

nl newsletter vp verkehrspsychologie

Nr. 5/2009

Themen: Editorial + Bericht von der Leipziger Sommeruniversität + MPU-Zahlen 2008 mit interessanter Entwicklung + Kurznachrichten (u.a. Änderung der Begutachtungs-Leitlinien + Rückschlag für Österreichische Verkehrspsychologen + Standards für Fahrreignungsberatung + „Idiotentes“ beim Verkehrsgerichtstag auf dem Prüfstand) + Zeitschriftenübersicht + Netzhinweise + Szenegeflüster+ Leserbrief

Dies ist die 5. 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,

seit dem letzten nlvp haben eine Reihe von interessanten Entwicklungen stattgefunden, die sich auch in diesem newsletter widerspiegeln: Hervorzuheben ist die Sommeruniversität in Leipzig, durch die nach vielen Jahren wieder eine explizit verkehrspsychologische Veranstaltung in Zusammenarbeit mit einer Universität stattfindet – der Bericht von diesem Kongress bildet den Schwerpunkt dieses nlvp.

Weiterhin gab und gibt es eine Reihe von Diskussionen um die Veränderung der Beurteilungskriterien – auch in auf dem Symposium in Weimar wurde nach meinen Informationen deutlich, dass inzwischen in der Fachöffentlichkeit ein weit verbreitetes Unbehagen darüber herrscht, wie diese in Kraft gesetzt wurden und dass eine Reihe von Vorgaben sehr unterschiedlich interpretiert werden. Kontrovers wird in der Zeitschrift für Verkehrssicherheit der Referenzwert für die Rückfallwahrscheinlichkeit bei Kursen für Punktetäter diskutiert (siehe Zeitschriftenübersicht). Die neuen MPU-Zahlen der BAST sind veröffentlicht, zwar gibt es keine Überraschungen, aber einige berichtenswerte Entwicklungen im Detail – interessanter für die Beurteilung der Langzeitentwicklungen in unserem Arbeitsbereich ist die veränderte Aktualisierungsmethode der Begutachtungs-Leitlinien – auch dazu ein Hinweis in diesem nlvp. Die Diskussion um den neuen Laborwert Ethylglucuronid laufen weiter – zwei kleinere Meldungen auch dazu. Einstweilen keine Niederschlag finden die im Hintergrund laufenden Diskussionen um das Mehrwertsteuerurteil – die komplizierten Klärungsprozesse sind ein Grund dafür, dass dieser nlvp deutlich später erscheint als erwartet.

Und schließlich gibt es Erfreuliches vom nlvp selbst zu berichten: Es gibt inzwischen 170 Abonnenten (wenn man davon ausgeht, dass die immerhin 6 Firmenabos voll ausgeschöpft werden), der nlvp wird nicht nur von niedergelassenen Verkehrspsychologen, sondern auch in Begutachtungsstellen, Ministerien, Nachschulungsorganisationen, in der BAST, von Fahrlehrern und Rechtsanwälten gelesen und auch im Ausland. Die steigende Abozahl und ein sehr motivierender Leserbrief geben mir Hoffnung, dass sich die Anstrengung, ihn herauszugeben, auch im nächsten Jahr wieder lohnen wird.

Ich wünsche Ihnen wieder viel Gewinn beim Lesen und schließe mit der traditionellen Bitte um Rückmeldungen und Beiträge – und ich wünsche Ihnen eine gute Vorweihnachtszeit.

Bitte denken Sie auch an die Verlängerung Ihres Abos!

Hamburg, den 25.11.2009

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 Einzelabonnement 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

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

Bericht von der Leipziger Sommeruniversität

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Vom 24. - 26. September fand nach langer Zeit wieder ein explizit verkehrspsychologischer Kongress statt, der alle wesentlichen Arbeitsgebiete von Verkehrspsychologen in Deutschland abdeckte. Nicht nur für die Initiative, sondern auch für die Durchführung gebührt den Initiatoren Prof. Dr. Konrad Reschke von der Universität Leipzig, Prof. Dr. Wolfgang Schubert und Dr. Joachim Kranich von der DEKRA Leipzig großer Dank und Anerkennung. Der folgende Bericht kann nur einen Ausschnitt aus der Fülle von Vorträgen und Themen widerspiegeln, insbesondere fehlt fast vollständig der wichtige Bereich der Fahrzeugtechnik und der Diagnostik, ich konzentriere mich eher auf den interventionistischen Zweig der Veranstaltungen.

Schon die Abendveranstaltung begann als kleines Highlight mit einer Besichtigung des Arbeitszimmers von Wilhelm Wundt – zwar nicht am ursprünglichen Ort, aber mit vielen seiner Möbeln, den von ihm verfassten Büchern und einer Fülle von Originalgeräten beschwor dieser

Raum die Atmosphäre herauf, in der vor nunmehr 130 Jahren das erste Verkehrspsychologische Institut gegründet wurde. An der anschließenden Abendveranstaltung hat mir gefallen, mit welchem Engagement und Lebendigkeit Prof. Dr. Konrad Reschke die **Vorläufer der Verkehrspsychologie in Umfeld und Nachfolge von Wilhelm Wundt** darstellte und beeindruckend fand ich die detaillierte **psychologehistorische Darstellung der damaligen Experimente** durch Dr. Maximilian Wontorra, die bei mir Hochachtung dafür auslöste, mit welchen einfachen technischen Mitteln damals theoretisch anspruchsvolle Experimente ausgeführt wurden.

In der Begrüßung am nächsten Morgen betonten die Veranstalter das Ziel, die Sichtweisen von Wissenschaftlern und Praktikern zu integrieren und gaben das schöne Motto aus: **„Miteinander streiten und nicht gegeneinander!“** Dazu passte das Motto für 600 Jahre Universität Leipzig: „Aus Tradition Grenzen überschreiten.“ Wichtig war auch der wiederholte Hinweis auf die Notwendigkeit, sich um den Nachwuchs zu kümmern und gewachsenes Wissen zu teilen, statt es zum Machtzuwachs zu gebrauchen.

Beeindruckt bei den Grußworten haben mich dann Redner, die erst einmal nichts mit Verkehrspsychologie zu tun hatten: Der junge Leipziger Bürgermeister Rosenthal zeigte sich überrascht von der Vielfalt der Themen und stellte dann konkrete Fragen an unser Fachgebiet **„Was kann die Verkehrspsychologie zu einem umweltfreundlicherem Verkehr beitragen?“** Leipzig bemüht sich sehr um ein modernes Mobilitätskonzept (weg vom „Fetisch Auto“), die Innenstadt ist autoarm, Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern werden sorgfältig untersucht – also eine verblüffend deutlicher Appell, sich nicht nur um Fahr-eignung zu kümmern.

Der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Ulrich Kasparik forderte **„Lebenslanges Lernen für Sicherheit und Mobilität.“** Er wies darauf hin, dass sein Haus das größte Ministerium der Bundesregierung sei, mit 13 Milliarden Investitionsvolumen. Bemerkenswert auch die Einsicht, dass Städte um die Autos herum gebaut würden, aber eigentlich die Menschen im Mittelpunkt stehen müssten, es sei ein Umdenken erforderlich und der Versuch, Städte umzubauen. Verkehrspsychologie und Technik müssten zusammenarbeiten, auch, um die immensen Unfallfolgekosten zu reduzieren. Er wies ausdrücklich auf die langfristigen Perspektiven für gut ausgebildeten Verkehrspsychologen hin und räumte ein, dass auch Ministerien auf die Verkehrspsychologie hören sollten, sein Haus habe Interesse an solchen Kontakten. Verkehr sei das Rückgrat der Ökonomie, verursache aber gleichzeitig mit den bedrohlichen Klimawandel. Bemerkenswert die Formulierung, die Autoindustrie wirke manchmal wie das ZK der alten SED, sie glaubten an ihre eigene Werbung. Für mich beeindruckend war, dass hier von außen eine viel breitere Sichtweise von Verkehrspsychologie eingefordert wurde, als wir es selbst intern diskutieren.

Prof. Dr. Wolfgang Schubert behandelte dann einige **aktuelle Fragen der Verkehrspsychologie**. Ausgehend von der Einschätzung, dass bei den Unfallursachen in 89,3 % der Fälle der Mensch die Ursache sei und nur in 9,3% äußere Bedingungen und in 0,9% das Fahrzeug, bemängelt er, dass auf der menschliche Seite im Gegensatz zur Technik keine Pflichtuntersuchung gefordert sein, sondern lediglich eine Selbstüberprüfungspflicht, nur sehr wenige müssten überhaupt in eine Begutachtung. Verdienstvoll der Hinweis, dass „überwundene Abhängigkeit“ ein falscher Begriff ist. (Die Begutachtungseleitlinien werden zur Zeit überarbeitet). Bis zum 01.01.2010 muss eine nationale Akkreditierungsstelle eingerichtet sein (AkkStelleG), die Bestimmungen in diesem Bereich sind stark durch materielle Produktion geprägt, vermutlich müsse in Bezug auf die Begutachtungsstellen auch eine andere Begrifflichkeit verwendet werden. Bezüglich des Trennungsgebotes von Begutachtung und Beratung vertrat er wenig nachvollziehbar die Position, es seien Fragen verfassungsrechtlicher Art berührt, es würde quasi ein Berufsverbot ausgesprochen. Begrüßenswert der Hinweis auf die Notwendigkeit, dass sich der Verkehr an schwächeren Fahrern zu orientieren hat, Straßenverkehr ist keine Eliteveranstaltung. Ein Problem in diesem Zusammenhang sind fehlende Testverfahren für unteren Bereich. Für die

Zukunft geht er davon aus, dass Beschränkungen und Auflagen einen größeren Raum einnehmen werden und es mehr präventive Aufgaben speziell für ältere Verkehrsteilnehmer geben wird. In Bezug auf die MPU fiel der bemerkenswerte Satz: „Das deutsche Modell wird in Europa nicht haltbar sein.“ Für die 4. EU-FS-Richtlinie konzentriert sich die Verkehrspsychologie darauf, in den Annex III aufgenommen zu werden (neben den Medizinern), immerhin gibt es inzwischen 8 Länder in Europa, die Verkehrspsychologie etabliert haben. Für das Arbeitsfeld bedauerlich ist, dass bei der Verkehrspsychologischen Beratung nur 5.000 von 73.000 potentiellen Kunden erreicht werden. Bei der MPU wird eine Zuweisung ab ab 1,1 Promille diskutiert, das es ab 0,8 Promille fast immer Ausfallerscheinungen gibt. Ein Arbeitsgruppe entwirft zur Zeit einen Masterstudiengang „traffic psychology“ an der Hochschule für Psychologie in Berlin, der ab 2011 zweispurig für den Bereich Begutachtung und Therapie laufen soll.

Hochinteressant auch der Vortrag von Dr. Walter Gutberlet (Allianz und GDV) über die **„Rolle der Verkehrspsychologie in der Autoversicherung“**: Sie hätten allmählich gelernt, dass nicht das Blech, sondern der Mensch im Vordergrund steht, in ihrer Statistik tauchten 350.000 Fehlverhalten und 2.600 technische Mängel auf, Verkehrsunfälle seien „man-made-hazards, keine natural hazards“, die Versicherer versuchen zunehmend Unfälle auch mit Psychologie zusammen zu untersuchen. Immerhin betrug die Schadenfrequenz in den 60er Jahren noch 185 Unfälle pro 1.000 Autos, heute nur noch 60. Angesichts der rasanten technischen Entwicklung sind die Versicherer von einzelnen, isolierten Forschungsprojekten weg hin zu einer umfassenden Datenbank mit Unfällen gekommen, um differenzierte Daten für verschiedene Fragestellungen zu haben. Aktuelle Themen, an denen die Organisation arbeitet, sind jugendliche Fahrer (vor allem Männer sind hoch gefährlich), Senioren (auch europaweit ein wichtiges Thema), Motorradfahrer (schlechte Bremssysteme), Fahrerassistenzsysteme (Notwendigkeit, Informationsfülle einzudampfen) – überall wird die Zusammenarbeit mit Verkehrspsychologen ausdrücklich angestrebt, vor allem im Bereich Forschung, in dem der GDV sehr aktiv ist. Und sie denken durchaus über eine langfristige Zukunft nach: Wie lange wird es noch einen motorisierten Individualverkehr geben?

Verblüfft hat mich, dass ausgerechnet drei Nicht-Psychologen die langfristigen Perspektiven der Verkehrspsychologen einforderten und Themenbereiche ansprachen, die weit über die Fragen der Fahreignung hinausgingen.

Prof. Dr. Mark Vollrath als Sprecher der Fachgruppe Verkehrspsychologie berichtete über **neue Entwicklungen bei Fahrerassistenz-Systemen**, wobei er betonte, dass der Umgang mit Fehlern ein grundsätzliches Problem sei, sowohl Fehler des Fahrers (wann darf das System korrigierend eingreifen?), als auch solche des Systems (Fahrer reagieren darauf mit deutlicher Reaktionsverzögerung).

Simone Klipp von der Bundesanstalt für Straßenwesen fragte: **„Evaluation und wie weiter?“**: Neben der Definition von grundsätzlichen Begrifflichkeiten hob sie hervor, dass es einen wachsenden Legitimationsdruck für Maßnahmen gäbe: Haben sie die gewünschte Wirkung? Dabei geht es eher um die Absteckung eines wissenschaftlichen Orientierungsrahmens für Kriterien einer guten Evaluation als Entscheidungshilfe für Orientierung. Als aktuelle Frage wurden die Anerkennungs Voraussetzungen für §70-Kurse im Bereich der Punktetäter angesprochen: Es wird nach 15 Jahren eine Re-Evaluation gefordert, die Frage ist aber, ob die alten Referenzwerte (32% Rückfälliger in 3 Jahren) noch gültig sind, da sich die rechtlichen Rahmenbedingungen geändert haben. Es ist eine Untersuchung geplant, bei der als Referenzgruppe die Gesamtgruppe aller Fahrer mit Neuerteilung einer FE im Rekrutierungszeitraum angestrebt wird.

Im **Themenblock „Aktuelle Problemstellungen der Verkehrspsychologie“** sind mir in Erinnerung geblieben:

Der Verkehrsplaner Prof. Dr. Wolfgang Kühn stellte **„Untersuchungen zur ganzheitlichen Betrachtung des Regelkreises Fahrer-Fahrzeug-Straße“** vor. Eher verblüffend für mich war, dass bislang die Planungen

von Straßen aufgrund abstrakter geometrischer Vorgaben erstellt wurden, die Nutzung von Computersimulationen ist sehr neu, bislang sahen alle Beteiligten die Straße erst, wenn sie fertig waren, in Zukunft sollen Simulationen frühzeitig das Verhalten der Nutzen analysierbar machen: Wie wird der Straßenraum aus deren Sicht wahrgenommen, wie verändern Variationen der Fahrbahngeometrie die subjektive Wahrnehmung? Erhellend auch die Information, dass zwischen Planung und Bau 15-20 Jahre vergehen, also für noch nicht vorhandene Fahrzeuggenerationen geplant werden muss. Ein Bildschirmarbeitsplatz mit Umschaltmöglichkeiten zwischen Entwurfsmodus und Fahrzeugsimulation wurde vorgestellt, bei dem viele Parameter veränderbar sind. Ein interessantes Detail war die Information aus Vorversuchen, dass Computerspiel-Erfahrene Versuchspersonen im Schnitt schneller fahren als Unerfahrene.

Dipl.-Psych. Dr. Tina Gehlert (GDV- Unfallforschung der Versicherer) referierte zum „**Verkehrsklima in Deutschland 2008**“: Das Projekt mit Langzeitperspektive soll die Veränderung von wahrgenommener Verkehrssicherheit, von Regelakzeptanz und Fahrzeugsicherheit untersuchen. Praxisrelevant das Ergebnis, dass 69% der Befragten angeben, nie mit Alkohol am Steuer zu fahren und nur 1% einräumen, mal über 0,5 Promille zu fahren – politisch scheinen also striktere Regelungen durchsetzbar. Viele Informationen unter www.verkehrsklima.de

Es folgte ein **Podiumsdiskussion zu den Leitsätzen Verkehrspsychologische Therapie**. Ich selbst habe diese kurz vorgestellt, wobei der Schwerpunkt darauf lag, herauszuarbeiten, dass der abgestimmte Text einen Konsens zwischen Wissenschaftlern und Praktiker darstellte und schulenübergreifend Prinzipien einer zielgerichteten, theoriegeleiteten Veränderung auffälligen Verkehrsverhaltens darstellt. Es folgten Statements von Prof. Reschke, Dr. Rothenberger und Herrn Born als Mitglieder der Arbeitsgruppe und eine lebendige Diskussion mit dem Publikum, in dem die grundlegende Zustimmung deutlich wurde, aber auch unterschiedliche Gewichtungen und Positionen vor allem um die Frage, wie das Verhältnis zur allgemeinen Psychotherapie (speziell unter dem Gesichtspunkt der Mehrwertsteuer) zu gewichten sei. Prof. Dr. Schubert regte an, die Leitsätze um ein Statement zur Beratung zu erweitern und möglichst rasch im BLUTALKOHOL zu veröffentlichen.

Eine weitere Diskussionsveranstaltung beschäftigte sich mit „**Berufsbild und Berufsethik der Verkehrspsychologen**“ - hier stellten Prof. Dr. Walter Schneider und Dr. Bernd Rothenberger vorhandene Ansätze und offene Fragen kurz vor. Deutlich wurde vor allem die Komplexheit der Problematik. Dies beginnt bei der Frage, wieweit auch Forschung einzubeziehen ist, schließt die Frage ein, ob Verwertungsketten als ökonomisch rationaler Vorgang die gesellschaftliche Akzeptanz in Frage stellen und endet beim der Frage, wie das Verhältnis zur Wirtschaftsethik zu bewerten ist. Einigkeit bestand darin, dass eine fragwürdige Moral nicht strafrechtlich zu belangen ist. Deutlich wurde auch, dass das Verfahren bei möglichen Verstößen nicht eindeutig ist, die Ethikkommission des Berufsverbandes wurde in diesen Fragen bisher nicht in Anspruch genommen, hat allerdings auch nur begrenzte Kompetenzen – die Frage, was ethisch ist, wird letzten Endes vor Oberlandesgerichten ausgetragen. Daneben gibt es aber auch eine informelle, aber nicht wirkungslose berufsgruppeninterne „Ächtung“, wenn selbstverständliche Standards verletzt werden.

Der erste Tag endet mit einem gelungenem **Gesellschaftabend im Bayerischen Bahnhof**, einem ehemaligen Bahnhof bei einem deftigem sächsischem Buffet und hausgebrauten Bierspezialitäten mit einem launigen Programm und vielen kollegialen Gesprächen. Auch dabei war wohlthuend der schon in den Veranstaltungen spürbare Versuch, bei allen fachlich und berufspolitisch unterschiedlichen Positionen das Gemeinsame an Sichtweisen und Perspektiven nicht aus dem Auge zu verlieren.

Der Samstag startete dann mit einem abwechslungsreichen **Block zu Themen der Verkehrspsychologischen Therapie**:

Der BNV-Vorsitzende Dr. Bernd Rothenburger legte dar: „**Ohne klares Ziel keine systematischen Veränderungen**.“ Er betonte, dass es eher um Therapiepraxis ginge, die Psychotherapie habe kein abgeschlos-

nes Modell, empirisch geprüfte Aussagen seien nur begrenzt möglich, aber wichtig seien grundsätzliche Überlegungen: „Nichts ist so praktisch wie eine gute Theorie. Nichts ist so theoretisch fruchtbar wie eine gute Praxis“. In der Verkehrspsychologischen Therapie ginge es um die Verwirklichung des Verkehrsrechtes mit therapeutischen Mitteln, die Ziele würden vom Verkehrsrecht vorgegeben, wobei die zentrale Frage für Psychologen sei: „Was macht einen guten Autofahrer aus?“ - und diese sei nur mit Blick auf die Praxis des Straßenverkehrs und unter Rückgriff auf die Norm der solidarischen Verantwortungsgemeinschaft zu beantworten.

Frau Nieder als Gutachterin und Herr Klepzig als Therapeut referierten dann über „**Kommunikation zwischen Therapeuten und Sachverständigen**“. Sie wiesen auf die Auswirkungen der Veränderungen von Fahrerlaubnisverordnung und Beurteilungskriterien hin. Das Verbot von Laufbahnberatungen der BFFs sei in Anerkennungsschreiben umgesetzt worden, es dürften nur noch Informationen über Ziel und Ablauf einer MPU für „eine unbestimmte Anzahl der Betroffenen“ gegeben werden. Aufgrund der komplexer gewordenen Anforderungen für ein positives Gutachten sei eine Beratungslücke entstanden, die bei den Betroffenen zu einer Desorientierung führe, dieses widerspräche auch dem Verbraucherschutz. Die Fahrerlaubnisbehörden würden sehr unterschiedlich mit dieser Situation umgehen. Langfristig wichtig sei es, Qualitätskriterien für eine gute, professionelle Beratung zu entwickeln und zu vermitteln (Erstinformation ohne Buchungszwang, Kostentransparenz, nachvollziehbare Qualifikation, Kenntnisse auf dem Gebiet der Fahreignungsdiagnostik, regelmäßige Weiterbildung.) Zeichen für unseriöse Angebote seien Erfolgsgarantie, Festpreis bis zum Erfolg, Drängen auf Abschluß eines Vertrages, Arbeit mit Druck und Angstmache, Werbung mit besonders guten Beziehungen zu einer BFF. Einen weiteren Schwerpunkt bildeten die neuen, komplexen Anforderungen bezüglich der Post-Therapiezeiten. Ein schwer nachvollziehbarer Effekt der neuen Bestimmungen ist, dass unter Umständen eine inhaltlich sinnvolle therapeutische Maßnahme die Zeit bis zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis verlängern kann! Dabei betonte Frau Nieder aber, dass Gutachter Entscheidungsspielräume haben, Regelwerke sind Leitlinien, keine Mechanik, es gäbe auch Zweifel, ob einige Bestimmungen in der vorliegenden Form gerechtfertigt sind.

Dr. Achim Hellwig von Pronon hielt einen beeindruckenden Vortrag über: „**Verkehrspsychologische Therapie und Psychotherapie – ein fruchtbares Spannungsverhältnis**.“ Nach der Darstellung der Struktur einer Verkehrspsychologischen Therapie mit Einstiegsphase, Behandlungsphase, Abschlussphase unterschied er zwischen symptombezogener Analyse und problembezogener Analyse vor allem am Beispiel eines Punktetäters. Auf der Symptomebene gäbe es immer wieder drei Themen: Defizitäre Selbsteinschätzung des Fahrers, Anfänger- und Gewohnheitsfehler, Veränderungen von Gewohnheiten. Um in kurzer Zeit stabile Veränderungen zu erreichen, sei es notwendig, nicht nur das kognitive System anzusprechen, sondern das limbische System einzubeziehen. Sehr eindrucksvoll wurde dies demonstriert am Beispiel von Geschwindigkeiten: Kognitive Kontrolle sei zum Scheitern verurteilt, man müsse sich damit auseinandersetzen, wie sich eine definierte Zielgeschwindigkeit anfühle, notwendig sei die Verarbeitung des Gefühls, dass eine ungeliebte Geschwindigkeit gefahren werde. Die Klienten müssten lernen, neue Wohlfühlzonen bei Geschwindigkeiten zu etablieren, anfangs bedeute dies, unangenehme Gefühle auszuhalten, dies ändere sich aber, er könne seinen anfangs immer skeptischen Klienten versprechen, dass sie sich nach einiger Zeit positiv bei dieser Geschwindigkeit fühlen - Gewohnheit verstärkt sich selbst, neue Erfahrungen ermöglichen Veränderungen, es komme ein sich selbst verstärkender Prozess in Gang: Klienten erleben überraschend positive Erfahrungen (Energieersparnis, weniger Druck, weniger Entdeckungsangst, besseres Zeitmanagement, positive Reaktionen anderer Fahrer).

Dr. Karl-Friedrich Voss skizzierte „**Potenziale zur Förderung der Verkehrssicherheit auf der Seite der Menschen**“. Anhand verschiedener Auswertungen der Entwicklung von Kennzahlen wie den Getöteten pro km Autobahn verdeutlichte er, dass kritische Situationen eher im unabhängigen Verkehr (frei wählbares Vorankommen, breite Straßen) ent-

stunden als im abhängigen Verkehr (Kolonnenfahren, enge Straßen). Mit Zunahme der Verkehrsdichte nimmt der abhängige Verkehr zu, damit die Unfallwahrscheinlichkeit ab. Fahrschulen bilden für den abhängigen Verkehr aus, aber nicht für den unabhängigen Verkehr. Die freie Straße wird subjektiv fälschlicherweise als ungefährlich eingeschätzt, eine „freie Straße“ ist nicht frei von Gefahren. Bei der Analysen von Unfallursachen (die die Polizei vor Ort einschätzt) ist Vorsicht geboten, der dargestellte Zusammenhang wird aber allein daran deutlich, dass bei einer typischen Tagesganglinie (Unfallverteilung über die Tageszeiten) in der Regel nachts mehr Unfälle als am Tag geschehen, wo viele unterwegs sind. Nachts zu fahren ist gefährlich, nicht nur für Risikogruppen.

Johannes Vetter stellte eine Fallgeschichte vor: „**Ein Punktetäter mit Vorgeschichte – kann das gutgehen?**“ Er arbeite ausschließlich mit Verkehrsklienten und zwar auf der Grundlage der Individualpsychologie – und demonstrierte anhand eines 70-jährigen Punktetäters „Wie die Verkehrstherapie Unverständliches verständlich werden lässt“. Nach der Darstellung der sehr komplexen Vorgeschichte wurden diagnostische Befunde (Persönlichkeitsfragebogen, Farbpyramidentest, Familiengeschichte) dargestellt, die in der Zusammenschau die Grundorientierung des Klienten sehr deutlich werden ließen: Schwerpunkt war in diesem Fall weniger die Aufarbeitung der Verkehrsvorgeschichte, sondern die diese prägende Familienvorgeschichte mit den daraus folgenden Grundorientierungen an Aufstieg, Ordnungen, einsamen Entscheidungen, schön zusammengefasst in einem Nebensatz von Herrn Vetter „Auch im Häßlichen muss noch Ordnung sein.“

Für mich hoch lehrreich war der Vortrag von Alexander Kras: „**Russische Emigranten und das deutsche Verkehrssicherheitssystem: eine besondere therapeutische Herausforderung.**“ Der Referent hat Psychologie in Russland studiert, und in Deutschland eine Verhaltenstherapieausbildung gemacht. In Deutschland gibt es 3-5 Mio. Russlandeinwanderer mit vielen Kinder und vielen Eingliederungsproblemen, diese soziale und kulturelle Umgebung ist für (deutsche) Psychotherapeuten fremd. Prägend für dieses Klientel sind einfache Berufsausbildungen, simple Lebensmottos, Vorurteile gegen Psychologen (die gab es nur für die Nomenklatura), Erfahrungen mit Korruption. Eindrucksvoll der Hinweise, dass bei allen Unterschieden zwischen den verschiedenen Bevölkerungsgruppen dieses Land in den letzten 100 Jahren 30 Jahre Krieg erlebt hat, die Erfahrungen mit Alkohol als Betäubungsmittel prägte ganze Generationen – die trinkenden Rückkehrer waren aber auch Helden mit Vorbildfunktion, Alkohol galt als Zeichen von Selbstbestimmung. Viel Wodka saufen zu können, gehört zur russischen Vorstellung von Männlichkeit, wer Wein trinkt ist ein Schwächling. „Einen Wodka getrunken“ bedeutet in der Regel eine 0,5 Liter-Flasche, ein Glas ist 200 ml. Dazu kommt speziell für Russland-Deutsche die Erfahrungen, in Russland Vorurteilen ausgesetzt zu sein, sie galten dort als Deutsche und Deutschland war dementsprechend das idealisierte Ziel vieler Emigranten. Und hier erleben sie plötzlich, dass sie als Russen gelten – ein massiver Verlust von Wertschätzung und Identität. Herr Kras betonte die Notwendigkeit einer kultur-fairen Therapie und arbeitet überwiegend in Richtung Abstinenz.

Torsten Liemand hielt zum Schluss dieses Blockes zwei Vorträge, zuerst über „**Verdeckte und offene Aufträge in der Verkehrspsychologischen Rehabilitation**“. Anhand konkreter Beispiele wurden die Veränderungen von Erwartungen an den Therapeuten in Gruppen und Einzelinterventionen dargestellt. Die Klärung des genauen Auftrages ist wichtig: „Was will der Klient im Augenblick von mir, während er etwas sagt oder tut?“ Der zweite Vortrag beschäftigte sich mit „**Eigenresonanz in der Verkehrspsychologischen Rehabilitation**“, das Auftreten solcher Phänomene wie „Müdigkeit, Belastungsgefühl, Haar sträuben sich, Langeweile“ beim Zuhörenden wurde anschaulich gemacht und in theoretische Rahmen verschiedener Autoren eingeordnet, gemeinsam ist allen Phänomenen das Unterbrechen des Gegenwartsbezuges.

Der **Block Evaluation** begann mit einer vorgezogenen Demonstration:

Jürgen Walter „**Wie sich Verhalten im Straßenverkehr beeinflussen lässt**“. Ausgehend von den Erfahrungen mit verschiedenen Sicherheits-

seminaren stellte er ein anschauliches Stufenmodell des Handelns dar: „Gedacht, Gesagt, Gehört, Zugehört, Verstanden, Einverstanden, Bereit zu handeln, Handeln, Beibehalten.“ Um die Illusion der eigenen Unverletzbarkeit zu knacken, sind emotionale Botschaften notwendig. Dies wurde in einem anschließenden Film demonstriert, den man sich auch im Internet ansehen kann: http://www.polizei.schleswig-holstein.de/inter-net/DE/Verkehrssicherheit/VideoStrafzettel/video-strafzettel_node.html

Birgit Kollbach (Leiterin der MPD bei der Dekra Akademie GmbH) berichtete dann über „**Evaluationsansätze bei Kursprogrammen mit Rechtsfolgen und der Zielgruppe alkoholauffälliger Kraftfahrer**“: Die Kriterien für die Anerkennung solcher Kurse nach § 70 FeV sehen eine Nach-Evaluation nach 15 Jahren vor, die BASt hat dabei als Erfolgskriterium eine maximale Rückfallrate von 18,8% bei Alkoholtätern und 32,6% bei Punktetätern festgelegt – für Drogen gibt es noch keine Referenzwerte. Die Quote liegt beim IFT-Kurs der DEKRA mit einem n=213 bei 12,2 Prozent. Frau Kollbach betonte, dass Legalbewährung nicht alles sei, weitere Kriterien würden auch kurs- oder trägerspezifisch festgelegt. Bei der Messung von Einstellungsänderungen ist aber auch zu beachten, dass vor Kurs häufig schon positive Veränderungen in Gang gekommen sind. In Zusammenarbeit mit der Uni Dresden wurden verschiedene Messinstrumente für solche Veränderungen untersucht – diese Ergebnisse folgten im weiteren Verlauf des Blockes.

Dr. Harald Meyer beleuchtete das Thema „**Evaluation von Interventionsmaßnahmen in der Verkehrspsychologie – das Problem des optimalen Bewährungszeitraumes**“. Seine Ausgangsthese war, dass es langfristig in der EU eine Selektion der Interventionsmaßnahmen geben wird, die auf Evaluationsergebnissen beruht: „Wer überleben will, muss evaluieren.“ Nach einer Darstellung von QS-Kriterien beschränkte er sich auf den Bereich der Ergebnisqualität, also das zukünftige verkehrssichere Fahren. Es gebe eine unübersehbare Zahl von Anbietern, viele würden nur mit „MPU-Vorbereitung“ werben. Dagegen setzte er die Zielsetzungen Verkehrssicherheit, Klientenzufriedenheit und Aufwand-Ertrag-Verhältnis von Maßnahmen. Das entscheidende Kriterium sei die Legalbewährung, es müsse aber auch unterschieden werden zwischen Wirksamkeitsnachweis und Behandlungserfolgsnachweis. Bei Untersuchungen müsse beachtet werden: Dunkelziffer, Bewährungszeitraum, Repräsentativität der Stichprobe. Dabei würden zuviele Faktoren allerdings zu nicht handhabbaren Stichprobengrößen führen. Das Problem der Dunkelziffer würde überschätzt, da sie sich bei Vergleichen zwischen Gruppen quasi herausrechnen würde. Ein größeres Problem sei das des Selbstselektionsbias, Rücklaufquoten seien sehr unterschiedlich. Um nachzuweisen, dass die Rückfallquote mit genügender Wahrscheinlichkeit nicht über einem bestimmten Wert läge, genügten relativ kleine Stichproben, da die Rückfallverläufe durch lediglich zwei Parameter abbildbar seien: Einen Grenzwert und einer Geschwindigkeit, mit der sie sich diesen nähern. Der traditionelle Bewährungszeitraum von 3 Jahren sei nicht optimal, da er nicht gut genug zwischen guten Maßnahmen mit geringen Rückfallquoten unterscheidet.

Rüdiger Born berichtete über die „**Evaluation Verkehrspsychologischer Therapie – Nutzen und Aufwand**“. Er stellte das Konzept und die Rahmenbedingungen der BNV-Studie zur Legalbewährung nach Einzeltherapie dar (Rückfallquote von 3,3 % innerhalb von 3 Jahren bei 698 Klienten), wies aber bezüglich der Übertragbarkeit auf das Problem der Veränderung rechtlicher Rahmenbedingungen hin. So ergibt ein Vergleich mit den Werten der Evaluation von Mainz 77 eine Rückfallquote von 7,9 Prozent bei deutlich höherer Vorbelastung des BNV-Klientels (z.B. höhere maximale BAK und höhere Anzahl von Trunkenheitsfahrten). Interessanterweise kommen viele Evaluationen zu dem Ergebnis, dass eine Reduktion der Auffälligkeiten um ca. 50% erreicht wird. Aufgrund der niedrigen Rückfallquote sind signifikante Ergebnisunterschiede zwischen den Teilgruppen kaum aufgetreten - „wir sind offenbar sehr erfolgreich, aber wir wissen nicht genau, warum“. Bedauerlich sei, dass solche erfolgreichen Einzelmaßnahmen bei der europaweiter ANDREA-Studie nicht berücksichtigt worden seien. Langfristig sei es wichtig, Zuweisungskriterien zu entwickeln, die vergleichbar operationalisiert wie die für standardisierte Gruppenmaßnahmen seien. Für fundierte Studien sei es wünschenswert, für Forschungszwecke die Abfra-

gen von Daten aus dem KBA kostengünstig zu gestalten, die BNV-Studie hätte ca. 17.000 Euro gekostet, die der Verband bzw die teilnehmenden Therapeuten aufgebracht hätten.

Prof. Walter Schneider stellte als Vorsitzender Überlegungen der zuständigen Sektion Verkehrspsychologie für die Neuauflage des „Qualitätsmanagement-Handbuches entsprechend § 71 FeV“ vor. Der Gesetzgeber hat die Qualitätsvorgaben sehr offen formuliert, es sei auch zu berücksichtigen, dass es im strengen Sinne keine Interventionsmaßnahme sei. Zehn Jahre nach der Einführung gäbe es über 500 amtlich anerkannte Berater, nur wenige schieden aus dem System aus, es gäbe also offenbar eine große Zufriedenheit. Trotzdem gäbe es Defizite, so sei eine KBA-Studie zur Evaluation im Grunde mit einer falschen Fragestellung erfolgt. Die Neuauflage des Leitfadens beruhe auf vielen Anregungen aus der Praxis, sie sei im Grunde fertig, das Handbuch sei so aufgebaut, dass das System im Kern zertifizierungsfähig sei, auch wenn dies zur Zeit nicht angestrebt werde – die Versendung sei noch für 2009 geplant. Ein Problem sei die Definition von Fortbildungsinhalten, da es bei den Beratern zum Teil regelrechte Wissensdefizite gäbe, die durch unspezifische Weiterbildungsmaßnahmen nicht geschlossen würden

Den Abschluss des Blockes bildeten zwei Vorträge von Diplomandinnen des Psychologischen Instituts der Uni Leipzig. Beide beeindruckten mich durch ihre Souveränität: Nachdem die meisten Referenten ihr Zeitbudget furchtbar überzogen hatten, blieb ihnen die undankbare Aufgaben, unter dem Druck der geplanten Abschlussveranstaltung in zeitlich stark geraffter Form ihre Ergebnisse vorzustellen. Diese Aufgabe erfüllten sie mit Bravour: Sehr klar, knapp und und gelassen berichtete Christiane Ammon unter dem Titel „**INK als Effektmass in der verkehrspsychologischen Intervention**“ die Erfahrungen aus der Arbeit mit verkehrsauffälligen Kraftfahrern mit dem Inkongruenzfragebogen INK und Anne-Marie Bergmann über die „**AVEM-Muster bei Teilnehmern von §70-Kursen zur Wiederherstellung der Fahreignung nach Alkoholdelikten**“. Der AVEM (Arbeitsbezogene Verhaltens- und Erlebensmuster) als eigentlich für andere Fragestellungen entwickeltes Instrument wurde jeweils 100 Teilnehmern eines IFT-Nachschulungskurses am Beginn und Ende des Kurses gegeben. Der AVEM untersucht mit 66 Items auf 11 Dimensionen z.B. Arbeitsengagement, Widerstandskraft, Emotionen, je nach Profil erfolgt die Zuordnung zu einem von 4 Typen. Interessant war, das nach Eigenangaben diese alkoholauffälligen Kraftfahrer deutlich bessere Gesundheitswerte aufwiesen als die deutsche Stichprobe. Prä- und Post-Test ergaben durch den Kurs zwar Wanderungsbewegungen zwischen den vier Typen, aber kein eindeutige Verschiebung der Anteile. Beim INK wurde der K_INK als Kurzform benutzt, er spiegelt so etwa wider wie die Zuversicht. Überraschenderweise nahm diese im Verlauf des Kurses eher ab. Notwendig erscheint die Überprüfung der gefundenen Ergebnisse unter dem Aspekt der Prognose der Legalbewährung.

In der abschließenden Abschlussveranstaltung wurde der Kongress ausgewertet. Dank ging an die Studenten des Fachbereiches, die durch ihren großen Einsatz bei der Vorbereitung, der Organisation und durch eigene Beiträge entscheidend zum Gelingen beigetragen haben. Dank ging auch an die Referenten, die mit ihren engagierten Vorträge ein breites Spektrum von Themen abdeckten. Und schließlich ist den Teilnehmern zu danken für die lebendige und bei allen inhaltlichen Auseinandersetzungen solidarische Diskussion. **Alle Beteiligten waren sich einig, dass diese Mischung aus inhaltlichem Streit und harmonischer Atmosphäre ein Spezifikum dieses Kongresses war** – Grund genug, ihn in absehbarer Zeit zu wiederholen.

MPU-Zahlen 2008 mit interessanter Entwicklung

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat die neuesten Zahlen über die MPUs im Jahre 2008 veröffentlicht. Die vollständige Presseerklärung und die Tabelle finden Sie unter dem folgenden Link: http://www.bast.de/cln_005/nn_42244/DE/Presse/Pressemitteilungen/Downloads/2009-16-langfassung-pressemitteilung.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/2009-16-langfassung-pressemitteilung.pdf Im Folgenden die wichtigsten Zahlen und eine Einschätzung der Trends.

Die Gesamtzahl der Begutachtungen hat im Trend der letzten Jahren wiederum um gut ein Prozent abgenommen und liegt nunmehr bei 103.137. Weiterhin machen Alkoholfragestellungen mit 57.931 (ein Minus von 2,61%) Fällen den größten Teil aus. Interessant ist die Verschiebung zwischen den Bereichen Punkten und Drogen: Während die Drogenfragestellungen in den vergangenen Jahren fast stetig schneller gestiegen waren als die Zahl der Punktetäter (und diese im Jahr 2001 von den Fallzahlen überholt hatten), hat sich dieser Trend umgekehrt: Schon seit 2007 steigen die Punktefälle schneller an als die Drogenfälle, in 2008 waren es 18.159 Drogentäter (-0,9%) und 15.324 Punktetäter (+3,05%).

Insgesamt sind die Anlassgruppen, bei denen allgemeine strafrechtliche Verstöße eine Rolle spielen, gestiegen, zwischen knapp 7 Prozent bei reinen Straftätern und solchen in Kombination mit Punkten und fast 11% bei BtM-Verstößen und sonstigen Straftaten.

Auffallend im langfristigen Trend ist auch die fast kontinuierliche Zunahme der Quote positiver Gutachten: Lag diese 1997 noch bei 40,9%, so sind es inzwischen 51,2%. Die Quote der Nachschulungsempfehlungen liegt bei inzwischen 13,7% (im Vorjahr noch bei 14,1%) und die Ablehnungsquote liegt unverändert bei 35,1%.

Dabei muss beachtet werden, das diese Quoten zwischen den einzelnen Anlassgruppen erheblich differieren. So schwankt die Quote der positiven Gutachten zwischen 46,0% bei den Alkoholtätern und 55,9% bei den Drogentätern. Über die Gründe kann nur spekuliert werden, vermutlich sind es im wesentlichen relativ „leichte“ THC-Fälle, die aufgrund vorliegenden Drogenscreenings häufig eine positive Prognose bekommen. Bei der vorzeitigen Erteilung der Fahrerlaubnis wirft die hohe Quote von 93,5% positiver Gutachten weiterhin die Frage auf, ob die Altersgrenze von 18 willkürlich ist oder valide Messinstrumente bei dieser Altersgruppe fehlen.

Wie in den vergangenen Jahren ist für die Gruppe der Niedergelassenen Verkehrspsychologen die schlechte Nachricht, dass die Zahl der potentiellen Klienten weiter sinkt. Fasst man darunter alle negativ begutachteten ohne Nachschulungsempfehlung, so waren dies in 2008 etwa 36.217 Fälle – dies ist im Vergleich zu 2007 ein erneuter Rückgang um 1,3% - allerdings liegt dies im Gegensatz zu den Vorjahren in der Größenordnung der Rückgänge bei der MPU.

Bei einer Aufschlüsselung nach Anlassgruppen ergibt sich für die Quoten des Gutachtenergebnisses folgendes Bild, wenn man die Mehrfachfragestellungen zuordnet (Zahlen von 2007 in Klammern)

Anlass	Geeignet	NS-Empf.	Ungeeignet
Alkohol	45,97% (45,28%)	13,90% (14,54%)	40,13% (40,18%)
BtM/Medik	55,89% (55,90%)	10,12% (10,79%)	33,99% (33,31%)
Punkte	48,96% (47,93%)	22,96% (23,26%)	28,08% (28,81%)

Die Tendenz zu einer positiveren Begutachtung bei Drogen als bei Alkohol hält an, ansonsten gibt es wenig Verschiebung – mit der Ausnahme, dass die Quote der Nachschulungsempfehlungen in allen drei Problem-bereichen leicht gesunken ist. Allerdings ist zu erwarten, dass sich für

2009 insgesamt größere Veränderungen ergeben werden. Aufgrund der veränderten Beurteilungskriterien rechne ich mit einem deutlichen Anstieg der Negativbeurteilungen vor allem bei den Alkoholfällen für 2009.

Und es gilt für freiberuflichen Verkehrspsychologen weiterhin, dass eine Konzentration auf den Bereich der Punktetäter (auch in Verbindung mit Straftaten) das größte Marktpotential bietet, da es hier wenig alternative Angebote gibt (im Gegensatz zu Alkohol oder Drogen).

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.

► **Veränderte Publikationsweise bei den Begutachtungs-Leitlinien:**

Die Begutachtungs-Leitlinien zur Krafftahreignung sollen in Zukunft abschnittsweise aktualisiert und elektronisch publiziert werden. Dazu wurden für die einzelnen Kapitel Arbeitsgruppen und Verantwortliche eingesetzt, die schrittweise die Überarbeitung sicherstellen sollen. Es bleibt abzuwarten, ob dieses verteilte Vorgehen geeignet ist, einen einheitlichen und abgestimmten Maßstab zu erhalten. Nähere Informationen über das Verfahren und den Aktualisierungsdienst unter http://www.bast.de/clin_015/nn_42254/DE/Publikationen/Berichte/unterreihe-m/2009-2008/m115-2009.html – das Abonnement für Aktualisierungen kostet 14,30 € und umfasst das Zusenden der jeweiligen Aktualisierungen per email als PDF und die gedruckte Neufassung, die voraussichtlich Ende 2010 erscheint.

► **Niedergelassene Verkehrspsychologen arbeiten an Standards für Beratungsangebote:**

In verschiedenen Organisationen wird zur Zeit daran gearbeitet, Kriterium für eine seriöse Fahreignungsberatung zu erarbeiten. Dies erscheint notwendig, um die Verbraucher besser zu schützen, die zur Zeit weder durch die Begutachtungsstellen selbst noch durch die Fahrerlaubnisbehörden über die komplexer gewordenen Anforderungen beraten werden dürfen, die erfüllt sein müssen, damit die Fahreignung positiv begutachtet bzw. wiederhergestellt werden kann. Einigkeit scheint zur Zeit darin zu bestehen, dass solche Beratung nur von Diplom-Psychologen mit verkehrspsychologischer Zusatzqualifikation und regelmäßigen Fortbildungen durchgeführt werden soll, dass Beratungsergebnisse schriftlich mitgegeben und dokumentiert werden, dass eine solche Beratung nicht kostenlos sein darf (um Querfinanzierungen zu unterbinden) und Empfehlungen für mehrere unterschiedliche Maßnahmen bzw. konkurrierende Anbieter umfassen muss.

► **Rückschlag für österreichische Verkehrspsychologen:** Eine Veränderung der Gesetzgebung im Bereich des Straßenverkehrs hat unter österreichischen Verkehrspsychologen heftige Diskussionen ausgelöst: Mit der Zielsetzung, Rehabilitationsmaßnahmen für verkehrsauffällige Krafftahrer mit niedrigen Promillezahlen zu etablieren, wurde ein „Verkehrstraining“ als niedrigschwelliges Angebot diskutiert. In der 13. Führerscheingesetz-Novelle wird dieses nunmehr aber in den Bereich von 0,8 bis 1,2 Promille verlagert – und soll durch Rettungssanitäter und Lebensberater durchgeführt werden! Dass bei dieser klassischen Zielgruppe von wissenschaftlich evaluierten Nachschulungsprogrammen nunmehr ohne klares Konzept durch pädagogisch und therapeutisch kaum kompetente Berufsgruppen „nachhaltige Veränderungen der künftigen Verhaltensweisen“ für nur 100,- € herbeigeführt werden sollen, hat kritische Stellungnahmen der Gesellschaft kritischer PsychologInnen und Psychologen, des Berufsverbandes Österreichischer PsychologInnen und Psychologen und namhafter Verkehrspsychologen ausgelöst, die das Ende einer wissenschaftlich fundierten und von qualifizierten Verkehrspsychologen durchgeführten Nachschulung befürchten. Näheres siehe: http://www.parlament.gv.at/PG/DE/XXIV/ME/ME_00049/pm-h.shtml

► **Verkehrsgerichtstag stellt MPU auf den Prüfstand:** Aufgrund des Programms ist zu erwarten, dass es auf dem nächsten Verkehrsgerichtstag vom 28.- 29. Januar 2010 in Goslar zu heftigen Auseinandersetzungen um die MPU kommen wird. Der Titel des entsprechenden Arbeitskreises VI lautet „Idiotentest“ auf dem Prüfstand“ - neben dem für den seriösen Verkehrstag ungewöhnlichen Ausdruck „Idiotentest“ fällt das fehlende Fragezeichen auf, welches in den beiden Unterschriften auftaucht: „MPU als Instrument der Verkehrssicherheit?“ - „Wer prüft die Prüfer?“. Der letzte Untertitel wiederum stellt „Alternativen“ wiederum ohne Fragezeichen vor. Auch die Auswahl der Referenten lässt eher eine sehr kritische Sicht auf die MPU erwarten – Prof. Dr. Wolfgang Schubert als einziger Vertreter der Verkehrspsychologie wird einen schweren Stand haben. Deshalb dürfte es wichtig sein, dass möglichst viele Verkehrspsychologen in Goslar mit guten Argumenten vertreten sind. Erschwert wird die Auseinandersetzungen durch einige fachlich schwer vertretbare Formulierungen in den neuen Beurteilungskriterien und den bis heute fehlenden Nachweis der prognostischen Güte einer MPU. Der Arbeitskreis wird spannend werden (und der nlvp selbstverständlich berichten.) <http://www.deutsche-verkehrsakademie.de>

► **Symposium in Weimar mit kontroversen Diskussionen:** Nach meinen Informationen gab es auf dem gemeinsamen Symposium von DGVP und DGVM in Weimar durchaus kontroverse Diskussionen um das Verfahren der Erarbeitung und Einführung der neuen Beurteilungskriterien. Während der Podiumsdiskussion zu diesem Thema wurde deutlich, dass nach Ansicht einiger Redner im Vorfeld der Veröffentlichung zu wenig fachliche Diskussionen stattgefunden hatten und dadurch einige Formulierungen und Beurteilungsvorgaben wenig nachvollziehbar erschienen.

► **Trimega-Labs um Klarheit bemüht:** Wie im letzten nlvp berichtet, bemühen sich zur Zeit mehrere Labore um den Markt des Abstinenznachweises. Dabei ist eine Schwachstelle, dass zumindest bei Haaranalysen die Möglichkeit besteht, dass diese nicht nur durch Ärzte entnommen werden, sondern auch MPU-Vorbereiter durch ihre Unterschrift gegenüber solchen Labors eine korrekte Probenentnahme bestätigen können. Die im letzten nlvp angesprochenen www.trimegalabs.de sind aber offenbar bemüht, solche Schwachstellen zu beseitigen. Herr Braunger rief aufgrund der Veröffentlichung im nlvp an und war sehr daran interessiert, mögliche Missverständnisse in der Broschüre („MPU-Vorbereiter“) und Schwachstellen im Verfahren zu beseitigen. Eine Neufassung der Broschüre ist in Arbeit.

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 5/2009 widmet sich anfangs der Frage, inwieweit eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes das Verhalten von Autofahrern ändert. Dazu werden die Schweizer Verfahrensweisen und Erfahrungen detailliert dargestellt. Die wichtigsten Ergebnisse: Verschärfung der Grenzen bei Alkohol „generierte neue Verkehrssünder“, verändert aber nur wenige Monate das Verhalten der Krafftahrer insgesamt. Bei den Drogen führte die gesetzliche Nulltoleranz zu einem massiven Anstieg der Fälle, aber zu keiner Veränderung des Konsumverhaltens (praktisch gleich bleibende Konzentration bei den meisten Drogen). Weitere Beiträge beschäftigen sich mit dem Ziel, die Verkehrstoten in der EU um 50% zu reduzieren (nur Luxemburg, Frankreich und Portugal können es schaffen, in Bulgarien und Rumänien steigt die Zahl der Verkehrstoten), einem englischsprachigem Überblick über polizeiliche Maßnahmen in Europa und die Verschärfung der Sanktionen für Alkoholtäter in Österreich u.a. Verkehrstraining durch Rettungssanitäter! Dazu Auszüge aus kontroversen Stellungnahmen diverser Berufsverbände. Im Bereich Rechtsprechung sind mir aufgefallen: OLG Zweibrücken zu der rechtlichen Einordnung eines kokainhaltigen Tees und viele Urteile

zu formalen Anforderungen bei der Blutprobenentnahme und der richterlichen Darstellung von Tatabläufen. Für den Führerscheintourismus wichtig das BVerwG-Urteil vom 29.01.2009, nach dem ein EU-Führerschein als eine Art Ersatzführerschein für eine in Deutschland entzogene ausländische Fahrerlaubnis betrachtet werden kann, so dass ein neuer EU-Führerschein allein nicht die Fahreignung belegt, sondern eine MPU die Voraussetzung ist für die Wiedererteilung des Rechtes, davon in Deutschland Gebrauch zu machen. Drei weitere, zum Teil sich widersprechende Urteile beschäftigen sich ebenfalls mit Aspekten der Umsetzung der entsprechenden EuGH-Rechtsprechung in deutsches Recht. Zwei Urteile des OVG Berlin-Brandenburg stellen fest, dass gelegentlicher Haschischkonsum schon bei zweimaliger Einnahme im Abstand von Jahren vorliegen kann und dass für die fehlende Fahreignung ein einmaliger Kokainkonsum ohne Berücksichtigung von Grenzwerten ausreicht. VG Neustadt ordnet Spice als BtM-Stoff ein, bei dem (anders als bei Haschisch) schon eine einmalige nachgewiesene Einnahme zur Nichteignung führt. Der Rest des Heftes besteht aus den abstracts von Vorträgen des 5. Gemeinsamen Symposiums von DGVP und DGVM am 23./23. Oktober in Weimar – wobei mir besonders die Beiträge zur Sicherheit von Senioren im Straßenverkehr, zu „Sehen und Übersehen“ und zur Wirksamkeit von SPEED-02 interessant erschienen.

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

ZVS - Zeitschrift für Verkehrssicherheit: Die hochinteressante Ausgabe 04/2009 behandelt als erstes den Vergleich von Verkehrssicherheit in Stadt und (Um-)Land mit dem eher unerwarteten Ergebnis, dass das Risiko von Unfällen in der Stadt über alle Altersgruppen deutlich geringer ist, als im Umland – gerade bei Jugendlichen ist das Todesrisiko im ländlichen Raum ca. 10 mal größer als in der Stadt. Weiter geht es mit einer ausgiebigen Darstellung der Ergebnisse der Studie MOBIAL über Mobilität im hohen Lebensalter mit einer Fülle von Einzeldaten (so ist das Unfallrisiko älterer Verkehrsteilnehmer besonders als Fußgänger und Radfahrer massiv erhöht). Aus den Daten werden konkrete Maßnahmen zur Verbesserung in verschiedenen Mobilitätsbereichen abgeleitet. Der folgende Artikel gibt einen guten Überblick über Fahrerinformationssysteme in Bezug auf Verkehrssicherheit durch Fahrerablenkung und übersteigertes Vertrauen. Ein grundlegender Artikel beschäftigt sich dann mit der Validierung einer verkehrspsychologischen Untersuchung durch Fahrverhaltensbeobachtungen in Österreich. Spannend zu lesen der Bericht über die psychologische Betreuung von Bahnmitarbeitern nach traumatisierenden Ereignissen (Unfälle, Suizide) mit einer anschaulichen Darstellung der auftretenden Probleme. Es folgt eine Erwiderung auf einen vorangegangenen Artikel mit kritischen Bemerkungen zu dem Zustandekommen eines Referenzkriteriums für §70-Kursen bei Punktetätern – die offene Diskussion unterschiedlicher Standpunkte ist eine gute Tradition in der ZVS. Bestürzt hat mich dann die Darstellung einer bedenklichen Entwicklung in Österreich. Dort ist als eine Art „Nachschulung“ für Trunkenheitstäter zwischen 0,8 und 1,2 Promille ein „Verkehrskoaching“ gesetzlich verankert worden, bei dem ohne evaluiertes Konzept Rettungssanitäter in einem Kurs für 100,- Euro Rückfallprophylaxe betreiben sollen. Bestürzt war ich vor allem durch die Tatsache, dass dieses Konzept offenbar die Zustimmung des ansonsten renommierten Kuratoriums für Verkehrssicherheit bekommen hat. Ansonsten viele interessante Kurzmeldungen: Die MPU-Zahlen für 2008, Berichte aus der Verkehrssicherheitsarbeit in Österreich, der Schweiz und Deutschland und der Überblick über das Verkehrsrecht: Einordnung der Änderungen der StVO und des StVG. Ansonsten praxisrelevant die Klärung des OVG NRW, nach der gleichzeitiger Verkehrsverstöße mit Cannabis und Alkohol zu einer MPU führen. An Tagungsberichte findet sich das BAST-Symposium zur Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung und vom 4. Fit-to-drive-Kongress in Tallin und dem Deutschen Verkehrsexpertentag. Viele interessante Zahlen auch in der Darstellung der bundesweiten Erhebung zur Mobilität 2008.

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

NZV - Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht: Die Ausgabe 09/2009 enthält keine für unser Arbeitsbereich unmittelbar relevanten Artikel. Bei

den Urteilen finden sich einige ganz interessante zur Verkehrssicherungspflicht in besonderen Fällen, zur Schuldfrage bei einem Verkehrsunfall bei Geradeausfahrt trotz Blinkens und Haftungsanteilen bei Kollision eines Linksabbiegers bei zu schnellem Gegenverkehr und mehrere zum Beweisverwertungsverbot von Blutproben ohne richterliche Anordnung. Neben den an anderer Stelle erwähnten Urteilen zu EU-Führerscheinen eines des OVG Lüneburg, nach dem ein polnischer Führerschein, der lediglich auf dem Umtausch eines deutschen Führerscheins ohne zugrundeliegende Fahrerlaubnis resultiert, nicht anerkannt werden muss.

Die Ausgabe 10/2009 wartet mit einer Reihe von Mitteilungen zu aktuellen Fragen auf (Veränderungen der StVO, Nachrüstung mit Xenon-Licht). Wichtig dann eine gut lesbare Auseinandersetzung mit der Frage, inwieweit der neue § 28 IV Nr. 2 der Fahrerlaubnisverordnung mit EU-Rechtsprechung vereinbar ist – mit dem Ergebnis, dass die neue Regelung nicht mit der aktuellen Führerscheinrichtlinie vereinbar sei. Lesenswert! Bei den Urteilen findet sich diesmal eine Fülle zum Thema Parkunfälle und ein hochinteressantes zu der Haftung bei Nichteinhaltung von Lenk- und Ruhezeiten. Hochrelevant für die Arbeit mit Berufskraftfahrern, da hier stark auf die Haftung des Geschäftsherrn eines Unfallfahrers abgestellt wird. Ansonsten: Ein Fahrlehrer, der mit dem Handy telefoniert, begeht eine Ordnungswidrigkeit; ein Verstoß gegen § 24 a StVG mit Alkohol und ein zweiter mit Drogen haben eine MPU zur Folge

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

Verkehrszeichen: Die Ausgabe 03/09 hat diesmal den Schwerpunkt Veränderung von Mobilitätsverhalten. Sie beginnt mit einem Bericht von der diesjährigen Europäischen Konferenz zum Mobilitätsmanagement in Spanien, der sich vor allem mit der Frage der Evaluation von solchen Maßnahmen beschäftigte und mit einem psychologischen Modell der Verhaltensänderung, MaxSEM. Dem Lernen auf dem Weg zur Schule widmet sich der nächste Artikel mit einem deutlichen Plädoyer für den eigenständigen Gang zur Schule als Lernmöglichkeit und der guten Idee von Schulweg-Plänen für Schüler und Eltern. Ergänzt wird dieses Thema durch die Darstellung aktueller Projekte zum Thema Schulweg. Es folgen Beispiele für gelungene Versuche, den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen: Freiburg mit seinen Innovationen und die Bahnhöfe des Jahres Erfurt und Uelzen. Unmittelbar relevant dann für unser Arbeitsgebiet der Artikel von Maritta Zentgraf und Joachim Seidl „Was wissen wir über Verkehrssünder?“ Neben einer guten Einführung in das System enthält der Artikel eine Fülle von Daten und vor allem eine Reihe von Fallbeispielen aus der verhaltensändernden Arbeit mit solchen Punktetätern – sehr lohnend! Weiterhin lesenswert ein ausführlicher Bericht über den letzten fit-to-drive-Kongress in Tallinn mit vielen Informationen über das Verkehrssystem in Estland und wie üblich finden sich im restlichen Heft eine Fülle interessanter kürzerer Meldungen.

www.verkehrszeichen-online.de

Netzhinweise

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

- Es gibt ein paar neue Aktivitäten von Thomas Rieger: www.mpu-praxis.de mit konkreten Informationen und Angeboten im Bereich von Abstinenzkontrollprogrammen und www.mpu-neu.de und dort den Hinweis, dass IBF ab 2010 Nachschulungsseminare nach § 71 FeV anbieten will.
- Hübsch auch der Begriff des VIP-Coachings: <http://www.mpu-vip-coaching.com/5.html> und www.mpu-führerschein-beratung.de - auf den Begriff scheinen inzwischen eine Reihe von Anbieter gekommen zu sein.

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.

- Die Steuerprüfung bei dem Herausgeber einer nicht unumstrittenen verkehrspsychologischen Publikation soll ohne Beanstandungen verlaufen sein, die Prüferin interessierte sich allerdings besonders für die umsatzsteuerfreien Umsätze aus Seminaren für die Deutsche Psychologen-Akademie und die norwegische Immobilie.
- Die Universitäten Chemnitz, Jena, Braunschweig und Dresden Schlag planen offenbar einen gemeinsamen Master-Studiengang in Verkehrspsychologie
- Auf der letzten BNV-Mitgliederversammlung wurde kontrovers um die Begriffsbestimmung von „Verkehrspsychologischer Therapie“ diskutiert, die bisherige Seite www.verkehrspsychologische-therapie.de wurde aus dem Netz genommen.
- Inhaltlich unverändert ist das Ergebnis der entsprechenden Arbeitsgruppe nunmehr unter www.verkehrstherapie.de nachzulesen.
- Fortsetzung der Reihe mit Hinweisen auf interessante Praxisschilder in Braunschweig: In der Friedrich-Wilhelmstr. 51 firmieren zwei Verkehrspsychologen mit durchaus unterschiedlichen Hintergrund auf einem gemeinsamen Praxisschild.
- Heute (25.11.09) abend um 21.00 war der nlvp das erste Mal im Fernsehen zu sehen: Ich habe für die Sendung „Menschen und Schlagzeilen“ auf NDR ein Interview zu dem Vorstoß des schleswig-holsteinischen Innenministers Schlie gegeben, Gaffern bei Verkehrsunfällen zukünftig zwangsweise Unfallbilder zu zeigen – kurz taucht dabei meine Arbeit am aktuellen nlvp auf. Erfreulich vor allem aber, dass zu diesem Thema ein Verkehrspsychologe gehört wurde und sich die Diskussionsteilnehmer auch auf den Beitrag bezogen.

oder jedenfalls nicht ausreichend - eingeflossen ist.

Dieses Lob wird Ihnen praktisch nicht viel nützen, aber es sollte doch Ihre Motivation nähren, weiterhin den newsletter zu erarbeiten und herauszugeben.

Mit freundlichen Grüßen Angelika Schildmeier

Ausgabe 06/2009

Die sechste Ausgabe des „Newsletters Verkehrspsychologie“ (nlvp) in 2009 wird voraussichtlich am 18. Dezember 2009 erscheinen (wie immer ohne Gewähr ...), geplant sind folgende Themen:

- **Verkehrspsychologischer Jahresrückblick**
- **Konsequenzen des MWSt-Urteil zur Verkehrstherapie**
- **Stabilität von Verhaltensänderungen und Fristvorgaben**
- **Kriterien einer seriösen Fahreignungs-Beratung**

Leserbrief

von Angelika Schildmeier

Lieber Jörg-Michael Sohn,

Der nlvp-newsletter ist längst zu einer meiner wichtigsten Informationsquellen über relevante Veränderungen in der Verkehrspsychologie avanciert. Beispiele: Die klugen Beiträge zur Trennung von Diagnostik und Therapie in der Ausgabe 3 und 4/2009, vor allem auch die Infos zur eingeschränkten Aussagefähigkeit des EtG in Heft 4/2009.

Das will alles erst einmal recherchiert, dann bewertet und anschließend verständlich und korrekt zu Papier gebracht werden! Dass Sie diese Arbeit immer wieder auf sich nehmen, ist Ihnen hoch anzurechnen. Es ist aber auch der Grund, dass Ihr berechtigter Wunsch nach engagierter Mitarbeit immer wieder verhallt. So sicher fließt es nicht jedem von uns durch den Kopf und aus der Feder!

Besonders wertvoll bei Ihren Ausführungen ist mir der praxisbezogene Blickwinkel. Außerdem gefällt mir die - trotz manchmal klar ausgesprochenen Kritik - die ideologiefreie, sachbezogene Grundhaltung.

In der Tat ist es eine Schande, dass die Forschungsergebnisse, die Sie zusammengetragen haben und die ja auch vorher schon allgemein zugänglich waren, dass dieses Wissen in die fachliche Diskussion der Kommission vor Festlegung der Beurteilungskriterien offenbar nicht -