

zum Bewusstsein gebracht werden. Wegen der Warn- und Besinnungsfunktion des Fahrverbotes war dieses als Zuchtmittel auszugestalten.

Bei dem Verweis auf § 44 des Strafgesetzbuches handelt es sich um eine Rechtsgrund-verweisung. Für den Fall, dass die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 44 StGB erfüllt sind, kann somit auch im Jugendstrafrecht grundsätzlich ein Fahrverbot für die Dauer von einem Monat bis zu sechs Monaten verhängt werden. Hierbei sind allerdings neben den Voraussetzungen des § 44 StGB in jedem Einzelfall die Voraussetzungen für die Verhängung dieses Zuchtmittels, insbesondere auch die Erforderlichkeit einer entsprechenden erzieherischen Einwirkung, zu prüfen (§ 5 Abs. 2 JGG, § 13 Abs. 1 JGG). Dies gilt auch soweit Regelbeispiele des § 44 Abs. 2 StGB vorliegen.

Bei der Bemessung des Fahrverbots im konkreten Fall geht es nicht wie im Erwachsenenstrafrecht um dessen schuldausgleichende Straffunktion, sondern um den erzieherischen Einsatz, um künftiger Straffälligkeit entgegen zu wirken. Auch für Jugendliche und Heranwachsende ist die durch Kraftfahrzeuge vermittelte Mobilität ein hohes Gut und gerade bei Jugendlichen mit häufig hohem Prestigewert in der Gleichaltrigengruppe verbunden. Als einschneidend wird ein zeitweiliger Ausschluss von dieser Mobilität empfunden. Hinzu kommt, dass das zeitliche Empfinden bei Jugendlichen im Vergleich zu Erwachsenen insoweit ein anderes ist, als Zeiträume länger empfunden werden. Damit wächst die Gefahr der Nichtbefolgung, die als solche bereits eine erneute Straftat darstellen würde, je länger das Fahrverbot andauert.

Im Jugendstrafrecht wird daher bei der Bemessung des Fahrverbotes – jedenfalls bei Jugendlichen – regelmäßig eine kürzere Dauer angezeigt sein als bei der Sanktionierung von Erwachsenen.

## **Bemerkungen zum „Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Sanktionenrechts“**

Die in dem Entwurf u. a. vorgeschlagene Ausgestaltung des Fahrverbots als Hauptstrafe löst die aus der Diskussion um das Fahrverbot als allgemeine Strafe (siehe hierzu die Dokumentation I in diesem Heft) bekannten Probleme nur zum Teil und wirft zudem einige neue Fragen auf. Diese Aspekte sollen im folgenden unter den Gesichtspunkten der Strafgleichheit, der Sanktionenlehre, der Kriminologie und der Verkehrssicherheitspolitik in aller Kürze skizziert werden.

### **I. Strafgleichheit**

a) Das bekannte Problem, ob das Fahrverbot als allgemeine Strafe ausgestaltet werden darf, obwohl es nicht gegen jedermann verhängt werden kann, glaubt der Entwurf gelöst zu haben: Durch die Beibehaltung der Beschränkung auf Zusammenhangstaten mit dem Führen von Kraftfahrzeugen in § 44 Abs. 2 Nr. 2 StGB-E würde vermieden werden, „eine Sondersanktion für Fahrerlaubnisinhaber“ zu schaffen (Begr. S. 23). Damit steht zwar das vielzitierte „Fahrverbot für Ladendiebe“ nicht an; zu beachten ist aber, daß die Rechtsprechung schon heute den Begriff des Zusammenhanges „sehr weit auslegt“ (LACKNER/KÜHL, StGB, 23. Aufl., § 44 Rn. 3) und etwa in bedenklich extensiver Wortlautinterpretation § 44 StGB nicht nur auf Kraftfahrer, sondern auch auf Halter, die ein Kfz zu Straftaten überlassen (vgl. BGHSt 15, 316), oder auf mitfahrende Tatbeteiligte (vgl. BGHSt 10, 333) anwendet.

b) Nicht einmal im Ansatz löst der Entwurf das prinzipielle Problem der Strafempfindlichkeit, also das der „Binnengleichheit“. Es ist eine Errungenschaft der sanktionenrechtlichen Dogmatik der letzten Jahrzehnte, der subjektiv unter Umständen sehr unterschiedlichen Spürbarkeit von Strafe Rechnung zu tragen. Dies gilt namentlich für die Geldstrafe, bei der dies durch das Tagessatzsystem zu regulieren versucht wird, aber auch für die Freiheitsstrafe, bezüglich der der BGH beispielsweise in ständiger Rechtsprechung fordert, bei Aidskranken in der Strafzumessung zu berücksichtigen, daß für sie selbst relativ kurze Freiheitsstrafen schnell ein „lebenslang“ bedeuten können (vgl. etwa BGH, NJW 1987, 2882). Der Entwurf legitimiert nun die Einführung des Fahrverbots als Hauptstrafe offenbar u. a. gerade mit der unter Umständen unterschiedlichen Straf Wirkung von Geldstrafen: „So beeindruckt Geldstrafen wirtschaftlich gut situierte Täter oft nicht in hinreichender Weise ... Auf der anderen Seite kann die Verurteilung zur Geldstrafe bei wirtschaftlich schwachen Straftätern zu finanziellen Überlastungen führen ...“ (Begr. S. 2). Der Entwurf will die demgegenüber weitaus unterschiedlichere Strafempfindlichkeit gegenüber Fahrverboten etwa von Berufungskraftfahrern und Sonntagsfahrern offenbar dadurch reduzieren, daß die Verhängung einer zusätzlichen Geldstrafe geboten sei „für diejenigen Fälle, in denen die alleinige Anordnung eines Fahrverbotes nicht ausreichend erscheint, weil der Verurteilte auf die Nutzung des Kraftfahrzeuges oder auf eigenständiges Fahren nicht angewiesen ist“ (Begr. S. 21). Soll das bedeuten, daß nun zum Gegenstand der Beweisaufnahme in der Hauptverhandlung die Gepflogenheiten des Täters im Straßenverkehr werden müssen? Soll dann doch, trotz der Bedenken des Entwurfs bezüglich der Ungleichbehandlung von Mittätern (Begr. S. 23), etwa nur einer zusätzlich mit einer Geldstrafe bedacht werden?

Anders, als die Begründung des Entwurfs es suggeriert, würde das Problem auch nicht auf die Frage, ob neben einem Fahrverbot zusätzlich eine Geldstrafe zu verhängen sei, reduziert sein: Das Fahrverbot soll „bis zu“ sechs Monaten verhängt werden können, die Dauer ist also eine Strafzumessungsentscheidung. Anders als bei der Freiheitsstrafe und der Geldstrafe müßte bei der Fahrverbotsstrafe aber das leitende Kriterium „Zeit“ aufgegeben werden zugunsten des Maßstabes „Belastung“. Es kämen damit alle Fragwürdigkeiten zurück, die bezüglich der Geldstrafe durch die Einführung des Tagessatzsystems zurückgedrängt worden sind.

## 2. Sanktionenlehre

Zur Frage der theoretischen Verortung des Fahrverbots als Sanktion wirft der Entwurf mehrere Fragen auf:

a) Zunächst einmal hebt die Entwurfsbegründung hervor, das Fahrverbot werde von den meisten Verurteilten als „schwerwiegendes Übel empfunden“ (Begr. S. 9), es stelle eine „wirklich empfindliche Strafe dar, denn es wirkt sich auf die Gestaltung des gesamten Arbeits- und Privatlebens der Betroffenen aus“ (Begr. S. 9), es werde als „einschneidend“ empfunden (Begr. S. 48). Daneben wird betont, daß durch ein Fahrverbot der Verurteilte „häufig wirksamer beeinflusst werden“ könne (S. 21), daß der Ausspruch eines Fahrverbotes „oft ein notwendiges und erfolgversprechendes Mittel zur spezialpräventiven Beeinflussung des Täters“ sei (Begr. S. 21). Im Mittelpunkt steht also die (spezialpräventive) Abschreckung, um ihretwillen soll das Fahrverbot als fakultative Strafe vom Gericht in Betracht gezogen werden. Hat also – in Umkehrung der Rechtsprechung zu der Härtefall-

klausel in § 2 Abs. 4 BKatV (vgl. BGHSt 38, 125, 139) – der Beschuldigte sich gegen die Verhängung eines strafrechtlichen Fahrverbots damit zu verteidigen, er würde ein Fahrverbot nicht als „einschneidend“ empfinden und demzufolge nicht „wirksam beeinflusst“ werden können, so daß diese Strafe in seinem Fall ungeeignet sei?

Darüber hinaus wird auch das Verhältnis von in Zukunft gewünschter vermehrter Übelzufügung und der Limitierung der Strafe auf den Schuldausgleich (vgl. Begr. S. 48) im Entwurf nicht erörtert. Sind die heute verhängten Geldstrafen bei Zusammenhangstaten schuldunterschreitend? Oder soll zukünftig, verdrängt durch spezialpräventive Abschreckung qua Übelzufügung, das Schuldprinzip nicht mehr die Strafe limitieren?

b) Der Entwurf betont zwar, daß es sich bei dem Fahrverbot und der Entziehung der Fahrerlaubnis „um zwei völlig unterschiedliche strafrechtliche Instrumentarien“ handelt (Begr. S. 21), begründet aber gleichzeitig die Ausweitung der zeitlichen Dauer des Fahrverbots auf sechs Monate damit, daß hier eine „Lücke“ zwischen beiden Rechtsfolgen zu schließen sei (Begr. S. 9). Fragwürdig ist dann insbesondere § 44 Abs. 2 StGB-E, der nach wie vor ein Regelfahrverbot vorsehen will, wenn bei dem Täter einer Verkehrsstraftat „die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 unterbleibt“. Der, der sich nicht als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat, wird also zum Ausgleich bestraft? (Haupt-)Strafe als Surrogat für die Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis?

c) Ist schon grundsätzlich der Umstand, daß ein und dieselbe Rechtsfolge gleichzeitig im Straf- und im Ordnungswidrigkeitenrecht angedroht wird und ihr damit jeweils strafrechtstheoretisch völlig unterschiedliche Funktionen zugeschrieben werden (näher SCHEFFLER, NZV 1995, 176 f.), fragwürdig, so will der Entwurf nun zusätzlich aus dem Fahrverbot ein Zuchtmittel, also eine Maßnahme des Jugendstrafrechts machen, wo es bisher als aus dem Erwachsenenstrafrecht übernommene Nebenstrafe Anwendung findet. Hier soll es nun nicht „um dessen schuldausgleichende Funktion, sondern um den erzieherischen Einsatz, um künftiger Straffälligkeit entgegenzuwirken“, gehen (Begr. S. 48). Ein Zuchtmittel wird einhellig trotz seiner tadelnden Funktion als etwas anderes als eine Strafe angesehen und ist natürlich völlig zu unterscheiden von einer Sanktion des Ordnungswidrigkeitenrechts. Etikettenschwindel? Reicht hier als „gemeinsamer Nenner“ die allen drei unterschiedlichen Sanktionen zugeschriebene „Warn- und Denkkettelfunktion“?

### 3. Kriminologie

Unter kriminologischen Gesichtspunkten sei auf zwei Probleme kurz hingewiesen:

a) Die Erwartung des Entwurfs, mit dem Verbot, Kraftfahrzeuge zu führen, würde Jugendlichen und Heranwachsenden ein „hohes Gut“ mit „häufig hohem Prestigewert in der Gleichaltrigengruppe“ entzogen, was als „entsprechend einschneidend“ empfunden werde (Begr. S. 48), kann jugendkriminologisch genau kontraindiziert sein: Die Verringerung sozialen Prestiges und die Degradierung innerhalb sozialer Kontakte als Mittel „erzieherischen Einsatzes“ ist nur sinnvoll, wenn gerade von der „Gleichaltrigengruppe“ kriminalitätsfördernde Impulse ausgehen, was freilich häufig der Fall sein mag (vgl. EISENBERG, JGG, 8. Aufl., § 5 Rn. 42). Dennoch ist hier eine Differenzierung nötig; Übelzufügung ist kein Allheilmittel, erst recht kein Selbstzweck.

b) Dazu kommt noch ein anderes Problem, das der Entwurf nur im Ansatz erörtert: Die „Gefahr der Nichtbefolgung“ (Begr. S. 49). Sanktionen, deren Einhaltung faktisch in den Willen des Sanktionierten gestellt wird, weil die Folgeleistung kaum kontrolliert werden

kann, sind schon grundsätzlich nicht zuletzt im Hinblick auf die gewünschte Abschreckungswirkung problematisch. Nun aber zu erwarten, daß gerade bei „hohem Prestigewert in der Gleichaltrigengruppe“ der Versuchung, trotz eines Verbots zu fahren, widerstanden wird, erscheint zweifelhaft. Die Gefahr, daß hier spezialpräventive Maßnahmen Ursache für neue Straftaten (§ 21 StVG) werden, kann nicht vernachlässigt werden; eine Beschränkung der Fahrverbotsdauer bei Jugendlichen, wie vom Entwurf (allerdings nur als Appell an den Richter) intendiert (Begr. S. 49), kann das Problem kaum lösen, mag doch der Gruppendruck gerade in der ersten fährerscheinlosen Zeit am höchsten sein.

#### **4. Verkehrssicherheitspolitik**

Unter verkehrspolitischen Gesichtspunkten ist zu hinterfragen, ob sich die Ausweitung der Sanktion Fahrverbot auf die (General-)Prävention hinsichtlich Trunkenheit im Straßenverkehr negativ auswirken könnte. Zwar will der Entwurf das Fahrverbot deshalb auf Straftaten mit Verkehrsbezug beschränken, weil ansonsten „die Verhängung eines Fahrverbotes für den Verurteilten nicht mehr verständlich und die Akzeptanz durch die Bevölkerung ... gefährdet“ wäre (Begr. S. 23), so daß der Sorge, hier werde eine spezifisch verkehrsrechtliche Waffe abgestumpft, Rechnung getragen werden soll. Aber ist sie völlig ausgeräumt? Schon die Ausweitung des Fahrverbotes im Ordnungswidrigkeitenrecht durch die BKatV 1991 auf Raser, Drängler und Rotlichtsünder war etwa von HENTSCHEL als „Verharmlosung des in besonders hohem Maße verantwortungslosen Fahrzeugführens nach erheblichem Alkoholkonsum“ kritisiert worden (JAGUSCH/HENTSCHEL, Straßenverkehrsrecht, 32. Aufl., S. VII). Inwieweit „lebt“ die Bekämpfung von Alkohol im Straßenverkehr davon, daß im Bewußtsein der Bevölkerung praktisch nur bei dieser Verfehlung der „Führerscheinverlust“ droht?

Prof. Dr. Dr. Uwe Scheffler, Frankfurt (Oder)