

Themen: Editorial + TÜV Süd: Trennung durch Zusammenlegung + Urteil des BVerwG Leipzig zum Tattagprinzip liegt vor + Jahresrückblick 2008 Verkehrspsychologie + Thesen zur Toleranzentwicklung bei Alkohol, 2. Teil + Perspektiven des nlvp + Rezension "Drogen im Straßenverkehrsrecht" + Zeitschriftenübersicht + Aus dem Netz gefischt + Szenegeflüster + Kongresse

Dies ist die 6. Ausgabe des zweiten Jahrgangs, www.nlvp.de – Einzelabo 20,-- für 1 Jahr mit 6 Ausgaben

Editorial

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



Liebe LeserInnen,

wie vom nlvp gewohnt, hat diese Aufgabe aus aktuellem Anlass etwas andere Inhalte als geplant. Als erstes finden Sie eine Bewertung einer PowerPoint-Präsentation des TÜV Süd, mit der diese seine Umsetzung des Trennungsgebotes vorstellt. Es folgt eine erste Einschätzung des inzwischen vorliegenden Urteils zum Tattagprinzip bei der Punktereduzierung, auch im Hinblick auf eine Weiterentwicklung der Verkehrspsychologischen Beratung.

Der angekündigte Jahresrückblick folgt erst nach diesen ganz aktuellen Anlässen. Aufgrund einer leichten Grippe und entsprechender Arbeitseinschränkung fällt der restliche nlvp knapper aus als geplant. Die geplante Einschätzung der Lage im Bereich EU-Führerscheintourismus habe ich verschoben, auch weil ich das Urteil des BVerwG vom Dezember (siehe Kurznachrichten) erst noch analysieren muss.

Sie finden aber den zweiten Teil meiner Thesen zur Toleranzentwicklung bei Alkohol und einen kurzen Artikel zur Perspektive des nlvp. Die geplante Rezension des Buches von Brieler/Weber wurde auf Januar verschoben, dafür finden Sie eine Rezension von Herrn Brieler des Buches Berr, Krause & Sachs (2007) „Drogen im Straßenverkehrsrecht“.

In den Kurznachrichten finden Sie diesmal eine sehr heterogene Mischung von Themen: Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zum EU-Führerschein, Priester gegen Verkehrsrowdys, Henry Ford und Adolf Hitler, Modellversuch für Fähranfänger. 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.

Und ich erinnere an die Bezugsbedingungen: Wenn Sie auch 2009 den nlvp erhalten wollen, überweisen Sie bitte den entsprechenden Betrag (siehe nebenstehenden Kasten) spätestens bis zum 25.01.2009 auf das dort genannte Konto.

Ich schließe mit der traditionellen Bitte um Rückmeldungen, Beiträge, Leserbriefe, Rezensionen, Kritik und allem, was den nlvp voranbringt. Und ich wünsche mir und Ihnen eine geruhsame oder spannende (je nach Wunsch) Weihnachtszeit und ein ereignisreiches 2009!

Vor allem aber bedanke mich bei allen Lesern, die auch 2008 dem nlvp die Treue gehalten haben - und besonders bei allen Autoren und Informanten, die zum nlvp in unterschiedlicher Form beigetragen haben.

Hamburg, den 20.12.2008

Jörg-Michael Sohn

Impressum: Herausgeber, verantwortlich i. S. d. Presserechts und Copyright:

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn,
Saarlandstr. 6 a, D-22303 Hamburg,
Tel. 040-56008008, email: redaktion@nlvp.de

Der **newsletter verkehrspsychologie nlvp** erscheint 2009 mit **sechs Ausgaben pro Jahr als per email versandte PDF-Datei**. Das Einzel-Abonnement kostet 20,-- € (inkl. 7% MwSt) pro Kalenderjahr – erschienene Ausgaben eines Jahres werden bei späterem Bestellen nachgeliefert. Das Abonnement ist nur in elektronischer Form als PDF-Datei per email möglich (Ausdruck mit jedem Drucker), **das Weitergeben von Kopien ist nur nach Absprache zulässig, bzw. setzt ein Firmen-Abo voraus. Die Preise dafür betragen:**

2-4 Exemplare: 40,-- €, 5-9 Exemplare 80,-- €, 10-19 Exemplare 150,-- €, 20-39 Exemplare 300,-- €, 40-79 Exemplare 600,-- €, 80-149 Exemplare 1.000,-- € - Alle Preise jeweils inkl. 7% MWSt. und für insgesamt 6 Ausgaben. Die Bestellung erfolgt durch Überweisung von 20,-- € oder einen anderen Betrag auf das Konto: 1259124509, Kto-Inhaber Jörg-Michael Sohn, HASPA Hamburg, BLZ 20050550 mit dem Stichwort nlvp und Ihrer (bitte deutlich schreiben) email-Adresse - das Zeichen „@“ am besten durch „(at)“ ersetzen.

Ausland: IBAN DE77 2005 0550 1259 1245 09, BIC/SWIFT-Code: HASPDEHHXXX.

Weitere Informationen und ein Archiv unter www.nlvp.de

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

TÜV Süd: Trennung durch Zusammenlegung

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Der TÜV Süd hat, wie bereits im letzten nlvp berichtet, begonnen, auf die Veränderungen der Fahrerlaubnisverordnung mit organisatorischen Veränderungen zu reagieren – der erste Ausfluss war die Umorganisation in die beiden Bereiche TÜV SÜD Life-Service GmbH, die die MPU anbietet und die TÜV SÜD Pluspunkt GmbH die „alle Beratungs- und Schulungsdienstleistungen im Vorfeld der MPU“ anbieten soll. Ein PowerPoint-Präsentation eines Sonderforums des TÜV Süd weckt jedoch erhebliche Zweifel an der Ernsthaftigkeit dieser Trennung.

So werden in dieser Präsentation umfassend und übersichtlich die Veränderungen bei den Anlässen für die MPU (so reicht nunmehr u.U. auch ein einzige erhebliche Straftat für Fahreignungszweifel aus) dargestellt. Das Trennungsgebot, nach dem Gutachter nicht mit Organisationen „vertraglich verbunden“ sein dürfen, die Maßnahmen zur MPU-Vorbereitung anbieten dürfen, wird dann aber polemisch mit einem Bild ei-

nes MPU-Wartesaals aus den 60er-Jahren mit der Überschrift „Rückfall in alte Zeiten?“ und der Frage „Belastung der Behörde durch erhöhtes Informationsbedürfnis betroffener Kraftfahrer?“ kommentiert. Anschließend haben offenbar die Hausjuristen den Text der neuen FeV studiert und akribisch nach Lücken gesucht – und sie sind - so kann man sich ihre Gedanken vorstellen - zu dem Ergebnis gekommen: „Ja, natürlich dürfen die Gutachter als Personen nicht mit Beratungseinrichtungen verbunden sein, aber der Text verbietet nicht die vertragliche Bindung von Trägern der BfF an Vorbereitungseinrichtungen!“. Fakt ist jedenfalls, dass es auf Folie 14 noch in schlechtem Deutsch heißt: „Klare Trennung von Begutachtung und Kurse/Beratung nach den Vorgaben der FeV durch den TÜV SÜD“, auf Folie 17 wird dies dann aber schon zu einem beruhigendem „TÜV SÜD ist nach wie vor als qualifizierter Anbieter in allen Dienstleistungen rund um den Führerschein flächendeckend vertreten“. Und dies wird dann in Folie 20 auf den Punkt gebracht:

Erweitertes Informationsangebot

- Ab 01.01.2009 Infoabend durch TÜV SÜD Pluspunkt in allen Begutachtungsstellen von TÜV SÜD Life Service
- Ab 01.01.2009 zusätzlich zur MPU ausführliches Infopaket an allen Begutachtungstellen der TÜV SÜD Life Service
„Bei uns ist den ganzen Tag Infotag“
- Ab 01.01.2009 qualifizierte Einzelberatung durch TÜV SÜD Pluspunkt

Dies ist der Kern des Trennungmodells der TÜV Süd: Es wird nicht mehr wie bisher in den Begutachtungen und Beratungen der MPU-GmbH „dezent“ auf die Angebote der verbundenen Pluspunkt-GmbH hingewiesen, sondern dieser Träger bietet ganz offiziell gleich in den Räumen der Begutachtungsstelle seine Werbeveranstaltungen an. Es fällt mir schwer, angesichts dieser Dreistigkeit nicht in Zynismus zu verfallen, zwischenzeitlich wollte ich den Artikel unter die Überschrift stellen: „TÜV Süd tut was für den Klimaschutz: Sie müssen nicht mehr zu Pluspunkt fahren, die kommen gleich zur BfF“. Im Klartext: Man muss schon sehr verblendet sein, um nicht zu sehen, dass dieses Vorgehen diametral dem entgegengesetzt ist, was der Gesetzgeber in seiner offiziellen Begründung der Neufassung des Trennunggebotes formuliert hat: „Mit dieser Änderung soll durch eine Beschränkung auf bestimmte Tätigkeitsfelder eine deutlichere organisatorische Trennung zwischen der Begutachtung in den Begutachtungsstellen für Fahreignung nach § 66 und sonstigen Tätigkeiten auf dem Gebiet der Vorbereitung auf eine Begutachtung und die Wiederherstellung der Fahreignung erreicht werden.“ Die Formulierung „deutlichere organisatorische Trennung“ so zu verstehen, dass damit die berühmte Glastür zwischen Begutachtung und Vorbereitung ganz entfallen kann und die „befeundeten“ Vorbereitungseinrichtungen (und natürlich nur die) gleich Werbeveranstaltungen in den Räumen der Begutachtungsstelle abhalten können, grenzt schon fast an Realitätsverkennung.

Es darf an dieser Stelle noch einmal an das offizielle Antwortschreiben des Verkehrsministeriums an den Vorstand des BDP vom 11.06.2008 erinnert werden: „Bund und Länder werden die Umsetzung der neuen Regelung aufmerksam verfolgen. Aufgrund der Tragweite des Problems haben sich der Bund und einige Bundesländer vorbehalten, eine weitergehende institutionelle Trennung vorzuschlagen, **wenn deutlich wird, dass Unternehmen / Institutionen die vom Gesetzgeber vorgeschriebene Regelung durch taktische Maßnahmen umgehen**. Insofern ist die jetzige Regelung als ein erster Schritt zu sehen.“ Deutlicher

kann der warnende Zeigefinger eigentlich nicht sein. Wenn der TÜV Süd sich jetzt entschieden hat, genau diese Reaktion herauszufordern, wird es auch Aufgabe der anderen Träger sein, der Politik gegenüber deutlich zu machen, dass dies nicht der Stil der Mehrzahl der Träger ist und dass sie nicht in Sippenhaft genommen werden wollen für „taktische Maßnahmen“ eines Trägers, der in Kauf nimmt, das gesamte Arbeitsgebiet zu gefährden.

Wie weit der TÜV Süd von der Akzeptanz einer wirklichen Trennung entfernt ist, zeigt eindrücklich die vorletzte Folie:

Klare Zuständigkeiten, ein Weg

TÜV SÜD Pluspunkt GmbH

- **Einsteigen:** wöchentliche Infoabende
- **Orientieren:** Beratungsgespräche
- **Verändern:**
 - Mobil Plus
 - VIB
 - Freyung
- **Informieren:** Info-Paket zur MPU
- **Belegen:** Abstinenzkontrolle
- **Ankommen:** Erfolgreiche Begutachtung

TÜV SÜD Life Service GmbH

Man muss kein Gestaltpsychologe zu sein, um zu sehen, dass hier etwas als künstlich getrennt dargestellt wurde, was eindeutig zusammen gemeint ist, und nur als Vereintes eine „gute Gestalt“ ergibt. Aber genau diese "geschlossene Gestalt", diese Verwertungskette wollte der Gesetzgeber verhindern. Die Hartnäckigkeit, mit der der TÜV Süd mit immer neuen Versuchen das politisch Gewollte und fachlich Begründete zu unterlaufen versucht, macht mich inzwischen ratlos.

Urteil des BVerwG zum Tattagprinzip liegt vor

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Die im letzten nlvp aufgrund einer Pressemitteilung besprochene Urteile des Bundesverwaltungsgerichtes zum Tattagprinzip bei Punktereduzierung liegen inzwischen im Wortlaut vor: http://www.bverwg.de/enid/1659864e6382d-c8379a8f15109fae5b6_0944f4305f7472636964092d09353733/Entscheidungen/Entscheidungssuche_8n.html .

Die Begründung des ersten Urteils stützt die Einschätzung, dass damit auch die Verkehrspsychologische Beratung betroffen ist, da schon im Leitsatz das Prinzip aufgestellt wird, dass (alle) Maßnahmen aufgrund von Punkten zwar nur auf rechtskräftigen Verstößen gestützt sein dürfen, dass für die Berechnung des Punkteabzuges aber alle Verstöße zu berücksichtigen sind, die zum Zeitpunkt der Teilnahmebescheinigung begangen waren, auch wenn sie erst später rechtskräftig wurden. Dem Urteil liegt ein Fall mit einer komplizierten Vorgeschichte zu Grunde – als Kern ist wichtig, dass das Straßerverkehrsamt aufgrund einer Teilnahmebescheinigung für ein Aufbau-seminar aufgrund einer KBA-Auskunft über 7 Punkte 4 Punkte abzog, diese Reduzierung aufgrund später rechtskräftig gewordener Bußgeldbescheide für Auffälligkeiten vor dem ASK-Seminar aber widerrief. Der Kläger hatte zu dem Zeitpunkt 19 Punkte und wurde so gestellt, als habe er 17. Kompliziert wurde der Fall dadurch, dass 4 Punkte davon zu Unrecht eingetragen waren und nun strittig war, ob zumindest eine kostenpflichtige Verwarnung bei 15 Punk-

te zulässig war. Der Verwaltungsgerichtshof Baden Württemberg hatte dies verneint, da er vom Rechtskraftprinzip ausging, nur dieses lasse zu einem Stichtag eine eindeutige Feststellung zu, das „Erreichen“ eines Punktestandes in Flensburg setze immer Rechtskraft voraus, da nur dann beim KBA eingetragen würde und es gelte auch die Unschuldsvermutung. Dieser Einschätzung folgt das Bundesverwaltungsgericht nicht. Im Kern lautet die Argumentation etwa wie folgt: Unstrittig sei, dass alle Maßnahmen der Verwaltungsbehörde nur auf rechtskräftigen Entscheidungen beruhen dürften. Erst eine unanfechtbare Entscheidung und die darauf erfolgte Speicherung im Verkehrszentralregister setze die Mechanismen des Punktesystems in Gang. Man könne dabei nicht danach differenzieren, ob es sich um eine Verwarnung, eine Anordnung eines Aufbauseminars, den Entzug der Fahrerlaubnis ö.ä. handele, es gelte stets das Prinzip: Das StVA handelt, wenn rechtskräftig festgestellt ist, dass zu einem bestimmten Zeitpunkt eine bestimmte Punktezahl vorliege. Dafür sei maßgeblich, welche Verkehrsverstöße wann begangen, nicht, wann sie rechtskräftig geahndet seien. Das BVerwG räumt ein, dass sich diese Interpretation nicht aus dem Wortlaut der Vorschriften ergäbe, aber aus dem „Sinn und Zweck der Regelungen“. Eine Interpretation der unterschiedlichen Formulierungen "eine Punktezahl ergibt sich" oder "sei erreicht", sei nicht zulässig, da diese Terminologie auch in der Gesetzesbegründung nicht stringent verwendet würde. Ziel der im § 4, Absatz 3 des StVG vorgesehenen Maßnahmen sei der Schutz vor Gefahren durch Verkehrsverstöße. Begehe jemand kurz vor dem Aufbauseminar weitere Verstöße, könne für diese (ja bereits geschehenen Verstöße) das nachfolgende Seminar aber keine Schutzwirkung mehr entfalten und deshalb sei es nicht gerechtfertigt, einem solchen Teilnehmer einen Rabatt einzuräumen. Auch das Herunterstufen von Punkten, wenn bestimmte Maßnahmen des Punktesystems nicht durchlaufen worden sind, spräche für diese Interpretation. Die Warnfunktion der gestuften Maßnahmen würden voraussetzen, dass den Betroffenen die Maßnahmen möglichst frühzeitig erreichen und dies sei eher bei Zugrundelegen des Tattagprinzips als des Rechtskraftprinzips zu erreichen, denn bei letzterem hätte er die weiteren Verstöße, vor deren Begehung er eigentlich gewarnt werden sollte, bereits begangen. Auch sei das Bonussystem insgesamt darauf angelegt, einen Anreiz für eine frühzeitige Teilnahme an den Maßnahmen zu geben und auch dies spräche für das Tattagsprinzip. Auch die Regelungen über die Probezeit, bei denen das Tattagsprinzip gelte, sprächen für das Ziel, eine Verzögerung der Eintragung durch formale Rechtsmittel zu verhindern. Auch die Unschuldsvermutung gelte nicht, das es sich um keine strafrechtliche Maßnahme, sondern um ein verwaltungsrechtliches Anreizsystem handele, von dem die Betroffenen profitieren könnten. - Soweit die Kernaussagen des Urteils BVerwG 3 C 3.07.

Die beiden anderen Urteile wiederholen für ähnlich gelagerte Fälle die gleiche Grundlogik. Insgesamt erscheint die Argumentation nachvollziehbar. Der entscheidende Punkt ist aus meiner Sicht die Entkopplung von strafrechtlicher und verwaltungsrechtlicher Argumentation: Beide sind an die Rechtskraft gebunden, aber ein Anreizsystem darf das Ausmaß des Bonus abhängig machen von einem Punktestand, der von dem Betroffenen vorab nicht exakt bestimmt werden kann. Den Kraftfahrern wird also – auch verkehrspsychologisch durchaus nachvollziehbar – quasi die Last der Entscheidung angesichts von Unsicherheit aufgebürdet: Wenn ich 8 Punkte sicher habe und noch ein Verfahren läuft, dessen Ausgang ungewiss ist, kann ich mich entscheiden, auf die sichere Seite zugehen, das Seminar zu machen und günstigenfalls (wenn es nicht rechtskräftig wird) 4 Punkte reduziert zu bekommen, mit ziemlicher Sicherheit 2 (bei Rechtskraft des anhängigen Verfahrens) und im schlimmsten Fall (bei weiteren Auffälligkeiten) habe ich eine spätere Auflage erfüllt. Oder aber ich entschieße mich, auf Risiko zu spielen, das Geld zu sparen und die Chance auf eine Punktereduzierung zu mindern oder sogar einen Fahrerlaubnisentzug zu riskieren – dann kann mich aber hinterher nicht darauf berufen, ich hätte das ja nicht gewusst. Der Charme dieser Argumentation liegt darin, dass sie strikt rechtlich begründet ist, aber gleichzeitig die Motivation für eine frühzeitige Verhaltensänderung betont. Und die Chance liegt darin, jetzt das Bundesverwaltungsgericht beim Wort zu nehmen und zu fragen, warum denn diese Logik des Anreizes zu einer frühzeitigen Teilnahme an einer Ver-

haltensändernden Maßnahme nicht auch für die Verkehrspsychologische Beratung gilt. Die verkehrspsychologischen Verbände sind jetzt aufgerufen, gemeinsam mit einer Initiative zur entsprechenden Veränderung des StVG an den Gesetzgeber heranzugehen, das vorliegende Urteil bietet dazu eine gute Argumentationsgrundlage.

Jahresrückblick 2009 Verkehrspsychologie

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Das folgende ist ein sehr subjektiver Rückblick auf mir wichtige Ereignisse des letzten Jahres in der Verkehrspsychologie. Ich habe mich bemüht, auf Ereignisse hinzuweisen, die von allgemeinem Interesse waren, aber natürlich liegt der Schwerpunkt auf solchen, die ich selbst erlebt habe oder über die im nlvp berichtet wurde. Verblüffend erschien mir die Häufung von Ereignissen in einigen Monaten.

Januar: Das hervorstechendste Ereignis war wie üblich der Verkehrsgerichtstag, einerseits durch die organisatorische Veränderung des Trägers, aber auch durch die Forderung nach einem Tempolimit durch Kay Nehm. Die Empfehlungen der einzelnen Arbeitskreise waren in diesem Jahr nicht so sehr unmittelbar relevant für den Bereich der traditionellen Verkehrspsychologie – aber mit Perspektiven im Bereich der psychischen Unfallfolgen und der Belastbarkeit von Fahrzeugführern. Interessant auch die Argumentation des Generalanwaltes beim EuGH in Richtung einer stärkeren Betonung von Verkehrssicherheit gegenüber dem Prinzip der Freizügigkeit. Und im Januar wurde der erste Entwurf für die Änderung der FeV erstellt.

Februar: Im Rahmen der Verbändeanhörung um die neue FeV wird heftig um die Formulierungen des Trennungsgesetzes gerungen, der BNV erstellt eine differenzierte Stellungnahme dazu. Die Zeitschrift VERKEHRSZEICHEN erweitert den Kreis der Kooperationspartner um AFN und IfS. Ein Gesetzentwurf zum Fahrverbot als Nebenstrafe wird veröffentlicht.

März: Eine geplante Fusion von TÜV Süd und TÜV Rheinland trifft auf Widerstand.

April: Der endgültige Entwurf der neuen FeV erscheint und löst heftige Diskussionen im Fachgebiet aus. Der call for papers für den 3. BNV-Kongress erscheint.

Mai: Die BAST verzichtet auf die Kontrollteilnahme von Begutachtern an der MPU.

Juni: Wichtig war sicher der 3. fit-to-drive Kongress in Prag – diesmal leider ohne den therapeutischen Zweig der deutschen Verkehrspsychologie. Die Mitgliederversammlung der Sektion Verkehrspsychologie wählt einen neuen Vorstand, nachdem BNV-Funktionäre von solchen Wahlämtern ausgeschlossen wurden. Der Bundestag stimmt mit kleinen Veränderungen der FeV zu. Der EuGH bekräftigt einem Urteil seine bisherige Linie, das die Nichtanerkennung ausländischer Fahrerlizenzen nur in besonderen Ausnahmesituationen (deutscher Wohnsitz in einem tschechischem Führerschein) möglich ist.

Juli: Keine verkehrspsychologischen Ereignisse, an die mich mir erinnere.

August: Die geplante Fusion von TÜV Süd und TÜV Rheinland scheidet endgültig. PIMA und MPU-GmbH werden in einer Gesellschaft zusammenggeführt.

September: Der dritte BNV-Kongress findet in Kassel unter dem Titel „Forum Verkehrspsychologie“ mit einem Schwerpunkt auf praxisrelevante Workshops statt. Das Bundesverwaltungsgericht entscheidet, das für Maßnahmen zur Punktereduzierung der Tattag, nicht die Rechtskraft maßgeblich ist. Die Arbeitsgruppe „Verkehrspsychologische Therapie“

veröffentlicht ihr vorläufiges Arbeitsergebnis in Form von 17 Leitsätzen. Blutalkohol veröffentlicht ein Positionspapier des BNV zu berufsethischen Fragen. Die Aussage von Günther Beckstein (CSU) "Zwei Maß Bier stellen kein Problem für das Autofahren dar." löst Empörung aus.

Oktober: Das 4. Gemeinsame Symposium der DGVM und der DGVP in Neu-Ulm diskutiert unter anderem über die anstehende Neuauflage der Beurteilungskriterien und Konsequenzen der neuen FeV. Die Neuauflage des Klassikers „Führerscheinentzug“ kommt mit erweiterter Autorenschaft heraus.

November: Die veränderte Fahrerlaubnisverordnung tritt in Kraft. Die BASt veröffentlicht die MPU-Zahlen für 2007, die wieder leicht gesunken sind, sogar im Drogenbereich. Der TÜV-Süd stellt gut gemachte Filme über den MPU-Ablauf ins Internet. Gleichzeitig kündigt er die rechtliche Trennung und räumliche Kooperation von MPU und Beratung an. Der VPI-GmbH wird die Akkreditierung aberkannt. Auf dem Verkehrstherapie-seminar der GUVU wird über die Rollenkonfusion Gutachter-Therapeut kontrovers diskutiert.

Dezember: Es häufen sich Hinweise, dass Testvorbereiter vermehrt versuchen, formal qualifizierte Verkehrspsychologen zu beschäftigen. Die MPU-Träger diskutieren verstärkt Konsequenzen aus dem Trennungsgebot von Begutachtung und Informations-/Beratungsgesprächen.

Thesen zur Toleranzentwicklung bei Alkohol, 2. Teil

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Nachdem es im ersten Teil eher um die Frage einer punktuellen Toleranzentwicklung gegangen war, also um die Frage, unter welchen Bedingungen ein einmaliger Gipfel von Alkoholkonsum möglich erscheint, sollen im Folgenden aus meiner klinischen Erfahrung heraus Überlegungen vorgestellt werden, was bei der Einschätzung von langfristigen Toleranzentwicklungen zu berücksichtigen ist. Dies sei exemplarisch anhand einiger aus meiner Sicht diskussionswürdigen Fragen dargestellt:

- **Wie viel „Mehr“ an Promille kann man vom üblichen Level bis zur einmaligen Ausnahme erreichen?** - Relativ klar ist, dass niemand, der noch nie Alkohol getrunken hat, bei seinem ersten Mal 2 Promille erreichen kann - ihm würde vorher kotzüberl werden. Aber kann man beim ersten Mal 0,3 oder 0,8 oder 1,1 Promille als früherer Abstinenzler erreichen? Und was ist, wenn ich früher maximal 1 Promille erreicht habe - welche Steigerung bei 1 Gelegenheit ist dann realistisch? Mir sind keine Untersuchungen dazu bekannt (und auch aus ethischen Gesichtspunkten schwer vorstellbar) - aber die Frage bleibt dann, woraus sich eine feste subjektive Überzeugung der meisten Gutachter speist, bei diesen und jenen Angaben zu früherem Trinkverhalten sei eine bestimmte aktenkundige Promillezahl ausgeschlossen. Ich kenne glaubwürdige Berichte aus dem Kollegenkreis und von vertrauenswürdigen Klienten, die zumindest nahelegen, dass unter bestimmten Bedingungen Menschen in der Lage sind, sehr deutlich über die normalerweise eingehaltenen Grenzen hinauszugehen. Dies wird auch schon daran deutlich, dass sonst Alkoholvergiftungen nicht denkbar wären: In vielen solcher Fälle ist das Charakteristische eben, dass jemand alkoholisch enthemmt deutlich mehr trinkt, als er es gewöhnt ist und die erreichte physiologische Wirkung eben nicht mehr kompensieren kann. Eigentlich ist eine fachliche Verständigung darüber nötig, durch welches Ausmaß an Training eine bestimmte Promillezahl erreicht werden kann - und zwar als präzise quantitative Beschreibung. Als These meine persönliche Einschätzung: Ich glaube, dass jemand relativ problemlos und ohne besondere Auslöser 0,5 Pro-

mille mehr erreichen kann als seine bisherige Höchstgrenze (dies ist bei einem durchschnittlichen Mann 0,3 Liter Wein oder 0,7 Liter Bier mehr als die bisherige Trinkspitze). Ich glaube, dass auch bis zu 1 Promille mehr unter Sonderbedingungen erreicht werden können (siehe ersten Teil) - dies führt aber zu massiven Beeinträchtigungen, die im Regelfall mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges nicht vereinbar sind. Aber ich kenne auch Fälle, die 200 Meter im Zickzackkurs mit Rammen von parkenden Autos gefahren sind und hinterher von nichts mehr wussten - war derjenige "noch in der Lage, ein Kraftfahrzeug zu führen"? Dass jemand 10 Schnäpse oder 3 Glas Wein oder 5 Flaschen Bier über seine bisherige Höchstmenge hinaus trinkt, ist dann aber sehr unwahrscheinlich.

- **Eine damit verwandte Frage ist die nach der nötigen Anzahl der Trainingseinheiten bzw. der zeitlichen Ausdehnung des Trainings, um eine gewissen Alkoholgewöhnung zu erreichen.** Ist es glaubwürdig, dass jemand in einer massiven Krisensituation anfängt, viel zu trinken und 14 Tage später in der Lage ist, 2,0 Promille zu erreichen? Oder bedarf dieses mindestens eines Trainings von 4 Wochen oder 8 Wochen oder ein halbes Jahr oder noch länger? Und woher beziehen wir unsere Gewissheit? Auch hier wird wieder zu differenzieren sein: Jemand, der im Beruf steht oder sich um seine Kinder kümmert, wird im Regelfall eine langsamere Gewöhnung haben, als jemand, der durch Arbeitslosigkeit, Krebsdiagnose, Verlust des Partners ö.ä. aus den gewohnten Lebenszusammenhängen herausfällt und in einen schnell ansteigenden Konsum hineinkommt. Auch hier wieder eine persönliche Schätzung: Ich halte es unter entsprechenden Bedingungen von Lebenskrise etc. durchaus für denkbar, dass Menschen eine Steigerung von durchschnittlich 0,1 Promille Mehrverträglichkeit pro Trinkanlass erreichen - dies sind bei einer leichten Frau nicht mehr als zwei Schlucke Wein (0,04 Liter). Und aus vielen Fallgeschichten glaube ich, das eine Gewöhnheitsbildung im Sinne einer generellen Alkoholverträglichkeit (nicht Autofahren-Können!) bis in den Bereich von gut 2 Promille durchaus innerhalb eines halben Jahres von einem vorher unproblematischen Konsum aus erfolgen kann. Hier scheint zu gelten, dass bei frühem Trinkbeginn und bei Frauen diese Zeiten im Schnitt deutlich geringer sein können. Auch aus eigener Erfahrung weiß ich, dass Trinkfestigkeit (und auch Entwöhnung) verblüffend schnell erreicht werden können.
- **Komplizierter ist die Frage zu beantworten, was gegeben sein muss, um mit hoher Promillezahl gegen normalerweise vorhandene Verhaltensprinzipien noch ein Kfz zu führen.** Vorab erscheint mir wichtig, sich klar zu machen, dass die Kurve der Wahrscheinlichkeit einer Trunkenheitsfahrt in Abhängigkeit von der Promillezahl etwa folgende Form hat: Sie sinkt bei niedrigen Promillezahlen bis auf ein Minimum bei durchschnittlich gut 1 Promille - dabei ist der durchschnittliche Autofahrer so deutlich angetrunken, dass er die Wirkung unabweisbar merkt, aber noch nüchtern genug, um das Auto stehen zu lassen. Mit steigender Promillezahl steigt das Risiko aufgrund der alkoholischen Enthemmung, um dann ab ca. 2 Promille wieder zu sinken, da hier die Ausfallerscheinungen nicht mehr kompensierbar sind - bei alkoholgewöhnten Personen sind die Grenzen natürlich nach oben verschoben. Es gibt also die beiden unterschiedlichen Ursachencluster "Risikounterschätzung in niedrigem Promillebereich" und "Verlust der Steuerungsfähigkeit im hohen Promillebereich". Ersteres lässt sich kognitiv kompensieren, letzteres nur durch konsequentes Vermeiden hoher Promillezahlen ausschließen. Spannend ist aber die Frage, warum Menschen, die auch stark betrunken kaum eine Bank überfallen, eine Frau vergewaltigen oder Polizeiwachen anzünden würden, die Straftat einer Trunkenheitsfahrt begehen. Im Regelfall funktionieren normative Orientierungen auch noch unter Alkohol - es sei denn, sie sind schon vorher abgeschliffen worden. In vielen Fällen geht ja einer Trunkenheitsfahrt mit 1,8 Promille eine Reihe von folgenlosen Fahrten mit 0,3 oder 0,5 oder auch 1,0 Promille voraus. Damit ist quasi das Tabu durchbrochen "angetrunken fahre ich nicht". Auch wenn normalerweise bei 1,2 Promille das Taxi bestellt wird, kann eine höhere Promillezahl dazu führen, dass diese

schon relativierte normative Orientierung bei stärkerer alkoholischer Enthemmung gänzlich über Bord geworfen wird. Dies ist der Standardmechanismus. Aber es scheint mir doch eine Reihe von Fällen zu geben, wo Klienten jahrzehntelang im niedrigen Promillezahl zuverlässig das Auto haben stehen lassen und dann bei einer ungewöhnlich hohen Promillezahl quasi ohne Vortraining von minder schweren Rechtsbrüchen unter Alkohol gefahren sind - Menschen, die auch stark besoffen nie auf die Idee gekommen wären, andere Straftaten zu begehen. Die Erklärung scheint mir darin zu liegen, dass die normative Steuerungsinstanz auch stark alkoholisiert noch unterscheiden kann, ob ich Geld abhebe oder dabei bin, eine Bank zu überfallen, dass sich aber Autofahren mit und ohne Alkohol aufgrund der Gewohnheitsbildung nicht so stark wie eine neue Verhaltenskategorie anfühlt.

- **Wie lange bleibt eine Alkoholgewöhnung bei verringertem Alkoholkonsum bestehen und wie schnell ist sie aktivierbar?** - Hier bin ich aus der sorgfältigen Analyse von vielen Trinkmusterläufen der klaren Überzeugung, dass eine einmal erworbene Alkoholtoleranz lebenslang schlummernd erhalten bleibt - oder wie ich es Klienten gegenüber plakativ formuliere: "Saufen verlernt man genauso wenig wie Fahrradfahren." Wer jahrelang nicht mehr Rad gefahren ist, wird die ersten paar hundert Meter unsicher fahren, aber dann rastet das Körpergedächtnis wieder ein. Ich habe praktisch bei allen Klienten, die mit sehr hoher Promillezahl nach einer längeren Zeit von niedrigem Alkoholkonsum gefahren waren, frühere Zeiten von massivem Alkoholkonsum gefunden. Dieses Vortraining kann offenbar auch noch nach Jahrzehnten verblüffend schnell aufgefrischt werden. Ich erinnere mich an einen Alkoholiker, der nach jahrelanger Abstinenz in einem Rückfall quasi aus dem Stand heraus mehr als eine Flasche Schnaps trinken konnte. Es erscheint sinnvoll, bei mangelnder Glaubwürdigkeit den Befragungszeitraum noch einmal bewusst auszudehnen. Therapeutisch ist die Erkenntnis, dass die Alkoholgewöhnung nur schläft, aber nicht tot ist, gut zu nutzen, da ich damit ein automatisches Stoppsignal ausgeschaltet habe und mich auf eine kognitive Kontrolle "Ich will nie mehr über 1 Promille erreichen" verlassen muss - oder eben sicherheitshalber abstinenter leben.

Was sind typische Gewöhnungsverläufe? - Diese Frage erfordert ein längeres Ausholen und eine graphische Aufbereitung von Lebenspanoramen meiner Klienten, dies ist für diese Ausgabe des nlvp zu aufwendig - der dritte Teil folgt im 2009!

Zur Perspektive des nlvp

Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Der nlvp geht nunmehr in das dritte Jahr, diese Ausgabe ist die 17. Ausgabe einschließlich der Nullnummer vom Dezember 06. Auf insgesamt geschätzt 150 Seiten wurden eine Fülle von Artikeln, Berichten, Hinweisen, Bewertungen, Rezensionen, Gerüchte etc. veröffentlicht. Der nlvp ist (zum Glück) umstritten, aber hat sich als kritische Stimme im Bereich der Verkehrspsychologie etabliert - und er wird mehr gelesen, als die Auflage vermuten lässt. Inzwischen liegen bezahlte Abos für 180 Exemplare vor - damit hat sich die Auflage innerhalb von 2 Jahren vervierfacht.

Insgesamt haben sich nach meiner Einschätzungen und einer Reihe von Rückmeldungen einige Elemente sehr bewährt, einige sind in einer guten Entwicklung und einige veränderungswürdig.

Fangen wir mit den Äußerlichkeiten an: Das Layout ist aus meiner Sicht ein akzeptabler Umfang zwischen Seitenumfang und Lesbarkeit - zumal der nlvp häufig am zoombaren Bildschirm gelesen wird. Auch der Umfang hat sich mit etwa 8 Seiten auf ein gutes Maß eingependelt. Die Erscheinungsweise zweimonatlich wird ebenfalls beibehalten, durch den kurzen redaktionellen Vorlauf gelingt es oft, innerhalb von Tagen bis wenigen Wochen auf aktuelle Ereignisse zu reagieren, und 6 Ausgaben

pro Jahr sind für mich bewältigbar. Vorgenommen habe ich mir aber für nächstes Jahr ein besseres Korrekturlesen, ich bin immer wieder erschrocken, wie viele Fehler ich übersehen habe, wenn ich das verschickte Exemplar noch einmal in Ruhe lese. Und einige Formulierungen wären einem fachlichen Lektorat sicher sinnvollerweise zum Opfer gefallen.

Mit den Themen und Rubriken bin ich insgesamt zufrieden, wobei ich mir wünschen würde, mehr fachliche und weniger berufspolitische Beiträge bringen zu können. Aber dieser Wunsch ist nur begrenzt erfüllbar, zum einen liegt der Schwerpunkt eines Newsletter eben auf aktuellen Meldungen und nicht der wissenschaftlichen Auseinandersetzung. Zum anderen aber sind gerade inhaltlich komplexe Themen viel aufwendiger zu recherchieren und zu schreiben als kurze Meldungen - und es ist noch schwieriger, dafür Autoren zu finden.

Bewährt haben sich eindeutig Berichte und Einschätzungen zu aktuellen rechtlichen und berufspolitischen Entwicklungen, hier deckt der nlvp eine Marktlücke ab, da weder ZVS, noch BA, noch NZV so zeitnah und ungeschminkt über umstrittene Themen berichten. An dieser Stelle aber noch mal der Hinweis: Auch von meiner persönlichen Einschätzung abweichende Berichte oder Kommentare werde ich gerne abdrucken, ich hätte mir zu vielen Themen eine Erwiderung gewünscht, aber die offizielle Szene hat offenbar beschlossen, den nlvp eher in die Ecke der Schmuddelkinder zu stellen und totzuschweigen.

Was ich mir mehr wünschen würde, wären ausführliche Kongressberichte, auch mit dezidiert subjektiven Gewichtungen. Hier hat nach meinem Eindruck der nlvp gegenüber anderen Zeitschriften oft nicht nur zeitlich, sondern auch vom Informationswert die Nase vorne gehabt - also bitte mehr davon von den Lesern!

Auch die inhaltlichen Artikel scheinen mir insgesamt ganz gut gelungen und lesenswert zu sein, wobei ich hier am meisten im eigenen Saft schwimme und nicht wirklich unbefangen urteilen kann. Ausbaufähig erscheint mir die Kategorie „Falldarstellung“, die leider über Anfangsversuche nicht herausgekommen ist.

Unsicher bin ich mir bei den Rezensionen und der Zeitschriftenübersicht. Erstere werden auf jeden Fall beibehalten, da hier die Quote externer Autoren am größten ist und dies ein guter Service für eigene Neuanschaffungen ist. Bei der Zeitschriftenübersicht besteht die Schwierigkeit darin, die Balance zu finden zwischen Ausführlichkeit und Empfehlungsklarheit. Weder ein knapper Satz: „Dieses und jenen Artikel lesen!“ noch ein ausführliches Referieren der Kernaussagen sind zielführend. Und das regelmäßige Lesen, Auswählen, Kondensieren und Bewerten von 4 Zeitschriften ist recht zeitaufwendig - hier habe ich kaum Rückmeldungen über den Nutzen für die LeserInnen.

Gut bewährt hat sich die neue Kategorie „Kurznachrichten“, weil dies der geeignete Ort für Pressemitteilungen, Vorabmeldungen und kleinere Nachrichten ist. Untergegangen ist die anfängliche Kategorie mit Nachrichten aus anderen Ländern - hier ist der Rechercheaufwand einfach zu groß.

Was ich im nächsten Jahr verkürzen werde, sind die Rubriken „Aus dem Netz gefischt“ und „Kongresse“. Die Auswahl bei ersteren ist immer sehr willkürlich gewesen und letztlich muss man sich ohnehin selbst ein Bild von den oft sehr komplexen Webseiten machen - hier erscheint es mir sinnvoller, nur einen knappen Hinweis auf eine Internetadresse zu geben, statt sie ausgiebig vorzustellen. Gleiches gilt für die Rubrik Kongresse, auch hier war es immer eine eher willkürliche Auswahl und oft ein Eulen-nach-Athen-Tragen, da die genannten Kongresse ohnehin durch Vorankündigungen den meisten vertraut sein dürften. Ich denke über eine neue Kurzbrik: „Netzhinweise“ ö.ä. nach mit einer eher tabellarischer Aufstellung von Hinweisen auf interessante Infos.

Ausbaufähig erscheint mir die Neuerung von Sonderartikeln, die als Supplement an den eigentlichen nlvp angehängt werden - dies ist die Möglichkeit, Artikel oder Dokumentationen, die den Rahmen eigentlich sprengen, unterzubringen.

Viel gelesen scheint mir die Rubrik Szenegeflüster zu sein - mir ist klar,

dass sie immer auf der Grenze zum Boulevard-Journalismus balanciert (und gelegentlich auch ausgerutscht ist), aber in der Rückschau finden sich doch verblüffend viele Meldungen „Man munkelt...“, die sich einige Monate später bewahrheiten. Dieses Frühwarnsystem werde ich also trotz gelegentlicher Fehlalarme beibehalten.

Das eigentliche Dauerthema ist und bleibt aber die Frage der Autoren – wobei ich insgesamt mit der Entwicklung nicht unzufrieden bin, es dauert offenbar ein paar Jahre, bis solch ein Projekt seine Stammautoren und auch Gastautoren gefunden hat. Vorgenommen habe ich mir, für das nächste Jahr Kollegen gezielt auf mögliche Artikel anzusprechen, die wiederholten Appelle, selbstständig etwas einzureichen, haben sich empirisch als nicht sehr wirksam erwiesen.

Der Charakter des nlvp wird sich nicht wesentlich ändern, mein persönlicher Stil ist es, scharf und kritisch zu argumentieren, wenn mich etwas aufregt und der nlvp macht zu viel Arbeit, als dass ich mich selbst noch bremsen und verbiegen wollte, um erwartungskompatibler zu sein. Worauf ich allerdings von Zeit zu Zeit achten muss, ist, bei Kritik immer scharf gegen Positionen, Handlungen und Texte zu argumentieren und auch zu polemisieren, nicht aber gegen Personen.

Insgesamt habe ich mit damit abgefunden, dass die wichtigste Rückmeldung für einen Herausgeber nicht schriftliches Lob oder Tadel ist, sondern die Zahl der Abos und gelegentliche Kommentare bei Treffen oder Telefongespräche. Und wenn die Zahl der Abos im nächsten Jahr auf dieser Höhe bleibt oder sogar steigt, dann wird Ihnen der nlvp wohl noch eine Zeit erhalten bleiben. Also diesmal nicht die Aufforderung, selbst etwas zu schreiben, sondern einfach auch für 2009 zu abonnieren. Und Rückmeldungen gibt es durchaus immer mal wieder, eine, die mich in letzter Zeit sehr gefreut hat, war der Satz: „Den nlvp lese ich immer noch von vorne bis hinten!“ Mehr kann man sich als Herausgeber eigentlich nicht wünschen!

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 Szenegeflüster. Auch hier gilt, dass Beiträge, Informationen, Hinweise willkommen sind.

► **Bundesverwaltungsgericht bejaht Möglichkeit, ausländische EU-Führerscheine nicht anzuerkennen:** „Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat in zwei Verfahren entschieden, dass dem Inhaber eines Führerscheins, der in einem anderen EU-Mitgliedstaat ausgestellt wurde, das Recht aberkannt werden kann, von dieser Fahrerlaubnis in der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch zu machen, wenn auf der Grundlage von Angaben in diesem Führerschein feststeht, dass sein Inhaber zum Zeitpunkt der Ausstellung seinen ordentlichen Wohnsitz nicht im Ausstellermitgliedstaat hatte. ... Diese Voraussetzungen für eine Ausnahme vom Anerkennungsgrundsatz lagen in beiden Fällen vor. In den in Tschechien ausgestellten Führerscheinen der Kläger war jeweils ein Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland eingetragen. Nachdem sich die Kläger auf die Geltung ihrer tschechischen Fahrerlaubnis beriefen, waren die Beklagten auch nicht deshalb an einer förmlichen Aberkennung gehindert, weil die Geltung im Inland möglicherweise bereits nach § 28 Abs. 4 Nr. 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung ausgeschlossen war. Einer Umdeutung in einen feststellenden Verwaltungsakt bedurfte es danach nicht.“ Komplette Pressemitteilung unter: http://www.bverwg.de/enid/6b65e97b996ac5783a6b107d5788d8dd.c6525a7365617263685f646973706c6179436f6e7461696e6572092d093131313239093a095f7472636964092d09353737/Pressemitteilungen/Pressemitteilungen_9d.html . Allerdings muss darauf hingewiesen werden, dass das Recht, von einer ausländischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, in beiden Fällen erst entzogen wurde, nachdem sich die Inhaber geweigert hatten, eine MPU zu machen und dass in beiden Fällen vor Erwerb eines EU-Führerscheins ein negatives Eignungsgutachten vorlag – die

grundsätzliche Verpflichtung, eine EU-Fahrerlaubnis anzuerkennen, wird nicht bestritten.

► **Konkurrenz für Verkehrspsychologen in Russland?** Die Zeitung "Nowje Iswestia" berichtete am 03.12.08: Die russische Verkehrspolizei setzt im Kampf gegen Verkehrsrowdys fortan auf die Kraft der Religion: Gemeinsam mit orthodoxen Priestern wollen die Polizisten Verkehrs-sünder von Russlands Straßen holen. Wie die Zeitung berichtete, verordnet die Polizei in Kuznetsk in der Region Pensa, rund 700 Kilometer südöstlich von Moskau, keine Bußgelder mehr, sondern lässt die Priester mit den Sündern sprechen.

"Der Erfolg hat alle unsere Erwartungen übertroffen", sagte der Chef der Verkehrspolizei in Kuznetsk. Seit Beginn des Projekts sei die Zahl der Unfälle hier um 33 Prozent gesunken.

Ähnliche Projekte gibt es demnach auch in Kamtschatka im Osten des Landes und in Tjumen in Westsibirien. So wurden in Kamtschatka gefährliche Kreuzungen mit Weihwasser besprengt und religiöse Festumzüge abgehalten. "Ich hoffe, dass diese Aktion den Menschen die Augen öffnet", sagte der Polizeisprecher von Kamtschatka. In Tjumen fuhr Pater Wiatscheslaw Gorchkow durch die Stadt und forderte Fußgänger und Autofahrer auf, die Verkehrsordnung einzuhalten. Zwischendurch ertönten Gebete über die Lautsprecher.

Auf Russlands Straßen sterben jährlich rund 30.000 Menschen. Mit einer Quote von 20 Verkehrstoten pro 100.000 Einwohner liegt das Land über dem Durchschnitt der europäischen Länder.

Quelle: <http://www.russland.ru/mainmore.php?tpl=Verschiedenes&iditem=6901>

► **Krise der Automobil-Industrie als Ende des Kapitalismus?** Quasi als Kontrapunkt-Kommentar zu obiger Nachricht zu lesen ist ein automobilgesellschaftskritischer Artikel in der linken Wochenzeitschrift Jungle World: „Henry Ford und Adolf Hitler hegten eine gegenseitige Bewunderung. Ford, ein offener Antisemit und Gewerkschaftsfeind, wurde 1938 mit dem »Großkreuz des deutschen Adlerordens« behängt, eine Schande, die er mit dem General-Motors-Boss James D. Mooney teilte. Ford ist der einzige Amerikaner, der in Hitlers »Mein Kampf« lobend erwähnt wird...“ <http://jungle-world.com/artikel/2008/48/31328.html>

► **Big Brother für Fahranfänger?** - "Ab 2009 startet in Brandenburg ein „bundesweit einmaliges“ Pilotprojekt, um die Verkehrssicherheit bei jungen Fahrern zu erhöhen. Zunächst sollen laut Rainer Bretschneider, Staatssekretär im Infrastrukturministerium Brandenburg, 500 freiwillige Teilnehmer zwischen 18 und 24 Jahren einen „elektronischen Begleiter“ für ihr Auto erhalten, der im Minutentakt Position, Strecke und Geschwindigkeit des Fahrzeugs speichert.

Mit einem Passwort können die jungen Fahrer mit einer eigenen Software im Internet die Daten einsehen und ihr Fahrverhalten verfolgen. Der Datenschutz sei zwar im allgemeinen gewährleistet, hieß es bei der Vorstellung, doch könnte die Staatsanwaltschaft nach Verkehrsverstößen auf die Daten zurückgreifen, wie der Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD) in Potsdam erfuhr. Im Brandenburger Ministerium erwartet man einen positiven Einfluss auf die Unfallzahlen. „Wir rechnen mit der Selbstdisziplinierung der Fahrer“, zeigt sich Rainer Bretschneider hoffnungsvoll.

Die Auswertungsphase für das Modellprojekt soll zwei Jahre dauern. Kooperationspartner sind das Forum Verkehrssicherheit, eine Versicherung, ein Telematikerhersteller, eine Fachhandelskette und der Fahrlehrerverband Brandenburg. Die jungen Fahrer sollen rund 400 Euro eigenes Geld in das System stecken, das sich nach Angaben der Initiatoren innerhalb eines Jahres durch besonders günstige Kfz-Prämien „rechnen“ soll."

Quelle: <http://www.arcd.de>

Rezension Berr, Krause & Sachs (2007) „Drogen im Straßenverkehrsrecht“

Dipl.-Psych. Paul Brieler, IfS Hamburg

Berr W, Krause M, Sachs H (2007) Drogen im Straßenverkehrsrecht. Heidelberg: C.F. Müller, 410 S., 49,- Euro, ISBN: 3-8114-0845-3

Verkehrspsychologen sind in ihrer Praxis immer häufiger mit Fällen drogenauffälliger Kraftfahrer konfrontiert, deren Beratung und Betreuung umfängliches Wissen erfordert. Dies betrifft sowohl die Beurteilungskriterien als auch die strafrechtlichen und verwaltungsrechtlichen Grundlagen ebenso wie Fragen der Drogenwirkungen und –nachweise. Der neu erschienene Band ‚Drogen im Straßenverkehrsrecht‘ von zwei juristischen Fachleuten in Kombination mit einem forensisch-toxikologischen Fachmann kann ein entsprechendes Bedürfnis nach fachlich begründeten und didaktisch gut aufbereiteten Inhalten erfüllen.

Drei große Kapitel erwarten den Leser: Kapitel 1 beschäftigt sich mit ‚Drogen im Straßenverkehr‘, Kapitel 2 mit dem ‚Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht‘ und das Kapitel 3 erläutert ‚Verwaltungsrechtliche Maßnahmen‘.

Im Kapitel 1 befassen sich die Autoren gleich zu Beginn mit der unterschiedlichen Behandlung von Alkohol und Betäubungsmitteln, weisen jedoch auf die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts, das dies verfassungsgemäß ist. Im weiteren werden die verschiedenen Drogen und deren unterschiedliche Wirkweisen auch in Hinblick auf die verwaltungsrechtliche Würdigung vorgestellt, wobei eine Vielzahl von Fußnoten bereits hier die Komplexität der Thematik verdeutlicht.

Im Kapitel 2 wird zu Beginn der Straftatbestand des § 316 StGB behandelt, und in diesem Zusammenhang ausführlich auf andere berauschende Stoffe, auf den Nachweis von Drogenwirkstoffen im Blutserum und die diesbezügliche unterschiedliche Rechtsprechung eingegangen. Weiter geht es um die Erkennung von Drogenbeeinflussung bei Kraftfahrern, um Drogenschnelltests und um die Rechtsfolgen von Drogenfahrten. Ebenso ausführlich wird dann auf den Tatbestand der Ordnungswidrigkeit nach § 24 a StVG eingegangen; besonders interessant erscheinen die Ausführungen zur Grenzwertdiskussion bei Cannabis. Das Kapitel wird abgerundet durch Ausführungen zum Besitz von Betäubungsmitteln, sowie den strafrechtlichen Sanktionierungen von Drogenfahrten.

Im Kapitel 3 behandeln die Autoren auf immerhin 184 Seiten die verwaltungsrechtlichen Maßnahmen bei Verdacht auf Betäubungsmittelkonsum, bei Besitz von Betäubungsmitteln, bei nachgewiesenem Konsum von Cannabis, Ecstasy und Kokain, die Anordnung von medizinisch-psychologischen sowie ärztlichen Gutachten, und abschließend das Procedere der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis.

Nach Lektüre des so umfang- wie kenntnisreichen Buches wird deutlich, dass es sehr divergierende Auffassungen in der wissenschaftlichen Literatur und in der Rechtspraxis bzgl. der Auswirkungen des Drogenkonsums gibt, was deutlich macht, dass auf diesem Gebiet noch größere Forschungsanstrengungen notwendig sind, um zu fachlich belastbaren Aussagen zu kommen.

Den Leser erwartet ein übersichtlich gegliedertes Werk, gut verständlich lesbar trotz mehr als 3.100 Fußnoten, und mit umfangreichem Literaturverzeichnis und Stichwortregister, so dass sich der Kauf dieses Buches als Nachschlagewerk empfiehlt. Als problematisch mag sich zur Zeit vielleicht allein der Umstand erweisen, dass die beratend Tätigen im Rahmen verwaltungsrechtlicher Verfahren die jeweils gültigen spezifischen Regelungen der Bundesländer zu berücksichtigen haben, und sich dieses ‚auf dem Laufenden bleiben‘ nicht immer als so einfach wie

gewünscht darstellt.

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 06/2008 ist besonders umfangreich: Sie beginnt mit einem Aufsatz zur Begleitstoffuntersuchungen bei Nachtrunkbehauptungen mit einer guten Erklärung der Anflutungssymptomatik und den Grundlagen der Begleitstoffanalyse. Es folgt ein Artikel über Fachkunde "verkehrsmedizinische Begutachtung" aufgrund eines Curriculums von sage und schreibe 16 Stunden. Interessant der Überblick über die messtechnische Qualität von low-cost Atemalkohol-Testern (überraschend gut: Alkomat ACE AL-2500 für 40 €.) Es folgt die Besprechung von "Drogen im Straßenverkehr" - wie in diesem nlvp. Sehr lobenswert dann eine Stellungnahme zu der Äußerung von Bayerns Ministerpräsident Günther Beckstein (CSU) "Zwei Maß Bier stellen kein Problem für das Autofahren dar."

Bei den Urteilen finden sich neben den bekannten EuGH-Urteilen auch das des Bundesgerichtshofes, das darauf folgte, mit dem Tenor, dass bei fortbestehenden Eignungszweifeln das Recht, von einer tschechischen Fahrerlaubnis in Deutschland Gebrauch zu machen entzogen werden kann, wenn in dieser ein deutscher Wohnsitz eingetragen ist. Dieses Urteil ist lesenswert, da es relativ klar die komplizierten Sachverhalte herausarbeitet. Lohnenswert auch das OLG München und das AG Zossen zu den Fragen der Rückrechnung von BAK-Werten. Wichtig auch das BVerwG vom Mai 08 zu der Möglichkeit, Kraftfahrern nach einer Trunkenheitsfahrt mit dem Fahrrad mit 1,6 Promille die Fahrerlaubnis nach einer negativen MPU zu entziehen. Daneben gibt es eine Reihe von klärenden Urteilen zum Trennungsvermögen von Cannabis-Konsum und Verkehrsteilnahme.

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

ZVS - Zeitschrift für Verkehrssicherheit: Die Ausgabe 1/2009 erscheint erst nach Redaktionsschluss dieses nlvp, eine Besprechung in der nächsten Ausgabe.

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

NZV - Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht: In der Ausgabe 10/2008 geht es in einem Artikel von Dr. Mußhoff um die chemisch-toxikologischen Analysen auf Drogen im Rahmen einer MPU mit einem sehr präzisen Überblick über rechtliche Rahmenbedingungen, Technik und Interpretation - sehr empfehlenswert, allerdings mit verwirrenden Angaben in Tabelle 3. Sehr wichtig zudem der Hinweis auf die unterschiedlichen Sicherheitszuschläge je nach geprüfter Hypothese (Konsum oder Abstinenz). Es folgt ein interessanter Artikel zu einigen Aspekten von §315c StGB in Verbindung mit Drogen, speziell zum Begriff der "Fahrunsicherheit" statt "Fahruntüchtigkeit" und zur Bewertung von Entzugssymptomen. Es folgt ein weiterer Artikel zum Thema "unvorsätzliche Unfallflucht" mit einer folgenden, sehr instruktiven Tabelle als Arbeitshilfe zum Thema Unfallflucht. Bei den Urteilen sind mir aufgefallen eine ausführliche Erläuterung der Problematik des "Anscheinbeweises" und ein Urteil, dass ein Vertrag zum Erwerb einer tschechischen Fahrerlaubnis nicht rechtswidrig ist (mit ausdrücklichem Hinweis auf die EuGH-Rechtsprechung). Interessant auch das in der gleichen Zeitschrift kommentierte Urteil zu einem entzugsbedingtem Unfall. Interessant ein Urteil des OLG München zur negativen Sozialprognose aufgrund eines Rückfalls nach abgeschlossener Alkoholtherapie. Und das bereits an anderer Stelle im nlvp besprochene Urteil zur Sperrfristverkürzung nach Verkehrstherapie.

Die Ausgabe 11/2008 enthält einen hochinteressanten Artikel zum gelegentlichen Cannabiskonsum in Verbindung mit Alkoholkonsum mit einem guten Überblick über die rechtlich unscharf definierten, aber ge-

bräuchlichen Konsummuster. Des weiteren lesenswert ein Grundsatzartikel zum Thema Abschleppen und Schleppen nach der neuen Fahrzeug-Zulassungsverordnung. Verstreut über das Heft finden sich zudem eine Reihe von Literaturhinweisen und Urteilen zum Thema "Recht für Radfahrer", unter anderem zum Verbot der Benutzung von Gehwegen. Bei den Urteilen ansonsten eher amüsant die Frage, wann ein "abgeschwächter" Wachhund ein Luxus- und wann ein Nutztier ist und ob das Anfahren eines leblosen Wildschweines ein Wildunfall ist.

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

Verkehrszeichen: Die Ausgabe 04/08 erscheint erst nach Redaktionsschluss.

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 es die Seite

www.gib-acht-im-verkehr.de

der Verkehrssicherheitsaktion Baden-Württemberg. Besonders interessant in der Fülle der Informationen und Materialien erscheint mir die Simulation des Anhalteweges unter

<http://aktuelles.gib-acht-im-verkehr.de/unfallursachen/anhalteweg2.htm>

mit einem kostenlos downloadbarem Programm, mit dem man sehr komfortabel zum Beispiel im Rahmen einer Verkehrspsychologischen Beratung Anhaltewege demonstrieren kann. Aber auch ansonsten finden sich eine Fülle von Materialien, Infos und Anregungen, Falblätter, Medien etc. Dabei ist die Bedienung etwas gewöhnungsbedürftig, aber die Fülle der Materialien entschädigt dafür.

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 Verkehrspsychologie“ gemeint, allerdings stammen sie aus in der Regel zuverlässiger Quelle. Für Bestätigungen oder Hinweise auf Fehler bin ich dankbar.

- In Hannover existiert eine MPU-Nord-GmbH, die damit wirbt, mit „amtlich anerkannten Verkehrspsychologen“ zusammenzuarbeiten. Diese scheinen sich – wenn es dann stimmt – nicht zu schade zu sein, für eine Einrichtung zu arbeiten, die wirbt: „Profitieren Sie aus unserer langjährigen Erfahrung, um sicher ein amtlich zugelassenes, positives MPU-Gutachten zu erhalten! ... Stehen keine Hindernisse wie z.B. noch laufende Sperrfristen (auch Sperrfristen können flexibel sein!) im Wege, ist es mit unserer Hilfe möglich, die positive MPU in wenigen Tagen in Händen zu halten!“ www.mpu-sofort.de. Der Titel könnte auch ein interessante rechtliche Herausforderung für tatsächliche MPU-Anbieter sein ...
- Das Verkehrsministerium soll sich aus dem „Erfahrungsaustausch MPU“ zurückgezogen haben, da hier nur noch Lobbyarbeit betrieben werde.
- Wie im letzten nlvp vermutet, sind inzwischen die Begutachtungsstel-

len der VPI GmbH nach Entzug der Akkreditierung geschlossen.

- Man munkelt, dass der BNV in diesem Jahr ein deutliches Plus an neuen Mitgliedern zu verzeichnen hat.

Kongresse

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

An dieser Stelle erscheint regelmäßig ein Hinweis auf interessante Kongresse mit Daten und Programmhinweisen. Da der Verkehrsgerichtstag allgemein bekannt sein dürfte, diesmal der Hinweis auf die:

**6. St. Galler-Tage 19./20. März 2009 am Bodensee
Verkehrspsychologischer Kongress der Länder A / CH / D**

mit dem Thema: Grenzfälle in der verkehrspsychologischen Diagnostik einschließlich Interventionsfälle. Speziell die Workshops versprechen interessant zu werden, u.a.:

"Verkehrstherapie in Aktion" mit Dr. Hans-Joachim Hellwig, Essen

"Verkehrstherapie wegen Alkohol" mit Prof. Urs Gerber, Zürich

"Ziele in der Verkehrstherapie" mit lic. phil. Rolf Jud, St. Gallen

Alleine diese Titel machen deutlich, dass die Verkehrstherapie auch international begonnen hat, sich als Teilgebiet der Verkehrspsychologie zu etablieren.

Alle weiteren Informationen unter: <http://www.sanktgallertage.ch>

Ausgabe 01/2009

Die erste Ausgabe des „Newsletters Verkehrspsychologie“ (nlvp) in 2009 wird voraussichtlich am 31. Januar 2009 erscheinen (wie immer ohne Gewähr ...), geplant sind folgende Themen:

- **Bericht vom Verkehrsgerichtstag**
- Versuch einer Einschätzung der Lage an der Front „EU-Führerschein“

Und als beginnende Tradition in der letzten Ausgabe des Jahres ein Foto, diesmal Polarnacht mit Blick auf die Lofoten-Kette, fotografiert von unserem "Hausberg" dort oben.

