

# vp

Themen: Editorial + MPU-Vorbereitung vs. Psychotherapie? + Zur geplanten Reform des Mehrfachtäter-Punktsystems + Intuition und Algorithmen in Verkehrspsychologie + Kurznachrichten + Zeitschriftenübersicht + Kongress-Vorausschau + Szenegeflüster

Dies ist die 3. Ausgabe des fünften Jahrgangs, [www.nlvp.de](http://www.nlvp.de) – Einzelabo 20,-- für 1 Jahr mit 6 Ausgaben

## Editorial

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



Liebe LeserInnen,

dieser nlvp erscheint deutlich später als geplant. Dies hängt neben der Ferienzeit auch damit zusammen, dass mir momentan die Perspektive und die Motivation fehlt, aus der der nlvp gegründet wurde - dazu im nächsten nlvp mehr. Sie finden in dieser Ausgabe einen länger geplanten Artikel zum Komplex MPU-Vorbereiter/Verkehrstherapie/Fahreignungsberatung, der versucht, die Entwicklungen der letzten Jahre einzuschätzen.

Es folgt eine erste Einschätzung der momentan laufenden Diskussionen um die Reform des Mehrfachtäter-Punktsystems - diese Reform könnte massive Auswirkungen auf unsere Arbeit haben. Es folgt eine Kurzfassung des Beginns meines Workshops in St. Gallen, in dem ich darstelle, dass eine formale Standardisierung von Begutachtungs- und Therapieabläufen sehr schnell an ihre Grenzen stößt.

Wie gewohnt, eine Reihe von aktuellen Kurzmeldungen, so zur EURAC-Diskussion, der Sektions Verkehrspsychologie, dem geplanten BNV-Kongress etc.

Und natürlich die Zeitschriftenübersicht, Kongress-Vorausschau und Szenegeflüster – viel Spaß beim Lesen!

Wie immer schließe ich mit der Bitte um Beiträge, Informationen, Hinweisen und Rückmeldungen!

Ich verabschiede mich in die Sommerpause, in der ich noch einmal über die Zukunft des nlvp nachdenken werde und wünsche allen Lesern des nlvp entspannende, anregende, kreative oder sonstwie positiv besetzte Ferien

Hamburg, den 14.07.11

*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 2011 mit **sechs Ausgaben pro Jahr als per email versandte PDF-Datei**. Das Einzel-Abonnement kostet 20,-- € (inkl. 7% MwSt.) pro Kalenderjahr – erschienene Ausgaben eines Jahres werden bei späterem Bestellen nachgeliefert. Das Abonnement ist nur in elektronischer Form als PDF-Datei per email für 1 Jahr möglich (Ausdruck mit jedem Drucker), **das Weitergeben von Kopien ist nur nach Absprache zulässig, bzw. setzt ein Firmen-Abo voraus. 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. Weitere Informationen und ein Archiv unter [www.nlvp.de](http://www.nlvp.de)

Die Bestellung erfolgt durch Überweisung von 20,-- € oder eines entsprechenden Betrages auf das **Konto: 1259124509, Kto-Inhaber Jörg-Michael Sohn, HASPA Hamburg, BLZ 20050550 mit dem Stichwort nlvp und Ihrer (bitte deutlich schreiben) email-Adresse** - das Zeichen „@“ am besten durch „(at)“ ersetzen.

Ausland: IBAN DE77 2005 0550 1259 1245 09, BIC/SWIFT-Code: HASPDEHHXXX.

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

## MPU-Vorbereitung vs. Psychotherapie?

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

In den letzten Jahren haben sich im Bereich der Angebote im Vorfeld einer MPU (oder nach einem negativen Gutachten) Veränderungen vollzogen, die die früher klare Kategorisierung erschweren. Vor etwa 10 Jahren gab es im Grunde drei Gruppen von Anbietern: Zum einen die klassischen Testvorbereiter, die mit standardisierten Antwortvorgaben versuchten, "Schummelhilfe beim Idiotentest" zu geben, ohne eine Verhaltensänderung anzustreben. Dann die

**Gruppe der "Klinischen Verkehrspsychologen", die individuelle Maßnahmen zur verkehrsbezogenen Verhaltensänderung anbieten und schließlich die Ableger der Begutachtungsträger und §70-Träger, die im wesentlichen standardisierte Gruppenprogramme anbieten.**

In allen drei Bereichen haben sich - nicht zuletzt als Reaktion auf gesetzliche Vorgaben - Verschiebungen ergeben. Viele Testvorbereiter haben sich zum Teil einen verstärkten Anstrich von Seriosität gegeben und propagieren zumindest auf der Ebene der Außendarstellung eine Verhaltensänderung als Ziel der Maßnahme. Zum Teil haben sich diese Anbieter auch Fachkompetenz in Form von Fachpsychologen für Verkehrspsychologie und amtlich anerkannten verkehrspsychologischen Beratern eingekauft - dies ist nach meiner Einschätzung auch die Reaktion auf verstärkte Tendenzen von Fahrerlaubnisbehörden und Begutachtungsstellen, diese Qualifikation zur Grundlage von Empfehlungen zu machen. Und zum Teil gibt es aus dem grauen Markt der Testvorbereiter heraus personelle und organisatorische Querverbindungen zu Begutachtungsstellen. All dies macht es nicht mehr so leicht wie früher, Anbieter eindeutig als Testvorbereiter einzusortieren, die klassischen Kriterien (Betroffene, keine Diplom-Psychologen, klandestines Verhalten, Ablehnung von Verhaltensänderungen) greifen nicht mehr so eindeutig. Misstrauisch muss aber weiterhin machen, wenn es Querverbindungen (über Telefonnummern oder Internetauftritte) zu eindeutig unseriöse Angeboten gibt, wenn mit einer Erfolgsgarantie geworben wird und wenn hohe Kosten mit engen Zeitvorgaben kombiniert werden. Wer mit Führerschein zurück in nur 3 Monaten wirbt und 6.000 € verlangt, kann nicht auf fundierte Verhaltensänderung setzen - dies wären ca. 60 Therapiestunden oder 5 pro Woche - dies wird weder durchgeführt, noch ist es sinnvoll. Die genannten Veränderungen sind eher Reaktionen auf veränderte Marktbedingungen und Marktchancen, bzw. beim Verschieben von MPU-Vorbereitung auf Führerscheintourismus und zurück.

Im zweiten Bereich der Verkehrstherapeuten gibt es kompliziertere Entwicklungen. Auf der einen Seite haben sich durch die gesetzlich vorgeschriebene Trennung von Begutachtung und Beratung die Rahmenbedingungen für die Arbeit verbessert. Dies wird aber aufgehoben durch eine stärkere Abschottung des Bereiches "Begutachtungsträger plus Nachschulungsträger", die diese Trennung beklagen und eher auf Distanz zu Niedergelassenen gehen und informelle Verkettungen etablieren. Zum anderen haben sich aber innerhalb der Niedergelassenen Interessenschwerpunkte verschoben. Historisch gesehen waren bis in die 90er Jahre Fahreignungsbegutachtung und Verkehrstherapie klar abgegrenzte Verhaltensbereiche: Es war bei der Arbeit mit Klienten vor oder nach einer MPU klar, was die Änderungsnotwendigkeiten waren und es war unstrittig, dass es um eine verkehrsbezogene Verhaltensänderung, nicht um Krankenbehandlung ging. Dies hat sich geändert: Zum ersten erfordert eine fachlich fundierte Therapieplanung deutlich mehr Auseinandersetzung mit den Beurteilungskriterien, um nicht nur reale Veränderungen, sondern auch deren Würdigung in der Begutachtung zu erreichen. Zum zweiten gibt es aber die Tendenz, die Arbeit mit verkehrsauffälligen Kraftfahrern zunehmend als "normale" Psychotherapie zu betrachten. Dies hat nicht nur die mehrfach dargestellten steuerlichen Gründe, sondern liegt daran, dass auch auf Gutachterseite eher klinisch geprägte Kriterien, Begriffe und Kategorisierungen

verwendet werden (besonders deutlich im Drogenbereich zu beobachten, aber auch bei der Diskussion um die Promillegrenzen für eine MPU, Stichwort "schädlicher Gebrauch") - vor allem aber daran, dass viele niedergelassene Verkehrspsychologen inzwischen die Doppelqualifikation als Psychologischer Psychotherapeut besitzen. Viele sehen sich sowohl unter dem Umsatzgesichtspunkt, als auch unter dem einer beruflichen Sozialisation objektiv und subjektiv weniger als Verkehrspsychologen mit therapeutischer Zusatzqualifikation sondern eher als Psychotherapeut mit verkehrspsychologischer Spezialisierung und handeln in der Praxis auch so. Die Gruppe der freiberuflich tätigen Verkehrspsychologen, die verhaltensändernd arbeiten und allein davon leben können, ist in den letzten Jahren deutlich geschrumpft. Man vergleiche einmal die Internetauftritte vieler BNV-Mitglieder über die Jahre: Es hat eine deutliche Verschiebung der Selbstdarstellung von "Verkehrspsychologische Praxis" über "Verkehrspsychologische Praxis und Psychotherapie" zu "Psychotherapeutische Praxis und Verkehrspsychologie" gegeben - und eine ganze Reihe von Kollegen sind völlig aus dem Arbeitsgebiet verschwunden. Der in der Gründungsphase des BNV durchaus präzise Anspruch, auch Arbeitsfelder wie Gerichtsgutachten, Leistungsuntersuchungen, Mobilitätsmanagement, Prüfungsangst, Stellungnahmen zu MPU-Gutachten, Fahreignungsberatung, Beratung für ältere Kraftfahrer zu organisieren, ist faktisch aufgegeben worden zu einer starken Grundstimmung von: "Wir sind Psychotherapeuten für Klienten, deren Störungen sich im Verkehrsbereich manifestieren." Allerdings gibt es für mich in den letzten Monaten auch Hinweise, dass die berufliche Selbstdefinition wieder stärker verkehrspsychologisch geprägt ist - man vergleiche die Mitgliederlisten des BNV. Und die Notwendigkeit wird deutlicher, im Rahmen von Fahreignungsberatung ein spezifisch beraterisches, an Begutachungskriterien orientiertes Dienstleistungsprodukt anzubieten und nicht nur Psychotherapie für ICD-Kategorien. Aber trotzdem gilt: Die Gruppe der Niedergelassenen Verkehrspsychologen und deren Umsatz ist in den letzten Jahren deutlich geschrumpft.

Dazu hat auch die letzte Entwicklung beigetragen: Die traditionellen Nachschulungsmodelle haben an Strahlkraft verloren. Wenn man die Kontroverse um die Wirksamkeit der §70-Kurse für Punktetäter verfolgt, mag man über die Berechtigung dieser Abwertung streiten, Fakt ist aber, dass die Zuweisungsquoten für diese Kurse im Verlauf der Jahre deutlich gesunken sind und das Klientel der MPU inzwischen auch viel heterogener ist als zu Zeiten, als diese Kurse konzipiert wurden. Zudem hat die geringere Zuweisung einen selbstverstärkenden Effekt: kleinere Gruppengrößen und/oder wachsende Wartezeiten haben solche Kurse sowohl für die Anbieter, als auch die Betroffenen weniger attraktiv gemacht. Die Folge ist, dass Anbieter von Gruppenmaßnahmen in den letzten Jahren ihr Angebot an Einzelmaßnahmen unter unterschiedlichen Namen deutlich ausgeweitet haben - auch diese Konkurrenz hat den Markt für die Einzelpraxen kleiner gemacht.

Und schließlich hat die Bedeutung von Selbsthilfegruppen und Drogenberatungsstellen für die Vorbereitung auf eine MPU aufgrund der komplizierteren formalen Anforderungen abgenommen, dafür sind aber im Internet Basisinformationen und kostenlose Foren verfügbar, die zum Teil mit einer erstaunlichen Professionalität kostenlose und fundierte Hilfestellung anbieten - auch dieses hat den Markt kleiner gemacht.

Alle diese Entwicklungen wirken als stummer Zwang der Verhältnisse auf freiberufliche, therapeutisch qualifizierte Verkehrspsychologen, sich zu entscheiden: Arbeite ich (als Korrektiv oder Feigenblatt) für finanzstarke Vorbereiter, verlege ich mich stärker auf kassenfinanzierte Psychotherapie, arbeite ich für einen etablierten Anbieter von akkreditierten Kursen - oder riskiere ich eine unsichere Existenz als reiner niedergelassener Verkehrspsychologe? Die Gruppe derer, die diese Frage mit der letzten Variante beantworten wollen (und können) ist geringer geworden und dies ist aus meiner Sicht der ökonomische Kern der laufenden Diskussionen um den Charakter verkehrstherapeutischer Angebote. Wenn ich mir meine eigene Entwicklung ansehe, so denke ich, dass ich fachlich für meine Arbeit optimal qualifiziert bin, ich habe nachweisbare Erfolge bei meinen Klienten erzielt, ich bin im Arbeitsfeld durch Veröffentlichungen bekannt, tauche bei Internetsuche an oberen Plätzen auf - aber wenn ich nur von dieser Arbeit leben müsste, würde es sehr, sehr eng werden - es gibt keinen großen Markt für eine solche Arbeit mit diesen Preisen. Das Arbeitsfeld einer wissenschaftlich fundierten, professionellen Verkehrstherapie droht auszubluten, da die Gruppe von Personen, die damit ihren Lebensunterhalt verdienen, zu klein ist, als dass sich darauf eine stabile und schlagkräftige berufspolitisch und publizistisch aktive Organisation aufbauen ließe.

## Zur Reform des Mehrfachtäter-Punktsystems

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

**Zur Zeit laufen Planungen zu einer grundlegenden Reform des Punktetätersystems, die im wesentlichen vom Deutschen Verkehrsgerichtstag 2009 angestoßen wurden. Das Problem ist, dass offenbar keine formulierten Entwürfe zugänglich sind, der momentane Diskussionsstand ist eher aus widersprüchlichen Pressemeldungen und vereinzelt mündlichen Informationen ableitbar. Allerdings tauchen einige Tendenzen immer wieder auf, die eine deutliche Sprengkraft entfalten können.**

Zentral ist die anscheinend klare Zielsetzung, die Tilgungshemmung für die einzelnen Delikte unabhängig von anderen Delikten auszugestalten. Der Teufel steckt hier im Detail, abhängig von der Punktebewertung einzelner Delikte, der Zuordnung zu Gruppen mit unterschiedlicher Tilgungsdauer und der Entzugsgrenzen können sich völlig unterschiedliche Szenarien ergeben. Konkret: Würden Ordnungswidrigkeiten im Schnitt mit 2 Punkten bewertet und die Fahrerlaubnis bei 20 Punkten entzogen (dies ist offenbar eine diskutierte Variante), bedeutet dies, dass ein Autofahrer gute Chancen hat, sein ganzes Leben lang alle 4 Monate erwischt zu werden, ohne jemals seine Fahrerlaubnis zu verlieren: Er hat nach 3 Jahre 9 Auffälligkeiten mit insgesamt 18 Punkten, vor der nächsten fällt die erste aber schon der Tilgung anheim. Natürlich müssen Schwankungsbreiten sowohl bei der Punktezahl, als auch bei den Abständen berücksichtigt werden, aber als erste Abschätzung

kann dies Modell dienen. Unter den jetzigen rechtlichen Rahmenbedingungen würde ein solcher Kraftfahrer nach 3 Jahren ohne Verhaltensänderung die Fahrerlaubnis verlieren, nach der Reform nie mehr. Bei einer Tilgungsfrist von 4 Jahren und einer Durchschnittsbewertung von 3 Punkten und einer Entzugsschwelle von 18 Punkte würde es bedeuten, dass ein Autofahrer nur noch alle 8 Monate ein Auffälligkeit begehen darf, um knapp am Entzug langzusurfen. In der Spannweite zwischen diesen beiden Modelle dürften sich die Entwürfe bewegen.

Schwierig ist die Vorhersage, was sich von den Zahlen her durch die Veränderungen gegenüber dem jetzigen Zustand ändern würde. Als erste Schätzung bieten sich die Zahlen aus dem Jahresbericht 2010 des KBA an. Danach fallen pro Jahr etwa ein Drittel der Eintragungen nach Verstreichen der **mindestens** 2-jährigen Tilgungsfrist aus dem Register heraus. Geht man aktuell von einer **durchschnittlichen** Tilgungsfrist von 3 Jahren aus, so bedeutet dies, dass im Schnitt 2/3 der Eingetragenen innerhalb von 36 Monaten wieder auffällig werden - was bei gleichmäßiger Verteilung einer Wiederauffallensquote von etwa 1,8 % pro Monat entspricht. Wenn diese Rate unter den neuen rechtlichen Rahmenbedingungen konstant bleibt, bedeutet dies, dass unter den beiden oben genannten Modellannahmen zwischen 7,2% (neue Auffälligkeit alle 4 Monate) und 14,4% (Auffälligkeit alle 8 Monate) der Eingetragenen eine höhere Rückfallgeschwindigkeit haben, also genügend Punkte anhäufen, um die Fahrerlaubnis entzogen zu bekommen. Allerdings sind in diesen globalen Überlegungen auch alle Punkte aufgrund von Alkohol und Drogendelikten und allgemeinen Straftaten enthalten.

Auch der direkte Vergleich mit dem heutigen Zahlen ist schwierig - auf den ersten Blick erreichen scheinbar nur 0,2% der Eingetragenen 18 Punkte - dies würde bedeuten, dass das neue System in jedem Fall eine schärfere Entziehungspraxis mit sich bringen würde. Tatsächlich wird aber im Regelfall die Punktebewertung bei einer Entziehung der FE auf 0 gesetzt, so dass sich ein Teil der massiv Rückfälligen bei den knapp 20% ohne Punkte finden dürfte. Am ehesten zur Abschätzung geeignet sind die Zahlen des KBA aus 2010 über die Entziehung der FE aufgrund des Erreichens der 18-Punkte-Grenze - nämlich nur gut 4.000 Fälle (bei immerhin 53.000 Eingetragenen mit 14-17 Punkten). Das bedeutet, dass von der Hochrisikogruppe offenbar nur knapp 10% die FE tatsächlich verlieren. Geht man von der Gruppe "Kleintäter", also der Kraftfahrer mit 1-3 eingetragenen Punkten aus (dies sind die klassischen Punktetäter ohne Drogen oder Alkoholdelikte), so waren dies in 2010 ca. 5.000.000 Eingetragene - weniger als 1 Promille von diesen wurde die FE nach Erreichen der 18-Punkte-Grenze entzogen.

Nach diesen ersten Analysen scheinen die diskutierten Veränderungen entgegen meinem ersten Eindruck keine Entlastung für Mehrfachtäter zu bedeuten. Allerdings erfordert eine genaue Einschätzung der jetzigen Übergangswahrscheinlichkeiten (wieviele Kraftfahrer mit n Punkten ohne Alkohol und Drogen erreichen nach der Zeit t eine Zahl von n+x Punkten allein aufgrund von Punktedelikten) sehr fundierte Einordnung der rechtliche Grundlagen, Statistik-Details und methodischen Einzelheiten des Verkehrszentralregisters (Überliegefrist, konkurrierende Entziehungsgründe, Verzicht auf die FE), die zu erarbeiten mir die Zeit fehlt.

Noch komplizierter wird die Vorhersage, welche psychologischen Auswirkungen die jetzigen und mögliche zukünftige Regelungen haben könnten. Einige Eckdaten stehen fest und sind interpretierbar: So nahmen im Jahr 2010 nur 3.700 Kraftfahrer an einer Verkehrspsychologischen Beratung bei 14-17 Punkte teil - also nur 7 % des potentiellen Klientels von 53.000 Eingetragenen mit dieser Punktezahl. Allerdings verlieren von dieser Gruppe auch nur grob geschätzt 7,5% aufgrund von weiteren Punkten die FE, rein entscheidungstheoretisch scheint die Gesamtgruppe also durchaus rational zu handeln: Wenn das Risiko einer Eskalation unter 10% liegt, wäre es verblüffend, wenn sich 100% dagegen absichern würden. Zu bedenken ist aber, dass eine feste Tilgungsvorgabe die Kalkulierbarkeit subjektiv erhöhen würde und damit die Bereitschaft vermutlich sinken würde, sich gegen das subjektiv geringe Risiko abzusichern. Nach meinen Erfahrungen wird eine VB praktisch nur von Klienten in Anspruch genommen, die 17 Punkte haben (und möglicherweise noch eine Auffälligkeit, die in der Luft hängt), selbst 14 Punkte bieten anscheinend subjektiv noch für 1-2 "Ausrutscher" Luft.

Spannend wird unter Umständen sogar die Frage sein, ob die VpB im neuen Regelwerk noch enthalten sein wird, ob sie weiterhin freiwillig oder obligatorisch sein wird und wie viele Punkte Rabatt es wann gibt. Eine Absenkung der Grenze, ab der eine Punktereduzierung möglich ist, bei freiwilligen Maßnahmen dürfte fachlich sinnvoll sein (präventives Angebot für die Willigen im deutlichen Vorfeld einer Eskalation) und rechtlich unproblematisch. Eine obligatorische VpB z.B. ab 8 Punkten erscheint nicht praktikabel. Auf der einen Seite sind dies zum jetzigen Zeitpunkt etwa 500.000 Personen - d.h. knapp 1.000 VpB pro Jahr und amtlich anerkanntem Berater (zur Zeit sind es im Schnitt 8!). Und zum anderen dürfte es rechtlich nicht durchsetzbar sein, einer Gruppe eine obligatorische Beratung für 300,- € aufzuerlegen, wenn nur weniger als 1 % davon ihr Verhalten bis zum Verlust der FE fortsetzen werden - eine vergleichbare Überlegung sprach auf dem Verkehrsgerichtstag gegen die obligatorische Ausrüstung aller Kfz mit einer atemalkoholgesteuerten Wegfahrsperre.

Und schließlich bin ich neugierig, ob und in welcher Form die Sektion Verkehrspsychologie ihre Funktion quasi als hoheitlich "beliehener Unternehmer" behalten wird, die Erledigung dieser übertragenen Aufgabe war in den letzten Jahren sagen wir mal "suboptimal" - und dieses ist den Aufsichtsbehörden nicht verborgen geblieben. Es fehlte die Verzahnung von fachlicher und juristisch/organisatorischer Kompetenz. Ich hoffe, dass in den entsprechenden Arbeitsgruppen nicht nur genügend juristischer und statistischer Sachverstand (Stichwort bedingte Wahrscheinlichkeiten und Markov-Ketten), sondern auch verkehrspsychologischer vorhanden ist, um Auswirkungen von gesetzlichen Veränderungen auf das menschliche Verhalten einigermaßen fundiert zu prognostizieren - denn letzten Endes ist die Frage zu beantworten: Welche Auswirkungen werden Veränderungen im Regelwerk auf das Verkehrsverhalten von Menschen und damit die Verkehrssicherheit haben - und dies ist keine Frage an Juristen, Statistiker oder Ingenieure, sondern an Verkehrspsychologen. Wir dürfen auf das Ergebnis des Gesetzgebungsverfahrens gespannt sein und ich hoffe, dass anders als bei der Abschaffung der §70-Kurse für Punkte-täter eine reguläre Verbändeanhörung durchgeführt wird.

## Intuition und Algorithmen in Verkehrspsychologie

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

**Der folgende Text ist die knappe Zusammenfassung der Einleitung zu einem Workshop, den ich in auf den 7. St. Galler Tagen unter dem Titel "Tanzen auf Granit" gehalten habe. Verkehrspsychologische Arbeit wird zunehmend verrechtlicht, formalen Anforderungsprofilen unterworfen, an europäischen Zertifizierungsforderungen gemessen, als algorithmisch beschreibbare Produktion von vordefinierten Ergebnissen begriffen. Diese Tendenz ist im Bereich Diagnostik zumindest in Deutschland weit fortgeschritten (Begutachungskriterien, Laboranforderungen, Akkreditierung bzw. Kompetenzbestätigung von Trägern) und droht auch zunehmend, den Bereich der interventio-nistischen Verkehrspsychologie (Verkehrspsychologische Beratung, Nachschulungskurse, Verkehrspsychologische Therapie) zu dominieren.**

Gegen diese Tendenz gilt es das Bewusstsein wach zu halten, dass Therapie (und auch Diagnostik!) immer ein dynamischer, dialogischer, ergebnisoffener, einzigartiger Prozess ist - und es gilt, die Rahmenbedingungen für eine solche Herangehensweise zu erhalten. Diesem Ziel dient der Workshop.

Nach einer Darstellung der gegebenen rechtlichen, organisatorischen und formalen Grundlagen, also das Tanzbodens aus Granit, soll gemeinsam mit den Teilnehmern erkundet werden, welche Freiräume für therapeutische Tänze (als mit dem Klienten gemeinsam improvisierte Bewegungen nach interpretierbaren Regeln - bei definierter Führung!) es gibt, wie diese genutzt, erhalten und ausgebaut werden können. Dafür soll vor allem mit Fallbeispielen aus den Erfahrungen des Referenten und der Teilnehmer gearbeitet werden, die belegen, dass es mehr Dinge zwischen Himmel und Erde gibt, als sich diagnostische Leitlinien, Laborvorschriften und therapeutische Manuals träumen lassen.

Ich freue mich, dass interessante Teilnehmer trotz des etwas merkwürdigen Titels und der sehr bedeutungsvollen Ankündigung den Weg hierher gefunden haben. Als ich mir mit Abstand meinen Text noch einmal ansah, dachte ich: „Was'n Anspruch!“ - und beschloss, dem Titel getreu, mehr Tanz als Granit anzubieten. Üblicherweise käme also an dieser Stelle eine kurze Vorstellung von mir, die Darstellung der Zielsetzung des Workshops, die Zeitstruktur, Themenschwerpunkte und was sich sonst unter didaktischen Algorithmen einordnen lässt. Aber wir wollen ja tanzen und als Führender gebührt mir die Ehre und die Pflicht, erst mal Sie aufzufordern: Bitte sagen Sie uns kurz, was Sie in diesen Workshop geführt hat, welches Ihre Erwartungen, Hoffnungen, Befürchtungen sind...

Gucken wir mal theoretisch auf das, was eben passiert ist - wir haben gemeinsam eine von Millionen Möglichkeiten, dieses Seminar zusammen zu gestalten, gewählt. Das gleiche passiert in jeder Therapie und auch in einer Verkehrstherapie oder Verkehrspsychologischen Therapie: Zwei oder mehr Menschen kommen zusammen und agieren unter bestimmten Rahmenbedingungen und nach bestimmten Regeln miteinander

und aufeinander– das Ergebnis ist ein bestimmter Ablauf eines Seminars oder einer Therapie als Realisierung einer von Millionen von Möglichkeiten. Insofern ist das, was wir tun, ein Spiel – in dem Sinne, wie Wittgenstein ein Sprachspiel beschreibt oder wie es etwas eingeschränkter, aber präziser die Spieltheorie analysiert: Zwei Parteien machen (vereinfacht gesprochen) abwechseln jeweils einen Zug und schaffen damit eine Situation, auf die der andere reagiert – und als Ergebnis gibt es nach vielem Hin und Her von Entscheidungen ein Ergebnis, das man irgendwie bewerten kann. Am Beispiel des Schachspiels: Es gibt eine feste Ausgangsposition und klare Regeln: Weiß fängt an und kann eine von 20 Zügen machen: 8 Bauern eine oder zwei Felder vorziehen oder die beiden Springer nach rechts oder links vorziehen. Dann ist Schwarz am Zuge und kann ebenfalls 20 verschiedene Züge machen – und schon haben wir eine von 400 möglichen Spielsituationen, auf die Weiß mit seinem nächsten Zug reagiert. Und wenn der nun eine von ca. 25 Möglichkeiten realisiert, zu ziehen und Schwarz ebenso – dann haben wir nach drei Zügen von jeder Seite theoretisch etwas 15 Millionen Stellungen – einige davon sind identisch und einige davon ermöglichen, das Spiel regelgerecht mit einem Schachmatt im nächsten Zug zu beenden – aber eigentlich ist dies nur die Eröffnung des Spiels.

Und nun wollen wir mal versuchen, jemanden das Schachspiel beizubringen, indem wir ihm erklären: „Wenn Du Schwarz hast und Weiß den Zug gemacht hat und Du darauf mit diesem Zug geantwortet hast und dann Weiß so gezogen hat, dann solltest Du folgendes tun“ – und dies für 15.000.000 Millionen Stellungen. Unmöglich. Aber genau dies ist es, was Klienten von mir sich in häufig in einer Verkehrstherapie versprechen: „Was muss ich sagen, damit ich ein positives Gutachten bekomme?“. Darauf gibt es mehrere Millionen Antworten – aber eine Verkehrstherapie ist zeitlich im Regelfall sehr begrenzt.

Und auch ich hatte die Wahl, ganz unterschiedliche Einstiege für dieses Seminar zu wählen:

- „Ich möchte heute mit Ihnen an von Ihnen eingebrachten Fallbeispielen arbeiten.“
- „Vorab ein Überblick über die rechtlichen Grundlagen des Fahreignungsdiagnostik in Deutschland.“
- „Schade, dass das Interesse so gering ist.“
- „Wie Gadamer 1968 in 'Klassische und philosophische Hermeneutik' zur Recht bemerkt, teilt diese mit der Logik die Universalität.“
- „Am meisten habe ich gelernt von Klienten, die in keine meiner Schubladen passten und dieses Seminar ist ein Dank an diese.“
- „Am Beginn des Vortrages möchte ich Ihnen einen Überblick über die geplante Struktur geben, es folgt dann die Einleitung in das Thema und ein Skizze der folgenden Punkte.“
- „Ich freue mich, dass interessante Teilnehmer trotz des etwas merkwürdigen Titels und der sehr bedeutungsvollen Ankündigung den Weg hierher gefunden haben.“

Und jeder dieser Einstiege bereitet den Weg für einen anderen Workshop vor – und wer einige Dutzend standardisierte Powerpoint-Präsentationen mit immer den gleichen Grundstruktur erlebt hat, weiß, was für eine Verarmung an Möglichkeiten

Standardisierung bedeuten kann ...

Und auch Sie als Therapeuten haben die Möglichkeit, eine Verkehrstherapie auf ganz viel verschiedene Arten zu beginnen. Ich habe vor ca. 20 Jahren beschlossen, mit immer dem gleichen Satz anzufangen, mit dem ich auch Sie begrüßt habe: „Mit welchen Erwartungen, Hoffnungen und Befürchtungen sind Sie heute gekommen?“ - und ich habe systematisch gesammelt, welche Fülle von Antwortebenen und Nuancen es geben kann:

- „Ich will schnell meinen Führerschein wiederhaben!“
- „Ich will die deutsche Fahrerlaubnis wiedererlangen.“
- „Ich brauche Ihre Hilfe...“
- „Befürchtungen - überhaupt nicht.“
- „Dass ich mich ändere?“
- „Ich muss - und will - mein Alkoholproblem klären.“
- „Das sollen Sie mir sagen!“
- „Eigentlich geht es mir gar nicht um den Führerschein ...“
- „Dass das alles nichts bringt.“
- „Wieviel Speicher hat das Aufnahmegerät?“

Und auf jede dieser Antworten habe ich als Therapeut wieder Tausende von Möglichkeiten, zu reagieren.

Ich möchte diese unausschöpfbare Fülle von Möglichkeiten herausstellen, um deutlich zu machen, dass es nicht möglich ist, diagnostische oder therapeutische Strategien präzise vorzugeben. Spieltheoretisch ist eine Strategie eine Beschreibung, die für jeden Knotenpunkt des beschriebenen Entscheidungsbaumes eindeutig angibt, welcher Zug gewählt werden muss. Solche Algorithmen existieren im Bereich von Schachprogrammen, sie sind aber so komplex, dass Sie von Menschen nicht angewendet werden können. Und wir haben im diagnostischen und therapeutischen Prozess nicht nur die Situation, dass die Zahl möglicher Züge zu jedem Zeitpunkt größer ist als beim Schachspiel, sondern auch, dass diese Zahl praktisch unbegrenzt ist. Die Regeln des Schachspiels definierten eine kleine und nicht verhandelbare Untermenge von Möglichkeiten – in der MPU und der Therapie ist alles möglich und denkbar: Wenn es um den Führerschein geht, sind Klienten in der Therapie oder Probanden in der MPU in der Lage, zu weinen, zu drohen, zu flirten, Bestechungsversuche zu unternehmen, offensichtliche Lügen zu erzählen usw. usf. Für jede denkbare Situation eine vorformulierte Handlungsanweisung zu haben, ist unmöglich – genau dies ist aber das Charakteristikum einer Strategie oder eines Untersuchungs- oder Behandlungs-Schemas. In realen Interaktionen sind möglich immer nur grobe Daumenregeln, Richtungsvorgaben, interpretationsbedürftige Prinzipien, empirisch halbwegs gesicherte Wenn-Dann-Beziehungen oder auch – Intuition.

Meine Erfahrungen aus der Therapie ist, dass ich mich darauf verlassen kann und verlassen muss, wenn ich plötzlich spüre und denke: „Jetzt verstehe ich es!“ In der Therapie sind wir selbst das einzige Messinstrument, das wir haben – und wenn die Nadel zittert, hat dies meist etwas zu bedeuten und verdient erforscht zu werden.

Zurück zu den Algorithmen. Eine Verführung liegt darin, die Komplexheit der Entscheidungsbäume dadurch zu minimieren, dass eine Seite immer nur den gleichen Zug ausführt, egal,

was vorangegangen ist: ich arbeite als Diagnostiker oder als Therapeut einen Leitfaden ab, stelle also bestimmte Fragen oder interveniere in fester Reihenfolge, unabhängig davon, was der Klient antwortet/wie er reagiert.

Dies ist spieltheoretisch eine vollständige Strategie, da sie für jeden denkbaren Knotenpunkt des Entscheidungsbaumes eindeutig für die Partei am Zug vorgibt, was zu tun ist. Aber natürlich gehen Informationen verloren, auch dann, wenn ich zum Schluss die tatsächlich gegebenen Antworten auswerte und zu einer Diagnose verdichte. Im Kern ist dies Vorgehen ein standardisierter Fragebogen nur eben nicht als paper-and-pencil-Form, sondern mit einem humanen Interface – aber ohne Interaktion. Im therapeutischen Setting ist dies Vorgehen kaum vorstellbar da es massiver, bzw. dürfte in kürzester Zeit zu Irritationen beim Klienten führen.

An dieser Stelle wieder eine Möglichkeit zur gemeinsamen Entscheidung über die weiteren Schritte: Deutlich geworden ist, dass weder ein diagnostischer Prozess, noch eine Therapie im strengen Sinne algorithmierbar sind, also nicht mit einem vollständigem Schema von Anweisungen abbildbar, welches für jede vorkommende Situation eine eindeutige Verfahrensvorschrift liefert. Dieses Modell funktioniert nur in Auseinandersetzung mit unbelebter Materie – und auch hier haben wir durch Fukushima noch mal eindringlich demonstriert bekommen, dass das „Undenkbare“ passieren kann – was genau genommen eine atemberaubende Formulierung ist, denn genau diese Risiken sind von Atomkritikern nicht nur gedacht, sondern auch formuliert worden, sie waren keineswegs undenkbar, sondern wurden nicht berücksichtigt.

Nun aber ist die Frage, was wir als nächster Schritt machen. Ich könnte Ihnen anbieten, den Tanzboden aus Granit näher zu beleuchten, dass heißt zu skizzieren, unter welchem rechtlichen, organisatorischen, ökonomischen und fachlichen Rahmenbedingungen verkehrspsychologische Therapie in Deutschland stattfindet. Oder wir könnten uns mit der Frage beschäftigen, welche Freiräume für therapeutische Arbeit speziell die Beurteilungskriterien beschneiden oder auch offen lassen oder gar schaffen. Oder wir könnten Fallbeispiele, die nicht in die üblichen Schemata und Vorgehensweisen passen von Ihren und meinen Klienten zusammentragen und überlegen, welche Konsequenzen solche Fälle fordern,

## Kurz-Nachrichten

---

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

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

### ► 4. Kongress des BNV am 23./24. März 2012 in Kassel:

Nächstes Jahr veranstaltet der Bundesverband Niedergelassener Verkehrspsychologen seinen 4. Fachkongress unter dem Thema "SPRECHEN ZU HERZ, HIRN UND FUSS - verkehrspsychologische Arbeit mit Punktetätern". geplante Themen:

- gehäufte Verkehrsverstöße und deren Vermeidung
- Straftaten ohne Drogen/Alkoholeinfluss

- Personenbeförderung, „besondere Zuverlässigkeit“
  - Sicht der Gutachter nach dem Wegfall der Punkte-Kurse §70
  - Verkehrspsychologische Beratung
- Ein call for papers wird im September 2011 verschickt.

► **Diskussion um heilkundliche Verkehrstherapie dauert an:** Führende Vertreter der EURAC haben auf die nlvp-Veröffentlichung reagiert, allerdings formal etwas seltsam. Es gibt offenbar ein Schreiben von Prof. Dr. Nicolay (Präsident der EURAC) an den Geschäftsführer des BNV, das mir zwar als Kopie vorliegt, aber nie an mich gegangen ist, seltsamerweise aber als zweiten Satz enthält: "Unsere Antwort richtet sich jedoch auch an Ihren Kollegen Sohn (s. nlvp 2/2011)." Diesen Brief machte wiederum der Kollege Dr. Höcher mit Hinweis auf die Notwendigkeit eines wissenschaftlichen Diskurses fachöffentlich - allerdings ohne mich oder den nlvp auf den Verteiler zu setzen. Dies ist schade, da der Brief durchaus diskussionswürdige Elemente enthält. Der nlvp steht natürlich auch solchen Positionen offen, aber ich reagiere nicht auf Briefe, die ich nicht bekomme.

► **Neue Neuigkeiten zur Verkehrspsychologischen Beratung:** Die Sektion Verkehrspsychologie hat auf ihrer homepage die Zeitangaben für die Einführung der fälschungssicheren Teilnahmebescheinigungen für die VpB stillschweigend vom 07.11.11 auf den 01.01.12 korrigiert und kündigt gleichzeitig an: "Im Detail werden wir im Oktober die Anforderung der Formulare und die Kostenregelung durch einen Brief an alle Berater bekannt machen." Was mir bitter aufstößt, sind zwei Dinge: Zum einen hat die Sektion offenbar genug Arbeitskapazität und Geld, um an alle amtlich anerkannten Verkehrspsychologischen Berater eine Werbebrieft mit der Aufforderung zu schicken, doch bitte in die Sektion einzutreten - aber nicht genügend Geld und Kapazitäten, um die amtlich anerkannten Berater schriftlich über Veränderungen der Rahmenbedingungen zu informieren. Und damit korrespondiert zum zweiten die Tatsache, dass diese Veränderungen in der Mitgliederzeitschrift des BDP exklusive für diesen Personenkreis veröffentlicht wurden - hier liegt ein eindeutiger Verstoß gegen die Bestimmung des alten Leitfadens unter Punkt 2.1.1 "Die Sektion stellt ihre Dienstleistungen allen Antragstellern zur Verfügung, die nach ihren Qualifikationsvoraussetzungen für die vorgesehene Beratungstätigkeit in Frage kommen. Unangemessene finanzielle oder anderweitige Bedingungen sind unzulässig. Die Inanspruchnahme wird nicht an Bedingungen wie eine Mitgliedschaft in einer Vereinigung oder Gruppe geknüpft." - offenbar gibt es inzwischen zwei Klassen von amtlich anerkannten Beratern, nämlich solche mit und ohne BDP-Mitgliedschaft.

<http://www.bdp-verkehr.de/service/berater/aktuell.html>

► **Die DGVP hat den 1. internationalen Workshop "Traffic Psychology International" am 06. Mai 2011 in Berlin durchgeführt.** Teilnehmer waren Vertreter aus 6 europäischen Ländern, in denen ein Assessment auffälliger Fahrer und/oder Driver Improvement durchgeführt werden. Die Teilnehmer diskutierten Möglichkeiten und Strategien, Verkehrspsychologie national und auf europäischer Ebene zu verankern. Nach dieser Auftaktveranstaltung werden weitere Workshops zu speziellen Themenschwerpunkten folgen.

<http://www.dgvp-verkehrspsychologie.de/index.php?site=7&news=47>

# Zeitschriften-Übersicht

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn

**An dieser Stelle erfolgt regelmäßig der Hinweis auf interessante Artikel aus den wichtigsten Zeitschriften unseres Arbeitsgebietes:**

**BA – Blutalkohol:** Die Ausgabe 3/2011 spricht sich im ersten Artikel unter medizinischen Gesichtspunkten für eine deliktnahe Entnahme von Blutproben aus, da sonst aufgrund des Konzentrationsabfalles besonders bei Drogen die Beweissicherheit gefährdet ist. Es folgen die neuen Richtlinien zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration für forensische Zwecke mit detaillierten technischen Vorschriften. Hochinteressant und eher ungewöhnlich für diese Zeitschrift dann ein deutliches Votum für einen grundlegenden Strategiewechsel in der Verkehrspolitik unter der Überschrift "Verkehr oder Mobilität? - Worum geht es in unserer Gesellschaft wirklich?" mit dem beeindruckenden Nachweis, dass das Risiko, in einen Unfall mit Personenschäden verwickelt zu werden, seit 1950 praktisch unverändert ist. Im Informationsbereich Daten zu Alkoholfahrten in den USA nach Bundesländern differenziert, Überblick über europäische Entwicklungen und eine ausführliche Darstellung der Entwicklung in der Schweiz, viele Informationen um den BADS. Bei den Urteilen das BVerfG und OLG Bamberg zum Richtervorbehalt und Beweisverwertungsverbot. Interessant OLG Hamm zur Frage, ob eine Einwilligung zur Blutentnahme auch bei 2,5 Promille wirksam ist sowie zwei Urteile zu den Folgen einer Trunkenheitsfahrt mit dem Fahrrad (u.a. Zulässigkeit, das Führen eines fahrerlaubnisfreien Fahrzeuges zu untersagen) und zur Zulässigkeit des Wegfalles von Versicherungsleistungen bei eigener absoluter Fahruntüchtigkeit.

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

**ZVS - Zeitschrift für Verkehrssicherheit:** Die Ausgabe 02/2011 beginnt mit einem fundiertem Artikel zur Kostenberechnung von Straßenverkehrsunfällen (über 30 Milliarden Euro in 2009!), setzt sich fort mit einem faktenreichen Überblick über das Unfallgeschehen älterer Verkehrsteilnehmer und einer Darstellung von pro- und contra-Argumenten für ein Tempolimit 80/100 km/h auf Österreichs Landstraßen. Lehrreich dann auch die Untersuchung über die Auswirkungen verschiedener Modelle autonomer Notbremssysteme auf das menschliche Bremsverhalten. Es folgen Studien zur Einordnung der Schwere von Unfallfolgen im Straßenverkehr. Interessant auch der "Crash Kurs NRW - Realität erfahren. Echt hart." als Versuch, junge Fahrer durch drastisches Vor-Augen-Führen von Unfallfolgen emotional zu erreichen. Weitere Themen kleinerer Artikel sind Elektromobilität, Radverkehr in Österreich, Unfallgeschehen in der Schweiz (u.a. mit Differenzierung Männer-Frauen), Aktivitäten des DVR, Fahrerassistenzsysteme aus Sicht der Versicherer. Im rechtlichen Bereich neben dem Rückblick auf den Verkehrsgerichtstag ein erfreulich kritischer Kommentar zur Abschaffung der §70-Kurse. Bei den internationalen Studien sind mir aufgefallen die Studien zur Zweiradsicherheit

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

**NZV - Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht:** Diese Zeitschrift wird in Zukunft nur noch ausnahmsweise bei Artikel bespro-

chen, die unmittelbar relevant für Verkehrspsychologen sind. Dies ist in der Ausgabe 4/2011 nicht der Fall. In 5/2011 finden sich interessante Überlegungen zu Unfällen mit Fußgängern und ein eher launiger Artikel zu der Einordnung des "Partybike" und zwei wichtige Urteile zur erhöhten Betriebsgefahr über Überschreiten der Autobahn-Richtgeschwindigkeit und einige zur Anordnung eines Fahrtenbuches. In 6/2011 ein interessantes Urteil zur Kürzung der Versicherungsleistung bei relativer Fahruntüchtigkeit und OLG Thüringen zur Erkennbarkeit und Eindeutigkeit von Verkehrszeichen.

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

**Verkehrszeichen:** Die Ausgabe 2/2011 (im letzten nlvp wurde die Ausgabe 1/2011 fälschlicherweise als 02/211 besprochen) wartet wieder mit einer Fülle unterschiedlichen Themen auf: Es beginnt mit einem anschaulichen und mit vielen Informationen unterfüttertem Bericht über den Verkehr in Buenos Aires. Es folgt ein Kongress-Bericht vom 5. Internationalen Fit-to-Drive in Den Haag mit vielen Informationen über Entwicklungen in Europa und auch über die Verkehrssituation in Den Haag selbst. Weitere Themen sind Mobilitätsbildung im kommunalen Mobilitätsmanagement mit sehr gut strukturierten Empfehlungen, Ergebnisse einer Kampagne zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs unter dem schönen Titel "Kopf an - Motor aus" (<http://www.kopf-an.de/>). Ich selbst habe einen Artikel zum Thema Fahreignungsberatung als Instrument der Verkehrssicherheitsarbeit beigetragen. Damit korrespondieren Überlegungen im nächsten Artikel, zu der Frage, wie man Punktetäter nach Wegfall von Kursen mit Rechtsfolge für diese Zielgruppe rehabilitieren kann. Weitere Themen sind ein differenzierter Überblick über die deutsche Diskussion um atemalkoholgesteuerte Wegfahrsperrern und ein ausführlicher Überblick über die KBA-Statistik des Jahres 2010. Bei den Kurznachrichten hervorzuheben sind Informationen über das Europäische Weissbuch Verkehr 2011, neue Mobilitätssysteme von Autoherstellern (Peugeot und Daimler), den Bedeutungsverlust des Autos als Statussymbol für Jugendliche, der Wahrnehmung von Radfahrern, der Bilanz der Deutschen Bahn 2010,,

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

## Kongress-Vorausschau

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

**Diese neue Rubrik des nlvp soll Ihre langfristige Kongress-Planung erleichtern. Für die nächsten 12 Monate werden zukünftig Name, Datum, Ort und Internetadresse der Kongresse aufgeführt, die für Verkehrspsychologen von Interesse sein könnten. Subjektiv besonders wichtige Kongresse sind hervorgehoben. Für Hinweise auf Kongresse bin ich dankbar, die Liste wird ergänzt:**

**7. Gemeinsame Symposium der DGVP und der DGVM**

09. - 10. September 2011 in Potsdam

<http://www.conventus.de/verkehr2011/>

**9th Biennial Conference on Environmental Psychology**

26.-28. September 2011 in Eindhoven, NL

<http://www.envpsych2011.eu/>

**4. Deutscher Suchtkongress**

28. September – 01. Oktober 2011 in Frankfurt/Main  
[www.deutscher-suchtkongress.de](http://www.deutscher-suchtkongress.de)

**9. Berliner Werkstatt Mensch-Maschine-Systeme**

5. - 7. Oktober 2011 in Berlin  
[www.tu-berlin.de/fileadmin/f25/9\\_BWMMS\\_de.pdf](http://www.tu-berlin.de/fileadmin/f25/9_BWMMS_de.pdf)

**50. Deutsche Verkehrsgerichtstag**

25. bis 27. Januar 2012 in Goslar  
<http://www.deutsche-verkehrsakademie.de/>

**4. BNV-Kongress**

23. bis 24. März 2012 in Kassel  
[www.bnv-kongress.de](http://www.bnv-kongress.de)

**5th International Conference on Traffic and Transport Psychology**

29. bis 31. August 2012 in Groningen (NL)  
<http://www.icctp2012.com>

## Szenegeflüster – ohne Gewähr

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn und Informanten

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

- Ein Vorstandsmitglied des BNV-Vorstandes ist zurückgetreten, auf der Mitgliederversammlung am 21.09. ist eine Nachwahl fällig.
- Die freie Verfügbarkeit des Jahrgang 2010 des nlvp im Internet verzögert sich noch.
- Die 3. Auflage der Beurteilungskriterien wird vorbereitet, erste Papiere kursieren schon.
- Der Herausgeber des nlvp ist zur Zeit schreibmüde.

## Ausgabe 04/2011

Die vierte Ausgabe des „newsletter verkehrspsychologie“ (nlvp) in 2011 wird voraussichtlich am 18. September 2011 erscheinen (wie immer ohne Gewähr ...), geplant sind bislang:

- **Zur Perspektive des nlvp**
- **Verkehr in Norwegen**
-