

Sachverständigen

FACHZEITSCHRIFT FÜR SACHVERSTÄNDIGE, KAMMERN, GERICHTE UND BEHÖRDEN

EDITORIAL

- 33 WOLFGANG JACOBS
Aus dem Hut gezaubert ...

AUFSÄTZE

- 46 ANDREAS OTTOFÜLLING
Gesetzlich geregeltes Berufsbild
für „Kfz-Sachverständige“?
- 52 SASCHA SCHEIKHOESLAMI-SABZEWARI
Ausgewählte Entscheidungen
aus dem Sachverständigenrecht
2022/2023 – Teil I

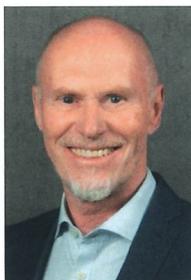
- 38** RENATE SCHAUB
Nutzung Künstlicher Intelligenz
bei der Erstellung von
Sachverständigengutachten



GESETZLICH GEREGLTES BERUFSBILD FÜR „KFZ-SACHVERSTÄNDIGE“?

Eine Betrachtung unter wettbewerbsrechtlichen Aspekten

Kann die VDI-Richtlinie MT 5900 tatsächlich an die Stelle eines (nicht vorhandenen) gesetzlich geregelten Berufsbildes für „Kfz-Sachverständige“ treten? Nein! – Der Beitrag betrachtet die VDI-Richtlinie MT 5900 aus wettbewerbsrechtlicher Perspektive.



Rechtsanwalt
Dr. Andreas Ottofüllung,
Weßling*

I. EINFÜHRUNG DER VDI-RICHTLINIE MT 5900 – DISKUSSION AUF DEM VGT 2025

1. Arbeitskreis V des 63. VGT

Der Arbeitskreis V des 63. Deutschen Verkehrsgerichtstags (VGT) tagte unter der fachlichen Leitung von Vors. Richterin am OLG Dr. Jutta Laws, Hamm. Referenten waren Professor Dr.-Ing. Hans Bäuml, Gebenbach, Rechtsanwalt Gunnar Stark, Hamburg, Dipl.-Ing. (FH) Melanie Kreutner, Ismaning, sowie Richter am OLG Dominik Mersch, Saarbrücken.

Es ging maßgeblich um die **Frage**, ob neue Vorgaben für Sachverständige für **mehr Qualität** bei der Begutachtung von Kraftfahrzeugschäden sorgen können.

Am 25.1.2025 ist die neue Richtlinie 5900 MT des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) in Kraft getreten. Eine der maßgeblichen Fragen lautete, ob der Inhalt dieser Richtlinie **verbesserte Standards** für die Schadensbegutachtung setzen können? Und die andere: Kann

die VDI-RL 5900 MT gar ein neues Berufsbild des Kfz-Sachverständigen etablieren?

Dies wird unter anderem davon abhängen, ob überhaupt ein Handlungsbedarf besteht, das heißt, ob die Schadensgutachten (nicht) bereits jetzt „gut genug“ sind. Denn der Arbeitskreis stand in diesem Jahr unter dem Titel „Kfz-Schadensgutachten: Gut ist nicht gut genug!“

2. Vorträge

Professor Bäuml stellte seinen Vortrag unter die Überschrift „Die neue VDI-Richtlinie 5900 MT zum Berufsbild des Kfz-Sachverständigen“. Dabei hielt er fest, dass das bisher fehlende Berufsbild der Kfz-Sachverständigen den Deutschen Verkehrsgerichtstag und alle, die mit Verkehrsunfällen und damit mit Sachverständigen zu tun haben, seit Jahrzehnten beschäftigen. Der Verein Deutscher Ingenieure (VDI), einer der wichtigsten technischen Richtliniengeber in Deutschland, habe sich des Themas angenommen und mit dieser Richtlinie

* 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 Prüfenieurwesens. Er ist Mitautor beim „Münchener Kommentar Lauterkeitsrecht“ sowie Verfasser zahlreicher Beiträge, Redaktionsbeirat der Zeitschrift „Der Kfz-Sachverständige“ und Referent zu wettbewerbsrechtlichen Themen. – 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-RL 5900“, gehalten hat. Vgl. zu diesem Thema auch eingehend Ottofüllung NZV 2025, 26.

die Grundlage für ein einheitliches Berufsbild der Kfz-Sachverständigen geschaffen. Alle wesentlichen Vereine, Verbände und Organisationen des Kfz-Sachverständigenwesens hätten an der modular aufgebauten Richtlinie mitgearbeitet. Diese gliedert sich in vier Teile: Grundlagen; Schäden und -Bewertung; Unfallanalyse; Assistiertes, automatisiertes und vernetztes Fahren. Der Referent erläuterte Anforderungen an Sachverständige, die erforderliche Fortbildung und die zu erbringenden Qualifikationsnachweise nach der Richtlinie.

Das zweite Referat von **Rechtsanwalt Gunnar Stark**, Hamburg, leitete damit ein, dass die Begrifflichkeit „Sachverständige/r“ weder eine geschützte Berufsbezeichnung noch ein sonstiger Abschluss oder eine Ausbildung im Sinne des Berufsbildungsgesetzes (BBiG) sei. Daran werde auch die Richtlinie nichts ändern. Es gäbe allerdings viele andere Zertifizierungen, die von Geschädigten nicht unterschieden werden könnten. Eine hohe Qualität von Gutachten und eine hohe Qualifikation der Gutachter sei wichtig und sinnvoll, da aus Sicht der Geschädigten dadurch die Durchsetzbarkeit von Schäden steigen und die Prozessrisiken sinken würden. Eine weitere These, die der Vortragende aufstellte: Ganz entscheidend sei aus seiner Sicht, dass der Sachverständige unabhängig und weisungsfrei arbeite, so wie es auch die VDI-RL MT 5900 Blatt 2 vorsehe. Sofern kein Auswahl- oder Überwachungsverschulden des Geschädigten vorliege, seien die Sachverständigenkosten Teil des zu erstattenden Schadensersatzes. Die Frage, ob der Sachverständige die Voraussetzungen der Richtlinien erfülle, werde in einem etwaigen Regressverfahren des Versicherers gegen den Sachverständigen, so denn überhaupt eine Schätzung des Üblichen möglich sei, keine Relevanz haben.

Schließlich vertrat der Referent die Ansicht, dass Gutachten von Haussachverständigen von Versicherern und Prüfberichte aufgrund der Weisungsgebundenheit nicht die Anforderungen, die die VDI-RL MT 5900 an Gutachter und Gutachten stelle, erfüllten.

Die Referentin **Dipl.-Ing. (FH) Melanie Kreutner**, Ismaning, wies in ihrem Vortrag zunächst darauf hin, dass bei rund 9 Mio. Schäden im Jahr die Versicherungswirtschaft ca. 30,6 Mrd. EUR bundesweit an Kompensationszahlungen (2023) leiste. Die Tendenz sei steigend. Für die Versicherungen seien hoch qualifizierte Sachverständige für eindeutige Fachgebiete und strukturierte Gutachten unersetzlich. Gutachten gemäß der VDI-Richtlinie würden die Basis für strukturierte Schadendaten, die von Versicherern damit schnell und digital bearbeitet werden könnten, bilden. Dies umso mehr, als die Fragestellungen auf Grund der Mobilitätswende

zunehmend komplexer würden. Dies vor allem im Hinblick auf die zunehmende Automatisierung und Elektrifizierung der Fahrzeuge, die Berücksichtigung von Aspekten der Nachhaltigkeit sowie bei der Ermittlung regulierungsrelevanter Werte ohne statistische Grundlage oder Markterfahrung.

Aus Sicht der Vortragenden ermögliche die Richtlinie VDI-MT 5900 auf lange Sicht den betroffenen Verkehrskreisen, fachlich geeignete und hoch qualifizierte Sachverständige zu finden. Ein weiterer Vorteil sei, dass damit bundesweit einheitliche Vorgaben existierten, wie man qualifizierter Sachverständiger werden könne oder was ein vollständiges Gutachten und eine ausreichende Beweissicherung beinhalte. Denn ein Gutachten im Rahmen von Kfz-Schäden und Kfz-Bewertungen sei eben mehr als eine Reparaturkalkulation.

Wenn große Organisationen, Autohäuser, Werkstätten, Rechtsanwälte und Richter bei der Auswahl der Sachverständigen die Richtlinie VDI-MT 5900 beachten, führe dies aus Sicht der Versicherung zu einer deutlichen Reduzierung von manipulierten Schadensfällen und zu einer verbesserten Beweissicherung. Das führe zur Zufriedenheit der Versichertengemeinschaft. Mobilität der Zukunft müsse für die Gesellschaft sicher, bezahlbar und nachhaltig sein.

Der Vortrag von **Richter am OLG Dominik Mersch**, Saarbrücken, stand unter der Überschrift „Mangelhafte Schadengutachten – (K)Ein Problem im Verkehrshaftpflichtprozess“. Einleitend wies er darauf hin, dass Grundlage der Schadensberechnung des Geschädigten das Schadengutachten vor allem in den Fällen sei, in denen der Geschädigte den Schaden nicht beheben lasse und fiktiv abrechne. Das gelte aber auch in den Fällen, in denen der Geschädigte die für die Schadensbehebung konkret angefallenen Kosten geltend mache. Auf der Grundlage des Schadengutachtens werde er entscheiden, ob er das Fahrzeug reparieren lasse oder Ersatz beschaffe. Im Fall der Reparatur werde der im Schadengutachten ausgewiesene Reparaturweg regelmäßig in Auftrag gegeben. Im (gerichtlichen) Prozess sei das Schadengutachten vielfach Einwänden der Schädigerseite ausgesetzt. Das gelte für die Fälle, in denen ein Vorschaden festgestellt worden sei, aber auch für die Erforderlichkeit der im Gutachten ausgewiesenen Reparaturschritte oder die Höhe der in Ansatz gebrachten Löhne und Materialkosten. Und schließlich biete die behauptete Mangelhaftigkeit des Schadengutachtens Anlass dafür, die Erstattungsfähigkeit der für das Gutachten angefallenen Kosten infrage zu stellen. Der Referent setzte sich zudem damit auseinander, in welchen Konstellationen es im Verkehrshaftpflichtprozess einer gerichtlichen Aufklärung bezüglich der vom Gegner

gegen das Schadengutachten vorgebrachten Einwände bedarf oder wann eine solche mit Blick auf die Rechtsprechung des BGH (zum „Werkstatt- und Prognoserisiko“ und zum „Sachverständigenrisiko“) unterbleiben könne.

3. Empfehlungen

In der anschließenden Diskussion und den Redebeiträgen aus dem Teilnehmerkreis wurde deutlich, dass eine wie auch immer geartete **gesetzliche Regelung dringend notwendig** sei, um „schwarzen Schafen“ das Handwerk zu legen und nicht ausreichend fachlich qualifizierten Sachverständigen den Weg zu diesem Markt zu versperren.

Sodann gab der Arbeitskreis V folgende Empfehlungen:

1. Mit Blick auf das jährliche Gesamtvolumen bei Schadensfällen mit Fahrzeugen in Höhe von über 30 Mrd. EUR und die Komplexität heutiger Fahrzeuge hält der Arbeitskreis unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und des Verbraucherschutzes eine hohe Qualität in der Schadenfeststellung für unverzichtbar.
2. Hierzu wiederholt der Arbeitskreis mit Nachdruck die bereits auf den Verkehrsgerichtstagen 1985, 2003 und 2012 aufgestellte Forderung an den Gesetzgeber, eine Berufsordnung für Sachverständige für Kraftfahrwesen und Straßenverkehr, insbesondere für Fahrzeugschäden und -bewertung zu schaffen.
3. Mit der Richtlinie VDI-MT 5900 Blatt 2 werden erstmals allgemein anerkannte Mindestanforderungen an die Ausbildung und Qualifikation von Sachverständigen für Kfz-Schäden und -Bewertung sowie die Berufsausübung definiert. Diese Richtlinie stellt aus Sicht des Arbeitskreises die geeignete Grundlage für die Ausbildung und Qualifizierung der Sachverständigen sowie für die Gesetzgebung dar. Daher wird der Gesetzgeber aufgefordert, bei der Novellierung des Kraftfahrersachverständigengesetzes die Richtlinie VDI-MT 5900 zu berücksichtigen.

4. Problemstellung

Es bleibt nun abzuwarten, ob und ggf. wann der **Gesetzgeber** diese dringend formulierte Aufforderung umsetzen wird und wie das geschehen kann. Ob es ein klassisch gesetzlich geregeltes Berufsbild wie bei Anwälten, Apothekern, Ärzten und anderen entsprechend reglementierten Berufen geben wird, scheint aus Sicht des Verfassers zweifelhaft. Dies schon deshalb, weil die Kfz-Branche – mit den vier in der VDI-RL 5900 MT genannten Sachgebieten – nur einen Ausschnitt aus einer Vielzahl von Sachgebieten abbildet, in denen Sachverständige tätig sind. Wenn, dann müsste ein anderer Regelungsmechanismus geschaffen werden, der die Eckpfeiler für eine Sachverständigentätigkeit als solche – wie etwa bei den Anwälten – festschreibt. Die einzelnen Sachgebiete, wie in der Kfz-

oder Immobilienbranche, um nur zwei zu nennen, sind eher vergleichbar einem Fachanwaltstitel wie dem des „Verkehrsrechts“ oder des „Gewerblichen Rechtsschutzes“.

Eine **alternative Lösung** zur Festschreibung eines gesetzlich geregelten Berufsbildes für Sachverständige in einem der vier Sachgebiete, die in der VDI-RL 5900 MT genannt sind, wäre mit deutlich weniger Aufwand dadurch zu bewerkstelligen, dass in bestehenden Gesetzen auf die in der vorgenannten Richtlinie enthaltenen Anforderungen verwiesen wird, das heißt die Einbeziehung der hierin geregelten Anforderungen als Grundlage zur berechtigten Führung der Bezeichnung „Kfz-Sachverständiger für Schäden und Bewertung“ erfolgt.

Kann also die VDI-Richtlinie MT 5900 tatsächlich an die Stelle eines (nicht vorhandenen) gesetzlich geregelten Berufsbildes für „Kfz-Sachverständige treten?

Diese Frage kann mit „Nein“ beantwortet werden, denn absehbar wird es kein **gesetzlich** geregeltes Berufsbild für Sachverständige geben, die im Kfz-Bereich tätig sind. Dies auch schon deswegen nicht, weil es den/die „Kfz-Sachverständige/n“ faktisch nicht geben kann. Denn der Bereich des Sachverständigenwesens in der Kfz-Branche umfasst eine Vielzahl von Sachgebieten, die eine natürliche Person (= Mensch) nicht sämtlich abbilden kann. Eine solche Person müsste nämlich ein überragendes Sach- und Fachwissen in den Bereichen Unfallanalyse und Unfallrekonstruktion ebenso nachweisen können wie in den Sachgebieten der Kfz-Schäden und -Bewertung, aber auch in Spezialgebieten betreffend einzelne Fahrzeuggattungen wie Oldtimer, Lkw, Traktoren, Sonderfahrzeuge (etwa solche von Schaustellern), Supersportwagen usw.

Die andere Frage aber ist, ob es in Bälde ein auf **nicht gesetzlicher Grundlage** basierendes Berufsbild für „Kfz-Sachverständige“ geben wird und welche Auswirkungen das für diejenigen haben kann, die sich einem solchen „Regelungswerk“ – respektive einer Ausbildung auf Basis desselben – nicht unterziehen?

II. CHARAKTER DER RICHTLINIE

Seit über 165 Jahren gibt der Verein Deutscher Ingenieure e. V. (**VDI**) wichtige Impulse für neue Technologien und technische Lösungen.¹ So unterhält der VDI

¹ https://www.vdi.de/mitgliedschaft/alle-vdi-vorteile-auf-einem-blick?antragstyp=49&utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=brand&gad_source=1&gclid=EAlaIQobChMlg7SjsebGhQMV_BCIAX1sAAH-EAAYASAAEgJF8PD_BwE.

zahlreiche Fachbereiche, die technische Regelwerke erarbeiten, welche als VDI-Richtlinien (VDI-RL) bezeichnet werden. Der Fachbereich für Fahrzeug- und Verkehrstechnik ist mit der VDI-MT 5900 betraut.² Der Zusatz „MT“ steht für „Mensch und Technik“. Denn 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.

Solche technischen Richtlinien sind aber 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“ (wie zum Beispiel die VDI-Richtlinie) wird hingegen von einer Organisation (VDI) ausgegeben. Sie gibt einen Standard vor, der den Stand der Technik widerspiegelt. Es ist eine Handlungsvorschrift mit bindendem Charakter, aber **kein förmliches Gesetz**.

III. BESTEHT ÜBERHAUPT EIN RICHTLINIENBEDARF?

Ist aber eine solche technische Richtlinie, welche die Tätigkeit von Sachverständigen in der Kfz-Branche regulieren soll, überhaupt notwendig? Von verschiedenen Sachverständigenorganisationen gab es in der Vergangenheit schon mehrfach Versuche, beim nationalen und auch europäischen Gesetzgeber die Schaffung eines gesetzlich geregelten Berufsbildes der Sachverständigen anzustoßen, so wie das bei den Anwälten, Apothekern, Architekten, Ärzten und anderen Berufsgruppen auch der Fall ist. Das Führen einer der vorgenannten Berufsbezeichnungen ist nämlich nur denjenigen gestattet, die die gesetzlich normierten Anforderungen erfüllen. Solche gesetzlich normierten Anforderungen hat die Sachverständigenbranche bisher vergeblich gefordert.³

Allerdings ist es nicht so, dass es keinen Bezeichnungsschutz für Sachverständige gäbe. Zwar existiert kein spezialgesetzlicher Schutz wie bei den Anwälten, Apothekern, Architekten oder Ärzten. Dennoch gibt es einen **wettbewerbsrechtlichen Bezeichnungsschutz**:

So entscheidet der **BGH** in einem von der Wettbewerbszentrale geführten **Grundsatzverfahren**, 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.⁴ 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 I u. II, 5 I u. II Nr. 3 UWG) die Führung der Bezeichnung untersagt werden. Der BGH hat in dieser 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.⁵

Ohnehin gibt es noch den besonderen Schutz für die Bezeichnung „öffentlich bestellter Sachverständiger“. Nach § 132a I Nr. 3 StGB ist diese **Bezeichnung strafrechtlich** geschützt. Das unbefugte Führen dieser Bezeichnung kann eine Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder Geldstrafe zur Folge haben.⁶

Neben der strafrechtlichen Sanktion können derartige Verstöße auch einen **wettbewerbsrechtlichen Unterlassungsanspruch** begründen, weil die einschlägige Strafvorschrift zugleich eine sog. markverhaltensregelnde Norm darstellt. Das heißt, iVm § 3a UWG können Aktivlegitimierte wie die Wettbewerbszentrale gegen einen die streitgegenständliche Bezeichnung führenden

² S. hierzu und zum Inhalt und Aufbau der Richtlinie ausführlich Ottofülling NZV 2025, 26.

³ Auch die Bemühungen des Deutschen Verkehrsgerichtstags (VGT) in den Jahren 1985, 2003, 2012 und 2015, ein Berufsbild für Kfz-Sachverständige zu definieren, konnte daran nichts ändern. Vgl. unter <https://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/>.

⁴ BGH GRUR 1997, 758 = NJW-RR 1997, 1193 = NZV 1997, 400 = WRP 1997, 946 – Selbsternannter Sachverständiger.

⁵ Vgl. hierzu: Ottofülling DS 2016, 42. 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, das heißt diese nicht nachzuweisen in der Lage waren. So zum Beispiel: LG Saarbrücken WRP 2002, 1463 – Sachverständige; OLG München 26.4.2007 – 29 U 5449/06, BeckRS 2008, 77054; LG Köln, Anerkennnisurteil v. 24.1.2013 – 31 O 452/12 – Kfz-Sachverständiger.

⁶ 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“ oder auch inhaltlich vergleichbare Bezeichnungen. Vgl. hierzu: <https://www.wettbewerbszentrale.de/wettbewerbszentrale-beanstaltet-bezeichnung-eines-sachverstaendigen-als-oeffentlich-rechtlich-zertifiziert/>.

Sachverständigen einen Unterlassungsanspruch geltend machen.

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 I u. II, 5 I u. II Nr. 3 UWG).⁷

Danach ist festzuhalten, dass es durchaus einen wirksamen **Bezeichnungsschutz für Sachverständige** gibt.

- 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.
- Nach § 132a I Nr. 3 StGB ist die Bezeichnung „öffentlich bestellter Sachverständiger“ strafrechtlich geschützt.
- Aus wettbewerbsrechtlicher Perspektive ergibt sich ein Unterlassungsanspruch unter anderem aus einem Verstoß gegen das Verbot unlauterer geschäftlicher Handlungen und auch einen solchen gegen das Irreführungsverbot (§§ 3 I und II, 5 I und II Nr. 3 UWG).

IV. ZIEL UND RISIKEN DER RICHTLINIE

Nach der VDI-RL MT 5900 erfüllen die nach § 36 GewO sowie § 91 HwO öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen die Anforderungen dieser Richtlinie ebenso wie diejenigen, die durch eine von der DAkkS akkreditierte Zertifizierungsstelle für das entsprechende Sachgebiet zertifiziert wurden.⁸

Mit der VDI-RL MT 5900 sollen zusätzlich 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 erreichen, dass die Gerichte für die Beurteilung, wer sich als Sachverständiger eines der genannten Sachgebiete bezeichnen darf, die **Festlegungen der Richtlinie zum Maßstab** nehmen.

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. Tritt jedoch der Fall ein, in dem ein Sachverständiger den von einer Versicherung geforderten Nachweis – auf Basis der VDI-RL 5900 MT erfolgreich geprüft zu sein – nicht beibringen kann und die Versicherung deshalb den Ersatz des von dem Sachverständigen ermittelten Schaden verweigert, 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, weil eine solche technische Regelung nicht anstelle einer gesetzlichen Berufsausübungsregelung treten kann (s. oben), 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. **Art. 12 I 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.“ Die Berufsausübung kann also nur auf Grund eines Gesetzes, 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.

Auch stellen die Regelungen der VDI-RL MT 5900 **keine** sog. marktverhaltensregelnde Normen iSv § 3a UWG dar. Denn es handelt sich nicht um eine gesetzliche Vorschrift, sondern um technisches Regelwerk,⁹ vergleichbar etwa DIN-Normen. Mithin scheidet ein wettbewerbsrechtlicher Anspruch auf Unterlassung auf dieser Gesetzesgrundlage bei Verletzung von Regelungen der genannten VDI-Richtlinie aus.

- Die Berufsausübung kann also nur auf Grund eines Gesetzes, aber nicht auf Grund einer VDI-Richtlinie geregelt werden, weil solche Richtlinien kein Gesetz darstellen.
- Verstöße gegen die VDI-RL MT 5900 lösen keinen Unterlassungsanspruch aus, da es sich hierbei nicht um marktverhaltensregelnde Normen handelt.

⁷ Weitere Fallbeispiele zur „irreführenden Zertifizierungswerbung“ bei Ottofülling DS 2020, 275; ders. Der Kfz-SV 2022, 32.

⁸ Vgl. zum Aufbau und Inhalt der Richtlinie ausführlich Ottofülling NZV 2025, 26.

⁹ Instruktiv hierzu v. Walter, Rechtsbruch als unlauteres Marktverhalten, 2007, 161 f.

n
g
-
)