

nl

newsletter

Nr. 8&9/2007

verkehrspsychologie

vp

Schwerpunkt „Verkehrspsychologische Beratung“

Themen: Editorial + "Lenkung von Kundenströmen" + Praxis der Verkehrspsychologischen Beratung + Stellenwert des Leitfadens + Tattagsprinzip und Rechtskraftprinzip + Einige Anmerkungen zur Interpretation des § 71 FeV + Buchrezension "Ich will meinen Führerschein zurück" + Zeitschriftenübersicht + Aus dem Netz gefischt + Szenegeflüster + Kongresse

Dies ist die siebente 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 hat neben dem angekündigten Thema Punktetäter und Verkehrspsychologische Beratung (VB) einen weiteren Schwerpunkt aus aktuellem Anlass. Wie die meisten von Ihnen vermutlich inzwischen erfahren haben, hat der BNV interne Dokumente des "TÜV Süd Life Service" veröffentlicht, die belegen, wie stark dort ökonomische Gesichtspunkte Beratungsangebote prägen.

Die Dokumente selbst sind an einige hundert Personen und Einrichtungen aus dem Fachgebiet versandt worden, im Internet selbst sind sie nach meinen Informationen nicht verfügbar, sie liegen mir aber vor (von Anfragen bitte ich abzusehen, ich bin ab morgen für drei Wochen im Urlaub!). Der erste Artikel dieses nlvp beschäftigt sich wegen der Brisanz mit diesem Vorgang, versucht eine erste Einschätzung und schlägt Konsequenzen vor. Angesichts der inzwischen in Gang gesetzten Rechtsabteilung des TÜV Süd werde ich mich bei einer juristischen Bewertung der Vorgänge sehr zurückhalten - so dezidiert meine persönliche Haltung dazu ist.

Den zweiten Schwerpunkt bildet wie geplant die Verkehrspsychologische Beratung. Hier laufen zur Zeit eine Reihe von Diskussionen und Auseinandersetzungen, die in drei Artikeln näher beleuchtet werden sollen, zum einen in Hinblick auf Erfahrungen aus der Praxis, zum anderen unter dem Gesichtspunkt "Tattagsprinzip oder Rechtskraftprinzip" und zum dritten unter dem Gesichtspunkt der formalen Organisationen und Zuständigkeiten im diesem Arbeitsbereich.

Es folgt eine Buchrezension der Neuerscheinung "Ich will meinen Führerschein zurück" von Paul Brieler und Peter Grunow.

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

Die Verzögerung des Erscheinens bitte ich zu entschuldigen - neben den Enthüllungen des BNV haben eine Woche Kranksein und Reisevorbereitungen meine Zeitplanungen durcheinander geworfen, ich gehe aber davon aus, dass die Oktobernummer im Oktober erscheint.

Ich schließe mit der traditionellen Bitte um Rückmeldungen, Beiträge, Leserbriefe, Rezensionen, Kritik und allem, was den nlvp voranbringt - bleibt die Resonanz so gering wie bisher, werde ich mir überlegen müssen, den nlvp zum Jahresende einzustellen.

Jörg-Michael Sohn

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. 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,-- €)

"Lenkung von Kundenströmen"

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Die meisten Leser des nlvp werden die internen Unterlagen des TÜV Süd bekommen haben, die der BNV ([Bundesverband Niedergelassener Verkehrspsychologen](http://www.bundverband-niedergelassener-verkehrspsychologen.de)) mit einem Begleitschreiben verschickt hat. Darin wird mit internen Protokollen, emails und Präsentationen (deren Echtheit nach meinen Informationen unbestritten ist) deutlich, dass innerhalb des TÜV Süd zumindest zeitweise Planungen verfolgt wurden, die in der Fachwelt einhellig Entsetzen ausgelöst haben. Momentan laufen hinter den Kulissen vielfältige Versuche, Konsequenzen aus diesen Vorfällen zu ziehen.

Dabei scheint sich nach meinen jetzigen Informationen leider das gleiche Reaktionsmuster-Muster abzuzeichnen, das wir in den letzten Monaten bei Siemens, Vattenfall, Landesbanken etc. erleben konnten: Die Betroffenen empören sich über die unglaubliche Tatsache, dass solche Informationen an die Öffentlichkeit getragen werden, Belege für Fehlverhalten werden erst nicht zur Kenntnis genommen, dann abgestritten, unter wachsendem Druck dann in ihrer Relevanz heruntergespielt, schließlich zu Einzelfällen erklärt und dann wird erklärt, dass längst Konsequenzen gezogen wurden, um eine Wiederholung dieser gänzlich irrelevanten Vorfälle für die Zukunft sicher auszuschließen. Dies ist in diesem Fall besonders deprimierend, da handelnde Personen zum Teil

in ihrem Berufsalltag Gutachten schreiben, die so oder ähnlich diagnostizieren: "Der Untersuchte verharmlost und bagatellisiert die aktenkundigen Vorfälle, er sieht die Ursachen dafür weniger in der eigenen Person begründet als vielmehr in den ungünstigen äußeren Umständen. Dies weist darauf hin, dass derzeit noch keine tiefere Auseinandersetzung mit der Vorgeschichte stattgefunden hat."

Wenn die mir vorliegenden Unterlagen echt sind, scheint unbestreitbar, dass führende Verkehrspsychologen des TÜV Süd Planungen gemacht haben, ihnen anvertraute Klienten mit irreführenden Informationen zu versorgen (Hinweis auf angeblich konkurrierende Begutachtungsstellen, die aber zum TÜV Süd gehören), ihnen Informationen über alternative Hilfsangebote vorzuenthalten ("totschweigen"), sie über den Charakter von Dienstleistungen zu täuschen ("Verkaufsgespräch statt Beratungsgespräch"), Aufsichtsbehörden im Unklaren zu lassen und Aktivitäten zu tarnen ("Infos nur mündlich weitergeben"). Ob diese Aktivitäten unrechtmäßig waren, mögen die zuständigen Gerichte und Gremien entscheiden, für den Ruf des Arbeitsfeldes verheerend sind sie allemal. Nach meinen Informationen laufen auf verschiedenen Ebenen Versuche, die juristische Dimension auszuloten, das Thema steht auf der Tagesordnung des Bund-Länder-Fachausschusses und des Fachausschusses bei der BAST, es werden Klagen von Mitbewerbern vorbereitet, kartellrechtliche Konsequenzen werden geprüft, Ehrengerichtungsverfahren erwogen etc. - eine juristische Bewertung kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht erfolgen.

Dies ist aber aus meiner Sicht nicht das zentrale Thema, zentral ist die Frage, wie sich in einer Organisation, die Sicherheit und Neutralität auf ihre Fahne geschrieben hat, eine Haltung ausbreiten konnte, die glaubt, zur Neutralität verpflichtete Gutachter mit Provisionen zum Weiterverkauf weiterer, gutachtenbezogener Produkte der Firmentöchter zu motivieren zu können, ohne die strikte, in der Fahrerlaubnis-Verordnung geforderte Unabhängigkeit vom Ergebnis der Begutachtung ins Zwielflicht geraten zu lassen. Und es ist erschreckend zu sehen, dass solche Planungen in einem Arbeitsbereich durchgeführt wurden, der sich eines akkreditierten Qualitätssicherungs-Systems rühmt. Hier muss ernsthaft die Frage sowohl an die Verantwortlichen innerhalb des Unternehmens, als auch an die Aufsichtsbehörde, als auch an die BAST gestellt werden, was ein Qualitätssicherungs-System taugt, dass auf solche Fehlentwicklungen offensichtlich nicht reagiert.

Mich persönlich erschreckt aber auch die Geisteshaltung, die in diesen Papieren und den bisherigen Reaktionen deutlich wird. Es gibt offenbar bei einigen Kollegen keine Gespür mehr dafür, dass die Arbeit von Psychologen mit Klienten nicht organisiert werden kann wie der Verkauf von Rheumadecken, dass es andere und wichtigere Kriterien gibt als die breit erörterte Frage, welche Umsätze mit welchen Maßnahmen generiert werden, dass berufsethische Standards ökonomischen Interessen Schranken setzen sollten. Offenbar fehlt hier ein professionelles Selbstbewusstsein, das es Ärzten zum Beispiel leichter macht, jegliche Versuche der Einflussnahme auf fachliche Entscheidungen empört und frühzeitig zurückzuweisen. Die Vorgänge werfen aus meiner Sicht grundsätzlich die Frage auf, wie die beruflichen Rahmenbedingungen von Psychologen in großen Organisationen beschaffen sein müssen, um fachliche Unabhängigkeit und Freiheit von ökonomischem Druck auf inhaltliche Entscheidungen zu gewährleisten.

Die Reaktionen, die ich direkt oder über andere mitgekommen habe, lassen das Element des Erschrockenseins über das eigene Tun völlig vermissen, sie konzentrieren sich auf die Frage, ob die Weitergabe der internen Informationen möglicherweise unrechtmäßig war (erinnert sich jemand noch an Watergate...?), sie stellen ab auf die Nichtrealisierung von Detailplanungen, beklagen, nicht informell angesprochen worden zu sein und beklagen als Gipfel der Heuchelei das verloren gegangene Vertrauen unter Kollegen. Mich persönlich treibt eher die Frage um, warum keiner der Kollegen, der an diesen Planungen oder Praktiken beteiligt war oder davon informiert war, in beruflichen oder berufspolitischen Zusammenhängen diese Problematik angesprochen hat, Hilfe in einem ja zumindest denkbaren Gewissenskonflikt gesucht oder Informationen weitergegeben hat. Mein Respekt gilt dem oder den Informanten,

die offenbar gespürt haben, dass hier eine Grenze des Vertretbaren überschritten wurde. Diese Planungen sind ja nicht nur unter fachlichen Gesichtspunkten zu kritisieren, sondern gefährden auch massiv das gesamte Arbeitsgebiet und den Versuch, Elemente des deutschen Systems nach Europa zu transportieren.

Wer kann nach diesem Blick hinter die Kulissen noch unbefangen im europäischen Rahmen das Modell PASS als Blaupause für Europa preisen? Welcher Schaden ist hier angerichtet worden? Wie viel Glaubwürdigkeit auch in der Politik ist hier zerstört worden? Und es scheint geradezu grotesk, dass der Schaden nicht denjenigen zugerechnet wird, die solche Planungen (und vergleichbare Grenzüberschreitungen sind ja mit der Flatrate oder der Kreditfinanzierung nicht nur geplant, sondern realisiert worden) betrieben haben, sondern denjenigen, die diese Planungen für die Fachwelt öffentlich gemacht haben.

Es wird interessant sein, zu verfolgen, welche offiziellen Stellungnahmen von den durch den BNV angeschriebenen Einrichtungen erfolgen, bisher sind mir weder vom TÜV Süd, noch vom Berufsverband der Deutschen PsychologInnen und Psychologen, noch von der Sektion Verkehrspsychologie, noch vom Runden Tisch - zumindest fachöffentlich - publizierte Stellungnahmen bekannt. Es wäre zu wünschen, dass die Lernprozesse bei den Betroffenen schneller laufen als bei Vattenfall, diese Firma räumt immerhin einige Wochen nach dem Trafobrand in ganzseitigen Anzeigen bis hin zur taz eigene Fehler ein und bietet einen Dialog an.

Eine weitere zentrale Frage ist die, welche Konsequenzen gezogen werden sollten. Der Runde Tisch hat angefangen, sich mit dieser Frage zu beschäftigen, sah sich aber angesichts der kurzfristig vorliegenden Informationen nicht in der Lage, eine Stellungnahme abzugeben - er wird sich am 06. Oktober nochmal treffen und dann hoffentlich eine sinnvolle Orientierung geben. Es gibt beispielsweise die Überlegung, eine Art Selbstverpflichtungserklärung der Begutachtungsstellen zu erarbeiten, um bestimmte Praktiken öffentlich als bedenklich herauszustellen. Ein Vorschlag dazu ist im nlvp 04/2007 abgedruckt. Und schließlich lässt das wiederholte Versagen der Selbstregulation der fachlichen Diskussionszusammenhänge die Forderung lauter werden, eine klare gesetzliche, mit Sanktionen bewehrte Trennung der Bereiche Begutachtung und Beratung zu fordern.

Insgesamt kann ich mich dem Schluss des BNV-Briefes zu den Unterlagen nur anschließen:

"Wir setzen darauf, dass der Gesetzgeber mit klaren Trennungsgebieten solche verlockenden Geschäftsmodelle unterbindet. Wir wünschen uns, dass sich seriöse Verkehrspsychologen aus allen Arbeitszusammenhängen einig in der Ablehnung solcher Praktiken sind. Wir hoffen, dass der TÜV Süd selbst willens und fähig sein wird, sich zu verbessern. Wir sehen mit einiger Sorge auf das in Europa einzigartige System der Fahrerlaubnisbegutachtung, das mit fachlich ambitionierter und unparteiischer Arbeit viel für die Verkehrssicherheit in Deutschland geleistet hat. Und wir sind uns sicher, dass die Bürger, Verkehrsteilnehmer und nicht zuletzt die zu Begutachtenden aus den vorgelegten Informationen ihre Schlüsse ziehen werden."

Und zum Schluss und weil es so gut zu dem Hauptthema Punktetäter passt, ein Auszug aus den Beurteilungskriterien für diese Gruppe, die eine Prognose über die Rückfallwahrscheinlichkeit gestatten sollen:

"Der Klient hat die Problematik des eigenen Verhaltens (bzgl. Ausprägung oder Häufung) erkannt und richtig bewertet. Er kann das Fehlerhafte verbalisieren und einem alternativen (unproblematischen) Verhalten gegenüberstellen.

Der Klient hat die Notwendigkeit eines regelkonformen, partnerbezogenen Verhaltens im Straßenverkehr eingesehen. Er kann die "inneren Bedingungen" (z. B. Affektivität, Motivation, Wertmaßstäbe oder Selbstkontrolle), die für das frühere nonkonforme Verhalten verantwortlich waren, nachvollziehen und darlegen."

Praxis der Verkehrspsychologischen Beratung

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Die Verkehrspsychologische Beratung (VB) nach § 71 FeV als Maßnahme mit Rechtsfolgen existiert seit nunmehr 7 Jahren. Ich selbst habe in dieser Zeit knapp 100 Beratungen durchgeführt, war in verschiedenen Funktionen mit der Organisation der VB beschäftigt und habe mit vielen Kollegen über Erfahrungen, Probleme und Arbeitsansätze diskutiert. Vor diesem Hintergrund sollen einige in der Praxis auftretende Probleme und Lösungsansätze diskutiert werden.

Insgesamt hat sich das bisher etablierte Verfahren bewährt und bei aller Kritik an Einzelpunkten sollte nicht übersehen werden, dass es 1998/99 der Sektion gelungen ist, in kurzer Zeit eine Maßnahme mit Rechtsfolgen organisatorisch zu etablieren und damit noch vor den Psychotherapeuten einen weiteren Arbeitsbereich von Psychologen in einem Gesetz zu verankern. Dadurch, dass das Verfahren in den Händen des Berufsverbandes liegt, besteht die Möglichkeit, festgestellte Mängel eigenständig abzustellen, Verbesserungen einzuführen und im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben Optimierungen durchzuführen. Die Bedingungen für eine Fortentwicklung sind also gut - einige wünschenswerte Verbesserungen aus den Erfahrungen der Praxis sollen im folgenden dargestellt werden.

Grundsätzlich gibt es zwei Zielgruppen für die VB: Die Kraftfahrer in der Probezeit mit Auffälligkeit(en) nach einem Aufbauseminar und diejenigen mit 14 oder mehr Punkten. Beide Gruppen sind etwa gleich groß, in ca. 22.400 bzw. 24.400 Fällen gab es eine entsprechende Empfehlung (Zahlen für 2006 laut Jahresbericht der VB, siehe ZVS 03/2007). Leider liegen keine Zahlen vor, wie stark die beiden Gruppen bei den durchgeführten Beratungen vertreten sind - nach meinem Eindruck ist die zweite deutlich größer. Dies liegt daran, dass der formale Anreiz für die Fahranfänger geringer ist. Zwar werden auch Ihnen zwei Punkte abgezogen, aber da sie in der Regel noch weit von der Punktzahl 18 als Entzugskriterium entfernt sind, ist dies kein entscheidender Anreiz. Zwar ist es wichtig ist für diese Gruppe, Verhalten so zu ändern, dass keine weiteren Auffälligkeiten erfolgen, da die Fahrerlaubnis u. U. nach einer einzigen weiteren Verkehrsauffälligkeit unabhängig vom Punktstand entzogen wird. Damit erfordert die Entscheidung für die VB aber ein hohes Maß von Einsicht in die Änderungsnotwendigkeit und ein Vertrauen in die inhaltliche Effektivität der Maßnahme, die bei dieser Zielgruppe selten gegeben sind - zumal die Kosten der VB für diese jungen Erwachsenen in der Regel eine größere Rolle spielen als für ältere Kraftfahrer. Ein denkbarer, aber sehr weitgehender Lösungsansatz wäre ein Verpflichtung zur VB für diese Zielgruppe bei Rückfall nach Aufbauseminar.

Bei der zweiten Gruppe ab 14 Punkte steht nach meinen Erfahrungen der Großteil dicht vor einem Entzug (typischerweise 16 Punkte und ein schwebendes Verfahren). Damit tauchen eine Reihe von zeitbezogenen Problemen auf: Zum einen haben nicht wenige Klienten Schwierigkeiten, in akzeptabler Zeit das vorab verpflichtende Aufbauseminar zu absolvieren, da diese Gruppen regional unterschiedlich häufig angeboten werden. Teilweise gab es früher zudem Zeitverzögerungen mit dem Auszug vom KBA aus Flensburg - diese sind allerdings bei mir seit geraumer Zeit nicht mehr aufgetaucht. Und schließlich würde ich mir in vielen Fällen eine stärkere Flexibilität beim Zeitrahmen (2-4 Wochen als verpflichtende Eckdaten) wünschen. Es gibt gute Gründe, die Termine nicht zu schnell aufeinander folgen zu lassen - aber bei Terminproblemen sind 4 Wochen recht knapp bemessen (Urlaub, Krankheit bei Ratsuchendem oder Berater, Montagetätigkeiten etc.). Und es gibt einige Fälle, bei denen 6 Termine von einer halben Stunde mit jeweils 14 Tage Abstand (also VB über 10 Wochen) mehr Stabilität der erreichten Veränderungen versprechen, als ein Schnellprogramm. (Zu den Probleme mit Tattagsprinzip und Rechtskraftprinzip siehe gesonderte Artikel).

Das Hauptproblem ist aber die Balance zwischen Freiwilligkeit und

Rechtzeitigkeit. Momentan kommen die meisten Klienten erst kurz vor dem Führerscheinentzug - die zwei Punkte Reduktionsmöglichkeit bei 14 Punkte werden offenbar selten wahrgenommen. Eine reine Vorverlegung (Möglichkeit der VB ab z. B. 8 oder 10 Punkten) erscheint wenig aussichtsreich - es sei denn, der Anreiz wird deutlich erhöht, z.B. durch eine Punktereduktion um 4.

Insofern ist Dr. Schubert in seinen Revisionsvorschlägen (siehe ZVS 02/2007) schwer zuzustimmen - eine Vorverlagerung in den unteren Punktebereich (bis 7 Punkte) würde nach meiner Einschätzung die Motivation gerade der problematischen Zielgruppe eher verringern - warum soll ich etwa tun, wenn ich noch 11 Punkte Puffer bis zum Führerscheinentzug habe? Die Erfahrungen, dass auch freiwillige Aufbauseminare selten wahrgenommen werden, sollte zu denken geben. Auch der komplette Wegfall des Punkte-Abzuges ab 8 Punkte wird vorhersagbar zu einem massiven Einbruch der Beratungszahlen führen.

Die Grundidee eines gestaffelten Systems (freiwilliger Kurs mit Punkteabbau, verpflichtender Kurs ohne Rabatt, freiwillige Einzelmaßnahme mit Punkteabzug) ist weiterhin plausibel. Es sollten lediglich die Grenzen angepasst werden, denkbar wäre ein Abzug von 4 Punkte bei einem Stand von 10-13 Punkten und ein Abzug von 2 Punkten bei einem Stand von 14 - 17 Punkten - diese würde nach meiner Einschätzung eine funktionierende Mischung sein. Es ist allerdings einzuräumen, dass bisher zu wenige empirische Daten vorliegen, um Effekte sicher vorherzusagen zu können. Wir wissen nicht, wie die Teilnahmequoten der Maßnahmen im Abhängigkeit vom Punktstand aussehen, in wie vielen Fällen weitere Punkte schweben, wie viele Ratsuchende vorher freiwillig und wie viele angeordnet ein Aufbauseminar gemacht haben. Und es fehlen weiterhin Daten zur Effektivität, sprich zur Rückfallquote bei verschiedenen Fallgruppen.

Eine weitere Verbesserungsmöglichkeit aus meiner Sicht wäre eine Überarbeitung der Rückmeldebögen im Sinne einer Standardisierung, da diese der Sektion die Auswertung erleichtern würde. Erst eine differenzierte Auswertung der Inhalte, Zielsetzungen und Methoden der VB schafft langfristig die Möglichkeit, verschiedene Vorgehensweisen in ihrer Effektivität zu überprüfen und ermöglicht auch eine differenzierte Rückmeldung an die Berater. Mit der [Veröffentlichung des Artikels aus der ZVS](#) auf der Homepage der Sektion ist ein guter Schritt in diese Richtung getan - ein Hinweis auf diesen Artikel in den Mitteilungen über die turnusgemäßen "Verlängerungen" der Anerkennung an alle Berater erscheint sinnvoll.

Ein interessante Anregung kam von Teilnehmern einer BNV-Tagung, nämlich der Wunsch, amtlich anerkannten Verkehrspsychologischen Beratern Einsicht in die Führerscheinakte zu ermöglichen, da gerade in komplizierten Fällen der Klient oft selbst nur über unvollständige Unterlagen verfügen, so dass eine Problemanalyse als Voraussetzung einer fundierten Beratung erschwert ist.

Rechtskraft-Prinzip und Tattagsprinzip in der VB

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Eine der Probleme für die Verkehrspsychologische Beratung liegt darin, dass es bis heute noch keine einheitliche Rechtsprechung zu der Frage gibt, ob das Tattagsprinzip oder das Rechtskraftprinzip für die Berechnung des Punktstandes ausschlaggebend ist. Eine unterschiedliche Rechtsprechung hat sich vor allem in Folge des [1. Justizmodernisierungsgesetzes](#) ergeben, das relativ versteckt das Tattagsprinzip für die Tilgungsfristenberechnung bei Eintragungen in Flensburg einführt.

Nach der zum 1. Februar 2005 in Kraft getretenen Neufassung der Tilgungsvorschriften kommt es für die Ablaufhemmung nach § 29 Abs. 6 Satz 2 StVG nicht mehr auf die Rechtskraft der entsprechenden Entscheidung, sondern darauf an, dass eine Tat vor dem Ablauf der Til-

gungsfrist begangen wird und bis zum Ablauf der Überlieferfrist des § 29 Abs. 7 StVG zu einer weiteren Eintragung führt. In der Folge gab es es eine Fülle von Urteilen zu der Frage der Punkteberechnung. Eine gute Übersicht über die wichtigsten Urteile bekommt man bei Google durch eingeben von "Tattagsprinzip und Rechtskraftprinzip Punkte".

Für die Verkehrspsychologische Beratung ergibt sich häufig folgende Fallkonstellation: Ein Klient meldet sich an und hat zu diesem Zeitpunkt z.B. 16 Punkte (belegt durch Schreiben der Straßenverkehrsbehörde mit der Empfehlung, eine VB zu machen bzw. einem Auszug vom Kraftfahrtbundesamt in Flensburg). Gleichzeitig gibt er an (oder eben auch nicht!), dass er einige Tage vorher geblitzt worden sei - es seien 3 weitere Punkte zu erwarten. Dies führt je nach Anwendung der beiden Prinzipien zu unterschiedlichen Prognosen:

Liegt die Rechtskraft der Punkteberechnung zugrunde, gibt es in der Regel kein Problem: Der Klient macht die VB und legt die Bescheinigung vor. Selbst wenn die Punkte kurz nach Abschluss der VB (und vor einer Vorlage der Bescheinigung bei der Fahrerlaubnisbehörde) rechtskräftig werden, ist maßgeblich der Punktestand zum Zeitpunkt des Abschlusses der Verkehrspsychologischen Beratung. Nach [§ 4 Absatz 4 des StVG](#) gilt: "... Hat der Betroffene nach der Teilnahme an einem Aufbau-seminar und nach Erreichen von 14 Punkten, aber vor Erreichen von 18 Punkten an einer verkehrspsychologischen Beratung teilgenommen und legt er hierüber der Fahrerlaubnisbehörde innerhalb von drei Monaten nach Beendigung eine Bescheinigung vor, so werden zwei Punkte abgezogen; dies gilt auch, wenn er nach § 2a Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 an einer solchen Beratung teilnimmt. ... **Für den Punktestand und die Berechnung der Fünfjahresfrist ist jeweils das Ausstellungsdatum der Teilnahmebescheinigung maßgeblich.**" Der Klient hatte 16 Punkte, 2 werden abgezogen, 3 kommen hinzu, also 17 Punkte, Fahrerlaubnis bleibt erhalten. Probleme gibt es in der Regel nur bei starken zeitlichen Verzögerungen, z. B. wenn das Aufbau-seminar noch nicht absolviert wurde und sich verzögert - aber in der Regel ist die Rechtskraft durch Einsprüche verzögerbar.

Problematisch wird es, wenn die Fahrerlaubnisbehörde vom Tattagsprinzip ausgeht. Dann gilt folgendes: Der Klient legt die Teilnahmebescheinigung vor, danach wird der Eintrag der Tat vor der VB rechtskräftig. Dann argumentiert die Behörde: Zum Zeitpunkt des Beginns der VB hatte der Klient ja 19 Punkte (16 + 3 ab Tattag, auch wenn die Rechtskraft später eintrat). Damit waren die Voraussetzung der VB nicht gegeben, kein Punkteabzug, also 19 Punkte, also Fahrerlaubnis-Entzug.

Das Problem lag und liegt darin, dass es keine aus den Gesetzestexten ableitbare Klarheit gibt, wann sich "Punkte ergeben", wie die zentrale Formulierung in § 4 des StVG lautet. In der Grundlogik des Justizmodernisierungsgesetzes (Verhinderung rechtsmissbräuchlicher Verzögerung von Entscheidungen, um eine Tilgung alter Punkte abzuwarten) argumentierten eine Reihe von Oberverwaltungsgerichten im Sinne einer Befürwortung der Anwendung des Tattagprinzips auch auf solche Fälle. Dies ergab in der Konsequenz einen bunten Flickenteppich, da es Schwerpunkte der Auslegung je nach Bundesland, zuständiger Behörde und manchmal einzelnen Sachbearbeitern gab. Vor allem aber führt das zu dem unhaltbaren Zustand, dass Klienten selbst bei vollständiger Information über die Vorgeschichte nicht vorhergesagt werden konnte, ob die VB zu einem Punkteabzug führen würde.

Nach meiner Einschätzung neigt sich glücklicherweise die Waage inzwischen immer häufiger zu Gunsten des Rechtskraftprinzips, da nur dies Rechtsklarheit schafft und den Intentionen des Gesetzes, nämlich einen Anreiz für verhaltensändernde Maßnahmen durch Punktereduzierung zu schaffen, entspricht. Relativ aktuell ist das Urteil des [OVG Münster vom 09.02.2007 16 B 2174/06](#) mit einer ausführlichen Auseinandersetzung mit der bisherigen Rechtsprechung, [OVG Lüneburg vom 24.01.2007 12 ME 384/06](#) mit einer ähnlichen Argumentation und schließlich das [OVG Magdeburg vom 19.02.2007 1 M 8 / 07](#), das nur ausnahmsweise quasi zugunsten des Antragstellers vom Tattagsprinzip ausgeht, aber den Vorrang des Rechtskraftprinzips ausdrücklich bekräftigt.

Insgesamt kann also inzwischen Klienten mit relativ grosser Sicherheit eine Punktereduzierung bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen versprochen werden - es sollte allerdings auf die weiterhin bestehenden Rechtsunsicherheit hingewiesen werden und notfalls empfohlen werden, mit einem Rechtsanwalt zu klagen. Allerdings ist mein Eindruck, dass Straßenverkehrsämtern zunehmend die oben dargestellte Rechtsprechung in ihren Entscheidungen berücksichtigen - wobei es hier offenbar weiterhin Unterschiede zwischen den Bundesländern gibt.

Einige Anmerkungen zur Interpretation des § 71 FeV

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Die 1998 unter Zeitdruck erfolgte Formulierung des § 71 FeV und deren Umsetzung durch die Sektion Verkehrspsychologie im BDP in Form des Leitfadens hat einige Schwachstellen in den Grundlagen des Verfahrens hinterlassen, das in der alltäglichen Praxis durchaus gut funktioniert. Diese Schwachstellen konzeptioneller Art treten aber inzwischen zunehmend dann zu Tage, wenn Probleme auftauchen, die das bisherige Verfahren in Frage stellen und die organisatorisch-rechtliche Grundlagen nicht eindeutig oder umstritten sind.

Die in den letzten Jahren aufgetretenen Probleme betreffen vor allem folgende Fragen:

- Welche Stellen sind innerhalb des BDP sind für die in § 71 FeV genannten Aufgaben zuständig?
- Wer legt die Anforderungen an die in § 71 genannten Qualitätssicherungssysteme fest?
- Was sind die Bedingungen und Verfahrensweisen für die Rücknahme einer einmal erteilten Anerkennung?
- Welchen Stellenwert hat in diesen Zusammenhängen der Leitfaden?

Bei der Frage der Zuständigkeit liegen Probleme bereits in den Formulierungen des § 71 FeV selbst, da hier an einigen Stellen der BDP insgesamt, an einigen Stellen explizit aber die Sektion genannt ist. Da die Sektion innerhalb des BDP nur begrenzt rechtsfähig ist, war eine interne Vereinbarung notwendig, die es der Sektion ermöglicht, die Aufgaben, die ihr in § 71 FeV übertragen wurden, auch wahrzunehmen und zwar durch den Vorsitzenden und ein weiteres Vorstandsmitglied. Zusätzlich kompliziert wird die Aufgabenverteilung dadurch, dass die Sektion in Erfüllung des Auftrages des § 71 das Verfahren in einem Leitfaden festgelegt hat, der präzise die Organisation beschreibt und fordert, dass das gesamte Verfahren genau nach diesem Leitfaden durchgeführt wird - dieser Leitfaden ist aber auf dem Stand von 2001 und inzwischen hat es eine Reihe von Satzungsänderungen im BDP gegeben, die hier nicht berücksichtigt wurden, zudem sind die ursprünglich enthaltenen Bestimmungen über das Verfahren der Anerkennung der Vergleichbarkeit weggefallen. Und schließlich hat sich die Sektion ein Gremium geschaffen, die Antragskommission, die wesentliche Aufgaben nach § 71 FeV erfüllt und sich zudem der Deutschen Psychologen-Akademie für die Organisation bedient. Wir haben also mindestens 5 verschiedene Gremien, die Entscheidungen im Rahmen des § 71 FeV treffen: Der Gesamtverband BDP, satzungsgemäß vertreten durch den Gesamtvorstand (das im Leitfaden genannten Präsidium hat laut aktueller Satzung nur eine beratende Funktion), die Sektion Verkehrspsychologie, laut gültiger Geschäftsordnung der Sektion vertreten durch den gewählten Vorstand insgesamt, der Vorsitzende und ein weiteres Vorstandsmitglied als Handlungsbevollmächtigte des Gesamtverbandes, die von der Sektion vorgeschlagene und vom BDP bestätigte Antragskommission und schließlich die DPA, die als Organisationszentrale fungiert.

Die Frage der Zuständigkeit ist nun an der Stelle brisant geworden, an der es um Berater geht, die den Anspruch erheben, in ein "anderes, vergleichbares Qualitätssicherungssystem" laut § 71, Abs. 2, Punkt 4 ein-

bezogen zu sein. Weitgehend unumstritten ist, dass das im Leitfaden konkretisierte Verfahren, nach dem die Sektion die Bestätigung nach § 71, Abs. 2 ausstellt quasi das Qualitätssicherungssystem der Sektion, das diese entwickelt hat, um dem Auftrag des § 71 zu erfüllen, darstellt. Dieses erfüllt auch nachweislich die im § 71 genannten Mindest-Anforderungen. Spannend ist aber die Frage, wer entscheidet, ob andere Systeme "vergleichbar" sind: Die Sektion als Träger dieses Systems? Der Gesamt-BDP als implizit das Sektionssystem anerkennende Stelle? Die Antragskommission als laut Leitfaden für die Rechte und Pflichten aus § 71 FeV bevollmächtigte Stelle? Eine neutrale andere Stelle? Die jeweiligen obersten Landesbehörden? Um diese Frage hat es in den letzten Jahren langwierige Diskussionen und Auseinandersetzungen gegeben, die nach meinem Informationsstand immer noch nicht abgeschlossen sind. Als pragmatische Lösung hat sich aber offenbar das Verfahren herausgestellt, dass im Zweifelsfalls die zuständige oberste Landesbehörde, die nach § 71 Abs. 5 zuständig für die Aufsicht über die Verkehrspsychologischen Berater ist, eine Entscheidung aufgrund eines externen Gutachtens trifft.

Die Zwitterposition des Sektion, die sowohl ein eigenes QS-System betreibt, als auch entsprechende Bescheinigung prüft, wird deutlich, wenn es Probleme mit der so genannten "Aufrechterhaltung der Anerkennung" gibt. Dazu schreibt Absatz 3 des § 71 FeV vor: "Der Berater hat der Sektion ... alle zwei Jahre eine Bescheinigung über die erfolgreiche Teilnahme an der Qualitätssicherung vorzulegen." Dies würde bedeuten, dass die Sektion den Beratern, die auf das Sektions-System verpflichtet sind, eine entsprechende Bescheinigung ausstellt (was sie nicht tut) und anschließend prüft, ob diese vorliegt. Statt dessen werden mit unklaren Zuständigkeiten und unklaren Formulierungen Briefe verschickt mit Formulierungen wie: "Wenn Ihre Beratungsdokumentation keine Abweichung gegenüber dem im Leitfaden beschriebenen Vorgehen ergibt, so erfüllen Sie die Bedingungen der Qualitätssicherung und erhalten die Bestätigung, dass Ihre amtliche Anerkennung aufrechterhalten werden kann." Dies ist eine mutige Interpretation der gesetzlichen Bestimmungen, zumal dies (im Namen der Sektion, des BDP oder der Antragskommission?) eine Entscheidung präjudizieren würde, die nach dem Verordnungstext den zuständigen Aufsichtsbehörden unterliegt. Von einer "Aufrechterhaltung der Anerkennung" ist an keiner Stelle des FeV-Textes die Rede ist - es geht nur darum, ob die Sektion Gründe dafür sieht, "unverzüglich" (!) Meldung über einen der in Absatz 3 des § 71 FeV abschließend aufgeführten Verstöße zu machen.

Grundsätzlich scheint inzwischen aber auch unstrittig, dass für die Rücknahme einer Anerkennung die entsprechenden Aufsichtsbehörden zuständig sind - solange eine solche Rücknahme nicht rechtskräftig ausgesprochen ist, gilt der Berater weiterhin als amtlich anerkannt. Eine gewisse Brisanz liegt in der Tatsache, dass ein Nichtbezahlen des Entgeltes für die im aktuellen Leitfaden immer noch fälschlicherweise "Verlängerung" genannte Aufrechterhaltung im Gesetzestext nicht als Grund für eine Rücknahme der Anerkennung genannt ist. Umstritten ist weiterhin die Frage, wer im Zweifel dafür zuständig ist, wenn jemand die amtliche Anerkennung haben will und die entsprechende Bestätigung der Sektion beantragt und wenn sich Antragskommission, Sektionsvorstand und Gesamtverband nicht einig sind, ob diese Bestätigung ausgestellt werden soll.

Zum Stellenwert des Leitfadens ist einiges schon gesagt worden. Leider finden sich in der immer noch gültigen Version von 2001 eine Fülle von nicht mehr gültigen Bestimmungen, Unklarheiten und Widersprüchen. Als Beispiele seien genannt:

- Unter 2.2 ist fälschlicherweise das Präsidium als Vertretung des Gesamtverbandes BDP benannt.
- Es wird im Anhang ein Entgelt für eine im Gesetz nicht vorgesehene "Verlängerung der Bestätigung" verlangt.
- Fortbildungsbescheinigungen müssten nach Punkt 1.5.2. einen expliziten Verweis auf den § 71 FeV enthalten - was in der Praxis aufgrund eines Vorstandsbeschlusses sinnvollerweise nicht praktiziert wird.

- Es wird Bezug auf inzwischen veraltete Fassungen des StVG und der FeV genommen.
- Es wird widersprüchlich mit den Fristen für den so genannten "Antrag auf Aufrechterhaltung der Anerkennung" umgegangen. Aus 3.3, § 1, Absatz 2 folgt eindeutig, dass eine neue Zweijahresfrist erst mit "Zugang der Mitteilung" über die Akzeptanz des Nachweises über die erfolgreiche Teilnahme an der Qualitätssicherung zu laufen beginnt. Tatsächlich erfolgen Mahnungen aber aufgrund eines fiktiven 2-Jahres-Rhythmus nach erstmaliger Anerkennung.

Insgesamt ist zu wünschen, dass die seit längerem geplante Revision des Leitfadens zumindest unter dem neuen Sektionsvorstand realisiert wird.

Buchrezension „Ich will meinen Führerschein zurück“

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Brieler, Paul & Grunow, Peter: Ich will meinen Führerschein zurück. Erfolgreich durch die MPU. Mit praktischen Übungen. Rowohlt Taschenbuch 2007, ISBN : 978-3-499-62236-6, 288 S., 8,90 €

Dies am 01.09. erschienene Buch hat das Potential, zu einem Standardwerk für Betroffene zu werden. Die Autoren sind erfahrene, kompetente und seriöse Verkehrspsychologen, die sich in sehr prägnanter und klarer Weise mit (fast) allen Fragen rund um die MPU beschäftigen. Besonders hervorzuheben ist die verständliche Sprache und die klare Positionierung bei Ratschlägen, die auch Kritik an bedenklichen Tendenzen unseres Arbeitsgebiets nicht ausspart.

Das Buch gliedert sich in 10 Kapitel, in denen unter den wichtigsten Fragen als Überschrift kurze, prägnant formulierte Antworten gegeben werden - also weniger eine strukturierte Abhandlung, sondern ein Buch für Betroffene, die für fast jede Frage, die in diesem Zusammenhang auftaucht, eine Antwort finden werden. Folgende Themen werden behandelt:

- 1. Rechtliche Fragen** - Die wichtigsten Grundfragen inklusive EU-Führerschein werden abgehandelt - allerdings mit einigen begrifflichen Fehlern ("Was versteht man unter absoluter Fahruntüchtigkeit (0,3-Promille-Grenze)?).
- 2. Die MPU - Ablauf und Elemente.** Ein sehr guter Überblick über die alltäglichen Fragen aus der Beratungs-Praxis mit einer klaren, fachlich uneingeschränkt zu teilenden Handlungsorientierung.
- 3. Vor der Untersuchung - was wissen Psychologe und Arzt?** Hier wird in verständlicher Art die Untersuchungssituation "von der anderen Seite des Schreibtisches aus" beschrieben und die Grundlage der Gutachterfähigkeit sachlich sachlich und verständlich dargestellt.
- 4. Das psychologische Untersuchungsgespräch - Fragen, Antworten und deren Bedeutung.** Sehr viele praktische Tipps zur Vorbereitung mit einer Fülle von Details zu den auftretenden Themen - einschließlich der Darstellung von 7 sicheren Wegen, ein negatives Gutachten zu bekommen, einem Mustergutachten und 5 sicheren Wegen für ein positives Gutachten. Sehr begrüßenswert auch der Hinweis auf die freie Wahl von empfohlenen Nachschulungskursen. Der bei solchen "Kochrezepten" immer drohenden Gefahr der Formulierungsübernahme wird durch den wiederholten Hinweis, ehrlich die eigene, tatsächliche Auseinandersetzung darzustellen, vorgebeugt.
- 5. Die Verkehrsmedizinische Untersuchung.** Eine gute, auf für Laien verständliche Darstellung der Bedeutung von Alkoholmarkern einschließlich Ethylglucuronid.

6. Die psychophysischen Testverfahren. Eine knappe, gute Darstellung von Zielsetzung, Verfahren und Vorbereitungsmöglichkeiten.

7. Drogen. Diese komplexe und komplizierte Thema wird in einer erstaunlich verständlichen und dabei fundierten Weise abgehandelt, so dass für die Betroffenen die wichtigsten Fragen zu einem breiten Spektrum unterschiedlicher Drogen beantwortet werden - auch wenn Fachleute an der einen oder anderen Stelle auf Differenzierungsnotwendigkeiten hinweisen mögen. Auch hier wieder 7 sichere Wege für eine negatives Gutachten und 5 für ein positives. Insgesamt aus meiner Sicht das eindrucksvollste und innovativste Kapitel des Buches, einen ähnlich fundierten und verständlichen Überblick, den man Klienten empfehlen kann, habe ich bisher nicht einmal ansatzweise gefunden.

8. Verkehr und Punkte. Auch dieses Kapitel ist im Gegensatz zu vergleichbaren Ratgebern erfreulich ausgiebig ausgefallen und ähnlich gegliedert wie die über Alkohol und Drogen.

9. Selbstmodifikation - Übungen zum Selbstmanagement. Dieses Kapitel hinterlässt einen etwas zwiespältigen Eindruck. Der Stil der prägnanten Fragen und Antworten wird verlassen für eine systematische Darstellung von 7 Kurzprogrammen zum Üben. Diese sind für sich genommen sinnvoll und durchdacht, stehen aber als Standardvorschläge im Kontrast zu den sonstigen Hinweisen auf eine individualisierte Auseinandersetzung mit der eigenen Problematik und sind auch im Gegensatz zum Rest des Buches eher im "Psychologenjargon" verfasst.

10. Service. Dieser Teil umfasst Fragebogen zur Selbsteinschätzung im Bereich Führerschein, Alkohol, Drogen, Punkte und Gesundheit, eine gute Liste überregionaler Ansprechpartner und eine gut ausgewählte Li-Liste der wichtigsten Grundlagenliteratur.

Insgesamt liegt damit ein Buch vor, das sehr informativ und verständlich fast alles beantwortet "was Sie schon immer über die MPU wissen wollten". Zielgruppe sind eindeutig nicht Fachleute (diese werden wenig Neues finden), sondern die Betroffenen, die für nur 8,90 Euro eine hervorragende erste Orientierung und Hilfe für die Auswahl und Bewertung weiterer Hilfsangebote bekommen.

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: In der Ausgabe 44/2007 ist mir eine methodisch sorgfältige Arbeit zur "Prävalenz von Alkohol in Blutproben von Erwachsenen bei Verkehrsverstößen" von Leonardo et al aufgefallen, die eine Fülle von Information zur Einschätzung von Dunkelziffer und Langzeitentwicklungen enthält. Informativ auch die Gesetzesbegründungen zur Änderung der Anlage zu § 24a StVG (Liste der berauschenden Mittel). Besonders interessant sind die Ausführungen des Bundesverfassungsgerichts zu den Anforderungen an eine Maßnahme bzw. deren Bescheinigung für eine Sperrfristverkürzung. Einige Urteile zur Problematik der EU-Führerschein liegen auf der bekannten Linie, einschließlich dreier Urteile, nach denen ein Fahren ohne Fahrerlaubnis strafrechtlich selbst dann nicht vorliegt, wenn der EU-Führerschein vor Ablauf der deutschen Sperrfrist erworben wurde - vorausgesetzt, es wurde erst nach Ablauf der Sperrfrist gefahren. Vier weitere lesenswerte Urteile beschäftigen sich mit verschiedenen Aspekte der Notwendigkeit von Grenzwerten und des Wirkungsnachweises von berauschenden Mitteln (Kokain, Morphin, THC). Und schließlich werden drei Urteile zu Bemessung und Verkürzung der Sperrfrist referiert, vor allem interessant ist die Bejahung einer Abkürzung auch nach einer kurzfristigen Maßnahme unter besonderen Bedingungen.

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

ZVS - Zeitschrift für Verkehrssicherheit: Die neue Ausgabe 03/2007 enthält zwar noch nicht zwei angekündigte kontroverse Beiträge, aber trotzdem eine Fülle von interessanten Meldungen und Artikeln, angefan-

gen bei der Analyse möglicher Auswirkungen des Klimawandels auf die Unfallzahlen. Eine Reihe von Beiträge beschäftigen sich mit den immer wichtigeren Fragen zu älteren Kraftfahrern und den Risiken ungeschützter Verkehrsteilnehmer - und auch das Risiko von Geländewagen wird in mehreren Artikeln beleuchtet. Unmittelbar unser Arbeitsgebiet berührt der [Bericht der Sektion Verkehrspsychologie zu den Verkehrspsychologischen Beratungen nach § 71 FeV](#), der auch auf der Homepage der Sektion zu finden ist - unbedingt lesen!. Und wie immer gibt es einen guten Überblick über neue Entwicklungen im Verkehrsrecht, diesmal speziell zu den Veränderungen des StVG (Aufnahme von Cocain, Alkoholverbot für Fahranfänger) und der FeV (Aufnahme von Schlafstörungen in den Mängelkatalog). Wichtig ist die Darstellung des Urteils OVG Berlin-Brandenburg zur Ungeeignetheit zum Führen von Kfz aufgrund einer Trunkenheitsfahrt mit dem Fahrrad.

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

NZV - Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht: In der Ausgabe 08/2007 gibt es zwei ganz amüsantes Urteile zu der Frage von Lackschäden durch eine Katze und Schadenersatz bei Ausschluss von einem Flug wegen Geruchsbelästigung. Relevant für unseren Arbeitsbereich ist ein Urteil zur Einstellung eines Bußgeldverfahrens wegen einer fehlerhaften Eichung eines Geschwindigkeitsmessgerätes. In der Ausgabe 09/2007 gibt es einen Hinweis auf ein wichtiges Urteil zum Stellenwert eines Gutachtens (OVG NRW vom 04.07.07, 16 B 666/07). Relevant für die Arbeit mit Klienten ist ein ausführlicher Artikel zum "Vorsatzlosen Entfernen vom Unfallort" von Dr. Laschewski und ein Urteil zu Frage, welche rechtlichen Konsequenzen ein eingeschaltetes Warnblinklicht haben kann. Ein sehr grundsätzliches Urteil des EUGH beschäftigt sich mit der Frage der "EU-Vertragskonformität des Rahmenbeschlusses über den Europäischen Haftbefehl" - interessant, um das Zusammenwirken nationaler und europäischer Vorschriften nachzuvollziehen. Ein weiteres Urteil des OLG Düsseldorf vom 19.04.07 bekräftigt den Grundsatz, dass die Umschreibung eines ausländischen Führerscheins nicht von einer erneuten Untersuchung der Fahreignung im Inland abhängig gemacht werden darf. Und schließlich betreffen zwei weitere mitgeteilten Urteile zentral das Thema dieses nlvp: Zur Bindungswirkung der Mitteilung nach § 4 III 1 Nr. 1 StVG über den Punktestand und zur Funktion der Überlieferfrist mit einigen grundsätzlichen Hinweisen zur Punktereduierung. <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

Verkehrszeichen: keine neue Ausgabe seit dem letzten nlvp www.verkehrszeichen-online.de

Aus dem Netz gefischt

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

In dieser Rubrik werden Informationen und Personen vorgestellt, die mir bei Rundgängen durch das Netz aufgefallen sind und die aus meiner Sicht eine größere Bekanntheit verdienen. Passend zu aktuellen Schwerpunkt-Thema finden Sie diesmal zwei Hinweise zum Thema Ethik.

Es gibt einen Ethikverband der Wirtschaft (www.ethikverband.de), der einige durchaus fragwürdige Stellungnahmen zu aktuellen Themen veröffentlicht hat. Spannend ist aber das Interview mit dem Dr. Guido Rettig, Vorstand des TÜV NORD zum Thema "Ethische Richtlinien beim TÜV Nord" vom Oktober 2004 mit schönen Zitaten: http://www.changex.de/d_a01655.html. Ein Ausschnitt: "... Aus dem Teil „Mitarbeiter und Führung“ darf ich zitieren: „Unser Führungsverhalten beruht auf Vorbildfunktion, offener Kommunikation, Zusammenarbeit, Glaubwürdigkeit und gegenseitiger Achtung.“ Nun werden Sie sicher einwenden, dass Papier geduldig ist. Ja, das ist richtig. ..."

Das gesamte Interview ist zu finden unter: <http://www.treffpunkt-ethik.de/default.asp?id=719>

Und konsequenterweise bietet der TÜV Nord - man mag es kaum glauben - eine Zertifizierung für ein Ethik-Management-System an. Der entsprechende Text lohnt sich auf jeden Fall, zu lesen, ein Ausschnitt:

"Dies ist nur ein Beispiel für wirtschaftsethisches Fehlverhalten, das schwerwiegende wirtschaftliche Konsequenzen haben kann. Weder Kleinstbetriebe noch große Weltunternehmen sind davor geschützt, wenn sie keine klaren Regeln für ein faires, und vor allem rechtschaffenes Verhalten im Geschäftsalltag festgelegt haben oder diese Regeln im Unternehmen nicht gelebt und umgesetzt werden. ... Der TÜV NORD CERT bietet als erstes Unternehmen in Deutschland in Kooperation mit dem Ethikverband der deutschen Wirtschaft e.V. eine solche wirtschaftsethische Zertifizierung an. Grundlage der Zertifizierung ist die Einführung eines Ethik-Managementsystems (EMS). Darin definiert ein Unternehmen Richtlinien und Werte, die für den Umgang mit allen unternehmensrelevanten Zielgruppen ausschlaggebend sind. Krimineller Energie und ungesetzlichen Praktiken wird der Nährboden entzogen, indem bereits kleinere „Kavaliersdelikte“ nicht geduldet und konsequent geahndet werden."

www.tuev-nord.de/39112.asp

Auch das aufgeführte Beispiel lässt einen unwillkürlich denken, ob nicht mal der TÜV Nord den Kollegen vom TÜV Süd einen kleinen Tipp

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.

- Der BDP steuert weiter auf den Ausschluss von engagierten Mitgliedern von Wahlämtern zu: Die Delegiertenkonferenz am 17./18. November soll beschließen, dass Funktionäre von BNV und Deutscher Psychotherapeutenvereinigung innerhalb des BDP nicht mehr wählbar sind.
- Die Mitgliederversammlung der Sektion Verkehrspsychologie wird am 02. November 2007 stattfinden - hinter den Kulissen laufen heftige Diskussionen über die mögliche Zusammensetzung eines Vorstandes - wir dürfen gespannt sein ...
- Es gibt Signale, dass einige TÜVs ihren Abgrenzungskurs gegenüber den Freiberuflern wieder verschärfen - so werden gemeinsame Fachteam-Sitzungen abgesagt, da keine Vertrauensbasis mehr vorhanden sei.
- In diesem Zusammenhang entbehrt das Gerücht jeglicher Grundlage, dass in einigen großen Firmen Fortbildungen auf der Grundlagen des Anhangs zu "Neusprech" des Buches "1984" von George Orwell angeboten werden: <http://de.wikipedia.org/wiki/Neusprech>
- Die Dekra hat inzwischen auch in München, also im Kernbereich des TÜV Süd eine Untersuchungsstelle eröffnet. Um Kunden nicht zu verwirren, taucht diese aber auf der Seite der Sektion Verkehrspsychologie zu Begutachtungsstellen nicht auf: 80335 München, Bayerstraße 15 Tel. 089/54479380, Leiter Dipl.-Psych. Miecke.
- Auf der BNV-Veranstaltung "Verkehrspsychologie zwischen Ökonomie und Fachlichkeit" am 18. September gab es deutliche Forderungen nach Konsequenzen aus den Vorgängen beim TÜV Süd. Auf der

anschließenden Mitgliederversammlung wurde der BNV-Vorstand in seiner alten Besetzung mit klaren Mehrheiten wiedergewählt.

Kongresse

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

An dieser Stelle erscheint regelmäßig ein Hinweis auf interessante Kongresse mit Daten und Programmhinweisen. Diesmal der Hinweis auf einen Kongress mit einem Thema, das für Verkehrspsychologen hochinteressant ist - aber offenbar weitgehend ohne sie abgehandelt wird:

Der VDI (Verein Deutscher Ingenieure) veranstaltet ein Expertenforum:

"VDI-Gesamtverkehrsforum" zum Thema: "Die Zukunft der urbanen Mobilität" am 22. und 23. November 2007 in Braunschweig. Ein kleiner Ausschnitt aus dem Programm:

- Verkehrsmanagement und Nutzerverhalten - Wie verträgt sich das? (Prof. Dr. Michael Schreckenber, Universität Duisburg-Essen)
- Kommunales und regionales Verkehrsmanagement am Beispiel Braunschweig (Ralf Krenkel, Siemens AG, Hamburg)
- The European point of view concerning public transport solutions in urban areas (Carlos Cristóbal-Pinto, Consorcio Regional de Transportes, Madrid)
- Ansätze zur Fahrgastgewinnung im ÖPNV (Dr.-Ing. Tom Reinhold, Berliner Verkehrsbetriebe, Berlin)

Informationen zu Tagung unter:

<http://www.vdi.de/vdi/organisation/schnellauswahl/fgkf/fvt/tagungen/12781/index.php>

Das Tagungsprogramm mit Anmeldung unter:

http://www.vdi.de/imperia/md/content/fvt/Programm_GVF_2007.pdf

Ausblick auf die nächste Ausgabe Oktober 2007

Die nächste Ausgabe des „Newsletters Verkehrspsychologie“ (nlvp) ist wieder geplant als Einzelnummer 10/2007 und wird voraussichtlich Ende Oktober 2007 erscheinen (wie immer ohne Gewähr ...).

Schwerpunktthema wird sein **Verkehrstherapie in Europa** - geplant sind folgende Themen:

- Verhaltensänderung als Prinzip europäischer Verkehrspolitik
- Positive Definition von Fahreignung
- Strategische Überlegungen für Alternativen zur MPU
- Mitgliederversammlung Sektion Verkehrspsychologie
- Rothenberger: Wir wollen keine Techniker der Verkehrspsychologie sein
- Fahrerassistenz-Systeme