

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR VERKEHRSPSYCHOLOGIE E.V. (DGVP)

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

Bayerisches Staatsministerium
des Innern
Herrn Reg.-Rat Knie
Odeonsplatz 3

80539 München

Ihre Zeichen, Ihre Nachricht vom Unsere Zeichen, Unsere Nachricht vom Name
S/eb

Datum
18.04.2007

**Vollzug der Fahrerlaubnis-Verordnung;
Anlage 5 Nr. 2 FeV
Ihr Schreiben vom 28.02.2007
(AZ: IC4-3615.2111-120)**

Sehr geehrter Herr Knie,

vielen Dank für Ihr o. g. Schreiben, welches ich abwesenheitsbedingt erst heute beantworten kann.

Die Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie hat sich auf Wunsch des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (MIR) umfänglich mit dem Themenkomplex

„Objektivität, Validität und Fairness der im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik eingesetzten psychologischen Testprogramm; Ungenauigkeiten bei der Bestimmung von Reaktions- o. Latenzzeiten“

auseinandergesetzt.

Die Ergebnisse der Arbeit einer unter Leitung von Herrn Prof. Dr. Walter Schneider geführten zeitweiligen Arbeitsgruppe sind in einem Ergebnisband vom 09.02.2007 zusammengefasst. Dieser Ergebnisband wurde Ihrer Dienststelle durch das MIR zur Verfügung gestellt.

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): HYVE-
DEMMXXX

Von daher kann ich mich auf die von der Firma Vistec geäußerte Fragestellung bezüglich der Anwendung von Prozenträngen bzw. T-Werten konzentrieren.

Gerade unter dem Aspekt der Testfairness und der Berücksichtigung dieser Problematik bei der Begutachtung im Einzelfall ist es erforderlich, über die zur Zeit bevorzugte Art des Normwertvergleichs (Prozentrang) sowie auch die Grenzwerte - und deren Bedeutung hinsichtlich der Gesamtbefundwürdigung als prognostische Aussage zukünftigen Verkehrsverhaltens in Beantwortung der behördlich veranlassten Fragestellung - nachzudenken. Ferner ist zu bedenken, ob es sich um eine Nachweisdiagnostik (z. B. Untersuchungen nach Anlage 5.2 FeV) oder um eine ressourcenorientierte Entlastungsdiagnostik (MPU) handelt, die aus fachlicher Sicht eine differenziertere Betrachtung erforderlich macht.

Ohne an dieser Stelle näher darauf eingehen zu können, drängen sich diese Betrachtungsweisen unter wissenschaftlichen Gesichtspunkten bei der Verwendung entsprechender Arten des Normwertvergleichs auf und müssen in diesem Kontext in Verantwortung der jeweiligen Testhersteller entschieden werden.

Prozentränge als alleinige Art des Normwertvergleichs, wie in den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung ausgeführt wird, sind aus wissenschaftlicher und verwaltungsrechtlicher Sicht nicht mehr haltbar.

Die Prozentrang-„Skala“ ist keine metrische Skala, arithmetische Operationen sind mit ihr 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)¹. Die Prozentrangnorm verzerrt somit die realitätsgerechte Abbildung der wahren Verhältnisse der Messwerte auf einer metrischen Skala. Darauf aufbauend ergibt sich, dass eine Standardabweichung nicht definiert werden kann, die Grenzen des „Normalen“ mussten demzufolge willkürlich festgelegt werden. Ein Standardmessfehler ist nicht berechenbar, somit auch kein Konfidenzintervall. Infolge dessen werden die in Wirklichkeit immer vorhandenen Messungenauigkeiten im negativen Fall der Testperson angelastet, was nicht dem Grundsatz der Entlastungsdiagnostik entspricht.

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

Es wird daher von Seiten der DGVP empfohlen, zukünftig vorrangig die T-Skala zu verwenden, wie es nach unserem Kenntnisstand in der verkehrspsychologischen Praxis z. T. bereits geschieht.

Dabei ist auch berücksichtigt, dass in der psychologischen Diagnostik mit überwältigender Mehrheit ohnehin auf metrische Normskalen, wie z. B. die T-Skala, zurückgegriffen wird.

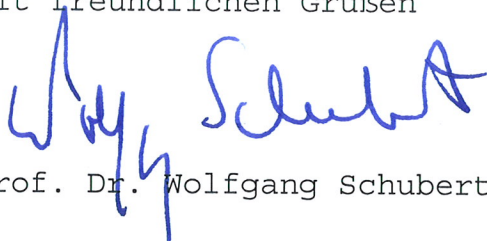
Diese und weitere Überlegungen - der Ergebnisband der DGVP liegt auch der BAST und allen Länderministerien vor - werden bei der nächsten Überarbeitung der Begutachtungs-Leitlinien ihre Beachtung finden.

Insofern wird es eine Zeit geben, wo beide Arten des Normwertvergleichs nebeneinander ihre formale Berechtigung haben. Die Darstellung der Ergebnisse in T-Werten stellt keinen Verstoß gegen die Begutachtungs-Leitlinien dar, da sie u. a. im Sinne des Pkt. 2.4 letzter Absatz begründet ist.

Nach Verabschiedung der - nicht nur an dieser Stelle auf Grund des wissenschaftlichen Erkenntnisfortschrittes überarbeitungsbedürftigen - Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung werden diese erfahrungsgemäß nach einer Zustimmung im BLFA-FE in den jeweiligen Bundesländern durch neue Erlasse eingeführt.

In der Hoffnung, Ihre Frage ausreichend beantwortet zu haben, verbleibe ich

mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr. Wolfgang Schubert