

NZV

B 9414

Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht

Haftungs- und Versicherungsrecht, Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht, Verwaltungsrecht

In Zusammenarbeit mit der
Neuen Juristischen Wochenschrift

herausgegeben von
Dr. Thomas Almeroth
Prof. Dr. Klaus Böhm
Prof. Dr. Matthias Graw
Prof. Dr. Reinhard Greger
Sebastian Gutt
Prof. iR Dr. Christian Huber
Katrín Hühnermann
Jürgen Jahnke
Dr. Oliver Klein
Dr. Benjamin Krenberger
Stephan Liening
Peter Mlodoč
Dr. Matthias Quarch
Dr. Andreas Quentin
Urban Sandherr
Rupert Schubert
Dr. Philipp Schulz-Merkel
Karin Spillecke
Ulrich Stahlhut
Dr. Thomas Wagner
Wolfgang Wellner
Prof. Dr. Dr. Martin Will

www.nzv.beck.de

Mit Beiträgen zu allen
Arbeitskreisen des 63. Deutschen
Verkehrsgerichtstags 2025



1/2025

2. Januar 2025

38. Jahrgang S. 1–48

Aus dem Inhalt

- M. Graw*
(Teil-) Legalisierung von Cannabis (AK I) 1
- K. Hühnermann*
MPU-Vorbereitung (AK II) 5
- F. Quaisser*
Hinterbliebenengeld und Schockschaden (AK III) 8
- F. Zieschang*
**Die „sieben Todsünden“ im Straßenverkehr gemäß
§ 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB (AK IV)** 13
- S. Moser*
Kfz-Schadensgutachten: Gut ist nicht genug! (AK V) 18
- A. Ottofülling*
VDI-Richtlinie MT 5900 (AK V) 26
- D. Müller/D. Rudolph*
Fußgänger im Stadtverkehr – Opfer oder Täter? (AK VI) 32
- T. Friedrich*
**Die Qualifizierte Fahrtüchtigkeitsprüfung (QFP)
im Polizeivollzugsdienst – medizinische Hinter-
gründe (AK VII)** 38
- L. Bauer/E. Ternig*
Fahrtüchtigkeits tests der Polizei (AK VII) 42
- V. Dörrfuß/J. Felger*
**Welche Rechte haben Fahrgäste bei Verspätungen
und Ausfällen im Schienenersatzverkehr? (AK VIII)** 45



0950202501

Rechtsanwalt Dr. Andreas Ottofülling*

Neuregelungen zur Bestimmung der Tätigkeiten von „Kfz-Sachverständigen“ anhand der VDI-Richtlinie MT 5900

Zum Arbeitskreis V des 63. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2025

Dieser Beitrag¹ soll einen ersten **Überblick** zu der Richtlinie des Verein Deutscher Ingenieure e.V. (VDI) geben, welche die Bezeichnung VDI-MT 5900 trägt. Der Beitrag soll zudem bei den betroffenen Verkehrskreisen – den Sachverständigen auf der einen sowie den (Fach-)Verbänden und Organisationen auf der anderen Seite aber auch den mit dieser Materie befassten Juristen – zur **Diskussion** anregen.

Vor etwa acht Jahren hat der Münchner Arbeitskreis für Straßenfahrzeuge gemeinnütziger e.V. (MAS) ein „Grundlagenblatt“ entworfen, welche Anforderungen an einen „Kfz-Sachverständigen“² zu stellen seien. Dieses wurde seinerzeit Prof. Dr.-Ing. Rodolfo Schöneburg³ vorgestellt. Er ermöglichte Vertretern des wissenschaftlichen Beirats des MAS die aus ihrer Sicht notwendigen fachlichen Anforderungen an einen „Kfz-Sachverständigen“ einem Gremium des VDI vorzustellen. Dieses Gremium stimmte den vom MAS aufgestellten Anforderungen im Grundsatz zu und beschloss, eine entsprechende VDI-Richtlinie mit einem modularen Aufbau zu erarbeiten. Neben den ursprünglichen (klassischen) Sachgebieten „Schäden und Bewertung“ sowie „Unfallanalyse“ wurde das Portfolio noch erweitert um „Assistiertes, automatisiertes und vernetztes Fahren“; Letzteres um die Sachverständigen für „Neue Technologien“ zu qualifizieren. Vorgesehen sind vier Blätter (teilweise mit „Unterblätter“), aber noch nicht alle sind veröffentlicht.

I. VDI – Historie und Tätigkeit

[1] Der *Verein Deutscher Ingenieure e. V. (VDI)* gibt seit mehr als 165 Jahren wichtige Impulse für neue Technologien und technische Lösungen. Mit seinen rund 135.000 Mitgliedern ist der VDI der größte technisch-wissenschaftliche Verein Deutschlands, bei dem über 12.000 ehrenamtliche Fachleute neueste Erkenntnisse zur Förderung des Technikstandorts bearbeiten. Daneben ist er nach eigenem Bekunden der drittgrößte **technische Regelsetzer** und damit Partner für die deutsche Wirtschaft und Wissenschaft.⁴ Der VDI unterhält verschiedene Fachbereiche, so unter anderem einen für Fahrzeug- und Verkehrstechnik; dieser ist mit der VDI-MT 5900 betraut. Die Fachbereiche erarbeiten unter anderem technische Regelwerke.

[2] Gemeinhin werden diese technischen Regelwerke als „VDI-Richtlinien“ (VDI-RL) bezeichnet. Solche technischen Richtlinien sind nicht zu verwechseln mit bspw. einer (europäischen) Richtlinie, bei der es sich um einen Rechtsakt handelt, in welchem ein von den Ländern der Europäischen Union (EU) zu erreichendes Ziel festgelegt wird. Die Mitgliedstaaten der EU müssen eigene Rechtsvorschriften zur Verwirklichung dieses Ziels erlassen. Eine „Technische Richtlinie“ hingegen wird von einer Organisation (z. B. dem VDI) ausgegeben. Eine solche Richtlinie gibt einen Standard vor, der den **Stand der Technik** widerspiegelt. Es ist eine Handlungsvorschrift mit bindendem Charakter, aber kein förmliches Gesetz.

* Der Autor ist Rechtsanwalt und seit gut drei Jahrzehnten für die Wettbewerbszentrale in unterschiedlichen Positionen tätig. Er hat lange Jahre den Bereich Süd (Büros in München und Stuttgart) der Wettbewerbszentrale geleitet. Dort betreute er unter anderem die Automobilbranche und den Bereich des Sachverständigen- und Prüferingenieurwesens. Er ist Mitautor beim „Münchener Kommentar Lauterkeitsrecht“ sowie Verfasser zahlreicher Beiträge, Redaktionsbeirat der Zeitschrift „Der Kfz-Sachverständige“ und Referent zu wettbewerbsrechtlichen Themen.

1 Auslöser für diesen Beitrag ist ein Vortrag des Verfassers gewesen, den dieser auf der 87. Fachtagung des Münchner Arbeitskreises für Straßenfahrzeuge e.V. am 8.3.2024 mit dem Titel „Wettbewerbsrecht, VDI-Richtlinie 5900“ gehalten hat.

2 Die pauschal gehaltene – lauterkeitsrechtlich aber nicht korrekte, weil zu unbestimmte – Bezeichnung steht stellvertretend primär für die Sachgebiete „Kfz-Schäden und -Bewertung“ sowie „Unfallanalyse“, „Unfallrekonstruktion“, aber auch für die noch enger eingegrenzten Sachgebiete bezogen auf Oldtimer, Nutzfahrzeuge, LKW, Busse, Schaustellerfahrzeuge, motorisierte Zweiräder etc.

3 Prof. Dr.-Ing. Rodolfo Schöneburg VDI ist RSC Road Safety Counselor und Vorsitzender des VDI-FVT Fachbeirats Kraftfahrzeugtechnik und Kurator des Fraunhofer EMI in Freiburg. „Von 1999 bis 2021 war Prof. Schöneburg bei der Mercedes-Benz AG für den Bereich ‚Fahrzeugsicherheit, Betriebsfestigkeit und Korrosionsschutz‘ aller PKW zuständig. Im Jahr 2002 hat Mercedes unter seiner Leitung die erste Generation von PRE-SAFE® eingeführt, ein System, das weltweit die ganzheitliche Betrachtung der Fahrzeugsicherheit geprägt hat. Er ist zudem Gründer und Sprecher der VDI-Sicherheitsinitiative ‚Berliner Erklärung zur Fahrzeugsicherheit‘, die sich auch mit Ideen zur Sicherheit von Kleinstfahrzeugen im urbanen Umfeld und einer neuen Fahrzeugklasse M0 befasst“ (Zitat aus: <https://www.vdi.de/news/detail/der-lange-weg-zur-vision-zero>).

4 https://www.vdi.de/mitgliedschaft/alle-vdi-vorteile-auf-einem-blick?ant_ragstyp=49&utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=brand&gad_source=1&gclid=EAIaIQobChMIG7SjsebGhQMV_BCIAX1sAAH-EAAYASAAEgJF8PD_BwE.

[3] Soweit der VDI Richtlinien mit dem Zusatz „MT“ erlässt, steht dieses Kürzel für „Mensch und Technik“. Neben den Regeln der Technik enthält eine solche Richtlinie auch Fragestellungen gesellschaftlicher Relevanz wie zum Beispiel Anforderungen an die Qualifikation von Personen im Umgang mit Technik oder Vorgehen in managementspezifischen Fragen.

II. Notwendigkeit einer VDI-Richtlinie?

[4] Die Frage muss erlaubt sein, ob eine solche technische Richtlinie notwendig ist, um die Tätigkeit von Sachverständigen in der Kfz-Branche zu regulieren? Einerseits wird seit Jahrzehnten der Ruf einer Deregulierung immer lauter. Andererseits haben zahlreiche Sachverständigenorganisationen schon genau so lange vielfältige Versuche unternommen, den nationalen und auch europäischen Gesetzgeber von der „Notwendigkeit“ der Schaffung eines gesetzlich geregelten **Berufsbildes** zu überzeugen, so wie das bei den Anwälten, Apothekern, Architekten, Ärzten und anderen Berufsgruppen auch der Fall ist. Denn das Führen einer der vorgenannten **Berufsbezeichnungen** ist nur denjenigen gestattet, die die gesetzlich normierten Anforderungen erfüllen. Solche gesetzlich normierten Anforderungen hat die Sachverständigenbranche bisher vergeblich gefordert. Auch die Bemühungen des Deutschen Verkehrsgerichtstags in den Jahren 1985, 2003, 2012 und 2015, ein Berufsbild für Kfz-Sachverständige zu definieren, änderten daran nichts. Und aller Voraussicht nach wird sich weder der nationale noch der europäische Gesetzgeber dazu entschließen, entsprechend tätig zu werden.

[5] Fakt ist, die landläufig vertretene Ansicht, es gäbe keinen **Bezeichnungsschutz** für Sachverständige, ist in dieser Absolutheit nicht korrekt. Es gibt zwar keinen spezialgesetzlichen Schutz wie bei den vorstehend beispielhaft erwähnten Berufsgruppen der Anwälte, Apotheker, Architekten oder Ärzte. Dennoch gibt es einen „wettbewerbsrechtlichen Bezeichnungsschutz“. Denn der BGH hat in einem von der Wettbewerbszentrale geführten Grundsatzverfahren entschieden, dass sich nur derjenige als „Sachverständiger“ – und zwar immer nur für ein konkret definiertes Sachgebiet: hier „Kfz-Schäden und Bewertung“ – bezeichnen darf, der in eben diesem Sachgebiet eine überragende Sach- und Fachkunde nachweisen kann.⁵ Nach diesem **Grundsatzurteil** des BGH kann unseriös tätigen und die Bezeichnung „Sachverständige/r“ führenden Personen auf Basis des Verbots unlauterer geschäftlicher Handlungen sowie des Irreführungsverbots (§§ 3 Abs. 1 und 2, 5 Abs. 1 und Abs. 2 Nr. 3 UWG) die Führung der Bezeichnung untersagt werden.⁶

[6] Seitdem der BGH derart entschieden hat, haben auch die Instanzgerichte diese Grundsätze angewandt und denjenigen die Führung der Bezeichnung „Sachverständige/r“ untersagt, die nicht über die erforderliche überragende Sach- und Fachkunde verfügen, d. h. diese nicht nachzuweisen in der Lage waren.⁷ Denn der BGH hat in der vorgenannten Entscheidung eine Art Beweislastumkehr festgeschrieben, dass derjenige, der für sich in Anspruch nimmt, die streitgegenständliche Bezeichnung „Sachverständige/r“ führen zu dürfen, bei begründeten Zweifeln die entsprechenden Nachweise seiner Sachkunde führen muss.

[7] Und schließlich gibt es noch einen besonderen **Schutz** für die Bezeichnung „öffentlich bestellter Sachverständiger“. Denn nach § 132a Abs. 1 Nr. 3 StGB ist eben diese Bezeichnung strafrechtlich geschützt. Wer unbefugt diese Bezeichnung führt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder

mit Geldstrafe bestraft. In der Praxis ist diese Regelung primär in den Fällen relevant, in denen ehemals öffentlich bestellte Sachverständige die Bezeichnung nach dem Erlöschen oder dem Widerruf der Bestellung weiterführen. Hin und wieder gibt es aber auch Fälle, in denen die Bezeichnung von jemandem geführt wird, der zu keinem Zeitpunkt öffentlich bestellt und vereidigt war. Und dann gibt es noch die Fälle, in denen Bezeichnungen verwendet werden, die den Eindruck einer öffentlichen Bestellung erwecken oder sich an diese anlehnen. Das können Bezeichnungen sein wie „amtlich bestellter Sachverständiger“, „öffentlich vereidigter Sachverständiger“, „öffentlich beeidigter Sachverständiger“, „öffentlich rechtlich zertifiziert“⁸ oder auch inhaltlich vergleichbare Bezeichnungen. Derartige Verstöße können neben der strafrechtlichen Sanktion auch einen wettbewerbsrechtlichen Unterlassungsanspruch begründen, weil die einschlägige Strafvorschrift zugleich eine sog. markverhaltensregelnde Norm darstellt. D. h. in Verbindung mit § 3a UWG können Aktivlegitimierte wie die Wettbewerbszentrale gegen einen die streitgegenständliche Bezeichnung führenden Sachverständigen einen Unterlassungsanspruch geltend machen.

[8] Vergleichbare Fallkonstellationen gibt es auch bei ehemals zertifizierten Sachverständigen. Denn wenn diese nach Ablauf der Personalzertifizierung weiterhin unter Hinweis auf ihre Zertifizierung werben, dann stellt dies einen Verstoß gegen das Verbot unlauterer geschäftlicher Handlungen und auch einen solchen gegen das Irreführungsverbot dar (§§ 3 Abs. 1 und 2, 5 Abs. 1 und Abs. 2 Nr. 3 UWG) dar.⁹

III. Ziel und Risiken der VDI-RL MT 5900

[9] Die VDI-RL MT 5900 soll einen darüber hinaus gehenden Schutz bieten. Mit ihr sollen im Bereich des Kraftfahrzeugwesens – konkret: „Sachverständige für Kraftfahrwesen und Straßenverkehr“ – die Sachgebiete „Schäden und Bewertung“, „Klassische Fahrzeuge“, „Unfallanalyse“ sowie „Assistiertes, automatisiertes und vernetztes Fahren“ konkret definiert und geschützt werden. Damit will man dem „Wildwuchs“ in diesen Sachgebieten der Kfz-Branche beikommen und in Zukunft erreichen, dass die Gerichte die Festlegungen der Richtlinie zum **Maßstab** nehmen für die Beurteilung, wer sich als Sachverständiger eines der genannten Sachgebiete bezeichnen darf. Und man will erreichen, dass Versicherungsgesellschaften bei der Abwicklung von Kfz-Schäden nur noch solche Sachverständige akzeptieren, die für die einschlägigen Sachgebiete auf Grundlage der VDI-RL MT 5900 (erfolgreich) geprüft wurden.

[10] Erste Versuche dazu soll es bereits von einigen wenigen Versicherern dergestalt gegeben haben, dass sie von dem Gutachtersteller einen entsprechenden Nachweis gefordert haben.¹⁰

5 BGH Urt. v. 6.2.1997 – I ZR 234/94 = GRUR 1997, 758 = WRP 1997, 946 = NJW-RR 1997 – Selbstnannter Sachverständiger. Dazu im Einzelnen nachfolgend unter Ziffer IV.

6 Vgl. hierzu: Ottofölling DS 2016, 42.

7 Zum Beispiel: LG Saarbrücken WRP 2002, 1463 – Sachverständige; OLG München Urt. v. 26.4.2007 – 29 U 5449/06 = BeckRS 2008, 77054; LG Köln Anerkenntnisurteil v. 24.1.2013 – 31 O 452/12 – Kfz-Sachverständiger.

8 Vgl. hierzu: <https://www.wettbewerbszentrale.de/wettbewerbszentrale-beanstandete-bezeichnung-eines-sachverstaendigen-als-oeffentlich-rechtlich-zertifiziert/>.

9 Weitere Fallbeispiele zur „irreführenden Zertifizierungswerbung“ bei Ottofölling DS 2020, 275; Ottofölling Der Kfz-SV 2022, 32.

10 Das wurde dem Verfasser von einem Vorstandsmitglied eines Verbandes mitgeteilt; bisher ist aber nicht bekannt, ob es sich dabei um Ausnahmefälle („Testballons“) handelt und/oder ob die so aufgeführten Sachverständigen dagegen vorgegangen sind.

[11] Wenn diese Beispiele „Schule machen sollten“, wird es nur eine Frage der Zeit sein, bis ein solcher Fall einem Gericht zur Beurteilung vorgelegt werden wird. Sollte nämlich ein Sachverständiger den von einer Versicherung geforderten Nachweis – auf Basis der VDI-RL 5900 MT erfolgreich geprüft zu sein – nicht beibringen und verweigert aus diesem Grund die Versicherung den Ersatz des von dem Sachverständigen ermittelten Schadens, dann muss das Gericht inzident prüfen, ob die erbrachte Gutachtenleistung – bspw. die Feststellung der Höhe des Schadens – lege artis erfolgte. Da es kein gesetzlich geregeltes **Berufsbild** für Sachverständige gibt und ein solches auch nicht durch eine VDI-Richtlinie ersetzt werden kann, zumindest nicht in dem Sinne, dass eine solche technische Regel an Stelle einer gesetzlichen **Berufsausübungsregelung** tritt, kann der verweigte Zahlungsausgleich von der Versicherung nicht unter Berufung auf eine fehlende Qualifikation nach der VDI-RL MT 5900 gestützt werden. Die Konsequenz wäre andernfalls, dass mit einer solchen technischen Regelung faktisch eine Berufsausübungsschranke geschaffen würde. Das aber wäre grundgesetzwidrig, weil Art. 12 Abs. 1 GG regelt:

„Alle Deutschen haben das Recht, Beruf, Arbeitsplatz und Ausbildungsstätte frei zu wählen. Die Berufsausübung kann durch Gesetz oder auf Grund eines Gesetzes geregelt werden.“

[12] Sie kann aber nicht auf Grund einer VDI-Richtlinie oder der eines anderen privatwirtschaftlich organisierten und tätigen Vereins geregelt werden. Deren Richtlinien stellen kein Gesetz dar und solche Richtlinien sind bisher auch nicht auf Grund eines Gesetzes ergangen. Ob der Gesetzgeber nachträglich „aktiv“ wird, bleibt abzuwarten, scheint aber eher unwahrscheinlich zu sein bei der Vorgeschichte.

[13] Die Regelungen der VDI-RL MT 5900 stellen auch **keine sog. marktverhaltensregelnde Normen** im Sinne von § 3a UWG dar. Denn es handelt sich schon nicht um eine gesetzliche Vorschrift, sondern um technisches Regelwerk,¹¹ vergleichbar etwa DIN-Normen. Mithin scheidet ein wettbewerbsrechtlicher Anspruch auf Unterlassung auf dieser Gesetzesgrundlage bei Verletzung von Regelungen der genannten VDI-Richtlinie aus.

IV. Die Rechtsprechung des BGH

[14] In seiner **Grundsatzentscheidung** zur Frage der berechtigten Führung der Bezeichnung „**Sachverständiger**“ hat sich der BGH¹² bereits zu den grundrechtlichen Implikationen wie folgt geäußert:

„Allerdings darf die Bezeichnung nicht in einer gegen das UWG verstößenden Weise unlauter verwendet werden. Die freie Berufsausübung wird durch ein solches Verbot nicht in verfassungsrechtlich unzulässiger Weise beschränkt. Das UWG enthält eine aus der Sicht des Grundgesetzes unbedenkliche Regelung der Berufsausübung im Sinne von Art. 12 Abs. 1 Satz 2 GG (vgl. BVerfGE 32, 311 (317) – Grabsteinaufträge; BVerfG GRUR 1996, 899 = WRP 1996, 1087 – Werbeverbot für Apotheker). Die vorliegend betroffene Freiheit der **Berufsausübung**, zu deren Schutzbereich auch die Führung von Berufsbezeichnungen gehört, ist daher durch das Verbot irreführender Werbung des § 3 UWG beschränkt. Täuschende Berufsangaben genießen grundsätzlich keinen verfassungsrechtlichen Schutz (vgl. BGH NJW-RR 1990, 678 – Buchführungshelfer).“

Eine andere Betrachtung, die – weil möglicherweise nicht unerhebliche Teile des Verkehrs dies erwarten – auch für die Führung einer an sich freien **Berufsbezeichnung** generell einen vom Gesetz nicht vorgeschriebenen formalen Zulassungsnachweis (Meisterprüfung, Diplom u.ä.) verlangt, könnte die Freiheit der Berufsausübung im Einzelfall unverhältnismäßig einschränken und durch die Abwägung der beteiligten Interessen nicht geboten sein. Das Allgemeininteresse, vor falschen Sachverständigengutachten geschützt zu werden, erfordert nicht zwingend ein uneingeschränktes Verbot der Bezeichnung „Sachverständi-

ger“, wenn der Betroffene ausnahmsweise auch ohne Abschluss einer – jedenfalls grundsätzlich für erforderlich gehaltenen – Ausbildung einen vergleichbaren Kenntnis- und Erfahrungsstand erlangt hat, der ihm eine ordnungsgemäße Begutachtung ermöglicht. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass der Gesetzgeber bisher keinen Anlass gesehen hat, Zugangsvoraussetzungen zu dem Sachverständigenberuf durch Nachweis einer besonderen Ausbildung und Prüfung festzulegen. Auf Seiten des Betroffenen ist der Freiheitsgehalt des hier berührten Rechts der freien Berufsausübung zu beachten. Zwar wird durch ein Verbot der Verwendung der angegriffenen Berufsbezeichnung der Ausübung des Sachverständigenberufs weder rechtlich noch wirtschaftlich die Grundlage entzogen; denn der selbsternannte Sachverständige könnte auch auf andere Bezeichnungen ausweichen, wie Kfz.-Schadensschätzer, Kfz.-Bewerter, Kfz.-Gutachter u.ä. Andererseits kann ihm ein Interesse an einer gleichen Wettbewerbschance durch Benutzung einer werbewirksamen Berufsbezeichnung jedenfalls dann nicht ohne weiteres abgesprochen werden, wenn eine – hier unterstellt – gleiche Befähigung gegeben ist und es sich um eine an sich freie Berufsbezeichnung handelt. Eine etwaige Fehlvorstellung von Teilen des Verkehrs über das Vorhandensein einer mit Prüfung abgeschlossenen Berufsausbildung wäre daher nicht zwingend schutzwürdig. Zu den Aufgaben des Lauterkeitsrechts gehört es nicht, den Verkehr vor jedweder Fehlvorstellung zu bewahren. Das Verbot irreführender Werbung dient vielmehr allein dazu, schützenswerte Interessen der Abnehmer und Mitbewerber zu wahren (vgl. BGH GRUR 1995, 125 (126) = WRP 1995, 183 – Editorial I, mit weiteren Nachw.)“.

[15] Weil sich in dem vorliegenden Fall die Frage, ob die Qualifikation des Beklagten den genannten **Mindestanforderungen** genüge, auf Grundlage der bis dahin vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen nicht abschließend beantworten ließ, hat der BGH die Sache an das OLG München zurückverwiesen. Dieses trat erneut in die Beweisaufnahme ein und gelangte zu dem Schluss, dem Beklagten sei es nicht gelungen, die notwendige fachliche Qualifikation nachzuweisen, um sich berechtigter Weise als „Sachverständiger“ zu bezeichnen. Wörtlich führt das OLG München aus:

„Im Ergebnis kann daher der Nachweis eines hinreichend fundierten Fach- und Erfahrungswissens nicht als geführt angesehen werden.“¹³

[16] Es verurteilte (erneut) den Beklagten, „es zu unterlassen, sich im geschäftlichen Verkehr zu Zwecken des Wettbewerbs in Bezug auf die Bewertung von Unfallschäden und/oder die Bewertung von Fahrzeugen als Sachverständiger zu bezeichnen und/oder seinen Gewerbebetrieb als Sachverständigenbüro für Kfz-Unfallschäden und Fahrzeugbewertung zu bezeichnen und/oder bezeichnen zu lassen.“¹⁴ Auch gegen diese Entscheidung ging der Beklagte (erneut) im Wege der Revision vor. Diese jedoch hat der BGH nicht angenommen, sondern zurückgewiesen.¹⁵

V. Aufbau der VDI-RL MT 5900

[17] Der Aufbau folgt einem Muster. In **Blatt 1** sind die Grundlagen für Sachverständige für Kraftfahrwesen und Straßenverkehr enthalten; dieses Blatt wurde bereits im März 2020 veröffentlicht.

[18] **Blatt 2** befasst sich schwerpunktmäßig mit dem Sachgebiet Schäden und Bewertung. Dieses ist im Gründruck veröffentlicht und es läuft die Einspruchsfrist; eine Vorveröffentlichung des Weißdrucks soll noch vor dem nächsten Deutschen Verkehrsgerichtstag Ende Januar 2025 erfolgen. In einem Blatt 2.1 sind Empfehlungen für die Tätigkeit des

11 Instrukтив hierzu: v. Walter, Rechtsbruch als unlauteres Marktverhalten, 2007, S. 161 f.

12 BGH Urt. v. 6.2.1997 – I ZR 234/94 = GRUR 1997, 758 = WRP 1997, 946 = NJW-RR 1997 – Selbsternannter Sachverständiger.

13 OLG München Urt. v. 11.2.1999 – 29 U 6380/23, S. 21.

14 OLG München Urt. v. 11.2.1999 – 29 U 6380/23.

15 BGH Beschl. v. 20.1.2000 – I ZR 98/99.

Sachverständigen für klassische Fahrzeuge vorgesehen; die Manuskriptabgabe ist für Juni 2025 avisiert.

[19] Das **Blatt 3** enthält nähere Regelungen zum Sachgebiet Unfallanalyse; Veröffentlichung im April 2024. Für ein Blatt 3.1 sind Empfehlungen für die Durchführung und die Dokumentation von Crashversuchen in der Unfallrekonstruktion vorgesehen; das Manuskript liegt vor und die Veröffentlichung des Entwurfs ist für Anfang 2025 angedacht. Die Aufnahme von Verkehrsunfällen mit Personenschaden soll in einem eigenen Unterblatt – nämlich 3.2 – untergebracht werden; die Manuskriptabgabe soll Juni 2025 erfolgen.

[20] Das **Blatt 4** befasst sich mit assistiertem, automatisiertem und vernetztem Fahren; ein Entwurf liegt vor und ist im Oktober 2024 erschienen.

[21] Die jeweiligen **Grundlagen** der Blätter sind ähnlich strukturiert:

1. Anwendungsbereich
 2. Begriffe
 3. Tätigkeitsbereiche von Sachverständigen
 4. Anforderungen
 5. Hinweise zu den weiteren Blättern der Richtlinienreihe
- Schrifttum und Anhänge

[22] Aber auch die **Inhaltsverzeichnisse** der Blätter 2 und 3 sind sehr ähnlich gestaltet und enthalten neben einer Einleitung sowie Vorbemerkung bspw. folgende – teilweise mit zahlreichen Untergliederungen versehene – Punkte:

1. Anwendungsbereich
 2. Normative Verweise
 3. Begriffe
 4. Abkürzungen
 5. Schulung
 6. Eingangsvoraussetzungen
 7. Qualifikation der Referenten und Referentinnen
 8. Qualitätsmerkmale der Schulungseinrichtungen und Schulungen
 9. Lehr- und Lerninhalte
 10. Prüfung
 11. Bescheinigung und Urkunde / Bescheinigung und Zertifikat
 12. Fortbildung
 13. Überprüfung der Sachverständigenleistungen / Qualitätssicherungsmaßnahmen
 14. Prüfungsorganisation / Anerkennung bisheriger und anderer Berufszugänge
 15. Unparteiische Aufgabenerfüllung / entfällt
 16. Berücksichtigung bisheriger und anderer Qualifikationsnachweise / entfällt
- Schrifttum und Anhänge

VI. Einleitung zur VDI-RL MT 5900

[23] Beispielhaft wird nachstehend auf die Einleitung im Entwurf (= „Gründruck“) von Blatt 2 Bezug genommen. In diesem werden die fachlichen Anforderungen an einen Sachverständigen des Sachgebiets **Schäden und Bewertung** aufgezeigt. Dieses Sachgebiet ist dasjenige, in dem die meisten Sachverständigen im Kfz-Bereich tätig sind. Schätzungen gehen davon aus, dass es in Deutschland etwa 10.000 Sachverständige in dem vorgenannten Sachgebiet gibt, wobei angeblich 3-4.000 dieser Sachverständigen über keine geeignete Eingangsqualifikation verfügen.¹⁶

[24] Ausweislich der Einleitung zu Blatt 2 (Entwurf)¹⁷ ereigneten sich im Jahr 2019: ca. 2,6 Mio. Verkehrsunfälle, die polizeilich aufgenommen wurden. Daraus resultierten Schäden von etwa 14 Mrd. Euro. Aus Vollkaskoschäden resultierten weitere 6,8 Mrd. Euro. Prognostiziert werden gleichbleibend hohe Beträge. Auch wenn die Anzahl der Schadenereignisse rückläufig sein sollte, weil immer mehr Assistenzsysteme zum Einsatz kommen, werden die Schadenssummen nicht sinken. Denn bei den modernen Fahrzeugen sind aufgrund eben dieser Assistenzsysteme höhere Schadenpositionen die Folge. Selbst marginale Anstoßschäden können aufgrund der in den Stoßfängern verbauten Sensoren hohe Schadenssummen zur Folge haben, weil diese unter Umständen ausgetauscht und im besten Fall neu kalibriert werden müssen. Gerade wegen der Bestimmung der **Schadenhöhe** bedarf es qualifizierter Sachverständiger des Sachgebiets „Schäden und Bewertung“, um die Schadenhöhe valide ermitteln zu können. Daneben sind zur Klärung des Unfallhergangs zunehmend auch unfallanalytisch ausgebildete Sachverständige notwendig.

[25] Die **Situation** im Markt der Sachverständigen in der Kfz-Branche wird in der Einleitung wie folgt skizziert: Es gäbe keinen einheitlichen Zugang zum Beruf des Sachverständigen. Neben der öffentlichen Bestellung und Vereidigung gäbe es die Zertifizierung durch DAkKS-akkreditierte oder andere Akkreditierer und durch nicht akkreditierte Stellen und es gäbe die Anerkennung durch Fachverbände (wie bspw. BVS, VKS, ZAK). Dass es daneben aber auch die sog. selbsternannten Sachverständigen gibt, soll nur der Vollständigkeit halber erwähnt werden. Wenn diese die vom BGH geforderte überragende Sach- und Fachkunde nachzuweisen in der Lage sind, dann dürfen sie bspw. zu Recht die Bezeichnung „Sachverständiger für Kfz-Schäden und -Bewertung“ führen.¹⁸

[26] Bereits 1985 habe DEKRA Anforderungen an Kraftfahrzeugsachverständige (betreffend verschiedene Sparten im Kfz-SV-Wesen) veröffentlicht. Das Sektorkomitee „Kfz-Schäden und -bewertung“ bei der Trägergemeinschaft für Akkreditierung (TGA) habe weitere Anforderungsprofile in Form eines normativen Dokuments erarbeitet. Diese sowie die DIN EN ISO/IEC 17024:2003 stellten die Grundlage für DAkKS-akkreditierte Zertifizierungen und für die öffentliche Bestellung und Vereidigung dar. Diese Dokumente seien ausgewertet, ergänzt und fortentwickelt worden bei der Erarbeitung der VDI-RL MT 5900. Eingeflossen seien aber auch Erfahrungen einschlägiger Studiengänge an Universitäten und Hochschulen. Dies alles mit dem **Ziel**: Durchsetzung einheitlicher Mindestqualifikation und Qualitätssicherung im Tätigkeitsbereich der Sachverständigen für Fahrzeugschäden und Fahrzeugbewertung. Damit soll ein Beitrag zur Schaffung eines einheitlichen Berufsbilds des Sachverständigen für Fahrzeugschäden und -bewertung geschaffen geleistet werden.

VII. Inhaltliche Anforderungen der VDI-RL MT 5900

[27] An dieser Stelle soll nur ein erster Einblick in das verlangte **Anforderungsprofil** gegeben werden. Zunächst wird der **Anwendungsbereich** dargestellt. Die Richtlinie richtet sich an alle, die mit der Ausbildung zum oder der Prüfung

16 Näheres dazu: <https://www.vdi-nachrichten.com/karriere/arbeitsmarkt/charakterfest-und-sehr-praezise/>.

17 https://www.vdi.de/fileadmin/pages/vdi_de/redakteure/richtlinien/inhaltsverzeichnisse/3542160.pdf.

18 Vgl. hierzu die Ausführungen unter Ziffer IV.

von Sachverständigen für Fahrzeugschäden und -bewertung befasst sind oder den Beruf eines solchen Sachverständigen ausüben. Sachverständige gemäß dieser Richtlinie sind Personen, die sich mit folgenden Tätigkeiten befassen:

- Ermittlung von Fahrzeugwerten (z. B. Wiederbeschaffungswert, Restwert, Marktwert, Händlereinkaufswert, Händlerverkaufswert, Minderwertermittlung)
- Ermittlung regulierungsrelevanter Werte (z. B. WM, WS, Abzüge)
- Erstellung von Reparaturkostenkalkulationen (oder vergleichbare Leistungen)
- Beurteilung von Aggregateschäden
- Beurteilung von Reparaturen
- Plausibilitäts- und Kompatibilitätsprüfungen, Beweissicherung
- Prüfung und Erstellung von Kalkulationen und Bewertungen nach Aktenlage

[28] Sodann erfolgen normative Verweise und es werden Begriffe und Abkürzungen umfänglich erläutert. Im Anschluss daran werden die **Schulungsinhalte** dargestellt. Da geht es bei der sog. Basisschulung, die weitgehend theoretisch erfolgt und mindestens 180 Stunden umfasst, dann um Folgendes:

- Auftragsprüfung und –annahme
- Vorbereitung und Terminierung
- Fahrzeugdaten, Fahrzeugidentifikation
- Fahrzeugzustand (z. B. Vor-/Altschäden, Fahrbereitschaft)
- Schadenaufnahme
- Schadenzuordnung (z. B. Plausibilität, Kompatibilität, Kausalität, Deckung)
- Reparaturumfang und –weg
- Kostenprognose (z. B. Kalkulation, Schätzung)
- Relevante Fahrzeugwerte (z. B. WBW, RW)
- Sonstige regulierungsrelevante Werte (z. B. WM, WS, Abzüge)
- Beurteilung der Reparaturwürdigkeit
- Reparatur- und/oder Wiederbeschaffungsdauer
- Gutachtenerstellung (z. B. schriftlich, mündlich)
- Honorarermittlung und Rechnungserstellung
- Versand
- Ergänzende/erläuternde Stellungnahmen
- Reparaturprüfung
- Rechnungsprüfung

[29] Auch die weitergehende **Ausbildung** und praktische Tätigkeit, die unter anderem ein Mentoring (fachlichen Begleitung) durch einen oder mehrere berufserfahrene Sachverständige vorsieht, ist geregelt. Die Schulungs- und Ausbildungszeit wird mit zwei Jahren veranschlagt. Wenn dagegen ein einschlägiger Bachelor- oder Masterstudiengang, ein Dipl.-Ing. im Themengebiet oder vergleichbar nachgewiesen wird, kann die Zeit auf ein Jahr verkürzt werden. Wenn sich der Sachverständige in Spezialbereichen – genannt werden „Sonderfahrzeuge, Brandursachen, Motorschäden, klassische Fahrzeuge etc.“ – ein vertieftes Wissen aneignen möchte, ist dieses in weitergehenden Ausbildungsmaßnahmen oder im Selbststudium zu erwerben.

[30] In einem eigenen Punkt werden sodann die **Eingangsvoraussetzungen** konkretisiert. Da sind persönliche Voraussetzungen (Identifikation, geistige und körperliche Eignung, geordnete wirtschaftliche Verhältnisse, Privatführungszeugnis) ebenso nachzuweisen wie die Fahrerlaubnis der Klasse B sowie sonstige Fahrerlaubnisklassen bei entsprechender Gutachtenerstellung, allgemeine Bildungsvoraussetzungen (Qualifikationsniveau 6 oder höher = Diplom-Ingenieur, Bachelor, Meister) sowie Kenntnisse der deutschen Sprache (Sprachniveau GER C1; z. B. Erstellung wissenschaftlicher Texte).

[31] Bei den spezifischen **Bildungsvoraussetzungen** wird eine abgeschlossene Meisterausbildung/Technikerausbildung im Bereich Fahrzeugtechnik, Karosseriebau, Kfz-Lackier-technik inkl. Kfz-Technikmodul oder ein abgeschlossenes

Studium als Diplomingenieur, Bachelor oder Master in der Fachrichtung Fahrzeugtechnik, Maschinenbau oder vergleichbarer Studiengänge und Ausbildungen mit ergänzender Aus- und Weiterbildung verlangt. Bei der Anerkennung der Gleichwertigkeit sollen die Regelungen des Berufsqualifikationsfeststellungsgesetzes (BQFG) entsprechend angewendet werden und analog bei der Beurteilung nationaler alternativer Abschlüsse.

[32] Daneben werden aber auch die Qualifikationen der **Referenten** geregelt. Diese müssen bei Schulung, Aus- und Weiterbildung über die einschlägigen Kenntnisse in ihrem jeweiligen Fachgebiet verfügen. Außerdem werden didaktischen Fähigkeiten sowie die eigene Erarbeitung von Schulungsmaterial von den Referenten gefordert. Verantwortlich für die entsprechenden Befähigungen sind die Schulungseinrichtungen.

[33] In einem weiteren Punkt werden die Qualitätsmerkmale der **Schulungseinrichtungen** und Schulungen konkretisiert. Da wird zunächst vorausgesetzt, dass die Schulungseinrichtung für die Basis-Schulung zeitgemäße und ausreichende Räumlichkeiten sowie Ausstattungen, um die Vermittlung der Lehrinhalte und Befähigung zu ermöglichen, nutzen.

[34] Gefordert werden grundsätzlich **Präsenzveranstaltungen**. Die Formen der Schulung orientieren sich an den zu vermitteln den Lehrinhalten:

- Vorlesung/Vortrag/Frontalunterricht
- Einzel- oder Gruppenübungen mit ausreichender Anzahl von Referenten/Betreuern
- Fachpraktischen Ausbildungsabschnitt
- Referaten, Projektarbeiten und Gutachtenpräsentationen
- Einzel- und Gruppenausarbeitungen zu speziellen Themen.

[35] Alternative Ausbildungskonzepte wie **Hybrid- und Online-Schulungen** können in begründeten Ausnahmen bei geeigneten interaktiven Konzepten Präsenzveranstaltungen ganz oder teilweise ersetzen.

[36] Die Schulungseinrichtung hat die Pflicht, einen **Ausbildungsverantwortlichen** zu benennen. Dieser muss ein Sachverständiger für Schäden und Bewertung gemäß VDI-MT 5900 Platz 2 sein.

[37] Innerhalb von zwei Jahren muss die **Basis-Schulung**, auch verteilt auf mehrere Ausbildungseinheiten, absolviert werden. Sie wird durch folgende Punkte bewertet:

- Anbieten der Schulung mit Nennung des Ausbildungsverantwortlichen und der Referenten sowie deren Eignung für die Schulungsthemen
- Referenten sowie Schulungsinhalte und Schulungsumfang entsprechend mindestens den Anforderungen dieser Richtlinie
- Nach den technischen und räumlichen Gegebenheiten der Schulungseinrichtung sollen sich die maximale Teilnehmerzahl orientieren und die Inhalte den Teilnehmenden zielgerichtet vermittelt werden
- Schulungsunterlagen der Referenten, die nach einem einheitlichen Medienkonzept erstellt wurden, erhalten die Teilnehmer
- Teilnahmebescheinigungen werden ausgestellt

[38] Die VDI-Gesellschaft Fahrzeug- und Verkehrstechnik im VDI e. V. (VDI-FVT) bietet natürlichen oder juristischen Personen eine **VDI-Partnerschaft** an, um den am Erwerb einer Schulungsqualifikation interessierten Personen eine Möglichkeit der Qualitätssicherung zu geben. Diese Schulungspartnerschaft stellt einen Beitrag des VDI-FVT dar, um das komplexe Thema des Sachverständigenwesens für Schäden und Bewertung fachkundig zu vermitteln. Unter den in Abschnitt 7 genannten Nachweisen können interessierte Re-

ferenten eine Bescheinigung der VDI-FVT als zugelassener Referent der VDI-MT 5900 Blatt 2 erhalten.

[39] Die Teilnehmer erhalten einen Sonderdruck der Richtlinie VDI-MT 5900 Blatt 1 und 2. Auch werden VDI-Teilnahmebescheinigungen ausgestellt. Zum Zwecke der Qualitätssicherung behält sich der VDI e. V. eine spontane und kostenlose Teilnahme pro Jahr je Schulungspartner und Thema vor.

[40] Sehr umfangreich werden sodann die **Lehr- und Lerninhalte** in folgenden 9 Punkten aufgelistet:

- Kenntnisse zum Tätigkeitsbild des Kfz-Sachverständigen für Fahrzeugschäden und Bewertung
- Kenntnisse zur Schadenaufnahme (fachliches Professionswissen)
- Kenntnisse in Fahrzeugtechnik und -instandsetzung (fachliches Professionswissen)
- Kenntnisse der Reparaturkostenermittlung
- Kenntnisse der Fahrzeugbewertung
- Kenntnisse sonstiger relevanter Werte
- Kenntnisse der Gutachtenerstellung (methodisches und psychologisches Professionswissen)
- Juristische und versicherungsrechtliche Kenntnisse (fachliches Professionswissen)
- Kenntnisse zu Ethischem Wissen

[41] Dabei werden die unterschiedlichen Kompetenzen mit zugehörigen Kompetenzstandards sowie exemplarischen Lehr- und Lerninhalten dargestellt, über welche die Sachverständigen verfügen sollen. Das zudem enthaltene Anforderungs- und Relevanzniveau macht die Wichtigkeit der Inhalte sowie Prüfungsrelevanz deutlich. Das Ganze geschieht in vier Spalten mit folgenden Bezeichnungen:

- Kompetenzen
- Kompetenzstandards
- Lehr-/Lerninhalte exemplarisch
- Niveau/Relevanz

[42] Auf etwa 23 Seiten wird ein umfänglicher Katalog an geforderten Kenntnissen (Kompetenzen), die Grundlage für die Tätigkeit eines Sachverständigen gemäß VDI-RL MT 5900 sind, dargelegt. Zur Veranschaulichung wird beispielhaft ein Auszug aus 9.2 „Kenntnisse zur Schadenaufnahme (fachliches Professionswissen)“ nachstehend eingeblendet:

9.2 Kenntnisse zur Schadenaufnahme (fachliches Professionswissen)

	Kompetenzen	Kompetenzstandards	Lehr-/Lerninhalte exemplarisch	Niveau/Relevanz
		Die Sachverständigen können...	z. B.	
9.2.1	Grundlegende Vorgehensweise	sich Informationen über den Sachverhalt verschaffen	Befragung der Beteiligten unter Berücksichtigung der Zuverlässigkeit, Akten, Verkehrsunfallanzeige, Einordnung der Informationen	5++
		einordnen, um welche Schadenart es sich handelt, welche Form der Regulierung greift und wie die richtige Vorgehensweise bei der Schadenaufnahme ist.	Unterscheidung der Schaden- und Haftungsarten; Abgrenzung Unfall, Betriebs-, Bruch-, Verschleißschaden	6++
		die Auftragsart/den geforderten Inhalt des Produktes in Abhängigkeit vom Bedarf des Auftraggebers festlegen.	Bericht, Gutachten, Beweissicherung	6++
		differenzieren zwischen Kundenberatung zur Regulierung und Rechtsberatung.	Unparteilichkeit, Rechtsberatungsgesetz	5++

[43] Die Angaben in der rechten Spalte geben Hinweise auf die Prüfungsrelevanz der jeweiligen Kompetenzen. Die Ziffern zeigen die Wichtigkeit des Anforderungsniveaus: je höher die Ziffer, desto wichtiger ist das Thema. Die Prüfungsrelevanz erscheint in der Darstellung von: „o“ bis „+++“.

[44] Im Anschluss daran werden die Einzelheiten zur Prüfung näher dargestellt. Hier erfolgt eine Untergliederung in folgende Bereiche:

- Prüfungsinhalt
- Prüfungsablauf
- Hilfsmittel
- Prüfungsergebnisse und Folgen

[45] Der **Prüfungsinhalt** umfasst die vorstehend skizzierten Lehr- und Lerninhalte sowie das definierte Anforderungsniveau und die Prüfungsrelevanz gemäß Punkt 9 dieser Richtlinie. Der Prüfungsablauf ist untergliedert in eine **Vorprüfung** (= Zulassungsprüfung) und eine **Hauptprüfung**. Teilweise kann die Prüfung auch als Online-Prüfung durchgeführt werden unter der Voraussetzung, dass sichergestellt wird, die zu prüfende Person erbringt die Leistung eigenständig. Ein maßgeblicher Bestandteil der **Zulassungsprüfung** besteht darin, dass aus einer Liste von 10 selbsterstellten Gutachten zu unterschiedlichen Schadenfällen (Haftpflicht, Kasko, Total, 130 % etc.) drei Gutachten ausgewählt und von zwei verschiedenen Prüfern bewertet werden. Die **Hauptprüfung** umfasst einen schriftlichen, mündlichen und praktischen Teil. Bei der **schriftlichen Prüfung** erhält der Prüfling einen Fragenblock (Multiple Choice als auch offene Fragen) aus dem gesamten Spektrum der Lehr- und Lerninhalte. Über das vorgenannte Spektrum soll sich auch die **mündliche Prüfung** erstrecken. Gegenstand der **praktischen Prüfung** ist zum einen die Erstellung einer Schadenkalkulation über ein beschädigtes Fahrzeug und zum anderen eine nachvollziehbare Ermittlung des Fahrzeugwertes.

[46] Soweit die Prüfungsorganisation **Hilfsmittel** als erforderlich ansieht, stellt sie diese den Prüflingen zu Verfügung.

[47] Gemäß des aktuellen durch die jeweilige anerkannte Prüfungsorganisation verwendeten Prüfschemas müssen die Prüfungen oder Teilabschnitte als bestanden anerkannt werden. Die Gesamtprüfung oder Teilbereiche können maximal zweimal wiederholt werden. Wenn auch die **Wiederholungsprüfungen** nicht erfolgreich absolviert werden, erfolgt eine Sperre für eine erneute Zulassung zur Prüfung für fünf Jahre ab schriftlicher Mitteilung des Ergebnisses durch die Prüfungsorganisation.

[48] Die Schulungsteilnehmenden erhalten eine **Bescheinigung** in welcher die Schulungseinrichtung, die Inhalte der Schulung sowie die Unterrichtseinheiten benannt sind. Eine **Urkunde (Zertifikat)** als Qualifikationsnachweis erhalten die Teilnehmenden bei bestandener Prüfung durch die Prüfungsorganisation. Diese kann außerdem kann einen **Sachverständigenausweis** sowie einen **Stempel** oder **Siegel** aushändigen.

[49] Des Weiteren ist eine **Fortbildungspflicht** normiert. Danach muss zur Aufrechterhaltung der Qualifikation der Sachverständige jährlich mindestens 24 Unterrichtseinheiten (à 45 Minuten) oder 18 Zeitstunden fachbezogene Fortbildung nachweisen. Zur **Qualitätssicherung** ist zudem festgelegt, dass innerhalb eines Zeitraumes von fünf Jahren zwischen den Prüfungen eine **Überprüfung** von mindestens drei weiteren Sachverständigenleistungen/-produkten erforderlich ist. Vor Ablauf dieser Frist müssen mindestens drei selbst erstellte Gutachten überprüft worden sein, die das Spektrum der Fähigkeiten repräsentieren. Und auch hier gilt, dass die Qualitätssicherung oder Prüfungen bestanden werden müssen. Sollten diese Anforderungen nicht erfüllt werden, kann eine Stichprobenerweiterung durchgeführt werden. Erforderlichenfalls kann das Fortbestehen der Qualifikation durch ein Fachgespräch nachgewiesen werden. Wenn die Anforderungen zum Bestehen dieser Prüfung nicht erreicht werden, dann kann das Fortbestehen der Qualifikation durch eine Prüfung der Vorgaben der jeweiligen Prüfungsorganisation nachgewiesen werden.

[50] Schließlich gibt es einen eigenen Regelungskomplex zu den **Prüforganisationen**. Selbige führen die Prüfungen nach den Anforderungen dieser Richtlinie durch, überwachen die Fortbildung und führen die Überprüfungen durch. Auch sind sie gehalten, zeitgemäße und ausreichende Räumlichkeiten sowie Ausstattungen und Materialien zu nutzen, um eine Prüfung gemäß den Anforderungen dieser Richtlinie zu ermöglichen. Und ihnen wird auferlegt, unter Beachtung der Anforderungen der DAkkS, mögliche Interessenkonflikte zu analysieren und Gefährdungen der Unparteilichkeit zu identifizieren. Sie verantworten zudem die Befähigung ihrer Prüfer und Auditoren und dokumentieren das entsprechend. Und schließlich trifft sie die Pflicht, personenbezogene Daten des jeweiligen Sachverständigen datenschutzkonform zu verwalten.

[51] Weiter gibt es Regelungen zum **Prüfungsausschuss**. Dieser besteht aus Sachverständigen für Fahrzeugschäden und Bewertung gemäß VDI-MT 5900 Blatt 2. Die Prüfungsausschussmitglieder sind zur Unparteilichkeit verpflichtet und müssen neutral und unbeeinflusst sein. Auch müssen sie einer Prüfungsorganisation – wie vorstehend beschrieben – angehören. Und sie dürfen nicht an der Ausbildung des jeweiligen Prüflings beteiligt gewesen sein.

[52] Geregelt wird sodann noch die **unparteiische Aufgabenerfüllung**. So wie auch in den Sachverständigenordnungen der Bestellungskörperschaften sollen die Sachverständigen ihre Aufgaben unabhängig, weisungsfrei, persönlich, gewissenhaft und unparteiisch erfüllen und Gutachten in diesem Sinne nach bestem Wissen und Gewissen erstatten. Der Sachverständige ist verpflichtet, vor Annahme eines Auftrags und während der Erfüllung auf Gründe hinzuweisen, die geeignet sind, Misstrauen gegen seine Unparteilichkeit zu rechtfertigen. Dem Sachverständigen ist insbesondere untersagt, Weisungen zu berücksichtigen, die das Ergebnis der Sachverständigenleistung und die hierfür maßgebenden Feststellungen verfälschen können. Auch darf der Sachverständige keine Absprachen treffen, die seine Unparteilichkeit oder Unabhängigkeit beeinträchtigen können. Zudem darf er keine Sachverständigenleistungen in eigener Sache oder für Objekte oder Leistungen eines Dienstherrn oder Arbeitgebers erstatten. Er darf weder sich noch Dritten Vorteile für seine Sachverständigentätigkeit versprechen oder gewähren lassen, ausgenommen die gesetzlich oder vertraglich vereinbarte Vergütung. Und schließlich darf er keine Objekte oder Leistungen, die er im Rahmen seiner Sachverständigentätigkeit

begutachtet hat, gegen Entgelt anbieten, selbst ankaufen oder an diesen handwerkliche Dienstleistungen erbringen.

[53] Die VDI-RL MT 5900 regelt am Ende noch die Berücksichtigung bisheriger und anderer **Qualifikationsnachweise** derart, dass die nach § 36 GewO sowie § 91 HwO öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen die Anforderungen dieser Richtlinie ebenso erfüllen wie diejenigen, die durch eine von der DAkkS akkreditierte Zertifizierungsstelle für das entsprechende Sachgebiet zertifiziert wurden.

VIII. Thesen

1. Die VDI-RL MT 5900 ist geeignet, die inhaltlichen Anforderungen an das Berufsbild eines „Kfz-Sachverständigen“ für die Sachgebiete „Schäden und Bewertung“, „Unfallanalyse“ sowie „Assistiertes, automatisiertes und vernetztes Fahren“ zu konkretisieren.

2. Eine solche „Technische Richtlinie“ gibt einen Standard vor, der den Stand der Technik widerspiegelt. Es ist eine Handlungsvorschrift mit bindendem Charakter, aber kein förmliches Gesetz.

3. Die grundgesetzlich geregelte Freiheit der Berufsausübung, zu deren Schutzbereich auch die Führung von Berufsbezeichnungen gehört, darf durch die VDI-RL MT 5900 nicht beschränkt werden. Mit anderen Worten: Wer die vom BGH geforderte überragende Sach- und Fachkunde in dem jeweiligen Sachgebiet nachweisen kann, dem kann nicht die Führung der Bezeichnung „Kfz-Sachverständiger für ... (Angabe eines konkreten Sachgebiets)“ untersagt werden.

4. Irreführende Berufsbezeichnungen – so auch das unrechtmäßige Führen der Bezeichnung „Kfz-Sachverständiger“ – werden durch die Verbote unlauterer und irreführender Werbung (§§ 3 Abs. 1 und Abs. 2, 5 Abs. 1 und Abs. 2 Nr. 3 UWG) beschränkt und können von Aktivlegitimierten (§ 8 Abs. 3 UWG) abgemahnt werden.

5. Die Regelungen der VDI-RL MT 5900 stellen keine sog. marktverhaltensregelnden Normen dar, weswegen ein Verstoß gegen diese einen (wettbewerbsrechtlichen) Unterlassungsanspruch in Verbindung mit §§ 3a, 8 Abs. 1 UWG nicht begründet. ■