

nl

newsletter

Nr. 0/2006

verkehrspsychologie

vp

Nullnummer und Werbexemplar ohne Themenschwerpunkt

Themen: Editorial + BAST-Statistik zur MPU + Flatrate – Ein Schritt in die falsche Richtung + EU-Führerscheine: düstere Perspektiven + Deutsche MPU als Modell für Europa? + Bericht von der Mitgliederversammlung der Sektion VP im BDP + Wer ist wer in der Verkehrspsychologie + Zeitschriftenüberblick + Neue Arbeitsfelder + Aus dem Netz gefischt + Über den Tellerrand geblickt - die Schweiz + Szenegeflüster + Kongresse: Verkehrsgerichtstag 2007 + Ausblick auf die nächste Ausgabe

Dies ist die kostenlose Nullnummer, weitere Infos unter www.nlvp.de – Jahresabo 20,- Euro für ca. 10 Ausgaben

Editorial



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

Der Newsletter, den Sie in den Händen halten, ist das produktive Ergebnis eines längeren Frustrationsprozesses. Ich beobachte seit einiger Zeit Entwicklungen im Bereich der Verkehrspsychologie, die ich zunehmend kritisch finde und die kaum (fach-) öffentlich diskutiert werden.

Die anfangs eher staatsnah organisierte Untersuchung verkehrsauffälliger Kraftfahrer ist inzwischen zu einem profitorientierten Dienstleistungsgewerbe geworden, in dem inzwischen 19 (!) teilweise wirtschaftlich miteinander verflochtene Träger in 220 (!) Begutachtungsstellen um die Gunst einer ständig sinkenden Zahl von „Kunden“ buhlen. Mit diesen Trägern organisatorisch, finanziell und personell verbundene Beratungsfirmen bieten zudem eine unübersehbare Vielfalt von Beratungen, Modellen, Kursen, Paketen zur Vor- und Nachbereitung der MPU an. Träger, die sich auf ihr Kerngeschäft einer an der Verkehrssicherheit orientierten, ökonomisch unabhängigen, nur fachlichen Standards verpflichteten Untersuchung konzentrieren, sind in die Minderheit geraten. Parallel dazu hat eine den politischen Vorgaben folgende EU-Rechtssprechung das deutsche System der Fahreignungsuntersuchung faktisch ausgehebelt. Gerade die schwierigen, unbelehrbaren, uneinsichtigen Kraftfahrer gehen nicht den in einer Untersuchung aufgezeigten Weg der Wiederherstellung ihrer Fahreignung, sondern wählen den juristisch nicht verhin­derbaren Weg des Erwerbs eines neuen Führerscheins in anderen EU-Staaten ohne gründliche Eignungsüberprüfung.

All dies hat zu teilweise dramatischen Veränderungen der Rahmenbedingungen der Arbeit von Verkehrspsychologen und zu Verlusten von Arbeitsplätzen geführt. Dies wird aber nur in kleinen Zirkeln offen diskutiert, und es fehlt die breite Diskussion über Analysen, Gegenstrategien, neue Arbeitsfelder.

Ich habe mich lange in verschiedenen Gremien, Organisationsformen und Funktionen engagiert, ich war Mitbegründer und in der Leitung des Arbeitskreises „Klinische Verkehrspsychologie“, Mitbegründer und langjähriger Geschäftsführer des Bundesverbandes Niedergelassener Verkehrspsychologen (BNV), Vorstandsmitglied und Vorsitzender der Sektion Verkehrspsychologie im Berufsverband Deutscher Psychologinnen und Psychologen (BDP), habe in dieser Funktion den Runden Tisch einberufen, der seit ca. 3 Jahren versucht, gemeinsame Interessen der deutschen Verkehrspsychologen durchzusetzen.

Inzwischen werde ich jedoch zunehmend pessimistisch, was die Effektivität solcher Gremienarbeit betrifft. Die Abstimmung vieler Interessen kostet unendlich viel Zeit und endet oft in unverbindlichen Formelkompromissen, Interessengegensätze werden thematisiert, Informationen nicht offen ausgetauscht, Absprachen nicht eingehalten. Verschärft wird diese Problematik dadurch, dass in allen großen Organisationen inzwischen nicht Fachleute, sondern Kaufleute an den Entscheidungsstellen sitzen. Deren Vorgabe lautet nicht, eine fachlich fundierte Arbeit zu machen, sondern bestimmte Renditeziele zu erreichen. Ich werde nie vergessen, wie mir eine Gutachterin eines großen Trägers sagte: „Es ist eine Atmosphäre wie in der DDR damals: Lauter alte Männer an der Spitze, man weiß, dass alles immer schlimmer wird, aber man darf keine offene Kritik äußern.“ Auch die existierenden organisationsübergreifenden Gremien sind blockiert, weder der Sektionsvorstand, noch die Steuerungsgruppe, noch der Runde Tisch sehen sich in der Lage, das wachsende Primat des Ökonomischen zu thematisieren, Grenzen zu ziehen, wenn große Träger nach Wochenendkursen „Fachberater für Fahreignung“ zertifizieren, Begutachtung und Vorbereitung als „flatrate“ zum Paketpreis gebündelt werden, oder auch nur auf den dramatischen Arbeitsplatzverlust und den immer stärkeren Druck auf Diplom-Psychologen einzugehen.

Nach vielen Gesprächen mit Kollegen, Gutachtern, berufspolitisch Engagierten, die immer wieder in Resignation zu enden drohten, habe ich mich entschlossen, ein Zeichen zu setzen und einen anderen Ansatz als den bisher von mir prak-

tizierten zu wählen: Keine Gremienarbeit, sondern Einzelaktion, keine Interessen mühsam austarieren, sondern Klartext reden, mich nicht an Rücksichten, sondern an Aussichten orientieren, keine Arbeit in kleinen Zirkeln, sondern Transparenz und Öffentlichkeit herstellen, keine Formelkompromisse, sondern kontroverse Positionen, keine großen Linien, sondern Einzelheiten und Fakten.

Dieser Newsletter ist Ausdruck dieser Strategie, hinter ihm steht keine Organisation, sondern nur ich als Person, ich werde mich bemühen, Informationen, Fakten, Überlegungen, die ich für wichtig halte, öffentlich zu machen, nicht nur im Kreise interessierter Kollegen aus allen Arbeitsfeldern, sondern auch bei Straßenverkehrsbehörden, Rechtsanwälten, Politikern und vielleicht sogar Betroffenen.

Diese Nullnummer ist noch eine „One-Man-Show“ - aber ich erhoffe mir in Zukunft Informationen, Rückmeldungen, Beiträge, Artikel und Hinweise von vielen Seiten. Ich werde alle Informationen, die ich bekomme, sorgfältig prüfen, Hinweise auf Wunsch vertraulich behandeln und unterschiedlichen Positionen Raum geben – deshalb ist jeder Artikel mit dem Namen des Autors versehen – bisher nur mit meinem.

In diesem Sinne: Lesen Sie in Ruhe diesen Newsletter, prüfen Sie, ob Sie die Informationen für nützlich, die Einschätzungen für interessant, die Einwände für berechtigt und die Vorschläge für bedenkenswert halten. Wenn ja, unterstützen Sie dieses Projekt mit 20,- € für ein Abonnement. Vielleicht bewirkt ein offenerer Informationsfluss, dass Raum für neue Gedanken und Aktionen entsteht.

Jörg-Michael Sohn

P. S. : Weitere Infos demnächst unter www.nlvp.de.

Dieser Newsletter ist eine Nullnummer. Sie kann beliebig ausgedruckt, kopiert, weitergegeben, weitergeleitet und sonstwie verbreitet werden – ich bitte sogar um die Weitergabe an möglicherweise interessierte Personen oder Institutionen. Der nlvp wird zukünftig ca. 10 mal im Jahr erscheinen. Das Abonnement kostet 20,- € pro Jahr und ist nur in elektronischer Form als PDF-Datei per email möglich. **Die Bestellung erfolgt einfach durch Überweisung von 20,- € auf das Konto: 1259124509, Kto-Inhaber Jörg-Michael Sohn, HASPA Hamburg, BLZ 20050550 mit dem Stichwort nlvp und Ihrer (bitte deutlich schreiben!!!) email-Adresse.** Ich bin vom 21.12.2006 bis 08.01.2007 im Urlaub und in dieser Zeit weder per Telefon noch per email erreichbar, freue mich aber über Rückmeldungen davor oder danach.

MPU-Zahlen der BAST mit kleinem Fehler

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat im August Zahlen über die Medizinisch-Psychologischen Untersuchungen (MPU) in Deutschland für 2005 herausgegeben. Dabei wiesen die veröffentlichten Zahlen einen Zahlendreher (232 statt 323 für Punkt 1.2 in 2005) auf – dieser Fehler wurde nach einem Hinweis von mir kommentarlos berichtigt.

Der kleine Fehler ändert nichts an den Grundaussagen der veröffentlichten Zahlen: Die Zahl der Untersuchungen sinkt weiterhin, um insgesamt knapp 11% von 111.438 (2004) auf 104.325 (2005). Bemerkenswert sind dabei die Unterschiede zwischen den einzelnen Begutachtungsanlässen. So sank die Zahl der erstmalig mit Alkohol auffälligen Kraftfahrer um 11,5% (von 41.501 auf 36.720), die Zahl der Drogenfälle dagegen stieg um fast 8% von 13.257 auf 14.282 und übertrifft inzwischen die der Punktetäter (fast unverändert bei 11.365). Dabei sind aus den Zahlen keine Aussagen darüber ableitbar, inwieweit diese Veränderungen auf Sinken oder Steigen der tatsächlichen Verkehrsauffälligkeiten oder eine gesunkenen oder gestiegenen Kontrolldichte in einzelnen Bereichen zurückzuführen sind. Einen Einfluss hat auch die gesunkenen Bereitschaft, überhaupt eine MPU zu machen (aus finanziellen Gründen oder wegen der Alternative EU-Führerschein)

Vergleicht man über die Jahre die Zahlen bei den Ergebnissen der Untersuchung, so erstaunt der deutliche Trend in Richtung positiver Begutachtung: Wurden 1995 (bei damals noch über 150.000 Untersuchungen) lediglich 40,6 % positiv begutachtet, so waren es 2005 bereits 47,6. Auffallend ist auch der Anstieg der Nachschulungsempfehlungen bei Drogenauffälligen: Taucht diese Kategorie noch 2001 überhaupt nicht auf, so erfolgt 2005 bereits in 14 % aller Drogenfälle die Empfehlung, nach einem zeitlich begrenzten Gruppenkurs die Fahrerlaubnis ohne weitere MPU wiederzuerteilen. Drogenauffällige Kraftfahrer werden inzwischen prognostisch günstiger eingeschätzt als solche mit einer erstmaligen Alkoholauffälligkeit.

Auffallend ist weiterhin, dass tendenziell die Zahl der Mehrfach-Fragestellungen zu sinken scheint. Die weitaus meisten Kraftfahrer werden wegen Alkohol begutachtet, die beiden andern großen Blöcke sind Drogen und Punkte, andere Fragestellungen spielen quantitativ kaum eine Rolle.

Studiert man den langfristigen Trend, so wird deutlich, dass gerade freiberuflich-therapeutisch arbeitende Verkehrspsychologen besonders stark von den sinkenden Zahlen betroffen sind: Die MPU-Zahlen sind in 10 Jahre um knapp 31% gesunken, die Zahl der potentiellen Klienten für eine Einzelmaßnahme (Ungeeignet ohne Nachschulungsempfehlung) dagegen um fast 41%.

Ein Auswertung in Form einer Excel-Tabelle mit dem Vergleich der Daten aus 1997, 2001 und 2005 finden Sie unter: <http://www.vpp.de/statisti.htm>

Die berichtigte Presserklärung der BAST finden Sie unter:

http://www.bast.de/cln_005/nn_42256/sid_C945AF789823C1838920B283F41E60AD/DE/Presse/Presse-mitteilungen/Downloads/presse15-06.html

Flatrate – Ein Schritt in die falsche Richtung

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Heftige fachinterne Diskussionen hat ein Angebot des TÜV Süd ausgelöst. Er bietet eine Flatrate an, d. h. ein Angebot, bei dem zu einem Pauschalpreis quasi eine positive MPU versprochen wird. Solche Angebote waren bislang nur von unseriösen Testvorbereitern bekannt.

In den eigenen Worte des TÜV Süd: „Sogar beim Verkehrspsychologen gilt jetzt: Einmal zahlen, unbegrenzt beraten lassen. Die Pluspunkt GmbH bietet für Teilnehmer der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) den Kurs Mobil PLUS zeitlich unbefristet an, bis sie wieder im Besitz einer Fahrerlaubnis sind. Also eine „Flatrate“ zurück zum Führerschein.“ (http://www.tuev-sued.de/presse/pressearchiv/pluspunkt_bietet_flatrate_zurueck_zum_fuehrerschein). Es gibt eine ganze Reihe von Argumenten gegen ein solches Angebot: Es wird die gesetzlich geforderte Trennung zwischen Begutachtung und Beratung praktisch aufgehoben (es gab schon Interventionen von Mitbewerbern bei den Aufsichtsbehörden), es wird bei Straftätern eine Art Ablasshandel angeboten („Einmal zahlen, den Rest erledigen wir schon, Sie müssen sich nicht anstrengen.“), es wird irreführende Werbung betrieben (zeitlich unbefristet heißt zumindest bis zum Lebensende) etc..

Ich würde mich freuen, wenn möglichst viele Organisationen Beschlüsse in der Art des folgenden Vorschlages fassen und sowohl an den TÜV Süd, als auch die entsprechenden Aufsichtsbehörden schicken würden:

"Der Vorstand/Verband/... nimmt mit Sorge zur Kenntnis, dass die Unterschiede zwischen Begutachtung und Beratung als psychologisch und ethisch fundamental unterschiedliche Beziehungsangebote und Arbeitsfelder zunehmend verwischt werden.

Begutachtung von potentiellen Straftätern ist die in gesellschaftlichem Auftrag zur Sicherung und Gefahrenabwehr erfolgende Klärung von Risiken, die von einer Person für andere ausgehen können.

Beratung ist ein auf ein hilfebedürftiges Individuum zielendes, letztlich parteiisches Angebot für eine Lösungssuche im Interesse dieser individuellen Person.

Bei immer noch über 5.000 Verkehrstoten jährlich in Deutschland ist es nicht zu rechtfertigen, wenn beide Angebote quasi in einem Vertrag gebündelt werden und als eine Flatrate "Beratung bis zur positiven Begutachtung" angeboten wird, zudem wenn dies durch personell und organisatorisch eng verflochtene Organisationen aus beiden Arbeitsbereichen geschieht. Hier sind in der Tat Leitgedanken der Fahrerlaubnis-Verordnung über die strikte Trennung dieser Bereiche verletzt.

Unabhängig von einer rechtlichen Bewertung fordern wir alle im Bereich der Verkehrspsychologie Tätigen auf, in der Konzeption, Durchführung und Marketing von Maßnahmen strikt auf die Trennung der beiden Bereiche Begutachtung und Therapie bzw. Beratung zu achten.

Auch unter therapeutischen Gesichtspunkten be-

tonen Angebote im Stile eines "all inklusive" oder "all you can eat" eher die Käuflichkeit von Zielen als die Selbstregulation und intrinsische Motivation.

Leitgedanke einer verantwortungsbewussten verkehrspsychologischen Tätigkeit ist die Verbesserung von Verkehrssicherheit, nicht die Lenkung von Kundenströmen - dies auch unter dem Gesichtspunkt der Kompatibilität mit europäischen Zielsetzungen."

EU-Führerschein - düstere Perspektiven

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Seit etwa zwei Jahren ist auch im Bereich der Verkehrspsychologie deutlich geworden, dass die Zeiten einer nationalen Souveränität und Gesetzgebung vorbei sind. Das deutsche Führerscheinrecht ist in Teilbereiche faktisch durch die EU-Rechtsprechung außer Kraft gesetzt worden und erfolgversprechende Perspektiven sind kaum in Sicht.

Zur Erinnerung: Vor gut zweieinhalb Jahren wurde mit dem Kapper-Urteil (<http://www.fahrerlaubnisrecht.de/Urteile/Urteil%20%20EU-GH%20-%20C-476-01%20-%202029.04.2004.html>) deutlich, dass der deutsche Führerschein praktisch durch jeden EU-Führerschein ersetzbar ist.

Der entscheidende Satz des Beschlusses lautete: "Artikel 1 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie 91/439 ist so auszulegen, dass ein Mitgliedstaat die Anerkennung der Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins nicht deshalb ablehnen darf, weil im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaats auf den Inhaber des Führerscheins eine Maßnahme des Entzugs oder der Aufhebung einer von diesem Staat erteilten Fahrerlaubnis angewendet wurde, wenn die zusammen mit dieser Maßnahme angeordnete Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis in diesem Mitgliedstaat abgelaufen war, bevor der Führerschein von dem anderen Mitgliedstaat ausgestellt worden ist." - Im Klartext: Wer mit einem in einem EU-Land ausgestellten Führerschein in Deutschland fährt, obwohl er in Deutschland zur MPU gemusst hätte, macht sich nicht strafbar.

Seitdem wird unter Juristen und Betroffenen, in Foren und vor Gerichten eine heftige Diskussion darüber geführt, unter welchen Bedingungen dieser Beschluss gilt, wieweit er verallgemeinerbar ist, welche Spielräume deutsche Gerichte und Führerscheinstellen noch haben, wie europäische Richtlinien verändert werden können (Einen guten Überblick über die Diskussion finden Sie unter: <http://www.verkehrsport.de/board/index.php?showtopic=9888>).

Aus meiner Sicht gehen diese Detaildiskussionen aber am Kern der Sache vorbei: Dieser und die folgenden Beschlüsse liegt ganz auf der Linie des politischen Gewollten und der verkehrspolitischen Prioritätensetzung. Für mich war eindrucksvoll, wie auf dem 43. Verkehrsgerichtstag 2005 Herr René Planck von der zuständigen Generaldirektion nüchtern feststellte: Die Ziele der Führerscheinpolitik der EU sind (in dieser Reihenfolge!) 1. Freier Personenverkehr, 2. Verbesserung der Verkehrssicherheit, 3. Verbesserung der Dokumentensicherheit. Und er stellte klar: Was immer Sie hier in Deutschland diskutieren und beschließen, kann durch die EU-Rechtsprechung aufgehoben werden. Selbst das immer wieder als Hoffnung herangezogene Wohnsitzerfordernis wird

nach seinen Worten mittelfristig fallen, da es dem Grundgedanken der EU-Freizügigkeit widerspricht. Aus meiner Sicht werden damit immer wieder gefundene Lücken und Unklarheiten des EU-Rechts, die durch deutsche Gerichte gefunden und ausgenutzt werden, Stück für Stück durch die übergeordnete EU-Rechtsprechung geschlossen werden - bis am Ende der deutsche Führerschein genau so Vergangenheit ist wie die Deutsche Mark. Das Halbritter-Urteil - auch wenn es wiederum nur einen speziellen Fall betraf, hat diese Tendenz der EU-Rechtsprechung aus meiner Sicht eindrucksvoll bestätigt. Und schließlich verschärft das EuGH-Urteil in der Sache Kremer (C-340/05) nach erstem Eindruck diese Tendenz noch (Ausweitung auf die verwaltungsrechtliche Entziehung). Das Urteil ist zu finden unter: <http://curia.europa.eu/jurisp/cgi-bin/form.pl?lang=de&Submit=Suchen&alldocs=all-docs&docj=docj&docop=docop&docor=docor&docjo=docjo&numaff=&datefs=&datefe=&nomusuel=kremer&domaine=&mots=&resmax=100> und läuft interessanterweise unter der Überschrift „Niederlassungsfreiheit“ - was die oben genannte Prioritätensetzung bestätigt.

Auch die Hoffnung auf die diversen Führerscheinrichtlinien teile ich nicht, zum einen, weil diese nicht die skizzierte Grundtendenz des Vereinheitlichungsprozesses umkehren werden und weil sie eben nur die Aufforderung an die EU-Staaten beinhaltet, ihr nationales Recht mit langen Vorlaufzeiten an diese Richtlinie anzupassen. Die aktuelle 3. FS-Richtlinie sollte am 13.12.06 (abschließend?) beraten werden, Ergebnisse liegen mir noch nicht vor (Bericht im nächsten nlvp), aber es ist von einem Zeitrahmen für die Umsetzung bis mindestens 2012 auszugehen - solange wird uns dies Problem also begleiten (zur Erinnerung: Die 2. EG-Führerscheinrichtlinie (91/439/EWG) wurde in der EU am 29.07.1991 verabschiedet. Diese 2. EG-Führerscheinrichtlinie wurde in Deutschland jedoch erst mit Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) am 24.04.1998 umgesetzt. Die Komplexheit des Verfahrens wird eindrücklich sichtbar unter: http://ec.europa.eu/press/detail_dossier_real.cfm?CL=de&DossierId=187270

Noch einmal zur Klarstellung: Ich halte die EU-Rechtsprechung bei aller Kritik am deutschen MPU-System für verheerend für die Verkehrssicherheit - aber man muss nüchtern analysieren, dass es keine Aussichten gibt, dass sich an der Geltung und der Richtung dieses EU-Rechtes in den nächsten 5-10 Jahren Entscheidendes ändern wird. Diskutiert wurde auf europäischer Ebene die 3. FS-Richtlinie unter dem Aspekt einer Anmerkung zu einer Anmerkung: "ENTWURF EINER EMPFEHLUNG FÜR DIE ZWEITE LESUNG betreffend den Gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein"...

Zum Ausmaß des Problems gibt es sehr unterschiedliche Schätzungen, nach einigen Internetrecherchen und einer Reihe von Gesprächen halte ich die häufiger genannte Zahl von inzwischen 20.000 Fällen für nicht unrealistisch. Allein das Kraftfahrt-Bundesamt KBA hat vom 01.07.2004 bis 31.12.2005 über 2.000 Fälle mit Verdacht auf Verstoß gegen das Wohnortprinzip an die entsprechenden Länder gemeldet. Addiert man die Eigenangabe von inserierenden EU-FS-Anbietern, gelang man in den Bereich von einigen Zehntausend. Zudem scheinen sich die Berichte zu häufen, dass es Unfälle durch alkoholisierte deutsche Fahrer mit ausländischer FE gibt. Ich fürchte, wir werden uns auf solche Meldungen zunehmend einstellen müssen.

Wenn die Rückfallquote von unausgelesenen Zweitältern bei ca. 50% in 10 Jahren liegt, dürften pro Jahr etwa 1.000 Deutsche mit ausländischer Führerschein nach Entzug der deutschen Fahrerlaubnis alkoholisiert auffallen - das ist eine grobe Schätzung der Größenordnung, ich würde mich über Diskussionsbeiträge und alternative Zahlen zu dieser Schätzung trotz des makaberen Themas sehr freuen, da hier ein Ansatz für eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit liegen könnte.

Was darüber hinaus zu tun ist, ist leider nicht leicht zu beantworten. Ich hoffe, im nächsten oder übernächsten Newsletter eine Übersicht über verschiedene bislang vorgeschlagene Strategien geben zu können.

PASS - Deutsche MPU als Modell für Europa?

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Als eine Reaktion auf die Europäisierung des Führerscheins hat sich der Runde Tisch Verkehrspsychologie seit Beginn mit der Frage einer Europäisierung der Verkehrspsychologie beschäftigt. Konkretes Ergebnis ist ein von der Steuerungsgruppe erarbeitetes Modell PASS (Psychological and Medical Assistance for Safe Mobility).

Dieses Modell wird in der nächsten Ausgabe der Zeitschrift für Verkehrssicherheit (ZVS) veröffentlicht und wird dann auch auf der Website der Sektion aufrufbar sein. Eine ausführliche Auseinandersetzung mit diesem Modell wird im nächsten Newsletter erfolgen, einige Hinweise aber als Lesehilfe:

Das Modell ist von der Steuerungsgruppe relativ unabhängig vom Runden Tisch erarbeitet worden, eine Vorversion ist von den Mitgliedern des Runden Tisches zustimmend zur Kenntnis genommen worden, der jetzt veröffentlichte Wortlaut weicht aber deutlich von der dem Runden Tisch vorgelegten Version ab - was auch darin zum Ausdruck kommt, dass PASS in der ZVS als Modell der Steuerungsgruppe (und nicht des sehr viel größeren Runden Tisches) vorgestellt wird.

Das Modell fokussiert stark auf die Elemente des deutschen Systems der Fahreignungsbegutachtung, bezieht aber deutlich verhaltensändernde Maßnahme als zweiten Pfeiler des "römischen Bogen" (so eine interne Formulierung) mit ein. Dabei wird der zentrale Begriff der "Fahreignung" als typisch deutsches Konstrukt fallen gelassen. Diese ist eine mit Rechtsfolgen verbundene, durch Abwesenheit von Krankheitshinweisen und Auffälligkeiten eher negativ definierte Voraussetzung zum Führen von erlaubnispflichtigen Kraftfahrzeugen und offenbar nicht einmal als Begriff in andere europäische Sprachen übersetzbar. Leider wird dieser Begriff praktisch umstandslos und recht willkürlich einfach ersetzt durch "Mobilitätskompetenz" (die auch Fußgänger, Radfahrer und Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel besitzen sollten), ohne deutlich zu machen, auf welcher Rechtsgrundlage diese untersucht und gefördert werden soll.

Eher versteckt wird gefordert, dass bereits bei einer einmaligen Trunkenheitsfahrt mit 1,1 Promille, u. U. sogar schon ab 0,31 Promille (bei Anwendung des § 315c oder 316 StGB) eine MPU zwin-

gend erforderlich ist. Dies ist jedenfalls die Konsequenz der Formulierung, dass nach jeder Entziehung der Fahrerlaubnis eine von Verkehrspsychologen und -medizinern durchgeführte Untersuchung stattfinden soll.

Und schließlich bleibt unklar, ob PASS eher den Konstruktionsplan für eine europäische Gesetzgebung, einen Minimalkatalog für Europa, ein unverbindliches Modell, eine langfristige Vision, eine Aufforderung, Alternativen zu diskutieren oder was sonst darstellen soll. Gleichzeitig werden aber durch die Übersetzung in andere Sprachen bereits der vorliegenden Fassung ohne breite innerdeutsche Diskussion Fakten geschaffen und Weichen gestellt.

Unabhängig von dieser Grundsatzfrage und Detailkritik liegt mit PASS ein nach fachlicher Abstimmung mit vielen Gruppen und Organisationen erarbeitetes Papier vor, das die Diskussion um eine europäische Perspektive der Verkehrspsychologie stark prägen wird - die Diskussion ist eröffnet.

Bericht von der Mitgliederversammlung der Sektion

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn

Am 09. Dezember 2006 fand in Frankfurt die Mitgliederversammlung der Sektion Verkehrspsychologie statt. Diese war von vielen mit Spannung erwartet worden, da ein Antrag des Vorsitzenden der Sektion auf Abwahl von 2 Vorstandskollegen, verbunden mit der Ankündigung seines Rücktritts im Falle einer Abstimmungsniederlage vorlag.

Die MV verlief dann allerdings anders als erwartet. Anwesend waren ca. 80 Personen, also ca. ein Viertel aller Mitglieder. Am Anfang der mit der MV verbundenen Fachtagung stellte der Sektionsvorstand Schwerpunkte seiner erfolgreichen Arbeit des letzten Jahres dar: Der vom vorangegangenen Vorstand einberufene Runde Tisch hat (wie hier an anderer Stelle berichtet) kooperativ gearbeitet und das Modell PASS entwickelt, eine Evaluation der verkehrspsychologischen Beratung nach § 4, Abs. 9 StVG wurde konzipiert und beauftragt, der Leitfaden für diese gesetzlichen Aufgabe der Qualitätssicherung ist in Überarbeitung, die Internetpräsenz wurde professionell ausgebaut, die Finanzlage ist gut, die Mitgliederzahl stabil.

Umso überraschender und weniger nachvollziehbar erschien den meisten Anwesenden der anschließende Tagesordnungspunkt "Konstruktive Abwahl". Trotz deutlich werdender Unterschiede in der Wahrnehmung des Arbeitsstils fand sich schließlich eine knappe Mehrheit für den überraschend gestellten Antrag auf Nichtbefassung des Tagesordnungspunktes Abwahl. Damit war der Konflikt überraschend schnell zwar nicht gelöst, aber formal vom Tisch, da der Vorsitzende die Diskussion eher als Vertrauensbeweis betrachtete und auch auf Nachfragen keinen weiteren Anlass für seinen Rücktritt sah. Deutlich wurde in der Tat, dass die Mehrheit der Anwesenden dem Vorstand eine Zusammenarbeit zutraute und dies auch ausdrücklich wünschte - gegebenenfalls auch unter Einschaltung weiterer Personen als Vermittler/Mediatoren.

Der Rest der wohl für alle Beteiligten überraschend verlaufenen Mitgliederversammlung bestand dann

im Erheben von Wünschen für Aktivitäten in 2007, und erbrachte viele Anregungen. Beachtung verdient dabei aus meiner Sicht der vom ehemaligen Vorsitzenden der Sektion Prof. Walter Schneider vorgebrachte Hinweis, dass die tatsächlichen Interessensgegensätze innerhalb der Sektion seiner Auffassung nach nicht so sehr zwischen den Verkehrspsychologen in den verschiedenen Arbeitsfeldern bestünden, sondern zwischen den angestellten Dipl.-Psychologen andererseits und nur ökonomisch ausgerichteten Kaufleuten als Vorgesetzten innerhalb der großen Organisationen andererseits.

Wer ist wer in der Verkehrspsychologie?

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Es existiert eine Vielzahl von Organisationen im Bereich der Verkehrspsychologie und deren Umfeld, von denen im Folgenden eine Auswahl ohne Anspruch auf Repräsentativität oder gar Vollständigkeit aufgelistet werden. Es wird nur eine kurze Beschreibung und ein Link für weitergehende Informationen angegeben. In den nächsten Ausgaben soll jeweils eine dieser Organisationen und ihre Internetpräsenz genauer vorgestellt werden:

Sektion Verkehrspsychologie - Organisation innerhalb des BDP (s. u.), Berufsverband für die Verkehrspsychologen, vom Gesetzgeber mit der Aufgabe der Qualitätssicherung im Bereich der amtlich anerkannten Verkehrspsychologischen Berater (§71 FeV) beauftragt. Website: www.bdp-verkehr.de. Dort finden Sie das Register der amtlich anerkannten Verkehrspsychologischen Berater und der Fachpsychologen für Verkehrspsychologie.

Bundesverband Niedergelassener Verkehrspsychologen (BNV). Verband der eher therapeutisch arbeitenden, von Begutachtungsstellen unabhängigen Verkehrspsychologen, wichtigster überregionaler Zusammenschluss in diesem Bereich, veranstaltet u. a. alle zwei Jahren einen Kongress im Bereich Verkehrspsychologie, führt eine Liste von örtlichen Ansprechpartnern. Website: www.bnv.de

Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP). Sieht sich eher als wissenschaftliche denn als berufspolitische Organisation, mitgliedermäßig stark geprägt von Kollegen aus den Begutachtungsstellen. Herausgeber wichtiger Publikationen, Veranstalter von Kongressen. Website: www.dgvp-verkehrspsychologie.de

Fachgruppe Verkehrspsychologie in der Deutschen Gesellschaft für Psychologie (DGPs). Untergruppe der Hochschullehrer-Vereinigung, eher mit Forschungsvorhaben beschäftigt, unterschiedlicher Aktivitätsgrad in den letzten Jahren. Website: <http://www.orgapsych.uni-jena.de/Fachgruppe>

Runder Tisch und Steuerungsgruppe - Der Runde Tisch Verkehrspsychologie wurde von der Sektion vor 3 Jahren einberufen, umfasst ca. 15 Kollegen aus unterschiedlichen Arbeitszusammenhängen und dient der Abstimmung verschiedener Interessen, Arbeitsfelder und Organisationen. Der Runde Tisch hat eine Steuerungsgruppe eingesetzt, die u. a. ein Modell für Europa erarbeitet hat. Keine eigene Website.

Berufsverband Deutscher Psychologinnen und Psychologen (BDP) - übergeordneter Berufsverband mit spezialisierten Sektionen, wichtigster Berufsverband für die Psychologie insgesamt, geringe-

re Bedeutung im Bereich der Psychotherapeuten. Website www.bdp-verband.de

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) - Wichtige Koordinierungsstelle für den Verkehrsbereich insgesamt, Verkehrspsychologie macht nur einen kleinen Teil ihrer Arbeit aus, u. a. Forschungsvorhaben, Akkreditierung von Begutachtungsstellen, Veröffentlichung von MPU-Zahlen. Website www.bast.de

Kraffahrt-Bundesamt (KBA): Zentrale Erfassungsstelle für Eintragungen in das Verkehrszentral-Register, wichtig für das Abfragen des Punktestandes, gute Informationen über verkehrsbezogene Daten, Evaluation von verkehrspsychologischen Maßnahmen. Website: www.kba.de

European Federation of Professional Psychologists Associations (EFPA). Wichtige europäische Organisation für den gesamten Bereich der Psychologie, arbeitet an der Etablierung eines einheitlichen europäischen Berufsbildes. Website: www.efpa.be

Zeitschriften-Übersicht

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn

An dieser Stelle werden in den nächsten Ausgaben Hinweise auf wichtige und diskussionswürdige Artikel in verschiedenen Zeitschriften im Umfeld unserer Arbeit stehen. In dieser Nullnummer begnüge ich mich aus Zeitgründen mit dem Hinweis auf die wichtigsten Zeitschriften:

BA - Blutalkohol: Stärker medizinisch geprägt, wichtige Untersuchungen und Artikel um das Gebiet MPU, Alkohol und Drogen etc. Zeitschrift des Bundes gegen Drogen und Alkohol im Straßenverkehr BADS. Website: <http://www.bads.de/Blutalkohol/blutalkohol.htm>

ZVS - Zeitschrift für Verkehrssicherheit: Wissenschaftlich und gleichzeitig praxisorientierte Zeitschrift mit sozialwissenschaftlichen, ingenieurwissenschaftlichen und medizinischen Aspekten. Publikationsorgan der Sektion Verkehrspsychologie. Website: <http://www.zvs-online.de>

NZV - Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht: Standard für den gesamten Bereich des Verkehrsrechtes, Website: <http://rsw.beck.de/rsw/shop/default.asp?site=NZV>

Verkehrszeichen: Zeitschrift, die sich mit Mobilitätsforschung, alternativen Verkehrskonzepten, Stadtplanung etc. beschäftigt, viele Informationen über ein breites Spektrum von Aktivitäten: <http://www.verkehrszeichen-online.de/vz.htm>

Neue Arbeitsfelder

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Das Gebiet der Verkehrspsychologie ist im Umbruch, viele Arbeitsplätze in traditionellen Arbeitsfeldern (Begutachtung, Verkehrstherapie) drohen verloren zu gehen. Unter dieser Rubrik werden in loser Folge mögliche Arbeitsfelder für Verkehrspsychologen vorgestellt, die am Rande oder jenseits der etablierten Tätigkeitsfelder liegen. Über Erfahrungsberichte, Hinweise, Tipps für diese Rubrik würde ich mich besonders freuen.

Angedacht sind folgende Bereiche:

- Beratung älterer Kraftfahrer
- Leistungsuntersuchungen
- Mobilitätsberatung
- Beratung von (mobilitätsgerechten) Wohnprojekten
- Stellungnahme zu Fahrignungs-Gutachten
- Alkohol-Prävention im betrieblichen Bereich
- Beratung bei Fahrängsten, Fahrphobien etc.
- Umsteigen auf normale Psychotherapie

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.

Den Anfang macht Karin Minna Oltersdorf. Auf sie bin ich bei Recherchen zu meinem Interview zum Thema Fahrerassistenz-Systeme gestoßen www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,448275,00.html

Unbedingt ansehenswert ist ihre Präsentation zum Thema Gefühle und Fahrerassistenz-Systeme:

www.dlr.de/fs/PortalData/16/Resourcen/dokumente/vk/Oltersdorf_Gefhl_Ergonomie_11_2005.pdf

Ich finde es bemerkenswert, wie es ihr gelingt, in diesen oft rein technisch geprägten Arbeitsbereich nicht nur verkehrspsychologische Gesichtspunkte einzubringen, sondern dazu noch einen Blickwinkel zu wählen, der noch ein wenig ungewöhnlicher und kreativer ist, nämlich unter gestaltpsychologischen Gesichtspunkten zu fragen, was in den bisherigen Ansätzen fehlt. Gerade diese Fähigkeit, Bereiche, die mit dem Thema Verkehrspsychologie scheinbar nichts zu tun haben, unter solchen Gesichtspunkten zu betrachten, ist etwas, das wir in unserem Fachgebiet auch unter dem Gesichtspunkt der Entwicklung neuer Arbeitsfelder gut gebrauchen können. Auch ihre anderen Aktivitäten, soweit sie sich mir aus Internetrecherchen erschließen, sind spannend - nicht verwunderlich bei ihrem interessanten Lebenslauf: http://www.changex.de/d_a02411.html. Inzwischen ist Frau Oltersdorf nicht mehr beim TÜV Rheinland, sondern promoviert an der Hochschule für Bildende Künste in Braunschweig, ich hoffe, wir hören trotzdem weiter etwas von ihr.

Über den Teller- rand geblickt: Die Schweiz

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

In dieser Rubrik werden Informationen über die Verkehrspsychologie in anderen Ländern Europas vorgestellt. Gerade für diesen Punkt bin ich auf die Mitarbeit anderer Kollegen angewiesen, ich bin zur Zeit dabei, eine Datenbank mit Ansprechpartnern, Organisationen etc. in anderen Ländern aufzubauen, um die Vernetzung speziell von freiberuflich arbeitenden Kollegen europaweit voranzutreiben.

Den Anfang macht die Schweiz. Als (auch) deutschsprachiges Land existiert eine lange Tradition in der Zusammenarbeit mit der deutschen Verkehrspsychologie, viele deutschsprachige Kongresse wurden mit der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) zusammen veranstaltet, als nächs-

tes finden die 5. St. Galler Tage für Verkehrspsychologie am 12. und 13. April 2007 statt (leider keine Internet-Präsenz auffindbar). Einen Eindruck über das umfangreiche Arbeitsfeld der bfu finden Sie auf der Website www.bfu.ch. Im engeren Sinne eine Organisation der Verkehrspsychologen ist die Vereinigung für Verkehrspsychologie VFV mit der Website www.vfv-spc.ch, lesenswert sind die sechs Artikel zu den Arbeitsgebieten, die ein breites Spektrum abdecken. Im noch engeren Sinne freiberuflich-therapeutisch Tätigkeit wird vorgestellt unter der Seite www.verkehrstherapie.ch – ein gutes Beispiel, wie sich Begriffe und Konzepte auch länderübergreifend durchsetzen – der Kollege Andreas Widmer war auch auf dem fit-to-drive-Kongress in Berlin 2006 anwesend. Bemerkenswert ist auch, dass die private Sigmund-Freud Universität für 2.500,- € pro Semester eine Ausbildung zum Verkehrspsychologen anbietet: <http://www.sfu.ac.at/index.php?page=7&article=91> – auf der anderen Seite nehmen zum Teil auch Schweizer Kollegen an der Fortbildung zum „Fachpsychologen Verkehr (BDP) im Rahmen des Curriculums Verkehrspsychologie statt.

Szenegeflüster – ohne Gewähr

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn und viele Informanten aus der gesamten 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.

Dr. Müller-Wickop als Leiter des MPI des TÜV Nord soll demnächst in den Ruhestand gehen. Als sein Nachfolger wird Dr. Kriegeskorte vom RWTÜV gehandelt.

Bei einem Einbruch in die Praxis des Verkehrspsychologen Dr. Karl-Friedrich Voss sind mehrere Autos gestohlen worden, u. a. ein Mercedes SL 300 (Flügelträger) – zum Glück nur als Modellautos... Ich nehme das aber als Anlass, auf die sowohl finanziellen als auch möglicherweise rechtlichen Folgen (Datenschutz, Schweigepflicht) solcher Praxiseinbrüche hinzuweisen, die leider immer wieder vorkommen.

Die stark sinkenden Zahlen von Einzelmaßnahmen (sinkende MPU-Zahlen, EU-Führerschein, Konkurrenz durch BfF-nahe Kurse) haben in einigen Bereichen dazu geführt, dass Kollegen Außenstellen aufgeben oder ihre Praxis ganz schließen mussten. Diese massiven Umsatzrückgänge betreffen nach meinen Informationen auch renommierte Einrichtungen.

Mehrere TÜV-Organisationen haben sich zusammengetan und einen beträchtlichen Geldbetrag zusammengbracht, um nach vielen Jahren endlich einmal wieder die Vorhersagekraft und Effizienz der MPU untersuchen zu lassen. Beauftragt werden mit der Untersuchung soll nach meinen Informationen das Kraffahrt-Bundesamt (KBA), das auch schon vom Bundesverband Niedergelassener Verkehrspsychologen (BNV) und der Sektion Verkehrspsychologie mit Evaluationsstudien beauftragt wurde.

Das Medizinisch-Psychologische Institut des TÜV Rheinland/Berlin-Brandenburg steht offenbar vor einer Ausgliederung als eigenständige GmbH.

Kongresse

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

An dieser Stelle wird in den nächsten Ausgaben regelmäßig ein Hinweis auf interessante Kongresse mit Daten und Programmhinweisen erscheinen. In dieser Nullnummer nur ein kurzer Hinweis auf den Verkehrsgerichtstag 2007.

Wie jedes Jahr seit Menschengedenken findet im Januar in Goslar der Verkehrsgerichtstag statt - inzwischen zum 45. Mal. Gerade nachdem es beim letzten in einer Arbeitsgruppe zu einem Eklat zwischen Verkehrspsychologen und Juristen gekommen war (siehe Artikel von Herrn Hillmann in der DAR und die Ergänzung vom BNV), nachdem TÜV-Psychologen einen Arbeitskreis in einer Art dominiert hatten, die zumindest gegen die langjährigen Usancen des Verkehrsgerichtstages, wenn nicht gegen Formalia verstieß) wird es interessant sein zu sehen, wie weit es gelingt, die traditionell gute Balance zwischen den Juristen einerseits und den Verkehrspsychologen und -medizinern andererseits wieder herzustellen. Dies gilt besonders für den AK 5, da bei Ignorieren der internationalen Forschungsergebnisse die Gefahr droht, das für die Veränderung von menschlichen Verhaltensweisen einseitig auf technische Lösungen gesetzt wird.

Die Themen des 45. Verkehrsgerichtstages:

1. Die nichteheliche Lebensgemeinschaft im Versicherungs- und Verkehrsrecht
2. Autokauf im Internet
3. Geschwindigkeit als Unfallursache
4. Sanktionen bei Verkehrsordnungswidrigkeiten
5. Zündsperrung – ein neuer Weg zur Alkoholprävention?
6. Baustellen auf Autobahnen
7. Die Auswertung von Fahrzeugdaten bei der Unfallanalyse
8. Sicherheit in der Sportschifffahrt

Alle weiteren Informationen unter:

www.deutsche-verkehrsakademie.de/vgt_2007.html

Ausblick auf die nächste Ausgabe 30.01.2007

Die nächste Ausgabe des „Newsletters Verkehrspsychologie“ (nlvp) ist geplant für den 30. Januar 2007. Schwerpunktthema wird Europa sein, spezielle Themen sind:

- Einschätzung des Modells PASS (Psychological and Medical Assistance for Safe Mobility)
- Alternative Strategien zur Verankerung der Verkehrspsychologie in Europa – Modell MOVE (Modell einer Organisation von Verkehrspsychologie in Europa)
- fit-to-drive-Kongress 2006 in Berlin und geplanter 2007 in Wien – Fortschritt oder Rückschritt?
- Überlegungen zu Strategien gegen den Missbrauch des EU-Führerscheins

- Bericht vom Verkehrsgerichtstag 2007
- Vorstellung des BNV und seiner Website
- Zeitschriftenübersicht
- Über den Tellerrand geblickt - Norwegen
- Aus dem Netz gefischt
- Szenegeflüster
- Kongresse
- Leserbriefe (in der Hoffnung, dass es welche zu der Nullnummer gibt)

Dieser neue Newsletter ist wird nur an Abonnenten gehen, die Bestellung für ein Jahr erfolgt einfach durch Überweisung von 20,- € auf das Konto: 1259124509, Kto-Inhaber Jörg-Michael Sohn, HASPA Hamburg, BLZ 20050550 mit dem Stichwort nlvp und ihrer (bitte deutlich schreiben!!!) email-Adresse

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und wünsche Ihnen ein Frohes Fest und ein gutes 2007!

Jörg-Michael Sohn

