

# nl newsletter

# verkehrspsychologie

Nr. 1/2011

vp

Themen: Editorial + Bericht vom 49. Deutschen Verkehrsgerichtstag + Nach-  
schulungskurse für Punktetäter zukünftig ohne Rechtsfolgen + Rezension von  
Prenter: „Bewusstseinsverändernde Pflanzen von A-Z“ + Kurznachrichten + Zeit-  
schriftenübersicht + Kongress-Vorausschau + Szenegeflüster

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

## Editorial

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



Liebe LeserInnen,

dieser newsletter erscheint wegen einer persönlich schwierigen Situation für mich als Herausgeber deutlich verspätet – dafür bitte ich um Entschuldigung. Da einige aktuelle Entwicklungen mir wichtig erschienen, sind geplante Artikel entfallen, andere dazugekommen. Verabschiedet habe ich mich von dem Projekt, einen Artikel über Verkehrspsychologie und Klimawandel zu verfassen – die Recherchen dafür sprengen sowohl meine Arbeitskapazität, als auch den Rahmen des nlvp.

Der nlvp geht nunmehr in den fünften Jahrgang (die Kopfzeile im letzten war etwas übertrieben und galt nur bei Einbeziehung des Nullnummer) und erfreut sich eines weitgehend stabilen und kontinuierlich wachsenden Abonnentenstammes. Ich plane, in ihm nächsten Jahr für noch mehr Arbeitsfelder interessant zu machen, erster Schritt dazu ist die Aufnahme einer Langzeit-Kongressübersicht in dieser Ausgabe und der Ausbau der Rubrik Kurz-Nachrichten. Zu den Veränderungen gehört auch die altersangemessene größere Schriftart in den Artikeln.

Natürlich steht im Mittelpunkt der Bericht vom Verkehrsgerichtstag, auch wenn er keine unmittelbar für uns relevante Themen behandelte. Als weiteren Beitrag finden Sie eine Einschätzung des Wegfalls der Rechtsfolgen für Kurse nach § 70 FeV für Punktetäter. Und schließlich eine Rezension von Dr. Brieler eines Buches über bewußtseinsverändernde Pflanzen.

Mit diversen Themen wie üblich die Kurznachrichten: Register der Verkehrspsychologische Berater, Schließung der PIN-BfF, BAST-Fragebogen, IDRAS-Tagung in Oberbayern, Angebote zur Verkehrspsychologischen Ausbildung, etc.

Und natürlich die Zeitschriftenübersicht, Kongress-Vorausschau und Szenegeflüster – viel Spaß beim Lesen!

Hamburg, den 07.03.11

*Jörg-Michael Sohn*

**Impressum:** Herausgeber, verantwortlich i. S. d. Presserechts und Copyright:

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn,  
Saarlandstr. 6 a, D-22303 Hamburg,  
Tel. 040-56008008, email: [redaktion@nlvp.de](mailto:redaktion@nlvp.de)

Der newsletter **verkehrspsychologie nlvp** erscheint 2011 mit sechs Ausgaben pro Jahr als per email versandte PDF-Datei. Das Einzel-Abonnement 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. Weitere Informationen und ein Archiv unter [www.nlvp.de](http://www.nlvp.de)

Die Bestellung erfolgt durch Überweisung von 20,-- € oder eines entsprechenden Betrages auf das **Konto: 1259124509, Kto-Inhaber Jörg-Michael Sohn, HASPA 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: HASPDEHHXXX.

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

## Bericht 49. Deutscher Verkehrsgerichtstag

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Wie jedes Jahr fand in Goslar der Verkehrsgerichtstag statt, diesmal der 49. vom 27. bis 28 Januar. In diesem Jahr waren „nur“ 1.400 Teilnehmer vor Ort, davon nur wenige Verkehrspsychologen, von diesen relativ viele von der DEKRA, kaum Freiberufler, wenige von den TÜVs – allerdings gab es auch kaum ein uns unmittelbar berührende Themen, am wichtigsten war der AK I zum Thema Drogen.

In der Eröffnungsansprache von Präsident Dr. Kay Nehm fiel mir auf, das zweimal die Formulierung von „Familientreffen der Verkehrsrechtler“ fiel – die Atmosphäre eines interdisziplinären Treffens mit Polizisten, Verwaltungsfachleuten, Fahrlehrern und Verkehrspsychologen scheint gefühlsmäßig gerade nach den Auseinandersetzungen im letzten Jahr etwas abgenommen zu haben. Es folgte eine furiose Kritik an der kaum verständlichen Formulierung der neuen Vorschrift für das Führen von Winterreifen (in der vereinfachten Fassung: Es sind nur Reifen erlaubt, „welche die in Anhang II Nummer 2.2 der Richtlinie 92/23/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und über ihre Montage (ABl. L 129 vom 14.5.1992, S. 95), die zuletzt durch die Richtlinie 2005/11/EG (ABl. L 46 vom 17.2.2005, S. 42) geändert worden ist, beschriebenen Eigenschaften erfüllen“). Weitere Themen der Eröffnungsansprache waren die Ausufahrung des Richtervorbehaltes bei der Blutentnahme und Probleme bei der europaweiten Vollstreckung von Geldbußen. Hier droht die Notwendigkeit, unberechtigte Anzeigen aktiv zu bestreiten, da Schweigen einen verabredeten Automatismus nicht aufhält. Und schließlich wurde die Undurchschaubarkeit von Leasingverträgen als Quasi-Darlehensverträge angegriffen.

Überraschend locker und launig dann der Vortrag von Bundesverkehrsminister Ramsauer, der erzählte, er sei von seinem Vorgänger Herrn Stolpe, gewarnt worden, sich auf keinen Fall mit dem Verkehrsgerichtstag anzulegen – er fühle sich aber so wohl hier, dass er sich zum 50. Verkehrsgerichtstag nächstes Jahr selbst eingeladen habe. Bemerkenswert der deutliche Hinweis, dass Autoverkehr nur ein Teil des Gesamtverkehrs sei und die Bemerkung, der Verkehr sei ein „Gradmesser für den mentalen Zustand der Gesellschaft“, im Gegensatz zu § 1 StVO fahre jeder, als sei er alleine. Bezüglich der Winterreifenverordnung verteidigte er sich mit dem Hinweis, ohne Regelung würde ihm Tatenlosigkeit vorgeworfen und die Formulierung sei von den Juristen des Justizministeriums ausgearbeitet worden, mithin von der Berufsgruppe der hier Anwesenden. Interessant dann das ausdrückliche Bekenntnis, er wolle nur soviel Lkw-Verkehr wie nötig, aber soviel Bahnverkehr wie möglich. Andererseits verteidigte er die umstrittenen Lang-Lkw als Verdichtungsmaßnahme. In Bezug auf die EU-weite Verfolgung von Verkehrsverstößen wies er auf die Probleme der unterschiedlichen Auffassungen von Halterverantwortlichkeit und Schuldverantwortlichkeit hin. Wichtig für unser Arbeitsfeld der Hinweis auf die Reform des Punktesystems: Der Stand und der Tilgungszeitpunkt aller Eintragungen sollten jederzeit abrufbar sein. Politisch interessant die Aufforderung an den Verkehrsgerichtstag, Argumente gegen den Moped-Führerschein mit 15 zu liefern, er müsse Koalitionsbeschlüsse umsetzen.

Der mit Abstand größte AK I beschäftigte sich unter der Leitung von Prof. Dr. Peter König mit dem Thema **Drogendelikte im Verkehr** – hier fanden sich die meisten Psychologen.

Themen waren die Forderungen nach einem sofortigem Fahrverbot für Konsumenten harter Drogen und die Frage, wie Fahrlässigkeit auch bei großem Abstand zu Cannabiskonsum rechtlich zu bewerten sei. Hintergrund ist das Problem, dass mehrere Oberlandesgerichte davon ausgegangen sind, dass in diesen Fällen die Erkennbarkeit der Rauschwirkung in Einzelfällen entfallen kann und damit die rechtliche Bedingung für

den Vorwurf einer Fahrlässigkeit, der Konsumabstand wird fast wie ein Tatbestandsmerkmal behandelt.

Nach der Regel „Empirie vor der juristische Bewertung“ begann der AK mit einem Vortrag von **Prof. Dr. Daldrup (Institut für Rechtsmedizin Düsseldorf)**, der vorausschickte, dass er in seinen Einschätzungen die gesamte Grenzwertkommission hinter sich habe. Diese wurde ursprünglich 1993 nach einem Verkehrsgerichtstag ins Leben gerufen, um die Anforderungen für den § 24 a StVG zu formulieren.

Eine entscheidende Frage ist, ob sich der Konsumzeitpunkt aus der Blutuntersuchung ableiten lässt, und auch die Frage, wie lange „wirkt“ die Drogen – nicht nur, wie lange ist sie nachweisbar. Die zentrale Aussage der Kommission wurde in den Gesetzestext übernommen: „Eine Wirkung liegt vor, wenn eine in der Anlage genannte Substanz im Blut nachgewiesen wird.“

Wenn Cannabis einmalig oder gelegentlich geraucht wird, reicht 1 ng/mL aus, um einen zeitnahen Konsum sicher zu belegen, d.h. innerhalb von 6-8 Stunden, selbst bei 180 ng/mL Anfangswert ist nach diesem Zeitpunkt der Grenzwert unterschritten. Allerdings kann THC über 1 ng/mL auch nach über einem Tag beobachtet werden, wenn durch regelmäßigen/täglichen THC-Konsum ein Speicher im Körper aufgebaut wird.

Es wurden mehrere Untersuchungen referiert, die unter anderem mit markierten THC auch bei chronischen Konsumenten nach 24 Stunden nur sehr selten THC oberhalb der Nachweisgrenze gefunden haben. Eine Untersuchung von Karschner fand nach 7 Tagen noch 5 ng/mL, auch nach Überprüfung der Rohdaten bleibt diese ein ungewöhnliches, schwer interpretierbares Ergebnis, möglicherweise weist dies auf einen anderen Abbauverlauf bei Afroamerikanern hin.

Die Konzentration des Metaboliten 11-OH-THC fällt schneller und zuverlässiger ab bei seltenem Konsum und wird nach über 20 Stunden nur bei regelmäßigen Konsum gefunden.

Unabhängig von Nachweis im Blut fanden sich nach regelmäßigem Konsum ist auch nach 7 Tagen noch Leistungseinbußen. Es dauert offenkundig 12-24 h, bis ein Cannabis-Konsument auch subjektiv klar im Kopf ist, bei regelmäßigen Konsum verlängert sich dieser Zeitraum, wobei im Vordergrund der Wirkung vor allem eine leichtere Ablenkbarkeit steht – nicht unbedingt auffälliges Verhalten. Plakativ formuliert: Wer THC-süchtig ist, muss 7 Tage mit dem Fahren warten! Diese Zusammenhänge seien Cannabis-Konsumenten durchaus bekannt, so dass der Vorwurf der Fahrlässigkeit durchaus berechtigt sei.

Bezüglich der Verwertbarkeit von Drogenvortests zeigte sich Prof. Daldrup skeptisch, so zeige Morphin ähnliche Testreaktionen wie Codein und Amphetamine weise Kreuzreaktionen mit körpereigenen Aminen auf; auch Mohnprodukte könnten Morphin vortäuschen, die Interpretation verlange Laborerfahrungen, die Polizeibeamten vor Ort im Regelfall nicht hätten, so dass Ergebnisse der Vortests keine sicheren Rückschlüsse auf das Laborergebnis der Blutuntersuchung zuließen.

**Rechtsanwalt Dr. Häcker** berichtete, dass 44% der Bundesbürger schon mal illegale Drogen konsumiert hätten, es sei also kein Randgruppenproblem und die Schwierigkeiten bei THC seien auch typisch für harte Drogen. Zentral aus seiner Sicht sei die Frage der Verfassungsvereinbarkeit: Sie garantiere allgemeine Handlungsfreiheit. Zum Zeitpunkt der Gesetzes-

formulierung seien Wirkungsdauer und Nachweisdauer als identisch angesehen worden, inzwischen gäbe es aber Labordatensätze. Objektiv läge der Tatbestand bei Überschreiten der Grenzwerte zwar vor, für den Vorwurf der Fahrlässigkeit spiele aber der Abstand zum Konsum eine entscheidende Rolle. Fahrlässigkeit, läge nur vor, wenn der Fahrer aufgrund der zeitlichen Nähe mit der Möglichkeit der Fortwirkung der Drogenwirkung rechnen müsse. Wenn der Fahrer schweige, sei die Erkennbarkeit schwer nachzuweisen. Konsumenten müssten nicht unbedingt mit einem bestimmten analytischen Wert rechnen, zumal eine Stundenarithmetik bei den komplizierten Abbauvorgängen offenbar nicht besonders gut funktioniere. Solange es keine wissenschaftliche Einigkeit über zentrale Fragen gäbe, gälte aufgrund des Prinzips „Keine Strafe ohne Schuld“, dass eine nicht bewusste Einwirkung nicht vorgeworfen werden könne.

**Polizeiberrat Rieger** vertrat eine andere Position: Es gäbe genauso viel Drogen- wie Alkoholfahrten, aber ein anderes Dunkelfeld. Cannabiskonsum nähme zwar ab, sei aber weiterhin stark verbreitet, vor allem in der Unfallrisiko-Gruppe der jungen Fahrer. Im Bereich des Strafrecht wird mit vorläufiger Beschlagnahme ein Tatverdächtiger bei Drogen- wie bei Alkoholfahrt gleich behandelt. Bei der Ordnungswidrigkeit nach 24a StVG gilt dies aber nicht, da dort nur das spätere Laborergebnis relevant ist. Die Bußgeldstelle verhängt nur ein Fahrverbot, die Führerschein-Stelle wird zwar benachrichtigt, aber der Entzug der FE auf verwaltungsrechtlichem Wege dauert bis zu 6 Monaten. Es sei nicht hinzunehmen, dass Konsumenten harter Drogen nach einer Drogenfahrt weiterhin legal am Straßenverkehr teilnahmen. In Baden-Württemberg würden sie sich deshalb auf ein Hilfskonzept stützen: Gemäß § 33 Polizeigesetz würde der FS polizeirechtlich beschlagnahmt und eine vorläufige FE-Entziehung ausgesprochen. Dieses als „Stuttgarter Modell“ bekannte Verfahren hat das Land für den § 3 StVG als Novellierung vorgeschlagen. Geplant sei dieses Verfahren nur bei harten Drogen, beim Führen eines KfZ und bei zeitnahe Konsum, die Anrechnung mit einem parallel verhängten Fahrverbot müsse noch diskutiert werden.

**Ministerialrat Bönke** wies auf die aktuelle Statistik hin, nach der 20.000 alkoholbedingten Unfällen nur 1.400 Drogenunfälle entgegen stünden, beide Zahlen sanken zudem - in allen Dimensionen gäbe es 10 mal mehr Alkoholgeschädigte als Drogengeschädigte, er sprach sich gegen einen Aktionismus aus. Rechtlich gäbe es beim § 24a keine vorläufige Maßnahmen. Die Entziehung der Fahrerlaubnis sei eine Maßnahme der Regelung und Sicherung und schuldunabhängig, deshalb könne sie auch vorläufig verhängt werden, da es eine präventive Maßnahme sei. Ein Fahrverbot sei aber rechtlich eine Strafe, deshalb gälte die Unschuldsvermutung selbst bei grobem Verstoß gegen Straßengesetze. Er betonte den Grundansatz, dass Ordnungswidrigkeiten im Bereich zwischen untadeligem und kriminellen Verhalten lägen. Die faktische Ansiedlung von Fahrern unter harten Drogen könne unter diesem Gesichtspunkt zwar durch eine Heraufstufung von Drogen in den Strafbarkeitsbereich gelöst werden, es tauchten aber auch dann Probleme auf, so würden dort mehr Anforderungen an Rechtsprinzipien gelten. Lösungen im außerstrafrechtlichen Bereich, wie das Stuttgarter Modell gingen davon aus, dass die Einnahme von illegalen Drogen die Annahme der Ungeeignetheit rechtfertige. Die polizeiliche Beschlagnahme des FS diene

aber nur der Bekämpfung aktueller Gefahren, sei mithin nur für kurze Zeit zulässig. Die kurzfristige Beschlagnahme alleine reiche auch nicht aus, bei einer Entziehung auf straf- oder verwaltungsrechtlichem Wege tauche zudem das Problem der rechtliche Zuständigkeit verschiedener Gerichte auf. Auch in Urteilen sei umstritten, ob einmaliger Konsum Ungeeignetheit ohne Gutachten nach sich zieht, die Frage sei mithin, ob sich Ungeeignetheit kurzfristig vor Ort klären lasse.

Interessante Gesichtspunkte und Informationen aus der **folgenden Diskussion** waren für mich: In Baden-Württemberg wird eine MPU angeordnet, wenn der THC-Wert unter 1 ng/mL liegt, aber THC-COOH im Urin nachweisbar ist, da dann regelmäßiger Konsum und damit Ungeeignetheit vorliegt. Sehr kontrovers wurde die Frage diskutiert, ob man angesichts der hohen Dunkelziffer aufgrund der offiziellen Statistik Aussagen über die relative Gefährlichkeit von Drogen gegenüber Alkohol treffen könne. Es gab mehrere Stimmen, die sich dafür aussprachen, Drogenfahrten notfalls auch ohne Grenzwerte als Straftatbestand zu werten, aber auch warnende Stimme, die dies ohne rechtlich einwandfreien Nachweis einer Gefährlichkeit ab Nachweisgrenze für nicht zulässig hielten. In Bezug auf die Messungen bei Dauerkonsumenten wurde kritisch angemerkt, dass es schwer vorstellbar sei, dass diese im Rahmen einer Studie von einem Tag auf den anderen aufhörten und die gemessene Werte nur vom „alten“ oder „einmaligen“ Konsum kämen. Andererseits wurde in Bezug auf die Fahrlässigkeitsproblematik angesichts der guten Vernetzung der Drogenkonsumenten angemerkt: „Die Leute wissen viel, aber wir können ihnen nicht nachweisen, dass sie es wissen.“ Juristisch schwer fassbar ist die Strafbarkeit von Drogenfahrten ohne nachgewiesene Gefahrgrenzwerte – und im Gegensatz zu Alkohol sind diese nicht überindividuell eindeutig festzulegen.

In Bezug auf das Stuttgarter Modell gab es den Hinweis, dass die Polizei wegen der Gefahrenabwehr auch einen halbseitig Gelähmten nicht weiterfahren lassen dürfe – und jeder Konsument harter Drogen sei eindeutig ungeeignet. In diesem Zusammenhang löste die Bemerkung von Herrn May vom Bundesverkehrsministerium leichte Irritationen aus, der behauptete, auch bei nachgewiesenen Konsum harter Drogen stehe die Ungeeignetheit nicht fest, sondern es sei nach § 14 FeV ein fachärztliches Gutachten erforderlich. Auch die Frage der Güte der Drogenvortests wurde kontrovers bewertet. Interessant war für mich die Information, dass Morphin aus Mohn-Kuchen und Drogen-Konsum labortechnisch nicht unterscheidbar sei, aber nach Kuchenverzehr nur im Urin, nicht im Blut vorhanden sei. Es wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass auch wegen Alkohol beschlagnahmte Führerscheine zurückgegeben würden, wenn sich in der Blutprobe ein niedrigerer Wert ergäbe, als erwartet. Von da aus kann die „Verfolgungslücke“ bei Drogenkonsumenten eher verwaltungstechnische oder ökonomische Gründe haben. Prof. Daldrup wies darauf hin, dass BtM-Analysen aufwendig seien und es nicht möglich sei, große Analysekapazitäten quasi auf Verdacht bereit zu halten – im Dopingbereich ginge dies, aber dafür stünde auch viel Geld bereit. Für die Ansicht, dass Drogen ein massives Problem darstellen, liefern auch die europäischen Daten keine Anhaltspunkte – wengleich auch hier die Dunkelziffer eher noch weniger abschätzbar ist. Grundsätzlich gilt bei der Definition von Eingriffsschwellen immer, dass es Unsicherheiten gibt: Die Frage ist, ob wir bei 10% falsch positiven Drogenergebnissen lieber 100

Kraftfahrern für kurze Zeit den Führerschein ungerechtfertigt entziehen oder lieber 1000 Drogenfälle monatlang fahren lassen. Spannend ist auch die Frage, was nachgewiesenen Konsum konstituiert, u. U. nicht nur Vortests, sondern auch andere Befunde, Geständnisse, Ausfallserscheinungen. Dabei ist zu beachten, dass die Einschätzung der Drogenwirkung durch Ärzte und Polizeibeamte offenbar nicht sehr zuverlässig ist.

Der Empfehlungsentwurf, der am nächsten Tag vorgelegt und diskutiert wurde, enthielt viele kontrovers diskutierte Ansätze, die sich in den Abstimmungen nicht durchsetzen konnten, so dass die beschlossenen Empfehlungen relativ knapp und allgemein ausfielen:

- I. Drogen im Straßenverkehr gefährden die Verkehrssicherheit. Fahrten unter Drogeneinwirkung muss deshalb weiterhin mit allen zur Verfügung stehenden rechtsstaatlichen Mitteln entgegengewirkt werden.
- II. Das Drogenverbot des § 24a StVG nimmt im Konzept der Bekämpfung von Drogenfahrten im Straßenverkehr hohen Rang ein. Der Arbeitskreis appelliert an die Rechtsprechung, die Vorschrift nicht durch eine zu enge Interpretation der Fahrlässigkeit teilweise leerlaufen zu lassen. Nach wissenschaftlichen Erkenntnissen ist der Wirkstoff oftmals erst nach längerer Zeit seit dem Konsum vollständig abgebaut. Bei Dauerkonsumenten von Cannabis kann die Zeitspanne bis zu sieben Tagen reichen.
- III. Die Zusammenarbeit von Polizei und Fahrerlaubnisbehörde muss so ausgestaltet sein, dass den Konsumenten harter Drogen nach einer Drogenfahrt unverzüglich die Fahrerlaubnis entzogen werden kann.
- IV. Die für die Verkehrssicherheit zuständigen Institutionen werden aufgefordert, die Aufklärungsarbeit zu den Gefahren der Drogenfahrt, namentlich der Wirkungsdauer der einzelnen Drogen, und den rechtlichen Konsequenzen zu intensivieren. Insbesondere sollte die Ausbildung in den Fahrschulen verstärkt werden.

Der AK II beschäftigt sich mit den **Tücken des Kraftfahrzeug-Leasing** und forderte im wesentlichen klarere Kriterien für die Rückgabe des Leasingfahrzeugs, eine stärkere Gleichstellung von Halter und Eigentümer bei der Zurechnung der Betriebsgefahr und eine gerechtere Aufteilung eines Mehrerlöses.

Der AK III hatte das Thema **Stillschweigende Haftungsbeschränkungen**, vor allem bei Gefälligkeits- und Probefahrten, illegalen Sportveranstaltungen und Auslandsunfällen. Er empfahl vor allem, sich in diesem komplexen versicherungsrechtlichen Feld besser zu informieren und im Zweifelsfall klare Vereinbarungen zu treffen, forderte aber keine gesetzlichen Veränderungen.

Auch der AK IV **Betrieb und Gebrauch des Kfz** verneinte ausdrücklich eine gesetzliche Regelungslücke für Grenzfälle wie ruhendes Kraftfahrzeug, Unterscheidung zwischen öffentlichem und privatem Verkehrsraum, berührungslosen Unfällen oder der Verwendung des Kfz als Arbeitsmaschine. Als eine konkrete Empfehlung schloss sich der AK IV dem AK II an: Bei Auseinanderfallen von Eigentümer und Halter (z.B. beim Leasing) sollte der Gesetzgeber eine Zurechnung eines Mitverschuldens des Fahrers (des Leasingfahrzeugs) und der Betriebsgefahr auch dann ermöglichen, wenn der Eigentümer (Leasinggeber) den Unfallgegner in Anspruch nimmt.

Der AK V hatte den provozierenden Titel **LKW: Motor der Wirtschaft oder „rollende Bombe“**. Er forderte einen stärkeren Einsatz von Fahrerassistenzsystemen, die konsequente Einstellung der Begrenzer in LKW auf eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h, mehr Kontrollen und als Sanktion die Gewinnabschöpfung an den Stellen der Transportkette, die von Verstößen Vorteile haben. Und er empfahl, EU-Sozialvorschriften für Fahrzeuge der Gewichtsklasse 2,8 bis 3,5 t zu überprüfen.

Der AK VI fragte **Bewegung im ruhenden Verkehr?** in Bezug auf Einschränkungen und Regelungen, private Verkehrsüberwachung und Nutzerprivilegien bei Parkplätzen. Er forderte ausreichenden Parkraum bei Infrastrukturplanungen und Parkleitsysteme vor allem in Städten und an Autobahnen. Interessant die Forderung 3: „An dem Grundsatz, dass die Straßenverkehrs-Ordnung keine Privilegien zu Gunsten einzelner Personen oder Unternehmen vorsieht, ist festzuhalten. Dies muss auch bei der gewollten Förderung der Elektromobilität und des Car-Sharing beachtet werden. In Betracht kommt dafür ein auf die Fahrzeugart bezogener Ansatz. Eine bundeseinheitliche Beschilderung und Kennzeichnung der Fahrzeuge hierfür ist anzustreben.“ Und er sprach sich klar dafür aus, dass die Überwachung des ruhenden Verkehrs eine hoheitliche Aufgabe bleiben müsse.

Der AK VII beschäftigte sich mit der **Sachgerechte Untersuchung tödlicher Verkehrsunfälle** und hatte als Ziel, über eine "Zentralen Registrierstelle für tödliche Verkehrsunfälle" nach amerikanischen Vorbild zu diskutieren. Er beklagte die regionale sehr unterschiedlichen Qualitätsstandard von Aufnahme und Analyse tödlicher Verkehrsunfälle in Deutschland, forderte bei tödlichen Verkehrsunfällen grundsätzlich eine Obduktion inkl. Blutuntersuchung auf Alkohol/ Drogen/ Medikamente, die bessere Verknüpfung unterschiedlicher statistischer und individueller Daten über tödliche Verkehrsunfälle und eine standardisierte Schnittstelle zur Auslesung der im Fahrzeug vorhandenen Daten.

Der AK VII ist traditionell der Seeverkehrs-Arbeitskreis, diesmal mit dem Thema **Offshore Windkraft: Herausforderungen für die Sicherheit auf See** und der Forderung nach mehr Sicherheit für die rund genehmigten 2.000 Einzelanlagen in Nord- und Ostsee. Zentral sei die Frage, bei wem die Verantwortung für zusätzliche Maßnahmen zum Erhalt der Verkehrssicherheit und der maritimen Notfallvorsorge liege, dies sei nicht nur Aufgabe der staatlichen Daseinsvorsorge, sondern auch der Unternehmen, entsprechend müssten zertifizierbare Mindestanforderungen für die Aus- und Fortbildung festgelegt und fortgeschrieben werden, die auch Trainings- und Simulationsmöglichkeiten für Hubschraubereinsätze berücksichtigen.

Der Verkehrsgerichtstag klang aus mit dem „**Nachschlag**“, einem Streitgespräch, diesmal zum Thema „Null-Promille-Grenze“. Hier lieferten sich der Präsident der Deutschen Verkehrswacht, Kurt Bodewig und der Michael Scherer, Präsident des Norddeutschen Brauereiverbandes und Anwalt den absehbaren Schlagabtausch von Pro und Contra. Interessant immerhin die Information, dass es auch für Fahranfänger faktisch nur eine 0,2 ‰-Grenze gibt, messtechnisch ist ab 0,1 ‰ Ethanol nachweisbar, der Gesetzgeber hat einen 100%-Sicherheitszuschlag eingeführt, d. h. real gilt auf für Fahranfänger 0,2 ‰. Und der Hinweis war hilfreich, dass in Betrieben schon heute

während der gesamten Arbeitszeit eine 0-%-Grenze gilt, ohne dass dies als rechtlich problematisch gesehen wird.

Insgesamt ein für unser Arbeitsfeld nicht ganz so wichtiger Verkehrsgerichtstag, aber mit einigen interessanten Detailinformationen und den fruchtbaren Gesprächen am Rande.

**Die Empfehlungen des 48. VGT finden sie hier:**

<http://www.deutsche-verkehrsakademie.de/images/stories/pdf/empf%2049.%20vgt.pdf>

**Die Kurzfassung für die Presse zu den einzelnen AK hier:**

<http://www.deutsche-verkehrsakademie.de/images/stories/pdf/ak%20i%20bis%20ak%20viii%20internet.pdf>

## Nachschulungskurse für Punktetäter zukünftig ohne Rechtsfolgen

---

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

**Wie im nlvp kurz berichtet, ist durch eine unscheinbare Ergänzung der Fahrerlaubnisverordnung die Möglichkeit von Kursen mit Rechtsfolgen für Punktetäter abgeschafft worden. Der § 70 Abs. 1 der FeV: „Kurse zur Wiederherstellung der Krafffahrereignung von alkohol- oder drogenauffälligen Krafffahrern können von der zuständigen obersten Landesbehörde ... anerkannt werden ...“ wurde durch den kursiv gesetzten Einschub ab. 01.10.11 auf nur noch diese Teilgruppe beschränkt.**

Diese Veränderung hat unter vielen Verkehrspsychologen für Verwunderung gesorgt. Zum einen wurde für diese Verordnungsveränderung nicht das normale Anhörungsverfahren gewählt, bei dem Organisationen, Fachgesellschaften, Berufsverbände etc. um fachliche Stellungnahmen zu den geplanten Veränderungen gebeten wurden. Besonders irritierend ist, dass selbst die Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie DGVP, die in diesem Bereich traditionell eine sehr starke Position besitzt, anscheinend nicht gefragt wurde. Dies wird im Schreiben der DGVP vom 31.10.10 deutlich, welches von Herrn Nickel unterschrieben ist und in dem in höflicher Form der Verwunderung über das Verfahren Ausdruck verliehen wird und gleichzeitig Verwunderung über die Begründung formuliert wird. Laut offizieller Begründung für die FeV-Veränderung haben sich für die am Markt angebotenen Kurse „unbefriedigende Erfolgsergebnisse ergeben“. Hintergrund dieser Aussage ist die vor allem in der ZfS ausgetragene Diskussion um die Interpretation der Rückfallquoten nach diesen Kursen und die Frage des Referenzkriterium. In der Tat haben zumindest einige Kurse für Punktetäter höhere Rückfallquoten als gewünscht und auch als erwartet. Um die Ursachen und Interpretation ist auf fachlicher Ebene inhaltlich heftig diskutiert worden – aber es zeichnete sich dort, wie auch von Herrn Nickel angemerkt, ein Konsens ab, dass die ursprünglich vorgegebenen Refe-

renz-Rückfallquoten angesichts der massiven Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, des veränderten Klientels, der veränderten Zuweisungspraxis durch die Begutachtung und der erhöhten Kontrolldichte in Teilbereichen nicht mehr als valide angesehen werden können. Zur Erinnerung: Die Referenzwerte waren aufgrund eines BAST-Expertengesprächs am 25.01.2000 festgelegt worden. Die BAST hat inzwischen ein Forschungsprojekt zur Überprüfung und Weiterentwicklung der Referenz-Kriterien aufgelegt – dass gesetzlich verankerte Kurse ohne Anhörung von Experten oder Abwarten der Forschungsergebnisse abgeschafft werden, muss von da aus Verwunderung auslösen. Die Stellungnahme der DGVP endet mit der klaren Stellungnahme: „Unter diesen Umständen ist eine Änderung des § 11 Absatz 10 zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht nachvollziehbar“. Interessant ist, dass dieses Schreiben von Herrn Nickel als Vorstandsmitglied und nicht von Prof. Dr. Schubert als Vorsitzender unterzeichnet wurde. Es ist bekannt, dass Herr Schubert eine politische Linie verfolgt, die auf eine grundsätzliche Abschaffung der Kurse mit Rechtsfolgen hinausläuft und nach jeder Maßnahme nach einer MPU eine erneute MPU fordert.

Die Tendenz der letzten Jahre, im Bereich des Verkehrsrechtes mit der heißen Nadel Veränderungen zu stricken, zeigt sich leider auch in diesem Fall: Die Veränderungen sind zum 01.01.11 in Kraft getreten, ohne dass es irgendwelche Übergangsbestimmungen gibt. Da pro Jahr bisher knapp 4.000 Punktetäter in einer MPU eine Nachschulungsempfehlung bekommen, dürften geschätzt zwischen 350 und 700 Krafffahrer in der Situation stehen, dass sie eine schriftliche und rechtlich abgesicherte Empfehlung für eine solche Maßnahme in den Händen haben, aber diese Maßnahme nicht mehr existiert. Nach meinen Informationen gehen die einzelnen Bundesländer unterschiedlich mit der Situation um, zum Teil werden auf dieser Ebene offenbar eigenständig Übergangsfristen eingeräumt.

Eine weitere Problematik ist damit aber nicht ausgeräumt: Die Beurteilungskriterien gelten weiterhin als normativ verbindlich, das heißt in vielen Fällen, dass Gutachter bei strikter Anwendung eigentlich zu einer Kursempfehlung für solche nicht mehr existierende Kurse kommen müssten. Zwar können sie sich formal auf das Kriterium AV 9.1 N stützen „Das problematische Verhalten des Klienten wird durch eine Rehabilitationsmaßnahme angesprochen und kann in ausreichendem Maße positiv beeinflusst werden.“ und da diese Möglichkeit des „Angesprochenseins“ entfällt, ist die Hypothese 9 (Kursempfehlung) widerlegt – aber dies ist ein merkwürdiger Klimmzug, da es eigentlich um die Beurteilung von Klienten und nicht um die von rechtlichen Rahmenbedingungen geht. Der Gutachter kann also entweder eine Kursempfehlung aufgrund der fachgerecht durchgeführten Diagnostik aussprechen – auch wenn seine Empfehlung in die Leere führt oder er meint, die Defizite seien zwar durch einen Kurs zu beseitigen, aber schreibt dieses mangels Realisierungsmöglichkeit nicht in das Gutachten.

Manchmal befürchte ich, diese seltsam widersprüchliche Situation wird als gordischer Knoten dadurch durchhauen, dass einfach eine Kursempfehlung ausgesprochen wird, die Kurse weiter angeboten werden – nur man muss danach einfach noch mal eine MPU machen. Damit ist dem Wortlaut der FeV gehorcht (die den Verzicht auf eine MPU nach solchen Kursen ausdrücklich ausschließt), die Kursträger können ihre entwi-

ckelten Modelle weiter auf dem Markt anbieten und die Begutachtungsstellen erhöhen Ihren Umsatz. Und wir warten weitere 50 Jahre auf eine Evaluation der Prognosequalität dieses Verfahrens...

Die Auswirkungen auf die Angebotslandschaft insgesamt sind noch nicht abzusehen, immerhin geht es um ein Umsatzvolumen von ca. 2.000.000 Euro pro Jahr. Auf der einen Seite rechne ich damit, dass Nachschulungsträger verstärkt in den nichtgeregelten Bereich eindringen werden (Angebot von Einzelberatungen z.B.), zum anderen könnte dies auch die Interessenunterschiede zwischen BfF-Trägern und Tochtergesellschaften verstärken. Nach dem gesetzlich verfügbaren Trennungsgebot von Beratung und Begutachtung wird eine weitere gesetzliche Nabelschnur in Teilbereichen gekappt – die BfFs dürften Gefallen an dieser Neuregelung haben, die Nachschulungstöchter eher nicht.

Und schließlich wird es für die freiberuflich tätigen Verkehrspsychologen darauf ankommen, ihre Kompetenz gerade in der Arbeit mit Punktträger zu stärken und deutlich zu machen – hier gab es in der Vergangenheit praktisch keine Angebote außerhalb der Verkehrspsychologie (im Gegensatz zu alkohol- oder drogenauffälligen Kraftfahrern) und in Zukunft gibt es auch keine Kurse mit Rechtsfolgen mehr. Umso wichtiger erscheint mir, auch bei den Begutachtungsstellen darauf hinzuwirken, dass Punktträger mit der Prognose, sie würden eigentlich von einem Kurs profitieren, nicht im Regen stehen gelassen werden. Denkbar erscheint in diesem Fall, in dem Gutachten eine Formulierung zu verwenden, die deutlich macht, dass noch Eignungsmängel bestehen, diese aber mit einer Maßnahme, die den früheren §70-Kursen entspricht, beseitigbar erscheinen und nach Absolvieren einer solchen Maßnahme auch kurzfristig eine weitere MPU zur Überprüfung des Erfolges einer solchen Maßnahme sinnvoll erscheint. Mit einem solchem Vorgehen wäre allen geholfen und nach meinen Erfahrungen erscheint es durchaus realistisch, mit der doppelten Stundenzahl wie in der Verkehrspsychologischen Beratung nach § 70 durch ausgebildete Verkehrspsychologen in Einzelsitzungen die Verhaltensänderungen zu erzielen, die in den bisherigen Gruppen erzielt wurden – die würde für die Klienten auch finanziell keine deutliche Mehrbelastung bedeuten.

## Rezension von Prentner: Bewusstseinsverändernde Pflanzen von A-Z

---

Dr. Paul Brieler, Hamburg, lfSGmbH-Hamburg@t-online.de

**Prentner, Angelika (2010) Bewusstseinsverändernde Pflanzen von A – Z. Zweite., korrigierte und erweiterte Auflage. Wien: SpringerWienNewYork, 296 S., 49,95 €. ISBN 978-3-211-99228--9**

**In der rehabilitativen Arbeit mit suchtmittelauffälligen Fahrern kommt die Sprache, wenn die Atmosphäre vertrauensvoll ist, öfter mal auf Erfahrungen mit wenig bekannten Drogen. Die Ankündigung der 2. Auflage eines**

**Fachbuches mit dem Titel ‚Bewusstseinsverändernde Pflanzen von A – Z‘ eines renommierten Verlages verspricht Aufklärung und Orientierung, die gerade für nichteingeweihte Professionelle notwendig ist. Der Klappentext verweist immerhin auf erstaunliche 40 % aller 14- bis 16-Jährigen, die bereits einmal Erfahrungen mit einer bewusstseinsverändernden Pflanze gemacht haben.**

Insgesamt werden in dem Buch 40 verschiedene Pflanzen(arten) vorgestellt, von der Agave bis zu den Winden. Unter H wird auch Hanf abgehandelt, so dass die oben genannte hohe Zahl an zumindest probierenden Jugendlichen leicht nachvollziehbar wird. Ansonsten hätte es doch sehr verwundert, wenn junge Menschen in großer Zahl sich dem Anbau bzw. der Suche sowie der Zubereitung von Pflanzen wie Bilsenkraut, Engelstropfete, Krokus-Safran, Rauschbeere oder Stechapfel verschrieben hätten, um einige der im Buch behandelten, in unseren Breiten wachsenden, Pflanzen zu nennen. Die Autorin wendet sich explizit auch an Jugendliche, wohl nicht um den Gebrauch zu befördern, indem sie „über die richtige Handhabung, die Dosierung, Wirkungen und die möglichen Folgen Bescheid“ gibt, sondern um diese über die Gefahrenpotentiale aufzuklären.

Im ersten allgemeinen Teil wird auf knappen 17 Seiten kurz und sehr allgemein gehalten ausgeführt, was bewusstseinsverändernde Pflanzen sind, dann auf die Wirksamkeit und die Wirkungen eingegangen, es werden die Konsumformen und die Konsumgründe angerissen, und auch auf die Verbreitung eingegangen; dazu wird Abhängigkeit und Sucht anhand der WHO-Definition und der ICD-10 dargelegt, die Abhängigkeitsprofile für die einzelnen Drogen-Typen beschrieben, sowie soziale und gesundheitliche Probleme erwähnt.

Im zweiten (Haupt-)Teil des Buches stellt die Autorin die einzelnen bewusstseinsverändernden Pflanzen vor. Nach einleitenden Bemerkungen über Geschichte, Herkunft, Verwendung, usw. werden jeweils die botanischen Merkmale, Bezeichnungen, das Vorkommen, die Inhaltsstoffe, die Zubereitung und Dosierung, verwendete Pflanzenteile, die Verwendung (volksmedizinisch, rituell, homöopathisch), die Wirkung, und Probleme der Überdosierung sowie möglicher Erste-Hilfe-Maßnahmen abgehandelt. Ergänzend sind farbige Abbildungen eingefügt, die einige Pflanzen anschaulich machen. Ausführlicher fallen die Teile aus, die der Profession und dem Interesse der Autorin, der Pharmazie, entstammen, wobei auch mit diesen Angaben eine eigenständige Zubereitung der Drogen nicht möglich wird, da diese in den meisten Fällen ungenau bleiben; insofern ist das Buch für potentielle Konsumenten wenig hilfreich. Auch werden die einzelnen Pflanzen unterschiedlich ausführlich behandelt, was möglicherweise daran liegt, dass der Kenntnisstand unterschiedlich ist: Zu Hanf gibt es eben mittlerweile eine Vielzahl an Literatur und Forschungsarbeiten, und wer die Bücher von Grotenhermen, Kleiber & Kovar und, mit Einschränkungen, Petersen & Thomasius berücksichtigt, wird ein deutlich komplexeres Bild dieser Droge erhalten als aus dem, für dieses Buch schon sehr ausführlich ausgefallenen, Abschnitt. Es fällt auch auf, dass für eine wissenschaftliche Arbeit die verwendete Literatur, die überwiegend aus Handbüchern und Lehrbüchern besteht, auch nicht auszureichen scheint, die vielen Fragen des Lesers zu beantworten. Es wirkt eher wie ein Zusammentragen,

eine Sammlung, geordnet dargelegt, eine Fleißarbeit. Beim Leser bleibt das Gefühl zurück, dass es doch noch mehr und detailliertere Informationen geben müsste, auch vielleicht bereits einzelne Forschungsarbeiten, um z.B. Konsumangaben von Nutzern nachvollziehen zu können, oder, was den Leserkreis der Polizeibeamten, Eltern und Lehrer interessieren dürfte, äußere Merkmale nach dem Konsum der jeweiligen Pflanzen (außer Hanf).

Im dritten Teil, dem Anhang, wird unter der Überschrift ‚Aufklärung und Behandlung psychischer Erkrankungen‘ zunächst auf knappen 3 Seiten die Dimensionen eines Drogen-induzierten veränderten Bewusstseins nach Prof. Vollenweider (Uni Zürich) aufgeführt (doppelt gemoppelt scheint besser zu halten, da bereits in Teil I enthalten), sowie auf Flashbacks eingegangen: unterschieden werden müsse zwischen psychologischen Nachwirkungen, der längerfristig andauernden Verarbeitung des Erlebten, und echten Flashbacks, die eher selten seien. „Dafür braucht es eine bestimmte Voraussetzung, die noch nicht ganz klar ist, oder eine bestimmte Persönlichkeit oder eine bestimmte genetische Veranlagung. Schizotype Menschen, die an der Grenze sind, die die Kontrolle anders aufgeben als andere.“ Da fragt sich selbst der wohlmeinende Leser: Was soll denn das?

Zum Abschluss noch ein Gespräch mit einem ‚Schamanen und Magier‘ (und Parapsychologen mit Ausbildung in Tarot, Pyramidologie, Alchemie, Numerologie, usw.), wo zumindest mir das Verständnis (oder das höhere Bewusstsein) fehlt, wozu das gut sein soll. In der Einleitung hatte die Autorin sich noch über den Modebegriff Schamane Gedanken gemacht, aber klarer wurde auch nicht, was denn einen solchen ausmacht, außer „ein Lebensweg, der auf allen Ebenen gelebt werden muss (...) Zum Schamanensein wird man berufen.“ Auch die weiteren Ausführungen auf S. 10f bleiben sehr allgemein beim Schamanen als einem Heilkundigen in indigenen Kulturen, der „spezielle Formen des Lernens, Erfahrens und Erleidens von Krankheiten am eigenen Leib“ erfahren musste. Ein solcher Abschluss des Buches verweist auf einen esoterischen, immer wieder zwischen den Zeilen aufscheinenden Touch, der Nützlichkeit des Buches in einem wissenschaftlich zu fundierenden Kontext doch fraglich erscheinen lässt.

---

## 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.**

► **Register der Verkehrspsychologischen Berater aktualisiert:** Die Sektion Verkehrspsychologie hat es nach nunmehr einem Jahr seit „Inkrafttreten“ des neuen Qualitäts-Mangement-Handbuches Beratung immerhin geschafft, das Register der amtlich anerkannten Verkehrspsychologischen Berater zu aktualisieren – warum dieses wiederum nach Namen statt kundenfreundlich nach Postleitzahlen sortiert ist, bleibt allerdings

ein Rätsel, ebenso, warum es ein Vierteljahr nach den Neuwahlen nicht gelingt, die aktuelle Zusammensetzung des Vorstandes ins Internet zu stellen. Und leider sind trotz massiver Kritik auch am Handbuch nicht einmal die offensichtlichsten Fehler ausgemerzt worden. Das (hoffentlich aktuelle) Register finden Sie unter: <http://www.bdp-verkehr.de/service/berater/register.html>

► **PIN hat Betrieb eingestellt:** Die PIN Gesellschaft für Verwaltungsinnovation mbH als Träger der Begutachtungstelle für Fahreignung in Ludwigslust hat ihren Betrieb eingestellt, sie taucht auch nicht mehr auf der Liste der akkreditierten Träger auf. Damit ist ein weiterer kleinerer Träger von BfFs vom Markt verschwunden. Hintergrund dieser möglichen Tendenz zur Remonopolisierung könnte einerseits sein, dass der notwendige organisatorische und finanzielle Aufwand der Anpassung an immer wieder wechselnde formale und rechtliche Anforderungen von kleinen Trägern mit dünner Personaldecke nicht zu leisten ist. Denkbar scheint aber auch, dass dies Anzeichen dafür sind, dass der MPU in Deutschland keine große Perspektive zugetraut wird. Zu denken gibt, dass offenbar alle BfF-Träger mit unterschiedlichen Strategien steigendes Interesse am Markt der verhaltensändernden Maßnahmen zeigen.

► **PIMA sucht MPU-Berater:** Das ehemalige Private Institut für Mobile Arbeitsmedizin (dessen MPU-Teil über Umwege in der pima-mpu GmbH aufgegangen ist) sucht ab sofort über einen Arbeitsmediziner „Maximilian Wolf MPU Beratung“ mit gleicher Anschrift und homepage wie die PIMA <http://www.pima.de> eine Psychologin/einen Psychologen für „Beratungen im Vorfeld einer MPU bei guter Bezahlung“.

► **BASt-Fragebogen zum Punktesystem ohne Verkehrspsychologen:** Auf dem Verkehrsgerichtstag wurde ein Fragebogen der BASt verteilt, mit dem Einschätzungen von Experten zur „präventiven Wirkung des Mehrfachtäter-Punktesystems“ erfragt werden sollen. Da es sich letzten Endes bei der Einschätzung der präventiven Wirksamkeit um die wissenschaftlich oder praktisch fundierte Prognose einer Verhaltensdimension handelt, bleibt es unverständlich, dass bei den Berufsgruppen zwar Anwälte, Richter, Staatsanwälte, Polizei, Verwaltungsfachleute, aber keine Verkehrspsychologen auftauchen – diese zentrale Berufsgruppe wird von der BASt offenbar für irrelevant gehalten. Dementsprechend tauchen bei der Einschätzung der Wirksamkeit von Maßnahmen auch nur auf „Geldbuße, Punkte oder Fahrverbote“ auf – weder Kurse noch sonstige verhaltensändernde Maßnahmen. Und geradezu abenteuerlich mutet es an, dass bei Frage 5 „Einmal angenommen, das Mehrfachtäter-Punktesystem würde abschafft: Welchen Effekt hätte dies nach Ihrer Auffassung für die Begehung von Verkehrsverstößen?“ allen Ernstes die Antwortmöglichkeit auftaucht, diese würden seltener.

► **14. oberbayerische Führerscheintagung von IDRAS:** An der berufsgruppenübergreifende Tagung zum Thema "Alkohol und Drogen im Straßenverkehr" nahmen 166 Teilnehmer, unter ihnen Mitarbeiter von Führerscheinbehörden und Polizei, Juristen, verkehrspsychologische Fachkräfte und Suchttherapeuten, Ärzte und Psychologen teil. Interessant neben der Referentenliste die Ankündigung, dass über die Caritas demnächst Vorbereitungsschulungen und verkehrstherapeutische Angebote für Kraftfahrer, die den FS verloren haben, angeboten werden. Nähere Infos:

<http://www.ovb-online.de/lokales/rosenheim/landkreis/nach-fuehrerscheinenzug-beratung-wichtig-1038901.html>

► **Angebot von EURAC:** Die Europäische Akademie zur wissenschaftlichen Fundierung und praktischen Förderung heilkundlicher Verkehrstherapie EURAC bietet ab sofort eine Ausbildung zum „Heilkundlichen Verkehrstherapeuten“ mit dem Abschluss einer EURAC-Zertifizierung an, nähere Infos unter: [www.eurac.lu](http://www.eurac.lu) – nach erster Sichtung der sehr umfangreichen Informationen scheint es darauf hinauszulaufen, dass z.B. psychologische Therapeuten (oder auch Heilpraktiker?) sich ohne weitere Ausbildung für 500,-€ zertifizieren lassen können – wobei unklar bleibt, welchen Stellenwert die Zertifizierung durch eine luxemburgische Einrichtung für das deutsche (Steuer-)Recht haben soll. Für Kollegen ohne eine entsprechende Vorbildung wird eine eigenständige Ausbildung für ca. 1.800 € am Tag angeboten, die sich auf mehrere Teilnehmer verteilen und damit reduzieren lassen. Eine genauere Einschätzung des etwas unübersichtlichen Angebotes (allein der Zertifizierungsantrag umfasst 10 Seiten) folgt im nächsten nlvp.

► **Verkehrspsychologische Ausbildung durch Impuls und ABV:** Die Impuls GmbH (Institut für medizinische und psychologische Unternehmensleistungen und Schulungen) bietet in Kooperation mit der ABV (Gesellschaft für Angewandte Betriebspsychologie und Verkehrssicherheit mbH) – 2011 wieder eine umfassende Ausbildung zum Verkehrspsychologen gemäß der geltenden Anforderungen der Fahrerlaubnisverordnung an: <http://www.impuls-gmbh.com/va.html>

► **Viele Jahrgänge von Blutalkohol im Internet frei verfügbar:** Die Jahrgänge 2000 – 2003 stehen in Kurzform, die Jahrgänge 2004 – 2008 als recherchierbare PDFs im Internet frei zur Verfügung – die neueren nur als Inhaltsangaben. Interessanterweise ein ähnliches Modell wie beim nlvp: Aktuelle Ausgaben sind kostenpflichtig, das Archiv ist frei verfügbar. Zugang zum Blutalkohol-Archiv: <http://www.bads.de/Blutalkohol/Archiv/archiv.htm>

## 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 1/2011 startet mit einem wichtigen Thema „Die verkehrspsychologische Exploration als diagnostische Methode in der Fahreignungsuntersuchung“ von Thomas Wagner und Udo Kranich. Es folgt die Dokumentation der Gesetzesvorlage zur Abschaffung des Richtervorbehaltes bei der Blutprobe. Ein lesenswerter Nachruf auf Prof. Leonhard Goldberg bietet einen guten Überblick über die Entwicklung der Alkohol-Forschung, die von ihm über 70 Jahre stark mitgeprägt wurde. Informativ auch eine Übersicht über Entwicklung im Bereich Trinken und Fahren in Europa (weitere Infos über [www.etsc.eu](http://www.etsc.eu)). Bei der Rechtsprechung sind mir aufgefallen: Neben den üblichen Urteilen zur Relativierung des Richtervorbehaltes ein Urteil des OLG Saarbrücken, dass bei strafrechtlicher Verfolgung von Drogenfahrten neben der Überschreitung von Grenzwerten Beweiszeichen für Fahrunsicher-

heiten fordert, der Hessische VGH mit interessanten Ausführungen zur Zeitnähe von Cannabiskonsum für die Anordnung einer MPU. Ganz wichtig auch der VGH BaWü mit Anforderungen an eine manipulationssichere Entnahme von Haarproben und zur Interpretation von Negativergebnissen – sehr lesenswert! Und schließlich drei Urteile zur Verwertung von länger zurückliegenden Trunkenheitsfahrten für die Anordnung einer MPU.

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

**ZVS - Zeitschrift für Verkehrssicherheit:** Die Ausgabe 1/2011 startet mit einem Bericht über die Sicherheitsüberprüfung von Straßen in Österreich und der Darstellung von KONVOI, einem Forschungsprojekt zur elektronischen Kopplung von LkW mit interessanten Details und einer guten interdisziplinären Zusammenarbeit zwischen Techniker und Sozialwissenschaftlern. Wichtig für unser Arbeitsgebiet dann eine Arbeit zum Selbst- und Fremdbild älterer Autofahrer mit der pfiffigen Auswertung von Diskrepanzen zwischen Selbstbild und vermutetem Fremdbild. Praxisrelevant auch eine Untersuchung zur subjektiven Leistungseinschätzung in Bezug auf objektive Leistungsergebnisse: Die Tendenz zur Selbstüberschätzung nimmt mit dem Alter zu und ist bei Aktionstest größer, also solchen Test, die nicht in vorgegebenen Zeitraster erfolgen, sondern bei denen die Versuchspersonen ihr Tempo selbst bestimmen. Und schließlich hochinteressant vor dem Hintergrund der laufenden Diskussionen die Darstellung zur Wirksamkeit des § 70-Kurses „K 70“ der Impuls-GmbH – in dem Artikel werden die Schwierigkeiten deutlich, die einer eindeutigen Feststellung der Wirksamkeit solcher Kurse und deren Bedingung entgegenstehen. Lesenswert auch die Beiträge zur Einschätzung der Gefährlichkeit von Senioren im Straßenverkehr, die volkswirtschaftlichen Kosten von Verkehrsunfällen (14,4 Milliarden Euro in 2008 nur für Personenschäden) und einer Fülle von weiteren Unfalldaten aus Deutschland, Österreich und der Schweiz. Aufgefallen sind mir zudem ein Artikel über die Einschätzung von Unfallgefahren durch den wachsenden Anteil von Elektrofahrrädern. Bei der Verkehrsrechts-Übersicht freue ich mich jedes Mal über die klaren Positionen von Dieter Müller, diesmal zur europäischen Vollstreckung von Geldbußen (bei dieser Gelegenheit mein Hinweis auf die von ihm empfohlene, sehr gut aufbereitete Rechts-Seite [www.lto.de](http://www.lto.de)) und der Aufhebung von Geldbußen – und ich habe mich besonders gefreut, dass er bei den Hinweisen auf den Verkehrsgerichtstag mehrfach die Verkehrspsychologie erwähnte und die Berücksichtigung deren Erkenntnisse einforderte. Sehr instruktiv dann der Bericht vom Symposium „Tagesschläfrigkeit“ und von diversen Sicherheitskonferenzen. Bei der Online-Übersicht eine Untersuchung über den verblüffenden Effekt von Wasserkonsum auf das Unfallrisiko. **Insgesamt ist die Zeitschrift in den letzten Ausgaben nochmals deutlich interessanter für Verkehrspsychologen geworden, ich empfehle jedem Kollegen ein Abo!**

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

**NZV - Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht:** Die Ausgabe 12/2010 enthält bei den Überblicksartikeln eher rechtliche Auseinandersetzungen um Spezialfragen ohne direkten Bezug zur Verkehrspsychologie. Bei den Urteilen zwei zu der Unterscheidung von objektiven und subjektiven Fehlverhalten in Straßenverkehr, natürlich das BVerfG-Urteil zum Richtervorbehalt und



das OLG Stuttgart mit der Entscheidung, die Versagung der Anerkennung eines EU-Führerscheins zu zulässig zu erklären, wenn die Erteilung einer deutschen Fahrerlaubnis rechtskräftig versagt und diese Entscheidung noch nicht tilgungsreif war – und weitere Urteile zu diesem komplexen Thema. Und schließlich ein Urteil zu aus der Kategorie „Beschuldigte greifen nach jedem Strohalm“, bei dem die Umwandlung von Aspirin in Amphetamine bei der Laboruntersuchung behauptete wurde.

Die Ausgabe 01/2011 beschäftigt sich traditionell mit den Themen des Verkehrsgerichtstages. Zentral für unseren Arbeitsbereich die Übersicht zur strafrechtlichen und medizinischen Beurteilung von Drogendelikten im Straßenverkehr mit interessanten Anregungen für eine stärkere Nutzung von Therapieauflagen und der Verwendung des CIF (Cannabis Influence Factor). Verblüffend für eine Rechts-Zeitschrift dann der Vorschlag, die Konstruktion von LkWs grundsätzlich zu ändern, vom Leiterprinzip zum Plankenrahmen. Bei den Urteilen ganz interessant die Anmerkungen zu einem Urteil des AG Bremen, dass in bestimmten Fällen die parallele Vollstreckung von zwei Fahrverboten für zulässig erklärt. Und praxisrelevant VGH Mannheim zur Konkretisierung einer MPU-Anforderung.

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

**Verkehrszeichen:** Die Ausgabe 4/2010 beschäftigt sich diesmal mit einer Fülle von Themen: Kommunaler Klimaschutz und Verkehr, Empfehlungen des Wissenschaftlichen Beirats zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, Erfahrungen mit dem Konzept von SimplyCity, Mobile Lebensformen und die Grenzen des Wunschbildes der Nahmobilität, Kritik am „Pedibus“ auf dem Schulweg, Eignungsdiagnostik bei Kraftfahrern, einen Fachkongress mit dem Schwerpunkt Elektrofahrrädern und schließlich die Wurzeln der Kreuzfahrt in „Kraft durch Freude“ - in der Vielfalt und gleichzeitig Gemeinsamkeit eines kritischen Blickes auf bestehende gesellschaftliche Mobilitätskonzepte typisch für diese anregende Zeitschrift. Bei den Nachrichten: Erfolge des Alkoholverbotes für Fahranfänger, Konzepte von Carsharing, Arbeitsbedingungen im Güterverkehr, Kritik an den Gigalintern, und Rückblick RUHR.2010.

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

## Kongress-Vorausschau

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

**Diese neue Rubrik des nlvp soll Ihre langfristige Kongress-Planung erleichtern. Für die nächsten 12 Monate werden zukünftig Name, Datum, Ort und Internetadresse der Kongresse aufgeführt, die für Verkehrspsychologen von Interesse sein könnten. Subjektiv besonders wichtige Kongresse sind hervorgehoben. Für Hinweise auf Kongresse bin ich dankbar, die Liste wird ergänzt**

### 7. St.-Galler Tage

24.-25. März 2011 St. Gallen, CH

<http://www.sanktgallertage.ch/de/Workshops.html>

### 5. Fit-to-drive Kongress

07.-08. April 2011 Den Haag, NL

<http://www.fit-to-drive.com/de/>

### 7. Gemeinsame Symposium der DGVP und der DGVM

09. - 10. September 2011 Potsdam

<http://www.conventus.de/verkehr2011/>

### 9th Biennial Conference on Environmental Psychology

26.-28. September 2011 in Eindhoven, NL

<http://www.envpsych2011.eu/>

### 50. Deutsche Verkehrsgerichtstag

25. bis 27. Januar 2012 in Goslar

<http://www.deutsche-verkehrsakademie.de/>

## Szenegeflüster – ohne Gewähr

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn und Informanten

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

- Der Handelsregistereintrag für die VPI Verkehrspsychologisches Institut GmbH Braunschweig ist nach § 394 Abs. 1 FamFG wegen Vermögenslosigkeit von Amts wegen gelöscht worden.
- Der BNV plant für das Frühjahr 2012 wieder einen eigenständigen Kongress.
- Bei den Wahlen zum Vorstand der DGVP ist Herr Nickel als Nachfolger von Prof. Dr. Stephan zum 2. Vorsitzenden gewählt worden, Beisitzer wurde bei nur 2 Stimmen für den Gegenkandidaten Dr. Thomas Wagner.
- Der Herausgeber eines Newsletters grübelt zur Zeit darüber nach, warum das, was wir alle gewohnt sind, „Mehrfachtäter-Punktesystem“ zu nennen, offiziell laut § 4 StVG „Punktesystem“ heißt, obwohl es um mehrere Punkte geht.

## Ausgabe 02/2011

Die zweite Ausgabe des „newsletter verkehrspsychologie“ (nlvp) in 2011 wird voraussichtlich am 07. April 2011 erscheinen (wie immer ohne Gewähr ...), geplant sind bislang :

- Bericht vom Dreiländertreff in St. Gallen
- Rezension von Schildmeyer „Vase und Bier“
- Verkehrspsychologen und Testvorbereiter
- Einschätzung der EURAC-Zertifizierung
- Entwicklung von Angeboten im Vorfeld einer MPU