

Wolfgang Schubert
 Universität zu Köln am Lehrstuhl für Diagnostische
 Psychologie und Intervention
 DEKRA Automobil GmbH, Fachbereich Verkehrs-
 psychologie, Berlin

Körperliche und geistige Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen – „Grenzwerte“ bei der Anwendung verhaltenswissenschaftlicher Testverfahren

Die Begutachtung der Fahreignung beinhaltet in Deutschland neben einer medizinischen Untersuchung, einer psychologischen Exploration auch die Anwendung von Fragebogenverfahren (u. a. zur Erfassung soziodemografischer Angaben, Wissen zur Thematik Alkohol und Straßenverkehr) und ggf. die Anwendung anlassbezogener verhaltenswissenschaftlicher/psychologischer Testverfahren. Psychologische Testverfahren sind dabei im Kontext der Begutachtung der körperlichen und geistigen Eignung von Kraftfahrzeugführern keine isolierte Maßnahme, sondern Bestandteil eines Begutachtungsprozesses. Der sachgerechte Gebrauch von so genannten „Grenzwerten“ stellt bei der Anwendung verhaltenswissenschaftlicher/verkehrspsychologischer Testverfahren im Zusammenhang mit der Überprüfung der körperlichen und geistigen Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen unter Berücksichtigung der Einzelfallgerechtigkeit und der Einhaltung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes eine unabdingbare Voraussetzung dar. Es kommt bei der Interpretation von Ergebnissen psychologischer Testverfahren auf die zu berücksichtigende Begutachtungsfairness an. Testwerte sind nicht absolut, sondern relativ und üben von daher einen eher geringen Einfluss auf das Gutachtenergebnis in Bezug auf eine Verkehrsverhaltensprognose aus.

In Zusammenhang mit der Anwendung computergestützter psychologischer Testverfahren, die auf Reaktionszeitmessungen basieren, wird hin und wieder über technisch bedingte Messungenauigkeiten und damit verbunden deren anlassbezogene und angemessene Anwendung sowie die Bedeutung von Reaktionszeitmessungen im Rahmen behördlich veranlasster ärztlicher und medizinisch-psychologischer Fahreignungsgutachten diskutiert.

Dabei finden sich technisch bedingte Messungenauigkeiten keineswegs nur bei computergestütz-

ten Testverfahren. In allen relevanten Bereichen, die das Verkehrswesen aus unterschiedlichen Betrachtungen heraus tangieren (Medizin, Psychologie, Technik, Rechtsprechung, Polizei etc.), spielen diese eine Rolle. Dies soll an einigen Beispielen exemplarisch verdeutlicht werden. Eine ausführlichere Darstellung findet sich in SCHNEIDER und SCHUBERT (2007) [1].

Im technischen Bereich dürfen z. B. bei Typprüfungen und Nachprüfungen zu allgemeinen Betriebserlaubnissen (ABE) die am Fahrzeug ermittelten Messwerte bestimmte Abweichungen von Sollwerten haben. Dabei wird von vorgeschriebenen Prüfgeräteaufführungen (Eichvorschriften) und Prüfverfahrensweisen ausgegangen. In einem dazu vorliegenden Toleranzkatalog [2], der in den Vorschriften zu § 30 StVZO enthalten ist, sind die zulässigen Messwertabweichungen zu Maßen und Angaben aufgeführt. Im Bereich polizeilicher Maßnahmen ist es allgemein anerkannt und ohne Diskussion, dass es bei der Messung von Geschwindigkeiten – unabhängig von der gewählten Technik – zu Messwertschwankungen kommt, die dann so verwertet werden, dass ein bestimmter Toleranzbereich von der tatsächlich gemessenen Geschwindigkeit abgezogen wird, womit abgesichert ist, dass die den unterschiedlichen Systemen innewohnenden technischen Messwertdifferenzen dem Betroffenen nicht angelastet werden.

Im Verkehrszivilrecht spielen sekundengenaue Reaktionszeiten primär eine Rolle bei der Frage nach der Vermeidbarkeit von Verkehrsunfällen. In der Rechtsprechung hat sich dabei einheitlich herauskristallisiert, dass 0,8 bis 0,85 Sekunden als Reaktionszeit (einschließlich Bremsansprechzeit) von Kraftfahrern veranschlagt werden, ggf. noch zzgl. 0,2 Sekunden Anschwellzeit bis zum vollen Einsetzen der Bremswirkung. Dies beruht auf gefestigter Rechtsprechung [3]. Eine Reaktionszeit, die sich bei 99 % der Personen und Fälle ereignet, muss nach anderer Auffassung 1,2 Sekunden betragen, die Rechtsprechung muss nach Situation und Person des Beteiligten differenzieren [4]. Eine weitergehende Differenzierung nach Hundertstelsekunden erfolgt nicht.

Auch im Bereich der Blutalkoholfeststellung ist auf eine Zurücknahme von Sicherheitszuschlägen auf Grund verbesserter Analysetechnik zu verweisen. Die letzte Reduktion des BAK-Gefahrengrenzwertes auf 1,1 Promille belegt dies anschaulich. Der Bundesgerichtshof hat den Wert der Blutalkohol-

konzentration auf 1,1 Promille deswegen festgelegt, weil er zu dem aus medizinischer Sicht erforderlichen Wert von 1,0 Promille noch einen Toleranzwert von 0,1 Promille addiert hat [5]. Zu dieser Absenkung von 1,3 auf 1,1 Promille ist es gekommen, da Studien in Fahrversuchen und Fahrsimulatoren ergeben haben, dass aus medizinischer Sicht der Grenzwert auf 1,0 Promille abzusenken gerechtfertigt ist. Weitere Studien ergaben, dass wegen verbesserter Analytik ein Sicherheitszuschlag auf 0,1 Promille ausreichend ist [6].

Bei der Anwendung computergestützter verhaltenswissenschaftlicher/psychologischer Testverfahren im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung und der damit verbundenen Diskussion über technisch bedingte Messungenauigkeiten geht es in erster Linie um die Frage, welche Messgenauigkeit für Untersuchungszwecke notwendig und zu fordern ist, um zu fachlich seriösen Begutachtungsergebnissen bei der Bewertung ausgewählter psychofunktionaler Leistungsvoraussetzungen – die auf Reaktionszeitmessungen basieren – zu gelangen, nicht aber darum, wozu man messtechnisch in der Lage wäre. Der Kernpunkt der Frage ist dabei, ab wann welche Messwertunterschiede bzw. Messungenauigkeiten in welchem Testsystem zu einer Veränderung hinsichtlich der verkehrspsychologischen Interpretation der Befunde aus dem durchgeführten Leistungstest selbst führen können.

Letztendlich kommt es im Bereich des Verkehrsverhaltens nicht entscheidend darauf an, ob eine im Milli- oder Nanobereich exakte Messgenauigkeit erreicht wird, sondern – unter der Voraussetzung, dass die Messwerttoleranzen bekannt sind – wie die verkehrsmedizinischen, verkehrspsychologischen, technischen und anderen Sachverständigen mit den Messwerten fachlich umgehen. Gerade deshalb wird gefordert, dass die Begutachtung „unter Beachtung des Standes von Wissenschaft und Technik“ [7] – und eben nicht nur der Technik – durchzuführen ist. Der Stand von Wissenschaft und Technik wird wie folgt definiert: „Accepted rules of assessments for the fitness to drive are traffic medical, traffic psychological and technical principles that are theoretically valid according to scientific knowledge, that have proven themselves over time in practice and that are commonly acknowledged by relevant circles of experts“ [8].

So müssen psychologische und medizinische Sachverständige, die im Bereich der Begutachtung der Fahreignung tätig sind, in der Lage sein, Be-

funde aus verschiedenen Fachdisziplinen und unterschiedlichen Skalenniveaus im Einzelfall fehler-, mangel- sowie widerspruchsfrei zu interpretieren. Das beinhaltet beispielsweise auch, sich mit Ergebnissen eines psychologischen Testverfahrens fach- und sachgerecht auseinanderzusetzen, nach Kompensationsmöglichkeiten für den Betroffenen zu suchen und ggf. eine psychologische Fahrverhaltensbeobachtung [9] durchzuführen. Damit wird dann auch der ressourcenorientierten Entlastungsdiagnostik im Einzelfall Rechnung getragen. Wenn man hier einem Messergebnis eine alleinstehende Bedeutung zuspricht, würde es einem mechanistischen Weltbild entsprechen und den Menschen als „bio-psycho-soziale Einheit“ sowie seine individuellen Besonderheiten vernachlässigen.

So sehen z. B. auch die Begutachtungs-Leitlinien zur Krafffahrereignung [10] für den Fall von so genannten „Grenzwertunterschreitungen“ die gutachterliche Empfehlung zur „Festlegung der bedingten Eignung“ [11] vor. Daraus ergibt sich, dass ein Kraftfahrer oder Bewerber um eine Fahrerlaubnis „trotz psychischer Leistungsmängel ... zum Führen von Kraftfahrzeugen bedingt geeignet sein“ kann [12] und ein Unterschreiten von „Grenzwerten“ nicht für sich allein zu einer ungünstigen Verkehrsverhaltensprognose in einem Gutachten führt.

Nicht zuletzt ist es 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 [13].

In der Verkehrspsychologie lassen sich „klassische Grenzwerte“, wie z. B. in der Ophthalmologie, nicht finden. Es geht bei der Anwendung computergestützter Testverfahren im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung um die Erfassung fahreignungsrelevanter Leistungsvoraussetzungen. Dabei wird der gewünscht zu erfassende Messgegenstand auch durch den Menschen beeinflusst, der den Test durchführt. Daher wird die Messungenauigkeit neben der messtechnischen Abweichung nicht zuletzt durch die intraindividuelle Streuung des Leistungskennwerts als Schwankung des Ausprägungsgrades des direkt gemessenen Merkmals bestimmt. Die organismische Komponente hat dabei den größeren Anteil (vgl. PLANT, 2006 [14]), sodass die vorhandene Messungenauigkeit im Wesentlichen auf die Wirkungsweise des gemessenen

Leistungsmerkmals beim Menschen zurückzuführen ist. Um den Betroffenen im Rahmen einer Fahreignungsbegutachtung mit der in jedem Messverfahren vorhandenen Messungenauigkeit nicht zu belasten, muss diese Messungenauigkeit im Testresultat eingeräumt und angegeben werden. Das ist nur auf metrischen Skalen, wie z. B. der T-Skala, möglich. Hier kann eine Differenz angegeben werden, die ein Intervall möglicher Leistungskennwerte (sog. Konfidenzintervalle) bildet. Das Konfidenzintervall zeigt an, in welcher Bandbreite der erreichte Testwert einer Messungenauigkeit liegt. Da die immer vorhandenen – sowohl messtechnischen als auch intraindividuellen Ungenauigkeiten – nicht fälschlich der Testperson angelastet werden, empfiehlt sich für den Normvergleich daher eine metrische Skala mit angegebener Mess-toleranz. Daher wird – auch unter Berücksichtigung der Ausführungen hierzu im Kommentar zu den Begutachtungs-Leitlinien zur Krafffahrereignung [15] – empfohlen, zukünftig die T-Skala zu verwenden.

In den Begutachtungs-Leitlinien zur Krafffahrereignung [16] lassen sich in Kapitel 2.5 (Anforderungen an die psychische Leistungsfähigkeit) sowie Kapitel 3.13 (Intellektuelle Leistungseinschränkungen) Vorgaben von „Normskalen“ und „Grenzwerten“ für psychologische Testverfahren finden. Diese „Grenzwerte“ werden ohne nähere Begründung für ihre Gültigkeit angeführt. Auch in der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) [17] und im Straßenverkehrsgesetz (StVG) [18] findet sich kein Hinweis auf „Normskalen“ oder „Grenzwerte“ im Zusammenhang mit psychologischen Testverfahren. Diese – mehr auf der dazumal vorherrschenden wissenschaftlichen Auffassung beruhenden – Empfehlungen bedürfen einer weiteren kritischen fachlichen Analyse und praktischen Erprobung.

Zudem ist die Vorgabe von „Normskalen“ und „Grenzwerten“ für psychologische Testverfahren in den Begutachtungs-Leitlinien zur Krafffahrereignung „aus fachlicher und verwaltungsrechtlicher Sicht nicht haltbar – sofern sie nicht durch den Gesetzes- und Ordnungsgeber in deren Texten selbst benannt sind“ [19]. Es handelt sich hierbei nicht um „Cut-Offs“, sondern um „kritische Grenzwerte“. In diesem Zusammenhang führt GEHRMANN [20] aus: „In den B.-L. [Begutachtungs-Leitlinien zur Krafffahrereignung] Kapitel 2.5, gedacht als Leitlinien allein für die Gutachter, dürfen deshalb diese Grenzwerte nicht als verbindlich ausgewiesen werden. Die Entscheidungsträger in den Fach-

behörden/Fachgerichten sind an die Test-Grenzwerte mangels Rechtsgrundlagen nicht gebunden, sie müssen sie lediglich als einen von mehreren Faktoren für die Entscheidung berücksichtigen. Die gutachtliche Fachaussage zu den Tatbeständen in den B.-L. [Begutachtungs-Leitlinien zur Krafffahrereignung] Kapitel 2.5, S. 17, rechte Spalte, ist von dem Entscheidungsträger außerdem auf ihre Vereinbarkeit mit den Grundrechten und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu prüfen.“

Auch für die Medizin werden keine Maßeinheiten/Normskalen und „Grenzwerte“ z. B. bei relevanten Laboruntersuchungen in den Begutachtungs-Leitlinien zur Krafffahrereignung oder in den Beurteilungskriterien [21] vorgegeben. Es wird lediglich auf die Parameter (Gamma-GT, GOT, GPT, MCV, CDT und Triglyzeride) verwiesen, ohne dass die Angabe einer bestimmten Maßeinheit (z. B. U/l, $\mu\text{mol/sl}$, $\mu\text{kat/l}$) gefordert wäre.

Aus den Ausführungen ergibt sich, dass für die Anwendung und Interpretation von verhaltenswissenschaftlichen/verkehrspsychologischen Testverfahren eine gezielte Ausbildung hinsichtlich der Themenkomplexe Methodik, Testtheorie und -konstruktion erforderlich ist. Die Absicherung der Qualifikation, z. B. beim Facharzt mit verkehrsmedizinischer Qualifikation, ist dabei 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 Krafffahrereignung unter Berücksichtigung der Gesamtbefundlage einschließlich der Prüfung von verhaltensbezogenen Kompensationsmöglichkeiten. Dies ist gegenwärtig nur in den medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen gewährleistet.

Literatur

- [1] SCHNEIDER, W. & SCHUBERT, W. (2007, Hrsg.): Stellungnahme der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP). Objektivität, Validität und Fairness der im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik eingesetzten psychologischen Testprogramme; Ungenauigkeiten bei der Bestimmung von Reaktions- o. Latenzzeiten. Ergebnisband, unveröffentlicht
- [2] Vorschriften zu § 30 StVZO. Zulässige Messwert-Abweichungen bei Fahrzeugprüfungen (Toleranzenkatalog). Verlautbarung vom 19. April 1984 (VkB1. S. 182 Nr. 78) – StV 13/36.23.00-02

- [3] BayObLG (NJW 1985, 1568) und BGH (NJW 1987, 2377ff.; 1994, 941 f.)
- [4] HENTSCHEL: StVR 38. Aufl. 2005, § 1 StVO Rn. 30 mit Nachweisen
- [5] Beschluss vom 28.06.1990, AZ. 4 StR 297/90, BGHSt 37, 89, NJW 1990, 2393
- [6] SCHOKNECHT, G. (1990): Gutachten des Bundesgesundheitsamtes zum Sicherheitszuschlag auf die Blutalkoholbestimmung. Blutalkohol 27, S. 202-228
- [7] Bundesanstalt für Straßenwesen: Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen. Anforderungen an Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung. Verfügbar unter: http://www.bast.de/cln_007/nn_39740/DE/Qualitaetsbewertung/Akkreditierung/pdf/anforderung-traeger-bff,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/anforderung-traeger-bff.pdf (Stand: 05.02.2008), S. 8
- [8] SCHUBERT, W. & MATTERN, R. (2006): Criteria for the evaluation of future assessment models of physical and mental fitness of drivers. In: Wolf-Rüdiger NICKEL & Pierangelo SARDI (Hrsg.). Fit to Drive – First International Traffic Expert Congress Berlin from May 3rd – 5th 2006. Schriftenreihe Fahreignung, Bonn: Kirschbaum-Verlag, S. 108
- [9] SCHUBERT, W. & WAGNER, T. (2003): Die psychologische Fahrverhaltensbeobachtung – Grundlagen, Methodik und Anwendungsmöglichkeiten. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Heft 3, S. 119-127
- [10] Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg., 2000): Begutachtungs-Leitlinien zur Kraffthahreignung. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen „Mensch und Sicherheit“, Heft M 115. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH, S. 17
- [11] ebd.
- [12] ebd.
- [13] LG Bautzen, Urteil vom 03.03.1999 – 4 O 864/98
- [14] Bericht über die messtechnische Analyse des psychologischen Testsystems „Corporal“ des Institutes für Testentwicklung und -anwendung (I.T.E.A.) „Timing Validation Report Type: Response Registration Accuracy of the DG-Location Subtest“ vom November 2006, Verfasser: Dr. Richard R. PLANT, The Black Box ToolKit Ltd., University of York (GB); unveröffentlicht
- [15] SCHUBERT, W., SCHNEIDER, W., EISENMENGER, W. & STEPHAN, E. (Hrsg.) (2005): Kommentar – Begutachtungs-Leitlinien zur Kraffthahreignung. Erweiterte und überarbeitete 2. Auflage, Kirschbaum-Verlag, Bonn
- [16] Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg., 2000): Begutachtungs-Leitlinien zur Kraffthahreignung. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen „Mensch und Sicherheit“, Heft M 115. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH, S. 17 und S. 46
- [17] Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV) vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2214), zuletzt geändert durch Artikel 468 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407)
- [18] Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 5 des Gesetzes vom 17. März 2007 (BGBl. I S. 314)
- [19] SCHNEIDER, W. & SCHUBERT, W. (2007, Hrsg.): Stellungnahme der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP). Objektivität, Validität und Fairness der im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik eingesetzten psychologischen Testprogramme; Ungenauigkeiten bei der Bestimmung von Reaktions- o. Latenzzeiten. Ergebnisband, S. 56, unveröffentlicht
- [20] GEHRMANN, L. (2007): Die verfassungsrechtlichen Probleme bei der gutachterlichen Verwendung von Grenzwerten am Beispiel verhaltenswissenschaftlicher Testverfahren mit Prozenträgen. In: W. SCHNEIDER & W. SCHUBERT (Hrsg.). Stellungnahme der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP). Objektivität, Validität und Fairness der im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik eingesetzten psychologischen Testprogramme; Ungenauigkeiten bei der Bestimmung von Reaktions- o. Latenzzeiten. Ergebnisband, S. 45, unveröffentlicht

- [21] SCHUBERT, W. & MATTERN, R. (Hrsg.)
(2005): Urteilsbildung in der medizinisch-psychologischen Fahreignungsdiagnostik – Beurteilungskriterien. Bonn: Kirschbaum-Verlag

Kontakt

Prof. Dr. rer. nat. Wolfgang Schubert
Universität zu Köln am Lehrstuhl für
Diagnostische Psychologie und Intervention
DEKRA Automobil GmbH,
Fachbereich Verkehrspsychologie
Ferdinand-Schultze-Str. 65
13055 Berlin