

- Berufsethik, einschließlich der geltenden gesetzlichen Regelungen, müsste Pflichtfach im akademischen Unterricht werden. Dabei wäre die Erfolgskontrolle über die Erhebung zum Prüfungsfach im zweiten oder dritten medizinischen Examen zu verankern.
- Für bereits approbierte Ärztinnen und Ärzte sollten im Rahmen der Fort- und Weiterbildung sogenannte Ethikseminare etabliert werden, die durch obligatorische Zertifikate bestätigt werden müssten. Inhaltlich müsste es darum gehen, in Fallbesprechungsgruppen ethische Grenzsituationen kollegial zu beraten und sich bei der Entscheidungsfindung gegenseitig zu unterstützen.
- Die Berufsgerichtsbarkeit der Kammern müsste Verstöße und Zuwiderhandlungen im berufsethischen Bereich sehr viel härter als bisher ahnden. Bereicherung auf Kosten Dritter ist kein Kavaliersdelikt.

- Die gültige Berufsordnung müsste ihren Dornröschenschlaf bei Kammern und Berufsgerichten beenden und jedem Arzt – etwa mit der Quittung für den Kammerbeitrag – zur Verfügung gestellt werden. Vorstellbar wäre ein Loseblatt-System, das nicht nur eventuelle Novellierungen, sondern auch Kommentare, Gerichtsurteile und Grundsatzreferate zum Thema Berufsethik umfasst.

Es ist ja keineswegs so, dass es sich hier um ein gänzlich neues Thema handelt. Aus meiner – vielleicht zu pessimistischen – Sicht scheinen die ärztlichen Normen nicht mehr allgemeinverpflichtend zu sein, und es gibt unendlich viele Möglichkeiten, sich individuell davon zu „dispensieren“, so dass die Inhalte vielerorts bis zur Bedeutungslosigkeit verkümmert sind.

Es kann heute nicht mehr wie noch vor Jahren ein tragendes Fundament christlich-abendländischer Werte für alle Berufsgruppen unterstellt werden. Wir befinden uns in

einem Zeitalter der Pluralität, Liberalität und des zunehmenden Hedonismus. Beispiel: Ethik wird heute als Pflichtfach für die Schulen diskutiert, nachdem der Religionsunterricht fakultativ geworden ist. So ist der Einzelne auf sich selbst und sein persönliches Berufsgewissen angewiesen und braucht zur sittlichen Urteilsfindung den vergleichenden Blick auf die Kollegen.

Wenn die Ärzteschaft auch in den kommenden Jahren ihre Integrität wahren und stärken will, bleibt ihr nichts anderes übrig, als konsequent für Verbreitung und Einhaltung ethischer Normen Sorge zu tragen und Beispiel zu geben für verantwortliches Handeln.

*Anschrift des Verfassers:*

*Dr. Peter Krebs  
Facharzt für Innere Krankheiten  
Trakehner Str. 18  
50735 Köln  
Tel.: 0221/ 7 12 58 53*

## Verordnete Irrwege?

*Neuregelung des Fahrerlaubnisrechts in Nordrhein-Westfalen*

**Frank Schneider und Ralf Ihl\***

**B**ewerber um Fahrerlaubnisse der Klasse D und um Fahrerlaubnisse zur Fahrgastbeförderung sowie Bewerber um die Verlängerung dieser Fahrerlaubnisse müssen ab dem 50. bzw. 60. Lebensjahr Leistungstests nach der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) absolvieren. Nach Ziffer 2.5 müssen dabei die „Anforderungen an die psychische Leistungsfähigkeit“ überprüft werden. Die Auswahl der zu untersuchenden Bereiche umfasst hierbei:

- (a) Belastbarkeit
- (b) Orientierungsleistung
- (c) Konzentrationsleistung
- (d) Aufmerksamkeitsleistung
- (e) Reaktionsfähigkeit

### Testverfahrenliste

Das für die FeV zuständige Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat in einem Erlass vom 23.12.1998 (AZ 632-21-00/1) eine Liste der Testverfahren zur

Prüfung der besonderen Anforderungen nach Anlage 5 der FeV zusammengestellt. Die zur Untersuchung eingesetzten Verfahren sollen nach dem Stand der Wissenschaft standardisiert und unter Aspekten der Verkehrssicherheit validiert sein (Anlage 5 der FeV). Der Nachweis darüber sei durch ein betriebs- oder arbeitsmedizinisches Gutachten oder ein medizinisch-psychologisches Gutachten zu erbringen. Die Tests dürfen von Psychologen, Arbeits- und Betriebsmedizinern durchgeführt werden. Die vorgeschlagenen Regelungen beinhalten eine Reihe von Widersprüchen, auf die nachfolgend aufmerksam gemacht werden soll.

Die Untergliederung der zu untersuchenden Bereiche (*siehe Aufzählung a)–e)*) erscheint nicht nachvollziehbar. Konzentrations- und Aufmerksamkeitsleistung können kaum getrennt werden. Auch bleibt

---

Professor Dr. med. Dr. rer. soc. Frank Schneider und Privatdozent Dr. med. Ralf Ihl sind beide Fachärzte für Psychiatrie und Psychotherapie und Diplom-Psychologen und arbeiten an der Psychiatrischen Klinik der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf.

offen, warum andere im Verkehr wesentliche Fähigkeiten (z.B. Wahrnehmungsleistungen; soziale Kompetenz im Umgang mit schwierigen Verkehrssituationen) nicht aufgeführt werden.

### **Wichtige Fähigkeiten werden nicht geprüft**

Persönlichkeitspsychologische Tests fehlen völlig, da neben der Fahrertauglichkeit und Fahrtauglichkeit auch die Fahrzuverlässigkeit beurteilt werden sollte. Weitere zentrale Bereiche wären das Problemlöseverhalten in komplexen Verkehrssituationen und der Umgang mit konfliktfördernden Verkehrssituationen (z.B. Reißverschlussystem).

Allerdings kann durchaus eine gewisse Schwierigkeit in dem Einsatz von Tests bei der medizinisch-psychologischen Fahreignungsdiagnostik anerkannt werden – eine Schwierigkeit, die zu fraglichen Handlungsanweisungen führen kann. Warum z.B. gerade ein Prozentrang von 33, gemessen an der altersunabhängigen Norm, zugrunde gelegt wird, ist kaum zu begründen. Gerade diese Testverfahren sind in ihren Ergebnissen altersabhängig. Altersunabhängigkeit bedeutet, dass eine in der Regel jüngere Normierungsstichprobe den Werten von allen Probanden zugrunde gelegt wird. Damit haben ältere Probanden kaum noch eine Chance, die Tests „zu bestehen“.

Gänzlich unverständlich ist, warum zur Absicherung der fünf Variablen im Sinne der Mehrfachabsicherung mindestens drei Testverfahren eingesetzt werden müssen. Ein Kriterium dafür, warum nur drei und nicht ein, zwei, vier oder fünf Testverfahren eingesetzt werden müssen, liegt nicht vor und wäre wissenschaftlich auch kaum nachzuvollziehen.

### **TAP und WTS**

Welche Tests sind nun derzeit zur Fahrtauglichkeitsprüfung wenigstens teilweise geeignet? Die beispielsweise bei der Düsseldorfer

Rheinischen Bahngesellschaft AG verwendete Testbatterie zur Aufmerksamkeitsprüfung (TAP, Version 1.02; nicht in der Auflistung des Ministeriums enthalten) ist ein Computerprogramm, das kommerziell erhältlich ist und für das eine veröffentlichte Normierungsstudie aus dem Jahre 1996 vorliegt. Für die Fahreignungsdiagnostik kommt auch ein kombiniertes und testtheoretisch evaluiertes Verfahren wie das Wiener Testsystem (WTS) in Frage. Das WTS sowie die TAP sind an neueren Normkollektiven standardisiert und werden ständig weiterentwickelt, so dass eigentlich nur diese beiden Verfahren zur Prüfung kognitiver Funktionen geeignet sind.

### **Wie soll die Eignung der Tests geprüft werden?**

Ein weiteres Problem ist, dass der Zusammenhang zwischen Fahrtauglichkeit und Tests bisher nur dürftig untersucht wurde. Die Validität vorliegender Tests ist damit für diese Fragestellung in der Regel nicht belegt. Untersuchungen zur Relevanz von Tests für das Verkehrsverhalten wären zu fordern. Grundsätzlich erscheint es wenig sinnvoll, dass in der vom Ministerium vorgelegten Liste der Testverfahren ein Sammelsurium von globalen und spezifischen Tests präsentiert wird, die offensichtlich alle zur Durchführung empfohlen werden. Zum Teil handelt es sich um ältere Testverfahren mit unzureichenden und teilweise veralteten Normierungsdaten. Hier ist wenigstens zu fordern, dass nur Tests zum Einsatz kommen, die altersbezogene Normen aufweisen, die dann auch zur Anwendung kommen müssen.

Die FeV bestimmt, dass Psychologen, Arbeits- und Betriebsmediziner die Tests durchführen dürfen. Diese Einschränkung ist in mehrerer Hinsicht fragwürdig. Einerseits sind wahrscheinlich nicht „Psychologen“, sondern „Diplom-Psychologen“ gemeint, da der Titel „Psychologe“ ungeschützt ist. Andererseits

gibt es für eine Einschränkung auf Diplom-Psychologen keine Grundlage: Tests können und werden auch von Psychologisch-technischen Assistentinnen und Assistenten durchgeführt. Zum Kreis der Berechtigten gehören somit nicht nur Diplom-Psychologen oder Arbeits- und Betriebsmediziner.

Die Indikationsstellung, Durchführung und Interpretation testpsychologischer Verfahren ist obligater Gegenstand der Weiterbildung im Bereich Psychiatrie und Psychotherapie. Auch in der klinischen Praxis ist die testpsychologische Untersuchung Bestandteil psychiatrisch-psychotherapeutischen Arbeitens. Insofern sind Fachärzte für Psychiatrie und Psychotherapie durchaus ausgebildet und in der Lage, entsprechende Leistungstests durchzuführen. Wie in anderen Rechtsbereichen empfiehlt sich eine Kooperation von Ärzten und Psychologen bei Fragen der Verkehrssicherheit nicht nur, sie ist vielmehr unverzichtbar.

Die vorliegende Liste von Untersuchungsbereichen und Tests erfüllt nicht die Anforderungen, die an eine wissenschaftliche Prüfung der Fahrtauglichkeit geknüpft werden müssen. Eine Ergänzung um Persönlichkeitsdiagnostik, die Erfassung emotionaler Belastbarkeit und eine Prüfung des Problemlöseverhaltens in Konfliktsituationen ist zu fordern.

Die Eignungsprüfung solcher Verfahren muss an dem Ziel der Fahrtauglichkeit erfolgen. Die Durchführung kann durch entsprechend geschultes Personal (z.B. Psychologisch-technische-Assistenten) erfolgen. Auswertung und Beurteilung der Tests und der gesamten Untersuchung sollte in interdisziplinärer Kooperation durch Ärzte (Arbeits- und Betriebsmediziner, Psychiater, Nervenärzte) und Diplom-Psychologen erfolgen. So ließe sich die Prüfung der Fahrtauglichkeit optimieren.

*Literaturliste liegt der Redaktion vor.*