

DEKRA Automobil GmbH
D-01998 Klettwitz, Senftenberger Str. 30

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Innen- und Rechtsausschuss
Frau Barbara Ostmeier, Vorsitzende
Landeshaus,
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

DEKRA Automobil GmbH
AP8, Grundlagen und Prozesse
Senftenberger Str. 30
D-01998 Klettwitz
Telefon (03 57 54) 73 44-200
Telefax (03 57 54) 73 45-200

Kontakt Dipl.-Ing. André Skupin
Tel. direkt (03 57 54)-73 44-257
Fax direkt (03 57 54)-73 45-250
E-Mail Andre.Skupin@dekra.com
Datum 21.11.2016

Ihr Aktenzeichen: Antrag der Fraktion der FDP - Drucksache 18/4594

Datum: Kiel, 13.10.2016

Stellungnahme zum Antrag der Fraktion der FDP - Drucksache 18/4594, Kein Fahrverbot bei allgemeiner Kriminalität

Sehr geehrte Frau Ostmeier,

wir bedanken uns für die Gelegenheit, die kontrovers diskutierten Pläne der Bundesregierung, ein Fahrverbot als Nebenstrafe einzuführen, kommentieren zu dürfen. In der Historie haben sich Fahrverbot und Entziehung der Fahrerlaubnis als durchaus effektive Mittel zur Bekämpfung von Verkehrsdelinquenz erwiesen. Seit Jahrzehnten wird kontrovers diskutiert, ob das Fahrverbot auch bei Straftaten außerhalb des Straßenverkehrs allgemeiner Anwendung finden sollte, z.B. bei Ladendiebstahl, Verletzung von Unterhaltungspflichten oder Steuervergehen.

DEKRA begrüßt grundsätzlich die der Gesetzesinitiative zugrundeliegende Intention, das bislang geltende Sanktionierungsinstrumentarium durch Geld- oder Freiheitsstrafe um eine weitere Maßnahme zu erweitern, um dadurch über die Auswahl und/oder Kombination einer oder mehrerer Maßnahmen auf die Straftäter zutreffender einwirken zu können.

Gleichwohl begegnet unser Haus dieser Gesetzesinitiative aus verkehrspsychologischer Sicht mit einer Reihe wissenschaftlich-fachlicher Bedenken, die den Erfolg der Maßnahme gefährden könnten und nachfolgend kurz skizziert werden.

Da sind zunächst lernpsychologische Aspekte zu nennen. Lernen im Sinne einer erfahrungsbedingten Verhaltensänderung aus den Folgen des Verhaltens basiert auf wahrgenommenen Kontingenzen zwischen eigenem Verhalten, dessen Folgen und den Auswirkungen auf künftiges Verhalten. Besteht die Verhaltensfolge in einer Bestrafung, dann spielen für die künftige verhaltenslenkende Wirkung vor allem drei Faktoren eine wichtige Rolle: zeitlicher Abstand zwischen Fehlverhalten und Bestrafung, Wahrscheinlichkeit, mit der die Bestrafung durch den Betroffenen erwartet wird und persönliche Bedeutsamkeit der Strafe. Demnach müsste das Fahrverbot zeitlich dicht nach dem Fehlverhalten erfolgen, was

kaum der Fall sein dürfte, da bei zunehmender Sanktionshärte erst in einem langen Rechtsweg die adäquate Strafe „gefunden“ werden muss.

Auch müsste das Fahrverbot in jedem angezielten Fall ohne Ausnahme umsetzbar sein, was schwer vorstellbar scheint, wenn man „unbillige Härten“ im Falle von Berufskraftfahrern oder Pendlern, die auf das Kfz angewiesen sind, ins Auge fasst. Die persönliche Bedeutsamkeit eines Fahrverbots ist bei all denen gering, die auf das Kfz verzichten können oder gar keine Fahrerlaubnis besitzen. Somit sind die Einflussfaktoren aus lernpsychologischer Sicht nur eingeschränkt wirksam umsetzbar.

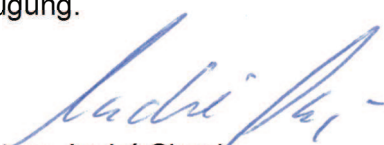
Ein zweiter Gesichtspunkt betrifft die Abschreckungswirkung eines Fahrverbots als Nebenstrafe im Sinne einer Generalprävention. Die Akzeptanz einer solchen Maßnahme ist für die Abschreckungswirkung wesentlich. Akzeptanzmodelle betonen als wichtige Erfolgsprädiktoren für die Wirksamkeit u.a. Einsicht in die Sinnhaftigkeit/Problembewusstsein und die Fairness einer Regelung. Problembewusstsein meint im Kontext des hier zu erörternden Themas, dass die Person ein Fahrverbot als „gerechte“ Bestrafung für ein Verhalten außerhalb des Straßenverkehrs empfinden soll. Wieviel Freiheitsstrafe wiegt jedoch ein Fahrverbot auf? Hier darf vermutet werden, dass selbst ein längeres Fahrverbot nicht der empfundenen Sanktionshärte einer kurzen Freiheitsstrafe entspricht. Werden Betroffene es als „fair“ empfinden, wenn bei einer gemeinschaftlichen Tatbegehung der eine Täter ins Gefängnis geht, während der andere drei Monate auf das Autofahren verzichten soll? Aus diesen Fragen wird deutlich, dass wir viel zu wenig wissen über die „psychologische Kategorisierung“ und die kognitiven Heuristiken der Straftäter bezüglich solcher Strafmaßnahmen. Hinzu kommt der moderierende Effekt von verhandlungstaktischen Gestaltungsmöglichkeiten („deals“, „Kronzeugenregelung“). Diese Zusammenhänge sind bislang nicht hinreichend erforscht, um allgemeingültige Schlussfolgerungen ziehen zu können.

Ein dritter Aspekt betrifft die Anreizwirkung zum Fahren ohne Fahrberechtigung im Fahrverbot.

Der Erfolg einer Strafmaßnahme wird deutlich reduziert, wenn sie gleichzeitig weitere Fehlverhaltensweisen begünstigt (Fahren ohne Fahrerlaubnis). Ein Blick in die Eintragungen des Fahreignungsregisters (FAER) zeigt, dass überhöhte Geschwindigkeit, Vorfahrtverletzungen und Fahren ohne Fahrberechtigung besonders häufige Regelverstöße sind, die 77 % aller Eintragungen im FAER ausmachen. Das Vorstrafenregister zeigt, dass fast zwei Drittel aller wegen Führen eines Kfz trotz eines Fahrverbots durch eine oder mehrere Straftaten vorbelastet sind (65,46 %). Etwas überspitzt ausgedrückt könnte man sagen, dass eine kriminelle Vorgeschichte das Fahren im Fahrverbot sogar vorhersagt. In Anbetracht der hohen Dunkelziffer, geringer Kontrollraten und der diese Zahlen erklärende Symptomatik eines dissozialen Verhaltensmusters, steht zu befürchten, dass die geringen Vorteile einer möglicherweise strafferen Strafjustiz auf der anderen Seite durch Sicherheitsverluste im Straßenverkehr wieder aufgezehrt werden.

Daher erscheint zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch erheblicher Forschungs-, Regelungs- und Harmonisierungsbedarf zu existieren, so dass einer zeitnahen Einführung dieser Nebenstrafe noch mit erheblicher Skepsis begegnet werden sollte.

In der Hoffnung, Ihnen gedient zu haben stehen Herr Dr. Wagner (Fachbereichsleiter amtlich anerkannter Begutachtungsstellen für Fahreignung beim DEKRA e.V. Dresden, Tel.: +49.351.2855-179, Mail: thomas.wagner@dekra.com) und ich für Rückfragen gern zur Verfügung.



Dipl.-Ing. André Skupin

Leiter Grundlagen und Prozesse