



**Schriftliche Stellungnahme als Sachverständiger zur öffentlichen Anhörung im Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz des Deutschen Bundestages am 22.03.2017 zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuches, des Jugendgerichtsgesetzes, der Strafprozessordnung und weiterer Gesetze**

Zum Gesetzentwurf nehme vor der Sachverständigenanhörung im Rechtsausschuss des Deutschen Bundestages wie folgt Stellung:

Der Gesetzesänderungsentwurf des BMJV in der BT-Drucksache 18/11272 zur Neuregelung des Fahrverbotes, des Richtervorbehaltes bei der Blutprobenentnahme und der Datenübermittlung durch Bewährungshilfe etc. wurde von mir unter Berücksichtigung der Anforderungen der Strafverfolgungspraxis geprüft, wobei auch Stellungnahmen der bayerischen Justizkollegen im Rahmen einer Praxisbeteiligung und der Jugend- und Verkehrsstaatsanwälte meiner Behörde einbezogen wurden.

Hierbei haben sich aus Sicht der Praxis neben überwiegender Zustimmung bei einzelnen Punkten die nachfolgende Verbesserungs- und Ergänzungswünsche ergeben:

**A. Erweiterter Anwendungsbereich des Fahrverbots gemäß § 44 StGB (Art. 1 und 2 des Gesetzentwurfs)**

**I. Ausgangslage**

Derzeit ist ein Fahrverbot als Nebenstrafe nach § 44 StGB nur bei einem Bezug der Tat zur Nutzung eines Kraftfahrzeuges vorgesehen. Diese Verknüpfung soll durch das Gesetzgebungsvorhaben aufgehoben werden.

**II. Die geplante Änderung**

Die geplante Änderung des § 44 StGB erweitert den Anwendungsbereich von Fahrverboten auf sämtliche Straftaten unter Beibehaltung der Einordnung als Nebenstrafe. Ein Zusammenhang der Straftat mit dem Führen eines Kfz sowie mit einer Verletzung von Pflichten eines Kraftfahrzeugführers soll nach deren Streichung nicht Anwendungsvoraussetzung sein. Weitere Änderung ist die Verlängerung der Dauer des Fahrverbots auf 6 Monate bei Erwachsenen sowie die Normierung des Wirksamwerdens des Fahrverbots erst einen Monat nach Eintritt der Rechtskraft des Urteils. Angefügt wird zudem eine Regelung zur Berechnung der Verbotsfristen bei mehreren Fahrverboten.

Die Ausweitung des Anwendungsbereichs des Fahrverbots auf alle Straftaten im Gesetzentwurf eröffnet der strafgerichtlichen Praxis die Möglichkeit, in den zu entscheidenden Einzelfällen noch passgenauer die schuld- und tatangemessenen Sanktionsmaßnahmen (Erweiterung der strafrechtlichen Sanktionsbreite) auszuwählen und festzulegen und damit noch besser auf die Besonderheiten des Einzelfalles zu reagieren.

Obleich das Fahrverbot nach dem Gesetzentwurf auch weiterhin lediglich als Nebenstrafe ausgestaltet ist, beseitigt oder mildert die Ausweitung des Anwendungsbereichs des Fahrverbots auf alle Straftatbestände in der strafgerichtlichen Praxis die Schwächen der bloßen Verhängung von Geldstrafe im Urteil oder im Strafbefehl.

Die beabsichtigte Beibehaltung der Höchstdauer des Fahrverbotes auf drei Monate im Jugendstrafrecht und beabsichtigte Erhöhung der Höchstdauer des Fahrverbotes auf sechs Monate im Erwachsenenstrafrecht erscheint ebenfalls sinnvoll.

Hierbei trägt der Gesetzentwurf in der gebotenen Weise bei der Ausgestaltung des Fahrverbotes auch den Sanktionsmöglichkeiten des Jugendgerichtsgesetzes Rechnung, das von dem Erziehungsgedanken maßgeblich geprägt ist.

Deshalb begrüße ich ausdrücklich den beabsichtigten Ausbau der Sanktion „Fahrverbot“ durch die Änderung des § 44 StGB, wenn auch von Seiten der Justizpraxis einige Vorbehalte geäußert wurden, auf die ich nachfolgend eingehen werde.

### **III. Anwendung des Fahrverbotes im Erwachsenenstrafrecht** **(Art. 1 Nr. 1. des Gesetzentwurfs)**

Nach dem Gesetzentwurf soll im Strafverfahren gegen Erwachsene – gegebenenfalls auch gegen Heranwachsende, wenn auf diese das Erwachsenenstrafrecht zur Anwendung kommt – ein Fahrverbot bis zur Höchstdauer von 6 Monaten gemäß § 44 StGB n.F. als Nebenstrafe uneingeschränkt für alle Straftaten - unter Aufgabe des bisher nach § 44 Abs. 1 Satz 1 StGB a.F. erforderlichen Verkehrsbezugs der Anlasstat als gesetzliche Voraussetzung - verhängt werden können. Ergänzend soll mit § 44 Abs. 2 Satz 1 StGB neu eingeführt werden, dass das Fahrverbot erst einen Monat nach Rechtskraft des Urteils und nicht wie bisher mit der Rechtskraft wirksam wird.

Durch diese Monatsfrist sollen nach der Vorstellung des Gesetzgebers und nach der Hoffnung der strafgerichtlichen Praxis rein taktische Anfechtungen der Urteile und Strafbefehle, die ausschließlich wegen des aus Sicht des Angeklagten oder seiner Verteidigung zu frühen Beginns des Fahrverbots eingelegt wurden, und die dadurch bedingte Mehrarbeit für die Gerichte und Staatsanwaltschaften vermieden werden. Zudem soll dem Verurteilten die Möglichkeit eingeräumt werden, sich auf die Zeit des Fahrverbots einzustellen und Vorkehrungen zu treffen, wie er den beruflichen und familiären Verpflichtungen auch ohne Fahrerlaubnis nachkommen kann.

#### **1. Die Haupteinwände gegen die Ausweitung des Fahrverbotes**

Im Wesentlichen werden als Argumente für die Einführung eines Fahrverbots als Nebenstrafe für sämtliche Straftaten die befürchteten Akzeptanzprobleme in der Bevölkerung, der Vorwurf der Sondersanktion für Fahrerlaubnisinhaber, die Mehrbelastung der Justiz durch die Ermittlung der Tat- und Schuldangemessenheit eines Fahrverbots sowie durch den erweiterten Begründungsaufwand, die Zunahme von Rechtsmitteln, die Zweckentfremdung von § 21 StVG, die Kompensationsmöglichkeit durch Familienmitglieder, Freunde oder Bekannte bzw. angestellte Fahrer, die ungleiche Wirkungsweise des Fahrverbotes auf die Betroffenen, die mangelnde Kontrollierbarkeit des Fahrverbotes und die Systemwidrigkeit der Anwendungserweiterung angeführt.

## 2. Auseinandersetzung mit diesen Einwänden

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Einwände gegen das Fahrverbot als Nebenstrafe für sämtliche Straftaten nicht wirklich durchgreifen. Sie richten sich größtenteils gegen das Institut des Fahrverbots an sich und nicht speziell gegen die Erweiterung auf sämtliche Straftaten.

Auch aus der staatsanwaltschaftlichen Praxis wird teilweise die Befürchtung geäußert, dass die Verhängung eines Fahrverbots ohne Bezug zum Straßenverkehr für eine Vielzahl der Bürger nur schwer verständlich wäre und daher derartige Urteile durch den Verurteilten nur eingeschränkt akzeptiert würden. Zu befürchten sei zudem, dass der Verurteilte ein Urteil mit Fahrverbot ohne einen Zusammenhang mit dem Straßenverkehr als unbillige Härte empfinden werde, zumal die Erfahrung der Praxis im Ordnungswidrigkeitenrecht und im Strafrecht immer wieder gezeigt habe, dass Bußgelder und Geldstrafen häufiger akzeptiert werden, als die gleichzeitig verhängten Fahrverbote.

- a. Ernstzunehmende Akzeptanzprobleme sind meines Erachtens nicht zu befürchten, da sich das Fahrverbot im Bereich der Ordnungswidrigkeiten sowie der Verkehrsstraftaten bereits bewährt hat. Insbesondere zeigt ein Blick in andere europäische Staaten (z.B. Frankreich und Spanien), die das Fahrverbot seit langer Zeit als (Haupt-) Strafe vorsehen, dass dort keine wesentlichen Akzeptanzprobleme bekannt sind.
- b. Das Fahrverbot stellt auch keine Sondersanktion für Fahrerlaubnisinhaber dar, da das Fahrverbot auch für fahrerlaubnisfreie Kraftfahrzeuge gilt, - z.B. für Roller bis 25 km/h -, sodass auch Nicht-Fahrerlaubnisinhaber durch das Fahrverbot getroffen werden können.

Darüber hinaus entfalten auch Geldstrafen und Freiheitsstrafen nicht für alle Verurteilten die gleiche individuelle Sanktionswirkung, da Geldstrafen wirtschaftlich besser situierte Personengruppen weit weniger treffen als Geringverdiener oder Sozialleistungsempfänger, die kaum in der Lage sind, finanziellen Rücklagen zu bilden und zur Straftilgung zu verwenden. Gleiches gilt für Freiheitsstrafen, da die Haftempfindlichkeit individuell unterschiedlich ist.

- c. Eine Mehrbelastung der Justiz, insbesondere durch die zu erwartende Einlegung von taktischen Rechtsmitteln, wird sicherlich auftreten. Dies kann jedoch rechtsdogmatisch nicht als Argument gegen die Einführung eines Fahrverbots als Nebenstrafe ins Feld geführt werden, da andernfalls weder Geld- noch Freiheitsstrafen verhängt werden dürften, da diese für die Justiz ebenfalls eine Arbeitsbelastung darstellen und teils taktisch verzögert werden könnten.
- d. Eine Zweckentfremdung von § 21 StVG liegt nicht vor, da diese Vorschrift schon bisher nicht nur der Vorbeugung von Gefahren im Straßenverkehr diene, sondern gerade auch der Einhaltung des Fahrverbotes gemäß § 44 StGB. Zudem bestimmt der Gesetzgeber den Zweck eines Gesetzes, sodass der Gesetzgeber auch in der Lage sein muss, diesen zu ändern bzw. zu erweitern.
- e. Die Kompensationsmöglichkeit durch Familienangehörige, Freunde oder Angestellte spricht ebenfalls nicht gegen das Fahrverbot als Nebenstrafe für sämtliche Straftaten. Auch Geldstrafen können durch andere (z.B. Verwandte, Freunde) erbracht oder kompensiert werden. Zudem zielt das Fahrverbot nicht darauf ab, die Fortbewegung mit

Kraftfahrzeugen zu verhindern, sondern das Selbstfahren auf Zeit zu verbieten. Insofern wirkt das Fahrverbot trotz Kompensationsmöglichkeit belastend.

- f. Die Gefahr einer ungleichen Wirkungsweise der verhängten Fahrverbote besteht tatsächlich, allerdings ist diese auch der Geld- und der Freiheitsstrafe anhaftend. Im Rahmen der individuellen Strafzumessung kann die unterschiedliche Wirkung auf die Verurteilten ausreichend Berücksichtigung finden (z.B. durch Wegfall bzw. Reduzierung der Verbotsdauer oder Ausnahme von gewissen Fahrerlaubnisklassen bei Existenzgefährdung).
- g. Die mangelnde flächendeckende Kontrollierbarkeit des Fahrverbots ist Ausdruck der „naturegebenen Schwäche“ eines Fahrverbots. Wer dem Fahrverbot als Nebenstrafe mangels hinreichender Überwachbarkeit die Existenzberechtigung abspricht, der muss konsequenterweise die generelle Abschaffung des Fahrverbots im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht fordern. Die Gefahr der Entdeckung sowie die Strafandrohung bei Nichtbeachtung des Fahrverbotes entfalten allerdings meines Erachtens eine hinreichende abschreckende Wirkung.
- h. Eine Systemwidrigkeit der Erweiterung des Fahrverbotes liegt ebenfalls nicht vor, da ein Fahrverbot nicht zwingend mit einer Verkehrsstraftat verknüpft sein muss. Würde man den gleichen Maßstab auch an Geldstrafen anlegen, dann dürften diese nur noch verhängt werden, wenn im konkret zu entscheidenden Einzelfall das Vermögen tatsächlich betroffen ist. Das hinter diesem Argument stehende Vergeltungs- bzw. Talionsprinzip („Gleiches mit Gleichen“) ist zudem mit Strafe im modernen Sinn nicht vereinbar und kann deshalb auch nicht zur Ablehnung des Fahrverbots herangezogen werden.

### **3. Probleme der Praxis und damit verbundene Änderungsvorschläge**

Auch wenn der Gesetzentwurf von der Praxis grundsätzlich unterstützt wird, insbesondere wegen der Verlängerung der Dauer des Fahrverbots auf 6 Monate, da hierdurch eine bislang bestehende Wertungslücke im Hinblick auf §§ 69, 69a StGB geschlossen werden kann, und der sinnvollen und notwendigen Regelung zur Berechnung der Verbotsfristen bei mehreren Fahrverboten, um den Mehrfachtäter nicht zu privilegieren und für Rechtsklarheit zu sorgen, sollten aus Praxissicht die folgenden Verbesserungen im Gesetzgebungsverfahren Berücksichtigung finden:

#### **a. Normierung von objektiven Kriterien als Voraussetzung für die Verhängung eines Fahrverbots:**

Größtes Anwendungsproblem beim erweiterten Fahrverbot wird künftig aus Sicht der Praxis die Frage sein, wann im konkreten Einzelfall („Ob“) ein Fahrverbot verhängt wird. Das erkennende Gericht muss sich hierfür vorrangig mit der Frage auseinandersetzen, warum der jeweilige Angeklagte neben einer Geld- oder einer Freiheitsstrafe noch mit einem zusätzlichen Fahrverbot als Nebenstrafe belastet werden soll.

Eine Rechtsanwendung, die im Hinblick auf das „Ob“ eines Fahrverbots auf rein subjektive Kriterien abstellt (z.B. der Angeklagte sei im Vergleich zu anderen Tätergrup-

pen besonders deutlich durch das Fahrverbot belastet, weshalb es einen hohen Einwirkungseffekt auf ihn habe), wird im Hinblick auf Art. 3 GG einer rechtlichen Überprüfung kaum standhalten.

Vielmehr müssen meines Erachtens objektive Kriterien gefunden werden, die über das „Ob“ des Fahrverbots entscheiden. Subjektive, an die jeweilige Person anknüpfende Kriterien, dürften erst im Rahmen des „Wie“, sprich der Dauer bzw. konkreten Ausgestaltung (z.B. Ausnahme von gewissen Fahrerlaubnisklassen) des Fahrverbots, relevant sein.

Da der Gesetzentwurf des § 44 StGB für den Bereich der allgemeinen Kriminalität keine objektiven Maßstäbe nennt, werden diese erst durch die Rechtsprechung entwickelt werden müssen. In welche Richtung sich das Fahrverbot als Nebenstrafe für sämtliche Straftaten hierauf basierend in der Praxis entwickelt, ob als „Papiertiger“ oder als „Regelfall“, ist dann nicht abzusehen. Denn dies ist davon abhängig, welche Anforderungen an die Verhängung eines Fahrverbotes - hochschwellig oder niederschwellig - in der Rechtsprechung künftig entwickelt werden.

Um dieser Unsicherheit entgegenzuwirken, wäre eine Normierung von objektiven Kriterien wünschenswert und auch im Hinblick auf das Bestimmtheitsgebot notwendig.

In Betracht kommt aus Sicht der Praxis, weitere Regelbeispiele in § 44 Abs. 1 S. 2 StGB zu normieren. Beispielsweise kämen u.a. folgende Regelbeispiele in Betracht:

- „wenn der Täter wegen einer anderen Straftat verurteilt wird, zu deren Begehung oder Vorbereitung er ein Kraftfahrzeug als Mittel der Tat oder zum Transport genutzt hat“ oder
- „wenn durch die Tat eine andere Person nicht unerheblich verletzt worden oder an fremden Sachen ein nicht unerheblicher Schaden entstanden ist“ oder
- „wenn der Täter bei Begehung der Tat nicht unerheblich alkoholisiert war“.

Durch derartige nicht abschließende Regelbeispiele würden über die Fälle, in denen der Straftäter ein Kraftfahrzeug im Vorfeld, bei oder nach der Tat genutzt hat und somit zumindest ein loser Zusammenhang zwischen Tat und Fahrverbot besteht, auch weitere nicht unerhebliche Fälle erfasst, bei denen bisher ein Fahrverbot nur sehr eingeschränkt oder überhaupt nicht verhängt werden konnte.

Gleichzeitig würde die gerichtliche Verhängung eines Fahrverbotes bei Bagatelldelicten ausgeschlossen.

#### **b. Fahrverbot als Kriterium für die Bewährungsfrage etc.**

Die Verhängung eines Fahrverbotes als Nebenstrafe wird bei der Strafzumessung und damit bei der Bestimmung der Höhe der Freiheitsstrafe als möglich Strafmilderung zu prüfen sein und damit in der gerichtlichen Praxis die konkret zu verhängende Geld- und Freiheitsstrafe beeinflussen. Gerade in Grenzbereichen der Strafhöhe, in denen die Vollstreckung der verhängten Freiheitsstrafen gerade noch zur Bewährung ausgesetzt werden können, oder in denen Geldstrafen im Führungszeugnis aufgenommen

werden müssen, kann ein die Strafhöhe senkendes, gleichzeitig verhängtes Fahrverbot, einen Vorteil für den Verurteilten bringen. So ist es durchaus denkbar, dass im Einzelfall durch die gleichzeitige Verhängung des Fahrverbotes in einem Urteil oder Strafbefehl eine nun schuld- und tatangemessene Freiheitsstrafe möglich wird, die die Strafhöhe von 2 Jahren nicht übersteigt und damit gerade noch bewährungsfähig ist.

Nur in diesem engen Rahmen erscheint es möglich, dass die Anordnung eines Fahrverbotes tatsächlich dazu dienen kann, eine Freiheitsstrafe - auch ohne Bewährung - zu verhindern.

Allerdings darf nicht übersehen werden, dass die Verhängung eines Fahrverbotes im Regelfall kein Beurteilungskriterium gemäß § 56 Abs. 1, 2 und 3 StGB für die Frage der Bewährungsfähigkeit einer Freiheitsstrafe (günstige Kriminalprognose, besondere Umstände der Tat oder des Täters etc.) darstellt.

Aus diesem Grund ist das Fahrverbot als sogenannte „Kompensation“ zur Vermeidung einer kurzfristigen Freiheitsstrafe oder zur Vermeidung einer Freiheitsstrafe ohne Bewährung weitgehend ungeeignet, zumal eine solche Kompensationen den gesetzlichen Wertungen der §§ 47, 56 StGB zuwiderlaufen.

Da das Fahrverbot als Nebenstrafe ausgestaltet ist kann es nicht als Sanktion isoliert, sondern nur neben einer Freiheitsstrafe oder Geldstrafe verhängt werden.

#### **c. Späteres Wirksamwerden des Fahrverbotes nach vier Monaten anstatt einem Monat nach Rechtskraft**

Die gerichtliche Praxis im Owi-Bereich hat gezeigt, dass die Verteidigungsstrategie der Angeklagten regelmäßig darauf abzielt, das Fahrverbot wegfällen zu lassen oder gegen eine Verdoppelung der Geldbuße zu reduzieren. Hierfür werden häufig alle zur Verfügung stehenden Rechtsmittel ausgenutzt, da die Betroffenen regelmäßig rechtsschutzversichert sind, um vielleicht doch noch das Fahrverbot oder dessen Länge abzuwenden.

Auch im StGB-Bereich werden vom Verurteilten höhere Geldstrafen bzw. eine höhere Freiheitsstrafe auf Bewährung akzeptiert, wenn hierfür im Gegenzug das Fahrverbot wegfällt bzw. reduziert wird. Das Fahrverbot ist häufig - insbesondere in Verständigungsgesprächen - wesentlicher Streitpunkt.

Im Gegensatz zum OWi-Bereich werden nach Erfahrungen der strafgerichtlichen Praxis von Straftätern die Rechtsmittel vermehrt eingelegt, um gerade den Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Fahrverbots zu beeinflussen. Denn nach bisheriger Rechtslage wird das Fahrverbot mit Rechtskraft des Urteils wirksam; eine „Gnadenfrist“ von 4 Monaten - wie sie im OWi-Bereich (vgl. § 25 Abs. 2a StVG) vorgesehen ist - existiert nicht.

Der vorliegende Gesetzentwurf sieht nunmehr ein Wirksamwerden des Fahrverbots einen Monat nach Rechtskraft vor; allerdings wäre eine Angleichung an die 4-Monatsregelung, die im OWi-Bereich gilt, wünschenswert und praxisbewährt. Die Verurteilten hätten dann innerhalb von vier Monaten nach Urteilsrechtskraft die Möglichkeit, den Zeitpunkt des Wirksamwerdens frei zu wählen und an die persönlichen Lebensumstände anzupassen, was das Einlegen von taktischen Rechtsmitteln weiter

reduzieren und zur Harmonisierung der Regelungen beitragen würde. Hierdurch könnte zudem eine erhöhte Akzeptanz in der Bevölkerung erreicht werden.

#### **d. Vollstreckungsproblem Punktemitteilung**

Nach gegenwärtiger Rechtslage ist bei Verhängung eines Fahrverbots eine Mitteilung an das Fahreignungsregister (FAER) zu machen (§ 28 StVG). Bei einer Entkoppelung des § 44 StGB von Straßenverkehrsstraftaten führt dies zu sinnwidrigen Mitteilungen. Auch können sog. Punkte nach dem Bewertungssystem zu § 40 FeV (Fahrerlaubnis-Verordnung) anfallen, wenn ein Fahrverbot in Kombination mit bestimmten Straftatbeständen verhängt wird. Bei einer Umsetzung des Gesetzgebungsvorhabens würde dies auch bei solchen Fällen zu einer Punktefolge führen, die keinen Bezug zum Straßenverkehr aufweisen (wie Fahrverbot bei fahrlässiger Tötung § 222 StGB, fahrlässige Körperverletzung § 229 StGB, Nötigung § 240 StGB, Vollrausch § 323 a StGB). Um dies zu vermeiden muss das Gesetzesvorhaben mit § 28 StVG und dem Bewertungssystem nach § 40 FeV abgestimmt werden.

#### **e. Weitere Praxisprobleme organisatorischer Art**

Als weiteres Praxisproblem wird gesehen, dass künftig im Rahmen fast jeden Ermittlungsverfahrens auch die Umstände festzustellen sind, die für die subjektive Bemessung des Fahrverbots notwendig sind. Dies wird zu einem deutlichen Mehraufwand für die Polizeibehörden und Staatsanwaltschaften führen, nachdem in jedem Einzelfall künftig geprüft werden muss, ob ein Fahrverbot in Betracht kommt. Soweit in einfach gelagerten Fällen ein Strafbefehl beantragt werden soll, genügte es für die Strafzumessung bisher, die Tat und die Eintragungen im Bundeszentralregister zu berücksichtigen.

Letztlich müssten – jedenfalls in Strafverfahren, in denen eine Verfahrenserledigung im Wege des Strafbefehls ohne Hauptverhandlung naheliegt – künftig diese zusätzlichen Ermittlungen und Feststellungen bereits vor der Aktenvorlage bei der Staatsanwaltschaft durch die Polizei regelmäßig durchgeführt werden, um spätere Nachermittlungen mit zeitverzögernden Aktenversendungen zu vermeiden. Hierzu müssten die Polizeidienststellen frühzeitig angewiesen und im organisatorischen Bereich sensibilisiert werden. Standardmäßig müsste so beispielsweise u.a. ermittelt werden, ob die Beschuldigten Fahrerlaubnisinhaber oder Halter eines Kraftfahrzeugs sind und inwieweit deren Lebensführung und deren Berufstätigkeit von der Nutzung eines Kraftfahrzeuges abhängig sind.

#### **Zwischenergebnis:**

Das Fahrverbot als Nebenstrafe für sämtliche Straftaten ist eine allgemein zu begrüßende Erweiterung der Sanktionspalette. Aus Praxissicht sollten im Detail noch einige Fragen durch den Gesetzgeber geklärt werden, um Unsicherheiten in der Rechtsanwendung zu beseitigen. Zudem erscheint eine Angleichung der Fristen für das Wirksamwerden des Fahrverbots an die Regelungen im OWiG-Bereich sinnvoll und praxisbewährt.

#### **IV. Einheitliche Lösung des vollstreckungsrechtlichen Problems**

**bei tatmehrheitlichen Fahrverboten**  
**(Art. 1 Nr. 1.c und Art. 6 Nr. 2. des Gesetzentwurfs)**

In der Vollstreckungspraxis war bereits bisher die Vollstreckungsreihenfolge mehrerer Fahrverbote gemäß § 44 StGB und gemäß § 25 StVG problematisch, insbesondere die Frage, ob eine Parallelvollstreckung rechtlich möglich oder geboten ist.

Aus Sicht der strafrechtlichen Praxis ist es daher erfreulich, dass der Gesetzentwurf eine Regelung für die Behandlung von Mehrfachfahrverboten enthält und so die bisher unterschiedliche Vollstreckungsreihenfolge in § 44 StGB und § 25 StVG vereinheitlicht.

Durch die geplante Ausweitung des Anwendungsbereichs des Fahrverbots gemäß § 44 StGB wird die Frage der Vollstreckungsreihenfolge zusätzlich an Bedeutung gewinnen. Es ist davon auszugehen, dass es sehr viel häufiger als in der Vergangenheit dazu kommen wird, dass gegen ein und denselben Täter mehrere Fahrverbote zu vollstrecken sind.

Nach dem Gesetzentwurf soll die Wirksamkeit des Fahrverbotes jeweils einen Monat nach Rechtskraft jedes angeordneten Fahrverbots eintreten. Wäre eine parallele Berechnung der Fahrverbotsfristen noch möglich, hätte es der Verurteilte in der Hand, bei der Verhängung mehrerer Fahrverbote durch Einlegung von Rechtsmitteln und deren zeitgleiche Rücknahme eine für ihn günstige Parallelvollstreckung zu erreichen. Diese Manipulationsmöglichkeit - auch zur Verhinderung von taktisch eingelegten Rechtsmitteln - muss durch die Regelung der Vollstreckungsreihenfolge bei Fahrverboten im Gesetzentwurf ausgeschlossen sein.

In der Vergangenheit wurde gegen die vorgenannte Vollstreckungsreihenfolge angeführt, dass das Fahrverbot gemäß § 44 StGB die Funktion eines Denkkzettels, nicht aber eine Sühnefunktion habe, so dass es einer Addition mehrerer Verbotsfristen nicht bedürfe. Diese Argumentation war meines Erachtens bereits bisher fragwürdig und vermag nach der Neufassung des Fahrverbotes im Gesetzentwurf jedenfalls nicht mehr zu überzeugen. Durch die Ausweitung des Fahrverbotes auf alle Straftaten, auch die ohne Straßenverkehrsbezug, tritt Straf- und Sühnegedanke stärker in den Vordergrund. Insoweit ergänzt künftig das Fahrverbot als Nebenstrafe stärker die Geld- und Freiheitsstrafe und verliert damit die reinen „Denkkzettel“-Funktion.

Diese vorgesehene Vollstreckungsreihenfolge müsste dann im Bereich des Jugendstrafrechts in derselben Weise gelten. Ob dies jedoch tatsächlich im Geltungsbereich des Jugendgerichtsgesetzes unter Beachtung des Gedankens der einheitlichen Jugendahnung und der erzieherischen Einwirkung vertretbar ist, erscheint zweifelhaft. Dort ist wohl eher ein einheitliches Fahrverbot mit einer Höchstgrenze von drei Monaten zu verhängen und zu vollstrecken.

**V. Anwendung des Fahrverbotes im Jugendstrafrechts**  
**(Art. 2 des Gesetzentwurfs)**

Auch im Bereich des Jugendstrafverfahrens unterstütze ich aus Sicht der staatsanwaltschaftlichen und jugendgerichtlichen Praxis nachdrücklich die Möglichkeit, dass künftig nach dem Gesetzentwurf ein Fahrverbot auch ohne Straßenverkehrsbezug verhängt werden kann und somit auf alle Straftaten ausgeweitet wird. Die beabsichtigte Beibehaltung der Höchstdauer des Fahrverbotes im Jugendstrafrecht aus erzieherischen Gründen auf höchstens drei Monate begrüße ich ebenfalls.



Im Rahmen der Anhörung der bayerischen Staatsanwälte und Richter zu dem beabsichtigten Gesetzentwurf wurden noch nachfolgende Überlegungen zu der beabsichtigte Gesetzesänderung angestellt.

### **1. Zunahme der Rechtsmittel**

Auch im jugendgerichtlichen Verfahren wird mit einer deutlich steigenden Anzahl von Rechtsmitteleinlegungen der Angeklagten gerechnet mit dem Ziel, das erstinstanzlich erlegte Fahrverbot anzugreifen oder das Wirksamwerden des Fahrverbots durch Aufschub der Rechtskraft in die Zukunft zu verlagern.

Dies betrifft insbesondere junge Angeklagte, die für die Ausbildung oder zur Berufsausübung auf die Nutzung eines Kraftfahrzeugs angewiesen sind. Auch in Ordnungswidrigkeitsverfahren gegen junge Fahrzeugführer, welche ein Fahrverbot zum Gegenstand haben, ist zu beobachten, dass häufig Einspruch nur mit dem Ziel eingelegt wird, den Beginn eines Fahrverbotes zeitlich nach hinten zu schieben, und dies obwohl nach § 25 Abs. 2a StVG das Fahrverbot in den dort genannten Fällen ohnehin noch vier Monate ab Eintritt der Rechtskraft hinausgeschoben werden könnte.

Nachdem jedoch das Fahrverbot nach § 44 Abs. 2 StGB n.F. bereits einen Monat nach Rechtskraft beginnen würde, ist auch im Jugendstrafverfahren mit einer steigenden Zahl von Rechtsmittelverfahren zu rechnen, die allein mit dem Ziel geführt werden, den Beginn des Fahrverbotes zu verzögern. Dies führe auch in diesem Bereich zu einer deutlichen Mehrbelastung der Gerichte und Staatsanwaltschaften, insbesondere weil im Falle einer Rechtsmitteleinlegung weder das Urteil noch das Protokoll abgekürzt abgefasst werden könnte und zusätzlich Sitzungsdienste wahrzunehmen wären.

Darüber hinaus kommt es hierdurch zu einer gerade im Jugendstrafrecht äußerst nachteiligen Verzögerung der Rechtskraft. Die Einwirkung auf den jugendlichen Täter soll aus erzieherischen Gründen möglichst tatzeitnah erfolgen. Die vermehrte Einlegung von Rechtsmitteln lässt daher einen Verlust der erzieherischen Wirksamkeit jugendstrafrechtlicher Maßnahmen befürchten.

### **2. Fahrverbot als Zuchtmittel:**

Der Gefahr erzieherisch verfehlter Rechtsmittel könnte entgegengewirkt werden, indem das Fahrverbot nicht - wie bisher - als bloße Nebenstrafe im Jugendstrafrecht, sondern als Zuchtmittel in das jugendgerichtliche Instrumentarium aufgenommen würde.

Die Berufung mit dem Ziel, das Fahrverbot als Nebenstrafe anzugreifen ist stets möglich, wohingegen eine Berufung mit dem Ziel einer anderen Auswahl von Erziehungsmaßnahmen oder Zuchtmitteln gemäß § 55 Abs. 1 Satz 1 JGG, unstatthaft ist. Die Verankerung des Fahrverbots als Zuchtmittel erscheint daher aus Sicht der Praxis vorzugswürdig, um dem Erziehungsgedanken im gebotenen Maße Rechnung zu tragen sowie eine Mehrbelastung der Justiz und eine Einschränkung der Wirksamkeit des Jugendstrafrechts zu vermeiden.

Zudem würde sich die Ausgestaltung des Fahrverbotes im Jugendgerichtsgesetz als Zuchtmittel anbieten, um frühzeitig beim jungen Täter das Bewusstsein eines drohenden

Fahrverbotes zu wecken. Denn gemäß § 5 Abs. 2 JGG dürfen Zuchtmittel erst ergriffen werden, wenn Erziehungsmaßregeln nicht mehr ausreichen. So würde sichergestellt, dass Ersttäter in der Regel nicht mit einem Fahrverbot belegt werden und in ihrem ersten Verfahren auf die künftige Auferlegung von Fahrverboten hingewiesen werden.

Insgesamt würde sich das Fahrverbot als Zuchtmittel statt als Nebenfolge meines Erachtens besser in den Kanon der jugendstrafrechtlichen Rechtsfolgen fügen und die Erziehungsfunktion des Fahrverbots deutlicher betonen.

### **3. Vollstreckungsprobleme bei mehrfach Fahrverboten:**

Diese Problematik stellt sich anders als im Erwachsenenstrafrecht im Jugendstrafrecht nicht, da die weiteren Fahrverbote regelmäßig aufgrund neuer jugendgerichtlicher Urteile nach neuen Straftaten verhängt worden sind und in diesen Fällen der Grundsatz der Einheitsahndung gilt, bei deren Bildung bereits verbüßte Fahrverbote berücksichtigt werden können.

### **4. Begründbarkeit des Fahrverbots**

Während es im Erwachsenenstrafrecht zu erwarten ist, dass durch die obergerichtliche Rechtsprechung hinsichtlich der neuen Regelungen im Gesetzentwurf besondere Anforderungen für die tatbestandlichen Voraussetzungen und die Begründung der Verhängung eines Fahrverbots aufgestellt werden, ist dies im Jugendstrafrecht eher unwahrscheinlich. Denn maßgeblich ist hier der Erziehungsgedanke (§ 2 Abs. 1 Satz 2 JGG), der - wie § 55 Abs. 1 Satz 1 JGG zum Ausdruck bringt - nur beschränkt der Überprüfung im Rechtsmittelverfahren zugänglich ist.

Diese Einschätzungsprärogative des Tatrichters würde durch eine Ausgestaltung des Fahrverbots als Zuchtmittel zusätzlich abgesichert.

### **5. Einzelfallbezogenheit des Fahrverbotes**

Zentrales Thema bei der Frage der Sinnhaftigkeit eines erweiterten Fahrverbotes im Jugendstrafrecht, wie es der Gesetzentwurf vorsieht, ist die erhebliche Spannweite der Spürbarkeit eines Fahrverbots für den Angeklagten und der sich daraus ergebenden erzieherischen Wirkung. Diese reicht von einem völligen Leerlaufen bei jugendlichen oder heranwachsenden Tätern, die beispielsweise in der Großstadt eng in ein Netz öffentlicher Verkehrsmittel eingebunden sind, bis zu jungen Tätern, die bereits mit einem einmonatigen Fahrverbot im ländlichen Bereich wegen des Fehlens ausreichender Bus- und Bahnverbindungen ihre Ausbildung oder ihren Beruf verlieren würden und von wesentlichen außerhäuslichen Sozialkontakten abgeschnitten wären.

Daher ist in der jugendgerichtlichen Praxis eine individuelle Abstimmung der zu ergreifenden Maßnahmen und Anordnungen - einschließlich des Fahrverbotes - auf den Einzelfall nach erzieherischen Erwägungen zwingend erforderlich.

Insofern fügt sich das Fahrverbot auch deutlich reibungsloser in das Instrumentarium der jugendstrafrechtlichen Rechtsfolgen, als in das Sanktionsgefüge des Erwachsenenstrafrechts ein, bei dem es neben die beiden Hauptstrafarten (Geld- und Freiheitsstrafe) tritt und nach dem Maßstab der Schuld mit diesen abgestimmt werden muss.

Mit dem Leitprinzip des Erziehungsgedankens wird den Verfahrensbeteiligten im Jugendstrafrecht ein konkretes Entscheidungskriterium an die Hand gegeben, dessen Einhaltung ein zentrales Anliegen der Jugendrichter und der Jugendstaatsanwälte (§ 37 JGG) sowie der im Verfahren eingebundenen Jugendgerichtshilfe ist. Insbesondere über den Bericht der Jugendgerichtshilfe wird sichergestellt, dass die Lebenssituation des jungen Angeklagten und damit auch die Auswirkung der Verhängung eines Fahrverbotes auf die konkrete Lebensführung des jungen Täters und auf seine weitere Ausbildung oder Berufstätigkeit ausreichend dargestellt und in die jugendgerichtlichen Abwägungen und Überlegungen eingestellt wird, um eine ausreichende Entscheidungsgrundlage für die Verhängung eines Fahrverbots auch unter erzieherischen Gesichtspunkten zu bieten.

Im Jugendstrafrecht wird die Ausweitung des Fahrverbots somit zu einer sehr wirkungsvollen und zielgerichteten Sanktionsmöglichkeit, zumal wenn die jugendlichen und heranwachsenden Straftäter das Fahrzeug als Prestigeobjekt, Objekt der Selbstbestätigung und Ausdruck ihrer Lebensfreude ansehen und damit mit dem verhängten Fahrverbot in ihrer Mobilität in der Freizeit und ihrer lieb gewonnenen Lebensqualität spürbar eingeschränkt werden. Dies stellt für die jugendgerichtliche Praxis eine überaus wirksame Denkmittel- und Besinnungsmaßnahme mit einer in vielen Fällen wünschenswerten Erziehungswirkung dar.

## **6. Auswirkung des Fahrverbots auf Jugendliche und Heranwachsende**

Im Jugendstrafrecht kommt auch nach der Ausweitung des Fahrverbots auf alle Straftaten die Anordnung des Fahrverbots nur dann in Betracht, wenn es nach Einschätzung des mit dem Einzelfall befassten Jugendstaatsanwalts und Jugendrichters eine erzieherische Wirkung auf den Angeklagten tatsächlich verspricht. Der Erziehungsgedanke und die positive Einwirkungsmöglichkeit auf die weitere Entwicklung des jungen Straftäters machen es meines Erachtens keineswegs erforderlich, dass die zu ahndende Tat in einem - wenn auch nur losen - Zusammenhang mit der Nutzung eines Fahrzeuges steht.

Gerade im Jugendstrafrecht, bei dem die Besinnung, die selbstkritische Überprüfung des eigenen Fehlverhaltens und die Herbeiführung einer positiven Einstellungs- und Verhaltensänderung des jungen Täters aus dem Erziehungsgedanken heraus im Vordergrund steht, erscheint die Anordnung eines Fahrverbotes als zusätzliches tat- und schuldangemessenes Ahndungsmittel besonders geeignet.

Sowohl spezial- als auch generalpräventiv erscheint daher die Verhängung eines Fahrverbots im Jugendstrafrecht sinnvoll und wirkungsvoll.

Gerade in der Altersspanne von 16 bis 20 Jahren kommt der Nutzung von Kraftfahrzeugen eine für den Einzelnen emotional gesteigerte Bedeutung zu. Dass mit dem Überschreiten bestimmter Altersschwelen und (soweit erforderlich) dem Erlangen eines entsprechenden Führerscheins nunmehr Kraftfahrzeuge geführt werden dürfen, wird von den jungen Menschen häufig zunächst als neu erlangtes Privileg und persönliche Aufwertung wahrgenommen, zumal die eigene Mobilität neue Freiräume schafft. Der vorübergehende Entzug der Kraftfahrzeugnutzung durch ein Fahrverbot wird als besonders schmerzlich,

einschneidend und einengend empfunden. Auch der persönliche und finanzielle Aufwand beim Besuch der Fahrschule und der Prozess des Erlangens der Fahrerlaubnis hat vielfach zu einer hohen Bewertung der Fahrerlaubnis und des Besitzes des Führerscheins geführt. Vor diesem Hintergrund dürfte allein die Aussicht, ein Fahrverbot nach einer Straftatbegehung auferlegt zu bekommen, für die Mehrzahl der jungen Täter, die durch erzieherische Maßnahmen des Jugendgerichts noch erreichbar sind, eine wichtige Motivation für die Rechtstreue sein, zumal wenn sich diese Regelung des Gesetzentwurfs in den Jugendkreisen erst einmal herumgesprochen hat.

Gut erkennbar ist dieser Effekt in der Praxis an den Reaktionen auf die Einführung der Nullpromillegrenze für Fahranfänger und vor Vollendung des 21. Lebensjahres (§ 24c StVG), die viele junge Kraftfahrzeugführer aus Sorge um den Führerschein von Fahrten unter Alkoholeinfluss abhält.

Die regelmäßig erhobene Kritik der sachfremden Verknüpfung von Tat und Strafe verfängt hier gerade nicht. Zum einen kann dieses Argument den meisten Sanktionen entgegen gehalten werden. Zum anderen dürften hauptsächlich Wiederholungstäter für die Verhängung eines Fahrverbotes in Betracht kommen. Hier ist es Aufgabe der Beteiligten im Jugendstrafverfahren, die drohende Sanktionierung mit einem Fahrverbot frühzeitig aufzuzeigen und somit den Konnex zwischen weiteren Taten und der künftigen Verhängung eines Fahrverbots herzustellen.

Zudem soll gerade im Jugendstrafrecht zur erzieherischen Einwirkung die Ahndung (Strafe) möglichst der Tat auf dem Fuß folgen. Auch unter diesem Gedanken ist die schnelle und direkte Wirkung eines Fahrverbotes ein effektives Ahndungsmittel.

Statt der Verhängung von Kurz- und Freizeitarresten, die häufig von den jungen Tätern nach einer durchfeierten Nacht vor dem Arrestantritt als willkommene Möglichkeit des Durchschlafens und „Abhängens“ gesehen wird mit der Folge, dass das erzieherische Ziel eher verfehlt wird, gibt das erweiterte Fahrverbot dem Jugendrichter eine Möglichkeit, durch die Verhängung eines Fahrverbotes im Jugendgerichtsverfahren kurze freiheitsentziehende Maßnahmen zu vermeiden und doch eindrucksvoll erzieherisch auf den Täter einzuwirken.

## **7. Fahrens ohne Fahrerlaubnis als Folgestraftat**

Die Auferlegung eines Fahrverbots birgt die Gefahr der Begehung weiterer Straftaten des Fahrens ohne Fahrerlaubnis (§ 21 StVG) durch die jungen Straftäter. Sicherlich wird es nach der Praxiserfahrung durch die Ausweitung des Fahrverbotes und dessen Verhängung vermehrt zu den Straftaten des Fahrens ohne Fahrerlaubnis kommen.

Dies als Nachteil aufzufassen greift jedenfalls im Jugendstrafrecht zu kurz. Hier hat das Fahrverbot eine bewährungsähnliche Wirkung. Wird eine Fahrt trotz laufenden Fahrverbots aufgedeckt, gibt dies den Jugendgerichten die Möglichkeit erzieherisch nachzusteuern. Das stellt einen nicht zu unterschätzenden Vorteil dar, da das Jugendstrafrecht gerade bei negativ verlaufenden Entwicklungen jugendlicher und heranwachsender Straftäter häufig erst spät reagieren kann, wenn weitere – mitunter schwer aufklärbare - Straftaten des jungen Täters entdeckt werden und erst dann neuerliche Maßnahmen ergriffen werden können.

Wird gegen den Angeklagten ein Fahrverbot ausgesprochen und wird er beim Fahren ohne Fahrerlaubnis angetroffen, ermöglicht dies zeitnah ein Nachsteuern und die Anordnung neuer erzieherischer Maßnahmen, um doch noch eine Verhaltensänderung zu erreichen. Diese können auch zeitnah erfolgen, da die Aufklärung derartiger Straftaten häufig einfach ist und damit eine zügige Anklage und Ahndung möglich wird.

In Bezirken, in denen das beschleunigte vereinfachte Jugendverfahren implementiert wurde (so z.B. bei der Staatsanwaltschaft Bamberg), bzw. generell bei Heranwachsenden im beschleunigten Verfahren, kann so gewährleistet werden, dass unverzüglich erneut erzieherisch auf den Täter eingewirkt werden kann.

### **Zwischenergebnis**

Die Einführung des Fahrverbots in den Rechtsfolgenkatalog des Jugendstrafrechts wird mit Nachdruck unterstützt. Im Jugendstrafrecht überwiegen die Vorteile die Nachteile noch deutlicher als im Erwachsenenstrafrecht. Es wird aber angeregt, zu prüfen, ob das Fahrverbot im Jugendgerichtsgesetz statt als Nebenstrafe besser als Zuchtmittel auszugestalten wäre.

### **B. Abschaffung des Richtervorbehalts bei der Blutprobenentnahme (Art. 3 Nr. 1. des Gesetzentwurfs)**

Soweit der Gesetzentwurf in § 81 Abs. 2 Satz 2 StPO-E die Streichung des bisherigen (einfachgesetzlichen) Richtervorbehaltes in § 81a Abs. 2 StPO im Zusammenhang mit bestimmten Straßenverkehrsdelikten vorsieht und nunmehr auf Einführung eines sog. „Staatsanwaltvorbehalts“ verzichtet hat, ist dies uneingeschränkt zu begrüßen.

Nicht in der gebotenen Deutlichkeit ist jedoch der Hinweis im Gesetzentwurf enthalten, dass bei der Blutentnahme eine gleichrangige Anordnungs-kompetenz von Staatsanwaltschaft und ihren Ermittlungspersonen besteht.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten nehme ich Bezug auf die Ausführungen des weiteren Sachverständigen Oberstaatsanwalt Dr. Wolfgang Beckstein in dessen Stellungnahme zur Anhörung, denen ich mich nach ausführlicher gemeinsamer Erörterung anschließe.

Lediglich ergänzend weise ich auf einige wenige Punkte nochmals hin.

Die Entnahme einer Blutprobe ist zur Beweissicherung und Beweisführung - insbesondere nach Alkoholdelikten im Straßenverkehr - unverzichtbar.

Während der Nachzeiten (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) sind in vielen Landgerichtsbezirken keine richterlichen Bereitschaftsdienste eingerichtet. Bisher wurde nachts von einer gleichrangigen Eilkompetenz von Staatsanwaltschaft und Polizei ausgegangen mit der Folge, dass die Polizeibeamten die notwendigen Blutprobenentnahmen überwiegend eigenständig angeordnet haben, ohne sich an den Jour-Staatsanwalt zu wenden.

Die Einholung einer staatsanwaltschaftlichen Entscheidung vor der Blutentnahme wäre regelmäßig mit einer zeitlichen Verzögerung für den Betroffenen verbunden und würde zu einem aus der Sicht der staatsanwaltschaftlichen Praxis unnötigen und vermeidbaren weitergehenden Grundrechtseingriff führen, insbesondere wenn der Betroffene auch zur

Nachtzeit bis zur Erreichung des Staatsanwaltes und dessen Entscheidung festgehalten werden muss.

Der normalerweise nicht vor Ort anwesende Jour-Staatsanwalt entscheidet zudem allein aufgrund des fernmündlichen Sachvortrages des sachbearbeitenden Polizeibeamten ohne eigene weitere Erkenntnisquellen und eigene Eindrücke vom aktuellen Zustand des Betroffenen. Er hat somit einen nur sehr eingeschränkten eigenen Entscheidungsspielraum, zumal die beabsichtigte Blutentnahme gerade der Verhinderung des Beweismittelverlustes dient. Daher führt die Einschaltung des Staatsanwaltes auch nicht wirklich zu einem "Mehr" an Rechtsstaatlichkeit für den Betroffenen.

Die ärztlich durchgeführte Blutprobenentnahme stellt einen weitgehend schmerz- und risikofreien und damit geringfügigen Eingriff dar, so dass es einer eigenständigen und vorbeugenden Kontrollinstanz zum Zeitpunkt der Blutentnahmen von vornherein gar nicht bedarf.

Zudem ist zu erwarten, dass - wie bisher auch - die Polizeibeamten in Zweifelsfällen bei unklarer Sachlage den Jour-Staatsanwalt auch zur Nachtzeit kontaktieren werden, um das weitere Vorgehen zu besprechen.

Der Betroffene kann darüber hinaus - wie bei jeder anderen Eingriffsmaßnahme entsprechend § 98 Abs. 2 Satz 2 StPO - den nachträglichen Rechtsschutz in Anspruch nehmen und die Maßnahme gerichtlich überprüfen lassen.

Zudem werden auch im anschließenden Strafverfahren die Rechtmäßigkeit der Beweiserhebung und ein etwaiges Beweisverwertungsverbot gerichtlich überprüft und beachtet, so dass für den Betroffenen auch ohne den Staatsanwaltsvorbehalt ein faires und rechtsstaatliches Verfahren gewährleistet ist.

Nach der Erfahrung der staatsanwaltschaftlichen Praxis besteht bei realistischer Betrachtung auch nicht die Gefahr, dass bei einer gleichrangigen Entscheidungskompetenz der mit der Sachbearbeitung befasste Polizeibeamte ohne begründete Anhaltspunkte für eine Alkoholisierung eines Beschuldigten die Durchführung von Blutentnahmen willkürlich veranlassen wird.

### **C. Datenübermittlung durch die Bewährungshilfe (Art. 3 Nr. 4. und 5. des Gesetzentwurfs)**

Soweit der Gesetzentwurf vorsieht, der Bewährungshilfe ausdrückliche Befugnisse zur direkten Übermittlung von personenbezogenen Daten der Verurteilten an bestimmte andere Stellen, insbesondere die Polizei zur Gefahrenabwehr (§ 481 Abs. 1 Satz 3 StPO-E) sowie die Justizvollzugs- und Maßregelvollzugsbehörden für die Zwecke des Vollzugs- und des Übergangsmangements (§ 487 Abs. 1 Satz 2 StPO-E) einzuräumen, wird dies ausdrücklich begrüßt.

Auch wenn diese Auskünfte bereits aufgrund der bestehenden Rechtslage erteilt werden konnten, gab es dennoch in der Vergangenheit mitunter Bewährungshelfer, die sich aufgrund des „besonderen Vertrauensverhältnisses“ zum einzelnen Probanden und unter Berufung auf ihre berufliche Verschwiegenheitspflicht schwer taten, diese Auskünfte zu erteilen. Auch aus diesem Grund ist die Klarstellung durch eine gesetzliche Regelung der

Datenübermittlung durch die Bewährungshilfe - insbesondere an die Polizei - im Interesse der Rechtssicherheit zu begrüßen.

Klarstellend und höchstvorsorgliche weise ich darauf hin, dass die nach dem geltenden Recht bereits bestehende Befugnis der Bewährungshilfe zur Datenübermittlung gegenüber anderen Stellen – wie der Vollstreckungsbehörde und dem Jugendamt – von den Gesetzentwurf unberührt bleiben.

Die im Gesetzentwurf vorgesehene einschränkende Voraussetzung der „dringenden Gefahr“ stellt für die Praxis eine nicht sachgerechte Erschwernis und Einschränkung der Übermittlungsbefugnis dar und sollte ersatzlos gestrichen werden. Als ebenso praxisfremd sollte die weitere einschränkende Voraussetzung, dass eine „rechtzeitige Übermittlung durch Strafverfolgungsbehörden und Gerichte nicht gewährleistet ist“, gestrichen werden. Durch diese überflüssigen Einschränkungen wird die Datenübermittlung zur Gefahrenabwehr unnötig erschwert und die sachgerechte Datenübermittlung lediglich subsidiär zugelassen.

**D. Erleichterung der Strafzurückstellung bei betäubungsmittelabhängigen Mehrfachtätern**  
**(Art. 3. Nr. 2. des Gesetzentwurfs)**

Der Gesetzentwurf ist insoweit aus Sicht der Vollstreckungsbehörde zu begrüßen, bietet dieser doch die Möglichkeit nicht suchtbedingte Freiheitsstrafen vor der Zurückstellung der Strafvollstreckung gemäß § 35 BtMG und vor Antritt einer Therapie vollständig zu vollstrecken (§ 454b Abs. 3 StPO-E).

**E. Änderungen zu § 266 a StGB (Vorenthaltung und Veruntreuung von Arbeitsentgelt u.a.)**  
**(Art. 1 Nr. 2. und Art. 4 und 7 des Gesetzentwurfs)**

Gegen die im Gesetzentwurf vorgeschlagenen weiteren Änderungen werden keine Einwände erhoben, da diese sachgerecht erscheinen.

gez.  
Erik Ohlenschlager