



Themen: Editorial + MPU-Zahlen in 2009 leicht gestiegen + Erfahrungen mit dem neuen QMH Beratung + Bericht von der Mitgliederversammlung des BNV + Tag der Verkehrspsychologie der Sektion VP + Kurznachrichten + Zeitschriftenübersicht + Netzhinweise + Szenegeflüster

Dies ist die 5. 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,

etwas später als gehofft der vorletzte nlvp in diesem Jahr. Aus aktuellen Anlass startet er mit einer Zusammenfassung und Einschätzung der Entwicklung der MPU-Zahlen im Jahre 2009 - die erstmalig seit Jahren gestiegen sind. Es folgt ein Erfahrungsbericht des Versuchs, in der Praxis mit dem neuen QM-Handbuch für die Verkehrspsychologische Beratung

und vor allem den "Dokumenten" zu arbeiten. Es schließt sich an der Bericht über die Mitgliederversammlung des Berufsverbandes Niedergelassener Verkehrspsychologen mit einer Einschätzung der Perspektive der freiberuflichen Verkehrspsychologie nach der MV. Zudem finden Sie eine Information und Bewertung der Fortbildungsveranstaltung der Sektion Verkehrspsychologie und der anstehende MV dort. Aufgrund der Fülle von aktuellen Berichten musste ich den seit längeren angekündigten Artikel zu "Verkehrspsychologie und Klimaschutz" verschieben.

Mit breiter Themenvielfalt wieder die Kurznachrichten, unter anderem über die Übernahme des MPU-Bereiches des TÜV Pfalz durch die ABV, den nächsten Verkehrsgerichtstag, ein Zertifizierungsangebot für Verkehrspsychologen, Hinweise auf interessante Veröffentlichungen etc.

Und natürlich wie üblich die Zeitschriftenübersicht, Netzhinweise und Szenegeflüster – viel Spaß beim Lesen!

Aufgrund einiger ermutigender Rückmeldungen bin ich bezüglich der Perspektive des nlvp zur Zeit optimistisch - er wird auch nächstes Jahr wie gewohnt erscheinen - allerdings bitte ich an dieser Stelle nochmals darum, durch Rückmeldungen, Informationen und eigene Artikel zum Weiterbestehen beizutragen!

Und bitte denken Sie auch rechtzeitig an die Verlängerung Ihres Abos, wenn Sie nicht davon ausgehen, dass das nächste Jahr durch ein Firmenabo Ihrer Organisation abgedeckt ist. Der erste nlvp in 2011 wird Anfang Februar erscheinen, so dass die Bezahlung im Januar erfolgen muss, um einen Verzug zu vermeiden.

Und eine eher marginale Korrektur zum letzten nlvp: Die MPU-Vorbereitung der AVB findet nicht auf Menorca, sondern auf Mallorca statt ...

Ich wünschen allen meinen Lesern eine schöne Vorweihnachtszeit!

Hamburg, den 21.11.2010

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 für 1 Jahr 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.

MPU-Zahlen in 2009 leicht gestiegen

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat relativ spät die neuesten Zahlen über die MPU's im Jahre 2009 veröffentlicht. Die wichtigsten Ergebnisse: Die MPU-Zahlen steigen erstmalig seit Jahren, die Tendenz geht Richtung Mehrfachtäter und für Einzelmaßnahmen gibt es ein gestiegenes Potential. Die vollständige Presseerklärung und die Tabelle finden Sie unter dem Link: <http://www.bast.de/DE/Presse/2010/presse-23-2010.html>. Im Folgenden die relevantesten Zahlen und die Einschätzung einiger Trends.

Die Gesamtzahl der Begutachtungen hat gegen den Trend der letzten Jahre um immerhin knapp 3% auf 106.082 zugenommen. Die Alkoholfragestellungen machen zwar mit 57.600 (ein Minus von 0,57%) Fällen die weiterhin die größte Gruppe aus, aber Drogenfälle (19.873 mit einem Plus von 9,44%) und Punktetäter (16.107 und damit 5,11% mehr) holen stetig auf. Besonders auffällig und in dieser Deutlichkeit neu ist der massive Anstieg von Mehrfachfragestellungen, diese sind zwischen

9,22% (Alkohol und Punkte/Straftaten) und 30,32% (sonstige Mehrfachfragestellungen) gestiegen. Auch wenn die Zahlen in den einzelnen Gruppen noch relativ gering sind, machen Mehrfachfragestellungen in zwischen mit einer Gesamtzahl von 15.977 Begutachtungen etwa 15% der MPUs aus - und dabei hat der Anteil der Fälle, bei denen Alkohol im Vordergrund steht, tendenziell abgenommen. Einige Steigerungen sind auffallend, aber wenig praxisrelevant, so die Steigerung um 66,29% bei den Auffälligkeiten in der Fahrprüfung - dies entspricht aber nur einer Steigerung von 89 auf 148 Fälle bundesweit.

Gleichfalls neu ist der Trendumkehr bei der Quote positiver Gutachten. War diese die letzten 8 Jahre praktisch kontinuierlich von 46% auf über 51% gestiegen, ist sie in 2009 leicht auf 50,81% gesunken. Die sinkende Tendenz bei den Nachschulungsempfehlungen dagegen hat sich gehalten, letztes Jahr waren es nur noch 12,92%. Dabei muss beachtet werden, dass diese Quote zwischen den einzelnen Anlassgruppen differiert. So schwankt die Quote der positiven Gutachten zwischen 45,22% bei den Alkoholtätern und 55,48% bei den Drogentätern. Bei der vorzeitigen Erteilung der Fahrerlaubnis wirft die hohe Quote von 93,2% positiver Gutachten weiterhin die Frage auf, ob die Altersgrenze von 18 willkürlich ist oder valide Messinstrumente bei dieser Altersgruppe fehlen.

Für die Gruppe der Niedergelassenen Verkehrspsychologen und derjenigen, die sich auf Einzelmaßnahmen spezialisiert haben, beinhalten die Zahlen eine erfreuliche Botschaft: Erstmals seit Jahren steigt die Zahl der potentiellen Klienten! Fasst man darunter alle negativ Begutachteten ohne Nachschulungsempfehlung zusammen, so waren dies in 2009 38.475 Fälle – dies ist im Vergleich zu 2008 ein deutlicher Zuwachs von 6,23% und damit mehr als der Zuwachs der MPUs insgesamt. Die kann bedeuten, dass in den Begutachtungen zunehmend deutlich wird, dass inzwischen immer mehr auffällige Kraftfahrer eine individualisierte Maßnahme benötigen - bei einem komplizierter und heterogener werdenden Klientel steigt der Bedarf an Einzelinterventionen.

Bei einer Aufschlüsselung nach Anlassgruppen ergibt sich für die Quoten des Gutachtenergebnisses folgendes Bild, wenn man die Mehrfachfragestellungen zuordnet (Zahlen von 2008 und 2007 in Klammern

Anlass	Geeignet	NS-Empf.	Ungeeignet
Alkohol	45,22% (45,97%) (45,28%)	13,30% (13,90%) (14,54%)	41,49% (40,13%) (40,18%)
BtM/Medik.	55,48% (55,89%) (55,90%)	9,86% (10,12%) (10,79%)	34,66% (33,99%) (33,31%)
Punkte	49,59% (48,96%) (47,93%)	21,34% (22,96%) (23,26%)	29,08% (28,08%) (28,81%)

Tabelle der Begutachtungsergebnisse 2009 nach Anlassgruppen

Die Tendenz zu mehr negativen Gutachten, weniger positiven und weniger Nachschulungsempfehlungen zieht sich praktisch einheitlich durch alle drei Untergruppen - dies könnte dafür sprechen, dass es eine veränderte Grundbewertung bei den Gutachtern gibt und weniger eine Verschiebung innerhalb der Anlass-Gruppen. Tendenzuell bestätigt sich die Vermutung, die ich im nlvp 05/2009 bereits vor einem Jahr geäußert hatte: "Allerdings ist zu erwarten, dass sich für 2009 insgesamt größere Veränderungen ergeben werden. Aufgrund der veränderten Beurteilungskriterien rechne ich mit einem deutlichen Anstieg der Negativbeurteilungen vor allem bei den Alkoholfällen für 2009."

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

Erfahrungen mit dem neuen QMH-Beratung

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Wie mehrfach im nlvp berichtet, weist sowohl das neue sogenannte Qualitätsmanagement-Handbuch Beratung (QMH-B) für den Bereich der Verkehrspsychologischen Beratung nach § 71 FeV, als auch das Verfahren der Inkraftsetzung deutliche Mängel auf. Inzwischen liegen eine Reihe von Erfahrungen von mir und vielen Kollegen mit dem Versuch vor, die Vorgaben des Handbuches in der Praxis umzusetzen und auch mit dem Versuch, die Verantwortlichen für Mängel herauszufinden und diese zur Abhilfe zu bewegen.

Leider zeigt sich hier wiederum ein deprimierendes Muster: Offensichtliche Mängel werden nicht beseitigt, Informationen nicht weitergegeben, Anfragen nicht beantwortet, Fristen nicht eingehalten und Verantwortlichkeiten sind unklar definiert. Angesichts des unsystematischen Chaos, das in der jetzigen Praxis vorherrscht, fällt es mir (und wie ich aus vielen Rückmeldungen weiß auch anderen) schwer, eine Kritik systematisch und strukturiert zu formulieren, weil sich Fehler auf alle möglichen Ebenen gegenseitig verstärken.

Dies beginnt mit der schon bemängelten Lesbarkeit, Zur-Verfügung-Stellung und der Nachvollziehbarkeit des Handbuches. Entgegen dem Anspruch ist kaum nachzuvollziehen, welche Teile gerade aktuell sind, da von Teilen verschiedene Fassungen mit gleicher Revisionsnummer existieren. Einige Dokumente sind punktuell verbessert worden, allerdings nur halbherzig. So ist in Änderungsreport nur eine Veränderung (Rev 6 und 7) am 01. und 02. März verzeichnet, die Dokumente sind aber davon unabhängig verändert worden. So sind inzwischen einige Dokumente als veränderbare Word-Dokumente und nicht nur als statische PDF verfügbar. Aber auch diese Verbesserungen gehorchen keiner nachvollziehbaren Logik. So ist die Sektion (oder wer immer dafür zuständig ist), nicht in der Lage, auf dem (nicht veränderbaren!) Klienten-Rückmeldungsbogen ihre eigene Empfängeradresse einzutragen, ich bin jedesmal gezwungen, das unverrückbare "Strasse PLZ Ort" durchzustreichen und handschriftlich durch die korrekte Anschrift zu ersetzen. Der Praxiscode auf gleichem Blatt ist nirgends im QMH definiert. Die standardisierte Beratungsdokumentation ist zumindest vom Layout verändert worden, läuft aber unter der unveränderten Revisionsnummer und ist als einziges Dokumente wenig nachvollziehbar im Querformat erstellt. Es drängt sich der Verdacht auf, dass der Autor des Handbuches niemals den Versuch unternommen hat, den Ablauf einer Beratung anhand der von ihm vorgeschriebenen Formalia als Probelauf durchzuführen.

Ein zweiter Problembereich ist die Frage der Verantwortlichkeiten. Mir ist bis heute nicht klar, wer eigentlich für was Ansprechpartner ist: Prof. Dr. Schneider als Vorsitzender der in der Fahrerlaubnisverordnung als zuständig genannten Sektion? Der gesamte Vorstand der Sektion? Prof. Dr. Harald Meyer als Verfasser und zwischenzeitlicher QM-Beauftragter? Die Antragskommission? Der gerüchtheilber inzwischen eingestellte, aber namentlich nicht genannte QM-Beauftragte? Der im QMH genannte Administrator, der aber in keinerlei Dokumenten oder im Internet benannt ist? Herr Fuchs im Sekretariat der Sektion? Der Gesamtverband BDP? Nicht nur formale Zuständigkeiten sind unklar, angerufene, angeschriebene oder angemailte Personen reagieren auch nur teilweise - ich habe eine Reihe von Anrufen und Schreiben bekommen, in denen solche fehlende Reaktionen beklagt werden.

Die Unklarheit setzt sich darin fort, dass die Sektion offenbar keinen wirklichen Überblick darüber hat, wer nun in Deutschland eigentlich amtlich anerkannter Verkehrspsychologischer Berater ist - obwohl sie nach eigenem Anspruch dieses Register führt und dafür bezahlt wird. Im Internet verfügbar ist nach nunmehr knapp einem Jahr immer noch nur die alte Liste mit Stand vom 09.12.2009. Nach eher unsystematischem

Herumfragen bei Kollegen haben diese nach undurchschaubaren Mustern Informationen bekommen: Die verspätete Informationen über das Inkraftsetzen des Handbuches haben einige bekommen, andere nicht. Das erläuternde Schreiben von Prof. Dr. Meyer haben einige bekommen, andere nicht. Eine Verlängerungsaufforderung haben einige bekommen, andere nicht. Die Rücknahme der falschen Forderung nach Einreichen eines Bundeszentralregisterauszuges haben einige erhalten, andere nicht. Die Einladung zur Fortbildungsveranstaltung in Fulda am kommenden Freitag haben einige erhalten, einige nicht. Auch der ursprüngliche Verdacht von Kollegen, hier würden BDP-Mitglieder bei Informationen bevorzugt, hat sich nicht bewahrheitet - hier scheint kein Diskriminieren vorzuliegen, sondern schlicht Inkompetenz.

Hinzu kommt, dass die Verantwortlichen den eigenen schriftlich niedergelegten Standards nicht genügen - oder sie zum Teil offenbar nicht einmal kennen. Eklatantes Beispiel dafür ist, dass bei vielen Kollegen bei einem Antrag auf Aufrechterhalten der Anerkennung ein Bundeszentralregister-Auszug gefordert wurde. Dies ist im verbindlichen Handbuch schlicht nicht enthalten (siehe Punkt 6.2 des Handbuches), dort heißt es selbst bei den Anforderungen für den Erstantrag unter 6.1.2 ausdrücklich: "Die Überprüfung der persönlichen Zuverlässigkeit fällt in den Kompetenzbereich der Stelle, die die Aufsicht über die verkehrspsychologischen Berater führt." - Dies sind die obersten Landesbehörden. Ungerührt von dieser klaren Rechtslage aber hat die Sektion eine Zeilang als Voraussetzung für die Verlängerung einen BZR-Auszug gefordert. Nach Protesten ist sie zwar zurückgerudert, aber dies ist nur einem Teil der Betroffenen mitgeteilt worden. Offenbar hat sich irgendwer auf das Informationsblatt zur Anerkennung berufen (Doku 1), in der es fälschlicherweise heißt: "Nicht in den Aufgabenbereich der Sektion fallend, aber für die Aufrechterhaltung Ihrer Anerkennung laut FeV notwendig ist 5. Der Nachweis der persönlichen Zuverlässigkeit nach § 71 Abs. 4a und Abs. 5 FeV: 5.1 Aktueller VZR-Auszug, und 5.2 Polizeiliches Führungszeugnis". In diesen Themenbereich fällt, dass laut mir vorliegendem Schriftverkehr die Verantwortlichen die im QHM genannten Fristen bei der Antragstellung zum Teil nicht einhalten und erst auf Fristsetzungen und Schadenersatzforderungen reagieren.

Nicht nachvollziehbar ist in der Praxis auch die Tatsache, dass die Beratungsdokumentation eigentlich keine Dokumentation, sondern ein Vorgabeschema darstellt - als würde ein Bewusstmachung (dies ist laut Gesetzeslage im Kern das Ziel) nach Schema F ablaufen - es ist in den Stundenbeschreibungen kein Raum für ein individuelles Vorgehen vorgesehen. Ich habe Gebäudereiniger, die nur indisch sprechen, 80-jährige Widerstandskämpfer, Psychologie-Professoren, Borderline-Türkinen, Konzertgeiger mit Autoritätsfixierung, ängstliche Fahranfänger etc. in der Beratung gehabt - hier muss Raum für kreatives Vorgehen sein. Unverständlich ist mir auch, dass noch nicht einmal vorgesehen ist, dass der Klient ein Exemplar des Beratungsergebnisses erhält und dass er nicht einmal abzeichnen muss, dass er anwesend war oder irgendwelche Unterlagen oder die Teilnahmebescheinigung bekommen hat. Gerade für kritische Fälle von Auseinandersetzungen oder von Betrugsversuchen liegen damit im Gegensatz zu früher keine gerichts-festen Papiere vor. Weder Berater noch Ratsuchenden müssen in dem gesamten Ablauf mit ihrer Unterschrift irgendetwas abzeichnen. Auch dies ist ein deutlicher Rückschritt gegenüber dem alten Verfahren.

Resigniert stimmt mich und viele andere, dass jeder Versuch, mit inhaltlichen und sachlichen Argumenten Fehler beseitigen zu lassen, ins Leere läuft. Sichtbarstes Beispiel dafür ist das offizielle Register der Berater. Dieses ist der zentrale Baustein des gesamten Systems, einerseits, weil es betroffenen Kraftfahrern ermöglicht, einen Verkehrspsychologen in ihrer Nähe zu finden, der die formalen Voraussetzungen für einen Punkteabbau erfüllt und zum zweiten, weil es für die Kollegen der sichtbare Beweis ist, dass sich die Investition von Zeit und Geld in die Anerkennung lohnt. Völlig unverständlich ist daher, dass dieses Register offenbar seit einem Jahr nicht aktualisiert wird, dass diese veraltete Ausgabe zudem in einer völlig idiotischen Sortierund nach Nachnamen vorliegt und selbst auf den BDP-Seiten falsch verlinkt ist (Beispiel: <http://www.bdp-verkehr.de/register/neu/suchep.php> - und dann klicken Sie mal irgendetwas an!). Diese Tatsachen sind den Verantwortlichen

nicht nur von mir, sondern von vielen anderen mitgeteilt worden, es gab nicht nur von meiner Seite das Angebot, diese Liste zumindest umzusortieren (ich habe dies für den letzten nlvp in 10 Minuten erledigt gehabt) und die Sektion sieht diese Aufgabe selbst als wichtig an - aber es passiert nichts. Ich habe persönlich dafür gesorgt, dass zumindest in der Wikipedia der Link bei http://de.wikipedia.org/wiki/Medizinisch-Psychologische_Untersuchung (die erste Anzeige bei der Google-Suche nach "Register Verkehrspsychologische Berater") korrigiert ist. Ich kann es gut verstehen, dass zunehmend mehr amtlich anerkannte Berater sich fragen, wofür Sie die Antragsgebühren bezahlen, wenn nicht mal diese basalen Aufgaben erledigt werden, Verantwortliche nicht zu finden sind, der Informationsfluss völlig unübersichtlich ist und die verpflichtenden Papiere für die praktische Arbeit zum Teil unbrauchbar sind.

Auch die Organisation des im Leitfaden geforderten QMS-Reviews macht keine große Hoffnung auf Verbesserungen: Die Veranstaltung wurde offenbar hastig vor Jahresende organisiert, da dem Sektionsvorstand auffiel, dass der Leitfaden unter Punkt 6.2.2 festlegt: "Der Sektionsvorstand organisiert ... mindestens einmal pro Jahr ein zweitägiges spezielles Verkehrsrechtseminar ... einmal pro Jahr eine 4-stündige Fortbildungsveranstaltung zum Thema „Neuerungen im Verkehrsrecht“ ... zwei Mal pro Jahr eine 4-stündige Fortbildungsveranstaltung zum Thema: „Erfahrungsaustausch und kollegiales Lernen anhand der Beratungsfälle und - dokumente“. Dieser selbstauferlegten Verpflichtung soll nun durch einen "Tag der Verkehrspsychologie" in Fulda am 26.11. nachgekommen werden. Allerdings sind hierfür nur 4 Unterrichtseinheiten Fortbildung vorgesehen - also ein weiteres Beispiel für das Nichterfüllen der Qualitätsstandards durch die Sektion selbst. Zudem ist diese Einladung extrem kurzfristig mit einem Vorlauf von 2 Wochen erfolgt, sie ist nachweislich nicht an alle Verkehrspsychologischen Berater gegangen und sie wird nicht einmal auf der Homepage der Sektion angekündigt. Da erscheint es fast schon nebensächlich, dass solche wichtigen Informationen wie "aktueller Stand der Registerübernahme" offenbar nur auf der anschließenden Mitgliederversammlung exklusiv für Sektionsmitglieder vorgesehen sind.

Angesichts dieser Fülle von Verstößen der Sektion gegen die eigenen Standards kann ich allen Betroffenen nur raten, Versuche, die Verantwortlichen auf solche Fehler hinzuweisen, gerichts-fest zu dokumentieren (ich schreiben dem Sektionsvorstand im Zweifelsfalls per Einschreiben mit Empfangsbestätigung), klare Fristen zu setzen, juristische Schritte einschließlich der Überprüfung von Schadenersatzforderungen anzukündigen, eine Kopie an die zuständige oberste Landesbehörde zu schicken und dann abzuwarten, ob der Vorstand es riskiert, ein förmliches Entziehungsverfahren der Anerkennung einzuleiten - er dürfte bei der dokumentierbaren Fülle eigener Fehler und Verstöße wenig Chancen bei einer juristischen Überprüfung vor Gericht haben. Ich finde es als ehemaliger Vorsitzender der Sektion Verkehrspsychologie und Mitverfasser des ursprünglichen Leitfadens deprimierend, auf diese Weise zum formalistischen Umgang mit der eigenen Berufsorganisation aufzurufen - aber die Erfahrung zeigt leider, dass keine Sachargumente oder gar eigene Einsicht, sondern nur die Drohung mit juristischen oder finanziellen Konsequenzen die Verantwortlichen zumindest zu Reaktionen auf berechnete Kritik bewegt. Die Sektion verspielt leider aus völlig unerklärlichen Gründen tolpatschig und beratungsresistent das Renommee einer gesetzlich fundierten Maßnahme. Als Höhepunkt der Dickfelligkeit erscheint mir, dass dieser Vorstand auf der anstehenden Mitgliederversammlung auch noch seine Amtszeit verlängern lassen will.

Bericht von der Mitgliederversammlung des BNV

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Am Samstag, dem 13.11.2010 fand in Frankfurt die reguläre Mitgliederversammlung des Bundesverbandes Niedergelassener Ver-

kehrspsychologen (BNV) statt. Im Vorfeld hatte es Befürchtungen gegeben, dass sich der Verband an der Frage des Strategie und des Selbstverständnisses im Spannungsfeld zwischen heilkundlicher, umsatzsteuerfreier Psychotherapie und umsatzpflichtiger verkehrspsychologischer Dienstleistungen zerreiben oder gar spalten könne, da diese internen Auseinandersetzungen das Entwickeln von Positionen und Aktionen in anderen Arbeitsfeldern schon seit einiger Zeit erschwert hatte.

Es zeigte sich aber, dass nach zum Teil deutlicher Kritik an dem Vernachlässigen wichtiger Arbeitsfelder die Mitglieder mit großer Mehrheit für einen stark und einheitlich handelnden Verband plädierten, der durch einen Vorstand geführt wird, der die Spannweite der beruflichen Identität und der steuerrechtlichen Positionen abbildet. Am Anfang der MV erfolgte ein Rechenschaftsbericht mit den wesentlichen Themen der letzten 3 Jahre. Besonders stark wurde das Thema der Verkehrspsychologischen Beratung und des neuen QM-Handbuches diskutiert - es gab viele Klagen über die undurchschaubare und unprofessionelle Handhabung durch die Sektion und mehrheitlich den Wunsch, trotz politischer Rücksichtnahmen Kritik an diesem Verfahren auch durch den BNV als Verband klar zu äußern. Die Einschätzung der Mehrwertsteuerfrage wurde ebenfalls zum wiederholten Male diskutiert. Dabei zeichnete sich ab, dass die unterschiedlichen Positionen nicht mehr so unvermittelt gegeneinander stehen, wie es lange Zeit erschien. So wurde mehrfach das Grundprinzip betont "Wir wollen alle keine MWSt bezahlen", aber auch die Erfolgsaussicht dieses Wunsches differenziert diskutiert. Unter anderem wurde die Möglichkeit erörtert, eine Mehrwertsteuerbefreiung nicht auf eine heilkundliche Grundlage zu stützen, sondern zu prüfen, ob auch die Zielsetzung des Allgemeinwohls, der Volksbildung oder der Sicherheit im Verkehr als Argumentationslinie in Frage kommen. Material zu dieser Diskussion soll demnächst an die Mitglieder versandt werden. Einigkeit bestand auch darin, dass über dieses Thema andere wichtige Aufgaben nicht vernachlässigt werden dürfen.

Zu den weiteren Themen gehörten die mögliche Überarbeitung der Selbstverständniserklärung für den BNV, die Fortführung der Arbeitsgruppe "Verkehrspsychologische Therapie" und vor allem die Frage einer bundeseinheitlichen Liste von Beratern vor und nach einer MPU. Gewünscht wurde hier möglichst eine vollständige, bundesweit einheitliche Liste von qualifizierten Verkehrspsychologen mit klaren Standards - schwierig erscheint dies, da momentan verschiedene Organisationen an eigenen Vermarktungskonzepten arbeiten und die Gefahr besteht, dass es mehrere, unabgestimmte Listen geben wird. Langfristig ist zu erwarten, dass auch für diesen Bereich definierte Qualitätsanforderungen verbindlich werden - der BNV sollte die begonnene Arbeit an einer zertifizierbaren Laufbahnberatung deshalb fortsetzen und notfalls auch eine eigene Liste als Vorläufer erstellen.

Auf der finanziellen Seite ist der BNV für diese vielfältigen Aufgaben laut Bericht des Kassenführers und der Kassenprüfer gut gerüstet. Auch wurde der bisherige Vorstand einstimmig (bei den üblichen Enthaltungen der ehemaligen Vorstandsmitglieder) entlastet, ebenso der Geschäftsführer. Die folgenden Vorstandswahlen zeichneten sich vor allem durch eine Fülle von Kandidaten aus, die vorgeschlagen wurden, aber eine Kandidatur ablehnten. Dies führte dazu, dass für die meisten Positionen nur ein Kandidat existierte, lediglich bei der Position des Schriftführers gab es zwei KandidatInnen, die unterlegene wurde aber anschließend zur stellvertretenden Vorsitzenden gewählt, so dass sich für den zukünftigen Vorstand letztendlich folgendes Bild ergibt:

Erster Vorsitzender ist wie bisher **Dr. Bernd Rothenberger** (mit 21 JA, 2 Nein und 4 Enthaltungen), stellvertretende Vorsitzende sind **Rüdiger Born**, der gleichzeitig Geschäftsführer bleibt (mit 22 JA, 2 Nein und 2 Enthaltungen) und **Ruth Sarah Born** (mit 14 JA, 7 Nein und 5 Enthaltungen). Kassenwart bleibt **Dr. Karl-Friedrich Voss** (mit 26 JA, 0 Nein und 1 Enthaltungen) und Schriftführer **Dr. Peter Klepzig** (mit 17 JA, 8 für die Gegenkandidatin Frau Born und 2 Enthaltungen).

Dr. Rothenberger dankte den ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern (an dieser Stelle Dank an Bernd für die freundlichen Worte zu meiner

Person), die wiederum ihre weitere Verbundenheit mit dem BNV betonten. Diese wurde auch daran deutlich, dass sich unter ihrer Beteiligung noch auf der MV eine Vorbereitungsgruppe bildete, die einen BNV-Kongress für das Frühjahr 2012 vorbereiten wird.

Nach meiner Einschätzung sind sowohl von den inhaltlichen Diskussionen, als auch von der personellen Zusammensetzung des zukünftigen Vorstandes gute Voraussetzungen für die weitere Arbeit gegeben. Im Vorstand sind sowohl Psychologische Therapeuten, als auch reine Verkehrspsychologen vertreten und ihre auf der MV deutlich gewordenen unterschiedlichen Positionen decken das im BNV vertretenen Spektrum recht gut ab. Entscheidend für die weitere Arbeit wird sein, ob es gelingt, einen guten Informationsfluss zwischen den Mitgliedern herzustellen, konkrete Schritte in Richtung Außendarstellung zu tun und differenzierte Positionen in klare und konsensfähige Formulierungen zu bündeln, um damit unser schrumpfendes Arbeitsgebiet zu stabilisieren und auszuweiten.

Tag der Verkehrspsychologie der Sektion VP

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Die Sektion Verkehrspsychologie im BDP hat für den 26.11.10 in Fulda zu einem "Tag der Verkehrspsychologie" eingeladen. Anschließend daran findet eine Mitgliederversammlung der Sektion Verkehrspsychologie statt. Dies ist insofern erfreulich, als diese Einladung seit über einem halben Jahr das erste Lebenszeichen der Sektion in ihrer Eigenschaft als zuständiges Organ für die Aufgaben nach § 71 der Fahrerlaubnisverordnung ist.

Weniger erfreulich sind eine Reihe von Aspekten dieser Einladung. Dies fängt mit der Tatsache an, dass nach meinen Informationen eine ganze Reihe von amtlich anerkannten Verkehrspsychologischen Beratern diese Einladung überhaupt nicht bekommen hat. Zudem ist die Struktur eine seltsame Mischung. Geht man davon aus, dass die Sektion damit ihren im gültigen QMH aufgestellten Anforderungen nachkommt, ergibt sich die erste Irritation. Dort heißt es unter Punkt 7.2.2.1 eindeutig: "Der Sektionsvorstand organisiert ...einmal pro Jahr eine 4-stündige Fortbildungsveranstaltung zum Thema „Neuerungen im Verkehrsrecht“. Nach allen mir vorliegenden Informationen (ich habe als anerkannten Berater keine weitere Post bekommen und auf den Internetseiten der Sektion ist nichts weiter zu finden), ist dieses die einzige Veranstaltung in diesem Jahr, die die Sektion organisiert - diese umfasst aber nur anderthalb Zeitstunden (oder 2 Unterrichtseinheiten von je 45 Minuten) - also maximal die Hälfte der im QMBH vorgesehenen Zeit.

Es kann sein, dass die Sektion den folgenden TO Fortbildung 2 als Teil dieser verkehrsrechtlichen Fortbildung begreift: "QMS-Review". Dass kollidiert dann aber mit der Vorgabe in Punkt 8.3 des QMH, in dem es eindeutig heißt: "Das QMS-Review wird jährlich im Rahmen einer eigenen Veranstaltung durchgeführt.". Und schließlich erfüllt selbst bei dieser Auslegung die Sektion mit dieser Veranstaltung nicht ihre Verpflichtung nach Punkt 7.2.2.1 des eigenen QMH: 2. " Der Sektionsvorstand organisiert: c) zwei Mal pro Jahr eine 4-stündige Fortbildungsveranstaltung zum Thema: 'Erfahrungsaustausch und kollegiales Lernen anhand der Beratungsfälle und - dokumente'. Diese Veranstaltung ist als kollegiale Supervision organisiert. Sie findet in Kleingruppen mit maximal 15 Teilnehmern pro Gruppe statt. Sie schließt ab mit einer Plenumsitzung zur Abstimmung wichtiger Erkenntnisse über günstige und ungünstige Vorgehensweisen im Beratungsprozess selbst und zur Abstimmung von Verbesserungspotenzial beim Gesamtsystem der verkehrspsychologischen Beratung." Diese Veranstaltung ist, soweit mir ersichtlich, in diesem Jahr nicht ein einziges Mal angeboten worden.

Damit muss man unabweisbar feststellen: Der Sektionsvorstand als verantwortliches Gremium kennt entweder sein eigenes QMHB, welches

seine Unterschriften trägt, nicht - oder er verstößt bewusst gegen die von ihm selbst erlassenen Regeln. Man darf gespannt sein, wie ein Organ, das seine eigenen, schriftlich niedergelegten und nachprüfbar Vorschriften verletzt, bei obersten Landesbehörden oder gar vor Gericht einen Widerruf der Anerkennung mit Hinweis auf die Verletzung des QMH durchsetzen will ...

Demgegenüber erscheint es eher als eine Stilfrage, zu einer solchen bundesweiten Veranstaltung mit einem Vorlauf von lediglich 2 Wochen einzuladen. Und es ist schon bemerkenswert, dass es offenbar zwei Klassen von amtlich anerkannten Beratern gibt - BDP-Mitglieder haben von dieser Veranstaltung offensichtlich durch die Einladung zur Mitgliederversammlung der Sektion frühzeitiger erfahren, als "normale" von der Sektion als "amtlich anerkannt" bestätigte Berater. Der alte Leitfa-den enthielt noch unter dem Punkt "Aufgaben, Struktur und Ausstattung der Sektion Verkehrspsychologie" ein ausdrückliches Diskriminierungsverbot: "Die Sektion stellt ihre Dienstleistungen allen Antragstellern zur Verfügung, die nach ihren Qualifikationsvoraussetzungen für die vorge-sehene Beratungstätigkeit in Frage kommen. Unangemessene fi-nanzielle oder anderweitige Bedingungen sind unzulässig. Die Inan-spruchnahme wird nicht an Bedingungen wie eine Mitgliedschaft in einer Vereinigung oder Gruppe geknüpft." - diese Bestimmung ist im neuen QMH ersatzlos gestrichen worden. Offenbar soll auch die Information, wie es mit dem völlig veralteten und unbrauchbaren Register weiterge-hen soll, exklusiv an BDP-Mitglieder gehen. Es erscheint deshalb über-legenswert, auf der Veranstaltung zu fordern, dass an der folgenden Mitgliederversammlung anerkannte Berater und Fachpsychologen als Gäste teilnehmen dürfen, um so zumindest einen minimalen Informati-onsfluss zu gewährleisten.

Zwei Aspekte erscheinen bei den Themen der Mitgliederversammlung fast unglaublich: Zum einen will die Sektion, die es seit einem Jahr nicht schafft, ein Register, das seit 10 Jahren in ihrer Verantwortung liegt, zu pflegen, offenbar ein neues Register der "ErstberaterInnen bei FE-Ent-zug und Fahrverbot" kreieren. Abgesehen von allen offenen inhaltlichen Fragen verschlägt mir die Hybris den Atem, mit der Personen, die mit einer simplen, vertrauten Aufgabe offenbar nicht klarkommen, sich an-maßen, eine vergleichbare, aber anspruchsvollere Aufgabe ebenfalls in den Sand zu setzen.

Und schließlich zeigt sich die Sektion auf der Höhe des politischen Zeit-geistes, wenn ein Vorstand, der seit mindestens einem Jahr nicht in der Lage ist, seine Kernaufgaben zu erfüllen, der von ihm betreute Mitglie-der reihenweise enttäuscht hat und der von den Beratern bezahlte Dienstleistungen nicht abliefert und dessen öffentliche Sichtbarkeit ge-gen Null tendiert - wenn ein solcher Vorstand nicht etwa zurücktritt oder demütig sagt "Sollen Bessere unsere Aufgabe übernehmen." - sondern schlicht um eine in der Geschäftsordnung (Punkt 6.3: "Die Wahlen zum Vorstand erfolgen direkt und geheim für die Dauer von drei Jahren.") nicht vorgesehene Verlängerung seiner Amtszeit bittet. Man darf ge-spannt sein, wie die Mitglieder der Sektion Verkehrspsychologie auf die-se Zumutungen reagieren.

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.

► **ABV übernimmt Arbeitsgebiet MPU des TÜV Pfalz:** "Die ABV Ge-sellschaft für Angewandte Betriebspsychologie und Verkehrssicherheit mbH übernimmt mit Wirkung zum 1. November 2010 das Geschäft der medizinisch-psychologischen Untersuchung der TÜV Pfalz Verkehrswesen GmbH. Damit verbunden ist die Übernahme der Geschäftsstellen in Kaiserslautern, Landau, Ludwigshafen und Heidelberg. Wilfried Zöbisch, Geschäftsführer der TÜV Pfalz Verkehrswesen GmbH, sagt: „Mit der

ABV haben wir ein mittelständisches Unternehmen gefunden, das das strategische Ziel hat, Marktführer in diesem Bereich zu werden. Die pfälzischen Standorte bieten regional hierfür eine gute Startposition.“ Dr. Karin Müller, Geschäftsführerin der ABV GmbH: „Mit der Pfalz ver-bindet uns bereits seit längerem eine fruchtbare Kooperation. Die Quali-tät der hier geleisteten Arbeit hat uns überzeugt. Rheinland-Pfalz ist für die ABV ein strategisch wichtiger Markt. Dies ist ein weiterer wichtiger Schritt beim Ausbau unserer Marktposition und ein weiteres Element unserer Wachstumsstrategie hin zu einer bundesweiten Präsenz."

Quelle: <http://www.openpr.de/news/482656/ABV-uebernimmt-MPU-Ge-schaeft-des-T-V-Pfalz.html>

► **Programm des 49. Verkehrsgerichtstages ohne Verkehrspsycho-logen:** Das gerade versandte Programm ist vermutlich Ergebnis des massiven und kompromisslosen Auftretens vieler Verkehrspsychologen auf dem letzten Verkehrsgerichtstag - im nächsten Jahr gibt es keine Arbeitskreisthemen, die zentral für unser Arbeitsgebiet sind. Am ehes-ten interessant noch der Arbeitskreis I: Drogendelikte im Verkehr. Aber auch hier sitzen keine Psychologen auf dem Podium und das Thema wird reduziert auf juristische und medizinische Fragestellungen. Umso wichtiger erscheint es gerade für begutachtungsstellen-unabhängige Verkehrspsychologen, dort kontinuierliche Präsenz zu zeigen. Eine Übersicht über die weiteren, zum Teil durchaus interessanten Themen: <http://www.deutsche-verkehrsakademie.de/images/stories/pdf/ak%20i%20bis%20ak%20viii%20internet.pdf>

► **Buch über das Symposium Beurteilungskriterien erschienen:** Die Buch-Veröffentlichung über das im nlvp dargestellte Symposium zum Thema "Beurteilungskriterien in der Fahreignungsdiagnostik – Fort-schritte und Optimierungsbedarf" ist erschienen. Nähere Infos unter: [http://www.psychologie-aktuell.com/shop/einzelansicht.html?tx_ttpro-ducts_pi1\[backPID\]=79&tx_ttproducts_pi1\[product\]=844&cHash=4588152e2c](http://www.psychologie-aktuell.com/shop/einzelansicht.html?tx_ttpro-ducts_pi1[backPID]=79&tx_ttproducts_pi1[product]=844&cHash=4588152e2c)

► **Angebot für eine Zertifizierung nach DIN 9001 speziell für kleine Firmen:** Ein zumindest auf den ersten Blick interessantes Angebot macht die Firma qmcert offenbar zur Zeit an Verkehrspsychologische Praxen: "Für kleine Unternehmen bieten wir in Kooperation mit erfahre-nen Beratungsunternehmen die Zertifizierung nach DIN ISO 9001:2008 (und andere Normen) an. Ein Pool aus Experten, Beratern und Audito-ren aus allen Branchen steht hierzu zur Verfügung. Aus unserer Erfah-rung von über 3.500 zertifizierten Unternehmen hat sich folgender An-satz bewährt, den wir Ihnen als Komplettpaket anbieten:

1. Workshop/Schulung vor Ort mit Ihrem Team
2. Unsere Partner garantieren für die staatlichen Fördermittel in Höhe von bis zu 1.500.- €
3. Sie erhalten ein QM-Handbuch mit branchenspezifischen Vorla-gen
4. Unsere Partner beraten und begleiten Sie bis zur erfolgreichen Zertifizierung

Wir haben uns darauf spezialisiert, kleine Unternehmen zu zertifizieren. Hierbei ist uns bewusst, dass die Faktoren Zeit, Preis, sowie Angemes-senheit für Sie als Kunde wichtige Aspekte darstellen.

Wir bieten Ihnen in Kooperation mit Beratungsfirmen die Zertifizierung sowie die Einführung eines Qualitätsmanagements zu einem Betrag ab 1.950.- €* *unter Berücksichtigung von staatl. Fördermitteln und zzgl. MwSt. an." Nähere Infos unter: <http://www.qmcert.com>

► **EURAC in Luxemburg plant offenbar komplette Ausbildung:** Die Arbeitsgruppe um Prof. Dr. Harald Meyer, Prof. Dr. Nicolay und Dr. Hermann Höcher plant offenbar zur Lösung des Mehrwertsteuerpro-blems eine eigene, komplette Ausbildung (also nicht nur eine Fortbil-dung oder Weiterbildung)über eine luxemburger Organisation anzubie-ten. Die Planung für ein Curriculum umfasst zur Zeit zwölf Themenbe-reiche, ist aber offenbar nicht weiter strukturiert.

► **Erfolg der Absenkung der Promillegrenze für Fahranfänger:** "Die Zahl der an einem Unfall beteiligten Pkw-Fahranfänger mit einer Bluta-lkoholkonzentration von mindestens 0,3 Promille ist innerhalb der ersten zwölf Monate nach Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger im

Vergleich zum entsprechenden Vorjahres-Zeitraum um 15 Prozent gesunken." Das ist ein zentrales Ergebnis einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Das Gesetz wurde zum 1. August 2007 eingeführt. Mehr Informationen unter:

<http://www.bast.de/DE/Presse/2010/presse-24-2010.html>

Zeitschriften-Übersicht

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn

An dieser Stelle erfolgt regelmäßig der Hinweis auf interessante Artikel aus den wichtigsten Zeitschriften unseres Arbeitsgebietes:

BA – Blutalkohol: Die Ausgabe 5/2010 hat den Schwerpunkt auf atemalkoholgesteuerten Wegfahrsperrern (Alcolock). Dies beginnt mit einer Übersicht über das Expertengespräch bei der BASt am 02. Juni 2009, es folgen dann die entsprechende Beiträge. Interessant sind dabei die Gemeinsamkeiten der Einschätzungen: Technisch und wirtschaftlich sind die Systeme ausgereift, das Problem ist die Einbettung in verhaltensändernde Maßnahmen und speziell in Deutschland die rechtliche Verankerung. Bedauerlich ist dabei, dass die speziell verkehrspsychologischen Gesichtspunkte aus Sicht von Therapeuten kaum zum Tragen kommen. Dies ist umso überraschender, da das durchgängige Ergebnis von Evaluationsstudien ist, dass solche Systeme nur solange wirken, solange sie eingebaut sind (wobei mir Forschungsergebnisse, nach denen funktionierende Wegfahrsperrern Trunkenheitsfahrten verhindern, trivial erscheinen). Insgesamt finden sich in den Beiträgen aber eine Fülle von Forschungsergebnissen und wichtigen Überlegungen, am eindringlichsten der gut belegte Fakt, dass die Anzahl der alkoholisierten Startversuche die Rückfallrate nach Ausbau des Gerätes gut vorher sagt. Interessanterweise weist Geiger als Jurist darauf hin, dass bei einer Abstinenznotwendigkeit schon ein einziger alkoholisierter Startversuch die Ungeeignetheit belegt.

Bei den Informationen ist mir aufgefallen eine europaweit vergleichende Darstellung der Erfolge bei der Reduzierung alkoholbedingter tödlicher Verkehrsunfälle mit interessanten Daten zur Kontrolldichte. Bei den Urteilen findet sich eine wichtige Entscheidung zum Richtervorbehalt, das BVerfG-Urteils vom 11.06.10, nach dem der Richtervorbehalt nicht „leer laufen“ darf. Weitere Urteile beschäftigen sich mit verschiedenen Aspekten zum Nachtrunk – und natürlich ist das Thema EU-Führerscheine vertreten, das OVG Rheinland-Pfalz relativiert frühere Anforderungen an "unbestreitbare Informationen aus dem Ausstellerland". Interessant dann eine Urteil des BayVerwGH zu der Frage, welche Nachweisanforderungen erfüllt sein müssen, damit auch eine im Ausland begangene und dort abgeurteilte Trunkenheitsfahrt eines Deutschen zur Anforderung einer MPU führen kann. OVG NRW dann mit einer stark relativierenden Begriffsdefinition von "gewohnheitsmäßige Einnahme von Cannabis" als nahezu täglich. VG Bremen stellt klar, dass Ordnungswidrigkeiten nicht die Tilgung von Straftaten hemmen und VG Osnabrück bekräftigt den Ausnahmecharakter der Erteilung einer Fahrerlaubnis für Methadon-Substituierte.

Als Supplement enthält der Band die abstracts des 6. Gemeinsamen Symposiums der DGVM und der DGVP. Aufgefallen sind mir dabei die seltsamen Relativierungen der Beurteilungskriterien zur Fahreignungsdiagnostik durch deren Herausgeber Prof. Dr. Schubert und Prof. Dr. Mattern: "Das zukünftige Unfallrisiko eines einzelnen Kraftfahrers, dessen Eignung begutachtet werden soll ... kann kaum mit wissenschaftlichen Erkenntnissen zutreffend bestimmt werden." - was ja erkenntnistheoretisch völlig richtig ist, aber dem bisherigen Credo und der teilweise naiven Laborwert- und Algorithmen-Gläubigkeit der Beurteilungskriterien widerspricht. Ansonsten viele Beiträge zur Tagesschläfrigkeit mit unterschiedlichen Schwerpunkten, interessante Details zu Nachweisgrenzen bei Drogen und EtG sowie zu neuen Maßnahmen in Österreich.

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

ZVS - Zeitschrift für Verkehrssicherheit: Die Ausgabe 4/2010 wird in der nächsten Ausgabe des nlvp vorgestellt.

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

NZV - Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht: Die Ausgabe 09/2010 wartet in den Mitteilungen mit einer interessanten Mängelstatistik bei den Kleinlastern auf. Im Hauptteil keine für Verkehrspsychologen unmittelbar interessanten Aufsätze, bei den Urteilen sind mir aufgefallen: Eine hochdifferenzierte Auseinandersetzung um die Frage, ob die Lieferung eines Kfz in einer anderen als ursprünglich bestellten Frage einen erheblichen Sachmangel begründet - bis hin zum BGH-Urteil. OLG Hamm bejaht Alleinhaftung eines 10-jährigen, der hinter einem stehenden LkW auf die Gegenfahrbahn in einen PkW läuft. Relevanter für unser Arbeitsgebiet die Klarstellung, dass die Teilnahme an einem Aufbaueminar für drogenauffällige Fahranfänger keine Eignungszweifel ausräumt. Und das OVG Rheinland bejaht die Notwendigkeit eines medizinisch-psychologischen Gutachtens bei Klärung eines zuverlässigen und verantwortungsbewussten Umgangs mit einem ärztlich verschriebenen Psychopharmakon (Diazepam bei Neigung zu epileptischen Anfällen). Hilfreich auch die Anmerkungen zum Urteil, nach denen die Fahreignung nur in Frage steht bei missbräuchlicher, nicht bereits bei einmaliger Einnahme eines Medikamentes auch bei Inhaltsstoffen, die dem BtMG unterliegen.

Die Ausgabe 10/2010 beginnt mit einer sehr ausführlichen Klärung der Beweisfragen von Hals-Wirbelsäulen-Distorsionen im interdisziplinären Zusammenspiel. Es folgt eine Auseinandersetzung mit der Problematik der sogenannten Feuerwehrführerscheine - auch im Hinblick auf unterschiedliche landesrechtliche Regelungen. Bei den Urteilen gibt es mehrere zu den Sorgfaltspflichten beim Fahrstreifenwechsel und solche zur Haftung im Bereich des ÖPNV. Interessant dann die Feststellung des OLG München, dass die Beförderung von 9 Personen in einem PkW keine Fahrerlaubnis D1 erfordert und auch die Beförderung von mehr Personen, als Sitzgurte vorhanden, in einem Pkw keine Ordnungswidrigkeit darstellt. Und OLG Frankfurt hält eine zu vertretende Fahrlässigkeit (als Voraussetzung für eine Verurteilung) bei 4,6 ng/ml THC für nicht automatisch gegeben. Auf der anderen Seite betont das OVG Berlin-Brandenburg, dass eine Konzentration von über 1,0 ng/ml stets für fehlendes Trennungsvermögen spräche und damit den Verdacht der Ungeeignetheit rechtfertigt. Und schließlich zwei Urteile zu Abschleppkosten von Falschparkern.

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

Verkehrszeichen: Die Ausgabe 3/2010 hat den Schwerpunkt Verkehr im Ruhrgebiet und in Hamburg. Das Heft beginnt mit einem beeindruckenden Bericht von der Freigabe der A40 für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr als "Still-Leben" im Rahmen der RUHR.2010 - ein wunderbarer Bericht über eine beeindruckende Aktion, die schätzungsweise 3 Mio Teilnehmer anlockte und eine beeindruckende logistische Leistung war. Es folgen Artikel über die Zukunft des Nahverkehr im Ruhrgebiet und das Aktionsprogramm Mobilitätsmanagement. Pffiffig die Initiative von Aachen, Neubürger gezielt mit Schnupperabos etc. an den ÖPNV in der Stadt heranzuführen. Sehr instruktiv dann der Bericht über das Projekt Stadtbahn in Hamburg (die geplante Wiedereinführung der Straßenbahn nach ihrer Abschaffung 1978). Und schließlich ein zweiteiliger Bericht über ein Hamburger Projekt: Hamburger Schüler haben in Zusammenarbeit mit Stadtplanern Ideen für die Gestaltung des Verkehrsraumes um das Bildungszentrum "Tor zur Welt" entwickelt. Die gefundene Lösung wurde dann noch einmal in Zusammenarbeit mit einer Gruppe von Verkehrspsychologen einer Überprüfung unterzogen - dieser Prozess wird theoretisch gut abgeleitet und anschaulich beschrieben. (Die Forschungsgruppe hat eine eigene Internetpräsenz: <http://www.fgmv.de>.) Bei den Nachrichten interessant: Leihfahrradsysteme in Europa, die VCD Auto-Umweltliste 2010/2011 und wie immer ausführliche Verkehrsstatistiken - mit nicht nur in Deutschland, sondern auch in Europa größtenteils deutlich sinkenden Zahlen bei den Verkehrstoten.

www.verkehrszeichen-online.de

Netzhinweise

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

- Passend zum Thema der Kritik an der Handhabung der Verkehrspsychologischen Beratung durch die Sektion der Hinweis auf die dafür eingerichtete Seite <http://www.bdp-verkehr.de/service/berater/> zur Überprüfung der bemängelten Defizite - besonders instruktiv ist der Link zu den Frequently Asked Questions ...

Szenegeflüster – ohne Gewähr

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn und Informanten

Die folgenden Informationen beruhen auf mündlichen Hinweisen und sind nicht detailliert geprüft worden, sie sind eher im Sinne einer nicht ganz ernsthaften Kategorie „Klatsch- und Tratsch aus der Verkehrspsychologie“ gemeint, allerdings stammen sie aus in der Regel zuverlässiger Quelle. Für Bestätigungen oder Hinweise auf Fehler bin ich dankbar.

- Es scheint so zu sein, dass die zweite Auflage der Beurteilungskriterien zum 01.10.2011 kommentarlos wieder in Kraft gesetzt werden sollen, obgleich vom Verkehrsministerium eine breitere Diskussion angemahnt wurde. Allerdings scheint es Überlegungen zu geben, diese nicht mehr als normatives Dokument für die BAST-Begutachtung zu betrachten.
- Die Beratungsstelle für Kraftfahrer (mit für Insider interessantem Personal) ist nun auch in Köln vertreten <http://www.bfk-mpu.de>
- Ein ehemaliges BNV-Vorstandsmitglied erhielt statt des üblichen Blumenstraußes einen symbolischen Kaktus: Diese Pflanze überlebt auch unter widrigen Umständen und blüht gelegentlich wunderschön.

Ausgabe 06/2010

Die sechste Ausgabe des „newsletter verkehrspsychologie“ (nlvp) in 2010 wird voraussichtlich am 22. Dezember 2010 erscheinen (wie immer ohne Gewähr ...), geplant sind bislang :

- **Verkehrspsychologischer Jahresrückblick**
- **Verkehrspsychologie und Klimaschutz**
- **Beobachtungen eines Verkehrspsychologen in Istanbul**
- **Bericht vom "Tag der Verkehrspsychologie" in Fulda**