

Themen: Editorial + Bericht vom 4. Fit-to-drive-Kongress in Tallinn + Einige einfache, aber unpopuläre Wahrheiten zum Thema Fahreignungsdiagnostik + Diskussionen um die Fahrerlaubnisverordnung + Vom Adel automobiler Intelligenz zur Theorie kommunikativen Handelns + Kurznachrichten + Zeitschriftenübersicht + Netzhinweise + Szenegeflüster

Dies ist die 3. Ausgabe des dritten Jahrgangs, [www.nlvp.de](http://www.nlvp.de) – Einzelabo 20,-€ für 1 Jahr mit 6 Ausgaben

## Editorial

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



Liebe LeserInnen,

dieser nlvp erscheint wenige Tage nach einem wichtigen Datum für die Verkehrspsychologie: Am 01.07. trat einerseits die in der Fahrerlaubnisverordnung geforderte Trennung von Begutachtung und Beratung endgültig in Kraft und mit gleichem Datum gilt die zweite Auflage der Beurteilungskriterien als normatives Dokument. Diese deutlichen Veränderungen der Rahmenbedingungen lassen sich in den

Auswirkungen bislang noch nicht überblicken, sie finden mehr dazu in den nächsten Ausgaben, aber auch dieser enthält einige Informationen zu den Veränderungen.

Ich freue mich, Ihnen rechtzeitig vor meinem Urlaub diesen nlvp präsentieren zu können. Nicht untypisch kommt er etwas verspätet und mit leicht anderen Themen heraus, als angekündigt, dafür aber mit einer interessanten Mischung: Er beginnt mit einem Bericht vom 4. fit-to-drive-Kongress in Tallinn mit interessanten Details. Ich freue mich besonders, dass mit Rüdiger Born und Bernd Rothenberger wieder einmal zwei weitere Autoren zu diesem nlvp beitragen. Herrn Rothenberger verdanken wir eine wunderbare Widmung zum 80. Geburtstag von Jürgen Habermas – freuen Sie sich auf eine verblüffend frisch wirkenden Analyse der Bedingungen des Autofahrens von diesem großen Theoretiker aus dem Jahre 1954 (!!!) und eine Einordnung durch Herrn Rothenberger.

Dazwischen liegt ein ebenfalls etwas älterer, aber aktueller Artikel über einige einfache, aber unpopuläre Wahrheiten aus unserem Fachgebiet. Und schließlich gibt es eine Darstellung einiger Diskussionsstränge über die Umsetzung der Fahrerlaubnisverordnung.

Insgesamt also die gewohnte Mischung von Aktuellem und Grundsätzlichem, Fachlichem und Berufspolitischem. Ich hoffe, es macht Ihnen Spaß, diesen nlvp zu lesen – Sie befinden sich in guter Gesellschaft, inzwischen gibt es inklusive der Firmenabos 175 Abonnenten und damit etwa doppelt so viele wie vor 2 Jahren. Es schließen sich die wieder recht umfangreichen Kurznachrichten an, und natürlich folgen die gewohnten Rubriken „Zeitschriftenübersicht“ und „Szenegeflüster und „Netzhinweise“.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen und schließe mit der traditionellen Bitte um Rückmeldungen, Beiträge, Leserbriefe, Rezensionen, Kritik und allem, was den nlvp voranbringt.

Hamburg, den 09.07.2009

*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](mailto:redaktion@nlvp.de)

Der **newsletter verkehrspsychologie nlvp** erscheint 2009 mit sechs Ausgaben pro Jahr als per email versandte PDF-Datei. Das Einzelabonnent 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, HAS-PA 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: HASPDEH-HXXX.

Weitere Informationen und ein Archiv unter [www.nlvp.de](http://www.nlvp.de)

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

## Bericht vom vierten "Fit to drive" Kongress in Tallinn (4. und 5. Juni 2009)

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

Auch in der Wirtschaftskrise ist dem VdTÜV gelungen, annähernd dieselben Teilnehmerzahlen zu erreichen wie in den Vorjahren. Gut 170 Personen sind in der estnischen Hauptstadt zum vierten „Fit-to-Drive“ zusammengekommen.

Gefehlt hat der Beitrag über die Evaluation der MPU, der bereits für letztes Jahr angekündigt und dann wieder zurückgezogen worden war. Aus verschiedenen Quellen habe ich erfahren, dass es weiterhin datenschutzrechtliche Einwände eines Bundeslands gäbe, so dass die BfF die Personendaten der Begutachteten nicht herausgeben dürfen. Seitens der Beteiligten des VdTÜV sei ansonsten alles startbereit, Gelder

seien bereits gesammelt und teilweise schon an das KBA geflossen.

Die FtD-Vorträge aus Europa und den USA entsprachen dem gewohnten Mischungsverhältnis, dessen Bestandteile Ralf Risser am ersten Tag kurz aufzählte. Bislang habe es über „Licensing“ (Fahrerausbildung und Fahrprüfungen) 13 Beiträge, über Rehabilitation 12, über Verkehrsgesetzgebung 10, über Punktsysteme auch 10, über Fahrerdiagnostik 8, über „weaker groups“ wie Ältere und Behinderte 8, über Prävention 5, Evaluation 5, Polizeiarbeit 2 und auch über Müdigkeit/Erschöpfung von Fahrern 2 Beiträge gegeben.

Sie können das Programm dieses Kongresses aktuell noch auf [www.fit-to-drive.com](http://www.fit-to-drive.com) einsehen; später werden dort, wenn man den Traditionen der letzten Jahre treu bleibt, die Präsentationen zu finden sein. Hier einige Highlights:

- Das deutsche Verkehrsministerium hat Brüssel vorgeschlagen, einen Best-Practice-Erfahrungsaustausch über den Einfluss von Alkohol und Drogen auf die Fahreignung in die Wege zu leiten (Klaus Brüggemann).
- Das nächste Road Safety Action Programme der EU soll sich fokussieren auf junge Fahrer, auf verletzte Verkehrsteilnehmer (speziell Motorräder), auf das Fahren unter Einfluss von Alkohol und Drogen und auf den demografischen Wandel (Joel Valmain).
- Die Wirtschaftskrise hat die Unfallzahlen gesenkt (Erik Grigis).
- Junge Fahrer haben eine desto höhere Unfallrate, je mehr junge Beifahrer im Wagen sind (Kathryn Stewart).
- Das Work Package 5, „Rehabilitation“, des EU-Projects „DRUID - Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines“ ist fertig bearbeitet. Es waren 47 Anbieter aus 12 EU-Staaten untersucht worden. Die Hälfte von ihnen verfügt über Qualitätssicherungssysteme. Die Autoren – wenn ich es nicht falsch verstanden habe - empfehlen Interventionen auf zwei Ebenen anzubieten, nämlich für Nichtabhängige und für Abhängige. Der Volltext soll in den nächsten Wochen auf [www.Druid-Project.com](http://www.Druid-Project.com) abrufbar sein (Horst Schulze).
- In Belgien kann man vor den Fahrprüfungen unbegleitet fahren, und wenn man durch die Prüfung fällt, darf man sie unbegrenzt oft wiederholen. Dadurch ist es theoretisch möglich, dass jemand sein ganzes Leben lang keinen Führerschein erlangt und trotzdem nie auf das Fahren verzichten muss (Jeroen Smeesters).
- Im österreichischen Programm „Close To“ kommen junge Verkehrsdelinquenten, die unter Einfluss von Drogen oder Alkohol Unfälle verursacht hatten, in die Fahrschulen und berichten den Gleichaltrigen, wie schnell und überraschend sie den Weg von der Unbeschwertheit ins Verbrechen (teilweise ins Gefängnis) zurücklegten (Rita Pfeiffer).
- Zur Modernisierung der theoretischen Fahrprüfungen hat eine deutsche Arbeitsgemeinschaft ein Computerprogramm in Arbeit, das Verkehrssituationen als Bild oder Film auf einem Prüfcomputer generiert, so dass irrelevante Details (wie Farbe oder Typ des Verkehrsteilnehmers, der Vorfahrt hat) oder auch relevante Details (wie das Tempo des Lkws, vor dem man vielleicht auf die BAB einschwenken soll) für jeden Prüfling variiert werden können (Bernd Weisse).
- Der „Test verkehrsrelevanter Persönlichkeitsmerkmale“ ist recht sicher gegen Verfälschung, während die Skalen „Risk Taking“, „Impulsivity“ und „Sensation Seeking“ des Eysenck'schen EEP6 gezielten Verharmlosungen gut zugänglich sind, ohne dass seine Verfälschungsskala dies anzeigt (Margit Herle).
- Dass Alcolocks ohne Therapie kaum einen Langzeitnutzen haben, war Ihnen vermutlich schon bekannt. Die Häufigkeit der Startsperrungen wegen Alkoholisierung scheint ein guter Prädiktor für die Häufigkeit der Trunkenheitsfahrten nach Ausbau des Alcolocks (Paul Marques).
- In Finnland werden Fahrsimulatoren (z. Zt. 80 Exemplare) eingesetzt, um den Fahrschülern auch im Sommer, wo es bis zu 24 Stunden täglich hell ist, das Fahren bei Dunkelheit nahe bringen zu können (Kaija Savolainen).

- Recht bekannt ist mittlerweile die GDA-Matrix. Sehr viele Referenten bezogen sich auf diese Matrix der „Goals of Driver Education“ und arbeiten an eine Verbesserung der Fahrausbildung (und Fahrlehrerausbildung) für die höheren Matrizenebenen. Diese sind „Persönliche Werthaltungen und Einstellungen“ und „Einflüsse durch Fahr motive und sonstige Umstände der jeweiligen Fahrt auf den Fahrer“, beides genuin psychologische Themen (siehe auch [www.allesfueh-nerschein.at/lexikon/index.php5?title=GDE-Matrix](http://www.allesfueh-nerschein.at/lexikon/index.php5?title=GDE-Matrix) auf der ohnehin empfehlenswerten Seite von Dr. Gregor Bartl).
- In den Niederlanden soll der nächste Kongress „Fit to Drive“ stattfinden. Er ist, in Abweichung vom bekannten jährlichen Rhythmus, erst für 2011 geplant; man habe Überschneidungen mit dem ICADTS-Kongress 2010 vermeiden wollen.

---

## Einige einfache, aber unpopuläre Wahrheiten zum Thema Fahreignungsdiagnostik

---

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

**Das folgende ist die Endfassung meines bis auf die Aktualisierung der Rechtschreibung unveränderten Referats auf dem 36. bdp-Kongress für Verkehrspsychologie, 18.-20. September 1996 in Dresden. Die Veröffentlichung wurde damals abgelehnt. Mir erscheint die Argumentation auch im Hinblick auf die laufenden Diskussionen um die Beurteilungskriterien und den Marker Ethylglucuronid unverändert aktuell.**

„In den letzten Jahren hat eine beeindruckende Ausdifferenzierung im System der Begutachtung und Rehabilitation verkehrsauffälliger Kraftfahrer stattgefunden. Dabei scheint aber die begriffliche Klärung nicht immer mit der Entwicklung von neuen Standards, Leitlinien, Gutachten, QSS, Modellen etc. Schritt gehalten zu haben. Es lohnt, einige Grundsätze noch einmal in Erinnerung zu rufen:

### **1. Alkoholismus ist nicht definierbar über die Menge des getrunkenen Alkohols.**

Diese simple Tatsache ist als Klarstellung für das folgende unverzichtbar. Ein Alkoholiker ist jemand, der die Fähigkeit verloren hat, kontrolliert und risikoarm mit Alkohol umzugehen - es ist eine Sache des individuellen Verhaltenspotentials, nicht des aktuellen Verhaltens. In einem Vergleich: Diabetiker ist nicht jemand, dessen Blutzuckerspiegel zu hoch ist, sondern dessen Körper dauerhaft die Fähigkeit verloren hat, den Blutzuckerspiegel zu regulieren. Auch gesunde Menschen können kurzfristig erhöhte Zuckerwerte haben und auch Diabetiker können auf Dauer durch entsprechende Diät bzw. Insulingabe ihren Zuckerspiegel in akzeptablen Grenzen halten - aber trotzdem bleiben die einen Nicht-Diabetiker und die anderen Diabetiker. Gleichfalls kann ein Nicht-Alkoholiker über Stunden, Tage oder auch Wochen (sicher kaum über Jahre) zu viel trinken und ein Alkoholiker monatelang trocken bleiben - aber trotzdem bleibt der eine Nichtalkoholiker und der andere Alkoholiker.

### **2. Wer abhängig von Alkohol ist, kann geeignet sein zum Führen von Kraftfahrzeugen.**

Aus oben Gesagtem folgt - wenn wir die Diagnose „Alkoholiker“ und „abhängig von Alkohol“ als im Kern identisch betrachten, der zweite Punkt. Ich gehe davon aus, dass in unserem Fachgebiet unumstritten ist: Wer Alkoholiker ist, bleibt dies lebenslang, auch wenn er trocken lebt. Im Regelfall wird ein Kraftfahrer mit einer massiven Alkoholproblematik, der in einer Untersuchung mit der Selbstdefinition „Ich war alkoholabhängig, aber jetzt bin ich es nicht mehr.“ auftritt, ein negatives Gutachten bekommen. Zu den Grundüberzeugungen von Selbsthilfegruppen, deren Besuch in den Gutachten immer wieder gefordert wird, ge-

hört genau diese Wahrheit: Abhängigkeit ist ein lebenslang anhaltender Zustand, nicht eine vorübergehende Schwäche. Um so verblüffender ist, dass diese Erkenntnis in zentralen Publikationen unseres Fachgebietes, nicht nur keinen Eingang gefunden hat, sondern im Gegenteil dort der bemerkenswerte Satz steht „Wer vom Alkoholgenuss abhängig ist ..., kann kein Kraftfahrzeug führen.“ („Gutachten Krankheit und Kraftverkehr“, Auflage 1992, S.23) bzw. „Wer vom Alkohol abhängig ist, gilt als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen“ („Psychologisches Gutachten Kraftfahrereignung“, S. 84). Nehmen wir diese Aussagen ernst (und wir sollten bei solchen quasi rechtsverbindlichen Beurteilungsleitlinien schon auf die Genauigkeit von Formulierungen vertrauen können), dann ist nur eine von zwei Schlussfolgerungen möglich: Entweder alle Gutachten, die einen trockenen Alkoholiker als geeignet einstufen, verstoßen gegen diese Leitlinien oder deren Autoren haben ein Bild von Alkoholabhängigkeit als reversiblen Prozess, als könne man also seine Abhängigkeit durch eine gewisse Zeit des Nicht-Trinkens aufheben.

### 3. Es gibt keine biochemischen Alkoholismus-Marker.

Aus dem Gesagten folgt unmittelbar, dass es - jedenfalls zur Zeit - keine biochemischen „Alkoholismus-Marker“ gibt. Alle verwendeten oder diskutierten Messwerte (Gamma-GT, MCV, Methanol-Spiegel, CDT etc.) geben bestenfalls Aufschluss über den Alkoholkonsum der letzten Tage/Wochen/Monate, nicht aber darüber, ob eine Abhängigkeit, als eine leiblich-seelisch verankerte Unfähigkeit, auf eine bestimmte Art mit Alkohol umzugehen, vorliegt. Jemand, der viel Alkohol trinkt und bei dem alarmierend hohe Werte vorliegen, muss kein Alkoholiker sein. Er hat vermutlich ein Alkoholproblem und kann ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen sein, aber es kann sich um einen situativ bedingten Alkoholexzess handeln, es muss kein Alkoholismus vorliegen. Umgekehrt mag ein trockener Alkoholiker, der seit seiner dritten Entziehungskur mal wieder ein halbes Jahr abstinent lebt, normgerechte „Alkoholismus-Marker“ haben - aber er wird deshalb trotzdem (trockener) Alkoholiker bleiben. Offenbar stecken hinter der Hoffnung, Alkoholikern mit einem biochemischen, objektiven Wert auf die Schliche zu kommen, die Reste einer simplifizierenden Diagnostik: „Wer viel trinkt ist Alkoholiker, und wir müssen nur herausfinden, wie viel jemand trinkt und schon steht die Diagnose.“ Zu welchen falsch-positiven Ergebnissen eine solche Diagnostik führen kann, zeigt ein Blick auf den CDT: Dort gilt ein Wert von 20 U/l bei Männern als „cut off“. Sieht man in die Erläuterungen der Bedeutung hinein, finden sich solche Präzisierungen wie: „Mehr als 60 g Alkohol pro Tag über einen Zeitraum von mindestens 1 Woche bei einer Halbwertszeit von 14 Tagen.“ Dies bedeutet aber als Konsequenz: Männer, die bis zum Untersuchungszeitpunkt täglich 8 Schnäpse trinken und Alkoholiker, die bis vor 3 Wochen exzessiv getrunken haben, können in den Normbereich fallen und damit als unproblematisch diagnostiziert werden. Zur Klarstellung: Diese Marker können exzellent geeignet sein, einen verschwiegene hohen aktuellen Alkoholkonsum aufzudecken, sie ersparen uns aber keine sorgfältige Diagnose des Ausmaßes und der Langzeit-Dynamik des individuellen Alkohol-Missbrauches.

### 4. Der Unterschied von Abstinenz und Trinkpause ist ein psychologischer, kein zeitlicher.

Abstinenz in einem klinisch relevanten Sinne ist die motivational verankerte Bereitschaft, für den Rest des Lebens ausnahmslos auf Alkohol zu verzichten, während eine Trinkpause ein zweckgerichteter zeitweiliger Verzicht auf Alkohol ist. Wenn der Unterschied auf der Zeitachse definierbar ist, dann liegt er in dem Bezug auf die Zukunft, nicht auf die Vergangenheit. Es ist ein fundamentaler Irrtum, zu glauben, mit der mehr oder weniger gesicherten Erkenntnis „Trinkt seit x Wochen/Monaten/-Jahren nichts“ die Schlussfolgerung ziehen zu können: „...lebt also abstinent.“ Das entscheidende Moment ist die innere Bereitschaft, nie mehr zu trinken - und für diese Entscheidung kann die Dauer des Nichttrinkens bestenfalls ein Anhaltspunkt sein, aber es ist nicht das Kriterium selbst. Zugespielt formuliert: Jemand kann seit 2 Jahren eine Trinkpause einlegen und jemand kann seit einer Woche abstinent leben.

### 5. Abstinenz schützt nicht von Rückfällen.

Seitdem sich zu Recht die Erkenntnis durchgesetzt hat, dass alkohol-

auffällige Kraftfahrer häufig eine derartige starke Alkoholproblematik aufweisen, dass die Bereitschaft und Fähigkeit zu einem dauerhaften Verzicht auf Alkohol gefordert werden muß, scheint die Hoffnung zu wachsen, dass dies sicher vor Rückfall schützt. Dies ist natürlich eine Illusion. Auch Menschen, die mit voller Überzeugung und über längere Zeit ohne Alkohol leben, können wieder anfangen, Alkohol zu trinken. Jede Selbsthilfegruppe lebt davon, dass sie ihren Mitgliedern von Zeit zu Zeit vor Augen führen muß, dass niemand aus ihrer Mitte vor Rückfall geschützt ist und das deshalb stete Wachsamkeit gegenüber der eigenen Anfälligkeit lebensnotwendig ist. Und zum anderen gibt es natürlich nasse Alkoholiker, die aus unterschiedlichen Gründen jahrelang nicht im Straßenverkehr auffallen. Wir müssen uns immer wieder klar machen, dass die erfüllte Forderung nach Abstinenz weder eine notwendige, noch eine hinreichende Bedingung für den Schutz vor Rückfällen darstellt - auch wenn sie oft eine sinnvolle Forderung ist. Es hängt vom Einzelfall ab, ob die Forderung nach Abstinenz der beste Weg ist, die Rückfallwahrscheinlichkeit zu reduzieren oder ob damit lediglich eine Trinkpause erreicht wird, bis die Fahrerlaubnis zurück ist - und damit der Rückfall vorprogrammiert ist. Ich habe bei allen von mir betreuten Klienten innerhalb der Verkehrspsychologischen Praxis rückwirkend nach Aktenlage und Erinnerung rekonstruiert, ob das Therapieziel Abstinenz oder Reduzierung des Alkoholkonsums war - und bei unterschiedlichen Gruppengrößen lag die Rückfallquote im Straßenverkehr bei beiden Gruppen bei knapp 4% - beide Wege funktionieren, allerdings nicht sicher und nicht unbedingt bei den gleichen Personen.

### 6. Die Rückfallwahrscheinlichkeit ist eine stetige Funktion der Abstinenzdauer.

Die Wahrscheinlichkeit, dass jemand, der sich gestern zur Abstinenz entschlossen hat, erneut im Straßenverkehr auffällt, ist kleiner als 1 und die Wahrscheinlichkeit, dass jemand nach 10 Jahren Abstinenz auffällt, ist größer als 0 - und dazwischen verläuft die Kurve stetig. Interessant wäre es, über eine Meta-Analyse eine Ahnung davon zu gewinnen, in welchen Bereichen dazwischen die Kurve mit welcher Steigung verläuft. Insgesamt liegt der Gipfel der Rückfälle sicher im ersten Jahr der Abstinenz, die Forderung nach 6 Monaten, 9 Monaten oder 12 Monaten Abstinenz ist aber willkürlich, da sie unausgesprochen davon abhängt, welche Quote von Fehlern wir riskieren wollen: Nach 1 Woche Abstinenz die Fahrerlaubnis wiederzuerteilen, wird sicher zu viele Rückfälle produzieren, erst nach 20 Jahren nachgewiesener Abstinenz wiederzuerteilen, wird die Rückfallquote gegen 0 tendieren lassen - welches der geeignet erscheinende Zeitraum dazwischen ist, wäre argumentativ begründet nur dann festzulegen, wenn wir einerseits eine quantitative Vorstellung von dem Zusammenhang zwischen Abstinenzdauer und Rückfallwahrscheinlichkeit hätten und wir uns zudem verständigen könnten, welche Rückfallquote wir bereit sind, in Kauf zu nehmen, um auffällig gewordenen Kraftfahrern die Wiedererlangung der Fahrerlaubnis zu ermöglichen.

### 7. Ein Abstinenznachweis ist nicht sicher zu führen.

Wir können unter bestimmten Voraussetzungen sicher beweisen, dass jemand vor einiger Zeit Alkohol getrunken hat (Fahne, BAK, Laborwerte), dass er es über längere Zeit nicht getan hat, ist nicht beweisbar. Das Fehlen jeglichen Konsums von Alkohol wäre nur durch eine Dauerüberwachung bzw. engmaschige Laborkontrollen möglich, die in der Praxis nicht durchführbar sind. Im Bereich illegaler Drogen gibt es zumindest gute Aussichten, selbst einen kurzfristigen Konsum auch nach Wochen noch nachweisen zu können - bei Alkohol scheitern wir daran. Ein Klient kann glaubhaft machen, dass er nichts getrunken hat und ich kann ihm als Gutachter in bestimmten Fällen nachweisen, dass er etwas getrunken hat - aber ein Klient kann nicht beweisen, dass er keinen Alkohol zu sich genommen hat. Aus gutem Grund verzichten Selbsthilfegruppen, die noch am ehesten zu einer realitätsgerechten Einschätzung in der Lage wären, darauf, Abstinenz zu bescheinigen.

### 8. Jedes Beurteilungssystem produziert Fehler.

Wir stehen bei jeder Diagnose immer vor der Situation, dass wir keine Entscheidungen mit 100%-iger Sicherheit treffen können. Wir können

uns nur entscheiden, welche Fehler wir mit welcher Wahrscheinlichkeit riskieren wollen. Im Bereich der Fahreignungsdiagnostik können wir die Fehler sogar recht genau benennen und quantitativ eingrenzen. Wir wissen, wie viele positive und negative Gutachten jedes Jahr produziert werden (bei gut 100.000 Alkoholfragestellungen ca. 30% positive und 50% negative, der Rest sind Nachschulungsempfehlungen) und wir wissen in der Größenordnung, wie viele der Kraftfahrer, die zu uns kommen, ohne weitere Selektion oder Maßnahmen auffällig werden würden - z.B. 25% innerhalb von 5 Jahren als realistischer Prognosezeitraum für ein Gutachten, was einer Quote objektive Geeigneter von 75% entspräche. Damit können wir die Zellenbesetzungen bei einer Zufallsentscheidung vorhersagen (Multiplikation der Randwahrscheinlichkeiten) und grundsätzlich vergleichen, ob die tatsächliche Entscheidung davon abweichende Zellenbesetzungen hervorbringt. Im Prinzip ergibt sich ein Matrix, deren Randbesetzungen bekannt sind und deren Zellenbesetzungen berechenbar sind, wenn nur eine einzige Zellenbesetzung bekannt ist.

	Kraftfahrer ist objektiv geeignet	Kraftfahrer ist objektiv ungeeignet	
positives Gutachten	Fahrerlaubnis, keine Auffälligkeit	Fahrerlaubnis, Auffälligkeit	ca. 30.000 positive Gutachten (ohne NS)
negatives Gutachten	keine Fahrerlaubnis, keine Auffälligkeit	keine Fahrerlaubnis, keine Auffälligkeit	ca. 50.000 negative Gutachten (ohne NS)
	x % ohne Trunkenh.-F. nach 5 Jahren, also z.B. 60.000	100-x % mit >= 1 Tr.-F. nach 5 Jahren, also z.B. 20.000	ca. 80.000 Gutachten (1995) ohne NS bei Alkoholfragestellung

Tabelle 1: Prinzipielle Verteilung der Fehler erster und zweiter Art

Grundsätzlich wäre es mithin möglich, so etwas wie die Spezifität und Sensitivität der Fahreignungsdiagnostik zu bestimmen - nur verändert die Diagnose den „Krankheitsverlauf“, d.h. wir haben keine Möglichkeit, für die Gruppe der beurteilten Fahrer zu ermitteln, welche Rückfallwahrscheinlichkeiten sich ohne unsere Diagnostik ergäben hätten – alle, die Zweifel auslösen, müssen zur Begutachtung und deren Ergebnis entscheidet über ihre Bewährungschance.

### 9. Fehlentscheidungen sprechen nicht automatisch gegen die Entscheidungsstrategie.

Es ist also grundsätzlich möglich, quantitativ zu bestimmen, wie viele von welchen Fehlern das System der Fahreignungsuntersuchungen produziert. Selbst wenn sie jährlich zu Tausenden vorkommen (und dies tun sie), muß dies kein Grund sein, die Standards zu verändern. Diese Entscheidungslogik, die Tausende von Fehlentscheidungen produziert, kann sehr sinnvoll sein, wenn sie im Endeffekt mehr positive als negative Auswirkungen hat. Entscheidend ist, wie (an Extremfällen verdeutlicht) der Fehler bewertet wird, einen unerkannt nassen Alkoholiker durch ein falsch-positives Gutachten zur Fahrerlaubnis zu verhelfen, und wie der Fehler bewertet wird, dass ein reuiger, geläuterter Abstinenzler aufgrund des unberechtigten Misstrauens der Gutachter weiterhin ohne Führerschein und damit arbeitslos bleibt. Ich glaube, dass wir gut daran tun, weder unter uns noch in der Öffentlichkeit die Illusion zu erwecken, wir betrieben eine perfekte Diagnostik und Fehler kämen nicht vor, sondern in aller Offenheit zu argumentieren, dass das bestehende System sicher jährlich Tausende von Autofahrern zu Unrecht negativ beurteilt, dass es aber leider auch Tausende von Menschen mit Alkoholproblemen zur Fahrerlaubnis verhilft und dass dies der Preis dafür ist, dass es jährlich Zehntausende von Kraftfahrern berechtigterweise zur Fahrerlaubnis verhilft und Zehntausende von ungeeigneten Kraftfahrern vom Straßenverkehr fernhält.

### 10. Qualitätssicherungs-Systeme beschäftigen sich mit Sicherheit, nicht mit Qualität.

Die in den letzten Jahren auch in unseren Kreisen geführte Diskussion um Qualitätssicherung lässt bei einer an den Formalia der ISO-Normen orientierten Sichtweise außer Betracht, dass Qualitäts-Sicherung-Systeme eben nicht, wie der klug gewählte Name suggeriert, für Qualität sorgen, sondern dass sie nur einen Formalismus beschreiben, mit dem gewährleistet werden soll, dass eine vorausgesetzte und nicht hinterfragte Eigenschaft einer Ware, einer Dienstleistung etc. reproduzierbar wird. Ein Testvorbereiter, der mit gut strukturierten Handbüchern, sauber dokumentierten Verfahrensanweisungen und termintreuen Mitarbeitern nachweist, wie seine Kunden die TÜV-Kollegen hereinlegen, hätte bessere Chancen auf eine Zertifizierung nach DIN ISO 9000 ff. als ein kreativer Therapeut, der zwar nachweisbar keine Rückfälle bei seinen Klienten zu verzeichnen hätte, aber dieses Ziel auf immer neuen Wegen, einzelfallbezogen und nicht standardisierbar erreicht. Mir persönlich erschiene ein Verständigung darüber, welche Ziele eine Untersuchung oder eine Rehabilitationsmaßnahmen haben soll und mit welchen Methoden das Erreichen dieses Ziels überprüft und offengelegt werden soll, wichtiger als der Forderung nach einem Prüf-Formalismus, der blind für die Inhalte nur sehr deutsch prüft, ob denn alles formal seine Richtigkeit habe.“

## Diskussionen um die Fahrerlaubnisverordnung

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Im letzten nlpv wurde bereits die Stellungnahme des BNV dokumentiert und kurz auf eine Stellungnahme von 7 Trägern zur Änderung der Anlagen 14 und 15 hingewiesen. Diese Stellungnahme wird getragen von der Akademie Sicherheit & Verkehr (Braunschweig), der BAD Gesundheitsvorsorge und Sicherheitstechnik (Bonn), der AVUS (Hamburg), dem IAS (Karlsruhe), dem IBBK (Köln), dem Klinikum Bremen-Mitte und dem Universitätsklinikum Heidelberg.

Die mittragenden Organisationen (immerhin mehr als ein Drittel der bundesweit akkreditierten Träger) weisen deutlich darauf hin, dass das Trennungsgebot durch das Verhalten einzelner Träger nötig geworden ist, die „in Beratungsgesprächen Klienten gezielt zu MPU-vorbereitenden Maßnahmen“ gelenkt hätte und distanzieren sich ausdrücklich von solchen Verflechtungen. Sie bekennen sich zu der Zielsetzung, die Neutralität der BfFs und die Objektivität der Begutachtung zu stärken und betonen, dass sie die notwendige Trennung der Bereiche in ihrer organisatorischen und wirtschaftlichen Struktur umsetzen. Allerdings sehen sie es weiterhin als Aufgabe der BfF an, qualifizierte Informationen zu MPU zu vermitteln, sowohl für Klienten, als auch für Behörden und die Öffentlichkeit. Sie sprechen sich ausdrücklich für den Erhalt persönlicher Informationsgespräche als Beitrag zur Transparenz und Akzeptanz der MPU aus – dies diene letztlich auch der Verkehrssicherheit.

Die tragenden Organisationen geben dann an: „Die unbedingt zu fordernde Neutralität und Objektivität der persönlichen Informationsgespräche ist durch die Organisationsstruktur der stellungnehmenden Träger gegeben. Bei diesen Trägern ist eine Trennung der Begutachtung von MPU-vor bzw. -nachbereitenden Maßnahmen schon allein dadurch gewährleistet, dass derartige Angebote im eigenen Hause nicht stattfinden. Die stellungnehmenden Träger gehören jeweils keinem Konzern an, der unter einem Dach neben den BfF auch Gesellschaften betreibt, die MPU-vor – bzw. nachbereitende Schulungen und Seminare und somit verhaltensändernde Maßnahmen anbieten.“ Daraus folgern sie, dass kein Gebot gegen das Trennungsgebot vorliegt, da die Informationsgespräche keine verhaltens- und einstellungsändernde Maßnahmen seien, sondern eine einmalige Beratung von 45-60 Minuten mit dem Schwerpunkt Informationsvermittlung. Interessant ist die unterschwellig anklingende Argumentationslinie, nur Mitarbeiter von BfF-Trägern könnten „aufgrund der komplexen Sachverhalte in Fahrerlaubnisrecht und Beurteilungsgrundlagen“ eine solche Beratung leisten und würden damit

auch die Behörden von solchen Anfragen entlasten. Sie weisen zu Recht darauf hin, dass es zu einer ungerechten Wettbewerbsverzerrung kommt, da die Unterzeichneten über keine eigenen oder verbundenen Schulungsunternehmen verfügen, auf die sie für solche Beratungsdienstleistungen verweisen könnten. Gerade die Träger, die durch eine fragwürdige Praxis erst Anlass für die gesetzliche Klarstellung gegeben hätten, könnten aber durch einfache Verlagerung die bisherigen Steuerungsmechanismen aufrechterhalten. Offenbar sind an die Träger Vorschläge herangetragen worden, in dieser Situation „Beratungstöchter“ zu gründen, was aus ihrer Sicht aber gegen die Zielsetzung der FeV verstößt.

Eine vergleichbare Diskussion wird zur Zeit unter niedergelassenen Verkehrspsychologen geführt. Die eine Gruppe argumentiert, dass nur das ausnahmslose Verbot jeglicher Information über sinnvolle Maßnahmen nach einer negativen MPU gewährleistet, dass bestimmte Träger das Trennungsgebot nicht unterlaufen können. Wer der AVUS (als Träger ohne eigene Beratungstochter) gestattet, Informationsgespräche anzubieten, kann nicht verhindern, dass andere Träger mit verflochtenen Beratungsinstitutionen die alten Verwertungskreisläufe reproduzieren. Der Preis der klaren Trennung ist, dass auch die „Guten“ keine Nebengeschäfte machen können.

Die andere Gruppe weist darauf hin, dass konzernartig organisierte Träger einfach die Beratung unterhalb des Justizialen auf die Tochtergesellschaften verlagern können. Ein schönes Beispiel ist unter [http://www.tuev-sued.de/fuehrerschein\\_pruefung/mpu/mpu\\_-\\_die\\_untersuchung/vorab\\_informieren](http://www.tuev-sued.de/fuehrerschein_pruefung/mpu/mpu_-_die_untersuchung/vorab_informieren) zu beobachten: Achten Sie mal auf das Logo links oben, wenn Sie links auf „MPU – Die Vorbereitung“ klicken – nur daran ist zu merken, dass Sie nicht mehr auf den Seiten des MPI sind, sondern auf den Seiten der sauber getrennten Tochter Pluspunkt. Es ist in der Tat zu befürchten, dass solche großen Anbieter Wege finden werden, Pakete aus Vorbereitung und MPU zu schnüren, die von der FeV nicht erfasst sind. Auf der Strecke bleiben dann kleine Anbieter von Maßnahmen oder Einzelkämpfer, die keine Zugangswege organisieren können. Hier wäre in der Tat eine Beratung durch die MPU-Fachleute, welche Maßnahmen geeignet sind, welche Qualifikation Anbieter haben sollten, was das Ziel sein sollte eine gute Orientierung für Kraftfahrer vor einer MPU – wenn dann keine konkreten Firmenempfehlungen gegeben werden, sondern nur Qualifikationsmerkmale genannt würden.

Entsprechenden Überlegungen, wie eine solches institutionsneutrales Informationsgespräch durch einen Gutachter durchgeführt werden könnte, existieren – Probleme ergeben sich daraus, dass keine wirklich objektivierbaren Kriterien existieren (kann eine fundierte Verhaltensänderung nur durch Diplompsychologen erfolgen, nur durch selbst Betroffene, nur durch ehemalige Gutachter, nur durch Approbierte, nur durch amtlich anerkannte Verkehrspsychologische Berater, ...?) und dass letzten Endes nicht kontrolliert werden kann, welche Empfehlungen in einer solchen Beratungssituation tatsächlich vermittelt werden.

Die nächsten Monate werden darüber Auskunft geben, welche Zugangswege von Betroffenen in verschiedene Maßnahme sich verändern, welche wegfallen und welche neuen entstehen werden. Vermutlich wird erst die Zeit zeigen, ob von den Veränderungen der FeV die BfF-Träger und die Anbieter von Beratung/Therapie profitieren, die schon immer auf eine saubere Trennung geachtet haben oder diejenigen, deren Verhalten erst Anlass zu dem gesetzlichen Trennungsgebot gab. Ich persönlich wage zur Zeit noch keine Vorhersage. Zumindest erscheint es mir aber, als ob die TÜVs auf diese Situation strategisch besser vorbereitet reagieren, sowohl die Aktion der 7 konzernunabhängigen Träger als auch die Diskussionen innerhalb des BNV erfolgen im Grunde zu spät – es sind in den letzten Monaten bereits Fakten und Strukturen geschaffen worden, auf die wir nur reagieren. Leider fehlt eine gemeinsame getragene, konkret ausformulierte und mit Institutionen unterlegte gemeinsame Gesamtstrategie der kleineren Anbieter sowohl aus dem Bereich der MPU, als auch der Beratung/Therapie.

# Vom Adel automobiler Intelligenz zur Theorie kommunikativen Handelns

Jürgen Habermas zum 80. Geburtstag

Dipl.-Psych. Dr. Bernd Rothenberger, Esslingen

„Kalt ist`s heute!“  
Sag ich, und zurück kommt  
„Kalt ist`s heute!“  
...diese Wärme, dass da  
Einer ist, der Antwort gibt!

Tanka von TAWARA MACHI aus dem Jahre 1987.

In: „Gäbe es keine Kirschenblüten...“ Tanka aus 1300 Jahren, Reclam 2009, Nr. 99, S. 209

**„Autofahren ist so etwas wie eine Geisteswissenschaft. Man muss fortwährend fremde Texte übersetzen, fremde Welten, Stile; Manieren und Marotten antizipieren. Denn eben das heißt es ja: mit den Fehlern der anderen kalkulieren. Darin kulminiert der Adel automobiler Intelligenz. Es ist eine konservative Intelligenz. Freilich begegnen wir auch einem Fahrstil, darin sich gleichsam der Liberale mit seinem normativen Denken manifestiert. Der hält sich streng an die Verkehrsregeln, auch dann noch, wenn er dabei Schaden nimmt an Leib und Seele. Der Umgang mit Menschen und menschlich gesteuerten Apparaten fällt eben nicht in den Bereich des Berechenbaren. Diesen Märtyrern der geschriebenen Paragraphen fehlt die spezifische Intelligenz des Misanthropen, der immer das Dümme von lieben Mitmenschen erwartet und dessen Fehlritte weiß, mehr noch: versteht, und das mindestens drei Sekunden, bevor sie wirklich passieren. Dem konservativen Temperament fällt es leichter, sein Verhalten auf die Unvollkommenheit abzustellen und mit den individuellen Schlingpflanzen des Verkehrs einen mehr liebenswürdigen oder mehr resignierenden Pakt zu schließen. Autofahren – das ist eine Art Ökologie, ein Hineinschlüpfen in fremde Umwelten. – Die Abstraktion des liberalen Fahrstils wird gleichwohl noch übertroffen vom „revolutionären“: das sind die pubertären Temperamente, die es „darauf ankommen lassen“ und die Gewandtheit von Windigkeit selten unterscheiden. Zugegeben, es mögen Ästheten darunter sein, denn das provozierte Risiko hat seinen spezifischen Reiz. Wir alle, nehme ich an, fanden es einmal schön, bis wir merkten, dass solche Schönheit autistisch ist und mehr kitzelt als befriedigt.“**

Der Mensch am Lenkrad Bilder und Zeiten vom 27.11. 1954 - FAZ

Lieber Leser, liebe Leserin, sie haben gerade einen Text des 25-jährigen Jürgen Habermas über das Autofahren gelesen. Achtung: Dieser Text könnte sie und ihr professionelles Verhalten innerhalb der Verkehrspsychologie verändern! Es hat schon etwas, die Pragmatik des Autofahrens und die Teilnahme des Menschen am Straßenverkehr nicht nur als Erfahrungswissenschaft, sondern auch als Geisteswissenschaft zu begreifen, mit dem Ergebnis, dass die mentalen Prozesse geistiger Mobilität unmittelbar mit den äußeren Bewegungen technisch organisierter Mobilität verbunden werden.

Dass wir von Habermas lernen können, wenn wir in der Verkehrspsychologie den modernen Dialog zwischen Erfahrungs- und Geisteswissenschaften beginnen und die Praxis des Autofahrens als das wahrnehmen, was sie ist, will ich ihnen am Beispiel meiner eigenen Ich- und Denkentwicklung klar machen. Ich will ihnen erzählen, wie ich nun schon zum dritten Mal in meinem geistigen Leben den Donnerhall seiner Gedanken in meinem Kopf bis in meinen Bauch verspürt habe. Heute, zu seinem 80. Geburtstag nehme ich im Rückblick erstaunt wahr, dass es oftmals seine Art des Argumentierens und Schreibens war, die mich seit meiner Studentenzeit angeregt hat. Ich erkenne, dass seine

zeitgenössischen Wahrnehmungen und sein integratives Denken den Gang meiner Denkbewegung und meine Lebensführung auch dort noch gefördert haben, wo ich im Widerspruch zu seinem Denken stand. In dem, was folgt, will ich kurz und holzschnittartig die Meilensteine aufzeigen, wie seine Debattenbeiträge ihre Wirkung auf mich, mein berufliches Verhalten und mein Selbstverständnis entfaltet haben.

Zum 18. Juni 2009, an dem Jürgen Habermas achtzig Jahre alt geworden ist, hat die Wochenzeitung DIE ZEIT auf ihrer 25. Titelseite ihn zur „Weltmacht Habermas“ und zum Intellektuellen und Welterklärer Nr. 1 ernannt. „Wenn einer uns heute die Wirklichkeit erklären kann, dann ist es Jürgen Habermas. An seinem 80. Geburtstag ist Deutschlands einflussreichster Intellektueller auf allen Kontinenten gefragt“. In der Tat, er hat nicht nur die wichtigsten Diskurse in der bundesrepublikanischen, ja der okzidentalen Mentalitätsgeschichte begonnen, sondern auch viele Studenten und Zeitgenossen zum gesellschaftlichen und wissenschaftlichen Theoretisieren, sowie zum Nachdenken über sich selbst, Gott und die Welt angeregt.

- Als Student war ich bei der Lektüre des Positivismusstreit und von „Erkenntnis und Interesse“ ein unfreiwillig engagierter Leser, der sich gezwungen fühlte, sich auf die eine oder andere Seite zu schlagen, und weniger ein distanzierter Betrachter, der sich auf die Einheit der Vernunft oder aber die Pluralität der Vernünfte hätte besinnen können. Es ging damals, wie bekannt, um die Logik und Methodologie der Sozialwissenschaften und, für die Disziplin der Psychologie und der Psychoanalyse, um eine wissenschaftstheoretische Fundierung der Psychologie und Psychotherapie. Umso mehr war ich nach dem Ende der Studentenbewegung, damals war ich Diplomand, der sich mehr mit Philosophie als mit Psychologie auseinandersetzte, überrascht, mit welcher hoher kommunikativer Kompetenz und mit wie viel Achtung vor der Person er in der Kontroverse mit Luhmann über die Differenz von Handlungs- und Systemrationalität argumentierte. Habermas war für mich damals ein Vorbild für die gelingende Einheit eines Theoretikers und zugleich Praktikers der zwanglosen Kommunikation.

- Einen wahren Donnerschlag gab es erstmalig in meinem Kopf während meiner Doktorandenzeit, als ich im Jahre 1973 („Legitimationsprobleme im Spätkapitalismus“) und - noch viel klarer und psychologischer - im Jahre 1976 seine Rekonstruktion der Verknüpfung von Moral- und Ich-Entwicklung nachgelesen habe. Ich hatte begonnen über Larry Kohlbergs Moralpsychologie zu promovieren und dazu auch John Rawls Theorie der Gerechtigkeit und die Habermassche Diskurstheorie der Ethik verschlungen. In dieser Zeit war ich mit anderen deutschen Entwicklungspsychologen auf Einladung von Jürgen Habermas zusammen mit Larry Kohlberg, Ann Higgins und Seyla Benhabib in dem von ihm geleiteten Max-Planck-Institut in Starnberg, um dort die perspektivische Verschränkung von philosophischen und einzelwissenschaftlichen Untersuchungen, von empirischer Forschung und normativer Theorie am Beispiel der genetischen Epistemologie von Piaget und der Moralpsychologie von Kohlberg zu diskutieren. (Larry nannte damals anerkennend und liebevoll Habermas „the Professor“. So sprach er, als er beim Mittagessen Ann vorschlug sich neben Habermas, the Professor, zu setzen.)

- Einen zweiten, nicht weniger heftigen Donnerschlag gab es, als ich bei der Lektüre seiner Rede zum Friedenspreis des Deutschen Buchhandels („Glauben und Wissen“) mich freudig staunend und zugleich erleichtert fragen musste: Ist Habermas jetzt fromm geworden? Das wohl nicht, sagte ich mir, aber in seiner Rede konnte ich die lichtklaren Argumente aufnehmen, mit denen ich von der 19. Jahrhundert-Kritik an der Religion zur 20. Jahrhundert-Kritik am Naturalismus der Human- und Geisteswissenschaften übergehen konnte. Infolge dessen erlaubte ich mir auch als psychologischer Praktiker die alteuropäischen Fragen der Metaphysik wieder aufzunehmen und zu versuchen, sowohl mit als auch gegen Habermas, sie abschließend auch für meine berufliche Arbeit zu beantworten. Als nämlich in den 1990er Jahren die Bedeutung der Religion und der Glaubensüberzeugungen für unsere körperliche und psychische Gesundheit und unsere bewusste Lebensführung wiederentdeckt wurde, wurde auch in der Psychologie die Frage nach der

Beziehung des Menschen zu Gott wieder aufgenommen. Dass sich damals ein mentaler Kreis von Ideen und Erfahrungen aus Metaphysik, Religion, Neurobiologie und psychologischer Wissenschaft geschlossen hatte, hat mich persönlich in meiner vertikalen Entwicklung im Erwachsenenalter weitergebracht. Habermas lesen heißt von ihm zu lernen, dass das epistemische Subjekt des Wissenschaftlers wie auch der demokratische Staat und seine Bürger immer schon auf geistige und seelische Ressourcen angewiesen sind, die weder der Mensch im Singular (das Individuum) noch der Mensch im Plural (die Gesellschaft) aus eigener Kraft oder aber sozial konstruieren können.

- Nun hat es zum dritten mal einen kleinen, aber hell-feurigen Blitz freudiger Entdeckung gegeben, als ich zu seinem 80. Geburtstag den oben stehenden Text gelesen habe, dessen verkehrspsychologische Bedeutung mir sofort in die Augen und in mein Herz sprang. In dieser frühen Arbeit aus den 1950er Jahren ist für mich schon der spezifische Habermas-Standpunkt beobachtbar. Er macht uns Verkehrspsychologen klar, dass die Praxis des Autofahrens keine rein psychologisch beschreibbare und damit naturalisierbare, sondern eine geisteswissenschaftliche und normative Tätigkeit ist. Wir alle müssen, wenn wir allein in unsern Autos sitzen, fremde Welten verstehen und die Person der Anderen im Straßenverkehr auch und gerade in ihrer Andersartigkeit wahrnehmen und sie als solche auch akzeptieren lernen. Später formuliert er diesen Prozess als „die allgemeine solidarische Verantwortung des Einen für den Andern“ (in: „Die Einbeziehung des Anderen“ 1996). Weiterhin nimmt er in der gelingenden Verkehrsteilnahme einen Adel automobiler Intelligenz wahr, eine Fähigkeit des normativen Wahrnehmens und des moralischen Urteilens, die er später in eine kommunikative Kompetenz verwandelt, in der das Ich sich nicht länger der Wahrnehmungsfähigkeit seines Subjektivität berauben muss, was ihm einen kommunikativen Zugang auch zu der inneren Natur ermöglicht.

Bei dem Wort der „automobilen Intelligenz“ dürfen wir Verkehrspsychologen besonders aufhorchen. Wird uns in unserer verkehrspsychologischen Arbeit nicht täglich neu klar, dass es sich bei dem, was die Juristen unter Eignung zum Führen eines Kfz verstehen, immer um mehr handelt als nur um ein individuelles Fahrverhalten? Geht es nicht vielmehr um die Entwicklung einer universalen Fahrerintelligenz, mit der das Objekt „Automobil“ vergeistigt werden kann ohne dass das Subjekt „Fahrer“ materialisiert werden muss? Mit dem Begriff der automobilen Intelligenz kann Habermas den der Pragmatik des Autofahrens zugrunde liegenden Konflikt von Geist und Materie, von Geisteswissenschaft und Naturwissenschaft auflösen. Damit aber der Mensch nicht zum Misanthropen werden muss, wenn er hinter dem Steuer seines Fahrzeugs sitzt, kann er eine Fahrerintelligenz entwickeln, mit der er das tödliche Risiko realistisch einschätzen sowie den chronischen Stress der Verkehrsteilnahme unverzerrt wahrzunehmen kann. Dass dies eine Entwicklungsaufgabe im Erwachsenenalter ist und einen Selbstlerner voraussetzt, der den Vorrang der Entwicklung vor dem Lernens und der Verhaltensänderung wahrnehmen kann und zu nutzen versteht, hatte Habermas auch schon gesehen. Sobald wir Menschen nämlich ein Leben nach der Pubertät zulassen und auch noch am Steuer unseres Fahrzeugs eine bewusste Lebensführung nicht ausschließen, können wir erkennen, dass wir alle einmal den Geschwindigkeitsrausch und das aggressive Fahren als ein Motiv wahrnahmen, das mehr kitzelt als Freude bereitet. Freilich kann uns erwachsenen Autofahrern nur das automobiler Motiv, genauer die Performanz automobiler Intelligenz in der Gestalt unserer Solidarität zu den anderen Fahrern ernsthaft befriedigen, insofern wir allein auf diese Weise eine Kultur der Partnerschaft oder eine Solidargemeinschaft automobiler intelligenter Autofahrer werden bilden können.

---

## 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.

► **Die Mitgliederversammlung der Sektion Verkehrspsychologie fand am 26. Juni 09 in Fulda statt:** Als Fortbildungsprogramm referierte der Präsidenten des Bayerischen Verwaltungsgerichts in München, Herrn Harald Geiger über „Die Fahrerlaubnis im Europäischen Recht“ und Dr. Harald Meyer stellte das neue QM-System für die Anerkennung von verkehrspsychologischen Beraterinnen und Beratern nach § 71 FeV vor. Die eigentliche Mitgliederversammlung bestand aus Aussprache, Nachwahlen zur Delegiertenversammlung des BDP und einem Vorstandsbericht.

► **Programm der Sommeruniversität Leipzig steht in den Grundzügen:** Vom 24. - 26. September findet in Leipzig die Sommeruniversität Verkehrspsychologie statt. Der erste Programmwurf ([http://www.uni-leipzig.de/~gespsych/material/Programmwurf\\_10\\_BNVAllianz\\_180509.pdf](http://www.uni-leipzig.de/~gespsych/material/Programmwurf_10_BNVAllianz_180509.pdf)) verspricht ein breites Spektrum von Veranstaltungen und Themen. Damit besteht die Chance, die in den letzten Jahrzehnten gewachsene Distanz zwischen Theoretikern und Praktikern aus unserem Arbeitsbereich zu verringern – die bisherigen Planungen verheißen eine fruchtbare Diskussion.

► **MTO-Fahreignung GmbH stellt Durchführung der MPU ein:** Offensichtlich als Reaktion auf das Trennungsgesetz stellt einer der kleineren BfF-Träger die Durchführung der MPU ein und konzentriert sich statt dessen auf Beratungen, Schulungen, Kontrollprogramme etc. Irritierend ist die Formulierung, dass sie weiterhin „Privatgutachten als MPU“ anbieten.

► **Informations-Schreiben der DGVP und der DGVM:** Nachdem es – wie im letzten nlvp berichtet – Diskussionen um das Inkrafttreten der zweiten Auflage der Beurteilungskriterien gegeben hat, haben die beiden Fachgesellschaften DGVP und DGVM in einem Schreiben an die Länderbehörden und die Ärztekammern klargestellt, dass die neuen Kriterien seit dem 01.07.09 verbindlich gelten. Daneben wurden die wesentlichen Veränderungen gegenüber der ersten Auflage noch einmal zusammengefasst und einige Klarstellungen zu Abstinenzbelegen und Abstinenzzeiträumen getroffen. Eine ausführliche Darstellung der Veränderungen und der möglichen Konsequenzen ist für den nächsten nlvp geplant

► **TÜV Hessen bietet 30 Euro für eine Beratung:** Wie im letzten nlvp mitgeteilt, bietet der TÜV Hessen über seine Tochter TÜV Hessen Consulting GmbH MPU-Vorbereitung an. Das Angebot ist inzwischen auch konkretisiert worden mit Verkehrspsychologischen Einzelgesprächen: „Damit Sie die beste Qualität bekommen, arbeiten nur erfahrene besonders qualifizierte Verkehrspsychologen mit Ihnen!“ Nach meinen Informationen soll solch hochqualifizierten Fachleuten für eine Beratung 30,- € geboten worden sein.

► **TÜV Rheinland mit starkem Wachstum:** Wie die FAZ in ihrer Ausgabe vom 04.06.09 berichtet, wuchs der Umsatz in den ersten 4 Monaten von 2009 um 12 Prozent auf gut 1,1 Milliarden Euro, davon 40% im Ausland. Die Umsatzrendite lag bei 6,5%, das Ergebnis vor Steuern bei 71,6 Mio Euro. Die Zahl der Mitarbeiter liegt bei 13.000 mit trotz Wirtschaftskrise steigender Tendenz. Jedes Jahr werden inzwischen 4 Millionen Hauptuntersuchungen durchgeführt. Details unter: <http://www.faz.net/s/RubCE5E4A7C4D514EF49385D627A87356A9/Doc-EF7027F9E5CFF4F44B1D2AF076C3562F6~ATpl~Ecommon~Scontent.html> - Die Zahlen machen noch einmal deutlich, wie klein im Gesamtkonzern die Bedeutung des MPU-Bereiches ist.

► **Europäisches Zertifikat in Psychologie (EuroPsy) zur Zeit noch ohne Verwaltungsgebühr zu erwerben:** Der Europäische Dachverband EFPA hat Richtlinien für ein Europäisches Zertifikat beschlossen. Die Umsetzung wird zur Zeit u.a. in Europa erprobt. Dies bedeutet, dass Diplompsychologen unter relativ einfachen Bedingungen ein solches Zertifikat erwerben können, sie müssen nur ein Diplom in Psychologie haben, eine einjährige Berufspraxis, Supervision (z.B. durch den Fachpsychologen Verkehr) und eine Verpflichtungserklärung beibringen. Die

Erstzertifizierung ist zur Zeit noch kostenlos. Nähere Einzelheiten unter [www.europsy.de](http://www.europsy.de)

## 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 3/2009 beginnt mit einer sehr technischen Darstellung einer neuen Methode zur Blutalkoholbestimmung. Es folgt eine relativ heftige Fortsetzung der Diskussion um die Länderstudie zur Vergleichbarkeit von Blut- und Atemalkoholkonzentration. Der Hintergrund dieser engagiert geführten Diskussion kann durch den Abdruck der vier Referate des Arbeitskreises „Atem- und Blutalkoholmessung auf dem Prüfstand“ des letzten Verkehrsgerichtstages detailliert nachvollzogen werden. Sehr wichtig für unser Arbeitsgebiet dann ein kluger und differenzierter Übersichtsartikel von Simone Klipp von der BAST zu Perspektiven der atemalkoholkonzentrationsgesteuerten Wegfahrsperren mit einer Reihe von hochinteressanten Detailinformationen. Im internationalen Bereich gibt es Info zur Vereinheitlichung von Promillegrenzen in Europa, und die Gründe für den Führerausweisentzug in der Schweiz. Sehr informativ auch der deutsche Drogenkurzbericht 2008 mit verblüffenden Diskrepanzen bei den einzelnen Drogenarten zwischen Veränderungen der Beschlagnahme-Fälle und Beschlagnahme-Mengen. Bei den Urteilen hervorzuheben ist das EuGH-Urteil im Falle Schwarz (österreichischer und deutscher Führerschein), in dem neben der Bekräftigung der grundsätzlichen Anerkennungspflicht von EU-Führerscheinen noch einmal die Ausnahme davon erläutert werden. Und geradezu atemberaubend erscheint das Ergebnis des Urteils des Bundesgerichtshofes (1 StR 470/08), nach dem jemand nicht wegen Bestechung verurteilt werden kann, der der Geschäftsführerin eines Trägers von Begutachtungsstellen für Fahreignung Vorteile für pflichtwidrige Diensthandlungen versprochen hat – da eine Begutachtungsstelle keine Amtsträgereigenschaft besitzt. Und dies trotz der offensichtlich bewiesenen Tatsache, dass die Geschäftsführerin ungeeigneten Personen zu einem positivem Gutachten verhalf... Weitere Urteile beschäftigen sich schwerpunktmäßig mit dem Richtervorbehalt bei einer Blutentnahme und mit der Frage der Anerkennung von EU-Führerscheinen. Wichtig auch das Urteil des OLG Koblenz, dass zu dem Ergebnis kommt, dass bei mehreren Drogen im Blut unterhalb der jeweiligen Grenzwerte keine Aufsummation mit dem Ziel der Feststellung einer Beinträchtigung erfolgen darf.

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

**ZVS - Zeitschrift für Verkehrssicherheit:** keine neue Ausgabe seit dem letzten nlvp.

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

**NZV - Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht:** Die Ausgabe 04/2009 eröffnet mit einem sorgfältigen Grundsatzartikel zu „Psychische Gesundheitsschäden und Regresse“ aus juristischer Sicht. Lesenswert die Erfahrungen mit dem beck-blog Verkehrsrecht und ein BGH-Urteil zum Mitverschuldens des Radfahrers bei Kollision mit Fußgänger auf Fahrradweg. Eher von rechtstheoretischem Interesse ein ausführliches Urteil zur Haftung, wenn ein Vierjähriger ein unbeaufsichtigtes Follow-Me-Fahrzeug auf dem Flugfeld gegen einen Learjet fahren lässt. Dagegen für den Alltag relevant ein Urteil des OLG Celle, nach dem Ausbremsen bei Ausweichmöglichkeit für das folgende Fahrzeug keine Nötigung darstellt.

In der Ausgabe 05/2009 beginnt mit einem engagierten Artikel zu den naturwissenschaftlichen Grundlagen der Atemalkohol-Messung. Es folgt ein gut verständlicher Artikel zur drogenbedingten Fahruntüchtigkeit mit 10 Fragen und Antworten. Bei den Urteilen sind mir aufgefallen: Mitverschulden bei Mitfahrt mit betrunkenem Fahrzeugführer, Volle Haftung

des einen anfahrenden Bus überholenden Radfahrers, einige zu Anforderungen an Geschwindigkeitsmessungen und zum Entschädigungsanspruch nach unberechtigter Entziehung eines EU-Führerscheins. Eher randständig ein Urteil zu den Anforderungen für ein Fahrverbot für den Präsidenten eines Arbeitgeberverbandes, zu der Einordnung von Ausweispapieren eines „Deutschen Reiches“ mit Reichsadler und der mangelnden Strafbarkeit der Bezeichnung von Polizisten als „Oberförster“ (wunderbar süffisant geschrieben, lesenswert!).

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

**Verkehrszeichen:** Die Ausgabe 01/09 ist eine Jubiläumsausgabe: 25 Jahre sind eine bewundernswerte Leistung von Klaus-Peter Kalwitzki als Herausgeber – ich gratuliere mit Bewunderung!. Wie immer eine breites Spektrum von Themen, zwei Beiträge beschäftigen sich mit der bewussten Autofreiheit, einmal in der Schweiz mit interessantem Zahlenmaterial und einmal mit Rückblick und Ausblick dieser Bewegung ausgehend von der Kölner Konferenz im letzten Jahr. Es folgt ein Fallbeispiel zu kommunalen Entscheidung in Bezug auf Tempo-30-Zonen, dazu Berichte über Netzwerke für Verkehrssicherheit in Nordrhein-Westfalen, den erfolgreichen Kampf gegen Kinderunfälle in Hamm und ein ausführlicher Bericht vom Verkehrsgerichtstag. Daneben ein Plädoyer für Mobilitätsmanagement. Bei den Nachrichten sind mir aufgefallen: Hamburg ist von der EU als „grünste Stadt“ Europas ausgezeichnet worden, die Straßenverkehrsunfälle in der Schweiz sind zurückgegangen, Senioren sind eher Unfallopfer als Unfallverursacher, CarSharing hat in 2008 20% mehr Kunden gehabt, Warnung vor der Einführung von Monstertrucks mit bis zu 60 Tonnen Gewicht und die Einführung des „StadtRAD“ in Hamburg. Lohnenswert auch die ausführliche Datenübersicht zur Verkehrsstatistik.

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

---

## Netzhinweise

---

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

- Der in Fachkreisen nicht unbekannt Peter Schmidt verfügt über eine nochmals gestiegene Palette von Angeboten: <http://www.gute-fragen.net/4.html> und <http://www.probe-mpu.de/5.html> – mit einer bemerkenswerten Vita ...
- Inzwischen gibt es MPU-Vorbereitung auf Kredit: [http://www.mpu-test.org/MPU\\_Kredit.html](http://www.mpu-test.org/MPU_Kredit.html) – hübsch auch die damit verknüpften Angebote unter: <http://www.mpu-garantie.info/mpu-garantie.html>
- Als Kontrast der Hinweis auf den 2. Deutschen Suchkongress vom 16.19. September 2009 in Köln: <http://www.suchtkongress09.de/> mit einer exzellent bedienbarem Kongressprogramm. Auch die Website der Deutschen Gesellschaft für Suchtpsychologie bietet eine Fülle von interessanten Materialien im Download-Bereich: [http://www.-suchtpsychologie.de/ Downloads.php](http://www.-suchtpsychologie.de/Downloads.php)

---

## 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.

- Es gibt ein interessantes Urteil zur MWSt-Problematik, Näheres in der nächsten nlvp.

- Ein Hamburger Anbieter von MPU-Vorbereitung, der mit den Logos unter anderem von Polizei und Stadt Hamburg, TÜV, DEKRA, AVUS und BAD warb, hat dieses wohl inzwischen eingestellt.
- Eine Kollegin, die zum Urgestein der freiberuflichen Verkehrspsychologie gehört, stellt ihre Tätigkeit in diesem Arbeitsgebiet zum Sommer ein.
- Man munkelt, dass demnächst unter der Adresse Humboldtstr. 21 in Braunschweig (auch) der TÜV Hessen residiert.
- IVT-Hö soll für Thomas Rieger die Ausbildung von Mitarbeitern übernommen haben.
- 

---

## Ausgabe 04/2009

---

Die vierte Ausgabe des „Newsletters Verkehrspsychologie“ (nlvp) in 2009 wird voraussichtlich am 06. September 2009 erscheinen (wie immer ohne Gewähr ...), geplant sind folgende Themen:

- **Sonderartikel "Entwicklungsvorschläge Beurteilungskriterien"**
- **Stabilität von Verhaltensänderungen und Fristvorgaben**
- **Rezension "Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie"**