

Themen: Editorial + Konsequenzen der neuen Fahrerlaubnisverordnung + Bausteine für eine Verkehrspsychologische Beratung – Erste Sitzung + Call for papers zum BNV-Kongress + Kurznachrichten + Zeitschriftenübersicht + Aus dem Netz gefischt + Szenegeflüster + Kongresse

Dies ist die zweite Ausgabe des zweiten Jahrgangs, Infos: [www.nlvp.de](http://www.nlvp.de) – Einzelabo 20,-- für 6 Ausgaben

## Editorial

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



Liebe LeserInnen,

dieser nlvp ist erscheint knapper und später als geplant. Hintergrund ist neben einer umfangreichen Umstellung meines Computersystems die Tatsache, dass mich zur Zeit viele interessante Themen und Aufgaben beschäftigen, die aber noch nicht veröffentlichungsreif sind – und schließlich hat der beginnende Frühling das konzentrierte Arbeiten nicht gerade erleichtert ...

Erfreulich ist die Abonnentenentwicklung. Fast alle ursprünglichen Abonnenten haben ihr Abo erneuert, eine Reihe von neuen sind hinzugekommen – vor allem aber freut mich, dass es inzwischen 4 Firmenabos gibt, so dass die „bezahlte“ Auflage des nlvp auf inzwischen 176 gestiegen ist.

Als erstes finden Sie meine Einschätzung des Entwurfes der neuen Fahrerlaubnisverordnung und die absehbaren Konsequenzen für unser Arbeitsgebiet. Es folgt die Fortsetzungen eines Artikels aus der letzten nlvp - eine Handreichung für die erste Sitzung einer Verkehrspsychologischen Beratung. Der geplante Abschluss des Fallbeispiels einer Verkehrstherapie bei einem Methadon-Substituierten musste aus Zeitgründen auf die nächste Ausgabe verschoben werden.

Es schließen sich die Ankündigung des traditionellen BNV-Kongress im September in Kassel an und die Fortsetzung der neuen Rubrik "Kurznachrichten" mit Nachrichten aus verschiedenen Bereichen. Und natürlich dürfen die Rubriken Zeitschriftenübersicht, Aus dem Netz gefischt, Szenegeflüster und Kongresse nicht fehlen.

Wie im letzten nlvp bereits beschrieben: Das Exemplar, das Sie lesen, ist Ihr persönliches Exemplar, Kopieren und Weitergeben setzt ein Firmenabo voraus - bitte seien Sie fair, 20,-- € im Jahr sind es auch. Ich schließe mit der traditionellen Bitte um Rückmeldungen, Beiträge, Leserbriefe, Rezensionen, Kritik und allem, was den nlvp voranbringt.

Ihnen allen einen schönen Frühlingsanfang!

*Jörg-Michael Sohn*

**Impressum:** Herausgeber, verantwortlich i. S. d. Presserechts und Copyright:

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

Der newsletter verkehrspsychologie nlvp erscheint 2008 mit

sechs Ausgaben pro Jahr als per email versandte PDF-Datei. Das Einzel-Abonnement kostet 20,-- € (inkl. 7% MwSt) pro Kalenderjahr für eine Bestellung im ersten Halbjahr und 10,-- € für eine Bestellung für das zweite Halbjahr 2008. Das Abonnement ist nur in elektronischer Form als PDF-Datei per email möglich (Ausdruck mit jedem Drucker), das Weitergeben von Kopien ist nur nach Absprache zulässig, bzw. setzt ein Firmen-Abo voraus. Die Preise dafür betragen:

2-4 Exemplare: 40,-- €, 5-9 Exemplare 80,-- €, 10-19 Exemplare 150,-- €, 20-39 Exemplare 300,-- €, 40-79 Exemplare 600,-- €, 80-149 Exemplare 1.000,-- € - Alle Preise jeweils inkl. 7% MWSt. und für insgesamt 6 Ausgaben. Die Bestellung erfolgt durch Überweisung von 20,-- € oder einen anderen Betrag 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](http://www.nlvp.de)

**Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.**

## Konsequenzen der neuen Fahrerlaubnisverordnung

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Wie im letzten nlvp berichtet, steht eine Veränderung der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) an. Nachdem die Verbändeanhörung formal abgeschlossen ist, zeichnet sich ab, dass eine Formulierung in der neuen FeV in der Anlage 15 Punkt 4 etwa wie folgt lauten wird:

„Wer mit Unternehmen oder sonstigen Institutionen vertraglich verbunden ist, die

- Personen hinsichtlich der typischen Fragestellungen in der Begutachtung von Begutachtungsstellen für Fahreignung im Sinne von § 66 zu Klärung von Zweifeln an der Kraffthahreignung in Gruppen oder einzeln beraten, behandeln, betreuen, oder auf die Begutachtung vorbereiten oder
- Kurse zur Wiederherstellung der Kraffthahreignung anbieten oder

wer solche Maßnahmen in eigener Person anbietet, darf keine Personen zur Klärung von Zweifeln an der Kraffthahreignung in Begutachtungsstellen für Fahreignung untersuchen oder begutachten.“

Damit ist in der Tat eine eigentlich selbstverständliche Forderung erfüllt, nämlich die nach Unabhängigkeit und Neutralität von Gutachtern. Nie-

mand, der für Kraftwerkbetreiber arbeitet oder Verteidiger von Sexualstraftäter über Verteidigungsstrategien berät, dürfte als Gutachter für Atomkraftwerke oder solche Straftäter tätig sein. Es ist eigentlich eher erstaunlich, dass diese eigentlich selbstverständliche Forderung für unser Arbeitsgebiet bislang nicht von den Berufsverbänden selbst (abgesehen vom BNV) erhoben wurde.

Der politische Wille des Gesetz- und Ordnungsgebers, hier zu klaren Regelungen zu kommen, wird auch daran deutlich, dass in Verschärfung des ursprünglichen Entwurfes in der jetzigen Fassung auch als Voraussetzung für die amtliche Anerkennung einer Begutachtungsstelle eingefügt wurde: „und keine Maßnahmen der Verhaltens- und Einstellungsänderung zur Vorbereitung auf eine Begutachtung der Fahreignung durchführt“. Hiermit wird klar, dass in der Tat zwei sauber voneinander getrennte Berufsfelder definiert werden sollen: Entweder man arbeitet akkreditiert quasi im hoheitlichem Auftrag im Bereich der Begutachtung oder man arbeitet quasi privatwirtschaftlich im Bereich der Vorbereitung auf eine solche Untersuchung. Entweder man arbeitet als Fahrlehrer oder als Fahrerlaubnisprüfer, entweder man ist Richter oder Verteidiger. Beunruhigend ist, dass eine solche berufspolitisch und berufsethisch auf der Hand liegende Forderung nicht auf breiter Front begrüßt wird, sondern auch von Kollegen offenbar zum Teil als „Berufsverbot“ wahrgenommen wird.

Klarer als in der Begründung der Optimierungsverordnung kann man es kaum sagen: „Mit dieser Änderung soll durch eine Beschränkung auf bestimmte Tätigkeitsfelder eine deutlichere organisatorische Trennung zwischen der Begutachtung in den Begutachtungsstellen für Fahreignung nach § 66 und sonstigen Tätigkeiten auf dem Gebiet der Vorbereitung auf eine Begutachtung und die Wiederherstellung der Fahreignung erreicht werden. Durch das Ineinandergreifen von Informationsgesprächen, Beratung, medizinisch-psychologischer Begutachtung, Kursempfehlungen, Kursangeboten und Therapien wird das gesamte System für den Betroffenen intransparent und nicht erkennbar, dass die medizinisch-psychologische Begutachtung eine isolierte Maßnahme auf gesetzlicher Grundlage darstellt, die nicht im Zusammenhang mit den sonstigen Angeboten steht; also insbesondere nicht mit vorherigen und anschließenden Angeboten in einer notwendigen Verbindung steht. Mit dieser Regelung wird die Neutralität der Begutachtungsstellen für Fahreignung und die Objektivität der Begutachtung gestärkt.“

Es ist also an der Zeit, sich auf eine grundlegend veränderte Landschaft in unserem Arbeitsfeld einzustellen. Ähnlich, wie mit dem Verkehrspsychologischen Berater in den Regelungen des § 71 FeV 1999 faktisch ein neues Berufsbild geschaffen wurde, wird mit den jetzt geplanten Änderungen (wenn Sie dann in dieser Form in Kraft treten) eine klare Differenzierung des Arbeitsgebietes Verkehrspsychologie im Rahmen des Fahrerlaubnis-Rechtes geschaffen – in Zukunft wird es Gutachter und es wird Berater/Therapeuten geben, aber nicht mehr eine Vermischung der beiden Aufgabengebiete in einer Person. Dies hat auch Konsequenzen für die berufspolitische Interessenvertretung in unserem Arbeitsbereich. Es ist schwer vorstellbar, dass 1 Verband zwei Berufsfelder vertritt, deren Trennung vom Gesetzgeber explizit gefordert wird. Wenn dann (wie im Falle der Sektion Verkehrspsychologie) Vertretern des einen Arbeitsbereiches ohnehin verboten wird, sich in dem offiziell gemeinsamen Verband zu engagieren, ist die naheliegende Konsequenz, dass es in Zukunft zwei unterschiedliche Berufsverbände in Bereich der Verkehrspsychologie geben muss und geben wird. Der BNV wird gut beraten sein, sich auf diese Entwicklung einzustellen und sich stärker als bisher als Interessenvertreter von beraterisch/verhaltensändernd arbeitenden Verkehrspsychologen zu verstehen und zwar unabhängig von einer arbeitsrechtlichen Einordnung (freiberuflich, im Rahmen eines Franchise-Vertrages oder als Angestellter größerer Organisationen). Der Sektion Verkehrspsychologie zu raten, sich auf den Bereich Begutachtung zu beschränken, wäre vergebliche Liebesmüh, zum einen versteht sie sich traditionell ohnehin eher als Vertreter diese Teilgebietes und zum anderen ist sie nach dem Verlust eines großen Teils aktiver Mitglieder ohnehin politisch-strategisch handlungsunfähig – es gibt von ihr keinerlei Aussagen zu diesem Themenfeld.

Leider hat sich wieder einmal gezeigt, dass es in unserem Fachgebiet nicht gelungen ist, gemeinsame Standards zu verabreden und diese dann im politischen Bereich durchzusetzen, sondern dass auf politische Vorgaben erst im Nachhinein – wenn überhaupt reagiert wird. Die jetzt gesetzlich verankerte Regelung ist letztlich ein Konsequenz aus den Praktiken, die durch die Veröffentlichung interner Papiere des TÜV Süd durch den BNV bekannt geworden ist und den Gesetzgeber gezwungen haben, gesetzliche Regelungen einzuführen, da ein berufsfeldinterne Regelung offenbar nicht erzielbar war. Es muss in diesem Zusammenhang daran erinnert werden, dass zu den aufgedeckten Praktiken weder vom Runden Tisch der Sektion Verkehrspsychologie, noch von der Sektion Verkehrspsychologie noch vom Gesamtverband BDP irgendeine Stellungnahme vorliegt. Nicht zufällig ist weder der BDP noch die Sektion in der Verbändeanhörung zur FeV-Veränderung um eine Stellungnahme gebeten worden – offenbar wird die politische Handlungsunfähigkeit dieser Organisationen auch im politischen Bereich registriert. Auch ein Versuch, über den Runden Tisch eine Selbstverpflichtungserklärung für Begutachtungsstellen zu verabschieden, ist seinerzeit gescheitert (siehe nlvp 04/2007).

Mich persönlich deprimiert, dass diese Entwicklung in Richtung zwei getrennter Berufsfelder für mich sichtbar allein innerhalb des BNV und durch den nlvp vorausgesehen und reflektiert wurde und wird. In keiner mir zugängliche Publikation wird über die berufspolitischen Konsequenzen einer solchen Entwicklung nachgedacht, geschweige denn werden Verkehrspsychologen über die Veränderungen ihres Arbeitsfeldes informiert. Dabei steht zu erwarten, dass noch im Verlaufe dieses Jahres die veränderte FeV in Kraft tritt und dann eine Vielzahl von Kollegen mit Standbeinen in beiden Bereichen sich spätestens innerhalb einer Übergangsfrist von einem Jahr entscheiden müssen, welchen Teil ihrer Arbeit sie aufgeben wollen.

Meine Einschätzung ist, dass wir eine deutliche Zunahme von institutionell gebundenen (Pluspunkt, Impuls, Nordkurs), nicht mehr gutachterlich tätigen Kollegen in dem bislang stark von Freiberuflern geprägten Arbeitsfeld Beratung/verkehrspsychologische Therapie erleben werden. Diese Kollegen werden sich überlegen müssen, ob sie die Vertretung ihrer Interessen eher einer zunehmend in Agonie verfallenden und im Gesamtverband praktisch handlungsunfähigen Sektion Verkehrspsychologie zutrauen oder einem politisch sehr erfolgreichen Verband wie dem BNV. Der BNV wird sich überlegen müssen, ob er als Berufsverband langfristig überlebensfähig bleiben wird, wenn er sich auf die schrumpfende Teilgruppe der institutionsungebundenen Freiberufler in eigener Praxis beschränken wird. Aus meinen Formulierungen dürfte deutlich werden, wie meine persönlichen Empfehlungen lauten würden ...

---

## Bausteine für die Verkehrspsychologische Beratung – Erste Sitzung

---

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

**Nachdem im letzten nlvp Hinweise und Anregungen für die Vorbereitung einer Verkehrspsychologischen Beratung zur Punktereduzierung gegeben wurde, soll im folgenden ein exemplarischer Ablauf der ersten Sitzung dargestellt werden. Das dargestellte Vorgehen hat sich bei mir bewährt, da es einen Bezugsrahmen darstellt, der je nach Einzelfall variiert werden kann. Es wurde bewusst ein relativ technischer und weniger psychologisch wirkender Ansatz gewählt, um Widerstände zu unterlaufen und den Ratsuchenden dort abzuholen, wo er am Anfang steht. Darüber hinaus ist es kaum möglich, in 3 Zeitstunden eine wirklich fundierte individuelle Diagnostik zu betreiben, geschweige denn eine Therapie durchzuführen. Im folgenden soll deshalb eine Mischung von kleinen genauen Kochanweisungen, einem grobes Rahmenkonzept und exemplarischen Erläuterungen gegeben werden –**

**natürlich ist der Ablauf in jedem Einzelfall anders und manchmal werde ich alles über den Haufen, wenn für das Ziel, über eigenes Verkehrsverhalten konstruktiv nachzudenken ein anderes Vorgehen notwendig erscheint – aber eine klares Grundraster hat sich bewährt.**

Taucht der Klient zum vereinbarten ersten Termin auf, lasse ich ihn nach persönlicher Begrüßung an der Tür grundsätzlich erst mal 2-3 Minuten im Wartezimmer warten – einerseits, weil meine Praxis im 4. Stock liegt und mit keuchenden Klienten kein guter Erstkontakt zu machen ist, andererseits aber auch, um meinen ersten Eindruck zu sortieren: Wie wirkt der Klient, ist er so, wie ich ihn mir nach dem Telefonkontakt vorgestellt hatte, wie ist er angekommen? Dieser erste Eindruck hilft oft, Hypothesen im nachfolgenden Gespräch zu generieren, es macht schon einen Unterschied, ob ein Klient 5 Minuten vor vereinbarter Zeit zielgerichtet das richtige Stockwerk aufsucht und mich mit meinem Namen begrüßt oder trotz schriftlicher Wegbeschreibung einschließlich Stockwerkangabe in letzter Sekunde oder verspätet kommt, in jedem Stockwerk langsam halblaut die Namensschilder liest und mich dann fragt, ob ich die „Verkehrspsychiatrische Praxis Dr. äh..“ sei.

Hat der Klient dann Platz genommen, stoppe ich alle Erzählversuche mit dem Satz „Bevor wir anfangen – ich würde gerne das Band mitlaufen lassen, um mir nicht so viele Notizen machen zu müssen, es bekommt niemand sonst zu hören. Ist das in Ordnung?“ Erst nach der Zustimmung schaltete ich den MP3-Rekorder (sehr klein und deshalb erfahrungsgemäß nicht störend) ein. Neben der Möglichkeit des Noch-Mal-Anhörens gerade bei schwierigen Klienten hat dieser Beginn noch 2 wichtige unterschwellige Botschaften: Ich mache deutlich, dass ich die Rahmenbedingungen des Gesprächs bestimme, dass ich dieses aber transparent und nur mit seiner Zustimmung tue und ich definiere das Gespräch als nicht unverbindliches Geplaudere, sondern als etwas, das zu Auswertungszwecken aufgenommen wird. Der nächste Satz von mir lautet: „Wir erledigen gleich ein paar Formalia, aber vorab frage ich immer: Mit welchen Erwartungen, Hoffnungen, Befürchtungen sind Sie heute hergekommen?“ Auch hier ist der Subtext: „Ihre Meinungen sind mir wichtiger als die Formalia, ich interessiere mich für Ihre Sicht mehr als für die Akten.“ Zu der Analyse der ersten Sätze habe ich an anderer Stelle (BNV-Kongress 2006: „Laute erste Sätze“ mehr veröffentlicht, dies würde den Rahmen dieses kurzen Artikels sprengen.)

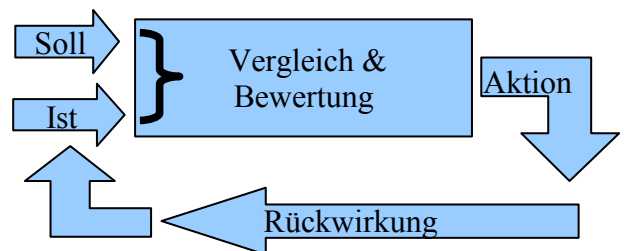
Ich frage dann noch mal ab, was sich der Ratsuchende von den Gesprächen verspricht, was für ihn persönlich herauskommen soll und erläutere dann die wesentlichen Rahmenbedingungen aus meiner Sicht etwa wie folgt: „Das wichtigste Ziel ist für Sie sicher der Punkteabbau, aber dies ist vergeudete Geld und Zeit, wenn nicht gleichzeitig sicher ist, dass Sie in Zukunft möglichst wenige Punkte machen. Deshalb geht es darum, gemeinsam genau herauszufinden, wie es zu den einzelnen Auffälligkeiten gekommen ist, zu sehen, was Sie selbst schon geändert haben und wie man das Risiko, weitere Punkte zu bekommen, noch mehr verringern kann. Ich kann Ihnen versprechen, dass Sie zwei Punkte reduziert bekommen, egal, was Sie mir erzählen – mein Job ist nicht, sie zu beurteilen, sondern Ihnen zu helfen, den Führerschein zu behalten.“ Ich erläutere dann je nach Bedarf die rechtliche Lage, erkläre, was bei weiteren Punkte passiert, beantworte Fragen zum Verfahren. Dann werden die Formalia erledigt, d. h. der Vertrag durchgegangen und unterschrieben (natürlich ein Exemplar für den Klienten), der Personalausweis bzw. Pass geprüft, das Geld entgegengenommen (im Regelfall zahlen die Klienten in der ersten Sitzung die 300,- € bar, in Einzelfällen lasse ich mich auf eine Zahlung pro Sitzung ein) und die erste Sitzung abgezeichnet. Dann lasse ich mir den KBA-Auszug geben. Diesen kopiere ich in der Regel bis zur zweiten Sitzung, so dass der Klient das Original dann zurückerhält, aber eine Kopie bei meinen Akten verbleibt.

Bevor ich die Auffälligkeiten durchgehe, frage ich aber grundsätzlich erst einmal „Warum glauben Sie, dass sich so viele Punkte angesammelt haben?“ - hier ist mir wichtig, zu klären, ob der Klient selbst irgendwelche Vermutungen über die Gründe der Häufung hat. Interessant ist hier vor allem, auf welcher Ebene der Klient die Gründe ansiedelt, das Spektrum reicht von Nichtwissen („Kann ich mir nicht erklären.“), Schicksalstheorien („Wir Steinböcke haben immer Pech“), Zu-

fallstheorien („Das kann jedem passieren.“), Expositionsvermutungen („Wer wie ich 100.000 km pro Jahr fährt, wird einfach häufiger erwischt.“), Verschwörungphantasien („Dieser Polizist will mich einfach fertigmachen.“) bis hin zu mehr oder weniger guten Ansätzen einer Erklärung: „Seit ich Kurierfahrer bin, häuft sich das.“ - „Ich halte mich einfach nicht gerne an Regeln.“ - „Ich habe das nie ernst genommen.“ - „Ich muss zugeben, ich fahre einfach gerne schnell.“ - „Sonst verliere ich den Job.“ - „Mir war einfach nicht klar, dass das verboten war.“ Meine Erfahrung ist, dass die Antworten umso verwerfbarer sind, je besser es mir gelungen ist, in den ersten Minuten deutlich zu machen, dass es mir nicht darum geht, dem Klienten moralische Vorwürfe zu machen oder Fehler nachzuweisen, sondern dass ich daran interessiert bin, herauszufinden, wie ich ihm am besten helfen kann. Dazu gehört auch, dass ich am Beginn immer nach dem Eindruck des Aufbauseminars frage. Verblüffenderweise ist dieser fast immer positiv („Viel gelernt, Fahrlehrer hat sich echt Mühe gegeben, interessante Leute.“), aber bei der Frage, warum es dann weitere Punkte gab, herrscht echte Ratlosigkeit.

Als nächsten Schritt sehe ich dann den KBA-Auszug durch, um grob die Felder und Themen des weiteren Vorgehens einzugrenzen. Ich gehe dann aber an dieser Stelle bewusst nicht die einzelnen Auffälligkeiten durch, sondern erläutere erst einmal ein allgemeines Modell von Verkehrsauffälligkeiten am Beispiel von Geschwindigkeitsüberschreitungen. Diese Deliktgruppe ist die häufigste Punktequelle, bietet für die Zukunft das höchste Risikopotential und ist am systematischsten abzuhandeln.

Ich erläutere ein einfaches Regelkreislaufmodell mit den Elementen SOLL-Wert, IST-Wert, Vergleichsmechanismus und Rückwirkungsaktion auf den IST-Wert am Beispiel des Thermostat-Ventils einer Heizung und mit folgendem Schaubild:



Anhand dieses Modells erläutere ich dann, an welchen Stellen eine Geschwindigkeitsregulierung falsch laufen kann. Dabei fange ich bewusst mit der Fehlerquelle an, die meist oberflächlich als erste genannt wird: „Wir müssen wissen, wie schnell wir fahren dürfen, d. h. wir brauchen eine Information über die SOLL-Geschwindigkeit. Diese erhalten wir aber nicht nur über Schilder.“ Mit plastischen Beispielen erläutere ich dann die einzelnen Informationsquellen und Fehlerquellen beim SOLL:

- Allgemeines Regelwissen – trivial 50 km/h in Stadt, weniger trivial: Achsabstand einachsiger Anhänger hinter Pkw auf Landstraßen;
- Interpretation von Bedingungen (50 bei Nebel, 60 bei Nässe, 80 bei Staufahrt) – Nässe als „durchgängiger Flüssigkeitsfilm“;
- Fehlinterpretation von eigentlich nicht erlaubten Höchstgeschwindigkeiten als problemlose Mindestgeschwindigkeit (§ 3, Abs. 3 StVO: „auch unter **günstigsten** Bedingungen...“);
- Gestaltung des Straßenraumes als unterstützende oder widersprüchliche Zusatzinformation zu der formalen Regelung;
- Verhalten anderer Kraftfahrzeuge und deren Interpretation;
- Aufmerksamkeits- und Wahrnehmungsdefizite als Fehlerquelle.

Dabei geht es darum, beispielhaft deutlich zu machen: Wenn ich zu schnell gefahren bin, „weil“ ich das Schild nicht gesehen habe, dann muss ich mir die Frage beantworten, was ich bei mir verändern muss, um diesen Fehler nicht noch einmal zu machen. Es wird aber meist schnell deutlich, dass die Fehlerquelle an anderen Stellen liegt.

Anschließend werden mit Beispielen Fehlerquellen bei der Wahrnehmung der IST-Geschwindigkeit erläutert:

- Subjektive Geschwindigkeitsschätzung ist eher durchs Ohr als durchs Auge gesteuert (bessere Autos, Umstieg);
- Verstellung des „inneren Tempomaten“ durch längere Strecken mit konstant hoher Geschwindigkeit auf Autobahnen mit Unterschätzung der eigenen Geschwindigkeit im anschließenden Ort;
- Tendenz, die eigene Geschwindigkeit nach dem Motto zu regeln: „Halte den Abstand zum Vordermann konstant.“;
- Fehlbewertung von real vorhandenen Reserven als legitimierenden Puffer: „Ich gucke ja schräg auf die Nadel, der Tacho geht eh' vor, die Polizei zieht noch mal 5 km ab – also darf ich noch schneller.“;
- Ablenkung durch Gespräche, Gedanken, Radio.

Auch hier geht es um die Botschaft, genau bei sich selber zu analysieren, wo die Fehlbewertungen liegen, welche die persönliche Anfälligkeit ist – wenn dann im Übersehen der realen Geschwindigkeit der Fehler liegt. Es ist ja immer wieder amüsant, wenn sehr erfahrene Kraftfahrer stolz erzählen, sie würden schon am Geräusch merken, welche Fehler der Motor hätte und brauchten natürlich keinen Drehzahlmesser, weil sie das genau im Gefühl hätten – aber gleichzeitig beteuern, sie hätten gar nicht gemerkt, dass sie in der Stadt 80 gefahren seien...

Der nächste Bereich ist die Bewertung der wahrgenommenen Diskrepanz. Hier geht es mir darum, ein Gespür dafür zu bekommen, was das geheime „Ja, aber ...“ des Klienten ist: Hier gilt 80, ich fahre 100, aber:

- ich habe einen wichtigen Termin,
- hier stehen sie nie,
- das ist alles nur Abzocke,
- ich habe ABS,
- andere fahren noch schneller,
- ich beherrsche mein Auto schon,
- ich fahre einfach gerne schnell,
- das Schleichen macht mich nervös und unkonzentriert ...

Hier beginnt die individuelle Arbeit, da die persönlichen Motive, Regeln nicht einzuhalten, sehr unterschiedlich sein können. Es kann tatsächlich mangelnde Einsicht in den Charakter von Regeln sein, das Sich-Abarbeiten an ungelösten Autoritätskonflikten, ein Fehlwahrnehmung von Risiken, eine deutliche Überschätzung von Zeitgewinnen, Orientierung am kurzfristigen Lustgewinn, Druck vom Arbeitgeber. Interessant ist, dass gerade Geschäftsleute, die gewohnt sind, nüchtern Gewinn und Verlust von Verhaltensweisen zu kalkulieren, dies im Straßenverkehr nicht tun. Gerade in Bereich von Fehleinschätzungen von Zeitgewinnen habe ich im Verlauf der Jahre ein Fülle von kleinen Aufgaben entwickelt, deren Lösung mit großer Sicherheit ein Aha-Erlebnis auslösen. Ein Beispiel:

- Sie kommen auf einer BAB an eine sehr lange Baustelle (5 km). Es sind 80 km/h erlaubt, Sie fahren stattdessen 100 km/h – wieviel Zeit sparen Sie auf den 5 Kilometern? - Die üblichen Schätzung liegen meist in Bereich 2 – 3 Minuten. - Was hätten Sie geschätzt?
- Was würde Sie ein Führerscheinverlust von 1 Jahr an Arbeitszeit (ich rede nicht von Geld, Moral oder Risiko!) kosten – mit MPU, RA-Terminen, Ausweichen auf öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit? - Meist ist ein Zeitverlust von 100 – 1.000 Arbeitsstunden realistisch.
- Wieviele Kilometer müssen Sie also zu schnell fahren, ohne erwünscht zu werden, damit Sie soviel Zeit reinfahren, dass es sich lohnt? (Kleiner Tipp: Im Extremfall sind es ca. 10 mal rund um die Erde.)

Ähnliche Beispiele vermittelte ich im Bereich Risiko-Einschätzung:

- Sie fahren auf der Landstraße 100 km/h und vor Ihnen taucht ein Hindernis auf, vor dem Sie gerade noch zu Stehen kommen können. Wenn alles andere gleich ist, aber sie 10 km/h zu schnell fahren – mit welcher Geschwindigkeit fahren Sie dagegen? - Die meisten Schätzungen liegen im Bereich 20 km/h. Mit der Faustregel aus der Fahrschule, die die meisten noch kennen (Geschwindigkeit/10 zum Quadrat), kann man leicht zeigen, dass es knapp 50 km/h sind.

Auch hier lautet der Subtext wieder: Ich zeige Dir, was man wissen muss, um ein wirklich professioneller Autofahrer zu sein. Eine meiner Standardmetaphern lautet: Zur Pilotenausbildung gehört, sich in kritischen Situationen nicht auf das Gefühl, sondern auf die Instrumente zu verlassen. Ebenso darf ich als Autofahrer nicht nach dem Bauch fahren („Jetzt komme ich noch eine Viertelstunde später“), sondern nach dem Kopf („Es geht um 8-12 Sekunden“).

Und die letzte Fehlerquelle ist das suboptimale Umsetzen einer eigentlich getroffenen Entscheidung. Mein Standardbeispiel:

- Sie fahren auf der Landstraße in durch eine geschlossene Ortschaft. Sie können entweder vorher abbremsen und erst ab Ortsausgangsschild wieder beschleunigen oder Sie können den Wagen ab Eingangsschild „ausrollen“ lassen, um dann in der Ortsmitte 50 zu erreichen und wieder zu beschleunigen, wenn das Ortsausgangsschild auftaucht. - Wie oft müssen Sie das machen, um die obigen 100 Arbeitsstunden herauszufahren ... ? - Antwort im nächsten nlvp.

Mit diesem Vorgehen ist ein Raster vorgegeben, anhand dessen die Fehlerquellen eingeordnet werden können, ich habe eine Reihe von Aha-Erlebnissen provoziert (die meisten Klienten probieren ihr neu erworbenes Wissen gleich bei Kollegen, Ehepartnern oder Freunden aus und sind dann einerseits beeindruckt, aber auch erleichtert, dass deren Schätzungen genauso falsch sind wie die eigenen) – und schließlich bin ich in eine Kompetenzrolle reingekommen, ich bin nicht der Seelenklempner, der ihnen Vorhalte macht, was er Schlimmes getan hat, sondern der Profi, der ihnen vorrechnet, wie er professioneller Auto fahren kann – das ist eine gute Basis, um in der nächsten Sitzung die einzelnen Auffälligkeiten zu analysieren. Davon mehr im nächsten nlvp.

---

## Call for papers zum BNV-Kongress

---

BNV-Mitteilung, Dipl.-Psych. Rüdiger Born, Hamburg

*Der BNV hat die Ankündigung für den BNV-Kongress mit einem call for papers veröffentlicht, die hier auszugsweise dokumentiert wird:*

### Call for papers zum

### 3. BNV-Kongress, Kassel, 18.-19. September 2008

### „Forum Verkehrspsychologie“

Seit dem BNV-Kongress in 2006 haben sich die Rahmenbedingungen für Verkehrspsychologen weiter verändert. Man denke an die Auseinandersetzungen um die Interpretation der EU-Führerscheinrichtlinie, die Entwicklung des Modells PASS, die weiter gewachsene Trägerkonkurrenz, die Auseinandersetzung um interne Papiere von BfF-Trägern, die Schwächung der Sektion Verkehrspsychologie und die geplante Optimierungsverordnung zur Fahrerlaubnis-Verordnung.

Aktuell scheint es so, dass sich im Bereich der Verkehrspsychologie aufgrund politischer und rechtlicher Vorgaben zwei Berufsfelder herauskristallisieren: Verkehrspsychologen, die als Gutachter (und nur als solche) tätig sind und Verkehrspsychologen mit rein beratenden und therapeutischen Aufgaben. In dieser Situation erscheint es sinnvoll, dass sich die traditionell verhaltensändernd tätigen Verkehrspsychologen auf ihre spezifischen Stärken verständigen, ihre Verfahrensweisen austauschen, voneinander lernen und eigene Standards festlegen. Es entspricht der BNV-Tradition, diese Diskussionen öffentlich und transparent zu führen, und deshalb haben wir den nunmehr dritten Kongress unter den Titel "Forum Verkehrspsychologie" gestellt: eine offene Diskussionsplattform nicht nur für Therapeuten, sondern auch für Gutachter, also die gesamte Verkehrspsychologie, aber mit dem Fokus auf die erreichten und wünschenswerten Standards verhaltensändernder Maßnahmen. Deshalb wünschen wir uns Beiträge zu folgenden Themen:

- Wie läuft die konkrete Beratung/Nachschulung/Therapie ab?

- Welche Ansätze und Verfahren haben sich in Theorie und Praxis bewährt, welche nicht?
- Was bedeutet dies für die Ausbildung zukünftiger Verkehrspsychologen?
- Wie lässt sich der Austausch gutachterlicher und therapeutischer Kompetenzen auch unter den Bedingungen einer rechtlichen Trennung aufrechterhalten?
- Welche zukünftigen Arbeitsfelder gerade für Niedergelassene Verkehrspsychologen zeichnen sich ab?
- Was sind Qualitätsmerkmale aus der Sicht verschiedener Teilnehmer?
- Wie sollten die gesetzlichen Rahmenbedingungen für eine fachlich, nicht ökonomisch geprägte Indikationsstellung aussehen?
- Für welche Teilgruppen (Frauen, Ausländer, Mischttäter, Ecstasy-User, allgemeine Straftäter) werden spezielle Angebote benötigt?
- Welche Probleme ergeben sich in der Praxis und welche Lösungen haben Praktiker gefunden?
- An welchen theoretischen Konzepten orientieren sich Therapeuten und Gutachter?
- Verkehrspsychologische Beratung - Eine Kurzzeittherapie? Umgang mit Punktetätern in der Beratung nach StVG.
- Sperrfristverkürzung

Als Arbeitsform wollen wir stärker als in den letzten Jahren länger dauernde Workshops anbieten, wir haben aber auch weiterhin Platz für kurze Beiträge eingeplant. Wir wünschen uns einen ergebnisoffenen, von Kollegialität bestimmten Erfahrungsaustausch, der sowohl von der konkreten Praxis als auch deren theoriegeleiteter Reflexion geprägt ist.

#### **Die Anmeldung der Beiträge muss bis 01. Mai 2008 geschehen.**

Bitte schicken Sie möglichst eine E-Mail mit Angaben zu Ihrer Person, Kontaktinformationen, Titel des Beitrages, einer Inhaltsangabe und Angaben zu Vortragsform, Zielgruppe und Dauer, Bedarf an technischem Gerät an [kongress@bnv.de](mailto:kongress@bnv.de).

Das Vorbereitungskomitee wird Anfang Mai aus den eingereichten Beiträgen eine Auswahl treffen, das endgültige Programm zusammenstellen und die Referenten einladen. Referenten zahlen keine Kongressgebühr, wenn Sie sich auf die Abgabe eines Beitrags zum Kongressbericht verpflichten. Übernachtung, Reisekosten oder Honorare können leider nicht übernommen werden.

Aktuelle Infos: [www.bnv-kongress.de](http://www.bnv-kongress.de)

---

## Kurz-Nachrichten

---

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

**In dieser neuen Rubrik tauchen Meldungen und Kommentare auf, die nicht genügend Material für einen eigenständigen Artikel bieten, aber mehr wert sind als eine ironische Erwähnung im Szeneflüster. Auch hier gilt, dass Beiträge, Informationen, Hinweise willkommen sind.**

► **Die Zeitschrift VERKEHRSZEICHEN erweitert Themenspektrum und Kooperationen.** In einer Mail an die Abonnenten schrieb der Herausgeber, Dr. Klaus-Peter Kalwitzki unter anderem: "Die Verkehrspsychologie war bisher ein Randthema der VZ. Das soll sich ab diesem Heft ändern. Wir beginnen mit einem Überblick über die Praxis der Verkehrspsychologie, die mehr oder weniger eng mit dem Begriff der Fahrereignung verbunden ist. Welche Tätigkeitsfelder sich im näheren und weiteren Umfeld dieser Thematik für Verkehrspsychologen ergeben haben, beschreibe ich zusammen mit meinem Kollegen Paul Brieler.

Analog zu unserer Kooperation mit dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V. haben wir eine Zusammenarbeit mit zwei verkehrspsycholo-

gischen Organisationen vereinbart, die seit vielen Jahren in der Beratung und Rehabilitation verkehrsauffälliger Kraftfahrer arbeiten: die Kölner AFN - Gesellschaft für Ausbildung, Fortbildung und Nachschulung e.V. und das Hamburger IFS - Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH. Gemeinsame Basis für die Kooperation ist auch hier die Überzeugung, dass der Verkehr in Zukunft nicht nur sicher, sondern auch umweltverträglicher organisiert werden sollte. Und dass die Verkehrspsychologie – zusammen mit anderen Disziplinen - dazu beitragen kann. Die VZ werden also künftig mehr und regelmäßig verkehrspsychologische Themen behandeln.

Wir möchten die neue Kooperation und den damit – hoffentlich – verbundenen „frischen Wind“ für die Weiterentwicklung eines alten Anliegens der VZ nutzen: den Gegenstand „Mobilität“ aus verschiedenen disziplinären Perspektiven zu betrachten. Schon immer waren die Blickrichtungen der Verkehrsplaner und –geographen, der Verkehrspädagogen und -psychologen sowie von Mobilitätsdienstleistern (besonders aus dem öffentlichen Verkehr) für die VZ interessant, wenn sie auf die Förderung sicherer und umweltverträglicher Mobilität abzielten. In der Vergangenheit ist es allerdings nicht immer gelungen, diese Blickrichtungen so regelmäßig in das Themenspektrum der einzelnen Hefte einzubinden, wie wir es uns gewünscht hätten.

Um diesem Anliegen wieder etwas näher zu kommen, haben wir den VERKEHRSZEICHEN-Beirat eingerichtet. Seine Mitglieder begleiten und unterstützen die Zeitschrift und ihre redaktionelle Arbeit, steuern gelegentlich eigene Beiträge zu interessanten Themen bei oder vermitteln sie. Wir freuen uns sehr, dass wir kompetente und engagierte Fachleute aus verschiedenen verkehrsbezogenen Disziplinen dafür gewinnen konnten." <http://www.verkehrszeichen-online.de/vz.htm>

► **Fahrverbot bald als Hauptstrafe?** Zur Zeit kursieren viele Meldungen über Planungen, ein Fahrverbot als eigenständige Hauptstrafe zu ermöglichen und diese nur für Straftaten in Verbindung mit dem Straßenverkehr auszusprechen. In der Sitzung vom 15.02.2008 hat der Bundesrat beschlossen, einen von Hamburg initiierten Entwurf eines Gesetzes zur Einführung des Fahrverbots in den Bundestag einzubringen: [http://www.umwelt-online.de/cgi-bin/parser/Drucksachen/drucknews.cgi?texte=0039\\_2D08B](http://www.umwelt-online.de/cgi-bin/parser/Drucksachen/drucknews.cgi?texte=0039_2D08B) . Allerdings fällt nicht nur in den Meldungen, sondern auch im Gesetzentwurf auf, dass in seltsamer Weise Fahrverbote und Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 a StGB vermengt werden. So sieht der vorliegende Gesetzesentwurf vor, dass in Fällen einer Trunkenheitsfahrt in der Regel ein Fahrverbot (und nicht wie bisher eine Entziehung der Fahrerlaubnis) erfolgen solle – ohne dass allerdings der § 69 a StGB verändert werden soll. Eine solche Herabstufung der Folgen hätte die Konsequenz, dass ein Fahrverbot quasi automatisch endet und eine Fahrerlaubnis nicht mehr neu beantragt werden muss. Neben dieser starken Abstumpfung der Sanktion steht die massive Ausweitung auf grundsätzlich praktisch alle Straftaten, obwohl es gegen eine Ausweitung der Entziehung der Fahrerlaubnis in der Vergangenheit wiederholt starke rechtliche Bedenken gegeben hat. Ein etwas polemisch formulierte Übersicht unter <http://www.readers-edition.de/2008/04/16/kein-fahrverbot-fuer-schwere-koerperverletzung-ein-kommentar/print/> , etwas juristischer: <http://www.blog.beck.de/2008/04/15/fahrverbot-als-hauptstrafe/> . Auch der Verkehrsgerichtstag hat 2004 im Arbeitskreis IV bereits festgestellt: „Nach geltendem Recht bezweckt die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 StGB) den Schutz der Verkehrssicherheit; die Bekämpfung allgemeiner Kriminalität stellt einen Schutzreflex dar.“

► **Dekra sieht Fusion des TÜV Süd mit dem TÜV Rheinland kritisch:** In einem Interview mit WELT ONLINE sagte der Dekra-Vorstandsvorsitzende Klaus Schmidt die geplante Fusion sei „kartellrechtlich nicht unkritisch. Aus unserer Sicht ist es kartellrechtlich nicht unkritisch, wenn sich zwei Ex-Monopolanbieter zusammenschließen und so die vom Gesetzgeber beabsichtigte Liberalisierung des Marktes für Industrieprüfdienstleistungen bereits im Keim ersticken.“ Allerdings ist auch die DEKRA an den weltweiten Konzentrationsprozessen beteiligt und kauft Firmen auf. Die geplante Fusion würde zum weltweit zweitgrößten Prüfkonzern nach der Schweizer SGS führen - allerdings prüft noch die

Wettbewerbsbehörde. Schmidt rechnet damit, dass es mittelfristig nur noch fünf bis acht weltumspannende Prüfgesellschaften geben wird, wobei deutsche Unternehmen einschließlich der DEKRA dabei wesentlich mitbestimmen werden. Näheres: [http://www.welt.de/wirtschaft/article1922367/Dekra\\_stoert\\_Fusion\\_von\\_TUEv\\_Sued\\_und\\_Rheinland.html](http://www.welt.de/wirtschaft/article1922367/Dekra_stoert_Fusion_von_TUEv_Sued_und_Rheinland.html)

## 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:** Die Ausgabe vom März 2008 beginnt mit einem sehr faktenreichen Artikel über „Drogen- und Arzneimittelbeeinflussung von Verkehrsteilnehmern“. Das Institut für Rechtsmedizin in Bonn hat retrospektiv 3.787 Blutproben untersucht – wobei die Zahl der Analysen in den letzten Jahren massiv angestiegen ist. Eine weitere Artikel beschäftigt sich mit dem Problembewusstsein von Jugendlichen bezüglich illegaler Drogen – interessant fand ich die Tatsache, dass sich offenbar an einzelnen Schulen spezifische Drogenkonsummuster herausbilden, mit zum Teil erschreckend niedrigen Einstiegsalter und immerhin 10% drogenpositiver Urinproben im Rahmen einer anonymen Untersuchung. Ansonsten gibt es einen Bericht über den Verkehrsgerichtstag, eine Reihe von internationalen Nachrichten, u.a. über das Punktesystem in Spanien und die ausführliche Rechtsprechungs-Übersicht, u.a. mit dem Schlussantrag des EuGH-Generalanwaltes zu EU-Führerscheinen. Bei den Urteilen erscheinen mir neben einer Reihe von solchen zur Grenzwertproblematik bei THC wichtig das des niedersächsischen OVG, nach dem auch eine 7 Jahre zurückliegende Trunkenheitsfahrt Anlass für eine MPU sein kann und ein hochinteressantes Urteil aus Potsdam, das argumentiert, dass eine einmalige Rauschfahrt unter Cannabis zwar für die Vergangenheit ein Nicht-Trennen-Können von THC-Konsum und Fahren belege, diese Unfähigkeit aber nicht für die Zukunft beweise, so dass allein aus einem solchen Vorfall nicht Ungeeignetheit, sondern lediglich Zweifel an der Fahreignung folge – mit einer sehr sorgfältigen Berücksichtigung des Kommentars zu den Begutachtungsleitlinien.

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

**ZVS - Zeitschrift für Verkehrssicherheit:** Die Ausgabe 2/2008 traf kurz vor Redaktionsschluss ein und wird im nächsten nlvp besprochen.

**NZV - Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht:** In der Ausgabe 02/2008 findet sich ein auch für Nicht-Juristen gut lesbarer Artikel zu den Tücken des grünen Rechtsabbiegerpfeils mit dem Hinweis auf die in vieler Hinsicht widersprüchlichen Bestimmungen, dies es erschweren, das richtige Verhalten quasi intuitiv zu praktizieren. Es folgt eine hilfreiche Auseinandersetzung mit den juristischen Fragen des neuartigen Kraftfahrzeugs SEGWAY (ein einachsiger Motorroller, siehe [www.segway.com](http://www.segway.com)), der die ungeklärte rechtliche Stellung diese Fahrzeuges gut herausarbeitet (Als Beispiel: Sind die in beiden Rädern vorhandenen bremsfähigen Motoren als zwei unabhängige Bremsen zu betrachten?) und ein Artikel zu rechtlichen Fragen der Fahrschul Ausbildung, speziell zu den Rechtsbeziehungen Schüler - Fahrschule einschließlich Kündigungsrecht. Bei der Rechtsprechungsübersicht fiel mir ins Auge eine Bewertung von Indizien für einen manipulierten Unfall. Für unser Arbeitsgebiet interessant ist ferner das Urteil zum Verbotsirrtum des Inhabers eines EU-Führerscheins aufgrund unterschiedlicher Entscheidungen von verschiedenen OLGs mit der Einschätzung, dass es sich hier um eine „extrem unklare Rechtslage“ handele – dem ist nur zuzustimmen.

In der Ausgabe 03/2008 gibt es einen lesenswerten Überblicksartikel über die Sonderrechte von Notarzteinsatzfahrzeugen sowie einen ausführlichen Bericht vom Verkehrsgerichtstag und von den Homburger Tagen. Bei den Urteilen gibt es wenige mit unmittelbarem Bezug zu unserem Arbeitsgebiet – abgesehen von einer höchst komplizierten Anfrage des VGH Baden-Württemberg an den EuGH zum Thema EU-Führerscheine. Im Kern geht es um die Frage, ob selbst bei Verstoß des aus-

stellenden Staates gegen die EU-Richtlinie (Wohnsitzerfordernis, medizinische Prüfung) ein solcher EU-Führerschein bedingungslos anerkannt werden muss.

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

**Verkehrszeichen:** Die Ausgabe 1/08 enthält neben Hinweisen auf die organisatorischen Veränderungen (siehe Kurznachrichten in dieser nlvp) einen hinreißenden Artikel über den „Zauber von Verkehrszeichen“ - unbedingt lesen! Daneben gibt es zwei ausführliche Artikel zum Shared Space und zwei zum Thema „Straße als Lebensraum“. Sehr informativ ist ein Überblicksartikel „Verkehrspsychologische Praxis – ein Überblick“, in dem von Kalwitzki und Brieler breit aufgefächert die Arbeitsfelder von Verkehrspsychologen speziell im Bereich Rehabilitation auffälliger Kraftfahrer dargestellt werden. Dies ist besonders begrüßenswert, das hier eine Zielgruppe von Verkehrsplanern erreicht wird, für die dieser Arbeitsbereich sicher nicht so im Blickfeld war – ein guter Auftakt für die im Editorial versprochenen stärkere Berücksichtigung der Verkehrspsychologie. Daneben Kurzmeldungen zum Thema „Fahrverbot als Hauptstrafe“, Verkehrslärm, Segway-Fahrzeuge, Entwicklungen bei der Deutschen Bahn und viele weitere Themen.

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

report psychologie fällt normalerweise nicht unter die hier besprochenen Fach-Zeitschriften. Aber auch diesmal lohnt sich ein Blick in diese Zeitschrift des Berufsverbandes Deutscher Psychologinnen und Psychologen: Ein hochinteressanter und präzise geschriebener Artikel von Klaus-Peter Dahle, Vera Schneider und Franziska Ziethen beschäftigt sich mit dem Thema "Integrative psychologische Kriminalprognose". Es ist höchst aufschlussreich, diesen Artikel als Auseinandersetzung mit den zentralen Frage der Verkehrsverhaltensprognose zu lesen – auch wenn es darum vordergründig nicht geht. Aber viele Grundprobleme einer Prognose bei Straftätern werden hier hin einer Klarheit angesprochen, die ich für den Bereich der Begutachtung von Fahreignung bisher selten gelesen haben. Lesenswert!

<http://www.bdp-verband.de/bdp/report/2008/04.html>

---

## 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 eine größere Bekanntheit verdienen. In dieser Ausgabe möchte ich auf eine Seite aufmerksam machen, die sicher kontrovers diskutiert wird:**

<http://www.kontrolliertes-trinken.de>

Der bekannte Prof. Dr. Joachim Körkel stellt hier sehr übersichtlich und transparent seinen Ansatz eines kontrollierten Trinkens auch für Menschen mit problematischem Trinkverhalten dar. Beeindruckend ist vor allem die Fülle der Selbsttest-Möglichkeiten auf dieser Seite, nach meinem ersten Eindruck wird stringent argumentiert, die rechnerischen Grundlagen sind präzise und nachvollziehbar dargestellt – es lohnt sich, die Selbsttests einmal auszuprobieren.

Kritisch anzumerken bleibt die Gefahr, dass die Seite (trotz vielfältiger Warnhinweise vor diesem Fehler) Alkoholiker dazu verleiten kann, diesen Weg eines kontrollierten Trinkens für sich noch mal und noch mal und noch mal auszuprobieren. Das Dilemma liegt darin, dass der Ansatz aus meiner Sicht gut geeignet ist für Menschen mit problematischen Alkoholkonsum unterhalb einer Abhängigkeitsgrenze – genau diese Selbstdiagnose aber auch von Alkoholikern gerne benutzt wird.

Nach dem Durchspielen verschiedener Antwortvarianten in den Selbsttests zur Frage Abstinenz/kontrolliertes Trinken bleibt der Eindruck, dass kaum jemals klar und eindeutig die Diagnose „absolute Abstinenznotwendigkeit“ herauskommt, es wird eher vage empfohlen, eine Zeitlang ohne Alkohol zu leben oder kontrolliertes Trinken auch bei deutli-

chen Abhängigkeitssymptomen als „zweitbesten“ Weg empfohlen, hier bleibt der Eindruck, das eine klare Alkoholismus-Diagnose mit unbedingter Abstinenzempfehlung eher vermieden wird.

Für viele typische Klienten aus unserem Arbeitsbereich finden sich aber auf der Seite ein Fülle von Informationen, Materialien und Hinweisen für die Veränderung des eigenen Trinkverhaltens. Gerade der sehr sachliche, eher technisch gefärbte Ansatz kann Abwehr gegen die Problematik der eigenen Trinkverhaltens gut unterlaufen – es geht um eine nüchterne Bilanz der eigenen Konsummuster und die präzise Festlegung von Veränderungszielen.

Kritische Stimmen gegen diesen Ansatz gibt es genug, eine beeindruckende Fülle von Gegenstimmen findet sich unter: <http://www.alkoholhilfe.de/kontrink.htm>

Und ein sehr strukturiert argumentierender Vortrag unter: <http://www.suchthilfe-duisburg.de/info/huellingshorst.htm>

## Szenegeflüster – ohne Gewähr

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn und Informanten

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

- Der in Insiderkreisen bekannte Peter Schmidt hat eine neue Internetpräsenz aufgemacht, in der er unter dem schönen Motto „Keine Angst, wir therapieren nicht - wir beraten jedoch sehr wirkungsvoll!“ in beeindruckender Weise mit seinen vielfältigen Qualifikationen wirbt: [www.beratungen.de/2.html](http://www.beratungen.de/2.html) – u.a. als TÜV zertifizierter Fachberater Fahreignung. Einige Informationen zu seinem Geschäftsgebaren unter: <http://www.bdp-verkehr.de/mpu/abmahnungen.html>
- In Bayern existiert ein offenbar sehr aktiver Arbeitskreis von Fahrerlaubnisbehörden, in dem nach meinen Informationen in enger Zusammenarbeit zwischen Behörden und dem TÜV Süd fachliche Standards abgestimmt werden, als Beispiel: [http://www.regierung-oberbayern.bayern.de/P/P\\_presse/pm2008/pm0208/pm08068.htm](http://www.regierung-oberbayern.bayern.de/P/P_presse/pm2008/pm0208/pm08068.htm)
- Die Sektion Verkehrspsychologie des BDP plant für den 13.06. in Fulda eine Mitgliederversammlung, auf der über die Neubesetzung von Vorstandsposten entschieden werden soll.
- Laut Sektionsseite besteht der Vorstand immer noch nur aus der Person Prof. Dr. Schneider - 5 Monate nach der Wahl. Aber immerhin gibt es jetzt im mitgliederinternen Bereich einige Informationen. [http://www.bdp-verkehr.de/mgl/index\\_2.html](http://www.bdp-verkehr.de/mgl/index_2.html)
- Der dritte BNV-Kongress ist für den 18. - 20. September wiederum im Schlosshotel in Kassel geplant – man munkelt, dass es Überlegungen gibt, auch das zehnjährige Bestehen gebührend zu feiern.
- In Hannover ist offenbar ein MPU-Testvorbereiter tätig, der nach Anruf auf eine Handy-Nummer mit konspirativen Methoden versucht, Kunden zu werben: „Kommen Sie zu der und der Strassenbahn-Station, wir holen sie dort ab.“

## Kongresse

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

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

Vermutlich werden die meisten der Leser schon die Information auf

den nunmehr dritten fit-to-drive-Kongress im Juni in Prag erhalten haben – wenn Sie nicht wie ich und einige BNV-Mitglieder vom Verteiler gestrichen wurden: Der 3. Internationale Fit to Drive-Kongress findet vom 19. bis 20. Juni 2008 in Prag statt, nähere Informationen unter:

<http://www.fit-to-drive.com/de/index.html>

Das Programm umfasst wie in den Vorjahren ein breites Spektrum von Themen und Referenten aus vielen Ländern. Auffallend ist aber, dass es diesmal ein sehr reduzierter Kreis von Veranstaltern, bzw. Trägern ist, es tauchen nur noch die großen TÜVs (Nord, Süd und Rheinland) und die Dekra mit ihren Logos auf, weder die Sektion, noch kleinere BfF-Träger, noch der BNV, noch AFN oder andere Nachschulungsträger sind vertreten – weder als Mitveranstalter, noch als Referenten. Damit wird zwar noch formal das integrative Modell PASS unterstützt, es ist aber nur noch der eine Teil des „römischen Bogens“ vertreten.

Ausschnitte aus dem Programm – interessant wie immer vor allem die Überblicke über die System in den verschiedenen Ländern:

**Verkehrspsychologie in der Tschechischen Republik** (Dr. Vlasta Rehnová, Centrum Dopravního Výzkumu – CDV (CZ))

**Die Fahrausbildung in Griechenland** (John Lalos, Panhellenic Association of Professional Instructors of Drivers (GR))

**Das Punktesystem in Lettland** (Juris Teteris, Road Traffic Safety Directorate (LV))

**Erziehung und Bestrafung in Großbritannien** (Prof. Dr. Frank McKenna, University of Reading (GB))

**Das Punktesystem in Polen** (Justyna Wacowska-Slezak/Maria Dabrowska-Loranc, Road Traffic Safety Centre (PL))

**Psychologische und erzieherische Maßnahmen innerhalb des deutschen Punktesystems** (Doris Stengl-Herrmann, TÜV SÜD AG (D))

**Die Fahrausbildung in der Schweiz: Das Zwei-Phasen-System** (Irene Burch, Bundesamt für Strassen (CH))

Auffallend, dass ein ursprünglich vorgesehener Vortrag über die Evaluation der deutschen MPU in einer alten mir vorliegenden Kongresseinladung jetzt auf den aktuellen Internet-Seiten nicht mehr auftaucht, hier findet sich lediglich:

**Die kontinuierlich begleitende Evaluation von Nachschulungsprogrammen** (Martin Nechtelberger, Angewandte Psychologie und Forschung GmbH – AAP (A))

Ansonsten gibt es keine Vorträge aus dem therapeutischen Bereich.

## Ausgabe 3/2008

Die dritte Ausgabe des „Newsletters Verkehrspsychologie“ (nlvp) in 2008 wird voraussichtlich am 15. Juni 2008 erscheinen (wie immer ohne Gewähr ...), geplant sind folgende Themen:

- **Bericht von der Mitgliederversammlung der Sektion Verkehrspsychologie**
- Geschichte(n) um den Grauen Markt von Testvorbereitern
- Zweiter Teil des Fallberichtes Verkehrstherapie bei Methadonsubstitution
- Praxishinweise und Module 2. Sitzung Verkehrspsychologische Beratung
- Stand des Arbeitskreises „Definition von Verkehrstherapie“