

VEREIN  
DEUTSCHER  
INGENIEURE

Sachverständige für Kraftfahrwesen und  
Straßenverkehr  
Schäden und Bewertung

VDI-MT 5900  
Blatt 2  
Entwurf

Experts in automotive and road transport –  
Damage and assessment

Einsprüche bis 2024-08-31

- vorzugsweise über das VDI-Richtlinien-Einspruchportal  
<http://www.vdi.de/5900-2>
- in Papierform an  
VDI-Gesellschaft Fahrzeug- und Verkehrstechnik  
Fachbereich Kraftfahrzeugtechnik  
Postfach 10 11 39  
40002 Düsseldorf

Inhalt	Seite
Vorbemerkung .....	2
Einleitung .....	2
<b>1 Anwendungsbereich</b> .....	3
<b>2 Normative Verweise</b> .....	3
<b>3 Begriffe</b> .....	3
<b>4 Abkürzungen</b> .....	3
<b>5 Schulung/Ausbildung</b> .....	4
5.1 Basis-Schulung .....	4
5.2 Weitergehende Ausbildung und praktische Tätigkeit .....	4
5.3 Schulungs-/Ausbildungszeit .....	4
5.4 Stand während der Schulung/Ausbildung .....	4
5.5 Spezialwissen .....	4
<b>6 Eingangsvoraussetzungen</b> .....	4
6.1 Persönliche Voraussetzungen .....	4
6.2 Erforderliche Fahrerlaubnis .....	5
6.3 Allgemeine Bildungsvoraussetzungen .....	5
6.4 Spezifische Bildungsvoraussetzungen .....	5
<b>7 Qualifikation der Referenten und Referentinnen</b> .....	5
<b>8 Qualitätsmerkmale der Schulungseinrichtungen und Schulungen</b> .....	5
8.1 Allgemein .....	5
8.2 VDI-Schulungspartnerschaft .....	6
<b>9 Lehr-/Lerninhalte</b> .....	6
9.1 Kenntnisse zum Tätigkeitsbild der Sachverständigen für Fahrzeugschäden und Bewertung .....	6
9.2 Kenntnisse zur Schadenaufnahme (fachliches Professionswissen) .....	7

Inhalt	Seite
9.3 Kenntnisse in Fahrzeugtechnik und -instandsetzung (fachliches Professionswissen) .....	8
9.4 Kenntnisse der Reparaturkostenermittlung (fachliches Professionswissen) .....	13
9.5 Kenntnisse der Fahrzeugbewertung (fachliches Professionswissen) .....	15
9.6 Kenntnisse sonstiger relevanter Werte (fachliches Professionswissen) .....	15
9.7 Kenntnisse der Gutachtenerstellung (methodisches und psychologisches Professionswissen) .....	16
9.8 Juristische und versicherungrechtliche Kenntnisse (fachliches Professionswissen) .....	18
9.9 Kenntnisse zu ethischem Wissen .....	20
<b>10 Prüfung</b> .....	20
10.1 Prüfungsinhalt .....	20
10.2 Prüfungsablauf .....	20
10.3 Hilfsmittel .....	21
10.4 Prüfungsergebnisse und Folgen .....	21
<b>11 Bescheinigung und Urkunde</b> .....	21
<b>12 Fortbildung</b> .....	21
<b>13 Überprüfung der Sachverständigenleistungen</b> .....	21
13.1 Qualitätssicherung .....	21
13.2 Wiederkehrende Prüfung .....	21
13.3 Ergebnisse und Folgen .....	21
<b>14 Prüfungsorganisation</b> .....	21
14.1 Allgemein .....	21
14.2 Prüfungsausschuss .....	21
<b>15 Unparteiische Aufgabenerfüllung</b> .....	22
<b>16 Berücksichtigung bisheriger und anderer Qualifikationsnachweise</b> .....	22
Schrifttum .....	23

VDI-Gesellschaft Fahrzeug- und Verkehrstechnik (FVT)  
Fachbereich Kraftfahrzeugtechnik

VDI-Handbuch Fahrzeugtechnik

## Vorbemerkung

Der Inhalt dieser Richtlinie MT („Mensch und Technik“) ist entstanden unter Beachtung der Vorgaben und Empfehlungen der Richtlinie VDI 1000.

**Anmerkung:** Der Zusatz „MT“ („Mensch und Technik“) dient zur Kennzeichnung einer Richtlinie, die sich nicht ausschließlich mit Technik im Sinne einer *Regel der Technik*, sondern auch mit Fragestellungen gesellschaftlicher Relevanz befasst, beispielsweise Anforderungen an die Qualifikation von Personen beim Umgang mit Technik oder Vorgehen in management-spezifischen Fragen.

Alle Rechte, insbesondere die des Nachdrucks, der Fotokopie, der elektronischen Verwendung und der Übersetzung, jeweils auszugsweise oder vollständig, sind vorbehalten.

Die Nutzung dieser Richtlinie ist unter Wahrung des Urheberrechts und unter Beachtung der Lizenzbedingungen ([www.vdi.de/richtlinien](http://www.vdi.de/richtlinien)), die in den VDI-Merkblättern geregelt sind, möglich.

An der Erarbeitung dieser Richtlinie waren beteiligt:

Prof. Dr.-Ing. *Hans Bäumler*, Gebenbach

*Harald Burgmann*, Hagen

*Donato Cannizzo*, Nürnberg

*Ralf Dagott*, Stuttgart

*Norman Doukoff*, München

*Daniel Fehl*, Köln

*Dr. Horst Finsterer*, Sankt Augustin

*Thomas Firmery*, Losheim am See

*Stefan Gehlen*, Köln

*Bernd Grüninger*, Stuttgart

*Wolfgang Jacobs*, Berlin

*Christian Kleefisch*, Köln

*Melanie Kreutner*, Ismaning

*Sebastian Lemmermann*, Bremervörde

*Ronald Lorenz*, Berlin

*Günter Menzel*, Stuttgart

*Frank Oesterle*, Laichingen

*Andreas Peters*, Trier (Vorsitz)

*Wolf Dieter Riege*, Hamburg

*Natascha Rosocha*, Köln

*Marco Schmickler*, Leinfelden-Echterdingen

(stellv. Vorsitz)

*Christian Scholtes*, Mainz

*Gunnar Stark*, Stade

*Peter Stolle*, München

*Joachim Syha*, Bonn

*Detlev Thedens*, Düsseldorf

*Werner von Hebel*, Minden

*Jürgen Weis*, Frankfurt am Main

Allen, die ehrenamtlich an der Erarbeitung dieser Richtlinie mitgewirkt haben, sei gedankt.

Eine Liste der aktuell verfügbaren und in Bearbeitung befindlichen Blätter dieser Richtlinienreihe sowie gegebenenfalls zusätzliche Informationen sind im Internet abrufbar unter [www.vdi.de/5900](http://www.vdi.de/5900).

## Einleitung

Mit Erarbeitung der VDI-MT 5900 Blatt 1 wurde die Basis für eine umfassende Beschreibung der erforderlichen Qualifikationen und Kompetenzen von Sachverständigen für Kraftfahrwesen und Straßenverkehr geschaffen. Das hier vorliegende Blatt 2 beschäftigt sich mit den Anforderungen und Qualifikationen der Sachverständigen für Fahrzeugschäden und -bewertung.

Sachverständige für Fahrzeugschäden und -bewertung haben in Deutschland seit vielen Jahrzehnten eine große Bedeutung für die Beurteilung und Abwicklung von Schäden an Fahrzeugen. Im Jahr 2019, dem Jahr vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie, ereigneten sich in Deutschland rund 2,6 Millionen Verkehrsunfälle, die polizeilich aufgenommen wurden, wobei die Kfz-Haftpflichtversicherer rund 4 Millionen Schäden regulierten. Für die Schadenregulierung wurden in der Kfz-Haftpflichtversicherung 2020 – für 2019 stehen keine veröffentlichten Zahlen zur Verfügung – gerundet 14 Milliarden Euro aufgewendet. Mehr als die Hälfte dieser Aufwendungen entfallen auf Sachschäden. Hinzu kommen die Schäden in der Fahrzeugvollversicherung (Vollkaskoversicherung) die 2020 mit 8,6 Milliarden Euro zu Buche schlugen. Trotz der fortschreitenden Durchdringung des Fahrzeugbestands mit aktiven Unfallverhütungseinrichtungen ist auch weiterhin mit gleichbleibenden Unfallereigniszahlen bei gleichzeitig steigenden Schadenhöhen je Fall zu rechnen. Daher werden zur Bestimmung der Schadenhöhe – gerade im Hinblick auf die zunehmende Komplexität der Fahrzeugtechnik – auch zukünftig in der überwiegenden Zahl der Fälle Sachverständige für Fahrzeugschäden und -bewertung hinzugezogen werden müssen.

Zur Klärung des Unfallhergangs werden in großer Zahl unfallanalytische Sachverständige eingeschaltet, deren Gutachten häufig auf den Dokumentationen in Schadengutachten basieren. Den Sachverständigen für Fahrzeugschäden und -bewertung kommt demnach auch bei der juristischen Aufarbeitung von Verkehrsunfällen eine Schlüsselrolle zu, bestimmen sie doch einerseits die Höhe des Schadens und erarbeiten andererseits eine wesentliche Grundlage für die unfallanalytische Aufarbeitung eines Verkehrsunfalls. Hierbei kommt es einerseits auf eine hohe fachliche Kompetenz der Sachver-

ständigen, deren unbedingte Neutralität und persönliche Zuverlässigkeit und andererseits auf die Beweissicherung und -kraft der Gutachten an.

Bisher gibt es in Deutschland keinen einheitlichen Zugang zum Beruf der Sachverständigen für Fahrzeugschäden und -bewertung. Es gibt die öffentliche Bestellung und Vereidigung durch Bestellungskörperschaften. Weiter gibt es Zertifizierungen durch DAkkS-akkreditierte Zertifizierungsstellen. Eine große Rolle spielen auch Sachverständige, die bei Sachverständigenorganisationen und Großbüros angestellt sind, innerbetrieblich ausgebildet und geprüft werden. Insbesondere bei allen vorgenannten Varianten finden Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen sowie Qualitätssicherungen in unterschiedlicher Weise statt. Daneben gibt es auch Sachverständige mit Zertifizierungen von nicht DAkkS-akkreditierten Stellen oder ohne jede nachgewiesene Berufsqualifikation.

Diese Richtlinie wurde durch erfahrene Sachverständige für Fahrzeugschäden und -bewertung mit Unterstützung weiterer Fachleute erarbeitet. Damit werden der aktuelle Stand des Wissens in der Fahrzeug- und Reparaturtechnik sowie die Anforderungen und Kompetenzen für die Ausübung der Tätigkeit als Sachverständiger für Fahrzeugschäden und -bewertung zukunftssicher abgebildet.

Die Arbeiten stützen sich auf umfangreiche Vorarbeiten, die zum Teil bereits in den 1970er- und 1980er-Jahren entstanden sind. Im Jahr 1985 wurden von DEKRA Anforderungen an den Kraftfahrzeugsachverständigen veröffentlicht, die richtungsweisend curriculare Lehrpläne für die verschiedenen Sparten im Kraftfahrzeugsachverständigenwesen aufzeigen [1]. Ein Expertengremium (Sektorkomitee Kfz-Schäden und -bewertung bei der Trägergemeinschaft für Akkreditierung (TGA)) erarbeitete weitere Anforderungsprofile in Form eines normativen Dokuments, das wie auch Zertifizierungsprogramme seit der Veröffentlichung der DIN EN ISO/IEC 17024:2003 Grundlage für DAkkS-akkreditierte Zertifizierungen und für die öffentliche Bestellung und Vereidigung darstellen. Alle diese wichtigen Grundlagen (z.B. [2]) wurden bei der Erarbeitung der vorliegenden Richtlinie ausgewertet, ergänzt und – sofern weiterhin aktuell – als Lehrzielkatalog bewahrt und fortentwickelt. Eingeflossen sind auch die Erfahrungen aus einschlägigen Studiengängen an Universitäten und Hochschulen.

Die Richtlinie dient der Durchsetzung von einheitlichen Mindestqualifikationen und Qualitätssicherungen im Tätigkeitsbereich der Sachverständigen für Fahrzeugschäden und -bewertung. Sie leistet damit einen Beitrag zur Schaffung eines einheitlichen

Berufsbilds des Sachverständigen für Fahrzeugschäden und -bewertung.

## 1 Anwendungsbereich

Diese Richtlinie listet die Kompetenzen mit zugehörigen Kompetenzstandards sowie Lehr- und Lerninhalte auf, über welche die Sachverständigen für Fahrzeugschäden und -bewertung nach dem Abschluss ihrer Ausbildung verfügen müssen.

Die Richtlinie richtet sich an alle, die mit der Ausbildung zum oder mit der Prüfung von Sachverständigen für Fahrzeugschäden und -bewertung befasst sind oder den Beruf des Sachverständigen für Fahrzeugschäden und -bewertung ausüben.

Sachverständige im Sinne dieser Richtlinie sind Personen, die sich beschäftigen mit:

- Ermittlung von Fahrzeugwerten (z.B. Wiederbeschaffungswert, Restwert, Marktwert, Händlerverkaufswert, 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