

deutet. Schwer erträglich ist unserem Gehirn, wenn im Bild etwas fehlt. Jeder Mensch hat in jedem Auge einen Blinden Fleck, die Stelle, an der der Sehnerv aus dem Auge austritt, an der sich natürlich keine Fotorezeptoren befinden können. Dieser liegt 15° lateral exzentrisch und ist oval, 5° breit und 8° hoch. In 10 m Distanz hätte er eine Größe von 90 x 140 cm, in 20 m Entfernung hat ein entgegen kommender Kleinwagen darin bequem Platz. Eigentlich müssten wir den Blinden Fleck immer dann bemerken, wenn wir einäugig schauen, also z.B. über die Schulter nach hinten. Es sind auch zahlreiche Autofahrer unterwegs, die einäugig oder funktionell einäugig sind, denn dies schließt den Führerschein Klasse B nicht aus.⁵ Niemand bemerkt seinen Blinden Fleck, weil das Gehirn diesen Leerraum mit einem Seheindruck ausfüllt, der ihm sinnvoll erscheint.

VIII. Sehen und Übersehen

Wenn es darum geht etwas zu erkennen, z.B. ein bestimmtes Objekt aus vielen anderen herauszufinden, sind wir ungemein schnell, wenn sich dieses Objekt nur in einer charakteristischen Eigenschaft von allen anderen unterscheidet. Man könnte sagen, wir verarbeiten das Bild parallel. Im Fanblock von Bayern München würden wir eine grün-weiße Werder-Bremen-Fahne sofort erkennen. Bei einer Fahne des 1. FC Kaiserslautern dauert es deutlich länger, denn hier müssen wir auf mehr als eine Eigenschaft achten. Wir werden auch umso länger brauchen, je größer der Fanblock ist, bis wir die „falsche“ Fahne gefunden haben, während es bei der grünen wenig Unterschied macht, ob wir sie unter 20 oder 100 roten detektieren müssen. Mehrere Eigenschaften können wir nicht

mehr parallel verarbeiten, wir gehen zu serieller Verarbeitung über, „eins nach dem anderen“, und das braucht eben seine Zeit und ist fehleranfällig. Wir übersehen leichter, insbesondere dann, wenn wir nicht genug Zeit haben, etwa weil wir uns schnell vorwärts bewegen.

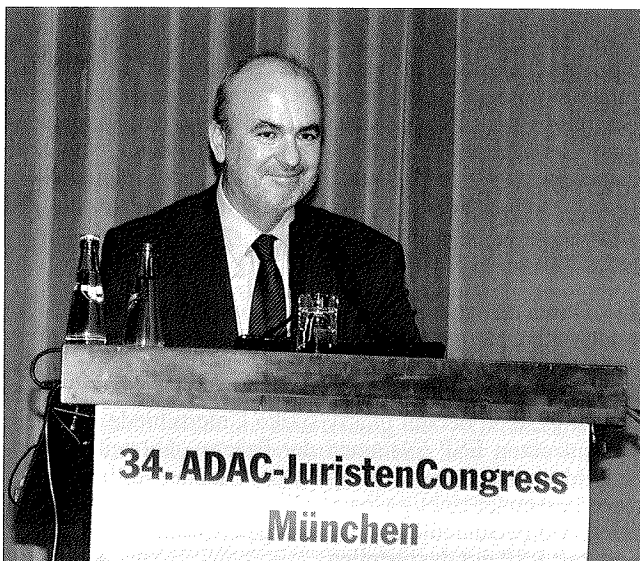
Womit überfordert man demnach den Autofahrer visuell? Mit einem zuviel an Information, die sich nicht eindeutig aus der Umgebung abhebt und nicht schnell „parallel“ erfasst werden kann. Man überfordert ihn durch Ablenkung, insbesondere sich bewegende Objekte im peripheren Gesichtsfeld sind höchst lästig und man überfordert ihn, wenn man ihn nötigt, große Blickbewegungen zu machen. Unter diesem Aspekt wäre es sinnvoll, Sinnesphysiologen würden bei der Gestaltung von Fahrzeugen, Zubehör, Straßen und Verkehrszeichen ein gewichtiges Wort mitreden.

*

⁵ Selbst Fahrer der Klasse C dürfen, sofern sie den Führerschein vor 1999 erworben haben, einäugig fahren, siehe FeV.

Unfallrekonstruktion – neueste Erkenntnisse

Von Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Hermann Steffan, Graz



In Kürze

In Europa ereignen sich jährlich und zwar nur innerhalb der EU 15 ca. 10 Millionen Verkehrsunfälle mit Sachschaden bzw. Personenschaden. Ca. 1,2 Millionen Personen werden jährlich verletzt und knapp 30 Tausend jährlich getötet. Während die Anzahl der Verkehrsunfälle und auch die Anzahl der Verletzten fast unverändert bleiben, sinkt die Anzahl der Verkehrstoten deutlich. Da jedoch mit allen Verkehrsunfällen enorme Schadenssummen verbunden sind kommt einer sicheren Rekonstruktion des Unfallgeschehens eine große Bedeutung zu.

Durch die Entwicklung moderner elektronischer Hilfen im Fahrzeug wie ABS und ESP werden allerdings die Spurabzeichnungen auf der Fahrbahn, die früher eines der wesentlichen Hilfsmittel für die Rekonstruktion eines Verkehrsunfalls bildeten, immer geringer.

I. Historie und Entwicklung

Die Unfallrekonstruktion geht als gelebte Praxis fast auf den Beginn der Entwicklung des Autos zurück. Da sich bereits im Zuge der ersten Fahrversuchen mit dem PKW zahlreiche Unfälle ereigneten, wurde zwar in Paris zuerst festgelegt, dass vor jedem Fahrzeug permanent ein Einweiser mit gelber Flagge vorausgehen hat. Diese Vorschrift konnte sich in dieser Form jedoch nicht durchsetzen, weshalb die Zahl der Verkehrsunfälle rasch anstieg. So wurde relativ rasch der Ruf nach einer Methode für die Rekonstruktion der Verkehrsunfälle wach.

In der ersten Phase erfolgte die Berechnung der Geschwindigkeit in erster Linie aus den Längen der Bremsspuren, den Schleuderspuren und den Endlagen der Fahrzeuge.

Mit der zunehmenden notwendigen Klärung der Verschuldensfrage bei Gericht, wurde der Bedarf für Unfall Experten verstärkt. Interessant erscheint hierbei die Tatsache, dass vor allem in den frühen Ostblockländern wie Ungarn, Tschechien, Slowakei, Rumänien etc. bereits sehr früh die Wissenschaft der Unfallrekonstruktion an den Hochschulen in eine definierte Ausbildungsform gebracht wurde.

So wurden in zahlreichen Ländern spezielle Ausbildungen an selektierten Hochschulen als Postgraduate Studien etabliert.

In vielen Ländern wurde die Arbeit der Unfallrekonstruktion auch von der Polizei selbst übernommen. So ist es auch heute in Ländern wie beispielsweise in Holland oder in England aber auch in Fernost und USA üblich, dass Unfallrekonstruktionen zunächst von der Polizei selbst durchgeführt werden. Lediglich in besonders strittigen Fällen werden unabhängige Experten zugezogen.

Im Rahmen des EU Projektes Query, das von der Europäischen Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse in den Jahren 2005 bis 2007 durchgeführt wurde, entstand ein länderspezifischer Überblick über den derzeit vorliegenden Ausbildungsstand der Unfallrekonstrukteure, die zur Verfügung stehenden Ausbildungssysteme aber auch die gewünschten Anforderungsprofile, die ein Unfallrekonstrukteur heute erfüllen sollte.

Aber auch die Anforderungen an die Unfallspezialisten sowie die zur Verfügung stehenden Werkzeuge haben sich in den letzten Jahren stark geändert. So werden heute intensive Bremsspuren nur mehr bei sehr wenigen Unfällen abgezeichnet. Dies gilt vor allem für die Vorkollisionsphase. Lediglich im Kollisionsauslauf sind auch heute noch häufig zumindest Spurenssegmente auf der Fahrbahn vorzufinden. Dadurch entstand die Notwendigkeit rein aus den Endlagen der Fahrzeuge, sofern diese dokumentiert sind, sowie den Schadensbildern der Fahrzeuge das Geschehnis zu rekonstruieren.

Neben der Rekonstruktion des eigentlichen Unfallgeschehens besteht eine der wesentlichen Fragestellungen an den Sachverständigen auch in der Ermittlung des rechtmäßigen Alternativverhaltens. In den letzten Jahren ergab sich häufig die Fragestellung nach einer Analyse der bei den Unfällen auftretenden biomechanischen Belastungen und den aufgetretenen Verletzungsmechanismen.

So entstand auch der Begriff des sogenannten interdisziplinären Gutachtens, bei dem Mediziner und Techniker gemeinsam eine Zuordnung der Verletzungen des Unfallgeschehens analysieren. Diese Gutachten erklären beispielsweise die Verwendung des Gurtes, die Wirksamkeit von Airbags und Gurtstraffern, aber auch mögliche Sitzpositionen der Fahrzeuginsassen innerhalb des Fahrzeugs.

Auch durch den Einbau von zusätzlicher Elektronik im Fahrzeug, die das Brems- und Lenkverhalten beeinflusst und eventuell auch eigenständige Bremsengriffe durchführt, ergeben sich enorme zusätzliche Anforderungen an die Sachverständigen.

Allerdings hat sich auch die Qualität der Werkzeuge, die den Sachverständigen zur Verfügung stehen, in den letzten Jahren stark verbessert. Numerische Berechnungsprogramme, die es erlauben das Fahr- und Schleuderverhalten der Fahrzeuge vor, während und nach der Kollision präzise zu simulieren, bilden heute wichtige Werkzeuge die vom Sachverständigen für Unfallrekonstruktion heute täglich verwendet werden.

Neben den eigentlichen Rekonstruktionswerkzeugen ergeben sich aber auch im Bereich der Unfallaufnahme wesentliche Innovationen, die sukzessive in das Alltagsgeschehen des Sachverständigen übergreifen. So stehen dem Sachverständigen heute praktisch überall orthonormierte Luftbilder zur Verfügung, aus denen er einen Maßstabsplan der Unfallstelle direkt am Computer abrufen kann.

Zur Dokumentation der Spuren auf der Fahrbahn stehen fotogrammetrische Methoden, die heute teilweise bereits von der Polizei durchgeführt werden, zur Verfügung. Derzeit beginnt auch der Einsatz dreidimensionaler, fotogrammetrischer Methoden mit so genannten Rasterprojektionen aber auch dreidimensionaler Laserscanner zur Dokumentation der Unfallstelle sowie der Schäden am Fahrzeug. Diese Daten können in weiterer Folge auch direkt in die Softwareprogramme übernommen werden und dienen so als Basis für die Simulation.

Zunehmend gibt es auch Videoaufzeichnungen von Unfällen. Hierbei zeigt sich aber, dass die technische Analyse dieser Videodaten sicher nicht einfach ist. Da die Kameras meist zufällig aufgestellt sind, wird meist nur ein Teil des Unfallsherganges aufgezeichnet, und dies aus einer meist ungünstigen Position und mit einer schlechten Bildqualität. Sie sind jedenfalls für die Unfallrekonstruktion in praktisch allen Fällen hilfreich allerdings bedarf ihre Auswertung auch diverser zusätzlicher Werkzeuge und Arbeitsaufwendungen. Insbesondere die Auswertung von Fahrgeschwindigkeiten aus derartigen Videoaufzeichnungen erfordert eine detaillierte Vermessungen der Unfallstelle aber auch zusätzliche Softwareprogramme.

Ein wesentlicher Anteil an der hohen Qualität moderner Gutachten resultiert aber in der Verwendung numerischer Berechnungsverfahren. Während vor 20 Jahren das Fahrzeug praktisch mit Ausnahme von wenigen Einzelfällen immer als Massenpunkt betrachtet wurde, erfolgt heute eine detaillierte dreidimensionale Modellierung des Fahrzeuges unter Berücksichtigung der Massenträgheitsmomente aber auch von einzelnen Radaufhängungen und Reifenmodellen. So ist es möglich das effektive Schleuderverhalten des Fahrzeuges vor während und nach der Kollision präzise darzustellen.

Durch die zunehmende Integration von ABS und ESP in moderne Fahrzeuge ergab sich der unmittelbare Bedarf, derartige Modelle in die Software Programme zu integrieren. Bei Fahruntersuchungen mit verschiedenen Fahrzeugen zeigt sich allerdings, dass derzeit relativ starke Unterschiede zwischen den einzelnen ESP Systemen der Fahrzeughersteller bestehen. Moderne Softwareprogramme erlauben es allerdings diese Parameter richtig abzugleichen und so das Fahrverhalten von unterschiedlichen Fahrzeugen sowohl mit ABS als auch mit ESP gut darzustellen.

II. Kollisionsanalyse

Einen ganz wesentlichen Bestandteil der Unfallanalyse bildet die Untersuchung der eigentlichen Kollision also der Kontaktphase der Fahrzeuge. Während vor der Einführung von Computerprogrammen vor allem graphische Verfahren verwendet wurden, werden heute vielfach bereits sehr aufwändige Stoßberechnungsmethoden verwendet die auch auf lokale Struktursteifigkeiten und detaillierte Karosserieformen eingehen.

Grundsätzlich wird zwischen sogenannten Punktstoßmodellen und Kraftstoßmodellen unterschieden. Punktstoßmodelle sind dadurch charakterisiert, dass der Stoßkraftaustausch in unendlicher kurzer Zeit erfolgt. Kraftstoßmodelle dem gegenüber verwenden eine Steifigkeitscharakteristik der involvierten Fahrzeuge. So wird die Kontaktphase wie auch bei der realen Kollision zeitlich aufgelöst, wobei die typische Kollisionsdauer 40 bis 120 Millisekunden beträgt.

Komplexe Modelle wie beispielsweise Netzmodelle, Mehrkörpersysteme und Finierte Elemente Modelle erlauben auch eine Berechnung des Stoßkraftaustausches über die gesamte Kontaktfläche. Hierbei wird abhängig von der Verformung die Stoßkraft aus Steifigkeiten des jeweiligen Fahrzeuges ermittelt. Diese Modelle in vereinfachter Form sind vor allem in USA unter dem Begriff Crash 3 bereits seit vielen Jahren im Einsatz, wurden aber in den letzten Jahren weiter verfeinert.

Um die notwendigen fahrzeugspezifischen Parameter für diese Modelle zu generieren werden von der amerikanischen Behörde, der NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) seit vielen Jahren regelmäßig Crashtest durchgeführt und auch veröffentlicht. Diese Daten können direkt im Internet abgegriffen werden. Diese Datenbank enthält auch zahlreiche europäische und asiatische Fahrzeuge.

Ein derart offener Umgang mit Daten und eine derart offene Bereitstellung von Versuchsdaten von Seiten öffentlicher Hand wäre auch in Europa wünschenswert, wobei beispielsweise für fast alle Fahrzeuge recht umfangreiche Crashdaten als Folge der gesetzlichen Überprüfungen aber auch auf Grund der Überprüfungen beim EURO NCAP vorliegen. Diese Daten werden aber nur äußerst eingeschränkt und keinesfalls in Form von Messdaten zugänglich gemacht.

Eine sehr wichtige Größe bei der Ermittlung der Fahrzeugschwindigkeiten bildet auch die richtige Beurteilung der Verformungsenergien der Unfallfahrzeuge. In diesem Zusammenhang wird seit vielen Jahren der Begriff der Energy Equivalent Speed (EES) verwendet.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang zu erwähnen, dass es zunächst nicht möglich ist direkt aus dem Ausmaß des Schadens eines Fahrzeuges auf dessen Kollisionsgeschwindigkeit zu schließen. Auch ein direkter Schluss auf die Belastungen der Insassen ist nur eingeschränkt möglich. So ist es durchaus möglich, dass große Fahrzeugschäden auch bei einer eher geringen kollisionsbedingten Geschwindigkeitsänderung entstehen. Trotzdem sind Energiebetrachtungen für die Unfallrekonstruktion von großer Bedeutung. Es muss aber immer das gesamte Unfallsszenarium betrachtet werden.

Deshalb bildet die Beurteilung der Verformungsenergien aus den Fahrzeugdeformationen eine sehr große Rolle für die Unfallrekonstruktion. Da sich aber auch die Steifigkeit der Fahrzeuge in letzten Jahren massiv verändert hat kommt einer verlässlichen Beurteilungsmethode eine große Bedeutung zu.

Derzeit erfolgen diese Energieabschätzungen großteils über vergleichende Betrachtung von Crashtests mit den jeweiligen Fahrzeugen. So wird durch den Rekonstrukteur das jeweilige Schadensbild des Fahrzeugs mit Bildern von Crashtests des jeweiligen oder eines ähnlichen Fahrzeugs verglichen. So ist eine Abschätzung der Verformungsenergie gut möglich.

Bei der vor allem in USA verwendeten Crash3 Methode werden aus Crashtests lokale Steifigkeit der Fahrzeuge für definierte Kollisionssituationen vermessen. So ist es möglich die Verformungsenergien der Unfallfahrzeuge durch Vermessung der Verformungstiefen zu berechnen.

Durch die Beurteilung der Fahrzeuge anhand genormter Crashtests weisen moderne Fahrzeuge gleicher Kategorien ein immer ähnlicheres Verformungsverhalten auf. So bietet sich aber auch die Möglichkeit, EES Werte für kategorisierte Fahrzeugtypen abzuleiten.

So ist es möglich die Methode der finiten Elemente, bei der ein Fahrzeug in Hunderttausende von Einzelelementen aufgespaltet wird zu verwenden. Diese Methode stand bisher nur den Fahrzeugherstellern zur Verfügung, da die Modellierung eines einzelnen Fahrzeugs für die Unfallrekonstruktion viel zu aufwendig ist. Durch die Verwendung generischer Fahrzeuge, die in verschiedene Kategorien eingeteilt werden, kann diese Methode aber bereits heute für die Unfallrekonstruktion verwendet werden. So ist es möglich für verschiedenste Stoßkonstellationen Verformungen der Fahrzeuge zu errechnen.

III. Stoßparameteroptimierung

Einen Kernpunkt der Unfallrekonstruktion bildet auch die Entwicklung einer Methode, bei der der Rekonstrukteur aufgrund der vorgegebenen Parameter möglichst objektiv zu allen möglichen Unfallvarianten hingeführt wird.

Dieses Ziel wird heute durch die Einführung von Optimierungsverfahren erreicht. Das Ziel besteht hierbei darin, sämtliche bekannten Parameter des Unfallgeschehens wie Fahrzeugverformungen, Spuren, Details, Endlagen der Fahrzeuge aber auch Umwelt und Neigungsverhältnisse bestmöglich in die Software einzugeben. Die Software liefert dann alle möglichen Lösungen und deren Grad der Übereinstimmung mit den Vorgabeparametern.

Hierfür werden seit Jahren verschiedene Optimierungsalgorithmen entwickelt, die durch eine automatisierte Variation der Parameter die Übereinstimmung der numerischen Lösung mit den tatsächlich bekannten Vorgabewerten überprüft. Diese Verfahren variieren die einzelnen Parameter wie Vorkollisionsgeschwindigkeiten, Einlaufrichtungen aber auch Bremsverzögerungen oder Reibungsverhältnisse um sie der Simulation zugrunde zu legen. Verwendet werden lineare, genetische und auch Monte Carlo Methoden. Während lineare und genetische Algorithmen sukzessive auf Basis der letzten Lösungen eine Verbesserung des Ergebnisses suchen, verwenden Monte Carlo Methoden rein statistisch ausgewählte Anfangsbedingungen.

Die Beurteilung der Qualität der Vorgabeparameter bildet die Übereinstimmung der Lösung mit den Randbedingungen wie Fahrzeugverformungen, Endpositionen und Spurensegmente. So können neben den wahrscheinlichsten Werten auch Toleranzen sehr gut abgeschätzt werden

IV. Fußgängerunfälle

Während Fußgängerunfälle in der Vergangenheit in erster Linie über Berechnungsformeln aus der Wurfweite aber

auch über verschiedenste Versuchstabellen ermittelt wurden, ist es heute möglich die tatsächliche Stoßkonstellation, Personengröße und Fahrzeugform zu berücksichtigen. Hierfür wird derzeit fast ausschließlich die Methode der Mehrkörpersysteme verwendet (MKS). Bei dieser Methode wird die Person zunächst in einzelne Körperteile aufgeteilt, die über Gelenke verbunden sind. Die einzelnen Massen- und Trägheitsmomente der Körper entsprechen weitestgehend den tatsächlichen Körperteildimensionen. Diese werden aus anthropometrischen Datenbanken entnommen.

Die Fahrzeugformen die die Bewegungen des Fußgängers doch wesentlich beeinflussen, können weitestgehend aus Datenbanken entnommen werden. So ist es aber auch in Verbindung mit den Schadensbildern und den Verletzungsmustern der Fußgänger möglich, die tatsächliche Stoßkonstellation nachzustellen und die Fahrzeuggeschwindigkeit aber auch die Vorkollisionsbewegung des Fußgängers deutlich besser einzugrenzen.

Durch den Einsatz zahlreicher weiterer Modelle ist es heute möglich praktische jedes Unfallszenarium zu simulieren.

V. Zusammenfassung:

Ohne Validierung der Modelle und Berechnungsverfahren, also ihrem Einsatz unter genau definierten Versuchsbedingungen, ist deren Einsatz für die Unfallrekonstruktion seriös nicht möglich. Nur validierte Computerprogramme und Berechnungsverfahren, von denen Vergleichsberechnungen mit

realen Crashtests umfangreich publiziert wurden, können als Grundlage für die Unfallrekonstruktion verwendet werden.

Aus der Tatsache, dass in der EU15 jährlich immer noch knapp 2 Millionen verletzte Personen aus zirka 10 Millionen Unfällen resultieren, ist erkennbar welche Bedeutung der Unfallrekonstruktion zukommt.

Da die Fahrzeuge durch die elektronischen Hilfen immer weniger Spuren abzeichnen, gewinnen moderne Rekonstruktionsverfahren in der Unfallrekonstruktion zunehmend an Bedeutung.

Eine elektronische Aufzeichnung verschiedener Fahrzeugparameter vor und während des Unfalls würde die Unfallrekonstruktion wesentlich erleichtern und die Rechtssicherheit weiter erhöhen.

Es gilt auch zu bedenken, dass eine Simulation immer nur ein mögliches Szenarium darstellt, das im Einklang mit den bekannten Fakten stehen muss. Ob auch andere Szenarien möglich sind, die die gleichen Randbedingungen erfüllen, kann nur durch eine verantwortungsbewusste Beurteilung durch den Sachverständigen beantwortet werden.

Trotzdem erlaubt die Verwendung derartiger Simulationswerkzeuge eine wesentlich kritischere Beurteilung des Unfallgeschehens und eine deutlich bessere Einschränkung der Unfall-Varianten. Den Sachverstand des Rekonstruktors kann eine Software alleine jedoch sicher nicht ersetzen

Rechtsprechung

DAR 11/2008

Volltext-Service

Volltexte der in der Rechtsprechung abgedruckten Entscheidungen können innerhalb von 2 Jahren nach Veröffentlichung im DAR bestellt werden. Bitte richten Sie Ihre Bestellungen an die Redaktion unter der Fax-Nr. (0 89) 76 76-81 24 oder der E-Mail-Adresse dar@adac.de. Die Kosten betragen 0,5 € pro Seite zuzüglich 5 € bei Zusendung per Fax.

1 Art. 1 Abs. 2, 8 Abs. 2, 4 Richtlinie 91/439/EWG (Keine Anerkennungsverpflichtung für während einer Sperrfrist im EU-Ausland erworbene Führerscheine)

Die Art. 1 Abs. 2 und 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. 6. 1991 über den Führerschein in der durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. 9. 2003 geänderten Fassung sind dahin auszulegen, dass sie es einem Mitgliedstaat nicht verwehren, es abzulehnen, die Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins anzuerkennen, wenn sein Inhaber im ersten Mitgliedstaat zum Zeitpunkt dieser Ausstellung einer Sperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis unterlag. Der Umstand, dass sich die Frage der Gültigkeit erst nach dem Ablauf dieser Sperrfrist stellt, hat hierauf keinen Einfluss.

EuGH, Beschluss vom 3. 7. 2008 (C-225/07)

Anmerkung:

Der EuGH-Beschluss in der Rechtssache *Möginger* klärt eine in der strafrechtlichen Rspr. umstrittene Problematik abschließend. Es geht um Fälle, in denen der Betr. (meist „Führerscheintourist“¹) die „EU-Fahrerlaubnis“ während des Laufs einer nach § 69a StGB verfügbaren Sperrfrist erwirbt, aber (nachweisbar) erst nach Ablauf der Sperrfrist im Inland ein Kfz führt. Nach mehrheitlicher Auffassung der Oberlandesgerichte muss selbst eine solchermaßen erworbene Fahrerlaubnis durch deutsche Behörden und Gerichte nach Art. 1 Abs. 2 der 2. EG-Führerschein-Richtlinie anerkannt werden, womit auch eine Strafbarkeit nach § 21 StVG ausscheidet.² Das OLG Stuttgart (1. Strafsenat) nimmt den gegenteiligen Standpunkt ein.³ Die Anrufung des EuGH haben sämtliche Oberlandesgerichte abgelehnt. Interessanterweise beriefen sie sich hierfür darauf, dass der EuGH die aufgeworfene Rechtsfrage bereits (jeweils in ihrem Sinne) beantwortet habe.

Wegen der konträren Entscheidungen und der dadurch verursachten Rechtsunsicherheit war jedoch ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 234 EG überfällig. Gestellt hat es das AG Landau a. d. Isar.⁴ Der EuGH entscheidet die Vorlagefrage des AG Landau wie folgt: Erwerbe der Betr. die „EU-Fahrerlaubnis“ während des Laufs einer Sperrfrist, so bestehe keine Anerkennungsverpflichtung. Dass sich die Frage der Gültigkeit erst nach dem Ablauf dieser Sperrfrist stelle, habe hierauf keinen Einfluss. Aus Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG folge die Befugnis der Behörden und Gerichte des Heimatstaates des Betr., die Gültigkeit einer solchen Fahrerlaubnis abzulehnen, und zwar „uneingeschränkt und endgültig“. Andernfalls würde

¹ Person mit ordentlichem Wohnsitz im Inland, die zumeist wegen Drogenproblemen keine Chance auf die (Neu-) Erteilung einer Fahrerlaubnis hat oder sieht und sich eine solche deswegen in einem anderen Mitgliedstaat „besorgt“.

² Z. B. OLG München DAR 2007 341 m. abl. Anm. Dauer, OLG Nürnberg DAR 2007, 527, OLG Jena DAR 2007, 404.

³ DAR 2007, 159.

⁴ DAR 2007, 409 [LS].