

Die verkehrspsychologische Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernde Interventionsangebote

Don DeVol, Joachim Seidl,
Peter Kiegeland, Thomas Wagner

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR
VERKEHRSPSYCHOLOGIE E.V.
(DGVP)

INFOS – POSITIONEN - EMPFEHLUNGEN

01/2015

1. Ausgangslage

Einer kürzlich veröffentlichten Image-Studie¹ zufolge ist die Fahreignungsbegutachtung, insbesondere die medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) bei den meisten Menschen in Deutschland ein Begriff, der mit Sinnhaftigkeit und Verbesserung der Verkehrssicherheit verknüpft wird. Wer allerdings selbst vor einer derartigen Untersuchung steht und sich über die notwendigen Schritte zur Überwindung seiner Problematik informieren und beraten lassen will, hat es oft schwer, sich im Dickicht einer Vielzahl an Beratungs- und Schulungsangeboten zurecht zu finden. Gerade der Verkehrspsychologie kommt hier eine besondere Verantwortung zu, gilt es doch im Zusammenhang mit der Wiederherstellung der Fahreignung Einstellungen und Verhaltensgewohnheiten zu ändern, die sich seit Jahren verfestigt hatten und durch vielfältige Einflüsse in eine ungünstige Richtung verstärkt wurden. Die Möglichkeiten einer qualifizierten verkehrspsychologischen Vorbereitung bei verhaltensbezogenen Zweifeln an der Fahreignung sollen in diesem Papier näher beschrieben werden. Dabei ist den Autoren durchaus bewusst, dass bei der Vielzahl denkbarer Ursachen für Eignungszweifel oder Befähigungsmängel die verkehrspsychologische Fahreignungsberatung weiterführende Beratungsangebote (z.B. medizinische Fahreignungsberatung bei Erkrankungen nach Anlage 4 FeV) nicht ausschließt. Auch können weitere, einzelfallspezifische Maßnahmen zur Verbesserung von Eignungsvoraussetzungen oder der Entwicklung von Fahrkompetenzen (z.B. medizinische Therapien, suchttherapeutische Maßnahme oder verkehrspädagogische Unterstützung) sinnvoll sein. Stehen jedoch Verhaltensauffälligkeiten im Verkehr im Vordergrund, die einen solchen Ausprägungsgrad oder eine solche Veränderungsresistenz erreicht haben, dass daraus Eignungszweifel resultieren, muss die Verkehrspsychologie die tragende und steuernde Rolle bei der Vorbereitung auf eine MPU übernehmen.

¹ Studie zum Image der MPU (2014), Quelle:
www.vdtuev.de/themen/mobilität/fahreignung_mpu/mpu-studie.

Die Forderung nach mehr Transparenz, gerade auch im Vorfeld einer Begutachtung, wurde immer wieder erhoben, u.a. auch anlässlich des 52. Verkehrsgerichtstags in Goslar im Januar 2014. Dabei sind fachlich fundierte Maßnahmen durchaus hilfreich und vielfach indiziert: Fahrer, die rechtzeitig nach dem Führerscheinentzug 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 Schulungsmaßnahme besucht hat². Gleichzeitig versetzt die rechtzeitige Information den verkehrsauffälligen Fahrer in die Lage, seinen Weg zurück in die automotive Mobilität zuverlässig planen zu können. Vorausgegangen sind Fehlverhaltensweisen innerhalb oder auch außerhalb des Straßenverkehrs, die zu einer strafrechtlich oder verwaltungsrechtlich festgestellten Nicht-eignung oder – bei minder schweren Vergehen – zu begründeten Eignungszweifeln geführt haben. In Übereinstimmung mit § 2 Abs. 4 StVG gilt die Eignungsvermutung für jene Personen, die die körperlichen und geistigen Anforderungen zum sicheren Führen von Kraftfahrzeugen erfüllen und nicht erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen verstoßen haben. Falls von einem Kraftfahrer durch dessen Fehlverhalten eine Gefahr für die Verkehrssicherheit ausgeht, kann nach § 11 Abs. 3 FeV zur Abklärung behördlicher Eignungszweifel ein Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung (medizinisch-psychologisches Gutachten) verlangt werden. Die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen wird hierbei als zeitlich weitgehend stabiles, von aktuellen Situations- und Befindlichkeitsparametern unabhängiges Personenmerkmal verstanden. Dieses umfasst neben gesundheitlich-konstitutionellen Voraussetzungen auch Persönlichkeitseigenschaften und psychophysische Variablen im Sinne einer Disposition. Der Eignungsbegriff vereinigt somit körperliche, geistige und verhaltensbezogene, also charakterliche Mindestvoraussetzungen zum sicheren Führen von Kraftfahrzeugen und grenzt sich vom Begriff der Befähigung ab, der nach § 2 Abs. 5 StVG den Nachweis von Kenntnissen über gesetzliche Vorschriften für das Führen von Kraftfahrzeugen, Gefahrensensitivität, adäquates Fahrzeughandling und Kenntnisse einer umweltbewussten und energiesparenden Fahrweise verlangt.

Dieses Positionspapier beschreibt die Anforderungen an einen kompetenten Beratungsprozess und definiert Qualifikationen eines kompetenten verkehrspsychologischen Fahreignungsberaters oder eines verkehrspsychologischen Kursleiters von Maßnahmen zur Verhaltensmodifikation. Es orientiert sich bei den Empfehlungen an bestehenden Standards für bereits geregelte verkehrspsychologische Maßnahmen (u.a. §§ 36, 70, 71 FeV) und integriert bei der Frage nach qualifikatorischen Mindestvoraussetzungen nützliche und sinnvolle Festlegungen in § 66 FeV. Dadurch sollen gerade auch Transparenz und Verbraucherschutz weiter gestärkt werden, denn im Bereich der Beratung und Intervention vor einer MPU existieren bislang keine verbindlichen Festlegungen.

² 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.

2. Zielstellungen und Aufgaben

Dem Faktor „Mensch“ kommt für das Funktionieren des Verkehrs eine Schlüsselrolle zu, gilt er doch als die wesentliche Einflussgröße zur Verminderung riskanten Verkehrsverhaltens und des Unfallrisikos im Straßenverkehr. Neben verschiedenen Rahmenbedingungen des Verkehrs, die sicherheitswidriges Verhalten begünstigen können, wird riskantes Verkehrsverhalten in der Regel durch eine Vielzahl an individuellen Faktoren ausgelöst, gelenkt und dauerhaft aufrecht erhalten. Dabei verbinden sich meist Persönlichkeitseigenschaften (z.B. Extraversion, Aggression, Ressentimenthaltung) mit dysfunktionalen Denkschemata, falschen Bewertungsdispositionen (Fehleinstellungen), hochemotionalen Reaktionsformen und fehlerhafter Situations- oder Gefahrenwahrnehmung. Es entsteht ein Risikoprofil mit mangelhafter Verkehrsangepasstheit, welches zu delinquentem und hochgefährlichem Verhalten im Straßenverkehr führt und die Schwelle zu abweichendem Verhalten im Straßenverkehr absenkt. Die analytische Einsicht in diese Bedingungen fällt dem betroffenen Fahrer oft nicht leicht und ist in den meisten Fällen ohne externe, fachkundige Unterstützung für die Betroffenen nicht möglich.

Die Psychologie als Wissenschaft vom Erleben und Verhalten des Menschen ist in der Lage, Betroffene bei der Analyse ihres hochauffälligen Verhaltens, der Entwicklung von Verhaltensalternativen und deren Umsetzung kompetent und wirksam zu unterstützen.

Daher ist eine verkehrspsychologische Fahreignungsberatung als Ausgangspunkt einer Interventionsmaßnahme eine diagnostische Status-Quo-Erfassung der Ursachen des Fehlverhaltens. Im Rahmen des Beratungsgesprächs wird die Verkehrsvorgeschichte aufgerollt, thematisiert und zusammengefasst. D.h., die äußeren, inneren und motivationalen Bedingungen des Problemverhaltens werden differenziert ermittelt.

Darüber hinaus wird der verkehrspsychologische Fahreignungsberater einschätzen, ob ein möglicherweise bereits verändertes Verhalten in der Zukunft stabil bleibt, welche Ressourcen zur Aufrechterhaltung einer langfristig verkehrssicheren Verkehrsteilnahme im Einzelfall vorliegen oder erst aktiviert und aufgebaut werden müssen. Auch hier muss der Berater 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 Maßnahmeempfehlung zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung ausgesprochen werden.

Das Werkzeug des verkehrspsychologischen Fahreignungsberaters ist dabei das psychologische Gespräch. Die Messlatte für die Formulierung von Empfehlungen sind die Begutachtungsleitlinien und die Beurteilungskriterien³; letztere insbesondere als Stand der Wissenschaft in den Bereichen „Diagnostik des Schweregrads eines Fehlverhaltens“ und „Kriterien zur Problembewältigung“ (u.a. der Verhaltens- und Einstellungsänderung, Motivation).

³ Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung (Bearbeitet von Gräcman, N., Albrecht, M., Bundesanstalt für Straßenwesen) Verkehrsblatt Dokument Nr. B 4022, Januar 2014,

Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung – Beurteilungskriterien, 3. Auflage 2013, Hrsg.: DGVP/DGVM, Schubert, W. Dittmann, V. Brenner-Hartmann, J., Kirschbaum Verlag Bonn.

3. Empfehlungen der DGVP

Die Qualifikationsvoraussetzungen des Beraters müssen wissenschaftlich fundiert sein, um hier eine objektive Beratungsleistung abzusichern und um negative Nebenwirkungen durch eine Beratung zu verhindern, die sich nicht am Stand der Wissenschaft und der normativen Regelwerke orientiert. Dabei soll zwischen eher diagnostischen Kompetenzen und kommunikativen Kompetenzen (klientenzentriertes Rollenverhalten) unterschieden werden.

Zu den diagnostischen Kompetenzen gehören:

- Methodenwissen (wie diagnostiziere ich Merkmale wie Verursachungsstile oder Impulskontrollfähigkeit?)
- Bedingungswissen (Gesetzmäßigkeiten menschlichen Verhaltens; Kenntnisse über Einflüsse, die Erleben und Verhalten verursachen und aufrecht erhalten; Kenntnisse über das Zusammenwirken von Persönlichkeitsmerkmalen, Einstellungen und situative Auslösebedingungen)
- Änderungswissen (Planung und Umsetzung einer Intervention; Barrieren und fördernde Einflüsse; Kenntnis spezifischer Interventionsansätze und deren zielgruppenspezifischen Limitationen)
- Fachwissen zum Themenbereich MPU (Detailkenntnisse der gesetzlichen Grundlagen, Verordnungs- und Gesetzestexte, BGL, BK, Kommentartexte, vertiefende Publikationen aus internationalen Fachmedien).

Zu den kommunikativen Kompetenzen gehören:

- Einhaltung einer neutralen, unabhängigen und unparteilichen Beraterrolle und Beachtung berufsethischer Standards
- Befähigung zu einer effektiven und zielorientierten Gesprächsführung
- Professioneller Aufbau der Beratung über unterschiedliche Gesprächsphasen (Ausgangslage, Zieldefinition, Ressourcen-Analyse, Planung eines Lösungsmodells unter Beachtung von zeitlichen Vorgaben und Nachweisnotwendigkeiten, Zusammenfassung und Ausblick)
- Fähigkeit zu Perspektivenwechsel und Empathie.

Eine verkehrspsychologische Fahreignungsberatung umfasst einen einmaligen Kontakt zwischen Klient und Berater als Einzelsetting.

Zunächst erfolgt gem. den jeweils gültigen fachlichen Standards (vgl. Beurteilungskriterien) eine diagnostische Momentaufnahme, in der der Schweregrad des den Verkehrsauffälligkeiten zu Grunde liegenden Problemverhaltens erfasst sowie mögliche bereits vollzogene Veränderungsschritte des Klienten identifiziert werden. Die verkehrspsychologische Fahreignungsberatung sollte dem Ratsuchenden in geeigneter Form den derzeitigen Status-Quo und die Empfehlungen bescheinigen, wobei Interventionsvorschläge neutral und unparteilich unterbreitet werden sollten.

Ziel der verkehrspsychologischen Fahreignungsberatung ist auch, dass der Klient bei noch vorhandenen Defiziten dazu motiviert werden soll, sich mit seinen individuellen Einstellungen und Veränderungsnotwendigkeiten auseinanderzusetzen.

Bei einer verkehrspsychologischen Intervention zur Wiederherstellung oder Förderung der Fahreignung handelt es sich in der Regel um ein Mehrkontakt-Setting, das entweder in Form von Einzel- oder Gruppensitzungen stattfindet oder aus deren Kombination besteht. Im Kern geht es darum, die in der Beratungsdokumentation festgelegten Veränderungsziele umzusetzen. Diese Interventionen sollten theoretisch begründet sein, also auf Erkenntnissen aus der psychologischen Interventionsforschung beruhen.

Ein qualifizierter Abschlussbericht stellt die fachlich-inhaltliche Nachvollziehbarkeit der verkehrspsychologischen Intervention sicher. In der Regel folgt der Bericht einer standardisierten Gliederung:

- Angaben zum Zeitraum der Maßnahme und Anzahl vereinbarter und absolvierter Kontakte.
- Zielstellung und ggf. Aussagen zur Motivationsarbeit, Problemanalyse, Kompetenzerwerb, Vermeidungsverhalten, Rückfallprophylaxe.
- Beschreibung der Vorgehensweise und der Interventionsmethodik.
- Aussagen zum Zielerreichungsgrad und ggf. weitere Empfehlungen.
- Datum und Unterschrift des durchführenden Verkehrspsychologen mit Namenszug und Nennung der Qualifikation.

Damit die Beratung und Intervention, die auf eine langfristig stabile Verhaltensänderung abzielt, seriös und kompetent durchgeführt werden kann, sind besondere Anforderungen an die Qualifikation der Durchführenden zu stellen.

Dabei sind Grund- und Zusatzqualifikationen sowie die Verpflichtung zu kontinuierlicher Weiterbildung voneinander zu unterscheiden:

Als Grundqualifikationen sollten folgende Ausbildungen vorliegen:

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

Zusätzlich sind folgende fachspezifische Ausbildungen zu fordern:

- I. Einweisung und Fachkunde bei der Anwendung der Begutachtungsleitlinien und der Beurteilungskriterien
- II. Bei Verkehrstherapeuten:
 - Therapieausbildung bzw. ausreichende therapeutische Kompetenzen, um einen Veränderungsprozess fachgerecht zu führen und/oder
 - Rehabilitationsmaßnahmenspezifische Fortbildung.

Zur Aufrechterhaltung der Qualifikation und Sicherung der langfristigen Dienstleistungsqualität sind von den Verkehrspsychologen regelmäßig einschlägige Fortbildungen zu besuchen:

Autoren

D. DeVol
A. Seidl
P. Kiegeland
Th. Wagner

Impressum

Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP)

Geschäftsstelle:
Ferdinand-Schultze-Str. 65
13055 Berlin
Tel. 0 30/98 60 98 38 00/01
Fax 0 30/98 60 98 38 88

dgvp@dgvp-
verkehrspsychologie.de
www.dgvp-
verkehrspsychologie.de

Präsident:
Prof. Dr. rer. nat. Wolfgang
Schubert (Berlin)
Vizepräsident:
Prof. Dr. Wolfgang Fastenmeier
(Berlin)
Schatzmeister:
Dr. Martin Keller
(Valens, CH)
Schriftführer:
Dipl.-Psych. Jürgen
Brenner-Hartmann (Ulm)
Beisitzer:
Dr. Don DeVol (Erfurt)
Dr. Thomas Wagner
(Dresden)
Mag. Bettina Schützhofer
(Wien, A)

Nachdruck ohne Veränderungen
gestattet –
Beleg erbeten

Dies kann auch 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 der Folge auch der Beurteilungskriterien sollte zeitnah eine spezifische Weiterbildungsveranstaltung besucht werden.

4. Fazit

Vor dem Hintergrund spezifischer Anforderungen an die Zielstellung und an den Beratungsprozess selbst aber nicht zuletzt auch im Sinne des Verbraucherschutzes und der Schutzpflicht des Staates vor ungeeigneten Kraftfahrern, kann eine verkehrspsychologische Fahreignungsberatung nur durch entsprechend qualifizierte Diplom-Psychologen/Master-Psychologen durchgeführt werden. Einzelfallgerechtigkeit und größere Chancen für das Bestehen der MPU sind dabei die kurzfristigen Vorteile für den Kraftfahrer. Eine dauerhaft höhere Lebensqualität infolge einer persönlich befriedigenden Verhaltensänderung stellen den wertvolleren Mehrwert dar, der durch die Unterstützung von Fachleuten, die ihr Handwerk verstehen und die durch Hilfe zur Selbsthilfe wichtige Impulse für ein erfolgreicherer Leben setzen, entsteht.