

Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungs- fördernden Maßnahmen

Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen

Mensch und Sicherheit Heft M 262

The logo consists of the word "bast" in a bold, lowercase, green sans-serif font. The letters are slightly shadowed, giving them a 3D appearance as if they are floating above a surface.

Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungs- fördernden Maßnahmen

Simone Klipp
Bundesanstalt für Straßenwesen
Bergisch Gladbach

Bernd Bischof
Rüdiger Born
Don DeVol
Bärbel Dreyer
Birte Ehlert
Thomas Hofstätter
Klaus-Peter Kalwitzki
Jürgen Schattschneider
Ulrich Veltgens

AG Qualität in MPU-Beratung und Vorbereitung

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 262

bast

Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht ihre Arbeits- und Forschungsergebnisse in der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen**. Die Reihe besteht aus folgenden Unterreihen:

- A - Allgemeines
- B - Brücken- und Ingenieurbau
- F - Fahrzeugtechnik
- M - Mensch und Sicherheit
- S - Straßenbau
- V - Verkehrstechnik

Es wird darauf hingewiesen, dass die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Berichte nicht in jedem Fall die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt bei der Carl Schünemann Verlag GmbH, Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen, Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in der Regel in Kurzform im Informationsdienst **Forschung kompakt** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos angeboten; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

Ab dem Jahrgang 2003 stehen die **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)** zum Teil als kostenfreier Download im elektronischen BASt-Archiv ELBA zur Verfügung.
<http://bast.opus.hbz-nrw.de>

Impressum

Bericht zum Forschungsprojekt F1100.4413005:
Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen

Fachbetreuung:
Simone Klipp

Herausgeber
Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach
Telefon: (0 22 04) 43 - 0
Telefax: (0 22 04) 43 - 674

Redaktion
Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Druck und Verlag
Fachverlag NW in der
Carl Schünemann Verlag GmbH
Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen
Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53
Telefax: (04 21) 3 69 03 - 48
www.schuenemann-verlag.de

ISSN 0943-9315
ISBN 978-3-95606-195-0

Bergisch Gladbach, September 2015

Kurzfassung – Abstract

Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen

Die Transparenz der MPU, und damit des gesamten Systems des Führerscheinerückhalts, 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) bereitgestellt.

Ein diese Maßnahme sinnvoll ergänzender Schritt in Richtung Transparenz wären (rechtliche) Regelungen im Bereich der Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen. Hierzu hat das BMVI die BAST beauftragt, die Arbeitsgruppe fortzusetzen, um ein Konzept zur Qualitätssicherung zu entwickeln.

Von der Arbeitsgruppe der BAST wird eine Beratungspflicht bei jedem Entzug/Verzicht der Fahrerlaubnis als Voraussetzung für die Neuerteilung als sinnvolle Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit empfohlen. Zu einer Verankerung der Beratung im Normensystem wird vorgeschlagen, dass der Nachweis über die Teilnahme bei Antragstellung auf Neuerteilung einer Fahrerlaubnis vorgelegt werden müsse. Die Beratungsinhalte sollten dann in der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) definiert sein und die Behörde müsste unmittelbar nach Kenntnis des belastenden Ereignisses den Betroffenen auf die Beratungsverpflichtung hinweisen. So hätte man eine kostengünstige und individuell angemessene Variante als ersten Schritt zur Förderung der Fahreignung.

Eine solche Erstberatung sollte anbieterneutral erfolgen. Eine Anerkennung von Beratern kann analog der §§ 36, 43 FeV oder § 4a StVG erfolgen. Da es im Bereich der gesetzlich geregelten verkehrspsychologischen Tätigkeiten äußerst ähnliche Qualifikationsanforderungen gibt, jedoch auf jedwede

Tätigkeit beschränkte Anerkennungsverfahren zu durchlaufen sind, wäre ein einheitliches Anerkennungs- und Überwachungsverfahren wünschenswert. Operationalisiert werden könnte dies im Rahmen eines Paragraphen „Verkehrspsychologen-§ (VerkehrsPsych§)“, der im StVG verankert wird.

Quality assurance in counselling measures for the improvement of the behavioural fitness to drive

Transparency of the German system of driving license reinstatement including the Medical Psychological Assessment was a critical issue in the past. Early information of the persons concerned contributed essentially to increasing transparency. Therefore, the Federal Highway Research Institute (BAST) collected neutral information by means of an interdisciplinary working group for the target groups of alcohol, drug and demerit point offender and established a website to provide the information (www.bast.de/mpu).

(Legal) Regulations in the area of counselling measures for the improvement of the behavioural fitness to drive would be an additional and reasonably complementing step towards increased transparency. Thus, the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (BMVI) commissioned the BAST to continue the activities of the working group in order to develop a concept for quality assurance in this area.

The BAST's working group considers mandatory counselling after each revocation of the driving license prior to reinstatement as a worthwhile measure to improve traffic safety. For implementing mandatory counselling into the legal system it is suggested that a certificate of attendance should be a needful requirement for license application. Contents of the counselling session should be defined by the Regulation on the right to drive (FeV) and the competent driving licensing authority should inform the offender as soon as possible about compulsory counselling. This would lead to a cost-efficient and individually adequate alternative

¹ Zugunsten einer besseren Lesbarkeit wurde für Personenbezeichnungen auf die generisch feminine Form verzichtet – es sind jedoch Personen beiderlei Geschlechts gemeint.

towards the improvement of the behavioural fitness to drive.

The counselling should be performed provider-neutral. The authorization of counsellors may follow the examples for authorization of counsellors according to §§ 36, 43 FeV or § 4a Road Traffic Act (StVG). As there are very similar requirements for qualification in the whole field of legally regulated traffic psychological activities, but only restricted authorizations for each activity, a unified authorization and surveillance procedure for all traffic psychological activities is recommended. This could be operationalized by implementing a paragraph for traffic psychologists (TrafficPsych§) in the StVG.

Inhalt

Autorenliste	6	4	Optionen zur Qualitätssicherung der Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen	18
1 Einleitung	7			
2 Die medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU)	8	4.1	Gütesiegel durch eine dafür geeignete Organisation oder staatlich verwaltete Positivliste	19
2.1 Fahreignung – Eignungszweifel – Begutachtung	8	4.2	Amtliche Anerkennung von in der Fahreignungsberatung tätigen Personen	19
2.2 Transparenz der MPU	10	4.3	Tabellarische Übersicht über Vor- und Nachteile der verschiedenen Optionen der Qualitätssicherung	20
3 Fahreignungsberatung und -förderung	12	4.4	Vorschlag für das Anerkennungsverfahren und die Überwachung	21
3.1 Fahreignungsberatung	13	5	Empfehlungen	23
3.2 Bestehende Beratungsansätze im Bereich der Verkehrspsychologie	14	6	Literatur	23
3.3 Das Konzept der Fahreignungsberatung	14			
3.3.1 Ziele	14			
3.3.2 Inhalte	15			
3.3.3 Beratungsdokumentation zur verkehrspsychologischen Fahreignungsberatung	16			
3.4 Qualifikation der Fahreignungsberatenden und derer, die fahreignungsfördernde Maßnahmen durchführen	17			
3.4.1 Generelle Anforderungen im Hinblick auf die Ziele der Fahreignungsberatung und -förderung	17			
3.4.2 Anforderungen an die Grundqualifikation	18			
3.4.3 Anforderungen an die Zusatzqualifikation	18			
3.4.4 Anforderungen zur Aufrechterhaltung der Qualifikation	18			

Autorenliste

Bernd Bischof
Amt für öffentliche Ordnung
Leiter der Führerscheinstelle Köln

Rüdiger Born
Berufsverband
Niedergelassener Verkehrspsychologen

Don DeVol
TÜV Thüringen Fahrzeug GmbH & Co. KG
Institut für Verkehrssicherheit

Bärbel Dreyer
Stadt Halle (Saale), Amt für Bürgerservice
Fahrerlaubnisbehörde

Birte Ehlert
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr
und Technologie des Landes Schleswig-Holstein
Referat Verkehrspolitik, Verkehrsrecht, Luftfahrt

Thomas Hofstätter
Regierung von Oberbayern

Klaus-Peter Kalwitzki
Gesellschaft für Ausbildung, Fortbildung und
Nachschulung (AFN) e. V.

Jürgen Schattschneider
Institut für Beratung – Begutachtung –
Kraftfahrereignung (IBBK) GmbH

Ulrich Veltgens
Impuls GmbH

AG Qualität in MPU-Beratung und Vorbereitung

1 Einleitung

Die Voraussetzungen für den Erhalt einer Fahrerlaubnis sind im § 2 Straßenverkehrsgesetz (StVG) geregelt. Hiernach erteilt die zuständige Fahrerlaubnisbehörde eine Fahrerlaubnis, wenn der Bewerber seinen Wohnsitz im Inland, das erforderliche Mindestalter und die Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen hat, Erste Hilfe leisten kann und zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist. Damit wird deutlich, dass es einen grundlegenden Unterschied zwischen der Eignung und der Befähigung gibt – Eignung und Befähigung überschneiden sich nicht einmal in Teilbereichen. Die Befähigung muss der Erstbewerber dabei anhand der theoretischen und praktischen Prüfung nachweisen, die körperliche Eignung anhand eines Sehtests (für Fahrzeuge der Gruppe 2 ist zusätzlich ein Gutachten über die körperliche und geistige Eignung notwendig, sowie eine Bescheinigung oder ein Zeugnis über das Sehvermögen). Die erforderliche charakterliche Eignung eines Bewerbers um die Fahrerlaubnis wird vorausgesetzt und nur anhand eines Auszugs aus dem Fahreignungsregister (ehemals Verkehrszentralregisterauszug, VZR-Auszug) gescreent. Ein weiterreichendes Screening anhand eines Bundeszentralregisterauszugs (BZR-Auszug) als Eignungsüberprüfung erfolgt nur in dem Fall, dass sich Anhaltspunkte ergeben, die auf Eignungszweifel hindeuten (z. B. wenn der zuständigen Behörde Straftaten, Alkohol- oder Drogenverstöße in der Vergangenheit bekannt geworden sind). Nur beim Erwerb einer Fahrerlaubnis der D-Klassen wird die Vorlage eines BZR-Auszugs wegen der sich aus dem Erwerb ergebenden besonderen Verantwortung bei der Beförderung von Fahrgästen regelmäßig gefordert. In der Regel wird die Fahrerlaubnis für alle anderen Klassen jedoch ohne weitergehende Überprüfungen erteilt. Der Bewerber erhält somit in gewisser Weise einen „Vertrauensvorschuss“ durch die erteilende Behörde und darf am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen. Durch wiederholte Verkehrsauffälligkeiten, Straftaten, Alkohol- oder Drogenverstöße kann es zur Entziehung der Fahrerlaubnis aufgrund von Eignungsmängeln kommen – der Führerscheininhaber hat dadurch das entgegengebrachte Vertrauen der Behörde verwirkt. Durch die Entziehung der Fahrerlaubnis kommt das zuständige Gericht oder die zuständige Fahrerlaubnisbehörde dem verfassungsmäßig begründetem Schutzauftrag des Staates nach Art. 2 Satz 1 Grundgesetz (GG) nach.

Die Begutachtung der Fahreignung (Medizinisch-Psychologische Untersuchung, MPU) ist ein wichtiges Verfahren bei Erwerb und Erhalt der Fahrerlaubnis zum Nachweis der (wieder erlangten) Eignung und damit ein elementares Instrument der Verkehrssicherheit. Sie dient der Abwehr von Gefahren, die von ungeeigneten (Kraft-)Fahrern im Straßenverkehr ausgeht, denn das Sicherheitsrisiko von bereits auffällig gewordenen Fahrern ist um ein Vielfaches höher als das von unauffälligen Straßenverkehrsteilnehmern (SCHADE, 2005).

KLIPP (2012) hat die statistische Prävalenz bestimmter Ereignisse im Straßenverkehr anhand einer Sonderauswertung des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) der Mitteilungszugänge in den Jahren 2007, 2008 und 2009 berechnet: bei einer Ausgangslage von geschätzten 53 Mio. Fahrerlaubnisinhabern fielen ca. 27,5 % innerhalb von drei Jahren mit einem „bepunkteten“ Verkehrsverstoß im Verkehrszentralregister (VZR, seit 1.5.2014 Fahreignungsregister, FAER) auf. Keine zwei Prozent (1,8 %) sind im selben Zeitraum schuldhaft in einen Unfall verwickelt, knapp über ein Prozent (1,2 %) werden mit einer Alkohol- oder Drogenauffälligkeit im KBA aktenkundig. Nicht einmal einem Prozent (0,7 %) wird die Fahrerlaubnis entzogen und bezieht man die MPU-Statistik aus den Jahren 2007-2009 als Berechnungsgrundlage mit ein, sind nur etwas mehr als ein halbes Prozent aller Fahrerlaubnisinhaber (0,55 %) zur MPU erschienen².

Setzt man diese Zahlen in Bezug zu einer aktuell laufenden Verkehrsbewährungsstudie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (KLIPP, 2013), die die Wiederauffallenshäufigkeit nach Neuerteilung einer Fahrerlaubnis untersucht (N = 66.391), wird das extreme Sicherheitsrisiko der bereits auffällig gewordenen Fahrer deutlich: fast dreiviertel (73,7 %) der Fahrer, denen die Fahrerlaubnis wegen des Erreichens der 18-Punkteschwelle (§ 4 Abs. 3 Nummer 3 StVG, seit 1.5.2014 8-Punkteschwelle nach § 4 Abs. 5 Nummer 3) entzogen worden war (im Folgenden als Punktetäter

² Wenn man voraussetzt, dass jede durchgeführte MPU eine andere Person betraf, was sicher nicht ganz die Realität widerspiegelt. Man kann davon ausgehen, dass der Prozentsatz derer, die zur MPU erschienen sind, darunter liegt, da negativ Begutachtete sicher öfter innerhalb des Drei-Jahres-Zeitraums an der MPU teilgenommen haben.

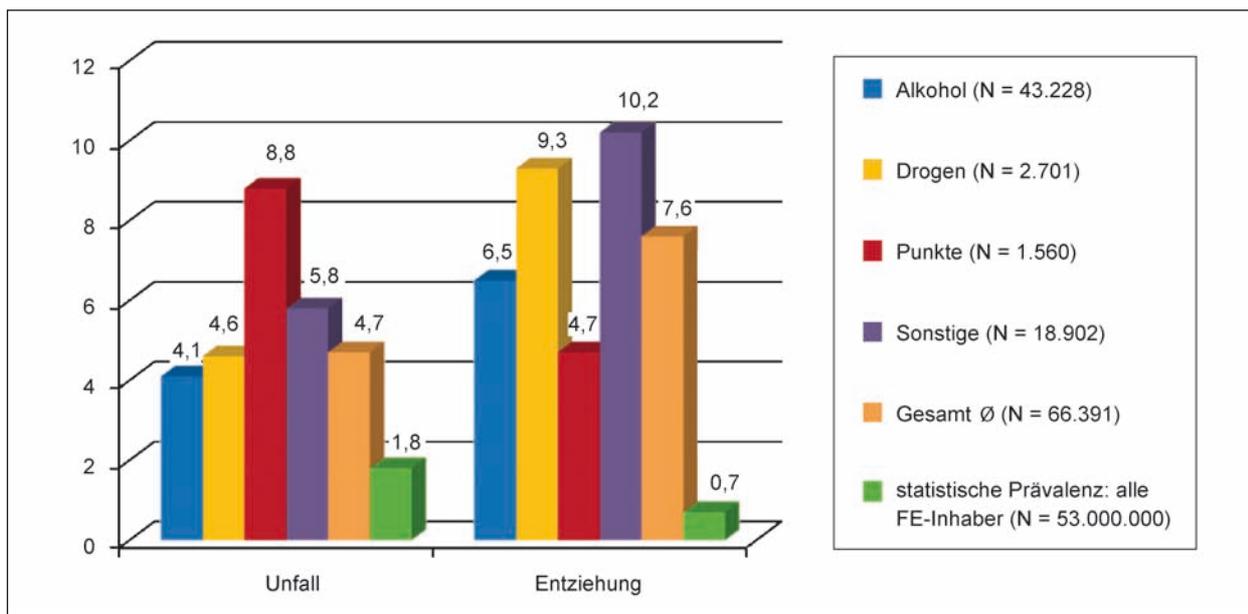


Bild 1: Häufigkeiten und statistische Häufigkeit der Ereignisse „schuldhaft Unfallverwicklung“ und „(erneute) Entziehung der Fahrerlaubnis

bezeichnet), fallen in den ersten drei Jahren nach Neuerteilung erneut mit einem Verkehrsverstoß auf. Das ist immerhin auch bei fast 40 % (39,9 %) der Drogenauffälligen und fast 35 % (34,4 %) der Alkoholauffälligen der Fall. In der Gruppe der Sonstigen³ werden immerhin fast 45 % (44,4 %) erneut mit einem Verstoß im VZR registriert. Alle Tätergruppen sind somit signifikant häufiger (wieder) auffällig als die statistische Häufigkeit der 53 Mio. Fahrerlaubnisinhaber erwarten lässt. Ein ebenso hohes Risiko ergibt sich auch für andere Verkehrsauffälligkeiten. Fast zehn Prozent (8,8 %) der Punktetäter und fast je fünf Prozent der Alkohol- (4,1 %) und Drogenauffälligen (4,6 %; Sonstige = 5,8 %) sind schuldhaft in einem Unfall verwickelt. Auch diese Zahlen liegen signifikant über der statistischen Häufigkeit aller Führerscheinbesitzer. Für (erneute) Alkohol- und Drogenauffälligkeiten ergibt sich ein ähnliches Bild. Alkohol-, Drogenfahrer und die Gruppe der Sonstigen treten zu fast zehn Prozent (Alkohol = 8 %, Drogen = 9,6 %, Sonstige = 8,2 %) erneut mit Alkohol- oder Drogenverstößen in Erscheinung und fast sechs Prozent (5,8 %) der Punktetäter fallen so erneut auf. In Beziehung zur statistischen Prävalenz aller

Fahrerlaubnisbesitzer ergeben diese Zahlen auch durchweg ein signifikant erhöhtes Risiko. Glücklicherweise muss man fast sagen, wird allen Tätergruppen auch signifikant häufiger die Fahrerlaubnis wieder entzogen (Alkohol = 6,5 %, Drogen = 9,3 %, Punkte = 4,7 %, Sonstige = 10,2 %; s. Bild 1).

2 Die medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU)

2.1 Fahreignung – Eignungszweifel – Begutachtung

Geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist wer keine erheblichen körperlichen Mängel aufweist, über die erforderliche intellektuelle, psychisch-funktionale und/oder psychophysische Leistungsfähigkeit verfügt sowie notwendige Einstellungen und Verhaltensweisen bzw. Persönlichkeitsmerkmale mitbringt.

Anlass für eine MPU sind in der Regel durch Tatsachen begründete Zweifel an der Eignung. Meist hat der Kraftfahrer erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze verstoßen. Überwiegend betrifft dies Fälle mit einer Fahrt unter erheblicher Alkoholisierung bzw. wiederholte Trunkenheitsfahrten oder eine Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss von Drogen (vgl. §§ 11 – 14 Fahrerlaubnis-

³ Hierunter fallen Personen, deren Grund für die Fahrerlaubnisentziehung nicht eindeutig der Gruppe Alkohol, Drogen oder Punkte zuzuordnen war, z. B. sonstige Verkehrsstraf-taten, Anordnung der Teilnahme an einem Aufbau-seminar nicht nachgekommen, etc.

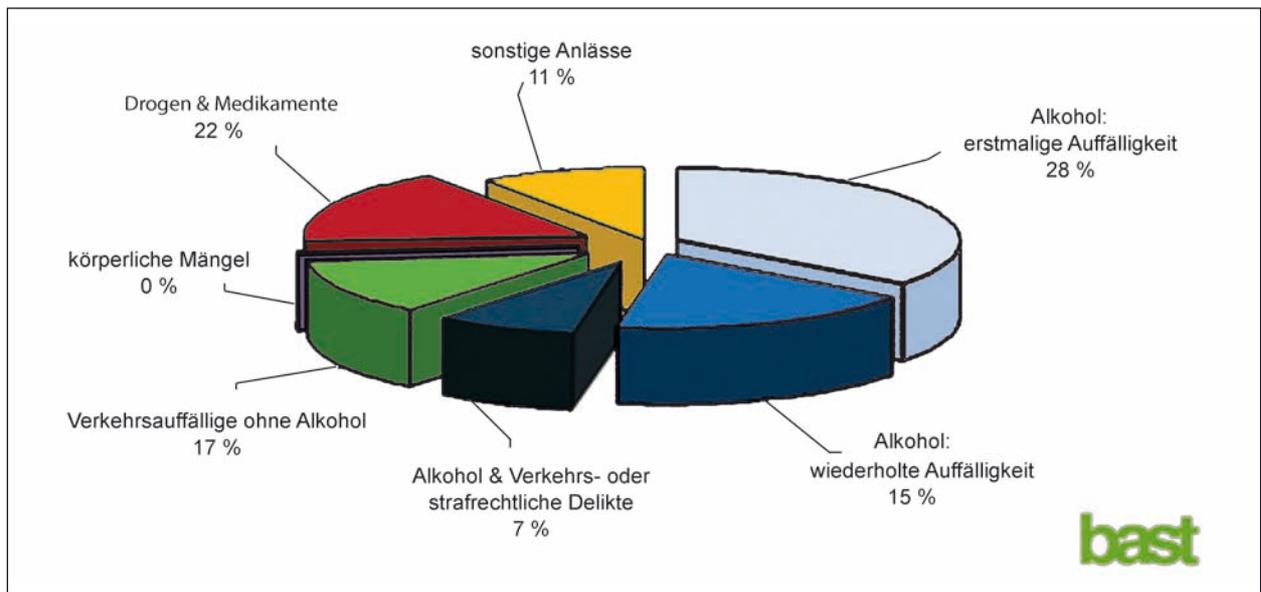


Bild 2: Verteilung der Untersuchungsanlässe für eine MPU in 2013

Verordnung, FeV). Auch wer die 8-Punkte-Grenze im FAER (oder ehemals 18 im VZR) erreicht oder überschritten hat („Mehrfach-Punktetäter“ – vgl. ehemaliger § 4 StVG) oder als Fahranfänger wiederholt gegen Regeln verstoßen hat (vgl. § 2a StVG), begründet behördliche Zweifel an der Kraffahreignung (s. Bild 2).

Bei Zweifeln an der Eignung veranlasst die Fahrerlaubnisbehörde, dass der Antragsteller bzw. der Fahrerlaubnisinhaber ein Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung (BfF) beibringt, um die Eignungszweifel auszuräumen. Die MPU muss im Endergebnis eine Prognose zu der behördlich festgelegten Fragestellung liefern: Wird der Betroffene in Zukunft erneut mit Alkohol (Drogen, Verkehrsdelikten ...) im Straßenverkehr auffallen?

Die Beantwortung der Fragestellung wird gemeinsam von Psychologen und Ärzten vorgenommen. Die körperlichen Aspekte der Fragestellung werden in einer ärztlichen Untersuchung und die psychophysischen anhand einer Leistungstestung geprüft. Im psychologischen Untersuchungsgespräch geht es dann vor allem um die persönliche Auseinandersetzung des Betroffenen mit seinen Delikten und deren Hintergründen sowie um die daraus abgeleiteten Konsequenzen (insbesondere Veränderungen in Einstellungen und Verhalten), und seine weiteren Pläne und Strategien für die Zukunft, um Rückfälle zu vermeiden. Federführend in den meisten Begutachtungsfällen sind die psychologischen Gutachter, wenn es um die Beur-

teilung der Qualität und Nachhaltigkeit von Einstellungs- und Verhaltensänderungen geht. Rechtsgrundlagen der Begutachtung ist die FeV und damit gemäß Anlage 4 die Begutachtungsleitlinien zur Kraffahreignung (GRÄCMANN & ALBRECHT, 2014). Die Beurteilungskriterien (BK) mit den der Urteilsbildung zugrunde liegenden einheitlich anzuwendenden Hypothesen, den zugeordneten Beurteilungskriterien und Indikatoren (DGVP & DGVM, 2013) dienen als fachwissenschaftliche Grundlagen für die Begutachtung. Die Gutachter kommen entweder zu einem positiven oder zu einem negativen Ergebnis. 2013 waren je nach verkehrs- bzw. strafrechtlichem Anlass zwischen 46 und 62 % der Gutachten positiv. Negative Gutachten können unter bestimmten Voraussetzungen die Teilnahme an einem anerkannten Kurs zur Wiederherstellung der Kraffahreignung empfehlen, nach dessen Abschluss der (Neu-)erteilung der Fahrerlaubnis nichts mehr im Wege steht. 2013 war das bei 4 % bis 12 % der Gutachten der Fall. Immerhin gingen zwischen 30 % bis 47 % der Gutachten bei verkehrs- und strafrechtlichen Untersuchungsanlässen vollständig negativ aus, d. h. dass die MPU erneut durchlaufen werden muss (s. Tabelle 1).

Zu begutachtende Personen sollten diese Hintergründe, insbesondere wichtige rechtliche Regelungen und formale Abläufe (z. B. Neuerteilung nach Fahrerlaubnisentzug, Ablauf einer MPU), kennen.

Anlassgruppe	geeignet	nachschu- lungsfähig	ungeeignet	Summe
Tatauffällige				
Verkehrsauffälligkeiten	61 %	1 %	38 %	13.716
Sonstige strafrechtliche Auffälligkeiten	60 %	1 %	39 %	3.480
Alkoholauffällige (§ 13 Nr. 2 FeV)				
Alkohol erstmalig *	55 %	12 %	34 %	26.775
Alkohol wiederholt *	48 %	8 %	44 %	14.322
Betäubungsmittel- und Medikamentenauffällige	62 %	8 %	30 %	16.374
Untersuchungen bei Mehrfachfragestellungen (FeV § 11 Abs. 6)				
Alkohol in Kombination mit allgemeinen Verkehrsauffälligkeiten bzw. sonstigen strafrechtlichen Auffälligkeiten	46 %	7 %	47 %	6.321
Alkohol in Kombination mit sonstigen Drogen & Medikamenten	57 %	5 %	38 %	2.063
Allgemeine Verkehrsauffälligkeit in Kombination mit sonstigen strafrechtlichen Auffälligkeiten	57 %	0,3 %	42 %	2.033
Sonstige Drogen und Medikamente in Kombination mit allgemeinen Verkehrsauffälligkeiten	57 %	4 %	39 %	2.097
Sonstige Mehrfachfragestellungen	51 %	4 %	46 %	2.166

Tab. 1: Begutachtungen der Fahreignung; Anzahl und Ergebnisse der verkehrs- und strafrechtlichen Untersuchungen im Jahr 2013 (Quelle: BAST)

2.2 Transparenz der MPU

Die Transparenz der MPU, und damit des gesamten Systems des Führerscheinerückhalts (bzw. Führerscheinerwerbs), stand in der Vergangenheit vielfach in der Kritik. Aus wissenschaftlichen Befunden (GLITSCH, BORNEWASSER & DÜNKEL, 2012) geht hervor, dass mehr als drei Viertel der verkehrsauffälligen Kraftfahrer, die sich vor Neuerteilung der Fahrerlaubnis einer MPU unterziehen müssen, nicht rechtzeitig über die Bedingungen, die sie zum Erhalt eines positiven Gutachtens erfüllen müssen, informiert werden. Fast die Hälfte aller Befragten beurteilt die Informationslage als eher schlecht. Dabei hat die frühzeitige Information einen erheblichen Einfluss auf das Begutachtungsergebnis. Fahrer, die rechtzeitig nach dem Führerscheinenzug die entscheidenden Informationen erhalten, bekommen zu über 60 % bereits beim ersten Anlauf ein positives Fahreignungsgutachten. Die Erfolgsquote erhöht sich auf über 80 %, wenn der rechtzeitig informierte Betroffene eine fahreignungsfördernde Maßnahme besucht hat. Gleichzeitig sorgt die rechtzeitige Information der verkehrsauffälligen Fahrer für gute Transparenz des gesamten Weges vom Führerscheinverlust zurück zum Rückhalt der Fahrerlaubnis. Je besser sich ein Betroffener informiert fühlt, desto kontrollierbarer empfindet er das System, vor allem hinsichtlich der

Durchschaubarkeit und Organisation. Die mangelnde Verfügbarkeit von Informationen über die MPU wurde vielfach diskutiert und zuletzt auch seitens des ehemaligen Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS, jetzt Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, BMVI) beanstandet.

Einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Transparenz liefert die frühzeitige Aufklärung der Betroffenen. Hierzu hatte die BAST im Auftrag des BMVBS (jetzt BMVI) im Frühjahr 2012 eine Arbeitsgruppe gegründet, um die Inhalte für neutrale Informationen rund um die MPU für die Zielgruppen Alkohol-, Drogen- und Punkteauffällige zusammenzutragen. Dies beinhaltete zum einen die Aufklärung über den Ablauf der MPU und die Voraussetzungen für den Erhalt eines positiven Gutachtens. Zum anderen sollten verstärkt Anreize zur frühzeitigen Teilnahme an fahreignungsfördernden psychologischen Maßnahmen kommuniziert und Qualitätskriterien für Maßnahmen in diesem gesetzlich nicht geregelten Bereich dargestellt werden. Diese Informationen sind mittlerweile für jeden über das Internet (www.bast.de/mpu) zugänglich.

Ein diese Maßnahme sinnvoll ergänzender Schritt in Richtung Transparenz wären (rechtliche) Regelungen in den Bereichen der Fahreignungsberatung

und der fahreignungsfördernden Maßnahmen in Vorbereitung auf die MPU, denn der Betroffene kann gerade im Bereich der Qualifikation des Beraters nicht zuverlässig nachprüfen, ob dieser kompetent und seriös arbeitet. Dies wäre aber in diesem Sektor unbedingt erforderlich, da es eine Fülle von unseriösen und inkompetenten Vorbereitungsangeboten gibt, die dem Betroffenen nicht zu einer Verhaltensänderung verhelfen (und somit nicht die Fahreignung fördern), sondern ihn quasi zum Bestehen der MPU coachen, i. S. v. Fragen und Antworten auswendig lernen. Dazu kommen andere „MPU-Umgehungsmöglichkeiten“, z. B. Führerscheintourismus, deren Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme mit jedem negativen Gutachten steigt. Neben einer Vielzahl von seriösen und kompetenten Angeboten zur Fahreignungsberatung/Fahreignungsförderung im Hinblick auf die MPU existiert auf dem Markt ein Überangebot an unseriösen und/oder inkompetenten Angeboten. Gibt man in der Internet-Suchmaschine „Google“ das Schlagwort „MPU-Beratung“ ein, erhält man innerhalb von 0,23 Sekunden ungefähr 523.000 vorgeschlagene Ergebnisse. Gibt man „MPU-Vorbereitung“ ein, so erhält man immerhin noch 290.000 Vorschläge [12.2.2014]. KLIPP (2009) führt dazu aus:

„Aufgrund der Tatsache, dass dieser Bereich keinen gesetzlichen Regelungen unterliegt, findet eine Qualitätssicherung der Maßnahmen nur auf freiwilliger Basis durch den jeweiligen Anbieter statt. Das führt dazu, dass auch unseriöse Anbieter ihr Produkt auf dem Markt anbieten können. Untersuchungen belegen, dass beispielsweise im Internet mindestens 10 % der Angebote im Bereich MPU-Vorbereitung als verdächtig bzw. dubios eingeschätzt werden können und weitere 20 % aufgrund fehlender Informationen über den angebotenen Service überhaupt nicht hinsichtlich ihrer Seriosität bewertet werden können (FOLLMANN et al., 2008)“ (KLIPP, 2009, S. 194).

Es würde dem Präventionsgedanken des Straßenverkehrsrechts entsprechen und damit die Verkehrssicherheit erhöhen, wenn der Verkehrsauffällige an einer seriösen und kompetenten fahreignungsfördernden Maßnahme teilgenommen hat und die MPU rechtmäßig zu seinen Gunsten ausfällt. War eine Maßnahme jedoch unseriös, geht dies entweder zu Lasten des Betroffenen, der mit hoher Wahrscheinlichkeit ein negatives Gutachten erhält oder zu Lasten der Verkehrssicherheit, wenn das Gutachten fälschlicherweise positiv ausfällt. Im

Fall eines negativen Gutachtens hat der Begutachtete viel Zeit und Geld aufgebracht. Das Ziel, die Wiedererlangung der Fahrerlaubnis, hat er aber nicht erreicht. Häufig führt dies zu Beschwerden bei den Trägern von Begutachtungsstellen für Fahreignung und den zuständigen Behörden (Landesbehörden, Anerkennungsbehörden, Fahrerlaubnisbehörden). Diese müssen entsprechende Beschwerden prüfen und beantworten. Das erhöht kostenintensiv den administrativen Aufwand – sowohl seitens des Trägers als auch der Behörden.

Es gibt auch immer wieder Begutachtete, die sich aus eigener Initiative um Informationen über die Anforderungen bemüht haben, die im Interesse der Verkehrssicherheit bei der Begutachtung an sie zu stellen sind und sich selbst auch in der Bringschuld sehen. Auf dieser Grundlage können Gutachter immer wieder feststellen, dass es wohl bei aller Kritik an fehlender Transparenz der MPU doch möglich ist, Informationen zu finden und so weit zu nutzen, um schließlich eine positive Beurteilung bei einer MPU erreichen zu können. Diese Begutachteten zeichnen sich dadurch aus, dass sie kritisch und differenziert mit Vorbereitungsangeboten umgehen können. Im Umkehrschluss heißt das nur zum Teil, dass Begutachtete, die fehlende Informationen kritisieren, nicht oder nur unzureichend motiviert sind, sich zu verändern. Wahrscheinlich in Abhängigkeit von den noch bestehenden individuellen Ressourcen, eigenes Fehlverhalten angemessen reflektieren zu können, besteht die Notwendigkeit, die Entscheidungskompetenz für eine seriöse und kompetente fahreignungsfördernde Maßnahme zur Vorbereitung auf die MPU (also zur nachhaltigen Verhaltensveränderung) zu unterstützen. Auch für diese Fälle wären (rechtliche) Regelungen, die den Bereich der Fahreignungsberatung und Fahreignungsförderung transparent machen, hilfreich.

Der Arbeitskreis V auf dem 52. Deutschen Verkehrsgerichtstag (VGT) 2014 hat folgende Empfehlung zur vorgestellten Thematik gegeben: „Die Qualifikation von Personen, die zur Vorbereitung auf die MPU tätig sind, bedarf einer gesetzlichen Regelung. So wird es den Betroffenen erleichtert, seriöse Anbieter zu finden.“ (Deutscher Verkehrsgerichtstag, 2014).

Bereits im Frühjahr 2013 hat das BMVBS (jetzt BMVI) die BAST beauftragt, die Arbeitsgruppe zur Erarbeitung des MPU-Infoportals fortzusetzen, um ein Konzept zur Qualitätssicherung im rechtlich

nicht geregelten Bereich der Fahreignungsberatung und Fahreignungsförderung zu entwickeln. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe sind im vorliegenden Bericht dargestellt.

3 Fahreignungsberatung und -förderung

In vielen Fällen werden die Begriffe „MPU-Beratung“ und „MPU-Vorbereitung“ synonym verwendet. In anderen Fällen ist der fahreignungsfördernden MPU-Vorbereitung eine klärende MPU-Beratung mit diagnostischer Funktion vorgeschaltet. Aus der Perspektive des suchenden Klienten ist der Unterschied nicht erkennbar. Fachlich ist es wünschenswert, eine Differenzierung der Begriffe und der damit bezeichneten Dienstleistungen vorzunehmen. An dieser Stelle wird also eine Erklärung zur Unterscheidung der Begriffe „Fahreignungsberatung“ und „Fahreignungsförderung“ gegeben. Sicherlich kann die Fahreignungsberatung als frühzeitiger Bestandteil einer verkehrspsychologischen Fahreignungsförderung angesehen werden. Aufgrund jeweilig spezifischer Merkmale ist es allerdings sinnvoll, die Ziele und Eckdaten gesondert darzustellen.

Eckdaten und Ziele einer Fahreignungsberatung

Eine Fahreignungsberatung zeichnet sich durch einen einmaligen Kontakt zwischen Klient und Berater aus. Sie findet im Einzel-Setting statt.

Hierbei soll gem. den jeweils gültigen fachlichen Standards (z. B. Beurteilungskriterien Fahreignung) eine diagnostische Momentaufnahme erfolgen, in der der Schweregrad des den Verkehrsauffälligkeiten zugrundeliegenden Problemverhaltens erfasst sowie mögliche bereits vollzogene Veränderungsschritte des Klienten identifiziert werden.

Als Grundlage für den evtl. sich anschließenden Prozess der Fahreignungsförderung dient dann die Beratungsdokumentation. Diese stellt ggf. die individuell noch vorhandenen Defizite klar heraus und gibt im Sinne einer Prozesstransparenz sowohl für den Betroffenen als auch für den Therapeuten entscheidende Hinweise für das weitere Vorgehen.

Darüber hinaus soll der Klient bei noch vorhandenen Defiziten dazu motiviert werden, sich mit

seinen individuellen Einstellungs- und Veränderungsaspekten auseinanderzusetzen.

Eckdaten und Ziele der Fahreignungsförderung

Hierbei handelt es sich in der Regel um ein Mehrkontakt-Setting, das entweder in Form von Einzel- oder Gruppensitzungen stattfindet oder aus deren Kombination besteht. Die Fahreignungsförderung baut auf dem Ergebnis der Fahreignungsberatung auf. Welche konkrete Maßnahme zur Fahreignungsförderung empfohlen wird, ist eine Entscheidung des Beraters, die dem Einzelfall angemessen sein muss. Dementsprechend können im Rahmen dieses Berichts keine detaillierten Betrachtungen und standardisierten Empfehlungen zu den Zielen, Inhalten und der Dokumentation wie für die Fahreignungsberatung vorgenommen werden. Dennoch sollen an dieser Stelle kurz die Ziele und Inhalte der Fahreignungsförderung dargestellt werden.

Wie der Name sagt, soll die Fahreignung gefördert werden, womit nicht gemeint ist, dass vordergründige Frage-Antwort-Schemata zur Vorbereitung auf die MPU erarbeitet werden, sondern die psychologischen Hintergründe des problematischen Verhaltens, die die Auffälligkeiten im Straßenverkehr bedingten, erkannt und verändert werden. Im Gegensatz zur Fahreignungsberatung, die einen diagnostischen Schwerpunkt hat, stehen hier therapeutische Aspekte im Vordergrund.

Im Rahmen der Fahreignungsförderung werden die in der Beratungsdokumentation festgelegten Veränderungsziele umgesetzt. Diese Interventionen sollten therapietheoretisch begründet sein, also auf Erkenntnissen aus der psychologischen Interventionsforschung beruhen.

Inhaltliche Bearbeitungsschwerpunkte sind z. B.:

- Generierung einer Problemeinsicht,
- individuelle Ursachenanalyse,
- Abstinenz vs. Trinkkontrolle,
- Entwicklung und Erprobung von Verhaltensänderungen,
- Mobilisierung von Ressourcen für Verhaltensänderungen,
- Sensibilisierung für die Rückfallgefährdung.

3.1 Fahreignungsberatung

„Beratung ist ein zwischenmenschlicher Prozess (Interaktion), in welchem eine Person (der Ratsuchende oder Klient) in und durch die Interaktion mit einer anderen Person (dem Berater) mehr Klarheit über eigene Probleme und deren Bewältigungsmöglichkeiten gewinnt. Das Ziel von Beratung ist die Förderung von Problemlösekompetenz“ (RECHTIEN 1998).

In dieser allgemeinen Definition von Beratung ist der Klient der Akteur: Er hat ein Problem, das er lösen muss. In der Regel hat er bereits mehr oder weniger differenzierte Vorstellungen darüber entwickelt, was sein Problem ist; ggf. sieht er auch Möglichkeiten der Problemlösung. Der Berater holt ihn im aktuellen Stadium seiner Problembearbeitung ab und hilft ihm, seine Lage und deren Ursachen (selbst-)kritisch zu betrachten und zu beurteilen, Verantwortung zu übernehmen, Lösungsstrategien und deren mögliche Konsequenzen zu prüfen und Entscheidungen zu treffen, um Erfolg versprechend zu handeln. Keinesfalls wird er dem Klienten seine Erklärungen und Lösungsstrategien aufdrängen – z. B. weil er „der Profi“ ist und es besser als der Klient weiß; auf diese Weise würde Beratung Problemlösekompetenz nicht fördern, sondern schwächen. Der Klient soll gestärkt aus der Beratung kommen und seinen Weg zur Lösung seiner Probleme fortsetzen.

Für die Fahreignungsberatung gelten darüber hinaus spezielle Akzentsetzungen, die die Natur der Problematik und die Rolle des Beraters betreffen.

Bestandteil der Problematik sind Zweifel an der Fahreignung. In der Regel steht eine Fahreignungsbegutachtung (MPU) bevor, und der Klient sieht sein Hauptproblem darin, den dort gestellten Anforderungen gerecht zu werden und ein positives Ergebnis zu erreichen. Dazu muss er verstehen, was „Fahreignung“ und „Zweifel an der Fahreignung“ – allgemein und in seinem speziellen Fall – bedeuten. Um die Zweifel an seiner Fahreignung auszuräumen zu können muss er nämlich zeigen, dass er die persönlichen Hintergründe seiner Verkehrsauffälligkeit(en) ausreichend deutlich erkannt und weitgehend verändert hat, d. h. dass er sich selbst geändert hat.

Auch die Rolle des Beraters erfährt eine spezielle Akzentsetzung: Hier kann es sich nicht mehr um einen Laien handeln; der Berater ist „Sachverständiger“, der dem Klienten hilft, seine Problematik unter

dem Aspekt der Fahreignungszweifel zu betrachten und zu verstehen, welche Anforderungen daraus für ihn resultieren. Das heißt, der Berater muss in der Lage sein, das Problem, z. B. im Umgang mit Alkohol oder Drogen, zu diagnostizieren und der Diagnose angemessene Empfehlungen zu geben. Vor allem in Bezug auf den Konsum von psychoaktiven Substanzen muss der Berater in der Lage sein, zu entscheiden, ob es sich um eine Missbrauchsproblematik handelt oder es sogar Hinweise auf eine Abhängigkeitserkrankung gibt. Dabei sollte beachtet werden, dass die alleinige Interpretation der gemessenen BAK oder anderer Blutserumwerte mit dazugehöriger Uhrzeit der Messung (und der Auffälligkeit) für eine Feststellung des Fahreignungsstatus, und den somit zu erfüllenden Anforderungen für ein positives Gutachten, nicht ausreicht. Weitreichende Informationen zu den Konsumgewohnheiten und erlebten Konsequenzen sind von der beratenden Person in dem persönlichen Gespräch einzuholen. Für den Bereich der allgemeinen Verkehrsauffälligkeiten und Straftaten gestaltet sich die diagnostische Aufgabe noch komplexer. Die Hintergründe der Auffälligkeiten mit den auslösenden und aufrechterhaltenden Bedingungen und die Funktionalität des regelwidrigen Verhaltens (s. auch GLITSCH & BORNEWASSER, 2013) müssen in relativ kurzer zur Verfügung stehender Zeit identifiziert und erörtert werden. Ggf. muss eine Störung der emotionalen und sozialen Entwicklung von einer weniger schwerwiegenden, auf fehlender Anpassungsbereitschaft basierenden Problematik differential-diagnostisch abgegrenzt werden. Hierfür sind Kenntnisse und Erfahrungen in psychologischer Diagnostik und im Umgang mit den üblichen klinisch-psychologischen Diagnosesystemen [ICD-10 (DILLING, MOMBUR & SCHMIDT, 2004) und DSM-IV-TR (SAß, WITTCHEN, & ZAUDIG, (2003))] unbedingt erforderlich. Insbesondere in Bezug auf die richtigen Empfehlungen ist darüber hinaus fundiertes Wissen über die Beurteilungskriterien (DGVP & DGVM, 2013) gefordert. Die Rolle des Fahreignungsberaters beinhaltet also den deutlich aktiveren Part des Diagnostikers, „Übersetzers“, Vermittlers (von Informationen) und Ratgebers (der Lösungswege vorschlägt). Bei einem hoch komplexen Konstrukt wie der Fahreignung führen Mängel in der Expertise einer beratenden Person zu einer geringeren Güte der Beratung und zu höheren Fehlerquoten. Dies kann sich einerseits in einer höheren Durchfallquote bei der MPU und andererseits schlimmstenfalls in einer höheren Rate von erneuten Auffälligkeiten trotz bestandener MPU auswirken.

3.2 Bestehende Beratungsansätze im Bereich der Verkehrspsychologie

Der Vergleich mit bestehenden verkehrspsychologischen Beratungsaufgaben und -konzepten lässt erkennen, was die Fahreignungsberatung leisten (oder auch nicht leisten) kann.

Verkehrspsychologische Beratung (§ 2a Abs. 7 StVG, bis 30.4.2014 auch § 4 Abs. 9 StVG)

„In der verkehrspsychologischen Beratung soll der Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe (ehemals auch Fahrerlaubnisinhaber) veranlasst werden, Mängel in seiner Einstellung zum Straßenverkehr und im verkehrssicheren Verhalten zu erkennen und die Bereitschaft zu entwickeln, diese Mängel abzubauen. (...) Der Berater soll die Ursachen der Mängel aufklären und Wege zu ihrer Beseitigung aufzeigen.“

Auch hier ist die aktive Rolle des Klienten erkennbar: Der Fahrerlaubnisinhaber soll „veranlasst“, d. h. motiviert werden, etwas zu tun, nämlich zu erkennen und zu entwickeln. Die Beraterrolle ist auch hier auf Qualifikation gegründet (§ 71 FeV) und wird mit „Ursachen aufklären“ und „Wege aufzeigen“ beschrieben. Die Beratung als Intervention besteht jedoch offenbar nicht darin, einen konkreten Verhaltensänderungsprozess („Mängel abbauen“) bis hin zu einer Stabilisierung eines Zielverhaltens zu begleiten; es soll lediglich eine „Bereitschaft“ dazu entwickelt werden. Angesichts des zur Verfügung stehenden geringen Zeitbudgets für die Beratung (3 Stunden) ist diese Beschränkung sicher sinnvoll; ebenso kann die Ursachenklärung (Tiefe, Breite) nur in begrenztem Maße erfolgen. Die Ziele der Beratung orientieren sich hier am realistischenweise Machbaren.

Fahreignungsseminar (§ 4a StVG; § 42 Abs. 6 FeV, seit 1.5.2014)

Das im Rahmen des erneuerten Punktesystems implementierte Fahreignungsseminar umfasst eine verkehrspädagogische und eine verkehrspsychologische Teilmaßnahme. Für Letztere ist bemerkenswerterweise nicht die Seminarform, sondern ein Beratungssetting vorgeschrieben.

Unterschiedliche Akzente setzen auch die Beschreibungen der Seminarziele. Laut StVG soll „erreicht werden, dass die Teilnehmer relevante Mängel in ihrem Verkehrs- und insbesondere in ihrem

Fahrverhalten erkennen und abbauen“. Beide Teilmaßnahmen sollen die Teilnehmer zu Erkenntnissen, aber auch zu Verhaltensänderungen („relevante Mängel abbauen“) veranlassen. In der FeV werden die Seminarziele dagegen etwas vorsichtiger beschrieben: „Die verkehrspsychologische Teilmaßnahme zielt darauf ab, dem Teilnehmer Zusammenhänge zwischen auslösenden und aufrechterhaltenden Bedingungen des regelwidrigen Verkehrsverhaltens aufzuzeigen. Sie soll beim Teilnehmer Reflektionsbereitschaft erzeugen und Veränderungsbereitschaft schaffen“.

Ähnlich wie in der Verkehrspsychologischen Beratung soll auch im begrenzten zeitlichen Rahmen des Fahreignungsseminars (2 x 75 Min.) „aufgezeigt“ und „Bereitschaft erzeugt bzw. geschaffen“ werden. Auch hier wird die erforderliche Qualifikation des Beraters beschrieben (§ 4a StVG, § 43 FeV).

Insgesamt lassen die betrachteten Bestimmungen, im Falle der Verkehrspsychologischen Beratung auch die Erfahrungen (aus der Evaluation), es rat-sam erscheinen, die Ziele einer Intervention „Fahreignungsberatung“ realistisch zu formulieren. Betrachtet man den in klinisch-psychologischen Interventionen notwendigen Zeitaufwand für das Erreichen stabiler Verhaltensänderungen (viele Monate, Stundenzahlen von 40, 80 oder mehr), so verwundert dies nicht. Was in einer ein- oder zweistündigen Beratungssitzung erreicht werden kann, ist vorsichtig zu formulieren.

3.3 Das Konzept der Fahreignungsberatung

Die Zielgruppe der verkehrspsychologischen Fahreignungsberatung sind Personen, die ihren Wohnsitz in Deutschland haben und die Mängel der Fahreignung aufweisen. In der Regel steht eine MPU (vor allem nach Fahrerlaubnisentzug oder -verzicht als Voraussetzung für Erwerb oder Erhalt der Fahrerlaubnis) bevor.

3.3.1 Ziele

Die Ziele der Beratung sind nachfolgend dargestellt.

1. Informationsvermittlung/Aufklärung: Klärung der Problemsituation des Klienten im straf- und verwaltungsrechtlichen Prozedere, Informations-

- vermittlung zu wichtigen Themen (z. B. Fahreignung, Fahrerlaubnisentziehung bzw. -verzicht, Rückfallkonsequenzen, MPU) und zu (weiteren) Abläufen.
2. Problemanalyse/Diagnostik: Klärung der Situation in Bezug auf den Stand seiner Auseinandersetzung mit dem Delikt und dessen Hintergründen (Problembewusstsein) sowie den daraus gezogenen rückfallmindernden Konsequenzen (Veränderung). Individuelle Standortbestimmung durch diagnostische Einschätzung des Klienten und seines Fahreignungsstatus (auf Basis der Begutachtungs-Leitlinien und Beurteilungskriterien).
 3. Anbieter-neutrale Handlungsempfehlungen: („sinnvolle nächste Schritte“), ggf. für Rehabilitationsmaßnahmen.
 4. Motivierung zur Problemlösung: Motivierung zu angemessenen Einstellungs- und Verhaltensänderungen, Stärkung der Kontrollüberzeugungen bzgl. MPU
 5. Entscheidungskompetenz für seriöse und kompetente fahreignungsfördernde Maßnahme erhöhen

3.3.2 Inhalte

Im Folgenden werden Inhalte der Fahreignungsberatung dargestellt. Auswahl und chronologische Abfolge der Beratungsschwerpunkte können im Rahmen der Berater-/Klienten-Interaktion adaptiv variiert werden. Das Beratungsgespräch dauert insgesamt 60 bis 120 Minuten.

1. Einleitung

Vorstellung des Beraters, Hinweise auf Schweigepflicht, Ziele der Beratung, Erfragung von Vorstellungen (Wünschen, Erwartungen, Befürchtungen) des Klienten bzgl. der Beratung.

Der Berater ermutigt den Klienten zu Offenheit, Ehrlichkeit und Selbstkritik im Gespräch als notwendige Voraussetzung für eine erfolgreiche Beratung.

2. Diagnostik und Problemlklärung

- Befragung des Klienten zum Beratungsanlass, z. B. wegen des Fahrerlaubnisentzugs/-verzichts, und zum Delikt/zu Delikten.

- Klärung der Fragestellung einer in der Regel bevorstehenden MPU.
- Sichtung objektiver Informationen (vom Klienten mitgebrachten Unterlagen; Beispiele: Schreiben der Fahrerlaubnisbehörde, ggf. MPU-Gutachten, Gerichtsurteile, Strafbefehle, VZR-Auszug, dokumentierte Laborwerte).
- Ggf. Informationsvermittlung: Der Klient erhält speziell auf seine Situation zugeschnittene Informationen über Hintergründe und Rahmenbedingungen seiner Problemsituation (z. B. Fahreignung: Eignungsbegriff, Anlässe für Zweifel an der Eignung, gesetzliche Grundlagen etc.); Fahrerlaubnisentzug/-verzicht; MPU: Abläufe [Antrag auf Wiedererteilung, Wahl der Begutachtungsstelle für Fahreignung (BfF), Terminvereinbarung; MPU mit medizinischer Untersuchung, (Leistungs-) Testdiagnostik und Gespräch mit dem Psychologen; Protokollierung, Ergebnismitteilung] und mögliche Ergebnisse der MPU (positiv, negativ, Kursempfehlung).
- Wie definiert der Klient selbst seine Probleme (z. B.: „Eignungsdefizit“, Konsumgewohnheiten: Alkohol-/Drogenproblematik)?
- Befragung
 - zur Person (Familienstand, Beruf, Hobbys etc.),
 - zu seinen Verkehrsdelikten (Schilderung der Auffälligkeiten; vorheriger Alkohol-/Drogenkonsum),
 - zu seinen Konsumgewohnheiten,
 - zu den Hintergründen der Delikte und des Konsums,
 - zu geplanten oder bereits eingeführten Veränderungen hinsichtlich seiner Konsumgewohnheiten und Lebensgestaltung (u. a.: Abstinenz/kontrolliertes Trinken seit wann?) und zu den diesbezüglichen Erfahrungen,
 - zu den Gründen für eine ggf. vorausgegangene negative MPU.
- Sammlung von Eindrücken vom Klienten aus der aktuellen Gesprächssituation (Parasprache, Mimik, Gestik etc.; Hinweise auf

Kontraindikationen). Insbesondere sind Glaubwürdigkeit der Angaben, Bagatellisierung, Verleugnung, Abwehr, Selbstkritik, Übernahme von Eigenverantwortung, Veränderungsbereitschaft und Einschränkungen, z. B. Verständigungsprobleme, Suizidalität, psychiatrische Erkrankungen etc. diagnostisch aufschlussreich. Ggf. leitet sich aufgrund der Angaben des Klienten eine Zuordnung zur H0-Hypothese ab.

- Dokumentation der Ergebnisse,
- diagnostische Einschätzung des Klienten bzw. seines Fahreignungsstatus.

Ggf. kann dem Klienten eine kurz gefasste Mitschrift des Beratungsgesprächs mitgegeben bzw. zugesandt werden.

3. Empfehlungen

Ermutigung zu konkreten Schritten, die sich aus der vorausgehenden Diagnosestellung gem. der Beurteilungskriterien ergeben (z. B. Vorstellung zur MPU, Inanspruchnahme von Hilfsangeboten oder Dienstleistungen wie Verkehrspsychologische MPU-Vorbereitung, Laborkontrollen der Blutwerte, Abstinenzkontrollprogramm, Drogen-Screening, Entwöhnungstherapie, Selbsthilfegruppe etc.).

Die Empfehlungen werden ebenfalls in der Beratungsdokumentation festgehalten.

3.3.3 Beratungsdokumentation zur verkehrspsychologischen Fahreignungsberatung

Der Aufbau der Dokumentation orientiert sich an den „Zielen“ des Beratungskonzepts. Dokumentiert werden folglich (neben den vom Klienten mitgebrachten Unterlagen)

1. Die Gesprächsergebnisse:
 - die Fragestellung einer ggf. bevorstehenden MPU,
 - die Definition der Probleme und Lösungsmöglichkeiten durch den Klienten selbst,
 - die Auswertung der Befragung.
2. Die diagnostische Einschätzung des Klienten unter Berücksichtigung der Beurteilungskriterien.

Beispieldokumentation

Herr/Frau nahm am in an einer Fahreignungsberatung teil. Ziele der Beratung waren eine Prüfung, inwieweit Fahreignungsmängel bestehen, sowie ggf. Empfehlungen für eine angemessene Bearbeitung dieser Mängel.

Zur Beratung brachte der Klient die folgenden Unterlagen mit:

[....]

Falls eine MPU zu erwarten ist, lautet die Fragestellung:

[....]

1. Definition der Problematik und der Lösungsmöglichkeiten durch den Klienten selbst:

[....]

2. Einschätzung der Ausprägung der Problematik aus fachlicher Sicht:

[....]

3. Formulierung der Hypothese (z. B. „Herr/Frau N ist nicht dauerhaft in der Lage, mit Alkohol kontrolliert umzugehen“),

- Auflistung der Kriterien/Indikatoren, welche die Hypothese untermauern (incl. Zitate aus dem Beratungsgespräch)

•

•

4. Einschätzung des (aktuellen) Ausmaßes der Problembewältigung

Auflistung der erfüllten und nicht erfüllten Kriterien/Indikatoren für eine angemessene Problembewältigung

Positiv zu werten ist,

- dass Herr/Frau N (ggf. mit Zitaten aus seinen/ihren Angaben)

•

•

Als problematisch ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch zu bewerten,

- dass Herr/Frau N (ggf. mit Zitaten aus seinen/ihren Angaben)

•

•

5. Beratungsergebnis und Empfehlungen

z. B.: Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen (keine/erhebliche) Fahreignungsmängel vor.

Um seine/ihre Fahreignung zu verbessern, sollte Herr/Frau N ... z. B.

- sein/ihr Konsumverhalten ändern (Abstinenz, Verzicht ...)
- die zugrunde liegende Problematik intensiver aufarbeiten
-
- ggf. zur Unterstützung eine verkehrspsychologische Begleitung in Anspruch nehmen
- ggf. Drogenscreenings, Abstinenzchecks usw.

6. Titel, Name, Unterschrift der beratenden Person

3.4 Qualifikation der Fahreignungsberatenden und derer, die fahreignungsfördernde Maßnahmen durchführen

Damit die Fahreignungsberatung mit ihren diagnostischen und motivierenden Aufgaben und die Fahreignungsförderung mit ihrer therapeutischen Aufgabe, die auf eine langfristig stabile Verhaltensänderung abzielt, seriös und kompetent durchgeführt werden können, sind besondere Anforderungen an die Qualifikation der Durchführenden zu stellen.

3.4.1 Generelle Anforderungen im Hinblick auf die Ziele der Fahreignungsberatung und -förderung

Schon seit den Anfängen der wissenschaftlichen Teildisziplinen der Verkehrspsychologie und der Verkehrsmedizin gilt es als wissenschaftlich begründet und unumstritten, dass die Krafftfahreignung ein interdisziplinäres medizinisch-psychologisches Konstrukt ist. Daher ist es nur folgerichtig, dass sich mit der Diagnostik und Förderung der Krafftfahreignung ausschließlich Verkehrspsychologen und Verkehrsmediziner zu beschäftigen haben. Da im Rahmen der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung Aspekte der Krafftfahreignung begutachtet werden, kann jede „Vorbereitung“ auf die MPU nur entweder eine verkehrsmedizinische Vorbereitung oder eine verkehrspsychologische Vorbereitung sein. Die Profession der in der Fahreignungs-

beratung und -förderung tätigen Person – ob Medizin oder Psychologie – ergibt sich dabei aus dem Anlass der Begutachtung: bei medizinischen Fragestellungen, wie z. B. Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Diabetes mellitus oder Epilepsie, kann nur der Verkehrsmediziner seriös und kompetent beraten und bei Fragestellungen, die Einstellung und Verhalten betreffen (d. h. Alkohol-, Drogen- und Punkteauffälligkeiten), entsprechend nur der Verkehrspsychologe.

Eine psychologische Fahreignungsberatung ist als Ausgangspunkt einer Interventionsmaßnahme eine diagnostische Status-Quo-Erfassung. Im Rahmen des Beratungsgesprächs werden die individuellen Gegebenheiten, die in der individuellen Entwicklung verantwortlich für das Zustandekommen der Verkehrsvorgeschichte waren, aufgerollt, thematisiert und zusammengefasst. D. h. die äußeren, inneren und motivationalen Bedingungen des Problemverhaltens sollten differenziert ermittelt werden. Darüber hinaus muss die beratende Person einschätzen, ob ein mögliches verändertes Verhalten in der Zukunft stabil bleibt, welche Ressourcen zur Aufrechterhaltung einer langfristig verkehrssicheren Verkehrsteilnahme im Einzelfall vorliegen. Auch hier muss die beratende Person z. B. klären, wie die Motive des Betroffenen ausgerichtet sind: eher funktional kurzfristig orientiert oder problemangemessen langfristig. Erst nach Abklärung dieser Sachverhalte kann bedarfsgerecht eine angemessene Empfehlung zur Wiederherstellung der Krafftfahreignung ausgesprochen werden und der Auffällige motiviert werden, daran zu glauben, dass eine nachhaltige Veränderung seiner Gewohnheiten möglich ist.

Personen, die in der Fahreignungsberatung und -förderung tätig sind, nutzen das psychologische Gespräch als Werkzeug. Die inhaltliche Messlatte für die Formulierung von Empfehlungen sind die Begutachtungsleitlinien und die Beurteilungskriterien; letztere insbesondere als Stand der Wissenschaft in den Bereichen der Verhaltens- und Einstellungsänderung, sowie der Motivforschung. Zur Erreichung einer stabilen Änderungsmotivation und Unterstützung des Veränderungsprozesses ist die Anwendung therapeutischer Gesprächstechniken wie z. B. aktives Zuhören, Konfrontation, motivierende Gesprächsführung etc. unabdingbar. Die beratene Person sollte eine informierte, aber freiwillige Entscheidung für eine Verhaltensänderung treffen können. Hierzu ist ein funktionierendes Arbeitsbündnis zwischen beratender und beratener

Person, das geprägt ist von Vertrauen und Empathie, notwendig. Während des gesamten Änderungsprozesses muss der Verkehrsauffällige immer wieder neu gegen regelmäßig auftretende eigene Widerstände motiviert werden, sein Ziel – eine nachhaltige Verhaltensänderung – stetig weiter zu verfolgen. Um dies leisten zu können, ist die ständige Interpretation der verbalen und nonverbalen Signale des Auffälligen erforderlich.

Die Qualifikation der Personen, die in Fahreignungsberatung und -förderung tätig sind, muss also wissenschaftlich fundiert sein. Verhaltensbezogene, einstellungsbezogene und motivklärende Prozesse, sowie Prozesse der Verhaltensänderung, sind die ursprünglichen Themen der Wissenschaft der Psychologie und auch nur dort umfassend durch Forschungsergebnisse belegt.

Vor diesem Hintergrund, aber nicht zuletzt auch im Sinne des Verbraucherschutzes und der Schutzpflicht des Staates vor ungeeigneten Kraftfahrern, kann eine psychologische Fahreignungsberatung und -förderung nur durch entsprechend qualifizierte Diplom- bzw. Master-Psychologen durchgeführt werden.

3.4.2 Anforderungen an die Grundqualifikation

Als Grundqualifikationen sollten folgende Ausbildungen vorliegen:

- I. Diplompsychologe oder gleichwertiger Master⁴ in Psychologie
- II. Verkehrspsychologische Ausbildung entweder
 - als Gutachter bei einer amtl. anerkannten Begutachtungsstelle oder
 - als Kursleiter gem. § 70 FeV oder
 - als verkehrspsychologischer Berater gem. § 71 FeV oder
 - als Fachpsychologe für Verkehrspsychologie (BDP) oder
 - im Rahmen eines Hochschulstudiums mit Schwerpunkt Verkehrspsychologie.

⁴ Hinweise zur Gleichwertigkeit von Master-Abschlüssen erhält man unter www.anabin.de. Die Zentralstelle für ausländisches Bildungswesen (ZAB) ist die zentrale Stelle für die Bewertung ausländischer Qualifikationen in Deutschland. Für Inhaber eines ausländischen Hochschulabschlusses stellt die ZAB auf Antrag eine individuelle Zeugnisbewertung aus (<http://www.kmk.org/zab/unsere-aufgaben.html>).

3.4.3 Anforderungen an die Zusatzqualifikation

Zusätzlich zur Grundqualifikation sind folgende fachspezifische Ausbildungen zu fordern:

- I. Einweisung in die Begutachtungsleitlinien (GRÄCMANN & ALBRECHT, 2014) und die Beurteilungskriterien Fahreignung (DGVP & DGVM, 2013)
- II. Bei Personen, die in der Fahreignungsförderung tätig sind:
 - Therapieausbildung und/oder
 - Rehabilitationsmaßnahmen-spezifische Fortbildung.

3.4.4 Anforderungen zur Aufrechterhaltung der Qualifikation

Um langfristige Durchführungsqualität zu sichern, sollten die Verkehrspsychologen regelmäßige Fortbildungen besuchen.

Dies können entweder im Rahmen der Tätigkeit

- als Kursleiter gem. § 70 FeV oder
- als verkehrspsychologischer Berater gem. § 71 FeV oder
- als Seminarleiter der Verkehrspsychologischen Teilmaßnahme der Fahreignungsseminare gem. § 4a StVG oder
- als Fachpsychologe für Verkehrspsychologie (BDP)

erfolgen. Bei Veränderungen der Begutachtungsleitlinien und in Folge auch der Beurteilungskriterien sollte zeitnah eine spezifische Weiterbildungsveranstaltung besucht werden. Verkehrspsychologen, die nicht als Gutachter für Fahreignung tätig sind, sollten zusätzlich regelmäßige MPU-Hospitationen durchführen.

4 Optionen zur Qualitätssicherung der Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen

Im Moment ist die Inanspruchnahme von Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen freiwillig und der Markt nicht reguliert. Es

wären aber verschiedene Veränderungen mit einem unterschiedlichen Grad der Regelung und Qualitätssicherung im Bereich der Fahreignungsberatung und Fahreignungsförderung möglich. Das Niveau der Regulierung und die Ausprägung von Qualitätssicherungsmaßnahmen wären abhängig von den Konsequenzen (d. h. Rechtsfolgen) der Teilnahme und würden sich nach Freiwilligkeit der Teilnahme oder Verpflichtung zur Teilnahme unterscheiden (s. KLIPP et al., 2009).

4.1 Gütesiegel durch eine dafür geeignete Organisation oder staatlich verwaltete Positivliste

Im Fall des Aufrechterhalts der freiwilligen Teilnahme wäre es wünschenswert, dass der Betroffene sich bei seiner Suche nach geeigneten Anbietern an einem einzigen, von Experten entwickelten und kontrollierten „summarischen“ Kriterium mit dem Charakter eines „Gütesiegels“ orientieren könnte. Ein solches Gütesiegel dürften nur diejenigen Anbieter von Fahreignungsberatungen und Fahreignungsförderung führen, die alle Anforderungen an Seriosität und Kompetenz erfüllen (s. Kapitel 3). Optimal wäre in diesem Fall eine bundesweite Liste mit Beratern, die von den Fahrerlaubnisbehörden (oder anderen Instanzen) an die Betroffenen ausgehändigt werden kann. Hierzu müssten Qualitätskriterien erarbeitet werden, die der Berater/Vorbereiter erfüllen muss, um auf die Liste zu gelangen. Es müsste aber auf jeden Fall mindestens eine Instanz geben, die bundesweit das Erfüllen der Kriterien prüft und diese Liste führt. Ferner müsste es zumindest ein Minimum an Überwachung geben, die die Einhaltung der Kriterien bei fortgeführtem Angebot eines Anbieters regelmäßig kontrolliert. Denkbar wäre ein „Gütesiegel“ einer nicht-staatlichen Organisation. Problematisch wäre allerdings, dass in einem solchen Fall die Qualitätsstandards durch die Organisation selbst und somit beliebig festgelegt würden. Erstrebenswerter wäre sicherlich eine bundesweite Positivliste einer staatlichen Organisation, die jedoch vor dem Hintergrund der Zuständigkeiten der Länder für diesen Bereich schwierig umzusetzen scheint. Der Vorteil einer staatlichen Positivliste läge jedoch klar in der Kennzeichnung einer seriösen und kompetenten Beratung (mit festgelegten Mindeststandards gem. dem vorliegenden Bericht) zur besseren Orientierung der Betroffenen, die auf der Suche nach einer geeigneten Maßnahme sind.

4.2 Amtliche Anerkennung von in der Fahreignungsberatung tätigen Personen

Sollte die Teilnahme an einer Fahreignungsberatung (oder fahreignungsfördernden Maßnahme) Pflicht sein und rechtliche Konsequenzen haben, wäre die amtliche Anerkennung der Durchführenden unbedingt notwendig. Eine solche Variante schlägt beispielsweise Geiger, Präsident des Verwaltungsgerichts München, vor. Er fordert in seinen Reformüberlegungen zur Medizinisch-Psychologischen Untersuchung, „die Betroffenen zeitnah nach dem Vorfall, der die Anordnung einer MPU notwendig macht, über die Modalitäten zu unterrichten“ (GEIGER, 2011, S. 53). Er verweist dabei auch auf die Tendenz der Betroffenen Informationen zu ignorieren und schlägt vor, einen Kurs zur Vorbereitung auf die MPU verpflichtend einzuführen. Er lagert diese Verpflichtung im Strafrecht an, wohl vor allem, um so die frühzeitige und zeitnahe Beratung zu gewährleisten⁵. Die Verpflichtung, eine Maßnahme zu besuchen, gibt es bereits in anderen europäischen Ländern (Niederlande, Österreich und Italien). Dort müssen Alkoholauffällige bei Erreichen einer bestimmten BAK an einer längerfristigen Maßnahme (zwischen 12 und 25 Stunden) teilnehmen, um die Fahrerlaubnis wieder zu erhalten bzw. nicht zu verlieren. Im Fall einer Pflichtteilnahme mit solchen Konsequenzen (Rechtsfolgen) wäre ein entsprechend hohes Maß an Qualitätssicherung (z. B. wie im Bereich der § 70-Kurse) erforderlich. Vorteilhaft wäre, dass man dadurch viele Betroffene erreichen könnte und ausreichend Zeit zur Motivationsarbeit in Hinblick auf eine Verhaltensänderung hätte. Das Problem bei einer einheitlichen Pflichtmaßnahme wäre sicher, dass keine Klärung der individuellen Indikation erfolgen könnte und die Maßnahme somit nicht für die gesamte Klientel angemessen wäre.

Eine niedrighschwellige Variante, die derzeit in Wissenschaft und Praxis verstärkt diskutiert wird, ist eine obligatorische Fahreignungsberatung. Beispielsweise empfehlen GLITSCH und Kollegen (2012) auf Basis der Untersuchungsergebnisse zum Rehabilitationsverlauf verkehrsauffälliger Kraftfahrer „spätestens zu Beginn der Sperrfrist

⁵ Problematisch wäre dabei, dass Drogenauffällige von dieser Maßnahme nicht betroffen würden, da der Entzug der Fahrerlaubnis bei Drogenauffälligen in der Regel auf verwaltungsrechtlicher Basis erfolgt.

eine obligatorische Statusdiagnostik mit Beratung und individueller Maßnahmenplanung zu installieren“ (GLITSCH et al., 2012, S. 3). Auch auf der Klausurtagung des VdTÜV am 22./23. November 2012 in Berlin wurde diese Thematik diskutiert. Im Arbeitskreis „Zertifizierter Berater“ waren die Experten der Meinung, es müsse für Berater eine amtliche Anerkennung geben. Hinsichtlich der Anforderungen an die Qualifikation für eine amtliche Anerkennung stimmten die Forderungen des Arbeitskreises der Klausurtagung mit den Anforderungen dieser Arbeitsgruppe überein (s. Kapitel 3.4). Darüber hinaus wurden jedoch der Nachweis eines Qualitätssicherungskonzepts und die Vorlage eines wissenschaftlich begründeten Beratungskonzepts gefordert. Bezüglich des Beratungszeitpunktes gab es auch hier die Empfehlung, die Beratung solle so früh wie möglich und möglichst zeitnah zur Auffälligkeit erfolgen. Zu einer Verankerung der Beratung im Normensystem wurde vorgeschlagen, dass in konkret definierten Fallgestaltungen der Nachweis über die Teilnahme an einer Beratung bei Antragstellung auf Neuerteilung einer Fahrerlaubnis vorgelegt werden müsse. Die Beratungsinhalte sollten dann in der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) definiert sein und die Behörde müsste unmittelbar nach Kenntnis des belastenden Ereignisses den Betroffenen auf die Beratungsverpflichtung hinweisen. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass inzwi-

schon zunehmend bereits bei niedrigeren BAK bei strafrechtlich relevanten Alkoholauffälligkeiten eine MPU angeordnet wird, hätte man durch eine obligatorische Beratung eine kostengünstige, individuell angemessene und minimal invasivere Variante als ersten Schritt zu einer optimalen Wiederherstellung der Fahreignung.

Durch eine obligatorische Fahreignungsberatung käme man auch der Forderung des Arbeitskreis V des 52. Deutschen Verkehrsgerichtstags nach: „Eine frühzeitige und umfassende Information der Betroffenen ist erforderlich. Über Voraussetzungen, Abläufe und Rechtsfolgen der MPU haben bereits die Ermittlungsbehörden frühestmöglich zu informieren.“

In der Arbeitsgruppe der BAST herrscht Konsens, dass eine Beratungspflicht bei jedem Entzug/Verzicht der Fahrerlaubnis (auch Fahrradfahrer etc.) wegen Alkohol, Drogen oder Punkten im Fahreignungsregister als Voraussetzung für die Neuerteilung, nachgewiesen anhand einer Bescheinigung (nicht anhand des Protokolls), eine sinnvolle Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist.

4.3 Tabellarische Übersicht über Vor- und Nachteile der verschiedenen Optionen der Qualitätssicherung

	MPU-Beratung/Vorbereitung (+ = positiver Einfluss auf die Verkehrssicherheit, o = nicht abschätzbarer Einfluss auf die Verkehrssicherheit, - = ungünstiger Einfluss auf die Verkehrssicherheit)
heutiger Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - grauer Markt - Desorientierung - Informationsdefizite - Beschwerden wg. negativer MPU - Beschwerden wg. unseriösen, inkompetenten Beratern - Staat hat keine Eingriffsmöglichkeiten - Beratung als Lock-Angebot für unseriöse Vorbereiter (über den Preis für die Beratung) - kein Vertrauen in Anbieter (Selbstverwaltung) - Lenkung von Kundenströmen - falsche Vorbereitungskarrieren - falsche Versprechungen (Erfolgsgarantien) - Herbeiführung falsch positiver Gutachten
Gütesiegel durch eine nicht-staatliche Organisation	<ul style="list-style-type: none"> + Definition von Qualitätsstandards durch die Organisation - Gefahr der Definition beliebiger Qualitätsstandards o Verpflichtung auf Einhaltung der (beliebigen) Qualitätsstandards o Kennzeichnung von Beratern gem. Gütesiegel o Sicherstellung der Eingangsqualifikation - Staat hat keine Eingriffsmöglichkeiten (s. Fachärzte mit Verkehrsmedizinischer Qualifikation) - Qualität des Gütesiegels wird über den Markt geregelt

	MPU-Beratung/Vorbereitung (+ = positiver Einfluss auf die Verkehrssicherheit, o = nicht abschätzbarer Einfluss auf die Verkehrssicherheit, - = ungünstiger Einfluss auf die Verkehrssicherheit)
staatl. verwaltete Positivliste	+ Kennzeichnung von seriösen und kompetenten Beratern + Sicherstellung der Eingangsqualifikation + Verpflichtung auf Einhaltung der Qualitätsstandards - keine Rechtssicherheit (weder für Anbieter noch für Betroffenen)
Amtliche Anerkennung von Verkehrspsychologen (VerkehrsPsych§, s. Kapitel 6)	+ Definition der Qualitätsstandards per Gesetz + geschützte Berufsbezeichnung für seriöse und kompetente Berater + Minimierung der falsch positiven Gutachten aufgrund unseriöser, inkompetenter Beratung + kontinuierliche Qualitätsüberwachung möglich + Verpflichtung auf Einhaltung der Qualitätsstandards

4.4 Vorschlag für das Anerkennungsverfahren und die Überwachung

Da die Maßnahme bei den angedachten Voraussetzungen (Entziehung der Fahrerlaubnis) einsetzen soll und dazu beitragen soll, dass ein Betroffener die Fortsetzung einer kritisch zu bewertenden Entwicklung vermeiden kann, müssen die Anforderungen an die Schnittstelle Berater eindeutig festgelegt werden. Auch der Umfang und Rahmen, der die Maßnahme beschreibt, müssen festgelegt werden und verpflichtend sein, um ein angemessen hohes Niveau der Maßnahme zu gewährleisten. Dabei geht es zunächst nicht um die Erwartung an einen Erfolg, aber um die Festlegung des Angebots. Zudem ist ein verbindliches Leistungsprofil erforderlich, um ggf. spätere Erweiterungen der Anwendung sowohl inhaltlich, wie auch hinsichtlich einer möglichen Rechtswirkung auf ein vergleichbares Niveau zu stellen.

Eine Anerkennung von Beratern kann analog den §§ 36, 43 FeV oder § 4a StVG erfolgen. Die Überwachung der ordnungsgemäßen Durchführung der Beratung sollte analog der Überwachung der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme der Fahreignungsseminare (FES) durchgeführt werden. Da es im Bereich der gesetzlich geregelten verkehrspsychologischen Tätigkeiten (nach §§ 36, 66, 70, 71 FeV und § 4a StVG) äußerst ähnliche Qualifikationsanforderungen gibt (siehe Tabelle 3), jedoch auf jedwede Tätigkeit beschränkte Anerkennungsverfahren zu durchlaufen sind, wäre ein einheitliches Anerkennungs- und Überwachungsverfahren wünschenswert. Dies

würde den Aufwand bei den zuständigen Anerkennungsbehörden deutlich reduzieren. Operationalisiert werden könnte dies im Rahmen eines Paragraphen „Verkehrspsychologen-§ (VerkehrsPsych§)“, der im StVG verankert wird. Hier könnte die Grundqualifikation einheitlich geregelt sein und über die Zusatzqualifikation die Tätigkeitsbereiche definiert werden. Eine Vereinheitlichung der verkehrspsychologischen Ausbildungen im Rahmen von Masterstudiengängen würde die Implementierung eines VerkehrsPsych§ stützen und zusätzlich das Anerkennungsverfahren erleichtern.

Denkbar wäre auch, die Beratung in staatliche Hände zu geben und bedarfsabhängig bei den Führerscheinstellen anzusiedeln, d. h. dass ein beispielsweise vom Land angestellter Verkehrspsychologe den Beratungsbedarf mehrerer Führerscheinstellen abdeckt. Damit wären die Neutralität und die Freiheit von wirtschaftlichen Interessen der Beratenden gewährleistet.

Qualifikation	Gutachter Anlage 14 zu § 66 FeV	Seminarleiter besondere Aufbau seminare § 36 FeV	Kursleiter § 70 FeV	Verkehrspsychologische Beratung § 71 FeV	Seminarerlaubnis FES § 4a StVG	(MPU- oder Führerschein-) Beratung	MPU-Vorbereitung (Verkehrstherapie)
Studium	Abschluss eines Hochschulstudiums als Diplom-Psychologe oder eines gleichwertigen Master-Abschlusses in Psychologie						
Verkehrspsychologie	verkehrspsychologischen Ausbildung an einer Universität oder gleichgestellten Hochschule oder bei einer Stelle, die sich mit der Begutachtung oder Wiederherstellung der Kraftfahrereignung befasst oder eine fachpsychologische Qualifikation nach dem Stand der Wissenschaft						
Kenntnisse und Erfahrungen	mind. 2 Jahre praktische Berufstätigkeit (in der Regel in der klinischen Psychologie, Arbeitspsychologie) und mindestens einjährige Praxis in der Begutachtung der Eignung von Kraftfahrern in einer Begutachtungsstelle für Fahrerlaubnis Kl. B	Kenntnisse und Erfahrungen (Hospitationen) in der Untersuchung und Begutachtung der Eignung von Kraftfahrern, die Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften über das Führen von Kraftfahrzeugen unter Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln begangen haben		mindestens 3 Jahre Erfahrung als Seminar- oder Kursleiter, Gutachter oder durch freiberufliche verkehrspsychologische Tätigkeit nach vorherigem Erwerb einer Qualifikation als klinischer Psychologe oder Psychotherapeut oder mindestens fünfjährige freiberufliche verkehrspsychologische Tätigkeit		mindestens 3 Jahre Erfahrung als Seminar- oder Kursleiter, Gutachter oder durch freiberufliche verkehrspsychologische Tätigkeit nach vorherigem Erwerb einer Qualifikation als klinischer Psychologe oder Psychotherapeut oder mindestens fünfjährige freiberufliche verkehrspsychologische Tätigkeit	
Programmspezifisch		Ausbildung als Kursleiter in Kursen für Kraftfahrer, die Zuwiderhandlungen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften (unter Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln) begangen haben*; Seminarkonzept		Einführungseminar Verkehrsrecht (min. 16 Std)		Fortbildung speziell zu BK, bei Bedarf auch zu Beratungstechniken, -programm	Fortbildung BK und Behandlungskonzept oder Therapieausbildung
Fortbildungen	mind. 24 Std./Jahr	Länderspezifisch (meist JA)	QS: 16 Std./J.	16 Std./2 Jahre	6 Std./Jahr insbesondere die Fahrerlaubnis betreffend	X Std./Jahr insbesondere die Fahrerlaubnis betreffend	X Std./Jahr insbesondere die Fahrerlaubnis betreffend
Persönliche Zuverlässigkeit		(meist) FAER-Auszug alle 3 J. bzw. neu: FAER-Auszug (BZR-Auszug)	FAER-Auszug < 2 P.		FAER-Auszug < 2 P.	Falls die Maßnahme unmittelbare Rechtsfolgen hat: FAER-, BZR-Auszug	Falls die Maßnahme unmittelbare Rechtsfolgen hat: FAER-, BZR-Auszug
Sonstiges		Bis auf Widerruf/befristet	2 Kurse/Jahr	Teilnahme QSS	„Seminarerlaubnis“; QS (Dokumentation)	Falls die Maßnahme unmittelbare Rechtsfolgen hat: Anerkennung; QS (Dokumentation)	Falls die Maßnahme unmittelbare Rechtsfolgen hat: Anerkennung; QS (Dokumentation)

Tab. 3: Anforderungen an die Qualifikation für verschiedene verkehrspsychologische Tätigkeitsfelder

5 Empfehlungen

Der Arbeitskreis V beim 52. VGT in Goslar 2014 hat die Reformbemühungen der Projektgruppe zur MPU-Reform aufgenommen und bestätigt insbesondere die Arbeit der Arbeitsgruppe zur Qualität in MPU-Beratung und -Vorbereitung.

Folgende Empfehlungen des Arbeitskreis V des 52. VGT sind für diese AG von hoher Relevanz:

1. Die MPU ist ein bewährtes Instrument, das nachhaltig zur Verkehrssicherheit beiträgt. Die von der Projektgruppe „MPU-Reform“ bereits erarbeiteten Maßnahmen – z. B. die Bereitstellung des Infoportals auf der Homepage der BAST und die Informationsblätter – werden begrüßt.
2. Eine frühzeitige und umfassende Information der Betroffenen ist erforderlich. Über Voraussetzungen, Abläufe und Rechtsfolgen der MPU haben bereits die Ermittlungsbehörden frühestmöglich zu informieren.
3. Die Qualifikation von Personen, die zur Vorbereitung auf die MPU tätig sind, bedarf einer gesetzlichen Regelung. So wird es den Betroffenen erleichtert, seriöse Anbieter zu finden.

Die AG stützt die Empfehlungen und ergänzt sie zur Erhöhung der Transparenz und weiteren Qualitätssicherung im Bereich der Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen folgendermaßen:

1. Eine frühzeitige Beratung ist bei jedem Entzug der/Verzicht auf die Fahrerlaubnis (auch Fahrradfahrer etc.) eine sinnvolle Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.
2. Mindestens in den Fällen, in denen eine MPU zwingend erforderlich ist, sollte eine obligatorische Beratung eingeführt werden. Insbesondere gewährleistet sie eine fachlich fundierte Information von MPU-Betroffenen.
3. Die Beratung sollte die im Bericht definierten Anforderungen an Ziele, Inhalte und Dokumentation erfüllen.
4. Die rechtliche Regelung hinsichtlich der Qualifikation sollte eine amtliche Anerkennung vorsehen. Als Grundqualifikation ist mindestens ein Hochschulstudium der Psychologie (Diplom oder gleichwertiger Masterabschluss) mit einer Zusatzqualifikation „Verkehrspsychologische Ausbildung“ zu fordern.

5. Alle beteiligten Institutionen und Personengruppen müssen sich anhand einer „Positivliste“ über den aktuellen Stand der in Deutschland amtlich anerkannten „MPU-Berater und -Vorbereiter“ informieren können.
6. Um die verschiedenen Verfahren der amtlichen Anerkennung und Qualitätsüberwachung für die zuständigen Behörden zu erleichtern, sollten die Qualifikationsmerkmale und Tätigkeiten von Verkehrspsychologen im Rahmen eines „Verkehrspsychologen-Paragrafen (Verkehrspsych§)“ im StVG geregelt werden.

6 Literatur

Deutscher Verkehrsgerichtstag (2014): 52. Deutscher Verkehrsgerichtstag. Empfehlung Arbeitskreis V Fahreignung und MPU. Verfügbar über: http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/imagess/empfehlungen_pdf/Gesamt_Empfehlungen_52._VGT_2014.pdf [22.4.2014]

DGVP & DGVM (2013): Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung – Beurteilungskriterien, 3. Auflage. Kirschbaum Verlag, Bonn

DILLING, H., MOMBOUR, W., SCHMIDT, M. H. (2004): ICD 10, Internationale Klassifikation psychischer Störungen, klinisch-diagnostische Leitlinien. Bern, Göttingen, Toronto: Huber

GEIGER, H. (2011): Die medizinisch-psychologische Untersuchung. Bestandsaufnahme und Reformüberlegungen. Sonderdruck aus Jahrbuch zum Straßenverkehrsrecht 2011, S. 41-54. Bern: Stämpfli Verlag AG

GLITSCH, E. & BORNEWASSER, M. (2013): Teil 1: Optimierung der Interventionsmaßnahmen im Rahmen der Reform des Mehrfachtäter-Punktsystems. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.). Interventionen für punkteauffällige Fahrer – Konzeptgrundlagen des Fahreignungsseminars. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 241, Bremen: Fachverlag NW

GLITSCH, E., BORNEWASSER, M. & DÜNKEL, F. (2012): Rehabilitationsverlauf bei verkehrsauffälligen Kraftfahrern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 196. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW

- GRÄCMANN, N. & ALBRECHT, M. (2014): Begutachtungsleitlinien zur Krafftahreignung. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 115, Bremen: Fachverlag NW
- FOLLMANN, W., HEINRICH, E., CORVO, D., MÜHLENSIEP, M., ZIMMERMANN, C. (2008): Dokumentation von Maßnahmen außerhalb des gesetzlich geregelten Bereichs und Optimierungsansätze. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (Hrsg.) Psychologische Rehabilitations- und Therapiemaßnahmen für verkehrsauffällige Kraftfahrer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 196, Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- KLIPP, S. (2009): Der Einsatz atemalkoholgesteuerter Wegfahrsperren in Deutschland: politische und juristische Aspekte sowie Perspektiven der Umsetzung. Blutalkohol, 46 (3), S. 190-197
- KLIPP, S. (2012): Warum Eignung nicht gleich Eignung ist: Das Sicherheitsrisiko nach Wiedererlangung der Fahreignung. 8. ADAC/BASt Symposium „Sicher Fahren in Europa“. ADAC und BASt, Baden-Baden. Verfügbar über: http://www.adac.de/_mmm/pdf/fv_8adac_bast_symposium_KLIPP_149073.pdf [19.12.2014]
- KLIPP, S. (2013): The road traffic risk of different offender groups after licence reinstatement. T2013 Proceedings of the 20th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Brisbane, QLD, Australia. Verfügbar unter: <http://t2013.com/program/proceedings/> [22.10.2013]
- KLIPP, S., ESCRHUELA-BRANZ, M., BOETS, S., MEESMANN, U., ROESNER, S., KRAUS, L., PANOSCH, E., BUKASA, B., BRAUN, E., WENNINGER, U. & SIEGRIST, S. (2009): Quality Management Systems established along with Driver Rehabilitation Schemes. DRUID Deliverable 5.2.3. Verfügbar unter: http://www.druid-project.eu/cln_007/nn_107534/Druid/EN/deliverables-list/deliverables-list-node.html?__nnn=true [19.12.2014]
- RECHTIEN, W. (1998): Beratung – Theorien, Modelle und Methoden. Profil-Verlag München/Wien
- SAß, H., WITTCHEN, H.-U. & ZAUDIG, M. (2003): Diagnostisches und statistisches Manual psychischer Störungen DSM-IV-TR. Göttingen: Hogrefe
- SCHADE, F.-D. (2005): Lebt gefährlich, wer im Verkehrszentralregister steht? Das Verkehrszentralregister als Prädiktor des habituellen Verkehrsrisikos. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 51 (1), 7-13

Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen

Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

2009

- M 199: Maßnahmen zur Verbesserung der visuellen Orientierungsleistung bei Fahranfängern
Müsseler, Debus, Huestegge, Anders, Skottke € 13,50
- M 200: Entwicklung der Anzahl Schwerstverletzter infolge von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland
Lefering € 13,50
- M 201: Bedeutung der Fahrpraxis für den Kompetenzerwerb beim Fahrenlernen
Grattenthaler, Krüger, Schoch € 20,00
- M 202: Computergestützte Medien und Fahrsimulatoren in Fahrerlaubnisbildung, Fahrerweiterbildung und Fahrerlaubnisprüfung
Weiß, Bannert, Petzoldt, Krems € 16,00
- M 203: Testverfahren zur psychometrischen Leistungsprüfung der Fahreignung
Poschadel, Falkenstein, Pappachan, Poll, Willmes von Hinckeldey € 16,50
- M 204: Auswirkungen von Belastungen und Stress auf das Verkehrsverhalten von Lkw-Fahrern
Evers € 21,00
- M 205: Das Verkehrsquiz – Evaluationsinstrumente zur Erreichung von Standards in der Verkehrs-/Mobilitätsbildung der Sekundarstufe
Heidemann, Hufgard, Sindern, Riek, Rudinger € 16,50

2010

- M 206: Profile im Straßenverkehr verunglückter Kinder und Jugendlicher
Holte € 18,50
- M 207: ADAC/BAST-Symposium „Sicher fahren in Europa“ nur als CD erhältlich € 24,00
- M 208: Volkswirtschaftliche Kosten durch Straßenverkehrsunfälle in Deutschland
Baum, Kranz, Westerkamp € 18,00
- M 209: Unfallgeschehen auf Landstraßen – Eine Auswertung der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik
Heinrich, Pöppel-Decker, Schönebeck, Ulitzsch € 17,50
- M 210: Entwicklung und Evaluation eines Screening-Tests zur Erfassung der Fahrkompetenz älterer Kraftfahrer (SCREEMO)
Engin, Kocherscheid, Feldmann, Rudinger € 20,50
- M 211: Alkoholverbot für Fahranfänger
Holte, Assing, Pöppel-Decker, Schönebeck € 14,50
- M 212: Verhaltensanweisungen bei Notsituationen in Straßentunneln
Färber, Färber € 19,00
- M 213: Begleitetes Fahren ab 17 Jahre – Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs
Funk, Grüninger, Dittrich, Göbler, Hornung, Kreßner, Libal, Limberger, Riedel, Schaller, Schilling, Svetlova € 33,00

2011

- M 214: Evaluation der Freiwilligen Fortbildungsseminare für Fahranfänger (FSF) – Wirksamkeitsuntersuchung
Sindern, Rudinger € 15,50
- M 215: Praktische Fahrerlaubnisprüfung – Grundlagen und Optimierungsmöglichkeiten – Methodische Grundlagen und Möglichkeiten der Weiterentwicklung
Sturzbecher, Bönninger, Rüdell et al. € 23,50
- M 216: Verkehrserziehungsprogramme in der Lehreraus-/Fortbildung und deren Umsetzung im Schulalltag – Am Beispiel der Moderatorenkurse „EVA“, „XpertTalks“, „sicherfahren“ und „RiSk“
Neumann-Opitz, Bartz € 14,50
- M 217: Leistungen des Rettungsdienstes 2008/09 Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2008 und 2009
Schmiedel, Behrendt € 16,50
- M 218: Sicherheitswirksamkeit des Begleiteten Fahrens ab 17. Summative Evaluation
Schade, Heinzmann € 20,00
- M 218b: Summative Evaluation of Accompanied Driving from Age 17
Schade, Heinzmann
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.
- M 219: Unterstützung der Fahrausbildung durch Lernsoftware
Petzoldt, Weiß, Franke, Krems, Bannert € 15,50

2012

- M 220: Mobilitätsstudie Fahranfänger – Entwicklung der Fahrleistung und Autobenutzung am Anfang der Fahrkarriere
Funk, Schneider, Zimmermann, Grüninger € 30,00
- M 221: Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern
Roth € 15,00
- M 222: Neue Aufgabenformate in der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung
Malone, Biermann, Brünken, Buch € 15,00
- M 223: Evaluation der bundesweiten Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas!“
Klimmt, Maurer € 15,00
- M 224: Entwicklung der Verkehrssicherheit und ihrer Rahmenbedingungen bis 2015/2020
Maier, Ahrens, Aurich, Bartz, Schiller, Winkler, Wittwer € 17,00
- M 225: Ablenkung durch fahrfremde Tätigkeiten – Machbarkeitsstudie
Huemer, Vollrath € 17,50
- M 226: Rehabilitationsverlauf verkehrsauffälliger Kraftfahrer
Glitsch, Bornewasser, Dünkel € 14,00
- M 227: Entwicklung eines methodischen Rahmenkonzeptes für Verhaltensbeobachtung im fließenden Verkehr
Hautzinger, Pfeiffer, Schmidt € 16,00
- M 228: Profile von Senioren mit Autounfällen (PROSA)
Pottgießer, Kleinemas, Dohmes, Spiegel, Schädlich, Rudinger € 17,50
- M 229: Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten und das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer
Holte € 25,50
- M 230: Entwicklung, Verbreitung und Anwendung von Schulwegplänen
Gerlach, Leven, Leven, Neumann, Jansen € 21,00

M 231: Verkehrssicherheitsrelevante Leistungspotenziale, Defizite und Kompensationsmöglichkeiten älterer Kraftfahrer
Poschadel, Falkenstein, Rinkenauer, Mendzheritskiy, Fimm, Worringer, Engin, Kleinemas, Rudinger € 19,00

M 232: Kinderunfallatlas – Regionale Verteilung von Kinderverkehrsunfällen in Deutschland
Neumann-Opitz, Bartz, Leipzig € 18,00

2013

M 233: 8. ADAC/BAST-Symposium 2012 – Sicher fahren in Europa
CD-ROM / kostenpflichtiger Download € 18,00

M 234: Fahranfängervorbereitung im internationalen Vergleich
Genschow, Sturzbecher, Willmes-Lenz € 23,00

M 235: Ein Verfahren zur Messung der Fahrsicherheit im Realverkehr entwickelt am Begleiteten Fahren
Glaser, Waschulewski, Glaser, Schmid € 15,00

M 236: Unfallbeteiligung von Wohnmobilen 2000 bis 2010
Pöppel-Decker, Langner
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 237: Schwer erreichbare Zielgruppen – Handlungsansätze für eine neue Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland
Funk, Faßmann € 18,00

M 238: Verkehrserziehung in Kindergärten und Grundschulen
Funk, Hecht, Nebel, Stumpf € 24,50

M 239: Das Fahrerlaubnisprüfungssystem und seine Entwicklungspotenziale – Innovationsbericht 2009/2010 € 16,00

M 240: Alternative Antriebstechnologien – Marktdurchdringung und Konsequenzen – Berichtsjahr 2011 – Abschlussbericht
Küter, Holdik, Pöppel-Decker, Ulitzsch
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 241: Intervention für punkteauffällige Fahrer – Konzeptgrundlagen des Fahreignungsseminars
Glitsch, Bornwasser, Sturzbecher, Bredow, Kaltenbaek, Büttner € 25,50

M 242: Zahlungsbereitschaft für Verkehrssicherheit – Vorstudie
Bahamonde-Birke, Link, Kunert € 14,00

2014

M 243: Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung
Sturzbecher, Mörl, Kaltenbaek € 25,50

M 244: Innovative Konzepte zur Begleitung von Fahranfängern durch E-Kommunikation
Funk, Lang, Held, Hallmeier € 18,50

M 245: Psychische Folgen von Verkehrsunfällen
Auerbach € 20,00

M 246: Prozessevaluation der Kampagnenfortsetzung 2011-2012 „Runter vom Gas!“
Klimmt, Maurer, Baumann € 14,50

AKTUALISIERTE NEUAUFLAGE VON:

M 115: Begutachtungseiliniien zur Kraftfahreignung – gültig ab 1. Mai 2014
Gräcmann, Albrecht € 17,50

M 247: Psychologische Aspekte des Unfallrisikos für Motorradfahrerinnen und -fahrer
von Below, Holte € 19,50

M 248: Erkenntnisstand zu Verkehrssicherheitsmaßnahmen für ältere Verkehrsteilnehmer
Falkenstein, Joiko, Poschadel € 15,00

M 249: Wirkungsvolle Risikokommunikation für junge Fahrerinnen und Fahrer
Holte, Klimmt, Baumann, Geber € 20,00

M 250: Ausdehnung der Kostentragungspflicht des § 25a StVG auf den fließenden Verkehr
Müller € 15,50

M 251: Alkohol-Interlocks für alkoholauffällige Kraftfahrer
Hauser, Merz, Pauls, Schnabel, Aydeniz, Blume, Bogus, Nitzsche, Stengl-Herrmann, Klipp, Buchstaller, DeVol, Laub, Müller, Veltgens, Ziegler € 15,50

M 252 Psychologische Aspekte des Einsatzes von Lang-Lkw
Glaser, Glaser, Schmid, Waschulewski
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor, ist interaktiv und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

2015

M 253: Simulatorstudien zur Ablenkungswirkung fahrfremder Tätigkeiten
Schömgig, Schoch, Neukum, Schumacher, Wandtner € 18,50

M 254: Kompensationsstrategien von älteren Verkehrsteilnehmern nach einer VZR-Auffälligkeit
Karthus, Willemssen, Joiko, Falkenstein € 17,00

M 255: Demenz und Verkehrssicherheit
Fimm, Blankenheim, Poschadel € 17,00

M 256: Verkehrsbezogene Eckdaten und verkehrssicherheitsrelevante Gesundheitsdaten älterer Verkehrsteilnehmer
Rudinger, Haverkamp, Mehliß, Falkenstein, Hahn, Willemssen € 20,00

M 257: Projektgruppe MPU-Reform
Albrecht, Evers, Klipp, Schulze € 14,00

M 258: Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen
Follmer, Geis, Gruschwitz, Hölscher, Raudszus, Zlocki € 14,00

M 259: Alkoholkonsum und Verkehrsunfallgefahren bei Jugendlichen
Hoppe, Tekaat € 16,50

M 260: Leistungen des Rettungsdienstes 2012/13
Schmiedel, Behrendt € 16,50

M 261: Stand der Radfahrausbildung an Schulen und motorische Voraussetzungen bei Kindern
Günther, Kraft € 18,50

M 262: Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen
Klipp, Bischof, Born, DeVol, Dreyer, Ehlert, Hofstätter, Kalwitzki, Schattschneider, Veltgens € 13,50

Alle Berichte sind zu beziehen im:

Carl Schünemann Verlag GmbH
Zweite Schlachtpforte 7
28195 Bremen
Tel. (0421) 3 69 03-53
Fax (0421) 3 69 03-48
www.schuenemann-verlag.de

Dort ist auch ein Kompletverzeichnis erhältlich.