

# nl newsletter

# verkehrspsychologie

Nr. 2/2011

vp

Themen: Editorial + Bericht von den 7. Sankt Galler Tagen + Einschätzung EURAC-Zertifizierungsangebot + Rezension von Schildmeier: „Vase und Bier“ + Kurznachrichten + Zeitschriftenübersicht + Kongress-Vorausschau + Szenegeflüster

Dies ist die 2. 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,

nachdem auch einige Nachzügler das Abonnement verlängert haben, freue ich mich, dass die Zahl der Abos nochmals gestiegen ist, neben 31 Einzelabonnenten gibt es inzwischen 7 Firmenabos, so dass der nlvp über 200 zahlende Leser hat (bei seinem Start vor gut 4 Jahren waren es lediglich 40) – und er wird von vielen gelesen, die ihn nicht bezahlen...

Der vorliegende nlvp (leider wieder später als geplant) versammelt eine Reihe von sehr unterschiedlichen Themen – er beginnt mit einem ausführlichen Bericht von den St. Galler Tagen, also dem Treffen der deutschsprachigen Verkehrspsychologen-Verbände. Es folgt wie angekündigt eine Einschätzung des Angebotes einer luxemburgischen Vereinigung, Verkehrstherapie in Deutschland neu zu definieren und zu zertifizieren. Die angekündigte Übersicht über die Situation im Bereich der Beratungen/Vorbereitungen/Hilfestellungen vor einer MPU ist aus Platzgründen auf den nächsten nlvp verschoben worden. Aber Sie finden, wie versprochen, die Rezension eines interessanten Buches einer Kollegin, das sich als einer der sehr wenigen speziell mit Interventionstechniken im Bereich der Verkehrstherapie beschäftigt.

Und wie gewohnt, eine Reihe von aktuellen Kurzmeldungen, so zu Neuigkeiten bei der der Sektion Verkehrspsychologie, dem Verkauf von ABV und Impuls-GmbH an einen Investor, die geplanten Veränderungen beim DSM-5 etc.

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

Wie immer schließe ich mit der Bitte um Beiträge, Informationen, Hinweisen und Rückmeldungen!

Hamburg, den 30.04.11

*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 spätem 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 von den 7. Sankt Galler Tagen

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Seit vielen Jahren treffen sich alle zwei Jahre in dem wunderschönen Ort Sankt Gallen in der Schweiz in der Nähe des Bodensees Verkehrspsychologen aus der Schweiz, Österreich und Deutschland. Dabei hat es sich in den letzten Jahren eingebürgert, dass im Zentrum der Tagung Falldarstellungen aus den drei Ländern stehen und das Publikum über deren Fahreignung „abstimmt“. Diese interessante Methode wurde dieses Jahr am 23. und 24. März

**mit einem spannenden inhaltlichem Thema kombiniert: „Messen und Intuition in der Fahreignungsdiagnostik“.**

Der Kongress war von etwa 100 Kollegen besucht, davon etwa die Hälfte aus der Schweiz und nur knapp ein Viertel aus Deutschland, organisatorisch waren eine Fülle von Einrichtungen und Organisationsformen vertreten.

Den ersten Vortrag von Werner Ortner aus Österreich zu dem Thema Intuition habe ich leider wegen einer langwierigen Anreise versäumt, im Anschluss referierte Andrea Boss (Institut für Rechtsmedizin) aus der Schweiz. Sie stellte eingangs die klassischen Testkriterien als Maßstab vor und beschrieb Vorteile (Anpassungsmöglichkeit, keine Hardware erforderlich) und Nachteile (sehr abhängig von Erfahrung und Feedback) der Intuition als „Bauchgefühl“. Sehr eingängig ihre Formulierung, bei der Intuition sei der Diagnostiker ein „Testsystem mit unbekannter Güte“. Ausführlich wurde der Ablauf der Untersuchung in ihrem Institut vorgestellt (Klärung der Rahmenbedingungen, ausführliche testpsychologische Untersuchung mit ART20, ein halbstandardisiertes Interview zu verschiedenen Bereichen, provisorische Rückmeldung und Empfehlungen). In diesem vorgegebenen Ablauf hat Intuition eher Raum bei der Gestaltung des konkreten Untersuchungsablaufs, der Gewichtung der Befunde und Schlussfolgerungen und Erfahrungen: Nur das Interview selbst ist zu optimieren, nicht die standardisierten Tests. Ihr wichtiger Hinweis: Intuition ist zu optimieren durch Super-/Intervision und Vergleiche mit externen Kriterien. Letzteres ist deshalb schwierig, da das Kriterium Fahreignung sehr komplex ist, auch geeignete Fahrer Fehler machen, die Dunkelziffer hoch ist, als ungeeignet Diagnostizierte nicht am Straßenverkehr teilnehmen und der Zielzeitraum nicht definiert ist. Grundsätzlich erscheint Intuition als schwer verbesserbar, da falsche und richtige Intuition nicht einfach unterscheidbar sind; nach amerikanischen Untersuchungen sind für eine funktionierende Intuition valide Zusammenhänge nötig und präzise Rückmeldungen über die Qualität der intuitiven Einschätzungen. Auch wenn Tests und Fragebogen Validitätsprobleme haben, schätzte Frau Boss den Stellenwert von Intuition im Bereich der FE-Begutachtung für nicht sehr groß. Ihr Ort sei überall dort, wo Entscheidungen ohne ausreichende Informationen zu treffen seien.

Leider fehlte das vorgesehene Referat zum Tagungsthema aus Deutschland, da Prof. Dr. Schubert am Vorabend per Email wegen anderer, wichtiger Termine abgesagt hatte. Dies erscheint deshalb bedauerlich, weil gerade vor dem Hintergrund der stark formalisierten deutschen Beurteilungskriterien eine Diskussion mit deren Herausgeber über das Spannungsverhältnis zu intuitiven und heuristischen Entscheidungsstrukturen sicher spannend gewesen wäre.

Aus der Diskussion des ersten Blockes ergaben sich für mich folgende wichtige Gesichtspunkte: Intuitionstraining ist nur möglich mit sehr guten Simulatoren. Nötig ist eine Diskussion um den Stellenwert von Selbstreflexion in der Ausbildung von Verkehrspsychologen. Auch in der Schweiz spielen Überlegungen zur Frage einer möglichen Verteidigung des Gutachtens vor Gericht eine Rolle. Interessant auch die mehrfachen Erfahrungsberichte, dass die diagnostische Intuition bei Kokain-Konsumenten offenbar häufig versagt: Kokain-Konsumenten mussten in der Illegalität mehr social skills der Täuschung entwickeln. In Österreich bekommen die Verkehrstherapeuten kei-

ne Ergebnisse von Labor-Analysen, und Haaranalysen sind dort noch so teuer, dass sie praktisch nicht eingesetzt werden.

Es folgten drei Falldarstellungen mit dem Themenschwerpunkt Alkohol von Carola Strobl-Unterweger aus Österreich, Corinna Merz aus der Schweiz und Thomas Wagner aus Deutschland. Deutlich wurde gerade in der Zusammenschau, wie verschieden in den drei Ländern die Rahmenbedingungen sind, unter denen Fahreignungsdiagnostik betrieben wird und wie unterschiedlich gelagert die Probleme sind.

So fiel mir bei der österreichischen Darstellung auf, dass einem Rückfall nach einer Nachschulung offenbar nicht das prognostische Gewicht für die Abklärung einer Abstinenznotwendigkeit wie in Deutschland beigemessen wird, dass in Österreich eher formale Bedingungen als eine einzelfallbezogene Bedingungsanalyse zentral sind und Fragebogen und Tests ein größeres Gewicht haben, die VPU (Verkehrspsychologische Untersuchung) deutlich vor Ende einer Sperrfrist üblich zu sein scheint – und es gibt dort das Ergebnis „bedingt geeignet“.

Beim Schweizer Fall eines Geschwindigkeitsdeliktes stach mir ins Auge, dass hier wenig Details der Vorgeschichte zur Verfügung standen (Tötungsdelikt in der Vorgeschichte), auch hier die Untersuchung eher am Beginn eine Sperrfrist steht und präzise Auflagen möglich sind, im vorgestellten Fall zum Beispiel „6 Stunden Verkehrstherapie in der Muttersprache“. Die spezifische Atmosphäre unter den Schweizer Kollegen wurde daran deutlich, dass sich nach der Darstellung die anwesende Therapeutin meldete und den Fall mit Themen aus der Therapie ergänzte. Spezifisch deshalb, weil hier und an anderen Stellen für mich deutlich wurde, dass sich die Schweizer Kollegen untereinander offenbar gut kennen und damit eine spezifische Konstruktion der Zusammenarbeit von Diagnostikern und Therapeuten möglich ist, die in Deutschland nicht funktioniert: In der Schweiz scheint es üblich zu sein, dass Kollegen sowohl diagnostisch, als auch therapeutisch in Bereich Verkehrspsychologie arbeiten – dann aber in unterschiedlichen Landesteilen.

Thomas Wagner von der DEKRA in Dresden trug einen Fall mit massiver Vorgeschichte (polytrope Auffälligkeiten, Obdachlosigkeit, Drogenabhängigkeit, langjährige Inhaftierung, 11 mal Fahren ohne Fahrerlaubnis, Diebstahl, Körperverletzung, 55 BtM-Verstöße) vor. Der Klient hatte sich aber durch Suchtberatung und Langzeittherapie zum Teil schon in der Haft, deutliche Stabilisierung (Ausbildung, Anstellung, feste Beziehung), ausreichende Abstinenznachweise und Aufarbeitung der Ursachen seiner Auffälligkeiten soweit verändert, dass eine positive Beurteilung möglich war – ein schönes Beispiel dafür, dass auch eine dramatische Aktenlage nicht zwangsläufig eine negative Prognose bedeuten muss.

Der Nachmittag brachte dann weitere Falldarstellungen, dies begann mit einem österreichischem Klienten, der von Eva Breuss-Purtscher vorgestellt wurde – hier handelte es sich um die dritte VPU eines jungen Fahrers nach einer Fülle von Auffälligkeiten (u.a. zweimal Fahrerflucht), Rückfall nach Nachschulung und schwierigem familiären Hintergrund. Auch hier fiel mir wieder auf, dass im Vordergrund der österreichischen Untersuchungen offenbar mehr die Frage steht, ob formale Voraussetzungen gegeben sind, weniger, ob die individuellen

Ursachen aufgearbeitet und beseitigt sind. Empfohlen wurden in der letzten VPU letztlich eine Langzeitreha mit 6 Einzelstunden in 6 Monaten, solche Empfehlungen kann die Straßenverkehrsbehörde als Auflage übernehmen und tut dieses auch häufig.

Aus Deutschland trug Herr Mauss von der DEKRA dann eine Begutachtung bei hohem Aggressionspotential vor (Gebrauch unversichertes KfZ, vorsätzliche Körperverletzung, an einem angeordneten Aufbaueminar erst mal nicht teilgenommen, nach Teilnahme dann gemeinschaftlicher versuchter Totschlag in Tateinheit mit gefährlicher Körperverletzung). Auch in diesem Fall erfolgte eine Veränderung aus der Haftzeit heraus, nach Aussetzen der Restfreiheitsstrafe absolvierte der Betroffene u.a. eine 15-stündige Verkehrstherapie und immatrikulierte sich an der evangelischen Fachhochschule. Auch in diesem Fall war das Gutachten aufgrund der vorgelegten Befunde, der konkreten Veränderungen und des guten Gesamteindrucks trotz einiger Restbedenken positiv, nachdem ein altes Gutachten aus der Haft heraus allein wegen der fehlenden Bewährung in freier Sozialgemeinschaft schon negativ gewesen war.

Der Fall mit dem Schwerpunkt allgemeine Verkehrsauffälligkeit aus Österreich wurde von Werner Ortner vorgetragen: Wie bei einer Reihe der anderen vorgestellten „Grenzfälle“ handelte es sich um einen Klienten mit Migrationshintergrund, der vor allem mit massiven Geschwindigkeitsüberschreitungen auf der Autobahn aufgefallen war – in Österreich gibt es bei mehr als 50 km/h zuviel zwei Wochen „Lenkerberechtigungsentzug“, beim zweiten Verstoß bereits 6 Wochen. Eine Nachschulung stand auch in diesem Fall noch aus. In diesem Fall ergab die Begutachtung eine gemischte Eignung – bedingt (mit Nachschulung) geeignet für Gruppe 1, nicht geeignet für Gruppe 2. Der Klient hat danach aber noch eine andere Begutachtung machen lassen, die dann positiv war, dies scheint in Österreich durchaus problemlos zu sein.

Nach einem geselligen Abend mit vielen fachlichen Gesprächen ging es am nächsten Tag mit dem Schwerpunkt: „Fälle mit Interventionen“ weiter:

Brenner-Hartmann vom TÜV Süd fragte, wann kontrolliertes Trinken mit der Fahreignung vereinbar ist. In der Gegenüberstellung zweier Fälle wurde Kriterien erläutert. Neben der schönen Formulierung, die Gutachter hätten eine „frugale Heuristik“, fand ich drei Aussagen interessant: Auch bei Alkoholverzichts-Notwendigkeit können Leberwerte als Plausibilitätsprüfer ihre Funktion haben. Die Beschreibung von Intuition als Fähigkeit, richtige Entscheidungen zu treffen, ohne sie genau begründen zu können, war einer der wenigen Versuche, den im Kongress oft verwendeten Begriff der Intuition genauer zu definieren. Und schließlich für unsere tägliche Arbeit sehr relevant die Aussage, dass Zeitvorgaben für Abstinenznachweise einen anderen Stellenwert bekommen, wenn objektiv eine Verzichtsnötigkeit nicht zu diagnostizieren ist. Konkret: Hat sich jemand zur Abstinenz entschieden, ohne dass dies nach den Beurteilungskriterien notwendig ist, so können auch EtG-Werte über einen Zeitraum von unter 6 Monaten eine ausreichende Veränderung im Sinne einer nachgewiesenen Kontrollfähigkeit belegen. Herr Brenner-Hartmann räumte ein, dass dies eine nicht von allen Gutachtern immer geteilte Auffassung sein, es sei aber die klare Linie des TÜV-Süd bei Fortbildungsveranstaltungen. Für Freiberufler wichtig sein Hinweis auf die

absehbaren Anforderungen an qualitätssichernde Maßnahmen auch bei Beratung und Vorbereitung.

Martin Keller von der Klinik Valens in der Schweiz stellte einen Fall vor, der kontroverse Diskussionen auslöste: Der Klient verlor den Fahrausweises auf Probe (3 jährige Bewährungsphase), durch zwei Geschwindigkeitsüberschreitungen um gut 21 km, danach fiel er auf durch „Führen eines nicht betriebssicheren Fahrzeugs“ (beschlagene Scheibe), mit renitentem Verhalten der Polizei gegenüber. Themen der VPU waren die Klärung von Einsicht, Rückfallrisiko und emotionaler Stabilität. Auffallend wieder für mich als Deutschen der hohe Stellenwert der Testdiagnostik (ART 2020, verschiedene Persönlichkeitsskalen), deren Validität allerdings auch vom Publikum durchaus kritisch hinterfragt wurde. Es scheinen Verkehrsauffälligkeiten insgesamt in der Schweiz massiver sanktioniert zu werden als speziell in Österreich, andererseits gibt es wohl eine Tendenz, dass auch in der Schweiz zunehmend „leichtere“ Fälle in der VPU auftauchen.

Der letzte Fall war für mich eine der spannendsten Vorstellungen dieses Kongresse, da hier sowohl die Gutachterin, Dr. Martina Menn, als auch der Therapeut Karl Limbach gemeinsam einen noch nicht abgeschlossenen Fall vorstellten: Ein Familienvater aus dem Balkan, dessen Kind 2009 an einer Krankheit verstorben war, unter der auch das jüngste Kind leidet und der drei Trunkenheitsfahrten um 2,5 Promille begangen hatte. Er hatte bereits früher die Auflage „Fahrabstinenz“ bekommen, die 1998 verlängert wurde, in 2001 erfolgt ein Klinikaufenthalt nach 3,14 Promille, 2002 Hospitalisierung wegen Alkoholüberkonsum, danach eine VPU und 2007 die Wiederteilung des FA - 2 Monate später die 5 Trunkenheitsfahrt mit 1,75 Promille. Ein VPU danach empfahl eine Verkehrstherapie mit 18 Sitzungen über 12 Monate, ein Überprüfung fand durch eine weitere VPU eine Woche vor dem Kongress statt. Sehr engagiert wurde auch vom Publikum die Frage diskutiert, ob dieser Klient mit komplexer Vorgeschichte und viel Therapieerfahrung nun wirklich begriffen hat, dass er Alkoholiker ist (noch 2010 hatte er stark bagatellisiert und gemeint, er hätte kein Alkoholproblem). Beeindruckend war für mich die Aussage des Therapeuten, dass er von der geschilderten Lebenssituation sehr betroffen war und dem Klienten auch rückgemeldet habe, dass er nicht wisse, wie er selbst in der Situation mit dem absehbaren Tod des zweiten Kindes reagieren würde. Nur angedeutet werden konnte der gesamte biographische Hintergrund (gläubiger Moslem mit der Angst vor Blutrache, wenn er jemanden totfahre, perfektionistische Einstellung: „Man kann alles, wenn man will“, epileptische Anfälle) - aber auch so wurde deutlich, wie um die Einordnung dieses Falles auch in der VPU, deren Ergebnis noch nicht feststand, gerungen wurde (1,75 Stunden Exploration, keine Tests aufgrund der Fremdsprachigkeit). Und ich fand beeindruckend, dass Gutachterin und Therapeut sehr ruhig und klar ihre durchaus unterschiedlichen Schwerpunkte darstellten und abwogen, ohne sich in Deutungskämpfe zu verstricken.

Mit diesem spannenden Fall ging der offizielle Kongress zuende, es folgten noch eine Reihe von Workshops. Ich selbst habe einen mit dem ungewöhnlichen Titel „Tanzen auf Granit – Intuition und Algorithmen in der verkehrspsychologischen Therapie“ gehalten und dort mit Verweis auf spieltheoretische Überlegungen versucht, praxisbezogen nachzuweisen, dass Dia-



gnostik und Therapie eben nicht strikt algorithmierbar ablaufen und versucht, der Intuition in der Interaktion eine größere Legitimität zuzubilligen. Und ich habe an einem weiteren des österreichischen Kollegen Werner Ortner teilgenommen, in dem in Form von kurzen, prägnanten Selbsterfahrungsübungen ergründet wurde, wie Intuition eingesetzt wird, wann sie funktioniert, wann nicht.

Insgesamt war der Kongress sehr bereichernd, er weist eine ungewöhnliche Struktur mit der „Publikumsabstimmung“ über Gutachtenergebnisse auf, bietet ein exzellentes Anschauungsmaterial über Ähnlichkeiten und Unterschiede im rechtlichen System der drei Länder und der damit zusammenhängenden Unterschiede in der Beurteilungs- und Interventionspraxis. Und schließlich macht er von der Atmosphäre her deutlich, dass eine engere und wertschätzende Kooperation zwischen begutachtenden und verhaltensändernden Verkehrspsychologen keine Utopie sein muss.

Ich habe nach einer Reihe von Beobachtungen und Gesprächen speziell mit den Kollegen aus der Schweiz für mich die Formulierung geprägt: „Ich habe in der Schweiz die Zukunft der deutschen Verkehrspsychologie gesehen.“ Dies ist sicher zugespitzt, zumal die Schweiz auf die Bevölkerung umgerechnet, nur ca. 10% der MPU-Fälle Deutschlands aufweist. Beeindruckt hat mich aber die anscheinend stärkere Anbindung der Verkehrspsychologie an die Universitäten, die ganz selbstverständliche Verwendung des Begriffes „Verkehrstherapie“ und deren Empfehlung in Gutachten, der frühzeitige Einsatz der VPU am Beginn einer Sperrfrist (so dass es eher eine als hilfreich empfundene Zuweisungsdiagnostik ist als die „Prüfung“, ob ich als Betroffener danach gleich wieder fahren darf), die organisatorische Balance zwischen Begutachtung und Therapie (beides wird von eher kleineren Einrichtungen, nicht großen Firmen betrieben, Kollegen arbeiten sowohl begutachtend, als auch therapierend – dann aber in unterschiedlichen Einzugsgebieten). All dies sind Elemente, deren Übertragung auf Deutschland eine Diskussion wert wäre – auch wenn die Einschätzung unter dem Vorbehalt steht, dass sie auf vielen Einzelbeobachtungen und einigen Gesprächen beruht und nicht auf systematischen Recherchen – ein Systemvergleich wäre ein gutes Thema – für den nächsten Kongress oder auch durch Beiträge von österreichischen und Schweizer Verkehrspsychologen für den nlvp.

Beeindruckend auch, dass es offenbar in der Schweiz keine Testvorbereiterszene gibt und dass der Umgangston unter den verschiedenen Arbeitsfelder viel solidarischer ist, als ich es aus Deutschland kenne. Und schließlich finde ich gerade Angesichts des aktuellen Umtauschkurses einen Verkehrstherapeuten-Stundensatz zwischen 150 und 180 CHF durchaus verlockend ...

Gründe genug also, über eine stärkere Verzahnung dieses Kongresses mit den therapeutisch arbeitenden deutschen Verkehrspsychologen nachzudenken, zumal die Sektion nicht präsent war – der nächste Kongress findet voraussichtlich im März 2013 statt, der nlvp wird rechtzeitig darüber informieren, ansonsten der Hinweis auf die Website:

[www.sanktgallertage.ch](http://www.sanktgallertage.ch)

## Einschätzung EURAC-Zertifizierungsangebot

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

**Wie im nlvp kurz berichtet, bietet die Europäische Akademie zur wissenschaftlichen Fundierung und praktischen Förderung heilkundlicher Verkehrstherapie EURAC eine „Zertifizierung als Heilkundlicher Verkehrstherapeut“ an. Um dieses Angebot einschätzen zu können, ist es nötig, einerseits die Aussagen der EURAC selbst in ihrem ausgiebigen Internetauftritt zu analysieren, andererseits aber auch die Geschichte und die Zielsetzung dieser Initiative vor dem Hintergrund der berufspolitischen Entwicklungen in Deutschland zu analysieren.**

Um mit dem letzteren anzufangen: Hintergrund der Gründung war letztlich der Versuch, mögliche existenzgefährdende Konsequenzen aus dem Hamburger Mehrwertsteuerurteil zu vermeiden, nach dem auch psychotherapeutisch fundierte Angebote, deren zentrales Ziel die Wiedererlangung der Fahrerlaubnis ist, keine Heilkunde und damit umsatzsteuerpflichtig seien. An der Frage, wie mit diesem Urteil umzugehen sei und welche Konsequenzen daraus zu ziehen sind, entzündeten sich bis heute immer wieder Auseinandersetzungen innerhalb der freiberuflich arbeitenden Verkehrspsychologen. Deutlich wird dies zum Beispiel an der Lähmung der Bemühungen, die Leitsätze Verkehrspsychologische Therapie ([www.verkehrstherapie.de](http://www.verkehrstherapie.de)) offensiv zu vertreten, den Bemühungen, die berufspolitischen und berufsethischen Grundsätze der Klinischen Verkehrspsychologie ([www.bdp-verkehr.de/verband/ak/selbstverstaendnis.html](http://www.bdp-verkehr.de/verband/ak/selbstverstaendnis.html)) umzuformulieren, oder die heftigen Auseinandersetzungen um eine Stellungnahme des BNV zu der EURAC-Initiative.

Das Hintergrund-Thema Mehrwertsteuer wird auch an dem Satz aus dem EURAC-Gründungsprotokoll deutlich: „Und schlussendlich: **Heilkundliche** Verkehrstherapie ist nicht mehrwertsteuerpflichtig (Aufschub, Übergangsregelung, keine Rückwirkung)“

Vor diesem Hintergrund präsentiert das EURAC-Angebot einen Lösungsansatz für eine Teilgruppe freiberuflicher Verkehrstherapeuten mit einem radikalen Ansatz, nämlich dem, faktisch alle verkehrsauffälligen Kraftfahrer für psychisch krank zu erklären. Diese Einordnung ist sicher etwas zugespitzt, lässt sich aber mit einer Fülle von Zitaten aus den EURAC-Unterlagen belegen, so heißt es in der Präambel der EURAC: „Im Mobilitäts- und Verkehrssystem tritt die psychopathologische Problematik der Patienten zu Tage.“

Ziel einer heilkundlichen Verkehrstherapie ist die Reduktion oder Beseitigung der dahinter stehenden krankheitswertigen Störung. Notwendige Voraussetzung jeder Heilkundlichen Verkehrstherapie ist die intrinsische Motivation oder eine entsprechende Motivierbarkeit durch ihre spezifischen Methoden.

Das Ziel besteht also weder darin, die Eignung zur Teilnahme am Straßenverkehr, noch darin, die Kompatibilität des Verhaltens mit formalisierten Eignungs- oder Beurteilungskriterien wieder herzustellen.“ [www.eurac.lu/?page\\_id=160](http://www.eurac.lu/?page_id=160)

Nicht nur an der Bezeichnung „Patienten wird ein psychiatrisch geprägtes Bild von verkehrsauffälligen Kraftfahrern deutlich:

Menschen, die gegen Verkehrsregeln verstoßen, tun dies, weil sie psychisch krank sind, die Auffälligkeiten sind nur Symptom, nicht das eigentliche Problem, Ziel von Interventionen ist die Heilung der zugrunde liegenden Störung von Krankheitswert und die Fahreignung ist kein legitimes Thema einer solchen Intervention.

Man kann dies so sehen – allerdings wäre es eine interessante Diskussion unter Kollegen, zu klären, ob diese Definition eher für 10% oder für 90% derjenigen zutrifft, die einen Verkehrspsychologen aufsuchen – Prof. Nicolay als Präsident der EURAC schreibt in einem Brief an den BNV: „In den Auswertungen, die ich im Rahmen von Evaluationsstudien eingesehen habe, waren bei Personen, denen man wiederholt den Führerschein entzogen hatte resp. bei Mehrfachsperrungen hauptsächlich um nicht zu sagen fast ausschließlich Persönlichkeitsstörungen und adulte ADHS vertreten.“

Unabhängig von der Diskussion um Prozentzahlen lautet der bedenkliche Subtext solcher Texte an potentielle Kunden: „Ihr seid verrückt, ich heile Euch, aber helfe Euch nicht, den Führerschein wiederzubekommen.“ - In dieser Zuspitzung wird deutlich, dass unter berufspolitischen Gesichtspunkten dieser Ansatz verheerend ist. Die ausdrückliche Distanzierung vom Ziel der Wiederherstellung der Fahreignung bei solchen Maßnahmen ist konsequent, um das Risiko einer Mehrwertsteuerpflicht zu minimieren, setzt aber den Konsens über alle Arbeitsfelder innerhalb der deutschen Verkehrspsychologie hinweg aufs Spiel, nämlich dass Ziel aller Maßnahmen die Verbesserung der Verkehrssicherheit (und nicht etwa Heilung von Krankheit, persönliches Wohlbefinden etc. ist). Und diese Position demontiert den Goldstandard aller verhaltensändernden Maßnahmen, nämlich die Legalbewährung, gemessen am harten Kriterium der aktenkundigen Verkehrsverstöße. Wenn Ziel von Maßnahmen das Vermeiden solcher Verkehrsauffälligkeiten ist, dann habe ich ein valides Außenkriterium, wenn das Ziel entfällt, entfällt der Maßstab und kann durch weichere Beurteilungskriterien ersetzt werden.

Dass dieser zentrale Punkt von den Initiatoren offenbar nicht wirklich verstanden wurde, zeigt der seltsame Schlusssatz der Präambel: „Die Legalbewährung kann eine der Konsequenzen der Gesundheit sein und hat dementsprechend verkehrsrechtliche Folgen.“ - wieso kann sie es nur sein und muss es nicht? Wenn jemand „gesundet“ ist (woran immer gemessen) und trotzdem immer wieder verkehrsauffällig wird – ist damit das Modell „Verkehrsverstöße als Krankheitszeichen“ widerlegt? Und wieso hat die Legalbewährung rechtliche Konsequenzen – welche führerscheinbezogenen Maßnahmen hängen davon ab, dass jemand nicht wieder auffällig wird? Oder was ist sonst damit gemeint? Und welchen Sinn hat das Wort „dementsprechend“ in dem Satz?

Dieses Problem der sprachlichen Unschärfe taucht an einer Reihe von Stellen in den Texten auf und macht es schwierig, zu beurteilen, was genau gemeint ist. So heißt es beispielsweise in den Hintergrundinformationen wörtlich:

„In den Verkehrstherapeutischen Konzepten muss der psychotherapeutische Umgang sowohl mit korrumpierungs- als auch mit positiven Reinforcementeffekten durch extrinsische Motivationen und Belohnungen wissenschaftlich dargestellt werden. (Prinzipiell wird die MPU als Kontextbedingung gewertet.)“

Wenn ich den Satz und dessen Kontext richtig verstehe, wird sehr verschämt eingeräumt, dass die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis doch ein legitimes Therapieziel sein kann, wenn es die Motivation stärkt.

Auch die Einordnung der dargestellten Hintergrundinformationen ist schwierig, nach meinem Eindruck zieht sich durch die gesamten Ausführungen ein stark medizinisch-psychiatrisch geprägtes Menschenbild, so finden sich solche Sätze wie: „Eine störungsorientierte Therapie im Bereich des Phänomenspektrums «rezidivierender Verkehrsauffälligkeit» kann im Einzelfall medikamentös oder psychotherapeutisch erfolgen.“ - Ritalin gegen Schnellfahren? Meines Wissens gilt auch in der ADHS-Behandlung die rein medikamentöse Behandlung als nicht leitliniengerecht, so dass hier selbst unter engen medizinischen Gesichtspunkten mindestens ein „und“ statt ein „oder“ stehen müsste.

Wenig klar scheint mir die Zielgruppe des Angebotes zu sein. Wer wie ich selbst, sich als Verkehrspsychologe versteht, der verkehrsauffällige Kraftfahrer störungsspezifisch berät und verkehrsbezogene Verhaltensweisen durch verschiedene Interventionstechniken verändert, für all dies korrekt Mehrwertsteuer bezahlt und psychisch kranke Patienten an spezialisierte, kassenzugelassene Psychotherapeuten verweist, wird wenig Motivation haben, sich von einer Luxemburger Firma zertifizieren zu lassen. Wer wie viele verkehrspsychologische Kollegen, eine zusätzliche Qualifikation als Psychologischer Psychotherapeut mit Kassenzulassung besitzt, wird, wenn er klug ist, verkehrspsychologische Dienstleistungen vom Klienten selbst bezahlen lassen, um dem Verdacht von Abrechnungsbetrug zu entgehen und Mehrwertsteuer dafür abführen oder zurücklegen, um eine mögliche Nachzahlung zu vermeiden. Und er wird in den Fällen, in denen tatsächlich eine Störung von Krankheitswert vorliegt, diese nach entsprechend dokumentierter Diagnose auf Kassenkosten behandeln und dann, wenn diese Heilbehandlung abgeschlossen ist, mit der privat abzurechnenden Hilfestellung zur Verbesserung der Fahreignung fortfahren.

Als Zielgruppe bleiben also nach meiner Einschätzung in Deutschland nur zwei Teilgruppen übrig: Diejenigen, die mit der oben dargestellten Doppelqualifikation auch nicht kassenfinanzierte Leistungen ohne Mehrwertsteuer abrechnen wollen und der verkehrstherapeutischen Leistung ein stärker heilkundliches Gewicht verleihen wollen – diese Gruppe kann sich von der Zertifizierung einen Argumentationsvorteil bei steuerrechtlichen Auseinandersetzungen erhoffen, dürfte diese aber mit der Einschränkung erkaufen, im Außenkontakt keinesfalls mit der Hilfe zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis werben zu dürfen, genau auf diese Außendarstellung hat das Hamburger Finanzgericht seine Einordnung gestützt.

Und schließlich kommt die Teilgruppe in Frage - die historisch gewachsen - „Verkehrstherapie“ betrieben hat, ohne die Basisqualifikation als Diplom-Psychologe zu besitzen (und damit auch weder Fachpsychologe für Verkehrspsychologie, noch amtlich anerkannter verkehrspsychologischer Berater werden zu können, also Sozialpädagogen, Lehrer, Heilpraktiker etc). Diese Zielgruppe ist der EURAC offenbar im Blickfeld, wenn es in Artikel 8 der Satzung heißt: „Jeder Inhaber eines Hochschulgrades/-titels, der sich in Psychotherapie und Klinischer Verkehrspsychologie spezialisiert hat, eine praktische Erfahrung

von wenigstens 5 Jahren in der Behandlung von psychisch gestörten Kraftfahrern aufweist und von der EURAC zertifiziert wurde, darf sich EURAC-Titularmitglied nennen.“ - dass heißt eine Basis-Qualifikation als Diplom-Psychologe ist nicht erforderlich. Sieht man sich die personelle Zusammensetzung der Gründungsmitglieder und deren Verbindung zu anderen Organisationen an, so wird deutlich, dass es speziell im Umfeld der IVT-Hö ein objektives Interesse an Zertifizierung für Nichtpsychologen gibt.

Die im Kriterienkatalog ausdrücklich für Deutschland aufgestellten Anforderungen machen dies noch einmal deutlich: „Voraussetzung zur legalen Durchführung von Verkehrstherapien als psychotherapeutische Heilkunde ist eine amtliche Zulassung nach dem Psychotherapeuten- oder dem Heilpraktikergesetz oder eine Teilnahme an einer psychotherapeutischen Ausbildung, die zur amtlichen Zulassung führt und therapeutische Praxis beinhaltet.

Bis zur Erstellung eines verbindlichen Klassifikationssystems und einheitlicher Behandlungskriterien muss der zu Zertifizierende ein verkehrsverhalten-relevantes Klassifikations-, Indikations- und Behandlungssystem vorlegen können, dessen wissenschaftliche Qualität der Zertifizierungsausschuss beurteilt, oder nachweisen, dass er berechtigt und fähig ist, Systeme zu benutzen, deren wissenschaftliche Qualität der Ausschuss bereits bestätigt hat.“ [www.eurac.lu/?page\\_id=21](http://www.eurac.lu/?page_id=21)

Damit werden Mitglieder von etablierten Ketten gegenüber Einzelpraxen klar bevorzugt, da sie kein eigenes System entwickeln müssen, sondern nur ein vom Ausschuss akzeptiertes System benutzen können müssen – und sie müssen keine Diplom-Psychologen sein. Ich sage voraus, dass sich um ein EURAC-Zertifizierung verstärkt Heilpraktiker mit akademischen, aber nicht psychologischem Ausbildungshintergrund bewerben werden – man wird gespannt sein dürfen auf die von der EURAC versprochenen Listen der Zertifizierten.

In der Gesamteinschätzung verstärkt sich mein Eindruck, dass es sich bei dem EURAC-Angebot um ein stark von spezifischen Diagnose- und Therapierichtungen geprägtes Angebot handelt, das mit dem in Deutschland etablierten System der Fahreignungsförderung schwer kompatibel ist und als Zielgruppe eher für nichtpsychologische Mitglieder der IVT-Hö als für Verkehrspsychologen aus Einzelpraxen interessant ist. Auch der Satz aus dem Gründungsprotokoll „Begründet wird die Vereinsgründung mit dem deutlichen Versagen der Nachschulkurse in Deutschland, wegen mangelnder Qualifikation der Anbieter, falscher Motivation der Inanspruchnehmer und verspäteter Inanspruchnahme. Damit kommt es also nicht zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit.“ wird bei anderen Anbietern von verkehrspsychologischen Dienstleistungen nicht gerade Euphorie in der Akzeptanz der Zertifizierer auslösen – zumal die IVT-Hö selbst zu den etablierteren Anbietern von „deutlich versagenden“ Nachschulkursen gehört (hat).

Insgesamt scheint mir dieser Ansatz also keine große Perspektive für die verkehrspsychologische Arbeit in Deutschland zu besitzen.

## Rezension „Angelika Schildmeier: Vase und Bier – Geschichten erzählen“

---

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

**Schildmeier, Angelika (2010): Vase und Bier. Geschichten erzählen in der psycho-educativen Arbeit mit Erwachsenen am Beispiel der Verkehrspsychologie. Lengerich: Pabst Science Publishers, 187 S. ISBN 978-3-89967-689-1.**

**Es gibt jenseits der entsprechenden Kursmanuale kaum Literatur zu spezifischen Interventionstechniken im Bereich der Nachschulung oder der Einzelinterventionen bei verkehrsauffälligen Kraftfahrern. Deshalb ist es sehr zu begrüßen, dass eine Kollegin mit langjährigen Erfahrungen in der Begutachtung, Nachschulung und Verkehrstherapie konkrete Handreichungen für diesen Arbeitsbereich veröffentlicht, zumal mit dem interessanten Schwerpunkt auf das Erzählen von Geschichten als Interventionstechnik.**

Das Buch beginnt mit einer grundsätzlichen Darstellung der Geschichte des Erzählens als uralter Technik, Wissen, Erfahrungen, Werte und Einstellungen an andere weiterzugeben. Im zweiten Kapitel wird dies für den Bereich der Psychotherapie konkretisiert, indem die Tradition des Geschichtenerzählens im Bereich verschiedener Therapieschulen mit vielen Literaturhinweisen aufgezeigt wird. Besonderen Raum nimmt dabei die Darstellung von Pesechskian mit der „Positiven Psychotherapie“ ein. An dessen Einordnung der Funktion von Geschichten zur Einstellungsänderung orientieren sich dann die Kapitel im zweiten Teil. Vorab wird aber knapp und informativ ein Überblick über die Arbeitsfelder der Verkehrspsychologie insgesamt gegeben und die Funktion des Erzählens im speziellen Arbeitsgebiet Nachschulung erläutert. Aus diesem Bereich stammen die meisten Beispiele und die Autorin erläutert sehr gut Rahmenbedingungen, Zielsetzung, Herkunftsquellen, Anwendungsfelder und Grenzen für Geschichten und deren Einsatz. Hier fehlt dann auch nicht der notwendige Hinweis, dass es einen Unterschied macht, Geschichten zu hören oder zu lesen – bzw. zu schreiben oder zu erzählen. Viel von der Wirksamkeit hängt von der konkreten (Gruppen)-Situation ab, von der Art des Vortrages, der Vor-Geschichte, der Atmosphäre.

Damit ist auch ein gewisses Problem angesprochen: Bei einigen Geschichten ist nicht zu erkennen, bei welchen Menschen, unter welchen Bedingungen, in welchem Kontext sie funktioniert haben oder funktionieren können, zumal das Spektrum der dargestellten „Geschichten“ von Platons klassischem Höhlengleichnis über Selbstzeugnisse von Klienten, persönlichen Erfahrungen der Autorin, Presseberichten bis hin zu klassischen Märchen reicht.

Die Geschichten sind folgenden Zielsetzungen zugeordnet: „Gewohntes in Frage stellen“, „Motive verstehen“, „Abschied nehmen von schädlichen Gewohnheiten“, „Neu Maßstäbe aufbauen und stabilisieren“ und schließlich eher als Sammlung



von auflockernden Presseberichten „1001 Wege, den Führerschein zu verlieren“.

Alle Geschichten werden mit kurzer Einführung in die verkehrspsychologische Zielsetzung eingeleitet, die auch Nicht-Fachleuten anschaulich werden lässt, um welche Probleme es in der Nachschulung geht. Schwerpunkt der Geschichten bilden Erzählungen von Klienten aus der Gruppe, die Probleme und Veränderungen im Umgang mit Alkohol oder Regeln teilweise drastisch, teilweise erheitend, aber fast immer sehr erhellend und anschaulich auf den Punkt bringen, ich habe viele Fälle aus meiner eigenen Arbeit „wiedererkannt“ - und so wird es auch Kollegen aus diesem Arbeitsfeld gehen.

Bei einigen Geschichten außerhalb der Fallbeispiele erschließt sich allerdings nicht unmittelbar, welche Erkenntnisprozesse oder emotionale Umwertungen genau illustriert oder ausgelöst werden sollen (oder wurden) – auch wenn sie für sich genommen pfiffige Anekdoten sind. Die betrifft auch die Geschichte, die dem Buch den Titel gab und deren Lesen erst das Titelbild verständlich macht: „Vase und Bier“. Hier geht es um eine sehr schöne Veranschaulichung der Prioritätensetzung im Leben – erst die großen, wichtigen Aufgaben, dann die kleineren Wünsche, für deren Erfüllung immer noch Platz ist. Der Schlusssatz der Geschichte „Egal wie schwierig Ihr Leben auch sein mag, es ist immer noch Platz für ein, zwei Bierchen!“ löste bei mir aber im Anwendungskontext etwas Irritation aus. Auch wenn die Autorin darauf hinweist, dass die Betonung auf „ein, zwei“ liegen müsse, verwundert, dass ausgerechnet diese Geschichte mit diesem Ende titelgebend für das Buch ist.

Ansonsten aber finden sich viele schöne Illustrationen, erhellende Details und liebevolle Falldarstellungen, die die Arbeit mit verkehrsauffälligen Kraftfahrern nachvollziehbar machen und Kollegen eine Fülle von Anregungen für die eigene Arbeit bieten. Daneben bieten die anschaulichen Darstellungen aber auch Betroffenen, Rechtsanwälte und anderen, die sich inhaltlich für das Arbeitsgebiet Verkehrspsychologie interessieren, einen plastischen und gut lesbaren Überblick über die Probleme verkehrsauffälliger Fahrer und den professionellen Umgang damit. Sehr hilfreich ist auch die ausführliche Literaturliste, ich habe den Darstellungen im Buch zwei bis drei Bücher entnommen, die auf meine Leseliste kommen.

## 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.**

► **Veränderungen bei der Verkehrspsychologischen Beratung:** Die Sektion Verkehrspsychologie hat auf ihrer Homepage an relativ versteckter Stelle einige Veränderungen mitgeteilt. So ist die Frist, bis zu der bei „dringendem Bedarf“ nach dem alten Leitfadenvorgehen verfahren werden darf, bis zum 01.07.11 verlängert worden. Gleichzeitig gilt, dass ab diesem Termin nur noch spezielles, fälschungssicheres Briefpapier für die Teilnahmebescheinigungen verwendet werden darf. Und schließ-

lich müssen Fortbildungsveranstaltungen, für die Stunden angerechnet werden sollen, 6 Wochen vor Stattfinden beim Sektionsvorstand zur Prüfung eingereicht werden. Alle diese Änderungen sind meines Wissens den amtlich anerkannten Beratern bis auf den versteckten Hinweis auf der seit Wochen im Umbau befindlichen Homepage nicht mitgeteilt worden. Da die veränderten Anforderungen zudem bislang nicht in das aktuell gültige Qualitätsmanagement-Handbuch eingearbeitet wurden, bleibt fraglich, wie die rechtliche Verbindlichkeit dieser informellen Mitteilung einzuschätzen ist. Immerhin ist das Verzeichnis der Vorstandsmitglieder mittlerweile auf dem aktuellen Stand. Weitere Infos unter:

<http://www.bdp-verkehr.de/service/berater/aktuell.html>

► **ABV mit neuem Eigentümer:** Die Gesellschaft für Angewandte Betriebspsychologie und Verkehrssicherheit mbH in Berlin, die vor gut einem Jahr aus dem TÜV Rheinland-Berlin hervorgegangen ist, bzw. von der gapp übernommen wurde, hat inzwischen einen neuen Gesellschafter: die vetico-GmbH in München, die am 14.03.2011 offenbar eigens zu diesem Zweck der Übernahme gegründet wurde. Geschäftsziel ist die Erbringung von medizinischen und psychologischen Leistungen auf dem Gebiet der Verkehrs-, Arbeits-, Organisations- und Betriebspsychologie, sowie der Verkehrs- und Betriebsmedizin; Übernahme von Forschungsaufträgen auf den Gebieten der Verkehrs- und Betriebspsychologie und des Gesundheitsmanagements. Geschäftsführer und alleiniger Inhaber ist Dirk Janssen, der nach meinen Informationen früher einmal als Geschäftsführer der PIMA tätig war. Die gleiche vetico-GmbH hat auch die IMPULS-GmbH des TÜV Süd übernommen, die Impuls-GmbH teilt auf ihrer Seite mit: „Die Impuls GmbH mit Sitz in Köln wurde 1998 gegründet und war bis zum 31. Mai 2010 eine Tochtergesellschaft der TÜV Rheinland Group. Nachdem zwischen 1. Juni 2010 bis 24. März 2011 die gesellschaft für angewandte prävention und psychologie mbh (gapp) Gesellschafterin der Impuls GmbH war, ist dies seit dem 25. März 2011 die Vectio GmbH mit Sitz in München.“ Auch nach dieser Veränderung bleiben also die beiden Arbeitsfelder Begutachtung und Nachschulung doch wieder in einer Hand.

► **Gute Detailinformationen über Labordiagnostik:** Die medizinischen Laboratorien Düsseldorf stellen sehr umfangreiche Informationen zur Labordiagnostik im Internet zur Verfügung ([www.labor-duesseldorf.de](http://www.labor-duesseldorf.de)). Auch für Betroffene, Verkehrspsychologen und andere Nicht-Mediziner werden sehr verständlich und sorgfältig der Ablauf, die Voraussetzungen, die Fehlerquellen etc. bei einer Fülle von Labor-Analysen erläutert. Eine Zusammenfassung in Form eines Kompendiums findet sich unter:

<http://www.labor-duesseldorf.de/20/gesamtkompendium.pdf>

► **Aufhebung der Unterscheidung von Abhängigkeit und Missbrauch im DSM-5.** Die American Psychiatric Association APA hat einen Entwurf für die 2013 geplante Neufassung des Klassifikationssystems DSM zur Diskussion ins Internet gestellt: [www.dsm5.org](http://www.dsm5.org). Die für unser Arbeitsgebiet wichtigste Veränderung betrifft die geplante Aufgabe der Unterscheidung zwischen Abhängigkeit und Missbrauch zugunsten des Begriffes „Substanzgebrauchsstörung“. Eine gute Zusammenfassung der wesentlichen Überlegungen und viele Diskussionsbeiträge finden sich in der Zeitschrift SUCHT 57 bzw. der zen-

trale Aufsatz daraus im Internet unter: [http://kurse.fh-regensburg.de/kurs\\_20/kursdateien/blog/2011SUUCHT\\_DSM-V.pdf](http://kurse.fh-regensburg.de/kurs_20/kursdateien/blog/2011SUUCHT_DSM-V.pdf). Interessant darin ist die fundierte Argumentation für das Ersetzen eines Zwei-Kategorien-Systems durch eine eindimensionale Abstufung des Schweregrades und der bewusste Verzicht auf die Wichtung der 11 Kriterien - 2 beliebige reichen für die Diagnose aus. Interessant auch der Hinweis aus der Diskussion, dass das Kriterium „Fahren eines Kraftfahrzeuges unter Alkoholeinfluss“ für eine psychiatrisch fundierte Diagnose nicht ausreichend erscheint und generell Krankheitsdiagnosen aufgrund des Verstoßes gegen soziale oder rechtliche Normen bedenklich sind (nicht gesundheitsschädlicher Konsum von Alkohol in moslemischen Ländern kann gleich eine Reihe von Kriterien erfüllen!).

## 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 2/2011 beginnt mit einem englischsprachigem Artikel über „Ausatmungsprofil und Eliminationsgenetik [richtigerweise: „kinetik] des Mundalkohols“ als Fehlerquelle von Atemalkoholmessungen. Schwerpunkt des Heftes bildet ansonsten der Bericht über den Arbeitskreis I „Drogen im Straßenverkehr“ des diesjährigen Verkehrsgerichtstages und der Abdruck der Referate aus diesem AK. Es folgt eine Stellungnahme der Deutschen Verkehrswacht, die sich für eine generelle 0,2 Promille-Grenze für alle Fahrzeugführer ausspricht („unter der Wirkung alkoholischer Getränke“). Es schließt sich ein wiederum englischsprachiger Überblick des ETSC (European Transport Safety Council) über die Lage in verschiedenen europäischen Ländern an, darunter sehr ausführliche Darstellungen der rechtlichen Sanktionen in Belgien und in Italien sowie eine Übersicht über den Diskussionsstand um Alcolock-Systeme. Bemerkenswert auch die europaweite TISPOL-Statistik über Alkohol/Drogenkontrollen – hier fällt Deutschland deutlich aus dem Schnitt: Werden in praktisch allen Ländern etwa 10 mal so viele Alkoholfahrten entdeckt wie Drogenfahrten, so sind es in Deutschland nur etwa 1,5 mal so viele. Bei der Rechtsprechung sind mir (neben den übliche Urteilen zum EU-Führerschein mit Schwerpunkt auf isolierten Sperrern) aufgefallen: OVG Sachsen-Anhalt stellt klar, dass für die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen bereits eine einmalige Einnahme von Amphetaminen ohne Bezug zum Straßenverkehr ausreicht. Und OVG Berlin-Brandenburg bestätigt, dass für die Rechtmäßigkeit einer MPU-Anordnung der Zeitpunkt der Gutachtenanforderung entscheidend ist. Und spannend das VG Oldenburg, das eine Arbeitsanweisung des niedersächsischen Ministeriums für rechtswidrig erklärt, nach der pauschal bei zweimaligen Konsum von Cannabis von „gelegentlichem Konsum“ auszugehen sei, da diese Feststellung immer einen (im Einzelfall zu prüfenden) „inneren und zeitlichen Zusammenhang der Konsumereignisse“ voraussetze.

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

**ZVS - Zeitschrift für Verkehrssicherheit:** Keine neue Ausgabe seit dem letzten nlvp.

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

**NZV - Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht:** Die Ausgabe 2/2011 enthält einen gut lesbaren und differenzierten Artikel zum neuen Europäischen Geldsanktionsgesetz und dessen nationaler Umsetzung, die in Zukunft die Vollstreckung von Bußgeldern speziell im Verkehrsbereich erleichtern werden, einige Besonderheiten lassen aber eine Welle von Klärungsprozessen befürchten. Eher ein Randthema ist die rechtliche Bewertung von Blendattacken auf Flugzeugführer durch Laserpointer. Hochinteressant dann grundsätzliche Überlegungen zur Anpassung des Straßenverkehrs- und Bau-Rechtes an den Klimawandel – sehr empfehlenswert! An Urteilen für unser Arbeitsgebiet interessant: Durch Wettereinfluss unkenntlich gewordene Verkehrszeichen verlieren ihre Gültigkeit (OLG Hamm), ein Urteil des OLG Frankfurt a.M. macht eindrucksvoll die Komplexität der Lenkzeitenverordnung am Beispiel der Doppelwochenverstöße deutlich, eine vorsorgliche Entziehung einer möglicherweise vorhandenen ausländischen Fahrerlaubnis ist nicht möglich (OLG Stuttgart) und die interessante Feststellung, dass die Eintragung einer Entziehung der Fahrerlaubnis auf Probe nicht erst nach 10 Jahren getilgt wird (OVG NRW).

In der Nummer 3/2011 fand ich interessant die Analyse der Fahrgemeinschaft unter rechtlichen Gesichtspunkten, die Darstellung der neueren Rechtsprechung zur Haftung von Omnibusfahrern- und unternehmern. Es folgt die Darstellung der Ergebnisse des 49. Verkehrsgerichtstages. Bei den Urteilen ist mir keines als für den Arbeitsbereich unmittelbar relevant aufgefallen.

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

**Verkehrszeichen:** Die Ausgabe 2/2011 behandelt die Einschätzung des AK Drogen beim Verkehrsgerichtstag, interessante verkehrspsychologische Analysen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit bei Share-Space-Projekten, eine lesenswerte Differenzierung verschiedener Mobilitätstypen bei älteren Menschen und Konsequenzen daraus, einen Betrag zu Erfahrungen mit dem Mobilitätsmanagement beim Umweltbundesamt, einen Rückblick auf die Entwicklungen im öffentlichen Verkehr in 2010 und Auswirkungen einer EU-Verordnung auf die Planungsprozesse im ÖPNV. Wunderbar zu lesen auch der zweite Teil „Die Kreuzfahrt im Wandel der Zeiten“ vom Herausgeber Klaus-Peter Kalwitzki. Daneben wieder eine Fülle von Informationen und Hinweisen, so zur Verkehrserziehung von kleinen Kindern, Evaluation des Alkoholverbotes für Fahrfänger, Akzeptanz von Alcolock-Systemen, der Abschaffung der Kurse für Punktetäter, Verspätungen der Deutschen Bundesbahn, Gigalinern, Literaturhinweisen usw. - wie immer hoch lesenswert!

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



## Kongress-Vorausschau

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Diese neue Rubrik des nlpv 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:

### 16. Suchttherapietage Hamburg - „Selbstheilung“

14. - 17. Juni 2011 in Hamburg

[www.suchttherapietage.de](http://www.suchttherapietage.de)

### 10. Deutscher Verkehrsexpertentag – Fahrerassistenzsyst.

30. Juni. - 01. Juli. 2011 in Köln

[www.verkehrsexpertentag.de](http://www.verkehrsexpertentag.de)

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

09. - 10. September 2011 in Potsdam

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

### 9th Biennial Conference on Environmental Psychology

26.-28. September 2011 in Eindhoven, NL

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

### 4. Deutscher Suchtkongress

28. September – 01. Oktober 2011 in Frankfurt/Main

[www.deutscher-suchtkongress.de](http://www.deutscher-suchtkongress.de)

### 9. Berliner Werkstatt Mensch-Maschine-Systeme

5. - 7. Oktober 2011 in Berlin

[www.tu-berlin.de/fileadmin/f25/9\\_BWMMS\\_de.pdf](http://www.tu-berlin.de/fileadmin/f25/9_BWMMS_de.pdf)

### 50. Deutsche Verkehrsgerichtstag

25. bis 27. Januar 2012 in Goslar

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

glucuronid als auch von Fettsäureethylester deutlich erschwert, inzwischen in MPU-Foren diskutiert wird.

- Der Jahrgang 2010 des nlpv wird noch im Mai im Internet frei verfügbar sein.
- Unter <http://www.tuev-sued.de/uploads/images/1303802521145434440708/tuev-sued-ag-mehrheitsgesellschaften-deutschland.pdf> findet sich eine interessante Zusammenstellung.
- Zu heftigen internen Reaktionen hat eine kritische Stellungnahme des BNV-Vorstandes zu dem EURAC-Zertifizierungsangebot geführt.

## Ausgabe 03/2011

Die dritte Ausgabe des „newsletter verkehrspsychologie“ (nlpv) in 2011 wird voraussichtlich am 19. Juni 2011 erscheinen (wie immer ohne Gewähr ...), geplant sind bislang:

- **Verkehrspsychologen und Testvorbereiter**
- **Entwicklung von Angeboten im Vorfeld einer MPU**
- **Intuition und Algorithmen in der verkehrspsychologischen Begutachtung und Therapie**

## 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 5. Internationale Fit to Drive-Kongress in Den Haag am 7. und 8. April 2011 soll weniger Teilnehmer gehabt haben, als in den Vorjahren.
- Die TÜV Rheinland AG ist dem Verband der TÜV e.V. beigetreten. Damit gehören nun wieder alle großen TÜV-Unternehmen in Deutschland dem Verband an.
- Ich habe mehrere Hinweise gefunden, dass die Behandlung von Haaren mit Wasserstoffperoxid als ein starkes Oxidationsmittel, welches sowohl den Nachweis von Ethyl-