

nl newsletter

verkehrspsychologie

Nr. 6/2011

vp

Themen: Editorial + Verkehrspsychologischer Jahresrückblick 2011 + Bericht vom ProGress XVI + Rezension "Praxishandbuch der Exploration" + Kurznachrichten + Zeitschriftenübersicht + Kongress-Vorausschau + Szenegeflüster

Dies ist die 6. Ausgabe des fünften Jahrgangs, www.nlvp.de – Einzelabo 30,-€ für 1 Jahr mit 6 Ausgaben

Editorial

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



Liebe LeserInnen,

knapp noch innerhalb des Kalenderjahres erscheint die letzte Ausgabe des nlvp des fünften Jahrgangs. Wie für die letzte Ausgabe eines Jahres üblich beginnt der newsletter mit einem Rückblick auf - aus meiner Sicht - wichtige Ereignisse der Verkehrspsychologie in 2012.

Es schließt sich wie angekündigt der Bericht vom 16. Kongress von ProNon an: "Ich bin doch nicht verrückt!" - mein Positionspapier zu diesem Thema im letzten nlvp war teilweise als Resümee dieses Kongresses verstanden worden, aber vor diesem entstanden. Die Darstellung eines Planungsprojektes zu "Neuen Mitte Altona" musste aus Platz und Zeitgründen noch einmal verschoben werden, dafür aber wie angekündigt eine ausführliche Rezension des neuen Buches von Dr. Peter Kiegeland: "Praxishandbuch der Exploration".

Und zum Schluss wie immer dann Kurznachrichten, Zeitschriftenübersicht, Kongressvorschau und Szenegeflüster.

Wie berichtet, habe ich mich entschlossen, den nlvp auch im nächsten Jahr herauszugeben, allerdings mit einer Preiserhöhung.

Wenn Sie den nlvp 2012 rechtzeitig erhalten wollen, überweisen Sie bitte den Betrag von 30,- € (oder den entsprechenden Betrag für ein Firmenabo) bis Ende Januar, um einen unterbrochenen Bezug zu gewährleisten - die erste Ausgabe 2012 wird Mitte Februar erscheinen.

Ich hoffe, Sie haben ein schönes Weihnachtsfest gehabt, eine ruhige Zeit zwischen den Jahren und wünsche Ihnen für 2012 beruflich und persönlich alles Gute!

Hamburg, den 31.12.11

Jörg-Michael Sohn

Impressum: Herausgeber, verantwortlich i. S. d. Presserechts & Copyright:

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn,
Saarlandstr. 6 a, D-22303 Hamburg,
Tel. 040-56008008, email: 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. **Achtung: Der Abopreis erhöht sich ab 2012 auf 30,-€ pro Kalenderjahr.** 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: (Preise ab 2012 in Klammern)**

2-4 Exemplare: 40,- € (ab 2012 60,-€), 5-9 Exemplare 80,- € (ab 2012 120,-€), 10-19 Exemplare 150,- € (ab 2012 225,-€), 20-39 Exemplare 300,- € (ab 2012 450,-€), 40-79 Exemplare 600,- € (ab 2012 900,-€), 80-149 Exemplare 1.000,- € (ab 2012 1.500,-€) - alle Preise jeweils inkl. 7% MwSt. und für insgesamt 6 Ausgaben. Weitere Informationen und ein Archiv unter www.nlvp.de

Die Bestellung erfolgt durch Überweisung von 20,- € (ab 2012 30,- €) 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 „@“ 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.

Jahresrückblick 2011 Verkehrspsychologie

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Wie inzwischen Tradition im nlvp ein sehr subjektiver Rückblick auf mir wichtig erscheinende Ereignisse des letzten Jahres in unserem Arbeitsbereich. Ich habe mich wieder bemüht, auf Ereignisse hinzuweisen, die von allgemeinem Interesse waren, aber natürlich liegt der Schwerpunkt auf solchen, die ich selbst erlebt habe oder über die

ich im nlvp berichtet habe.

Januar: Natürlich stand im Vordergrund der 49. Deutsche Verkehrsgerichtstag - das für uns wichtigste Thema und zugleich der größte Arbeitskreis: Drogen im Straßenverkehr mit einigen Auseinandersetzungen beispielsweise um die Frage der Erkennbarkeit von Rauschwirkungen, Schätzungen der Abbauverläufe und vor allem die Frage der Erkennbarkeit einer Drogenwirkung. Wichtig war auch der Wegfall der Kurse nach §70-Kurse für Punktetäter ab 01.01.12 - die Auseinandersetzungen um diese wenig nachvollziehbare Entscheidung prägten auch die weiteren Monate dieses Jahres noch. Es gab einige Veränderungen bei der Zahl der Begutachtungsstellen für Fahreignung und die EURAC stellte eine Ausbildung zum "Heilkundlichen Verkehrstherapeuten" vor. Die Sektion Verkehrspsychologie schaffte es, das Register der amtlich anerkannten Berater zumindest teilweise zu aktualisieren. Und die zweite Auflage der Beurteilungskriterien wurde endgültig in Kraft gesetzt.

Februar: Keine herausragenden Einzelereignisse nach meinen Unterlagen in diesem Monat.

März: Die 7. St. Galler Tage der Schweizer, Österreicher und Deutschen bieten unter dem interessanten Titel "Messen und Intuition in der Fahreignungsbegutachtung" einen Überblick über neuere Entwicklungen in den drei Ländern. Im nlvp erscheint ein kritischer Artikel zum Zertifizierungsangebot der EURAC und auch der BNV setzt sich kritisch damit auseinander. BNV-intern läuft eine Auseinandersetzung um eine neue Selbstverständniserklärung.

April: Die ABV (Gesellschaft für Angewandte Betriebspsychologie und Verkehrssicherheit) - ehemals TÜV Rheinland-Berlin - wechselt abermals den Besitzer: Die Vetico-GmbH des Dirk Janssen wird Eigentümerin - die zugleich auch die Impuls-GmbH übernimmt. Die Sektion Verkehrspsychologie verlängert die Gültigkeit des alten Leitfadens - allerdings ohne die Berater einzeln darüber zu informieren und kündigt fälschungssicheres Papier an.

Mai: Der 5. Internationale Fit-to-drive Kongress in Den Haag findet mit weniger Teilnehmern als in den Vorjahren statt. Ein Workshop "Traffic Psychology International" wird in Berlin u.a. durch die DGVP veranstaltet.

Juni: Der Deutschen Verkehrsexpertentag 2011 beschließt Empfehlungen zu Fahrer-Assistenzsystemen.

Juli: Erste Einzelheiten zu der geplanten Reform des Mehrfachtäter-Punktesystems werden bekannt. Die BAST veröffentlicht die MPU-Zahlen für 2010, die wieder leicht absinken.

August: Das Finanzgericht Münster bestätigt in einem noch nicht rechtskräftigem Urteil die Umsatzsteuerpflicht für Verkehrstherapie.

September: Das 7. DGVM-/DGVP-Symposium zum Thema „Fehlverhalten als Unfallfaktor – Kriterien und Methoden der Risikobeurteilung“ findet in Potsdam statt. Die MPU-Evaluationsstudie wird vorgestellt. Die Mitgliederversammlung des BNV wählt Herrn Pankratz für den zurückgetretenen Dr. Klepzig in den Vorstand nach. Die Mitgliederversammlung der Sektion Verkehrspsychologie wählt Dr. Peter Kiegeland in den Vorstand. "Grundriss Fahreignungsbegutachtung" erscheint. Der BLFA-FE verweigert dem Qualitätsmanagement-Handbuch Be-

ratung für den § 71 FeV seine Zustimmung.

Oktober: Das weitere Erscheinen des nlvp erscheint zeitweise fraglich. "Praxishandbuch der Exploration" von Dr. Peter Kiegeland erscheint.

November: Der ProGress XVI in Essen steht unter dem Titel "Ich bin doch nicht verrückt" und beschäftigt sich mit der Frage des Krankheitswertes von Verkehrsauffälligkeiten. Das neue Qualitätsmanagement-Handbuch Beratung der Sektion Verkehrspsychologie wird faktisch außer Kraft gesetzt. Andere QS-Systeme sollen leichter anerkannt werden können. Das AVB-Symposium wird kurzfristig abgesagt.

Dezember: Für die "Ständige Arbeitsgruppe Beurteilungskriterien" wird Dr. Joachim Seidl als Nachfolger von Frau Anita Müller benannt.

Neben diesen Ereignissen war das Jahr geprägt durch die Diskussionen um die Abschaffung der § 70-Kurse für Punktetäter, die Vorbereitung der Dritten Auflage der Beurteilungskriterien und die Perspektive der Sektion Verkehrspsychologie als Träger der Verkehrspsychologischen Beratung nach § 71 FeV. Begonnen hat die Diskussion um die Reformation des Mehrfachtäter-Punktesystems und die Evaluation der MPU, eher abgeflaut ist die Diskussion um den EU-Führerschein, die Fronten dort scheinen weitgehend geklärt. Insgesamt gehen wir mit einer Reihe von offenen Fragen in 2012.

Bericht vom Pro•Gress XVI

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Vom 11. bis 12. November fand in Essen der 15. Kongress von Pro-Non mit dem Thema: "Ich bin doch nicht verrückt" statt. Mit einer Reihe interessanter Referate und in Workshops wurde der Frage nachgegangen, ob und in welchem Ausmaß Verkehrsauffälligkeiten als krankheitsbedingt betrachtet werden können.

Angereist waren ca. 50 Teilnehmer, viele Verkehrstherapeuten, aber auch Gutachter, der angekündigte Vortrag von Prof. Dr. Echterhoff musste wegen Erkrankung ausfallen.

In der Einführung wurde betont, dass es überfällig sei, unser Klientel auf der Dimension zwischen gesund und krank einzuordnen und auch zu fragen, welche Handlungsoptionen dieses eröffne. Eine solche Definition sei auch mit Blick auf Europa wichtig, Verkehrsauffällige seien keine Verkehrsteilnehmer "wie Du und Ich", aber auch keine total Verrückten - die Frage sei immer, ob Interventionsmaßnahmen und Status passten, dieser Gedanke läge auch den rechtlichen Bestimmungen zu abgestuften Maßnahmen zugrunde. Allerdings würden die in § 70 und § 71 FeV festgelegten Maßnahmen nicht unbedingt zum Prozessstatus der Betroffenen passen. Es gäbe in Europa immer mehr die Tendenz zu standardisierten Gruppenmaßnahmen, geklärt werden müsse aber auch die Frage, ab wann eine individuelle Heilbehandlung nötig sei. Im Bereich der Fahreignung sei die Diagnostik weiter als die Interventionisten.

Prof. Dr. Harald Stummer von der UMIT trug dann einleitend zu "Seelische Gesundheit und ihre Gefährdung im Berufsleben" vor. Seine Fragestellung war eher allgemein auf die Gesundheitsförderung als auf die Verkehrsauffälligkeiten bezogen. Es gäbe nicht nur eine Gesundheitsdefinition, sondern mehrere, wie auch bei den Krankheitsdefinitionen. Die WHO-Definition sei in ihrem Anspruch auf vollkommenes Wohlbefinden in jeglicher Beziehung eher unrealistisch. Abzulehnen sei eine Dichotomisierung, es ginge immer um ein Spektrum. Gesundheit sei beeinträchtigt, wenn Anforderungen nicht erfüllt werden können. Dabei sei das Berufsleben zentral, da wir hier 60% unsere aktiv erlebten Zeit verbringen würden. Durchaus umstritten sei die Frage, ob Arbeit krank mache, oder Arbeit, Moral und Hygiene gesund machten. Männer seien immer noch stärker durch Beruf geprägt als Frauen, es seien aber auch Veränderungen feststellbar, weil Ansprüche an Führungsqualitäten sich geändert hätten. Krankmachend sei vor allem die Kombination von hohen Anforderungen und geringem Entscheidungsspielraum. Viele empirische Studien nähmen als Kriterium koronare Herzerkrankungen, dabei sei ein Problem die Männerspezifität dieser Erkrankungen, zudem würden eher langfristige Folgen erfasst.

Entscheidend sei die Frage: "Was muss an der Lebensrealität verändert werden?" und dafür sei die Frage nach Belastungen zielführender als die nach Gestörtheit. Rasen und Drängeln könnten u.U. individuelle auch coping-Strategien sein: Ab welchem Belastungsmaß wird gerast oder gedrängelt?

Dr. Lucien Nicolay von der EURAC referierte über "Die pathologische Seite der Verkehrsauffälligkeit am Beispiel affektiver und behavioraler Dysregulation.". Interessant seine Bemerkungen zum System in Luxemburg, er führt dort Kurse für verkehrsauffällige Kraftfahrer durch, ein Drittel der Klienten hat aus seiner Sicht Störungsbilder, sie dürfen aber in diesen angeordneten Kursen keine Diagnose stellen, könnten aber an weitere Angebote weiterverweisen. Der folgende Vortrag brachte dann dichtgedrängt in hoher Informationsdichte eine Fülle von Begrifflichkeiten, empirischen Einzelergebnissen und Einschätzungen, die eine knappe Darstellung schwer machen. Schwerpunkt war die These, dass bei verkehrsauffälligen Kraftfahrern fast immer ein allgemeines Problem mit Impulsivität und Emotionsregulation vorläge, sie neigten dazu, schnell und ungeplant zu reagieren und negative Konsequenzen nicht zu beachten. Dabei könne es sich sowohl um die Überregulierung als auch um die Unterregulierung der Emotionen handeln. Die Frage sei, ob verkehrsbezogene Verhaltensauffälligkeiten auf einer Grundstörung beruhten. Dabei müssten auch die Probleme einer doppelten Stigmatisierung bedacht werden: Jemand verliert den Führerschein und gilt auch noch als psychisch krank.

Heilkundliche Verkehrstherapeuten müssten ausgebildet sein, frühzeitig Störungen zu erkennen. Schwerpunkt der Störungen in seinen Gruppen sei Erwachsenen-ADHS, Zweidrittel der Kinder mit dieser Diagnose behielten diese stark genetisch bestimmte neuro-evolutionären Basisstörung in höherem Lebensalter, insgesamt träfe nach verschiedenen Studien diese Diagnose auf 2,2 – 4 Prozent der Erwachsenen zu, es gäbe eine deutliche Komorbidität mit affektiven Störungen und mit Substanzabhängigkeit. Die Diagnostik müsse anhand der Symptome erfolgen, verkehrsbezogen zeigten sich beispielsweise eine verzögerte Gefahrenwahrnehmung im Simulator, Betroffene

ne seien öfter in Verkehrsunfälle verwickelt, verschuldeten diese öfter und wiesen häufiger Fahrten unter Alkoholeinfluss auf.

Die zweite große Gruppe seien Persönlichkeitsstörungen mit emotionaler Dysregulation, eine Borderline-Symptomatik wiesen 4,6% der Erwachsenen auf. Typische Auffälligkeiten im Straßenverkehr seien Überholen, Querstellen und körperliche Auseinandersetzungen. Es gäbe 6 Persönlichkeitsstörungen nach DSM-5 - wobei er betone, Personen hätten keine Persönlichkeitsstörungen, sondern würden diagnostische Kriterien erfüllen, die unterschiedlichen Typen seien Cluster eher für die Kommunikation unter Fachleuten - seine Ausführungen zu den verschiedenen Begrifflichkeiten, Subgruppen, Schattierungen und Varianten habe ich so schnell nicht einordnen können.

Insgesamt hätten die Risikogruppen eine gemeinsame Problematik, es gäbe ein mittleres bis sehr hohes Aktivitätsniveau und Ich-Syntonie: Die Verkehrsauffälligen sähen, dass sie Kosten haben, aber nicht, dass sie Kosten verursachen, ihr Auftrag laute: "Sorge dafür, dass ich meinen Führerschein wiederkriege!" Änderungsmotivation könne keine Eingangsvoraussetzung sein, sondern muss erst durch die Therapie geschaffen werden. Man müsse sich alle Lebensbereiche ansehen, das PSSI (Persönlichkeits-Stil und Störungs-Inventar) sei ein gutes Instrument. Bei jungen ADHS-ler diene Cannabis-Konsum oft als Selbstmedikation.

In der nachfolgenden Diskussion wurde deutlich, dass in Luxemburg Therapie von Nicht-Medizinern grundsätzlich nicht von Krankenkassen übernommen wird. Als obligatorische Maßnahme gibt es 12 Stunden Schulung durch Verkehrspsychologen einschließlich einer Fahrprobe, wenn man zu viele von seinen anfänglich 12 Bonuspunkten durch Auffälligkeiten verloren hat - 3 werden dann wieder aufgefüllt. Es gibt zusätzliche freiwillige Gruppenangebote, in denen nach Einzeldiagnose fokalanalytisch gearbeitet wird. In den Gruppen sitzen zum Teil auch Nicht-Verkehrsauffällige. Bei Ausschöpfung aller Angebote können Klienten auf theoretisch 80 Stunden pro Jahr kommen.

Aus dem Publikum wurden auch Bedenken gegen die Inflationierung von Krankheitsdiagnosen laut, die Frage sei, wer überhaupt noch fahrtauglich ist. Was an Störungen ist alles therapiebedürftig und verkehrsrelevant? Aus Sicht von Herrn Nicolay schien es wünschenswert, dass ADHS in den Katalog von Krankheiten aufgenommen ist, bei denen die Fahreignung geprüft werden muss, er schätzte, dass bei den extrem Auffälligen ein Viertel bis ein Drittel ADHS hätten und bis zu 20% Anpassungsstörungen, betonte aber, dass dies eine persönliche Schätzung sei, es gäbe keine wirklich fundierten Zahlen. Aus den Gruppen in Luxemburg gäbe es wenig Rückfälle, zur Zeit laufe eine Untersuchung zur 5-Jahres-Legalbewährung.

Brenner-Hartmann von der Ständigen Arbeitsgruppe hielt den aus meiner Sicht praxisrelevantesten Vortrag: "Verkehrsauffälligkeit aus gutachterlicher Sicht". Er begann mit einer Publikumsbefragung mit Handheben: Wer hat noch nie gegen eine Verkehrsregel verstoßen? Wer hat 0 Punkte? Wer hat unter 7 Punkten? Wer hat noch nie den FS verloren? Wer hat unter 18 Punkten? Wer musste noch nie zur MPU? An den wachsenden Mehrheiten wurde schnell sichtbar, dass unsere Klienten keine Zufallsauswahl darstellen, sie benehmen sich nicht "normal" im Straßenverkehr.

Er stellte dann ein Modell vor, das Regelverstöße mit wachsen-

der Problematik kategorisiert: Regelkenntnis, Anwendung der falschen Regel, ausbleibende Regelanwendung, fehlende Regelakzeptanz, gezielter Verstoß. Dabei spielen bei einer Eskalation der Stufen das Lernen am Erfolg eine Rolle, der individuelle Toleranzspielraum der Regeldefinition, emotionale Spannungsreduktion, Erleben als Stärke. Und schließlich können Regelverstöße auch Symptom einer Erkrankung oder psychischen Störungen sein.

Mit Blick auf die anstehenden Reform des Punktetätersystems sprach sich Herr Brenner-Hartmann für einen früheren Beginn der Verkehrspsychologischen Beratung aus: "Man muss sich verdammt anstrengen, um über 18 Punkte zu kommen." Bei geschätzten 50 Mio. Führerscheininhabern haben nur 18% überhaupt eine Eintragung, nur 0,15% 14 oder mehr Punkte. Die Zahl der Eintragungen sagt bei jüngeren Autofahrern deutlich stärker das Unfallrisiko voraus als bei älteren. Verhaltensweisen werden als "häufig" bzw. "gefährlich" sehr unterschiedlich wahrgenommen von Polizisten und Fahrern. Bei einer Analyse der Anzeigen wegen aggressiven Verkehrsverhaltens zeigte sich: 86% der Angezeigten waren männlich, der Altersschwerpunkt lag bei 21-30 Jahre. BMW-Fahrer waren mehr Anzeigte als Anzeigende, bei VW-Fahrern war es umgekehrt.

Aufgabe einer Begutachtung sei es, Problemsicht und Problemsicht zu eruieren, das Erkennen der inneren Bedingungen für nonkonformes Verhalten zu überprüfen, die Kausalattribution zu klären, den Willen zur Problembewältigung und konkrete Verhaltensvorsätze für sicherheitsgerechtes Verhalten herauszufinden und schließlich die relevante äußere Bedingungen zu überprüfen, um zu einer Prognose zu kommen.

In Bezug auf die laufenden Diskussionen um die 3. Auflage der Beurteilungskriterien merkte er an, dass es einen Änderungsbedarf gäbe: Die entsprechenden Hypothesen bei den Verkehrsauffälligkeiten beschrieben Zielzustände (Selbstkontrolle, Selbstbeobachtung, Motivation, nicht antisozial), aber nicht das Erklärungsmodell und die individuellen Ursachen. Zudem seien die Hypothesen bei Verkehrsauffälligkeiten und Straftaten künstlich getrennt, was inhaltlich nicht gerechtfertigt sei, da beides psychologisch gesehen eng zusammenhänge. Die Trennung sei auch einigen inkonsistenten Formulierungen in § 11 der FeV geschuldet, die Zielsetzung von Singular und Plural bei Straftaten sei nicht immer klar. In der Neuauflage sollen Auffälligkeiten ohne Drogen oder Alkohol zukünftig gemeinsam behandelt werden: "Uns interessiert der Täter, nicht die Tat."

Ein bestechend einfaches Diagnose-Schema wurde vorgestellt:

1. Fehlverhalten aus Unvermögen: Fahranfänger, Ältere, Unkundige – notwendig ist das Richtige zu lernen, Kompensation.
2. Fehlverhalten aus Nachlässigkeit/Sorglosigkeit: Der Fahrer macht das Falsche, hält es aber für das Richtige (Vielfahrer, klassischen Punktetäter, mangelnde Risikoeinsicht).
3. Fehlverhalten zum Spannungsabbau: Der Fahrer macht das Falsche, weil er das für das Richtige hält und Spannung nicht aushält (Verkehrserzieher, Drängler).
4. Fehlverhalten als Prinzip: der Fahrer will das Falsche, typisch für heterogene Verstöße, Hinweis auf Anpassungsschwierigkeiten.

Bei allen diesen Stufen ist die Verkehrsauffälligkeit ist das Problem - Krankheit als Ursache ist dann gegeben, wenn die Verkehrsauffälligkeit ein Symptom des Problems ist. Die entscheidende Frage ist: Erklärt sich das Verhalten aus den damaligen Einstellungen oder ist auffälliges Verhalten unabhängig vom Kontext. Dann ist eine differentialdiagnostische Abklärung und eine therapeutische Aufarbeitung nötig, der Gutachter braucht in diesen Fällen Mut zur Diagnose.

In der folgenden Diskussion betonte Herr Brenner-Hartmann, dass es notwendig sei, dass das Feld der Anbieter von Maßnahmen zur Verhaltensänderung konturierter wird, damit der Gutachter klare Empfehlungen geben kann. Das ist zur Zeit nicht gegeben und steht auch für die dritte Auflage der BK nicht zu erwarten.

Zur Zeit gibt es keine Überlegungen für Kriterien zur Beurteilung der Zuverlässigkeit bei der Personenbeförderung. Wenn ein Taxifahrer beim Abrechnen die Kunden betrügt, betrifft das nicht die Verkehrssicherheit. Im Süddeutschland gibt es wohl Urteile zu der Zulässigkeit von Fragestellungen, dort taucht auch wieder der Begriff der charakterlichen Eignung auf.

Herr Brenner-Hartmann ließ eine deutliche Tendenz gegen Psychopathologisierung von Verkehrsverstößen erkennen, sieht aber auch, dass er als Gutachter eine viel unausgelesene und damit unauffälligere Stichprobe zu Gesicht bekommt, als der Verkehrstherapeut nach 1-2 negativen MPU's.

Es gibt Vorbehalte der Juristen und der Verwaltung gegen das Wort „Persönlichkeitsstörung“. Auch rechtlich ist es kompliziert, wenn Gutachter ICD-Diagnosen stellen.

Im **Round-Table-Gespräch mit den Referenten** kreiste die Diskussion immer wieder um die Frage des Spektrums zwischen normal und krank. Jemand stellte die berechtigte Frage: "Was würde der Mann auf der Straße glauben, wenn er uns zuhören würde?" Deutlich wurde die Notwendigkeit empirischer Daten und Evaluation. Ungeklärt ist schließlich die Frage: Was wäre der Ansatz bei schwerwiegenden Störungen – gerade, weil es keine Krankheitseinsicht gibt? Was ist der Therapie zugänglich und was ist das Kriterium der Problembewältigung? Geachtet werden muss auch gerade der geringen Änderungsmotivation vor dem Risiko zu kurzer therapeutische Interventionen und Rückfall danach. Kontrovers wurde die Frage diskutiert, ob Gutachter Empfehlungen über die zeitlichen Dauer einer Maßnahme in Empfehlungen hineinnehmen sollten. Was ist eine angemessene Empfehlung? Labors haben in den Beurteilungskriterien Vorgaben für ihre Arbeit, aber die Therapie nicht, es gibt keine Qualitätsstandards oder Kriterien für therapeutische Maßnahmen.

Nicht außer Betracht bleiben darf, dass für Hilfsangebote ein Markt mit Angebot und Nachfrage existiert und längere Maßnahmen ökonomisch immer schwerer durchsetzbar sind.

Insgesamt boten die Referate und Diskussionen eine Fülle von Anregungen und es schälten sich durchaus Konsenspunkte heraus, die lohnen verfolgt zu werden. Leider konnte ich aus Krankheitsgründen an einem Workshop am nächsten Tag nicht mehr teilnehmen - aber auch so war es ein Kongress mit vielen bereichernden Informationen und Positionen für die praktische Arbeit und die berufspolitische Einschätzung.

Rezension "Praxis- handbuch der Exploration"

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Peter Kiegeland: Praxishandbuch der Exploration. Arbeitstechniken für die medizinisch-psychologische Begutachtung. Deutscher Psychologen Verlag: Berlin 2011, ISBN 978-3-942761-06-2, 262 Seiten, 26,80 €. Aus der Ankündigung: "Den Schwerpunkt bildet die Darstellung psychologischer Arbeitstechniken, die einsetzbar sind, um die gesetzlichen und fachlichen Vorgaben für ein nachvollziehbares medizinisch-psychologisches Gutachten zu erfüllen. Ein Extra-Kapitel ist der psychologischen Fahrerverhaltensbeobachtung gewidmet. Das Praxishandbuch ist als Ratgeber und Leitfaden sowohl für in der beruflichen Praxis tätige psychologische Sachverständige als auch für in Ausbildung und Forschung Tätige konzipiert."

Dieses Buch ist in mehrfacher Hinsicht ein Meilenstein: Es ist das erste Handbuch speziell für die Exploration in der MPU; mit der Herausgeberschaft durch die Sektion Verkehrspsychologie im BDP mischt sich diese nach längerer Zeit wieder konstruktiv in die berufspolitischen Diskussionen ein und schließlich findet sich in diesem Buch eine ganze Reihe von erfrischend kritischen und selbstkritischen Reflexionen zum Arbeitsgebiet. Im Einzelnen: Sowohl den Vorworten des Herausgebers Prof. Dr. Walter Schneider als Sektionsvorsitzenden als auch des Autors Dr. Peter Kiegeland ist eine gewisse Distanz zu dem Glauben anzumerken, mit formalisierten Kriterienkatalogen quasi algorithmisch Diagnostik betreiben zu können, beide betonen die individuelle Exploration als Königsweg der Begutachtung. Interessant dabei auch der Hinweis, dass es über diesen Ansatz Testvorbereitern erschwert wird, auf einen absehbaren Fragenkatalog vorzubereiten.

Das Buch selbst ist dann sehr systematisch aufgebaut. Es beginnt mit einer knappen, aber sehr guten Darstellung der historischen und rechtlichen Einbettung der MPU, geht dann auf die wesentlichen Methoden ein (Medizinische Marker, Aktenanalyse, Testverfahren, Fahrverhaltensprobe). In allen Bereichen erfolgt eine gute theoretische Einführung und dann eine sehr praxisorientierte Darstellung von Abläufen, technischen Hinweisen und auch Problemen. So wird bei den Laboruntersuchungen sehr klar auf mögliche Verfälschungen, Schwachpunkte und Regelungslücken hingewiesen. Diese Haltung der selbstkritischen Reflexion: "Kann ich mich auf meine Daten und Methoden verlassen?" macht eine große Stärke dieses Buches aus und unterscheidet es wohlthuend von anderen Werken, die mit einem viel stärkeren, aber nicht unbedingt gerechtfertigten Anspruch auftreten, quasi die letzten Wahrheiten der Diagnostik zu verkünden. Auch bei der umfangreichen Darstellung der Fahrverhaltensbeobachtung findet sich diese gute Mischung von theoretischer Begründung, praxisbezogenen Hinweisen und Aufzeigen möglicher kritischer oder auch diskussionswürdiger Punkte.

Dieses Arbeitsprinzip findet sich dann auch im eigentlichen Hauptteil, in dem es um die Exploration geht. Auch hier wieder eine theoretische Einbettung, die erfrischenderweise mit der Klarstellung beginnt, dass es sich um ein "Gespräch" mit un-

gleicher Machtverteilung und Interessen handelt - daraus wird später auch die Notwendigkeit abgeleitet, mit Täuschungsversuchen umzugehen zu können. Die speziellen räumlichen, rechtlichen und auch personellen Rahmenbedingungen einer MPU-Exploration werden dargestellt. Bei der Darstellung der einzelnen Elemente imponiert dann wieder die große Praxisbezogenheit (wie erfolgt die namentliche Vorstellung, welche Vor- und Nachteile haben Sitzposition und Höhe des Tisches?), aber auch die Einbindung in allgemein-psychologische Theorien, schön sichtbar beim Veranschaulichen des Vier-Seiten-Modells der Kommunikation nach Schulz von Thun anhand typischer Aussagen in einer MPU. Verdienstvoll auch der große Anteil, der der nonverbalen Kommunikation eingeräumt wird, da diese Ebene der Exploration in den Beurteilungskriterien zugunsten einer reinen Informationsebene praktisch völlig vernachlässigt wird. Allerdings fällt in diesem Bereich auf, dass die Beispiele und Veranschaulichungen im Gegensatz zum Rest des Buches etwas plakativ und vereinfachend ausfallen, es entsteht zuweilen der Eindruck, als würde eine bestimmte Geste praktisch ein Beleg für einen bestimmten inneren Zustand sein.

Deutlich differenzierter und stärker auf die konkrete MPU-Situation bezogen dann die Beispiele für Formen und Methoden der Gesprächsführung. Hier gibt es eine Fülle von prägnanten Beispielen, gelungenen Nachfragen, wichtigen Hinweisen. Zwar werden gerade erfahrene Gutachter an vielen Stellen eine Nachfrage anders gestalten oder eine Fragetechnik theoretisch anders begründen, aber das Prinzip einer reflektierten Praxis bleibt durchgängig sichtbar: Der Versuch, das, was ich im Alltag tue, sprachlich zu beschreiben, mit vorhandenen Theorien abzugleichen und aus der Auseinandersetzung von Theorie und Praxis beides zu verändern: Mein praktisches Handeln und die zugrundeliegende Theorie. Relativ breiten Raum nehmen auch Techniken ein, verwertbare Informationen von widerstrebenden "Kunden" zu gewinnen (z. B. abgestufte Konfrontationen) oder mit schwierigen Gesprächssituationen umzugehen (Weinen, zuviel/zuwenig reden, Nachverhandlungen, fremde Kulturen). Zum Schmunzeln gebracht hat mich das Kapitel "Rhetorische Tricks von Kunden und deren Abwehr" - allerdings erliegt der Autor hier bei den angebotenen Gegenstrategien zum Teil der von ihm selbst benannten Gefahr, in einen Wettstreit mit den Kunden zu geraten.

Besonders verdienstvoll sind aus meiner Sicht die Überlegungen zum Thema "Der vorbereitete Kunde", da hier sehr präzise die Problematik erläutert wird, als Gutachter zu unterscheiden zwischen Antworten als Ergebnis einer inhaltlichen (therapeutischen) Auseinandersetzung und einer "Schauspieler-Vorbereitung". Sehr klar werden hier Probleme, Lösungsansätze, aber auch deren Grenzen benannt - etwas, was ich bislang in dieser Klarheit in keinen anderen Veröffentlichungen gefunden habe. Auch das Thema "Drohungen" wird differenziert abgehandelt. Ein eigenes Kapitel beschäftigt sich mit dem Gutachter in der Exploration und möglichen Fehlerquellen, die in seiner Person liegen und den entsprechenden Gegenmaßnahmen.

Das Buch schließt ab mit Hinweisen für die Exploration allgemein und bei verschiedenen Fragestellungen - hier finden sich eine Fülle von Anregungen gerade für die Ausbildung von Gutachtern. Besonders gut hat mir dabei die Herausarbeitung typischer Fallkonstellationen bei allgemeinen Verkehrsverstößen gefallen, da hier die Verbindung von situativen und ökonomi-

schen Rahmenbedingungen und und persönlichen Verhaltens-tendenzen besonders schön sichtbar wird.

Insgesamt weist das Buch eine fast erschlagende Materialfülle auf, die aber für die Zielgruppen gut strukturiert ist. Auf der einen Seite werden die Rahmenbedingungen einer MPU sehr gut und differenziert - auch mit ihren problematischen Aspekten - dargestellt, es wird deutlich herausgearbeitet, dass die Begutachtung keine personengebundene Willkür, sondern angewandte Wissenschaft ist, es wird angehenden und auch erfahrenen Gutachtern eine Fülle von handwerklichen Kniffen vermittelt und schließlich wird ein Ansatz vertreten, der es "Testvorbereitern" im schlechten Sinne schwer macht, mit Standardgeschichten zu punkten. Damit werden die Zielgruppen Rechtsanwälte/Verwaltungsangestellte, Gutachter, freiberufliche Verkehrspsychologen und auch potentielle Kunden unterschiedliche Teile des Buches mit Gewinn lesen, eine Bereicherung ist es aber in jedem Fall, weil viele Aspekte dieses Arbeitsbereiches MPU sowohl in ihrer konkreten Ausgestaltung, als auch theoretischen Fundierung dargestellt werden.

Und nicht zuletzt ist das Buch eine Aufmunterung für alle Kollegen, die verantwortungsbewusst im Vorfeld einer MPU an einer realen Verhaltensänderung arbeiten, weil ihre Arbeit deutlich gewürdigt wird.

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.

► **Das Bonner Institut für Rechts- und Verkehrspsychologie e.V.** (www.birvp.de) stellt offenbar einen weiteren Versuch da, eine Art Studiengang Verkehrspsychologie auf privatrechtlicher Ebene, aber mit Anbindung an eine Hochschule zu realisieren. So heißt es auf der Seite: "Die Leiter des Bonner Instituts für Rechts- und Verkehrspsychologie sind zugleich mit der Planung, Organisation und fachlichen Leitung der berufsbegleitenden Masterstudiengänge Rechtspsychologie und Verkehrspsychologie an der Universität Bonn betraut (in Vorbereitung für 2012)." Nachdem ein früherer Versuch, etwas ähnliches in Köln zu installieren, offenbar versandet ist und die BDP-Hochschule in Berlin bisher nur Verkehrspsychologie ankündigt, aber nicht anbietet, nun also ein dritter Versuch mit nicht vollständig anderem Personal. Interessant ist neben der Liste der handelnden Personen auch die Tatsache, dass die Adresse identisch mit der des Kirschbaum-Verlages ist. Dieser entwickelt sich offenbar immer mehr zu einem zentralen Baustein einer abgestimmten Strategie.

► **Programm des BNV-Kongresses veröffentlicht:** Unter www.bnv-kongress.de finden sich Einzelheiten des zweitägigen Programms in Kassel am 23. und 24. März. In einer Mischung von Vorträgen und Workshops geht es unter dem Titel "Sprechen zu Herz, Hirn und Fuß" um die Verkehrspsychologische Arbeit mit Punktetättern. Die Liste der Referenten garantiert praxisrelevante Inhalte und Darstellung, die Themen reichen

von den gesetzlichen Rahmenbedingungen über die Veränderung der Beurteilungskriterien bis hin zu Gefühlen beim Autofahren und dem sokratischen Dialog als therapeutische Methode - eine interessante Mischung!

► **Fortbildungsveranstaltung "Alkohol" der AVUS:** Am 29.11. fand in Hamburg eine Fortbildungsveranstaltung der AVUS für Verkehrstherapeuten, Suchtberater, Führerscheinstelle und andere Interessierte statt. Prof. Dr. Mußhoff, Abteilung-Leiter an der Uni Bonn und Forensischer Toxikologie hielt eine sehr instruktiven Vortrag über die Beurteilung von Alkoholdelikten - auch im Hinblick auf die anstehenden Veränderungen der Beurteilungskriterien. Neben einer komprimierten Darstellung der Alkoholkinetik mit einigen auch für mich neuen Ergebnissen (so gibt es offenbar Hinweise, dass die durchschnittliche Eliminationsrate bei Männern bei 0,16‰ pro Stunde liegt, die von Frauen aber sogar höher bei 0,17‰ pro Stunde) war interessant die Analyse möglicher Fehlerquellen bei der Labor-diagnostik. Im wesentlichen wurde meine im nlvp mehrfach geäußerte Einschätzung bestätigt, dass es kaum falsch-positiven Ergebnisse gibt, aber eine Reihe von Fehlerquellen für falsch-negative Ergebnisse - dies ist unter forensischen Gesichtspunkten mit der Tradition des "in dubio pro reo" auch gerechtfertigt, macht es aber falsch, von einem "Abstinenz-Nachweis" zu reden, wie Prof. Mußhoff auch einräumte. Interessant auch die Ausblicke auf die Dritte Auflage der BK: Es ist eine Kontraindikation für die Abstinenzkontroll-Programme geplant: Abnahme durch persönlichen Rechtsvertreter oder eine (suchttherapeutische) Beratungsstelle oder Abnahme durch den vertrauten Hausarzt oder Therapeuten. Damit wäre in der Tat eine bedenkliche Fehlerquelle gestoppt - auch nach Aussagen der AVUS sind die extern erhobenen Ergebnisse ganz überwiegend nicht verwertbar, da die "Kette des Vertrauens" nicht gegeben ist. Inzwischen werden auch Untersuchungsberichte recht professionell gefälscht. Ein praxisrelevanter Vortrag auf hohem Niveau!

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 6/2011 steht ganz unter dem Motto "50. Jahre Blutalkohol" - mit Rückblicken auf diese Zeit unter verschiedenen Gesichtspunkten. In der Zusammenschau wird noch einmal deutlich, wie viel jahrzehntelange Arbeit hinter dem erreichten Wissenstand steckt. Der folgende aktuelle Artikel über "Die rechnerische Ermittlung der Blutalkoholkonzentration" macht dies noch einmal deutlich: Es gibt zum Teil beeindruckende Unterschiede zwischen den gemessenen BAK-Werten und den nach der Widmark-Formel oder der in den Nachschulungskursen üblichen Schätzformel zu erwartenden Werten. Ein weiterer Artikel beschäftigt sich mit der Entwicklung einer BAK-Messung durch die Haut. Im Informationsteil eine Fülle von Nachrichten vor allem aus dem europäischen Bereich. Ein Bericht über die 90. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin erhält einige interessante Details, so ist die EtG-Ausbeute bei Haaranalysen abhängig von der Zerkleiner-

rungsmethode der Haare. Bei den Urteilen sind mir aufgefallen: LG Dessau-Roßlau geht davon aus, dass auch bei einer Fahrrad-Fahrt mit 1,82 ‰ nicht automatisch auf vorsätzliches Handeln geschlossen werden kann. Und OVG Sachsen-Anhalt urteilt, dass nach Ablauf von 5 Jahren eine VZR-Eintragung nicht mehr zur Anordnung eines Aufbauseminars verwerten werden darf. Zudem Urteile, die die einmalige Einnahme harter Drogen als Beleg für die Ungeeignetheit bekräftigen, auch wenn es keinen Zusammenhang mit dem Straßenverkehr gibt.

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

ZVS - Zeitschrift für Verkehrssicherheit: Die Ausgabe 04/2011 wird im nächsten nlvp besprochen.

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

NZV - Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht: Diese Zeitschrift wird in Zukunft nur noch ausnahmsweise bei Artikeln besprochen, die unmittelbar relevant für Verkehrspsychologen sind. In 11/2011 gibt es keine unmittelbar relevanten Artikel. Ein bizarr anmutendes Urteil stellt fest, dass eine Halterhaftung ausscheidet, wenn die Halterin halbstranguliert im Kofferraum eingesperrt ist, selbst wenn sie dem Fahrer vorher das Fahrzeug überlassen hat. Ganz interessant die rechtliche Einordnung der Zulässigkeit von Beschränkungen des nächtlichen Verkaufs alkoholischer Getränke an Tankstellen. Relevant OVG Münster, das unter bestimmten Voraussetzungen eine Entziehung der Fahrerlaubnis schon bei 8 Punkten für zulässig erklärt. In 12/2011 dann ein gut strukturierter Überblick über die strafrechtliche und ordnungswidrigkeitsrechtliche Einordnung von Drogenfahrten - säuberlich in Tabellenform für Haschisch, Amphetamine, Kokain und Heroin. Sehr lesenswert! Von grundsätzlichem Interesse auch die Darstellung der rechtlichen Rahmenbedingungen für Alkoholverbote in Bus und Bahn. Bei den Urteilen erwähnenswert das BGH-Urteil vom 22.06.11 zur vollständigen Leistungsfreiheit des Versicherers bei alkoholbedingter absoluter Fahruntüchtigkeit. Eher exotisch OLG Brandenburg zur Haftungsverteilung beim Zusammenstoß zwischen Lkw und Pferd.

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

Verkehrszeichen: Die Ausgabe 4/2011 erschien nach Redaktionsschluss und wird im nächsten nlvp besprochen.

www.verkehrszeichen-online.de

Kongress-Vorausschau

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Diese 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:

50. Deutsche Verkehrsgerichtstag

25. bis 27. Januar 2012 in Goslar

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

4. BNV-Kongress

23. bis 24. März 2012 in Kassel

www.bnv-kongress.de

5th International Conference on Traffic and Transport Psychology

29. bis 31. August 2012 in Groningen (NL)

<http://www.icctp2012.com>

8. Gemeinsames Symposium von DGVM & DGVP

07. bis 08. September 2012 in Hamburg

<http://www.conventus.de/verkehr2012/>

Szenegeflüster – ohne Gewähr

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn und Informanten

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

- Die Zertifizierung durch die EURAC soll wohl 500 € kosten und bei gut 10 Personen erfolgt sein - eine Liste ist aber auf der Internetseite nicht zu finden.
- Gegen das MWSt-Urteil des Finanzgerichtes Münster ist die betroffene Kollegin wohl in Revision beim Bundesfinanzhof gegangen.
- Die Geschäftsstelle des BNV zieht mit dem langjährigen Geschäftsführer Herrn Born ab Ende Januar in die "Groten Hoff" (Große Hoffnungen?) um.
- Die Sektion Verkehrspsychologie hat ihren für Dezember angekündigten Brief an alle amtlich anerkannten Berater offenbar nicht verschickt.
- Der Herausgeber eines verkehrspsychologischen Newsletters ist krankheitsbedingt gezwungen, diese Jahr Silvester nicht in Norwegen, sondern in Hamburg zu verbringen.
- Es ist offiziell: Für die "Ständige Arbeitsgruppe Beurteilungskriterien" wird Dr. Joachim Seidl als Nachfolger von Frau Anita Müller benannt.

Ausgabe 01/2012

Die erste Ausgabe des „newsletter verkehrspsychologie“ (nlvp) in 2012 wird voraussichtlich Mitte Februar 2012 erscheinen (wie immer ohne Gewähr ...), geplant sind bislang:

- Bericht vom 50. Verkehrsgerichtstag
- Neue Mitte Altona
- Dritte Auflage der Beurteilungskriterien