

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 18/6861



Schleswig-Holstein
Ministerium für Justiz,
Kultur und Europa

Ministerin

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Innen- und Rechtsausschuss
Die Vorsitzende
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Kiel, 7. November 2016

Kein Fahrverbot bei allgemeiner Kriminalität

Antrag der Fraktion der FDP – Drucksache 18/4594

Ihr Schreiben vom 13. Oktober 2016

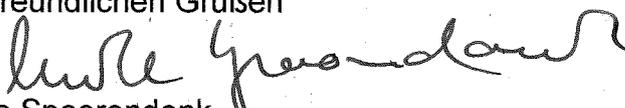
1 Anlage

Sehr geehrte Frau Ostmeier,

der Bitte des Ausschusses entsprechend habe ich dem Generalstaatsanwalt des Landes Schleswig-Holstein zu dem Antrag der Fraktion der FDP „Kein Fahrverbot bei allgemeiner Kriminalität“ vom 7. September 2016 (LT- Drs. 18/4594) Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme gegeben.

Seine mit Bericht vom 26. Oktober 2016 abgegebene Stellungnahme übersende ich in der Anlage.

Mit freundlichen Grüßen


Anke Spoorendonk

170

Der
Generalstaatsanwalt
des Landes
Schleswig-Holstein



Der Generalstaatsanwalt · Gottorfstraße 2 · 24837 Schleswig

Ihr Zeichen: II 301 IV / 4000 - 340 SH
Ihre Nachricht vom:

Ministerium für Justiz,
Kultur und Europa
des Landes Schleswig-Holstein
Lorentzendam 35
24103 Kiel

Mein Zeichen: 400 – 6/2016
Meine Nachricht vom:



Telefon: 04621 86-1015 (Geschäftsstelle)
Telefax: 04621 86-1341

Datum: 26. Oktober 2016

Antrag der Fraktion der FDP „Kein Fahrverbot bei allgemeiner Kriminalität“ vom 07.09.2016
(LT-Drs. 18/4594)

Erlass vom 14.10.2016 – II 301 IV / 4000 - 340 SH – *BL 166*

Zu dem Antrag der FDP-Fraktion, der Landtag möge die Landesregierung auffordern, sich auf Bundesebene gegen die Einführung des Fahrverbots als eigenständige Sanktion im Erwachsenen- und Jugendstrafrecht bei allgemeiner Kriminalität einzusetzen und entsprechende Gesetzentwürfe oder -initiativen gegebenenfalls im Bundesrat abzulehnen, nehme ich wie folgt Stellung:

Der Vorschlag, das strafrechtliche Fahrverbot des § 44 StGB als staatliche Reaktion auch bei allgemeiner Kriminalität anzuwenden, wird aus Sicht der staatsanwaltschaftlichen Praxis kritisch beurteilt.

Zwar scheinen auf den ersten Blick die Vorteile auf der Hand zu liegen, weil das Fahrverbot spezial- wie generalpräventiv wirkt, kostengünstig ist und bei gegenüber der Geldstrafe erhöhter Empfindlichkeit als „Denkzettel- und Besinnungsstrafe“ (BVerfG NJW 1969, 1623) die negativen Folgen der Freiheitsstrafe vermeidet.

Jedoch bestehen im Hinblick auf eine Ausweitung des Fahrverbots auch auf allgemeine Delikte ohne Verkehrsbezug erhebliche Bedenken.

Dienstgebäude:
Gottorfstraße 2
24837 Schleswig

Telefon 04621 86-0
Telefax 04621 86-1341
E-Mail verwaltung@gsta.landsh.de

Das Wappen ist gesetzlich geschützt.
Kein Zugang für elektronisch signierte oder
verschlüsselte Dokumente

Eine solche Vorgehensweise begegnete Bedenken im Hinblick auf den verfassungsrechtlichen allgemeinen Gleichheitssatz. Die Straftat „Fahrverbot“ kann lediglich denjenigen treffen und würde daher auch nur gegen denjenigen verhängt, der über eine Fahrerlaubnis sowie ein Fahrzeug verfügt. Eine Sonderstrafe für Kraftfahrer aber ist lediglich dann als sachlicher Grund einer Ungleichbehandlung zu rechtfertigen, wenn es sich bei der zu sanktionierenden Verhaltensweise um eine Verkehrsstraftat handelt (vgl. Röwer, 39. VGT 2001, 75; Schäpe, 39. VGT 2001, 94 f.).

Insbesondere liegt ein solcher sachlicher Grund auch nicht in der bei Kraftfahrern vermuteten individuellen Strafempfindlichkeit. Im Gegenteil wird nach der bisherigen Praxis die erhöhte Strafempfindlichkeit des aus existenziellen Gründen auf die Fahrerlaubnis angewiesenen Kraftfahrers bei der Frage des Ob der Verhängung eines Fahrverbots (oder der Entziehung der Fahrerlaubnis) in strafmildernder Weise berücksichtigt.

Unklar ist auch die Bestimmung eines angemessenen Verrechnungsmaßstabes gegenüber den Sanktionen für fahrerscheinlose Angeklagte, weil es im Unterschied zur Freiheits- und Geldstrafe hier an einer „Währungseinheit“ mit allgemeiner Gültigkeit fehlt. (Schäpe a. a. O., S. 95).

Als Ausweg aus einer generellen Unzufriedenheit mit Durchsetzung und Folgen der klassischen Straftaten dürfte das Fahrverbot als allgemeine Strafsanktion weder geeignet noch erforderlich sein. Auch wenn das Fahrverbot nicht die negativen sozialen Folgen einer Freiheitsstrafe aufweist, ist es andererseits nicht geeignet, die tatsächlichen Schwierigkeiten der Geldstrafe zu beseitigen. Sofern hier trotz des Tagessatzsystems eine Bemessung nach den tatsächlichen wirtschaftlichen Verhältnissen bei Einkommensschwachen oder besonders Vermögenden in der Praxis Probleme bereitet, beruhen diese weniger auf Unzulänglichkeiten der gesetzlichen Vorgaben als eher darauf, dass die gesetzlich eingeräumten Möglichkeiten, zu einer an der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Täters orientierten Geldstrafe zu gelangen, mangels die Umsetzung unterstützender Regelungen (z.B. Auskunftsanspruch des Gerichts gegenüber den Steuerbehörden; zu weiteren Vorschlägen vgl. Röwer a. a. O, S. 77 in Fn. 31) nicht hinreichend ausgeschöpft werden (können).

Das gemeinhin gegen die Geldstrafe angeführte Argument, dass diese nicht (nur) den Täter, sondern durch die Reduzierung des Familieneinkommens auch die von ihm wirtschaftlich Abhängigen treffe oder anderweitig auf Dritte verlagert werden könne, gilt in ähnlichem Maße auch für das Fahrverbot. Hinzu tritt, dass die individuelle Belastung durch ein Fahrverbot je nach Lebenssituation (gute Nahverkehrsinfrastruktur im urbanen Bereich gegenüber fehlender Anbindung ländlicher, strukturschwacher Gegenden; auf Mobilität nicht angewiesene Heimarbeiter oder Arbeitslose gegenüber Außendienstlern oder Berufskraftfahrern) in unterschiedlichem Maße empfindlich oder gar existenzbedrohend ausfällt. Ob insoweit in der Praxis eine hinreichende Differenzierung im Hinblick auf § 46 Abs. 2 StGB zu gewährleisten ist, ist zumindest zweifelhaft.

Die mögliche Erwartung, die Ausweitung des Fahrverbotes auf von Geldstrafe allein nicht mehr zu beeindruckenden Wiederholungs- und Mehrfachtäter allgemeiner Kriminalität dürfte sich nicht erfüllen. Diese Personengruppe dürfte überwiegend eine erhebliche Vorstrafenbelastung, einen hohen Anteil an Arbeitslosigkeit und eine wirtschaftlich schwache Position aufweisen, damit oftmals über keine Fahrerlaubnis oder zumindest kein eigenes Fahrzeug verfügen und wären daher kein Adressat dieser Sanktionsart.

Der Vorteil des Fahrverbotes, mit der Rechtskraft des Urteils unmittelbar und kostengünstig ohne weitere Vollstreckungsmaßnahmen zu wirken, verkehrt sich bei Lichte betrachtet ins Gegenteil: Der mit dem Sanktionsausspruch verfolgte Zweck hängt von der Mitwirkung des Verurteilten ab; eine Überwachung ist kaum möglich (vgl. Kilger, ZRP 2009, 13, 14). Damit bekommen die Strafverfolgungsorgane bei der Durchsetzung des staatlichen Strafanspruchs ein erhebliches Glaubwürdigkeits- und Ernstnahmeproblem (Frank, ZRP 2002, 20, 22). Hinzu tritt, dass die Nichtbefolgung der Sanktion nach § 21 StVG als (weitere) Straftat zu ahnden wäre, während gegen denjenigen, der sich einer Freiheits- oder Geldstrafe entzieht, nicht mit erneuter Anwendung einer Kriminalstrafe vorzugehen ist. Auch diese Ungleichbehandlung ist nur insoweit gerechtfertigt, wie Anlass des Fahrverbotes ein konkreter Verkehrsverstoß war.

Ein praktisch relevanter Nachteil besteht in einem zu erwartenden erheblichen Anstieg an Rechtsmitteln aus zweierlei Gründen: Zum einen als Angriff gegen die als im Einzelfall für nicht hinnehmbar gehaltene Einbuße an persönlicher Freiheit insgesamt und zum anderen als taktisches Hinauszögern der Rechtskraft, um Vorkehrungen (Beantragung des Jahresurlaubs, Beschaffung eines Ersatzfahrers) für die Mobilitätsbeschränkung zu treffen. In diesem Zusammenhang ist zugleich mit einem Anstieg konfliktträchtiger Hauptverhandlungen sowie von Fällen einer Verständigungen im Strafverfahren nach § 257c StPO zu rechnen (Frank, a. a. O.).

Insoweit wäre auch ein personeller und damit finanzieller Mehraufwand für die Justiz, zusätzlich auch für den erhöhten Vollstreckungsaufwand (Herausgabe des Führerscheins durch Beschlagnahme nach § 463b StPO, gegebenenfalls Durchsuchungs- und Fahndungsmaßnahmen gegen den Verurteilten) zu erwarten.

Einschränkend ist anzumerken, dass die geäußerten Bedenken für den Bereich des Jugendstrafrechts überwiegend nicht bestehen, weil das Jugendstrafrecht nicht primär von dem Gedanken des Schuldausgleichs und der Vergeltung, sondern von dem Erziehungsgedanken geprägt ist. Bereits nach geltendem Recht stellt das Jugendgerichtsgesetz dem Jugendrichter eine große Bandbreite unterschiedlichster Sanktionen zur individuellen erzieherischen Einwirkung auf den Delinquenten zur Verfügung. Diesen Katalog um eine Beschränkung der Mobilität zu erweitern, wäre daher konsequent. Auch wären dem Bericht der Jugendgerichtshilfe die individuellen Wirkungen einer solchen Reaktion auf die sozialen und persönlichen Verhältnisse des Jugendlichen oder Heranwachsenden zu entnehmen (Frank a. a. O., S. 23). Indes sind hier keine sonderlich hohen Fallzahlen zu erwarten, weil Heranwachsende (sowie von der Möglichkeit des „begleitenden Fahrens“ Gebrauch machende Jugendliche) regelmäßig über eine Fahrerlaubnis auf Probe (§ 2a StVG) verfügen und diese jugendrichterlicher Reaktion im Hinblick auf in der Folge zu erwartende weitere Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörden regelmäßig als zu einschneidend und daher erzieherisch nicht geboten erachtet werden dürfte.

In Vertretung
Döpfer

Beglaubigt
Justizangestellte

