

nl

newsletter

Nr. 6&7/2007

verkehrspsychologie

vp

Schwerpunkt „Drogen“

Themen: Editorial + Bericht vom Kongress Fit-to-drive in Wien + Drogen-Auffälligkeiten und Verkehrstherapie + Beschreibung des Modell DRUGS + Informationsquellen zum Thema „Drogen“ + Buchrezension „Verkehrsmedizin“- Zeitschriftenübersicht + Aus dem Netz gefischt + Szenegeflüster + Kongresse

Dies ist die sechste Ausgabe, Infos unter www.nlvp.de – Jahresabo 10,-- Euro für die letzten 5 Ausgaben 2007

Editorial

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



Liebe LeserInnen, diese Ausgabe des nlvp erscheint wie geplant als Doppelnummer, allerdings später und weniger umfangreich als ursprünglich geplant. Dies hängt mit einer veränderten Urlaubsplanung zusammen, die nächste Nummer 08&09/2007 wird voraussichtlich Mitte September erscheinen. Erfreulicherweise ist dieser nlvp wieder ein Werk mehrerer Autoren, neben meinen Artikeln finden Sie Beiträge von zwei Kollegen:

Zum einen hat Dr. Seidl aus Dresden sich bereit erklärt, eine kurze Darstellung des Modells DRUGS beizusteuern, die in der nächsten Ausgabe voraussichtlich um Erfahrungen mit diesem Modell ergänzt wird. Herr Brieler aus Hamburg hat eine ausführliche Rezension des Werkes „Verkehrsmedizin“ verfasst.

Als erstes aber finden Sie als quasi ungeplantes Schwerpunktthema einen ausführlichen Bericht vom fit-to-drive-Kongress in Wien mit der gewohnten Mischung von inhaltlicher Zusammenfassung, Internethinweisen und pointierter Bewertung.

Zum Thema Drogen gibt es neben der Vorstellung des Modells DRUGS zwei Artikel: Eine Erfahrungsbericht mit Einschätzungen aus der Arbeit meiner Praxis und eine kurze Darstellung von Büchern und Internet-Seiten zu diesem Thema.

Zudem gibt es wieder Hinweise auf interessante Artikel, Kongresse und Internetseiten in den Rubriken Zeitschriftenübersicht, Aus dem Netz gefischt, Szenegeflüster und Kongresse.

Ich schließe mit der traditionellen Bitte um Rückmeldungen, Beiträge, Leserbriefe, Rezensionen, Kritik und allem, was den nlvp voranbringt und verabschiede mich in einen längeren Sommerurlaub mit der Bitte um Entschuldigung für mehr Druckfehler als sonst – die Zeit für ein sorgfältiges Korrekturlesen fehlte diesmal. Ich wünsche Ihnen ruhige, aktive, stille, ereignisreiche (oder was immer Ihnen gut tut...) Ferien.

Jörg-Michael Sohn

7% MwSt) pro Kalenderjahr für eine Bestellung im ersten Halbjahr und 10,-- € für eine Bestellung für das zweite Halbjahr 2007. Das Abonnement ist nur in elektronischer Form als PDF-Datei per email möglich (Ausdruck mit jedem Drucker). Die Bestellung erfolgt durch Überweisung von 10,-- € 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.

Weitere Informationen und ein Archiv unter www.nlvp.de

Anzeigenpreise auf Anfrage (ab 20,-- €)

Bericht vom zweiten fit-to-drive-Kongress in Wien

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Nach der Premiere in Berlin im letzten Jahr fand vom 14. - 15. Juni in Wien der zweite „Fit to drive“-Kongress statt. Im Vergleich zum ersten waren mehr Teilnehmer (ca. 250) aus mehr Ländern vertreten, der therapeutische Zweig der Verkehrspsychologie spielte kaum eine Rolle und der Kongress war politisch von den Interessen der großen deutschen BfF-Trägerorganisationen geprägt. Abgesehen davon gab es viele inhaltlich spannenden Beiträge und einen guten Eindruck von der Vielfalt der Ansätze zur Verkehrssicherheitsarbeit in Europa.

Im folgenden erfolgt eine persönliche, sehr subjektive Bewertung der Beiträge, bzw. einzelner Aspekte daraus. Die abstracts bzw. präsentierten Folien wurden als Tagungsunterlagen verteilt, das Programm kann unter www.fit-to-drive.com eingesehen werden, der vollständige Tagungsband wird wieder im Kirschbaum-Verlag erscheinen.

Bei der Begrüßung durch Dr. Othmar Tann als Geschäftsführer des Kuratoriums für Verkehrssicherheit fiel auf, dass er für die österreichische Verkehrspsychologie deutlich die „Vision Zero“ unterstützte, also den grundsätzlichen Ansatz, hartnäckig das ehrgeizige Ziel zu verfolgen, dass es im Straßenverkehr keinen einzigen Toten oder Schwerverletzten mehr geben darf. Ansonsten beklagte er, dass es europaweit für unseren Arbeitsbereich praktisch keine Qualitätskontrolle oder auch nur verbindliche Definitionen gäbe, obwohl sich die EU mit solchen Fragen befassen, was Kalbfleisch sei.

Dr. Klaus Brüggemann als geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VdTÜV beschrieb die Rahmenbedingungen für Mobilität und Sicherheit im Dreieck von Umwelt, Fahrzeug und Mensch. Er wies darauf hin, dass es etwa 100 mal so viele Verletzte wie Tote um Straßenverkehr gibt und erhoffte sich vom Kongress einen europäische Überblick über verschiedene Ansätze von best practice – wobei er bemerkenswerterweise ausdrücklich auch den Bereich der Verkehrstherapie in seinem Vortrag erwähnte.

Impressum: Herausgeber, verantwortlich im Sinne des Presserechts und Copyright:

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

Der newsletter verkehrspsychologie nlvp erscheint 10 mal im Jahr als per email versandte PDF-Datei. Das Abonnement kostet 20,-- € (inkl.

Dr. Stefan Tostmann von der Generaldirektion Transport und Verkehr (DG TREN) der EU erläuterte sehr anschaulich die komplizierten Rahmenbedingungen für europäische Entscheidungsprozesse, Richtlinien und Gesetze. Selbst er als Insider betonte, dass auch die aktuelle Dritte FS-Richtlinie noch viel Raum für Interpretationen und juristische Auseinandersetzungen böte – der Zeithorizont wurde an einer Graphik deutlich, nach der europaweit die alten Führerscheine erst 2033 endgültig auslaufen... Die Einschätzung des nlvp zum europäischen Führerschein wurde durch die Betonung des Prinzips „Nur 1 EU-Führerschein pro Einwohner“ bestätigt – dies ist in der Tat nur durch bedingungslose gegenseitige Anerkennung durchsetzbar. Interessant war der Hinweis von Dr. Tostmann, dass nur 40% des Verkehrs in Europa Autoverkehr sei – viel Raum also für neue Arbeitsfelder. Momentan laufen EU-intern offenbar Auseinandersetzungen, wie weit bei Planung und Ausbau des „Trans-European Network“ Umwelt- und Sicherheits-Gesichtspunkte verbindlich berücksichtigt werden müssen. Bei realistischer Bewertung der erreichten Fortschritte scheint das EU-weit formulierte Ziel der Halbierung der Unfalltoten bis 2010 nicht erreichbar, obgleich die Fortschritte beeindruckend sind. Weitere Infos sind unter: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/index_en.htm abrufbar.

Dr. Michael Gatscha berichtete dann über die „Evaluierung der 2. Phase der Fahrausbildung in Österreich“, die verschiedene Module umfasst, unter anderem auch von Psychologen geleitete Gruppendiskussionen. Erste Ergebnisse scheinen die Effektivität des Modells insgesamt zu bestätigen – wobei interessant ist, dass es vor allem bei den jungen Männern wirkt, deutlich weniger bei den (allerdings ohnehin schon sicherer fahrenden) Frauen als FahranfängerInnen. Nähere Infos zu dem Themenbereich unter <http://www.kfv.at/index.php?id=23&L=>

Lars Gunnarson berichtete über die schwedische Fahrausbildung mit einer Fülle von Details – allerdings auch mit insgesamt eher resignativen Schlussfolgerungen: Ein Spezifikum in Schweden ist die weitgehende Wahlfreiheit zwischen professionellen Fahrschulen und quasi privaten Trainingsmöglichkeiten – mit dem Effekt, dass nach dieser Reform die Zahl der Unfälle bei Fahranfängern nach Jahren des Sinkens wieder deutlich angestiegen ist. Die Rahmenbedingungen des Modells des Begleiteten Fahrens sind offenbar nicht sehr gut, so dass Fehler von Eltern an die Kinder weitergegeben werden, das Fazit lautete, dass das schwedische System insgesamt ein „pädagogisches Desaster“ sei. Gefordert wurde eine stärkere Verpflichtung zur Fahrschulbildung und eine stärkere Betonung der Risiko-Wahrnehmung. Nähere Informationen zum schwedischen System (allerdings nur für Schwedisch-Kundige): <http://www.str.se/korkort/korkortsguide/Vagen-till-korkort/>

Die Soziologin **Dr. Heli Vaaranen** von der Universität in Helsinki berichtete über das „Gruppenverhalten junger Fahrer“ mit Ergebnissen aus teilnehmender Beobachtung und Tiefeninterviews und arbeitete verschiedene Rollen der Jugendlichen heraus: cruise-finder, speeder, driver etc. Näheres zu ihrer Arbeit unter: <http://www.valt.helsinki.fi/staff/hvaarane/english.htm>

Divera Twisk vom SWOF aus den Niederlanden stellte „Junge Fahranfänger: Der Weg zur Sicherheit“ vor, einen Überblick über Tendenzen in der Gesamtheit der OECD-Staaten. Ein wichtiger Fokus lag auf der Tatsache, dass der Verkehr die häufigste Todesursache bei den 15-24-jährigen ist und tödliche Unfälle in den USA bei den 15-20-jährigen allein in den USA 40 Milliarden Dollar Kosten verursachen. Eine etwas ungewöhnlicher Lösungsansatz war die Überlegung, wegen der fehlenden biologischen Reife das FS-Alter generell heraufzusetzen. Wesentliche Teile des Vortrages sind zu finden unter: <http://www.cemt.org/JTRC/WorkingGroups/YoungDrivers/TwiskApr06.pdf>

Ein eher für Verkehrsmediziner interessantes Thema war der Beitrag zu „Sehvermögen und Fahreignung aus europäischer Sicht“ von **Dr. Mark Tant** (BIVV/IBSR), Belgien mit einer Fülle von konkreten Änderungsvorschläge zur Definition des Sehvermögens als Ergebnis einer europäischen Arbeitsgruppe mit einigen interessanten Anmerkungen zu der Einbettung dieser Arbeit in die europäischen Zielstrukturen. Nicht den

Vortrag von Wien, aber einen vergleichbaren von ihm als Hintergrund zu den angesprochenen Themen mit sehr anschaulichen Darstellungen der Problematiken findet sich unter www.noehumanist.org/documents/Turku/14-MarkTant.pdf

Es folgte dann der aus meiner Sicht interessanteste Block des Kongresses, nämlich die Darstellung von Punktesystemen aus verschiedenen Ländern. Überraschend war für mich, in wie vielen europäischen Ländern solche Punktesysteme inzwischen existieren, wie stark sie sich zum Teil an das deutsche System anlehnen, aber auch, wie unterschiedlich die Erfahrungen in den einzelnen Ländern damit sind. Hier scheint sich außerhalb der MPU durchaus ein möglicher „Exportschlag“ der deutschen Verkehrspsychologie abzuzeichnen – vor allem, wenn es gelingt, das in Deutschland etablierte System von verhaltensändernden Angeboten durch therapeutisch qualifizierte Verkehrspsychologen auf die europäische Ebene zu übertragen.

Den Anfang machte **Roman Budský** für die Tschechische Republik: Das Punktesystem wurde dort am 01. Juli 2006 eingeführt, bei 12 Punkte gibt es eine Sperrfrist von 1 Jahr, danach erfolgt eine erneute Führerscheinprüfung, pro Jahr ohne Verstöße werden 4 Punkte getilgt. Erste Ergebnisse deuten auf eine Verringerung von Verkehrsunfällen hin. Weiter Ausführungen beschäftigten sich auf sehr abstraktem Niveau kritisch mit dem Zusammenhang zwischen gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und der Fahrausbildung. Nähere Infos unter: www.project-twist.cz

Helge Holbek stellte das dänische System vor: Es existiert seit dem 01. September 2005 und wurde durch eine breite Werbekampagne eingeführt. 17 verschiedene Verstöße werden mit Punkten bewertet, jeder Verstoß gibt 1 Punkt, der 3 Jahre gültig bleibt. Bei 3 Punkten (Fahranfänger 2 Punkten) in 3 Jahren wird die Fahrerlaubnis suspendiert, bis ein Fahrtest absolviert wurde. Auch hier zeigen erste Ergebnisse eine Verringerung von kritischen Ereignissen (Geschwindigkeitsüberschreitungen). Eine gute Übersicht gibt: http://www.politi.dk/da/aktuelt/presse/pressemeddelelser/klippekort_230805.htm

Das österreichische System wurde von **Dr. Armin Kaltenecker** dargestellt: Das „Vormerksystem“ unterscheidet 3 Schweregrade von Verstößen: Sehr schwere mit Geldstrafe und sofortigem FE-Entzug, schwere mit Geldstrafe und Verwarnung und andere nur mit Geldstrafe. Es gibt 13 Verstöße (ähnlicher Katalog wie in Deutschland) mit je einem Punkt, nach dem ersten gibt es eine Verwarnung, nach dem zweiten eine präventive Maßnahme, nach dem dritten eine FE-Entzug. Zu den präventiven Maßnahmen zählen: Nachschulung, Sicherheitstraining, Transporterlenkungsurs, Erste-Hilfe-Kurs, Fahrprobe mit Rückmeldung. Nähere Informationen: <http://www.kfv.at/index.php?id=306&contUid=1310>

Der Vortrag von **Dr. Pierangelo Sardi** für Italien lag als abstract leider nicht vor. Schwerpunkt war eine etwas resignative Bilanz: Das Punktesystem wurde 2003 eingeführt, wirkte ein Jahr sehr gut, dann aber wurde durch Zeitungsberichte deutlich, dass sich das System durch formaljuristische Feinissen relativ einfach aushebeln ließ, die Zahlen stiegen wieder an. Außerdem beklagte Dr. Sardi eine Austrocknung der Verkehrspsychologie, alle Psychologen in Italien seien Psychotherapeuten geworden.

Das deutsche System wurde von **Dr. Wilhelm Petzholtz** (Vizepräsident der CIECA, http://www.cieca.be/news_du.pp) vertreten: Er stellte das – wohl allen Lesern bekannt – deutsche System vor, interessant scheint mir der Hinweis, dass inzwischen 5,4 Mio Männer und 1,3 Mio. Frauen registriert sind, nur 13% der 50 Mio FS-Inhaber haben überhaupt Punkte, nur 1% mehr als 14 Punkte. Kritisch wurde angemerkt, dass im Internet schon die Übertragung von Punkten angeboten wird. Weitere Infos: www.kba.de mit einer Fülle von Informationen.

István Gégény führte auf sehr klare Art in das ungarische System ein: Es ist seit dem 01. Januar 2001 in Kraft, beruht auf automatisch vergebenen Punkten, bei 18 gibt es eine Sperre von 6 Monaten, bei 14 eine Nachricht mit der Möglichkeit einer freiwilligen Nachschulung. Punkte

werden nach 2 Jahren getilgt, zur Zeit gibt es für Straftaten 4-7 Punkte, für Ordnungswidrigkeiten anfangs nur 1, jetzt 1-3 gestaffelt. Insgesamt ein sehr ähnliches System wie das deutsche, bedauerlicherweise ohne klare Wirkung: Im Jahre 2006 gab es mehr Unfälle als in 2001! Einige Hinweise der Polizei in Ungarn unter:

http://www.police.hu/megelozes/bunmegelozes/ajanlasok_tan/angol_tips.html

Insgesamt fand ich beeindruckend, wie stark sich gerade in den letzten Jahren Punktsysteme in Europa verbreitet haben (weitere Länder werden in den nächsten Jahren folgen). Viele Ländern orientieren sich stark am deutschen System, dieses scheint ein viel erfolgreicherer Export-schlager als die MPU zu sein, von der auf dem Kongress außer in dem deutschen Beitrag keine Rede war. Neben der Ähnlichkeit zum deutschen System ist aber auch die Unterschiedlichkeit der Ansätze, der Bewertungen, der Eingriffsschwellen etc. verblüffend, hier versprechen vergleichende Untersuchungen für die nächsten Jahre spannend zu werden. Und es wird aus meiner Sicht darauf ankommen, gerade die Verknüpfung von Punktbewertung und Angebot von verhaltensändernden Maßnahmen als wirksame Kombination herauszustellen – hier kann auch für freiberuflich tätige Verkehrspsychologen ein wichtiges europäisches Arbeitsfeld liegen!

Einen bisher wenig diskutierten Aspekt sprach der Vortrag von **Barry M. Sweedler** aus den USA an: Das Problem des Fahrens ohne Fahrerlaubnis. Auch wenn bei der Fülle der dargestellten Einzelergebnisse einige Zahlen sicher kritischer zu überprüfen sind, als es beim reinen Zuhören möglich war, blieb ein beeindruckendes Ergebnis, dass in vielen Ländern der Anteil der Fahrer ohne Fahrerlaubnis gerade bei den schweren/tödlichen Unfällen extrem hoch ist, typische Zahlen lagen in den USA in der Größenordnung bis zu 20%. Die vorgestellten Zahlen legen die Schlussfolgerung nahe, dass es sich bei den Fahrern, die ohne Fahrerlaubnis unterwegs sind, eben nicht um besonders vorsichtige Fahrer handelt („Bloß nicht auffallen!“), sondern um eine Hochrisikogruppe - auch bei alkoholisierten Fahrern findet sich diese Gruppe deutlich überproportional. Barry Sweedler sprach sich dafür aus, stärker fahrzeugbezogene Sanktionen einzusetzen (Einziehen des Kfz, Wegfahrsperren etc.). Einige Informationen zu diesen Verfahren unter: www.icadts.org/T2004/pdfs/38.pdf

Interessanten Thesen über Kosten-Nutzen-Analysen für Verkehrssicherheitsmaßnahmen stellte **Rune Elvik** (www.toi.no, auch in Englisch) aus Norwegen dar: Im Rahmen des europäischen Projektes Immortal (<http://www.immortal.or.at/index.php>) wurde über Metaanalysen abgeschätzt, welche Effekte medizinische Beeinträchtigungen auf die Unfallrate haben – von den Dargestellten war es interessanterweise das Schlafapnoe-Syndrom mit ausgeprägter Tagesmüdigkeit. Beim Teilbereich Drogeneinfluss ist es die Kombination von hohen Promillezahlen und Drogen (150-faches Risiko!). Sehr fruchtbar war sein Ansatz, die Resultate einer Selbstselektion bei solchen Beeinträchtigungen abzuschätzen (suchen Fahrer mit Krankheiten den Arzt auf, halten sie sich an die Empfehlungen?). Deutlich wurde zudem, dass der Effekt von verschiedenen Maßnahmen stark von gesellschaftlichen Rahmenbedingungen abhängig ist, so schwankte das Nutzen-Kosten-Verhältnis für Alcolock-Systeme zwischen 4,5 für Norwegen und 0,7 für Spanien, in Bereich der Sehtestuntersuchungen gab es sogar Zahlen bis -17 – ein eingesetzter Euro verursacht also Folgekosten von weiteren 17 Euros! Solche nüchterne Analysen führten zu bemerkenswerten Feststellungen wie: „Motorradfahren bedeutet ein größeres Risiko als leicht alkoholisiert Auto zu fahren – ist aber nicht verboten.“ Eine gute Einführung in das Thema findet sich unter:

www.kfv.at/fileadmin/Publikationen/Fachartikel/ZVR/2005/ZVR-122005.pdf

Es schloss sich der Vortrag von **Dr. Bernd Rothenberger** vom Bundesverband Niedergelassener Verkehrspsychologen (www.bnv.de) zum Thema „Solidarität – Ein Blick in die Zukunft“ an. Dies war einer der wenigen Vorträge, der nicht empirisch, sondern theoretisch orientiert war. Es wurde eine Normorientierung als Ziel von Verkehrssicherheitsarbeit vorgeschlagen. Ziel sei es, die egozentrische Orientierung von Kraftfahr-

ern nicht nur durch eine logisch-defensive (mit den Fehlern anderer rechnen), sondern durch eine pro-soziale, kommunikative Orientierung zu ersetzen. Dazu seien Erkenntnisse aus therapeutischen Interventionen hilfreich. Dr. Rothenberger konnte auf Ergebnisse von Evaluationsstudien verweisen, die eine starke Reduzierung von Auffallenswahrscheinlichkeiten durch solche therapeutisch fundierten Interventionen belegen. Zu einigen Irritationen führte allerdings seine Bemerkung, dass 250 Millionen EU-Kraftfahrer eine emotionale Erziehung benötigen.

Nach dem vollen Programm schloss sich ein in unterschiedlichem Maße genutzter geselliger Abend im berühmten Augustinerkeller (allerdings im ersten Stock...) an, bevor es am nächsten Tag weiterging mit einem Vortrag von **Dr. Hector Monterde i Bort** über das SIZE-Projekt, das Mobilität älterer Kraftfahrer in 8 Ländern untersucht. Methode ist ein systematischer Vergleich von Experten (715) - und Selbsteinschätzungen (3.976) über die Problemen von älteren Kraftfahrern als Grundlage für langfristige Planungen. Auffallend ist, dass in vielen Bereichen die Einschätzungen der beiden Gruppen über Barrieren und Hemmnisse durchaus unterschiedlich sind, wobei Übereinstimmung darin herrscht, dass für ältere Kraftfahrer Mobilität ein wichtiger Faktor für Lebenszufriedenheit ist. Der Vortrag endete mit dem schönen Zitat: „Die Biologen haben uns mehr Jahre für dieses Leben geschenkt, wir hoffen, dass uns die Psychologen mehr Leben für diese Jahre geben.“ Ausführliche Infos zum SIZE: www.size-project.at

Inhaltlich schloss sich der Vortrag von **Ralf Buchstaller** vom TÜV Nord an, der über psychophysische Leistungsfähigkeit bei älteren Kraftfahrern berichtete. Dabei machte er deutlich, dass im Gegensatz zu früheren Auffassungen mehr Funktionen betrachtet werden müssen als reine Reaktionszeiten oder isolierter Fähigkeiten. Dies wurde sehr plastisch an den dargestellten Ergebnissen aus der Untersuchung von 201 Fahrern, die in der MPU zu geringe Leistungen in Testverfahren erzielt hatten. Von diesen bestanden nur 28 den folgenden Fahrtstest nicht und es gab auch keine nachweisbare Altersabhängigkeit.

Mit Spannung erwartet wurde von vielen der Vortrag von **Horst Ziegler** vom TÜV Hessen über die „Evaluation der MPU in Deutschland“. Nach einer kurzen Darstellung der inzwischen 12 Jahre alten EVAGUT-Studie mit den bekannten Rückfallquoten von ca. 13% innerhalb von 3 Jahren und der daraus (mutig) abgeleiteten Halbierung der Rückfallquoten im Vergleich mit den Studien von Stephan (1984) und Buckhuisen (1968!!!) wurde die geplante neue Studie vorgestellt. So begrüßenswert eine neue Evaluation ist, nachdem seit EVAGUT ca. 1,5 Millionen Kraftfahrer untersucht wurden, so sehr verwundert, dass als Untergruppe nur die positiv Begutachteten und die Kraftfahrer mit Nachschulungsempfehlung untersucht werden sollen, nicht aber die Rückfallquoten der negativ-Begutachteten. Als Kontrollgruppe sind vorgesehen die Kraftfahrer, die im KBA mit einer erstmaligen Trunkenheitsfahrt von unter 1,1 Promille (also ohne MPU oder Nachschulungskurz) erfasst werden. Erste Ergebnisse sollen auf dem nächsten fit-to-drive in Prag 2008 vorgestellt werden. Interessant ist, dass die Träger, die an der Evaluation beteiligt sind (alle TÜVs und die DEKRA, nicht die kleineren Träger) etwa 75% der Gutachten in Deutschland durchführen – wieweit die Ergebnisse (im guten wie im schlechten) auf die anderen übertragbar sind, wird sicher noch eine spannende Diskussion werden.

Über das Thema von **Peter Silverans** „Alkohol-Wegfahrsperren“ ist anlässlich des Verkehrsgerichtstages im nlvp bereits berichtet worden. Die Ergebnisse der von ihm dargestellten europäischen Pilotstudie umfasste Busfahrer in Norwegen und Spanien, Lkw-Fahrer in Deutschland und alkoholauffällige Kraftfahrer sowie Alkoholiker (!) in Belgien. Aufgrund der sehr heterogenen Gruppe können schwer verallgemeinerbare Aussagen getroffen werden, meine (subjektive) Bewertung ist, dass es wohl weniger technische Probleme gab, aber vor allem bei den auffälligen Kraftfahrern doch eine erschreckende Zahl von Überlistungsversuchen (Immerhin ca. 1% aller Tests). Eine ausführliche Darstellung der Studie finden Sie unter www.ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/alcolock_d3.pdf – das Thema Interlock wird in den nächsten Jahren einen zunehmend größeren Raum in unserem Arbeitsgebiet einnehmen.

Einer der lebendigsten Vorträge des Kongresses war dann der von Prof. **Dr. Manfred Walzl** über „Ermüdung - Eine neue Herausforderung für die Straßenverkehrssicherheit.“ Sehr anschaulich einschließend eines nachgestellten Experiments auf der Bühne wurden die Gefahren von Schlafmangel veranschaulicht und mit Zahlen aus Untersuchungen untermauert. Danach gaben 25% der untersuchten Lkw-Fahrer an, in den letzten 4 Wochen übermüdet gefahren zu sein – und 24 Stunden ohne Schlaf entsprechen von den Leistungsdefiziten her etwa einer BAK von 1 Promille! Neue Messmethoden für Pupillenreaktionen gestatten dabei eine frühzeitige objektive Diagnose – wie nötig dies ist, zeigte nicht nur ein Video eines einnickenden Fahrers, sondern auch die Tatsache, dass bei den Messungen im Felde ein Fahrer schon vor Beginn der Messungen eingeschlafen war.

Ein weiteres EU-Projekt, SUPREME, wurde von **Dr. Stefan Siegrist** vorgestellt – es handelt sich um eine Sammlung von Beispielen für best-practice von Verkehrssicherheitsarbeit in Europa. Insgesamt weisen aber alle 11 eingereichten Maßnahmen keine oder nur eine unzureichende Evaluation auf, wobei hier darunter Effekte auf die Verkehrssicherheit, gemessen am Kriterium nachweisbarer Reduktion von Unfallzahlen verstanden wurden. Trotzdem können eine Reihe allgemeiner Empfehlungen für Leitlinien für solche Programme ausgesprochen werden: Sie sollten verpflichtend sein, zielgruppenorientiert und maßgeschneidert, sie sollten therapeutische Elemente enthalten, frühzeitig beginnen, evaluiert sein, die Leiter sollten hoch qualifiziert sein. Sehr fruchtbar war der Ansatz, die Kriterien von Sensitivität und Spezifität auf diagnostische Fragestellungen anzuwenden, was im nlvp mehrfach gefordert wurde. Eine Übersicht unter: www.cieca.be/supreme_du_pp und <http://www.kfv.at/supreme/>

Dr. Birgit Bukasa beschäftigte sich anschließend mit der Evaluierung von Rehabilitationsprogrammen. Auch hier gab es wieder einen Bezug auf die EU-Projekte ANDREA (http://psydok.sulb.uni-saarland.de/volltexte/2006/710/pdf/bartl_1.pdf) und DRUID (http://www.druid-project.eu/clin_007/nn_111632/Druid/EN/about-DRUID/about-DRUID-no-de.html?nnn=true) und die daraus abgeleiteten Kriterien relativ allgemeiner Art: auf Personen gerichtete Intervention, Ziel Verhaltensänderung, Diskussion und Selbstreflexion, Gruppenmaßnahme. Es wurden die wesentlichen Punkte des Workpackage 5 von DRUID vorgestellt. Interessant war die Information, dass in Österreich auch Kursrückfänger befragt werden, die einen zweiten Kurs machen müssen.

Durch eine kleine Programmänderung wurde dann der Vortrag von **Dr. Patricia McKenna** aus England zum Thema „Neuropsychologische Untersuchung bei der Evaluierung der Fahrereignung“ vorgezogen. Sehr praxisorientiert wurde mit einer Fülle von Details über Erfahrungen mit dem Abgleich neuropsychologischer Untersuchungsmethoden und Fahrproben berichtet. Letztere sind nach ihren Untersuchungsergebnissen schwer zu objektivieren, während die Tests (Visuelle Wahrnehmung, Bewegungssicherheit, Selbstwahrnehmung) stabil eine gute Vorhersage für die Fahrprobe gewährleisten. Ein Problem ist, dass Normen bislang nur Fahrer bis 70 existieren, aufgrund der demographischen Prozesse aber auch Fahrer mit 80 und 90 zunehmen werden. Deren Leistungsfähigkeit jenseits von spezifischen Störungen muss untersucht werden.

Und als Abschluss kam dann der Vortrag des Sektionsvorsitzenden **Adalbert Allhoff-Cramer** zum Modell PASS. Dieser Abschluss geriet in mancher Hinsicht zum Fiasko. Dies war nicht dem Vortrag selbst geschuldet. Inhaltlich war es eine klare und neutrale Darstellung des von der Steuerungsgruppe ausformulierten Modells PASS (www.p-a-s-s.eu) und eine recht ausführliche Beschreibung der Hintergründe, des Entstehungsprozesses, der Inhalte und der weiteren Entwicklungsperspektiven, wobei spürbar versucht wurde, eine MPU-Lastigkeit zu vermeiden und betont wurde, dass es nicht um das Aufstülpen eines deutschen Modells ginge, sondern um den Beginn einer europäischen Diskussion. (Inhaltliche Kritik am Modell PASS wurde im nlvp mehrfach formuliert, der Vortrag verstärkte aber diese kritischen Punkte nicht, sondern bemühte sich um eine ausgewogene Darstellung.)

Gerade von dem Hintergrund dieser betonten Zurückhaltung und des Gesprächsangebotes war es aber höchst irritierend, dass ausgerechnet dieser „europäische“ Vortrag als einer der wenigen auf Deutsch statt auf Englisch gehalten wurde. Dies wäre noch verkraftbar gewesen, da auch andere Redner auf Deutsch referierten - aber allein für diesen Vortrag lag im Gegensatz zu allen anderen keine englische, sondern nur eine deutsche Präsentation im Tagungsband vor. Damit war es für die überwiegende Mehrzahl der Kongressteilnehmer kaum möglich, die komplexen Überlegungen des Modells nachzuvollziehen oder zu bewerten. Es gab zwar eine gute Simultanübersetzung, aber bei solchen politisch brisanten Vorlagen kann das Hören einer Übersetzung in die Nicht-Muttersprache nicht das Lesen zumindest der Kernaussagen ersetzen. Damit waren die Voraussetzung des im Vortrag angekündigten Diskussionsprozesses natürlich für den Kongress nicht gegeben und es musste sich der Eindruck aufdrängen, als sollte hier ein Modell auf eine wenig transparente und nachvollziehbare Art vorgestellt werden, das Geltung für ganz Europa beansprucht.

Geradezu atemberaubend angesichts dieser Ausgangslage war dann die ohne Vorbereitung oder Diskussion erfolgende versuchte „Abstimmung“ über das Modell durch den Versammlungsleiter Prof. Dr. Kroj. Er bat nach dem Vortrag (mit Hinweis auf das Zeitproblem ohne vorangegangene Diskussion) um das Handzeichen der Teilnehmer für die Frage (Sinngemäß nach meiner Erinnerung) „Wer hält dieses Modell PASS für geeignet als Grundlage für eine Verkehrssicherheitsarbeit in Europa?“. Nach einem Augenblick des Zögerns ob dieser völlig überraschenden Wendung des Kongresses erhoben sich ein halbes Dutzend Hände (vornehmlich von den deutschen Initiatoren des Modells). Die folgende Frage „Wer ist unentschieden?“ hatte ein ähnliches Ergebnis. Kurz bevor die logisch folgende Frage „Und wer ist dagegen?“ mit dem Ergebnis eines Händemeers von noch ca. 150 Teilnehmern gestellt werden konnte, sprang Herr Nickel auf und rettete wortreich den Kongress vor einer großen Peinlichkeit und einer massiven politischen Schlappe für den TÜV, indem er bat, nochmal in der Pause diese Frage unter dem Aspekt zu durchdenken, dass es eine mögliche Ausgangslage sei für eine Diskussion um einen Aspekt eines von vielen möglichen Wegen als Beginn eines Prozesses

Glücklicherweise wurde der Versuch einer solchen putschistischen Abstimmung über ein den Teilnehmern nicht schriftlich vorliegendes Modells nach der Pause stillschweigend begraben und der Kongress änderte mit einer kurzen Zusammenfassung der Referate durch Herrn Nickel und einem Ausblick auf den nächsten Kongress in Prag.

Fazit: Insgesamt ein inhaltlich spannender Kongress (leider habe ich von Wien nicht viel gesehen) mit interessanten Vorträgen über ein weites Spektrum europäischer Verkehrssicherheitsarbeit. Besonders der Überblick über die Punktesysteme in verschiedenen Ländern war sehr anregend – eine solche länderübergreifende Zusammenstellung zu einem Thema sollte beibehalten werden. Wünschenswert wäre aus meiner Sicht die stärkere Akzentuierung spezifisch verkehrspsychologischer und verkehrstherapeutischer Ansätze.

Die Organisation war wie beim letzten Mal sehr gut, sehr hilfreich sind die vorab schriftlich verteilten Präsentationen, die eine Konzentration auf die Vorträge ohne Mitschreiben gestatten. Der Wermutstropfen war der politisch verheerende Versuch, den Kongress mit einer Abstimmung über das schriftlich nicht vorliegende Modell PASS zu überrumpeln. Politisch dürfte dies dem Anliegen der Veranstalter, speziell die MPU in Europa als Modell zu verankern, eher geschadet haben. Überhaupt ist die Bedeutung des Kongresses schwer einzuschätzen. Zwar gab es deutlich mehr Teilnehmer als im letzten Jahr (ca. 250) aus mehr Ländern, aber Vertreter der Verkehrspsychologie aus großen Ländern wie England und Frankreich fehlten und die Presseresonanz auf den Kongress scheint sehr gering gewesen zu sein, Google wirft bei „fit-to-drive-Kongress“ praktisch nur Fundstellen der Veranstalter selbst aus – und schon an 10. Stelle den Bericht des nlvp aus der Ausgabe 01/2007.

Drogen-Auffälligkeiten und Verkehrstherapie

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Der Bereich Drogen und Verkehrsauffälligkeiten ist durch eine ständige und zum Teil massive Veränderung in den letzten Jahren gekennzeichnet. Dies betrifft zum einen die Fülle von Forschungsergebnissen, aber auch die Veränderungen der Analytik, die zum Teil grundlegenden Änderungen der Rechtslage durch Urteile des Bundesverfassungsgerichtes und die sich als Reaktion darauf ständig ändernde Verwaltungspraxis. Verschärft wird diese Unübersichtlichkeit noch dadurch, dass es zwischen den einzelnen Bundesländern, zwischen den einzelnen Straßenverkehrsämtern und zum Teil zwischen den Sachbearbeitern unterschiedliche Verfahrensweisen gibt. All dies ist dafür verantwortlich, dass es bislang wenig systematisch ausgewertete Erfahrungen mit verkehrstherapeutischen Einzelmaßnahmen im Bereich drogenauffälliger Kraftfahrer gibt.

Deshalb sollen im folgende eher einzelne Themen und Eindrücke aus meiner Praxis zu diesem Bereich zusammengestellt werden, eine systematische Auseinandersetzung würde bei weitem dem Rahmen des nlvp sprengen.

Grundsätzlich ist meine Erfahrung, dass drogenauffällige Kraftfahrer, die sich an mich wenden, lediglich etwa 7% aller Anfragen ausmachen. Der Anteil bei den Klienten, mit denen ich ein kostenpflichtiges Beratungsgespräch führe, ist bezogen auf alle Klienten noch geringer und nur mit ganz wenigen Klienten habe in den letzten Jahren eine längerfristige Verkehrstherapie durchgeführt.

Dies liegt daran, dass bei den beiden Hauptgruppen unterschiedliche Barrieren gegen eine Einzelmaßnahme bestehen. Die größte Gruppe sind die Haschischkonsumenten. Diese wenden sich im Regelfall (zumindest in den letzten Jahren) an einen niedergelassenen Verkehrspsychologen, nachdem sie im Straßenverkehr mit THC aufgefallen sind. In diesen Fällen beschränkt sich die Beratung aber erst einmal auf das Erklären der komplizierten Rahmenbedingungen und der Verfahrensweisen. Abhängig vom Zeitpunkt, dem Bundesland und den konkreten Einzelfällen gibt es im Regelfall – so paradox es sich anhört – für eine therapeutische Maßnahme erst einmal keinen Handlungsdruck.

Der Standardfall ist Auffälligkeit mit THC und anschließend (u. U., bevor das strafrechtliche Verfahren abgeschlossen ist) eine Aufforderung, eine MPU zu machen (da ja die Trennung von Konsum und Verkehrsteilnahme nachgewiesenermaßen nicht funktioniert hat und damit Abstinenz überprüft werden muss). Diese MPU ist aber in aller Regel aussichtslos, da ein (je nach Einzelfall, Bundesland, Träger und Gutachter) unterschiedlich langer Abstinenzzeitraum gefordert wird. Die Empfehlung in der Beratung dazu kann nur lauten, sofort und bedingungslos auf Abstinenz zu gehen, die MPU möglichst lange hinauszuschieben, zu versuchen, den strafrechtlichen Entzug der Fahrerlaubnis nach Möglichkeit ebenfalls hinauszuschieben und möglichst viel Zeit für den Abstinenznachweis zu gewinnen. Parallel dazu muss geklärt werden, ob entweder ein Kurs für drogenauffällige Kraftfahrer in Betracht kommt oder eine MPU mit aufgeschobenem Ergebnis, bis eine Reihe von Drogenscreenings vorliegen.

Meine Erfahrung ist die, dass unter diesen Bedingungen einer eher formalen und verwaltungstechnischen Abklärung als Schwerpunkt einer Beratung wenig Motivation geweckt werden kann, sich inhaltlich mit dem Hintergrund der eigenen Drogenproblematik auseinanderzusetzen. Dies bestätigt sich auch in den einschlägigen Internetforen, in denen stärker als bei den Alkoholfahrern intensiv über Grenzwerte, Abbauprodukte, Nachweisgrenzen, Abstinenzzeiträume, juristische Fragen diskutiert wird und weniger über die Funktion der Droge für das eigene Leben. Dies hängt auch damit zusammen, dass Haschischkonsumenten nach meinen Erfahrungen eher ideologisch orientiert sind. Dies war früher, als bereits der reine Besitz von Haschisch zu Zweifeln an der Fahr-

eignung führte, noch stärker ausgeprägt - noch vor 5 Jahren kämpften meine Beratungsfälle mit mindestens soviel Inbrunst für die gesellschaftliche Akzeptanz von Haschisch wie für ihren Führerschein. Dies ist nach der verfassungsgerichtlich erzwungenen stärkeren Bindung an die Straßenverkehrsteilnahme weniger geworden, viele THC-Konsumenten sind aber immer noch stark mit dem Thema Ungleichbehandlung von Alkohol und THC beschäftigt, so dass ein subjektiver Leidensdruck eher seltener als bei den Alkoholtätern zu beobachten ist. Zuge-spitzt: Alkoholauffällige Kraftfahrer sind oft tief im Herzen besorgt oder verunsichert, ob sie nicht doch ein Alkoholproblem haben, THC-auffällige Kraftfahrer sind eher empört, dass Sie so viel härter behandelt würden als alkoholkonsumierende Bevölkerungskreise.

Unter diesen Bedingungen ist eine längere durch Drogenscreenings nachgewiesene Abstinenz oder ein Drogenkurs oder auch ein Beratung/Therapie in einer Drogenberatungsstelle oft die subjektiv attraktivere Alternative als eine selbstfinanzierte Verkehrstherapie, zumal ich ehrlich genug bin, meinen Klienten deutlich zu machen, dass es weniger sicher vorhersagbar als im Alkoholbereich ist, wie ein Gutachter eine bestimmte Aufarbeitung der Vorgeschichte bewerten wird. Hinzu kommt, dass die THC-auffälligen Kraftfahrer in der Regel jünger sind als alkoholauffällige und sich eine Verkehrstherapie nicht leisten können, die in der Regel deutlich länger ist als eine standardisierbare Kompaktberatung im Alkoholbereich. Nicht zufällig haben bei der Mehrzahl meiner (wenigen) Langzeittherapien die Eltern diese Kosten übernommen.

Hier wäre es aus meiner Sicht für niedergelassenen Verkehrspsychologen wünschenswert, gemeinsam ein gewisses Raster für THC-Fälle und ein Konzept für eine Kurzintervention zu entwickeln, um aufwendige Vor- und Nachbereitung dieser eher seltenen Fälle effektiver zu gestalten. Allein die Klärung der jeweils lokal und regional aktuellen Verfahrensweisen kostet viel Zeit.

Die zweite Gruppe sind die Konsumenten harter Drogen. Hier gibt es einen anderen Schwerpunkt für Barrieren gegen eine Verkehrstherapie. Ähnlich ist die Problematik der Kosten, wobei noch stärker als bei THC Therapie-Programme und Hilfeeinrichtungen existieren, die weitgehend kostenlos in Anspruch genommen werden können. Dazu kommt aber, dass Konsumenten harter Drogen, die auf der Suche nach einer Therapie sind, in der Regel drängendere Probleme haben als den Erhalt der Fahrerlaubnis und sich völlig zu Recht eher an eine Drogenberatungsstelle als an einen niedergelassenen Verkehrspsychologen wenden.

Ich habe nach meinen Unterlagen in den letzten 20 Jahren lediglich in etwas 6-10 Fällen mit Konsumenten harter Drogen zu tun gehabt – in der Regel ging es um Kokain, häufiger als Beikonsum zu THC, in einigen Fällen wurde Kokainkonsum als Hintergrund von Verkehrsauffälligkeiten in der Therapie deutlich, ohne dass dies in den Akten auftauchte und einen Fall einer Methadon-Substitution habe ich kürzlich abgeschlossen. Hier lassen sich seriöserweise keine Verallgemeinerungen aufstellen, subjektiv finde ich aber immer wieder eine Einschätzung bestätigt, die der Kollege Vetter von Pronon vor vielen Jahren auf einem Drogen-PRO-GRESS in Bremen auf den Punkt gebracht hat: „Mit THC-Klienten kann man erfolgreich und zuende arbeiten, Kokain-Klienten sind hochgradig schwierig, da man ihnen nicht trauen kann und sie häufig abrechen“.

Informationsquellen zu Drogen im Straßenverkehr

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

Für die Einarbeitung in das Themengebiet Drogen und Straßenverkehr gibt es meiner Meinung nach 3 sehr gute Bücher:

Hans-Peter Krüger (Hrsg.): Drogen im Straßenverkehr: ein Problem unter europäischer Perspektive, Freiburg im Breisgau: Lambertus,

2000. - 323 S. ISBN 3-7841-1245-5 kart. : DM 44,00

Ein – für diesen schnell sich verändernden Bereich – etwas älteres Buch, das aber eine gute Einführung in alle wichtigen Fragen enthält und zudem recht verständlich geschrieben ist. Das Kapitel über die Begutachtungsleitlinien von Herrn Brenner-Hartmann kann nach meinen Erfahrungen auch Klienten als Einführung in die Grundlogik der Untersuchung bei THC-Fällen empfohlen werden.

Michael Hettenbach / Volker Kalus / Manfred Möller / Axel Uhle: Drogen und Straßenverkehr, 1. Auflage 2005, 472 Seiten, Deutscher Anwaltverlag, ISBN 3-8240-0636-7, Preis: 38,00 Euro

Aus meiner Sicht das Standardwerk, weil es detailliert aus unterschiedlicher Sichtweise (juristisch, diagnostisch, verwaltungspraktisch) die Problemfelder behandelt. Dass Einschätzungen und Bewertungen nicht immer deckungsgleich sind, liegt in der Natur des Gebietes und der fruchtbaren Unterschiedlichkeit der Autoren. Angenehm fällt zudem auf, dass die Autoren immer wieder betonen, das Sichtweisen, juristische und fachliche Bewertungen im Fluss sind und keine ewig gültigen Aussagen getroffen werden können.

Wolfgang Berr, Martin Krause, Dr. Hans Sachs: Drogen im Straßenverkehrsrecht, 2007, XXIII, 410 Seiten, ISBN 978-3-8114-0845-6, Reihe: Recht in der Praxis, C.F. Müller, Hardcover, € 49,00

Sehr aktuelles Buch, das umfangreich und detailliert alle wichtigen Rechtsfragen behandelt. Besonders hervorzuheben ist, dass die Autoren an vielen Stellen deutlich auf Widersprüche, Unklarheiten und Klärungsbedarf bei rechtlichen und toxikologischen Fragen hinweisen und dem Versuch, Drogenpolitik mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts zu betreiben, kritisch gegenüberstehen. Zudem werden auch Themen behandelt, zu denen sich sonst schwer gute Darstellungen finden lassen, zum Beispiel Fragen der Bewertung von Methadon-Substitution. - **Eine ausführliche Rezension wird in einer der nächsten nlvp erfolgen.**

Im Internet sind folgende Seiten aus meiner Sicht hilfreich:

Für rechtliche und verwaltungspraktische Fragen sind wie immer die ersten Anlaufstellen: www.fahrerlaubnisrecht.de und www.verkehrsportal.de und www.jurathek.de

Eine für die Zielgruppe von jüngeren Kraftfahrern ganz gut geeignete Seite über Drogen ist: <http://www.pille-palle.net/Pille-Palle/fuehrerschein.php>

Seriöse und fundierte Positionen für eine weniger sanktionierende Gesetzgebung im Umgang mit Cannabis finden sich unter: http://www.canabislegal.de/aktionen/ck/alternative_puetz.htm

Gut strukturierte und umfangreiche, aber gut zusammengefasste Informationen unter: <http://www.verkehrsexikon.de/Module/DrogenThemen.htm>

Das Kurs-Modell „DRUGS“

Dr. Joachim Seidl, Dresden (seidl@afn.de)

Die Gesellschaft für Ausbildung, Fortbildung und Nachschulung AFN (www.afn.de) und das Medizinisch-Psychologische Institut des heutigen TÜV Hessen entwickelten gemeinsam ein Kursmodell zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gemäß § 70 FeV für drogenauffällige Kraftfahrer. Der Kurs wurde zunächst ab 1997 in Hessen durchgeführt. Die Ergebnisse der Evaluationsstudie sind in der ZVS Heft 1/2004 veröffentlicht.

Ziel des DRUGS-Kurses ist eine dauerhafte Distanzierung vom Drogenkonsum durch Drogenabstinenz. Zur Abstinenzkontrolle werden die Teilnehmer kurzfristig zu einem Drogenscreening einbestellt. Zugangsvoraussetzung zum Kurs ist eine in der MPU ausgesprochene Kursempfehlung nach § 70 FeV. Laut Kommentar zu den Begutachtungsleitlinien wird als Voraussetzung gefordert, „dass keine fortgeschrittene Drogenproblematik vorliegt, die spezifische suchtherapeutische oder psychotherapeutische Maßnahmen erforderlich macht und der Entschluss für eine dauerhafte Drogenabstinenz bereits gefasst und eine Drogenabsti-

nenz ausreichend lange nachgewiesen wurde.“ (2. Aufl. 2005, S. 192). Die Kriterien dafür sowie Indikatoren und Kontraindikatoren sind in den „Beurteilungskriterien“ in „Hypothese D 7“ (2005, S. 138 ff.) nachlesbar.

Der Kurs wird mit 6 bis 10 Teilnehmern durchgeführt. Die insgesamt 24 Stunden verteilen sich auf 6 Sitzungen mit jeweils 4 Stunden. Im Verlauf des Kurses arbeitet jeder Teilnehmer mit einem strukturierten Poster. Darauf werden u. a. Angaben zur Person, zum Konsumverhalten, zu persönlichen Schwachstellen und Stärken festgehalten. Die Teilnehmer sollen in den ersten 4 Sitzungen erkennen, welche persönlichen Schwachstellen dem Drogenkonsum zugrunde liegen und neue Verhaltensweisen entwickeln. In der vierwöchigen Selbstbeobachtungsphase (während der das Drogenscreening erfolgt) sollen die Teilnehmer Erfahrungen mit den angestrebten neuen Verhaltensweisen sammeln. Die beiden letzten Sitzungen dienen dem Erfahrungsaustausch und der Verbesserung der neu entwickelten Verhaltensweisen.

Zwischen 4. und 5. Kurssitzung erfolgt ein Drogenscreening. Die Kursteilnehmer werden kurzfristig einbestellt, der Termin ist für den Teilnehmer nicht vorhersehbar. Die Urinabgabe erfolgt unter Sicht. Das polytoxikologische Screening erfolgt über alle gängigen Substanzklassen. Außerdem wird der Kreatininwert bestimmt. Nach einem immunologischen Suchtest erfolgt ggf. eine Bestätigungsanalyse.

Das Ergebnis des Screenings wird dem Kursteilnehmer zu Beginn des 5. Kurstermins durch den Kursleiter mitgeteilt. Falls dies in mindestens einer Substanz positiv ist, wird der Teilnehmer nach Bekanntgabe und einer kurzen Besprechung von der weiteren Kursteilnahme ausgeschlossen.

Die Erfahrungen der Kursleiter zeigen, dass die Kursteilnehmer eine nach Anlage 4 der FeV mögliche Trennung von gelegentlichem Cannabis-Konsum und Fahren als praktisch nicht möglich einschätzen.

Buchrezension „Verkehrsmedizin“

Dipl.-Psych. Paul Brieler, Hamburg (IfSGmbH-Hamburg@t-online.de)

Madea B, Mußhoff F, Berghaus G (Hrsg) (2007) Verkehrsmedizin. Fahreignung, Fahrsicherheit, Unfallrekonstruktion. Köln: Deutscher Ärzte-Verlag, 799Seiten, 149,- Euro (ISBN: 978-3-7691-0490-5) – Leseproben unter: <http://www.aerzteverlag.de/buecher/buch.asp?id=2038&grid=360>

Warum ein medizinisches Buch für verkehrspsychologisch tätige Leser rezensieren? Weil wir in unserem Arbeitsgebiet interdisziplinär tätig sind! Warum? Weil die Fahreignung unteilbar ist. D. h. die Begutachtung, Wiederherstellung oder Förderung der Fahreignung erfordert für alle Berufsgruppen den Blick über die engen Disziplinengrenzen hinaus. So beschäftigen sich die fast 40 Beitragenden in dem vorliegenden Band, obwohl der Titel ‚Verkehrsmedizin‘ dies suggerieren mag, in der ganzen Bandbreite mit den wesentlichen Themen Fahreignung und Fahrsicherheit. Und entstammen auch unterschiedlichen Fachgebieten (Medizin, Naturwissenschaften, Psychologie, Ingenieurwissenschaften).

Inhaltlich ist das Buch wie folgt gegliedert: Das Kapitel A umfasst auf ca. 100 Seiten Epidemiologie und Rechtsfragen. Zur Epidemiologie werden in knapper Form Methoden epidemiologischer Forschung am Beispiel verkehrssicherheits-relevanter Forschung ausgeführt, Zahlen der amtlichen Statistik und ausgewählte Ergebnisse der Unfallursachenforschung dargestellt. Die daran anschließenden rechtlichen Ausführungen geben einen komprimierten Überblick über das Strafrecht und das Verwaltungsrecht. Im weiteren werden auch zivilrechtliche (Schadenersatz, Schmerzensgeld) und versicherungsrechtliche Probleme erörtert. Das Kapitel schließt mit Ausführungen zum Arztrecht.

Das anschließende Kapitel B ist mit über 550 Seiten das umfangreichste und befasst sich mit der Fahreignung, der Fahrsicherheit und der Begutachtung. Im einzelnen werden die Grundlagen erarbeitet, hier erwähnenswert die Abschnitte zur polizeilichen Verdachtsgewinnung und Beweissicherung sowie zur chemisch-toxikologischen Analyse. Anschließend werden auf fast 200 Seiten die fahreignungsrelevanten Erkrankungen sehr ausführlich und in einer Weise behandelt, die auch Nicht-Medizinern das Verstehen erlaubt. Auf weiteren fast 150 Seiten werden dann die Fragen der Diagnostik und Beurteilung von Alkohol, Drogen und Medikamenten jeweils aus medizinischer und psychologischer Sicht behandelt. Aufschlussreich waren für mich die Ausführungen zur Kombination psychotroper Substanzen und Fahrsicherheit/-eignung. Hier zeigen sich besonders gefährdende Entwicklungen, besonders wenn man die vielfältigen Kombinationsmöglichkeiten und die nicht beherrschbaren Folgen berücksichtigt (literarisch bei A. Behrmann, Electro-Boy).

Die letzten fast 100 Seiten dieses Kapitels befassen sich mit sonstigen Determinanten wie Mindestalter, Straftaten, Ermüdung, Alter und Fahrerassistenz, mit Besonderheiten im Schiffs-, Schienen- und Flugverkehr, sowie mit einem Blick über die Grenzen nach Österreich und in die Schweiz.

Das abschließende Kapitel C ist mit knapp 100 Seiten dem Verkehrsunfall und seiner Rekonstruktion gewidmet. Die Ausführungen mögen auf Psychologen auf den ersten Blick fremdartig wirken, doch lohnt sich die Beschäftigung mit den gut aufbereiteten und durch Bilder und Diagramme verständlichen Ausführungen: Erlauben diese doch, die Folgen von Unfällen und die Schilderungen von Kunden besser nachvollziehen bzw. einordnen zu können. Und regen dazu an, Beispiele, wie z.B. die Berechnung der Belastung von nicht-angeschnallten Frontpassagieren bei einem frontalen PKW-PKW-Unfall mit 50 Km/h in der beratenden und schulenden Praxis zu berücksichtigen.

Natürlich ist es bei dem allumfassenden Anspruch des Buches in der Breite nicht zu vermeiden, dass es in der Tiefe Lücken enthält. Gerade wenn der Leser in einem Teilgebiet über sehr spezifisches Wissen verfügt, kann ein solches Buch seinem Fachwissen nicht gerecht werden. Ich hätte mir allerdings an einigen Punkten mehr Sorgfalt in der Darstellung gewünscht, z.B. wenn anhand der Studie von Drummer et al. (2004) das relative Risiko für Fahren unter Cannabis bei einer THC-Konzentration im Blut ab 5 ng/ml fälschlicherweise mit einer Odds Ratio (OR) von 6,6 angegeben wird (S. 42); aus der Studie selbst ergibt sich ein solcher Wert für den Konzentrationsbereich zwischen 5 und 100 ng/ml, wie Berghaus et al. auf dem Kongress der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin im Jahr 2005 ausgeführt haben (s. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft M 171, 45ff), wobei das Punktrisiko bei 5 ng/ml deutlich geringer ausfällt.

Für erfahrene Verkehrspsychologen ergibt sich bei den psychologischen Themen zwar nichts Neues. Der Band, obwohl deutlich nicht im Preissegment eines Taschenbuches angesiedelt, ist trotzdem wärmstens zu empfehlen. Die Herausgeber und ihre Autoren haben es vermocht, den derzeitigen Wissensstand zu allem, was relevant sein könnte, übersichtlich, gut lesbar und verständlich, komprimiert darzustellen. Der Leser kann sich schnell und gut zurecht finden, was gerade für Verkehrspsychologen zur Orientierung über medizinische Probleme in Bezug auf die Fahreignung eine unentbehrliche Hilfe werden dürfte, sowohl als Pflichtbestand einer Handbibliothek als auch als Basis für die Aus- und Fortbildung. Vergleichbares war lange nicht auf dem Markt!

Zeitschriften-Übersicht

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn

An dieser Stelle erfolgt regelmäßig der Hinweis auf interessante Artikel aus den wichtigsten Zeitschriften aus unserem Arbeitsgebiet:

BA – Blutalkohol: Für die aktuelle BA 44/2007 möchte ich auf einen hoch interessanten Beitrag verweisen: „Da haben wir Flasche ausge-

trunken“ - Maritta Zentgraf, Angelika Schildmeier und Michael Rappat vom IfS berichten von einem deutsch-russischen Trinkversuch: Es wurde überprüft, ob die „russischen“ Bedingungen (viel Essen, nur Wodka) in Bezug auf objektive BAK, subjektive Befindlichkeit und Folgen am nächsten Tag etwas ausmachen – und es werden Folgerungen aus den Ergebnissen für die MPU-Diagnostik diskutiert – spannend zu lesen!

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

ZVS - Zeitschrift für Verkehrssicherheit: Keine neue Ausgabe seit dem letzten Newsletter: <http://www.zvs-online.de> – die Ausgabe 03/2007 verspricht aber, spannend zu werden.

NZV - Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht: In der Ausgabe 06/2007 gibt es keine für den verkehrspsychologischen Bereich interessante Artikel außer zwei Urteilen zu EU-Fahrerlaubnissen, die aber auf der bisherigen Linie liegen. In der Ausgabe 07/2007 ist mir aufgefallen ein grundsätzlicher Artikel zu der neuen EG-VO 561/2006 zu Lenkzeiten und Ruhezeiten, der diese komplizierte Gebiet ausführlich beleuchtet – wichtig für die Verkehrspsychologische Beratung von Berufskraftfahrern. Passend dazu gibt es zwei Urteile, die sich mit diesem Thema im Hinblick auf den Übergang von alter auf neue Regelung beschäftigen. Des Weiteren wird ein wichtiges Urteil zu der Frage der Feststellung von Fahruntüchtigkeit auf Grund von Betäubungsmitteln. Und schließlich ist studienrelevant der Beschluß des VGH Kassel, nach dem unter bestimmten Umständen die Nutzungsuntersagung wegen Weigerung, eine MPU zu machen auch bei Vorliegen einer tschechischen Fahrerlaubnis möglich sei – der weitere Gang des Verfahrens bleibt abzuwarten. Und schließlich gibt es ein Urteil zu der Frage, ob man auf Feststellung eines bestimmten Punktestandes klagen kann.

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

zfs – Zeitschrift für Schadensrecht: kein Abo http://www.anwaltverlag.de/zeits_zfs.php

VD Verkehrsdienst: keine neuen Infos: www.verkehrsdienst.de – der Link liefert interessante Informationen, z.B. über das Alkoholverbot für Fahranfänger.

Verkehrszeichen: Die neue Ausgabe 2/07 beschäftigt sich in mehreren Artikeln mit den Langzeitfolgen der Klimaerwärmung für das Mobilitätsverhalten und Ansätzen zur Förderung eines veränderten Mobilitätsverhalten. Langfristig werden diese Entwicklungen unser Arbeitsgebiet massiv verändern. Ein weiterer Schwerpunkt sind Straßenbahnen, u. a. der für mich überraschende Ansatz einer Güter-Straßenbahn. www.verkehrszeichen-online.de

Aus dem Netz gefischt

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

In dieser Rubrik werden normalerweise Informationen und Personen vorgestellt, die mir bei Rundgängen durch das Netz aufgefallen sind und die aus meiner Sicht eine größere Bekanntheit verdienen. Passend zu Thema habe ich es diesmal anders gemacht und ausprobiert, was sich finden, wenn ich www.NAME_DER_DROGE.de eingeben. Ein kurze Bewertung meiner Ergebnisse des Experiments:

www.drogen.de – Vorsicht! Die Seite, die erscheint, genau durchlesen, bevor Sie irgendetwas tun. Da der Betreiber vermutlich gute Rechtsanwälte hat, enthalte ich mich jeder Wertung und sage nur: Unglaublich“

www.haschisch.de – Relativ sorgfältig und liebevoll gestaltete Seite von Haschischfreunden.

www.thc.de – Ein ziemlich überraschendes Ergebnis – ausprobieren.

www.hasch.de -Liegt in der gleichen Richtung.

???.kokain.de -Vorsicht, ziemlich rätselhaft, seltsamer Quelltext, lieber nicht ausprobieren, deshalb habe ich den Link entfernt.

www.heroin.de – geparkte Seite mit einem wilden Sammelsurium von Themen (geparkte Seiten sind solche, die einen Rechteinhaber gehören, der sie selbst nicht mit Inhalten füllen will und sie quasi als Werbeflächen zur Verfügung stellt).

www.lsd.de – ebenfalls eine geparkte Seite.

www.ecstasy.de – Sehr engagierte Seite mit guten Verlinkungen.

www.opium.de – die Seiten einer „unbekannten PR-Agentur“ ..

www.morphium.de – auch nach vielem Grübeln bin ich nicht darauf gekommen, was eine Anlageberatung einer Familie Weingarten dazu gebracht hat, sich diese Seite zu sichern ...

www.morphin.de – ganz spannende Informationen zur Kunst der Anaesthesie.

Viel Spaß beim weiteren Stöbern!

Szenegeflüster – ohne Gewähr

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn und Informanten aus der Bundesrepublik

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

- Nachdem (wie im letzten nlvp berichtet) der BDP (Berufsverband Deutscher PsychologInnen und Psychologen) die satzungsmäßigen Voraussetzungen für den Ausschluss gewählter Funktionäre geschaffen hat, hat das Präsidium am 17.06. bei nur 1 Gegenstimme und 1 Enthaltung beschlossen, dass der BNV (Bundesverband Niedergelassener Verkehrspsychologen) und die DPTV (Deutsche Psychotherapeutenvereinigung) als konkurrierende Berufsverbände betrachtet werden. Damit dürfte sich der massive Verlust von engagierten Mitgliedern in den letzten Jahren noch beschleunigen.
- Die BAST hat mich in einem Schreiben darauf hingewiesen, dass das Verfahren der Projektausschreibung (wie in nlvp 4/2007 kritisiert) üblich sei, geplante Ausschreibungen werden angekündigt, um Zeit für eine Interessebekundung zu geben. Mit der Ausschreibung selbst würden dann die Projektankündigungen üblicherweise von der Internetseite genommen.
- Einige amtlich anerkannte Verkehrspsychologische Beratern, die nicht dem Qualitäts-Sicherungs-System der Sektion im Bereich des § 71 der FeV angeschlossen sind, haben ein Formscheiben erhalten, dass Sie sich nicht an die Bestimmungen dieses QS-Systems gehalten hätten...
- Es gibt eine Reihe von Signale, die darauf hindeuten, dass einige TÜVs von ihrem Abgrenzungs-Kurs gegenüber den freiberuflichen Verkehrspsychologen abrücken, es gibt bundesweit verschiedene Einladungen, Angebote zum Austausch etc.
- Ein bekannter Verkehrspsychologe soll sich nördlich des Polarkreises einen zweiten Alterssitz mit Blick auf spielende Wale gekauft haben...
- Eine neue Untersuchungsstelle wirbt mit dem bemerkenswerten Satz „Unser Aufgabe wird im Rahmen der rechtlichen Vorgaben von innovativem Verständnis geprägt sein.“
- Die Optimierungsverordnung zur FeV ist in Arbeit, eine erste Einschätzung erfolgt im nächsten Newsletter.

Kongresse

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

An dieser Stelle erscheint regelmäßig ein Hinweis auf interessante Kongresse mit Daten und Programminweisen.

Das 3. Gemeinsames Symposium der DGVP und der DGVM verspricht interessant zu werden: Am 18. und 19. Oktober findet ein Dresden dieser Kongress statt, der diesmal eine ganz Reihe interessanter Themen mit hochrangigen Referenten behandelt. Erwähnt seien nur die wichtigsten Themen:

- Grenzwertproblematik in Recht, Medizin und Psychologie
- Psychologische Diagnoseverfahren
- Neue Marker im Labor
- Konkretisierung von Beurteilungskriterien
- Interlockgeräte
- Übermüdung
- Ältere Kraftfahrzeugfahrer
- Fahrerassistenz-Systeme

In der Tat sind alle momentan aktuell diskutierten Themen vertreten, Sie können sich auf einen interessanten Kongress freuen. Programm und Anmeldung unter:

<http://conventus.de/verkehr2007/>

Ausblick auf die nächste Ausgabe September 2007

Die nächste Ausgabe des „Newsletters Verkehrspsychologie“ (nlvp) ist wieder geplant als Doppelnummer 08&09/2007 und wird voraussichtlich Mitte September 2007 erscheinen (wie immer ohne Gewähr ...).

Schwerpunktthema soll sein **Punktetäter und Verkehrspsychologische Beratung**, geplant sind:

- Punktesysteme in anderen Ländern
- Stellenwert des Leitfadens
- Tattagsprinzip und Rechtskraftprinzip
- Geplante Optimierungsverordnung FeV
- Erfahrungen aus der Praxis
- Veranstaltung des BNV