



Sektion Verkehrspsychologie · Am Köllnischen Park 2 · 10179 Berlin

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadt-
entwicklung
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Anschrift Geschäftsstelle im
Haus der Psychologie
Am Köllnischen Park 2
10179 Berlin

Telefon + 49 30 – 209 16 67 40

Telefax + 49 30 – 20 91 66 77 750

E-Mail sekretariat@bdp-verkehr.de

Internet www.bdp-verkehr.de

16.04.2013

Erst fördern, dann fordern! Überlegungen des Vorstandes der Sektion Verkehrspsychologie im Berufsverband Deutscher Psychologinnen und Psychologen (BDP) zur vorgesehenen Reform des VZR

Abstract (Kernpunkte)

- Maßnahmen zur Verhaltensbeeinflussung im Straßenverkehr bei Auffälligen Verkehrsteilnehmern sollten möglichst frühzeitig erfolgen. Sie sind wirksamer, wenn dies auf freiwilliger Basis geschieht
- Es ist teilnahmefördernd, wenn eine freiwillige Maßnahme durch einen Benefit (Rabatt von einem Punkt) honoriert wird
- Dieses Ziel könnte durch Übertragung des bestehenden – und in der Praxis bewährten – Systems der Verkehrspsychologischen Beratung nach § 71 FeV in das reformierte VZR erreicht werden
- Die Sektion Verkehrspsychologie des BDP befürwortet eine Aufnahme dieser Maßnahme und des "Fahreignungsseminars" in eine Gebührenordnung, z.B. GebOSt.
- Die Sektion Verkehrspsychologie bietet an, für die Umsetzung des Fahreignungsseminars ein Qualitätssicherungssystem zu erstellen, dessen Einhaltung zu überprüfen und in einem jährlich zu verfassenden Bericht zu dokumentieren

.../2



Sektion Verkehrspsychologie

- Seite 2 -

Überlegungen und Ausführungen zur Begründung:

Das mit der Reform des Verkehrszentralregisters verbundene Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit ist aus Sicht der Sektion Verkehrspsychologie des BDP nicht zu realisieren, wenn es bei dem vom Bundeskabinett bereits verabschiedeten Vorhaben des Verzichts auf Anreize oder Rechtsfolgen bei der freiwilligen Teilnahme an verhaltensmodifizierenden Maßnahmen bleiben sollte.

In der Verordnung zum geplanten Gesetzentwurf (Drucksache 799/12) wird hinsichtlich des §4 StVG, Abs. 5, Ziff. 1 erläutert, dass in der Ermahnungsstufe ein Hinweis auf die Möglichkeit des freiwilligen Besuchs eines Fahreignungsseminars erfolgen solle, „womit der Erkenntnis der Verkehrspsychologie Rechnung getragen werde, dass Verhaltensänderungen umso besser erreicht werden, je früher eine Intervention stattfindet“, ohne diese Erkenntnis jedoch in Form einer damit verbundenen Rechtsfolge (Punkterabatt) zu unterstützen.

Die Sektion Verkehrspsychologie des BDP bedauert ausdrücklich den bisher vorgesehenen Verzicht auf mögliche Anreizsysteme im Bereich der anstehenden VZR-Reform und damit der bisherigen Verkehrssicherheitsarbeit gemäß § 4, Abs. 9 StVG sowie § 71 FeV (Punktereduktion nach freiwilliger Teilnahme an einer Verkehrspsychologischen Beratung) und sieht sich damit in Übereinstimmung mit einer Vielzahl von Verbänden und Gremien, wie u.a. dem Wissenschaftlichen Beirat beim BMVBS. Dieser führte gemäß ZfV 03/2012 in einer Kurzstellungnahme zum geplanten Fahreignungsregister u.a. aus: „Soll ein ernsthafter Anstoß zum Lernen und zur Verhaltensänderung gegeben werden, so müssen entsprechende Anreize so früh wie möglich und deutlicher gesetzt werden.“

„In jedem Fall sollte das BMVBS die mögliche Maßnahmenpalette erweitern und bewährte Möglichkeiten auf ihre Transferierbarkeit auf Deutschland prüfen. Ein Beispiel für eine differenzierte Stufenfolge könnte sein:

- Ermahnung und Information (über die Erwähnung im Bußgeldbescheid hinaus) mit der 2. Übertretung im gegebenen Tilgungszeitraum, spätestens jedoch mit 3 Punkten);
- Verwarnung mit einem Beratungsgespräch oder einer Gruppenmaßnahme mit 5 Punkten;
- Fahreignungsseminar mit 6 bis 7 Punkten;
- Fahrerlaubnisentzug mit 8 Punkten

Ein früheres Eingreifen und eine intensivere Intervention geben bessere Chancen zur Verhaltensänderung“.

.../3



Sektion Verkehrspsychologie

- Seite 3 -

Die Möglichkeit einer freiwilligen Teilnahme ab der Ermahnungsstufe von 4 oder 5 Punkten wurde während der Anhörungen im BMVBS diskutiert und hat nunmehr auch Eingang in den Gesetzentwurf der Bundesregierung gefunden, leider jedoch ohne dem für eine Seminarteilnahme erforderlichen Anreiz zu entsprechen. Im Rahmen der Anhörungen wurde zunächst als einzige Form eines möglichen Anreizes erörtert, dass nach freiwilliger Teilnahme am Fahr eignungsseminar auf die Anordnung in der nächsten Maßnahmestufe verzichtet werden könne. Diese Idee war dem Sachverhalt geschuldet, dass kein „Punkterabatt“ für eine freiwillige Teilnahme gewährt werden sollte und würde allerdings zu der auch psychologisch paradoxen Situation führen, dass ein freiwillig teilnehmender Verkehrsauffälliger, nachdem er erneut auffällig geworden wäre – wodurch er den Misserfolg der absolvierten Maßnahme bzw. seine Änderungsresistenz belegt hätte – von der nun vorgesehenen obligatorischen Maßnahme freizustellen wäre. Dies wäre lerntheoretisch im Sinne einer Verstärkung oder Belohnung des gezeigten Fehlverhaltens zu interpretieren und damit als vollkommen inadäquat und kontraproduktiv anzusehen.

Die Sektion Verkehrspsychologie des BDP hat in den Anhörungen beim BMVBS, wie auch bei einer Anhörung bei der BAST, mehrfach einen Vorschlag unterbreitet, der von der überwiegenden Zahl der anwesenden Fachvertreter als sinnvoll erachtet wurde, jedoch seitens des Vertreters des BMVBS wiederholt als zu kompliziert und von daher nicht durchführbar abgelehnt wurde. Um das Argument des Bundesverkehrsministers Dr. Ramsauer, der „keinen Punktfreikauf für Verkehrsrowdys“ zulassen wollte, zu entkräften, sah der Vorschlag der Sektion Verkehrspsychologie dergestalt aus, dass man zukünftig – bei freiwilliger Teilnahme am Fahr eignungsseminar (da keine weitere Maßnahme zugelassen werden sollte) ab einem Punktestand von 4 Punkten – einen Punkterabatt von einem Punkt erhalten solle, jedoch erst, wenn die Wirksamkeit der Maßnahme durch eine einjährige Legalbewährung belegt worden sei. Nur wenn es in einem Zeitraum von einem Jahr zu keinen punktebewährten Auffälligkeiten komme, solle die Möglichkeit eines einmaligen Punkteabzuges von einem Punkt bestehen. Dieser minimale Anreiz würde zwar für eine Vielzahl von Verkehrsauffälligen noch nicht das hinreichende Kriterium für eine freiwillige Teilnahme darstellen, jedoch würde es der sicherlich auch nicht sehr kleinen Gruppe der änderungswilligen und änderungsbereiten Kraftfahrer einen Anreiz geben, der den mit einer freiwilligen Teilnahme verbundenen zeitlichen und finanziellen Aufwand rechtfertigen könnte.

.../4



Sektion Verkehrspsychologie

- Seite 4 -

Der geplante Verzicht auf eine Punktereduktion durch aktives Verhalten stellt eine eklatante Lücke in der geplanten VZR-Reform dar und wird auch vom größten Interessenverband für Kraftfahrer in Deutschland ausdrücklich bedauert, so dass dieser (ADAC Motorwelt 12/2012) seinen betroffenen Mitgliedern noch einen umgehenden Punkteabbau in der aktuellen Rechtssituation empfiehlt. Konkret wurde zu der im Grundsatz positiv bewerteten Reform angemerkt: „Ein Schwachpunkt des Projekts ist nach Kaessmanns Ansicht, dass die Fahreignungsseminare zwar hochwertiger werden, aber keinen Punkterabatt mehr ermöglichen. Das ist nicht nachvollziehbar, findet der Jurist. Dieser Anreiz hätte im Interesse der Verkehrssicherheit übernommen werden sollen.“

Das Kernproblem der vorgesehenen Gesetzesänderung liegt im Rehabilitationsbereich neben dem Ausschluss eines Anreizes bei freiwilliger Teilnahme im Wesentlichen darin, dass nicht mehrere Interventionsmöglichkeiten auf unterschiedlichen Ebenen mit unterschiedlichen Rechtsfolgen vorgesehen sind, sondern in dieser Reform nur eine einzige Maßnahme („Fahreignungsseminar“) in verschiedenen Eingriffsstufen (Ermahnung vs. Verwarnung) zu einer Verhaltensänderung führen soll, wobei die Möglichkeit der freiwilligen Teilnahme am Fahreignungsseminar – ohne Punkterabatt – nur eine theoretische Option darstellen dürfte, da sie ohne formalen Anreiz ohne größere Nachfrage bleiben dürfte.

Das Problem des Einsatzes eines identischen Instrumentariums auf unterschiedlichen Interventionsebenen würde sich durch die weitere Nutzung eines bereits bestehenden Instrumentariums, nämlich dem der verkehrspsychologischen Beratung, relativ problemlos beheben lassen, indem in der Stufe der Ermahnung kein „Fahreignungsseminar“, sondern eine „Verkehrspsychologische Beratung“ angeboten werden könnte.

Die Vorschaltung einer durch Verkehrspsychologen verantworteten freiwilligen Rehabilitationsmaßnahme vor Auferlegung des geplanten Fahreignungsseminars würde zudem den Empfehlungen des Wissenschaftlichen Beirats beim BMVBS tendenziell entgegenkommen, da dieser – in der Differenzierung der Begriffe „Fahrkompetenz“ (Vermittlung über Fahrlehrer) und „Fahreignung“ (Einstellungs- und Verhaltensänderung durch Psychologen) – sich fachlich begründet explizit dafür aussprach, das vorgesehene Fahreignungsseminar ausschließlich von entsprechend qualifizierten Verkehrspsychologen durchführen zu lassen. Dies ist inhaltlich auch durchaus nachvollziehbar, da es sich bei den Ursachen wiederholter Regelübertretungen, die zu einer hohen Punktezahl führen, in fast ausschließlichem Maße nicht um Defizite im Bereich des allgemeinen Verkehrswissens, sondern um persönlichkeitsbedingte Fehlanpassungstendenzen, somit einem der originären rehabilitativen Aufgabengebiete von Verkehrspsychologen handelt.

.../5

BDP, gegründet 1946

Präsidentin Dipl.-Psych. Sabine Siegl
Vizepräsident Prof. Dr. Michael Krämer
Vizepräsident Dipl.-Psych. Heinrich Bertram
Hauptgeschäftsführerin Dr. Eileen Mertens
Registergericht Amtsgericht Charlottenburg



Sektion Verkehrspsychologie

- Seite 5 -

Da das BMVBS unter Mitwirkung des KBA bereits Projektionen über die zukünftig durchzuführende Anzahl von Fahreignungsseminaren vorgenommen hat, würde ein Qualitätskriterium einer vorgeschalteten freiwilligen verkehrspsychologischen Intervention (im Hinblick auf deren Wirksamkeitsüberprüfung) in einer gegenüber der Projektion erfolgenden Reduktion der Anzahl der später anzuordnenden Fahreignungsseminare zu sehen sein. Dies würde bei Eintritt des erwarteten Erfolgs zu einem deutlich geringeren zeitlichen und finanziellen Erfüllungsaufwand der betroffenen Kraftfahrer führen, da die Verkehrspsychologische Beratung entgegen dem Fahreignungsseminar nur eine dreistündige Intervention mit einem finanziellen Aufwand von ca. 300,- Euro entgegen der Dauer eines Fahreignungsseminars mit insgesamt sechs Stunden und einem Aufwand von ca. 600,- Euro darstellt. Dem möglichen Einwand der relativ geringen Stundenzahl ist dadurch zu begegnen, dass diese Intervention bereits in einem sehr frühen Stadium einer problematischen Verkehrsentwicklung erfolgt und von einer auf Verhaltens- und Einstellungsänderungen spezialisierten Berufsgruppe durchgeführt wird. Insgesamt wäre diese Maßnahme somit aufgrund der rechtzeitigen Intervention als erfolgversprechend und ausreichend zu erwarten.

Das aktuell bestehende und gesetzlich verankerte Instrument der freiwilligen „Verkehrspsychologischen Beratung“ (§ 4, Abs. 9 StVG sowie § 71 FeV), sollte in das neue Fahreignungssystem überführt werden und bei einer ab 4 Punkten möglichen Teilnahme zu einer anschließenden Reduktion von 1 Punkt im Fahreignungsregister führen, sofern vom Teilnehmer der Nachweis erbracht wird, dass es in einem Zeitraum von 12 Monaten nach Rechtskraft der letzten Punkteeintragung zu keinem weiteren punktebewährten Verkehrsverstoß gekommen ist. Die Teilnahme sollte analog der bisherigen Regelung nur einmal innerhalb eines Zeitraumes von 5 Jahren möglich sein.

Im Hinblick auf eine Verfahrensvereinfachung wäre - bei Verzicht auf einen nachgewiesenen Legalbewährungszeitraum - folgende Alternative gegeben:

Das aktuell bestehende und gesetzlich verankerte Instrument der freiwilligen „Verkehrspsychologischen Beratung“ (§ 4, Abs. 9 StVG sowie § 71 FeV) sollte in das neue Fahreignungssystem überführt werden und bei einer ab 4 Punkten möglichen Teilnahme zu einer anschließenden Reduktion von 1 Punkt im Fahreignungsregister führen. Die Teilnahme sollte analog der bisherigen Regelung nur einmal innerhalb eines Zeitraumes von 5 Jahren möglich sein.

.../6

**Sektion Verkehrspsychologie**

- Seite 6 -

Da der Arbeitskreis V des soeben beendeten 51. Verkehrsgerichtstages in Goslar sich nahezu einhellig dafür ausgesprochen hat, „die Möglichkeit des Punkteabbaus durch Absolvierung freiwilliger Maßnahmen beizubehalten“, sollten die gesetzlichen Instanzen diesem Begehren entsprechen und die verkehrspsychologische Beratung auch bei einer möglichen Reform in der beschriebenen Weise berücksichtigen.

Honorar/Gebühren

Die Sektion Verkehrspsychologie spricht sich dafür aus, sowohl das im Rahmen der Reform des VZR vorgesehene "Fahreignungsseminar" als auch die "Verkehrspsychologische Beratung" in die Gebührenordnung GebOSt (oder ein vergleichbares System) aufzunehmen. Von einem solchen Schritt erwarten wir eine Sicherung des Qualitätsstandards sowohl bei institutionellen Anbietern als auch bei freiberuflich tätigen Psychologen.

Qualitätssicherung

Die Sektion Verkehrspsychologie des BDP verfügt über umfassende Erfahrung in der Erstellung und Überwachung von Qualitätssicherungsmaßnahmen für psychologische Dienstleistungen. Es wird daher angeboten, in diesem Bereich bei der Erstellung des Qualitätssicherungssystems für das im Rahmen der VZR-Reform angedachte "Verkehrsseminar" ein entsprechendes System zu entwickeln und – bei Bedarf – dessen Umsetzung zu übernehmen.

Für die Sektion Verkehrspsychologie des BDP

Dr. Peter Kiegeland

Fachpsychologe für
Verkehrspsychologie

Vorsitz der
Sektion Verkehrspsychologie

Dipl.-Psych. Bernd Lehnert

Fachpsychologe für
Verkehrspsychologie

Stv. Vorsitz der
Sektion Verkehrspsychologie