

Themen: Editorial + Einschätzung des BVerwG-Urteils zum Tattags-Prinzip bei Punktereduzierung + Bericht vom DGVM/DGVP-Symposium in Neu-Ulm + MPU-Zahlen 2008 + Ergebnisse des Arbeitskreises „Definition von Verkehrstherapie“ + Bericht von der Konferenz „autofrei wohnen“ + Kurz-Nachrichten + Rezension „Praxiswissen Fahrerlaubnisrecht“ + Zeitschriftenübersicht + Aus dem Netz gefischt + Szenegeflüster + Kongresse

Dies ist die 5. Ausgabe des zweiten Jahrgangs, [www.nlvp.de](http://www.nlvp.de) – Einzelabo 20,-- für 1 Jahr mit 6 Ausgaben

## Editorial

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



Liebe LeserInnen,

etwas später als geplant und weniger umfangreich als der letzte habe ich den vorletzten nlvp dieses Jahres zusammengestellt. In den letzten Wochen fanden eine Reihe von wichtigen Veranstaltungen statt und es gab einige interessante Entwicklungen. Einiges davon spiegelt sich in diesem newsletter wieder. Als Einstieg diesmal eine Einschätzung der Konsequenzen des Urteils zum Tattagsprinzip bei Punktereduzierung des

Bundesverwaltungsgerichtes, das für erhebliche Unruhe gesorgt hat. Dann folgt ein Bericht von Rüdiger Born über das 4. Gemeinsame Symposium in Neu-Ulm – ich freue mich, damit einen (fast) neuen Autor für den nlvp begrüßen zu können. Als Premiere gibt es etwas später noch einen zweiten Kongressbericht über das eher exotische Thema „Autofreies Wohnen“. Vorher aber finden Sie zwei Beiträge über zentrale Themen: Die Darstellung und Einschätzung der gerade veröffentlichten Zahlen über die MPUs in 2007 und einen Kommentar zu den veröffentlichten Ergebnissen des Arbeitskreises „Definition Verkehrspsychologische Therapie“. Den zweiten Teil der Thesen zur Toleranzentwicklung bei Alkohol habe ich auf die nächste Ausgabe verschoben. Und schließlich finden Sie eine Rezension von Angelika Schildmeier des „Praxiswissens Fahrerlaubnisrecht“ von Ingo Buchardt. Damit ist eine weitere Autorin für den nlvp gewonnen, was mich sehr freut.

Diese beginnende Entwicklung, dass der nlvp auf mehr Schultern ruht, hat mich darin bestärkt, ihn auch nächstes Jahr herauszugeben. Dazu beigetragen hat auch die Tatsache, dass sich ein weiterer junger Kollege bereit erklärt hat, für den nlvp zu schreiben – ich hoffe, Ihnen schon in der nächsten Ausgabe einen Artikel von ihm vorstellen zu können. Da zudem verblüffenderweise bereits die ersten Abos für das nächste Jahr bezahlt sind und auch meine Praxis momentan ganz gut läuft, blicke ich etwas optimistischer in die Zukunft als oft in diesem Jahr. Näheres dazu im nächsten nlvp.

In den Kurznachrichten finden Sie diesmal eine bunte Mischung von Themen: Veränderung der Trägerlandschaft, Trennung Begutachtung und Beratung, Hinweise auf neue Bücher etc. Und natürlich wie immer die Rubriken „Zeitschriftenübersicht“, „Aus dem Netz gefischt“, „Szenegeflüster“ und „Kongresse.“ Insgesamt also wieder die gewohnte Mischung von berufspolitischen und fachlichen Beiträgen, Informationsaufbereitung und aktuellen Informationen – ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen.

Ich schließe mit der traditionellen Bitte um Rückmeldungen, Beiträge, Leserbriefe, Rezensionen, Kritik und allem, was den nlvp voranbringt und wünsche Ihnen eine gute Vorweihnachtszeit!

*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](mailto: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](http://www.nlvp.de)

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

## Einschätzung des BVerwG-Urteils zum Tattags-Prinzip bei Punktereduzierung

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Das im letzten nlvp unter Kurznachrichten erwähnte Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes in Leipzig hat für erhebliche Unruhe gesorgt. Zwar ist das Urteil immer noch nicht im Internet veröffentlicht, aber aus vielen Meldungen und Berichten über erste Umsetzungsbestrebungen schält sich schon jetzt heraus, dass sich die Rahmenbedingungen der Arbeit mit Punktetätern deutlich verändern werden. Im folgenden soll die Problematik aus meiner Sicht noch einmal skizziert werden, juristische und berufspolitische Probleme dargestellt und schließlich eine Einschätzung auch der Chancen dieses Urteils versucht werden.

Zur Ausgangslage: Seit Einführung der Verkehrspsychologischen Beratung und der Neufassung der FeV 1999 findet eine intensive Diskussion in juristischen Fachzeitschriften und vor Gerichten statt über die Frage: „Wann ergeben sich Punkte?“ (um eine Formulierung eines frühen Artikels von Dr. Jagow aufzugreifen). Hintergrund ist, dass das Straßenverkehrsgesetz in § 4 (Punktesystem) Rechtsfolgen daran knüpft, dass sich eine bestimmte Anzahl von Punkten „ergibt“. Und es war schon immer umstritten, ob dies der Fall sei, wenn das zugrunde liegende Delikt begangen wurde (auch wenn es erst später zu einer Entscheidung kommt, die dann die Punktezahl bestimmt), also nach dem Tattagsprinzip oder sie sich erst dann ergeben, wenn der entsprechende Tatbestand rechtskräftig festgestellt wurde. Für beide Interpretationen gibt es sowohl rechtlich, als auch verkehrspsychologisch, als auch entstehungsgeschichtlich begründete Argumente. Aus meiner Sicht ist die entscheidende Frage, ob man eher in Kauf nimmt, dass massiv auffällige Autofahrer mit einer Verzögerungstaktik (Widersprüche, Verzögerungen) in letzter Sekunde eine verhaltensändernde Maßnahme nutzen, um den Verlust der Fahrerlaubnis zu vermeiden (das ist der Preis des Rechtskraftprinzips) oder ob man die Rechtsunsicherheit in Kauf nimmt, dass jemand bei Inanspruchnahme einer Maßnahme mit gesetzlich definierten Rechtsfolgen nicht weiß, ob diese Rechtsfolgen auch eintreten (das ist der Preis des Tattagsprinzips, da niemand sicher weiß, wie viele Punkte er hat, wenn er eine Maßnahme beginnt).

Zumindest für das Aufbauseminar hat nun das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig in drei Einzelurteilen festgelegt, dass das Tattagsprinzip gilt, in den entsprechenden Formulierungen aus der Pressemitteilung vom 26.09.08: „Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat heute entschieden, dass die Möglichkeit eines Führerscheininhabers, seinen Punktestand im Verkehrszentralregister durch die Teilnahme an einem Aufbauseminar zu verringern, davon abhängt, wie viele Verkehrsverstöße er zum Zeitpunkt der Ausstellung der Teilnahmebescheinigung begangen hat; es ist nicht erforderlich, dass die Verkehrsverstöße auch schon zu diesem Zeitpunkt rechtskräftig geahndet waren. ... Zwar setzen die nach § 4 Abs. 3 StVG von den Fahrerlaubnisbehörden beim Erreichen der dort genannten Punktzahlen zu treffenden Maßnahmen, die von der Erteilung einer Verwarnung bis zur Entziehung der Fahrerlaubnis reichen, rechtskräftig geahndete Verkehrsverstöße voraus. Doch muss, soweit ein möglicher Abzug wegen der Teilnahme an einem Aufbauseminar in Rede steht, die Rechtskraft nicht bereits bei Ausstellung der Teilnahmebescheinigung eingetreten sein.“ Interessanterweise stützt sich diese Entscheidung zumindest nach der Presseerklärung nicht auf bestimmte Formulierungen des Gesetzestextes, sondern: „Nach dem Sinn und Zweck der Regelung sind vielmehr die Verkehrsverstöße zu berücksichtigen, die zu diesem Zeitpunkt begangen waren (sog. Tattagsprinzip), auch wenn sie erst später rechtskräftig geahndet wurden.“ - Diese Argumentation erscheint zumindest fraglich, da Ziel der neuen Bestimmungen ausdrücklich war, Kraftfahrer zu verhaltensändernden Maßnahmen zu bewegen. Hier wird es spannend sein, im Urteil nachzulesen, worauf sich diese Einschätzung der Richter stützt, zumal im Gesetzestext selbst eine Formulierung enthalten ist, die ein Rechtskraftprinzip nahelegt: „Für den Punktestand ... ist jeweils das Ausstellungsdatum der Teilnahmebescheinigung maßgeblich.“ Wie soll diese Bestimmung zu erfüllen sein, wenn es logisch unmöglich ist, zu diesem Zeitpunkt den Punktestand sicher zu bewerten. Zugespitzt: Jemand hat 16 Punkte, meldet sich für eine Verkehrspsychologische Beratung an, absolviert sie erfolgreich und übersieht auf dem Weg zur letzten Sitzung eine rote Ampel. Konsequenz nach dem Urteil: Monate später Fahrerlaubnisentzug, wenn dann rechtskräftig festgestellt, dass zum Zeitpunkt der Ausstellung der Teilnahmebescheinigung sich 19 Punkte „ergeben haben“. Diese Rechtsunsicherheit wird noch verschärft dadurch, dass die Fahrerlaubnisbehörde beim Erreichen bestimmter Punkteschwellen bestimmte Maßnahmen ergreifen muss – sie aber zu keinem Zeitpunkt genau sagen kann, wie der Punktestand rechtlich gesehen ist. Hier dürfte in Zukunft in vielen Fällen die Bestimmungen des Absatzes 5 (Reduzierung des Punktestandes bei nicht ergriffenen Maßnahmen auf 13 bzw. 17) vermehrt in Anspruch genommen werden.

Schwer einzuschätzen ist beim jetzigen Informationsstand die Frage, ob

das Urteil in allen Aspekten – wie oben durchgespielt – auf die Verkehrspsychologische Beratung (VpB) zu übertragen ist. Vordergründig geht es um die rechtliche Bewertung bei den Aufbauseminaren. Allerdings spricht sowohl der innere Zusammenhang als auch der Bezug auf den gesamten Absatz 3 des § 4 des StVG, in dem auch die VpB geregelt ist, für die Übertragbarkeit. Auf der anderen Seite darf nicht übersehen werden, dass die Rahmenbedingungen bei beiden Maßnahmen sehr unterschiedlich sind: Während die Teilnahme an einem Aufbauseminar theoretisch im Bereich von 0 bis 17 Punkten möglich ist (wenngleich mit sehr unterschiedlichen Folgen für den Punktestand), also viel Raum für eine Freiwilligkeit besteht, die belohnt wird, so dass das Teilnehmen aus taktischen Gründen in letzter Sekunde in der Tat keine großen Anspruch auf Rechtsschutz erheben kann, ist das „Fenster der Freiwilligkeit“ bei der Verkehrspsychologischen Beratung sehr viel kleiner: Nur bei 14 bis 17 Punkten ist diese überhaupt möglich. Eine frühzeitigere Teilnahme ist zwar theoretisch möglich, bringt aber keine Punkte und verspielt wegen der 5-Jahres-Regel zudem noch die Chance auf einen zweiten Versuch, wenn doch noch 14 Punkte erreicht werden. Ich erlebe immer wieder Klienten, die motiviert sind, eine solche Beratung zu machen, die aber paradoxerweise zu wenige Punkte haben, um formal davon zu profitieren. Eine Konsequenz könnte theoretisch sein, dass jemand eine VB mit 13 Punkten macht, die Teilnahmebescheinigung einreicht (ohne dass es zu einem Punkteabzug kommt), aber wenn einige Monate später ein Bußgeldbescheid wegen einer Tat, die vor dem Ausstellungsdatum liegt, rechtskräftig wird, hat er rückwirkend zu diesem Zeitpunkt 14 oder mehr Punkte, damit sind die formalen Voraussetzung gegeben und er bekommt 2 Punkte abgezogen...

Abgesehen von diesen eher theoretischen Überlegungen hat dieses Urteil (wenn es dann so auf die VpB übertragbar ist) nach meiner Einschätzung zwei wesentliche Folgerungen: Zum einen wird es darauf ankommen, politisch für eine angemessenere rechtliche Absicherung der VB zu kämpfen. Das mindeste wäre, analog zu den Aufbauseminaren eine Staffelung des Punkterabatts, zum Beispiel 4 Punkte Abzug bei Teilnahme mit einer Punktezahl von 10-13 und 2 Punkte Abzug bei 14 bis 17 Punkten. Nur dann wäre eine Gleich(schlecht)-Stellung mit den Abbauseminaren gerechtfertigt. Ob die Sektion Verkehrspsychologie sich dieser Herausforderung stellt, wird sich zeigen, nach meinen Informationen gibt es von ihrer Seite noch keine Stellungnahme zu dem Urteil – der BNV hat per email alle amtlich anerkannten Verkehrspsychologische Berater bundesweit von diesem Urteil informiert. Der zweite Punkt ist, den betroffenen Kraftfahrern und den zuständigen Vertretern (von Rechtsanwälten bis ADAC) klar zu machen, dass es ab sofort angezeigt ist, sofort bei Erreichen von 14 Punkte die Beratung zu beginnen, jedes taktische Abwarten nach dem Motto „Da kann ich ja noch hin, wenn ich 17 habe und noch was zugekommen ist.“ verbietet sich ab sofort. Wenn es gelingt, diese Einsicht zu verbreiten, besteht die Chance, dass nicht nur die Zahl der Klienten steigt, sondern dass wir stärker als in der Vergangenheit wie geplant sekundärpräventiv (nach den ersten Anzeichen tätig werden) und nicht tertiärpräventiv (helfen, wenn es für Heilung eigentlich schon zu spät ist) tätig werden. Dies erfordert allerdings auch den Nachweis einer Wirksamkeit dieser Maßnahme – die angekündigte Evaluation der VpB erscheint also dringend.

---

## Bericht vom DGVP/DGVP-Symposium Oktober 2008 in Neu-Ulm

---

Rüdiger Born, Hamburg - [info@bnv.de](mailto:info@bnv.de)

Das 4. Gemeinsame Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie trug den Titel „Unbestimmte Begriffe in der Begutachtung von

**Fahrtüchtigkeit und Fahreignung". Das Programm war vielfältig und interessant, die Sponsoren zahlreich und namhaft. Es war mit 150 Teilnehmern (die Mehrzahl nach meinem Eindruck Psychologen) gut besucht. Hier das, was ich als Niedergelassener Verkehrspsychologe besonders interessant fand.**

Als solcher fand ich mich schon vor Beginn der Vorträge in der Kongressmappe wieder, weil diese die neueste Ausgabe von BLUTALKOHOL mit dem Artikel von Wolfgang Müller zur „Trennung von Begutachtung und Intervention“ enthielt. Der Artikel ist gleichzeitig ein Grundsatzpapier der BNV zu diesem wichtigen Thema, das – zumal wegen der Änderungen an der Fahrerlaubnisverordnung – auch auf dem Symposium eine Rolle spielte.

Joel Valmain (EU, GD Trans) berichtet über „Straßenverkehrssicherheit und Fahreignung in Europa“ – der EU-Plan zur Halbierung der Verkehrstodesfälle bis zum Jahr 2010 liegt nicht im Plan, sondern erreicht, nach Extrapolation der aktuellen Daten, eine Reduktion um ca. 30%. Ansonsten gab es viele Informationen aktueller Projekte (spezielle Frontpositionslichter, Tagfahrlicht bei allen EU-Neukraftfahrzeugen ab 2011). Im Rahmen des „European road safety observatory“ ist eine sehr reichhaltige, informative (aktuell ausschliesslich englischsprachige) Webseite entstanden: [www.erso.eu](http://www.erso.eu).

Jürgen Brenner-Hartmann berichtete – etwas rollenkonfus das TÜV-Süd-Logo verwendend – für den ständigen Arbeitskreis Beurteilungskriterien der DGVM und DGVP über die geplante Neuauflage. Die wichtigsten Veränderungen: Alkoholhypothesen 1 und 2 und die Drogenhypothesen sind parallelisiert, Vorgaben zu Abstinenzzeiträumen werden klarer dargestellt, das Kapitel zu den chemisch-toxikologischen Untersuchungen wurde aktualisiert und ein Kapitel zu psychologischen Testverfahren neu aufgenommen (aktuell nur Leistungstests, aber die Ausweitung auf weitere Bereiche ist ausdrücklich offengehalten). Für Alkoholabstinente werden wohl Ethylglucuronid-Screenings festgeschrieben, im Regelfall 6 Kontrollen in einem Jahr. Abstinenzzeiträume während ambulanter Therapie werden mit berücksichtigt. Nach Therapie mit Unterstützung durch Anticraving-Mittel wie Acamprosat werden auch sechs Monate Abstinenz verlangt, die bei einer Langzeittherapie mit diesem Mittel sogar noch unterschritten werden dürfen – nach der Unterschreitung soll allerdings eine Nachuntersuchung Pflicht sein. Als Ausblick auf Themen und Arbeiten der später geplanten 3. Auflage „Beurteilungskriterien“ wurden genannt: Alter und Kompensation, Verkehrsverstoße und Straftaten.

Wolfgang Jacobshagen setzte sich mit Evaluationsansätzen zum medizinisch-psychologischen Begutachtungssystem "Beurteilungskriterien" auseinander. Dabei betonte er die Schwierigkeiten, dieses komplexe, gewachsene System den Hochschulen nachvollziehbar zu machen, Datenschutzprobleme zu lösen und den Forschungsaufwand finanziell und zeitlich nicht ausufern zu lassen – insgesamt klang er eher resigniert und hielt hauseigene Ansätze für meistversprechend wie z.B. das datensparsame Analysieren, wie bei neu zu begutachtenden Rückfalltättern eine frühere MPU falsch-positiv geworden war. Jacobshagens Zurückhaltung war für mich verblüffend, da aktuell das „Zentrum für Evaluation und Methoden“ der Uni Bonn, Georg Rudinger mit Norbert Hilger, im Auftrag des VdTÜV die MPU evaluiert und ich aus mehreren Gesprächen mit verschiedenen Beteiligten den Eindruck habe, dass dieses Projekt zwar wegen überraschend hoher Anforderungen an den Datenschutz etwas verzögert ist, ansonsten aber von allen mit Zuversicht betrieben wird.

Zum Thema „Wer ist Wer?“ – Anlage 15 Punkt 4 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)“ trug der Vorsitzende der Sektion Verkehrspsychologie des BDP, Walter Schneider, Gedanken vor, die er gemeinsam mit dem in Ulm abwesenden Justitiar des BDP, Jan Frederichs, erarbeitet hatte. Die beiden Berufsbilder Berater und Gutachter seien nicht präzise genug definiert bzw. reguliert, vor allem die Qualifikationswege, um eine praktikable Trennung zu definieren. Von dem in der neuen FeV enthaltenen Trennungsgebot seien nicht nur Psychologen betroffen, sondern auch Ärzte. Gutachter könnten nach der neuen FeV ihr Spezialwissen nicht mehr sinnvoll nutzen, obwohl viele von ihnen als Freiberufler auf

Einnahmen aus der Beratung angewiesen seien. Die Berufsverbände müssten prüfen, ob diese Einschränkung rechtlich zulässig sei, es sei das Grundrecht auf Berufsausübung verletzt. Der Eingriff sei unverhältnismäßig stark (Übermaßverbot), denn er, Schneider, habe zwar die Verordnungsbegründung nicht gelesen, aber gehe davon aus, dass eine Gefahr für das Gemeinwohl allenfalls theoretisch bestehe in der Möglichkeit falsch positiver Begutachtungen, in Wirklichkeit die Gutachter aber hochmotiviert seien, gut und sorgfältig zu arbeiten, um ihren Status und Marktwert aufrechtzuerhalten. – In der Diskussion stellt Ingo Buchardt vom Verkehrsministerium in Brandenburg mit Hinweis auf die vom BNV veröffentlichten Papiere des TÜV Süd klar, dass der Staat, wenn er seine Bürger in eine solche Untersuchung schicke, auch eine Fürsorgepflicht habe. Der Staat müsse dafür sorgen, dass die Bürger nicht solchen Mechanismen ausgeliefert würden, er könne die Menschen nicht in solche Wertungsketten schicken. Buchardt selbst sieht einer möglichen Klage gelassen entgegen. Überraschend und ohne sichtbares Bedauern erklärte Schneider auf Nachfrage aus dem Plenum, dass es vom BDP keine Unterstützung geben solle für betroffene Psychologen, die wegen Einschränkungen ihrer Arbeitsmöglichkeiten gegen die neue FeV-Regelung klagen wollten.

Manfred Weinand von der BAST berichtete von der Normenänderung bei der Akkreditierung im Fahrerlaubniswesen. Zur Zeit sind 17 Träger anerkannt, die Zahl der Untersuchungsstellen ist stark gestiegen, was bei sinkenden Fallzahlen (2007: 104.481) dazu führt, dass 1999 noch 1068 Begutachtungen pro Stelle durchgeführt wurden, 2007 waren es nur noch 410. Zukünftige Grundlage von Akkreditierungen wird DIN EC ISO/IEC 17011 sein. Die Akkreditierung ist eine hoheitliche Aufgabe, die Konformitätsbewertung (das ist z.B. das, was die BfF tun: prüfen, ob Bewerber die Ansprüche erfüllen, die an Führerscheininhaber zu stellen sind), darf nicht von Akkreditierungsstellen angeboten werden.

In der neuen Norm heißt es außerdem, gültig für Akkreditoren und Konformitätsprüfer: „Stelle und Beschäftigte dürfen sich nicht mit Tätigkeiten befassen, die die Unabhängigkeit ihres Urteils und ihre Integrität bei den Inspektionen verletzen können.“ – übrigens in der Formulierung „können“ ein Hinweis auf das durchgängige Prinzip, dass selbst mögliche (nicht nur nachgewiesene) Interessenkonflikte ausgeschlossen werden müssen.

Helmut K. Seitz aus Würzburg beschäftigte sich mit der Frage „Wie sicher kann eine Alkoholkonsumreduktion im Einzelfall beurteilt werden?“. Er wies unter anderem darauf hin, dass eine nicht-alkoholische Fettleber nach neueren Untersuchungen in Deutschland verbreiteter sei als die alkoholbedingte Fettleber. Bei Alkoholkarenz gäbe es oft keinen Rückgang von GGT und CDT, weil eine nicht-alkoholische Fettleber vorläge.

Aus dem Vortrag von Ulrich Löhle über Unfallflucht habe ich unter anderem das technische Detail mitnehmen können, dass kleinere Kollisionen zwar eine deutliche Delle im Blech verursachen können, bei geringen Geschwindigkeiten aber „quasi-statisch“ erfolgen und dabei weder Geräusch erzeugen noch auf andere Weise dem Fahrer wahrnehmbar sein müssen. Löhle begegnet als Unfallgutachter oft Fällen, in denen aus der Physik des Geschehens nicht eindeutig auf die Wahrnehmung und somit die Verantwortung des Fahrers geschlossen werden kann, und sieht Bedarf an verkehrspsychologischer Expertise. Dieses Statement aus dem Mund eines Physikers hat mir gefallen. Es passte auch deshalb gut in mein Weltbild, weil ich selber auf dem BNV-Kongress im September dieselbe Fragestellung aus Sicht des Verkehrspsychologen besprochen hatte und zum selben Ergebnis gekommen war.

Das nächste „Gemeinsame Symposion“ findet am 23. und 24.10.2009 in Weimar statt.

# MPU-Zahlen 2007 wieder leicht gesunken

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat die neuesten Zahlen über die MPUs im Jahre 2007 veröffentlicht. Die vollständige Presseerklärung und die Tabelle finden Sie unter dem folgenden Link: [http://www.bast.de/cIn\\_007/nn\\_42254/DE/Presse/Pressemitteilungen/2008/presse-17-2008.html](http://www.bast.de/cIn_007/nn_42254/DE/Presse/Pressemitteilungen/2008/presse-17-2008.html). Im Folgenden die wichtigsten Zahlen und eine Einschätzung der Trends.

Die Gesamtzahl der Begutachtungen ist nach einem leichten Anstieg im Vorjahr nunmehr mit 104.481 wieder leicht auf das Niveau von 2005 gesunken. Auffallend sind Verschiebungen außerhalb des Trends der letzten Jahre, so sind zwar die Alkoholfragestellung um knapp 3% auf 59.481 gesunken (dies liegt in der Größenordnung der letzten Jahre), aber es gibt erstmalig seit 2001 eine Abfall bei den Drogenfragestellungen (um gut 5% auf 18.232). Die Punktefragestellungen dagegen steigen wie in den Vorjahren, diesmal um gut 6% auf 14.871. Die Abnahme bei den Drogenfragestellungen erscheint verblüffend, da alle mir bekannten Informationen eher auf eine steigende Kontrolldichte hinweisen. Eine Erklärung könnte sein, dass zwar die Drogenauffälligkeiten gestiegen sind, aber weniger schnell eine MPU angeordnet bzw. durchgeführt wird, da die Problematik inzwischen allgemein bekannt ist, dass eine MPU kurz nach einem THC-Delikt im Straßenverkehr aufgrund des geforderten und faktisch nicht einhaltbaren Abstinenzzeitraumes sinnlos ist. Da diese Entwicklung in 2007 deutlich wurde, könnte es sein, dass wir in 2008 wiederum einen deutlichen Anstieg aufgrund der „aufgeschobenen“ Fälle erleben. Auffallend ist der prozentual sehr hohe Rückgang bei den Fahrlehrern, allerdings bei geringen absoluten Fallzahlen: Um ein Drittel von 363 auf 241 gesunken. Ein massive Erhöhung dagegen findet sich bei einer MPU zur vorzeitigen Erteilung der Fahrerlaubnis vor dem 18. Geburtstag: Eine Steigerung um über 17% auf 6.197 (immerhin inzwischen halb so viele wie die reinen Punktetäter) – hier dürfte das Begleitete Fahren mit 17 den Effekt haben, das viele jetzt einen „richtigen“ Führerschein haben wollen. Dabei wirft die Bestehensquote von fast 94% allerdings auch die Fragen auf: Ist die Grenze von 18 Jahren willkürlich und kaum rechtfertigbar, wenn fast alle, die wollen, es schon früher dürfen – oder führen unangemessene Untersuchungsmethoden zu einem hohen Prozentsatz falsch positiver Gutachten? Ich fürchte, bei in dieser Altersgruppe im Regelfall exzellenten Leistungswerten, fehlenden explorationsfähigen Verkehrsauffälligkeiten und bei dem Verbot von Persönlichkeitstests gibt es wenig Daten, die ein negatives Gutachten begründen können.

Beim Thema der Ergebnisse der MPU gibt es nur leichte Verschiebungen in den Quoten: 50,76% (2006: 49,47%) aller Untersuchten bekommen ein positives Gutachten, 14,13% (2006: 14,59%) eine Nachschulungsempfehlung und nur 35,11% (2006: 35,94%) ein negatives Gutachten – dies bedeutet insgesamt eine höhere Bestehensquote als im Vorjahr. Bei einer Aufschlüsselung nach Anlassgruppen ergibt sich folgendes Bild, wenn man die Mehrfachfragestellungen zuordnet:

Anlass	Geeignet	NS-Empf.	Ungeeignet
Alkohol	45,28% (44,81%)	14,54% (14,84%)	40,18% (40,36%)
BtM/Medik	55,90% (52,90%)	10,79% (12,08%)	33,31% (35,02%)
Punkte	47,93% (47,48%)	23,26% (23,55%)	28,81% (28,97%)

Die Tendenz zu einer positiveren Begutachtung bei Drogen als bei Alkohol hält also an.

Sieht man sich die Zahlen aus der Sicht eines freiberuflichen Verkehrspsychologen an, zeigt sich, dass die Zahl der potentiellen Klienten weiter gesunken ist: Fasst man darunter alle mit negativem Gutachten ohne Nachschulungsempfehlung, dann sind es bundesweit nur noch 36.709 statt 37.904. Insgesamt gilt unter diesem Gesichtspunkt weiterhin die Empfehlung, sich vor allem auf die Punktetäter zu konzentrieren, das dies eine wachsende Gruppe ohne alternative Beratungsangebote ist (wie Beratungsstellen für Alkohol oder Drogen).

## Ergebnisse des Arbeitskreises „Definition Verkehrstherapie“

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Wie im letzten nlvp berichtet, hat der „Arbeitskreis Definition Verkehrstherapie“ (so der ursprüngliche Arbeitstitel) ein erstes Ergebnis vorgelegt. Der komplette Text ist unter [www.verkehrspsychologische-therapie.de](http://www.verkehrspsychologische-therapie.de) abrufbar. Damit liegt erstmalig eine konsensfähige Beschreibung dieses Ansatzes vor, an dem sich Anbieter und Abnehmer entsprechender Maßnahmen orientieren können. Der Text wird ausdrücklich zur Diskussion gestellt und ich möchte an dieser Stelle auf einige Punkte hinweisen, die entweder Ergebnis intensiver Diskussion waren oder in Zukunft noch fortentwicklungsbedürftig sein könnten. Dies stellt nicht in Frage, dass die Leitsätze insgesamt einen sehr gelungenes Arbeitsergebnis einer solch heterogenen Gruppe darstellen.

Spannend wäre eine vertiefende Diskussion um die historischen Wurzeln eines solchen eher therapeutischen, eher in Einzelsitzungen stattfindenden Ansatzes von Verhaltensänderungen verkehrsauffälliger Kraftfahrer. Einige Autoren sind im historischen Teil genannt, aber mir selbst ist bewusst, dass auch Kollegen wie Graff, Meyer-Gramcko, die Vertreter der Pronon-Gruppe und viele andere zu der Entwicklung eines solchen Arbeitsgebietes beigetragen haben. Leider fehlt einem solch kleinen Arbeitsgebiet wie dem unseren die Ressourcen, die eigene Geschichte aufzuarbeiten.

Ein hart erarbeitetes Ergebnis der Arbeitsgruppe war die Formulierung des Ziels solcher Maßnahmen als ein „rechtlich-normativ“ definiertes. Diese Klarheit hilft entscheidend bei der Abgrenzung gegenüber psychiatrisch-diagnostizierenden oder therapeutisch-heilenden Ansätzen und bietet die Grundlage einer Reihe von weiteren Klarstellungen. Dies wird besonders deutlich an der Abgrenzung gegenüber Krankheiten, die in einem komplizierten Verhältnis zu Verkehrsverstößen stehen. Einerseits liegt die Ursache von Verkehrsauffälligkeiten im Regelfall nicht in einem medizinisch fassbaren Störungsbild von Krankheitswert – andererseits kann dies durchaus der Fall sein (Neurologische Störungen, Wahnvorstellungen, Drogenabhängigkeit). Aber selbst wenn es eine medizinisch fassbare Ursache von Verkehrsauffälligkeiten gibt, dann kann eine auf den Verkehrsbereich beschränkte verhaltensändernde Maßnahme sinnvoll und nötig sein, ohne im eigentlichen Sinne die Ursache zu beseitigen. Ein Beispiel wäre ein Selbstkontrollprogramm für Diabetiker – welches natürlich nicht die Stoffwechselstörung beseitigt, aber ein verkehrsbezogene Kompensation verbessert. Hier bleiben aber nach meiner Einschätzungen Grauzonen (z.B. bei diagnostizierter Alkoholabhängigkeit), die zumindest für die Frage der Kostenträgerschaft nicht eindeutig zu klären sind, zumal hier eher das Gesundheitssystem als die Verkehrspsychologie in der Lage ist, die Rahmenbedingungen zu definieren.

Konsequent wird verkehrspsychologische Therapie auch nicht störungs-

bildspezifisch definiert und ist damit offen für weitere Entwicklungen. Ein gewisser Klärungsbedarf besteht aus meiner Sicht im Bereich Drogen. Sowohl für Alkohol-, als auch für Punktetäter bestehen in der Praxis erprobte und in vielen Aspekten konsensfähige Vorgehensweisen und Prinzipien, wie für mich zuletzt auf dem BNV-Kongress sichtbar wurde. Ich glaube aber, das im Bereich Drogen viel individuellere, weniger kompatible Herangehensweise in der Praxis existieren als in den anderen Bereichen, hier besteht Austausch und Vereinheitlichungsbedarf. Dies gilt noch mehr für potentielle Arbeitsfelder wie die Arbeit mit älteren Kraftfahrern. Hier bieten die auf den ersten Blick oft abstrakten Formulierungen der Arbeitsgruppe ein gutes Raster, um zu überlegen, welche Rolle verhaltensändernd arbeitende Verkehrspsychologen beim Umgang mit altersbedingten Veränderungen der Fahrfähigkeiten spielen können.

An mehreren Stellen der Leitsätze wird der berechnete Anspruch definiert, eine eigenständiges Arbeitsgebiet darzustellen. Verkehrspsychologie ist weder auf ein Spezialgebiet der Psychotherapie, noch der Verkehrspsychologie, noch der Verkehrsmedizin, noch des Verkehrsrechtes alleine zu reduzieren, sondern lebt von der interdisziplinären Perspektivenverschränkung. Allerdings wird zu Recht auf den noch erheblichen Forschungsbedarf in diesem jungen, aus der Praxis entstandenen Arbeitsgebiet hingewiesen. Hier hat sich auch die Zusammenarbeit in der AG mit den Hochschullehrern sehr fruchtbar ausgewirkt.

Kompliziert und sicher nie abschließend festzuschreiben ist das Spannungsverhältnis zwischen Therapie und Diagnostik. Beide Tätigkeiten bilden in dem Ansatz einer therapiebegleitenden Diagnostik zwar eine Einheit, in konkreten Prozess ist aber immer die Frage, welches Element ist konkret aktuell wichtiger – hilft mir der Aufbau einer therapeutischen Beziehung eher, an valide Daten zu kommen oder brauche ich Daten, um meine therapeutische Interventionen zu planen und zu bewerten? Verschärft wird das Problem dadurch, dass in Form der Begutachtung eine sozusagen herausgelagerte Vor- und Nachdiagnostik unseres speziellen Klientels stattfindet und das Ganze in einem sehr stark verrechtlichten Rahmen stattfindet. Hier erscheint mir die Unterscheidung der Leitsätze zwischen therapiebegleitender Diagnostik (in der Therapie), psychologischer Verhaltensprognose (Aufgabe der MPU) und rechtlicher Wagniswürdigung (Eignungsfeststellung der Behörde) ein wichtiger Schritt zu sein.

Eine weitere immer wieder im Einzelfall zu diskutierende Frage ist die der Orientierung am Interesse des Klienten und am Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit. Hier werden die Konfliktlinien gut benannt, aber Leitsätze können eben nicht den Anspruch erheben, in jedem Einzelfall eine präzise Entscheidungsvorgabe zu liefern. Gerade an dieser Frage wird sich aber aus meiner Sicht langfristig entscheiden, ob es gelingt, die Eigenständigkeit des Arbeitsgebietes gegenüber der allgemeinen Psychotherapie, die sich traditionell als Arbeit mit Opfern, nicht mit Tätern versteht, zu bewahren.

Die Aussagen zur Qualitätssicherung bieten gute Ansätze für eine weitergehende Diskussion, müssen aber sicher innerhalb der Berufsverbände und Fachgesellschaften noch stärker konkretisiert werden. Relativ konkret und aus meiner Sicht den aktuellen Diskussionsstand gut widerspiegelnd sind die Aussagen zu Umfang und Charakter der Teilnahmebescheinigungen. Hier war die Mitarbeit von Gutachtern in der Arbeitsgruppe unverzichtbar, das sie die wichtigsten Abnehmer dieser Dienstleistung sind.

Einige Fragen werden sicher beim Thema Wirksamkeit offenbleiben, aber die grundsätzliche Messlatte wird mit der Legalbewährung gut benannt – offen bleibt die Frage der potentiellen Rechtsfolgen solcher Maßnahmen, da diese auch schon heute nicht in allen Einzelfällen auszuschließen sind (Verkürzung der Sperrfrist, Auflagen im Jugendstrafrecht).

Die Forderung nach bestimmten berufspolitischen Rahmenbedingungen zum Schluss der Leitsätze wird sicher zu Diskussionen führen. Die Formulierungen lehnen sich aber eng an die Begründungen der Veränderung der Fahrerlaubnis an und stellen damit aus meiner Sicht eine auch

berufspolitisch mehrheitsfähige Aussage dar. Allerdings verweist die Thematik der Verknüpfung mit der Begutachtung auf zwei in den Leitsätzen nicht angesprochenen oder gar gelösten Probleme: Zum einen bleibt offen, wieweit der Begriff „Verkehrspsychologische Therapie“ auch angewendet werden kann auf reine Gruppenmaßnahmen einerseits und auf Angebote von Organisationen andererseits, die eng mit Begutachtungsfirmen verknüpft sind. Historisch gesehen wurde diese spezifische Maßnahme als Einzelintervention von einzelnen Praxisinhabern entwickelt und in Form von Einzelsitzungen durchgeführt – dies ist aber vielleicht eher eine historisch gewachsene Rahmenbedingung als ein konstitutives Element. Um diese Frage zu beantworten, könnte es überlegenswert sein, in eine Fortsetzung der Arbeit dieser Arbeitsgruppe mehr Vertreter von Gruppenmaßnahmen und auch solche größerer Träger mit aufzunehmen.

---

## Bericht von der Konferenz „Autofrei Wohnen“

---

Jörg-Michael Sohn, Hamburg

**Vom 26. - 28.09.08 fand in Köln die Konferenz „Autofrei Wohnen – Erfahrungen realisierter Projekte“ statt. Veranstalter war der Verein „autofre! Leben“, Anlass bildete die Tatsache, dass inzwischen europaweit eine ganze Reihe von autofreien Wohnprojekten existieren und dieser Ansatz damit aus dem Experimentalstadium heraus ist. Köln als Ort bot sich an, da hier mit dem Stellwerk 60 in Köln-Nippes gerade der jüngste Spross der autofreien Familie entstanden ist. Leider war es in der Tat eine sehr „familiäre Veranstaltung“ mit nur 35 Teilnehmern – allerdings immerhin aus Deutschland, der Schweiz, Österreich, Tschechien, Großbritannien und Russland. Die geringe Teilnehmerzahl war einer der wenigen Wermutstropfen, geboten wurde ein sehr informativer und hochinteressanter Überblick über fast alle bestehenden Projekte.**

Die Konferenz startete am Abend mit einer informativen Präsentation von Kerstin Sommer über das „Stellwerk 60“. Das Projektentwicklungsgesellschaft Kontrola hat mit diesem Projekt erfolgreich Neuland betreten und in enger Abstimmung mit den zukünftigen Bewohnern eine Planung entwickelt, die zum Ergebnis hatte, das die Konrad-Adenauer-Stiftung das „Stellwerk 60 – autofrei wohnen in Köln“ als beispielhaftes Projekt in der Entwicklung neuer Wohn- und Lebensformen auszeichnete. Nach übereinstimmenden Aussagen sowohl der Projektentwicklungsgesellschaft als auch der Bewohnerorganisation hat in diesem Fall die Zusammenarbeit zwischen einem professionellen Projektentwickler und den BewohnerInnen gut funktioniert. Nähere Infos: <http://www.nachbarn60.de/> mit einer Fülle von Informationen, Ideen und Fotos.

Es schloss sich eine „Carfree Movie Night“ mit einer Fülle von kürzeren und längeren Filmen aus aller Welt an. Was mir besonders im Gedächtnis geblieben ist, ist die amerikanische Aktionsform, am „Parking Day“ Autoparkplätze einer Straße per Münzeinwurf in Beschlag zu nehmen und mit Rasen, Tischen, Spielen und anderem zu einem Parkersatz umzufunktionieren. Pfiffig auch ein Radfahrerlift in Trondheim, bei dem sich Radfahrer durch Aufstellen eines Fußes die Berge hochziehen lassen können.

Am Samstag fand dann ein (zu) gedrängtes Programm statt:

Justin Hyatt aus Prag referierte über das World Carfree Network in Prag, das 80 Mitgliedsinformationen weltweit vernetzt, regelmäßige Newsletter in verschiedenen Sprachen herausgibt und Konferenzen veranstaltet, die nächste 2009 in Brüssel: [www.worldcarfree.net](http://www.worldcarfree.net)

Thomas Schweizer berichtete von der Arbeit in der Schweiz und Simon Field vom Stand in England. Am spannendsten war aber die Vorstellung der konkreten Projekte:

Der Landtagsrat der Grünen in Wien, Christoph Chorherr hielt einen fulminanten Vortrag über die Autofreie Mustersiedlung Nordmangasse und weitere Projekte in Wien. Beeindruckend fand ich die verblüffenden Parallelen in Entwicklung, Schwierigkeiten und Lösungsansätzen zu dem Wohnprojekt, in dem ich selbst lebe, vor allem aber den Ansatz, das Reizwort autofrei zu vermeiden und lieber von „bike-city“ zu reden – gesteigert im Konzept von „bike and swim“, bei dem das an Parkplätzen eingesparte Geld für ein weithin sichtbares Schwimmbad für die BewohnerInnen auf dem Dach des Hauses verwendet wird. Gute Infos über das Projekt unter <http://www.schindler-szedenic.at/ams.htm> und unter <http://wien.gruene.at/stadtplanung/artikel/lesen/238/>

Jörg Lange berichtete dann über „Vauban“ in Freiburg. Hier fand ich beeindruckend die Vielfalt und Buntheit der Häuser, der Baugruppen, der Wohnformen. Charakterisch scheint mir die Diskussion um die Anordnung eines herausgelagerten Parkhauses – wobei auch hier die Zahl der Bewohner mit Autos sehr gering geblieben ist. Und etwas deprimierend die Erfahrung, dass die ökologische Musterstadt Freiburg ihr Kind fast schamhaft versteckt. Ein nahezu perfekte Präsentation des Projektes unter: <http://www.vauban.de/>

Es folgte eine Darstellung der Saarlandstrasse in Hamburg von Rose Scharnowski und mir selbst. Wir haben die Entwicklung, den aktuellen Stand und die offenen Fragen dargestellt, wobei unser (und mein persönliches Fazit als Bewohner) sich mit den Ergebnissen fast aller Projekte deckt: Es ist sehr einfach und angenehm, ohne eigenes Auto zu leben, die Gemeinschaft in einem solchen Wohnprojekt gibt ein großartiges Lebensgefühl, Probleme sind eher die Verdächtigungen von Nachbarn als reale Verstöße gegen die Autofreiheit, und die Selbstorganisation zählt sich aus. Infos über den Verein, der das Projekt initiiert hat: [www.autofreieswohnen.de](http://www.autofreieswohnen.de), weitere Infos: [www.wohnwarft.de](http://www.wohnwarft.de) und <http://www.vpp.de/saarland.htm>

Es schloss sich der Bericht über die Weißenburgsiedlung in Münster durch Henrik Freudenaus an. Der ehemalige ILS-Mitarbeiter berichtete vor allem über die Planungsphase. In Erinnerung geblieben ist mir die mit Beispielen belegte Notwendigkeit, autofreie BewohnerInnen frühzeitig in die Planungsprozesse einzubeziehen, aber auch das Problem, sie über eine lange Durststrecke motiviert zu erhalten. Eine schöne Projektdarstellung unter: <http://www.muenster.org/weissenburg/index.html>

Thomas Schweizer berichtete mit vielen Details über die Situation in der Schweiz, zwar steigt dort die Anzahl von Haushalten mit mehreren Autos, aber in den großen Städten leben (wie in anderen Ländern auch) etwa 40% der Haushalte ohne Auto. Er unterschied die Gruppen: Urbane Elite, unterprivilegierte Urbane, mittelständische Alte und einkommenschwache Rentnerinnen. Sehr schön die Idee, einen Altstadtbereich mit einem roten Plastikteppich auszukleiden und damit quasi als Wohnzimmer zu attribuieren. Ein Überblick unter: <http://www.fussverkehr.ch> und <http://www.clubderautofreien.ch/>

Simon Field stellt dann erste Ansätze einer Autofrei-Bewegung in Großbritannien dar, wobei hier das Spezifische ist, dass diese sich quasi als Ableger einer Top-down-Strategie einer staatlichen Planung entwickelt (umweltgerechte Siedlungen). Interessant die Information, dass in GB in den letzten 25 Jahren das Autofahren billiger geworden ist, der ÖPNV teurer. Infos unter <http://www.carfree.org.uk>

Maria Ernst von „Wohnen ohne Auto“ stellte dann das Projekt München-Riem vor, das ähnlich wie die Saarlandstrasse stark selbstorganisiert ist. Sie haben eine höchst informative Broschüre erarbeitet und gerade eine Umfrage unter den BewohnerInnen abgeschlossen, die eine hohe Zufriedenheit (bis auf die Einkaufsinfrastruktur) zeigte. Die Stadt macht Reklame mit den Bildern vom Projekt, aber ohne Hinweis auf die Autofreiheit, verlangt aber einen jährlichen Nachweis ... Die sehr schöne und informative Homepage des Projektes: [www.wohnen-ohne-auto.de](http://www.wohnen-ohne-auto.de)

Und schließlich gab es einen beeindruckenden Blick in die Wurzeln aller dieser Projekte: Prof. Markus Neppi stellte das Projekt „GWL-terrein“ in Amsterdam vor, das sozusagen die Mutter aller Autofrei-Projekte ist und einige interessante architektonische Konzepte aufweist. Hier wurde besonders deutlich die enge Verzahnung mit städtebaulichen Konzepten

und einer geplanten Quartiersentwicklung. Und erstaunlich, dass ein Großprojekt mit 1.600 Menschen mit BewohnerInnen-Beteiligung so gut klappte. Die Projektseite: <http://www.gwl-terrein.nl/>, weitere Infos unter: <http://www.cabe.org.uk/default.aspx?contentitemid=2217&aspectid=11>

Da aufgrund von organisatorischen Schwächen der Zeitrahmen durch diese Fülle von Informationen hoffnungslos überzogen war, wurden die geplanten Workshops umfunktioniert in den Versuch, Gemeinsames der Projekte zu klären und zu diskutieren, warum ein solch erfolgreicher Ansatz so wenig öffentliche Resonanz findet. Aus meiner persönlichen Sicht stellte sich eine erstaunliche Übereinstimmung der Erfahrungen heraus:

- Hohe subjektive Lebensqualität der BewohnerInnen,
- Sehr förderliche Bedingungen für Kinder,
- Hohes Ausmaß an Selbstorganisation,
- Parkplatzersparungen finanzieren Gemeinschaftseinrichtungen,
- Geringe Fluktuation,
- Nur geringe Probleme mit Verletzungen der Autofreiheit.

Probleme sind eher

- Gerüchte der Nachbarn über angebliche Autonutzung,
- Es gibt keinen Königsweg für Besucherparkplätze,
- Harte oder weiche Linie gegenüber den „Moglern“?,
- Fahrradparkplätze sind selten optimal und in hoher Anzahl vorh.,
- Die Planung ist sehr arbeitsintensiv und langwierig.

Insgesamt aber sind diese Projekte durchgängig eine Erfolgsgeschichte und es blieb auch in der Diskussion offen, warum die Resonanz auf die Konferenz so gering war.

An der Besichtigung des Projektes STELLWERK60 am nächsten Tag konnte ich aus organisatorischen Gründen leider nicht teilnehmen, abschließend deshalb noch ein Satz, den jemand auf der Konferenz aus Gesprächen mit Planungsverantwortlichen berichtete: „Eine Siedlung ohne Männer kann ich mir vorstellen, eine Siedlung ohne Autos nicht.“

---

## Kurz-Nachrichten

---

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

**In dieser 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.**

► **TÜV-Süd stellt Filme über die MPU ins Netz:** Der TÜV Süd hat auf seiner Internetseite eine Reihe von sehenswerten Filmen über die MPU zur Verfügung gestellt. Neben einem Trailer gibt es 9 einzelne Filme von je ca. 5 Minuten Dauer zu den einzelnen Elementen der MPU: Einführung, ärztliches Gespräch, Testuntersuchung, Exploration etc. [http://www.tuev-sued.de/fuehrerschein\\_pruefung/aktuell\\_informiert/mpu\\_im\\_film](http://www.tuev-sued.de/fuehrerschein_pruefung/aktuell_informiert/mpu_im_film). Die Filme sind insgesamt gut gemacht. Natürlich kann man an einer Reihe von Stellen Kritik äußern, aber der Mut der Kollegen, sich quasi über die Schulter blicken zu lassen, verdient Respekt und insgesamt ist ein zielgruppenangemessenes Informationsangebot herausgekommen. Es liegt eine sehr realitätsnahe Darstellung aller wesentlichen Elemente einer MPU vor, die gerade für Kraftfahrer, die noch nicht zu einer MPU waren, hilfreich sein kann. Als Einstieg werde ich solchen Klienten diese Informationen empfehlen. Kritisch ist aus meiner Sicht allerdings zu sehen, dass der Ablauf und die Konsequenzen etwas zu „schön“ dargestellt wurden. Die mehrfachen Beteuerungen „Sie müssen überhaupt keine Angst haben!“ ist bei Negativquoten von 45 – 60 % (je nach Bewertung einer kostenpflichtigen Nachschulung) etwas mutig und auch die Behandlung des konkreten Falles hat selbst bei Betroffenen eher die Reaktion ausgelöst: „Der hätte doch keine Chance gehabt, den hätte ja selbst ich durchfallen lassen.“ Hier besteht die Gefahr, dass das aufgebaute Bild und die Realität in der Wahrnehmung der Untersuchten auseinanderklaffen und damit das gewünschte Vertrauen nicht gestärkt,

sondern eher verspielt wird. Dies ist allerdings ein Systemproblem – die Gutachter sind, um es auf eine zugespitzte Formulierung aus einem alten Strategie-Workshop zu bringen, eben nicht nur Helfer, sondern auch Henker. Und Werbefilme, die diese Seite des Jobs verschweigen, können zumindest bei den negativ Begutachteten eher Verbitterung auslösen. Hier zeigt sich möglicherweise, dass Sachverständige für eine „verhörartige Situation“ (Bundesverfassungsgericht), die ohne persönliche Rücksichtnahmen, ohne Mitleid und von Konsequenzen ihres Urteil unbeeinflusst die Wahrheit erforschen und eine Risikoprognose abgeben sollen, immer noch die unerfüllte und unerfüllbare Sehnsucht nach der anderen Seite des Rollenmodells von Psychologen haben: Der einfühlsame, verständnisvolle Helfer. Nur beides zusammen geht weder in einer Situation noch in einer Organisation

► **Neuaufgabe eines Klassikers mit veränderter Autorenschaft erschienen:** Das aus meiner Sicht fachlich beste Buch zur MPU kommt in einer neuen Ausgabe mit erweiterter Autorenschaft heraus: Paul Brieler, Klaus Weber (Mitarbeit: Uwe Buchholtz): Führerscheinentzug - Alkohol - Punkte - Drogen - Ratgeber zur verkehrspsychologischen Begutachtung. Die fünfte Auflage ist im Oktober erschienen, alle Kapitel wurden überarbeitet und auf den neuesten Stand gebracht, eine ausführliche Besprechung finden Sie im nächsten nlvp, weitere Informationen unter:

<http://www.fhverlag.de/show.php?action=show&record=96.0&thema=6&page=1&from=th&UID=>

► **TÜV Süd gibt Trennung in zwei verschiedene Arbeitsbereiche bekannt:** In einem Schreiben an Führerscheinstellen gibt der TÜV Süd bekannt, dass er ab dem 01.01.09 mit zwei unterschiedlichen GmbHs im „Strategischen Geschäftsfeld Mensch“ auf dem Markt auftreten wird: mit der TÜV SÜD Life-Service GmbH, die die MPU anbietet, zusätzlich ein Informationsangebot zur MPU, Drogenscreenings und Alkoholabstinenzchecks, zudem interessanterweise die Beratung nach § 71 FeV. Die TÜV SÜD Pluspunkt GmbH wird „alle Beratungs- und Schulungsdienstleistungen im Vorfeld der MPU anbieten und ein umfassendes Informationsangebot zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis bereit halten“. Daneben bieten sie §70-Kurse und Schulungsmaßnahmen in der Probezeit, zum Punkteabbau und zur Sperrfristabkürzung an. Leiter des Strategischen Geschäftsfeld MENSCH ist der Mediziner Prof. Dr. Peter Schaff. Es wird abzuwarten bleiben, ob damit die Schnittstellenprobleme beseitigt sind, die zu der FeV-Veränderung geführt haben oder ob wieder nur Kosmetik betrieben wird.

## Rezension „Praxiswissen Fahrerlaubnisrecht“

---

Angelika Schildmeier, IfS Hamburg

**Ingo Bucharadt: Praxiswissen Fahrerlaubnisrecht. Handbuch mit Onlinezugang zu einem Fachforum, inkl. Ausblick auf 3. EU-Führerscheinrichtlinie und Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz**  
Köln: Luchterhand 2008, 192 S., 49,00 €, ISBN 978-3472070665

**Vor wenigen Monaten erst ist Ingo Bucharadts „Grundriss Fahrerlaubnisrecht für Verkehrspsychologen und Verkehrsmediziner“ erschienen. Dieses beschreibt in klar strukturierten Kapiteln sämtliche für das Fahrerlaubniswesen wichtigen Gesetze und Verordnungen, unter besonderer Berücksichtigung des Begriffs der Fahreignung und mit einer gut verständlichen Beschreibung der vom Gesetzgeber vorgesehenen psycho-educativen Maßnahmen.**

Der jetzt vorgelegte Band Praxiswissen Fahrerlaubnisrecht geht darüber hinaus. Hier findet man als Leser die Antworten auf alle die Fragen, die man immer schon fragen wollte, aber sich nie zu fragen getraute.

Seien es die rechtlichen Voraussetzungen bei der Erteilung oder dem Entzug der Fahrerlaubnis der verschiedenen Klassen, seien es die Wi-

dersprüchlichkeiten des Punktesystems oder auch die Abstufungen der Maßnahmen bei Konsumenten illegaler Drogen: Bucharadt beschreibt und erklärt die Rechtslage umfassend, einschließlich der vielfältigen Eventualitäten, welche die Praxis hergibt.

Besonders erfreulich für den juristischen Laien: Der Autor findet eine Sprache, die fachlich präzise ist, aber doch immer allgemein verständlich bleibt.

Somit wird das Buch nicht nur für die ausdrücklich benannten Zielgruppen eine gute Hilfe sein: Mitarbeiter von Fahrerlaubnisbehörden, Fahrerlehrer, Sachverständige, Prüfer der Technischen Überwachungsvereine und Polizisten. Auch die Kolleginnen und Kollegen aus der Verkehrspsychologie werden auf den Band gerne zurückgreifen, um die bisweilen sonderbar anmutenden Entscheidungen einzelner Fahrerlaubnisbehörden nachzuvollziehen und ggf. dem ratlosen Klienten vermitteln zu können.

Um der ständigen Weiterentwicklung des Fahrerlaubnisrechts gerecht zu werden, ist der Kauf des Buches mit dem Zugang zu einem Internet-Forum verbunden. Dort können Leserinnen und Leser sich austauschen und sich weiter laufend über aktuelle Entwicklungen informieren.

Dieses segensreiche Werk hätte schon viel früher geschrieben werden sollen! In meinem Bücherregal wird Bucharadts Praxiswissen ganz vorne stehen, jederzeit griffbereit.

---

## 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 04/2008 vom Juli war diesmal besonders umfangreich und beginnt einer ausführlichen Darstellung der Standards der forensischen Blutalkoholbestimmung und Vorschlägen für eine weitere Verbesserung. Es schließt sich eine ausführliche Erläuterung des wegweisenden Urteils des BVerfG zur Frage an, unter welchen Bedingungen nicht nur ein Richter, sondern auch ein Staatsanwalt eine Blutprobe anordnen darf. Es folgt die Dokumentation des Gesetzesentwurfes zur Einführung des Fahrverbotes als Hauptstrafe und weitere wichtiger Gesetzesvorgaben (Heraufsetzung der Höchstgrenze einer Geldbuße und Änderung der FeV bezüglich der Untersuchungsanlässe). Breiten Raum nimmt bei der Rechtsprechung das Urteil des EuGH vom 26. Juni 2008 ein, es folgen Urteile zu der Frage der eingeschränkten Schuldfähigkeit bei hohen Promillezahlen und dem Richtervorbehalt bei der Blutentnahme. Des weiteren finden sich zwei Urteile, die auch unter den Vorgaben der EuGH-Rechtsprechung das Recht deutscher Fahrerlaubnisbehörden bejahen, unter bestimmten Umständen eine Nutzungsuntersagung auszusprechen. Hoch interessant dann das Urteil des VG Mainz vom 12.02.2008, in dem festgestellt wird, dass auch nach einer einmaligen Fahrt mit dem Fahrrad mit 1,62 Promille eine MPU angeordnet werden kann und bei negativem Gutachten die Fahrerlaubnis entzogen werden kann. Im Supplement finden sich dann die Referate des Symposiums des B.A.D.S vom 11. April in Leipzig zum Thema „Drogengrenzwerte für absolute Fahruntüchtigkeit – eine Utopie“. Diese Artikel sind sehr zu empfehlen, da sie gut den derzeitigen Diskussionsstand in dieser hochkomplizierten Frage wiedergeben – und dies in gut lesbarer, teilweise launig formulierter Form (Kauert). Sehr empfehlenswert!

Die Ausgabe 05/2008 vom September beginnt mit einer ausführlichen Auseinandersetzung um die Frage welchen Einfluss die Einführung der Atemprobe auf Daten von Trunkenheitsfahrten gehabt hat – der lesenswerte Artikel enthält eine Fülle interessanter Details, so z.B. dass in der Untersuchungsgruppe 26,2% der Auffälligen über 1,6 Promille hatten und der Anteil von Frauen bei 8,9% lag. Es folgt ein wichtiger Artikel zur

„Trennung von Begutachtung und Intervention“ von Wolfgang Müller, der zugleich die berufsethische Position des BNV darstellt, der sich kritisch mit den bekannt gewordenen Praktiken der engen Verknüpfung beider Bereiche auseinandersetzt und aus berufsethischer Sicht die Forderung aufstellt, dass schon die **Möglichkeit** einer Interessenkollision ausgeschlossen sein muss. Es folgt eine Dokumentation der Antworten der Bundesregierung auf Kleine Anfragen zur geplanten Bußgelderhöhung. Bei den Urteilen sind mir aufgefallen: OLG Brandenburg mit der Feststellung, dass zur Beurteilung der alkoholbedingten Schuldunfähigkeit die zu Gunsten des Angeklagten nicht ausschließbare Alkoholisierung zum Tatzeitpunkt angenommen werden muss und dass gleiche OLG mit der Feststellung, dass Sperrfristen nach 69a StGB keine Bootsführerscheine umfassen und umgekehrt eine Trunkenheitsfahrt mit dem Motorboot nicht zum Verlust der (Kfz)-Fahrerlaubnis führt. Dieses Urteil umfasst auch eine Fülle von interessanten Details zur Entstehungsgeschichte des § 69 StGB. Sehr wichtig zudem ein Urteil des LG Berlin, nach dem eine Verkürzung der Sperrfrist (in diesem Fall nach einer verkehrspsychologischen Interventionsmaßnahme von 5 Stunden) zumindest nicht in der Form zulässig ist, dass die Sperrfrist vorausschauend verkürzt wird – sie kann nur mit sofortiger Wirkung aufgehoben werden, aber nicht durch eine neue Prognose ersetzt werden. Andererseits beschließt das AG Lüdinghausen auf Grund einer 10-stündigen, offenbar noch nicht beendeten Verkehrstherapie IVT-Hö eine Verkürzung um 4 Monate. Interessant auch ein Urteil des BVerwG. Einerseits wird die Notwendigkeit festgeschrieben, dass die Fahrerlaubnisbehörde in jedem Fall auf die Möglichkeit der FE-Entziehung bei Nichtvorlage eines Gutachtens hinweisen muss, andererseits darf ein Gutachten, das ohne Zustimmung des Betroffenen an die Fahrerlaubnisbehörde gelangt, nicht verwertet werden. Interessant auch zwei Urteile zum Widerruf der waffenrechtlichen Erlaubnis nach Trunkenheitsfahrten. Und schließlich ein Urteil des Saarländischen Verwaltungsgerichtes mit der Auseinandersetzung um die schier unglaubliche Geschichte eines „psychologischen Beraters für drogen- und alkoholauffällige Kraftfahrer“, der nach mehreren Trunkenheitsfahrten (zum Glück vergeblich) darum kämpfte, ohne ausreichendes Gutachten seine Fahrerlaubnis wiederzubekommen. Wichtig zudem eine Reihe von Urteilen zu Auswirkungen von Trunkenheitsfahrten auf den Arbeitsbereich (Kündigung, Arbeitslosengeld).

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

**ZVS - Zeitschrift für Verkehrssicherheit:** Die Ausgabe 4/2008 beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit der Evaluation von Verkehrssicherheitsmaßnahmen. Es startet mit einem wunderbar klar geschriebenen Überblick über Forschungen zur Fußgänger- und Radfahrersicherheit mit einer Fülle von teilweise überraschenden Ergebnissen (so ist das Risiko eines tödlichen Unfalles für Fußgänger 10-mal so groß wie für Pkw-Insassen, Zebrastreifen erhöhen das Risiko, ein Helm scheint nicht zu schützen). Hochinteressant auch die Auswertung der Erfahrungen mit der Fahrerlaubnis auf Probe mit dem etwas ernüchternden Fazit, dass es keinen globalen Effekt auf das Unfallgeschehen gegeben hat. Sehr theoretisch, aber praxisrelevant dann die Auseinandersetzung mit methodischen Artefakten beim Validitätsnachweise psychologischer Testverfahren durch neuronale Netze. Sehr verdienstvoll wird die Zirkelschlüssigkeit und die Grenzen der Interpretierbarkeit bei einigen methodisch hochkomplexen Validierungsversuchen aufgezeigt – ein sehr verdienstvoller Artikel! Spannend dann die vielfältigen Erfahrungsberichte mit dem Shared-Space-Prinzip in Deutschland. Interessant auch die Forderung von Brieler und anderen nach Einführung der Möglichkeit eines Einzelseminars mit Simultandolmetscher, da nach ihren ausführlichen Untersuchungen von 1.011 Teilnehmern an Aufbau Seminaren etwa 3-5% zu schlecht Deutsch beherrschen, um von diesen Seminaren wirklich zu profitieren. Es folgt die Pressemitteilung der BAST zu den Untersuchungszahlen der MPU im Jahre 2007 und eine Reihe kürzerer Mitteilungen - diesmal mit einem Schwerpunkt Motorräder, u.a. über die Gefahr von „Mopedautos“ (vierrädrigen Leichtfahrzeugen, für die kein Pkw-Führerschein erforderlich ist) in Österreich. Sehr interessant auch die Bewertung der Sicherheitseigenschaften des Segway (siehe auch [http://www.unfallforschung-der-versicherer.de/Unfallforschung/FS/Aktuell/aktuell\\_segway.htm](http://www.unfallforschung-der-versicherer.de/Unfallforschung/FS/Aktuell/aktuell_segway.htm) ). Im rechtlichen Bereich über die im nlvp besprochenen Urteile hinaus praktisch nichts Neues, das neue Trennungsgebot der FeV wird wiederum nicht erwähnt. Informativ die vielen Kongressberichte, vor allem vom Verkehrsexpertentag und dem 4. ICTTP-Kongress in Washington und die Kurznachrichten aus aller Welt, unter anderem mit dem Ergebnis, dass auf vielbefahrenen Strecken mit geringerer Wahrscheinlichkeit mit alkoholisierten Fahrern zu rechnen ist.

**NZV - Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht:** In der Ausgabe 09/2008 findet sich ein Artikel mit der etwas reißerischen Überschrift „Der Abgesang des Führerscheintourismus“. Zwar werden dort sehr systematisch die verschiedenen Fallgruppen abgehandelt und die ergangenen Urteile verständlich dargestellt, wie daraus aber die Hoffnung in der Überschrift abgeleitet wird, bleibt unklar. Interessant der Artikel zur Rechtslage bei der Oberbegutachtung von Regierungsdirektor Schubert aus Hamburg, der im wesentlichen zu dem Schluss kommt, dass es keine Rechtsgrundlage dafür gibt und sogar eine Fahrerlaubnis aufgrund eines Obergutachtens zumindest nach FeV nicht erteilt werden darf – im StVG selbst bleibt diese Frage ausgespart. Nachvollziehbar die Interpretation, dass eine Anerkennung als Obergutachter sich kaum auf Zweitbegutachtungen beschränken könne. Bei den Urteilen gibt es diesmal wenige für unser Arbeitsgebiet relevante: Das Handyverbot gilt laut OLG Köln auch bei Nutzung als Navigationsgerät, das OLG Düsseldorf setzt sich mit Durchfall als rechtfertigendem Notstand für eine Geschwindigkeitsüberschreitung auseinander. Das OLG Rostock und das OLG Brandenburg beschäftigen sich mit der Anwendbarkeit des §69 auf betrunkenen Motorbootführer und verneinen sie beide. Interessant das des VG München zur Problematik einer Trunkenheitsfahrt zeitlich weit vor dem Erwerb einer EU-Fahrerlaubnis als Grundlage für die Anordnung einer MPU.

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

**Verkehrszeichen:** In der Ausgabe 03/08 findet sich neben einem Editorial zu den Kapiolen der Deutschen Bahn ein engagierter und differenzierter Bericht vom fit-to-drive-Kongress in Prag. Schwerpunkt bildet aber die Mobilität älterer Menschen, u.a. über die „Lobbyarbeit für Geherinnen und Geher vom FUSS e.V.“ mit nachdenklich stimmenden Beispielen. Die Veränderung der Bevölkerungsstruktur erfordert auch eine Reaktion im Sinne einer „Barrierefreien Mobilität für die alternde Gesellschaft“, wie H. Topp mit vielen Ansatzpunkten deutlich macht. Ein weiteres Thema ist die „Sichere und attraktive Radnutzung durch ältere Menschen“ mit vielen, sehr konkreten Vorschlägen. Ein Unterthema die „Radmobilität Älterer in ländlichen Räumen“ mit einem Schwerpunkt auf Radwanderergruppen als Vehikel für Verbesserungen. Und schließlich wird das Thema „Autofreiheit im Tourismus“ von Sven Groß behandelt – diesmal also ein thematisch eng abgestimmtes Heft. Bei den Nachrichten ist mir ein guter Überblick über Alternativen zu Benzin und Diesel aufgefallen und ein Bericht über die Auseinandersetzung zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und der Deutschen Bahn Regio um mangelhafte Leistungen. Wie immer interessant die ausführlichen Statistiken über die Verkehrsentwicklung (erfreulicherweise gab es 2007 sowenig Getötete im Straßenverkehr wie noch nie seit der Einführung der Statistik 1953). Und neugierig gemacht hat mich bei den Literaturempfehlungen die schöne Beschreibung des Buches „Vom Braess-Paradox zur Zwiebacksäge“ - einfach ISBN 978-3-8333-4923-89 suchen ...

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

---

## Aus dem Netz gefischt

---

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

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

Passend zum Kongressbericht „Autofrei Wohnen“ habe ich diesmal die

Seite <http://www.autofrei-wohnen.de> ausgewählt. Hier finden Sie eine Fülle von Informationen über diesen Ansatz und vor allem eine unglaubliche Menge von Links zu vielen Aspekten von vielen Projekten. Vielleicht weckt die Seite ja die Neugier von Verkehrspsychologen auf Themen jenseits der Arbeit mit verkehrsauffälligen Kraftfahrern ...

## 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 Fahrlehrerverband Westfalen bietet eine Ausbildung zum Fahrereignungsberater an. Näherer Infos: [www.krafftahreignungsberater.de](http://www.krafftahreignungsberater.de) und ein Interview unter: [http://www.vfb-nw.de/pdf/newsletter\\_0901.pdf](http://www.vfb-nw.de/pdf/newsletter_0901.pdf) Noch unklar erscheint zur Zeit, ob sich darunter eine Neuauflage der unseligen Zertifizierung des TÜV Nord verbirgt oder ein auf ältere Kraftfahrer beschränktes Angebot.
- Der Träger VPI (Verkehrspsychologisches Institut – Dr. Meyer-Gramcko) ist nicht mehr auf der Liste der akkreditierten Träger für Begutachtungsstellen für Fahrereignung enthalten. Es gab schon eine Zeitlang Gerüchte über wachsende organisatorische und finanzielle Probleme dieses Trägers. Die Anerkennung der noch betriebenen Beratungsstelle liegt in der Verantwortung der jeweiligen Bundesländer.
- Pressemitteilungen des Bundesverbandes Niedergelassener Verkehrspsychologen haben inzwischen ihren Weg in Kleine Anfragen der FDP im Bundestag gefunden: „Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Bundesverbandes Niedergelassener Verkehrspsychologen, dass mehr positive Anreize besser dazu geeignet seien, um eine Verhaltensänderung zu bewirken ...?“: <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/16/097/1609723.pdf>
- Prof. Dr. Pfafferoth erhält den journalistischen Joseph-Ströbl-Preis. Dieser in der Wissenschaft anerkannte Preis erinnert an den ehemaligen Chefredakteur der Süddeutschen Zeitung, Joseph Ströbl, der sein Leben dem Kampf gegen den Verkehrstod widmete. <http://www.bayern.de/Pressemitteilungen-1255.8926676/index.htm> Der nlvp gratuliert und bedauert, dass Prof. Pfafferoth die Schriftleitung der Zeitschrift für Verkehrssicherheit abgibt.

## Kongresse

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

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

Das diesjährige Verkehrstherapie-Seminar der GUVU zum Thema Alkohol und Drogen im Straßenverkehr findet am Freitag, 28.11.2008 von 9.30 Uhr bis 16:00 Uhr im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Deichmanns Aue 31-37, 53179 Bonn statt. Die Liste der Themen und Referenten verspricht eine interessante kontroverse Diskussion:

Dr. rer. nat. Dipl.-Chem. Heike Wollersen (Leiterin des Bereiches Forensische Toxikologie und Blutalkohol im Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums Giessen & Marburg GmbH, Giessen): **Drogen- und Arzneimittelbeeinflussung von Verkehrsteilnehmern – Trends und Entwicklungen**

Dipl.-Psych. Veronika Müßig (Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH Hamburg): „Wer zu spät kommt...“: Zur Umsetzung der Kursregeln im §70 FeV-Kurs

Prof. Dr. rer. nat. Wolfgang Schubert (1. Vorsitzender Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V., Berlin): **Die Rollenkonfusion Therapeut vs. Gutachter**

Dr. Peter Klepzig (Vorstandsmitglied im Bundesverband Niedergelassener Verkehrspsychologen, Berlin): **Fahreignungsbegutachtung und verkehrspsychologische Therapie - Abhängigkeiten und Wechselwirkungen.** Eine Bestandsaufnahme und eine Zukunftsvision

Bernd Weiße ( TÜV | DEKRA arge tp 21, Berlin): **Computergenerierte Verkehrsszenarien für die künftige theoretische Fahrerlaubnisprüfung.** Auch in der Fahrereignungsdiagnostik nutzbar?

Ronald Kosellek, Katrin Teichmann (PRONON-Praxis, Berlin): **"Sollten wir auch - oder lieber nicht?" Alkohol-Interlock-Programme (Grundlagen, Motivation, Fallbeispiele)**

Nähere Informationen finden Sie unter:

[http://www.guvu.de/cms/wp-content/uploads/programm\\_vts08.pdf](http://www.guvu.de/cms/wp-content/uploads/programm_vts08.pdf)

## Ausgabe 06/2008

Die sechste Ausgabe des „Newsletters Verkehrspsychologie“ (nlvp) in 2008 wird voraussichtlich am 19. Dezember 2008 erscheinen (wie immer ohne Gewähr ...), geplant sind folgende Themen:

- **verkehrspsychologischer Jahresrückblick**
- Thesen zur Toleranzentwicklung bei Alkohol, 2. Teil
- Perspektiven des nlvp
- Versuch einer Einschätzung der Lage an der Front „EU-Führerschein“