

**Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuchs,
des Jugendgerichtsgesetzes, der Strafprozessordnung und weiterer Gesetze
- BT-Drucksache 18/11272 -
für die
öffentliche Anhörung im Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz am 22.3.2017**

1. Vorbemerkung

Die folgende Stellungnahme beschränkt sich auf den im Gesetzentwurf vorgesehenen Ausbau des Fahrverbots zu einer von Verkehrsstraftaten unabhängigen und damit allgemeinen Nebenstrafe.

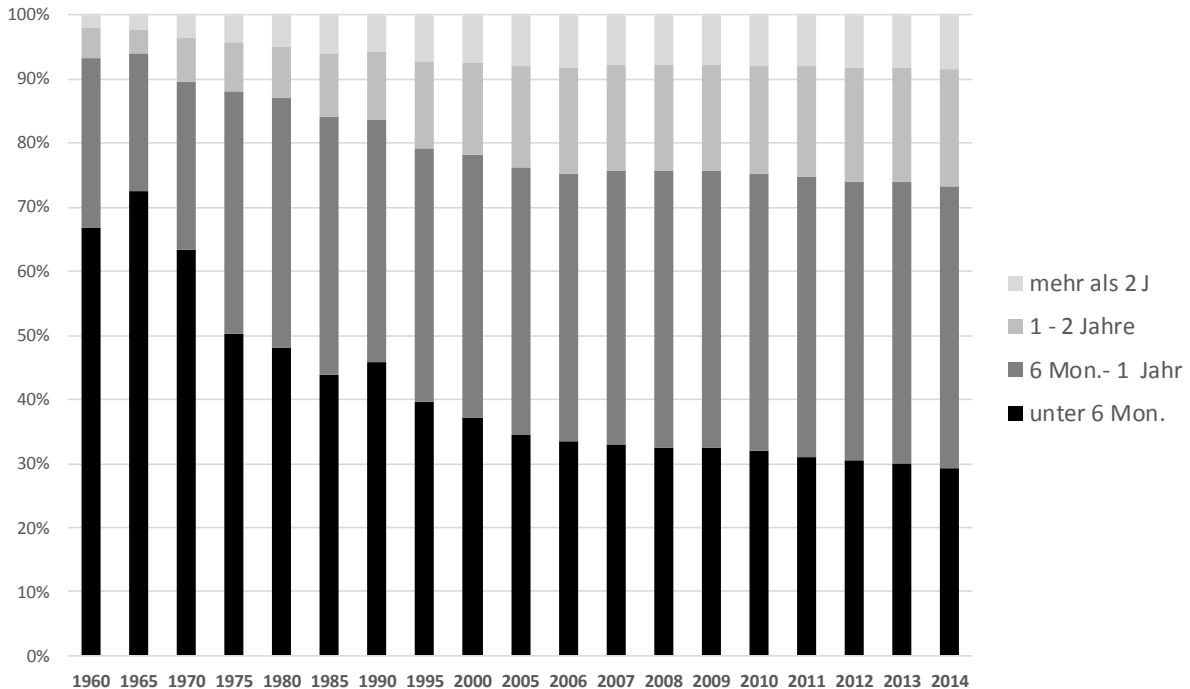
2. Bedarf für eine Ausdifferenzierung ambulanter Strafen

Der Ausbau des Fahrverbots zu einer allgemeinen Neben- oder gar Hauptstrafe würde helfen, seit vielen Jahren bekannte Defizite des Strafsystems im Erwachsenenstrafrecht anzugehen. Diese Mängellagen sind durch die empirische Sanktionsforschung belegt und werden auch von den Kritikern des Gesetzentwurfs nicht bestritten, so dass allein darüber diskutiert wird, ob die Erweiterung des Fahrverbots eine probate Möglichkeit ist, ihnen abzuhelpfen.

Der Gesetzgeber hat in § 47 Abs. 1 StGB den mit schlechten Erfahrungen gesättigten Grundsatz aufgestellt, dass kurze Freiheitsstrafen unter 6 Monaten die Ausnahme bleiben bzw. Geldstrafen in diesem Strafmaßbereich, also bis 180 Tagessätze, Vorrang haben sollen. Wie

auf der folgenden *Abbildung 1* zu sehen ist, hat § 47 StGB nach seiner Einführung im Jahr 1969 zwar zu einer deutlichen Reduzierung des Anteils kurzer Freiheitsstrafen von zeitweise über 70 % auf ca. 30 % geführt, doch ist diese Quote seit vielen Jahren stabil, wenngleich zuletzt tendenziell leicht fallend.

Abb. 1: Anteil kurzer Freiheitsstrafen (1960-2014)

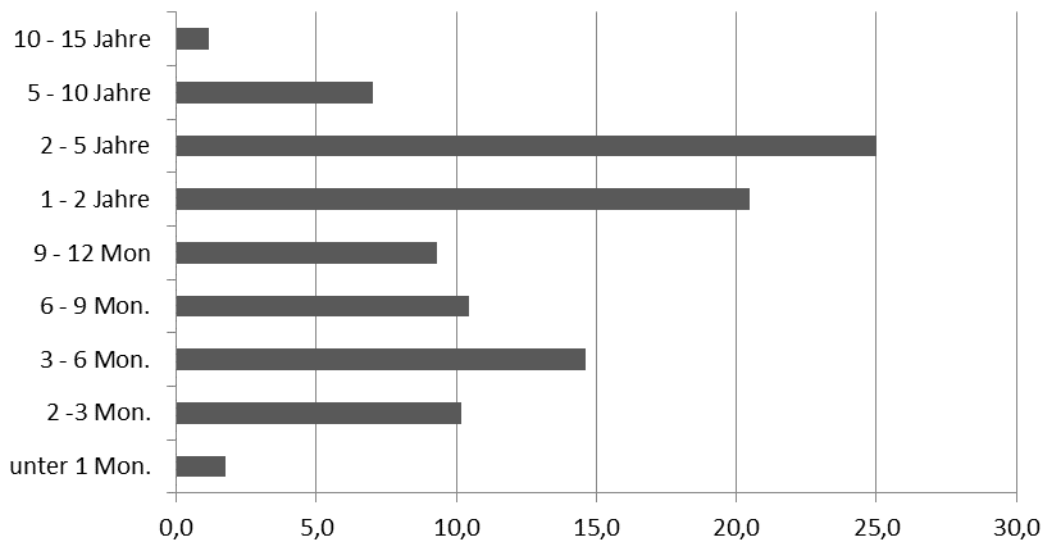


Quelle: Eigene Berechnungen nach Rechtspflege FS 10, Reihe 3: Strafverfolgung, Tab. 3.1 (www.destatis.de).

Noch unerfreulicher ist der aus *Abbildung 2* ersichtliche Befund, dass der Anteil der Strafgefangenen, deren voraussichtliche Vollzugsdauer weniger als 6 Monate beträgt, ebenfalls fast in dieser Größenordnung liegt und davon etwa die Hälfte Gefangene sind, die Ersatzfreiheitsstrafen verbüßen¹, bei denen also primär verhängte Geldstrafen uneinbringlich sind. Diese Zahlen sprechen dafür, dass Geldstrafen in nicht wenigen Fällen eine ungeeignete ambulante Strafe sind, was entweder zur Verhängung unerwünschter kurzer Freiheitsstrafen oder zu Ersatzfreiheitsstrafen führt.

¹ Die Übersicht des *Statistischen Bundesamts* über den „Bestand der Gefangenen und Verwahrten in den deutschen Justizvollzugsanstalten“ (www.destatis.de -> Publikationen -> Justiz & Rechtspflege) weist für den 31.3.2015 insgesamt 4.476 Gefangene mit Ersatzfreiheitsstrafe aus. Bezieht man diese Zahl auf die Gruppe von Gefangenen mit einer Vollzugsdauer von unter 6 Monaten beträgt der Anteil von Gefangenen mit Ersatzfreiheitsstrafe 42 %; am 31.6.2016 und am letzten veröffentlichten Stichtag, dem 30.11.2016 lag deren Anteil bei jeweils 45 %.

Abb. 2: Gefangene nach voraussichtlicher Vollzugsdauer in % (31.3.2015)



Quelle: Eigene Berechnungen nach Rechtspflege FS 10, Reihe 4.1: Strafvollzug, Tab. 3.1 (www.destatis.de).

Die faktischen Grenzen der Geldstrafe zeigen sich auch in der bemerkenswerten Tatsache, dass der bei Einzelstrafen bis zu 360 Tagessätzen reichende Strafraum kaum ausgeschöpft wird, vielmehr fast die Hälfte aller Geldstrafen nicht mehr als 30 Tagessätze beträgt und in lediglich knapp 7 % mehr als 90 Tagessätze verhängt werden, der Strafraum also praktisch bei 90 Tagessätzen endet (s. *Abbildung 3*). Diese Zurückhaltung hängt vor allem mit der progressiven Wirkung zusammen, die darüberhinausgehende Geldstrafen trotz des Tagessatzsystems haben.²

Abb. 3: Verteilung der Geldstrafen nach Anzahl der Tagessätze (2014)

Tagessätze	n	%	cum %
5 bis 15	57.067	10,1	10,1
16 bis 30	199.814	35,3	45,3
31 bis 90	269.439	47,6	92,9
91 bis 180	37.018	6,5	99,4
über 180	3.297	0,6	100,0
insgesamt	566.635	100,0	

Quelle: Eigene Berechnungen nach Rechtspflege FS 10, Reihe 3: Strafverfolgung, Tab. 3.3 (www.destatis.de).

² Schöch in Kaiser/Kinzig/Schöch, Kriminologie, Jugendstrafrecht, Strafvollzug, 8. Aufl. 2015, Fall 7, Rn. 85.

Wenn man nun Ausschau nach einer Sanktionsalternative jedenfalls für einen Teil derjenigen Täter hält, die wir mit Geld- und Freiheitsstrafen nicht angemessen sanktionieren können, drängt sich ein Ausbau des Fahrverbots geradezu auf. Denn das Fahrverbot wird einerseits in der heutigen von Mobilität geprägten Zeit sowohl von der Gesellschaft als auch dem Verurteilten als deutlich spürbares Strafübel empfunden, ist aber andererseits nicht so desintegrativ wie es Freiheits- und Geldstrafen sein können und jedenfalls deutlich kostengünstiger³ als kurzzeitiger Strafvollzug. Zudem darf man sich vom Fahrverbot angesichts der unbestreitbaren Abschreckungswirkung, die das Fahrverbot schon bisher⁴ ebenso wie die Maßregel der Fahrerlaubnisentziehung hat⁵, einen ähnlich general- und spezialpräventiven Effekt versprechen. Es handelt sich bei dem Fahrverbot mithin um eine zeitgemäße Form einer partiellen Freiheitsbeschränkungsstrafe.⁶

3. Erstaunliche bis merkwürdige Gegenargumente

Viele derjenigen Argumente, die immer wieder und zuletzt auch auf dem 55. Verkehrsgerichtstag gegen das Fahrverbot vorgebracht werden, sind bei näherer Betrachtung wenig plausibel, ja teilweise geradezu merkwürdig. Sie laufen insgesamt auf eine Unveränderbarkeit des Strafsystems hinaus oder sind Kritikpunkte, die - wenn sie zuträfen - bereits dem Fahrverbot in seiner jetzigen Form entgegengehalten werden müssten, was aber keiner der Kritiker tut.

a) Zu den erstaunlichen Bedenken⁷ gehört der bis heute in verschiedenen Varianten vorgebrachte Einwand, dass der **innere Zusammenhang zwischen Tat und Sanktion** fehle, wenn ein Fahrverbot auch für nicht straßenverkehrsbezogene Straftaten verhängt werde und dass es deswegen auch **keinerlei Akzeptanz** in der Bevölkerung fände, wenn etwa der Täter eines Diebstahls⁸, einer Körperverletzung oder eines Betrugs mit einem Fahrverbot sanktioniert würde. Einen derartigen mittelalterlich anmutenden Zusammenhang zwischen der *Art* der Straftat und der *Art* der Strafe fordert das deutsche Sanktionensystem jedoch schlechterdings

³ S. nur *Heghmanns*, ZRP 1999, 297, 299.

⁴ Vgl. *Stöckel*, Blutalkohol 2001, 99; *König*, NZV 2001, 6 f.; *Wedler*, NZV 2015, 209, 211; *Röwer*, Blutalkohol 2001, 87, 95.

⁵ *Schöch*, Gutachten C für den 59. Deutschen Juristentag, München 1992, C 114.

⁶ *Schöch*, Gutachten C für den 59. Deutschen Juristentag, München 1992, C 120: „Freiheitsbeschränkung moderner Art.“

⁷ Darin sieht auch *Bode*, NZV 2017, 6 „das Schwächste, das man gegen das Fahrverbot als allgemeine Nebenstrafe anbringen kann.“

⁸ So insbesondere *Streng* ZRP 2004, 237, 238 f. mit Hinweis auf die Ergebnisse von Studienanfängerbefragungen in Erlangen mit dem Stichwort „Fahrverbot für Ladendiebe“; *Röwer*, Blutalkohol 2001, 87, 92; ähnlich *Kubiciel* in Legal Tribune Online v. 22.11.13, der aber neuerdings ein allgemeines Fahrverbot befürwortet, <http://www.dw.com/de/fahrverbote-k%C3%B6nnen-mehr-schmerzen-als-geldstrafen/a-19456988> (letzter Aufruf am 8.3.1017).

nicht.⁹ Wäre dem so, dürften Vermögensdelikte nur noch mit Geldstrafen geahndet werden und müsste der Anwendungsbereich der Freiheitsstrafe auf Straftaten gegen die persönliche Freiheit, strenggenommen sogar auf Freiheitsberaubungen beschränkt bleiben oder müssten wir wieder Leibesstrafen für Körperverletzungsdelikte einführen. Und dass man der Bevölkerung nicht die Vorzüge eines Fahrverbots im Vergleich zu den Defiziten von Geld- und Freiheitsstrafe vermitteln könnte, erscheint wenig überzeugend.¹⁰

Letztlich auch eine Ausprägung des verfehlten Spiegelungsarguments ist der Einwand, das Fahrverbot als Reaktion auf allgemeine Kriminalität verstoße gegen das **Schuldprinzip**, da nicht die Tatschuld für die Wahl der Straftat ausschlaggebend sei, sondern der zufällige Umstand, dass der Verurteilte im Besitz einer Fahrerlaubnis ist.¹¹ Das Tatschuldprinzip und das daraus vor allem folgende Verbot schuldüberschreitender Strafen besagt allein, dass zwischen dem vom Täter verschuldeten Unrecht und seiner Bestrafung ein angemessenes Verhältnis bestehen muss, dass sich seine Bestrafung nicht aus general- oder spezialpräventiven Gründen von ihrer Funktion lösen darf, ein gerechter Ausgleich für die verschuldete Tat zu sein¹². Das Tatschuldprinzip gibt aber unmittelbar¹³ weder eine bestimmte Straftat noch vor, dass Täter derselben Straftat auch dieselbe Strafe erhalten müssten. Vielmehr zeigt § 46 Abs. 1 Satz 2 StGB, dass innerhalb des bekanntlich nicht exakt bestimmbar Spielraums schuldangemessener Strafen unter spezialpräventiven Gesichtspunkten Differenzierungen vorgenommen werden können und müssen. Damit können unterschiedliche präventive Einwirkungsmöglichkeiten sehr wohl auch im Erwachsenenstrafrecht zu unterschiedlichen Strafen führen, ohne dass allein schon dadurch das Tatschuldprinzip verletzt wäre.

b) Zu den ebenfalls nicht durchgreifenden Gegenargumenten zählen auch die Zweifel an der **Vergleichbarkeit des Fahrverbots** mit den bisherigen Hauptstrafen, die in die Frage gekleidet werden, wie viel ein Fahrverbot denn wert sein solle.¹⁴ So könne man Geld- und Freiheitsstrafen ohne weiteres mit einander verrechnen. Das sei aber beim Fahrverbot „viel, viel schwieriger.“ Die Einfachheit der Verrechnung von Geld- und Freiheitsstrafe, deren Strafmaß ja ebenfalls nicht vergleichbar ist, liegt doch nur daran, dass der Gesetzgeber in § 43 StGB den

⁹ So schon *Verrel*, Verhandlungen des 64. DJT, Band II/2 2002, N 175; BRJ 2014, 136 f.; ebenso *Busemann*, ZRP 2010, 239

¹⁰ Ebenso *König*, NZV 2001, 6,9; *Kaspar*, Verhältnismäßigkeit und Grundrechtsschutz im Präventionsstrafrecht, 2014, 855; *Bode*, NZV 2017, 6: „spekulativ.“

¹¹ *Zopfs*, FS Wolter (2013), 815, 821 f.

¹² BGHSt 29, 319 ff.; 45, 312 ff., näher zur revisionsrechtlichen Strafzumessungskontrolle *Streng*, Strafrechtliche Sanktionen, 3. Aufl. 2012, Rn. 654 ff.

¹³ Aus der Höhe der Strafzumessungsschuld und den Grenzen des Anwendungsbereichs von Freiheits- und Geldstrafe können sich natürlich zwingende Folgen für die Wahl der Straftat ergeben; so ist z.B. eine Freiheitsstrafe unter 1 Monat nicht und eine Einzelgeldstrafe nur bis maximal 360 Tagessätzen möglich und sind Freiheitsstrafen über 2 Jahren nicht mehr aussetzungsfähig.

¹⁴ *Reinicke* in ADAC Motorwelt 11/2016, S. 84.

Umrechnungsmaßstab vorgegeben hat: ein Tagessatz gleich ein Tag Freiheitsstrafe. Warum soll Gleiches oder Ähnliches nicht auch beim Fahrverbot möglich sein? Im Übrigen müssen Richter schon heute die angeblich so schwierigen Verrechnungsleistungen erbringen, nämlich dann, wenn sie das Fahrverbot als Nebenstrafe zur Geld- oder Freiheitsstrafe verhängen und darauf zu achten haben, dass dieses Gesamtpaket schuldangemessen bleibt¹⁵.

Wir haben es hier wie auch bei anderen Einwänden mit Bedenken zu tun, die eigentlich gar nicht fahrverbotsspezifisch sind, sondern darauf hinauslaufen, dass alles so bleiben muss, wie es ist. Denn wenn schon eine im bisherigen Sanktionensystem immerhin vorhandene Nebenstrafe wie das Fahrverbot wegen vermeintlicher Verrechnungsprobleme nicht als Hauptstrafe eingeführt werden kann, sieht es noch düsterer aus für andere Reformideen wie etwa die gemeinnützige Arbeit, Hausarreste oder die elektronische Fußfessel und muss es folglich auf ewig bei der Geld- und Freiheitsstrafe bleiben.

c) Unbegründet, jedenfalls in den Griff zu bekommen ist die Furcht vor **mangelnder Kontrollierbarkeit** eines Fahrverbots einerseits und vor **Folgekriminalisierung** andererseits.¹⁶

Es ist sicher richtig, dass die Missachtung eines Fahrverbots nicht mit der gleichen Zwangsläufigkeit auffällt wie der Nichtantritt einer Freiheitsstrafe oder die Nichtzahlung einer Geldstrafe. Doch gibt es schon bislang eine ganze Reihe von strafrechtlichen Sanktionen, deren Einhaltung ebenfalls nicht unmittelbar überwacht werden kann, ohne dass deswegen Zweifel an ihrer Sinnhaftigkeit und Praktikabilität geäußert werden.

Dazu gehört nicht nur das Fahrverbot in seiner jetzigen Form als verkehrsbezogene Nebenstrafe oder als Sanktion des Ordnungswidrigkeitenrechts, sondern vor allem die Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis, die jährlich in etwa 90.000 Fällen verhängt wird.¹⁷ Dem Verfasser sind keine Klagen darüber bekannt, dass es zu einer massenhaften, der Ernstnahme dieser Sanktion schadenden Nichteinhaltung gekommen sei.¹⁸ Es verhält sich mit dem Einwand der mangelnden Kontrollierbarkeit wie mit etlichen anderen Argumenten, die nur gegen den Ausbau des Fahrverbots vorgebracht werden, die tatsächlich aber schon das Fahrverbot in seiner jetzigen Form in Frage stellen müssten.¹⁹ Zu den nicht unmittelbar vollstreckbaren strafrechtlichen Sanktionen gehören weiterhin auch das Berufsverbot und

¹⁵ BGHSt 29, 61. OLG Düsseldorf, StV 1993, 311.

¹⁶ Zurecht weist König, NZV 2001, 6, 10 daraufhin, dass dies zwei sich gegenseitig ausschließende Einwände sind, die aber oft in einem Zuge gegen eine Ausweitung des Fahrverbots vorgebracht werden.

¹⁷ Nach der soeben erschienenen Strafverfolgungsstatistik für das Jahr 2015 (*Statistisches Bundesamt*, Fachserie 10, Reihe 3, Rechtspflege, Strafverfolgung, Tab. 5.4, S. 368) waren es 88.980 Fälle, im Jahr davor betrug die Zahl 90.740 (Strafverfolgungsstatistik 2014, Tab. 5.4, S. 364).

¹⁸ Ebenso König, NZV 2001, 6, 10 und Stöckel, Blutalkohol 2001, 99, 102, den dieses Argument „am wenigsten überzeugt.“

¹⁹ Vgl. König, NZV 2001, 6, 10.

etliche der bei Bewährungsstrafen oder im Zusammenhang mit der Führungsaufsicht erteilte Weisungen wie etwa Aufenthalts- und Kontaktverbote. Außerdem ist es angesichts der rasant fortschreitenden technischen Überwachungsmöglichkeiten keineswegs utopisch, dass bald elektronische Mittel wie etwa Fahrererkennungssysteme zur Verfügung stehen, mit denen man die Einhaltung von Fahrverboten zuverlässig kontrollieren kann.²⁰

Auch was die Befürchtung einer **Sanktionsspirale** bzw. die vermeintliche Ungerechtigkeit einer bei der Freiheits- und Geldstrafe nicht vorgesehenen zusätzlichen **Ungehorsamsstrafe** anbelangt, wenn Fahrverbotsverstöße entdeckt und zur Folgebefürchtung nach § 21 StVG führen, ist darauf hinzuweisen, dass dieser Mechanismus schon de lege lata besteht, ist doch die Einhaltung der eben genannten Sanktionen, insbesondere der Fahrerlaubnisentziehung derzeit ebenfalls nur durch neue Strafbarkeit abgesichert. Soweit dagegen wiederum vorgebracht wird, dass die Kriminalisierung von Fahrverbotsverstößen ebenso wie die Strafnormen der §§ 145a und c StGB allein dem Schutz der Allgemeinheit und damit der Gefahrenabwehr dienen,²¹ kann dem nicht gefolgt werden. Die Ansicht, dass mit einem Fahrverbot belegte Fahrer erst nach Verbüßung des Fahrverbots wieder als ungefährlich angesehen würden und § 21 StVG somit die Gefahren unterbinden soll, die durch die Teilnahme am Straßenverkehr trotz Fahrverbots bestehen, verkennt die Rechtsnatur des Fahrverbots als Nebenstrafe. Anders als die Maßregel der Fahrerlaubnisentziehung dient das schuldabhängige Fahrverbot eben nicht der Gefahrenabwehr, sondern als Denkkzettelsanktion der Verstärkung der individualabschreckenden Wirkung von Strafe.²² § 21 StVG hat damit sehr wohl schon jetzt eine das Fahrverbot als Strafe absichernde Funktion und kann nicht in eine ausschließlich der Gefahrenabwehr dienende Strafnorm uminterpretiert werden. Und selbst wenn man § 21 StVG so auslegen wollte, stünde es dem Gesetzgeber frei, diese Lesart anlässlich der Erweiterung des Fahrverbots explizit zu korrigieren.²³ Im Übrigen bestünde für den Gesetzgeber keineswegs der Zwang, Fahrverbotsverstöße nur durch Kriminalisierung zu sanktionieren. Wie wäre es zum Beispiel mit der Verlängerung der Verbotsdauer oder einer Fahrerlaubnisentziehung?

4. Der Einwand fehlender Strafbarkeit

Das Hauptargument²⁴ gegen eine Erweiterung des Fahrverbots als Neben- oder neue Hauptstrafe ist der geltend gemachte Verstoß gegen den Grundsatz der Strafbarkeit und

²⁰ Zustimmend *Wedler*, NZV 2015, 209, 213.

²¹ *Zopfs*, FS Wolter (2013), 824; *Röwer*, Blutalkohol 2001, 87, 94 f.

²² S. nur *Wedler*, NZV 2015, 210 mwN.

²³ Vgl. *Bode*, NZV 2017, 2.

²⁴ Auch *Bode*, NZV 2017, 4 sieht darin, „das gravierendste Gegenargument.“

Strafgleichheit.²⁵ Zu den allerdings wiederum merkwürdigen Ausprägungen dieses Topos gehört der Hinweis darauf, dass ein Fahrverbot nicht nur den Verurteilten, sondern auch Dritte, insbesondere Familienangehörige hart treffen kann.²⁶ Das ist richtig, aber beileibe kein Spezifikum des Fahrverbots, denn auch die Geldstrafe und die Freiheitsstrafe, zumal die vollstreckte treffen Familienangehörige und das in der Regel ungleich härter.

Gewichtiger ist dagegen der Einwand, dass ein Fahrverbot nur gegen Fahrerlaubnisinhaber verhängt werden kann, was insbesondere bei der Verurteilung von mehreren Tatbeteiligten, die nicht alle einen Führerschein haben, zu einer unterschiedlichen Sanktionierung führen kann. Dies wurde in allerdings sehr überspitzter Form so ausgedrückt: „nach einem gemeinsamen Einbruch (geht) der eine Täter in den Knast (...) und der andere (muss) ein paar Monate das Auto stehen lassen (...)“.²⁷ Dieses Beispiel ist natürlich deshalb irreführend, weil die Mindeststrafe bei Wohnungseinbruchsdiebstahl 6 Monate beträgt, es sich also um einen Kriminalitätsbereich handelt, für den das Fahrverbot als Bestrafung der Täter regelmäßig überhaupt nicht in Frage kommt. Kritisiert wird ferner die auch bei Fahrerlaubnisinhabern unter Umständen sehr ungleiche Betroffenheit. So könne sich der reiche Täter einen Chauffeur leisten, sei der Berufspendler stärker betroffen als der Gelegenheitsfahrer und seien Stadtbewohner weniger beeinträchtigt als Fahrer, die auf dem Land mit schlechter Anbindung an den öffentlichen Personenverkehr wohnen.

Der Grundsatz der Strafgleichheit ist ein gewiss anzustrebendes Ideal, aber weder derzeit in Reinform verwirklicht²⁸ noch derart absolut zu verstehen, dass es nur solche Strafen geben darf, die auf bei allen Bürgern gleichermaßen vorhandene Freiheiten zugreifen. Denn das würde in letzter Konsequenz bedeuten, dass allein noch Freiheitsstrafen möglich sind, denn nur die Fortbewegungsfreiheit ist ein bei jedem Menschen in gleicher Weise vorhandenes und einschränkbares Rechtsgut. Wie ungleich der Zugriff auf das Einkommen von Bürgern trotz des Tagessatzprinzips sein kann, zeigt uns die am harten Nettoprinzip orientierte Geldstrafe, die nun einmal bei Vermögenden anders wirkt als bei weitgehend mittellosen Tätern²⁹ und die, das sollte nicht verschwiegen werden, sanktionslos auch von einem Dritten gezahlt werden kann,³⁰ was einen viel eklatanteren Verstoß gegen die Strafgerechtigkeit ist, ohne dass deswegen die Berechtigung der Geldstrafe in Frage gestellt wird.

Es wird ferner unterschlagen, dass es das Problem ungleicher Sanktionswirkungen aufgrund individueller Umstände auch schon bisher gibt und bei der Sanktionsauswahl und -bemessung

²⁵ S. nur Röwer, Blutalkohol 2001, 87, 91 f.

²⁶ Streng, ZStW 111 (1999), 827, 854 f.

²⁷ ADAC Motorwelt 11/2016, S. 84.

²⁸ Beispiel bei Bode, NZV 2017, 4; s. auch Franke, ZRP 2002, 20 f.; Berwanger, ZRP 2014, 89 f.

²⁹ König, NZV 2001, 6, 9; Beispiele geben Stöckel, Blutalkohol 2001, 99, 100 und Bode, NZV 2017, 3.

³⁰ BGHSt 37, 226.

unter dem Gesichtspunkt der Strafempfindlichkeit berücksichtigt werden kann und muss. So trifft den Berufskraftfahrer schon jetzt ein Fahrverbot oder eine Fahrerlaubnisentziehung ungleich härter als den reinen Privatfahrer, ist der Vermögende von einer Abschöpfung seiner Einnahmen anders betroffen als der Handwerker ohne Rücklagen und kann in dem soeben genannten Fall der voraussichtlich von einem Dritten gezahlten Geldstrafe ausnahmsweise eine kurze Freiheitsstrafe ausgesprochen werden.³¹ Warum sollten diese Umstände nicht auch bei der Entscheidung über das Ob und die Art und Dauer eines Fahrverbots berücksichtigt werden können, das beispielsweise schon jetzt auf bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen beschränkt werden kann (§ 44 Abs. 1 Satz 1 StGB). Hat der Verurteilte einen Chauffeur ist das Fahrverbot eben keine geeignete Sanktion.³²

Die Einführung eines von der Verkehrskriminalität losgelöste, allgemeinen Fahrverbots als Nebenstrafe bedeutet selbstverständlich nicht, dass künftig keine Geld- oder Freiheitsstrafen mehr verhängt würden oder das es sich um ein Allheil- und Wundermittel³³ handelt, mit dem alle Probleme staatlicher Kriminalstrafen aus der Welt geschafft werden könnten. Es geht vielmehr um eine Ergänzung des im Erwachsenenstrafrecht vergleichsweise wenig ausdifferenzierten Strafsystems mit dem Ziel, in einer nicht geringen Zahl von Fällen eine Strafalternative zu präventiv fragwürdigen Geld- oder Freiheitsstrafen zu ermöglichen.

Ja, diese Sanktionsdiversifikation kommt nur bei Fahrerlaubnisinhabern oder solchen Verurteilten zum Tragen, die es werden wollen. Abgesehen davon, dass dies gewiss keine kleine Bevölkerungsgruppe ist³⁴, führen die auch im Erwachsenenstrafrecht zu berücksichtigenden persönlichen Merkmale und Verhältnisse des Täters nun einmal dazu, dass ungleich verteilte, „zufällige“ Umstände für die Sanktionsentscheidung große Bedeutung erlangen können. So mag es zunächst ungerecht erscheinen, dass auf eine Freiheitsstrafe oder deren Vollstreckung bei einem Verurteilten wegen der bei ihm vorhandenen Möglichkeit, ein Fahrverbot als Nebenstrafe zu verhängen, verzichtet werden kann, während dies bei einem anderen Täter ohne Fahrerlaubnis oder Fahrzeug nicht möglich ist. Aber auch diese vermeintliche Ungleichbehandlung gibt es schon jetzt, wenn sich etwa ein Arbeitsplatz, ein stabiles soziales Umfeld, besondere außerstrafrechtliche Tatfolgen auf die Strafzumessung auswirken. Wollte man etwa einem Täter, der das prognostisch günstige „Glück“ einer stabilen Partnerschaft oder eines nachsichtigen Arbeitgebers hat, die Strafaussetzung versagen oder es unberücksichtigt lassen, dass nur ein Tatbeteiligter schwere Körperschäden davongetragen oder die erstmalige Erfahrung von Untersuchungshaft gemacht hat? Sofern sich die

³¹ Meier, Strafrechtliche Sanktionen 4. Aufl., 2014, S. 95 f.

³² König, NZV 2001, 10 und Bode, NZV 2017, 3 betonen dagegen die auch in diesen Fällen durch ein Fahrverbot erreichte Beschneidung der Möglichkeit, ein Fahrzeug eigenhändig zu führen.

³³ König, NZV 2001, 6, 10: keine „Wunderwaffe“.

³⁴ Vgl. König, NZV 2001, 6, 9; Wedler, NZV 2015, 209, 211.

Berücksichtigung derartiger Tätermerkmale in dem bereits erwähnten Rahmen schuldangemessener Strafe hält, ist sie nicht nur möglich, sondern über die zahlreichen Einbruchstellen der Spezialprävention in die Strafzumessung auch geboten. Darin liegt keine Ungleichbehandlung, sondern eine sachliche, nämlich durch Unterschiede in der präventiven Ansprechbarkeit der Person des Verurteilten bedingte Differenzierung.

5. Schluss

Die Argumente Pro und Contra eines nicht auf Verkehrsstraftaten beschränkten Fahrverbots als Haupt- oder Nebenstrafe sind schon seit vielen Jahren genannt und ausgetauscht worden. Mit dem jetzt vorliegenden Regierungsentwurf wurde erstmals ein Stadium erreicht, in dem die Fortentwicklung des Fahrverbots in der wenn auch nur weniger weitreichenden, aber gleichwohl sehr sinnvollen Form einer Nebenstrafe bei allgemeiner Kriminalität möglich erscheint. Dieser sehr behutsame Ausbau des strafrechtlichen Sanktionensystems bietet zudem die Gelegenheit, Erfahrungen mit einer „kleinen“ Reform zu sammeln, um dann erstmals evidenzbasiert³⁵ über die Chancen und Risiken einer großen Reform diskutieren zu können. Für den weiteren Gesetzgebungsprozess kommt es darauf an, was wichtiger erscheint:

Die Wahrung eines zur Zementierung des gegenwärtigen Strafsystem führenden Grundsatzes, dass Kriminalstrafen stets nur auf bei allen Bürgern vorhandene Rechtsgüter zugreifen dürfen oder die Ermöglichung der Erprobung neuer, nämlich sektorialer Freiheitsbeschränkungsstrafen, mit denen eine stärkere Berücksichtigung täterbezogener Umstände möglich ist und für die das Fahrverbot nur ein, aber eben besonders erfolgversprechendes Beispiel ist.

Bonn, 21. März 2017

Prof. Dr. Torsten Verrel

³⁵ Zur Notwendigkeit einer Begleitforschung Verrel, BRJ 2014, 135, 138.