

Gesetzentwurf des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Einführung des Fahrverbots als Hauptstrafe

A. Problem und Ziel

Die Bandbreite strafrechtlicher Sanktionen erweist sich zuweilen als nicht ausreichend. In der Praxis kommen immer wieder Konstellationen vor, in denen die herkömmliche Geld- oder Freiheitsstrafe ein zielgenaues Strafen nicht hinreichend ermöglicht. Dies kann etwa dann der Fall sein, wenn nach den persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des Verurteilten eine Geldstrafe allein nicht geeignet ist, die mit ihr verfolgten Zwecke zu erfüllen, andererseits aber eine Freiheitsstrafe nach Lage des Falles unangemessen hart erscheint. Ein weiteres Beispiel sind nicht ganz schwer wiegende Taten mit extremistischem Hintergrund auch unter Anwendung von Gewalt, unter deren Tätern sich nach den Erfahrungen ein großer Anteil junger Menschen findet. Hier kommt dem Gebot "Wehret den Anfängen" besondere Bedeutung zu. Die Sanktionen müssen geeignet sein, den Tätern einen wirkungsvollen "Schuss vor den Bug" zu setzen.

B. Lösung

Die bestehenden Lücken sollen durch den Ausbau des Fahrverbots zu einer vollwertigen Hauptstrafe behoben werden. Der Anwendungsbereich dieser sowohl in spezial- als auch in generalpräventiver Hinsicht anerkannt wirksamen Sanktion soll dabei für alle Arten von Straftaten eröffnet werden. Die Verhängung des Fahrverbots verspricht eine deutliche Wirkung auf den Verurteilten. Denn Mobilität hat eine große Bedeutung; dem Führen von Kraftfahrzeugen kommt ein erheblicher Prestigewert zu.

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 anstelle 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

elektronische Vorab-Fassung*

Entwurf eines Gesetzes zur Einführung des Fahrverbots als Hauptstrafe

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 ..., wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht zum Allgemeinen Teil, Dritter Abschnitt wird wie folgt geändert:
 - a) Im Ersten Titel wird die Zwischenüberschrift "Nebenstrafe" durch die Zwischenüberschrift "Fahrverbot" ersetzt und die Angabe zu § 44 wird wie folgt gefasst:

"§ 44 Verhängung eines Fahrverbots"
 - b) Im Dritten Titel wird nach der Angabe zu § 54 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, es sei denn, die Entziehung der Fahrerlaubnis unterbleibt in den Fällen des Absatzes 2 Nr. 2 deswegen, weil nach der Gesamtwürdigung nicht davon ausgegangen werden kann, dass der Täter die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen eigenen kriminellen Interessen unterordnen werde."
 - 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 das Wort "und" durch ein Komma ersetzt und nach dem Wort "Geldstrafe" die Wörter "und auf Fahrverbot, soweit es nicht neben einer Geld- oder Freiheitsstrafe verhängt wird," eingefügt.

b) In Absatz 4 werden nach Satz 1 die folgenden Sätze 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 ..., wird wie folgt geändert:

1. Nach § 260 Abs. 4 Satz 3 wird folgender Satz eingefügt:
"Wird ein Fahrverbot verhängt, so ist dessen Dauer in die Urteilsformel aufzunehmen."
2. In § 267 Abs. 4 Satz 1 Halbsatz 2 werden nach den Wörtern "auf Geldstrafe" die Wörter "oder Anordnung eines Fahrverbots" eingefügt.
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

Das Jugendgerichtsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Dezember 1974 (BGBl. I S. 3427), zuletzt geändert durch ..., wird wie folgt geändert:

1. Nach § 15 wird folgender § 15a eingefügt:

"§ 15a

Fahrverbot

Der Richter kann dem Jugendlichen verbieten, für die Dauer von einem Monat bis zu einem Jahr im Straßenverkehr Kraftfahrzeuge jeder oder einer bestimmten Art zu führen. § 44 Abs. 3 und 4 des Strafgesetzbuches findet Anwendung."

2. In § 76 Satz 1 werden 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 ..., wird wie folgt geändert:

1. In § 32 Abs. 2 Nr. 5 werden nach dem Buchstaben b ein Komma und folgender Buchstabe c eingefügt:
"c) Fahrverbot von nicht mehr als drei Monaten"
2. In § 34 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a werden nach dem Wort "Monaten" die Wörter "oder Fahrverbot" eingefügt.
3. Dem § 35 Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:
"Gleiches gilt für ein Fahrverbot, das neben Freiheitsstrafe ausgesprochen wurde."
4. In § 38 Abs. 2 Nr. 3 werden das Wort "oder" nach dem Wort "Tagessätzen" durch ein Komma ersetzt und nach dem Wort "Monaten" die Wörter "oder auf Fahrverbot von nicht mehr als drei Monaten" eingefügt.
5. § 46 Abs. 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 1 Buchstabe b werden nach dem Wort "Monaten" die Wörter "oder zu Fahrverbot von nicht mehr als drei Monaten" eingefügt.
 - b) In Nummer 2 Buchstabe a werden nach dem Wort "Monaten" die Wörter "oder Fahrverbot" eingefügt.

Artikel 5

Änderung des Gerichtskostengesetzes

Anlage 1 Teil 3 Hauptabschnitt 1 (Kostenverzeichnis) zum Gerichtskostengesetz vom 5. Mai 2004 (BGBl. I S. 718), das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Vorbemerkung 3.1 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:
"(3) Ist neben einer Geld- oder Freiheitsstrafe auf Fahrverbot erkannt, wird die Gebühr gesondert berechnet."
 - b) Die bisherigen Absätze 3 bis 8 werden Absätze 4 bis 9.
 - c) Im neuen Absatz 6 Satz 1 wird die Angabe "§ 55 Abs. 1" durch die Angabe "§ 55 Abs. 1 oder 2" ersetzt.

2. In Nummer 3110 werden nach dem Wort "Monaten" die Wörter ", zu Fahrverbot bis zu 6 Monaten" eingefügt.
3. In Nummer 3111 werden nach dem Wort "Jahr" die Wörter ", Fahrverbot bis zu 6 Monaten" eingefügt.

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 ... geändert worden ist, werden die Wörter "Haupt- und Nebenstrafen" durch das Wort "Strafen" ersetzt.

Artikel 7

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am in Kraft.

elektronische Vorab-Fassung*

Begründung

A. Allgemeines

Das Fahrverbot stellt eine anerkannt wirksame "Denkzettel- und Besinnungsmaßnahme" (vgl. BVerfGE 27, 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 dann 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 allgemeiner 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. Strafreoretisch kommt es bei der Übelszufügung 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.

Der Ausbau des Fahrverbots erscheint auch im Hinblick auf die Entscheidung des Großen Senats für Strafsachen des Bundesgerichtshof vom 27. April 2005 (BGHSt 50, 93) erforderlich. In dieser Entscheidung hat der Bundesgerichtshof den Anwendungsbereich der Entziehung der Fahrerlaubnis

bei Zusammenhangstaten wesentlich eingeengt. Etwa beim Einsatz des Fahrzeugs zu Drogengeschäften kann die Entziehung der Fahrerlaubnis seither nur noch angeordnet werden, wenn sich aus der Tat hinreichende Anhaltspunkte für die Bereitschaft des Täters ergeben, dass er die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen kriminellen Zielen unterordnen werde. Nach Auffassung des Entwurfs müssen jedoch bei sämtlichen Missbräuchen des Kraftfahrzeugs im Zusammenhang mit der Begehung von Straftaten effektive Sanktionen verhängt werden können, die gerade die Berechtigung des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen betreffen. Dem trägt der Ausbau des Fahrverbots Rechnung.

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 die §§ 44 und 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 gering. Gerade wegen des Wegfalls der Notwendigkeit zur gleichzeitigen Verhängung von Geld- oder Freiheitsstrafe ist den Gerichten ein größerer Spielraum bei der Festlegung der Fahrverbotsdauer zu eröffnen. Der Gesetzentwurf 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 vor § 44)

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung.

Zu Nummer 3 (§ 44 Abs. 1 und 2 -neu-)

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. Das ermöglicht eine selbständige Verhängung dieser Sanktion, nicht nur - wie nach gegenwärtigem Recht - eine additive Anordnung neben einer Geld- oder Freiheitsstrafe. Das Fahrverbot kann aber auch weiterhin 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 einfallangepasste 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 StGB 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 auszuweiten. 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 Straßenverkehrtsdelikten und sogenannten Zusammenhangstaten, deren Schuld so schwer wiegt, dass eine höhere Fahrverbotsdauer als sechs Monate geboten ist, müssen weiterhin durch Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB als ungeeignet 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 StGB bestimmten Regelanordnung in Fällen einer Verurteilung nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a, Abs. 3 oder § 316 StGB 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.

Absatz 1 Halbsatz 2 stellt dabei sicher, dass für solche Zusammenhangstaten, bei denen nach den durch den Großen Senat für Strafsachen des Bundesgerichtshofs entwickelten Grundsätzen (BGHSt 50, 93) keine Entziehung der Fahrerlaubnis mehr angeordnet werden darf, das Höchstmaß des Fahrverbots wie bei sonstigen Taten der allgemeinen Kriminalität ein Jahr beträgt. Dies erscheint für eine effektive Sanktionierung zwingend erforderlich.

Hinsichtlich des Wirksamwerdens des Fahrverbots und der Berechnung der Verbotsfrist bleibt es bei den bisherigen Bestimmungen, die nunmehr in den Absätzen 3 und 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 Abs. 1 Satz 1, Abs. 4 Satz 2 -neu-, 3 -neu-, Abs. 5 Satz 1)

In seiner abstrakten Sanktionsschwere ist das Fahrverbot generell zwischen der Geld- und der Freiheitsstrafe einzuordnen. 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 StGB 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. Auf Grund der notwendigen Schematisierung bei der abstrakten Bestimmung des Umrechnungsmaßstabs 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 Auf-

wertung 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 Entziehung der Fahrerlaubnis. Sowohl die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis, als auch die Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins nach § 94 StPO entfalten dieselbe Wirkung: Der Beschuldigte darf kein fahrerlaubnispflichtiges Kraftfahrzeug führen. Deutlich wird das in § 21 StVG: In allen vorgenannten Fällen ist der Verstoß strafbar. Daher ist es angemessen und geboten, die im Vorfeld einer Verurteilung zu einem Fahrverbot eintretende gleiche Wirkung einer vorläufigen Maßnahme auch im gleichen Maße auf das Fahrverbot anzurechnen. Das entspricht der Regelung im geltenden Recht.

Zu Nummer 5 (§ 54a -neu-)

Die Gesamtstrafenbildung in Fällen der Tatmehrheit beim Fahrverbot ist in einer neuen Vorschrift zu regeln. Mit der Aufwertung 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 Denkkzettel-Funktion 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 von § 52 Abs. 4 Satz 2 und § 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 6 (§ 55 Abs. 2 -neu-)

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 Abs. 4 Satz 4 -neu-)

Es handelt sich um eine Folgeänderung zur Änderung des § 44 Abs. 1 StGB-E. Kann das Fahrverbot nunmehr als Hauptstrafe verhängt werden, ist die Anordnung und die Dauer des Fahrverbots zwingend in der Urteilsformel zum Ausdruck zu bringen.

Zu Nummer 2 (§ 267 Abs. 4 Satz 1)

Die vorgesehene Ergänzung stellt eine notwendige Folge der Änderung des § 44 Abs. 1 StGB-E dar, um auch die Fälle zu erfassen, in denen ein Fahrverbot anstelle einer Geld- oder Freiheitsstrafe verhängt wird.

Zu Nummer 3 (§ 268c Satz 1)

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

Zu Nummer 4 (§ 463b Abs. 1 und 2)

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

Zu Artikel 3 (Änderung des Jugendgerichtsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 15a -neu-)

Die Einführung des Fahrverbots in das JGG ist im Zusammenhang mit der Einführung des Fahrverbots als Hauptstrafe gemäß § 44 StGB-E zwingend erforderlich. Bisher ist die Verhängung eines Fahrverbots als Nebenstrafe bei gleichzeitiger Verhängung einer Jugendstrafe, eines Zuchtmittels oder einer Erziehungsmaßregel möglich (§§ 6, 8 JGG). Wird das Fahrverbot aber im Strafgesetzbuch zur Hauptstrafe, so wäre ihre Verhängung bei Anwendung von Jugendstrafrecht gemäß den §§ 5, 6 und 8 JGG nicht mehr zulässig. Die Hauptstrafen des allgemeinen Strafrechts finden nach dem Sanktionensystem des JGG bei Verurteilungen nach Jugendstrafrecht keine Anwendung. Die Ermöglichung der Anordnung eines Fahrverbots nach JGG ist daher unumgänglich.

Die Einführung des Fahrverbots als eigenständige Sanktion im Jugendstrafrecht ist bereits Gegenstand des Gesetzentwurfs des Bundesrates zur Verbesserung der Bekämpfung der Jugenddelinquenz, das dem Deutschen Bundestag vorliegt (BT-Drs. 16/1027). Dessen Umsetzung ist nicht absehbar.

Das Fahrverbot nach JGG soll als Zuchtmittel ausgestaltet werden. Um deutlich zu machen, dass sich das Fahrverbot als Zuchtmittel in das in sich abgeschlossene Sanktionensystem des JGG einfügt, verweist § 15a JGG-E nicht pauschal auf den neu zu fassenden § 44 StGB, sondern formuliert das Fahrverbot selbstständig, wenngleich weitgehend inhaltsgleich mit § 44 Abs. 1 Halbsatz 1 StGB-E.

Die Vorschrift sieht vor, dass ein Fahrverbot auch bei Anwendung des Jugendstrafrechts verhängt werden kann, auch wenn die Straftat nicht bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen wurde. Diese Sanktion kommt insbesondere in Betracht, wenn dem Jugendlichen dadurch, dass ihm die Benutzung des Kraftfahrzeugs untersagt wird, in ausreichender Weise das Unrecht seiner Tat zum Bewusstsein gebracht werden kann.

Die Vollstreckung des Fahrverbotes richtet sich durch den Verweis auf § 44 Abs. 3 und 4 StGB-E nach allgemeinem Strafrecht.

Zu Nummer 2 (§ 76 Satz 1)

Es handelt sich um eine notwendige Folgeanpassung. Da das Fahrverbot nach § 15a JGG-E Zuchtmittel ist, ist eine gesonderte Erwähnung in § 76 JGG nicht mehr erforderlich.

Zu Artikel 4 (Änderung des Bundeszentralregistergesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 32 Abs. 2 Nr. 5 Buchstabe c -neu-)

§ 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 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a)

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 Satz 2 -neu-)

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

net wird.

Zu Nummer 4 (§ 38 Abs. 2 Nr. 3)

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 Nr. 5 Buchstabe c StGB-E anzupassen.

Zu Nummer 5 (§ 46 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b, Nr. 2 Buchstabe a)

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 (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.

Bei dem Zusatz in Absatz 6 handelt es sich um eine Folgeänderung im Hinblick auf die Einfügung des § 55 Abs. 2 StGB-E.

Zu den Nummern 2 und 3 (Nr. 3110, 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 (§ 59 Abs. 1 Nr. 6 der Fahrerlaubnis-Verordnung)

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

Zu Artikel 7 (Inkrafttreten)

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

Stellungnahme der Bundesregierung

Die Bundesregierung nimmt zum Gesetzentwurf des Bundesrates wie folgt Stellung:

Eine wirkungsvolle und angemessene Bekämpfung der Kriminalität und eine beständige Fortentwicklung strafrechtlicher Maßnahmen sind aus Sicht der Bundesregierung wichtige Anliegen der Rechtspolitik. Daher verschließt sich die Bundesregierung einer angemessenen Erweiterung des Fahrverbots nicht. Das Fahrverbot hat sich als eine verkehrsrechtliche, auf Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer zugeschnittene Sanktion bewährt. Vor diesem Hintergrund befürwortet die Bundesregierung insbesondere eine Erweiterung der Fahrverbotshöchstdauer, um die bestehende „Schere“ zur Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 des Strafgesetzbuchs) zu schließen.

Soweit der Bundesrat im Übrigen eine Aufstufung des Fahrverbots zur Hauptstrafe und seine Anwendung auf allgemeine Kriminalität vorschlägt, wird die Bundesregierung prüfen, ob ein aus dem Kontext des Straßenverkehrs herausgelöstes Fahrverbot in der Praxis effizient angewendet sowie wirksam kontrolliert und durchgesetzt werden kann. Sie wird im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens hierzu und zu den weiteren Vorschlägen des Bundesrates, wie zum Beispiel zur vorgeschlagenen Staffelung der Fahrverbotsfristen, Stellung nehmen.