

Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen: Grundlagen – Erfahrungen – Perspektiven

Einführungsreferat auf dem 38. verkehrspsychologischen Kongress
in Regensburg 12. – 14. Sept. 2002

von

Hanns Ch. Heinrich (BASt)

Rechtliche Grundlagen und Stellenwert der Akkreditierung

Die Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen gibt es seit 1998. Am 4. Mai dieses für uns denkwürdigen Jahres hat das Bundesministerium für Verkehr einen Erlass geschickt, mit dem die Gründung der Akkreditierungsstelle endgültig amtlich wurde.

Zuvor war im Dezember 1997 das neue Straßenverkehrsgesetz verabschiedet worden. Dort wird das Bundesministerium für Verkehr in § 6 zu einer ganzen Reihe von Regelungen ermächtigt, zu denen auch die Einrichtung einer Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen bei der Bundesanstalt für Straßenwesen gehört.

Eine weitere entscheidende Rechtsgrundlage für die Akkreditierungsstelle ist § 72 der Fahrerlaubnisverordnung. Danach akkreditiert die Bundesanstalt für Straßenwesen Träger von

- Begutachtungsstellen für Fahreignung (§ 66),
- Technischen Prüfstellen (§ 69 in Verbindung mit den §§ 10 und 14 des Kraftfahrersachverständigengesetzes),
- Stellen, die Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung durchführen (§ 70).

In der Begründung (Bundesratsdrucksache 443 / 98) kommen die mit dieser Regelung verbundenen Ziele und Erwartungen zum Ausdruck. So sei das Ziel die „Sicherung einer gleichmäßig hohen Qualität von Prüfungen, Begutachtungen und Kursen“, darum führe § 72 Qualitätssicherungssysteme in den dort genannten Bereich ein.

Die Akkreditierung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen biete die Vorteile, dass eine bundesweite Einheitlichkeit der Bezugsnormen und Bewertungsmaßstäbe sichergestellt werde, dass die Bundesanstalt für Straßenwesen als akkreditierende Stelle Neutralität, Unabhängigkeit und Vertrauenswürdigkeit gewährleiste, und dass die Möglichkeit bestehe, die staatliche Aufsicht effizienter zu gestalten. Es wird weiter betont, dass die Akkreditierung Voraussetzung und Grundlage für die Anerkennung durch die zuständige Landesbehörde sei.

Die Feststellung, wonach die Anerkennung von Begutachtungsstellen für Fahreignung weiterhin durch die Bundesländer erfolgt, ist insofern bemerkenswert, als hierin explizit zum Ausdruck kommt, dass die Akkreditierungsstelle nicht gleichzeitig Anerkennungsstelle ist, vielmehr die Akkreditierung lediglich *eine Voraussetzung* für die Anerkennung darstellt. Diese Konstellation ist keineswegs üblich: Viele Akkreditierungsstellen im gesetzlich geregelten Bereich in Deutschland sind gleichzeitig Anerkennungsstelle – allerdings im Kontext der Benennung gegenüber der Europäischen Kommission. So wurde die Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen zunächst nicht eingerichtet, um den freien grenzüberschreitenden Verkehr der dort angesprochenen Dienstleistungen innerhalb Europas zu erleichtern, sondern es geht ausschließlich die Sicherstellung der einheitlichen Qualität dieser Dienstleistungen innerhalb Deutschlands. Es bleibt abzuwarten, ob der europäische Gedanke in diesem Zusammenhang zu einem späteren Zeitpunkt größeres Gewicht erhält.

Normative Grundlagen

In § 72 Fahrerlaubnisverordnung werden zwei Europäische Normen genannt, die bei der Akkreditierung zu beachten sind.

- Die Norm DIN EN 45013:1989¹ mit der Bezeichnung "Allgemeine Kriterien für Stellen, die Personal zertifizieren" muss von den zu akkreditierenden Trägern beachtet werden.
- Die Norm DIN EN 45010:1998 mit der Bezeichnung "Allgemeine Anforderungen an die Begutachtung und Akkreditierung von Zertifizierungsstellen" muss von der Akkreditierungsstelle beachtet werden.

Beide Normen sind so abstrakt formuliert, dass deren Forderungen zunächst für den betreffenden Anwendungsbereich gleichsam übersetzt werden müssen. Dies hat die Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen in den von ihr herausgegebenen „Anforderungen an zu akkreditierende Träger (§ 72 FeV)“ getan, die im Internet veröffentlicht und damit jedermann zugänglich sind. (www.bast.de)

Bei der Formulierung dieser Anforderungen lässt sich die Akkreditierungsstelle von Fachausschüssen beraten. Es gibt drei Fachausschüsse, je einen für jeden der drei Geschäftsbereiche. Den Fachausschüssen gehören Vertreter der jeweiligen Träger, der Wissenschaft, der Bundesländer und jeweils ein Rechtsanwalt als Vertreter der Betroffenen an.

Die Anforderungen werden nicht nur auf der Grundlage der genannten Europannormen formuliert, sondern unter Berücksichtigung weiterer sog. „normativer Dokumente“, also Rechtsvorschriften oder Richtlinien, die für den jeweiligen Bereich von Bedeutung sind.

Wenn es zum Beispiel in der Norm EN 45013 heißt,

„10.1 Die Zertifizierungsstelle muss über (...) dokumentierte Verfahren verfügen, um die Personalzertifizierung in Übereinstimmung mit den Kriterien für diese Tätigkeiten durchführen zu können.“,

so wird in den „Anforderungen ...“ darauf verwiesen,

„Die Untersuchung ist unter Beachtung der in Anlage 15 (...) FeV genannten Grundsätze durchzuführen.“

In den „Anforderungen...“ werden dann diese Grundsätze aus Anlage 15 FeV weiter erläutert.

Das bedeutet: Die Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen wirkt in ihren „Anforderungen...“ nicht selbst normsetzend, sondern erläutert die betreffenden Normen anhand weiterer Vorschriften zu der betreffenden Thematik.

Das Akkreditierungsverfahren

Durch die Akkreditierung wird formell anerkannt, dass eine Stelle kompetent ist, bestimmte Aufgaben durchzuführen.

Akkreditierung und nachfolgende laufende Überwachungen stellen durch die damit einhergehende Kontrolle nicht nur sicher, dass die jeweiligen Träger die geltenden Normen einhalten und nach den "Regeln der Kunst" arbeiten, sondern fördern auch das Vertrauen in die Dienstleistungen und deren kontinuierliche Verbesserung. Ausbildung von Vertrauen ist das übergeordnete Ziel aller Bemühungen, die mit Akkreditierung oder Qualitätsmanagement zusammenhängen.

¹ Es ist üblich die Version einer Norm durch die Jahreszahl ihres Erscheinens hinter einem Doppelpunkt nach der Normbezeichnung kenntlich zu machen.

Bevor dem Träger durch die Aushändigung einer Akkreditierungsurkunde seine Kompetenz bestätigt wird, finden umfangreiche Prüfungen statt. Diese Prüfungen laufen in zwei großen Abschnitten ab:

1. Unterlagenprüfung
2. Begutachtung vor Ort

Zu 1. Unterlagenprüfung: Nach Vertragsabschluss fordert die Akkreditierungsstelle den Träger auf, die Unterlagen zu übersenden, durch die sein QM-System sowie seine Verfahrensweisen in dem betreffenden Geschäftsbereich dokumentiert werden.

Diese Unterlagen werden dann zunächst unter Berücksichtigung des festgelegten Bereichs, für den die Akkreditierung gelten soll, und aller anwendbarer Akkreditierungsanforderungen begutachtet. Hauptaugenmerk gilt dabei der Frage, ob die dokumentierten Verfahrensregeln mit den Akkreditierungsanforderungen übereinstimmen.

Der Träger ist gehalten, sein eigenes System auch selbst ständig zu überprüfen. Er tut dies in sog. Vor-Ort-Audits, über die Aufzeichnungen angefertigt werden müssen. Im Rahmen der Unterlagenprüfung werden auch ein oder mehrere vollständige Vor-Ort-Audits, die vom Träger durchgeführt wurden, anhand entsprechender Aufzeichnungen begutachtet. Wenn nach Durchsicht der dem Antrag beigefügten Unterlagen bereits erhebliche Mängel deutlich werden, wird das Akkreditierungsverfahren in der Regel zunächst ausgesetzt, um die Entstehung unnötiger Kosten für den Träger zu vermeiden.

Zu 2. Begutachtung vor Ort: Die Übereinstimmung des Handelns mit den dokumentierten Verfahrensregeln und den Akkreditierungsanforderungen wird durch Begutachtungen vor Ort überprüft. In diesem Zusammenhang teilt die Akkreditierungsstelle dem Träger Termine, Orte und Themen der Begutachtungen vor Ort sowie die Mitglieder des Begutachtungsteams rechtzeitig mit. Etwaige Einwände gegen die personelle Zusammensetzung des Begutachtungsteams müssen schriftlich begründet werden.

Sofern der Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung oder Träger von Stellen, die Kurse zur Wiederherstellung der Krafftahreignung durchführen, über mehrere Niederlassungen verfügt, in denen die eigentliche Dienstleistung erbracht wird, erfolgt eine Überprüfung in 20% der Niederlassungen. Bei Trägern mit weniger als fünf Niederlassungen, in denen die eigentliche Dienstleistung erbracht wird, kann von der Akkreditierungsstelle eine hiervon abweichende entsprechende Regelung getroffen werden. Der Umfang der Begutachtungen vor Ort bei Trägern von Fahrerlaubnisprüfstellen richtet sich nach der Anzahl der im Vorjahr durchgeführten Fahrerlaubnisprüfungen. Darüber hinaus finden Begutachtungen der Fahrerlaubnisprüfungen vor Ort statt.

Für Neuanbieter, die auf Grund der Rechtslage nur in den Dienstleistungsbereichen "Begutachtung der Fahreignung" und "Kurse zur Wiederherstellung der Krafftahreignung" akkreditiert werden können, hat die Akkreditierungsstelle ein erweitertes Verfahren vorgesehen, auf das an dieser Stelle aber nicht näher eingegangen wird.

Über die Ergebnisse der Begutachtungen berät das Begutachtungsteam mit der Leitung des Trägers in einer Abschlussbesprechung. Der Träger hat dabei Gelegenheit, über die getroffenen Feststellungen und deren Grundlagen nachzufragen.

Danach übergibt das Begutachtungsteam der Akkreditierungsstelle einen Bericht über seine Feststellungen hinsichtlich der Erfüllung aller Akkreditierungsforderungen durch den Träger. Die Akkreditierungsstelle leitet dem Träger unverzüglich einen Bericht über die Begutachtung zu, der alle Abweichungen nennt, die zu beseitigen sind. Der Träger hat dann Gelegenheit, schriftlich zu dem Bericht Stellung zu nehmen. Darüber hinaus informiert die Akkreditierungsstelle den Träger darüber, wenn eine vollständige oder teilweise Nachbegutachtung vorzunehmen ist oder ob eine schriftliche Verpflichtung des Trägers genügt, die im Rahmen der Überwachung bestätigt wird.

Unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Trägers und ggf. der in Neu- oder Nachbegutachtungen gewonnenen Erkenntnisse wird ein abschließender, durch die Akkreditierungsstelle autorisierter Bericht erstellt.

Akkreditierungsentscheidung

Auf der Grundlage der Begutachtungsergebnisse berät der Akkreditierungsausschuss darüber, ob eine Akkreditierung ausgesprochen werden soll oder nicht und teilt der Akkreditierungsstelle das Ergebnis seiner Beratungen in schriftlicher Form mit. Unter Berücksichtigung der Empfehlungen des Akkreditierungsausschusses trifft die Akkreditierungsstelle anschließend in eigener Verantwortung die Akkreditierungsentscheidung.

Kommt die Akkreditierungsstelle zu der Entscheidung, dass eine Akkreditierung erfolgen soll, wird der Träger über die Entscheidung und ggf. damit verbundene Auflagen schriftlich unterrichtet. Die Bestätigung über eine Akkreditierung erfolgt in Form einer einheitlichen Akkreditierungsurkunde, die von der Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen ausgestellt wird. Die erteilten Akkreditierungen haben normalerweise eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren.

Die akkreditierten Träger werden in einer Liste der Akkreditierungsstelle geführt, die im Internet veröffentlicht ist und auf Anfrage auch in Papierform zur Verfügung gestellt wird. Bei einer Einschränkung, Erweiterung oder Entziehung der Akkreditierung wird der entsprechende Eintrag in der Liste geändert bzw. gelöscht. Entziehungen von Akkreditierungen teilt die Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen zudem den verantwortlichen Stellen der jeweiligen Bundesländer mit.

Überwachungen und Reakkreditierung

Nach erfolgter Akkreditierung werden die Träger jährlich überwacht. Gegenstand und Ablauf der Überwachung hängen vom Aufgabenbereich und der Organisationsstruktur des akkreditierten Trägers ab. So werden bei Trägern von Begutachtungsstellen für Fahreignung neben den jährlich stattfindenden Begutachtungen vor Ort im Jahr nach der Akkreditierung und in der Zeit danach jedes zweite Jahr Gutachtenüberprüfungen (0,5 % der im Vorjahr erstellten Gutachten, mindestens 20) durchgeführt.

Rechtzeitig vor Ablauf des Geltungszeitraums für die Akkreditierung findet eine Reakkreditierung statt. Hierbei fallen grundsätzlich die gleichen Begutachtungen wie bei der Akkreditierung an. Nach erfolgreicher Reakkreditierung wird dem betreffenden Träger eine neue Akkreditierungsurkunde ausgehändigt.

Erfahrungen mit der Akkreditierung

Der Aufwand bei der Einführung eines Akkreditierungssystems für das Fahrerlaubniswesen in Deutschland war für die Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen erheblich, da es für die Anwendung der Normen DIN EN 45010 und DIN EN 45013 auf die verschiedenen Bereiche des Fahrerlaubniswesens keine Vorbilder gab. Mit Unterstützung der Fachausschüsse konnten Verfahren und Anforderungen etabliert werden, die sich in der Akkreditierungspraxis bislang bewährt haben und auf Trägerseite wie auch in Fachkreisen überwiegend Anerkennung und Akzeptanz gefunden haben. Sie werden im Zuge des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses laufend auf ihre Tauglichkeit und Angemessenheit hin überprüft.

Ein Akkreditierungsverfahren erstreckt sich nach den vorliegenden Erfahrungen im Mittel über einen Zeitraum von 6 bis 8 Monaten. Zeigen sich jedoch gravierendere Abweichungen und Mängel beim Träger, kann das Verfahren auch erheblich länger dauern. Die Akkreditierungsstelle geht davon aus, dass bis Ende 2002 alle 39 Akkreditierungsverfahren abgeschlossen sein werden.

Die Kosten für eine Akkreditierung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen liegen im Durchschnitt bei rund 18.000 Euro. Die Aufwendungen des Trägers für die Dokumentation, Einführung, Umsetzung und Aufrechterhaltung eines QM-Systems und der übrigen dokumentierten Verfahrensweisen sind allerdings um ein Vielfaches höher.

Im Zuge der Akkreditierung konnte bei den Trägern bis hin zur operativen Ebene ein starkes Bemühen festgestellt werden, das eigene Handeln stärker zu reflektieren, Schwachstellen aufzudecken und Fehlern vorzubeugen, um so der Akkreditierungsstelle keine Ansatzpunkte für Kritik zu liefern. Von einzelnen Trägern wurde berichtet, dass Akkreditierung und jährliche Überwachung die Umsetzung des eigenen QM-Systems durch die Mitarbeiter gefördert und insgesamt zu einer deutlichen Verbesserung der Dienstleistungsqualität beigetragen habe. Die Ergebnisse der ersten von der Akkreditierungsstelle durchgeführten Überwachungsverfahren haben zudem gezeigt, dass die betroffenen Träger den im Rahmen der Akkreditierung aufgezeigten Abweichungen und Mängeln durch die Einleitung entsprechender Vorbeugungs- und Korrekturmaßnahmen wirksam begegnet sind. Im Vergleich zur Akkreditierung konnten sie die Qualität der von ihnen angebotenen Dienstleistungen weiter steigern, was sich nicht zuletzt an einer geringeren Anzahl und Schwere der bei den Überwachungsbegutachtungen der Akkreditierungsstelle gefundenen Abweichungen und Mängel ablesen lässt.

Es soll aber auch nicht verschwiegen werden, dass es einigen Trägern sichtlich schwer fällt, die Anforderungen der Akkreditierungsstelle zu erfüllen. Manch einer unterschätzt den zu leistenden Aufwand erheblich und glaubt ernstlich, die Akkreditierung innerhalb eines Vierteljahres abgeschlossen zu haben, auch wenn er zu diesem Zeitpunkt mit der Dokumentation seiner Verfahrensregeln noch nicht einmal begonnen hat. Ich will nicht behaupten, dass dies absolut unmöglich ist – es hat bisher nur noch niemand geschafft.

Besonders Neuanbieter haben offensichtlich Probleme damit, gewissermaßen „aus dem Stand“ viele Aufgaben gleichzeitig zu bewältigen, nämlich die von ihnen anzubietende Dienstleistung zu organisieren – seien dies nun Kurse oder Begutachtungen – ein QM-System zu erstellen, Mitarbeiter anzuwerben und zu schulen sowie einen angemessenen Umgang mit den Behörden der Länder zu entwickeln. Hinzu kommen dann nicht selten finanzielle Engpässe, denn schließlich müssen Neuanbieter, die bisher überhaupt noch nicht auf dem Markt vertreten waren, zunächst eine Reihe von Vorleistungen nachweisen, bevor der erste Euro eingenommen wird.

Aber auch unter den seit langem etablierten Trägern gab es einzelne, die bei unseren Überprüfungen erstaunlich schwach abgeschnitten haben. Spekulationen über die Gründe hierfür ergeben kein einheitliches Bild.

Insgesamt sind unsere Erfahrungen jedoch positiv. Vor allem ist die Bereitschaft zu Verbesserungen bei allen Trägern außerordentlich hoch. In den durchgeführten Überwachungen nach erfolgter Akkreditierung zeigt sich, dass diese Bemühungen auch zum Erfolg führen.

Für die Bundesländer, die in Deutschland die Aufgabe der Fachaufsicht über die in Frage kommenden Träger haben, bedeutet die Akkreditierung eine deutliche Entlastung, da sie jederzeit die Begutachtungsberichte der Akkreditierungsstelle von den einzelnen Trägern abfordern können und so tiefergehende Kenntnisse über die Erfüllung der Qualitätsforderungen durch die Träger erlangen, um dann auf dieser Grundlage die aus ihrer Sicht erforderlichen Maßnahmen einzuleiten. Aus Sicht der Bundesländer ist die Akkreditierung im Fahrerlaubniswesen zu einem "nicht mehr wegdenkbaren Instrumentarium" der Qualitätssicherung geworden (EGGERSMANN, 2002).

Die nächsten Jahre werden zeigen, ob das derzeit bestehende Bemühen der Träger um Qualitätssicherung auch in der Folgezeit und – dies gilt für Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung und Träger von Stellen, die Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung durchführen – unter verschärften Wettbewerbsbedingungen anhalten wird.

Perspektiven: Neue Normen

Die Normenreihe EN 45000 wird zur Zeit schrittweise durch die Reihe ISO 17000 ersetzt. Nach dem Zeitplan von ISO werden Anfang 2003 die Norm EN 45013 von der Norm ISO 17024 und die Norm EN 45010 von der Norm ISO 17011 abgelöst und auch in Deutschland als gültige Normen eingeführt werden.

Um zu vermeiden, dass die Fahrerlaubnisverordnung auf dann ungültige Normen verweist, wird es erforderlich sein, § 72 FeV entsprechend zu überarbeiten.

Allerdings weisen die neuen Normen

- ISO 17024: Allgemeine Anforderungen an Stellen, die Personen zertifizieren
- ISO 17011: Allgemeine Anforderungen an Stellen, die begutachten und akkreditieren

einige Besonderheiten auf, die bei der Überarbeitung der Fahrerlaubnisverordnung zu berücksichtigen sind.

Darüber hinaus hat die Fahrerlaubnisverordnung im Bereich Akkreditierung erst bei deren Anwendung einige Unzulänglichkeiten erkennen lassen, die bei der Überarbeitung der FeV ebenfalls bereinigt werden sollten.

Im Hinblick auf die Bereiche „Fahrerlaubnisprüfung“ und „Begutachtung der Fahreignung“ ergeben sich für § 72 FeV keine grundlegenden Veränderungen: Der Verweis auf EN 45013 müsste lediglich durch einen Verweis auf ISO 17024, der Verweis auf EN 45010 durch einen Verweis auf ISO 17011 ersetzt werden.

Die Anwendung der Norm ISO 17024 auf den Bereich „Kurse“ ist allerdings problematisch, weil die Teilnahme an einem Kurs keine Kompetenzüberprüfung darstellt, sondern eine verhaltensbeeinflussende Intervention, von der zwar die Wiederherstellung der Eignung erwartet wird, dies aber eben nicht durch eine Prüfung verifiziert wird. Da Personenzertifizierungen gemäß der Norm ISO 17024 allein auf der Grundlage von Prüfungen zu erfolgen haben, ist diese Norm auf den Bereich „Kurse“ nicht anwendbar.

Nach allgemeiner Definition ist Akkreditierung ein „Verfahren, in dem eine maßgebliche Stelle formell anerkennt, dass eine Stelle oder Person *kompetent* ist, bestimmte Aufgaben auszuführen“. Innerhalb der Akkreditierungsnorm ISO 17011 wird Akkreditierung allerdings etwas enger gesehen. Gemäß der Einführung, die dem eigentlichen Normtext der ISO 17011 vorangestellt ist, geht um die Schaffung von Vertrauen in *Konformitätsbewertungsstellen*. Aber auch wenn Anbieter von Kursen – wie eben dargelegt – keine Konformitätsbewertungen (also Prüfungen) durchführen, bleibt die Norm ISO 17011 dennoch anwendbar.

Schließlich ist das Ziel der bisherigen und auch einer künftigen Regelung die *Überprüfung und Bestätigung der Kompetenz* der Träger von Stellen ist, die Kurse anbieten. Diese Aufgabe kann weiterhin ohne irgendwelche organisatorischen Änderungen von der Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen durchgeführt werden.

Allerdings sollte nach unserer Auffassung der Anwendungsbereich dieses Akkreditierungsverfahrens neu definiert werden. Im Vergleich zu den Bereichen „Begutachtung der Fahreignung“ und „Fahrerlaubnisprüfung“ sind im Bereich „Kurse“ (nach § 70) die Aufgaben der Akkreditierungsstelle anders „geschnitten“:

In den Normen EN 45010 bzw. ISO 17011, durch die das Akkreditierungsverfahren und die in diesem Verfahren durchzuführenden Überprüfungen nur abstrakt dargestellt werden, wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Maßstab für die Überprüfungen vorliegende Gesetze, Normen oder andere „normative Dokumente“ sind. So gibt z.B. Anlage 15 zur Fahrerlaubnisverordnung entscheidende inhaltliche Anhaltspunkte zur Überprüfung von Gutachten, die Prüfungsrichtlinie entscheidende inhaltliche Anhaltspunkte zur Überprüfung von Fahrerlaubnisprüfungen. Die Kompetenz der Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung bzw. von Fahrerlaubnisprüfstellen für die Erfüllung ihrer Aufgaben kann so an *inhaltlichen* Gesichtspunkten festgemacht werden. Schließlich kann eine bestimmte „Kompetenz“ nicht ohne Verweis auf Inhalte definiert werden.

In § 70 FeV werden die Zuständigkeiten allerdings aufgeteilt: Für die Anerkennung der *Kurse* sind die Bundesländer zuständig, für die Qualitätssicherung beim *Träger* (Verweis auf § 72) die Bundesanstalt für Straßenwesen. Diese Aufteilung hat sich nicht bewährt. Besser wäre es, die Zuständigkeiten in eine Hand zu geben.

Abb. 1 zeigt die z.Zt. gültigen Zuständigkeiten:

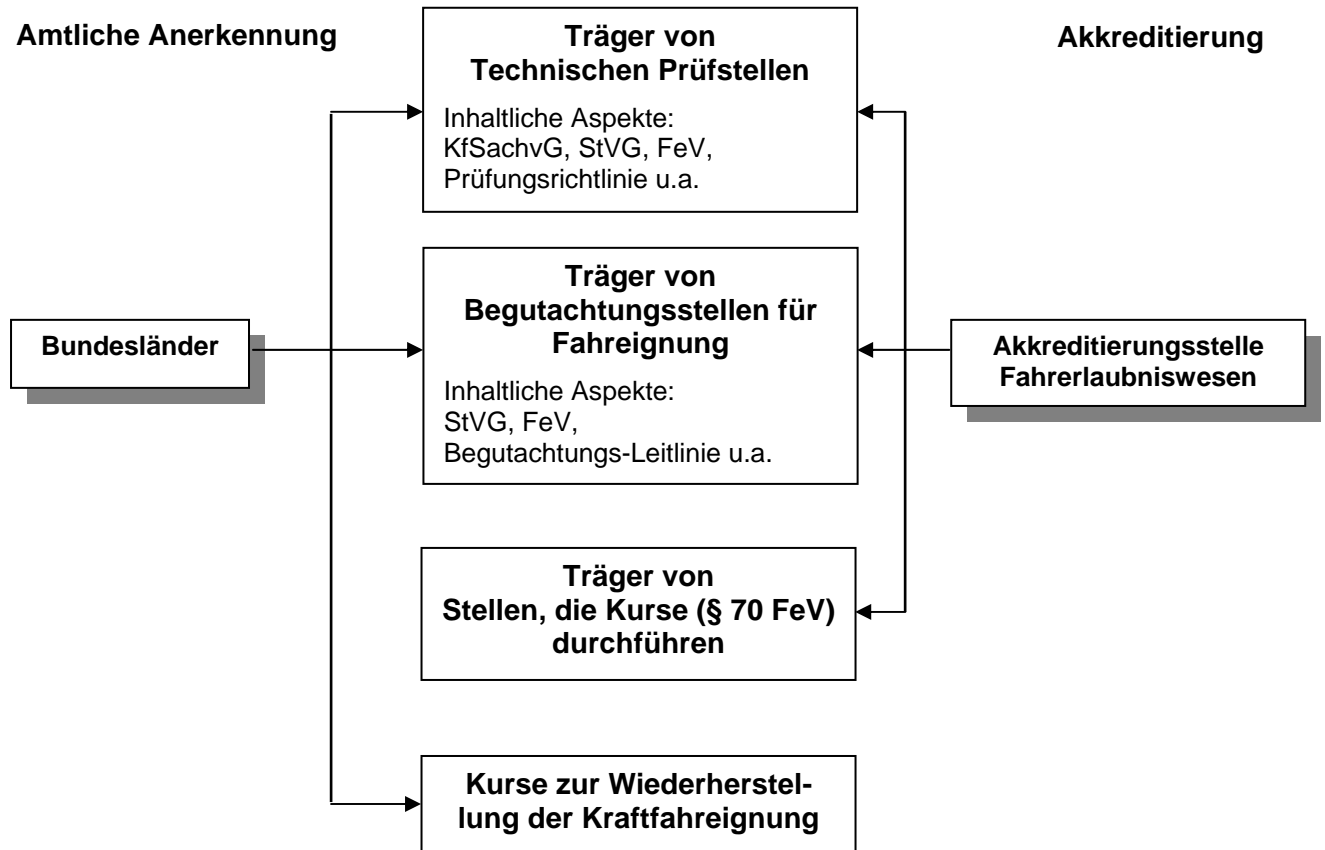


Abb. 1: Gegenwärtige Zuständigkeiten im Zusammenhang mit Akkreditierung und amtlicher Anerkennung

Nach Auffassung der Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen sollte eine Regelung angestrebt werden, wonach auch die Träger von Kursen nach § 70 FeV amtlich anerkannt werden, die inhaltliche Überprüfung der Kurse aber in die Zuständigkeit der Bundesanstalt für Straßenwesen fällt. Diese würde dann im Zusammenhang mit der Akkreditierung des Trägers erfolgen.

Die Entwicklungen zum Thema Akkreditierung und Qualitätssicherung sind jedenfalls noch lange nicht abgeschlossen.

Literatur

EGGERSMANN, A. (2002): Sichern Zertifizierung und Akkreditierung die Qualität verkehrspsychologischer Dienstleistungen? Kurzfassung des Vortrags auf dem 38. BDP-Kongress für Verkehrspsychologie am 12.-14. September 2002 in Regensburg

HEINRICH, H. Ch. (2001): Akkreditierung und Zertifizierung im Fahrerlaubniswesen. Vortrag auf der Fachtagung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit am 11. Januar 2001 in Bad Aussee

HEINRICH, H. Ch. & WEINAND, M. (1999): Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen in der Bundesanstalt für Straßenwesen. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 45, 131-134

WEINAND, M. (2002): Akkreditierung im Fahrerlaubniswesen in Deutschland. Vortrag in Portoroz (Slowenien)