

15.01.08

R - FJ - In - Vk

**Gesetzesantrag**  
der Freien und Hansestadt Hamburg

---

**Entwurf eines Gesetzes zur Einführung des Fahrverbots als Hauptstrafe****A. Problem und Ziel**

Das geltende Sanktionensystem des Erwachsenenrechts bietet den Gerichten lediglich die Geld- und die Freiheitsstrafe als mögliche Hauptstrafen an. In einem engen Anwendungsbereich kann zudem ein Fahrverbot als Nebenstrafe verhängt werden. Für den Bereich der kleineren und mittleren Kriminalität werden der gerichtlichen Praxis damit nur beschränkte Gestaltungsmöglichkeiten eingeräumt. Eine möglichst einzelfallangepasste und hierdurch spezialpräventiv wirksame Einwirkung auf den jeweiligen Straftäter ist so nicht durchgehend gewährleistet. Obwohl Bundestag, Bundesregierung und Bundesrat wiederholt übereinstimmend festgestellt haben, dass die Beschränkung auf Geld- und Freiheitsstrafen nicht mehr zeitgemäß erscheint, ist es in den vergangenen beiden Jahrzehnten trotz wiederholter Anläufe nicht gelungen, ein differenzierteres System der Hauptstrafen zu schaffen. Die kriminalpolitische Diskussion der vergangenen Jahre hat allerdings gezeigt, dass es im Grundsatz eine weitgehende Zustimmung für die Forderung gibt, den bisherigen Hauptstrafen das Fahrverbot als weitere Hauptstrafe zur Seite zu stellen. Diesen Diskussionsstand greift der Gesetzesantrag auf. Unter Verzicht auf eine umfassende Reform des Sanktionensystems, die auf absehbare Zeit nicht konsensfähig sein dürfte, wird die längst überfällige Forderung nach einer Aufwertung des Fahrverbots zur Hauptstrafe umgesetzt.

**B. Lösung**

Der Entwurf sieht vor, die Verhängung des Fahrverbots als eigenständige Hauptstrafe ohne Beschränkung auf Verkehrsdelikte zu ermöglichen.

**C. Alternativen**

Beibehaltung der bisherigen unbefriedigenden Rechtslage.

**D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte****1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand**

Keine.

**2. Vollzugaufwand**

Durch die Möglichkeit der Verhängung eines Fahrverbots anstatt einer Geldstrafe kann es zu Mindereinnahmen im Bereich der Geldstrafe kommen. Im Gegenzug werden jedoch in diesen Fällen Einsparungen im Strafvollzug dadurch ermöglicht, dass bei ansonsten uneinbringlichen Geldstrafen die Ersatzfreiheitsstrafenvollstreckung entfällt; bei alternativer Verhängung eines Fahrverbots statt einer kurzen Freiheitsstrafe entfällt deren Vollstreckung. In Fällen, in denen das Fahrverbot als einzige Strafe verhängt wird, wird es zudem zu einer Vereinfachung und Verkürzung des Vollstreckungsverfahrens kommen. Erhebliche Auswirkungen sind jedoch insgesamt nicht zu erwarten.

**E. Sonstige Kosten**

Keine.

**Bundesrat**

**Drucksache 39/08**

**15.01.08**

R - FJ - In - Vk

**Gesetzesantrag**  
der Freien und Hansestadt Hamburg

---

**Entwurf eines Gesetzes zur Einführung des Fahrverbots als Hauptstrafe**

Die Zweite Bürgermeisterin  
der Freien und Hansestadt Hamburg

Hamburg, den 15. Januar 2008

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ersten Bürgermeister  
Ole von Beust

Sehr geehrter Herr Präsident,

der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg hat beschlossen, dem Bundesrat den als Anlage mit Begründung beigefügten

Entwurf eines Gesetzes zur Einführung des Fahrverbots als Hauptstrafe

mit dem Antrag zuzuleiten, seine Einbringung beim Deutschen Bundestag gemäß Art. 76 Abs. 1 des Grundgesetzes zu beschließen.

Ich bitte, gemäß § 36 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Bundesrates die Beratung des Gesetzentwurfs in den Ausschüssen zu veranlassen.

Mit freundlichen Grüßen  
Birgit Schnieber-Jastram



## **Entwurf eines Gesetzes zur Einführung des Fahrverbots als Hauptstrafe**

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

### **Artikel 1 Änderung des Strafgesetzbuches**

Das Strafgesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. November 1998 (BGBl. I S. 3322), zuletzt geändert durch ... (BGBl. I S. ...), wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht zum Dritten Abschnitt des Allgemeinen Teils wird wie folgt geändert:
  - a) Die Zwischenüberschrift „Nebenstrafe“ wird durch die Zwischenüberschrift „Fahrverbot“ ersetzt.
  - b) Die Angabe zu § 44 wird wie folgt gefasst:  
„§ 44 Verhängung eines Fahrverbots“
  - c) Nach der Angabe zu § 54 wird folgende Angabe eingefügt:  
„§ 54a Fahrverbot bei Tatmehrheit“.
2. Vor § 44 wird die Zwischenüberschrift „Nebenstrafe“ durch die Zwischenüberschrift „Fahrverbot“ ersetzt.
3. § 44 wird wie folgt geändert:
  - a) Die Überschrift „Fahrverbot“ wird durch die Überschrift „Verhängung eines Fahrverbots“ ersetzt.
  - b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:  
„(1) Das Gericht kann dem Verurteilten anstelle oder neben einer Geld- oder Freiheitsstrafe verbieten, für die Dauer von einem Monat bis zu einem Jahr im Straßenverkehr Kraftfahrzeuge jeder oder einer bestimmten Art zu führen; bei Verurteilungen wegen der in § 69 Abs. 1 bezeichneten Taten beträgt die Höchstdauer des Fahrverbots sechs Monate.“
  - c) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:  
„(2) Ein Fahrverbot ist in der Regel anzuordnen, wenn der Täter

1. wegen einer Straftat nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a, Abs. 3 oder § 316 verurteilt wird  
oder
  2. wegen einer anderen Straftat verurteilt wird, zu deren Begehung oder Vorbereitung er ein Kraftfahrzeug als Mittel der Tat geführt hat,  
und die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 unterbleibt.“
- d) Die bisherigen Absätze 2 und 3 werden Absätze 3 und 4.
4. § 51 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Freiheitsstrafe“ die Wörter „, auf Fahrverbot, soweit es anstelle einer Geld- oder Freiheitsstrafe verhängt wird,“ eingefügt.
  - b) In Absatz 4 werden nach Satz 1 die folgenden Sätze 2 und 3 eingefügt:  
„Bei der Anrechnung von Fahrverbot oder auf Fahrverbot entspricht ein Tagessatz einem Tag Fahrverbot und ein Tag Freiheitsentziehung einem Tag Fahrverbot. Bei der Anrechnung auf Fahrverbot unterbleibt die Anrechnung des Teils, der zu einem Fahrverbot von unter einem Monat führen würde.“
  - c) Absatz 5 Satz 1 wird wie folgt gefasst:  
„Die Dauer einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 111a der Strafprozessordnung) wird auf das Fahrverbot angerechnet.“
5. Nach § 54 wird folgender § 54a eingefügt:

„§ 54a

Fahrverbot bei Tatmehrheit

(1) Hat jemand mehrere Straftaten begangen, die gleichzeitig abgeurteilt werden, und dadurch mehrere Fahrverbote verwirkt, so wird auf Fahrverbot erkannt, soweit nicht die Voraussetzungen des § 69 vorliegen. Das Fahrverbot wird durch Erhöhung der Dauer des verwirkten höchsten Fahrverbots gebildet. Es darf die Summe der Dauer der einzelnen Fahrverbote und die in § 44 Abs. 1 festgelegte Höchstdauer nicht überschreiten. § 54 Abs. 1 Satz 3 gilt entsprechend.

(2) Trifft Freiheitsstrafe oder Geldstrafe mit Fahrverbot zusammen, so wird auf Fahrverbot gesondert erkannt.“

6. § 55 wird wie folgt geändert:

- a) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

„(2) Für die nachträgliche Bildung der Gesamtstrafe beim Fahrverbot gilt § 54a mit der Maßgabe, dass die in § 44 Abs. 1 festgelegte Höchstdauer des Fahrverbots überschritten werden kann, soweit es im Hinblick auf den Unrechtsgehalt der Taten und zur Einwirkung auf den Täter unerlässlich ist.“

Die Gesamtstrafe beim Fahrverbot darf zwei Jahre nicht überschreiten, bei Verurteilungen wegen der in § 69 Abs. 1 bezeichneten Taten ein Jahr.“

- b) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3.

## **Artikel 2 Änderung der Strafprozessordnung**

Die Strafprozessordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. April 1987 (BGBl. I S. 1074, 1319), zuletzt geändert durch ... (BGBl. I S. ...), wird wie folgt geändert:

1. In § 260 Abs. 4 wird nach Satz 3 folgender Satz eingefügt:

„Wird ein Fahrverbot verhängt, so ist dessen Dauer in die Urteilsformel aufzunehmen.“

2. § 267 Absatz 4 Satz 1 wird nach dem Semikolon wie folgt gefasst:

„bei Urteilen, die nur auf Geldstrafe oder Anordnung eines Fahrverbots lauten oder neben einer Geldstrafe ein Fahrverbot oder die Entziehung der Fahrerlaubnis und damit zusammen die Einziehung des Führerscheins anordnen, kann hierbei auf den zugelassenen Anklagesatz, auf die Anklage gemäß § 418 Abs. 3 Satz 2 oder den Strafbefehl sowie den Strafbefehlsantrag verwiesen werden.“

3. In § 268c Satz 1 wird die Angabe „§ 44 Abs. 3“ durch die Angabe „§ 44 Abs. 4“ ersetzt.

4. In § 463b Abs. 1 und 2 wird jeweils die Angabe „§ 44 Abs. 2“ durch die Angabe „§ 44 Abs. 3“ ersetzt.

## **Artikel 3 Änderung des Jugendgerichtsgesetzes**

In § 76 Satz 1 des Jugendgerichtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Dezember 1974 (BGBl. I S. 3427), das zuletzt durch ... (BGBl. I S. ...) geändert worden ist, werden nach dem Wort „verhängen,“ die Wörter „auf ein Fahrverbot erkennen,“ gestrichen.

**Artikel 4**  
**Änderung**  
**des Bundeszentralregistergesetzes**

Das Bundeszentralregistergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. September 1984 (BGBl. I S. 1229, 1985 I S. 195), zuletzt geändert durch ... (BGBl. I S. ...), wird wie folgt geändert:

1. § 32 Abs. 2 Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

„5. Verurteilungen, durch die auf

- a) Geldstrafe von nicht mehr als neunzig Tagessätzen,
- b) Freiheitsstrafe oder Strafarrrest von nicht mehr als drei Monaten,
- c) Fahrverbot von nicht mehr als drei Monaten

erkannt worden ist, wenn im Register keine weitere Strafe eingetragen ist.“

2. § 34 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) Geldstrafe, Freiheitsstrafe oder Strafarrrest von nicht mehr als drei Monaten oder Fahrverbot, wenn die Voraussetzungen des § 32 Abs. 2 nicht vorliegen.“

3. Dem § 35 Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:

„Gleiches gilt für ein Fahrverbot, das neben Freiheitsstrafe ausgesprochen wurde.“

4. § 38 Abs. 2 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Verurteilungen, durch die auf Geldstrafe von nicht mehr als neunzig Tagessätzen, auf Freiheitsstrafe oder Strafarrrest von nicht mehr als drei Monaten oder auf Fahrverbot von nicht mehr als drei Monaten erkannt worden ist.“

5. § 46 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„b) zu Freiheitsstrafe oder Strafarrrest von nicht mehr als drei Monaten oder zu Fahrverbot von nicht mehr als drei Monaten, wenn im Register keine weitere Strafe eingetragen ist.“

b) Nummer 2 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) Geldstrafe, Freiheitsstrafe oder Strafarrrest von nicht mehr als drei Monaten oder Fahrverbot, wenn die Voraussetzungen der Nummer 1 Buchstabe a und b nicht vorliegen.“



**Artikel 6  
Änderung  
der Fahrerlaubnis-Verordnung**

In § 59 Abs. 1 Nr. 6 der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2214), die zuletzt durch ... (BGBl. I S. ...) geändert worden ist, werden die Wörter „Haupt- und Nebenstrafen“ durch das Wort „Strafen“ ersetzt.

**Artikel 7  
Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am .... in Kraft.

## BEGRÜNDUNG

### A. Allgemeines

#### I. Ausgangslage

Das geltende Sanktionensystem des Strafgesetzbuchs sieht gegenwärtig lediglich zwei mögliche Hauptstrafen vor: Die Freiheits- und die Geldstrafe. In einem engen Anwendungsbereich kann zudem – als Nebenstrafe – ein Fahrverbot verhängt werden. Den Gerichten werden damit für den Bereich der kleineren und mittleren Kriminalität nur wenig Gestaltungsmöglichkeiten an die Hand gegeben, um einzelfallangepasst auf den jeweiligen Straftäter einwirken zu können. Bundestag, Bundesrat und Bundesregierung haben wiederholt im Grundsatz festgestellt, dass diese „Sanktionsarmut“ kaum mehr zeitgemäß erscheint (vgl. BT-Drs. 15/2725, S. 15 f. m.w.N.). Auch in Wissenschaft und Praxis wird seit längerem eine Erweiterung der Sanktionsmöglichkeiten diskutiert (vgl. Tröndle/Fischer, Strafgesetzbuch, 54. Auflage, Vor § 38 Rn. 7 ff., 10 m.w.N.). Seit Mitte der achtziger Jahre hat es zwar wiederholt Initiativen gegeben, die darauf abzielten, das strafrechtliche Sanktionensystem umzugestalten. Zu nennenswerten Änderungen kam es dennoch nicht. Lediglich der Täter-Opfer-Ausgleich in § 46a StGB (1994) und §§ 153a, 155a f. (1999) wurde gesetzlich verankert. Zudem wurde das Institut der Verwarnung mit Strafvorbehalt (§§ 59f.) ausgeweitet (2006).

Größere Umgestaltungen oder gar eine Generalrevision des Sanktionenrechts sind auch in absehbarer Zukunft nicht zu erwarten. Der jüngste Vorschlag für eine umfassende Änderung des geltenden Sanktionensystems aus dem Jahre 2004 – Gesetzentwurf der Bundesregierung für ein Gesetz zur Reform des Sanktionenrechts (BT-Drs. 15/2725) – war jedenfalls in seiner Gesamtheit unausgewogen und wurde zu Recht nicht weiterverfolgt.

Diese Situation erscheint unbefriedigend, da es durchaus weniger weitgreifende, gleichwohl vielversprechende Ansätze für eine Erweiterung des Sanktionensystems gibt. Angesprochen ist hiermit vor allem eine Erweiterung der Möglichkeiten zur Verhängung eines Fahrverbots. Bereits der Deutsche Juristentag 1992 hat sich für eine Aufwertung dieses Instruments zur Hauptstrafe ausgesprochen. Die Diskussion der vergangenen Jahre hat sodann gezeigt, dass es – ungeachtet von Detailfragen der Ausgestaltung – eine weitgehende Zustimmung für die Forderung gibt, den bestehenden Hauptstrafen das Fahrverbot als weitere Hauptstrafe zur Seite zu stellen.

In jüngster Zeit war eine Erweiterung des Fahrverbots – wenn auch beschränkt auf Verkehrsstraftaten und sogenannte Zusammenhangstaten – in dem genannten Gesetzentwurf der Bundesregierung (BT-Drs. 15/2725) vorgesehen. Der Bundesrat hatte zu dem Gesetzentwurf umfangreich Stellung genommen – auch zu den Regelungen über das Fahrverbot (vgl. BR-Drs. 3/04 [Beschluss]). Der Bundesrat hatte es zwar begrüßt, dass ein Ausbau des Fahrverbots vorgesehen war. Neben einer Reihe von kleineren Kritikpunkten war jedoch bemängelt worden, dass der vorgelegte

Regierungsentwurf aufgrund seiner Beschränkung auf Verkehrsstraf- und Zusammenhangstaten letztlich inkonsequent geblieben sei. Der sich geradezu aufdrängende Schluss, die anerkannt wirksame Denkwortstrafe des Fahrverbots generell für Straftaten der allgemeinen Kriminalität fruchtbar zu machen, sei gerade nicht gezogen worden. Der Bundesrat hatte deshalb in seiner Stellungnahme unter anderem einen abweichenden Regelungsvorschlag für ein allgemein erweitertes Fahrverbot unterbreitet. Der vorliegende Gesetzesantrag greift diesen Diskussionsstand wieder auf. Inhaltlich knüpft er an die Stellungnahme des Bundesrates zu dem vorgenannten Gesetzentwurf der Bundesregierung an.

## II. Inhalt des Entwurfs

Das Fahrverbot stellt eine anerkannt wirksame „Denkwort- und Besinnungsmaßnahme“ (BVerfGE 27, S. 36) dar, die sich besonders für den Bereich der kleineren, zum Teil auch der mittleren Kriminalität eignet. Der Verurteilte kann durch diese Sanktion häufig wirkungsvoller beeinflusst werden als insbesondere durch eine Geldstrafe. Angesichts der zunehmenden Bedeutung der individuellen Mobilität für die Gestaltung des gesamten Arbeits- und Privatlebens, wirkt sich eine Einschränkung durch das Verbot, Kraftfahrzeuge führen zu dürfen, als empfindliches Übel aus. Dies gilt vor allem für gut situierte Täter, die mit einer Geldstrafe nicht oder nicht hinreichend zu beeindrucken sind. Um hier für eine ausreichende Sanktionsgerechtigkeit zu sorgen, aber auch um einzelfallangepasster und damit spezialpräventiv wirksamer sanktionieren zu können, bietet sich das Fahrverbot als gegenwärtig einzig praktikable und zugleich konsensfähige Lösung an.

Mit der vorgesehenen Gesetzesänderung soll daher das Fahrverbot, das bislang nur als Nebenstrafe neben einer Freiheits- oder Geldstrafe angeordnet werden kann, zur selbständigen Hauptstrafe aufgewertet werden. Das Fahrverbot kann dann – anders als nach bisher geltendem Recht – auch isoliert als alleinige Sanktion ohne weitere Geld- oder Freiheitsstrafe verhängt werden. Gleichwohl soll es auch künftig möglich bleiben, neben dem Fahrverbot – zwecks vertiefter Einwirkung auf den Täter – eine zusätzliche Geldstrafe oder sogar eine Freiheitsstrafe zu verhängen. In Betracht kann eine additive Geldstrafe insbesondere kommen, wenn das Fahrverbot für sich allein etwa deshalb nicht ausreichend erscheint, weil der Verurteilte nach seinen Lebensumständen nicht zwingend auf das Führen seines Fahrzeugs angewiesen ist. Im Bereich der Freiheitsstrafe wird eine gemeinsame Verhängung von Freiheitsstrafe und Fahrverbot insbesondere im Rahmen einer Strafaussetzung zur Bewährung ein oft notwendiges und erfolgversprechendes Mittel zur Einwirkung auf den Täter sein. Durch diese Differenzierung des Sanktionenspektrums wird den Gerichten eine flexiblere und individuellere Strafzumessung ermöglicht.

Um die Vorzüge des Fahrverbots in seiner ganzen Breite ausnutzen zu können, ist es für die allgemeine Kriminalität zu öffnen. Eine Beschränkung auf Verkehrsstraftaten und sogenannte Zusammenhangstaten, wie sie noch der Entwurf der Bundesregierung für ein Gesetz zur Reform des Sanktionenrechts aus dem Jahre 2004 (BT-Drs. 15/2725) vorsah, kommt deshalb nicht in Betracht. Die gegen ein allgemein erweitertes Fahrverbot gerichteten Argumente dringen sämtlich nicht durch. Sie richten sich größtenteils gegen das Institut des Fahrverbots an sich. Das gilt etwa für den Vorwurf

der „Sondersanktion für Fahrerlaubnisinhaber“ und eine denkbare Ungleichbehandlung von Mittätern. Diese Probleme können nämlich schon nach geltendem Recht auftreten. Gleichfalls sind etwaige Akzeptanzprobleme in der Rechtsgemeinschaft nicht zu befürchten. Zwar besteht bei der Anerkennung des Fahrverbots als allgemeine Sanktion auch bei Nichtverkehrstätern keine Entsprechung zwischen Straftat und Sanktion. Doch auch der Geld- und Freiheitsstrafe fehlt diese Entsprechung in der konkret verübten Straftat häufig. Strafrechtlich kommt es bei der Übelzufügung ohnehin nicht auf eine Entsprechung an; spezialpräventive Gründe werden einen inhaltlichen Bezug ebenso häufig nicht verlangen. Im Gegenteil kann gerade das Fahrverbot auch den Täter eines Eigentums- oder Vermögensdeliktes spezialpräventiv besser treffen als eine Geldstrafe.

Durch ein allgemeines Fahrverbot wird schließlich das vielfach als unbefriedigend empfundene Defizit behoben, dass bei gefährlichen Taten im Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr keine fahrerlaubnisbezogenen Maßnahmen getroffen werden können, weil §§ 44, 69 StGB auf das Kraftfahrzeug abstellen. Beispielsweise kann Personen, die im Zustand rauschmittelbedingter Fahrunsicherheit ein Schiff oder ein Schienen- bzw. Luftfahrzeug führen, nach geltendem Recht weder die Fahrerlaubnis entzogen noch kann gegen sie ein Fahrverbot angeordnet werden. Dabei spricht in diesen Fällen regelmäßig alles dafür, dass auch für das Führen eines Kraftfahrzeuges ungeeignet ist, wer eine Trunkenheitsfahrt in den genannten anderen Verkehrsarten vollführt hat.

Die Öffnung des Fahrverbots für grundsätzlich alle Delikte muss sinnvollerweise einhergehen mit einer Ausdehnung seiner Höchstdauer. Der gegenwärtige Verbotszeitraum von einem Monat bis zu drei Monaten ist deutlich zu eingeschränkt. Gerade im Hinblick auf den Wegfall der Notwendigkeit zur gleichzeitigen Verhängung von Geld- oder Freiheitsstrafe ist den Gerichten ein größerer Spielraum bei der Festlegung der Fahrverbotsdauer zu eröffnen. Der Gesetzesantrag sieht daher im Rahmen einer differenzierenden Stufenlösung eine Fahrverbotsdauer von bis zu einem Jahr, bei der Gesamtstrafenbildung sogar von bis zu zwei Jahren, vor.

Vorgesehen sind im Übrigen Folgeanpassungen in der Strafprozessordnung, im Jugendgerichtsgesetz, im Bundeszentralregistergesetz, im Gerichtskostengesetz und der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr.

**B. Zu den einzelnen Vorschriften****Zu Artikel 1 (Änderung des Strafgesetzbuches)**Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Seit Inkrafttreten des Sechsten Gesetzes zur Reform des Strafrechts – 6. StrRG – am 1. April 1998 (BGBl. I S. 164, 704) nimmt die durch Artikel 1 Nr. 1 dieses Gesetzes neu gefasste Inhaltsübersicht am Gesetzesrang teil. Dies hat zur Folge, dass sie durch den Gesetzgeber mit geändert werden muss, soweit sich – wie hier – Änderungen des Strafgesetzbuches auf die Inhaltsübersicht auswirken.

Zu Nummer 2 (Zwischenüberschrift § 44)

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung.

Zu Nummer 3 (§ 44)

Angesichts der zunehmenden Bedeutung der Nutzung von Kraftfahrzeugen in Beruf und Freizeit wird ein Fahrverbot von den meisten Verurteilten als fühlbares Übel empfunden. Anders als eine Geldstrafe, die bei gut situierten Tätern häufig zu keiner spürbaren Einschränkung der Alltagsgewohnheiten führt, wirkt sich ein Fahrverbot infolge der mit ihm einhergehenden Mobilitätseinbuße auf das gesamte Arbeits- und Privatleben der Betroffenen aus. Das Fahrverbot wird deshalb zur Hauptstrafe aufgewertet. Dies ermöglicht eine selbständige Verhängung dieser Sanktion, nicht nur – wie nach gegenwärtigem Recht – eine additive Anordnung neben einer Geld- oder Freiheitsstrafe. Auch weiterhin kann aber das Fahrverbot wie bisher neben einer Geld- oder Freiheitsstrafe verhängt werden. Es handelt sich dann um die Kombination zweier Hauptstrafen. Damit soll den Gerichten eine differenziertere Bandbreite von Sanktionsmöglichkeiten an die Hand gegeben werden, um eine einzelfallangepasste und damit wirksamere Einwirkung auf den jeweiligen Täter zu erreichen.

Die Vorzüge des Fahrverbots als einzige oder als zusätzliche Sanktion sind nicht auf den Bereich der Verkehrsstraftaten beschränkt. Einhergehend mit seiner Aufwertung zur Hauptstrafe soll daher auch die bisherige Beschränkung auf Straftaten entfallen, die bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen wurden. Um das Fahrverbot als generell wirksame Denkmittelstrafe einsetzen zu können, wird der Anwendungsbereich auf Straftaten der allgemeinen Kriminalität erstreckt. Eine inhaltliche Beschränkung auf bestimmte Straftaten oder Straftatengruppen ist daher konsequent in der Neufassung des § 44 Abs. 1 nicht mehr vorgesehen.

Um mit der Aufwertung des Fahrverbots eine effektive Bereicherung des Sanktionenspektrums zu erreichen, ist es zudem erforderlich, seine bislang auf drei Monate beschränkte Höchstdauer auszudehnen. Insoweit erscheint es sinnvoll, für das Höchstmaß des Fahrverbots eine gestaffelte Lösung vorzusehen: In seinem bisherigen Anwendungsbereich, also bei Taten im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr, soll

das Höchstmaß auf sechs Monate erhöht werden; bei anderen Straftaten soll es hingegen ein Jahr betragen. Für diese abgestufte Lösung sprechen entscheidend Gründe der Verkehrssicherheit. Denn bei Taten im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr hätte eine Erhöhung über sechs Monate hinaus schwer wiegende Kollisionen mit der Entziehung der Fahrerlaubnis zur Folge. Täter von Straßenverkehrsdelikten und sogenannten „Zusammenhangstaten“, deren Schuld so schwer wiegt, dass eine höhere Fahrverbotsdauer als sechs Monate geboten ist, müssen weiterhin als ungeeignet durch Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB aus dem Verkehr gezogen werden. Stünde aber ein im Höchstmaß nochmals erhöhtes Fahrverbot zur Verfügung, so wäre zu befürchten, dass die Praxis hierzu greift. Auch würden sich etwaige Rechtsmittel wohl wesentlich auf die Entscheidung zwischen Fahrverbot einerseits und Entziehung der Fahrerlaubnis andererseits konzentrieren. Hinzu kommt, dass der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 111a StPO) weitgehend die Basis entzogen würde, weil im Ermittlungsverfahren nicht mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden könnte, dass das Gericht lediglich ein Fahrverbot verhängt, bei dem diese vorläufige Maßnahme nicht in Betracht kommt. Diese Aspekte gelten für Straftaten außerhalb des Straßenverkehrs nicht. Auch steht dort mangels Entziehung der Fahrerlaubnis keine Handhabe für einen länger währenden Ausschluss vom Straßenverkehr zur Verfügung. Mit Blick darauf, dass das Fahrverbot zu einem schlagkräftigen Sanktionsinstrument ausgebaut werden soll, erscheint eine Höchstdauer von einem Jahr sachgerecht.

Wenn auch das Fahrverbot für den Bereich der allgemeinen Kriminalität geöffnet werden soll, behält es seine besondere Bedeutung für den Bereich der Verkehrsstraftaten und der sogenannten Zusammenhangstaten. An der bislang in § 44 Abs. 1 Satz 2 bestimmten Regelanordnung in Fällen einer Verurteilung nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a, Abs. 3 oder § 316 soll daher festgehalten werden. Um zu einer häufigeren Anwendung des Fahrverbots in den Zusammenhangsfällen, in denen ein Kraftfahrzeug als Tatmittel eingesetzt wurde, zu gelangen, soll auch insoweit eine Regelvorschrift eingeführt werden. Vor allem wenn der Täter das Kraftfahrzeug zur Vorbereitung (Fahrt zum Tatort) oder zur Durchführung der Tat (Transport der Beute) missbraucht hat, soll danach regelhaft ein Fahrverbot – allein oder neben einer Geld- oder Freiheitsstrafe – verhängt werden. Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden die beiden vorgenannten Regelanordnungen in einem neuen Absatz 2 zusammengefasst.

Hinsichtlich des Wirksamwerdens des Fahrverbots und der Berechnung der Verbotsfrist bleibt es bei den bisherigen Bestimmungen, die nunmehr in Absatz 3 und Absatz 4 geregelt sind. Es besteht kein Anlass für eine Karenzzeit durch ein generell verzögertes Wirksamwerden oder gar für die Schaffung eines Privilegierungstatbestandes, mit dem die Möglichkeit eingeräumt wird, den Zeitpunkt des Wirksamwerdens selber bestimmen zu können. Ebenso wenig sind Folgeänderungen für die Regelung über das Wirksamwerden eines straßenverkehrsrechtlichen Fahrverbots angezeigt. § 25 Abs. 2a StVG sieht hier eine Privilegierung vor, wenn gegen den Betroffenen in den letzten zwei Jahren vor der Ordnungswidrigkeit kein (straf- oder ordnungswidrigkeitenrechtliches) Fahrverbot verhängt wurde. Der Betroffene kann dann das Wirksamwerden innerhalb der ersten vier Monate selber bestimmen. Ansonsten bleibt es dabei, dass das Fahrverbot mit der Rechtskraft der Bußgeldentscheidung wirksam wird. Diese Differenzierung erscheint auch sachgerecht, wenn ein vorangegangenes strafrechtliches Fahrverbot in keinem

Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stand. Daher ist es nicht erforderlich, im Rahmen des § 25 Abs. 2a StVG nach der Art der Anlasstat für das frühere strafrechtliche Fahrverbot zu differenzieren.

#### Zu Nummer 4 (§ 51)

In seiner abstrakten Sanktionsschwere ist das Fahrverbot generell zwischen der Geld- und der Freiheitsstrafe einzuzordnen. Auch wenn seine Wirkungen im Einzelfall unterschiedlich sein mögen, bedingt es seiner Konzeption nach eine größere Freiheitsbeschränkung als die Geldstrafe, indes eine geringere als die Freiheitsstrafe. Soweit im Zuge der Aufwertung des Fahrverbots zur Hauptstrafe in § 51 ein Umrechnungsmaßstab für diese Strafart vorzusehen ist, erscheint es daher sachgerecht, sowohl im Verhältnis zur Geldstrafe als auch im Verhältnis zur Freiheitsstrafe einen Umrechnungsmaßstab von 1:1 vorzusehen. Absatz 4 Satz 2 regelt entsprechend die Anrechnung von oder auf Fahrverbot. Im Einzelfall kann sich zwar – abhängig von den individuellen Lebensverhältnissen des Betroffenen – das jeweilige Strafübel durchaus unterschiedlich auswirken. Aufgrund der notwendigen Schematisierung bei der abstrakten Bestimmung des Umrechnungsmaßstab ist dies jedoch unvermeidbar.

Absatz 4 Satz 3 normiert eine Anrechnungsgrenze. Das noch zu verbüßende Fahrverbot darf – als Untergrenze – einen Monat nicht unterschreiten. Bei einer weitergehenden Anrechnung stünde sonst zu befürchten, dass das Fahrverbot seinen Sanktionszweck verfehlt. Auch wenn der Verurteilte aus Anlass der Tat bereits eine Freiheitsentziehung erlitten hat (Absatz 1) oder nach Absatz 2 eine frühere Strafe anzurechnen ist, verfolgt das Fahrverbot eigenständige Strafzwecke. Eine völlige Aufzehrung dieser Sanktion im Anrechnungswege soll deshalb vermieden werden. Dies gilt auch für eine Anrechnung von Fahrverbot auf Fahrverbot. Im Mindestmaß ist daher stets zumindest ein Fahrverbot von einem Monat wirksam.

In Absatz 5 wird unmittelbar – ohne die bisherige Verweisung – angeordnet, dass auch die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO anzurechnen ist. Dies erscheint mit der Aufstufung des Fahrverbots zur Hauptstrafe sachgerecht. Die Frage, welcher Teil auf das Fahrverbot angerechnet werden kann, ist in Absatz 4 geregelt. Die dort festgelegte Untergrenze von einem Monat gilt daher auch bei der Anrechnung einer vorläufigen Fahrerlaubnisentziehung.

#### Zu Nummer 6 (§ 54a)

Die Gesamtstrafenbildung in Fällen der Tatmehrheit beim Fahrverbot ist in einer neuen Vorschrift zu regeln. Mit der Aufstufung zur Hauptstrafe sind die bisherigen Regelungen für die Nebenstrafe in § 52 Abs. 4 Satz 2 und § 53 Abs. 4 StGB nicht mehr anwendbar. Dies gilt auch dann, wenn das Fahrverbot nur neben einer Geld- oder Freiheitsstrafe angeordnet wird.

§ 54a Abs. 1 StGB-E bezieht sich auf den Fall, dass aus mehreren als Einzelstrafen festgelegten Fahrverboten eine einheitliche Strafe zu bilden ist. Die Bildung der Gesamtstrafe folgt im Grundsatz dem Regelungsmuster des § 54 StGB für die

Gesamtstrafenbildung in sonstigen Fällen. Allerdings soll die Höchstgrenze der insgesamt zu bildenden Strafe abweichend von § 54 Abs. 2 Satz 1 StGB geregelt werden: Die Summe der Dauer der einzelnen Fahrverbote darf zwar erreicht, jedoch nicht überschritten werden. Hierdurch soll vermieden werden, dass ein aus kürzeren Fahrverboten insgesamt zu bildendes Fahrverbot in Wochen oder Tagen festzusetzen ist.

Die in § 44 Abs. 1 StGB-E festgelegte Höchstdauer des Fahrverbots gilt auch im Rahmen des § 54a StGB-E. Eine Ausdehnung der möglichen Dauer würde den Charakter des Fahrverbots als Warnungs- und Besinnungsstrafe grundsätzlich verändern. Der Fall, dass bei mehreren gemeinsam zur Aburteilung anstehenden Taten jeweils ausschließlich ein Fahrverbot verhängt wird, dürfte in der Praxis ohnehin kaum in Betracht kommen. Im Hinblick auf die Denkkettelfunktion des Fahrverbots wird es zumeist nicht sachgerecht sein, bei mehrfacher Straftatenbegehung für jede Tat ein Fahrverbot als alleinige Strafe anzuordnen. In derartigen Fällen wird häufig auch die Prüfung nahe liegen, ob eine Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB in Betracht kommt.

Erheblich praxisrelevanter wird der Fall sein, dass ein Fahrverbot mit einer anderen Strafe zusammentrifft. Für diese Konstellation bestimmt Absatz 2, dass bei der Bildung der Gesamtstrafe auf Fahrverbot gesondert erkannt wird. Die Regelung folgt der bisherigen Regelung der § 52 Abs. 4 Satz 2, § 53 Abs. 4 StGB. Sie beruht auf dem Grundgedanken, dass mit dem Fahrverbot eigenständige Strafzwecke verfolgt werden, auf deren Erreichung auch im Rahmen einer Gesamtstrafenbildung nicht verzichtet werden soll.

Soweit wegen mehrerer Delikte Fahrverbot neben einer anderen Strafe verwirkt ist, bestimmt das Gericht die Dauer des insgesamt zu bildenden Fahrverbots nach Absatz 1. Auch hier wird oftmals die Prüfung einer Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB nahe liegen.

#### Zu Nummer 7 (§ 55)

Es handelt sich um eine Folgeregelung für die nachträgliche Bildung der Gesamtstrafe. Der neue Absatz 2 macht die Regelung des § 54a StGB-E für die Bildung des Fahrverbots bei Tatmehrheit auch für die nachträgliche Gesamtstrafenbildung anwendbar. Hinsichtlich der möglichen Höchstdauer des Fahrverbots wird indes eine abweichende Regelung getroffen. Bei der nachträglichen Bildung einer Gesamtstrafe kann es eher zu der Konstellation kommen, dass aus mehreren selbständigen Fahrverboten eine einheitliche Strafe zu bilden ist. Dem Grundsatz nach gelten zwar auch hier die zu § 54a StGB-E ausgeführten Erwägungen. Für die Höchstdauer des Fahrverbots soll es deshalb grundsätzlich bei der Grenze des § 44 Abs. 1 StGB-E bleiben. Es muss jedoch Vorsorge für den Fall getroffen werden, dass eine Fahrverbotsdauer von sechs Monaten bzw. von einem Jahr nicht mehr ausreichend ist, um dem insgesamt verwirklichten Unrecht Rechnung zu tragen oder auf den Täter mit dem ausreichenden Nachdruck einzuwirken. Für diese Fälle ermöglicht der neue § 55 Abs. 2 StGB-E die Verhängung eines Fahrverbots von einem Jahr bzw. – bei Taten der allgemeinen Kriminalität – bis zu einschließlich zwei Jahren.

**Zu Artikel 2 (Änderung der Strafprozessordnung)**Zu Nummer 1 (§ 260)

Es handelt sich um eine Folgeänderung durch die Änderung des § 44 StGB-E. Kann das Fahrverbot nunmehr als Hauptstrafe verhängt werden, so ist die Anordnung und die Dauer des Fahrverbots zwingend in der Urteilsformel zum Ausdruck zu bringen.

Zu Nummer 2 (§ 267)

Die vorgesehene Ergänzung stellt eine notwendige Folge der Änderung des § 44 StGB-E dar, um auch die Fälle zu erfassen, in denen ein Fahrverbot anstelle einer Geld- oder Freiheitsstrafe verhängt wird.

Zu Nummer 3 (§ 268c)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung an § 44 StGB-E.

Zu Nummer 4 (§ 463b)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung an § 44 StGB-E.

**Zu Artikel 3 (Änderung des Jugendgerichtsgesetzes)**

Es handelt sich um eine notwendige Folgeanpassung auf Grund der Änderung des § 44 StGB-E. Bislang erlaubte das Jugendgerichtsgesetz die Verhängung eines Fahrverbots als „Nebenstrafe“, also neben weiteren Maßnahmen (vgl. § 8 Abs. 3 JGG). Da das Fahrverbot mit der Neufassung des § 44 StGB seinen Charakter als Nebenstrafe einbüsst, verliert die Inbezugnahme in § 76 Satz 1 JGG ihren Sinn. Der Ausbau des Fahrverbots zu einer vollwertigen Hauptmaßnahme auch des Jugendstrafrechts ist im übrigen Gegenstand des Gesetzentwurfs des Bundesrats vom 10. Februar 2006 für ein Gesetz zur Verbesserung der Bekämpfung der Jugenddelinquenz (BT-Drs. 16/1027).

**Zu Artikel 4 (Änderung des Bundeszentralregistergesetzes)**Zu Nummer 1 (§ 32 Abs. 2)

§ 32 Abs. 2 Nr. 5 BZRG sieht die Nichtaufnahme von Bagatellverurteilungen in ein Führungszeugnis vor, sofern im Register keine weitere Strafe eingetragen ist. Diese Regelung ist entsprechend an die neue Hauptstrafe des Fahrverbots anzupassen. Entsprechend dem Umrechnungsmaßstab nach § 51 StGB-E ist eine Nichtaufnahme

vorgesehen, wenn das Fahrverbot für eine Dauer von nicht mehr als drei Monaten angeordnet wurde.

#### Zu Nummer 2 (§ 34)

Bei Bagatellverurteilungen, die – abweichend von § 32 Abs. 2 BZRG – wegen einer Voreintragung grundsätzlich in das Führungszeugnis aufzunehmen sind, wird das Fahrverbot hinsichtlich der Frist, nach deren Ablauf eine Aufnahme nicht mehr erfolgen darf, einer Geldstrafe oder Freiheitsstrafe von nicht mehr als drei Monaten gleichgestellt.

#### Zu Nummer 3 (§ 35 Abs. 2)

Die bisherige Regelung, nach der eine neben Freiheitsstrafe verhängte Geldstrafe bei der Fristberechnung unberücksichtigt bleibt, soll auch – wie bisher – für das Fahrverbot gelten, wenn es neben einer Freiheitsstrafe angeordnet wird. Eine diesbezügliche Klarstellung im Gesetzestext erscheint geboten, da das Fahrverbot in der Überschrift zu § 44 StGB-E nicht mehr als Nebenstrafe bezeichnet wird.

#### Zu Nummer 4 (§ 38)

Nach § 38 Abs. 1 BZRG sind grundsätzlich alle im Register eingetragenen Verurteilungen in ein Führungszeugnis aufzunehmen, solange eine von ihnen in ein Führungszeugnis aufzunehmen ist. Absatz 2 lässt hiervon Ausnahmen für bestimmte Bagatellverurteilungen zu. Diese Ausnahmeregelung ist für das Fahrverbot als Hauptstrafe entsprechend der Regelung in § 32 Abs. 2 StGB-E anzupassen.

#### Zu Nummer 5 (§ 46)

Bei der Bestimmung der Tilgungsfrist wird für Verurteilungen zu Fahrverbot die Frist übernommen, die für Verurteilungen zu Freiheitsstrafe von nicht mehr als drei Monaten gilt.

### **Zu Artikel 5 (Änderung des Gerichtskostengesetzes - Kostenverzeichnis)**

#### Zu Nummer 1 (Teil 3., Hauptabschnitt 1., Vorbemerkung 3.1.)

Der neue Absatz 3 trägt dem Umstand Rechnung, dass das Fahrverbot künftig als zusätzliche Hauptstrafe ausgesprochen werden kann. Es soll daher stets in die Höhe der insgesamt zu zahlenden Gebühren einfließen.

#### Zu Nummer 2 (Teil 3., Hauptabschnitt 1., Vorbemerkung 3.1., Absatz 6)

Es handelt sich um eine Folgeänderung im Hinblick auf die Einfügung des § 55 Abs. 2 StGB-E.

Zu Nummer 3 (Teil 3, Hauptabschnitt 1, Abschnitt 1, Nummern 3110 und 3111)

Für die Verurteilung zu Fahrverbot sind eigenständige Gebührentatbestände vorzusehen. Entsprechend der Abstufung bei Geld- und Freiheitsstrafen soll dabei nach der Dauer des verhängten Fahrverbots unterschieden werden.

**Zu Artikel 6 (Änderung der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr)**

Es handelt sich um eine sprachliche Anpassung an die Aufwertung des Fahrverbots zur Hauptstrafe aufgrund der Änderung des § 44 StGB-E.

**Zu Artikel 7 (Inkrafttreten)**

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Übergangsvorschriften sind nicht erforderlich.