

10. BNV-Kongress, 17. und 18. Mai 2019

Stand 03.04.2019 - Änderungen vorbehalten



**10. BNV-Kongress, Kassel
Programm – Stand 03.04.2019**

17.05.2019

10:45	Karl-Friedrich Voss	Willkommen zum Kongress!	15 Min.
11:00	Ruth Sarah Born, Rüdiger Born	Aktuelle Entwicklungen / Der Kongress positioniert sich	30 Min.
11:30	Jörg-Michael Sohn	35 Jahre Therapie und Politik - eine persönliche und berufspolitische Bilanz	45 Min.
12:15		Mittagspause	
13:15	Yvonne Muffert	Transparenz durch kostenfreie Tonbandaufnahmen in der MPU. Ein Erfahrungsbericht	45 Min.
14:00	Christoph Schneider	Die persönliche Eignung oder: Vorschläge zur Erweiterung der Anforderungen an verkehrspsychologische Gutachter	60 Min.
15:00		Kaffeepause	
15:30	Simone Klipp	Evaluation von Maßnahmen zur Förderung und Wiederherstellung der Kraftfahreignung	30 Min.
16:00	Thomas Wagner	Wirksamkeit von Interventionsmaßnahmen vor einer MPU – Ein Vergleich zwischen Berufsgruppen (Verkehrspsychologen, Suchtberater und Sonstige)	60 Min.
17:00		Pause	
17:30	BNV e.V.	BNV-Mitgliederversammlung (Nicht-Mitglieder können teilnehmen, falls die Mitglieder zustimmen)	

18.05.2019

09:00	Ruth Sarah Born, Rüdiger Born	Aktuelle Entwicklungen / Der Kongress positioniert sich	30 Min.
09:30	Edzard Glitsch	Keine Diagnostik ohne Theorie?	30 Min.
10:00	Harald Ertl	MPU-Abstinenzkontrollprogramme mit Urin und Haar: Was wichtig ist, bevor die Probe im Labor ist	30 Min.
10:30		Kaffeepause	
11:00	Anita Müller	Cannabismedikation in der Begutachtung	90 Min.
12:30		Mittagspause	
13:30	Philipp Schulz, Stefan Spannhorst, Max Töpfer	Fahrtauglichkeitsdiagnostik im höheren Lebensalter	30 Min.
14:00	Andreas Skulteti	Vernetzung von Verkehrspsychologen und Industrie	30 Min.
14:30	Karl-Friedrich Voss	Ein einfaches Verfahren zur Entdeckung und zum Befolgen von Tempolimits	30 Min.
15:00	BNV-Vorstand	Resummee	30 Min.
15:30		Abschiedskaffee, Abreise	
(Freitag 6 UE, Samstag 6 UE, beide Tage 13 UE)			

Abstracts

Ruth Sarah Born, Rüdiger Born – Aktuelle Entwicklungen / Der Kongress positioniert sich	3
Harald Ertl - MPU-Abstinenzkontrollprogramme mit Urin und Haar: Was wichtig ist, bevor die Probe im Labor ist	4
Edzard Glitsch - Keine Diagnostik ohne Theorie?	5
Simone Klipp - Evaluation von Maßnahmen zur Förderung und Wiederherstellung der Kraftfahreignung	6
Anita Müller - Cannabismedikation in der Begutachtung seit dem "Eigenanbauverhinderungsgesetz" 2017	7
Yvonne Muffert: Transparenz durch kostenfreie Tonbandaufnahmen in der MPU. Ein Erfahrungsbericht	8
Christoph Schneider - Die persönliche Eignung oder: Vorschläge zur Erweiterung der Anforderungen an verkehrspsychologische Gutachter	9
Andreas Skulteti - Vernetzung von Verkehrspsychologen und Industrie	10
Jörg-Michael Sohn - 35 Jahre Therapie und Politik - eine persönliche und berufspolitische Bilanz	11
Philipp Schulz, Stefan Spannhorst und Max Töpfer - Fahrtauglichkeitsdiagnostik im höheren Lebensalter	12
Karl-Friedrich Voss - Ein einfaches Verfahren zur Entdeckung und zum Befolgen von Tempolimits	13
Thomas Wagner- Wirksamkeit von Interventionsmaßnahmen vor einer MPU – Ein Vergleich zwischen Berufsgruppen (Verkehrspsychologen, Suchtberater und Sonstige)	14

Ruth Sarah Born, Rüdiger Born – Aktuelle Entwicklungen / Der Kongress positioniert sich

Frisch! Wir wollen im Mai 2019 aktuelle fachliche Themen und Chancen skizzieren und Ihre Einschätzungen abholen. Wo es passt, werden wir Verknüpfungen zu Ihren/unseren Erkenntnissen aus 2012, 2014 und 2016 herstellen.

Dipl.-Psych. Ruth Sarah Born
verkehrstherapie.com, Vorstandsmitglied des BNV
Groten Hoff 1
22359 Hamburg
Telefon: 040-6118 9074
Telefax: 040-609 503 98
E-Mail: info@verkehrstherapie.com
www.verkehrstherapie.com

Dipl.-Psych. Rüdiger Born
Geschäftsführer und Vorstandsmitglied des BNV
Groten Hoff 1
22359 Hamburg
Telefon: 040-2787 3810
Telefax: 040-609 503 98
E-Mail: info@bnv.de
www.bnv.de

Harald Ertl - MPU-Abstinenzkontrollprogramme mit Urin und Haar: Was wichtig ist, bevor die Probe im Labor ist

Drogen- und EtG-Analysen für eine MPU werden in Deutschland innerhalb eines bewährten, standardisierten Rahmens durchgeführt, der in den letzten Jahren ständig weiterentwickelt wurde.

Die forensisch-toxikologische Analytik liefert dabei verlässliche Ergebnisse. Wenn Personen ein Ergebnis anzweifeln und die Analyse der Rückstellprobe veranlassen, wird das Ergebnis der ersten Analyse in der Regel bestätigt. Die Analytik ist jedoch nicht der einzige Faktor, der das Ergebnis beeinflusst. Das zeigt sich in positiven wie negativen Analyseergebnissen, die nicht zu erwarten waren.

Im Vortrag sollen einige der zugrunde liegenden Sachverhalte beispielhaft beschrieben werden:

- Beim Alkoholmetaboliten Ethylglukuronid (EtG) im Urin kann eine ungeeignete Lagerung der Proben sowohl falsch negative Befunde als auch falsch positive Befunde bewirken.
- Der EtG-Nachweis im Haar ist nicht trivial, zum einen analytisch anspruchsvoll, zum anderen weil EtG aus dem Haar unter Umständen ausgewaschen werden kann. Daher ist die EtG-Analyse im Haar nur in bestimmten Fällen zulässig.
- Wenn es um den die Testung auf Drogen und Medikamente geht, ist Urin ein bewährtes Untersuchungsmaterial mit einer langen Tradition. Die überprüften Substanzen sind nach Konsumende über einige Tage, Wochen oder gar Monate nachweisbar. Daher sollte ein Abstinenzkontrollprogramm nicht zu früh gestartet werden.
- Drogen- und Medikamenten-Nachweise im Haar sind analytisch anspruchsvoll, aber inzwischen ebenfalls Standardanalysen. Der Einfluss von nicht mehr wachsenden (katagenen bzw. telogenen) Haaren auf das Ergebnis der Analyse ist schon länger bekannt. Mit einem angemessenen zeitlichen Abstand zwischen Konsumende und der Haarprobennahme kann dieser Umstand berücksichtigt werden. Neuere Erkenntnisse haben dazu geführt, dass neben dem zeitlichen "Sicherheitsabstand" noch weitere Faktoren berücksichtigt werden sollten.

Unabhängig davon, ob Urin oder Haar getestet wird: Wer Abstinenzkontrollprogramme durchführt, hat eine große Verantwortung für die Richtigkeit der Analyseergebnisse. Der Zeitraum bevor eine Probe im Labor ankommt entscheidet, neben der eigentlichen Analyse, im hohen Maße über die Qualität des Analyseergebnisses.

Dr. rer. nat. Dipl.-Umweltwissenschaftler Harald Ertl
Stellv. Laborleiter Forensische Toxikologie, Labor Lademannbogen, Hamburg

Telefon: 040 53805-804

Telefax: 040 53805-296

E-Mail: h.ertl@labor-lademannbogen.de

Web: www.toxikologie.labor-lademannbogen.de

Edzard Glitsch - Keine Diagnostik ohne Theorie?

Warum in der Fahreignungsdiagnostik keiner weiß, was diagnostiziert wird, und was man dagegen tun kann

Bislang erwecken z. B. Lehrbuchbeiträge der psychologischen Diagnostik oder Studien zur Legalbewährung (EVA – MPU, Hilger et al., 2012) den Anschein als genüge die MPU wissenschaftlichen Gütekriterien: „Auch die wissenschaftlichen Grundlagen des Begutachtungsverfahrens und die fachlichen Kriterien sind inzwischen bekannt gemacht worden und werden auf jährlich von den zuständigen Fachgesellschaften durchgeführten Symposien diskutiert“ (W. Schubert in Schmidt-Atzert und Amelang, 2012, S. 568). Tatsächlich hat eine Überprüfung von Gütekriterien der in der medizinisch-psychologischen Untersuchung verwendeten diagnostischen Verfahren bisher nie stattgefunden (mit Ausnahme der psychologischen Leistungstestverfahren).

Die Operationalisierung des Konstrukts „Fahreignung“ erfolgt in Anlehnung an die Gesetzeslage gem. §2 Abs. 4 des Straßenverkehrsgesetzes. „Geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt und nicht erheblich oder nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze verstoßen hat.“

Eine einheitliche Definition des Konstrukts „Fahreignung“ existiert - dem unbestimmten Rechtsbegriff der Fahreignung folgend - nicht. Juristen beschreiben das Konstrukt Fahreignung als einen „unbestimmten Rechtsbegriff“, der einer weiteren Auslegung und Präzisierung bedarf (vgl. Geiger, 2009). Unbestimmt ist ein Merkmal innerhalb eines gesetzlichen Tatbestands dann, wenn sich sein objektiver Sinn nicht sofort erschließt. Als Ursache von erheblichen oder wiederholten Verstößen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze werden Persönlichkeits- und verhaltensbezogene Aspekte der Fahreignung betrachtet, wobei Juristen in diesem Zusammenhang von „charakterlichen Mängeln“ sprechen.

Die charakterlichen bzw. persönlichkeitsrelevanten Aspekte der Fahreignung werden in Anlage 4a (Grundsätze für die Durchführung der Untersuchungen und die Erstellung der Gutachten) zum § 11, Abs. 5 der Fahrerlaubnisverordnung konkreter differenziert. Dort wird daraufhin gewiesen, dass Gegenstand der Untersuchung nicht die gesamte Persönlichkeit des Betroffenen ist, sondern nur solche Eigenschaften, Fähigkeiten und Verhaltensweisen, die für die Kraftfahreignung von Bedeutung sind (Relevanz zur Fahreignung).

Wissenschaftlich nachzuweisen sind die *relevanten* Aspekte der Kraftfahreignung (Kriterien) sowie die Güte und Qualität der verwendeten Indikatoren für die Bestimmung von Fahreignung. Welche Kriterien und Indikatoren dies sein sollen wird zwar in den Beurteilungskriterien (Schubert, et al., 2013) behauptet. Ob die in den Beurteilungskriterien definierten Kriterien und Indikatoren über eine ausreichende (prognostische) Relevanz verfügen, ist bislang vollkommen ungeklärt.

Mit dem Vortrag sollen Wege aufgezeigt werden, die Theoriebildung zum Konstrukt Fahreignung voranzutreiben, den Nachweis von Gütekriterien bei Fahreignungsbegutachtungen zu fördern und damit die Fahreignungsdiagnostik wissenschaftlich zu substantiieren, wie dies auf anderen Gebieten psychologischer Diagnostik und Gutachtenerstellung bereits üblich ist (vgl. Diagnostik psychischer Störungen, Familienrechtsgutachten etc.).

Dr. Edzard Glitsch
Friesenstraße 4
10965 Berlin

Simone Klipp - Evaluation von Maßnahmen zur Förderung und Wiederherstellung der Kraftfahreignung

Dr. Simone Klipp
Referat U1 – Fahreignung, Fahrausbildung, Kraftfahrerrehabilitation
Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)
Brüderstraße 53
51427 Bergisch Gladbach
Telefon: 02204 43-3104
Telefax: 02204 43-3150
E-Mail: klipp@bast.de
www.bast.de

Anita Müller - Cannabismedikation in der Begutachtung seit dem "Eigenanbauverhinderungsgesetz" 2017

Grundlagen, Fallkonstellationen und aktuelle Entwicklungen.

Dipl.-Psych. Anita Müller
Leitung Fachbereich Begutachtung der Fahreignung
pima-mpu GmbH

Neue Str. 22
D-89073 Ulm
Telefon: +49 (0)731 1537 573
Mobil: +49 (0)152 3218 0535
Telefax: +49 (0)731 1537 574
E-Mail: a.mueller@pima-mpu.de
www.pima-mpu.de

Yvonne Muffert: Transparenz durch kostenfreie Tonbandaufnahmen in der MPU. Ein Erfahrungsbericht

Die AVUS GmbH bietet seit mittlerweile zwei Jahren standardmäßig für alle Kunden kostenfreie Tonbandaufnahmen des psychologischen Untersuchungsgesprächs im Rahmen der MPU an. Es wird ein Überblick über Akzeptanz und Erfahrungen gegeben.

...

Dr. Yvonne Muffert
Dipl.-Psychologin
Fachliche Leitung
AVUS GmbH
Weißenburger Straße 43
81667 München
Telefon: 089-489566-0
Telefax.: 089-489566-25
E-Mail: muffert@avus-service.de

Christoph Schneider - Die persönliche Eignung oder: Vorschläge zur Erweiterung der Anforderungen an verkehrspsychologische Gutachter

Im Vortrag wird davon ausgegangen, dass die Qualität des verkehrspsychologischen Explorationsgesprächs auch maßgeblich durch die Art der Beziehungsgestaltung zwischen Gutachter und Klient bestimmt wird. Dabei wird Bezug genommen auf Ergebnisse der Psychotherapieforschung, welche belegen, dass ein Erfolg psychologischer Interventionen zu 30% durch die therapeutische Beziehung bestimmt wird.

Diesbezüglich weist die aktuelle Ausbildung verkehrspsychologischer Gutachter Verbesserungsbedarf auf, da diesem Aspekt fast keine Rechnung getragen wird. Das bedeutet, dass sich Faktoren der Beziehungsgestaltung unkontrolliert in der Begutachtungssituation auswirken können.

Vor dem theoretischen Hintergrund des Modells der doppelten Handlungsregulation von Sachse (2001) wird ausgeführt, wie sich unreflektierte Persönlichkeitsanteile bei Gutachtern auf die Beziehungsgestaltung im Untersuchungsgespräch auswirken können. Dabei wird auf die Auswirkung narzisstischer, ängstlich-unsicherer, dependenter sowie emotional-instabiler Persönlichkeitszüge eingegangen. Dazu werden jeweils die Komponenten des Modells betrachtet, die das Verhalten von Gutachtern in der Explorationssituation bestimmen und ggf. zu Störungen der Interaktion zwischen Gutachter und Kunde führen können.

Aus diesen Erkenntnissen wird die Notwendigkeit abgeleitet, auch Selbsterfahrungsanteile zur Klärung eigener Persönlichkeitsanteile in die Ausbildung verkehrspsychologischer Gutachter einfließen zu lassen. Im Gegensatz zur fachlichen Kompetenz wird vorgeschlagen, den zusätzlichen Terminus der *persönlichen Eignung* einzuführen. Diese wird definiert als *Fähigkeit des Gutachters, das eigene gutachterliche Verhalten vor dem Hintergrund der eigenen Biografie, der eigenen Persönlichkeitsstruktur sowie des eigenen Wertesystems angemessen reflektieren zu können*.

Abschließend werden die Vorteile einer solchen Erweiterung der verkehrspsychologischen Ausbildung sowohl für die Gutachter selbst wie auch für die Beziehungsgestaltung im Untersuchungsgespräch und damit die Urteilsbildung im Gutachten dargestellt. Insbesondere stellt der Ansatz auch eine neue Herangehensweise für den Umgang mit vermeintlich „schwierigen“ Kunden dar.

Dipl.-Psych. Christoph Schneider
Psychologischer Psychotherapeut (VT)
Psychotherapeutische und verkehrspsychologische Praxis
Bismarckstr. 3-7
97980 Bad Mergentheim
Telefon: 07931-9573930
Telefax: 07931-9573939
E-Mail: info@schneider-psychologie.de
www.schneider-psychologie.de

Andreas Skulteti - Vernetzung von Verkehrspsychologen und Industrie

Zur Neukundengewinnung ist es nötig, dauerhaft und regelmäßig eine gewisse Anzahl von Verkehrstherapieanfragen zu erhalten. Eine Möglichkeit ist es, sich als Vertriebsbetreuer für andere Unternehmen anzubieten und dies als gute Chance für ein nachhaltiges zusätzliches Einkommen zu nutzen.

In diesem Erfahrungsbericht schildere ich, wie Kontakte in andere Unternehmen (z.B. Versicherung, Spedition, Vertrieb, Hausverwaltung) entstehen können - aber auch durch welche Umstände sie begrenzt werden oder sogar scheitern können.

Berlin

Telefon: 0173 2903661

E-Mail: andreas_skulteti@yahoo.de

Jörg-Michael Sohn - 35 Jahre Therapie und Politik - eine persönliche und berufspolitische Bilanz

Ich habe vor nunmehr über 35 Jahren mit meinem ersten Verkehrs-Klienten angefangen und war damals ein Exot in TÜV-dominierten Zusammenhängen. Nach nunmehr geschätzt 1.000 mehrstündigen Beratungen/Therapien, Teilnahme an Evaluierungen, Initiierung, Mitarbeit und Leitung diverser berufspolitischer Gremien (AK Klinische Verkehrspsychologie, Sektion Verkehrspsychologie, BNV, AG Verkehrstherapie) neigt sich meine Berufstätigkeit nun altersbedingt und krankheitsbedingt dem Ende zu. Zeit also für eine Bilanz und den Versuch, die wichtigsten Erkenntnisse, Erfolge, Fehler und Erfahrungen aus dieser Zeit gerade für die nachrückende Generation von Verkehrspsychologen einmal gebündelt und zugespitzt auf den Punkt zu bringen - nicht als Gesetzestafeln, aber als Quintessenz jahrzehntealter Erfahrung. Es erwartet Sie eine kurzweilige Mischung von Analysen, Anekdoten, Ansichten und Anregungen.

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn
Verkehrspsychologische Praxis
Saarlandstr. 6 A,
22303 Hamburg
Telefon: NEU! 040 - 35 77 67 64
E-Mail: sohn@vpp.de
www.vpp.de

Philipp Schulz, Stefan Spannhorst und Max Töpfer - Fahrtauglichkeitsdiagnostik im höheren Lebensalter

Im Zuge des Alterungsprozesses kommt es zu kognitiven, sensorischen und physischen Veränderungen, die die Fahrtauglichkeit beeinträchtigen können. Allerdings besteht ein Mangel an validen und ökonomischen Verfahren zur Einschätzung der Fahrtauglichkeit bei Senioren. Aus diesem Grund entwickelt unsere Arbeitsgruppe seit mehreren Jahren ein multifaktorielles Instrument (SAFE1, Seniorenberatung Aufgrund Fahreignungsrelevanter Einschränkungen), das unterschiedliche fahreignungsrelevante Risikofaktoren erfasst und in einer Studie am Goldstandard validiert wurde.

Neben dem SAFE sowie einer ausführlichen Testdiagnostik und Fahranamnese absolvierten 85 ältere Krafffahrer eine standardisierte Fahrverhaltensbeobachtung mit einem Verkehrspsychologen und einem Fahrlehrer. Zur Beurteilung der Fahrtauglichkeit wurde das etablierte Protokoll Test Ride for Investigating Practical fitness-to-drive (TRIP2) herangezogen. Die diagnostische Güte des SAFE wurde mithilfe von Korrelations-, Regressions- sowie Sensitivitäts- und Spezifitätsanalysen berechnet.

Es zeigten sich signifikante Korrelationen zwischen dem durch den SAFE erfassten Risiko und dem TRIP-Protokoll. Darüber hinaus zeigte der SAFE eine zufriedenstellende Sensitivität bei begrenzter Spezifität. Auf Grundlage aktueller wissenschaftlicher Evidenz und der Studienergebnisse konnten zusätzliche Risikofaktoren identifiziert werden, die die diagnostische Güte des SAFE erhöhen.

Die Ergebnisse weisen darauf hin, dass der SAFE fahrtauglichkeitsrelevante Risiken von Senioren quantifizieren und im klinischen Setting eine Beratungsgrundlage bilden kann. Die Einsatzmöglichkeiten des SAFE bei gesunden älteren Fahrern sowie bei Fahrern mit beginnender Demenz werden diskutiert.

Literatur:

1. Schulz, P., Spannhorst, S., Beblo, T., Thomas, C., Kreisel, S., Driessen, M., & Toepper, M. (2016). Preliminary Validation of a Questionnaire Covering Risk Factors for Impaired Driving Skills in Elderly Patients. *Geriatrics*, 1(1), 5. doi:10.3390/geriatrics1010005
2. Poschadel, S., Bönke, D., Blöbaum, A. & Rabczinski, S. (2012): Ältere Autofahrer: Erhalt, Verbesserung und Verlängerung der Fahrkompetenz durch Training - Eine Evaluation im Realverkehr. Schriftenreihe der Eugen-Otto-Butz-Stiftung, Forschungsergebnisse für die Praxis. TÜV Media: Köln

Philipp Schulz. M.Sc.- Philipp.schulz@evkb.de
Dr. Stefan Spannhorst - Stefan.spannhorst@evkb.de
PD Dr. Max Töpfer - Max.toepper@evkb.de
Evangelisches Klinikum Bethel (EvKB)
Klinik für Psychiatrie und Psychotherapie
Forschungsabteilung
Remterweg 69-71
33617 Bielefeld

Karl-Friedrich Voss - Ein einfaches Verfahren zur Entdeckung und zum Befolgen von Tempolimits

Viele Klienten erklären das Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit damit, daß sie die dafür vorgesehenen Verkehrsschilder „übersehen“ hätten. In der Verwaltung dominiert dagegen die von Descartes geprägte Vorstellung, der Mensch sei vernunftbegabt. D.h., wer sich nicht von dieser Vorstellung leiten läßt, handelt entgegen seiner Begabung und damit böswillig. Deshalb werden Personen., die so vorgehen, bestraft. - Die Psychologie geht da andere Wege. Nach ihr ist der Mensch eine Einrichtung zur Herstellung von Fehlern. Um möglichst fehlerfrei zu sein, gilt es, Fehler frühzeitig zu entdecken und zu vermeiden. Diesem Ansatz entspricht der er folgende Beitrag.

Die Entdeckung von Tempolimits erfolgt über den Rundumblick durch die Windschutzscheibe, die Seitenscheiben links und rechts, auf die Außenspiegel links und rechts, auf den Innenspiegel und auf den Tacho. Die Nutzung dieser Informationsquellen verschafft dem Fahrer einen aktuellen und vollständigen visuellen Eindruck von der Fahrzeugumgebung. Ein Teil dieser Umgebung sind die Verkehrsschilder, die ein Tempolimit bedeuten. Der Rundumblick trägt erheblich zur Entdeckung der Tempolimits bei, wenn sie im psychischen Organismus als wichtige Elemente der Fahrzeugumgebung installiert sind. So kann man sich eine selektive Wahrnehmung zur Entdeckung der Tempolimits vorstellen.

Die so entdeckten Tempolimits werden nun immer mit der gleichen Reaktion verknüpft. Das geschieht nach dem Vorbild der im allgemeinen zuverlässigen Reaktion auf das rote Licht einer Lichtzeichenanlage. Feste Zuordnungen haben den Vorteil, daß die Reaktion nicht durch Nachdenken verzögert wird und daß sie auch zustande kommen kann, wenn ein anderes Objekt Gegenstand der Aufmerksamkeit des Fahrers ist. Dazu trägt die Einstufung eines Tempolimits als bedeutsames Signal bei. Das geschieht mit der Vorstellung, daß ein Überschreiten des Tempolimits das Entdeckungsrisiko ebenso erhöht wie das Unfallrisiko.

Dieses Verfahren bedarf der ständigen Übung während der Fahrt. Es hat sich in Praxis bewährt in der Weise, daß bei der Einhaltung von Verkehrsvorschriften neben dem Wollen auch das Können von großer Bedeutung ist.

Dr. rer.nat. Karl-Friedrich Voss, Dipl.-Psych.
Vorsitzender des BNV

Praxisadresse:
Hamburger Allee 41
30161 Hannover
Telefon: 0511-2355477
E-Mail: dr.kfvoss@googlemail.com
www.verkehrspsych-praxis.de

Thomas Wagner- Wirksamkeit von Interventionsmaßnahmen vor einer MPU – Ein Vergleich zwischen Berufsgruppen (Verkehrspsychologen, Suchtberater und Sonstige)

Die medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) zur Feststellung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen kann erfolgreich gestaltet werden, wenn Einstellung und Verhalten problemangemessen verändert worden sind. Im Regelfall kann hierfür eine ursachenorientierte und auf die Problemausprägung „maßgeschneiderte“ unterstützende Begleitung bzw. Intervention sinnvoll und nützlich sein. Die Präsentation betrachtet den Vergleich evidenzbasierter Erfolgsquoten bei 840 MPU-Gutachten eines Begutachtungsträgers nach Interventionsmaßnahmen mit psychologisch-basierten und nicht-psychologischen Qualifikationslevels im Bereich von Verhaltensinterventionen am Beispiel Alkoholauffälligkeit. Im Ergebnis zeigt sich, dass mit Inanspruchnahme einer Interventionsmaßnahme die Chancen auf ein positives Gutachten steigt. Maßnahmen, die von qualifizierten Psychologen durchgeführt wurden, erzielten die besten Ergebnisse, Suchtberatungsstellen die schlechtesten. Insgesamt lässt sich feststellen, dass die von Psychologen durchgeführten Maßnahmen in höherem Maße die typischen Elemente eines fachlich fundierten Veränderungsprozesses in den Behandlungsansatz implementierten im Vergleich zu Maßnahmenanbietern mit anderen Qualifikationen. Dazu gehören Deliktbearbeitung, Motivationsförderung, Kompetenzaufbau und Rückfallbearbeitung. Abschließend werden die Studienergebnisse auf den Erkenntnisstand zu Merkmalen von Trunkenheitstätern projiziert und praktische Empfehlungen abgeleitet, z.B. zu Chancen einer frühzeitig nach Fahrerlaubnisentzug durchgeführten qualifizierten verkehrspsychologischen Fahreignungsberatung, zur Struktur von Bescheinigungen, zum Qualifizierungsbedarf für Suchtberater und zu Regelungen des Ordnungsgebers zum Verbraucherschutz.

Dipl.-Psych. Dr. Thomas Wagner,
Vorstandsmitglied der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie

Fachbereichsleiter a.a. BfF - DEKRA e. V. Dresden
NL Dresden
Köhlerstraße 18
01239 Dresden