

7. BNV-Kongress, April 2016

Fahreignungsförderung vs. MPU- Vorbereitung - Potential und Leistung verschiedener Berufsgruppen

Version 1.00 vom 19.03.2016

Aktuelle Fassung immer auf www.BNV-Kongress.de

Bemerkung zum aktuellen Stand: N.N. werden voraussichtlich im Lauf der Woche nominiert. Adressangaben der Referenten sollen noch verbessert werden.

Bundesverband **N**iedergelassener **V**erkehrspsychologen e.V.
Groten Hoff 1
22359 Hamburg
Tel.: 040-27873810
Fax: 040-60950398
Internet: www.bnv.de
E-Mail: info@bnv.de

Wir freuen uns über Anregungen, Korrekturen, Ergänzungen.

Inhaltsverzeichnis

Zeitplan.....	4
Abstracts.....	5
Rüdiger Born – Curricula zur MPU-Beratung und Fahreignungsförderung.....	5
Rüdiger Born - Umsetzung der BAST-Kriterien zur Beratung durch Niedergelassene und andere.....	6
Ruth Sarah Born, Rüdiger Born – Expertenrating und -diskussion von Ausbildungen und Inhalten.....	7
Dr. Peter Kiegeland, Prof. Ralf Brinkmann, Bernd Lehnert, Peter Mück - Auswertung der Daten zur Verkehrspsychologischen Beratung der letzten fünf Jahre.....	8
Dr. Peter Kiegeland - Gutachterliche Techniken, um „Fahreignungsförderung“ von „MPU- Vorbereitung“ besser zu differenzieren.....	9
Dr. Simone Klipp - Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen	10
Torsten Liemandt - Klientenzentrierte Intersessionsarbeit in der verkehrspsychologischen Intervention mit „schwierigen“ Zielgruppen.....	11
Torsten Liemandt - Wenn ein Puma kommt.....	12
Anita Müller, Oliver Schmidt - Zwischen „Verkehrsregelmisachtung“ und „Persönlichkeitsstörung“: Von „Straftätern“ und „Punktetätern“ in der Begutachtung.....	13
Anita Nieder - Fahren ohne Fahrerlaubnis: Besonderheiten in Begutachtung und Therapie.....	14
Lutz Tesch - Grundsätze zum gesellschaftlichen Standort der Verkehrstherapie.....	15
Dr. Karl-Friedrich Voss - Rückfalltendenzen: neue Hinweise auf Alternativen zu bisherigen Auffälligkeiten.....	16
Dr. Thomas Wagner- Fahreignungsförderung im Spannungsfeld zwischen Befähigung und Eignung.....	17

Zeitplan

15.04.2016

10:45	Karl-Friedrich Voss	Willkommen zum Kongress!	15 Min.
11:00	Rüdiger Born	Curricula zur MPU-Beratung und Fahreignungsförderung	30 Min.
11:30	Karl-Friedrich Voss	Rückfalltendenzen: neue Hinweise auf Alternativen zu bisherigen Auffälligkeiten	30 Min.
12:00	Mittagspause		
13:00	Anita Müller, Oliver Schmidt	Zwischen „Verkehrsregelmissachtung“ und „Persönlichkeitsstörung“: Von „Straftätern“ und „Punktetätern“ in der Begutachtung	120 Min.
15:00	Kaffeepause		
15:30	Simone Klipp	Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen	45 Min.
16:15	Thomas Wagner	Fahreignungsförderung im Spannungsfeld zwischen Befähigung und Eignung	45 Min.
17:00	Pause		
17:30	BNV e.V.	BNV-Mitgliederversammlung (Nicht-Mitglieder können teilnehmen, falls die Mitglieder zustimmen)	

16.04.2016

09:00	Ruth Born, Rüdiger Born	Expertenrating und -diskussion von Ausbildungen und Inhalten	90 Min.
10:30	Kaffeepause		
11:00	Anita Nieder	Fahren ohne Fahrerlaubnis: Besonderheiten in Begutachtung und Therapie	45 Min.
11:45	Torsten Liemandt	Wenn ein Puma kommt...	30 Min.
12:15	Peter Kiegeland et al.	Auswertung der Daten zur Verkehrspsycho-logischen Beratung der letzten fünf Jahre	30 Min.
12:45	Mittagspause		
13:45	Torsten Liemandt	Klientenzentrierte Intersessionsarbeit in der verkehrspsychologischen Intervention mit „schwierigen“ Zielgruppen	30 Min.
14:15	Peter Kiegeland	Gutachterliche Techniken, um "Fahreignungsförderung" von *MPU-Vorbereitung" besser zu differenzieren	30 Min.
14:45	Kaffeepause		
15:15	Rüdiger Born	Umsetzung der BAST-Kriterien zur Beratung durch Niedergelassene und andere	45 Min.
16:00	BNV-Vorstand	Resummee	15 Min.

Abstracts

Rüdiger Born – Curricula zur MPU-Beratung und Fahreignungsförderung

Im Rahmen des Psychologiestudiums und in Zusatzausbildungen für Psychologen werden Kenntnisse und Kompetenzen vermittelt, die, obschon sie in der Regel darauf nicht direkt abzielen, für MPU-Beratung und Fahreignungsförderung geeignet scheinen. Daneben existieren, für Psychologen wie andere Personen, Aus- oder Fortbildungen, die ausdrücklich zu diesen Zielen führen sollen.

Verschiedene Curricula werden dargestellt. Was sind die Zugangsvoraussetzungen, die Inhalte, die Kosten, gibt es Auflagen bei der Aufrechterhaltung der jeweiligen Qualifikationen?

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
Web: www.bnv.de

Rüdiger Born - Umsetzung der BASt-Kriterien zur Beratung durch Niedergelassene und andere

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat im Auftrag des Verkehrsministeriums BMVI einen Bericht und Empfehlungen zu "Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen" erarbeitet (mehr hierzu im Vortrag von Frau Dr. Klipp, „Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen“, und in Bericht M262 der BASt).

In wie weit wird diesen Empfehlungen bereits gefolgt? Wo gibt es Differenzen, wie können sie verringert werden? Wie steht es um die gesetzliche oder berufspolitische Umsetzung?

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
Web: www.bnv.de

Ruth Sarah Born, Rüdiger Born – Expertenrating und -diskussion von Ausbildungen und Inhalten

Bewertung von Aus- und Fortbildungsinhalten für „MPU-Berater“ und Fahreignungsförderer auf Skalen von „nützlich“ bis „nutzlos“. Rating durch die KongressteilnehmerInnen je nach Wetter z.B. im Freien zu Fuß oder auf Postern mithilfe von Klebepunkten oder

Diskussion im Plenum, Begründung der Voten. Aufnahme der Diskussion in den Kongressbericht.

Dipl.-Psych. Ruth Sarah Born
Stellvertretende Vorsitzende des BNV

Praxisadresse
Verkehrstherapie.com
Groten Hoff 1
22359 Hamburg
Telefon: 040-61189074
Telefax: 040-60950398
E-Mail: mail@verkehrstherapie.com
Web: www.verkehrstherapie.com

Dr. Peter Kiegeland, Prof. Ralf Brinkmann, Bernd Lehnert, Peter Mück - Auswertung der Daten zur Verkehrspsychologischen Beratung der letzten fünf Jahre

Mit der Einführung des Qualitätssicherungssystems 1 (QSS1) durch den BDP für den Bereich der Verkehrspsychologischen Beratung nach § 71 FeV wurde die Datenerhebung im Zuge der Rückmeldung durch die Verkehrspsychologischen Berater erweitert. Eine Auswertung der vorliegenden Datensätze (über 700) ergab nicht nur interessante Strukturen von Delikten und Gruppierungen von auffälligen Fahrern, sondern zeigt insbesondere, dass die weitaus meisten Verkehrsverstöße sich aufgrund von psychischen Auffälligkeiten ereignen. Mangelnde Kenntnisse im Bereich der Verkehrsregeln und -vorschriften sind dagegen nur zu einem geringen Teil als ursächlich anzusehen. Dies spricht dafür, dass es sich bei der Arbeit mit hochauffälligen Kraftfahrern in erster Linie eine psychologische Aufgabe handelt.

Dr. Peter Kiegeland, Prof. Ralf Brinkmann, Bernd Lehnert
Vorstand der Sektion Verkehrspsychologie des BDP
Haus der Psychologie
Am Köllnischen Park 2
10179 Berlin
E-Mail: Sekretariat@bdp-verkehr.de

Dr. Peter Kiegeland - Gutachterliche Techniken, um „Fahreignungsförderung“ von „MPU-Vorbereitung“ besser zu differenzieren

Der Bereich der "MPU-Vorbereitung" wird von immer mehr Personen als lukratives Geschäftsfeld entdeckt. Der ganz überwiegende Teil dieser Anbieter, die fast nie über die erforderliche Qualifikation verfügen, betont nichtsdestotrotz die eigene, seriöse Arbeitsweise.

Die Arbeit der Gutachter wird vor diesem Hintergrund nicht leichter.

Im Vortrag werden Methoden vorgestellt, mit denen Gutachter in BfF arbeiten können, um unseriöse – oder nicht ausreichende – Vorbereitung auf die MPU besser zu erkennen und so die Anzahl von Fehlbegutachtungen zu verringern.

Dr. Peter Kiegeland
Vorsitzender der Sektion Verkehrspsychologie des BDP
Haus der Psychologie
Am Köllnischen Park 2
10179 Berlin
E-Mail: Sekretariat@bdp-verkehr.de

Dr. Simone Klipp - Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen

Die Transparenz der MPU, und damit des gesamten Systems des Führerscheinrückhalts, stand in der Vergangenheit vielfach in der Kritik. Einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Transparenz liefert die frühzeitige Aufklärung der Betroffenen. Hierzu hatte die BAST im Rahmen einer Arbeitsgruppe neutrale Informationen rund um die MPU für die Zielgruppen Alkohol-, Drogen- und Punkteauffällige zusammengetragen und im Internet (www.bast.de/mpu) bereit gestellt. Ein diese Maßnahme sinnvoll ergänzender Schritt in Richtung Transparenz wären (rechtliche) Regelungen im Bereich der Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen. Hierzu hatte das BMVI die BAST beauftragt, die Arbeitsgruppe fortzusetzen, um ein Konzept zur Qualitätssicherung zu entwickeln. Im vorliegenden Beitrag wird über die Aktivitäten der Arbeitsgruppe berichtet und die Ergebnisse vorgestellt.

Dr. Simone Klipp
Referat U1 – Fahreignung, Fahrausbildung, Krafffahrerrehabilitation
Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST)
Brüderstraße 53, 51427 Bergisch Gladbach
Telefon 02204 43-414, Telefax 02204 43-147
klipp@bast.de, www.bast.de

Torsten Liemandt - Klientenzentrierte Intersessionsarbeit in der verkehrspsychologischen Intervention mit „schwierigen“ Zielgruppen

In der verkehrspsychologischen Rehabilitation haben wir mit unterschiedlichen Klienten zu tun, die sich nicht nur hinsichtlich ihrer Deliktstruktur unterscheiden, sondern auch hinsichtlich spezifischer Persönlichkeitsmerkmale und Kompetenzen, die eine personenorientierte Vorgehensweise auf Seiten des Interventionisten erfordern. Ein zentrales Element dieser Einzelinterventionen sind Arbeitsaufträge, die während der Intersessionszeit durch den Klienten bearbeitet werden und im Idealfall sehr individualisiert sein sollten. Wie kann diese Individualisierung beispielsweise bei Klienten mit unterdurchschnittlich ausgeprägten intellektuellen Fähigkeiten, Nichtmuttersprachlern, Legasthenikern oder Personen mit niedriger intrinsische Motivation, die z. B. vom Therapeuten ausschließlich während der Präsenzzeit „bespaßt“ werden wollen, realisiert werden?

In diesem Vortrag mit Diskussion wenden wir uns der Beantwortung dieser Frage zu. Dabei werden zentrale Aspekte der Gestaltung von Arbeitsaufträgen zusammengefasst und Erfahrungen mit einzelnen Klientengruppen im Plenum ausgetauscht und diskutiert.

Torsten Liemandt, Fachpsychologe für Verkehrspsychologie BDP,
E-Mail: info@liemandt-berlin.de
Funk: 0175/406 80 31

Torsten Liemandt . Wenn ein Puma kommt...

Neben Kraftfahrern, die im Zusammenhang mit psychoaktiven Substanzen behördliche Eignungsbedenken auslösen, gehören auch punkte- und allgemeinstrafrechtlich auffällige Kraftfahrer (**Punktemacher**) zum Klientel einer verkehrspsychologischen Praxis. Bei diesem Personenkreis lassen sich oft spezifische Einstellungen, Erlebens- und Verhaltensweisen feststellen, die aufgrund des limitierten Interventionsumfangs den Einzelinterventionisten/Therapeuten vor besondere Herausforderungen hinsichtlich der Zielerreichung der Intervention stellen. So fällt bei diesen Personen unter anderem ein hohes Maß an Eigenmaßstäblichkeit sowie Defizite in der Empathiefähigkeit bzw. fehlende Bereitschaft zum Perspektivenwechsel auf.

In diesem Vortrag mit Diskussion werden zentrale Aspekte der Arbeit mit dissozialen Kraftfahrern zusammengefasst und Erfahrungen zu diesem Thema unter Berücksichtigung der 3. Auflage der Beurteilungskriterien im Plenum ausgetauscht und diskutiert.

—.

Torsten Liemandt, Fachpsychologe für Verkehrspsychologie BDP,
E-Mail: info@liemandt-berlin.de
Funk: 0175/406 80 31

Anita Müller, Oliver Schmidt - Zwischen „Verkehrsregelmässigkeit“ und „Persönlichkeitsstörung“: Von „Straftätern“ und „Punktetätern“ in der Begutachtung

Anhand von konkreten Fallbeispielen aus der Begutachtungspraxis wollen wir:

- die neuen „V-Hypothesen“ in der 3. Auflage der Beurteilungskriterien darstellen
- die Entwicklungen in diesem Begutachtungsbereich in den letzten Jahren nachzeichnen und Probleme aufzeigen (z. B. Wegfall der Kurse, Begriff der Persönlichkeitsstörung)
- die aktuelle verwaltungsrechtliche Praxis bei der Gutachtenanordnung darstellen
- die Anwendung und Anwendungsschwierigkeiten der V-Hypothesen bei der Praxis der Begutachtung zeigen
- Konsequenzen für verkehrstherapeutische Vorgehensweisen diskutieren
- Anregungen für die Weiterentwicklung der V-Hypothesen in den Beurteilungskriterien sammeln

Dipl.-Psych. Anita Müller, Fachliche Leiterin der Avus GmbH

Dipl.-Psych. Oliver Schmidt, Leiter der Begutachtungsstellen der Avus in Dortmund und Düsseldorf

Anita Nieder - Fahren ohne Fahrerlaubnis: Besonderheiten in Begutachtung und Therapie

Fahren ohne Fahrerlaubnis ist ein schwer wiegender Regelverstoß im Straßenverkehr. Die Ursachen liegen häufig im Bereich problematischer und verfestigter Verhaltensmuster bei verminderter Anpassungsfähigkeit (V2). Die Klientel neigt zu Verharmlosungen, was zu einem negativen Gutachten führt und gleichzeitig in der verkehrspsychologischen Intervention eine große Herausforderung darstellt. Es können unterschiedliche Gruppen hinsichtlich der persönlichen Hintergrundproblematik identifiziert werden. Im Vortrag wird diese Thematik anhand von Fallbeispielen und deren Besonderheiten dargestellt. Es werden Konsequenzen für die verkehrspsychologische Intervention diskutiert.

Dipl.-Psych. Anita Nieder
Leiterin Begutachtung der Fahreignung
Fachpsychologin für Verkehrspsychologie
Psychologische Psychotherapeutin
ias Aktiengesellschaft
Ein Unternehmen der ias-Gruppe
Allee der Kosmonauten 47
12681 Berlin

Lutz Tesch - Grundsätze zum gesellschaftlichen Standort der Verkehrstherapie

Lutz Tesch ist plötzlich und unerwartet Mitte Januar 2016 verstorben. Er war BNV-Mitglied von dessen Gründung an. Er war ein Mensch und ein geschätzter Kollege, herzlich, offen und zupackend. Lutz Tesch war sehr engagiert für seine Klienten und bereit, ungewöhnliche Wege zu gehen. Er hat seine psychologische Arbeit als Mittel verstanden, einen Beitrag zu einer humanen Gesellschaft zu leisten. Mit seinen Klienten erreichte er eine unübertroffen solide Legalbewährung, wie unsere Evaluation 2004 zeigte. Einiges von seinem Wissen und von seiner Haltung hat er uns auf dem Kongress mitteilen wollen. Es bleibt uns das Abstract.

Mit ihrem therapeutischen Angebot eröffnen Verkehrspsychologen Ihrer Zielgruppe einen Weg zurück in die Gesellschaft.

Damit leisten sie sowohl einen Beitrag zur Entwicklung persönlicher Handlungskompetenz als auch des "Betriebsklimas"- unseres Landes.

Gegenstand unseres Wirkens ist die Aufarbeitung unangepassten, sozial störenden oder sozialschädlichen Verhaltens - nicht nur im Bereich motorisierten Straßenverkehrs.

Wir sehen im Mangel an Verkehrsreife nicht einen Anlass zur gesellschaftlichen Ausgliederung, sondern sondern den Ausdruck einer nicht unbedingt glücklichen, das heißt fortzuführenden Lerngeschichte.

Die oft beklagte soziale Reife - wie sie sich auch in anderen Lebensbereichen zeigt - erweist sich nicht zuletzt als Ergebnis eines anachronistischen Schulungsbetriebes, in dem für verkehrskritisches Engagement kein Platz war. Verkehr wird seit jeher verordnet - wer sich nicht beugt, wird als "Verkehrssünder" geächtet.

Sozialer Abstieg beginnt nicht selten mit dem Entzug der Fahrerlaubnis. Der Bürger reagiert innerlich mit Emigration, ist nach seiner ersten "Feindberührung" mit "Vater Staat" entgeistert, weiter verunsichert.

Hier bauen Verkehrstherapeuten Brücken für eine Verständigung zwischen dem Ratsuchenden und seinem gesellschaftlichen Umfeld. Verkehrstherapeuten ächten nicht, sondern führen über eine Umbewertung des kritischen Geschehens zu einem überdauernden Einstellungswandel und geben auf diese Weise dem Täter seine Würde zurück. Mit anderen Worten: Sie versöhnen den Klienten mit unserem Bemühen um Ordnung und Berechenbarkeit und erleichtern ihm auf diese Weise seine Identifikation mit einer nunmehr besser verstandenen "Hausordnung" unseres Landes.

Verkehrstherapeuten unterstützen alle Initiativen, die die Entwicklung unseres öffentlichen Klimas nicht nur als juristisches oder technologisches Problem ansehen.

Verkehrspsychologen unterstützen insbesondere Bestrebungen zur Modernisierung verkehrspolitischer Leitbilder und wenden sich gegen jeden Versuch von Obrigkeiten, in den therapeutischen Prozess regulierend oder kontrollierend einzugreifen.

Dr. Karl-Friedrich Voss - Rückfalltendenzen: neue Hinweise auf Alternativen zu bisherigen Auffälligkeiten

Fragestellung

Die Erörterung von Rückfalltendenzen ist ein wichtiger Bestandteil der Förderung der Fahreignung, meistens jedoch zwischen Alkohol und Drogen oder innerhalb von Drogen und Alkohol. Was bislang weniger beachtet wurde, war die Möglichkeit der Verlagerung von Rückfalltendenzen auf das Verhalten im Straßenverkehr. Es soll nun untersucht werden, ob an dieser Möglichkeit empirisch bedeutsam ist.

Die Entwicklung des Inhabers einer Fahrerlaubnis nach Neuerteilung kann unauffällig erfolgen; sie kann aber auch dadurch gekennzeichnet sein, daß er seine Fahrerlaubnis wieder verliert, sei es nun, weil er wieder auffällig geworden ist wie schon einmal zuvor, sei es, weil er in einem anderen Bereich auffällig geworden ist. Daraus ergeben sich folgende Fragen:

Ist die beschriebene Entwicklung zufällig oder ergeben sich Tendenzen, die bislang weniger beachtet wurden.

Beispiel: Neigt jemand, der zuerst seine Fahrerlaubnis wegen Alkohol verloren hat, im weiteren Verlauf dazu, wieder mit Alkohol aufzufallen, oder tendiert er mehr als andere dazu, mit Drogen oder durch sein Verhalten im Straßenverkehr aufzufallen und deswegen die Fahrerlaubnis zu verlieren?

Methode

Es werden aus einer großen Anzahl dokumentierter Fälle diejenigen ermittelt, die zweimal ihre Fahrerlaubnis verloren haben. Jeder dieser Fälle wird einem von 9 Feldern zugeordnet. Diese Felder ergeben sich aus den Kombinationen der jeweils ersten von drei möglichen Auffälligkeiten mit den drei möglichen er zweiten Auffälligkeit.

Ergebnisse

Mit den Daten lassen sich die oben gestellten Fragen beantworten. Diese Ergebnisse sagen etwas über aus, wie Inhaber einer Fahrerlaubnis gegenüber ihrer ersten Auffälligkeit denken und handeln, ob sie zu alten Gewohnheiten zurückkehren oder das verhindern, aber dafür in anderer Weise auffallen. Das betrifft insbesondere das Verhalten im Straßenverkehr. Die Ergebnisse stellen so eine wichtige Ergänzung der Förderung und der Begutachtung der Fahreignung dar.

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

Praxisadresse:

Hamburger Allee 41

30161 Hannover

Tel.: 0511-2355477

Internet: www.verkehrspsych-praxis.de

email: dr.kfvoss@googlemail.com

Dr. Thomas Wagner- Fahreignungsförderung im Spannungsfeld zwischen Befähigung und Eignung

Überhöhte Geschwindigkeit, Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss beeinträchtigen nicht nur in Deutschland ganz wesentlich die Verkehrssicherheit. Selbst sicherheitsfördernde Maßnahmen mit abgestufter Intensität und Eingriffsschwere (z.B. Fahrverbote, Verwarnung, Bestrafung, Aufbauseminare) können Fahrer häufig nicht ausreichend beeinflussen. Der Entzug der Fahrerlaubnis infolge festgestellter Nichteignung ist dann häufig die Folge. Eine derartige Eskalation selbstschädigender Handlungsmuster geschieht nicht rein zufällig und trotz bekannter Verkehrsregeln und geführtem Nachweis über die Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen. Aus Studien ist bekannt, dass die gefahrenträchtige Kombination von Persönlichkeitsfaktoren (z.B. Typ-A-Verhaltensmuster, sensation seeking, Aggression), Bewertungsdispositionen in der Informationsverarbeitung (Einstellungen, Kontrollüberzeugungen, wahrgenommene Fahrkompetenz, Risikowahrnehmung, wahrgenommene Unverletzbarkeit), emotionale Ansprechbarkeit und sicherheitswidrige Gewohnheiten die Basis für riskantes Verhalten im Straßenverkehr bildet. Im Vortrag soll daher zunächst eine Unterscheidung der Begriffe „Eignung“ und „Befähigung“ vorgenommen werden. Diese begriffliche Klärung wird vollzogen von der Ebene der EU-Führerscheinrichtlinie bis zur Fahrerlaubnis-Verordnung und ergänzt um qualifikatorische Zuständigkeiten nach gesetzlichen Regelungen. Zudem werden Modelle des Fahrverhaltens sowie des maladaptiven Verkehrsverhaltens diskutiert. Eine Studie zur Legalbewährung von Kraftfahrern 3 Jahre nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis wird vorgestellt. Alle Kraftfahrer waren Mehrfachtäter, absolvierten eine Therapie und wurden in unterschiedlichem Ausmaß rückfällig (kein Rückfall, Konsumrückfall, Rückfall durch ein weiteres Delikt). Die Ergebnisse dieser Längsschnittstudie werden vorgestellt. Abschließend werden qualifikationsbezogene Voraussetzungen für sicherheitsfördernde Rehabilitationsprogramme diskutiert. Dabei geht es im Kern darum, wie mittels geeigneter und fachlich fundierter Interventionsmaßnahmen die in der Vergangenheit wirksame ineffiziente Selbstregulation und unzureichende Mechanismen zur Hemmung individuell verbessert werden können.

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

Begutachtungsstelle für Fahreignung der
DEKRA Automobil GmbH
Köhlerstraße 18
01239 Dresden