



**SCHLESWIG-
HOLSTEINISCHER
RICHTERVERBAND**

verband der richterinnen
und richter,
staatsanwältinnen und
staatsanwälte

Kiel, im Oktober 2016
Stellungnahme Nr. 11/2016
Abrufbar unter www.richterverband.de

**Stellungnahme zu dem Antrag der Landtagsfraktion der FDP
„Kein Fahrverbot bei allgemeiner Kriminalität“
(LT-Drucksache 18/4594)**

Der Schleswig-Holsteinische Richterverband lehnt die Einführung eines Fahrverbots als Nebenstrafe bei allen – auch nicht verkehrsbezogenen – Straftaten ab. Die mangelnde Kontrollierbarkeit eines Fahrverbots und die unterschiedlichen Lebensumstände der Betroffenen lassen befürchten, dass es kaum gelingen wird, eine annähernde Gleichbehandlung der Betroffenen zu erreichen.

Nach derzeitiger Rechtslage ist die Verhängung des Fahrverbots als Nebenstrafe auf Straftaten beschränkt, die im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen wurden. Ein Referentenentwurf des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz vom 06.06.2016 sieht vor, diese Beschränkung aufzuheben, so dass das Fahrverbot generell als Nebenstrafe verhängt werden kann. Außerdem soll die Höchstdauer von drei auf sechs Monate verlängert werden. Im Bereich des Jugendstrafrechts soll es allerdings bei der Höchstdauer von drei Monaten bleiben.

Der Schleswig-Holsteinische Richterverband lehnt ein Fahrverbot als Nebenstrafe bei allen Straftaten ab.

Der Führung eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr kommt bei weitem nicht mehr die Bedeutung zu wie noch zu der Zeit, als die Diskussionen um die Einführung des Fahrverbots als Hauptstrafe oder generelle Nebenstrafe begannen. Während vor einigen Jahren das Kraftfahrzeug noch ein Statussymbol war und das Autofahren von den meisten Menschen als sehr wichtig eingeschätzt wurde, ist die Bedeutung des Führens eines Kraftfahrzeugs für den Einzelnen heute äußerst unterschiedlich:

- So gibt es Menschen, die beruflich auf ihren Führerschein angewiesen sind entweder weil sie so ungünstig wohnen, dass sie ohne eigenes Kraftfahrzeug nicht zur Arbeitsstelle gelangen können, oder weil sie etwa Berufskraftfahrer sind.
- Andere sind aus gesundheitlichen Gründen auf das Kraftfahrzeug angewiesen.
- Wieder andere fahren aus Freude am Fahren oder aus Bequemlichkeit.
- Und eine weitere, gerade in Großstädten immer größer werdende Gruppe hat zwar einen Führerschein, fährt aber vornehmlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln und kann leicht auf das Autofahren verzichten.

Damit stellt sich die Frage, warum gerade das Fahrverbot als Sanktion gewählt wird und nicht irgendeine andere Beschränkungen der Lebensführung. Mit dem Fahrverbot verbietet man dem Betroffenen die Ausübung einer bestimmten Tätigkeit, ohne dass klar wird, warum es gerade diese Tätigkeit ist. Die auch in der Begründung des Referentenentwurfs des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz vom 06.06.2016 genannten Akzeptanzprobleme dürften damit in der Tat in hohem Maße bestehen.

Noch verstärkt werden dürften die Akzeptanzprobleme durch den Umstand, dass die Befolgung des Fahrverbots nur schwer kontrollierbar ist. Wer dem Fahrverbot nicht Folge leistet, dürfte nur auffallen, wenn er zufällig in eine Fahrzeugkontrolle gerät.

Die Unterschiede in der Wirkung des Fahrverbots auf die Betroffenen dürften durch das Gericht nur schwer ausgeglichen werden können. Zwar wirken auch die Freiheitsstrafe und die Geldstrafe unterschiedlich. Die Freiheitsstrafe ist aber generell

sehr belastend und die unterschiedliche Wirkung der Geldstrafe wird durch die Bemessung der Tagessätze jedenfalls teilweise ausgeglichen. Bei dem Fahrverbot scheint es angesichts der so verschiedenen Lebensumstände und Vorlieben der Betroffenen kaum möglich, für eine einigermaßen annähernde Wirkungsgleichheit der Strafe zu sorgen.