



Das Fahrverbot als Allzweckwaffe

Die Politik diskutiert wieder einmal den Einbehalt des Führerscheins als Strafe. Für Vergehen, die nichts mit dem Fahren von Autos oder dem Straßenverkehr zu tun haben. Dies ist und bleibt abzulehnen.

Von Uwe Lenhart



Nach geltendem Recht kann zurzeit ein Fahrverbot von einem bis zu drei Monaten als Nebenstrafe nur dann verhängt werden, wenn der Täter eine Straftat begangen hat, die bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen wurde. Hierzu zählen zum Beispiel Unfallflucht, Körperverletzung, Nötigung im Straßenverkehr oder auch körperliche Misshandlung eines anderen Verkehrsteilnehmers im Zusammenhang mit einer Auseinandersetzung über dessen Fahrverhalten. Schon seit 1992 wird über eine Ausweitung des Anwendungsbereichs des Fahrverbots auf alle Straftaten diskutiert. Bisher wurde dies mit guten Gründen abgelehnt. Bundesjustizminister Heiko Maas (SPD) hat einen neuerlichen Referentenentwurf vorgelegt. Dieser sieht auch vor, die

Höchstdauer des Fahrverbots von drei Monaten auf sechs Monate zu erhöhen. Er ist derzeit in der Verbändeanhörung und in der Abstimmung mit den anderen Ministerien. Auch der aktuelle Versuch überzeugt nicht und ist abzulehnen.

Warum die Nichtanwendung von Fahrverbot außerhalb der in Paragraph 44 Strafgesetzbuch geltender Fassung genannten Anlasstaten ein Defizit darstellt, verschweigt die Begründung des Entwurfs ebenso, wie sich dort keinerlei empirische Erhebungen über kurzzeitige Freiheitsstrafen finden. Wie oft werden diese eigentlich von Gerichten verhängt oder nicht verhängt? Das Argument, das Fahrverbot solle als Ergänzung zu den übrigen Sanktionen zur Anwendung kommen, in denen eine Geldstrafe allein keinen hinreichenden Eindruck hinterlasse, das Verhängen einer Freiheitsstrafe aber eine zu einschneidende Sanktion wäre, ver-

fängt nicht. Möglich sind maximale Geldstrafen von 360 Tagessätzen zu 30 000 Euro, macht 10,8 Millionen Euro – für eine Straftat. Wen Geldstrafen in dieser Höhe nicht abschrecken, dem ist sowieso nicht zu helfen. Kurzzeitige Freiheitsstrafen ohne Bewährung werden regelmäßig erst nach mehreren Geld- und Bewährungsstrafen verhängt. In diesen Fällen wird zu Recht versucht, so auf notorische Täter einzuwirken.

Erfahrungsgemäß werden kurzzeitige Freiheitsstrafen gegen sogenannte Intensivtäter wegen Ladendiebstahls oder Beförderungerschleichung verhängt. Diese besitzen meist gar keine Fahrerlaubnis oder lassen sich durch ein Fahrverbot nicht beeindrucken.

Sofern in dem Referentenentwurf angeführt wird, Verurteilungen zu vollstreckbaren Freiheitsstrafen hätten nicht selten zu unerwünschten Nebenfolge, dass Straftäter ihren Ar-

beitsplatz und ihre Wohnung verlören, wird die generelle Bedeutung einer Fahrerlaubnis verkannt. Kann man ein Fahrverbot über einen Monat noch irgendwie überbrücken, wird dies ab zwei Monaten fast unmöglich. Eine längere Verbotszeit führt nicht nur bei Berufskraftfahrern zur Existenzvernichtung. Ad absurdum geführt wird die Gesetzesvorlage, wenn in entlarvender Offenheit von den Gerichten gefordert wird, ein Fahrverbot regelmäßig neben den übrigen Sanktionen zu verhängen. Wie soll ein Richter beurteilen können, ob ein Täter auch noch ein Fahrverbot verdient hat? Außerdem wirkt sich das Verbot in ländlicheren Gebieten auf die private Lebensgestaltung einschneidender aus als in Großstädten. Und welchen Aufwand soll die Justiz betreiben, um zu ermitteln, ob der Betroffene überhaupt eine Fahrerlaubnis besitzt?

Blauäugig erscheint die Annahme, dass „neben dem Fahrverbot verhäng-

te Geldstrafen geringer ausfallen als bisher“. Ich kenne keinen Fall, in dem ein Gericht mit sich über die wechselseitige Gewichtung von Geldstrafe und Fahrverbot verhandeln ließ.

Auch ein Berufsverbot erfordert eine Tat mit berufstypischem Zusammenhang. Noch ist niemand auf die Idee gekommen, einer Krankenschwester die Ausübung ihres Berufs zu untersagen, weil sie steuerunehrlich war. Die Ausweitung des Fahrverbots auf alle Straftaten nur deshalb, weil das Verbot, Kraftfahrzeuge zu führen, als spürbares, empfindliches Übel angesehen wird, würde zu einer inhaltlich bedenklichen Änderung des bestehenden Sanktionensystems führen. Ein Fahrverbot erfüllt eine Denkfunktionsfunktion und hat erzieherischen Charakter im Straßenverkehr – aber nur dort. Mit der geplanten Änderung würde eine Sondersanktion für Fahrerlaubnisinhaber geschaffen.

Sollte das Gesetzesvorhaben Wirk-

lichkeit werden, käme das Fahrverbot stets on top. Es entsteht der Eindruck, der Entwurf bereite lediglich die Erhöhung von Fahrverboten für Verkehrsstraf- und – über eine spätere Anpassung des Straßenverkehrsgesetzes – Bußgeldsachen vor.

Kann es derzeit nicht zur Entziehung der Fahrerlaubnis kommen (die Fahrerlaubnis erlischt, der Führerschein wird vernichtet, die zuständige Behörde wird angewiesen, eine neue Fahrerlaubnis nicht vor mindestens sechs, in der Praxis meist 12 Monaten, zu erteilen, ein entsprechender Antrag auf Neuerteilung ist erforderlich), wird regelmäßig das höchste Fahrverbot von drei Monaten verhängt. Die Justiz begründet dies damit, dass man doch froh sein könnte, weil die Fahrerlaubnis nicht entzogen würde. Zukünftig könnte ein solches Fahrverbot dann immer sechs Monate lang sein.

Der Autor ist Fachanwalt für Verkehrsrecht in Frankfurt

