

## Fahrverbot für alle – Auszüge aus einem Gesetzentwurf, der einen das Fürchten lehrt

Das vierte der Kinder- und Hausmärchen der *Brüder Grimm* handelt von einem, der auszog, das Fürchten zu lernen. Getrieben von der Sorge, sich nicht fürchten zu können (»Ach, wenn mir's nur gruselte«) übersteht er diverse Spukgeschichten, um endlich durch einen kalten Wasserguss doch noch das Gruseln zu lernen. Eine kalte Dusche stellt der Referentenentwurf (RefE) des BMJV vom 06.06.2016 mit der Abänderung des Fahrverbots zwar nicht dar, sah doch bereits der Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD aus dem Jahr 2013 die Einführung eines Fahrverbots als *Hauptstrafe* vor – ein Vorschlag, der auf acht Gesetzentwürfe zurückblicken kann, die in die gleiche Richtung zielten.

Das Gruseln kann einen der RefE aber schon lehren. Zwar behält der Entwurf das Fahrverbot als *Nebenstrafe* bei, will diese aber von den Verkehrsstraftaten abkoppeln und auf maximal sechs Monate erhöhen. Unter dem Vorwand, verfassungsrechtlichen Bedenken und einem befürchteten Mehraufwand der Justiz Rechnung zu tragen, wird das Fahrverbot als Hauptstrafe verworfen und weiterhin Nebenstrafe genannt: Auf diese Weise könnten kurzfristige Freiheitsstrafen umgangen oder Bewährungsstrafen ermöglicht werden.

Dies überzeugt nicht: 1. Eine solche Strafe verstößt gegen das Grundprinzip der Strafge-rechtigkeit. Sie kann nur den Fahrerlaubnisinhaber treffen, obwohl sie als allgemeine Straf-drohung für alle Delikte jedermann treffen müsste. 2. Die Nebenstrafe verliert ihre Funkti-on, neben der Hauptstrafe zusätzlich noch besonderen Strafzwecken zu dienen (*de lege lata*: die sog. »Denkzettelfunktion«). Sie wird auf den sachfremden Zweck reduziert, die Unwirksamkeit der Hauptstrafe zu überspielen. Eine unzulängliche Hauptstrafe wird aber nicht dadurch effektiv, dass eine Nebenstrafe hinzutritt. 3. Der Justiz steht nicht weniger, sondern mehr Arbeit ins Haus, denn sie muss neben den Feststellungen zur (fehlenden) Wirksamkeit der Hauptstrafe nun noch stets die zusätzlichen Belastungen durch ein Fahr-verbot ermitteln und beide Strafen zueinander ins rechte Verhältnis setzen. 4. Da die Justiz dies mit der vorhandenen Ausstattung schwerlich leisten kann, läuft der Entwurfsvorschlag praktisch darauf hinaus, künftig auch bei leichter bis mittlerer Kriminalität Verfahrens-ab-sprachen zu treffen: Ohne die Frage überhaupt noch aufzuwerfen, ob und warum sich welche Hauptstrafe allein als unzulänglich erweist, wird nur noch über das drohende Fahr-verbot gesprochen werden. Der Besitz einer Fahrerlaubnis ermöglicht somit nicht nur eine nicht zu rechtfertigende Sonderstrafe, im Strafverfahren erfährt der Fahrerlaubnisinhaber auch noch eine besondere Behandlung.

Wen es noch nicht genug gruselt, der mag sich in die Entwurfsbegründung vertiefen: So soll mit der Verlängerung auf sechs Monate eine viel »beklagte Lücke« zwischen Fahrverbot und Fahrerlaubnisentzug geschlossen werden. Dies verkennt die Regelung in § 69a Abs. 4 StGB und die Praxis, auch Sperrfristen bis zu sechs Monaten zu verhängen. Und im JGG glaubt man der Gefahr, dass bei fehlendem Zusammenhang zwischen Sanktion und be-gangenen Unrecht »die Akzeptanz und erzieherische Effektivität einer Sanktion« beeinträchtigt wird, mit einer Begrenzung des Fahrverbots auf drei Monate begegnen zu können.

Fazit: Auch diese Variante der Erweiterung des Fahrverbots bringt mehr Probleme als Lö-sungen und wird hoffentlich das Schicksal der vorhergehenden Entwürfe teilen.

**Prof. Dr. Jan Zopfs, Mainz**