

# DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR VERKEHRSPSYCHOLOGIE E.V. (DGVP)

DGVP, Ferdinand-Schultze-Str. 65, 13055 Berlin

Ministerium für Infrastruktur  
und Raumordnung  
Herrn Ingo Buchardt  
Henning-von-Tresckow-Str. 2-8

14467 Potsdam

Ihre Zeichen, Ihre Nachricht vom    Unsere Zeichen, Unsere Nachricht vom    Name  
Dr./St/eb

Datum  
23.11.2006

**„Objektivität, Validität und Fairness der im Rahmen der Fahr-  
eignungsdiagnostik eingesetzten psychologischen Testpro-  
gramme; Ungenauigkeiten bei der Bestimmung von Reaktions-  
o. Latenzzeiten“**

**Schreiben des Innenministeriums Baden-Württemberg vom  
17.05.2006, AZ: 74-3853.7/365 an das BMVBW**

**Schreiben des MIR vom 08.06.2006, GZ: 41.2-7136/13271 an die  
DGVP**

**Mein Schreiben an Sie vom 27.06.2006**

Sehr geehrter Herr Buchardt,

hiermit übersende ich Ihnen die erbetene Stellungnahme der DGVP  
zum o. g. Themenkomplex.

In Beantwortung Ihrer Fragestellung ergab sich die Notwendigkeit  
der Betrachtung und Würdigung der mit der Thematik Reaktions-  
zeitmessung im Zusammenhang stehenden wissenschaftlichen,  
praktischen und rechtlichen Themen.

Im Ergebnis der Analyse der Ausführungen von Herrn Dr.  
Schuhfried anlässlich einer Fortbildungsveranstaltung am  
21.10.2005 in Bonn und der vorliegenden Untersuchung von Herrn  
Dr. Schuhfried und Herrn Dr. Chroust vom Januar 2006, die Anlass  
Ihrer Fragestellung an die DGVP waren, ergibt sich folgende

## **Kurzzusammenfassung:**

Bei der Gesamtwürdigung ergibt sich, dass Aussagen über mögli-  
che Messungenauigkeiten bei der Anwendung von computerge-  
stützten psychologischen Testverfahren im Rahmen der Fahreig-  
nungsbegutachtung zwar inhaltlich nicht falsch sind, aber die hier-  
aus abgeleiteten Konsequenzen und die behauptete Bedeutung für  
die begutachteten Personen an der Praxis der Eignungsbegutach-  
tung völlig vorbeigehen!

Geschäftsstelle:  
Ferdinand-Schultze-Str. 65  
13055 Berlin  
Tel. 0 30/98 60 98 80/81  
Fax 0 30/98 60 98 67  
e-mail:  
dgvp.verkehrspsychologie@t-  
online.de  
www.dgvp-  
verkehrspsychologie.de

1. Vorsitzender:  
Prof. Dr. rer. nat. Wolfgang  
Schubert  
2. Vorsitzender:  
Prof. Dr. phil. Egon Stephan

Amtsgericht  
Charlottenburg  
VR-Nr. 20222 Nz

Finanzamt für  
Körperschaften Berlin I  
St.Nr. 27/640/55138

HypoVereinsbank  
BLZ 700 202 70  
Konto-Nr.: 488 939 37  
IBAN: DE66 7002 0270  
0048 8939 37  
SWIFT (BIC) :  
HYVEDEMMXXX

Im Rahmen der Begutachtungsfairness ist auch immer zu berücksichtigen, dass Befunde aus verschiedenen Fachdisziplinen und unterschiedlichen Skalenniveaus im Einzelfall fehler-, mangel- sowie widerspruchsfrei interpretiert werden müssen. Die Anwendung psychologischer Testverfahren ist in Deutschland keine isolierte Maßnahme, sondern Bestandteil eines Begutachtungsprozesses. Von daher kommt es auf die Begutachtungsfairness an. Testwerte sind nicht absolut, sondern relativ und üben von daher nur einen geringen Einfluss auf das Gutachtenergebnis in Bezug auf eine Verkehrsverhaltensprognose aus.

Die Kritik an den technisch bedingten Messungenauigkeiten bei der Anwendung von computergestützten psychologischen Testverfahren im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung wurde voreilig und vom fachlichen Ansatz her verfehlt vorgetragen. Sie berücksichtigt nicht

- a) die im Blick auf die Verkehrsfreiheit des Fahrerlaubnisbewerbers/-inhabers von Verfassungen wegen vorgegebene begrenzte Aussagekraft der Leistungstestergebnisse und
- b) die nur äußerst geringen – im Bereich von Hundertstelsekunden liegenden und deshalb als wenig aussagekräftig einzuschätzenden – Fehler im Messverfahren.

Hierbei ist auf Folgendes hinzuweisen:

1. In der Praxis der Begutachtungsstellen für Fahreignung ist durch die Maßnahmen zur Qualitätssicherung gewährleistet, dass die Fairness der Gesamtbegutachtung sichergestellt wird. Die Fairness der einzelnen Tests ist hiervon nur ein Teilaspekt. Durch die wechselseitige Überprüfung der Befunde - z. B. bei ungenügenden oder grenzwertigen Ergebnissen der Leistungstests durch eine Fahrverhaltensbeobachtung - wird dies abgesichert.
2. Die Aussage, dass es bei computergestützter Messung zu Messungenauigkeiten kommt, ist ebenso zutreffend wie trivial. Dem wird beispielsweise bei der Blutalkoholbestimmung gemäß gültiger Rechtsprechung dadurch Rechnung getragen, dass jede Blutalkoholkonzentration mit zwei unterschiedlichen Messungen und mit zwei Messmethoden bestimmt werden muss. Aus den 4 Messwerten wird dann der Mittelwert errechnet.
3. Zwar lassen sich Datenkonstellationen konstruieren, die dazu führen, dass sich bei „geschickter“ Festlegung eines Leistungswertes erhebliche Verschiebungen im Hinblick auf den erreichten Prozentrangplatz ergeben können. Allerdings kann dies deshalb nicht zu schwerwiegenden Auswirkungen führen, weil in der Praxis der Eignungsbegutachtung durch die ggf. eingesetzten Fahrverhaltensbeobachtungen die Begutachtungsfairness gewährleistet wird.
4. Die Bedeutung von Leistungstestverfahren im Ensemble der eingesetzten Methoden in der Fahreignungsbegutachtung darf nicht überbewertet werden, indem ihr Ergebnis als „ausschlaggebend“ im Sinne der Begutachtungs-Leitlinien Kap. 2.5 Abs. 3 S. 2 eingeschätzt wird.
5. Ferner ist zu bedenken, dass Defizite in Einstellung und Verhalten in der Eignungsbegutachtung dominieren. Medizinische und leistungspsychologische Befunde sind für die Verkehrsverhaltensprognose weit weniger bedeutsam.
6. Die Anforderungen der BAST im Kap. 6.5, S. 20 berücksichtigen diese Umstände bereits, indem - die Testverfahren relativierend - ausgeführt wird, dass „ggf. fahreignungsrelevante Leistungstests“ durchzuführen sind. Es ist die Aufgabe des Gutachters im Rahmen der

Einzelfallbetrachtung je nach der individuellen Problemlage zu entscheiden, ob und welche Verfahren auch unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes zur Beantwortung der behördlichen Fragestellungen eingesetzt werden (LG Bautzen, 4 O 864/98).

7. Schließlich ist anzumerken, dass durch die Auswirkungen technischer Mängel im Hinblick auf die Fairness des einzelnen Tests nur dann die Testfairness in Frage gestellt werden kann, wenn man sich ausschließlich auf Prozentrangwerte stützt. Dies gilt aus folgenden Gründen:

Prozentrangwerte sind als alleinige und als vorgegebene Normskalenwerte in der Verkehrspsychologie problematisch. Die Prozentrangskala ist keine metrische Skala, arithmetische Operationen sind nicht möglich. Die Prozentrangnorm ist keine Messwertskala, sondern entspricht der Fläche unter der Rohwertverteilung. Sie vergrößert oder verkleinert den Unterschied zwischen zwei Rohwerten – je nachdem ob sich die Rohwerte im mittleren oder im extremen Bereich der Verteilung befinden (Lienert, G. A., 1967)<sup>1</sup>. Die Prozentrangnorm verzerrt die realitätsgerechte Abbildung der wahren Verhältnisse der Messwerte auf einer metrischen Skala. Darauf aufbauend ergibt sich, dass eine Standardabweichung nicht definiert ist, die Grenzen des „Normalen“ mussten willkürlich festgelegt werden. Ein Standardmessfehler ist nicht berechenbar, somit auch kein Konfidenzintervall. Infolge dessen werden die in Wirklichkeit immer vorhandenen technisch bedingten Messungenauigkeiten im ungünstigen Fall der Testperson angelastet, was nicht dem Grundsatz der Entlastungsdiagnostik entspricht. Es wird empfohlen, die T-Skala zu verwenden.

8. Zukünftig sind Anforderungskataloge für Testentwickler und Testhersteller (technische Vorgaben, Haupt- und Nebengütekriterien etc.) zu erstellen. In den Handanweisungen der Testhersteller sind vorhandene technisch bedingte Messungenauigkeiten und ihre möglichen fachlichen Auswirkungen auf die Ergebnisse darzulegen und durch Interpretationsbeispiele zu beschreiben.
9. Für die Anwendung und Interpretation von verkehrspsychologischen Testverfahren ist es erforderlich, dass eine gezielte Ausbildung hinsichtlich der Themenkomplexe Methodik, Testtheorie und –konstruktion erfolgt. Die Absicherung der Qualifikation ist abzurufen in Form einer zielgerichteten Durchführung von Supervisionsmaßnahmen bei den Anwendern bezüglich der Testdurchführung, vor allem aber der Interpretation der Befunde in Hinblick auf deren Bedeutung für die Kraftfahreignung unter Berücksichtigung der Gesamtbefundlage. Dies ist gegenwärtig nur in den medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen gewährleistet.

Die Ergebnisse der Betrachtungen sind akkreditierungskonform. Sie verstoßen nicht gegen die allgemeinen Denkgesetze und gelten für alle Bereiche.

Die **Langfassung (Ergebnisband)** der Stellungnahme der DGVP umfasst die Expertisen

- Leistungstestverfahren in der Fahreignungsbegutachtung: Ursprung, Ziele, Skalierung und Normbezugsgruppen sowie Forderungen für die Weiterentwicklung Dipl.-Psych. Wolfgang Jacobshagen (Hannover)
- Die verfassungsrechtlichen Probleme bei der gutachterlichen Verwendung von Grenzwerten am Beispiel verhaltenswissenschaftlicher Testverfahren mit Prozenträngen

---

<sup>1</sup> Lienert, G. A. (1967). Testaufbau und Testanalyse. Weinheim: Beltz, S. 328.

Dr. Ludwig Gehrmann (Reppenstedt)

- Zur Gültigkeit von „Grenzwerten“ bei verhaltenswissenschaftlichen Testverfahren für die Frage nach der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen  
Prof. Dr. Walter Schneider (Köln)
- Analyse über die Bedeutung von Reaktionszeitmessungen im Rahmen behördlich veranlasster Fahreignungsgutachten im Hause DEKRA 2005  
Prof. Dr. Wolfgang Schubert (Berlin)

sowie die Ergebnisse der Diskussion der weiteren Mitglieder der zeitweiligen, von Herrn Prof. Schneider (Köln) geleiteten Arbeitsgruppe „Reaktionszeitmessung“ der DGVP, Frau Dr. Karin Müller (Berlin), Herrn Dipl.-Psych. Wolf-Rüdiger Nickel (Braunschweig) und Herrn Prof. Dr. Egon Stephan (Köln). Den Ergebnisband übergebe ich Ihnen in gesonderter Form.

Die DGVP sieht sich in der Verantwortung, die in dieser Stellungnahme entfaltenen Positionen, Probleme und Aufgabenfelder im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit und der Einzelfallgerechtigkeit weiter wissenschaftlich zu begleiten und voranzutreiben. Dabei wird der Förderung des interdisziplinären Diskurses zwischen Psychologen, Medizinern, Ingenieuren und den Rechtswissenschaftlern besondere Bedeutung beigemessen.

Ich hoffe, zur Klärung Ihrer Fragen beigetragen zu haben und stehe für Rückfragen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr

