

nl

newsletter

Nr. 2/2010

verkehrspsychologie

vp

Themen: Editorial + TÜV Rheinland verkauft seine komplette MPU-Sparte + Zu einigen aktuellen berufspolitischen Tendenzen + Licht und Schatten des neuen QMHB + Handhabung der Beurteilungskriterien + Kurznachrichten + Zeitschriftenübersicht + Netzhinweise + Szenegeflüster

Dies ist die 2. Ausgabe des vierten Jahrgangs, www.nlvp.de – Einzelabo 20,- € für 1 Jahr mit 6 Ausgaben

Editorial

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



Liebe LeserInnen,

diese Ausgabe des nlvp setzt leider eine schlechte Tradition fort – sie erscheint deutlich verspätet. Hintergrund ist neben den Osterferien die für mich persönlich erfreuliche, für den nlvp aber unerfreuliche Tatsache, dass ich momentan sehr viele Klientenfragen habe und die Zeit für Recherchen für den nlvp fehlt. Dies betrifft auch den Hintergrund der ersten Meldung: Der TÜV Rheinland/Berlin-Brandenburg hat seine MPU-Sparte und auch IMPULS gemeinsam an eine völlig unbekannte Firma gapp verkauft – hier gibt es zur Zeit mehr Spekulationen als Informationen. Im zweiten Artikel versuche ich eine Gesamteinschätzung der momentanen Situation unseres Arbeitsgebietes und der Entwicklungstendenzen speziell für die freiberuflich tätigen Verkehrspsychologen. Es folgt eine ausführliche Beschreibung und Wertung des neuen Systems für die Verkehrspsychologische Beratung, das die Sektion Verkehrspsychologie in (Über?-)Erfüllung ihres Auftrages nach § 71 der Fahrerlaubnis in die Welt gesetzt hat. Eine überfällige Aufgabe fällt aus Zeitgründen leider nur knapp aus, nämlich der Versuch, einen Überblick darüber zu geben, wie die Anwendungspraxis der Begutachtungsleitlinien bei einzelnen Trägern aussieht. Hier scheinen sich zwar gewisse Tendenzen abzuzeichnen, ab momentan fehlen mir noch Rückmeldungen von Kollegen für eine bessere Einschätzung.

Dafür fallen diesmal Kurznachrichten und Zeitschriftenübersicht ausführlicher aus. Und wie gewohnt finden Sie Netzhinweise und Szenegeflüster – viel Spaß beim Lesen!

Etwas bedauerlich ist die Tatsache, dass dies die zweite Ausgabe in Folge ist, die ohne Artikel von externen Autoren erscheint. Verschärft wird dies durch die Tatsache, dass ich auch kaum Informationen von Mitgliedern des Bundesverbandes Niedergelassener Verkehrspsychologen erhalten, zur Zeit scheinen sich berufspolitische Aktivitäten dieses Arbeitsbereiches sehr im Hintergrund abzuspielen. Für Hinweise auf Themen, Probleme und Informationen bin ich wie 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 02.05.2010

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

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

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

TÜV Rheinland verkauft seine komplette MPU-Sparte

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Ende März schreckte eine knappe Pressemitteilung die Szene der Verkehrspsychologen auf. Der Originaltext lautete:

„Köln (ots) - TÜV Rheinland verkauft mit der TÜV Rheinland Impuls GmbH sowie der TÜV Rheinland Verkehrs- und Betriebspsychologie GmbH die Gesellschaften, die Dienstleistungen rund um die MPU, die medizinisch-psychologische Untersuchung zur Fahreignung anbieten. Käufer ist die gapp mit Sitz in München. Damit werden diese Dienstleistungen künftig nicht mehr zum Geschäft des TÜV Rheinland gehören.“

„Wir haben mit der gapp einen Käufer gefunden, der das strategische Ziel hat, Marktführer in diesem Bereich zu werden. Das bedeutet für die

rund 160 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine zukunftsweisende Perspektive", erläutert Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann, Bereichsvorstand Leben und Gesundheit, den Verkauf.

Die bisherige Geschäftsführerin der TÜV Rheinland Verkehrs- und Betriebspsychologie GmbH, Dr. Karin Müller wird ihre Arbeit fortsetzen, neuer Geschäftsführer der Impuls GmbH wird Ulrich Veltgens.

"Für uns stehen die Qualität der Mitarbeiter und Kontinuität im Marktauftritt im Vordergrund. Gleichzeitig sind wir überzeugt die Verkehrspsychologie als Kerngeschäft weiter erfolgreich am Markt zu entwickeln", sagt Frank Günther, Geschäftsführer der gapp. Unter dem Dach der gapp sollen weitere Dienstleistungen rund um die Verkehrspsychologie zum Schwerpunkt der bundesweiten Aktivitäten werden.

Über den Kaufpreis ist Stillschweigen vereinbart worden." (Quelle: http://www.presseportal.de/pm/31385/1584549/tuev_rheinland_group)

Über die genannte Gesellschaft gapp sind im Internet oder über vorhandene Kontakt keine Informationen zu erhalten – soweit ich es momentan einschätzen kann, scheint es eine Gesellschaft zu sein, die eigens zu dem Zweck gegründet wurde, um diesen Arbeitsbereich zu übernehmen. Gerüchte besagen, dass dahinter die Firma Günther und Partner stehen soll, die sich auf die Beratung bei größeren Umorganisationen spezialisiert hat und interessanterweise in München sitzt. Offenbar ist der Verkauf auf hoher Ebene vorbereitet worden und kam auch für die Betroffenen sehr überraschend, wobei wohl in der Führungsebene bestehende Zuständigkeiten vertraglich abgesichert wurden.

Berufspolitisch interessant, aber schwer einzuordnen sind zwei Gesichtspunkte: Zum einen verwundert es, dass beide vom Gesetzgeber getrennten Arbeitsbereiche in eine Hand verkauft wurden. Wenn ein Motiv für den Verkauf war, dass das gesetzliche Trennungsgebot die Arbeit erschwert (langfristig könnte von gesetzgeberischen Seite auch ein wirtschaftliches Trennungsgebot für beide Arbeitsfelder drohen) – dann wäre es logischer gewesen, entweder nur einen Arbeitsbereich (MPU oder Beratung) zu verkaufen oder beide an je ein anderes Unternehmen. Entweder ist dem Käufer die Brisanz der beiden Geschäftsfelder in einer Hand nicht bewusst oder es gibt Planungen, einen Bereich herauszuverlagern oder zu schließen. Denkbar wäre auch, dass sich die IMPULS GmbH langfristig auf Arbeitsfelder jenseits der Verkehrspsychologie konzentriert, schon jetzt ist die Angebotspalette wesentlich breiter: http://www.tuv.com/de/verkehrs_und_betriebspsychologie.html. Interessant wird sein, wohin in Zukunft www.impuls-gmbh.com verlinkt sein wird, www.impuls-mpu.de meldet sich nicht mehr. Und schließlich habe ich ein Gerücht gehört, dass das Unternehmen in Zukunft unter einem Kürzel wie AVB firmieren soll – man darf gespannt sein auf die weiteren Entwicklungen.

Der zweite Aspekt ist die Tatsache, dass sich hiermit ein großer TÜV aus diesem Arbeitsgebiet verabschiedet. Unklar ist, ob dies an speziellen Problemen oder Schwerpunktsetzungen des TÜV Rheinland liegt oder der Beginn einer Entwicklung ist, dass von den großen Organisationen dieses Arbeitsgebiet als nicht mehr zukunftsträchtig eingeschätzt wird. Der Verkauf könnte ein Beleg dafür sein, dass von den großen Trägern die Zukunft des deutschen MPU-Systems zunehmend kritisch gesehen wird. Auf einer ganz pragmatischen Ebene wird sich zeigen, ob 2011 ein weiterer fit-to-drive-Kongress stattfinden wird. In diesem Jahr fällt er mit Hinweis auf den ICADTS-Kongress in Oslo aus – für das Folgejahr wird sich zeigen, ob auch ohne die finanzielle Unterstützung durch den Konzern TÜV-Rheinland diese Veranstaltung zur Propagierung des deutschen MPU-Systems in Europa stattfinden wird.

Mein momentaner Eindruck ist, dass wir in den nächsten Monaten noch eine Reihe von Überraschungen erleben werden, insgesamt scheinen sich für mich die Hinweise zu verdichten, dass ein relativ stark auf Selektion ausgerichtetes, formalisiertes Begutachtungssystem an politischer Unterstützung verliert und Modelle mit stärker individualisierten Hilfsangeboten zur Verhaltensänderung in Europa an Boden gewinnen – umso dringender ist eine konzertierte Beeinflussung solcher Formierungsprozesse auch durch Niedergelassene Verkehrspsychologen.

Zu einigen aktuellen berufspolitischen Tendenzen

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Momentan ist die Situation der Verkehrspsychologie, speziell aber die der freiberuflich arbeitenden Verkehrspsychologen durch eine Reihe von Veränderungen geprägt, die insgesamt auf einen sich abzeichnenden Systemwechsel hindeuten, ohne dass sich bisher ein eindeutiges anderes Modell abzeichnet. Diese sich abzeichnenden Tendenzen sollen skizziert und einer vorläufigen Bewertung unterzogen werden. Vermutlich werden im Verlaufe der nächsten ein bis zwei Jahre in unserem Arbeitsbereich entscheidende Weichenstellungen möglich, aber auch nötig werden.

Es gibt Hinweise, dass sich eine Art Paradigmenwechsel im Kernbereich (bezogen auf die Anzahl der Arbeitsplätze) der deutschen Verkehrspsychologie abzeichnet, der Begutachtung und Rehabilitation verkehrsauffälliger Kraftfahrer. Zum einen befindet sich (wieder einmal) die MPU unter Rechtfertigungsdruck – diesmal allerdings aus mehreren Richtungen: Zum ersten liegt die spezifisch deutsche MPU nicht mehr im Trend der europäischen Entwicklung. Zum zweiten mehren sich kritische Stimmen, die den bis heute fehlenden Wirksamkeits-Nachweis oder zumindest den einer Prognosegüte der MPU fordern – und zum dritten werden Juristen zunehmend kritischer gegenüber der MPU und kritikresistenten Verteidigern. Verstärkt wird dies durch Fehler bei der Einführung der Zweiten Auflage der Beurteilungskriterien (und leider auch der Neuauflage des Qualitätssicherungssystems für die Verkehrspsychologische Beratung), die auf der politischen Ebene zu Unmut geführt haben.

Kurzum: Der bislang breite Konsens verschiedener gesellschaftlicher Gruppen, bei aller Kritik im Einzelfall die MPU zu stützen, bröckelt zunehmend. Belege für diese Entwicklung finden sich an verschiedenen Stellen dieses nlvp in Hinweisen auf Artikel und Meldungen. Vermutlich Ausdruck einer solchen Entwicklung und gleichzeitig Verstärker ist der Verkauf der Sparte Verkehrspsychologie des TÜV Rheinland. Zum einen weist dies darauf hin, dass es ein internationaler Konzern nicht mehr für opportun hält, diese Sparte zu betreiben, zum zweiten fällt damit vermutlich eine wichtige politische und finanzielle Stütze des MPU-System weg. Mir erscheint es fraglich, ob der neue Eigentümer weiterhin wie bisher Geld in die fit-to-drive-Kongresse, die Zeitschrift für Verkehrssicherheit und die gemeinsame Lobbyarbeit mit den anderen TÜVs stecken wird, wenn er im Arbeitsgebiet Verkehrspsychologie nicht mehr engagiert ist. Hier ist zu erwarten, dass die politische Lobbyarbeit für das MPU-System insgesamt schwieriger wird. Der stetige Rückgang der MPU-Zahlen in den letzten Jahren hat ein übriges getan, um den Bereich in der Bedeutung zu schwächen – und gleichzeitig ist durch das gesetzliche Trennungsgebot die Möglichkeit einer Querfinanzierung zwischen MPU und anderen Dienstleistungen zumindest erschwert worden.

Verwoben ist diese Entwicklung mit einer stärkeren Medizinalisierung des Gutachtenbereiches, die spezifisch psychologischen Kompetenzen in der Begutachtung haben gegenüber der Labordiagnostik an Bedeutung verloren – und nicht zum Schluss machen Begutachtungsstellen mit diesen von (Labor-)Medizinern erbrachten Dienstleistungen steigende Umsätze. Zugespitzt formuliert: Der Markt MPU nimmt in der Bedeutung ab und wo es noch Wachstum gibt, erfolgt der zugunsten der Mediziner und zu Lasten der Verkehrspsychologen. In diesen Trend der Stärkung der Medizin passt auch die Entwicklung, nach der die Beratung älterer Kraftfahrer wohl eher in die Hände der Hausärzte gelegt werden wird als ein spezifisch verkehrspsychologisches Angebot zu etablieren.

Parallel zu der Schwächung des Kernbereichs Begutachtung für Psychologen hat die Bedeutung von verhaltensändernden Maßnahmen zugenommen. Dabei geht die Tendenz eher zu individuellen, als zu gruppenbezogenen Maßnahmen – letztere werden in ihrer pauschalen Wirk-

samkeit zunehmend in Frage gestellt, auch, weil sich die Problembereiche schneller entwickelt haben, als die Standardgruppenprogramme (man denke nur an den Drogenbereich). Neben der inzwischen etablierten Verkehrspsychologischen Beratung hat vor allem die Beratung vor oder nach einer MPU deutlich an (auch ökonomischem) Gewicht gewonnen. In Hamburg beispielsweise erhalten Fahrerlaubnisbewerber, die zur einer MPU müssen, per Merkblatt die Information: „Ein persönliches Beratungsgespräch bei einer Vorbereitungsstelle wird empfohlen.“ Beleg für diesen Trend ist auch das starke Interesse von BfF-Trägern, durch Tochter-Organisationen von diesem Markt zu profitieren, aber auch die Tendenz von Gutachtern, in den Bereich von Beratung, Nachschulung und Verkehrstherapie abzuwandern. Hier werden offenbar Wachstumsfelder gesehen – was ja auch durchaus realistisch und wünschenswert ist.

Damit ist aber auch eine Tendenz absehbar, diesen Bereich stärker zu regulieren und formale Anforderungen zu definieren. Momentan wird auf verschiedenen Ebenen daran gearbeitet, Standard für beratende oder verhaltensändernde verkehrspsychologische Dienstleistungen zu definieren, zu formalisieren und letztlich gesetzlich zu verankern. Damit steht zu erwarten, dass sich der Prozess der Normierung, Kontrolle, Verrechtlichung und Standardisierung, der sich im Bereich der MPU in den letzten 30 Jahren vollzogen hat, auch für die verhaltensändernden Maßnahmen durchsetzen wird. Begünstigt wird diese Entwicklung dadurch, dass für diesen verhaltensändernden Ansatz in Teilbereichen bessere Daten und Belege für die Wirksamkeit vorliegen, als für den diagnostischen Ansatz.

Meine Vermutung ist also, dass es eine weitere Verschiebung verkehrspsychologischer Arbeitsfelder weg von der Diagnostik hin zur Beratung und zu effektiven verhaltensändernden Maßnahmen geben wird und dass die formalen Anforderungen für solche Arbeitsfelder stetig wachsen werden. Interessant wird dabei die Frage, ob solche Interventionen eher eingebunden in die Verkehrspsychologie oder eher als spezielle psychotherapeutische/heilkundliche Maßnahmen betrachtet werden – hier wogen zur Zeit die Auseinandersetzung um das Selbstverständnis unseres Arbeitsgebietes. In jedem Fall sind umfangreiche formale, fachliche und bürokratische Anforderungen absehbar.

Für freiberufliche arbeitende Verkehrspsychologen bedeutet dies, dass sie auf Dauer als Einzelkämpfer nur schwer überleben können. Zum einen erfordert eine qualifizierte Arbeit einen erheblichen Weiterbildungsaufwand: Veränderungen bei Drogengrenzwerten, Verwaltungspraxis bei THC-Auffälligen, Konsequenzen des Tattagsprinzips, Veränderung der Beurteilungskriterien, neue Laborwerte, veränderte Anforderungen für § 71-Beratungen, Steuerurteile – all dies muss recherchiert, gelesen, bewertet und in die tägliche Arbeit umgesetzt werden. Größere Organisationen, Praxisverbände etc. haben den Vorteil, diese Informationsmenge zentral aufzubereiten, zu gewichten und praxisrelevant umsetzen zu können – für Einzelkämpfer ist dies ein erheblicher Aufwand. Zudem ist absehbar, dass formale Nachweise der eigenen Qualifikation zunehmend wichtiger werden: Schon jetzt empfehlen Fahrerlaubnisbehörden bevorzugt amtlich anerkannte verkehrspsychologische Berater, Begutachtungsstellen verweisen auf Fachpsychologen für Verkehrspsychologie, Punktereduzierung ist nur durch Teilnahme an einem Qualitätssicherungssystem möglich – und es gibt bereits Überlegungen, für Beratung im Vorfeld einer MPU verbindliche Kriterien festzulegen. In der Praxis bedeutet dies, dass zunehmend Elemente von formalen Qualitätsmanagement-Systemen in die Praxis auch von Niedergelassenen Verkehrspsychologen Einzug halten werden. Und auch hier haben Mitglieder größerer Organisationen wieder Vorteile. Anschaulich gesprochen: Die Zeit der kleinen Einzelhändler, die persönlich auf dem Markt einkaufen, ihre Kunden kennen und ihre spezifische Atmosphäre haben, könnte dem Ende zugehen.

In dieser Situation stellt sich für Einzelpraxen die Frage, wie sie auf diese Entwicklung reagieren. Ein Teil der Kollegen hat in den letzten Jahren das Arbeitsgebiet aufgegeben, da die Diskrepanz zwischen Aufwand für Qualifikationserhalt und Umsatz in diesem Arbeitsbereich zu groß wurde, ein Teil der Kollegen hat sich in Verbundsystemen oder Fir-

men organisiert, am stärksten könnten Organisationen wie ProNon, IfS und AFN davon profitieren, die eine Größe besitzen, die eine eigenständige Lobbyarbeit und Umsetzung von formalen Anforderungen ermöglichen und die genügend Manpower für eine langfristig angelegte Interessenvertretung aufbringen können.

Schwierig ist zu Zeit die Situation für die freiberuflichen Kollegen, die sich in ersten Linie als Verkehrspsychologen in eigener Praxis und nicht als Psychotherapeuten mit Kassenzulassung verstehen und entsprechende Arbeitsschwerpunkte haben. Hier erfüllt der BNV (Bundesverband Niedergelassener Verkehrspsychologen) seit einiger Zeit nicht mehr die Funktionen, die eigentlich nötig wären: Zusammenfassende Informationen für die Mitglieder über neue fachliche, rechtliche und berufspolitische Entwicklungen, gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit durch professionelle Marketingmaterialien und attraktive Internet-Präsenz, eigenständige Fortbildungen, Veröffentlichung von Positionen, kontinuierliche Lobbyarbeit. Durch die Konzentration auf das Detailproblem Mehrwertsteuer sind Aufgaben der langfristigen Zukunftssicherung versäumt worden, das berufspolitische Gewicht hat sich vom BNV weg in Richtung von Organisationen und Firmen wie Sektion, ProNon, IfS und AFN verschoben. Die nächsten Monate werden entscheidend dafür sein, ob es gelingt, die sich anbahnenden Entwicklungen durch gemeinsame Aktivitäten von interventionistisch orientierten Verkehrspsychologen zu prägen oder ob die Gefahr droht, dass entweder eine Konkurrenz zwischen verschiedenen Gruppen in diesem Arbeitsfeld wächst oder aber große Organisationen wie TÜV und Dekra dieses Arbeitsfeld erfolgreich besetzen.

Wichtig aus meiner Sicht für eine langfristig erfolgreiche Berufspolitik:

- Erarbeitung fachlich fundierter Stellungnahmen zu der 2. Auflage der Beurteilungskriterien und der darin enthaltenen Tendenzen zu eine Medizinalisierung und Formalisierung unseres Arbeitsgebietes.
- Bewertung der Neuauflage des Leitfadens für die Verkehrspsychologische Beratung und Erhalt der Möglichkeit einer Fortbildung unabhängig vom BDP und Entwicklung von eigenen Modulen für die Arbeit.
- Entwicklung gemeinsamer Standard für die Evaluation individueller Maßnahmen, Betonung des Kriteriums Legalbewährung.
- Aufbau eines Systems einer „freiwilligen Qualitätsoptimierung“ von Maßnahmen ohne Rechtsfolgen verschiedener Anbieter.
- Koordinierte Öffentlichkeitsarbeit gegenüber Medien, Rechtsanwälten, Begutachtungsstellen, Fahrerlaubnisbehörden und Politik.
- Propagierung gemeinsamer Standards für eine Fahrerlaubnis-Beratung, die auch von Behörden übernommen werden können.
- Konzeption gemeinsamer Fortbildungsveranstaltungen.
- Erarbeitung und Veröffentlichung von Elementen einer "Theorie des guten Autofahrers" als Orientierungsrahmen für eine interventionistische Verkehrspsychologie, die Verkehrsauffällige nicht als Kranke begreift.
- Erarbeitung von Handbüchern für verschiedene Arbeitsbereiche als Strukturierungshilfe für Kollegen, für Einsteiger in unser Arbeitsgebiet und als Kernelement eines eigenen QS-Systems.
- Entwicklung neuer Arbeitsfelder wie die Beratung älterer Kraftfahrer.

Ich habe mit dem nlvp versucht, inhaltlich zu diesen Punkten Vorschläge zu erarbeiten – für die politische Lobbyarbeit bedarf es aber eines aktiven Verbandes, der diese Aufgaben kontinuierlich mit inhaltlicher Kompetenz und ausreichenden personellen und finanziellen Ressourcen betreibt. Und vor allem bedarf es engagierter Kollegen, die Investition eigener Arbeitszeit in diese Aufgaben nicht als unbezahlte Arbeit für einen Verband, sondern als Investition in die eigene berufliche Zukunft begreifen. Ich sehe durchaus das Risiko, dass in 5 Jahren der Beruf des niedergelassenen Verkehrspsychologen in eigener Praxis nicht mehr existiert, da die Nische zwischen Kassenpsychotherapie, TÜV-Töchtern und etablierten Nachschulungsanbietern stetig geschrumpft ist – die Entwicklung einer strategischen Perspektive ist nötig.

Licht und Schatten des Qualitätsmanagement-Handbuchs Beratung

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Das un-vermittelte Inkraftsetzen der Revision des Leitfadens für die Verkehrspsychologische Beratung, der gleichzeitig umbenannt wird in „QMH-Beratung“ - Qualitätsmanagement-Handbuch Beratung hat eine Reihe von Irritationen und Fragen aufgeworfen. Die grundsätzlich Kritik am Verfahren einer rechtlich nicht haltbaren „Inkraftsetzung“ habe ich im letzten nlvp dargestellt. Inzwischen liegt eine halbwegs zugängliche und stabile Version vor, und zumindest ein Hinweis auf diese ist offenbar allen amtlich anerkannten Beratern zugegangen. Zeit also für eine weitere Bewertung.

Ein Bemerkung vorweg: Die aktuelle Version vom 02.03.10 ist offenbar fehlerbehaftet in ein PDF umgewandelt worden. Mit Acrobat Reader in der Version 8.2 ist die Anzeige unter Linux und Windows (Vista) korrekt, mit Acrobat Reader in der Version 9.2 fehlen unter beiden Betriebssystemen wesentliche Teile des Textes aufgrund eines fehlenden integrierter Fonts. Sie können das überprüfen: Steht unter Punkt 5.2.2 ein Text oder nur leere Spiegelstriche?

Es bleibt festzuhalten, das das Verfahren der „Inkraftsetzung“ auch nach der schriftlichen Information rechtlich nicht haltbar ist: Zum einen ist das Anschreiben nur vage datiert („im Frühjahr 2010“) und ging den Beratern offenbar zu unterschiedlichen Zeitpunkten im April zu. Das angekündigte Handbuch war zumindest im Zeitraum Anfang April im Internet nicht abrufbar, so dass frühestens am Ende April die formalen Voraussetzungen für das Inkraftsetzen vorlagen. Dies scheint die Sektion inzwischen einzusehen, wenn es in dem Anschreiben Punkt 4 heißt: „Selbstverständlich gibt es eine Übergangsfrist. Wir werden das Jahr 2010 nutzen, um das neue QMH in der Praxis zu erproben.“ Rätselhaft bleibt aber, warum diese Übergangsfrist nicht in das QMH aufgenommen wurde und welchen rechtlichen Stellenwert der Brief hat, der offenbar von Prof. Dr. Meyer als Person stammt. Leider enthält das umfangreiche QMH-Beratung keine Bestimmungen darüber, wer für Veränderungen des QMH selbst zuständig ist. Nach der Version vom 02.03.10 wurde es herausgegeben vom Vorstand der Sektion (also nicht einer Einzelperson) und war in Übereinstimmung mit dem Gesetzestext vom BDP-Gesamtverband anerkannt – wenngleich diese Anerkennung laut Ausgabe vom 03.02.10 noch nicht vorlag. Ob Veränderungen/Revisionen des QMH von Dr. Meyer eigenmächtig beschlossen werden können, der Zustimmung der Antragskommission, des Sektionsvorstandes oder des BDP bedürfen, erschließt sich mir nicht – damit ist aber auch der Stellenwert des Briefes unklar. Irritierend ist angesichts dieser juristisch waghalsigen Konstruktion die Aufforderung, bis zum 15.04.2010 eine Reihe von rechtsverbindlichen Erklärungen abzugeben. Ich halte diese Fristsetzung weder inhaltlich noch rechtlich für gerechtfertigt. Bis zu diesem Zeitpunkt war das QMH-Beratung noch nicht einmal für alle Berater verfügbar, geschweige denn, dass es geprüft und umgesetzt werden konnte. Ich selbst habe nach gründlicher Prüfung eine vorläufige Umsetzung im Rahmen meiner Praxis ab 01.07.10 für realistisch gehalten und werde dies der Sektion mitteilen. Schließlich müssen alle Briefe, Verträge, laufende Fälle, Vorlagen, Dokumentations-Schemata etc. umgestellt werden.

Bedenklich finde ich im Anschreiben vom „Frühjahr 2010“ die Argumentation, das QMH und auch die Evaluationsergebnisse seien auf der Mitgliederversammlung der Sektion (also einer nichtöffentlichen Veranstaltung) vorgestellt worden – hier ist die im alten Leitfaden noch ausdrücklich geforderte Institutionsneutralität verletzt, wenn nur Mitglieder des BDP vorzeitig solche Informationen erhalten -aber alle Berater für die Evaluation bezahlt haben. Viel Unmut dürfte auch die Begründung auslösen, dieses Schreiben erfolge wegen „finanzieller Probleme“ erst jetzt.

Man fragt sich als Berater, der alle 2 Jahre 180,- Euro für die Teilnahme am BDP-Qualitätssicherungssystem bezahlt hat, wofür dieses Geld ausgegeben wurde, wenn es nicht für die Basisaufgabe zur Verfügung steht, Mitglieder mit einer aktuellen, gültigen Fassung zu versorgen.

Zu den Unklarheiten bei der Fortbildung soll im nächsten nlvp Stellung genommen werden, hier scheint sich eine etwas realistischere Haltung der Sektion abzuzeichnen, als aus dem QMH herauslesbar. Dort ist bei den verpflichtenden Fortbildungen nur die Rede nur von Veranstaltungen des BDP – wobei es bis heute keine Informationen gibt, wann, wo und zu welchen Bedingungen diese Veranstaltungen stattfinden.

Irritierend ist Punkt 6 des Briefes, nach dem keine Übergangsfristen für die Beratungsdokumentation, den Beratungsvertrag und die Teilnahmebescheinigung existieren. Alle 3 Dokumente weisen handwerkliche Mängel auf: Grundsätzlich irritiert, dass in der Beratung anhand eines sehr simplifizierten verhaltenstherapeutischen Modells einzelne Module in festgelegter Reihenfolge abgearbeitet werden soll. So fehlen differenzierte Aussagen zu der Notwendigkeit des Beziehungsaufbaus, der Festlegung eines Arbeitsbündnisses, das Abfragen der ursprünglichen Motivation, dem Eruiieren bisheriger Lösungsversuche, Klären persönlicher Ressourcen, Abfragen der persönlichen Lebenssituation. Stattdessen apodiktisch: „Schwerpunkt der ersten Beratungssitzung ist die Aufarbeitung der Delikte, Vermitteln der Einsicht in die Veränderungsbedürftigkeit des inkriminierten Verhaltens und Aufdeckung seiner Ursachen.“ Damit ist im Grund ein höchst anspruchsvolles Ziel für die gesamte Beratung definiert, dies in einer einzigen Sitzung bei Ratsuchenden mit bis zu 20 Delikten (inklusive Herunterstufung von Punkten) zu erreichen und daneben noch „konkrete Maßnahmen zur Verstärkung der Einsicht“ zu vereinbaren und Ziele für die nächste Sitzung festzulegen, ist schlichtweg weltfremd.

Überhaupt machen die Festlegungen über die konkrete Arbeit den Eindruck, als seien sie schematisch von einem therapeutischen Dressurmodell ausgehend („Fehlverhalten identifizieren, ausmerzen, Erfolgskontrolle“) auf die Beratung übertragen worden. Dafür spricht die permanente unangemessene Verwendung der Begriffe Klient statt Ratsuchender (wie im alten Leitfaden), obwohl gleichzeitig eine therapeutische Zielsetzung der Maßnahme „Verkehrspsychologische Beratung“ zu Recht abgelehnt wird. Es fällt an mehreren Stellen auf, dass von einem rigiden Schema ausgehend sich plötzlich Lücken auftun, die dann aber sehr akribisch abgefragt werden. So heißt es im Punkt 5.2.1 unter Teilziel 1: „[Der Berater] muss jedoch nachvollziehbar dokumentieren, was er unternommen hat, um dieses Ziel zu erreichen und dass er kontrolliert, ob seine Beratungstätigkeit das Ziel erreicht. Folgerung:“ - und dann bricht der Text mit vier leeren Spiegelstrichen ab, um mit Teilziel 2 fortzufahren, bei dem weitläufig theoretisiert wird, um dann zu schließen: „Daraus folgt:“ - und wiederum folgen nur 3 leere Spiegelstriche. Diese irritierende Diskrepanz zwischen sehr hoch formulierten Anspruch und massiven Lücken, Fehlern und Mängeln zieht sich durch das ganze Werk und macht es schwer, einzelne Kritikpunkte herauszugreifen. - Falls Sie diese Probleme auch haben, handelt es sich um ein Anzeigeproblem: Der unsichtbare Text kann mit Acrobat Reader in der Version 8.2 gelesen werden ...

Neben diesen und den im letzten nlvp aufgeführten Fehlern gibt es weitere inhaltliche Mängel, am Beispiel der Dokumente: Das Informationsblatt (Doku22) enthält eine irreführende Aussage: „Falls Sie vor Abschluss der Beratung die 17-Punkte -Grenze überschreiten, laufen Sie in Gefahr, dass die Bescheinigung nicht zum Punkteabbau führt.“ - Nach dem Urteil des BVerw-Gerichtes vom 25.09.2010 müsste es korrekt heißen: „Falls (auch mit Rechtskraft erst nach Ende der Beratung) für Auffälligkeiten vor Beginn der Beratung Punkte fällig werden und damit nachträglich festgestellt wird, dass zu Beratungsbeginn mehr als 17 Punkte vorlagen, kann ein Punkteabbau nicht erfolgen.“

Grundsätzlich bleibt unklar, ob die bestehenden Dokumente inhaltlich oder wortgetreu zu übernehmen sind, der Gestaltungsspielraum ist nirgends festgeschrieben, es heißt zwar unter 5.2.2 „Daher kann mit der Beratung erst begonnen werden, nachdem der Klient den Beratungsvertrag (Doku 24) unterschrieben ... hat.“ - was für die genaue Übernahme

spricht. Dies würde aber dazu führen, dass Berater umsonst arbeiten, da kein Beratungshonorar eingetragen ist. Wenn dieses vom Berater selbst bestimmt werden kann, bleibt rätselhaft, warum das Auffallhonorar präzise mit 80,- € festgelegt wird (wobei ein Hinweis auf die Mehrwertsteuer leider fehlt). Im übrigen dürfte diese Bestimmung nicht unbedingt gerichtsfest sein, zumal in dieser Höhe. Verwirrend ist die kryptische Formulierung „Die gesamte Maßnahme beschränkt sich auf den Zeitraum von 8 Wochen.“ Ist damit auch Vor- und Nachbereitung, die an anderer Stelle erwähnt wird, gemeint und auch eine Fahrprobe? Und ist dies ein Maximalwert, ein Sollwert, ein Muss-Wert? Nach dem Vertragstext ist es zulässig, alle drei Einzelgespräche an einem Tag zu absolvieren – und 5.2.2 sagt dazu nur: „Daher wird festgelegt:“ und lässt dann eine halbe leere Seite folgen, die man nur lesen kann, wenn man das richtige Programm installiert hat ...

Bei den Teilnahmebedingungen im Vertrag gibt es wieder eine Ungenauigkeit, laut Text führen „Verstöße gegen diese Teilnahmebedingungen zum Abbruch der Beratung“ - was logisch bedeutet, dass gegen alle verstoßen werden muss – während das Informationsblatt korrekt formuliert: „Sollten Sie gegen eine dieser Voraussetzungen verstoßen...“. Zudem sind laut Vertrag alle vereinbarten Beratungstermine einzuhalten, es sei denn, es läge höhere Gewalt vor. Nach der Rechtsprechung des BGH zu anderen Anwendungsfällen des Haftungsmaßstabes der höheren Gewalt muss dieses schädigende Ereignis durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen dritter Personen herbeigeführt worden sein, nach menschlicher Einsicht und Erfahrung unvorhersehbar sein, mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln und auch durch äußerste und nach Sachlage mit vernünftiger Weise zu erwartende Sorgfalt nicht verhütet oder unschädlich gemacht werden können und auch nicht wegen seiner Häufigkeit in Kauf zu nehmen sein. Gleichzeitig können aber Sitzungen verlegt werden. Hier wird erneut deutlich, dass das ganze Handbuch juristisch höchst unsauber formuliert ist und immer wieder mit nicht zueinander passenden Versatzstücken gearbeitet wird.

Defizitär ist auch die Formulierung der Schweigepflicht, da hier der Berater alles unterlassen muss „was die Herstellung einer Beziehung zwischen Inhalt und Ergebnis der Beratung und der Person des Auftraggebers ermöglichen könnte.“ Damit wäre streng genommen nicht mal eine Teilnahmebescheinigung zulässig. Gleichzeitig verunmöglicht diese Bestimmung die Überprüfung der Beratung durch die Sektion, da ich mich als Berater immer darauf berufen kann, dass jegliche Auskünfte bei Nachfragen „die Herstellung einer Beziehung ... ermöglichen könnten.“ - das heißt die entfernte Möglichkeit einer Deanonymisierung macht eine Auskunft über einen Einzelfall unzulässig. Niemand darf überprüfen, ob ich sachgerecht (gemäß vorliegenden KBA-Auszug und belegt durch Sitzungsnotizen) mit Klienten gearbeitet habe, da ich weitere Unterlagen als die von mir selbst ausgefüllte Beratungsdokumentation nicht zur Verfügung stellen darf! Selbst die für das QS-System elementare Entbindung von der Schweigepflicht, nach der ich die Beratungsdokumentation anonymisiert weitergeben und zur Qualitätskontrolle offengelegt werden darf, entfällt. Eigentlich verbietet das QMH eine effektive Qualitätssicherung.

Die Beratungsdokumentation weist eine seltsame Mischung von Überformalismus und Lücken auf. So wird eine Klientencode abgefragt, ohne dass an irgendeiner anderen Stelle im gesamten QMH darauf Bezug genommen wird – und das Herstellen einer Beziehung zwischen Inhalt der Beratung und Person“ ja ausdrücklich untersagt ist. Ärgerlich ist die Formatierung, die plötzlich im Querformat vorliegt, für die sehr unterschiedliche Bereiche gleichen Platz vorsieht und für statistische Zwecke der Auswertung nichts vorgibt – die Sektion kann künftig weder sagen, wie alt die Beratenden im Schnitt waren, wieviele Punkte sie hatten, welche Geschlechterverhältnis herrscht, nicht mal die Sitzungsdaten werden abgefragt, ob es eine Auffälligkeit in der Probezeit war, ob ein Aufbauseminar abgeschlossen war – alles Daten, die zur Einschätzung der VB auf Bundesebene unverzichtbar sind. Auf Seite 2 gibt es eine Art Graphik zur Beratungsmotivation, die vermutlich ein Ankreuzen auf einer Skala erfordern soll – aber diese Interpretation bleibt dem Berater überlassen.

Auch die folgende Tabelle ist wenig durchdacht. Offenbar soll für jede oder in jeder Sitzung der Umsetzungserfolg bewertet werden. Gilt erstes, kann die Umsetzungsspalte für die letzte Sitzung nicht ausgefüllt werden, gilt letzteres, kann in der ersten Sitzung nichts überprüft werden. Dass die dritte Seite der dreiseitigen Beratungsdokumentation wieder leer ist, gehört zu einem der vielen Rätsel dieses Handbuches – offenbar sind Versatzstücke aus unterschiedlichen Quellen einfach zusammenkopiert worden, die Brüche werden überall sichtbar, so auch in dem neuen Rückmeldungsbogen, der wirklich ein Witz ist. Auch hier wieder Code (Praxiscode), der nirgends erläutert wird. Die Nummerierung der Fragen ist falsch, Nr. 6 fehlt gänzlich. Die Art des Auffüllens wird nicht erläutert (Zahlen, Kreuze, Bereich einkringeln?), ein quantitative Auswertung dürfte eine unendliche Handarbeit erfordern. Am ärgerlichsten ist aber die völlig willkürliche Fragenauswahl. Keinerlei Fragen nach fachlicher Kompetenz, Genauigkeit der Analyse von Verkehrsvorgeschichte, didaktischer Vermittlung, Preisgestaltung, Erläuterung der rechtlichen Rahmenbedingungen, Umsetzbarkeit von Vorschlägen, statt dessen die Standardfragen aller schlechten Kundenumfragen: äußerer Eindruck, Gesprächsatmosphäre, Termineinhaltung, Gesamteindruck. Und als einzige spezifische Frage die nach „Offenheit für meine persönlichen Sorgen und Problem“ - die nun wahrhaftig nicht im Zentrum dieser Dienstleistung stehen. Wie dieser Fragebogen zur Verbesserung des Angebotes beitragen soll, ist mir ein Rätsel.

Die Vorschriften für die internen Arbeitsabläufe verdienen eine gesonderte Betrachtung, die abgelieferten Arbeitshilfen für die Beratung jedenfalls sind eher eine Zumutung als eine Hilfe. Dies setzt sich bei dem Begleitbrief fort:

Dass für das Formular für die Verpflichtung auf das neue QMS noch nicht einmal eine Personenfestlegung vorgesehen ist, bestätigt den Eindruck von massiven handwerklichen Mängel – hätte ich die Rückseite mit den geforderten Daten einfach mit „Wie bisher“ überschrieben, wäre die Zuordnung nur per Unterschrift sehr mühsam geworden ...

Bei den Registerangaben verwundert, dass man sich – nimmt man den Text „möchte ich mit folgenden Daten geführt werden“ ernst, seine Berater-Nr. selbst wählen kann. Probleme wird mit Sicherheit machen, dass keine Organisationsbezeichnung vorgesehen ist. Wie das Zusehen von Unterlagen oder Kundenbesuche möglich sein sollen, wenn jemand beispielsweise einen Dr. Klose in der Westendstr. 199 in München finden soll, ohne zu wissen, dass er in diesem Riesengebäude unter „TÜV SÜD Life Service“ residiert, bleibt fraglich. Hier ist die sinnvolle Klarstellung, dass die amtliche Anerkennung immer personengebunden ist, schlecht umgesetzt. Warum im Internetzeitalter keine Angabe einer homepage vorgesehen ist, bleibt außerdem rätselhaft, ich empfehle, diese in der Rubrik E-Mail Adresse einzutragen.

Und schließlich finde ich es schlicht empörend, dass die zentrale und wichtigste Dienstleistung der Sektion, das im Internet geführte Register der amtlich anerkannten Verkehrspsychologischen Berater schlicht und kommentarlos eingestellt wurde. Versuchen sie mal eine Suchabfrage unter <http://www.bdp-verkehr.de/register/neu/suchep.php> (darauf verlinken alle wesentlichen Hinweise im Internet, so selbst das von der Sektion eingerichtete www.18punkte.de). Die Seite liefert einfach keine Ergebnisse. Zwar gibt es unter <http://www.bdp-verkehr.de/service/berater/register.html> eine Art Register, aber dieses ist nach Postleitzahlen oder Orten weder sortiert, noch sortierbar – es ist einfach ein Schildbürgerstreich, für potentielle Klienten oder Fahrerlaubnisbehörden eine Sortierung nach Namen vorzugeben. Dass der Seite der „häufig gestellten Fragen“ angekündigt wird, aber bis heute leer ist, verwundert dann auch nicht mehr.

Insgesamt kann angesichts der vielen gravierenden Mängel bestenfalls von einem Entwurf eines Qualitätsmanagement-Systems gesprochen werden, nicht aber von einem praktikablem Handbuch. Aus meiner Sicht dürfte jeder Versuch, aus einer Nichtbeachtung dieser Version (sofern Sie dann vorliegt bzw. lesbar ist) eine Entziehung der Anerkennung abzuleiten, rechtlich aussichtslos sein. Wenn solch ein mangelbehaftetes Werk Ausdruck ist der Qualitätspolitik der Sektion oder des BPD - dann stehen uns harte Zeiten bevor...

Handhabung der Beurteilungskriterien

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Die Beurteilungskriterien in der Zweiten Auflage sind seit längerem in der Welt – ob Sie in Kraft sind und mit welchem Maß an Verbindlichkeit, ist schwer zu entscheiden. In der Praxis scheinen sich einige Muster der Handhabung abzuzeichnen. Die folgenden Eindrücke speisen sich aus eigenen Erfahrungen mit verschiedenen Begutachtungsträgern, Gesprächen mit niedergelassenen Kollegen und Gutachtern. Sie erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit oder Repräsentativität.

Insgesamt scheint sich die faktische Anwendung der 2. Auflage trotz der seitens des Bundesverkehrsministeriums eröffneten Möglichkeit, sich auf die 1. Auflage zu beziehen, durchgesetzt zu haben. Allerdings betonen die mir bekannten Träger, dass sie in Einzelfällen durchaus die erste Auflage als Grundlage nehmen, wenn dies gerechtfertigt ist. Dies bezieht sich vor allem auf Fälle, in denen ein „Alkoholabstinenz-Nachweis“ nicht durch eine EtG-Programm, sondern lediglich durch Leberwerte geführt werden soll. Dabei scheint sich auch die Erkenntnis durchzusetzen, dass die EtG-Messungen bestenfalls als Beleg, nicht als Beweis einer Alkoholabstinenz zu betrachten sind. Sowohl bei der Haaranalyse, als auch bei den Urinkontrollen besteht die hohe Wahrscheinlichkeit, dass ein geringer Konsum sich nicht in Werten oberhalb des Cut-Off niederschlägt. Bei 6 Urinkontrollen innerhalb eines Jahres bedeute dies, dass im Schnitt nur alle 60 Tage eine Kontrolle stattfindet. Kann diese 72 Stunden nach größerem Konsum noch EtG nachweisen, ist die Entdeckungswahrscheinlichkeit eines einzigen Alkoholkonsums bei lediglich 5%. Die Wahrscheinlichkeit, dass 1 exzessiver Alkoholkonsum pro Monat im Verlauf eines Jahres entdeckt wird, liegt damit unter 50% - hier von Abstinenz-„Nachweis“ zu reden, ist schon mutig. Hinzu kommt die teilweise Vorhersagbarkeit der Kontrolle (in aller Regel nicht am Wochenende oder Montag) und für Gutbetuchte die Möglichkeit, parallel an 2 Kontrollprogrammen teilzunehmen, was die Wahrscheinlichkeit, das mindestens 1 saubere Werte liefert, nochmals deutlich erhöht.

Noch keine wirklichen Rückmeldungen liegen mir über die Handhabung der Drogenkriterien vor. Hier haben wir das Problem, das nach meiner Einschätzung die Beurteilungskriterien eindeutig gegen die Fahrerlaubnisverordnung verstoßen. Auch durch eine Reihe von Gerichtsurteilen ist bekräftigt worden, dass eine einmalige Einnahmen von BtMG-Stoffen (außer THC), also zum Beispiel Kokain die Ungeeignetheit (also keine mit einer MPU zu klärenden Zweifel) hervorruft, die im Regelfall frühestens nach einem Jahr Abstinenz beseitigt sein kann. Die BK dagegen räumen unter Hypothese D 3 auch bei zugegebenen oder nachgewiesenen Kokainkonsum (Kriterium D 3.1 K, Punkt 3) die Möglichkeit ein, bereits nach Ablauf von 3 Monaten Drogenverzicht ein positives Gutachten zu erstellen (Kriterium D 3.4 N, Punkt 1). Auch wenn davon offenbar praktisch nie Gebrauch gemacht wird, irritiert doch die Diskrepanz zu den Anforderungen beim Alkoholkonsum.

Drogenklienten landen bei mir zur Zeit aber in der Beratung hauptsächlich nach langer nachgewiesener Drogenfreiheit mit der Frage, ob die eher weichen Anforderungen der Auseinandersetzung wohl erfüllt seien oder aber mangels Vorinformationen ohne jeglichen Nachweis, so das mir über die Handhabung von Grenzfällen praktisch keine Daten vorliegen.

Noch keine Tendenz schält sich für mich in der Handhabung bei den Punktetäter heraus, hier haben sich zwischen den Auflagen kaum Veränderungen ergeben. Allerdings ist der Hinweis, das die Hypothesen 5 und 6 nicht nur bei Verkehrsauffälligkeiten, sondern auch bei Straftaten zugrunde zu legen seien, unterschiedlich formuliert und lassen offen, ob dies auch gilt bei Straftaten außerhalb es Straßenverkehrs mit hohem Aggressionspotential. Dies macht die Vorhersage über die angewandte Beurteilungslogik vor allem in Fällen schwierig, in denen sich eine kom-

plexe Vorgeschichte ergibt. So habe ich in einem Einzelfall (Taxifahrer mit weniger als 18 Punkte, aber Beleidigungsdelikten) die Fragestellung der Behörde gehabt, ob aufgrund der Straftaten weitere Straftaten oder Verkehrsauffälligkeiten zu erwarten seien und ob die persönliche Zuverlässigkeit vorliege. Die Begutachtung lief dann aber primär unter der Standardfragestellung für Punktetäter: „Ist zu erwarten, dass Untersuchte auch zukünftig erheblich gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen verstoßen wird.“

Keine Informationen liegen mir zur Zeit vor, wie die Frage des Zeitraums nach einer verkehrstherapeutischen Maßnahme in der Praxis gehandhabt wird. Hier liegen in den Beurteilungskriterien teilweise widersprüchliche bzw. unklare Bestimmungen vor und es ist schwer zu entscheiden, wann von einer therapeutischen, einer suchtttherapeutischen oder eine psychologischen Maßnahme ausgegangen wird (alle drei Begriffe tauchen in den Kriterien auf) und was als eigentliche Therapie und was als Nachsorge oder Stabilisierungsphase gewertet wird. Hier ist auch darauf hinzuweisen, dass Beurteilungskriterien und Begutachtungsleitlinien nicht immer deckungsgleich argumentieren. Rechtlich gesehen hat das Bundesverkehrsministerium zwar betont, dass die Begutachtungsleitlinien das höherer Maß von Verbindlichkeit haben – aber die Frage ist, ob dies auch für deren „Ausführungsempfehlungen“ in Form des Kommentars gelten.

Insgesamt bleiben für die Zukunft eine Reihe von offenen Fragen und es ist zu wünschen, dass das Jahr genutzt wird, um die vom Ministerium gewünschte breite fachöffentliche Diskussion zu führen.

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.

► **IDRAS gGmbH an neue Eigentümer verkauft:** Wie berichtet, stand die gemeinnützige GmbH „Institut für Fragen zu Drogen & Alkohol im Straßenverkehr“ zum Verkauf. Zwar ist die Seite zur Zeit in Überarbeitung und nicht erreichbar, aber dem Impressum ist zu entnehmen, dass der neue Geschäftsführer Dipl.-Psych. Thomas Rock ist. Nach meinen Informationen bedeutet dies, dass damit erstmalig ein Niedergelassener Verkehrspsychologe und BNV-Mitglied über das Potential verfügt, Kurse mit Rechtsfolgen anzubieten. Interessant dürfte dies weniger wegen der Perspektive der Verdienstmöglichkeiten mit diesen Kursen sein (diese stehen seit vielen Jahren unter Druck und speziell die IDRAS-Kurse haben nie einen großen Marktanteil erreicht). Spannend wird aber die Frage, was passiert, wenn langfristig die MPU durch ein System von gestuften, auf formale Merkmale des Einzelfalls abgestimmte Auflagen (wie z. B. in Österreich) ersetzt würde. In diesem Fall dürften Zertifizierungsanforderungen für alle Anbieter solcher Maßnahmen unvermeidbar sein – und Kollegen, die über ein bereits zertifiziertes Modell verfügen, werden bessere Chancen haben, in Übergangsvorschriften hineinzukommen. Man kann gespannt sein, ob sich die offensichtlich mit einer solchen Übernahme verknüpften Hoffnungen erfüllen.

► **Gemeinsame Stellungnahme zur Geltung der Zweiten Auflage der BK durch die BfV auf Sparflamme:** Wie berichtet, gab es Versuche, eine gemeinsame Stellungnahme ausnahmslos aller Träger von Begutachtungstellen zur Anwendung der Ersten oder Zweiten Auflage der Beurteilungskriterien zu erarbeiten. Zwar liegt nach meinen Informationen ein solches Papier inzwischen vor, aber es ist nicht von allen Trägern unterschrieben worden und konzentriert sich in konkreten Aussagen vor allem auf die einheitliche Handhabung der Anforderungen an Labore bzw. deren Untersuchungsstandards. Damit fehlt weiterhin ein klare Aussagen, in welchen Fällen welche Träger eher nach der Ersten oder eher nach der Zweiten Auflage urteilen. Momentan scheint es eine Tendenz zu geben, sich eher an die Zweite Auflage zu halten, aber in

Einzelfällen sich auch mit den Anforderungen der Ersten Auflage zufriedenzugeben (beispielsweise bei der Frage des Abstinenznachweises durch Leberwerte statt EtG-Kontrollprogramm).

► **Gemeinsames Angebot von TÜV Süd Pluspunkt und DAV:** Seit kurzem gibt es ein vom der Pluspunkt GmbH und dem deutschen Anwaltverein gemeinsam entwickeltes Portal. Vorrangig geht es um die Vermittlung von Verkehrsanwälten in der Nähe, aber auch um die Kooperation mit Verkehrspsychologen: „Unsere Anwälte arbeiten eng mit den verkehrspsychologischen Experten von TÜV SÜD Pluspunkt zusammen. So entsteht eine individuelle, maßgeschneiderte Lösung für Ihr Führerscheinproblem, bei der Sie im Mittelpunkt stehen.“ TÜV Süd Pluspunkt revanchiert sich mit der Empfehlung: „Nur etwa 20% der Kraftfahrer mit (drohendem) Führerscheinentzug beauftragen einen Anwalt. Fünffmal so viele Betroffene wie heute könnten von kompetenter anwaltlicher Betreuung profitieren. Das Problem: Wie findet man einen kompetenten Verkehrsrechtswald in seiner Nähe?“ Näheres zum Angebot unter <http://www.fuehrerscheinfix.de/>

► **Mehrwertsteuerproblematik scheint im Sande zu verlaufen:** Zwar gibt es bislang keine offiziellen Informationen, aber aufgrund einer Reihe von Einzelinformationen, bzw. ausbleibenden Alarm-Meldungen scheint die befürchtete Nachzahlungswelle auszubleiben. Offenbar gibt es keine einheitliche Linie der Finanzämter in dieser Angelegenheit und Anfragen oder sogar Steuerprüfungen verlaufen für die Kollegen glimpflicher, als auch von mir erwartet.

► **Vorgehen von Psychologen auf dem Verkehrsgerichtstag verärgert Juristen:** Der massive Widerstand gegen eine größere Transparenz der Begutachtung u.a. durch Tonbandaufzeichnungen der MPU hat viele Juristen verärgert. Wieder einmal ist der Eindruck entstanden, als wehrte sich unsere Berufsgruppe gegen rechtliche fundierte Forderungen nach einer Überprüfbarkeit. Es ist zu erwarten, dass dies Forderungen Raum geben wird, den Einfluss „der Verkehrspsychologen“ auf den Verkehrsgerichtstag zu beschränken. In der Tat ist kaum einzusehen, welche Probleme eine einfache Aufzeichnung der Exploration machen sollte – ich selbst nehme seit Jahren Gespräche mit Klienten standardgemäß auf. Leider sind differenzierte Stimmen von Verkehrspsychologen im Block der TÜV-Gutachter untergegangen – der Akzeptanz unserer Arbeit dürfte dies langfristig erheblichen Schaden zufügen.

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 2/2010 startet mit einem verdienstvollen und hochinteressanten Artikel von Dr. Harald Meyer zur „Verkehrstherapie in Deutschland – Empirische Befunde und Zukunftsperspektiven“. Im Kern geht es um die Darstellung der Erfolge der Verkehrstherapie in Deutschland und daraus abgeleiteten Forderungen, vorhandene Evaluationsanstrengungen für alle bestehenden Angebote verpflichtend zu machen. Sehr ausführlich werden vorhandene Untersuchungen zu Rückfallquoten nach verschiedenen Maßnahmen dargestellt und bewertet. Dringend lesen! Sehr lesenswert ebenfalls der Bericht vom Verkehrsgerichtstag mit ausführlichen Einschätzungen der Ergebnisse der Arbeitskreise, einschließlich des Unmutes führender Juristen mit dem „Niederstimmen“ juristisch gut begründeter Empfehlungen durch die Mehrheit der Psychologen. Nachvollziehbar wird diese Diskussion durch den Abdruck aller Referate aus dem Arbeitskreis VI „Idiotentest“ auf dem Prüfstand. Informativ dann die Antwort der Bundesregierung auf eine Anfrage zur geplanten Vereinfachung des Verkehrszentralregisters, da hier die Umrisse der für dieses Jahr geplanten Reform deutlich werden. Hochinteressant dabei auch die Zahlen zu den Entziehungen und Aberkennungen der Fahrerlaubnis durch die Gerichte. Bei den Urteilen dominieren Urteile zu den Anforderungen an Blut-

bzw. Atemalkoholmessungen. Argumentativ sehr überzeugend ein Urteil des AG Lüdinghausen zu der Anforderung an eine Gefahrenabschirmung bei der Ausnahme einer Fahrzeugart von einer Entziehung der Fahrerlaubnis. Und zum Thema Anerkennung von EU-Führerscheinen je ein Urteil des OVG NRW und des VGH BW mit interessanten Informationen über die Entstehungsgeschichte der Neufassung der Führerscheinrichtlinie, einschließlich des Vergleiches von Bestimmungen in verschiedenen Sprachen. Und wichtig die Feststellung, dass ein Nachweis von Betäubungsmitteln im Blut auch unterhalb eines analytischen Grenzwertes als Nachweis der Einnahme und damit der Ungeeignetheit ausreicht.

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

ZVS - Zeitschrift für Verkehrssicherheit: Die Ausgabe 2/2010 hat – auch vor dem Hintergrund des Kölner-U-Bahn-Skandals den Schwerpunkt „Mechanismen, die Sicherheit gewährleisten“. Dies beginnt mit Verhaltensbeobachtung als Bestandteil von kommunalen Verkehrssicherheitsanalysen am Beispiel von Münster, in dem die Bedeutung des menschlichen Verhaltens gegenüber einer rein baulichen Betrachtungsweise hervorgehoben wird. Relevant auch die Befragung von 555 Lkw-Fahrern zu Stress und Verkehrsverhalten mit einer interessanten Typologie von Fahrern – sehr hilfreich für die Arbeit mit dieser Teilgruppe von Punktetätern. Bemerkenswert dann die Forderung von Jakobshagen und Nickel nach besseren Wirksamkeitskontrollen von MPU und Kursen. Nach einem knappen Überblick über die historische Entwicklung wird vor allem vor dem Hintergrund der Veränderung der FeV der Vorschlag gemacht, standardmäßig die Teilnahme an Kursen und auch individuellen verhaltensändernden Maßnahmen in das Verkehrszentralregister aufzunehmen, um weitere Forschung durch Standardabfragen zu erleichtern – dies auch vor dem Hintergrund des Nachweises von Verkehrssicherheitsmaßnahmen in ganz Europa. Passend dazu der Bericht über das EU-Projekt DRUID mit Ergebnissen zum „Good Practice“ bei Rehabilitationsmaßnahmen für alkohol- und drogenauffällige Fahrer in Europa. Von den vielen Daten interessant vor allem die Faktoren, die einen Rückfall nach Kurs begünstigen: Leistungsergebnisse spielen keine Rolle, einige Einstellungstest weisen Unterschiede auf, vor allem aber haben Rückfälliger deutlich mehr Vordelikte und auch höhere BAK-Werte und einen höheren Alkoholkonsum – und sie geben häufiger Abstinenzphasen an! Politisch wichtig dann auch eine gemeinsame Stellungnahme der Kontrahenten aus der Diskussion um die Wirksamkeit von §70-Kursen, die in der ZVS geführt wurde. Es folgt eine Artikel zur Verteidigung des österreichischen Verkehrsscoachings (u.a. durch Rettungsssanitäter). Bei den Mitteilungen wie immer interessante Projekte aus Österreich, der Schweiz und Deutschland, aufgefallen ist mir eine österreichische Studie zum Migrationshintergrund von Unfallbeteiligten. Bei den verkehrsrechtlichen Entscheidungen keine Informationen, die nicht aus anderen Quellen bereits bekannt sind – bemerkenswert die Einschätzung des AK VI des Verkehrsgerichtstages. Lesenswert die Tagungsberichte über „Junge Menschen und Mobilität – MobilitätsKULTUR“ und „Mobilität von älteren Menschen und Barrierefreiheit im öffentlichen Bereich“.

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

NZV - Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht:

Die Ausgabe 02/2010 hat als einen interessanten Schwerpunkt die rechtliche Behandlung von Straftaten mit hohem Aggressionspotential als Anlass für die Entziehung der Fahrerlaubnis. Differenziert werden die Möglichkeiten der Fahrerlaubnisbehörden nach Inkrafttreten der 4. ÄndVO 2008 dargestellt – lesenswert, da sich hier eine neue Zielgruppe für die Arbeit von Verkehrspsychologen abzeichnet. Relevant vor allem für die Arbeit mit Punktetätern dann der folgende Artikel zu Ordnungswidrigkeitenverfahren vor dem Jugendrichter. Wenig neues für Verkehrspsychologen bringt die Besprechung der Zweiten Auflage der Beurteilungskriterien. Bei den Urteilen dann eher exotische Haftungsfragen (Verletzungen beim regelwidrigen Fußballspiel, Kollision mit Kuhherde, Sturz nach Schreck über eine Spinne in der Tiefgarage). Relevanter für das Arbeitsgebiet das OLG Bamberg zu Videoaufzeichnungen zur Betroffenenidentifizierung und vor allem das LG Leipzig zu vorzeitigen Aufhebung der Sperrfrist nach einem Aufbaueminar. Im letzteren Fall han-

dellte es sich um eine Intensivberatung VIB der TÜV Süd GmbH bei einem Täter mit 2,18 Promille. Berücksichtigt wurden die Durchführung durch einen Fachpsychologen für Verkehrspsychologie und die einzel-fallbezogene individuelle Erfolgsbescheinigung, so dass das Urteil auch Perspektiven für niedergelassene Verkehrspsychologen eröffnet. Weiterhin ein Urteil zu verneinten Anerkennungspflicht einer tschechischen und/oder ungarischen Fahrerlaubnis nach Heroin-Auffälligkeit mit interessanten Differenzierungen zwischen Umtausch und Ersetzung einer ausländischen FE. VGH Mannheim verneint eine weitgehende Bindung der Fahrerlaubnisbehörde bei Freispruch wegen Schuldunfähigkeit.

Ausgabe 03/2010 beginnt mit einer ausführlichen und kritischen Darstellung der technischen und rechtlichen Aspekte der Section Control, die weiteren Artikel sind für Verkehrspsychologen nicht so interessant. Bei den Urteilen sind mir aufgefallen die Alleinhaltung eines unaufmerksamen Fußgängers beim Überqueren einer mehrspurigen Straße und die volle Haftung eines Radfahrers, der auf dem Gehweg einer ansonsten bevorrechtigten Straße in falscher Richtung fährt, sowie mehrere Urteile zum Linksabbiegen. Interessant dann ein Urteil zu Fahrverboten bei tatmehrheitlich begangenen Ordnungswidrigkeiten. Wichtig auch ein Urteil zu Verwertungsverbot von Voreintragungen in der „Überliegefrist“. Und ein Urteil, nachdem unter bestimmten Bedingungen ein ausländischer Führerschein (in einen ungarischen umgetauschter russischer) nicht anerkannt werden muss, auch wenn der Betroffene in Deutschland nie eine Sperrfrist hatte.

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

Verkehrszeichen: Die Ausgabe 01/10 vereint diesmal ein Fülle unterschiedlicher Themen: Beiträge zum Thema Mobilität in der Kulturhauptstadt RUHR.2010, Bilanz von 40 Jahren Verkehrsplanung in Duisburg, eine Auswertung von Daten und Ereignissen zum öffentlichen Verkehr im Jahr 2009 (u.a. zu Problemen der Deutschen Bahn und ehrenamtlichen Bürgerbusprojekten). Wunderbar anregend die Geschichte der stilisierten Liniennetzpläne (erfunden vom Engländer Beck um 1933) mit detaillierten Beschreibungen. Eine Verkehrstagung der Metron AG beschäftigte sich mit der Sicht von Kindern auf den Verkehr und der FUSS e.V. feierte 25 Jahre Jubiläum seines Einsatzes für die Fußgänger. Am besten gefallen aber hat mir die liebevolle und fachlich gut fundierte Darstellung der Geschichte und der Hintergründe des Ampelmännchens durch Paul Brieler. Bei den Nachrichten ist mir aufgefallen die Information, dass Volvo ein Alco-Lock-System für seine Fahrzeuge auf dem deutschen Markt anbietet, die geplanten drastischen Strafen gegen Verkehrssünder in Frankreich (u.a. Fahrzeugkonfiszierung bei Fahren ohne Fahrerlaubnis) und ein öffentliches Car-Sharing-Angebot mit Elektroautos in Paris. Und bemerkenswert die Rede von Bundespräsident Horst Köhler bei der ADAC-Preisverleihung:

http://www.bundesregierung.de/nn_1514/Content/DE/Bulletin/2010/01/03-2-bpr-adac.html

www.verkehrszeichen-online.de

Netzhinweise

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

- Diesmal der Hinweis auf die Website des Zentrums für Mensch-Maschine-Systeme, die viele Projekte betreiben, die mit der Schnittstelle von Verkehr und Psychologie zu tun haben. Es gibt die Möglichkeit, den neuen Newsletter zu bestellen: http://www.tu-berlin.de/zentrum_mensch-maschine-systeme/menue/home/
- Und die Korrektur des letzten Netzhinweises: Es dauert leider noch eine Zeit, bis eine neue Version der Website des nlvp online geht, zur Zeit ist Herbst eher realistisch.

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.

- Der BNV bemüht sich, möglichst wenig Aussagen über die Grundlagen seiner Politik publik werden zu lassen. Nachdem schon die „Leitsätze Verkehrspsychologische Therapie“ von der Internetseite entfernt wurden, erfolgt nun beim Aufruf der vom BDP (!) erarbeiteten Selbstverpflichtungserklärung der lapidare Hinweis: „Die Selbstverständnis-Erklärung ist zur Zeit (03.03.2010) in Überarbeitung; wir mailen Sie Ihnen aber auf Anforderung gern zu (Adresse siehe unten).“
- In Hamburg ist für Anfang Juni ein Symposium zu Thema „Beurteilungskriterien – Fortschritte und Optimierungsbedarf“ mit interessanten Referenten und Themen geplant – ein Bericht darüber wird im nächsten nlvp erscheinen.
- Die AVUS Kassel hat mit Briefkopf der Untersuchungsstelle einen Brief des (inzwischen wohl ehemaligen) Leiters verschickt, in dem dieser ankündigt, eine eigene verkehrspsychologische Praxis aufzumachen und dort die Beratung verkehrsauffälliger Kraftfahrer zu leisten, die der Untersuchungsstelle verboten sei.
- Der BNV-Vorstand hat sich auf einer Klausurtagung mit seiner Zukunft beschäftigt – Ergebnisse sind noch nicht bekannt.
- Der TÜV Süd hat im März als Nachgang der Diskussion um die MPU auf dem Verkehrsgerichtstag zu einer Diskussionsveranstaltung mit Kritikern eingeladen, Bericht siehe <http://www.motorjournalist.de/content/vdm-mpc-und-mmp-mitglieder-zu-gast-bei-der-%E2%80%9Et%E2%80%9C-C3%BCv-s%C3%BCd-life-service-gmbh%E2%80%9C>
- TÜV Süd goes Playboy: Alles was Männer wissen müssen: <http://www.derberater.de/motor-technik/auto-motorrad/know-how/die-mpu-der-weg-zurueck-zum-fuehrerschein.htm>
- Am 08. Juni gibt es auf NDR 3 eine Dokumentation „Aggression im Straßenverkehr“, in dem wohl auch Verkehrspsychologen gut zu Wort kommen.

Ausgabe 03/2010

Die dritte Ausgabe des „newsletter verkehrspsychologie“ (nlvp) in 2010 wird voraussichtlich am 27. Juni 2010 erscheinen (wie immer ohne Gewähr ...), geplant sind folgende Themen:

- **Konzeption der Beratung älterer Kraftfahrer**
- **Stabilität von Verhaltensänderungen und Fristvorgaben**
- **Bericht vom Symposium „Beurteilungskriterien“**