

# nl

# newsletter

# Nr. 1/2010

# verkehrspsychologie

# vp

Themen: Editorial + Zweite Auflage der Beurteilungskriterium nicht mehr normativ verbindlich + Bericht vom 48. Verkehrsgerichtstag + Geheimes Qualitätsmanagement-Handbuch + Kurznachrichten + Zeitschriftenübersicht + Netzhinweise + Szenegeflüster

Dies ist die 1. Ausgabe des vierten 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,

mit dieser Ausgabe geht der nlvp in den vierten Jahrgang. Aber anders als üblich beginnt die erste Ausgabe eines Jahres nicht mit dem traditionellen Bericht vom Verkehrsgerichtstag, sondern mit einer ersten Einschätzung der Situation der Beurteilungskriterien. Anlass ist ein Schreiben des Bundesverkehrsministeriums, in dem faktisch die normative

Verbindlichkeit der zweiten Auflage aufgrund fehlender Abstimmung und handwerklicher Mängel bei der Umsetzung aufgehoben wird. Dieser denkwürdige Akt bietet Anlass zu einigen grundsätzlichen Bemerkungen. Danach folgt der Bericht vom Deutschen Verkehrsgerichtstag mit den Schwerpunkt auf den AK VI „Idiotentest auf dem Prüfstand“ - es gab spannende Diskussionen mit einem für unser Arbeitsgebiet akzeptablen Ergebnis. Statt des seit längerem angekündigten Artikel zu Stabilität von Verhaltensänderungen und Fristvorgaben finden Sie aus aktuellem eine Darstellung des neuen sogenannten Qualitätsmanagement-Handbuches für die Verkehrspsychologische Beratung, die für Berater verbindlich sein soll, die aber bisher noch kaum jemand kennt.

Auch die weiteren geplanten Artikel mussten aufgrund der Berichterstattung über diese aktuellen Entwicklungen verschoben werden.

Aber natürlich wie immer Kurznachrichten, Zeitschriftenübersicht, Netzhinweise und Szenegeflüster – viel Spaß beim Lesen!

Zum Schluss eine persönliche Bemerkung: Da im Vorstand des Bundesverbandes Niedergelassener Verkehrspsychologen mehrheitlich die Auffassung herrscht, eine Funktion als Vorstandsmitglied sei mit der Herausgabe einer unabhängigen Publikation nicht vereinbar, bin ich als Vorstandsmitglied zurückgetreten. Für Hinweise auf Themen, Probleme und Informationen, die für niedergelassene Verkehrspsychologen wichtig sind, bin ich also noch mehr als in der Vergangenheit auf die Mitarbeit meiner Leser angewiesen, deshalb mit besonderem Nachdruck die traditionelle Bitte um Rückmeldungen und Beiträge auch in 2010!

Hamburg, den 17.02.2010

*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 2010 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.**

## Zweite Auflage der Beurteilungskriterien nicht mehr normativ verbindlich

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Das neue Jahr begann für die Verkehrspsychologen mit einem denkwürdigen Brief: Mit Datum vom 08.01.2010 hat der Leiter des Referats LA21 des Bundesverkehrsministeriums, Rüdiger May, die normative Gültigkeit der zweiten Auflage der Beurteilungskriterien faktisch außer Kraft gesetzt. Als Begründung wird die Tatsache angeführt, dass bei der Bearbeitung betroffene Gruppen wie Gesundheitsämter, Verkehrstherapeuten und Träger von §70-Kursen von den Fachgesellschaften nicht beteiligt worden seien. Darüber hinaus seien auch nicht spezifizierte handwerkliche Fehler bei der Umsetzung der gemacht worden.

Sowohl der Hintergrund dieses Briefe, als auch die rechtliche Einordnung und die vermutlichen Konsequenzen sind schwer einzuordnen. Nach einer Reihe von Gesprächen auf verschiedenen Ebenen scheint

folgendes zu gelten: Hintergrund des Konfliktes ist nach meiner jetzigen Einschätzung Unmut einerseits von Einrichtungen aus dem Suchtbereich und den Medizinern, vor allem aber von den Bundesländern, die sich durch das quasi handstreichartige Inkraftsetzen der Beurteilungskriterien überfahren fühlten. Die Information, wie ab welchem Zeitpunkt zu verfahren sei, hat die untergeordneten Behörden offenbar sehr spät erreicht. Hier spielten selbst so triviale Tatsachen hinein, dass kleine Fahrerlaubnisbehörden sich nicht in der Lage sehen, 98 Euro für eine wichtige Arbeitsunterlage auszugeben. Der Eindruck drängt sich ja in der Tat auf, dass ein relativ geschlossener Zirkel von ausgewählten Personen ohne transparente fachöffentliche Diskussion eine Arbeitsgrundlage beschließt, die nun plötzlich einen verbindlichen Rahmen für 100.000 jährliche Verwaltungsvorgänge von Fahrerlaubnisbehörden sein soll, ohne dass eine enge Abstimmung mit den Ländern stattgefunden hat. Diese Probleme sind auf der Besprechung des Bund-Länder-Fachausschusses am 26.11.09 in Bonn erörtert worden und als Konsequenz ging nun der genannte Brief erst einmal an die Bundesländer. Diese wiederum reagieren sehr unterschiedlich darauf. Einige haben ihn kommentarlos an die Fahrerlaubnisbehörden weitergeleitet, einige warten auf, einige verlangen vom Bund eine Spezifizierung der relativ vagen Vorgaben dieses Schreibens. Die rechtliche Situation ist schwer zu beurteilen. So wird in dem Schreiben ausdrücklich betont, dass die BK (Beurteilungskriterien) eine wesentliche fachwissenschaftliche Grundlage und insoweit den Stand von Wissenschaft und Technik darstellten. Deshalb habe die BASt die zweite Auflage in ihre „Anforderungen an Träger von Begutachtungsstellen“ aufgenommen und sie sei „seit dem 02.02.2009“ verbindlich anzuwenden.

Diese Aussage ist einerseits verwunderlich, da die BK selbst von einem Inkrafttreten ab 01.07.09 ausgehen, wie dies in dem Schreiben der Autoren ja ausdrücklich bekräftigt wurde. Das ein – letzten Endes – privat verfasstes Buch automatisch und ohne formalen und transparenten Prüfprozess faktische Rechtskraft erhält, ist schon ein erstaunlicher Vorgang. Hinzu kommt, dass die Anerkennung von Begutachtungsstellen Sache der Länder ist und diese grundsätzlich diese Anerkennung an bestimmte Bedingungen knüpfen können, so das denkbar erscheint, dass Bundesländer zu unterschiedlichen Entscheidungen kommen könnten, ob sie die Begutachtungsstellen in ihrem Land auf die erste oder die zweite Auflage verpflichten. Und schließlich scheint bei den Fahrerlaubnisbehörden selbst zum Teil Verwirrung zu herrschen, weil diese die Gutachten ja prüfen müssen und für die Frage der Nachvollziehbarkeit die Frage entscheidend ist, ob sie auf der ersten oder der zweiten Auflage beruhen. Es gibt offenbar die Haltung „Welche Auflage gilt, ist mir egal, aber die BfF muss es mich wissen lassen.“ Insgesamt ist also rechtlich kaum sicher zu beurteilen, ob für eine konkrete Begutachtung nun die erste oder die zweite Auflage zugrunde gelegt wird und ob dies zulässig ist oder nicht. Hier sind in der Tat Verfahrensfehler gemacht worden, die letztlich auf den Rücken der Fahrerlaubnisbehörden und der betroffenen Kraftfahrer ausgetragen werden, weil momentan keine Rechtssicherheit herrscht.

Diese unklare Situation wird nicht klarer dadurch, dass das Bundesverkehrsministerium mitteilt (anordnet? die Möglichkeit schafft?), „dass bis zum 31.12.2010 ... neben der 2. Auflage der BK die 1. Auflage angewendet werden kann, ohne dass es diesbezüglich einer gesonderten Begründung im Einzelfall bedarf.“. Wer entscheidet, welche Auflage angewendet wird? Der einzelne Gutachter? Die Begutachtungsstelle? Deren Träger? Die einzelne Fahrerlaubnisbehörde? Das Bundesland? Kann innerhalb eines Gutachtens sowohl die erste, als auch die zweite Auflage zugrunde gelegt werden? Und wird die zweite Auflage, die ja offenbar Mängel aufweist, dann doch unverändert am 01.01.2011 in Kraft gesetzt? Der Brief wirft aus meiner Sicht mehr Fragen auf, als er Antworten liefert - es macht den Eindruck, als sei er ein seltsamer Formelkompromiss zwischen verschiedenen Interessen von Kritikern und Verteidigern der BK in der zweiten Auflage.

Nach meinen Informationen arbeiten die Träger von Begutachtungsstellen daran, sich im Rahmen einer Selbstverpflichtungserklärung auf die strikte Anwendung der zweiten Auflage festzulegen. Dieses Verfahren erscheint mir rechtlich und politisch nicht ohne Risiken: Das Bundesmi-

nisterium hat in diesem Schreiben ausdrücklich klargestellt: „Das hat insbesondere Konsequenzen hinsichtlich der Anforderungen an Abstinenznachweise. So können insbesondere neben oder anstelle der EtG-Werte weiterhin Leberwerte verwendet werden.“ Wenn das Bundesministerium also ausdrücklich die Leberwerte statt der EtG-Werte als möglichen Abstinenznachweis als rechtlich legitim und mit dem Stand der Wissenschaft und Technik vereinbar definiert, dann ist die Frage, wie eine monopolartige Absprache, diese für die Betroffenen ca. 400,- € günstigere Variante bewusst nicht anzubieten, unter kartellrechtlichen, wissenschaftlichen und ökonomischen Aspekten zu betrachten ist. Mir erscheint vorhersagbar, dass sich die Träger von Begutachtungsstellen mit einem solchen Unterlaufen einer Vorgabe des Bundesministeriums nicht nur Freunde machen werden und dass sich für engagierte Rechtsanwälte ein weites Betätigungsfeld eröffnet.

Insgesamt deutet aus meiner Sicht alles darauf hin, dass eine komplizierter Interessenkonflikt mit einer „Lösung“ beseitigt werden soll, die mehr Fragen aufwirft, als sie Antworten liefert. Mich würde auch wundern, wenn alle Träger im Rahmen einer Selbstverpflichtungserklärung verbindlich darauf verzichten würden, sich einen Marktvorteil dadurch zu verschaffen, dass sie (natürlich in dezenterer Form) Kunden mit dem Argument werben, ihre Begutachtungsstellen würden auf die EtG-Werte verzichten und damit die Kosten des Verfahrens für Kraftfahrer um mehrere hundert Euro verringern ... Nach meinen letzten Informationen scheint es auch bis jetzt nicht gelungen sein, eine einheitliche Linie aller Träger von Begutachtungsstellen festzulegen.

Aus meiner Sicht entscheidend ist aber die Frage, ob es gelingt, die durch das Schreiben des Bundesverkehrsministeriums geschaffene Chance zu nutzen, in eine inhaltliche Diskussion um die Beurteilungskriterien einzusteigen. Im Vordergrund sollte dabei aus meiner Sicht für interventionistisch tätige Verkehrspsychologen die Forderung stehen, an der Fortentwicklung der Beurteilungskriterium institutionell eingebunden beteiligt zu werden – wegen der engen Verzahnung mit rehabilitativen Maßnahmen ist in der Tat die Abstimmung mit Verkehrstherapeuten und Träger von §70-Kursen erforderlich. Inhaltlich geht es darum, darauf hinzuwirken, dass die unabhängige Evaluation der MPU und damit der zugrundeliegenden Instrumente wie der BK vorangetrieben wird und darum, dass eine starke Medizinalisierung des Begutachtungsprozesses vermieden wird, insbesondere durch eine kritische Auseinandersetzung mit der Aussagekraft der Laborwerte für eine Verhaltensprognose. Und schließlich gehört das undurchschaubare und widersprüchliche System von Fristvorgaben im Spannungsfeld zwischen Fahrerlaubnisverordnung, Begutachtungsleitlinien und Beurteilungskriterien auf den Prüfstand. Interessant ist in diesem Zusammenhang der Hinweis des BMVBS: „Der Gutachter hat deshalb in jedem Fall die im Verhältnis zu den BK mit einem höheren Rang versehenen Begutachtungs-Leitlinien (BLL) zu beachten.“

Insgesamt birgt der Brief eine Menge politischer Sprengkraft und führt kurzfristig zu einer Rechtsunsicherheit, bietet aber auch die Chance, an einer Reihe von kritischen Punkten des bisherigen Verfahrens zu einer Nachbesserung zu kommen. Kurzfristig nötig erscheint es, vor Ort die jeweiligen Untersuchungsstellen anzufragen, wie sie mit dieser Situation umgehen und welche Praxis der Anwendung der BK vorherrscht. Wünschenswert wäre eine bundesweite Umfrage an alle Träger, wie diese die Situation einschätzen und wie sie konkret verfahren wollen. Und schließlich verschärft dieser Brief leider auch die Unsicherheit, was betroffenen Kraftfahrern in einer Fahreignungsberatung empfohlen werden muss, um möglichen, aber nicht zwingenden Anforderungen zu genügen. Damit wird noch einmal deutlich, wie dringend es ist, zu inhaltlich begründeten und berufspolitisch breit getragenen Kriterien für eine professionelle Fahreignungsberatung zu kommen. Es stehen also eine Reihe von Aufgaben gerade für die berufspolitische Interessenvertretungen von rehabilitativ tätigen Verkehrspsychologen an. Und momentan dürfte Ansprechpartner für diese Fragen eher die Länder sein, da diese offenbar den geforderte Einbeziehung anderer Gruppen organisieren sollen. Der nlvp wird über die weitere Entwicklung berichten und ich bin für Informationen dankbar.

# Bericht vom 48. Verkehrsgerichtstag

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

**Bei noch kälterem Wetter als gewohnt fand wie seit 48 Jahren in Goslar der Verkehrsgerichtstag statt – und diesmal knapp 1.800 Teilnehmer brachten Goslar an den Rande seiner Tagungskapazitäten, wie Generalbundesanwalt a. D. Kay Nehm in seiner Eröffnungsansprache vorsichtig kritisierte – nicht ohne hinzuzufügen, niemand denke daran, einer vertrauten Geliebten wegen eines Pickels den Laufpass zu geben. Der Verkehrsgerichtstag wird wohl auch weiterhin an Goslar gebunden bleiben, zumal die Kritik an Tagungseingängen in Goslar durchaus ernst genommen wurde.**

Ansonsten sprach Kay Nehm eine Reihe von aktuellen Fragen und die Themen der Arbeitskreise an. So kritisierte er, die 20 Millionen Verkehrsschildern aus 600 verschiedenen Typen würden Autofahrern oftmals mehr verwirren als orientieren. Die bisherigen Bemühungen hätten nicht gerade zu einem „Waldsterben im Schilderwald geführt.“ Kritisch sei auch die veränderte Rechtsprechung zum Richtervorbehalt bei der Blutentnahme zu bewerten, um einer Arabeske des Rechtssystems willen werden in Kauf genommen, dass bei der Beweissicherung bei Straftaten ein Zeitverzug in Kauf genommen werde, der die angemessene Ahndung erschwere. Interessant auch seine Klage, dass trotz eindeutigen Votums des letzten Verkehrsgerichtstages bisher kein Bundesland eine Vorstoß in Richtung „section control“ unternommen, also der Ermittlung der Fahrgeschwindigkeit aller Verkehrsteilnehmer durch Messung am Anfang und Ende einer Geschwindigkeitsbegrenzung.

Den Plenarvortrag hielt VW-Markenvorstand Dr. Werner Neubauer zum Thema: „Mit Innovationen an die Spitze – Der VW-Konzern und die Zukunft des Automobils“. Der Vortrag war zwar technisch und vortragstechnisch beeindruckend (VW hatte erstmals im Kaisersaal Flachbildschirme aufgestellt, um die Präsentationen zum Vortrag vorzuführen), wies aber kaum Verbindungen zu Fragen des Verkehrsrechtes oder der Verkehrspsychologie auf. Interessant immerhin die Analyse, dass es eine „Weltauto“ nicht gäbe, sondern auch in Zukunft sehr unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse in verschiedenen Teilen der Welt und innerhalb von entwickelten Gesellschaften bedient werden müssten. In Erinnerung geblieben sind mir zwei interessante Details des insgesamt sehr ökonomisch und technisch orientierten Vortrags: So analysiert der VW-Konzern ganz nüchtern die Veränderung der Familienstrukturen in Deutschland unter dem Gesichtspunkt, dass Autos nicht nur für die früheren Vater-Mutter-und-zwei-Kinder-Familien gebaut werden müssen, sondern auch für Alleinerziehende mit 1 Kind, Großfamilien von Immigranten, homosexuelle Paare etc. Und zum zweiten zeigt sich, dass auch eine ausgefeilte Markt-Analyse nicht vor Überraschungen feilt. So berichtete Dr. Neubauer, dass der Golf Plus vor allem für Handwerker und ähnliche Zielgruppen mit erhöhtem Platzbedarf konzipiert worden sei, sich aber zeigte, dass er vor allem von älteren Käufern wegen des bequemen Ein- und Ausstieges nachgefragt wurde.

Neben den Ergebnissen der Arbeitskreise sind auf dem Verkehrsgerichtstag natürlich Kontakte, Informationen und Absprachen wichtig. Da im Vorfeld die Befürchtung im Raum stand, die gesamte MPU stünde in Frage, waren dieses Mal sehr viele Verkehrspsychologen angereist, im für uns wichtigsten AK VI waren von 250 Teilnehmern knapp die Hälfte Verkehrspsychologen, davon auffallend viele vom TÜV Süd. Erstmals waren AFN und IfS mit einem gemeinsamen Stand mit Informationsmaterialien vertreten, so dass diesmal die Präsenz der Verkehrspsychologen unübersehbar war und sich viele Gespräche zwischen den Sitzungen ergaben.

Die Ergebnisse der AKs sind unter [http://www.deutsche-verkehrsakademie.de/images/stories/pdf/empfehlungen\\_48\\_vgt.pdf](http://www.deutsche-verkehrsakademie.de/images/stories/pdf/empfehlungen_48_vgt.pdf) abrufbar, im folgenden eine Zusammenfassung und Bewertung der wichtigsten Ergebnisse:

Der AK I beschäftigte sich mit der **Halterhaftung in Europa** und war der größte. Hintergrund ist eine Anregung der EU, nicht nur im parkenden Verkehr, sondern auch im fließenden den Halter eines Kfz für Verstöße zur Rechenschaft zu ziehen, wenn der Fahrer nicht zu ermitteln ist. Diesem Vorstoß erteilte der AK eine klare Absage, das dies gegen den verfassungsrechtlichen Grundsatz „Keine Strafe ohne Schuld“ verstieße, er bekräftigte eine Empfehlung des 39. VGT, verstärkt von der Fahrtenbuchauflage Gebrauch zu machen. Interessant die Aufforderung an die Bundesregierung, in Zukunft mehr darauf hinzuwirken, dass europäischen Rechtsakte nicht verfassungsrechtlichen Grundsätzen widersprechen.

AK II beschäftigte sich mit dem neuen **EU-Verkehrssicherheitsprogramm 2010-2020**. Auch hier ein eher zurückhaltendes Bekenntnis zur europäischen Regelungen – diese seien nur wichtig, wo nationale Gesetzgebung keine ausreichenden Erfolge erziele. Der AK empfahl das Ziel einer Senkung der Getötetenzahlen in der gesamten EU um 40%, forderte Standards zur Definition von Schwerverletzten und eine bessere Datenbasis. Der Schwerpunkt bei den Methodenempfehlungen lag auf zum Teil sehr konkreten Vorschlägen für technischen Maßnahmen (Fahrerassistenzsysteme etc.), aber auch das „Begleitete Fahren mit 17“ wurde erwähnt. Bei den verhaltensorientierten Maßnahmen blieb es ansonsten bei eher allgemeinen Empfehlungen (Alkoholock bei „gefährdenden Verkehren“).

Kurzfristig weniger interessant für Verkehrspsychologen der AK III zu **Fahrgastrechte im Land- und Luftverkehr** mit den Empfehlungen zu pauschalen Entschädigungen bei Verspätungen, aktuellen und vollständigen Informationen über Rechte für Reisende und dem Appell für eine außergerichtliche Streitschlichtung.

Auch der AK IV beschäftigte sich mit einem wichtigen, aber für unser Arbeitsgebiet wenig relevanten Thema: **Haushaltsführungsschaden**. Hier gab es die Empfehlung, auf anerkannte Tabellenwerke zurückzugreifen, für Stundensätze einschlägige Tarifverträge zugrunde zu legen und jeweils Einzelfälle zu berücksichtigen.

Spannend dann der AK V zu **Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot**, da sich hier perspektivisch ein wichtiges Arbeitsfeld für Verkehrspsychologen auftut: Immer häufiger wird eine verhaltensändernde Maßnahme als Grund für eine solche Maßnahme anerkannt. Schwerpunkt der Empfehlungen ist allerdings eine komplizierte rechtliche Situation: Die 2. EU-Führerscheinrichtlinie hat dazu geführt, dass in Deutschland auf Lkw beschränkte Fahrerlaubnisse nach einem Fahrerlaubnis-Entzug nicht mehr erteilt werden dürfen. Damit kann ein Richter im Strafverfahren zwar bestimmte Arten von Kfz von einer Sperrfrist ausnehmen (was der AK in seiner ersten Empfehlung ausdrücklich bekräftigt), aber die Fahrerlaubnisbehörde darf eine solche Lkw-Fahrerlaubnis nicht erteilen, wenn die Pkw-FE entzogen wurde. Als Ausweg schlägt der AK vor, durch eine Änderung des § 69 StGB zu ermöglichen, bei endgültiger Entziehung der Fahrerlaubnis im Urteil oder Strafbefehl bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen auszunehmen. Er appelliert - zur Vermeidung von Existenzgefährdung - an Bußgeldstellen und Strafrichter, die Ausnahmemöglichkeiten, insbesondere bei Regelfahrverboten, stärker zu beachten. Und für unser Arbeitsfeld die wichtige vierte Empfehlung: „Der Arbeitskreis empfiehlt dringend, die anerkannten Möglichkeiten, die die Verkehrspsychologie zur Einstellung, Verhaltensänderung und Eignungsbegutachtung anbietet, intensiver zu nutzen.“

Und schließlich stand im Zentrum auch des Medieninteresses der AK VI **„Idiotentest“ auf dem Prüfstand**. Hier war im Vorfeld von verschiedenen Seiten zum Beispiel eine Videoaufzeichnung gefordert worden und es war spekuliert worden, ob die MPU ganz abgeschafft werden sollte. Aus diesem AK soll deshalb ausführlicher berichtet werden. Wohlthuend war angesichts der reißerischen Vorankündigung schon der Einstieg, als der AK-Leiter, Dipl.-Psych. Dr. Horst Schulz als Abteilungsleiter der BAST den umstrittenen Titel aus seiner Sicht korrigierte zu „MPU auf dem Prüfstand“ - viele hatten den ursprünglichen Begriff als unvereinbar mit der üblichen Diktion des Verkehrsgerichtstages empfunden. Bemer-

kenswert auch die große Anzahl von Verkehrspsychologen (etwa die Hälfte der 250 Teilnehmer) mit einem Schwerpunkt auf dem TÜV Süd.

Als erster Referent wies **Harald Geiger** (Präsident des VG München) auf eine Reihe von Unklarheiten in der FeV hin, handwerkliche Defizite in Gesetzestexten würden insgesamt zunehmen. Als Beispiel nannte er die Formulierung in §13, Punkt 2 der FeV, nach der eine MPU schon bei „Anzeichen für Alkoholmissbrauch“ angeordnet werden kann, theoretisch also auch bei lediglich privatem Missbrauch außerhalb des Straßenverkehrs. Ebenfalls ermögliche § 11 der FeV eine MPU bei „einer erheblichen Straftat, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr steht“, also rechtlich eigentlich bei jeder Trunkenheitsfahrt über 1,1 Promille, da dies unzweifelhaft eine Straftat ist. Auch die Vorschriften bei Drogenauffälligkeiten seien sehr auslegungsbedürftig. Zudem würde oft ignoriert, dass die Führerscheibehörden nach § 11, Abs. 6 FeV die Fragestellung festlegten und die Untersuchungsstellen nicht davon abweichen dürften. Herr Geiger regte an, einen Katalog von typischen Fragestellungen in den Anhang der FeV aufzunehmen. Interessant seine Ausführungen zum Trennungsgrundsatz Begutachtung/Beratung: Es sei nicht geregelt, was geschähe, wenn dagegen verstoßen würde, seiner Auffassung nach sei ein Gutachten unbrauchbar, wenn es von einem befugten Sachverständigen erstellt sei und binde deshalb die Fahrerlaubnisbehörde nicht. Er schlug vor, dass eine Beratung oder ein Kurs vor der MPU obligatorisch gemacht werden müsse, solche Kurse müssten dann aber gesetzlich nach klaren Kriterien geregelt werden. Sein Hauptkritikpunkt war, dass der Ablauf der MPU nicht näher vorgeschrieben sei und die notwendige Dokumentation des Ablaufes nicht spezifiziert sei. Als Richter könne er Einsprüche gegen ein Gutachten schwer überprüfen, eine Ton- oder Videoaufzeichnung sei sinnvoll, um Behauptungen „Das habe ich nicht gesagt!“ gerichtlich überprüfen zu können. Er betonte aber auch, dass die MPU insgesamt geeignet sei und nur ein Nachregulierungsbedarf bestehe.

Auf Nachfrage, ob ihm als Dokumentation auch eine vom Probanden unterzeichnete Zusammenfassung des Gespräches reichen würde, äußerte er sich skeptisch, ob man sich rechtsverbindlich festlegen könne, was man in einer Stunde gesagt und nicht gesagt habe.

Der ADAC-Vertragsanwalt **Frank Roland Hillmann III** begann mit einer uneingeschränkte Klarstellung: Die MPU sei unverzichtbar für die Verkehrssicherheit, ungeeignete Autofahrer hätten auf der Straße nichts zu suchen. Es folgte dann allerdings eine etwas irritierende Aufzählung von diversen Gerüchten (über festgelegte Mindestdurchfallquoten, schlechten Ruf der MPU, Bestehen sei ein Glücksspiel etc.), die zwar nur als Gerüchte zitiert wurden, aber in der Fülle den Eindruck vermittelten, die MPU sei sehr umstritten. Er forderte klare gesetzliche Regelungen, die weder die Anordnung noch das Gutachten selbst rechtlich aussichtsreich angreifbar seien. Auch die Gutachter selbst, nicht nur die Untersuchungsstellen müssten durch die BAST überprüft werden, es müsse eine Möglichkeit geben, falsche Gutachten überprüfen zu lassen. Er wies darauf hin, dass Begutachtungsstellen weder Behörden noch beliebige Unternehmer sind, sie erstellen Privatgutachten aufgrund von Werkverträgen. Herr Hillmann sprach sich ausdrücklich für die Wiedereinführung der Möglichkeit einer Oberbegutachtung aus, auch sonst im Rechtssystem gäbe es eine zweite Entscheidungsebene bei Widersprüchen. Zudem sprach er kurz die Problematik der fehlenden Übergangsfristen bei der zweiten Auflage der Beurteilungskriterien an. Er regte an, Kurse und MPU gleichzeitig anzuordnen, wobei der Charakter der geforderten Maßnahmen unklar blieb (Langzeitschulung). Maßnahmen könnten analog einer Bewährungsaufgabe angeordnet werden, müssten aber akkreditiert sein und solche verkehrspsychologischen Schulungsinstitute müssten einer Überwachung durch die BAST unterliegen und in keinem Zusammenhang zu Begutachtungsstellen stehen. Sehr klar seine Position, dass Betroffene die Kosten dieser Maßnahmen selbst tragen müssten, die Fahrerlaubnisbehörden müssten rechtzeitig auf solche Maßnahmen hinweisen. Wie sein Vorredner sprach er sich für obligatorische Videoaufnahmen aus, das sonst der Untersuchungsablauf nur mangelhaft nachprüfbar sei. Eine Computerdatei der Aufzeichnung diene nur der Klärung von Streitfällen, sie könne per email verschickt werden, müsse aber nach 6 Monaten vernichtet werden. Er räumte allerdings ein, dass

vermutlich 95% der Anfechtungen sich als unberechtigt herausstellen würden.

Interessant an der kurzen Anschlussdiskussion war der Hinweis aus der BAST, dass die Begutachtungsleitlinien mit dem Ministerium abgestimmt seien, die Beurteilungskriterien seien aber nur Durchführungshinweise der Gesellschaften. Es gab Diskussionen um die Frage der Übergangsregelungen (das IAS z.B. hatte intern solche festgelegt). Bedenken gab es dagegen, wissenschaftliche Standards für die MPU per Abstimmung festzulegen und es gab Einigkeit, dass es bei Beratungen vor der MPU Regelungsbedarf gibt.

**Prof. Dr. Wolfgang Schubert** (DEKRA) hielt dann einen klugen Grundsatztvortrag über die MPU, in dem er betonte, dass die MPU vor allem dem Schutz der Bevölkerung diene, nur 1 Autofahrer von 525 pro Jahr müsse zur MPU, dies entspräche 1 Passagier aus einem vollbesetzten Airbus A380. Er stellte dann dar, dass es sich bei der Begutachtung um ein hoch verrechtlichtes, überprüfbares und qualitätsgesichertes System mit einer Fülle von Kontrollmechanismen auf verschiedenen Ebenen handle. Er betonte den zentralen Charakter der Exploration, die individuell und hypothesengesteuert ablaufe. Er führte eine Reihe von inhaltlichen Argumenten gegen eine Videoaufzeichnung an, ohne sie als unmöglich zu bezeichnen. Zentral sei die Frage der Evaluation, das deutsche System habe sich insgesamt bewährt, aber auch andere Elemente wie die ärztlichen Gutachten und die Vorbereitungsmaßnahmen müssten in die Qualitätssicherungssysteme eingebaut werden. Er forderte in diesem Zusammenhang eine obligatorische Beratung nach einer Auffälligkeit und eine Qualitätsbewertung von Anbietern von Vorbereitungsmaßnahmen. Zudem bekräftigte er frühere Forderungen nach Absenkung der Grenze für eine MPU auf 1,1 Promille und die Verankerung der Verkehrspsychologie im europäischen Führerscheinsrecht. Interessant schien mir sein Hinweis auf die Notwendigkeit eines frühzeitigen wissenschaftlichen Meinungsstreites, damit spätere Auseinandersetzungen von Gericht minimiert würden. Zur Evaluation der MPU unterstützte er die Forderung nach einer externen, unabhängigen Untersuchung, die laufende Evaluation hätte Probleme mit Datenschutzbeauftragten gehabt, er forderte verbesserte Rahmenbedingungen für solche Forschungen.

In der folgenden Diskussion wurde behauptet, dass das System um die MPU im Jahr etwa 150 Millionen Euro Umsatz mache, es umfasse nicht nur Verkehrspsychologen, auch Suchtberatung müsse einbezogen werden. Rechtsanwälte kritisierten, dass die geringen Fehlerquoten (Schubert: 1 von 10.000 Fällen bei der Dekra im Jahr) kaum glaubhaft seien und forderten die objektivierbare Einzelfallüberprüfung, auch in Form von Obergutachten. Zudem wurde durchaus differenziert um die Unterschiede zwischen Audio- und Video-Aufzeichnung diskutiert.

**Prof. Dr. Lothar Schmidt-Atzert** stellte dann dar, dass es im Bereich Diagnostik inzwischen eine Reihe von guten Testverfahren gäbe, die auch für Gutachten bei sachgerechter Anwendung geeignet seien. Interessant sein Hinweis, dass Standardisierung immer zu einem Validitätsverlust führe, das man sich auf solche vorhersagbaren Test vorbereiten könne und damit nicht nur die gewünschte Dimension gemessen würde. Er räumt ein, dass viele Tests nur bescheiden mit den relevanten Faktoren korrelierten, notwendige Normierungsstichproben müssten eigentlich so umfangreich und aktuell sein, dass sie kaum zu organisieren seien. Er forderte, dass Tests durch zwei unabhängige Experten bewertet werden müssten und wies darauf hin, dass noch viel Forschung im verkehrspsychologischen Bereich nötig sei. So seien die verwendeten Prozentränge missverständlich, sie müssten eigentlich ein Konfidenzintervall enthalten, bei einer Korrelation mit dem Außenkriterium von 0,30 und einem cutoff bei einem PR von 16 würden bei 100 Testpersonen nur 5 wirklich ungeeignet erkannt und 11 Geeignete als ungeeignet eingestuft. Prof. Schmidt-Atzert schlug vor, eine Art Checkliste für Gutachten aufzustellen, die BAST weiterhin mit der Überprüfung zu beauftragen und stärkere mit Taylor-Russell-Tafeln (Base-Rate und Selektionsrate) aus der forensischen Diagnostik zu arbeiten.

Erwähnenswerte Punkte der nachfolgenden Gesamtdiskussion waren: Große Internet-Foren mit Bewertung von Untersuchungsstellen fungie-

ren als eine Art öffentlich abrufbarer Restaurant-Tester. Test-Verfahren im verkehrspsychologischen Bereich korrelieren häufig nur um .30 mit einem Außenkriterium. Die Rückfallquoten von Kraftfahrern lagen vor Jahrzehnten noch bei 28%, jetzt so um 6% - jeweils innerhalb von 3 Jahren. Wenn Video, dann müsste es auch beim Arzt mitlaufen und dies sei schwer vorstellbar. Sehr heftig wurde um die Frage des Video-mitschnitts diskutiert, die zahlreichen BfF-Vertreter argumentierten mit dem Aufwand und den Kosten, obgleich die Rechtsanwälte den Charakter als Beweismittel nur in den wenigen Anfechtungen betonten.

Zu den diagnostischen Entwicklungen fand ich den Hinweis von Dr. Schmidt-Atzert hilfreich, dass auch bei Berufseignungstest nur die geeigneten Bewerber genommen werden und sich so im Beruf bewähren können – aber durch eine Stufung der Prognose lässt sich die Güte der Vorhersage in Verbindung mit dem Berufserfolg doch berechnen. Ansonsten gab es Auseinandersetzungen um den Stellenwert von Tests, speziell solchen, die aus dem Hochschulbereich heraus entwickelt wurden. Einigkeit bestand darin, dass reine Leistungsfähigkeit kein Prognosemerkmal ist. Bemerkenswert die Information, dass die Fahrerlaubnisbehörden an das KBA die Diagnose „Neigung zur Trunksucht“ melden. Bedenkenswert das Argument, es würde immer das Paket „Vorbereitung + MPU“ evaluiert. Mehrere Redner sprachen sich für das Ermöglichen von Oberbegutachtungen aus. Und Einigkeit bestand in der Notwendigkeit, frühzeitig auf Beratungsmöglichkeiten hinzuweisen, aber ohne eine closed-shop-Politik zu unterstützen

Insgesamt verlief die Diskussion wesentlich undramatischer, als im Vorfeld befürchtet, dass bestimmte Positionen nicht mehrheitsfähig waren, zeichnete sich schon am ersten Tag ab, entsprechend fiel dann auch die Empfehlungen aus, die am Freitag verabschiedet wurden. Bemerkenswert war, dass die Forderung nach Obergutachten keine Mehrheit fand. Die Empfehlungen des AK im vollständigen Wortlaut:

„1. Das System der medizinisch-psychologischen Begutachtung der Kraftfahrereignung ist ein wichtiges und bewährtes Instrument zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und zur Erhaltung der Mobilität des Einzelnen.

2. Im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung kommt der Exploration zentrale Bedeutung zu. Diese diagnostische Methode ist unter Berücksichtigung des aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstandes weiterhin kontinuierlich zu verbessern.

3. Die Zulassung von Testverfahren im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung sollte geregelt werden. Die Prüfung der Güte der Testverfahren soll durch ein unabhängiges wissenschaftliches Gremium anhand eines angemessenen Testbeurteilungssystems erfolgen.

4. Die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Überprüfung der Fahreignung sollte regelmäßig wissenschaftlich überprüft und die Ergebnisse sollten veröffentlicht werden.

5. Rehabilitationsmaßnahmen zur Verbesserung der Eignungsvoraussetzungen sollten möglichst frühzeitig eingeleitet und deren Erfolg durch eine Fahreignungsbegutachtung überprüft werden.

6. Die Anbieter der unter Punkt 5 genannten Maßnahmen sollten ebenfalls einem Qualitätssicherungssystem unterliegen und in keinem wirtschaftlichen und personellen Zusammenhang mit den Begutachtungsstellen stehen.

7. Die Voraussetzungen für die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Begutachtung sind im Straßenverkehrsgesetz und in der Fahrerlaubnis-Verordnung teilweise unklar formuliert. Der Gesetzgeber wird aufgefordert, die entsprechenden Vorschriften zu reformieren.“

Als Bewertung ist festzuhalten, dass das bestehende System im Grund als bewährt festgeschrieben wird und eher kleinere Verbesserungen gefordert werden. Etwas kritisch ist die Kombination von Punkt 6 und 7. Schon in der Diskussion gingen Gruppennachschulungen mit Rechtsfolgen, verkehrspsychologische Therapie, Fahreignungsberatung und Testvorbereiter wild durcheinander. Die beiden Punkte sind einerseits so zu interpretieren, dass die §70-Maßnahmen ohne weitere MPU ab-

geschafft werden sollen, also immer eine MPU stattfindet und die Anbieter nicht verknüpft sein dürfen mit Begutachtungsstellen. Sie können aber auch interpretiert werden als Forderung, dass auch Fahreignungsberatungen oder Laufbahnberatungen zukünftig einem Qualitätssicherungssystem unterliegen müssen – dies würde bedeuten, dass für Einzelpraxen fast unüberwindbare Hürden aufgebaut würden und letzten Endes die bestehenden Schwesterorganisationen der Beratungsträger und größere Ketten von Anbietern den Markt unter sich aufteilen könnten. Die weitere Entwicklung bleibt also abzuwarten.

Der Arbeitskreis VII beschäftigte sich mit dem „Unfallrisiko junger Fahrer“. Bemerkenswert an den Empfehlungen erscheint mir, das verhaltensbezogenen Aspekte eher relativiert werden und mehr auf technische Verbesserungen gesetzt wird. So wird betont, dass alterstypisches Risiko nur ein Faktor (neben Anfängerfehlern und Fahrzeugmängeln sei). Es wird sehr klar Stellung bezogen, dass sich Verschärfung der Probezeitregeln und freiwillige Fortbildungsseminare für Fahranfänger nicht bewährt hätten, das begleitete Fahren und das absolute Alkoholverbot dagegen gut. Empfohlen wird eine Verbesserung der Ausbildung unter anderem durch stärkere Berücksichtigung von Risikoverhalten, Multimediaelementen und spezifischen Prüfungsabläufen. Zudem werden Einsatz von Fahrerassistenz-Systemen und Anreize zum Kauf technisch besserer Fahrzeuge befürwortet.

Im AK VIII geht es traditionell um die Schifffahrt, diesmal: „**Neue Haftungs- und Entschädigungsregeln in der Schifffahrt**“. Gefordert wird für diese sehr speziellen Fragen eine Rechtsvereinheitlichung, Unterstützung laufender Verhandlungen, unter anderem über die Haftungshöchstbeträge, Bunkeröl und Wrackbeseitigung. Und empfohlen wird eine Konzentration bestimmter Verfahren auf spezielle Schifffahrtsgerichte.

---

## Geheimes Qualitätsmanagement-Handbuch

---

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

**Ein erstaunliches Vorgehen ist das sogenannte Inkrafttreten der Revision des Leitfadens für die Verkehrspsychologische Beratung, der gleichzeitig umbenannt wird in „QMH-Beratung“ - Qualitätsmanagement-Handbuch Beratung. Laut gültigem Leitfaden hat sich jeder Berater, der in das QS-System der Sektion eingebunden ist, verpflichtet, ihn in seiner jeweils gültigen Version zu beachten. Dies ist aber unmöglich, wenn den Beratern die aktuelle Version nicht zur Verfügung gestellt wird, ja, wenn die Teilnehmer des QS-Systems noch nicht einmal die Information darüber bekommen, dass eine solche Neuauflage existiert.**

Aber genau dieses ist geschehen: Der Sektionsvorstand hat die neue Fassung offensichtlich am 01.12.2009 beschlossen, jedenfalls ist dies das Datum, das am häufigsten als Revisionsdatum auftaucht. In Kraft treten sollte es am 01.01.2010 – wobei die Voraussetzung laut QMH ist, dass das System vom BDP-Gesamtverband anerkannt ist. Dieses war laut Fassung vom 03.02.01 aber nicht noch nicht geschehen – ein Woche später ist in einer als nicht verändert zu erkennenden Version zu finden, dass diese Anerkennung am 08.01.2010 erfolgt sei, also erst nach dem Inkrafttreten. Einer der Probleme bei einer genauen Einordnung ist, dass offenbar eine Reihe von Versionen existieren, deren Veröffentlichungsdatum nicht erkennbar ist und die nicht als neue Revision erkennbar sind. Da zudem die mir vorliegende Version keine Seitennummerierung aufweist, ist es fast unmöglich, präzise anzugeben, welche Bestimmungen nun in welcher Version wann in Kraft getreten sein sollen.

Dies alles ist aber bedeutungslos gegenüber der Tatsache, dass die Berater, die sich laut QMH-Beratung an diese Bestimmungen zu halten haben, dieses nicht wissen können, da Ihnen weder das Handbuch zuge-

stellt wurde, noch sie auch nur darüber informiert wurden, dass eine Neuauflage existiert. Hier werden grundsätzliche Standards eines Qualitätssicherungssystems schlichtweg verletzt – es muss jederzeit erkennbar sein, welche Bestimmungen zu welchem Zeitpunkt gelten.

Da es sich um eine komplette Neufassung mit veränderter Gliederung, Begrifflichkeiten und Vorgehensweisen handelt, ist ein Vergleich mit dem alten System schwierig, jeder Berater, der diesem System unterworfen ist, wird sich damit auseinandersetzen müssen, welche Bestimmungen ab wann greifen – was mühsam ist, da neben dem rechtlich fragwürdigen Verfahren der klandestinen Inkraftsetzung auch jegliche Übergangsbestimmungen fehlen, die eine Orientierung dafür bieten, wie der Systembruch bewältigt werden soll. Dies dürfte vor allem dann für Probleme sorgen, wenn von Seiten der Sektion versucht wird, eine Entziehung der Anerkennung mit Hinweis auf den Verstoß gegen die neuen Bestimmungen durchzusetzen.

Schon im Vorwort findet sich der Hinweis dass sich die Sektion entschlossen haben, ihrer Aufgaben über die geltende Fahrerlaubnisverordnung hinaus zu definieren und mehr als ein QS-System zu etablieren. Dies macht sich auch darin bemerkbar, dass Ziele einer Qualitätspolitik definiert werden, die weit über die organisatorische Sicherstellung der Erfüllung der Aufgaben nach § 71 hinausgehen, wobei die Reihenfolge und Benennung der Ziele schon einmal durcheinandergeht wie in Abbildung 2 und dem zugeordneten Text. Reduziert man die ausführlichen Begründung auf den Kern der Veränderung für die **Praxis** der Verkehrspsychologischen Beratung, dann ergeben sich folgende wichtige Veränderungen:

- Es muss kein KBA-Auszug mehr vorliegen, sondern eine detaillierte Aufstellung der Führerscheinstelle reicht.
- Es wird eine sehr viel ausgiebigere Beratungsdokumentation gefordert, zu jedem Delikt müssen zugrunde liegenden Einstellungen und Ursachen nachvollziehbar beschrieben werden, die eingesetzten Methoden zur Einsichtsvermittlung beschrieben werden und die Überprüfung der angestrebten Änderungen dargestellt werden.
- Sinnvollerweise wird der bisherige Zeitraum von maximal 4 auf maximal 8 Wochen ausgedehnt.
- Die offizielle Bezeichnung, die in Briefköpfen verwendet werden darf, wird geändert in „Amtlich anerkannter verkehrspsychologische Berater“, wobei sich hier noch mal ein irritierender Mangel an Kenntnis des bisherigen Leitfadens darin zeigt, dass die frühere Bezeichnung sich nicht ohne Grund auf den § 4, Abs. 9 des StVG bezog und nicht, wie fälschlicherweise behauptet, auf den § 71 FeV.
- Sehr begrüßenswert ist die Klarstellung, dass im Internetregister und in den Listen für die Landesbehörden immer ein Name statt einer Institution auftauchen müssen, da die Anerkennung ad personam erfolgt.
- Verwirrend die neue Nummerierung für die Registrierung nach dem Schema JAHRMO + fortlaufende Nummer – zumal diese ab 2009 gelten soll, also offenbar rückwirkend
- Die Kosten für die Antragsbearbeitung werden faktisch dadurch erhöht, das zukünftig der alte Betrag **PLUS** Mehrwertsteuer erhoben wird. Dies dürfte auch unter steuerrechtlichen Gesichtspunkten interessant sein, da damit implizit eingeräumt wird, das es sich auch bei den bisherigen Kosten für Anerkennung und Aufrechterhaltung um ein mehrwertsteuerpflichtiges Entgelt handelt – und dies im Grunde seit 1999 ...
- Neu ist eine verpflichtenden Aufforderung zur Rückmeldung durch die Beratenen (der Berater übergibt einen Fragebogen im frankierten und an die Sektion adressierten Umschlag, der Rastsuchende bleibt anonym, der Berater nicht) – Punkt 8.2., wobei einerseits deutlich wird, dass ganz Passage per Copy-und-Paste unbearbeitete aus anderen Vorlagen übernommen wurden (plötzlich ist von „Klienten“ die Rede) und mir erschließt sich auch bei mehrmaligem Lesen nicht, was mit dem Satz gemeint ist: „Bei Reklamationen ei-

nes Klienten setzt sich der Qualitätsbeauftragte unverzüglich mit dem Berater in Verbindung und unterstützt die beanstandete Beratung.“

- Erstmals ist im Beratungsvertrag ein Ausfallhonorar von 80,-- € verankert.

Peinlich ist angesichts des geforderten Niveaus von rechtlichen Kenntnissen auf Seiten der Berater, dass im Handbuch unter Punkt 6.1.1. als Grundlage des ganzen Verfahrens eine seit mehr als 1 Jahr veraltete Fassung des § 71 FeV zitiert wird. Peinlich vor allem deshalb, weil dieser Mangel an rechtlicher Basiskompetenz kaschiert wird durch die kompetent klingende Fußnote: „Aus dem Alter der Gesetzesformulierung wird mit Rücksicht auf neue Studienabschlüsse – de lege ferenda – abgeleitet hinzugefügt: oder eines gleichwertigen Master-Abschlusses in Psychologie.“ - die Verfasser haben offenbar nicht mitbekommen, dass die von ihnen hochmütig als „veraltet“ bezeichnete Gesetzesformulierung durch die Vierte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. Juli 2008 geändert ist und dies mithin de lege lata gilt.

Im Bereich erstmaliger Anerkennung und der Aufrechterhaltung wird ein nicht näher spezifizierter „Administrator“ eingeführt, der offenbar die organisatorische Abwicklung vollziehen soll. Wer dies zur Zeit ist, geht weder aus dem Handbuch, noch der angegebenen Internetseite hervor. Dafür werden detaillierte Zeitvorgaben für die Prüfungsvorgänge gemacht, wobei eine Reihe von Vorgaben unrealistisch erscheinen.

Erstmals werden Regularien aufgestellt für die Prüfung der Vergleichbarkeit anderer QM-Systeme, so unter anderem die regelmäßige Überprüfung auf Vergleichbarkeit bei Veränderungen eines der beiden Systeme und das Einreichen der Liste von Beratungsfällen „seit den letzten zwei Jahren“ - einer der vielen interpretationsbedürftigen Formulierungen des Handbuchs

Bei dem Nachweis der erfolgreichen Teilnahme am Qualitätsmanagementsystems des BDP werden die Ungereimtheiten besonders deutlich: Theoretisch gilt das neue System seit dem 01.01.10, ein früher sogenannte „Antrag auf Aufrechterhaltung der Anerkennung“ müsste also ab sofort nach dem neuen QMH-Beratung eingereicht werden. Dieses fordert aber Beratungsdokumente nach dem Muster der Doku 26 und eine Fortbildung nach den neuen Kriterien, was für die zurückliegenden 2 Jahre aber schlicht nicht möglich ist.

Besonders irritierend sind die neuen Bestimmungen zur Aus- und Fortbildung der Berater. Hier beansprucht die Sektion Verkehrspsychologie im BDP schlicht und ergreifend ein Fortbildungsmonopol: Die in der FeV geforderte „Teilnahme an einer Fortbildungsveranstaltung oder Praxisberatung von mindestens 16 Stunden“ wird so interpretiert, dass solche Fortbildungen praktisch nur noch beim BDP belegt werden können. Unter Punkt 7.2.3 des Leitfadens heißt es, dass es verpflichtend sei, dass mindestens 12 der 16 vom Gesetzgeber geforderten Stunden durch vom Sektionsvorstand organisierte Veranstaltungen abgedeckt werden müssen. Dies ist durch keinerlei sachliche, rechtliche oder Erfahrungswerte gerechtfertigt: Sei 10 Jahren werden andere Fortbildungsveranstaltungen angeboten und anerkannt, die Sektion hat bislang kaum Anstrengungen für eine fachliche Weiterbildung der Berater unternommen, bislang sind auf den Internet-Seiten der Sektion die letzten anerkannten Fortbildungen mit Datum August 2008 verzeichnet, es hat nie eine Rückmeldung über die eingereichten Beratungsdokumentationen für die Berater gegeben, der letzte Jahresbericht, der im Internet verfügbar ist, stammt aus dem Jahre 2003. Weder die Veränderungen durch das BverwG-Urteil über das Tattagsprinzip bei der Punktereduktion noch die Neufassung des Leitfadens sind jemals von der Sektion an die von ihr betreuten Berater gemeldet worden – und diese Sektion will nun das Monopol für die Fortbildung!

Hinzu kommt, dass das Ganze als kollegiale Supervision mit je 4 Stunden organisiert werden soll, nur in Ausnahmefällen regional. Die Berater sollen also verpflichtend (!) drei mal in 2 Jahren zu einer Fortbildung von 4 Stunden durch die Bundesrepublik reisen, um sich dann (beim Typ c unter Punkt 7.2.2.) in ca. 8 Kleingruppen von 15 Teilnehmern aufzutei-

len. Entweder diese haben einen bezahlten Leiter (dann schafft sich die Sektion eine Reihe von Arbeitsplätzen und die Fortbildung wird nicht billig) oder es findet als kollegiale Intervention statt (dann bleibt rätselhaft, was die Vorteile gegenüber an vielen Orten funktionierenden Fachteams oder organisationsinternen Fortbildungen sein sollen). Hier ist heftiger Widerstand gegen diese Anforderung vorhersagbar und zwar sowohl von freiberuflichen Verkehrspsychologen in eigener Praxis, als auch von großen Organisationen, die seit eh und je interne Fortbildungen anbieten.

In dieses Bild einer fachlich und rechtlich kaum zu rechtfertigenden BDP-Dominanz bei einem System, das quasi auf verliehenen Hoheitsrechten beruht, passt, dass alle Materialien, die die Berater zu benutzen haben, mit BDP-Logo versehen sind, es gibt keine institutionsneutralen Vordrucke mehr oder eine Bestimmung, nach der Vorgaben nur inhaltlich übereinstimmen müssen.

Der Bereich Evaluation befindet sich offenbar noch im Entwurfsstadium, jedenfalls ist es mir nicht gelungen, aus angekündigten, aber nicht sichtbaren Formeln, Kästchen mit kryptischen Inschriften „2=Jahre=3“ und allgemeinen Ankündigungen einer Totalerhebung durch Flensburg eine Konzept zu erraten, das mehr bringt als die bis heute nicht veröffentlichte Evaluation der Sektion.

Weitere Ausführungen beschäftigen sich mit der BDP-internen Organisation, wobei hier viel unklar bleibt: Wer ist der Administrator? Was besagt die (vollständige zitierte!) Beschreibung der Aufgaben des Gesamtverbandes BDP: „Prüfung und Anerkennung“ der QMH-Beratung“.

Insgesamt macht das Papier an vielen Stellen den Eindruck eines ersten Entwurfes, aber nicht eines ausgereiften Handbuchs, so sind unter dem Punkt 10.2 die Aufwandsentschädigung für die Antragskommission mit einer Leerstelle vor dem €-Zeichen angegeben. Zudem gehen viele Anforderungen an die Organisation, die die QS betreibt und die Anforderungen an die Berater wenig strukturiert durcheinander – und es wird wenig deutlich, wie die verschiedenen Ebenen, die in der Fahrerlaubnisverordnung angelegt sind (Sektion bescheinigt Anerkennung, Gesamtverband erkennt ein QS-System an, an dem der Berater teilnimmt) organisatorisch umgesetzt werden sollen. Unklar ist zur Zeit noch, inwieweit dieses Handbuch in Abstimmung mit den Ländern entwickelt wurde. Sollten hier Versäumnisse vorliegen, dann droht nach den Beurteilungskriterien ein weiterer Imageverlust für „die Verkehrspsychologen“.

---

## 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 Senegeflüster. Auch hier gilt, dass Beiträge, Informationen, Hinweise willkommen sind.**

► **Mehrwertsteuernachforderungen drohen zum Standard zu werden:** Wie im letzten nlvp vermutet, beginnen zumindest in Baden-Württemberg die Finanzämter systematisch Kollegen aus Verkehrspsychologischen Praxen anzuschreiben. Mit Hinweis auf das Hamburger Mehrwertsteuerurteil und die Mitgliedschaft im BNV oder der Eigenschaft als Verkehrspsychologischer Berater wird um Stellungnahme gebeten, warum keine Umsatzsteuer abgeführt wurde. Bisher sind mindestens 6 Fälle bekannt, die Frage wird sein, mit welchen Argumentationen welche Strategien wie erfolgreich verfolgt werden können. Ich gehe davon aus, dass es eine Tendenz geben wird, gegen Zusicherung einer nicht zu weit zurückreichenden Nachforderung die Mehrwertsteuerpflicht faktisch anzuerkennen. Für Informationen über den weiteren Fortgang bin ich dankbar, zumal ich – wie berichtet – nicht mehr im Vorstand des BNV vertreten bin und damit keinen Einblick mehr in dort laufenden Diskussionen und Aktivitäten habe.

► **IDRAS gGmbH vor dem Aus?:** Die gemeinnützige GmbH „Institut für Fragen zu Drogen & Alkohol im Straßenverkehr“ ist eine Gründung aus dem Umfeld des Suchtberatungsstellen und der Caritas, die Angebote im Bereich §70-Kurse (SCHALK70) und MPU-Beratung entwickelt haben. Die GmbH ist der zeitlich zuletzt akkreditierte Träger der bundesweit 10 Träger von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahrtauglichkeit nach § 70 der Fahrerlaubnis-Verordnung. Offenbar sind die damaligen Hoffnungen nicht erfüllt worden, es wurden nur wenige Lizenznehmer für das Modell gefunden und wenige Kurse durchgeführt. Aktuell ist die Webseite nicht erreichbar und nach meinen Informationen steht die gesamte GmbH zum Verkauf. Hintergrund könnte auch sein, dass die Evaluation ansteht und die Akkreditierung nächstes Jahr ausläuft. Jedenfalls scheint damit der Versuch von Suchtberatungsstellen (die überwiegend mit Sozialpädagogen arbeiten), gescheitert, sich ein Standbein im Bereich der verkehrspsychologischen Maßnahmen mit Rechtsfolgen zu verschaffen.

► **Jahresbericht 2009 von Pro-Non veröffentlicht:** Neben dem Bericht über den Pro-Gress XV in München mit den einzelnen Beiträgen und Bildern vom selbstgestalteten Kabarett-Programm findet sich dort die Stellungnahme zu der Neuauflage der Beurteilungskriterien, auf die im letzten nlvp bereits hingewiesen wurde. Interessant die Statistik über insgesamt 200 Fälle in 2008: Die Quote von Frauen und von Drogenfällen sind jeweils deutlich gestiegen, die Therapiedauer beträgt durchschnittlich 16 Stunden innerhalb von 26 Wochen und endet in 95% der Fälle mit einem positiven Gutachten. Die Zufriedenheit der Klienten liegt wie in den Vorjahren in allen Bereichen extrem hoch. Interessant dann Überlegungen für eine qualitätsgesicherte „Laufbahnberatung gegen das Kriterienchaos.“ Der gesamte Jahresbericht kann unter <http://www.pronon.de/aktuelles/jahresbericht-2009.html> angefordert werden.

---

## 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 1/2010 startet mit einem sehr lesenswerten Artikel über den Stellenwert der Haaranalyse bei Cannabis – sorgfältig und kritisch werden Aussagekraft und Grenzen sowohl von positiven als auch negativen Ergebnissen abgewogen und Fehlerquellen ausführlich dargestellt – unbedingt lesen! Es folgt ein interessanter Artikel über die Interpretation des „Tunnelblicks“ als durch Alkoholschädigung erfolgte Beeinträchtigung der verteilten Aufmerksamkeit. Im Informationsteil findet sich ein Bericht über den UN-Verkehrssicherheitsplan und eine Aufforderung des European Transport Safety Council an Irland, seine Promillegrenzen zu senken sowie eine Mitteilung über die Verlängerung der Laufzeit „Zweite Ausbildungsphase“. Bei den Gerichtsurteilen mehrere zur Rückrechnungsproblematik, so OLG Oldenburg zur möglichen Schuldunfähigkeit bei rückgerechneten 3 Promille, OLG Frankfurt zur Frage des Beweisverwertungsverbotes bei Anordnung der Blutprobe durch die Polizei, LG Frankfurt zur Verwertbarkeit einer in Tschechien erfolgten Blutprobenentnahme. Interessant dann das OLG Berlin-Brandenburg mit der Argumentation, eine Blutprobe, die wegen Verstoßes gegen den Richtervorbehalt strafrechtlich nicht verwertbar sein, könne für eine verwaltungsrechtliche Überprüfung der Fahrerlaubnis durchaus verwertet werden. Und das VG Baden-Württemberg beschäftigt sich mit der Frage, was die Anforderungen an „vom Ausstellerstaat herrührende unbestreitbare Informationen“ sind, die eine Nichtanerkennung eines tschechischen EU-Führerschein rechtfertigen – mit interessanter Ausführung über eine auch im EU-Recht vorfindbare Unterscheidung zwischen Fahrerlaubnis und Führerschein. Zudem zwei Urteile zu der Frage, wie ein EU-Führerschein bei einem Deutschen zu bewerten sei, der in Deutschland nie eine Fahrerlaubnis besessen hat, bzw. dem nur eine isolierte Sperre auferlegt wurde. Weiterhin OVG

Sachsen-Anhalt mit der Argumentation, dass für das Erfüllen der 1,6 Promille-Grenze (Anordnung der MPU) es auch ausreiche, dass dieser Wert (ohne Nachtrunk) erst nach der Fahrt erreicht werde. Für spezielle Fälle interessant schließlich das Saarländische VG mit Ausführungen zur Begutachtung der Fahreignung bei Methadon-Substitution. Und das VG München bekräftigt noch einmal, dass bereits eine einmalige Einnahme eines Betäubungsmittels (außer Cannabis) auch ohne Verbindung zum Straßenverkehr eine Nichteignung bedingt, die frühestens nach einjähriger, nachgewiesener Abstinenz wieder hergestellt sein kann – was in interessantem Kontrast zu der Beurteilungslogik der zweiten Auflage der Beurteilungskriterien steht.

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

**ZVS - Zeitschrift für Verkehrssicherheit:** Die Ausgabe 1/2010 beginnt mit einer exzellenten Übersicht von Prof. Dr. Bernhard Schlag und Dr. Susann Richter über „Entwicklungen der Verkehrspsychologie in Deutschland“ mit einem Schwerpunkt auf interdisziplinären Ansätzen und dem Bereich Lehre und Forschung -sehr lesenswert, auch wenn der Bereich der verkehrstherapeutischen Maßnahmen naturgemäß nur einen kleinen Teil einnimmt. Interessant vor allem der Blick auf internationale Tendenzen und die Fülle von weiterführenden Internetquellen. Es folgt ein Artikel über einen Teilaspekt von Fahrerassistenzsystemen: „Modellierung der Blickzuwendung“ und ein sehr guter Übersichtsartikel zu den Belangen von Senioren in der Verkehrssicherheitsarbeit mit einem sorgfältigen methodischen Ansatz, um zu differenzieren zwischen objektiver und subjektiver Sicherheit. Hochinteressant dann der Artikel „Tempo-30 sehen und fahren“, der sich mit dem „Durchfahrtswiderstand“ als eine gestalterisch beeinflussbare Größe am Beispiel Züricher Straßen auseinandersetzt. Eher rechtlich orientiert ein Artikel zur „Halterhaftung in Deutschland“ mit differenzierten verfassungsrechtlichen Überlegungen zu dessen Zulässigkeit. Prof. Vollrath aus Braunschweig legt danach die Ergebnisse einer ausführlichen Unfallanalyse von 4.257 (davon 992 schwere) Unfällen vor, bei denen durch eine Expertenanalyse von Unfallprotokollen Typen von Fehlverhaltensweisen herausgearbeitete wurden, die verantwortlich für die Unfälle waren. Hilfreich dabei vor allem die enge Bezugnahme auf eine Handlungsmodell der Fahraufgaben. Bei den Mitteilungen sind hervorzuheben die voraussichtliche Entwicklung der Unfälle und Getöteten im Jahre 2009 in Deutschland (-7%), Österreich (-4,5% Verkehrstote) und der Schweiz (0%). Interessant auch der Forschungsansatz „Naturalistic Driving“, bei dem viele Daten und auch Videoaufnahmen aus Fahrzeugen im realen Verkehr über längere Zeit aufgezeichnet und ausgewertet werden. Aufgefallen ist mir der Hinweis auf eine gute Broschüre zum Shared Space. Bei den verkehrsrechtlichen Entscheidungen dominiert eine ausführliche Darstellung und sehr beeindruckende Kommentierung des Beschlusses des Bundesverfassungsgerichts, nachdem für bestimmte Maßnahmen der Videoüberwachung die Rechtsgrundlagen fehlen. Auch die Vorschau auf die Themen des Verkehrsgerichtstages zeigt eine erfrischend klare Positionierung des Autors Prof. Dr. Dieter Müller. Bei den Tagungsberichten für nlvp-Leser interessant der über die Sommeruniversität in Leipzig, ein Fachsymposium in Wien zum Thema „Jugend und Risiko“ und ein ausführlicher Bericht vom 5. DGVP/DGVM-Symposium in Weimar. Gut gefallen hat mir auch die neu gestaltete „Sicherheitsliteratur-Online“ mit einer thematischen Gliederung.

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

#### **NZV - Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht:**

Die Ausgabe 12/2009 beschäftigt sich zentral mit den Schadensersatzansprüchen des nicht haltenden Fahrzeugeigentümers (z.B. eines Leasinggebers) und weiteren Haftungsfragen. Daneben findet sich eine Auseinandersetzung mit speziellen Fragen in Bezug auf Sonderrechte von Rettungsfahrzeugen, Problem des Handels mit roten Kennzeichen und Kurzzeitkennzeichen. Bei der Rechtsprechung sind mir aufgefallen: Von großer Aktualität ein BGH-Urteil zur Beweislast bei Unfällen wegen Verletzung der Streupflicht und eines des OLG Thüringen zur zeitlichen Begrenzung der Streupflicht, einige Urteile zu Sorgfaltspflicht beim Wenden und zum Richtervorbehalt bei der Blutprobenentnahme. Ganz interessant die rechtliche Einordnung des Ablösens eines behörd-

lichen Aufklebers, der einen EU-FS für ungültig erklärt durch das OLG Köln und die Anforderungen an die Sorgfaltspflicht in Bezug auf die Kontrolle von Lkw-Bremsscheiben vor Fahrtantritt. Viel Wirbel hat das Urteil des BVerfG ausgelöst, nach dem eine durch Videoüberwachung vorgenommene Geschwindigkeitsmessung wegen Eingriffs in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung rechtswidrig sein kann. Dies wird auch an der ausführlichen Kommentierung deutlich. Und schließlich beschäftigt sich ein Urteil mit den Widerspruchsfristen gegen Verkehrszeichen.

Die Ausgabe 01/2010 hat den Schwerpunkt wie üblich auf den Themen des Verkehrsgerichtstages: Wegfall von Regelfahrverboten wegen drohender Existenzgefährdung (mit sehr praxisnahen Hinweisen), Haushaltungsschaden bei Verletzung und vor allem ein ausführlicher Artikel von Dr. Gehrmann, der anhand früher Empfehlungen der Verkehrsgerichtstage und einer Analyse des Zweck der MPU und der vorhandenen Kontrollmechanismen zu dem Schluss kommt, dass dieses System sich bewährt habe. Allerdings sind seine sehr weitgehenden Aussagen zur Rückfallwahrscheinlichkeit etwas kritisch zu sehen. Bei der Rechtsprechung hervorzuheben: Grenzen der Mithaftung bei Überschreiten der Autobahn-Richtgeschwindigkeit, Tatidentität zwischen Trunkenheitsfahrt und Besitz von Betäubungsmitteln und ein weiteres zum Strafklaageverbrauch. Ausführlich kommentiert dann ein Urteil des OLG Bamberg, das die Möglichkeit einräumt, auch bei einer massiven Geschwindigkeitsüberschreitung von einem Regelfahrverbot wegen drohender Existenzgefährdung abzusehen. Zum EU-Führerschein stellt der BayVGH fest, dass in bestimmten Fällen auch ohne Verstoß gegen die Wohnsitzvoraussetzung eine Nichtanerkennung möglich ist - mit interessanten Detail-Begründungen anhand einer Wortlaut-Analyse der EU-FS-Richtlinien. Und das bereits im letzten nlvp erwähnte Urteil, nach der unter bestimmten Umständen die Anordnung einer MPU nach einer Trunkenheitsfahrt mit dem Fahrrad unverhältnismäßig sein kann (OVG Koblenz).

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

**Verkehrszeichen:** Die Ausgabe 04/09 widmet sich u.a. dem Thema „Abschied vom Auto“, einer Auswertung der Motive von Menschen zum Thema „Meine letzte Fahrt“ - eine schöne Fundgrube für die Motivlage vieler unserer Klienten und liebevoll geschrieben. Sehr informationshaltig dann der Überblick über öffentliche Fahrradverleihsysteme mit dem Schwerpunkt auf ausgezeichnete Projekte in Mainz, der Metropolregion Ruhrgebiet und Stuttgart. Zukunftsweisend dann auch eine Machbarkeitsstudie zu Shared Space in Potsdam mit einer ausführlichen Darstellung des Prozesses der Einbindung von Anwohnern. Fast futuristisch anmutend der durchaus fundiert argumentierende Vorschlag, innerstädtische Seilbahnsystem aufzubauen. Als zeitlicher Gegenpol dann die Auswertung früherer Versuche eines wohnstandortbezogenen Mobilitätsmanagements am Beispiel der Bielefelder Wohnungsgesellschaft. Sehr fundiert, informationshaltig und mit klaren Schwerpunkten und Wichtungen dann auch der Bericht vom 5. Gemeinsamen Symposium DGVP und DGVM in Weimar. Aus der Fülle der Kurzmeldungen ein paar Themen: Radfahren auf der Straße ist laut BayVGH ein Regelfall, tote Winkel im Rückspiegel fordern jährlich 140 Tote in Deutschland, Unfallrisiko und Regelakzeptanz bei Radfahrern, Fahrgastbeirat in Frankfurt setzt Maßstäbe, Metrobus-Netz in Mexico City ausgezeichnet.

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

---

## Netzhinweise

---

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

- Dies Rubrik entfällt diesmal aus Zeitgründen. Ein kleiner Tip: Etwa ab Anfang März lohnt es sich vermutlich, die Website der nlvp zu besuchen, sie wird dann neu gestaltet sein: [www.nlvp.de](http://www.nlvp.de)



# 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 „Freie Universität Teufen“ soll nicht nur CDU-Politikern Titel verliehen haben  
<http://www.spiegel.de/unispiegel/jobundberuf/0,1518,678336,00.html>, sondern auch in unserem Arbeitsbereich einem bekannten Testvorbereiter, „MPU-Beratung“ und „in der Schweiz Psychologie studiert“ sollte misstrauisch machen.
- Ein erstes Treffen für die geplante Evaluation von MPU und Nachschulung insgesamt durch die BAST hat stattgefunden, fast alle Träger von BfFs und §70-Kursen waren vertreten – fast alle...
- Es gibt Hinweise darauf, dass in einer Reihe von Bundesländern daran gearbeitet wird, quasi automatisiert Straftaten mit hohem Aggressionspotential an die Führerscheinstellen zu melden, die dann nach § 11, Absatz 3, Punkt 4 Eignungszweifel anmelden könnten.
- Der nlpv gratuliert dem Kollegen B. aus H. zu seinem (nicht mehr ganz) neuen Titel!
- Nach Redaktionsschluss: Die Sektion Verkehrspsychologie soll wohl doch planen, das seit Wochen „gültige“ QMH-Beratung den Beratern bekannt zu geben ...

## Ausgabe 02/2010

Die zweite Ausgabe des „newsletter verkehrspsychologie“ (nlpv) in 2010 wird voraussichtlich am 10. April 2010 erscheinen (wie immer ohne Gewähr ...), geplant sind folgende Themen:

- **Zu einige aktuellen berufspolitischen Fragen**
- **Handhabung der Beurteilungskriterien**
- **Konzeption der Beratung älterer Kraftfahrer**
- **Stabilität von Verhaltensänderungen und Fristvorgaben**