

Themen: Editorial + Bericht vom 47. Deutschen Verkehrsgerichtstag + Einschätzung der Lage zum Führerscheintourismus + Kurznachrichten + Rezension Brieler/Weber: "Führerscheinentzug" + Zeitschriftenübersicht + Netzhinweise + Szenegeflüster + Sonderartikel Brieler: 'Wasch mich, aber mach mich nicht nass'

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

Editorial

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



Liebe LeserInnen,

ich begrüße alle neuen und alten Abonnenten zum nunmehr dritten Jahrgang des nlvp. Wie jedes Jahr steht im Vordergrund der ersten Ausgabe ein Bericht vom Verkehrsgerichtstag, der dieses Jahr keine vordergründig verkehrspsychologischen Themen hatte, aber wichtige Empfehlungen für die langfristigen Rahmenbedingungen unseres Arbeitsgebietes beschlossen hat. Aus Anlass zweier gesetzlichen Veränderungen folgt dann einmal wieder ein Versuch der Einschätzung der Lage an der unübersichtlichen Front EU-Führerscheine.

Es schließen sich eine Reihe von Kurznachrichten an, dem Jahreswechsel geschuldet diesmal etwas knapper als sonst. Anschließend können Sie die verschobene Rezension des Buches von Brieler/Weber lesen.

Es folgen die gewohnten Rubriken „Zeitschriftenübersicht“ und „Szenegeflüster“ und die neue Rubrik "Netzhinweise" fasst die bisherigen "Aus dem Netz gefischt und Kongress" etwas knapper zusammen.

Dringend hinweisen möchte ich an dieser Stelle auf die Sendung ARD-Ratgeber: Auto + Verkehr am Samstag, dem 14.02.09 um 17.03 - Näheres unter Kurznachrichten.

Und schließlich zum zweiten Mal ein Sonderartikel, der vom Umfang den nlvp eigentlich sprengt, wieder am Ende und in anderer Typographie: Paul Brieler stellt einen interessanten Fall von kurz nacheinander erfolgten Begutachtungen vor.

Insgesamt also wieder die gewohnte Mischung von berufspolitischen und fachlichen Beiträgen, Informationsaufbereitung und aktuellen Informationen – ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen.

Dieser nlvp fällt in eine Zeit, in der in die verkehrspsychologische Szene Bewegung zu kommen scheint, zum einen wird an vielen Stellen an der Umsetzung der neuen FeV gearbeitet, auf der anderen Seite wird angesichts der europäischen Herausforderungen deutlicher, dass die deutsche Verkehrspsychologie gezwungen ist, sich bei allen Interessensunterschieden auf eine gemeinsame Kernstrategie zu verständigen; die nächsten Monate könnten ganz interessant werden.

Ich schließe mit der traditionellen Bitte um Rückmeldungen, Beiträge, Leserbriefe, Rezensionen, Kritik und allem, was den nlvp voranbringt.

Hamburg, den 11.02.2009

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.

Bericht 47. Deutscher Verkehrsgerichtstag

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Der diesjährige DVGT hatte kein für Verkehrspsychologen zentral wichtiges Thema, aber es wurden in den Arbeitskreisen Fragen behandelt, die mittelfristig erheblich auf die Rahmenbedingungen unserer Arbeit Einfluss haben werden. Die insgesamt 1.600 angemeldeten Teilnehmer (darunter diesmal wenige Verkehrspsychologen) erwartete ein interessantes Programm.

Dies begann schon mit einer lohnenden Eröffnungsveranstaltung, in der **Generalbundesanwalt Kay Nehm** in Hinblick auf den Führerscheintourismus anmerkte, EuGH und deutsche Gerichte spielten miteinander Katz und Maus. Erfreulich dagegen der Hinweis auf den zu erwartenden historischen Tiefstand von Verkehrstoten in Deutschland für 2008 - aber immer noch ca. 4.600. Nach Grußworten des OB Hennig Binnewies hielt dann der scheidende **Präsident des Verkehrsgerichtstages Prof. Dr. Friedrich Dencker** eine beeindruckende Rede mit bewusst politisch

zugespitzten Aussagen. Neben einigen kritischen Bemerkungen in Richtung Europa-Gesetzgebung sorgte vor allem seine Überlegung, Haupt-Fahrrad-Wege zu überdachen, für Pressewirbel. Dabei war "meine kühnste einschlägige Fantasie" nur ein Teilaspekt seiner Überlegungen, wie Fahrradverkehr auch im Hinblick auf Klimagesichtspunkte gefördert werden könne. Beeindruckend war für mich dabei die sehr persönliche Erfahrung, die Prof. Dencker berichtete: Als er (als passionierter Radfahrer) einen seiner Studenten darauf ansprach, warum der nicht auch bei schlechtem Wetter Fahrrad fahre, schließlich gäbe es Regenkleidung, antwortete dieser: "Sie haben ja auch ein Dienstzimmer, um sie zu trocknen...". Bedenkenswert auch seine abgewogen vorgetragene Befürchtung, es gäbe in Deutschland eine Entwicklung, nach der Innenminister - vor allem unter polizeilichen Erwägungen - rechtliche Maßnahmen forderten oder gar Anweisungen erteilten, die nicht in ihrer rechtlichen Zuständigkeit lägen. Oder zugespielt in der Formulierung: "Nicht mehr die Kriminalpolizei dient der Strafrechtspflege, sondern diese ist lediglich eine nachgeordnete Abteilung eines polizeilich dominierten Sicherheitsapparates." Angewendet auf die Atemalkoholmessung bedeute dies, dass nicht mehr unabhängige Institute für Rechtsmedizin, sondern die Polizei selbst als faktisch unkontrollierbare "Partei im Strafverfahren" belastende Feststellungen träge.

Der Vortrag vom **Präsidenten des Bundesverfassungsgerichtes Prof. Dr. Hans-Jürgen Papier** fiel dann gegenüber diesem geschliffenem Vortrag deutlich ab, auch wenn das Thema "Berlin, Brüssel, Straßburg, Luxemburg oder Karlsruhe - wer gibt uns Recht?" eigentlich spannend war, es wurde aber durch eine Fülle umständlich vorgetragener Detailinformationen und einen schwer zu folgendem Vortragsstil verschenkt - dabei sprach er solch brisante Themen an wie die Tatsache, dass in Hinblick auf Europa sich Rechtssetzung nicht mehr so entwickelt, dass gewählte Parlamente auf nationaler Ebene Recht setzen, sondern dass die Regierung als Exekutive durch ernannte Vertreter nur noch auf der höheren Ebene Mitsprache hat. Diese faktische Vorherrschaft der Ministerialbürokratie ist deutlich lobbyanfälliger als die parlamentarische Gesetzgebung. Interessant auch der Hinweis, dass eine europäische Vereinbarung über eine europaweit gültige **A**berkennung der Fahrerlaubnis bis heute nicht ratifiziert ist.

Die Vorträge, Diskussionen und Empfehlungen der einzelnen Arbeitskreise zusammenzufassen, sprengt im Grunde des Rahmen eines Newsletters, zumindest der Text der Empfehlungen ist zu finden unter http://www.deutsche-verkehrsakademie.de/images/stories/pdf/empfehlungen_47vgt.pdf

AK I befasste sich mit "**Grenzüberschreitender Unfallregulierung in der EU**". Hintergrund ist die Möglichkeit aufgrund einer EuGH-Grundsatz-Entscheidung, dass z.B. ein deutscher Autofahrer nach einem Unfall in Italien die italienische Haftpflichtversicherung in Deutschland (allerdings aufgrund italienischen Rechtes) verklagen kann. Trotz der Fülle der daraus erwachsenden Probleme begrüßt der Arbeitskreis das Urteil des EuGH, er ist einhellig der Ansicht, dass eine Direktklage auch gegen Versicherungen in der Schweiz, Norwegen und Island zulässig ist (Lugano-Übereinkommen), er appelliert an die EU-Kommission und die Bundesregierung, im Binnenmarkt auf ein einheitliches Internationales Deliktsrecht hinzuwirken. Die aktuelle Rechtslage erfordere eine nachhaltige Intensivierung der Richterfortbildung und die Schaffung der nötigen Ressourcen durch die Landesjustizministerien. Zusätzlich sollte die EU-Kommission die notwendigen Hilfsmittel zur Ermittlung des ausländischen Schadensersatzrechts bereitstellen (z.B. Datenbanken, Kompendien).

AK II hatte das Thema "**Quotenbildung nach dem VVG**" - also rechnerische Aufteilung von Versicherungsleistungen nach Unfällen. Dabei soll eine Quotenbildung nur in Betracht kommen, wenn grobe Fahrlässigkeit vorliegt, das einzige Bemessungskriterium für die Quotelung ist die Schwere des Verschuldens. Im Massengeschäft erscheint dem AK die Bildung von Musterquoten mit wenigen Stufen (0%, 25%, 50%, 75%, 100%) sachlich geboten, Maßstab dafür sei das objektive Gewicht der verletzen Sorgfaltspflicht. Ein gemeinsames Gremium aus Vertretern von Verbraucherschutzverbänden (z.B. Automobilclubs), der Versiche-

rungswirtschaft, der Anwaltschaft und der Richterschaft soll baldmöglichst eine Tabelle von Musterquoten als Orientierungsrahmen erstellen. Bei alkoholbedingter oder bei drogenbedingter Fahrunfähigkeit wird als Musterquote eine Kürzung von 100 % empfohlen.

AK III "**Atem- und Blutalkoholmessung auf dem Prüfstand**" lag näher Arbeitsgebiet von Verkehrspsychologen. Hintergrund der Auseinandersetzung ist die Frage, wie weit nicht nur bei Ordnungswidrigkeiten (0,5-Promille-Grenze), sondern auch bei Strafverfahren die Atemalkoholkonzentrationsmessung als beweissicher anerkannt werden soll - hier hatte es eine Kontroverse zwischen Innenministerkonferenz und Justizministerkonferenz gegeben. Nach kontroverser Diskussion einigte sich der Arbeitskreis mehrheitlich auf folgende Empfehlungen:

1. Die Atemalkoholanalyse kann die Blutalkoholanalyse bei der strafrechtlichen Ahndung von Alkoholfahrten nicht ersetzen. Die Blutalkoholanalyse bleibt vielmehr weiterhin unverzichtbar. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, dass die Atemalkoholanalyse gegenwärtig kein geeignetes Beweismittel zur Feststellung sog. „absoluter“ Fahrunsicherheit ist. Der Arbeitskreis empfiehlt weitere umfassende Forschungsarbeit unter Einbeziehung der Rechtsmedizin, der Justiz und der Polizei.
2. Fahrten unter der Wirkung von Alkohol und anderen Rauschmitteln (Trunkenheitsfahrten) müssen im Interesse der Verkehrssicherheit effektiv geahndet werden. Dafür ist es wegen des raschen Abbaus der Wirkstoffkonzentration unabdingbar, dass eine erforderliche Blutprobe möglichst zeitnah entnommen wird. Der Arbeitskreis ist im Hinblick auf die andernfalls zu befürchtende Beeinträchtigung des Beweisergebnisses der Auffassung, dass bei Trunkenheitsfahrten typischerweise jedes Zuwarten eine Gefährdung des Untersuchungserfolges nach sich zieht, die die Anordnung der Blutentnahme durch die Ermittlungspersonen der Staatsanwaltschaft rechtfertigt. Der Gesetzgeber sollte die in der Frage der Anordnungscompetenz derzeit zu konstatierende Rechtsunsicherheit beseitigen. Der Richtervorbehalt bei Anordnung der Blutentnahme sollte jedenfalls in Verkehrsstrafsachen wegfallen.
3. Zwei unabhängige gaschromatographische Verfahren (GC-Verfahren) sind aus medizinisch-naturwissenschaftlicher Sicht zur sicheren forensischen BAK-Bestimmung geeignet. Daher sollten auch Doppelbestimmungen mit zwei unabhängigen GC-Verfahren als eigenständige Methoden zur BAK-Bestimmung anerkannt werden.

Das Thema des AK IV lautete "**Radfahrer im rechtsfreien Raum?**" - wobei tiefenpsychologisch interessant das Fragezeichen im offiziellen Kongressaushang vergessen worden war und erst handschriftlich hinzugefügt wurde. Hintergrund ist die Zunahme des Fahrradverkehrs (über 70 Millionen Fahrräder in Deutschland!), aber auch der Unfälle und die Frage, wie Radfahrer zu einem geregelterem Verhalten bewogen werden können. Der Vortrag des Referenten des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club ADFC ist im Internet nachlesbar: http://www.adfc.de/misc/file-Push.php?mimeType=application/pdf&fullPath=http://www.adfc.de/files/2/34/46/Moeglichkeiten_der_Verhaltensbeeinflussung_Huhn_AK_IV.pdf

Die Empfehlungen lauteten in verkürzter Form:

1. Das Fahrrad muss als vollwertiges gleichberechtigtes Verkehrsmittel anerkannt werden.
2. Die mangelnde Normenakzeptanz bei Radfahrern ist vor allem bei Fahren auf der falschen Straßenseite, Rotlichtverstößen, unbefugter Gehwegnutzung, Fahren ohne Licht sowie mit nicht angepasster Geschwindigkeit in gefahrträchtigen Situationen festzustellen. Radfahrer ihrerseits werden besonders durch Regelverstöße von Kraftfahrern gefährdet.
3. Die Verkehrserziehung sollte über die Radfahrprüfung hinaus fortgesetzt werden und dabei über Gefahren für und durch Radfahrer aufklären.
4. Bei Anlagen für den Radverkehr sollen die anerkannten Regeln der Technik konsequent und bedarfsgerecht angewandt werden. Dazu gehören vor allem Nachvollziehbarkeit, Eindeutigkeit und die Beachtung des Prinzips „Sehen und gesehen werden“.

5. Es bedarf es der Bereitstellung ausreichender Abstellmöglichkeiten und Regelungen zur Ordnung des ruhenden Fahrradverkehrs.

6. Teilnehmern am Radfahrverkehr wird das Tragen eines Helmes sowie dringend der Abschluss einer Haftpflichtversicherung empfohlen.

7. Normenreduktion und Normenklarheit erhöhen die Normenakzeptanz. Diese muss auch dem einzelnen Radfahrer abverlangt werden.

8. Der Arbeitskreis sieht darüber hinaus weiteren Diskussionsbedarf insbesondere zur Problematik der Identifizierbarkeit von Radfahrern sowie der Gewährleistung, dass nur Fahrräder mit zeitgemäßer technischer Ausstattung am Straßenverkehr teilnehmen.

AK V stellte die Frage **"Section-control – Neuer Weg zur Tempoüberwachung?"**. Dabei handelt es sich um den Ansatz, alle Fahrzeuge am Beginn und am Ende eines längeren Straßenabschnittes zu erfassen und dann über die errechnete Durchschnittsgeschwindigkeit zu ermitteln, wer mindestens einmal auf dem Abschnitt zu schnell gefahren sein muss. Angesichts der rechtlichen Probleme dabei fielen die Empfehlungen eher allgemein aus: Grundsätzlich wurde die Möglichkeit für Strecken mit geschwindigkeitsbedingter Unfallhäufigkeit begrüßt. Der Arbeitskreis war allerdings der Auffassung, dass das geltende Recht die Einführung von Section Control nicht zulässt, er befürwortete nur mit knapper Mehrheit die Durchführung eines Versuchs in einem Bundesland. Voraussetzung sei: Durchführung nur an Unfallhäufungsstrecken, die erhobenen Daten dürfen ausschließlich für die Geschwindigkeitsüberwachung verwendet werden, Daten von unauffälligen Fahrzeugen sind sofort und spurlos zu löschen, der überwachte Streckenabschnitt soll mit gut sichtbarem Hinweisschild angekündigt werden.

Im AK VI ging es um **"Befristung und Beschränkung der Fahrerlaubnis"** - die Dritte Führerscheineichtlinie der EU sieht ab dem Jahr 2013 eine Beschränkung der Gültigkeitsdauer von neuen Fahrerlaubnissen vor. Es sollen ärztliche Kontrollen und sonstige besondere Maßnahmen zur Kontrolle der Fahrfähigkeit durchgeführt werden können - vor allem für ältere Kraftfahrer. Da dieses Thema in den nächsten Jahren zunehmend Bedeutung gewinnen wird, die Empfehlungen im Wortlaut:

1. Die Dritte Führerscheineichtlinie der EU schreibt den Mitgliedstaaten vor, ab 2013 eine zeitliche Befristung von Führerscheinen auf 10 Jahre, maximal 15 Jahre vorzunehmen. Mit Blick auf das verfassungsrechtliche Verhältnismäßigkeitsprinzip ist der deutsche Gesetzgeber gehalten, unter Berücksichtigung der sozialen Bedeutung des Autofahrens den Rahmen von 15 Jahren auszuschöpfen.

2. Von der dem deutschen Gesetzgeber eingeräumten Ermächtigung, anlässlich der Erneuerung des Führerscheins eine Prüfung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit auch bei Fahrern von Pkw und Motorrädern anzuordnen, sollte kein Gebrauch gemacht werden. Dies ergibt sich aus der empirisch gesicherten Feststellung, dass damit im Regelfall kein relevanter unfallsenkender Effekt verbunden ist. Das gilt auch für ältere Verkehrsteilnehmer, zumal kein gesicherter direkter Zusammenhang zwischen zunehmendem Alter, gesundheitsbedingter Leistungseinschränkung und Unfallhäufigkeit besteht. Vor diesem Hintergrund ist auch aus verfassungsrechtlicher Sicht ein Verzicht auf die Inanspruchnahme der Ermächtigung geboten.

3. Wenn im Einzelfall aufgrund von Tatsachen Bedenken gegen die uneingeschränkte Eignung bestehen und durch eine Untersuchung schwerwiegende Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit festgestellt worden sind, ist in der Regel mit Blick auf das Verhältnismäßigkeitsprinzip das Vorliegen einer bedingten Eignung zu prüfen. In Frage kommt etwa die Erteilung von Auflagen und/oder die Beschränkung auf Fahrten bei Tageslicht, im Umkreis der Wohnung und der Ausschluss von Fahrten auf Autobahnen.

4. Zur Erhaltung der Fahrkompetenz insbesondere bei älteren Menschen kann der Einzelne selbst etwas tun. Er sollte sich körperlich und geistig fit halten, seine Fahrfertigkeiten trainieren und sein Verkehrswissen auffrischen. Die verstärkte Nutzung von geeigneten Fahrerassistenz- und -informationssystemen kann hilfreich sein.

Der Arbeitskreis weist erneut auf die Verantwortung der Ärzteschaft zur Aufklärung und Beratung der Autofahrer hin.

Im AK VII, an dem ich teilnahm, ging es um **"Probleme mit den Punkten"** - hier stand im Vordergrund die Reformbedürftigkeit des Mehrfachpunktätersystems und des Verkehrszentralregisters. Speziell die Regelungen über Tilgungsfristen und Tilgungshemmung in Verbindung mit den Überliegefristen sind äußerst kompliziert. Die daraus erwachsenden Probleme bei 9 Millionen eingetragenen Kraftfahrern und jährlich 11 Millionen Anfragen wurde in einem Referat von Bodo Bronnmann aus dem KBA sehr anschaulich. Auch in den beiden anderen Referaten wurde deutlich auf die zum Teil widersprüchlichen und unklaren Regelungen hingewiesen. Allein die Tatsache, dass erst knapp 10 Jahre (!) nach Inkrafttreten des neuen FeV die zentrale Frage der Anwendung von Tatortprinzip oder Rechtskraftprinzip bei Punktebewertung geklärt worden ist, macht die Unübersichtlichkeit der Regelungen deutlich. Entsprechend konzentrierten sich die Diskussionen um die Frage einer Vereinfachung der Regelungen. Der Schwerpunkt lag auf einer Abschaffung der komplizierten Tilgungshemmung bei gleichzeitiger Verlängerung der Tilgungsfristen, so dass bei jeder einzelnen Auffälligkeit für sich genommen feststeht, wann sie gelöscht wird - ohne kompliziertes Einbeziehen späterer oder früherer Auffälligkeiten. Angesichts der komplexen Wechselwirkung verschiedenen Änderungsvorschläge beschränkte sich der AK auf allgemeine Forderungen bei punktuell konkreten Vorschlägen, er hielt eine Vereinfachung der Vorschriften des bestehenden Punktsystems für dringend erforderlich. Die Tilgungshemmung und die Überliegefrist sollen entfallen und gleichzeitig die Tilgungsfristen des § 29 Abs. 1 StVG und die Punkteschwelle überprüft werden. Punkte sollen sowohl bei Entziehung der Fahrerlaubnis als auch bei Verzicht darauf gelöscht werden, ab 8 Punkte soll das KBA über jede weitere Eintragung unterrichten, bei Verkehrszuwendungen mit Eintrag in VZR soll den Betroffenen die Punktebewertung für die Zuwendung bekannt gegeben werden, Nichtteilnahme an einem Aufbauseminar soll nicht mehr zu 10-jähriger Tilgungshemmung führen. Die Regelungen über Aufbaueminare in der Probezeit und solche danach und ihr Verhältnis zueinander sollen überprüft werden. Generell sollen die Wirkungen der Maßnahmen nach § 4 StVG im Hinblick auf die Verkehrssicherheit evaluiert werden.

Ein Vorschlag von mir zu einer früheren Berücksichtigung einer Verkehrspsychologischen Beratung fand keine Mehrheit.

Vom AK VII **"Neuregelung der Lebens- und Arbeitsbedingungen in der Seeschifffahrt"** schließlich wurde die rasche Ratifizierung und Umsetzung des Seearbeitsübereinkommen 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation gefordert, um weltweit die Arbeits- und Lebensbedingungen für Seeleute zu verbessern. Er sah die in dem Übereinkommen vorgesehenen Beschwerdemöglichkeiten für Seeleute als besonders wichtig an und hielt es für dringend erforderlich, dass erhobene Beschwerden effektiv nachgegangen wird.

Und schließlich wurde in Abschlussvortrag **"Auf dem Weg zur elektronischen Akte"** von Götz-Thomas Heine (OVG Münster) und der anschließenden Diskussion deutlich, wie engagiert an der Ablösung der bisherigen Papierform gearbeitet wird, aber auch, welche Fülle von Fragen und Problem dabei auftauchen.

Einschätzung der Lage beim "Führerscheintourismus"

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Anfang des Jahres haben sich an zwei Stellen die rechtlichen Rahmenbedingungen zumindest formal geändert. Zum einen sind am

19.01.09 weitere Elemente der Dritten Führerscheinrichtlinie in Kraft getreten, zum anderen hat der Deutsche Gesetzgeber die Fahrerlaubnisverordnung so geändert, dass die Verweigerung einer Anerkennung eines EU-FS eine explizite deutsche Rechtsgrundlage hat.

Im Einzelnen: Die Dritte FS-Richtlinie (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:DE:PDF>) beinhaltet komplizierte Regelungen, nach denen bestimmte Teile zu bestimmten Zeiten in Kraft treten, Fristen für die Umsetzung in nationale Gesetzgebungen und einige interpretationsbedürftige Formulierungen, so dass eine abschließende Bewertung der Änderungen schwer fällt. Festzuhalten bleibt aber zweierlei: Die Deutungshoheit über diese Richtlinie hat der EuGH mit einer bislang eindeutig von der deutschen Rechtsauffassung abweichenden Rechtsprechung. Und zum zweiten bestimmt die Richtlinie in § 13, Absatz 2 eindeutig: "Eine vor dem 19. Januar 2013 erteilte Fahrerlaubnis darf aufgrund der Bestimmungen dieser Richtlinie weder entzogen noch in irgendeiner Weise eingeschränkt werden." Die momentan kursierenden Meldungen und Presseberichte "Führerscheintourismus verboten" oder ähnliches, behaupten eine neue Rechtsgrundlage und beziehen sich dabei auf eine bestimmte Interpretation des § 18 der (bereits vor 2 Jahren grundsätzlich in Kraft getretenen) Richtlinie:

"Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.

Artikel 2 Absatz 1, Artikel 5, Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe b, Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe a, Artikel 9, Artikel 11 Absätze 1, 3, 4, 5 und 6, Artikel 12 und die Anhänge I, II und III gelten ab dem 19. Januar 2009."

Sieht man sich diese Artikel genau an, findet man aus meiner Sicht keine Argumente, dass sich an der Grundlage der bisherigen EU-Rechtsprechung (die sich auch nach dem Inkrafttreten der Richtlinie zum 19.01.2007 unverändert fortgesetzt hat). Der Reihe nach:

Artikel 2, Absatz 1 lautet schlicht: "Die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine werden gegenseitig anerkannt." - also nur noch mal eine eindeutige Bestätigung des vom EuGH bestätigten Prinzips.

Artikel 5 betrifft Bedingungen und Einschränkungen, Artikel 6, Absatz 2, Buchstabe b besagt, dass FS-Klasse CE unter bestimmten Bedingungen auch für Klasse DE gilt, Artikel 7 (1) a regelt, dass ein FS nur nach praktischer und theoretischer Prüfung und bei gesundheitlichen Mindestanforderungen bestanden ist, Artikel 9 betrifft einen Ausschuss für den Führerschein, der die Kommission unterstützt.

Die eigentlich interessanten Artikel sind 11 und 12 mit folgenden Details: Absatz 1 regelt den Umtausch, ist also für den FS-Tourismus in der Praxis irrelevant (da solche Personen sich hüten werden, einen Umtauschantrag zu stellen - der EU-Führerschein reicht ja).

Interessanterweise ist der Absatz 2 schon länger in Kraft und hat das EuGH nicht von seiner Rechtsprechung abgehalten, er lautet: "Vorbehaltlich der Einhaltung des straf- und polizeirechtlichen Territorialitätsgrundsatzes kann der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes auf den Inhaber eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins seine innerstaatlichen Vorschriften über Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis anwenden und zu diesem Zweck den betreffenden Führerschein erforderlichenfalls umtauschen." - dies heißt aber nur, dass der polnische Führerschein eines Deutschen nicht vor der Entziehung in Deutschland wegen einer Trunkenheitsfahrt o.ä. nach der Erteilung schützt. Absatz 3 regelt Formalia und nur der Absatz 4 ist spannend:

"Ein Mitgliedstaat lehnt es ab, einem Bewerber, dessen Führerschein in einem anderen Mitgliedstaat eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen wurde, einen Führerschein auszustellen."

Hier gibt es in der Tat eine Veränderung, da in der vorherigen Richtlinie (die sonst sehr ähnliche Regelungen erhält) diese Regelung - dort unter Artikel 8, Absatz 4 lautete:

"Ein Mitgliedstaat kann es ablehnen, die Gültigkeit eines Führerscheins anzuerkennen, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, auf die in seinem Hoheitsgebiet eine der in Ab-

satz 2 genannten Maßnahmen angewendet wurde. Ein Mitgliedstaat kann es außerdem ablehnen, einem Bewerber, auf den eine solche Maßnahme in einem anderen Mitgliedstaat angewendet wurde, einen Führerschein auszustellen."

Hier ist tatsächlich eine Kann-Bestimmung durch eine Wird-Bestimmung ersetzt. Dabei ist aber zu beachten, dass diese Verpflichtung den Ausstellerstaat obliegt, also: Rumänien hat zu prüfen, ob ein Deutscher, der in Rumänien einen Führerschein macht, in Deutschland einer solche Maßnahme unterliegt. Wenn Rumänien nicht prüft oder zum Ergebnis kommt "Alles in Ordnung", dann muss Deutschland den so zustande gekommenen Führerschein anerkennen - jedenfalls ist das der Tenor aller bisherigen EuGH-Entscheidungen zu diesem Thema.

Absatz 5 und 6 betreffen dann wieder Formalia des Umtausches.

Artikel 12 regelt dann, was der ordentliche Wohnsitz ist, wobei die Formulierungen praktisch identisch mit der alten Richtlinie sind - zudem hat der EuGH bekräftigt, dass die Prüfung dieser Regelung dem Ausstellerstaat obliegt und nicht dem Herkunftsland des Bewerbers.

Also zusammengefasst: Die EU-Rechtslage hat sich praktisch nicht geändert bis auf die Tatsache, dass den Ausstellerländern stärker die Verpflichtung auferlegt wird, zu prüfen, ob es eine Einschränkung, Aussetzung oder Entziehung eines deutschen Führerscheins gibt. Aber die Verpflichtung betrifft das Ausstellerland und Deutschland könnte nur im Rahmen der EU gegen dieses Land klagen, hat aber keine Handhabe, hier gegen den FS-Inhaber selbst vorzugehen. Oder laut Leitsatz des OVG Rheinland-Pfalz vom 31.10.08

(www.juraforum.de/urteile/urteil/ovg-rheinland-pfalz-urteil-vom-31-10-2008-az-10-a-1085108ovg.html) :

"Nach der Rechtsprechung des EuGH begründet die Ausstellung eines EU-Führerscheins für den Ausstellerstaat die Verantwortung für die Rechtmäßigkeit seiner Entscheidung beginnend bei seiner Zuständigkeit bis hin zur materiellen Rechtmäßigkeit des Führerscheins in Bezug auf das Wohnsitzerfordernis sowie die Fahreignung. Die übrigen Mitgliedstaaten haben auf diese Rechtmäßigkeit zu vertrauen und keine Kompetenz, diese aufgrund eigener Erkenntnisse in Frage zu stellen.

Diese Grundsätze gelten gemäß der jüngsten Rechtsprechung des EuGH in seinen Urteilen vom 26. Juni 2008 - C-329/06 (Wiedemann u.a.) auch in Fällen eines offensichtlichen Rechtsmissbrauchs; insofern hält der Senat an seiner bisherigen Rechtsprechung zum "Führerscheintourismus" nicht mehr fest. Die Kompetenzzuweisung erlaubt nur dann eine Ausnahme, wenn der Ausstellerstaat selbst zu erkennen gibt, dass seine Zuständigkeit nicht begründet gewesen ist."

Aus meiner Sicht hat sich also mit Datum vom 19.01.09 auf der Ebene des EU-Rechtes nichts für den Führerscheintourismus geändert.

Wie ist nun die veränderte FeV zu bewerten? Vorab: Es handelt sich um die Dritte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung (3. FeVÄndV), die allerdings nach der Vierten FeVÄndV in Kraft trat und der veränderten EU-Richtlinie Rechnung tragen soll. Bei einer Neuerteilung der Fahrerlaubnis (§ 20) werden folgende Absätze eingefügt:

„(3) Eine Fahrerlaubnis ist nicht zu erteilen, wenn dem Bewerber zuvor in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum eine EU- oder EWR-Fahrerlaubnis vorläufig oder rechtskräftig von einem Gericht oder sofort vollziehbar oder bestandskräftig von einer Verwaltungsbehörde entzogen worden ist. Satz 1 gilt nicht, soweit die Gründe für die Entziehung nicht mehr bestehen.

(4) Zum Nachweis, dass die Gründe für die Entziehung nach Absatz 3 nicht mehr bestehen, hat der Bewerber eine Bescheinigung der Stelle, welche die frühere EU- oder EWR-Fahrerlaubnis im betreffenden Mitgliedstaat der Europäischen Union oder Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilt hatte, bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde vorzulegen. Die Absätze 1 und 2 bleiben unberührt."

Dies bedeutet im Klartext, dass Deutschland das macht, was es von an-

deren Ländern erwartet, nämlich die Sperrbedingungen, unter denen eine Fahrerlaubnis nicht erteilt wird, sehr extensiv auszulegen - nicht nur bei einer gerichtlich verhängten Sperrfrist, sondern auch bei einer Entziehung durch eine Verwaltungsbehörde. Diese Logik wird klarer, wenn man sich die Änderungen in § 28 (Anerkennung von Fahrerlizenzen der EU) ansieht. Dort heißt es eingangs unverändert:

"Inhaber einer gültigen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, die ihren ordentlichen Wohnsitz im Sinne des § 7 Abs. 1 oder 2 in der Bundesrepublik Deutschland haben, dürfen - vorbehaltlich der Einschränkungen nach den Absätzen 2 bis 4 - im Umfang ihrer Berechtigung Kraftfahrzeuge im Inland führen."

In diesen Absätzen gibt es dann aber eine Veränderung. Die Grundlogik im Absatz 4 Punkt 3 bleibt unverändert: Dies Erlaubnis gilt nicht, für EU-FS-Inhaber,

"3. denen die Fahrerlaubnis im Inland vorläufig oder rechtskräftig von einem Gericht oder sofort vollziehbar oder bestandskräftig von einer Verwaltungsbehörde entzogen worden ist, denen die Fahrerlaubnis bestandskräftig versagt worden ist oder denen die Fahrerlaubnis nur deshalb nicht entzogen worden ist, weil sie zwischenzeitlich auf die Fahrerlaubnis verzichtet haben,"

Allerdings wird diese Einschränkung wieder eingeschränkt. Dies hat den Hintergrund, dass diese Bestimmung eben durch den EuGH als nicht mit EU-Recht vereinbar aufgehoben worden ist, im wesentlichen mit der Begründung, dass damit eine quasi lebenslange Sperre von Deutschland eingeführt würde, die verhindere, dass jemand in einem anderen EU-Land einen auch in Deutschland gültigen Führerschein erwerbe. Deshalb wird nun der Satz eingefügt: "Satz 1 Nr. 3 und 4 ist nur anzuwenden, wenn die dort genannten Maßnahmen im Verkehrszentralregister eingetragen und nicht nach § 29 des Straßenverkehrsgesetzes getilgt sind." Im Klartext bedeutet das, dass eine ausländische Fahrerlaubnis trotz früherer Trunkenheitsfahrt in Deutschland und negativer MPU anerkannt wird - wenn dann 15 Jahre vergangen sind (10 Jahre Tilgung + 5 Jahre, weil der Betroffene ja keine (deutsche) Fahrerlaubnis besitzt und damit die Tilgung sich verlängert).

Dies scheint der Hintergrund der Meldung auf den Seiten des Bundesverkehrsministeriums zu sein:

"Die notwendige Umsetzung im nationalen Recht ist zum 19. Januar 2009 in Kraft getreten. Ausländische EU- oder EWR-Fahrerlizenzen, die von diesem Datum an ausgestellt werden, werden künftig in Deutschland nicht mehr anerkannt, wenn ihren Inhabern zuvor in Deutschland die Fahrerlaubnis entzogen worden ist. Es kommt auch nicht mehr darauf an, ob der Inhaber einer solchen Fahrerlaubnis nur anscheinungsweise seinen Wohnsitz in den Ausstellerstaat verlegt hatte."

Dieses Argumentation setzt aber voraus, dass europarechtlich eine "Entziehung der Fahrerlaubnis" auch nach Ende der Sperrfrist bestehen bleibt, bis die Tilgungsfrist der zugrundeliegenden Tat nach deutschem Recht abgelaufen ist. Diese Argumentation scheint mir mit der EuGH-Rechts-Auslegung nicht vereinbar. Und selbst wenn es so wäre: Die Prüfung obliegt immer noch dem Ausstellerstaat und wenn der ausstellt, muss Deutschland anerkennen. Dies wird vermutlich durch bestimmte Führerscheinbehörden nicht passieren, es wird Gerichtsverfahren geben, unterschiedliche Urteile auf verschiedenen Ebenen und dann wird wieder ein Kläger oder ein Gericht das EuGH anrufen mit der Bitte um eine Klärung - wie dies immer wieder in den letzten Jahren passiert ist.

Aus meiner Sicht ist das nächste Urteil des EuGH gegen die deutsche Rechtsauffassung vorprogrammiert, da sich an der EU-Führerschein-Richtlinie substantiell nichts geändert hat. Wie es Generalbundesanwalt Kay Nehm auf dem Verkehrsgerichtstag so schön formulierte: EuGH und deutsche Gerichte spielen Katz und Maus - wie solche Spiele letztendlich ausgehen, weiß jeder, der wie ich auf einem Bauernhof gelebt hat. Für unser Arbeitsgebiet bedeutet dies, dass ein erheblicher Teil der objektiv ungeeigneten Kraftfahrer sich dem System der MPU kurzfristig erfolgreich entziehen können. Damit verliert die MPU aber eine zentrale Filterfunktion und es wird auf Europaebene die Durchsetzbarkeit einer

solchen Maßnahme noch schwieriger. Wir erleben ja gerade im Finanzsystem, dass die Zeit nationaler Alleingänge praktisch vorbei ist. Keine gute Perspektive für die deutsche MPU in Europa. So bedauerlich dies ist - es dürfte für alle Gruppen Zeit sein, über ergänzende Angebote und Arbeitsfelder der deutschen Verkehrspsychologie nachzudenken, möglicherweise langfristig auch für eine Zeit ohne MPU.

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.

► **ARD sendet Beitrag über die Qualität von MPU-Vorbereitungen:** Am Samstag, dem 14.02.09 sendet die ARD um 17.03 den ARD-Ratgeber Auto+Verkehr mit Thorsten Link. Aus gut informierter Quelle verlautete, es seien interessante Informationen über diesen Markt zu erwarten, neben Testvorbereitern sollen auch seriöse Fachleute zu Wort kommen (u.a. wohl Michael Hettenbach und Thomas Rock). Diese Sendung verspricht, interessant zu werden, machen Sie sich selbst ein Bild!

► **AVUS-GmbH bietet weiterhin persönliche Informationsgespräche für Betroffene an?** In einem Schreiben u.a. an Niedergelassene Verkehrspsychologen informiert die AVUS, dass sie auch nach dem 01.07.09 "weiterhin Persönliche Informationsgespräche mit erfahrenen Gutachtern anbieten wird" - von diesem Zeitpunkt an untersagt die neue Fahrerlaubnisverordnung, dass Gutachter beratend in diesem Bereich tätig werden. Trotz der Versicherung, nur auf dem Gebiete der Diagnostik tätig zu sein und keine Therapie, Vor- oder Nachschulung anzubieten und der Versicherung, auch weiter objektiv, neutral und unabhängig über die MPU zu beraten, bleibt die Frage, ob dieses Vorgehen durch die neue FeV gedeckt ist - wobei der AVUS in dem Hinweis zuzustimmen ist, dass Anforderungen an alle Informationsangebote (also auch schriftliche Infos, Internet-Informationen, Gruppenberatungen) gleich zu stellen sind und die Frage, "Wann geht erlaubte Information in unerlaubte Beratung über?" schwer zu beantworten ist.

► **Enzyklopädie der Psychologie: Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie erschienen:** Im renommierten Hogrefe-Verlag ist der erwartete 2. Band Verkehrspsychologie erschienen. Auf 846 Seiten werden kompakt und detailliert alle wesentlichen Anwendungsfelder dargestellt. Besonders interessant für die Leser des nlvp dürfte das Kapitel 7 von Egon Stephan, Jürgen Brenner-Hartmann und Gregor Bartl sein: "Verkehrspsychologische Nachschulung und verkehrspsychologische Therapie. Eine Rezension ist für den nächsten nlvp geplant.

Rezension "Paul Brieler & Klaus Weber: Führerscheinentzug"

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Führerscheinentzug: Alkohol, Punkte, Drogen; Ratgeber zur verkehrspsychologischen Begutachtung; mit Fragebogen zum Selbsttesten / Paul Brieler ; Klaus Weber. - 5. Aufl., Stand 1.10.2008. - Frankfurt : Fachhochschulverl., 2008. - 320 S., 22,-€: ISBN 978-3-940087-29-4

Das Buch ist inzwischen ein Klassiker und erscheint in 5. Auflage mit erweiterter Autorenschaft und an vielen Stellen aktualisiert und erweitert. Grundsätzlich hervorzuheben ist die gelungene Balance zwischen Genauigkeit und Detailtiefe, die es auch Fachleute mit Gewinn lesen

lässt und einer Anschaulichkeit und Konkretheit, die es für Betroffene sehr empfehlenswert macht. Insgesamt hat es eine Verschiebung in Richtung der zweiten Zielgruppe gegeben, Klienten werden mit einer verständlichen Sprache dort abgeholt, wo sie stehen. Und nicht zuletzt trägt ein verändertes Layout zu besserer Lesbarkeit bei.

Hervorzuheben ist auch die Einbettung in den aktuellen Diskussionsstand, so ist die leichte TÜV-Lastigkeit in den früheren Auflagen beseitigt zugunsten eines klaren Hinweises auf die veränderte Rechtslage nach der neuen FeV, nach der Gutachter nicht mehr Beraterisch tätig sein dürfen. Der Grundaufbau des Buches ist unverändert geblieben: Einleitend wird ein problematischer werdender Alkoholkonsum anschaulich dargestellt, verdienstvollerweise auch noch einmal differenziert für die Suchtentwicklung bei Frauen, es folgen die rechtlichen Grundlagen (mit einem unveränderten Fehler bei der Definition der relativen Fahrtüchtigkeit) und die Auswirkungen auf das Fahrverhalten - kritisch ist hier anzumerken, dass Alkoholgehalte wenig nachvollziehbar angesetzt werden (Bier mit 4 Vol%, Wein mit 8 Vol%, Schnaps dagegen mit 50 Vol%). Knapp und gut dargestellt wird dann die Rechtslage bei Drogen und Punkten. bei letzterem werden ausführlich verschiedene Ursachenbündel dargestellt, dieser Bereich wird in anderen Ratgebern für Betroffene selten in dieser Tiefe (wenn überhaupt) abgehandelt.

Es folgt der Bereich Rahmenbedingungen der MPU. Auch hier fällt auf, dass institutionsneutral das ganze Spektrum von Vorbereitungsmöglichkeiten angesprochen wird. Die Orientierung an den ganz konkreten Fragen von Betroffenen zeigt sich auch daran, dass die Kosten der MPU differenziert dargestellt werden.

Den zentralen Bereich des Buches stellt dann die Darstellung einer beispielhaften MPU jeweils für die Untersuchungsanlässe Alkohol, Drogen und Punkte dar. Auch hier wurde die Grundstruktur unverändert gelassen, aber an vielen Stellen aktualisiert, Empfehlungen deutlicher herausgearbeitet (z.B. bei den Blutkontrollen). Unverändert beibehalten wurde die enge Verzahnung von Fallbeispielen mit Zitaten aus der Exploration und einer Bewertung aus Gutachtersicht, so dass Betroffene sich gut in ihren Fehlern, aber auch ihren positiven Veränderungen wiederfinden können. Gerade die plakative Darstellung von typischen Strategien für die Untersuchung ist für Betroffene gut nachvollziehbar - gleichzeitig wird aber der Eindruck vermieden, es würden Standardstrategien zum Bestehen vermittelt, da immer wieder auf die hinter solchen Strategien stehenden realen Defizite verwiesen wird.

Hinweise auf die Möglichkeiten, solche Defizite aufzuarbeiten, bilden dann den nächsten Teil des Buches: Auch hier zeigt sich die Aktualisierung und Ausweitung u.a. an der gewachsenen Liste von Anbietern von §70-Kursen und der Darstellung von weiteren Kursen, einschließlich der Maßnahmen zur Abkürzung der Sperrfrist und der klarer abgegrenzten Seminare für Fahranfänger. Neu ist auch die Darstellung der Kurse für drogenauffällige Kraftfahrer. Die Darstellung der Hilfsangebote im Bereich Punkte wurde ebenfalls dem aktuellen Stand angepasst, wobei die veränderte Situation durch das Tattag-Prinzip noch nicht berücksichtigt werden konnte.

Deutlich verändert wurden die Hinweise auf die Anlaufstellen für Beratung vor und nach einer MPU. Hier wurde stärker als in der Vergangenheit auf eine institutionsneutrale Darstellung geachtet. Dass dieser Tendenz auch die Adressenliste der Niedergelassenen Verkehrspsychologen im BNV zum Opfer gefallen ist, finde ich persönlich bedauerlich, rechtfertigt sich aber im Zeitalter des Internet zum Teil mit dem Hinweis auf die aktuellere Mitgliederliste unter www.bnv.de - schade nur, dass eine postalische Anschrift für Nichtvernetzte nirgends auftaucht - auch unter den verkehrsrechtlich relevanten Institutionen nicht.

Persönlich bedauerlich finde ich auch, dass der Abschnitt über Täter und Opfer deutlich gekürzt wurde. Gerade das Beharren darauf, in einem Buch für vom Führerscheinentzug Betroffene - also für Täter - den Blick beharrlich auch auf die Opfer zu lenken, habe ich an diesem Buch immer sehr geschätzt.

Gut dagegen wieder der ausführliche und auf aktuellem Stand befindliche Anhang mit Rechtsgrundlagen und Adressen.

Insgesamt also ein sehr praxistaugliches Werk, dass ich auch weiterhin als Standard meinen Klienten empfehle. Die Aktualisierung und die bessere Lesbarkeit haben dem Werk gut getan, ohne dass darunter die bewährte Struktur gelitten hat. Die kleinen Kritikpunkte tun diesem sehr positivem Gesamteindruck keinen Abbruch.

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: In der Ausgabe 01/2009 beschäftigen sich Zinka, Gilg und Eisenmenger sehr kritisch mit der "Länderstudie 2006 zum Beweiswert der Atemalkoholkonzentration". Aufgrund methodischer Unklarheiten und einer hohen Ausfallquote (25%) bei den Datensätzen sprechen sie der Studie eine Beweiskraft für die Einsetzbarkeit in Strafverfahren ab. Hintergrund ist auch die Tatsache, dass AAK-Messungen in der Resorptionsphase höhere Alkoholkonzentrationen ergeben als die Blutalkoholmessung. Der Konversionsfaktor schwankt in verschiedenen Studien durchaus deutlich um 2 herum. Interessant dann eine Studie aus Hamburg zu Identitätsprüfungen bei Alkoholblutproben (nach der Behauptung eines Beschuldigten, die Blutprobe könne nicht von ihm stammen) mit dem Ergebnis, dass immerhin in 33 von 73 Fällen Täter und Beschuldigter nicht identisch waren. Dieser Anteil ist zudem in Hamburg seit den 90er Jahren deutlich gestiegen, wobei die aufklärbaren Fällen praktisch alle auf bewussten Täuschungsmanövern beruhen. Historisch interessant dann ein Artikel über Erik MP Widmark und die Entwicklung seiner berühmten Formel. Es folgen Diskussionsbeiträge zur möglichen Einführung der AAK-Analyse im Strafverfahren und Auszüge aus der Dritten Verordnung zur Änderung der FeV zum Umsetzung der Führerscheinrichtlinie mit einer ausführlichen Dokumentation der Begründungen. Gleiches gilt für die neuen Bußgelder mit einer ausführlichen Begründung der Unterscheidung von fahrlässiger und vorsätzlicher Begehung. An Urteilen werden u.a. dargestellt: Verwertbarkeit bei Verstößen gegen die Beweiserhebungsvorschriften (Richtervorbehalt), Zulässigkeit der Verhängung eines Fahrverbotes 2,5 Jahre nach der Tat, ein interessantes Urteil zur Strafrahmenverschiebung aufgrund eines speziellen Therapieansatzes bei einem Trunkenheitstäter und noch einmal ein Urteil zum Verzicht auf eine Entziehung der Fahrerlaubnis aufgrund einer abgeschlossenen Verkehrstherapie mit einigen spannenden Bemerkungen zu den Anforderungen an eine solche Maßnahme. Und schließlich das Urteil des OVG Rheinland-Pfalz, das seine bisherige Rechtsprechung zum "Führerscheintourismus" aufgibt und davon ausgeht, dass selbst bei Missachtung des Wohnsitzerfordernisses die Fahrerlaubnis anzuerkennen sei - mit einer gut lesbaren Darstellung der Grundsätze der EuGH-Rechtsprechung in diesen Fällen. Auffallend auch ein Urteil des VG Gelsenkirchen, demzufolge ein gelegentlicher Cannabiskonsum und ein einmaliges Auffallen damit im Verkehr automatisch Nichteignung bedeuten und damit eine MPU nicht mehr erforderlich sei. Und das VG Ansbach bejaht eine MPU schon bei 1,34 Promille, wenn Anzeichen für Alkoholmissbrauch vorliegen.

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

ZVS - Zeitschrift für Verkehrssicherheit: Die Ausgabe 1/2009 erscheint erstmalig unter neuer Schriftleitung, sie beginnt mit der Darstellung einer EU-Direktive für Sicherheitsmanagement der Straßeninfrastruktur und eines Teilaspektes des EU-Projektes In-Safety, nämlich der Auswahl eines auf Lesbarkeit optimierten Schrift für europaweite Beschilderung. Es folgt ein Artikel über die Klassifizierung von Verletzungsschwere im Verbindung mit den Daten zu Unfalltyp, Unfallart und Unfallort. Hintergrund ist das Problem, dass es Hinweise gibt, dass die stetig sinkenden Zahlen der Verkehrstoten in Deutschland in großen Teilen mit einem Anstieg der Schwerstverletzten erkauft werden. Es folgt eine Untersuchung über die Frage, unter welchen Bedingungen Radfahrer Radwege nutzen. Anschließend finden Sie einen Grundsatzartikel

über die Notwendigkeit multipler Validitätsnachweise in der verkehrspsychologischen Diagnostik, der auch als Verteidigung auf den vorangegangenen Artikel von Berg, Kieschke und Schubert gelesen werden kann. Allerdings erscheint die Argumentation bis auf den Hinweis auf die korrekten Normstichproben sehr abstrakt für das konkrete Arbeitsfeld. Interessant auch der Ansatz eines "Busschule" als Teil der Verkehrserziehung im folgenden Artikel. Ansonsten gibt es wie üblich eine Fülle von Informationen und kleineren Artikel, hervorzuheben aus meiner Sicht die voraussichtliche Entwicklung der Unfallzahlen in Deutschland und Österreich und der Schweiz. Und erfreulich ist die Veröffentlichung des Berichts über die Mitgliederversammlung der Sektion Verkehrspsychologie und die nachfolgende Vorstandssitzung, allerdings ohne konkrete aktuelle Informationen. Bei dem Verkehrsrechtsüberblick finden sich eine kritische Einschätzung der Veränderungen des Bußgeldkataloges, ein OVG-Beschluss zur Kraftfahrereignung bei Konsum von Khat und ein OVG-Beschluss zur Zulässigkeit einer MPU-Anordnung außerhalb des Punktesystems bei einer tateinheitlichen Begehung mehrerer massiver Auffälligkeiten. Sehr informativ und ausführlich dann auch der Bericht vom 4. Gemeinsamen Symposium der DGVM und der DGVP. Interessant auch die Ausführungen zu Problemen bei der Anwendung von EU-Sicht aus österreichischer Sicht beim Bericht vom 2. ZVR-Verkehrsrechtstag in Wien. Bei den Online-Berichten dominieren Berichte über Warnsysteme.

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

NZV - Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht: Die Ausgabe 12/2008 beginnt mit einem interessanten und facettenreichen Grundsatzartikel über "Das Rechtsfahrgebot - Entstehung und aktuelle Fragen" mit einem leistungswerten historischen Abriss. Es folgen Artikel über Bahnhafnung und die Anfechtbarkeit der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis. Eher skurril anmutend die Auseinandersetzung um mögliche Straftatbestände beim sogenannten "Reichsführerschein". Bei der Rechtssprechung wird ein ungewöhnlicher Aspekt des EU-Führerschein-Tourismus abgehandelt: Schadensersatzansprüche gegen eine Behörde aufgrund der Nichtanerkennung einer EU-Fahrerlaubnis. Ein ausführliches Urteil beschäftigt sich mit der Alleinhaftung eines auf die Autobahn auffahrenden Fahrstreifenwechslers mit einer lesenswerten Abwägung des Aspektes "unabwendbares Ereignis". Eher ungewöhnlich scharf dann eine Auseinandersetzung um ein "falsches" Urteil zur Kapitalabfindung einer Schadensersatzrente. Grundsätzliche Bedeutung hat dann das Urteil des BVerfG zur polizeilichen Anordnungen einer Blutprobe und weitere Urteile zu Verwertungsverboten in diesem Zusammenhang. Ein interessantes Urteil des AG Lahr beschäftigt sich mit der "vorsorglichen" Entziehung der Fahrerlaubnis bei Tätern, die keine deutsche Fahrerlaubnis besitzen. Dies hat den Hintergrund, dass bei einer lediglich isolierten Sperrfrist für die Erteilung einer (deutschen) Fahrerlaubnis ein verschwiegener EU-Führerschein weiterhin gültig sein könnte, wenn keine Entziehung ausgesprochen wäre - zumindest müsste aber keine neue Fahrerlaubnis nach Ende der isolierten Sperre beantragt werden. Lesenswert dann die Anmerkungen zur EuGH-Entscheidung vom 26.06.08 mit einer sehr gut zu lesenden Zusammenfassung der komplizierten Entscheidung und der weiteren Rechtssprechung und der klaren Einschätzung, dass auch durch die Dritte FS-Richtlinie der Missbrauch nur minimal eingedämmt werden kann. Und wegweisend für einen Teilaspekt ist das BVerwG-Urteil vom 21.05.08 zur Berechtigung der Entziehung der Fahrerlaubnis nach Trunkenheitsfahrt mit dem Fahrrad und negativer MPU - mit ausführlicher Begründung

Die Ausgabe 01/2009 legt wie üblich einen Schwerpunkt auf die Themen des Verkehrsgerichtstages. So findet sich ein Artikel "Atemalkoholanalyse und Strafverfahren - unvereinbar?" mit dem Ergebnis, dass erste zwar nicht zwingend erforderlich sei, aber im internationalen Vergleich die Anwendung nur auf einen Teilbereich von Sanktionen schwer nachvollziehbar sei. Es folgt ein übersichtliche Darstellung der Hintergründe der Quotenregelung bei grober Fahrlässigkeit und schließlich ein sehr detaillierter Artikel über Befristung und Beschränkung der Fahrerlaubnis vor dem Hintergrund des Europarechtes. RA Dr. Kettler fragt dann in einem erfrischend pointierten Aufsatz "Sind Radfahrer bessere Menschen?" (und kommt, pointiert zusammengefasst zu dem Ergebnis,

sie seien nicht regeltreuer als andere Gruppen, aber weniger gefährlich). Und schließlich wird auch die grenzüberschreitende Unfallregelung in der EU beleuchtet. Bei den Urteilen sind mir folgende aufgefallen: Abruptes Abbremsen vor "gelber" Ampel erlaubt (AG Hildesheim 47 C119/08), Beweislast bei Nachtrunkbehauptung und Fahrerflucht in der Fahrzeugversicherung (OLG Karlsruhe 12 U 13/08). Von Grundsätzlicher Bedeutung dann die Feststellungen des BVerfG (2 BvR 2238/07) aus welchen Gründen ein PkW keine Waffe im Sinne des StGB ist - zugrunde lag ein Fall, in dem ein leicht alkoholisiertes Kraftfahrer kontrollierende Polizisten mit seinem Auto im halb geöffneten Fenster mitgeschleift hatte. Ungewöhnlich dann ein Urteil des Europäischen Gerichtes für Menschenrechte zum Thema Schweigerecht nach polizeilicher Radarkontrolle. Und schließlich die Entscheidung des EuGH (C-1/07) in der Sache Weber, die besagt, dass Deutschland einen tschechischen Führerschein nicht anerkennen muss, der ausgestellt wurde, nachdem der deutsche Inhaber in Deutschland unter Drogen/Medikamenten aufgefallen war, aber bevor die darauf gegründete Entziehung der Fahrerlaubnis rechtskräftig wurde.

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

Verkehrszeichen: Die Ausgabe 04/08 wird im nächsten nlvp besprochen.

www.verkehrszeichen-online.de

Netzhinweise

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

In dieser Rubrik werden kurz Informationen, Veranstaltungen und Hinweise vorgestellt, die mir im Internet aufgefallen sind.

Die Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin veranstaltet vom 12.-14 März in Goslar einen Kongress mit interessanten Themen auch aus dem Bereich der Verkehrspsychologie:

<http://www.conventus.de/dgvm2009/index.php?page=41259&client=36443&lang=41173>

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.

- Aus dem Bereich der unglaublichen Angebote: Ein "Verkehrsinstitut Essen" bietet unter www.nucke-mpu.de mit der "Abteilung MPU - Management für besonders schwierige und scheinbar aussichtslose Fälle" an: "Wenn Sie aber mit allen Mitteln eine positive MPU erzielen wollen oder müssen, bereit sind etwas mehr zu investieren, werden Sie auf jeden Fall Erfolg haben und Ihren Führerschein zurück bekommen! Voraussetzung: Sie halten sich bedingungslos an Alles, was wir Ihnen raten und empfehlen...!" - einschließlich der Rechtschreibfehler... Kostenpunkt 3.995,- €
- Es gibt Gerüchte, dass einzelne Einrichtungen aus dem Umfeld von BfFs kostenlose Einzelberatungen in Führerscheinfragen anbieten.
- Man hört, dass es bei einzelnen Bundesländern ernsthafte Überlegungen gibt, die MPU ganz fallenzulassen. Auch bei den BfFs soll es inzwischen einzelne Kollegen geben, die in diesem Arbeitsfeld keine

langfristige Perspektive mehr sehen.

- Man munkelt, dass auf der BNV Vorstandsklausur Umriss einer Langzeitstrategie erarbeitet werden sollen.

Ausgabe 02/2009

Die zweite Ausgabe des „Newsletters Verkehrspsychologie“ (nlvp) in 2009 wird voraussichtlich am 13. April 2009 erscheinen (wie immer ohne Gewähr ...), geplant sind folgende Themen:

- **Neuaufgabe der Beurteilungskriterien**
- **Enzyklopädie: "Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie"**
- **Bericht vom DGVM-Kongress in Goslar**
-

‘Wasch mich, aber mach mich nicht nass’ - Falldarstellung zur institutionen- und personengebundenen Begutachtung und Rehabilitation der Fahreignung

Dipl.-Psych. Paul Brieler, Hamburg

„Mit einem kompetenten und fairen Partner geht manches leichter“ - Mit diesem Slogan warb ein Medizinisch-Psychologisches Institut in der Veröffentlichung der 3. VdTÜV – Tagung ‚Fit to Drive‘ für seine Dienstleistungen, u.a. für Medizinisch-Psychologische Untersuchungen. Nun sind nicht erst seit den bekannt gewordenen Geschäftsstrategien einer anderen Trägergruppe (Sohn 2007) Zweifel an der Kompetenz und Fairness einzelner Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung (Bff) laut geworden (vgl. Brieler 2008) – wobei zu Recht einzuwenden ist, dass diese Begriffe durchaus unterschiedlich definiert werden können. Im Folgenden soll ein interessanter Begutachtungsfall dargelegt werden, der möglicherweise zur Erhellung beiträgt.

Die **erste Begutachtung** fand in 2006 statt. Der Proband, nennen wir ihn Herr A., war ein Jahr zuvor erstmals mit Alkohol am Steuer aufgefallen, am frühen Abend gegen 20:00 Uhr mit fast 3 Promille.

Die Gutachter sprechen in ihrer *Vorgeschichtsanalyse* von einem ‚problematischen und übermäßigen Umgang mit Alkohol‘, von ‚exzessivem Trinken‘ und einer ‚weit überdurchschnittlichen Alkoholgewöhnung‘, besonders vor dem Hintergrund, dass Herr A. ‚noch in der Lage war, ein Kraftfahrzeug zu führen‘, ‚nach eigenen Angaben keine wesentliche Alkoholwirkung verspürt‘ habe sowie ‚nach seinen Angaben keine alkoholbedingten Ausfallerscheinungen vorgelegen‘ hätten; auch darin zeige sich ‚eine erhebliche Alkoholverträglichkeit‘. Und weiter: ‚Im Allgemeinen sind Blutalkoholkonzentrationen um die 3 Promille auch Ausdruck eines schweren Alkoholmissbrauchsgeschehens, bei 3 Promille spricht man bereits von einer pathologischen Giftfestigkeit, häufig als Symptom einer Alkoholabhängigkeit.‘

Im Rahmen der *Exploration* berichtete Herr A. über Probleme auf der Arbeitsstelle (Mobbing) mit bevorstehender Entlassung;

ansonsten unauffällige häusliche Verhältnisse, Engagement als Trainer.

Er schilderte die *Trunkenheitsfahrt* wie folgt: An seinem letzten Arbeitstag vor dem Urlaub habe er mit Unterstützung begonnen zu renovieren, eine Kiste Bier und Kräuterlikör wurde getrunken („es war alles frei, alles in Ordnung“). Die Renovierung sei am nächsten Tag fortgesetzt worden; er sei in die Stadt gefahren, habe dort „einen guten Kumpel getroffen“, mit diesem ein Bier getrunken und anschließend „eine Kneipentour gemacht“. Nach dem Konsum von „ein paar Bier, paar Schnäpschen“ habe er zwar noch gewusst, dass er das Auto stehen lassen wollte, aber ab dem Zeitpunkt wisse er nichts mehr. Von der Fahrt selbst wisse er nichts mehr. Getrunken habe er wegen des Wiedersehens und weil es immer besser geschmeckt habe. Er könne sich nicht erklären, ‚warum sie soviel getrunken hätten.‘ Nach Rückkehr zuhause „haben alle auf mich eingehackt.“

Zum *Umgang mit Alkohol vor der Trunkenheitsfahrt*: er sei mit Alkohol verantwortungslos umgegangen; beim Sport werde viel getrunken. Seit 2000 Alkoholtrinken im Regelfall am Wochenende, aber auch bei 10-tägigen Trainingslagern, wenn kein Dienst sei, drei bis vier Bier und eine halbe Flasche Kräuterlikör. Was da gewesen sei, sei getrunken worden, er habe so wie die anderen getrunken. Er sei derjenige gewesen, der noch aufgeräumt und die anderen weggetragen habe. Auch im Rahmen seiner Arbeit sei es zu Alkoholkonsum gekommen. Dass die Trinkmenge bei der Trunkenheitsfahrt zu so einer Auswirkung geführt habe, könne er sich nicht erklären, „sonst hat’s mich nicht umgehauen.“ „Früher seien auch schon Sauforgien spontan gewesen.“ Nach Trinkexzessen ‚habe er schon ein schlechtes Gewissen gehabt.‘ Nach starkem Kater habe er einen Monat pausiert. Im Jahr vor der Trunkenheitsfahrt habe er seinen Alkoholkonsum kontrolliert, er habe in dem Zeitraum an fast 150 Tagen Alkohol getrunken. „Ich habe das für mich gemacht, da merkt man erst, dass es doch mehr ist als 42 Wochenenden.“

Seit der Trunkenheitsfahrt „aufgehört zu trinken“, „ein- bis zweimal in Verlegenheit gewesen, Radler zu trinken“, auf Nachfragen „vor vier bis fünf Monaten das letzte Bier beziehungsweise Alster getrunken“, „den letzten Alkohol mit Sicherheit vor drei Monaten“. Und: ‚er habe jetzt die alkoholfreien Biere durchprobiert‘.

Künftiger Umgang mit Alkohol: ‚Bei Feiern werde er fahren, er wolle keinen Schnaps mehr trinken, maximal zwei Bier‘. Auf Nachfragen: Bei Besuch „trinken wir zwei Bier, das habe ich mir als Grenze gesetzt.“ Zur Begründung dieses Vorsatzes: „Das war in der Mitte der Zeit – ich bin eher dafür, ich trinke gar nichts mehr.“

Für eine über einstündige Exploration sind die im Gutachten aufgeführten Angaben eher als knapp zu bezeichnen; es kann davon ausgegangen werden, dass der Gutachter nur die aus seiner Sicht wesentlichen Angaben des Herrn A. aufgeführt hatte. Folgende Defizite in der Exploration bzw. in der Darstellung bleiben festzuhalten:

Biographisch: Situation auf der Arbeit: unklar; Rolle des Alkohols bei der Beendigung des Arbeitsverhältnisses nicht angesprochen.

Trunkenheitsfahrt: Trinkmenge unklar; Situation im häuslichen Umfeld unklar;

Umgang mit Alkohol in der Vergangenheit: Alkoholanamnese nur rudimentär, d.h. konkrete Trinkanlässe und Trinkmengen blieben unklar; Haltung Dritter, z.B. in der Familie (Ehefrau, Kinder) nicht exploriert (Zusammenhang mit einjähriger Konsumtagskontrolle im Vorfeld der Trunkenheitsfahrt); Trinkmotive blieben unklar.

Umgang mit Alkohol nach der Trunkenheitsfahrt: Angaben bleiben ungenau.

Medizinische Untersuchung: in den letzten 12 Monaten keinen Schnaps mehr getrunken, ‚etwa zwei Radler und zwei Bier‘.

Ärztliche Behandlung und Medikamenteneinnahme wg. psychischer Probleme wurden erwähnt, allerdings wurde der Arztbericht über die Behandlung nicht beigezogen, z.B. zur Frage warum keine psychotherapeutische Aufarbeitung angezeigt gewesen war.

Gamma-GT lag mit 67 U/l über Norm (55 U/l), GOT und GPT im Normbereich. Vorgelegte Leberwertkontrollen ca. 4 Monate vor der Begutachtung Gamma-GT 2,17 µmol/sl, ca. 1 Monat vor der Begutachtung 1,21 µmol/sl (Norm nicht mitgeteilt).

Leistungspsychologische Untersuchung: Reaktive Stress-Toleranz PR 99 bis 100.

Zusammenfassende Befundwürdigung: Alkoholabhängigkeit war erwartet worden, gem. Kommentar Begutachtungsleitlinien (Schubert et al. 2005). Das Vorliegen einer Abhängigkeit wurde nicht überprüft, sondern von ‚einer schweren Alkoholmissbrauchsproblematik‘ ausgegangen.

Die Gutachter erwarteten für eine ausreichende Wiederherstellung der Fahreignung folgende Voraussetzungen:

- notwendige Änderung des generellen Umgangs mit Alkohol,
- Auseinandersetzung mit dem missbräuchlichen Umgang, insbesondere auch bezüglich der Motivlage und den persönlichkeitsbedingten Hintergründen,
- Änderungen sollten der Alkoholgefährdung angemessen und über einen ausreichend langen Verhaltenszeitraum erprobt worden sein,
- Verhaltensänderungen sollten stabil sein.

Aus medizinischer Sicht werden die auffälligen Befunde früherem vermehrtem Alkoholkonsum zugeschrieben. Die sinkende Tendenz der Leberfunktionsproben mache den dreimonatigen Verzicht auf Alkohol nachvollziehbar, der Einfluss der Medikamenteneinnahme sei nachrangig. Bei weiterer Abstinenz werde eine Normalisierung der Leberwerte erwartet.

Eine Abstinenznotwendigkeit wurde aufgrund

- ‚des exzessiven Trinkens vor der Auffälligkeit‘,
- ‚des gewohnheitsmäßigen Alkoholtrinkens in der Vergangenheit‘,
- ‚der Kontrollbemühungen, Trinkpausen und wahrscheinlich aufgetretenen Konflikte mit der Partnerin‘,
- ‚der langjährigen Neigung zum Alkoholexzess mit wahrscheinlichem Kontrollverlusttrinken‘,
- ‚einer pathologischen Alkoholtoleranz (BAK von um die 3 Promille) als Merkmal eines chronischen Alkoholmissbrauchs‘, sowie
- ‚eines Alkoholexzesses über wahrscheinlich 2 Tage und eines vorliegenden Trinkbedürfnisses‘

gesehen. Im einzelnen wurde kein Bezug auf die Begutachungskriterien genommen, inhaltlich entspricht die Argumentation dem Kriterium A 2.1 K (nicht hinreichend zuverlässig zum kontrollierten Alkoholkonsum in der Lage - Merkmale P 23, P 24 (?), S 22 (?), S 24, V 23 (?), B 21 (?), Q 21 (?), unter Berücksichtigung von Hinweisen auf vorliegende Alkoholabhängigkeit (A 1.2 N) – P 1, P 2, P 5, P 7, S 1, S 2 (?), B 3, Q 2, Q 3, Q 4).

Der Vorsatz, den Konsum alkoholischer Getränke künftig auf 2 Bier zu beschränken, klinge zwar angemessen, wegen der zahlreichen Zeichen einer chronischen Missbrauchsproblematik sei jedoch Abstinenz angezeigt.

Die Glaubhaftigkeit der angegebenen Änderungen war gutachterlich schwierig zu beurteilen, da im Verlauf der Untersuchung divergierende Angaben zu Trinkmengen und zum Zeitpunkt des letzten Konsums gemacht worden seien. Die Zeit der Verhaltensänderung wurde als zu kurz bewertet, eine fachlich geleitete Aus-

einandersetzung mit den Trinkmotiven fehlte, die Stabilisierung der psychischen Verfassung bedürfe einer psychologischen Intervention.

In ihrer Beurteilung erwarteten die Gutachter, dass der Untersuchte zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen wird. „Vor dem Hintergrund einer labilisierbaren Persönlichkeitsstruktur ist mit Störungen erlebnisreaktiver Art zu rechnen, die unter ungünstigen situativen Bedingungen zu neuerlichen Alkoholexzessen auch im Sinne des Konflikt- und Entlastungsstrinkens führen können.“ Die Problematik lasse sich nicht in einem Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung aufarbeiten; empfohlen wurde eine Beratung bei einer geeigneten verkehrspsychologisch qualifizierten Einrichtung.

Anfang September wurde an derselben Stätte und von demselben Diplom-Psychologen, diesmal als Führerschein-Berater firmierend und für ein verbundenes Unternehmen tätig, eine **Führerschein-Beratung** durchgeführt. Empfohlen wurde im einzelnen:

- Teilnahme an folgender Maßnahme zur Förderung der Fahreignung av (=avanti) 16 plus‘
- ‚Alkoholabstinenz, Nachweis durch Leberwerte monatlich‘
- ‚Zeitpunkt für die anstehende MPU frühestens nach Abschluss der Maßnahme‘

Den **Kurs zur Förderung der Fahreignung avanti 16 plus** hatte Herr A. von Mitte Oktober bis Mitte November absolviert, dieser fand in denselben Räumlichkeiten statt. Unklar bleibt, welcher Diplom-Psychologe den Kurs durchgeführt hat.

Weiterhin hat Herr A. an drei Konsultationen zur Förderung der Fahreignung bei einer Suchtberatung teilgenommen.

Die **zweite Begutachtung** fand 6 Monate später in der gleichen BfF, allerdings bei anderen Gutachtern statt.

Das *erste Gutachten* lag vor und sei beachtet worden.

Eine *Vorgeschichtsanalyse* fand nicht statt; die hohe BAK wurde als prognostisch relevant bewertet.

In der Wiedergabe der fast einstündigen *Exploration* wurde zu Beginn besonders der berufliche Hintergrund erwähnt: Hochschulabschluss, nach der Wende berufliche Neuorientierung (Umschulung), auf der letzten Arbeitsstelle ‚Intrigen und Mobbing infolge Umstrukturierung‘ und die Einnahme ‚bis vor vier Wochen‘ von ‚Tabletten, um alles durchzustehen‘; zum Zeitpunkt der Untersuchung noch keine neue Arbeitsstelle. Als Aktivitäten wurden familiäre Unternehmungen und sportliche Aktivitäten, u.a. als Übungsleiter, erwähnt.

Alkoholanamnese: Anfangs 2 Bier als Leistungssportler, mit dem Alter mehr. Seit der Wende (also wohl 1989) Alkoholkonsum an Wochenenden, ‚Bier und Schnaps‘. Er sei immer der Letzte, der harte Kern gewesen, aufgrund Statur (groß und kräftig) und Alkoholtraining, habe nach dem Feiern noch mit aufgeräumt. Je nach Anlass sei es zwischen einem Glas Sekt und einem ¾ Liter Schnaps gewesen. Sein Umgang mit Alkohol sei sorglos gewesen, er habe weder im Verkehr noch auf der Arbeit mit Alkohol Probleme gehabt. Filmrisse wurden verneint, kein Kampftrinken, jedoch schwerer Kopf bzw. Kater. Aufgrund seiner Verantwortung als Trainer habe er sich nicht zutrinken können.

Trunkenheitsfahrt: Am Vorabend über 5 Stunden bis Mitternacht Konsum von ca. ½ Fl. Kräuterschnaps und Bier. Am nächsten Morgen habe er weiter renoviert, und dann ab 14:00 bis 20:00 Uhr mit einem guten alten Freund geschätzte 5 bis 6 Bier und 8 doppelte Schnäpse getrunken. Er habe dann „einen Black-out gehabt“, zur Besinnung sei er angesichts der Polizei gekommen. Er habe das Auto auf dem Parkplatz stehen lassen, weil es ihm nicht gelungen sei, die Karte in den Parkautomaten einzuführen

Herr A. bewertete die erreichte Promille als „totaler Missbrauch, nur reinschütten“. Er habe im Kurs gelernt mitzurechnen (Trinkmenge und BAK). Er sei „sehr trainiert“ gewesen, habe „sehr viel getrunken, und es hätte wohl schon viel mehr passieren können“.

Ursächlich für die Trunkenheitsfahrt sei sein „sorgloser und kräftiger und unkontrollierter Alkoholkonsum gewesen“, „unkontrolliert in der Masse, so dass man sich in Gefahr begibt, dass es irgendwann aussetzt“.

Alkoholkonsum nach der Trunkenheitsfahrt: 4 Wochen kein Alkoholkonsum, weil er „ja keinem in die Augen schauen“ konnte, dann „mal ein bisschen getrunken“, bis März 2006 3- bis 4-mal Bier und Schnaps, weil: „Wenn jemand vorbeikam und mir was anbot, dann mochte ich es nicht jedem erzählen und habe auch mitgetrunken“.

Einstellung des Alkoholkonsums Ende März 2006, ca. 1 Woche später erste Leberwertkontrolle mit Gamma-GT-Erhöhung. Zur Umstellung: „Das war schwierig, weil ich musste den Wochenplan umstellen. Ich hab bewusst den Job vorgeschoben, um nicht bei Freunden zu sitzen und vollgelästert zu werden, dass ich nicht mittrinke“. Er habe noch ‚Appetit‘ gehabt, habe es „mal mit alkoholfreiem Bier probiert“, das habe „nichts gebracht“. Mit Brause Grillen sei „schon komisch“, es sei „einfach ungewohnt“. Jetzt sei „die Vorstellung komisch, wieder Bier zu trinken“.

Künftiger Umgang mit Alkohol: Die Leberwerte seien „noch nicht vollständig in Ordnung“, „daher schon aus gesundheitlicher Sicht keinen Grund, wieder Alkohol zu trinken“. Auf die Nachfrage, falls er zukünftig doch wieder Alkohol trinke: „... werd ich mir ein knallhartes Limit setzen und eine klare Absprache bezüglich des Fahrens treffen.“ Als Limit: „drei Biere maximal, wenn ich mit der Frau unterwegs bin. Wenn ich alleine unterwegs bin, trinke ich gar nicht. Aber vielleicht schmeckt das erste Bier ja gar nicht wieder.“

Widerspruch Trinkmengenangaben psychologische und medizinische Untersuchung: er habe versucht, „einen Mittelwert zu finden, da es ihm schwer fiel zu sagen, wie viel er getrunken habe, da dies verschieden gewesen sei, aber insgesamt eine Steigerung gewesen und er zunehmend kräftiger zugeht habe.“

Medizinische Untersuchung: früher ‚regelmäßig an den Wochenenden und zu Feierlichkeiten Bier, Wein und Schnaps getrunken – drei bis vier Flaschen Bier a 0,5 Liter und ca. drei bis vier Schnäpse‘. Alkoholabstinenz seit acht Monaten.

Medikamenteneinnahme bis vor einem Monat.

Die Gamma-GT lag mit 66 U/l über Norm (55 U/l), GOT und GPT im Normbereich. Die in der ersten Untersuchung vorgelegten Leberwertkontrollen (Gamma-GT 2,17 µmol/sl bzw. 1,21 µmol/sl (Norm 0,92 U/l – gemeint ist wohl µmol/sl) werden erneut erwähnt, eine weitere Leberwertkontrolle, erhoben 3 Tage vor der Untersuchung, ergab 1,09 µmol/sl, was bereits als deutliche Besserung bewertet wurde.

Leistungspsychologische Untersuchung: Reaktive Stress-Toleranz Richtige PR 100, %Falsche PR 77 bis 100.

Zusammenfassende Befundwürdigung: Von Alkoholabhängigkeit und der Notwendigkeit einer abstinenter Lebensweise geht die Gutachterin nicht mehr aus. Für sie ist die hohe BAK Ausdruck einer ‚überdurchschnittlichen Alkoholgewöhnung‘, für ‚reichlichen Alkoholkonsum‘ ‚ein Hinweis auf häufiges Trinken bei erhöhter Alkoholtoleranz‘, eine ‚hohe subjektive Alkoholverträglichkeit‘, die ‚nur durch einen über eine lange Zeit betriebenen, entsprechend übermäßigen Alkoholkonsum erklärt werden‘ kann. Als Voraussetzungen für eine positive Prognose werden aufgeführt:

- „seit dem Delikt zu einer problembewussten Aufarbeitung seines bisherigen Umganges mit Alkohol gefunden (hat), die zu einem grundlegenden Einstellungswandel gegenüber Alkohol geführt hat,
- „bewusste Veränderung beim Umgang mit Alkohol“, „problembewusste Analyse eigener Trinkgewohnheiten“,
- „selbstkritische Auseinandersetzung mit diesen persönlichen Bedingungen“,
- „insgesamt langfristig stabil, aus einem angemessenen Pro-

blembewusstsein heraus veränderter Alkoholkonsum, in das Gesamtverhalten und in die Lebenssituation integriert‘,

- ‚hinreichende Änderung durch Abbau der überdurchschnittlichen Alkoholgewöhnung, kein weiterer unkontrollierter Konsum und konkrete Vermeidungsstrategien für die Trennung von Trinken und Fahren‘,
- ‚ausreichend dauerhafte Änderung durch einen bereits längere Zeit andauernden Veränderungsprozess, auch bei eventueller Problembelastungen‘.

Im einzelnen wurde wiederum kein Bezug auf die Begutachungskriterien genommen. Inhaltlich entsprechen die Voraussetzungen den Kriterien der Hypothesen 3 und 4 (Schubert, Mattern 2005, 51f), also im Vergleich zum Vorgutachten einer völlig anderen Sichtweise der vorliegenden Problematik, was allerdings nicht begründet wird.

Medizinisch waren keine körperlichen Anzeichen für gewohnheitsmäßigen Alkoholmissbrauch oder alkoholbedingte Auswirkungen eines Langzeitkonsums sicher nachweisbar. Die Gamma-GT war zwar erhöht, allerdings könne nicht ausgeschlossen werden, dass die Erhöhung durch Medikamenteneinnahme oder eine andere Ursache hervorgerufen ist, entsprechend könne nicht zwingend ein Hinweis auf gewohnheitsmäßig überhöhten Alkoholkonsum abgeleitet werden. Auch hier eine zum Vorgutachten andere Sichtweise, die unbegründet bleibt.

Die Angaben zum Trinkverhalten in der Vergangenheit werden als ‚chronischer Alkoholmissbrauch im Sinne von insbesondere erheblichen Trinkspitzen‘ beurteilt. Da der Untersuchte keine Filmrisse, kein unkontrolliertes Trinken und keine beruflichen und sozialen Nachteile berichtete - die Gutachterin hatte diese Punkte in der Exploration ebenso wenig wie den ‚Blackout‘ hinterfragt - könne „noch von einem Alkoholmissbrauch ausgegangen werden bzw. von der noch vorhandenen Kontrollfähigkeit bei dennoch erheblicher Alkoholgewöhnung“; die Ausführungen im Kommentar zu den Begutachtungs-Leitlinien (Schubert et al. 2005 130ff) blieben dabei unberücksichtigt.

Die Angaben zum Delikt: „eine Urlaubssituation, bei der er aus der Wiedersehensfreude heraus die für die Blutalkoholkonzentration nötige Trinkmenge konsumierte und sich anschließend fahrtüchtig fühlend ans Steuer setzte“. Als Begründung für eine BAK von fast 3 Promille ‚Wiedersehensfreude‘ zu akzeptieren scheint doch sehr gewagt, besonders wo zu Hause die Renovierung wartete, die Chance zum Alkoholkonsum jedoch wichtiger gewesen zu sein scheint. Zudem berichtete der Untersuchte selbst von einem Blackout, nicht von Fahrtüchtigkeit.

Der Untersuchte habe verstanden, das das Verkehrsdelikt und die hohe BAK „nur durch eine erhöhte und über einen langen Zeitraum realisierte Alkoholgewöhnung zu erklären ist.“ Zumindest hatte er sich dahingehend eingelassen. Als Ursache allerdings ‚einen sorglosen Alkoholkonsum mit einer erheblichen, nicht reflektierten Mengensteigerung‘ zu akzeptieren, ist weit hergeholt, wenn Herr A. im Vorgutachten bereits eine 1-jährige Selbstbeobachtung der Trinkanlässe berichtet hatte. Warum er diese Selbstbeobachtung vorgenommen hatte bleibt offen. Zudem ist eine solche ‚Ursache‘ aus fachlicher Sicht nicht zu akzeptieren (A 3.4 K). Das Kriterium A 3.3 K wurde in der Befunderhebung und -beurteilung komplett ausgeblendet. Die als ausreichend bewertete Auswertung des Verkehrsdelikts (fast 3 Promille aus Urlaubssituation, aus Wiedersehensfreude) passt ins Bild.

Zur Verhaltensänderung wird auf die angegebene Reduzierung bzw. Abstinenz (wohl eher eine Trinkpause) verwiesen, die von ausreichender Dauer und durch die Familie gestützt sei. Die eigentlich heranzuziehenden Kriterien A 2.3 N sowie A 2.4 K werden nicht geprüft, nach Kriterium A 3.4 K, Indikator 2 ist zumindest der notwendige Zeitrahmen erfüllt.

Herr A. habe mehrere psychologische Maßnahmen durchgeführt, die als erfolgreich bewertet werden. Bei Prüfung nach Kriterium A 2.5 K würden viele Fragen offen bleiben: Waren es psychologische Maßnahmen? Was sind die gutachterlichen Kriterien für Erfolg? Einige Empfehlungen des Vorgutachtens (psychologische Intervention als Ergänzung der medikamentösen Behandlung; fachlich geleitete Auseinandersetzung mit früheren Trinkmotiven bes. bzgl. der internen Auslöser) wurden zudem nicht beachtet.

Herr A. sei „auch für die Zukunft zum Alkoholverzicht motiviert“ – er selbst nannte in der Exploration 3 Bier als sein künftiges Limit -, die Motivation sei nachvollziehbar - ??? -, und er habe von ‚einer veränderten Abgrenzfähigkeit und Stabilität bei der Ablehnung von Trinkangeboten berichtet‘ - ??? -.

Insgesamt gingen die Gutachter „somit von einer günstigen Prognose der als Vermeidungsstrategie von Trunkenheitsfahrten dargestellten Abstinenz“ aus – bereits die eigenen Angaben des Herrn A. führten die gutachterliche Annahme ad absurdum. Dem zweiten Gutachten sind keine wesentlich anderen Angaben als dem Vorgutachten zu entnehmen, auch eine tiefer gehende Analyse ist nicht festzustellen - trotzdem erwarteten die Gutachter diesmal nicht mehr, „dass der Untersuchte zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen wird.“

Zentrale Fragen sind gar nicht erst gestellt worden: Hat Herr A. denn so schlechte Erfahrungen gemacht ohne Alkohol, dass er für die Zukunft erneuten Alkoholkonsum in Betracht gezogen hat? Und wie will er kontrollieren, dass es bei drei Bier bleibt? Was ist, wenn das Bier wider Erwarten gut schmeckt, und die weiteren immer besser? Passt die Frau auf ihn auf? Wenn er eine Aufpasserin braucht: Kann er seinen Alkoholkonsum augenscheinlich nicht selbst kontrollieren? Was ist, wenn die Frau mal nicht dabei ist, und er zufällig – wie anlässlich der Trunkenheitsfahrt – doch wieder einen guten alten Bekannten trifft? Warum künftig keinen Schnaps mehr?? Und viele Fragen mehr bleiben offen.

An der Kompetenz der Gutachter bestehen nach genauer Durchsicht der beiden Gutachten erhebliche Zweifel. Und: Es muss berechtigt befürchtet werden, dass es noch viele ähnlich gelagerte Fälle gibt. Denn wie Bodo Hintze, Geschäftsführer von Nord-Kurs, Tochterunternehmen TÜV Nord ausführte: „Etwa neun von zehn Teilnehmer der Kurse erhalten nach einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) ihren Führerschein zurück.“ Und: „Er führt den Erfolg auf die Einsicht der Teilnehmer im Kurs zurück, ihr Verhalten ändern zu müssen“ (TÜV Nord 2007). In dem dargestellten Fall scheint der Erfolg eher auf die Einsicht der Gutachter zurück zu führen zu sein, den dargestellten Erfolgsweg unbedingt realisieren zu müssen, um die ‚Verwertungskette‘ nicht zu gefährden. Herr A. hat brav an der vorgeschlagenen Maßnahme teilgenommen, das nachfolgende Gutachten musste wohl mit einem entsprechend positiven Ergebnis ausfallen. In diesem Sinne war die Begutachtung in dem vorliegenden Fall augenscheinlich fair.

Dieser Fall vermag zu illustrieren, warum sich Bund und Länder zum Handeln aufgefordert sahen: „In der Bindung einzelner Personen an mehrere Unternehmen oder Institutionen mit unterschiedlichen unternehmerischen Zielen besteht auf der Ebene der tätigen Personen die Möglichkeit von zwangsläufigen Verknüpfungen unterschiedlicher Unternehmensziele mit der Gefahr von Interessenskonflikten, die auch zu Lasten der zu begutachtenden Kraftfahrer in den Begutachtungsstellen für Fahreignung gehen können.“ (BR-Drucksache 302/08, 72) Und mehr noch zu Lasten der Verkehrssicherheit, wenn – wie im dargestellten Fall – die Gutachter ohne Begründung entgegen der fachlichen Regelungen die Untersuchung durchführen und ihr Gutachten erstellen.

Literatur

Brieler P (2008) Verkehrspsychologie in Deutschland – Fit for Europe? Stellungnahme zu Allhoff-Cramer et al. (2007) PASS: Ein interdisziplinäres Modell zur Förderung und Sicherung der Mobilitätskompetenz in Europa. Zeitschrift für Verkehrssicherheit (53) 6-8. In: Jahresbericht 2007 des Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH an die Anerkennungsbehörden, Anhang, Ms.

Schubert W, Mattern R (2005) Beurteilungskriterien – Urteilsbildung in der medizinisch-psychologischen Fahreignungsdiagnostik. Kirschbaum Verlag, Bonn

Schubert W, Schneider W, Eisenmenger W, Stephan E (Hrsg.) (2005) Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung - Kommentar 2. Aufl. Kirschbaum Verlag, Bonn

Sohn J-M (2007) Lenkung von Kundenströmen. nlvp Nr. 8 & 9, 1-2

TÜV Nord (2007) Erfolgsmodell avanti von Nord-Kurs: Mit Beratung und Kursus schneller wieder mobil. Pressemitteilung v. 16. Mai 2007. http://www.rwtuv.com/6577_42546.asp?print=1 v. 24.07.2008