

nl

newsletter

Nr. 5/2007

verkehrspsychologie

vp

Schwerpunkt „Alkohol“

Themen: Editorial + Alkoholverbot für Fahranfänger + Abstinenz und Trinkpause + Markovketten als Modell von Trinkmustern + Alkoholismusmarker oder Alkoholmarker? + Zweiter Teil „Wie viel Intelligenz hat das (automobile) Fahrverhalten?“ + Erwiderung auf den Rothenbergerschen Begriff einer „Verkehrsmotivintelligenz“ + Zeitschriftenübersicht + Aus dem Netz gefischt + Szenegeflüster + Kongresse + Vorschau auf nlvp 6/2007

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

Editorial

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



Liebe LeserInnen, dies ist einschließlich der Nullnummer die sechste Ausgabe, der Abonnententstamm ist über die Marke von 100 hinausgewachsen und der nlvp hat damit eine gewisse Etablierung erreicht - Zeit für eine kleine Layout-Änderung. Nach einer Reihe von Rückmeldungen über die nicht so leichte Lesbarkeit der gedruckten Ausgabe habe ich auf zweispaltig und etwas größere Schrift umgestellt.

Ansonsten aber finden Sie die gewohnte Mischung von fachlichen und berufspolitischen Beiträgen, Hinweisen auf interessante Artikel, Kongresse und Internetseiten. Ein wichtiges Thema dieser Ausgabe ist Alkohol und Abstinenz. Aus aktuellem Anlass dazu eine Kurzmeldung zum Alkoholverbot für Fahranfänger (Dank an Joachim Seidl). Dazu gibt es drei Artikel zu unterschiedlichen Aspekten: Ein Klärung (oder eine Problematisierung?) des Abstinenzbegriffes, ein mathematisches Modell für verschiedene Trinkmuster und einige Bemerkungen über (immer noch fälschlicherweise so genannte) „Alkoholismusmarker“ mit vertiefenden Hinweisen auf die Standardmarker. Für ergänzende Hinweise aus der Praxis bin ich wie immer dankbar - auch kleine Beiträge sind immer willkommen.

Fortgesetzt wird diese Ausgabe mit der Fortsetzung des im letzten nlvp begonnenen Artikels zur „Verkehrsmotivintelligenz“ von Dr. Rothenberger und einer Erwiderung von mir auf einige Begrifflichkeiten darin.

Es folgen wie üblich die Rubriken Zeitschriftenübersicht, aus dem Netz gefischt, Szenegeflüster und Kongresse.

Ich schließe mit der traditionellen Bitte um Rückmeldungen, Beiträge, Leserbriefe, Rezensionen, Kritik und allem, was den nlvp voranbringt.

Jörg-Michael Sohn

Inhaber Jörg-Michael Sohn, HASPA Hamburg, BLZ 20050550 mit dem Stichwort nlvp und Ihrer (bitte deutlich schreiben) email-Adresse - das Zeichen „@“ am besten durch „(at)“ ersetzen.

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

Weitere Informationen und ein Archiv unter www.nlvp.de

Anzeigenpreise auf Anfrage (ab 20,- €)

Alkoholverbot für Fahranfänger

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Kurz vor Redaktionsschluss hat der Bundestag ein „Gesetz zur Einführung eines Alkoholverbots für Fahranfänger und Fahranfängerinnen“ beschlossen. Der Gesetzesentwurf der Bundesregierung:

<http://dip.bundestag.de/btd/16/050/1605047.pdf>

er wurde mit der Beschlussempfehlung des Verkehrsausschusses

<http://dip.bundestag.de/btd/16/053/1605398.pdf>

gegen die Stimmen der FDP angenommen. Im Protokoll der Sitzung des Bundestages <http://dip.bundestag.de/btp/16/16100.pdf>

sind die zu Protokoll gegebenen Reden der Fraktionen zu finden (S. 10355-10360). Die Formulierung lautet nun:

„Ordnungswidrig handelt, wer in der Probezeit nach § 2a des StVG oder vor Vollendung des 21. Lebensjahres als Führer eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr alkoholische Getränke zu sich nimmt oder die Fahrt antritt, obwohl er unter der Wirkung eines solchen Getränks steht.“

Solch ein Alkoholdelikt unter 0,5 Promille wird mit einem Bußgeld von 125 EURO belegt, führt zu 2 Punkten, aber nicht zu Fahrverbot. Es stellt ein A-Delikt (Anlage 12 FeV) dar und es wird ein besonderes Aufbauseminar angeordnet. Es wird aber nicht als Wiederholungsfall mit Folge einer MPU berücksichtigt (§ 13 Satz 1 Nr. 2 Buchstabe 2 FeV)!

Abstinenz und Trinkpause

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Einige grundlegende Überlegungen sind nötig, um zentrale Begrifflichkeiten und Kriterien korrekt zu verwenden. Dies soll am Beispiel der Abstinenz erläutert werden, da diese (mit bestimmten zeitlichen Vorgaben versehen) an verschiedenen Stellen der Begutachtungsleitlinien und der Beurteilungskriterien gefordert wird. Dabei wird implizit davon ausgegangen, dass Abstinenz eine bestimmte Zeitdauer des Nichtkonsums von (illegalen oder legalen) Drogen sei und eine Rückfallgefahr erst beseitigt, wenn diese Abstinenz eine gewisse Zeit ange-

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

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

Der newsletter verkehrspsychologie nlvp erscheint 10 mal im Jahr als per email versandte PDF-Datei. Das Abonnement kostet 20,- € (inkl. 7% MwSt) pro Kalenderjahr für eine Bestellung im ersten Halbjahr und 10,- € für eine Bestellung für das zweite Halbjahr 2007. Das Abonnement ist nur in elektronischer Form als PDF-Datei per email möglich (Ausdruck mit jedem Drucker). **Die Bestellung erfolgt durch Überweisung von 20,- € auf das Konto: 1259124509, Kto-**

dauert habe. Dies ist in mehrfacher Hinsicht falsch:

- **Der Unterschied von Abstinenz und Trinkpause ist ein psychologischer, kein zeitlicher.**

Abstinenz in einem klinisch relevanten Sinne ist die motivational verankerte Bereitschaft, für den Rest des Lebens ausnahmslos auf Alkohol zu verzichten, während eine Trinkpause ein zweckgerichteter zeitweiliger Verzicht auf Alkohol ist. Wenn der Unterschied auf der Zeitachse definierbar ist, dann liegt er in dem Bezug auf die Zukunft, nicht auf die Vergangenheit. Es ist ein fundamentaler Irrtum, zu glauben, mit der mehr oder weniger gesicherten Erkenntnis „Trinkt seit x Wochen/Monaten/Jahren nichts“ die Schlussfolgerung ziehen zu können: „...lebt also abstinenz.“ Das entscheidende Moment ist die innere Bereitschaft, nie mehr zu trinken - und für diese Entscheidung kann die Dauer des Nichttrinkens bestenfalls ein Anhaltspunkt sein, aber es ist nicht das Kriterium selbst. Zugespißt formuliert: Jemand kann seit 2 Jahren eine Trinkpause einlegen und jemand kann seit einer Woche abstinenz leben.

- **Abstinenz schützt nicht vor Rückfällen.**

Seitdem sich zu Recht die Erkenntnis durchgesetzt hat, dass alkoholauffällige Kraftfahrer häufig eine derartig starke Alkoholproblematik aufweisen, dass die Bereitschaft und Fähigkeit zu einem dauerhaften Verzicht auf Alkohol gefordert werden muss, scheint die Hoffnung zu wachsen, dass dies sicher vor Rückfall schütze. Dies ist natürlich eine Illusion. Auch Menschen, die mit voller Überzeugung und über längere Zeit ohne Alkohol leben, können wieder anfangen, Alkohol zu trinken. Jede Selbsthilfegruppe lebt davon, dass sie ihren Mitgliedern von Zeit zu Zeit vor Augen führen muss, dass niemand aus ihrer Mitte vor Rückfall geschützt ist und das deshalb stete Wachsamkeit gegenüber der eigenen Anfälligkeit lebensnotwendig ist. Und zum anderen gibt es nasse Alkoholiker, die aus unterschiedlichen Gründen jahrelang nicht im Straßenverkehr auffallen. Wir müssen uns immer wieder klarmachen, dass die erfüllte Forderung nach Abstinenz weder eine notwendige, noch eine hinreichende Bedingung für den Schutz vor Rückfällen darstellt - auch wenn sie oft eine sinnvolle Forderung ist. Es hängt vom Einzelfall ab, ob die Forderung nach Abstinenz der beste Weg ist, die Rückfallwahrscheinlichkeit zu reduzieren, oder ob damit lediglich eine Trinkpause erreicht wird, bis die Fahrerlaubnis zurück ist - und damit der Rückfall vorprogrammiert. Dies wird auch durch die Evaluation des BNV belegt, die keine Unterschiede der Rückfallquoten bei Therapie-Ziel Abstinenz vs. kontrolliertes Trinken ergab - beide Wege funktionieren, allerdings nicht sicher und nicht unbedingt alternativ bei einer Person, eine sorgfältige Diagnostik des Einzelfalls muss in jedem Fall erfolgen.

- **Die Rückfallwahrscheinlichkeit ist eine stetige Funktion der Abstinenzdauer.**

Die Wahrscheinlichkeit, dass jemand, der sich gestern zur Abstinenz entschlossen hat, erneut im Straßenverkehr auffällt, ist kleiner als 1 und die Wahrscheinlichkeit, dass jemand nach 10 Jahren Abstinenz auffällt, ist größer als 0 - und dazwischen verläuft die Kurve stetig. Interessant wäre es, über eine Meta-Analyse eine Ahnung davon zu gewinnen, in welchen Bereichen dazwischen die Kurve mit welcher Steigung verläuft. Insgesamt liegt der Gipfel der Rückfälle sicher im ersten Jahr der Abstinenz, die Forderung nach 6 Monaten, 9 Monaten oder 12 Monaten Abstinenz ist aber willkürlich, da sie unausgesprochen davon abhängt, welche Quote von Fehlern wir riskieren wollen: Nach 1 Woche Abstinenz die Fahrerlaubnis wiederzuerteilen, wird sicher zu viele Rückfälle produzieren, erst nach 20 Jahren nachgewiesener Abstinenz wiederzuerteilen, wird die Rückfallquote gegen 0 tendieren lassen - welches der geeignet erscheinende Zeitraum dazwischen ist, wäre argumentativ begründet nur dann festzulegen, wenn wir einerseits eine quantitative Vorstellung von dem Zusammenhang zwischen Abstinenzdauer und Rückfallwahrscheinlichkeit hätten und wir uns zudem verständigen könnten, welche Rückfallquote wir bereit sind, in Kauf zu nehmen, um auffällig gewordenen Kraftfahrern die Wiedererlangung der Fahrerlaubnis zu ermöglichen - beide Diskussionen sind nach meiner Kenntnis aber in unserem Fachgebiet nie geführt worden.

- **Ein Abstinenznachweis ist (noch) nicht sicher zu führen.**

Wir können unter bestimmten Voraussetzungen sicher beweisen, dass jemand vor einiger Zeit Alkohol getrunken hat (Fahne, BAK, Laborwerte), dass er es über längere Zeit nicht getan hat, ist nicht beweisbar. Das Fehlen jeglichen Konsums von Alkohol wäre nur durch eine Dauerüberwachung bzw. engmaschige Laborkontrollen möglich, die in der Praxis nicht durchführbar sind. Im Bereich illegaler Drogen gibt es zumindest gute Aussichten, selbst einen kurzfristigen Konsum auch nach Wochen noch nachweisen zu können - bei Alkohol scheitern wir daran. Ein Klient kann glaubhaft machen, dass er nichts getrunken hat und ich kann ihm als Gutachter in bestimmten Fällen nachweisen, dass er etwas getrunken hat - aber ein Klient kann nicht beweisen, dass er keinen Alkohol zu sich genommen hat. Aus gutem Grund verzichten Selbsthilfegruppen, die noch am ehesten zu einer realitätsgerechten Einschätzung in der Lage wären, darauf, Abstinenz zu bescheinigen. Neue Marker wie das Ethylglucuronid im Urin verbessern zwar die kurzfristige Nachweisbarkeit auch kleinerer Mengen Alkohol, aber keine zur Zeit existierenden biochemische Marker sind bei einer außerhalb geschlossener Einrichtungen realistischen Kontrolldichte in der Lage, den gelegentlichen Konsum von 1-2 Gläsern sicher zu erfassen, bewiesen werden kann also bestenfalls das Nichtvorliegen eines exzessiven oder regelmäßigen Alkoholkonsums, nicht aber eine strikte Abstinenz. Dies ist vor allem deshalb wichtig, da im Bereich der illegalen Drogen die Forderung nach einer nachgewiesenen Alkoholabstinenz wissenschaftlich sauber nicht erfüllbar ist. Im Bereich illegaler Drogen sieht die Situation etwas besser aus - dazu mehr im nächsten nlvp.

Markov-Ketten als Modell von Trinkmustern

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn Hamburg

Markov-Ketten stellen ein mathematisches Modell dar, mit dem präzise dargestellt werden kann, mit welcher Wahrscheinlichkeit Systeme von einem in einen anderen Zustand wechseln. Sie eignen sich damit zur Modellierung von Prozessen, die zwischen einer begrenzten Zahl von Zuständen hin- und herpendeln und dies mit einer hohen Eigendynamik in dem Sinne, dass Folgezustände nur vom vorherigen Zustand, nicht von der ganzen Vorgeschichte abhängig sind (Eine gute Darstellung unter <http://de.wikipedia.org/wiki/Markow-Kette>).

Dies lässt sich unmittelbar auf das Trinkverhalten übertragen. Im vereinfachten Fall können wir bei einem Klienten 3 Zustände unterscheiden. Er kann an einem Tage entweder nichts trinken, wenig trinken oder viel trinken (wie immer diese Zustände genau definiert sind und unbeschadet der Tatsache, dass ich beliebige Zwischenstufen einführen kann). Und am Folgetag kann einer der 3 Zustände wieder auftreten. Damit ergibt sich eine Matrix von Übergangswahrscheinlichkeiten, d. h. der Wahrscheinlichkeit, dass jemand nach einem Abstinenztag entweder nichts, wenig oder viel trinkt, nach einem Tag mit geringem Konsum auf Alkohol verzichtet, bei moderatem Konsum bleibt oder entgleist und nach einem Exzess am Folgetag nichts trinkt, wenig trinkt oder weitersäuft.

An einem konkreten Beispiel:

	Nichts	wenig	VIEL
Nichts	.10	.90	.00
wenig	.00	.90	.10
VIEL	.80	.00	.20

Tab 1: Übergangswahrscheinlichkeit für „Regelmäßig, manchmal zuviel“
Anschaulich beschrieben: Jemand trinkt im Regelfall wenig, selten einmal entgleist es. In diesen Fällen geht er am nächsten Tag meist auf

Null (das hält aber nicht lange an) oder trinkt selten weiter. Mit einigen (willkürlichen) Skalierungen und einer kleinen Zufallskomponente generiert Excel (Tabelle auf Anfrage) mit der obigen simplen Matrix ein typisches Trinktagebuch eines solchen Klienten (Gramm Alkohol pro Tag):

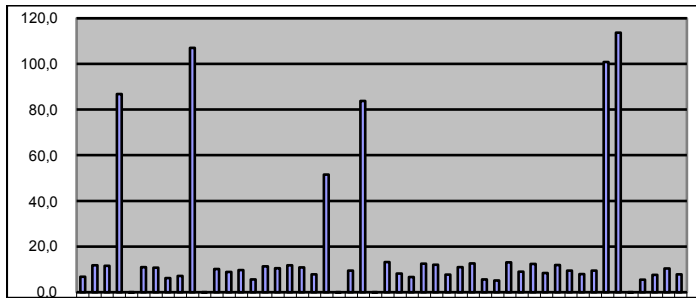


Abb.1: Generiertes Trinktagebuch „Regelmäßig, manchmal zuviel“

Umgekehrt gestattet ein vorhandenes Muster nach Kategorisierung, die Übergangsmatrix zu erstellen:

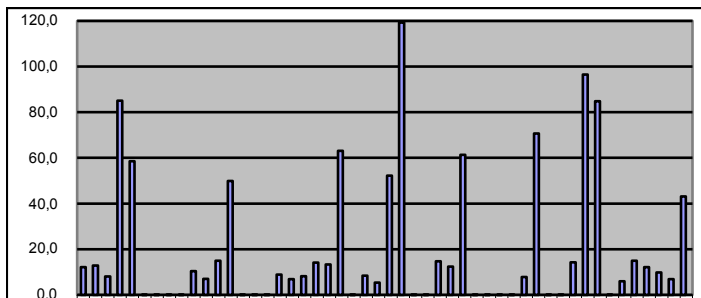


Abb. 2: Generiertes Trinktagebuch „Aufschaukeln mit kurzer Reue“

Dazu gehört folgende Übergangsmatrix:

	Nichts	wenig	VIEL
Nichts	.60	.40	.00
wenig	.00	.70	.30
VIEL	.90	.00	.10

Tab. 2: Übergangswahrscheinlichkeiten „Aufschaukeln mit kurzer Reue“

Plakativ gesprochen: Aufschaukeln mit kurzer Reue: Wenn der Klient nichts getrunken hat, bleibt er mit einiger Wahrscheinlichkeit (0,60) dabei, er entgleist nie aus der Abstinenz, aber wenn er etwas getrunken hat, bleibt dies nur eine gewisse Zeit stabil, dann trinkt er manchmal exzessiv ($p=0,30$), aber in der Regel nur kurz (Wahrscheinlichkeit, am nächsten Tag wieder auf Null zu gehen ist 90%).

Auch Spiegeltrinker sind mit einer Matrix zu beschreiben:

	Nichts	wenig	VIEL
Nichts	.01	.95	.04
wenig	.01	.95	.04
VIEL	.49	.50	.01

Tab. 3: Übergangswahrscheinlichkeiten für „Spiegeltrinker“

Diese Matrix generiert:

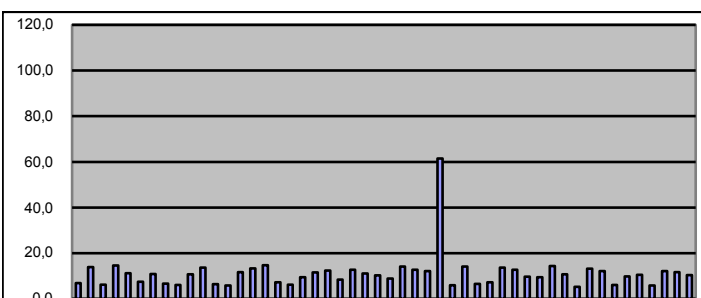


Abb. 3: Generiertes Trinktagebuch vom Muster „Spiegeltrinker“

Ebenso Matrix und Muster für den extremen „Quartals-Säufer“

	Nichts	wenig	VIEL
Nichts	.92	.03	.05
wenig	.80	.15	.05
VIEL	.20	.01	.79

Tab. 4: Übergangswahrscheinlichkeiten für „Quartalsäufer“

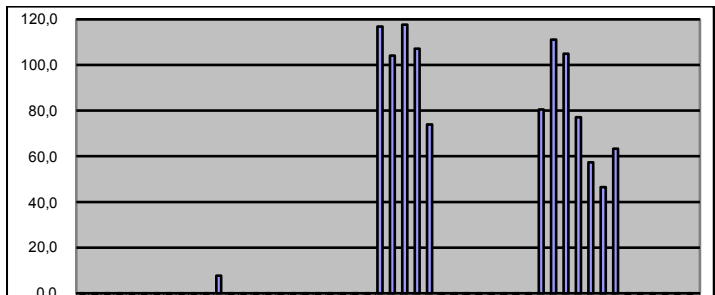


Abb. 4: Generiertes Trinktagebuch vom Muster „Quartalsäufer“

Der Vorteil dieses Modellansatzes liegt darin, dass er eine feine und objektive Differenzierung der grundlegenden Muster gestattet. Grundsätzlich ist es möglich, aus vorliegenden Trinktagebüchern mit hoher Objektivität Muster abzuleiten und deren Veränderungen über eine Maßnahme quantitativ zu erfassen und zu bewerten.

Alkoholismus-Marker oder Alkoholmarker?

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

Vor einer Bewertung der wichtigsten biochemischen Marker in unserem Arbeitsbereich ist es notwendig, einige Grundprinzipien herauszustellen, die in einer technischen Diskussion um Halbwertszeiten, Spezifität, Grenzwerte, Ansprechschwellen etc. leicht verloren gehen.

- **Alkoholismus ist nicht definierbar über die Menge des getrunkenen Alkohols.**

Diese simple Tatsache ist als Klarstellung für das folgende unverzichtbar. Ein Alkoholiker ist jemand, der die Fähigkeit verloren hat, kontrolliert und risikoarm mit Alkohol umzugehen - es ist eine Sache des individuellen Verhaltenspotentials, nicht des aktuellen Verhaltens. In einem Vergleich: Diabetiker ist nicht jemand, dessen Blutzuckerspiegel zu hoch ist, sondern dessen Körper dauerhaft die Fähigkeit verloren hat, den Blutzuckerspiegel zu regulieren. Auch gesunde Menschen können kurzfristig erhöhte Zuckerwerte haben und auch Diabetiker können auf Dauer durch entsprechende Diät bzw. Insulingabe ihren Zuckerspiegel in akzeptablen Grenzen halten - aber trotzdem bleiben die einen Nicht-Diabetiker und die anderen Diabetiker. Gleichfalls kann ein Nicht-Alkoholiker über Stunden, Tage oder auch Wochen (sicher kaum über Jahre) zuviel trinken und ein Alkoholiker monatelang trocken bleiben - aber trotzdem bleibt der eine Nichtalkoholiker und der andere Alkoholiker.

- **Wer abhängig von Alkohol ist, kann geeignet sein zum Führen von Kraftfahrzeugen**

Aus oben Gesagtem folgt - wenn wir die Diagnose „Alkoholiker“ und „abhängig vom Alkohol“ als im Kern identisch betrachten, der zweite Punkt. Ich gehe davon aus, dass in unserem Fachgebiet unumstritten ist: Wer Alkoholiker ist, bleibt dies lebenslang, auch wenn er trocken lebt. Im Regelfall wird ein Kraftfahrer mit einer massiven Alkoholproblematik, der in einer Untersuchung mit der Selbstdefinition „Ich war alkoholabhängig, aber jetzt bin ich es nicht mehr.“ auftritt, ein negatives Gutachten bekommen. Zu den Grundüberzeugungen von Selbsthilfegruppen, deren Besuch in den Gutachten immer wieder gefordert wird,

gehört genau diese Wahrheit: Abhängigkeit ist ein lebenslang anhaltender Zustand, nicht eine vorübergehende Schwäche. Um so verblüffender ist, dass diese Erkenntnis in zentralen Publikationen unseres Fachgebietes, nicht nur keinen Eingang gefunden hat, sondern im Gegenteil dort der bemerkenswerte Satz steht „Wer vom Alkohol abhängig ist, kann kein Kraftfahrzeug führen.“ („Begutachtungsleitlinie zur Kraftfahrereignung“, Seite 41). Nehmen wir diese Aussagen ernst (und wir sollten eigentlich bei solchen quasi rechtsverbindlichen Begutachtungsleitlinien schon auf die Genauigkeit von Formulierungen vertrauen können), dann ist nur eine von zwei Schlussfolgerungen möglich: Entweder alle Gutachten, die einen trockenen Alkoholiker als geeignet einstufen, verstoßen gegen diese Leitlinien oder deren Autoren haben ein Bild von Alkoholabhängigkeit als reversiblen Prozess, als könne man also seine Abhängigkeit durch eine gewisse Zeit des Nicht-Trinkens aufheben – und dies ist genau die Falle, in die Alkoholiker tappen.

- **Es gibt keine biochemischen Alkoholismus-Marker.**

Aus dem Gesagten folgt unmittelbar, dass es – auf absehbare Zeit – keine biochemischen „Alkoholismus-Marker“ geben kann. Alle verwendeten oder diskutierten Messwerte (BAK, Gamma-GT, MCV, Methanol-Spiegel, CDT, Ethylglucuronid etc.) geben bestenfalls Aufschluss über den Alkoholkonsum der letzten Stunden/Tage/Wochen/Monate, nicht aber darüber, ob eine Abhängigkeit, als eine leiblich-seelisch verankerte Unfähigkeit, auf eine bestimmte Art mit Alkohol umzugehen, vorliegt. Jemand, der viel Alkohol trinkt und bei dem alarmierend hohe Werte vorliegen, muss kein Alkoholiker sein. Er hat vermutlich ein Alkoholproblem und wird wahrscheinlich ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen sein, aber es kann sich um einen situativ bedingten Alkoholexzess handeln, es muss kein Alkoholismus vorliegen. Umgekehrt mag ein trockener Alkoholiker, der seit seiner dritten Entziehungskur mal wieder ein halbes Jahr abstinent lebt, normgerechte „Alkoholismus-Marker“ haben – aber er wird deshalb trotzdem (trockener) Alkoholiker bleiben. Offenbar stecken hinter der Hoffnung, Alkoholikern mit einem biochemischen, objektiven Wert auf die Schliche zu kommen, die Reste einer simplifizierenden Diagnostik: „Wer viel trinkt ist Alkoholiker, und wir müssen nur herausfinden, wie viel jemand trinkt und schon steht die Diagnose.“ Zu welch falschen Ergebnissen eine solche Diagnostik führen kann, zeigt ein Blick auf den CDT: Dort gilt als „cut off“-Wert in der Regel 2,6 %. Sieht man in die Erläuterungen der Bedeutung hinein, finden sich solche Präzisierungen wie: „Mehr als 60 g Alkohol pro Tag über einen Zeitraum von mindestens 1 Woche“. Dies bedeutet aber als Konsequenz: Männer, die bis zum Untersuchungszeitpunkt täglich 8 Schnäpse trinken und Alkoholiker, die bis vor 3 Wochen exzessiv getrunken haben, können in den Normbereich fallen und als unproblematisch diagnostiziert werden. Zur Klarstellung: Diese Marker können gut geeignet sein, einen verschwiegene hohen aktuellen Alkoholkonsum aufzudecken, sie ersparen aber keine sorgfältige Diagnose des Ausmaßes und der Langzeit-Dynamik des individuellen Alkohol-Missbrauches.

Nach diesen eher grundsätzlichen Bemerkungen einige Hinweise und Angaben über weiterführenden Internetquellen für eine Reihe von klassischen Markern:

- **GGT, GOT und GPT:**

Eine gute knappe Darstellung auch des Überganges auf die seit 2003 geltenden Grenzwerte gibt es unter <http://www.pharmazeutische-zeitung.de/fileadmin/pza/2003-31/medizin2.htm>. Offenbar scheint es legitim zu sein, im Langzeitvergleich alte und neue Werte mit einem festen Faktor umzurechnen. Die technische Grundlage der neue Referenzwerte (Umstellung auf 37°C) für Fachleute: http://www.degruyter.de/journals/cclm/pdf/40_734.pdf.

Insgesamt ist der GGT weiterhin Standard in unserem Arbeitsbereich, er wird praktisch bei allen MPUs bei Alkoholauffälligen erhoben. Dabei gilt als Groborientierung: Eine isolierte Erhöhung des GGT bei normalen GOT und GPT gilt als starker Hinweis für erhöhten Alkoholkonsum. Soweit ich es momentan übersehe, gibt es wenig grundsätzliche Kritik an der Verwendung und Interpretation des Wertes, allerdings gibt es durchaus ein breites Spektrum von Ursachen für falsch positive Werte

(ein guter Überblick unter: http://www.siumed.edu/medicine/clerk/articles/abnormal_liver_enzyme.pdf und <http://www.laborlexikon.de/Lexikon/Infoframe/g/Gamma-GT.htm>), die bei einer sorgfältigen Diagnostik ausgeschlossen sein müssen.

Nach meinen Beobachtungen aus der Praxis hat die Bedeutung des GGT allerdings im Verlaufe der Jahre abgenommen. Früher gelang es relativ häufig, Klienten durch GGT-Werte der Falschangaben zu überführen und erhöhte Werte waren häufiger auch Ursache negativer Gutachten. Heutzutage scheint der Wert so bekannt zu sein, dass Klienten wissen, dass sie mit erhöhten Leberwerten erst gar nicht bei einem Verkehrspsychologen auftauchen müssen. Zudem werden sorgfältig dokumentierte medizinische Alternativ-Erklärungen auch in einer MPU eher als früher akzeptiert, so habe ich immer mal wieder bei glaubwürdig abstinenten oder moderat trinkenden Klienten ein Pfeiffersches Drüsenfieber (Epstein-Barr-Virus) als Ursache insgesamt erhöhter bzw. periodisch massiv ansteigender Leberwerte identifizieren können.

- **MCV (mittleres Erythrozytenvolumen)**

Wird seit einigen Jahren innerhalb der MPU kaum noch verwendet, seitdem sich in einer Reihe von Untersuchungen herausgestellt hat, dass sowohl Sensitivität als auch Spezifität nicht den Erwartungen genügten.

- **CDT (Carbohydrate-deficient Transferrin)**

Dieser Marker hat in den letzten 10 Jahren deutlich an Bedeutung gewonnen. Die Anzahl der Untersuchungen ist kaum noch zu übersehen, wobei die Vergleichbarkeit dadurch erschwert wird, dass sich nach früher üblichen Gesamtwerten (Normwert typischerweise 20 U/l) die Analyse spezifischer Isoformen und deren Anteil am Gesamt-CDT als Messgröße durchgesetzt hat (cut-off typischerweise 2,6%). Außerdem gibt es Diskussionen um den optimalen cut-off, um Sensitivität und Spezifität optimal auszubalancieren. Eine sehr prägnante und präzise Bewertung der Verwertbarkeit in der Praxis findet sich unter: <http://www1.dgppn2006.de/guest/AbstractView?ABSID=9523>, einschließlich der Analyse der ROC-Kurven. Eine umfassende Arbeit zum Thema Einsatz CDT unter: http://deposit.ddb.de/cgi-bin/dokserv?idn=967777984&dok_var=d1&dok_ext=pdf&filename=967777984.pdf. Eine methodisch hoch anspruchsvolle Arbeit zu der Frage, welche Anteile des CDT bei welchen Messverfahren zu einer Erhöhung der Trennschärfe beitragen, findet sich unter: <http://www.clinchem.org/cgi/content/full/48/12/2177>

In unserem Arbeitsbereich ist der CDT zwar anerkannt (siehe Begutachtungsleitlinien Seite 42), wird aber in der Praxis selten verwandt, auch, da er immer noch finanziell recht aufwendig ist (um 50,- €). Gerade bei unklaren Fällen habe ich in meiner Praxis aber gute Erfahrungen damit gemacht und zwar sowohl im Sinne einer (auch in der MPU akzeptierten) Entlastungsdiagnostik, als auch bei der Überführung von hartnäckig leugnenden Klienten).

- **Ethylglucuronid:**

Der nach meinem Eindruck momentan am stärksten diskutierte und in der Entwicklung befindliche Marker. Nach meinen Recherchen scheint tatsächlich Hoffnung zu bestehen, eine Nachweis für Alkoholkonsum sowohl im zeitlichen Fenster zwischen dem aktuellen Rauschzustand und dem Konsum über 2 oder mehr Wochen zu führen, als auch einmalige Trinkmengen zu erfassen, die unterhalb eines massiven Exzesses liegen. Auffallend ist, dass es sehr viele Forschungsergebnisse und Diskussionen um Ethylglucuronid im Blut aus der Schweiz gibt, während nach meinem Eindruck die Diskussion in Deutschland eher im Bereich Haaranalyse geführt wird. Allerdings gilt auch hier, dass in der Praxis der MPU dieser Messwert bisher noch kaum eine Rolle spielt.

Eine gute, eher chemisch orientierte Basisinformation gibt es vom „Erfinder“: <http://www.rzuser.uni-heidelberg.de/%7Edf6/themenpark/ethylglucuronid.htm>. Einzelheiten zu Nachweisgrenzen, Interpretation etc. gibt es von einem Labor, dass die Untersuchung auch durchführt: http://www.labor-enders.de/93_0.html mit der Möglichkeit, die Information als PDF herunterzuladen. <http://www.labor-imbach.de/Ethylglucuro->

[nid.348.0.html](#) mit einer guten Übersicht über das zeitliche diagnostische Fenster.

Ethylglucuronid in den Haaren: Ein praxisrelevanter Vortrag /Vollmerhaus, Rüdiger: Zum Aussagehorizont von Ethylglucuronid in den Haaren) auf dem BNV-Kongress 2004 ist im Internet verfügbar: <http://www.bnv.de/vkth/verkehrstherapie.htm>

Ich habe in eigener Praxis bislang noch keine Erfahrungen mit diesem Messwert, würde mich aber über Rückmeldungen sehr freuen.

Wie viel Intelligenz hat das (automobile) Fahrverhalten? - Teil 2

Dipl.-Psych. Dr. Bernd Rothenberger, Esslingen

[Anmerkung des Herausgebers: Im ersten Teil im nlvp 04/2007 hatte Rothenberger dargestellt, wie Verkehrspsychologie auf eine praktische, d. h. gesellschaftlich anerkannte, wissenschaftlich fundierte und berufsethisch professionalisierte Basis gestellt werden kann, er hatte den Begriff der Verkehrsintelligenz abgeleitet, sich mit den Modellen MOVE und PASS auseinandergesetzt und sich für eine professionelle Praxisreflexion ausgesprochen. Es schloss sich eine kritische Analyse eines zu naturalistischen Mobilitätskonzeptes an.]

Vor dem Hintergrund dieser Problemlage kann ich das Lösungspotenzial einer *psycholegalen Verkehrspsychologie* bestimmen. Eine auf psychologischer und rechtlich-moralischer Basis entwickelte, interventio-nistische, auf Verhaltensänderungen und Förderung der emotionalen Intelligenz (Goleman 1996) am Steuer abzielende Verkehrspsychologie, beschäftigt sich mit vier sehr unterschiedlichen akademischen Disziplinen: mit dem Verkehrsrecht, der Psychotherapie, der verkehrspsychologischen Wissenschaft und der verkehrspsychologischen Profession und Praxis. In interdisziplinärer Absicht trägt sie zu dem wechselseitig sich ergänzenden Erkenntnisgewinn bei, die spezifisch menschliche Rationalitätsform „Mobilität“ wahrzunehmen, zu sichern und zu fördern. Von einem psychologischen Standpunkt aus betrachtet stellt menschliche Mobilität, auch technisch verwirklichte und rechtlich geregelte Mobilität, eine Unterform der menschlichen Intelligenz dar (Howard Gardner: "Intelligenzen. Die Vielfalt des menschlichen Geistes". Klett-Cotta, 2002). Diese multiple Intelligenz reguliert weder nur die intelligente Verkehrs-anpassung an das „System“ von Mensch/Maschine und Straße, noch nur den fairen und solidarischen Ausgleich der Vielfalt der unterschiedlichen Fahrstile und Erfahrungen der Verkehrsteilnehmer und ihrer Motive unterwegs zu sein. Vielmehr macht die das Phänomen „bewegen und bewegt werden“ regulierende Intelligenzform das Mobilitätsverhalten direkt rational (Rothenberger 2006), und zwar als Gelegenheit zur Rollenübernahme mit den anderen Verkehrsteilnehmern, wie zur Emotionsregulierung irrationaler Gedanken und negativer Stimmungen am Steuer. Wird Mobilitätskompetenz dergestalt als eine Form der sozialen und emotionalen Intelligenz betrachtet, dann kommen wir auch dem neuen verkehrspsycholegalen Paradigma näher, das charakterorientiert (moralisch), rechtskonform (legal) und (psychologisch) auf Verhaltensänderung und auf die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer ausgerichtet ist. Dass die Verschränkung von (charakterlichen) Sein und (legalem) Sollen im verantwortlichen Handeln auf einen moralpsychologischen Weg erreicht werden kann, haben Lawrence Kohlberg mit seinen Kolleginnen und Kollegen in einem beachtlichen wissenschaftlichen Lebenswerk in Theorie (Entwicklung des moralischen Urteilens und Handelns über die gesamte Lebensspanne hinweg) und Praxis (Gerechter-Gemeinschafts-Ansatz für Schüler, Straffällige und kranke Jugendliche) nachgewiesen. Meine Partner und ich haben diese Ideen mit Hilfe eines verkehrsbezogenen Verantwortungsdiskurses, der auf die Verbindung von legalem Urteilen und rechtskonformen Handeln am Steuer abzielt, in das verhaltenstherapeutische Konzept der

auto-Mobil@-Partnerschaftsgesellschaft (Hammer, u. a. 2006) eingebracht.

Werden aber die Faktoren der Subjektivität der Verkehrsteilnehmer und die Legalität und Einzelfallgerechtigkeit der Maßnahmen tatsächlich in den Blick genommen, dann müssen die Sicherheitsbedürfnisse nicht mehr von den Mobilitätsbedürfnissen und umgekehrt getrennt werden. Auf diese Weise müssen maximale Sicherheit und minimales Risiko nicht länger nur als Faktoren gedacht werden, die nur bei Null-Mobilität zu haben sind. Tatsächlich kann eine Logik intelligent regulierten Mobilitätsverhaltens, d. h. eine Entwicklungslogik der Mobilität entdeckt werden, wie der einzelne Verkehrsteilnehmer sich dazu entwickelt – oder aber nicht, seine Solidarität und affektive Verantwortungsübernahme mit den anderen Verkehrsteilnehmern sowie seine emotionale Selbstregulation lebenslang aufrechtzuerhalten. Auf diese Weise muss der Begriff der Freiheit nicht länger auf den Begriff der Sicherheit reduziert werden. Denn sowohl im Freiheits- und Bewegungserleben am Steuer, als auch im Sicherheits- oder Risikobewältigungsverhalten ist, wie oben schon gesagt, eine Rationalitätsform intelligenten Mobilitätsverhaltens verkörpert, deren personale Einheit mit "Mobilitätskompetenz" oder "Fahrintelligenz" auf den psychologischen Begriff gebracht und damit auch in therapeutischer Absicht gelehrt und gelernt werden kann (Rothenberger 2002).

Zu "1.3 Fahreignung als übergreifendes Konstrukt" des Modells MOVE

Fahrverhalten- Fahreignung- Fahrintelligenz

(1.) Was versteht man unter dem legalen Begriff der "Fahreignung" und dem psychologischen Begriff der "Fahrintelligenz"? Den Begriff der Fahrintelligenz verwende ich im Text synonym mit dem Begriff der Mobilitätskompetenz.

(2.) Wie stehen diese Begriffe zueinander? Haben sie dieselbe Bedeutung oder meinen sie einen unterschiedlichen Gegenstandsbereich? Verweisen die beiden Begriffe auf denselben Realitätsausschnitt unter zwei verschiedenen, aber epistemologisch aufeinander bezogenen Perspektiven?

Zunächst ein Hinweis auf die Gegenwart der deutschen Verkehrspsychologie: Der Begriff der Verkehrsintelligenz im Allgemeinen und der Fahrintelligenz des individuellen Autolenkers sind derzeit noch nicht konsensfähig. Von vielen Verkehrspsychologen wird die Notwendigkeit, aber auch die Chance noch nicht deutlich genug erkannt, die empirische Perspektive der Verkehrspsychologie zusammen mit der normativen Perspektive des Verkehrsrechts und der Charaktererziehung (Blasi 2005) unverwickelt und aufeinander bezogen zu verschränken. Ein wie immer präzisierter, jedoch perspektivenverschränkter Begriff von „Verkehrsintelligenz“ kann deshalb in ihrem Handeln und ihren Praxisreflexionen noch nicht handlungsleitend werden. In Folge dessen kann der Begriff auch nicht dazu verwendet werden, die Gefahr einer einseitigen Ökonomisierung und Verwissenschaftlichung der verkehrspsychologischen Tätigkeit wahrzunehmen und in Abwehr dieser Gefahr zugleich zur Stärkung der Professionalisierung der verkehrspsychologischen Tätigkeit beizutragen. Ohne einen guten Begriff intelligenter Mobilität kann nämlich nicht begriffen werden, warum die konventionellen verkehrspsychologischen Kursprogramme und die psycholegal nicht informierten Kurse zur Reduktion riskanter Verkehrsteilnahme nicht erfolgreich waren und es auch nicht sein können. Einigen Kollegen gefällt der Begriff ästhetisch nicht, mit der Konsequenz, dass sie ihn auf seine semantische Bedeutung reduzieren und für eine modische Leerformel halten. Damit wehren sie jedoch die korrekte Wahrnehmung der berufsethischen wie der psycholegalen Dimension ihrer verkehrspsychologischen Tätigkeit ab. Worte wie "die Verkehrsmoral", "die Charakterstärken" oder "die Tugenden des Autofahrers" müssen ihnen entweder blumig oder aber leer erscheinen, obwohl sie klar und präzise beschreiben, was einen guten Autofahrer und eine erfolgreiche verkehrspsychologische Maßnahme ausmacht.

Nun zur Beantwortung der oben formulierten beiden Fragen. Machen wir es uns einfach und beginnen mit und in der Lebenswelt eines unauffälligen Verkehrsteilnehmers, der sich im Straßenverkehr solidarisch und verantwortlich verhält. Für ihn gilt: Wer ein Auto fahren will, benötigt einen Führerschein. Der Erwerb des Führerscheins setzt eine staatliche Lizenz zur Verkehrsteilnahme voraus, d. h. eine Erlaubnis zum Zugang zum gefährlichsten Arbeitsplatz, der in dieser Welt zu besetzen ist. Wer eine Lizenz zur Verkehrsteilnahme haben will, muss zuvor eine Fahrprüfung und eine rechtliche Eignungsprüfung bestehen. Eine solche Prüfung ist auch aus verkehrspsychologischer Sicht sinnvoll. Denn eine professionelle, nicht institutionell gebundene Verkehrspsychologie kann nicht nur das soziale Problem einer zunehmenden lebensbedrohenden Beschleunigung und das immer noch schicksalhaft hingegenommene Risikos einer lebensgefährlichen Verkehrsteilnahme beschreiben. Eine professionelle Verkehrspsychologie kann auch eine Lösung anbieten für die stresserzeugenden, krankmachenden und lebensvernichtenden Verkehrsprobleme. Die Lösung liegt verborgen in der Verkehrsmobilität, die in jedem menschlichen Mobilitätsverhalten verkörpert ist. Sie gilt es, auch in der Person des Verkehrsrowdys oder des fahrenden Trunkers wahrzunehmen sowie bedürfnisgerecht zu fördern und nichtkonfrontierend die eventuell vorhandenen personalen Störungen und Widerstände zu nutzen.

Weiterführend ist zu fragen: Was versteht man unter dem rechtlich unbestimmten Begriff der „Fahreignung“ in einem empirisch psychologischen Sinne? Zunächst: Fahreignung ist ein rein juristischer Begriff aus dem Straßenverkehrsrecht. Mit ihm kann nicht beschrieben werden, was es in verkehrspsychologischer Theorie und Therapie heißt, seine zwangsläufig auftretenden negativen Emotionen am Steuer so zu regulieren, dass der Fahrer sein Fahrzeug sicher lenken kann. Für eine solche Beschreibung müssten wir heute schon über eine psychologische Sprache verfügen, die dem Komplexitätsgrad entgegenkommen kann, der mit der Frage nach der affektiven Verantwortungsübernahme zum sicheren Führen eines Fahrzeugs verbunden ist. Eine solche Frage kann auf Grund der naturalistischen Beschränkungen in der psychologischen Forschung (Slife, 2004) zum derzeitigen Stand der Wissenschaft nicht beantwortet werden. Als praktisch tätige Verkehrspsychologen müssen wir jedoch handlungsfähig bleiben. Wir wissen, dass unser Auftrag ein gesellschaftlicher ist und dass er sich positiv individualisierend auf die unverzerrte empirische und normative Wahrnehmung des aktuellen und des potentiellen Fahrverhaltens und Fahrerlebens vor, während und nach einer Verkehrsteilnahme zu beziehen hat. Diese personale Fähigkeit und die damit verbundene persönlichkeitsbildende Motivation zur umfassenden Wahrnehmung des eigenen und des fremden Fahrverhaltens sind jedoch keine bloß psychologischen Eigenschaften, die dem jeweiligen Autofahrer zukommen oder nicht, sondern vielmehr ein automobiler Seinszustand, nämlich das, was ein guter Autofahrer ist. Das Handeln folgt auch hier dem Sein, wie es im Grundsatz der Tugendethik formuliert ist. Um Gutes tun zu können, müssen wir zuvor schon gut sein. Und weil das so ist, auch wenn diese Einsicht in der wertfrei betriebenen Forschung geleugnet und von naturalistisch eingestellten Verkehrspsychologen bagatellisiert wird, kann die empirische Wahrnehmung des Fahrverhaltens nicht von dem Sein des guten Autofahrers und dieses Sein wiederum nicht von der normativen Wahrnehmung dessen automobiler Charakterstärken getrennt werden. Das Fahrverhalten des guten Autofahrers ist kognitiv, rechtlich, affektiv und fahrtechnisch intelligent, d. h. fahrintelligent und solidarisch (tugendhaft) und rechtskonform zugleich.

Fassen wir zusammen: Immer dann, wenn der Verkehrsrechtler von Fahreignung spricht, muss der Verkehrspsychologe einen diesem Rechtsbegriff entsprechenden empirischen (genauer empirisch und normativ gemischten) Begriff des Fahrverhaltens verwenden. Von Gewicht bleibt die Einsicht, dass wir den Begriff der Fahreignung nicht 1 zu 1 in die verkehrspsychologische Theorie und Praxis einführen dürfen, und auch nicht umstandslos von einer Begutachtung und Therapie der Fahreignung sprechen können, ohne den naturalistischen Fehlschluss zu begehen. Warum das so ist, begründet Bode sehr schön in

seinem Referat auf dem 37. BDP-Kongress für Verkehrspsychologie in Braunschweig. Warum aber die naïv-psychologische Aneignung des Rechtsbegriffs der Fahreignung nicht hilfreich, ja eher schädlich ist für die Professionalisierung der Verkehrspsychologie und nichts dazu beitragen kann zu begreifen, warum rechtliche Sanktionen und reine MPU-Vorbereitungen sich als erfolglos erwiesen haben die Unfallzahlen zu reduzieren, diese Frage werden wir Verkehrspsychologen selbst beantworten und dann nach außen kommunizieren müssen.

„Fahreignung“ und „Fahrintelligenz“ sind zwei Begriffe aus zwei ganz unterschiedlichen Wirklichkeitsbereichen. „Fahreignung“ ist ein kontrafaktischer Rechtsbegriff aus dem praktischen Bereich, und Fahrintelligenz ist ein faktischer Begriff aus dem empirischen und theoretischen Bereich. Der Begriff der Mobilitätskompetenz/Verkehrsmobilität hat nicht nur eine individuelle und eine soziale, eine sog. psychosoziale, sondern auch eine psycholegale Komponente. Die psychosoziale Komponentenerschränkung sollte mit dem Begriff der „Selbstregulation“ und nicht länger mit dem der „Selbstkontrolle“ beschrieben werden. Die psycholegale Komponente kann am besten mit dem Begriff der „Mobilitätskompetenz“ beschrieben werden. Die Verbindung von Mobilitätskompetenz und Fahreignung wiederum kann ebenfalls mit Hilfe einer psycholegalen Perspektivenverschränkung beschrieben werden, die auch im Englischen gut verständlich ist. (David Carson and Ray Bull: *Psychology in legal contexts*, Wiley&Sons 2003). Wieder komme ich zu dem gleichen Ergebnis: Das Abgrenzungs- und Vermittlungsproblem, das in den beiden Begriffen aufkommt, ist ein Zweifaches. Die Teilnahme am Straßenverkehr ist nicht nur mit lebensbelastenden Stresserfahrungen, sondern immer auch mit lebensbedrohlichen Risiken verbunden. In Bewältigung der negativen Emotionen am Steuer, in der lebenslangen Notwendigkeit zur solidarischen Rollenübernahme mit dem Verhalten der andern Verkehrsteilnehmer und im Umgang mit dem immer noch viel zu hohen Unfallrisiken, muss der Verkehrsteilnehmer ein Leben lang die Erinnerung an seine Fahrintelligenz präsent halten und sie mit den Erwartungen an seine Selbstregulationskompetenz in Verbindung bringen. Und eben dies ist mit dem Begriff der „Verkehrsmobilität“ gemeint, wie ich ihn auf dem 38. BDP-Kongress für Verkehrspsychologie in Regensburg expliziert habe.

Der Autofahrer benutzt zum sicheren Führen eines Kraftfahrzeugs eine ganz spezifische mobilitätsdienliche Intelligenz. Insofern verfügt er am Steuer seines Fahrzeugs über einen gut entwickelten Charakter, um Mobilität im Straßenverkehr gemäß dem Recht zu verwirklichen und damit im Recht zu sein. Und zugleich hält er permanent eine Verkehrsmoral aufrecht, die weniger auf die psychoedukative Aufzählung von Regeln oder das Aufsagen von verkehrsrelevantem Wissen, als auf die Förderung desjenigen automobilen Charakters abzielt, der notwendig ist, um in dem wünschenswerten Zustand zu sein, die Regeln in zwangloser Solidarität mit den andern Verkehrsteilnehmern zu befolgen und damit ein *guter Autofahrer zu sein*.

Literatur

- Beck, U.: **Risikogesellschaft**. Auf dem Weg in eine andere Moderne Suhrkamp: Frankfurt 1986.
- Blasi, A.: Moral character: A Psychological Approach, in: Lapsley, D.K., Power, C. K. (Eds.) **Character Psychology and Character Education**. University of Notre Dame Press, 2005, S. 67 – 100.
- Carson, D.: *Psychology and Law. A Subdiscipline, an Interdisciplinary Collaboration or a Project?* In: Carson, D. and Bull, R. (Ed.) **Handbook of Psychology in Legal Contexts**. John Wiley&Sons 2003, S. 1 – 30.
- Dörner, K.: **Der gute Arzt**. Lehrbuch der ärztlichen Grundhaltung, Stuttgart: Schattauer, 2000.
- Grawe, K., Donati, R., Bernauer, F.: **Psychotherapie im Wandel**. Von der Konfession zur Profession. Göttingen: Hogrefe, 1994.
- Hammer, G., Rothenberger, B., Bacherle, X., Bogatzki, W.: Die Oper der Verkehrssicherheit. psychok.sulb.uni-saarland.de/volltexte/2006/695/pdf/hammer_01.pdf
- Henrich, D.: **Bewußtes Leben**, In: Henrich, D. **Bewußtes Leben**. Untersuchungen zum Verhältnis von Subjektivität und Metaphysik, Stuttgart: Reclam 1999, S. 11 -28.
- Kohlberg, L.: Stufe und Sequenz: Sozialisation unter dem Aspekt der

kognitiven Entwicklung, in: Kohlberg: **Zur kognitiven Entwicklung des Kindes**, Suhrkamp: Frankfurt 1974.

Kohlberg, L., Candee, D. *Die Beziehung zwischen moralischem Urteil und moralischem Handeln*, In: Kohlberg, L. **Die Psychologie der Moralentwicklung**, Suhrkamp: Frankfurt, 1995, S. 373 – 494.

MacIntyre, A.: **Der Verlust der Tugend**. Zur moralischen Krise der Gegenwart. Suhrkamp, 1995

Rothenberger, B.P.: : Auf der Suche nach der Verkehrsintelligenz.

psydok.sulb.uni-saarland.de/

volltexte/2006/699/pdf/rothenberger.pdf

Slife, B. D.: *Theoretical Challenges to Therapy Practice and Research: The Constraints of Naturalism*, in: Lambert, M. J. (Ed.) **Bergin and Garfield's Handbook of Psychotherapy and Behavior Change**, 2004, S. 44 – 83.

Kritische Anmerkungen zur „Verkehrintelligenz“

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn

Der Beitrag von Bernd Rothenberger enthält einen interessanten Ansatz und eine Reihe von diskussionswürdigen Überlegungen und Grundsatzanalysen. In Bezug auf das Modell PASS und speziell auf die Begrifflichkeiten „Mobilitätskompetenz, Fahreignung, Verkehrsintelligenz“ ist aber Widerspruch nötig, der kurz skizziert werden soll:

Zum ersten bezieht sich Rothenberger als Kronzeugen für den Begriff der „driver intelligence“ auf Prof. Leon James mit seinem in der Tat sehr lesenswerten Artikel (<http://www.drdriving.org/articles/taxonomy.htm>) - nur taucht in diesem Artikel der Begriff der driver intelligence an keiner Stelle auf. Vielmehr beschreibt Prof. James in Übereinstimmung mit der üblichen Begrifflichkeit die komplexen Anforderungen beim Führen eines Kraftfahrzeuges, Umgang mit verschiedenen stressenden Faktoren und ordnet diese folgendermassen ein: „The driver operates in three separate but interacting behavioral areas known as affective, cognitive, and sensorimotor.“ Damit konstruiert er eben keine quasi für das Autofahren spezifische Intelligenz wie Dr. Rothenberger, sondern beschreibt klar Anforderungen und Defizite im Verhalten auf der gefühlsmäßigen, verstandesmäßigen und motorischen Ebene.

Dies ist auch kompatibel zu der in Deutschland üblichen Unterscheidung zwischen Fahrtüchtigkeit und Fahreignung: Fahreignung wird als eine generelle, nicht auf eine bestimmte Situation oder einen konkreten Zeitpunkt bezogene Fähigkeit einer Person zum Führen von Fahrzeugen verstanden. Der Begriff der Fahrtüchtigkeit bezieht sich demgegenüber auf die Fähigkeit einer Person zum Führen eines Fahrzeugs zu einem konkreten Zeitpunkt. Dabei ist der Begriff der Fahreignung stark rechtlich und medizinisch determiniert, was in der Tat fehlt, ist eine positiv definierter Anforderungskatalog aus verkehrspsychologischer Sicht als Antwort auf die Frage: „Was benötigt eine Autofahrer jenseits der technischen Fähigkeiten, um ein guter Autofahrer zu sein?“ - In den Antwortkategorien (Fähigkeit mit Stress umzugehen, Antizipation fremden Verhaltens, Einfühlungsvermögen in andere Sichtweisen, Fähigkeit zum Multitasking, Selbstkritik etc.) bin ich mir mit Rothenberger vermutlich weitgehend einig – nur halte ich es für überflüssig und schädlich, für einen solchen im Rahmen der traditionellen psychologischen Kategoriensysteme beschreibbaren Anforderungskatalog den Begriff der „Verkehrintelligenz“ einzuführen – zumal mir rätselhaft bleibt, warum der Begriff der „Fahrtintelligenz“ empirisch sein soll. Damit ist ein weiteres Problem angesprochen: „Fahrtintelligenz“ und „Verkehrintelligenz“ werden offenbar synonym verwendet, obwohl sie sprachlich gesehen etwas unterschiedliches bezeichnen, nämlich einen Fähigkeitenkomplex für das Führen eines Fahrzeuges und einen Fähigkeitenkomplex für die Teilnahme an einer Gruppenaktivität.

Auch die von Rothenberger richtig beschriebene Entwicklung von einer begutachtenden zu einer verhaltensändernden Verkehrspsychologie hat nichts mit einem Paradigmenwandel von Fahreignung zu „Fahrtintelligenz“ zu tun – man kann Fahrtintelligenz begutachten und Fahreignung fördern.

Und schließlich wird sowohl von ihm als auch im Modell PASS der Begriff der Mobilitätskompetenz auf eine zumindest sehr unübliche Art verwendet. Der Begriff ist in der Verkehrspsychologie und Verkehrspädagogik gut eingeführt und bezeichnet die Fähigkeit, Mobilitätsziele und Mobilitätsmittel zweckrational gegeneinander abzuwägen – konkret umfasst es auch die Fähigkeit und Bereitschaft, Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß, per Rad zurückzulegen oder auch auf überflüssige Wege zu verzichten: „Mobilitätskompetenz steht dabei für die Fähigkeit, die unterschiedlichen Verkehrsarten, wie das zu-Fuß-Gehen, das Radfahren, das (Mit-)Fahren im Pkw und das Bus- und Bahnfahren, sicher und souverän handhaben zu können und mit deren Vorzügen und Risiken vertraut zu sein.“ (Fachtagung „Junge Menschen und Mobilität“: <http://www.ils-shop.nrw.de/cgi-bin/ilsos/070216.html>). Dass momentan versucht wird, per Wikipedia diesen eingeführten Begriff als Synonym für „Eignung zum Führen von KfZ“ umzudefinieren, macht die Sache nicht besser.

Auch die wiederholte Verwendung des Begriffes „psycholegal“ macht nicht deutlicher, was damit gemeint ist. Um mein eigenes Unverständnis empirisch zu überprüfen, habe ich gegoogelt: Ich habe keinen einzigen Treffer bei deutschsprachigen Seiten gefunden, im englischen Bereich kennt Wikipedia den Begriff nicht, es gibt eine Seite www.psycholegal.co.uk die den Begriff selbst aber nicht erläutert und allen sonstigen Seiten ist gemeinsam, dass sie den Begriff offenbar identisch mit dem deutschen „zur forensischen Psychologie gehörig“ benutzen. Wo also ist der Erkenntnisgewinn? Zuzustimmen ist Rothenberger in dem Ansatz, deutlich zu machen, dass die Verkehrspsychologie (im Teilbereich verkehrsauffällige Kraftfahrer) mit rechtlich definierten Normenverstößen und nicht medizinisch bestimmten Krankheitsbildern zu tun hat.

Die Begriffsverwirrung wird daran deutlich, dass Rothenberger einerseits sagt: „'Fahreignung' und 'Fahrtintelligenz' sind zwei Begriffe aus ganz unterschiedlichen Wirklichkeitsbereichen“, selbst aber einerseits sagt, er würde „Fahrtintelligenz“ und „Mobilitätskompetenz“ synonym verwenden. Gleichzeitig sagt das Modell PASS, dass „Mobilitätskompetenz“ „Fahreignung“ umfasst. Also ist Fahreignung = Verkehrsintelligenz = Mobilitätskompetenz? - und warum dann die ganze verwirrende Herleitung der begrifflichen Unterschiede, wenn doch alles gleich ist?

Insgesamt bleibt bei mir Ratlosigkeit zurück, warum Bernd Rothenberger Occam's Rasiermesser zwar kennt, aber nicht benutzt.

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: Ich habe die Zeitschrift zwar per email abonniert, aber bislang nichts bekommen, ich hoffe, in den nächsten Ausgaben regelmäßig berichten zu können: <http://www.bads.de/Blutalkohol/blutalkohol.htm>

ZVS - Zeitschrift für Verkehrssicherheit: Keine neue Ausgabe seit dem letzten Newsletter: <http://www.zvs-online.de>

NZV - Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht: In der Ausgabe 05/2007 gibt es einen durchaus brisanten Artikel von Dr. Ingo Fromm und Roland Schmidt zum Thema „Der Vorrang des Strafverfahrens bei der Fahrerlaubnisentziehung“ u. a. mit der These: „Über eine vom Strafrichter vorgenommene positive Eignungsprüfung kann sich die Behörde jedenfalls nicht hinwegsetzen.“ Die differenzierte Argumentation lohnt sich nachzulesen. Des weiteren findet sich zwei Urteile zu der Notwendigkeit quantitativer Angaben bei Verurteilung nach § 24 a Abs. 2 StVG bei Konkain und Cannabis, ein Urteil zur Sperrfrist-Berechnung bei Trunkenheitsfahrt im Ausland. **Ganz zentral für die Verkehrspsychologische Beratung von Punktetätern ist das Urteil des OVG Lüneburg, nach dem für das Erreichen eines bestimmten Punktestandes auf den Eintritt der Rechtskraft ankommt – mit einer ausdrück-**

lichen Betonung des Anreizprinzips der VB. Und schließlich ein weiteres Urteil zur EU-Fahrerlaubnis, die die Einschätzung in den letzten nlvp bestätigt: OVG Hamburg bestätigt, dass Zweifel an der Erfüllung des Wohnortprinzips alleine keine Nutzungsuntersagung (eines EU-Führerscheins) rechtfertigen <http://rsw.beck.de/rsw/shop/default.asp?site=NZV> .

zfs – Zeitschrift für Schadensrecht: kein Abo http://www.anwaltverlag.de/zeits_zfs.php

VD Verkehrsdienst: keine neuen Infos: www.verkehrsdienst.de – der Link ist offenbar repariert und liefert interessante Informationen.

Verkehrszeichen: Keine neue Ausgabe seit dem letzten newsletter: 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.

Die Seiten der Bundesanstalt für Straßenverkehr BASt (www.bast.de) sind überarbeitet worden und nun viel intuitiver bedienbar als früher.

Interessant sind beispielsweise unter Startseite > Fachthemen > Unfallforschung die Informationen über das Projekt DRUID, vor allem aber die Informationen über laufende Forschungsprojekte aus dem Bereich Verkehrspsychologie: http://www.bast.de/cln_007/nn_42716/DE/Forschungsprojekte/laufende/fp-laufend-u3.html.

Vor allem aber finden sich unter Publikationen eine Fülle von Informationen und Basisdaten, die sowohl für die tägliche Arbeit, als auch für politische Einschätzungen wichtig sind, ich verweise stellvertretend auf die sehr kompakte Übersicht über internationale Unfalldaten:

http://www.bast.de/cln_007/nn_42540/DE/Publikationen/Allgemeine/Dokumente/infokarten-international-2006-deutsch.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/infokarten-international-2006-deutsch.pdf

oder die immer wieder beeindruckende Graphik über die Zahl der im Strassenverkehr Getöteten unter:

http://www.bast.de/cln_007/nn_39814/DE/Statistik/Unfalldaten/downloads/getoetete-grafik.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/getoetete-grafik.pdf – Gerade dieses Bild zeigt anschaulich zweierlei: Wie viel in Deutschland im Bereich Verkehrssicherheit in den letzten Jahren erreicht wurde – aber auch wie viele Opfer der Verkehr jedes Jahr immer noch fordert.

Und schließlich sein darauf hingewiesen, dass die BASt jährlich die Zahl der MPUs veröffentlicht, wie in der Nullnummer des nlvp bereits mitgeteilt, finden sich die aktuellen Zahlen etwas versteckt unter: http://www.bast.de/cln_007/nn_42244/DE/Presse/Pressemitteilungen/Downloads/presse15-06.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/presse15-06.pdf

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.

- Die Delegiertenkonferenz des Berufsverband Deutscher Psychologinnen und Psychologen hat mit großer Mehrheit beschlossen: „Die parallele Ausübung eines Wahlamts in einer Untergliederung oder im Vorstandsvorstand und in einem mit dem BDP bzw. einer seiner Untergliederungen in berufspolitischer Konkurrenz stehenden Verein oder Organisation ist nicht zulässig. Über das Konkurrenzverhältnis zwischen dem BDP bzw. einer seiner Untergliederungen und anderen Vereinen oder Organisationen entscheidet jeweils die Delegiertenkonferenz.“ - Man darf gespannt sein auf die Konsequenzen.
- Die Zimmer im Kongresshotel für Fit-to-Drive in Wien kosten normal mit Frühstück 92,- € - wenn man mit dem Stichwort „Fit to Drive“ bucht, kostet es laut www.fit-to-drive.com 127,- € ... Der Tipp ist gut zwei Jahresabos des nlvp wert.
- Beim TÜV werden anscheinend mehr nlvp gelesen als bezahlt werden.
- Eine AG des BNV soll sich neulich in St.-Peter Ording mit den alternativen Verkehrsmittel Strandsegler beschäftigt haben.
- **Berichtigung:** Im letzten nlvp hieß es fälschlicherweise, man könne sich auf den Email-Verteiler der **Fachgruppe Verkehrspsychologie** der DGVP setzen lassen – gemeint war die **DGPs**, also die **Deutsche Gesellschaft für Psychologie** – die email-Adresse schade@verkehrspsychologie-dresden.de stimmte aber.

Kongresse

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

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

In nächster Zeit finden nach meinen Recherchen keine für Verkehrspsychologen interessante Kongresse statt, die nicht bereits in den letzten Newslettern erwähnt wurden.

Eine Ausnahme bildet die jährliche Tagung des [International Council on Alcohol, Drugs, and Traffic Safety \(ICADTS\)](http://www.icadts.org), die dies Jahr in Seattle (USA) stattfindet, zusammen mit der Tagung der [The International Association of Forensic Toxicologists \(TIAFT\)](http://www.tiaft.org) und dem [8th Ignition Lock Symposium \(IIS\)](http://www.ignitionlock.com) Informationen unter: <http://www.icadts2007.org> . Bei Redaktionsschluss war im Internet noch kein vollständiges Programm verfügbar, so dass eine Einschätzung schwer fällt, das Zusammenfassen mit einer Tagung von Gerichtsmedizinern und einem Symposium über Alkohol-Wegfahrsperrern lässt allerdings befürchten, dass genuin psychologische Ansätze eher in den Hintergrund rücken.

Ausblick auf die nächste Ausgabe 30.06.2007

Die nächste Ausgabe des „Newsletters Verkehrspsychologie“ (nlvp) ist geplant für den 30. Juni 2007 (wie immer ohne Gewähr ...). Schwerpunktthema wird das **Thema Drogen** sein, geplant sind:

- Aktuelle Probleme bei der Beratung drogenauffälliger Kraftfahrer
 - Überlegungen zur Grenzwert-Problematik
 - Einschätzung des Modell DRUGS
 - Informationsquellen im Internet
 - Fallbeispiel Methadonsubstitution
 - Zeitschriftenübersicht
 - Aus dem Netz gefischt
 - Szenegeflüster
 - Kongresse
- (-Über den Tellerrand geblickt: Österreich)