

Ein Leben im Dienst der Verkehrspsychologie – Prof. Dr. Walter Schneider 90 Jahre

Eine schriftliche Festrede von Wolfgang Schubert

Lieber Herr Professor Schneider,

herzliche Glückwünsche zu Ihrem JubiläumsgGeburtstag am 20.3.2022, verbunden mit großer Dankbarkeit für unsere jahrelange Zusammenarbeit und unseren stets intensiven Austausch zu allen fachlichen Fragen der fahreignungsbezogenen Verkehrspsychologie und zur Entwicklung unseres Fachbereichs.

Da eine entsprechende Jubiläumsfeier nicht stattfinden kann, erlauben Sie mir dieses Format einer schriftlichen Festrede zur Würdigung Ihres Beitrags zur Entwicklung der Verkehrspsychologie im Bereich Fahreignung in Deutschland – eingebettet in einen kurzen historischen Abriss an geeigneter Stelle, der ZVS, deren Schriftleiter Sie neben vielem anderen über viele Jahre waren.

Lehre und Praxis

Nach Abschluss Ihres Studiums der Psychologie im Jahre 1958 waren Sie zunächst am psychologischen Institut der Universität zu Köln beschäftigt und wurden dort zum Professor für das Lehrgebiet „Angewandte Psychologie“ berufen. Danach waren Sie auch Gründungsmitglied der Fernuniversität Hagen und dort ordentlicher Professor für das Lehrgebiet „Psychologie des Lehrens und Lernens“, bevor Sie eine Funktion als Direktor beim TÜV Rheinland e. V. annahmen, zwischenzeitlich auch Mitglied der Geschäftsführung. 1987 übernahmen Sie, nach der Beendigung Ihrer Tätigkeit bei TÜV Rheinland, die Leitung der Forschungsgemeinschaft ASS Auto – Sicht – Sicherheit e. V. in Köln.

Über mehr als zwei Jahrzehnte führten Sie als Schriftleiter diese Zeitschrift, die ZVS, wobei Sie sich besondere Anerkennung für Ihren interdisziplinären Ansatz der Verkehrssicherheit erworben und vor allem die Zusammenarbeit zwischen Psychologen und Ingenieuren gefördert haben. Auch an der Universität in Hamburg waren Sie als Professor aktiv und haben sich an der Aus- und Fortbildung von Verkehrspsychologen verdient gemacht.

1996 wurden Sie mit dem Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet und

damit Ihre Verdienste in Lehre, Forschung und Beiträgen zur kontinuierlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit – einschließlich der Unterstützung der Arbeit der Polizei – gewürdigt.

Sie sind Gründungs- und Ehrenvorsitzender¹ der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP) in einer Reihe mit Prof. Dr. Udo Undeutsch und Prof. Dr. Werner Winkler. Auch als erster Vorsitzender der Sektion Verkehrspsychologie des Berufsverbandes Deutscher Psychologen e. V. (BDP) und deren langjähriges Vorstandsmitglied, haben Sie sich für die Entwicklung des Berufsstandes eingesetzt. Darüber hinaus waren Sie Mitglied der fachlichen und curricularen Vorbereitungskommission der Psychologischen Hochschule Berlin und langjähriges Kuratoriumsmitglied.

Entlastungsorientierung und gutachterliche Erkenntnisgrenzen

Nach dem Erwerb der Technischen Prüfstelle der Technischen Universität (TU) in Berlin im Zuge der Wiedervereinigung – zu der auch eine Untersuchungsstelle zur Feststellung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen gehörte – durch den DEKRA e. V. haben wir uns 1991 kennengelernt.

Sie berieten damals DEKRA bei Aufbau und Entwicklung eines flächendeckenden Netzes von (verkehrs)medizinisch-psychologischen Begutachtungsstellen sowie Kursstellen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung in den (seinerzeit) neuen Bundesländern.

Für mich, als den für diesen Aufbau Verantwortlichen mit einer ganz anderen „Systemerfahrung“, war Ihre Beraterfunktion eine völlig neue Situation. Wir haben uns sofort offen und vorurteilsfrei zusammengesetzt und die gemeinsamen Möglichkeiten, Ihr Wissen und Ihre Erfahrungen einzubringen, besprochen. Es wurde sofort deutlich, dass wir trotz systembedingt unterschiedlicher Prägung vielfältige, gemeinsame und übereinstimmende fachliche empirisch-naturwissenschaftliche Auffassungen zum Thema Verkehrspsychologie hatten.

Danken möchte ich Ihnen dabei besonders für die von Ihnen angewandten und bei den Gutachtern geförderten epistemischen Tu-



Prof. Dr. Walter Schneider

genden, durch die sich eine neue Generation von Fahreignungsgutachtern für DEKRA bilden konnte, weg von der defizitorientierten und nunmehr mit Ausrichtung auf eine entlastungs- und ressourcenorientierte Fahreignungsbegutachtung.

So haben wir – u. a. auch durch systematische Festanstellung – Gutachter ausgebildet, die über eine hohe intrinsische Motivation verfügen, und durch die Bindung an das Unternehmen sowie dessen Umsetzung der fachlichen und wirtschaftlichen Zielstellung einen hohen Identifizierungsgrad mit der Aufgabenstellung sichergestellt.

Durch die Einführung von umfangreichen Supervisionsmaßnahmen nicht nur bei Aus- und Fortbildung der Gutachter, sondern auch nach abgeschlossenen Maßnahmen, hatten Sie maßgeblich Anteil an der Einführung einer neuen „Fehlerkultur-Diskussion“ bei DEKRA, die zur Vermeidung sowohl von Wissens- und Kompetenzillusionen bei Gutachtern als auch von Verwaltungs-, Gerichts- und Zivilprozessen beiträgt, die stets mit hohen Kosten und Reputationsverlust verbunden sind.

Nicht zuletzt haben Sie durch Ihre Fachkompetenz und selbstverständliche Autorität zu einer fruchtbaren, spannungsfreien Arbeitsatmosphäre im Begutachtungsbereich beigetragen. Schwierige Supervisionsfälle, Fallbesprechungen oder Diskussionen mit schwierigen Gutachtern haben Sie dabei auch schon einmal selbst übernommen und dazu beigetragen, dass sich psychologische oder ärztliche Gutachter nicht mental gegen mögliche Fehler immunisierten.

¹ Entsprechend der Niederschrift über die Gründung der DGVP am 05. November 1999 in Köln und der dort verabschiedeten Gründungssatzung.

Prof. Dr. W. Schneider und Dr.-Ing. Arndt Birkigt (seinerzeit Leiter der Technischen Prüfstelle des DEKRA e. V. Dresden)



Warum ich dies so betone?

Oftmals wird in Entscheidungen ausgeführt, dass sich ein Sachverhalt „nach Überzeugung der Behörde, des Gerichtes, des Gutachters“, d.h. ohne ein ausführliches bzw. nur mit einem erheblich zu knappen Gutachten, so und so darstelle. Es kann und darf in einem Rechtsstaat jedoch nicht sein, dass etwas straff behauptet als halb bewiesen gilt. Bei allem Verständnis für die Situation vor Gericht ist dies eine gefährliche Glatteisstelle für Gutachter, Sachverständige und Entscheidungsträger. Das Interesse daran, in dem Moment trotz unzureichender tatsächlicher Erkenntnisse eine Antwort geben zu wollen, ist nämlich nicht notwendigerweise im Gleichklang mit dem Interesse der Wahrheitsfindung, auf das der Gutachter verpflichtet ist. Das Problem ist dann nicht unser Nichtwissen als Gutachter, sondern die Wissens- und Kompetenzillusion. Dieser liegt wohl auch die Regel zugrunde, dass ein Fahreignungsgutachten knapper sein kann, wenn die Befundlage (scheinbar!) einfach und klar ist gem. FeV Anlage 4 a (zu § 11 Abs. 5) Abs. 2 b: „Bei eindeutiger Befundlage wird das Gutachten knapper, bei komplizierter Befundlage ausführlicher erstattet.“ Es ist daher die Pflicht jedes Sachverständigen, sich selbst – und bei Verwaltungsbeamten oder Richtern den Sachverständigen – zu fragen: Woher weiß ich, was ich weiß oder zu wissen glaube? Wie Ärzte und Psychologen zu ihrer Überzeugung gelangt sind, müssen sie daher offenlegen, etwa durch Quellenangaben. Wissenschaftliche Quellen haben ein Vetorecht!

Die fachlichen Diskussionen um diese Problematik haben Sie, Professor Schneider, nicht nur gefordert, sondern immer auch gefördert. Gerne erinnere ich mich noch an die in diesem Zusammenhang durchgeführ-

ten Explorationsseminare mit Ihnen, Prof. Dr. Udo Undeutsch, Prof. Dr. Günther Köhnken und Prof. Dr. Egon Stephan.

In der Ergebnisdiskussion von interdisziplinär erhobenen Befunden kam durch Ihre Argumentationsführung immer wieder der Gedanke des zwanglosen Zwangs des besseren Argumentes (im Sinne von Habermas) zum Tragen und setzte sich auch dann folgerichtig durch.

Meilensteine der Fahreignungsbegutachtung in Deutschland

1992 erschien die 4. Auflage des Gutachtens „Krankheit und Kraftverkehr“ des Gemeinsamen Beirates für Verkehrsmedizin beim Bundesminister für Verkehr und beim Bundesminister für Gesundheit als Fachschrift der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zur Fahreignungsbegutachtung. Darin wurde explizit ausgeführt „Die Formulierung von Kriterien für verhaltensbedingte oder charakterliche Mängel der Eignung bleibt einem besonderen Text vorbehalten.“

Dieser Satz führt dazu, dass in der Sektion Verkehrspsychologie des Berufsverbands Deutscher Psychologen (BDP) auf unser beider Anregung hin beschlossen wurde, die seitens der Medizin aufgezeigte fachliche Lücke zu schließen und entsprechende fachliche Leitlinien zu erarbeiten. 1995 wurden diese dann als Psychologisches Gutachten Kraftfahreignung in Herausgeberschaft von Prof. Dr. Günter Kroj (BASt) und unter maßgeblicher fachlicher Mitwirkung von Prof. Dr. Egon Stephan sowie weiterer Autoren veröffentlicht.

Dieses Gutachten wurde umgehend von einem Automobilclub – mit akademischer Unterstützung seitens der Deutschen Gesell-

schaft für Psychologie DGPs und publizistischer durch eine Zeitschrift aus Hamburg – in polemischer Art und Weise durch einen Mediziner schwer angegriffen. Hauptargument war, dass es sich um die einseitige Sichtweise des Berufsverbandes handele, der lediglich um die Ausweitung der Begutachtungstätigkeit bemüht sei. Das mündete in einer Fundamental-Kritik am gesamten System der Fahreignungsbegutachtung, der Begutachtungspraxis und insbesondere der Verlässlichkeit der dabei abgegebenen verhaltenspsychologischen Prognosen für die Teilnahme am Straßenverkehr.

Bei Abfassung einer – trotz der kontroversen Diskussion – positiven Stellungnahme der DGPs zur Erweiterung des Gutachtens „Krankheit und Kraftverkehr“ durch „Leitlinien zur psychologischen Begutachtung“ an das Bundesministerium für Verkehr, haben sich Prof. Dr. Günther Köhnken (Universität Kiel) federführend und Prof. Dr. Manfred Amelang (Präsident der DGPs) in dieser Sache verdient gemacht. Bei der Entwicklung und Diskussion der fachlichen Ziele haben Sie, Herr Prof. Schneider, sich aktiv beteiligt.

Das Ziel einer Umbenennung und Neubesetzung des Gemeinsamen Beirates für Verkehrsmedizin beim Bundesminister für Verkehr und beim Bundesgesundheitsminister konnten wir allerdings auch mit maßgeblicher Unterstützung der DGPs – die eine entsprechende Vorschlagsliste von zu beteiligten Psychologen erarbeitet hatte – nicht realisieren. Im Folgenden hat sich dann jedoch das Bundesgesundheitsministerium aus der Fortentwicklung der Begutachtungsleitlinien zurückgezogen und sich nicht mehr an den Fachdiskussionen beteiligt, auch wenn die Vereinbarung zwischen beiden Ministerien über die gemeinsame Gestaltung der Leitlinien zur Fahreignungsbegutachtung – die in einem entsprechenden Erlass festgehalten ist – nie außer Kraft gesetzt wurde.

Der Bundesminister für Verkehr stand nun vor der Tatsache, dass es mit den beiden Gutachten jetzt zwei unterschiedliche fachliche Leitlinien zur Begutachtung der Kraftfahreignung gab. Diese Trennung in Verkehrsmedizin und Verkehrspsychologie war jedoch aus fachlichen, juristischen und politischen Gründen – es war ja eine einheitliche medizinisch-psychologische Begutachtung – aus Sicht des Ministeriums auf Dauer nicht haltbar. Um beide Werke zusammenzuführen wurde daher eine Paritätische Kommission einberufen, der außer Vertretern des Beirates für Verkehrsmedizin und

des Bund-Länder-Fachausschusses Fahrerlaubniswesen auch Psychologen angehörten.

Mitglieder dieser Kommission waren Ministerialdirektor Dr. Franz-Joachim Jagow als zuständiger Referatsleiter im Bundesministerium für Verkehr, Regierungsdirektor Alfons Eggersmann (Ministerium für Umwelt und Verkehr des Landes Baden-Württemberg), Direktor und Prof. Dr. B. Friedel (BAST), Prof. Dr. Hans Joachim (Universität Heidelberg), Regierungsdirektorin E. Reif (Bundesministerium für Verkehr), Prof. Dr. Günther Reinhardt (Universität Ulm), Dr. Wolfgang Schubert (BDP), Prof. Dr. Egon Stephan (Universität Köln), Prof. Dr. R. Töle (Universität Münster), Dr. Hans-Dieter Utzelmann (TÜV Rheinland), Regierungsdirektor Horst Venhoff (Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen), Prof. Dr. Hans-Joachim Wagner (Universität Homburg/Saar) und Prof. Dr. Werner Winkler (TÜV Hannover-Sachsen Anhalt). Die Bearbeitung des Gesamtwerkes erfolgte durch Prof. Dr. Herbert Lewrenz (Universität Hamburg).

Dr. Jagow hat sich dieser Aufgabenstellung intensiv angenommen und es gelang ihm, beide Gutachten im Sinne der Konfliktreduzierung und Befriedung zwischen den verschiedenen Fachgebieten einvernehmlich in einem einheitlichen Werk zusammenzubringen.

Im Jahre 2000 erschienen dann erstmals die **Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrreignung (BGL)** des Gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und beim Bundesminister für Gesundheit als Fachschrift der BAST (Heft M 115).

In die Texte zur interdisziplinären inhaltlichen Ausgestaltung der BGL – etwa der schon damals kontrovers bis hoch emotional geführten Diskussion über die Indikation des Anlasses zur Fahreignungsbegutachtung bei Alkoholauffälligkeiten bzw. die Absenkung von deren Promillegrenze – hatte ich zwar viel von Ihrem Wissen und Ihrer Beratung, Herr Professor Schneider, mit einfließen lassen können. Dennoch waren in den BGL eine Reihe von fachlichen Sachverhalten aus unserer Sicht letztlich nur unvollständig berücksichtigt worden.

Da an den BGL selbst aber nichts mehr zu ändern war, entstand zwischen uns die Idee, hierzu eine Kommentierung zu erstellen, die die Leitlinien entsprechend dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik ergänzen und erweitern sollte.

Viele – eigentlich alle – der in der Fahreignungsbegutachtung Tätigen, einschließlich der Mitarbeiter der Verwaltungsbehörden, konnten dem zunächst nichts abgewinnen. Uns wurde entgegengehalten, dass man medizinische und psychologische Fachtexte nicht kommentieren könne und dies ausschließlich juristischen Texten und Sachverhalten vorbehalten sei. Insbesondere wurde bezweifelt, dass es gelingen könne, in diesem Werk gleichermaßen Psychologen, Mediziner, Juristen, Toxikologen, Ingenieure, Pädagogen und Verwaltungsmitarbeiter fachlich gleichberechtigt einzubinden.

Sie, Herr Prof Schneider, haben als Einziger diese Idee mit mir geteilt, gefördert und den Kontakt zu Dr. Klaus Kirschbaum, Kirschbaum Verlag in Bonn, hergestellt, bei dem Sie bereits ein Buch veröffentlicht hatten. Dr. Kirschbaum war mutig genug, das Risiko nicht zu scheuen, mit uns beiden einen Vertrag zu schließen und die Idee zusammen umzusetzen. Die erste Auflage des *Kommentars zu den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrreignung* erschien dann im Januar 2003 in Herausgeberschaft von Wolfgang Schubert, Walther Schneider, Wolfgang Eisenmenger und Egon Stephan.

Das Buch wurde ein Grundlagenwerk für die Fahreignungsbegutachtung. Es liegt mittlerweile in 3. Auflage vor und kann viele fachliche Unzulänglichkeiten der BGL (mehrere Kapitel sind seit 22 Jahren nicht angepasst worden) „heilen“ helfen. Ihm folgten im Kirschbaum Verlag zahlreiche weitere Standard- und Spezialwerke in diesem Themenfeld, die Übernahme dieser Zeitschrift im Jahr 2012 bis hin zu etlichen Dienstleistungen für die Fahreignungsbranche.

Institutionelle Arbeit für die Fahreignung

Im September 1996 wurden wir beide von der Mitgliederversammlung der Sektion Verkehrspsychologie des BDP in deren Vorstand gewählt und konnten von da an unsere gute fachliche Zusammenarbeit auch im institutionellen Bereich fortführen, die wir bis 2015 in wechselnden Aufgabenstellungen und Funktionen immer gepflegt haben.

Da wir die fachliche Situation der Verkehrspsychologie und deren Verankerung in Gesetzes- und Verordnungstexten als entwicklungsfähig ansahen, haben wir miteinander verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung diskutiert und mögliche Ziele mit ihrem dazu erforderlichen Aufwand besprochen.

Dazu gehörte auch die Gründung einer **Fachgruppe Verkehrspsychologie in der DGPs**, die Sie, Herr Prof Schneider, gemeinsam mit Prof. Dr. Günther Köhnken (Universität Kiel), Prof. Dr. Werner Winkler (TÜV Hannover-Sachsen Anhalt) und mit mir vorangetrieben haben. Der entsprechende Antrag wurde dann von Prof. Dr. Günther Köhnken mit Unterstützung von Prof. Dr. Bernhard Schlag (TU Dresden) und Prof. Wilfried Echterhoff (Universität Mannheim) gestellt. Nunmehr war der vermeintliche „wissenschaftliche Makel“, der zum Teil auch öffentlich formuliert wurde, dass die Verkehrspsychologie nur berufsständisch (mittels des BDP) und durch Unternehmen ohne wissenschaftliches Interesse vertreten würde, behoben. Davon unabhängig war uns – den Mitgliedern der Paritätischen Kommission, einschließlich Dr. Utzelmann und mir – als Personen dennoch die akademische Expertise und das Vertrauen der DGPs ausgesprochen worden.

Mit Ihrer Unterstützung ist es insbesondere gelungen, die Verkehrspsychologie im Jahr 1998 als eigenständigen Berufsstand im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und in der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) zu verankern. Sogar noch vor der Verabschiedung des Psychotherapeutengesetzes!

Als wir dann feststellen mussten, dass die Fachgruppe Verkehrspsychologie in der DGPs sich eher mit ingenieurpsychologischen Fragestellungen befasste und dem Bereich der Begutachtung der Fahreignung sowie der Rehabilitation verhaltensauffälliger Kraftfahrer wenig Bedeutung zumaß – sie wurden schlicht dem klinischen Bereich „zugeordnet“ –, kam der Gedanke auf, eine neue wissenschaftliche Fachgesellschaft zu gründen, die insbesondere auch die interdisziplinäre Zusammenarbeit mit der *DGVM Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin*, damaliger Präsident Prof. Dr. Rainer Mattern (Heidelberg), der Toxikologie (damaliger Präsident der GTfCh Prof. Dr. Frank Müßhoff) sowie mit Ingenieuren und Fahrlehrern suchen sollte, um so die Entwicklung fachlicher Grundlagen vorantreiben und die Fahreignungsbranche wissenschaftlich begleiten zu können.

So kam es mit Ihrer maßgeblichen Unterstützung folgerichtig zur Gründung der *DGVP Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V.* im November 1999 in Köln. Gründungsmitglieder waren Dr. Fritz Meyer-Gramcko (Freiberufler), Dr. Karin Müller (TÜV Rheinland), Dipl.-Psych. Wolf-Rüdiger Nickel (TÜV Hannover-Sach-

Übergabe der Amtsgeschäfte am 11. Oktober 1996 an den neugewählten Vorstand der Sektion Verkehrspsychologie: Prof. Dr. Schneider, Dr. Utzelmann, Prof. Dr. Kroj, Dr. Schubert, Dipl.-Psych. Nickel, Dr. Seidel (rechts nach links), Dr. Meyer-Gramcko, Dr. Schanz-Lorenz (davor rechts nach links)



sen Anhalt/Bayern), Prof. Dr. Walter Schneider (BDP), Dr. Wolfgang Schubert (DEKRA), Dr. Hans-Dieter Sömen (TÜV Bayern), Prof. Dr. Egon Stephan (Universität Köln), Prof. Dr. Udo Undeutsch (Universität Köln), Dr. Hans -Dieter Utzelmann (TÜV Rheinland) und Prof. Dr. Werner Winkler (TÜV Hannover-Sachsen Anhalt).

Auf der Gründungsversammlung wurden Sie, Herr Professor Schneider, sowie Prof. Undeutsch und Prof. Winkler zu Ehrenvorsitzenden ernannt. Auf Vorschlag von Prof. Undeutsch und von Ihnen wurde ich zum ersten Vorsitzenden der DGVP gewählt.

Kurz darauf wurden wir zu einer Besprechung in die *Föderation Deutscher Psychologengemeinschaften* zitiert und aufgefordert, die Tätigkeit des gemeinnützigen Vereins DGVP sofort einzustellen, da diese „nicht den Interessen der Psychologenschaft“ entspreche. Unser Gegenvorschlag, die DGVP zum assoziierten oder ordentlichen Mitglied der Föderation zu machen, wurde mit der Begründung des Alleinvertretungsanspruches der DGPs im wissenschaftlichen Bereich abgelehnt. Unser Gründungsgedanke, die notwendige Spezialisierung (Verkehrspsychologie und Fahreignung) mit hinreichender Integration in das Gesamtgefüge der Psychologie zu koppeln – was seitens der DGVM in der Medizin nahezu ideal vorgelebt wird – wurde nicht akzeptiert.

Selbst Ihre unterstützende Argumentation, denn Sie, Professor Schneider, waren mittlerweile Vorsitzender der Sektion Verkehrspsychologie im BDP und unsere beiden Institutionen arbeiteten gut zusammen, konnte den Konflikt zur DGPs bis heute nicht lösen.

Um dem wissenschaftlichen Anspruch, den sich die DGVP in ihrer Satzung gestellt hatte, gerecht zu werden, wurde im Jahre

2000 das erste wissenschaftliche Kolloquium zum Themenkomplex „Fahrassistenzsysteme“ in Berlin durchgeführt.

Parallel wurde der Kontakt zur DGVM aufgebaut, um die weitere Entwicklung der mittlerweile interdisziplinären Begutachtungsleitlinien wissenschaftlich zu begleiten. Daraus entstanden die bis heute stattfindenden jährlichen **Gemeinsamen Symposien der DGVM und DGVP** unter jeweils wechselnder Federführung, die als wissenschaftliche Fachtagungen zu Verkehrssicherheit und Fahreignung eine große fachliche Resonanz und politische Bedeutung erlangt haben.

Im Jahre 2006 startete in Berlin die europäische Kongressreihe *Fit to drive* des *Verbandes der TÜV* (einschl. DEKRA) nach einer Idee von Dr. Bernhard Reiter (VdTÜV) und Dipl.-Psych. Wolf-Rüdiger Nickel (TÜV Hannover-Sachsen Anhalt/Bayern), langjähriger Präsident des International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety (ICADTS). Es folgten Veranstaltungen in Wien (2007), Prag (2008), Tallin (2009), Den Haag (2011), Barcelona (2012), Berlin (2013) und Warschau (2014). Diese Treffen waren besonders wichtig für den Austausch wissenschaftlicher Erkenntnisse zum Thema Fahreignungsbegutachtung und Rehabilitation aus dem gesamten europäischen Raum und hatten die Harmonisierung der Maßnahmen (Begutachtung und Rehabilitation) zum Ziel, einschließlich Aufnahme des psychologischen Teils der Fahreignungsbegutachtung in die EU-Führerscheinrichtlinien. Auch diese Veranstaltung haben Sie, Herr Professor Schneider, als Vorsitzender der Sektion Verkehrspsychologie im BDP, immer fachpolitisch und berufsständisch unterstützt sowie strategisch begleitet.

Transparenz, Offenheit und ständige Weiterentwicklung hinsichtlich fachlicher Grundlagen und fachlicher Weiterbildung

Eines Ihrer Ziele war stets, mit den fachlichen Grundlagen unserer Arbeit in der Verkehrspsychologie offen umzugehen, um durch Transparenz und Nachvollziehbarkeit die Akzeptanz der Medizinisch Psychologischen Untersuchung (MPU) und der Interventionsmaßnahmen seitens der Betroffenen, der Juristerei und der Politik zu stärken. Dies bedingte auch „nach innen hin“ eine gute und fundierte Weiterbildung für Verkehrspsychologen. Nach Ausarbeitung und Inkrafttreten des mit Ihrer Unterstützung und Hilfe entwickelten **Weiterbildungs-Curriculums Verkehrspsychologie (BDP)** haben bis jetzt mehr als 1.000 Diplompsychologen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz dieses Zertifikat eines **Fachpsychologen Verkehrspsychologie BDP** erworben. Erarbeitet wurde es durch eine BDP-Kommission unter Leitung von Dr. Edgar Spoerer (Gesellschaft für Ausbildung, Fortbildung und Nachschulung e. V. (AFN)), Dipl.-Psych. Peter Fiesel (Freiberufler), Dr. Fritz Meyer-Gramcko (Freiberufler), Dr. Hans-Joachim Hellwig (PRO-NON), Dipl. Psych. Wolf-Rüdiger Nickel (TÜV Hannover-Sachsen Anhalt/Bayern), Dr. Wolfgang Schubert (DEKRA), Dr. Bernd Rothenberger (auto-MOBIL) Dr. Ulf Seidel (Universität Mannheim), Prof. Dr. Egon Stephan (Universität Köln), Prof. Dr. Bernhard Schlag (TU Dresden) und Dr. Hans-Dieter Utzelmann (TÜV Rheinland).

Innerhalb des BDP hatte es zunächst erhebliche Widerstände gegeben, unter anderem mit der Begründung, dass die Einführung eines *Fachpsychologen Verkehrspsychologie* zur Spaltung der Sektion Verkehrspsychologie führen könne. Weitere Bedenken wurden seitens der DGPs gegenüber zusätzlichen Weiterbildungsordnungen geäußert in dem Sinne, dass diese zu einer Schwächung des psychologischen Diploms als solchem führen würden. Die Föderation der Deutschen Psychologengemeinschaften unterstützte letztendlich aber diese Entwicklung, zumal die Gefahr gesehen wurde, dass die bei den medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen angebotene Weiterbildung ansonsten einen monopolartigen Stellenwert einnähme. Im zweiten Anlauf wurde das Curriculum dann von der Delegiertenkonferenz des BDP im Jahr 2000 bestätigt und am Ende ein großer fachlicher und berufspolitischer Erfolg. Ab dem nächsten Jahr wird es eine neue, fortentwi-

ckelte und aktualisierte Version geben. Dies wurde in der letzten Delegiertenkonferenz des BDP im Mai dieses Jahres verabschiedet. Der Gedanke, dass im Bereich der Fahreignung die Aus- und Weiterbildung von Gutachtern und Experten für Rehabilitation, einschließlich deren Fort- und Weiterbildung, nicht allein den Trägern von Begutachtungs- und Kursstellen aufgebürdet werden kann, ist weiterhin aktuell. Wichtig wäre dabei, einen universitär akkreditierten Studiengang *Verkehrspsychologie mit Schwerpunkt Fahreignungsbegutachtung und Rehabilitation* zu etablieren, etwa an der Universität Bonn oder der Psychologischen Hochschule Berlin zu etablieren, um die universitäre Anbindung unseres Faches zu erhalten.

Als sich Anfang der 2000er-Jahre die politisch gewollte Beendigung der Monopolstellung von TÜVs und DEKRA in der Fahreignungsbegutachtung abzeichnete, gelang es uns, Herr Professor Schneider, diese Liberalisierung für ganz Deutschland anzudiskutieren und die Umsetzung fachlich so zu begleiten, dass keine Qualitätsverluste entstanden. Mit Ihrer Hilfe wurde die Trennung von Maßnahmen der Begutachtung und Rehabilitation in den Begutachtungsstellen (Vermeidung von Verwertungsketten, Rollenkonfusion Gutachter/Therapeut/Rehabilitation) umgesetzt. Es erfolgte eine Organisation der Tätigkeit dieser Arbeitsfelder in selbständige neue Unternehmen.

Ein wesentlicher Beitrag dazu lag auch in der erstmaligen Veröffentlichung der *Beurteilungskriterien („BK“)* im Jahre 2005, um dem seinerzeit häufig geäußerten Vorwurf der psychologischen Begutachtung als „Geheimwissenschaft“ zu begegnen. Dieser Veröffentlichung waren intensive Diskussionen innerhalb des Berufsstandes vorausgegangen aus der Befürchtung heraus, dass dadurch gewissermaßen die „Konstruktionsunterlagen“ der MPU offengelegt und den Betroffenen „verraten“ würden. Am Ende setzte sich aber doch der Standpunkt durch, den auch Sie, Professor Schneider, stets mit geprägt hatten, hier seien Offenheit und Transparenz in der Darlegung der Maßstäbe wichtiger, um das Gesamtsystem der MPU zu erhalten. Zudem leiste gerade die Offenlegung der fachlichen Maßstäbe für jedermann einen wichtigen Beitrag zu Rechtsgleichheit und Rechtssicherheit in der Fahreignungsbegutachtung.

Als Vorlage der Beurteilungskriterien dienten die *TÜVIS-Prüfgrundlagen* des VdTÜV, in dem die ehemaligen Monopol-Träger der Begutachtungsstellen für Fahreignung organisiert waren. Der erste Impuls zur Ent-



10. Gemeinsames Symposium der DGVM und DGVP 2014 in München
 2. Reihe v. r.: Dr. Udo Kranich (Leiter B. f. F. in Leipzig), Prof. Dr. Walter Schneider (Sektion Verkehrspsychologie des BDP)
 1. Reihe v. r.: Prof. Dr. Dr. h. c. Maximilian Reiser (Dekan der Medizinischen Fakultät der LMU München), W. Schmidtbauer (Landespolizeipräsident des Freistaates Bayern), Prof. Dr. Volker Dittmann (Präsident der DGVM), Prof. Dr. Matthias Graw (Tagungspräsident)

wicklung dieser Grundlagen war von Dipl.-Psych. Wolf-Rüdiger Nickel ausgegangen, der bis 1993 auch den entsprechenden Arbeitskreis im VdTÜV geleitet hatte. Maßgeblich auf der psychologischen Seite beigetragen hatten auch Dipl.-Psych. B. Kajan (TÜV Köln) und Dipl.-Psych. Jürgen Brenner-Hartmann (TÜV Stuttgart). Frau Dr. med. Sabine Löhr-Schwab (TÜV Stuttgart) und Frau Dr. Hannelore Hoffmann-Born (TÜV Hessen) und weitere Fachvertreter hatten sich um die medizinischen Beiträge verdient gemacht. Zusätzliche Anregungen zur Fortentwicklung ergaben sich aus dem 32. Kongress der DGVM 2003 in Magdeburg, bei dem sie einer breiteren Zuhörerschaft vorgestellt wurden.

Besonders zu nennen ist dabei auch Prof. Dr. Rainer Mattern, der das Gesamtwerk nicht nur analysierte und mit vielen wichtigen Hinweisen zur weiteren Qualifizierung beitrug, sondern sich als damaliger Präsident der DGVM mit dem interdisziplinären Ansatz der Fahreignungsbegutachtung auch voll identifizierte. Prof. Mattern war hinsichtlich des hypothesengesteuerten Vorgehens unter Einbeziehung von Kriterien und Indikatoren im Bereich der Fahreignungsbegutachtung – wie er persönlich äußerte – begeistert und arbeitete vom politischen und fachlichen Disput unbeeindruckt, an der Sache orientiert, mit uns zusammen. Gemeinsam haben wir es geschafft, Gräben zwischen Medizinern, Psychologen und Toxikologen zu überwinden und eine Ver-

bindung zu begründen, die sich bis heute fachlich als überaus fruchtbar erweist.

Im September 2004 wurden die TÜVIS-Prüfgrundlagen dann anlässlich einer Sondersitzung der Kommission Fahreignung des VdTÜV an die Fachgesellschaften DGVP und DGVM übergeben zur weiteren Entwicklung, Pflege und Verbreitung, ohne Auflagen oder Bedingungen. 2005 erschienen sie erstmalig als *Urteilungsbildung in der medizinisch psychologischen Fahreignungsdiagnostik – Beurteilungskriterien*, herausgegeben von Wolfgang Schubert, Präsident der DGVP, und Rainer Mattern, Präsident der DGVM, im Kirschbaum Verlag Bonn.

Als im Jahr 2006 *Reaktionszeitmessungen in der Verkehrspsychologie* zum „Politikum“ wurden, haben Sie, Herr Professor Schneider, die Leitung einer zeitweiligen Arbeitsgruppe der DGVP übernommen mit Dr. Ludwig Gehrman (Vorsitzender Richter am OVG Lüneburg a. D.), Dipl.-Psych. Wolfgang Jacobshagen (TÜV Hannover), Prof. Dr. Dieter Müller (IVV Bautzen), Dr. Karin Müller (TÜV Berlin), Dipl.-Psych. Wolf-Rüdiger Nickel (TÜV Hannover Sachsen Anhalt/Bayern), Prof. Dr. Egon Stephan (Universität Köln) und mir. Die umfangreiche fachliche Stellungnahme zum Themenkomplex „Objektivität, Validität und Fairness der im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik eingesetzten psychologischen Testprogramme; Ungenauigkeiten bei der Bestimmung von Reaktions- oder Latenzzeiten“ konnten wir 2007 dem Verkehrsmit-

nisterium im Bundesland Brandenburg übergeben.

Diese Thematik ist bis heute von hoher Relevanz und in entscheidenden Fragen ungeklärt.² Die Begutachtung nach starren Test-Grenzwerten, an deren Erreichen/Nichterreichen eine „ausschlaggebende“ Bedeutung geknüpft wird, kann letztlich nur schwer eine ordnungsrechtlich begründbare, vorbeugende Gefahrenabwehr darstellen, da die Rechtsgrundlagen für die bereits im Jahre 2000 festgelegten Grenzwerte der verhaltenswissenschaftlichen Testverfahren im Fahrerlaubnisrecht fachlich wie rechtlich noch immer unzureichend ausgestaltet sind: Weder der Gesetzes- und Verordnungsgeber noch der Fachminister sind jemals mit der Aufgabe der Grenzwertsetzung in diesem Bereich betraut worden. Die Prozenträge 16 bzw. 33 sind lediglich in den rechtlich nachrangigen BGL festgeschrieben und stellen eine (zu?) weit vorgeschobene Gefahrenabwehr dar.

Aber nicht nur an dieser Stelle ist die Frage nach Rechtssicherheit und Rechtsgleichheit, die Sie, Herr Professor Schneider, stets angemahnt haben, im Bereich der Fahreignungsbegutachtung immer wieder neu zu stellen. Auch die Zusammensetzung der Grenzwertkommission im Bundesverkehrsministerium – die sich nach wie vor ausschließlich mit der Festlegung von Grenzwerten im chemisch/toxikologischen Bereich (Alkohol, Drogen) beschäftigt – wäre überdenkenswert und sollte u.a. durch Psychologen und Mediziner um die Aufgabenstellung, auch verhaltenspsychologische Grenzwerte (Leistungstest, Persönlichkeitstest etc.) zu entwickeln, erweitert werden.

Gemeinsam haben wir – Sie als BDP- und ich als DGVP-Vertreter – auch erheblichen Gegenwind ausgehalten, wenn es um die Umsetzung fachlicher Erkenntnisse in rechtliche Rahmenbedingungen ging: Mitte der 2000er-Jahre etwa stand in der damaligen FeV „... ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, wer alkoholisiert am Straßenverkehr teilnimmt ...“. Nun häuften sich Fälle, in denen argumentiert wurde, dass erheblich alkoholisierte Fahrradfahrer ja eben gerade nicht mit einem Kraftfahrzeug alkoholisiert am Straßenverkehr teilgenommen, sondern darauf verzichtet und so ihre

besondere soziale Verantwortung verstärkt wahrgenommen hätten.

Aufgrund dieser konträren juristischen und fachlichen Interpretation unterlagen die Führerscheinbehörden mit der in den von DEKRA erstellten Gutachten vertretenen fachlichen und juristischen Auffassung reihenweise vor dem Verwaltungsgericht Potsdam. Dies führte natürlich auch zu Konflikten mit den Anerkennungsbehörden und dem Verkehrsministerium in Brandenburg.

Nach vielen kritischen und kontrovers geführten Diskussionen mit Vertretern von Länderministerien und dem VG Potsdam, in denen Sie, Herr Prof. Schneider, mich fachlich und politisch stets unterstützt haben, wurde eine Sprungrevision zugelassen, so dass das Thema am Ende durch das Bundesverwaltungsgericht entschieden werden konnte. In seinem Urteil v. 21.5.2008 – BVerwG 3 C 32.07 – schloss sich dieses unserer Argumentation an: „Damit stellt sich die Trunkenheitsfahrt mit dem Fahrrad aber nicht als mögliches Entlastungselement und Ausfluss einer Strategie zur Vermeidung der Fahrt mit einem Kraftfahrzeug dar, sondern weckt zusätzliche Zweifel, ob der Kläger, selbst wenn er in nüchternem Zustand einen entsprechenden Vorsatz gehabt hat, auch unter Alkoholeinfluss vom Führen eines Fahrzeuges absehen wird. In diesem Sinn hat auch das DEKRA-Gutachten das Verhalten des Klägers gewürdigt.“ Das Urteil war ein wesentlicher Beitrag zur Rechtssicherheit – folgerichtig wurde die betreffende Passage der FeV dann angepasst von „Kraftfahrzeuge“ in „Fahrzeuge“.

Persönlicher Dank

Lieber Herr Professor Schneider,

ganz herzlich danken möchte ich Ihnen für Ihre Loyalität, die zwischen uns geführten fachlich und strategisch behutsamen Diskussionen, für Ihre Offenheit gegenüber Neuem, Ihre Unvoreingenommenheit gegenüber dem Fremden sowohl in inhaltlicher als auch personeller Form. Sie haben sich stets durch klare, kritische Analysen von Problemsituationen ausgezeichnet und ausgeglichen sowie umsichtig reagiert in dem Bemühen, niemanden zu verletzen, aber das Ziel dennoch nicht aus den Augen zu verlieren.

Von dem anfangs mir „vorgesetzten Berater“ wurden Sie nicht nur ein unentbehrlicher fachlicher Sparringspartner. Sie haben meine persönliche Entwicklung immer wohlwollend unterstützt und wurden so zum väterlichen Freund.

In der Argumentation gegenüber meinem Firmenvorstand, dass im Bereich der Fahreignungsbegutachtung und der Rehabilitation ein wirtschaftlicher Erfolg im Sinne eines hohen Deckungsbeitrages – wie er im Kfz-Bereich üblich ist – nicht möglich sei, standen Sie stets fest an meiner Seite und erläuterten die Sinnhaftigkeit, die gesellschaftspolitische und die fachliche Bedeutung der Fahreignungsbegutachtung, ohne die eine Prüforganisation kein „Vollanbieter“ und übergreifender Kompetenzträger im Verkehrswesen sein könne.

Dass die Qualität von Fahreignungsgutachten dabei nicht im Widerspruch zum wirtschaftlichen Ergebnis stehen muss, durften wir durch Ihren Einsatz mit erfahren und hat mich in der Entwicklung qualitätssichernder Maßnahmen und deren konsequenter Umsetzung stets bestärkt.

Auch nach der Beendigung Ihrer Beratertätigkeit für DEKRA haben wir unsere gemeinsame fachliche Arbeit aus Interesse an der Sache der Verkehrspsychologie fortgeführt. Sie haben mich dabei großzügig und uneigennützig immer an Ihrem fachlichen und politischen Netzwerk teilhaben lassen.

Ich erinnere mich auch immer wieder gern an unsere Verständigung über Außenseitertheorien, Bedenken des Für und Wider – „es könnte ja etwas dran sein.“ Diese gemeinsamen Diskussionen haben meinen Blick für die Betrachtung des Besonderen geweitet.

Von Ihnen habe ich gelernt, dass auch ein Ratschlag immer ein Schlag ist, und sich mit anderen Standpunkten behutsam zu „duellieren“, auch wenn mir selbst das nie so gelungen ist, wie Sie es perfektioniert haben. Bei mir und anderen Gesprächspartnern haben Sie stets das Gefühl hinterlassen, dass Sie sich im Moment der Besprechung ausschließlich auf Ihr Gegenüber konzentrierten und einließen, was eine achtungsvolle Wertschätzung aufkommen ließ.

Damit haben Sie Ihre natürliche Autorität und Fähigkeiten zur Integration zielgerichtet eingesetzt. Durch Ihre Ruhe, Ausgeglichenheit und Verlässlichkeit in der Umsetzung besprochener Dinge, verbunden mit der Fähigkeit, Prozesse vom Ende her zu denken, haben Sie mich immer wieder beeindruckt. Lieber Herr Prof. Schneider, für all das möchte ich Ihnen danken!

Alles Gute zu Ihrem Jubiläumsgedurtstag, für Sie, Ihre Frau Franziska, Kinder und Enkelkinder wünscht Ihnen von ganzem Herzen
Ihr

Wolfgang Schubert

² s. die jüngste Veröffentlichung dazu: „Mindestanforderungen der Fahreignung auf dem Prüfstand – sind die psychischen Eignungskriterien für Busfahrerinnen und Busfahrer gerechtfertigt?“ (Autoren: F. Rathgeber, W. Schubert, B. Schützhofer, M. Hütten, R. Banse), ZVS Heft 1 Januar 2022. Kirschbaum Verlag, Bonn