

# nl

# newsletter

# Nr. 4/2007

# verkehrspsychologie

# vp

## Schwerpunkt „Freiberufliche Verkehrspsychologen“

Themen: Editorial + Zum Zusammenschluss von TÜV Süd und TÜV Nord + Neue Kommentierte Liste aller Begutachtungsstellen + Entwicklung des Arbeitsfeldes Freiberufliche Verkehrspsychologen + Zusätzliche Arbeitsfelder von Freiberuflern + „Wie viel Intelligenz hat das (automobile) Fahrverhalten?“ + Vorschlag einer Selbstverständniserklärung der Begutachtungsstellen für Fahreignung + Bericht vom 34. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin + Zeitschriftenübersicht + Aus dem Netz gefischt + Szenegeflüster + Kongresse

Dies ist die vierte Ausgabe, weitere Infos unter [www.nlvp.de](http://www.nlvp.de) – Jahresabo 20,- Euro für ca. 10 Ausgaben

## Editorial

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



**Liebe LeserInnen, diese Ausgabe des nlvp zeigt, dass der Newsletter auf einem guten Weg ist: Erstmals schreiben außer mir drei Autoren an dieser Ausgabe mit, die Zahl der Abonnenten liegt mittlerweile bei über 100, da der BNV für seine Mitglieder ein Firmenabo erworben hat. Damit**

**ist der Newsletter weiter auf einem Wachstumspfad. Und es gibt diesmal eine gute Mischung von aktuellen Informationen und grundsätzlichen Themen.**

Schwerpunkt dieser Ausgabe ist – wie angekündigt – die Arbeit von freiberuflichen Verkehrspsychologen. Den Anfang macht aber aus aktuellem Anlass ein Beitrag zum geplanten Zusammenschluss von TÜV Süd und TÜV Nord. Dem schließt sich eine Darstellung des Geschäftsführers des BNV, Herrn Born über die Hintergründe der Träger von Begutachtungsstellen an.

Zwei Artikel beschäftigen sich mit der Geschichte und den Rahmenbedingungen sowie weiteren möglichen Arbeitsfeldern von Freiberuflichen Verkehrspsychologen – einschließlich eines (politischen) Nachrufs auf den Arbeitskreis Klinische Verkehrspsychologie. Daran schließt sich ein Grundsatzartikel von Dr. Bernd Rothenberger zum Begriff der Verkehrsmotivintelligenz und zur Auseinandersetzung um die Modelle PASS und MOVE an, der wegen seiner Länge im nächsten nlvp fortgesetzt wird.

Es folgt ein Vorschlag für eine berufsethische Selbstverpflichtungserklärung von Begutachtungsstellen, ein Bericht von Paul Brieler über den 34. Kongress der Verkehrsmediziner, und die Rubriken Zeitschriftenübersicht, aus dem Netz gefischt, Szenegeflüster und Kongresse.

Ich hoffe, es ist wieder ein inhaltsreicher und zur Diskussion anregender nlvp geworden und schließe mit der traditionellen Bitte um Beiträge, Leserbriefe, Rezensionen, Kritik und allem, was den nlvp voranbringt. Die Verspätung bitte ich zu entschuldigen, ein Betriebssystem-Update hat meine Computeranlage für drei Tage lahmgelegt – der nächste newsletter wird wieder pünktlicher erscheinen.

*Jörg-Michael Sohn*

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

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

Der newsletter verkehrspsychologie nlvp erscheint 10 mal im Jahr als per email versandte PDF-Datei. Das Abonnement kostet 20,- € (inkl. 7% MwSt) pro Kalenderjahr für eine Bestellung im ersten Halbjahr und 10,- € für eine Bestellung für das zweite Halbjahr 2007. Das Abonnement ist nur in elektronischer Form als PDF-Datei per email möglich (Ausdruck mit jedem Drucker). **Die Bestellung erfolgt durch Überweisung von 20,- € auf das Konto: 1259124509, Kto-Inhaber Jörg-Michael Sohn, HASPA Hamburg, BLZ 20050550 mit dem Stichwort nlvp und Ihrer (bitte deutlich schreiben) email-Adresse - das Zeichen „@“ am besten durch „(at)“ ersetzen.**

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

Weitere aktuelle Informationen und ein Archiv von Nachrichten unter [www.nlvp.de](http://www.nlvp.de)

**Anzeigenpreise auf Anfrage (ab 20,- €)**

## Begutachtung - auf dem Weg zurück zum Monopol?

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

**Es ging vor etwa zwei Wochen durch die Presse: TÜV Süd und TÜV Nord stehen vor einem Zusammenschluss – auch, was die Begutachtungsstellen für Fahreignung betrifft. Darüber hinaus gibt es Gerüchte, dass auch die TÜV-Rheinland-Group und die DEKRA in Verhandlungen stehen.**

Noch im letzten newsletter wurden die einzelnen Trägerorganisationen für Begutachtungsstellen für Fahreignung aufgelistet – und jetzt bereits erscheint diese Liste überholt: Nach verschiedenen Presseberichten stehen TÜV SÜD und TÜV NORD vor einem Zusammenschluss. Streng genommen kann man fast von einer Übernahme sprechen, dann die Zahlen sprechen für sich: Nach Presseberichten macht der TÜV Süd etwa doppelt so viel Umsatz wie der TÜV Nord, zusam-

men kommen sie auf einen Jahresumsatz von rund 1,8 Milliarden Euro und 18.000 Mitarbeiter. Dabei weist der TÜV Süd die besseren Zahlen auf: Im vergangenen Jahr stieg der Gewinn um mehr als 14 Prozent auf 126,2 Millionen Euro – die Umsatzrendite liegt fast 10 Prozent, beim TÜV Nord lag sie zuletzt bei rund vier Prozent – bei einem Gewinn von gut 24 Millionen Euro. Zudem ist der TÜV Süd stärker im Auslandsgeschäft und weist eine größere wirtschaftliche Dynamik auf. Gute Hintergrundinformationen sind zu finden unter: <http://www.handelsblatt.com/news/pv/p/200040/tft/b/1255212/default.aspx/index.html>

Auch wenn die Fusionspläne durch interne Auseinandersetzungen zur Zeit etwas fraglich erscheinen, wird deutlich, dass hier in Zukunft ein weltweit operierender Konzern die MPU in Deutschland bestimmen wird. Und für diesen ist die MPU nur ein relativ unbedeutender Geschäftszweig – das Umsatzpotential für den Geschäftsbereich MPU allein liegt zur Zeit in Deutschland bei ca. 40 Millionen Euro, also 2% des Konzernumsatzes. Dies lässt erwarten, dass verkehrspsychologische Gesichtspunkte für ökonomische Entscheidungen weiter an Bedeutung verlieren werden. Auch die Kombination der Spezifika beider Organisationen im Bereich von Fahreignungsbegutachtung (Stichworte: Zertifizierung von Fahrlehrern zu Fachberatern Kraftfahreignung, aggressive Vermarktung eigener Vorbereitungsmaßnahmen, Flatrate-Angebot) verheißt nicht Gutes.

Bei der Einschätzung des Zusammenschlusses im Bereich MPU muss berücksichtigt werden, dass der TÜV Nord erst vor kurzem den Rheinisch-Westfälischen TÜV übernommen hat. Deren MPU-Mitarbeiter sind dem Unternehmen nach nicht sehr begeistert vom Stil des TÜV Nord – ungeachtet der Tatsache, dass der bisherige MPI-Leiter, Dr. Kriegeskorte überraschend die Nachfolge von Dr. Müller-Wickop als Leiter des MPI-Bereiches vom TÜV Nord übernommen hat und Gerüchten zufolge auch Leiter dieses Bereiches beim geplanten Zusammenschluss werden soll.

Wenn sich die Informationen über den Zusammenschluss von TÜV-Rheinland-Group und DEKRA bestätigen, bedeutet dies für unseren Arbeitsbereich, dass zwei weltweit operierende Konzerne, für die die MPU nur ein kleiner Teilbereich ist, ca. 80-90% der MPU-Marktes beherrschen werden. Diese Zahlen ergeben sich aus der Zuordnung der bisherigen Begutachtungsstellen-Standorte zu den beiden möglichen Konzernen und einer geschätzten Begutachtungszahl in diesen Stellen. Dabei ist berücksichtigt, dass eine Reihe von auf den ersten Blick unabhängigen Trägern mit den Hauptakteuren ver-

bunden sind (bis hin zu abgeschlossenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträgen).

Diese Entwicklung muss vor dem Hintergrund gesehen werden, dass in der Vergangenheit die politische Entscheidung getroffen wurde, im Bereich der Fahreignungsbegutachtung bewusst auf Konkurrenz unter den Trägerorganisationen zu setzen, um die früheren monopolartigen Strukturen zu verändern. Auch wenn dies teilweise zu einem grotesken Wettbewerb (ein Dutzend Begutachtungsstellen pro Stadt) geführt hat, führt ein solcher Wettbewerb doch zu einem Druck, die eigene Arbeit der Kritik zu stellen und zu verbessern. Es steht zu befürchten, dass dieser Vorteil verloren gehen wird, wenn in Zukunft wieder ein oder zwei Konzerne (möglicherweise unter 4-5 Namen) den Markt unter sich aufteilen. Es wird damit auch die Notwendigkeit für konzernunabhängige Begutachtungsstellen wachsen, sich politisch für akzeptable Rahmenbedingungen einzusetzen. Einen Vorschlag für eine Grundlage einer solchen berufspolitischen Verständigung finden Sie in diesem Newsletter.

## Kommentierte Liste aller Begutachtungsstellen

Dipl.-Psych. Rüdiger Born (BNV), Hamburg

Unter [www.begutachtungsstellen.de](http://www.begutachtungsstellen.de) begann der Bundesverband Niedergelassener Verkehrspsychologen im Jahr 1999 als erster, eine um Vollständigkeit bemühte Liste der Begutachtungsstellen für Fahreignung zu veröffentlichen.

Bei der letzten Überarbeitung des Adressenbestands sind vor wenigen Wochen zwei Kriterien neu aufgenommen worden, die bei Fachleuten und Bürgern in den Fokus des Interesses gerückt waren:

- bei welchen Begutachtungsstellen und Gutachtern kann man eine rein fachlich fundierte Begutachtung erwarten, und bei welchen Konzernen, Trägern, Begutachtungsstellen oder Gutachtern gibt es ein wirtschaftliches Interesse, Schulungen zu verkaufen?
- welche Begutachtungsstellen gehören eigentlich wem? Zwar werden immer mehr Träger akkreditiert, aber viele Träger sind mittlerweile nur noch dem Firmenschild nach eigenständig. Bei genauer Betrachtung reduziert sich z. B. in Stuttgart die beeindruckende Zahl von fünf Trägern auf drei, von denen zwei soeben fusionieren.

Direkt nach der Veröffentlichung haben wir an alle Träger die Bitte um Ergänzungen und eventuell nötige Korrekturen gestellt, da wir nicht über jeden der mittlerweile zwanzig Träger detaillierte Kenntnisse hatten. Korrekturbedarf gab es erfreulicherweise nicht, aber uns haben viele Ergänzungen und Präzisierungen erreicht. Sämtliche dieser Präzisierungen lauteten, dass der Träger keinerlei MPU-Vorbereitung anbietet. Bisher hat keiner der "Alles-aus-einer-Hand"-Träger, Flatrateanbieter und Kleinkreditvermittler sich gemeldet, um seine Angebote auflisten zu lassen oder den Standpunkt zu vertreten, dass unsere Sorgen unbegründet und seine Begutachtungen entgegen dem Anschein von den Nebentätigkeiten unbeeinflusst seien.

Wir haben hauptsächlich aus offiziellen Quellen geschöpft: Handelsregister, Werbung, Eigenangaben

der Träger. Wir sind aber auch zahlreichen Menschen zu Dank verpflichtet, weil sie mit Informationen oder Hinweisen auf Informationsquellen geholfen haben, die sonst gar nicht oder nur sehr schwer aufzufinden gewesen wären.

## Entwickl des Arbeitsfeldes Freiberufliche Verkehrspsychologen

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

**Diese Darstellung der Entwicklung beschränkt sich auf den therapeutisch orientierten Bereich, da er den Großteil des Arbeitsfeldes von Freiberuflern ausmacht.**

**Das Konzept einer „Verkehrstherapie“ als individuelle verhaltensändernde Maßnahme für verkehrsauffällige Kraftfahrer stammt aus den 80er Jahren. Zu der damaligen Zeit hatten sich standardisierte Gruppenprogramme für verkehrsauffällige Kraftfahrer durchgesetzt, es wurde aber deutlich, dass für viele als ungeeignet beurteilte Kraftfahrer Maßnahmen zur Eignungsverbesserung nötig waren, die stärker therapeutisch ausgerichtet und stärker individualisiert sein mussten als die traditionellen Modelle.**

Schon Winkler hatte 1977 angemerkt, dass in zielgruppenorientierten Nachschulungen ein therapeutischer Aspekt überwiege und die Bezeichnung „Nachschulung“ damit weniger zutreffend sei (Winkler 1977). Mit dem ausdrücklichen Hinweis auf diesen Gedanken verwendete Höcher 1985 in der Zeitschrift DAR den Begriff „Verkehrstherapie“ für die von ihm entwickelte individualpsychologische Maßnahme IVT-Hö (Höcher 1985). Parallel dazu hatten Meyer-Gramcko und Sohn in diesem Zeitraum das Konzept einer eher verhaltenstherapeutisch orientierten Einzelmaßnahme mit integrierter Wirksamkeitskontrolle entwickelt. Deren ersten Ergebnisse wurden 1989 auf dem 15. Kongress für Angewandte Psychologie in München vorgestellt (Sohn & Meyer-Gramcko 1990). Zu den Gründungsvätern einer freiberuflichen Verkehrspsychologie gehört auch der Kollege Graff aus Altenglan.

In den Folgejahren entstanden dann in der Bundesrepublik immer mehr Einzelpraxen von freiberufliche tätigen Verkehrspsychologen, die Einzelmaßnahmen für verkehrsauffällige Kraftfahrer anboten, wobei häufiger der Begriff Verkehrstherapie verwendet wurde, ohne dass es sich um ein gemeinsames und ausformuliertes Konzept handelte. Der wachsende Markt in diesem Bereich führte dann schließlich nach Vorläufern in Baden-Württemberg und im Saarland (Arbeitskreise mit Gutachtern und Therapeuten) 1998 zur Gründung des Arbeitskreises „Klinische Verkehrspsychologen“ innerhalb der Sektion Verkehrspsychologen des Berufsverbandes Deutscher Psychologinnen und Psychologen. Dort wurde eine „Selbstverständnis-Erklärung“ erarbeitet und durch den Sektionsvorstand bestätigt, welche „Berufspolitische und berufsethische Grundsätze der Klinischen Verkehrspsychologen“ (<http://www.bdp-verkehr.de/verband/ak/selbstverstaendnis.html>)

festlegte, die sich in den Folgejahren zunehmend als Arbeitsgrundlage durchsetzten. Ebenfalls 1998 wurde der „Bundesverband Niedergelassener Verkehrspsychologen“ (BNV – [www.bnv.de](http://www.bnv.de)) gegründet, der die inzwischen differenzierte und zum Teil in verschiedenen Praxisketten organisierten Bereich der Freiberuflichen Verkehrspsychologen zusammenfasste. Ausgehend von einem Vorschlag in der Zeitschrift für Verkehrssicherheit (Sohn und Meyer-Gramcko 1998) führte der BNV dann eine bundesweite Evaluation solcher Einzelmaßnahmen durch (Born et. al 2005), nachdem einzelne Praxis bereits früher die Wirksamkeit eigener Maßnahmen überprüft hatten (Höcher 1992, Sohn & Meyer-Gramcko 1993). Inzwischen liegen weitere Ergebnisse von Legalbewährungsstudien vor, an erster Stelle sei hier PRONON genannt.

Dieser kurze historische Rückblick macht deutlich, dass sich diese Maßnahmen anfangs eher als Einzelinitiativen aus der Praxis, aus einem vorhandenen gesellschaftlichen Bedarf heraus entwickelt haben, dass diese Praxis aber zunehmend vereinheitlicht, ausformuliert und systematisch selbstkritisch reflektiert wurde, so dass heute zwar nicht eine einheitliche theoretische Grundlage oder methodische Einförmigkeit solcher Maßnahmen existiert, aber ein in der Praxis von fast allen Anbietern geteilter Kern von Gemeinsamkeiten:

Als verkehrspsychologische Therapie können therapeutisch fundierte Einzelgespräche (teilweise auch Gruppengespräche) definiert werden, die von therapeutisch qualifizierten Verkehrspsychologen mit dem Ziel geführt werden, Verkehrsverstöße in Zukunft zu verhindern. Solche Maßnahmen sind freiwillig, müssen von den Betroffenen selbst bezahlt werden, dauern etwa 10-20 Therapiestunden und erfolgen in der Regel auf der Grundlage der berufspolitischen und berufsethischen Grundsätze der Klinischen Verkehrspsychologie.

Verkehrspsychologische Therapie trägt in hohem Maße zur Einzelfallgerechtigkeit bei: Sie steht grundsätzlich allen Kraftfahrern offen, auch solchen, die für standardisierte Gruppenprogramme nicht geeignet sind und es handelt sich um eine hochindividualisierte Maßnahmen. Sie führt zur Wiederherstellung individueller Mobilität: über 90% der Teilnehmer solcher Maßnahmen erhalten die Fahrerlaubnis zurück – im Regelfall nach einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung. Sie trägt auch nachweisbar zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei: Mehrere voneinander unabhängige und methodisch unterschiedlich angelegte Untersuchungen der letzten Jahre (IVT-Hö, BNV, PRONON) kommen übereinstimmend auf Rückfallquoten bei alkoholauffälligen Kraftfahrern von lediglich ca. 3,5 % innerhalb von 3 Jahren, gemessen am harten Kriterium der Legalbewährung.

Inhaltlich gibt es kein einheitliches Therapiekonzept, aber für die meisten dieser Angebote gilt:

- innerhalb eines ausgearbeitetes Rahmenkonzeptes wird therapeutisch hochindividuell gearbeitet,
- es findet ein organisierter Erfahrungsaustausch nach dem Prinzip Lernen von den Besten statt,
- die Mitarbeiter verfügen über eine Spezialisierung sowohl als Verkehrspsychologen, als auch über eine therapeutische Qualifikation.

Die nachweisbaren Erfolge führten dazu, dass der Einfluss von Niedergelassenen Verkehrspsychologen auch auf die Berufspolitik immer stärker wurden

(Vertreter im Sektionsvorstand, amtliche Anerkennung im Bereich § 71 FeV, Mitarbeit an europäischen Modellen, eigene Kongresse). Gleichzeitig führte dies in den letzten Jahren vermehrt dazu, dass die traditionellen Träger von Begutachtungsstellen dieses Arbeitsgebiet für sich entdeckten und über Tochter- oder Schwesterorganisationen zunehmend eigene Beratungsmodelle, Kurse ohne Rechtsfolgen, Einzelberatungskonzepte etc. entwickelten und mit ihrer Verteilungsmacht versuchten, am Markt zu etablieren. Dieses wachsende Konkurrenzverhältnis zwischen Kollegen, die aus dem Gutachterbereich kommen und den Freiberuflern im Arbeitsfeld der therapeutisch orientierten Einzelmaßnahmen bildet aus meiner Sicht auch den Hintergrund der lautlosen Selbstauflösung des Arbeitskreises „Klinische Verkehrspsychologie“, den die Sektion offenbar hat sterben lassen – obwohl er das erste Modell des heute oft zitierten Römischen Bogens zwischen Gutachtern und Therapeuten gewesen ist. Seit mehreren Jahren haben keine Sitzungen mehr stattgefunden.

Die Versuche von Gutachterorganisationen, im verhaltensändernden Bereich tätig zu werden, haben sich zudem in letzter Zeit nochmals verstärkt, offenbar aus der nicht unbegründeten Sorge, dass sich mittelfristig in einem vereinten Europa eher verhaltensändernde Maßnahmen als der sehr deutsche Sonderweg einer MPU als Selektionsdiagnostik durchsetzen werden. Dazu kommt, dass Verkettungen von Beratung, Begutachtung, Kursen den Umsatz angesichts sinkender MPU-Zahlen deutlich erhöhen können – und der ökonomische Druck auf die Begutachtungsstellen ist enorm.

Zur Zeit kann die Lage also so charakterisiert werden, dass die Entwicklung auf der Kippe steht: Auf der einen Seite ist die von Freiberuflern entwickelte Verkehrspsychologische Therapie als Teil der deutschen Verkehrspsychologie eindeutig etabliert, auf der anderen Seite entdecken stärker wirtschaftlich ausgerichteten Konzerne diesen Bereich für sich. Kurz zusammengefasst: Die Rahmenbedingungen sind schwieriger geworden, der Organisationsgrad besser. Inzwischen existiert neben einzelnen Praxis-Ketten mit dem BNV eine Organisation, die bundesweit Erfahrungen auswertet, Entwicklungstendenzen analysiert und versucht, berufspolitische Handlungsstrategien zu entwickeln und der es gelingt, auch Marktkonkurrenten vor Ort in gemeinsame Strategien einzubinden. Zu diesen verbesserten Organisationsgrad soll nicht zuletzt der newsletter verkehrspsychologie als Forum für eine fachliche und berufspolitische Auseinandersetzung über eine nicht marktdominierte Verkehrspsychologie beitragen.

Allerdings werden die Rahmenbedingungen schwieriger: Viele Begutachtungsstellen empfehlen lieber eigene Angebot oder notfalls Ärzte, Sozialarbeiter oder gar Fahrlehrer (mit denen sie teilweise Kooperationsverträge haben) als Berufskollegen mit amtlicher Anerkennung und therapeutischer Qualifikation. Damit landen in der Einzeltherapie zunehmend nur noch die komplizierten Fälle - was natürlich Erfolge schwieriger macht. Und es darf nicht vergessen werden, dass je nach Ausschöpfungsgrad der potentiellen Klienten eine Verkehrspsychologische Praxis einen Einzugsbereich von 60.000 – 600.000 Einwohnern braucht, um von MPU-Klienten leben zu können. (Ca. 40.000 negativ Begutachtete bedeuten 1 potentiellen Klienten auf 2.000 Bundesbürger pro Jahr).

Hinzu kommt, dass sich die früheren Grenzen zwischen den Gruppen der Gutachtern und Therapie-

ten verwischen: Viele Kollegen sind inzwischen Gratwanderer zwischen den Welten, sie betreiben in verschiedene Reihenfolgen (und manchmal gleichzeitig) freiberuflich eine eigene Praxis und arbeiten vorher oder hinterher oder gar gleichzeitig als Gutachter, ohne für solche berufspolitische Mischexistenzen einen eindeutigen berufspolitischen Ansprechpartner zu haben.

Wie angesichts dieser Entwicklungen berufspolitische Strategien aussehen müssen, wird in den Organisationen durchaus kontrovers diskutiert, die nächsten Jahre werden spannend!

## Zusätzliche Arbeitsfelder für Freiberufler

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

**Neben den mehrfach angesprochenen Bereich der Verkehrspsychologischen Therapie vor oder nach einer MPU existieren eine Reihe von weiteren tatsächlich existierenden oder potentiellen Arbeitsfeldern, die im folgenden kurz skizziert werden sollen.**

Grundsätzlich nicht übersehen werden darf, dass es etablierte Angebote im Umfeld einer eigentlichen längerfristigen Verkehrstherapie gibt: Einmalige Beratung im Sinn einer Laufbahnberatung, Verkehrspsychologische Beratung zum Punkteabbau nach § 71 FeV und schließlich Kurzberatungen/Therapien im Bereich von ca. 5 Stunden. Darüber hinaus sind je nach Qualifikation, Kontakten und Interessen folgende Arbeitsbereiche interessant:

- **Sperrfristverkürzung:** Grundsätzlich kann eine abgeschlossene (oder u. U. sogar noch laufende) Verkehrspsychologische Therapie (VpT) als neue Tatsache gemäß § 69 a Strafgesetzbuch in einen Antrag auf Sperrfristverkürzung eingebracht werden. Zwar gibt es in einzelnen Bereichen Tendenzen, eine solche Verkürzung nur noch nach einer Maßnahme durch Nachschulungsmoderatoren zu befürworten – dies ist aber eindeutig durch den Gesetzestext nicht gedeckt. Es empfiehlt sich in jedem Fall die Zusammenarbeit mit Rechtsanwälten. Auch unter dem Gesichtspunkt der EU-Führerscheine (Bindungswirkung der strafrechtlichen Sperrfrist) dürfte das Interesse an einem solchem Verfahren in nächster Zeit zunehmen.
- **VpT statt Fahrverbot:** Eine Variante ist es, bei Ordnungswidrigkeiten mit Fahrverbot zu erreichen, dass aufgrund der frühzeitigen Auseinandersetzung mit möglichen Fehlern von einem Fahrverbot abgesehen wird – möglicherweise bei einer Erhöhung der Geldbuße. Gerade für Klienten, die existentiell auf die FE angewiesen ist, kann eine solche Möglichkeit auf großes Interesse stoßen.
- **Stellungnahme zu Gutachten:** Eher ein Nischenbereich, da in aller Regel die Gutachten der BfFs fachlich und juristisch gut abgesichert wird. Allerdings ist nach meiner Einschätzung mit der Veröffentlichung der normativ verbindlichen Beurteilungskriterien die Möglichkeit gestiegen, in Zusammenarbeit mit einem Rechtsanwalt formal schlecht begründete Gutachten erfolgreich juristisch anzugreifen. Selbst bei ei-

ner Fehlerquote von 1% sind dies pro Jahr in Deutschland ca. 1.000 Fälle.

- **Beratung älterer Kraftfahrer:** Ein potentieller Wachstumsmarkt. Allerdings versuchen seit Jahren BfF, Ärzte etc. sich in diesem Bereich zu etablieren, die Konkurrenz ist gross. Obligatorische Untersuchungen für ältere Kraftfahrer werden im Rahmen der EU-Vereinheitlichung mit ziemlicher Sicherheit kommen – aber wohl eher ein Markt für MPU-Stellen sein. Interessanter ist der Markt für freiwillige Beratungen. Eine Arbeitsgruppe des BNV arbeitet zur Zeit an einem entsprechenden Beratungskonzept. Bisherige Ansätze sind vermutlich an einer befürchteten MPU-Nähe gescheitert und daran, dass es deutlich mehr ältere Männer als Frauen mit Führerschein gab – und diese sind änderungsunwilliger.
- **Begutachtung nach Waffengesetz:** Grundsätzlich qualifiziert ein Titel als Fachpsychologe auch für solche Beratungen. Allerdings erfordert die Einarbeitung in dieses Gebiet sehr viel Aufwand und rentiert sich nach meinen Informationen nur in Ausnahmefällen, da die Zahl der Begutachtungen klein ist.
- **Untersuchungen nach Anlage 5 der FeV:** Dies ist ein u. U. interessantes Arbeitsgebiet in der Zusammenarbeit mit Ärzten, die die Untersuchung für Lkw-, Bus und Taxi-Fahrer durchführen. Je nach Bundesland werden etwas unterschiedliche Anforderungen an die eingesetzten leistungspychologischen Verfahren gestellt, in jedem Fall ist aber ein gewisser apparativer Aufwand und damit entsprechende Investitionen erforderlich.
- **Seminar-Angebote:** Eine Reihe von Kompetenzen von Verkehrspsychologen ist auch in Form von Seminaren vermarktbar. Dies reicht von Volkshochschulkursen über Angebote für Fuhrparkbetreiber bis hin zu betrieblichen Alkoholpräventionsangeboten und Fortbildungen für Verkehrspsychologen z. B. im Rahmen des DPA-Curriculums. Allerdings sind auch hier zeitlich größere Anfangsinvestitionen erforderlich, die eine gewissen Häufigkeit solcher Seminare voraussetzen, um sich zu lohnen.
- **Forschung/Gutachten:** Ein eigentlich interessantes Gebiet, allerdings werden Forschungsvorhaben nicht sehr transparent ausgeschrieben (siehe Szenegeflüster) und offenbar vorrangig an etablierte Einrichtungen vergeben. In Einzelfällen gibt es die Möglichkeit, als Gutachter vor Gericht zu arbeiten oder Gutachten für Problembereiche bei im Straßenverkehr zu erstellen.

## Wie viel Intelligenz hat das (automobile) Fahrverhalten?

Dipl.-Psych. Dr. Bern Rothenberger, Esslingen

**Im Folgenden nehme ich mir die Meinungsfreiheit, die mir Jörg-Michael Sohn mit der Herausgabe seines nlvp eröffnet hat, um eine Debatte über eine europafähige Verkehrspsychologie zu eröffnen. Mit JMS bin ich der Meinung, dass das Ziel, eine sichere und solidarische Mobilität garantierende Verkehrspsychologie zu entwickeln, nur dann erreicht**

werden kann, wenn die Verkehrspsychologie auf eine praktische, d. h. gesellschaftlich anerkannte, wissenschaftlich fundierte und berufsethisch professionalisierte Basis gestellt wird und damit nicht, wie bislang, am bestehenden deutschen Systems der Begutachtung der Fahreignung orientiert bleibt. Wir brauchen einen Paradigmenwandel in der Verkehrspsychologie, wie er im Modell PASS angedeutet ist: von einer gutachterlich definierten und institutionell organisierten Verkehrspsychologie zu einer psychologisch fundierten, psycholegal definierten, und professionell organisierten Verkehrspsychologie.

Mein Debattenbeitrag ist ein konstruktiver, um das Ziel einer europäischen Verkehrspsychologie auch in Deutschland zu erreichen. Bildhaft gesprochen geht es mir darum, nicht von Deutschland aus nach Europa zu gehen, sondern über Europa nach Deutschland und von dort aus in Kontakt zu denjenigen Kollegen in den europäischen Staaten zu kommen, die in ihrem Land verkehrsverhaltensändernd tätig sind. Zum Zweck der Professionalisierung der verkehrspsychologischen Praxis möchte ich nochmals den für ein verantwortliches und solidarisches Mobilitätsverhalten zentralen Begriff der "Verkehrsentelligenz", bzw. der "Fahrtelligenz" („driver intelligence“, Prof. Leon James, University of Hawaii: [www.drdriving.org/articles/taxonomy.htm](http://www.drdriving.org/articles/taxonomy.htm)) erläutern. Und in psycholegaler Absicht kläre ich noch einmal den Zusammenhang des empirischen Begriffs der "Fahrtelligenz" mit dem normativen Begriff der "Fahreignung" des Autofahrers.

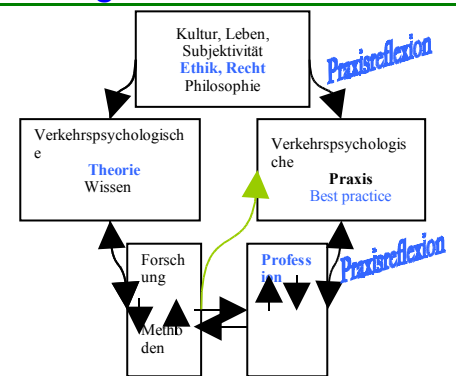
#### Zum Modell MOVE:

Mit Blick auf das eher an der Fahreignung orientierte Modell PASS, wie auch auf das eher an Verhaltensänderungen orientierte Modell MOVE ist festzustellen, dass es in der Bundesrepublik immer wieder neu zu einer Diskussion über den Begriff der Fahreignung kommt. Dass eine solche Debatte über Begriff und Praxis der Begutachtung und Förderung der Fahreignung immer wieder neu entflammen muss und zu Recht noch kein Ende finden konnte, hat seine ganz konkreten und gewichtigen Gründe. In dieser Debatte geht es nämlich nicht nur um einen Theorienstreit im Reich des unbestimmten Rechtsbegriffs der Fahreignung. Vielmehr geht es um einen Paradigmenwandel weg von einer Fahreignung begutachtenden und hin zu einer Fahrverhalten ändernden und Fahrtelligenz fördernden Verkehrspsychologie. Dreh- und Angelpunkt diesen Wandels ist die Neubestimmung der Leitidee einer professionellen, wissenschaftlich und gesellschaftlich anerkannten Verkehrspsychologie mit direkten Folgen für die verkehrspsychologische Praxis. Auch der auf Europa ausgerichtete Paradigmenwandel der Verkehrspsychologie ist ein Wandel im Problem- und Lösungsverständnis, oder er wird keiner sein. Verkehrspsychologie im Paradigmenwandel ist das, was der Verkehrspsychologe tut, und nicht das, was der einzelne Verkehrspsychologe für nützlich oder europafähig hält.

Jörg-Michael Sohn meint in und mit seinem Modell MOVE nachgewiesen zu haben, dass im Modell PASS die drei Begriffe der Fahreignung, des Fahrverhaltens und der Mobilitätskompetenz in einer Weise benutzt werden, die absurd ist. Dieser Nachweis ist ihm m. E. nicht gelungen. Die genannten Begriffe sind nämlich begrifflich sauber und empirisch plausibel definiert und in dieser empirisch-begrifflichen Kohärenz auch in das Modell PASS eingeführt worden. Offensichtlich sind aber einzelne Begriffserläuterungen zu kurz geraten. Dies kann und soll auch in einer Expertenversion des Modells PASS nachgeholt werden. Verkehrspsychologische

Experten, die in einer oder mehreren der drei Präventionsebenen ausgewiesen sind, werden für die einzelnen Modellinhalte eine wissenschaftliche und professionelle Begründung erarbeiten, die sich an den geltenden wissenschaftlichen Erkenntnissen und dem professionellen Selbstverständnis orientieren muss, die die "Regeln der Kunst" ausmachen. Um dieser wissenschaftlichen wie professionellen Klarheit willen beschreibe ich noch einmal den ontologischen Status sowie die Perspektivenverschränkung der Begriffsinhalte von "Fahrtelligenz" und "Fahreignung". Am Beispiel der Differenz in der psychologischen Einheit von Fahrverhalten und Fahrtelligenz zeige ich, wie man gemischt empirisch-normativ und damit umfassend und ohne den naturalistischen Fehlschluss zu begehen, korrekt psycholegal argumentieren kann und sich dadurch nicht mehr nur auf ein empirisch-begriffliches oder ein rein juristisches Argumentieren beschränken muss. Indem ich auf die psychologische Differenz von Fahrverhalten und Fahrtelligenz, bzw. Fahreignung eingehe, zeige ich, warum die fachlich korrekte empirische und moralisch-rechtliche Wahrnehmung des individuellen Fahrverhaltens in der verkehrspsychologischen Praxis so wichtig ist. Die korrekte Wahrnehmung der normativen Dimension, die im Begriff der Fahrtelligenz immer schon mit gedacht ist, schließt es dann auch aus, dass die psychologische, die rechtliche oder die moralische Dimension des Fahrverhaltens auf einen bloßen Ist-Soll-Vergleich reduziert wird.

Ein solcher Naturalismus in der verkehrspsychologischen Praxis ist immer zu kritisieren. Denn ohne die empirisch und normativ korrekte Wahrnehmung der Charakterstärken des guten Autofahrers, speziell seiner personalen Verantwortlichkeit für ein solidarisches und emotionskontrolliertes Verkehrsverhalten gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern, hätte unsere verkehrspsychologische Arbeit, wie die bisherigen Maßnahmen gegen aggressive Verkehrsrowdys, überhaupt keine oder nur sehr geringe Effekte. Vorhandene legale Effekte und klinische Wirksamkeiten können jedoch nicht allein nur mit empirischen Plausibilitäten (durch Legalbewährungsstudien) oder allein nur mit theoretischen und empirischen Methoden (durch psychologische Forschung) nachgewiesen werden. Dies kann schlagartig deutlich werden, sobald im Praxismodell guter verkehrspsychologischer Praxis (best practice), zusätzlich zu dem Modul des empirischen und theoretischen Wissens, das Modul der professionellen Erfahrung berücksichtigt wird. Würde man sich jedoch nur an die Begrifflichkeiten psychologischer Forschung halten, dann müsste man das Phänomen der professionellen Praxiserfahrung verfehlen. Im Ergebnis könnte die bewusste Praxisreflexion nicht in das professionelle Selbstverständnis eingehen, die in der Praxis so unmittelbar mit dem professionellen Handeln und der Beziehungsgestaltung zu den Klienten verbunden ist. Gerechtfertigt wird der besonderen Praxiserfahrung, die der Psychologe in und durch sein Handeln erlebt und speziell in seiner Beziehungswirklichkeit mit seinem Klienten bildet, nur derjenige, der sich durch die psychologischen Konzepte nicht a priori den Blick auf diese seine Wirklichkeit verstellen lässt.



Graphik: Ein Modell guter verkehrspsychologischer Praxis (best practice): Theorie, Ethik, Profession

Die Graphik zeigt, dass eine angemessene professionelle Auseinandersetzung mit der verkehrspsychologischen Praxis anders vorgehen muss, als allein nur dem (grünen) geschwungenen Pfeil zu folgen, der vor Augen führt, wie der konventionelle Theorie-Praxis-Bezug über Forschung hergestellt wird. Wenn wir begreifen wollen, was Verkehrspsychologen tun, wenn sie verkehrspsychologisches Wissen und best practice zu verwirklichen suchen, dann bedarf es einer professionellen Praxisreflexion. Sie ist, wie in der Graphik sichtbar, nicht nur an die wissenschaftlichen Voraussetzungen gebunden, die konkrete Praxis und deren rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu beschreiben, sowie die zentralen verkehrspsychologischen Begriffe möglichst klar und präzise zu definieren. JMS nennt in seinem Modell MOVE nur diese Bedingungen. Möglicherweise will er aber gar nicht ausschließen, dass die Wahrnehmung des Guten und des gesellschaftlichen Auftrags der Verkehrspsychologie ihren Grund nur in einer professionellen Praxisreflexion und nur in dem professionellen Selbstbewusstsein eines guten Verkehrspsychologen finden kann.

#### Zu 1.1 Generelle Zielsetzung des Modell MOVE

Für Jörg-Michael Sohn beginnt Verkehrssicherheitsarbeit mit der Ursprungsidee von Ruhe und Statik, einem unbeseelten und bewegungslosen Naturzustand, in dem der Verkehr dann am sichersten ist, wenn er ruht oder überhaupt nicht stattfindet. Und dennoch muss, so sagt sein Gedankenexperiment, ein individueller Bedarf an Mobilität mit einbezogen werden. Das aber erscheint mir ein naturalistischer Fehlschluss zu sein, der an technisch-naturwissenschaftlicher Rationalität orientiert ist, mit der Folge, dass er die Phänomene von Kultur, menschlichem Leben und Subjektivität als konstitutive Bedingung allgemeiner Sicherheit nicht in den Blick bekommt. Das Lenken eines motorisierten Fahrzeugs ist die unsicherste und gefährlichste Tätigkeit, die von fast allen Mitgliedern ausgeübt wird, die in einer deshalb so genannten Risikogesellschaft (Beck 1986, Rosa 2005) leben. Autolenken im Straßenverkehr löst eine Vielfalt unterschiedlicher Stressoren aus, die zu emotionalen Stresswahrnehmungen führen. Diese sind die Ursache sind für irrationale Gedanken und Gefühle, dysfunktionale Bewältigungsmechanismen und riskante Fahrverhaltensgewohnheiten am Steuer, wie beispielsweise Täterleugnung, Schuldzuschreibungen eigener Fahrfehler an andere Verkehrsteilnehmer, Bagatelisierung begangener Straftaten, Sorglosigkeit im Umgang mit dem Teilnehmerisiko, mangelhaftes Zeitmanagement, offene Feindseligkeit, Ärger-Out-Reaktionen bis zu physischer Gewalt. Bezüglich der Lösung dieser Verkehrsteilnahme-problems geht es mir darum nachzuweisen, wie der Begriff von Verkehrsentelligenz oder

von (psycholegal bestimmter) Mobilitätskompetenz dafür gebraucht wird. Und wie mit dem Begriff der Verkehrsintelligenz die Idee der Fahreignung und der gesellschaftliche Auftrag der Sicherung der individuellen Mobilität an den Ort zurückgebracht werden kann, an dem allein die Fähigkeit zur verantwortlichen und solidarischen Mobilität wahrgenommen und gefördert werden kann: in die Person, speziell in den guten Charakter des Verkehrsteilnehmers.

**wird in der nächsten nlvp fortgesetzt**

## Vorschlag einer Selbstverständniserklärung von Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF)

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn

**Ich habe diesen Vorschlag bereits auf der Sitzung des Runden Tisches Verkehrspsychologie am 03.03.05 eingebracht – damals gab es wenig Resonanz, vielleicht fallen die damals formulierten Empfehlungen heute angesichts von Konzentrationsprozessen und Verwertungskreisläufen auf fruchtbareren Boden. Der Text wurde für den nlvp leicht gekürzt, aber ansonsten unverändert übernommen:**

*.... Mir ist klar, dass eine endgültige Erklärung vor allem von den Personen, die im Bereich der BfF-Träger Verantwortung tragen, formuliert werden muss - aber vielleicht ist es ganz erfrischend, mal einen Entwurf zu sehen, den ich ungetrübt von Detailwissen über die momentanen Grabenkämpfe und ohne politische Rücksichten aus meiner persönlichen Perspektive formuliere - der Perspektive eines freiberuflichen Verkehrspsychologen, der lange Jahre solidarisch das System der Begutachtung bei aller Kritik an Einzelfällen mitgetragen hat, aber in letzter Zeit zunehmend Zweifel bekommt, ob ohne eine grundlegende Systemreform das bundesweite System im Rahmen der europäischen Entwicklung überhaupt noch zu halten ist.*

1. Das in Deutschland entwickelte System einer auf Einzelfallgerechtigkeit zielenden Fahreignungsbegutachtung hat sich bewährt und ist auch im europäischen Rahmen bewahrenswert und beispielgebend.

2. Begutachtungsstellen für Fahreignung (im folgenden BfF genannt) unterliegen einer doppelten Kundenorientierung: Auftraggeber im konkreten Einzelfall ist der verkehrsauffällige Kraftfahrer, der seine Fahrerlaubnis zurückerhalten will, Auftraggeber für das gesamte System ist die Gesellschaft in Form ihrer politischen Entscheidungsträger, die Verkehrssicherheit gewährleistet sehen will.

3. Diese beiden Aufträge stehen unter Marktgesichtspunkten in einem Spannungsverhältnis. Werden die (legitimen) Mobilitäts-Interessen der Einzelauftraggeber möglichst erwartungsgetreu erfüllt, droht ein Anstieg falsch-positiver Gutachten mit negativen Folgen für die Verkehrssicherheit - bilden die (legitimen) Sicherheitsinteressen der Allgemeinheit das einzige Entscheidungskriterium, droht ein Anstieg falsch-negativer Gutachten mit möglicherweise existenzbedrohenden Folgen für die betroffenen Kraftfahrer.

4. Die Ausgewogenheit der beiden Zielsetzungen Mobilität und Verkehrssicherheit wurde in der Vergangenheit durch die gesetzlichen Rahmenbedingungen, die wissenschaftliche und institutionelle Kontinuität der Verkehrspsychologie und durch die Anforderungen der Anerkennung bzw. Akkreditierung weitgehend gewährleistet.

5. Dieses Gleichgewicht ist aber aktuell durch eine Reihe von Entwicklungen gefährdet: Die europäische Rechtssprechung eröffnet ungeeigneten Kraftfahrern die Möglichkeit, sich der Fahreignungsbegutachtung zu entziehen, die zunehmende wirtschaftliche Trägerkonkurrenz fängt an, fachliche und berufsethische Grundsätze zur Disposition zu stellen und zentrale fachliche Beurteilungs-Grundsätze drohen zu divergieren, da sie von den eher organisatorisch ausgerichteten Akkreditierungs-Anforderungen nur teilweise erfasst werden.

6. Die unterzeichnenden Begutachtungsstellen/ Träger begrüßen trotz dieser bedenklichen Entwicklungen ausdrücklich die gewachsene Trägerzahl und eine Wahlmöglichkeit der Kraftfahrer vor Ort zwischen verschiedenen Begutachtungsstellen. Um negative Seiteneffekte durch Marktkonkurrenz zu begrenzen, ist weniger der Gesetzgeber gefragt, sondern eher die Selbstregulation der fachlich kompetenten und berufsethisch seriösen Anbieter solcher Dienstleistungen.

7. Wir halten es für selbstverständlich, dass das Ergebnis einer Fahreignungsbegutachtung nur von fachlichen, nicht von finanziellen Gesichtspunkten abhängen darf. Jeder Versuch, Begutachtungsergebnisse im Einzelfall oder in der Gesamttendenz von finanziellen Anreizen oder Sanktionen abhängig zu machen, sei es durch die Betroffenen selbst, sei es durch Interessenverbände, sei es durch Anbieter vor- oder nachbereitender Maßnahmen oder auch die Trägerorganisationen selbst weisen wir kompromisslos zurück.

8. Psychologische Diagnostik, die die Gesamtpersönlichkeit des Betroffenen und das besondere Gewicht der gutachterlichen Entscheidung berücksichtigt, lebt von der Fähigkeit, einzelfallbezogen in der Interaktion gewonnene diagnostisch relevante Eindrücke zu sammeln, zu bewerten und in ein Gesamturteil zu integrieren. Standardisierte Checklisten für die Exploration sind hilfreich, um grundlegende Informationen zu erheben, sie ersetzen aber nicht die Wahl einer diagnostischen Strategie im Einzelfall und beinhalten die Gefahr, dass aus dem diagnostischen Gespräch eine einseitige Befragung wird.

9. Der Respekt vor der schwierigen Situation der betroffenen Kraftfahrer gebietet es, die Untersuchungssituation möglichst transparent zu gestalten, aber ohne eine klare Rollenverteilung zu verwischen. Probanden dürfen nicht gezwungen werden, durch Unterschrift Aussagen abzuzeichnen, deren Tragweite, Bedeutung und Implikationen für die Untersuchung für sie als Laien nicht absehbar sind. Alle gegengezeichneten Papiere sind den Betroffenen als Kopie auszuhändigen.

10. Die Empfehlung weiterführender Maßnahmen darf sich nur an dem Ziel der Wiederherstellung der Kraftfahreignung orientieren. Dies bedeutet in der Regel, dass nur solche Einrichtungen oder Personen empfohlen werden, die sowohl über eine verkehrspsychologische als auch eine therapeutische Kompetenz verfügen. Gerade bei der Empfehlung von Einrichtungen, die mit den Trägern der Begutachtungsstelle personell oder wirt-

schaftlich verflochten sind, ist strikt auf das Primat der fachlichen Zuweisungskriterien zu achten. Die generelle Empfehlung nur eines einzigen Anbieters ist mit fachlichen Standards nicht zu vereinbaren.

11. Verstöße gegen die genannten Grundsätze stellen aus unserer Sicht die langfristige Stabilität des etablierten Systems der Fahreignung in Frage und gefährden damit die Grundlage unserer Arbeit. Wir werden deshalb Abweichungen von diesen Prinzipien der Sektion Verkehrspsychologie im BDP als potentieller Schlichtungsstelle melden und erklären ausdrücklich unser Einverständnis mit der Beauftragung der Sektion als Schlichtungsstelle, falls gegen unsere Einrichtung Befürchtungen geäußert wird, dass wir gegen diese Grundsätze verstoßen.

12. Wir bitten sowohl die politisch Verantwortlichen als auch die Repräsentanten aller verkehrspsychologischen Arbeitsfelder zur Sicherung des erfolgreichen deutschen Systems im Rahmen der europäischen Entwicklung beizutragen. Dies erfordert die strikte Einhaltung von gesetzlichen und fachlichen Standards. Jeder Versuch, kurzfristige ökonomischen Interessen einzelner Einrichtungen in den Vordergrund zu stellen, gefährdet bereits mittelfristig das gesamte Arbeitsgebiet und damit auch die jeweilige Organisation. ..."

## Bericht vom 34. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM)

Dipl.-Psych. Paul Brieler, Hamburg

**Vom 15. – 17. März 2007 fand im frühlinghaften Heidelberg der von Prof. Dr. Mattern, Leiter des Instituts für Verkehrsmedizin und Rechtsmedizin der Universität Heidelberg, sehr gut organisierte 34. Kongress der DGVM statt. Gleichzeitig wurde damit der 50. Jahrestag der Gründung dieser Gesellschaft begangen.**

Entsprechend gingen verschiedene Redner im Verlauf des Kongresses auf den verkehrsmedizinischen Beitrag zur Verkehrssicherheit in Deutschland ein.

Prof. em. Dr. Wagner schilderte in seinem Festvortrag in der ehrwürdigen Alten Aula der Universität Heidelberg die wesentlichen Stationen der Tätigkeit der DGVM. Deutlich wurde, dass die wissenschaftlichen Forschungsergebnisse doch wesentlich die Gesetzgebung und die Rechtsprechung in den vergangenen Jahrzehnten beeinflussen konnten, so dass wir heute, trotz deutlich gestiegener Verkehrsleistung, uns relativ sehr viel sicherer im Straßenverkehr bewegen können. Dies vorweg, auch als ein Ansporn, als psychologische Disziplin selbst in diesem Sinne aktiver zu werden. Entsprechend ging der Vorsitzende der deutlich jüngeren Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP), Prof. Dr. Schubert, in seinem Grußwort auf das in kurzer Zeit gemeinsam Erreichte ein (Begutachtungs-Leitlinien, Kommentar zu den Begutachtungs-Leitlinien, Veröffentlichung der Beurteilungskriterien, Symposien), ohne die fachlichen Auseinandersetzungen zu verschweigen.

Weltweit allerdings, so betonte der Präsident der BAST, Prof. Dr. Kunz, gibt es noch viel zu tun bei jährlich über eine Million Getöteter im Straßenverkehr. Er verwies besonders auf das europäische Forschungspaket DRUID unter Federführung der BAST, an dessen Ende er evtl. den Eintritt in eine Diskussion um Grenzwerte bei Cannabis im Straßenverkehr sieht.

Aus verkehrspsychologischer Sicht waren folgende Beiträge von Interesse:

Hoffmann-Born und Brenner-Hartmann wagten einen Rückblick auf 50 Jahre Fahreignungsdiagnostik – Von der Kasuistik zur strukturierten Entscheidung – (BA (44), Supp). Wie gesagt, ein Rückblick, also wäre eigentlich nichts Neues zu erwarten gewesen. Eine Ausführung jedoch gilt es richtig zu stellen: „Anfangs unseres noch jungen 21. Jahrhunderts führte der gesellschaftspolitische Druck jedoch auch zu einer Liberalisierung im Bereich der Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF). Waren es über Jahrzehnte im Wesentlichen die im VdTÜV organisierten Träger, welche die Fahreignungsdiagnostik bestimmten und weiterentwickelten, traten nun immer mehr vorwiegend wirtschaftlich ausgerichtete Organisationen auf, die Begutachtungen der Fahreignung durchführen wollten und um eine Zulassung nachsuchten.“ (S. 15) Abgesehen davon, dass die Liberalisierung in diesem Bereich bereits ab Anfang 1990 einsetzte, wird fälschlicherweise suggeriert, bei den TÜVen handle es sich um gemeinnützige Vereine, allein dem Wohl der allgemeinen Sicherheit verpflichtet. Die TÜVe waren zwar als Selbsthilfe-Vereine gegründet worden, haben allerdings den Status der Gemeinnützigkeit nicht erreicht. Es handelte und handelt sich um privatrechtliche Organisationen mit dem Ziel, sich aggressiv und wirtschaftlich erfolgreich am Markt durchzusetzen, Gewinne zu maximieren (was wir anderen sehr wohl zu spüren bekommen!). In einem kurzen Nachgespräch berichtete einer der Autoren zwar, das sei nicht so gemeint gewesen, diese Passage richte sich gegen arbeitsmedizinische Institute – sie wird dadurch aber nicht richtiger.

Graß, Schmidt und Lösche reflektierten die verkehrsmedizinische Fortbildung von Fachärzten (Fachkunde ‚Verkehrsmedizinische Begutachtung‘ – eine Reflektion), und stellten ihre Anregungen für eine Änderung des 16-stündigen Curriculums vor (z.B. Lernzielkontrollen, Beispielgutachten, Mentoring-Angebote). Generell sollte, auch unter Berücksichtigung der kritischen Rückmeldungen seitens vieler Fahrerlaubnisbehörden, über eine intensiviertere Fortbildung nachgedacht werden.

Küst, Jacobs und Karbe stellten eine empirische Untersuchung an 694 neurologisch Erkrankten vor (Fahreignung nach neurologischen Erkrankungen: Eine quantitative Analyse). Bei 53 % der Patienten war aus neuropsychologischer Sicht eine Fahreignung nicht gegeben. Häufigste Defizite waren eine Störung der Aufmerksamkeit (62 % und der visuellen Wahrnehmung (23%). Fast die Hälfte der Untersuchten befürchtete, aufgrund einer Einschränkung der Fahreignung ihren Arbeitsplatz zu verlieren. Die Untersuchung ist auch Grundlage für die Entwicklung spezieller Therapieprogramme für diesen Personenkreis. Evtl. ergibt sich hier künftig für einzelne verkehrstherapeutische Praxen, eine entsprechende Qualifikation und Ausstattung vorausgesetzt, ein interessantes Betätigungsfeld.

Strohbeck-Kühner, Kief und Mattern berichteten über die Bewältigung belastender Verkehrssituationen (Bewältigungsstrategien und Fahrverhalten).

Mittels Fragebögen und anschließender Fahrverhaltensbeobachtung konnten fünf Coping-Typen identifiziert werden, die sich hinsichtlich Fahrstil und Häufigkeit der Fahrfehler unterschieden. Als Problemgruppe wurden die ‚Konfrontativen‘ identifiziert, die sowohl andere Verkehrsteilnehmer negativ durch ihren Fahrstil beeinflussten als auch selbst eine hohe Belastung durch die Verkehrsteilnahme aufwiesen. Die Ergebnisse sind sicherlich für die rehabilitative Arbeit mit punktebelasteten KraftfahrerInnen interessant.

Schubert thematisierte die grundlegenden Probleme im Zusammenhang mit psychophysischen Leistungstests (Körperliche und geistige Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen – ‚Grenzwerte‘ bei der Anwendung verhaltenswissenschaftlicher Testverfahren). Dieser Beitrag auf hohem Niveau benannte viele der Probleme im Einsatz von Testverfahren in der Fahreignungsdiagnostik, ohne direkt auf die Problematik der Auswertung psychologischer Tests durch Fachfremde einzugehen. Er brach eine Lanze für psychologische Tests in psychologischer Hand, aufgrund der Dichtigkeit des Beitrags nicht für jedermann verständlich, die Kröten gut verpackt.

Das 3. Gemeinsame Symposium der DGVM und der DGVP im Oktober in Dresden wird sicherlich für Interessierte Gelegenheit bieten, grundlegender die aufgezeigten Problemfelder zu diskutieren.

Breustedt, Below und Bockholdt konnten die bekannten Ergebnisse bei alkoholisierten Mehrfach-auffälligen im Straßenverkehr an einer Stichprobe von 30.000 Polizeiprotokollen in der Region Vorpommern/südl. Mecklenburg bestätigen (Zur Situation der Mehrfachdelinquenz unter Alkoholeinfluss im Straßenverkehr). Die 18 – 23-jährigen sind häufiger vertreten, auch bei den schweren Verkehrsunfällen, und stellen die Hauptproblemgruppe dar. Die BAK betrug im Mittel 1,8 Promille, mit zunehmenden Alter ansteigend. Je höher die BAK, desto schwerer das Delikt.

Lüftenegger, Schickhofer, Langer, Nechtelberger und Nechtelberger stellten eine Evaluationsstudie verkehrspsychologischer Nachschulungen in Österreich vor (Kontinuierliche Evaluation von Nachschulungsprogrammen). Grundlage bildete das Evaluationsmodell von Kirkpatrick aus dem Jahr 1998, wonach sich der Erfolg auf vier Ebenen abbildet: Reaction (Zufriedenheit der Teilnehmer), Lernerfolg (Wissenszuwachs, Einstellungsänderungen), Transfer (in die Praxis, Verhaltensänderungen, Rückfallhäufigkeit) und Ergebnisse auf Organisationsebene (z.B. Qualitätsmanagement). Die AutorInnen plädieren für eine kontinuierliche Evaluation, wohl wissend, dass dies einen enormen organisatorischen und finanziellen Aufwand bedeutet. Vorgestellt wurde die Evaluation verkehrspsychologischer Interventionsprogramme auf der Stufe Lernerfolg: „Die Ergebnisse zeigen eine deutliche Einstellungsänderung in die gewünschte Richtung, eine Verstärkung der spezifischen Selbstwirksamkeitserwartungen und der inneren Attributionen. Auch das Wissen der Verkehrssünder erhöhte sich durch das Training. Die Kursteilnehmer zeigten nach der Maßnahme – auch nach einem längeren Zeitraum – eine positive Einstellung zur Maßnahme selbst wie auch zu den gesetzlichen Vorschriften.“ Die Ergebnisse bestätigen wieder einmal den Erfolg verkehrspsychologischer Interventionsprogramme. Umso unverständlicher, dass in Deutschland die Steuerungsgruppe mit dem Vorschlag PASS in Europa das Rad eher zurückdrehen möchte.

Seidl und Zafirov konnten leider aufgrund der fortgeschrittenen Zeit nicht mehr so ausführlich auf die konkrete praktische Arbeit in einem Rehabilitationskurs eingehen (DRUGS-Kurs konkret – Praxis der Gruppenarbeit mit drogenauffälligen Kraftfahrern im Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung). Die Darstellung an sich war allerdings auch so beeindruckend, kommt doch in der Regel die konkrete inhaltliche Darstellung und Diskussion als Kompetenzbeleg in unserem Arbeitsgebiet zu kurz.

Krause, Aderjan, Bilzer, Eisenmenger, Gilg, Köhler, Kröner, Wittig und Jachau stellten für die Alkoholkommission der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin den Vorschlag zur Umsetzung des Alkoholverbotes für FahranfängerInnen aus fachwissenschaftlicher Sicht vor (Ein Vorschlag zu ‚Null-Grenzwerten‘ für den Nachweis des Alkoholverbotes für FahranfängerInnen). Der zugrunde liegende Kabinettsbeschluss nennt nur ein Alkoholverbot, allerdings keine konkrete Zahl, also auch keinen Grenzwert. Unter Berücksichtigung der Anforderungen sicherer Nachweis, Ausschluss von endogenem Alkohol, Sicherheitsabschlag wegen Messunsicherheiten und der Verhältnismäßigkeit schlägt die Kommission einen Wert von 0,2 Promille BAK bzw. 0,1mg/l AAK vor, d. h. alle darunter liegenden Werte gelten per definitionem als Null Promille.

Weitere Schwerpunkte betrafen die Problematik älterer Kraftfahrer als künftig am stärksten wachsender Gruppe im Straßenverkehr, bei der mit Beeinträchtigungen der Kraftfahreignung zu rechnen ist, die aktive und passive Fahrzeugsicherheit sowie die Unfallrekonstruktion. Gerade zu den letztgenannten beiden Themen wäre eine aktive Beteiligung von Verkehrspsychologen wünschenswert.

Die Beiträge sind, die meisten zumindest in Kurzfassung, im Supplement des März-Heftes der Zeitschrift Blutalkohol (Vol. 44, 2007) abgedruckt. Die Gesamtdokumentation des Kongresses wird in der Schriftenreihe der BAST veröffentlicht werden (voraussichtlich 2008).

## 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:** Nicht abonniert, keine neuen Informationen von anderen: <http://www.bads.de/Blutalkohol/blutalkohol.htm>

**ZVS - Zeitschrift für Verkehrssicherheit:** In der Ausgabe 02/2007 findet sich eine knappe, aber sehr differenzierte Zusammenstellung zum Thema „Mobilität und Verkehrssicherheit von Frauen“ von Hardy Holte und ein sicher kontrovers diskutierter Blick von R.D. Huguenin „Verkehrspsychologie heute – ein Blick zurück und in die Zukunft“ mit einigen sehr grundsätzlichen Bemerkungen zur internationalen Entwicklung der Verkehrspsychologie. Es folgt ein interessanter Blick auf die Evaluation von Lebensqualität in der Verkehrsplanung (Anregungen für alternative Arbeitsfelder!), eine Bestandsaufnahme zur Verkehrspsychologischen Beratung von W. Schubert und U. Kranich und eine kleiner Kontroverse zwischen Jacobshagen und Born zur Bewertung von Rückfallquoten bei Verkehrstherapien – um nur die für mich interessantesten zu nennen. **Neben der Fülle weiterer Artikel ist das aktuelle Ange-**

bot, für nur 9,90 € ein Jahr lang Zugriff auf das gesamte Archiv zu erhalten, sicher ein Grund, über ein Abo nachzudenken: <http://www.zvs-online.de>

**NZV - Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht:** In der Ausgabe 04/2007 gibt es eine ausführliche Darstellung der Entwicklung des Fahrverbots, eine rechtsmedizinische, sehr fundierte Darstellung der „Überprüfung von Trinkangaben und Nachtrunkbehauptungen durch Analyse von Begleitstoffen alkoholischer Getränke in Blutproben“ und ein ganz wichtiges Urteil vom OLG München, das entschieden hat, dass das Nutzen einer während (!) der deutschen Sperrfrist erworbenen Fahrerlaubnis in Deutschland nach Ablauf der Sperrfrist nicht strafbar ist, mit dem bedauernden Hinweis „Diese Rechtslage verliert ihre Geltung nicht dadurch, dass sie zum sogenannten Führerscheintourismus führt.“ Zwei weitere interessante Urteile zu diesem Thema tauchen zwar im Inhaltsverzeichnis auf, sind aber im Text durch eine Entscheidung ersetzt, nach der das Führen eines Kfz ohne Schuhe für sich genommen keine Ordnungswidrigkeit darstellt. (Aprilheft?)

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

**zfs – Zeitschrift für Schadensrecht:** kein Abo [http://www.anwaltverlag.de/zeits\\_zfs.php](http://www.anwaltverlag.de/zeits_zfs.php)

**VD Verkehrsdienst:** keine neuen Infos: [www.verkehrsdienst.de](http://www.verkehrsdienst.de) – der Link ist offenbar repariert und liefert interessante Informationen

**Verkehrszeichen:** Mit der Ausgabe 1/07 ist auf Erscheinen nach Quartal umgestellt worden. Im Heft findet sich eine Fülle von Argumentationshilfen für einen bürgerfreundlichen, klimaschonenden Verkehr, ein sehr ausführlicher und etwas resignativer Artikel mit dem Fazit „Die Deutsche Bahn hat es auch überzeugten Bahnnutzern im vergangenen Jahr nicht leicht gemacht.“ und eine spannende Auseinandersetzung mit der Frage, wieweit verkehrspsychologischen Überlegungen in Fahrerausbildung einfließen können und sollen:

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

## Aus dem Netz gefischt

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

In dieser Rubrik werden Informationen und Personen vorgestellt, die mir bei Rundgängen durch das Netz aufgefallen sind und die aus meiner Sicht eine größere Bekanntheit verdienen.

Heute ist es nicht eine ganze Seite, sondern ein wunderbarer Artikel mit Folgen: In der Süddeutschen Zeitung vom 02.05.07 ist ein herrlicher Verriß (<http://motormarkt-content.sueddeutsche.de/automobil/artikel/342/112230/>) über eine Seite des TÜV Nord erschienen, Zitat:

„Das Einzige, was Frauen an Autos gut finden, ist das Handschuhfach, in das sie ihre Lippenstifte stopfen können. Das Handschuhfach, sagt der TÜV Nord, ist ja im Grunde nichts anderes als eine Handtasche, nur fix installiert.

Nachzulesen ist das alles auf [www.meinhandschuhfach.de](http://www.meinhandschuhfach.de), der neuen Internetseite des TÜV Nord: Nachrichten, Tipps und Tricks für die unterbelichtete Autofahrerin.“

Die Seite war tatsächlich so schlimm, dass sie zwei Tage später vom Netz genommen wurde, erst mit der Begründung, wegen der großen Nachfrage wür-

de sie auf einen neuen Server verlagert, bei Redaktionsschluss mit der Aussage: „Wir sind in ein paar Tagen wieder zurück.“ Dank Google kann man sich das neueste Kind des TÜV Nord aber ansehen:

<http://209.85.129.104/search?q=cache:AszKwx-g5R4J:www.meinhandschuhfach.de/+meinhandschuhfach&hl=de&ct=clink&cd=1&gl=de>

## Szenegeflüster – ohne Gewähr

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

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

- In Berlin soll der TÜV Nord nach dem Kontraste-Bericht von den Aufsichtsbehörden stark unter Druck gesetzt worden sein, innerhalb kurzer Zeit die organisatorische und räumliche Trennung von Nord-Kurs zu vollziehen.
- Der Berufsverband Deutscher PsychologInnen und Psychologen plant offenbar einen Unvereinbarkeitsbeschluss für Funktionsträger aus „konkurrierenden“ Psychologerverbänden. Praktischerweise soll der Verbandsvorstand festlegen, was konkurrierend ist ...
- Moderne Technik verändert Leistungstests: Die DGVT hat eine Stellungnahme zu dem Problem erarbeitet, dass moderne Flachbildschirme gegenüber den Röhrenmonitoren eine verzögerte Darstellung aufweisen und damit Prozenträge von Probanden bei Leistungstests nicht mehr sicher bestimmt werden können.
- Mitarbeiter des TÜV Nord weisen offenbar vorwurfsvoll bei Strassenverkehrsämtern darauf hin, dass Niedergelassene eher „heimatferne“ Begutachtungsstellen empfehlen, als den TÜV vor der Haustür.
- Der BNV wird gewichtiger: Nach einer mehrtägigen Vorstandsklausur berichteten Vorstandsmitglieder übereinstimmend von Gewichtszunahmen um 2 kg ...
- Mit einer Email an [schade@verkehrspsychologie-dresden.de](mailto:schade@verkehrspsychologie-dresden.de) kann man sich für den Newsletter der DGVP, Fachgruppe Verkehrspsychologie eintragen lassen.
- Die BASt lobt ziemlich versteckt (auf den Internetseiten nicht zu finden) ein Forschungsprojekt aus: 82.324/2007: Es sollen durch eine Befragung betroffener Kraftfahrer wissenschaftlich abgesicherte Erkenntnisse zu den individuellen Rehabilitationsverläufen gewonnen werden. Die Befragung soll sich dabei unter anderem auf Art und Umfang der Nutzung von Hilfsangeboten, die Wege der Informationsgewinnung und das Ergebnis der medizinisch-psychologischen Untersuchung erstrecken. Kostenrahmen: 80.000 Euro.

## Kongresse

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

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

Alle demnächst in Deutschland stattfindenden Kongresse mit verkehrspsychologischen Anteilen sind nach meinem Eindruck in den letzten nlvp besprochen worden, deshalb an dieser Stelle der Hinweis auf den **Xth European Congress of Psychology vom 03. - 06. Juli in Prag**. Das Programm im Internet ist extrem unübersichtlich, interessant für unseren Bereich ist die deutsche Sektion, in der Verkehrspsychologie mit relativ vielen Beiträgen vertreten ist:

Adalbert Allhoff-Cramer - PASS: Psychological and medical assistance for safe mobility

Harald Meyer - Evaluation of intervention methods in traffic psychology

Wolfgang Schubert - Criteria for the evaluation of future assessment models of physical and mental fitness of drivers

Joachim Fritz Punter - Europeanization of Intelligence tests

Carmen Hagemeyer -The test review system and the German standard for proficiency assessment procedures

Martina Frebort -The Viennese Self-Assessment for Measuring Psychology Study's Aptitude Requirements - computerized experiment-based behavior assessments

Ansonsten gibt es offenbar wenig Beiträge zum Bereich traffic psychology aus anderen Ländern.

<http://www.ecp2007.com>

## Ausblick auf die nächste Ausgabe 26.05.2007

Die nächste Ausgabe des „Newsletters Verkehrspsychologie“ (nlvp) ist geplant für den 26. Mai 2007 (wie immer ohne Gewähr ...). Schwerpunktthema wird das Thema Alkohol sein, spezielle Themen:

- Zweiter Teil zur Verkehrsintelligenz
- Erwiderung auf den Rothenberger-Artikel
- Markovketten als Modell von verschiedenen Formen von Alkoholproblemen
- Übersicht über „Alkoholismuskriterien“
- Zum Abstinenzbegriff
- Zeitschriftenübersicht
- Aus dem Netz gefischt
- Szenegeflüster
- Kongresse