

Das Fahrverbot als Hauptstrafe – eine sinnvolle Erweiterung des strafrechtlichen Sanktionensystems!

Prof. Dr. Torsten Verrel, Bonn*

I. Einführung

„... werden wir das Fahrverbot als eigenständige Sanktion im Erwachsenen- und Jugendstrafrecht einführen.“ Diese Ankündigung im Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD¹ ist nicht der erste Anlauf, die bereits vor 12 Jahren im Gutachten von Schöch zum 59. DJT² vorgeschlagene Erweiterung des Sanktionensystems um eine dritte Hauptstrafe neben der Freiheits- und Geldstrafe vorzunehmen. Bisher sind derartige Initiativen³ nicht nur wegen der spezifisch gegen eine Aufwertung des Fahrverbots vorgetragenen Bedenken, sondern wohl auch wegen der Mühen versandet, die mit jeder durchgreifenden Änderung unseres überkommenen, durch Rechtsprechung und Lehre konturierten Rechtsfolgesystems verbunden sind. Der Koalition ist zu wünschen, dass der Entschiedenheit ihrer Reformankündigung jetzt auch Taten folgen, denn die Hoffnungen, die mit dem Ausbau des Fahrverbots verbunden sind, überwiegen die gewiss vorhandenen Risiken. Der fehlende Reformmut auch und gerade unter Rechtswissenschaftlern⁴ erstaunt nicht nur angesichts der unbestrittenen und seit langer Zeit beklagten Defizite der bisherigen Hauptstrafen. Bedenkt man, dass die Kriminalpolitik seit Ende der 1990er Jahre durch eine Fokussierung auf schwere Sexual- und Gewaltstraftaten geprägt ist und die Regel „bad cases make bad law“ mehrfach bestätigt hat, sollte der jetzt offenbar vorhandene politische Wille, den Anwendungsbereich ambulanter Sanktionen auszubauen und damit etwas für eine differenziertere und möglichst effizientere Reaktion auf die große Mehrzahl weniger schwerwiegender Taten zu tun, Unterstützung finden. Die Zeit dafür ist günstig, hat doch die alle anderen Reformanliegen lange Zeit verdrängende Diskussion über den Ausbau der Sicherungsverwahrung mit den auf die Entscheidungen des EGMR und BVerfG folgenden Änderungen der §§ 66 ff. StGB, insbesondere

mit der Einführung des § 66c StGB ihr vorläufiges Ende gefunden, und geben auch die seit einigen Jahren wieder rückläufigen Kriminalitätsraten⁵ Raum für die Erprobung flexiblerer Antworten auf Straftaten.

II. Von der Nebenstrafe zur Hauptstrafe

Von einer gänzlich neuen Antwort kann man beim Fahrverbot nämlich nicht sprechen, denn es ist als strafrechtliche Sanktion bereits vorhanden, führt aber in seiner jetzigen Ausgestaltung als eine die Geld- und Freiheitsstrafe lediglich flankierende Nebenstrafe, die auf Straftaten, die „bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers“ begangen wurden (§ 44 Abs. 1 Satz 1 StGB), und auf maximal 3 Monate begrenzt ist, ein überschaubares Dasein. Im Jahr 2012 wurden 27.307 Fahrverbote verhängt, bezogen auf die Gesamtzahl der Verurteilten von 773.901, die sich aufschlüsselt in 637.289 Verurteilungen zu Geld- und 136.612 Verurteilungen zu Freiheitsstrafe, sind das gerade einmal 3,5 %.⁶ Das Fahrverbot ist derzeit folglich als ein bloßer Hauptstrafenverstärker konzipiert, der in besonderer Weise dem Gedanken der Individualabschreckung (Denkzettelsanktion) verpflichtet ist. Es unterscheidet sich damit zumindest der Idee nach von der als Maßregel ausgestalteten, wesentlich eingriffsintensiveren und quantitativ bedeutsameren Fahrerlaubnisentziehung nach § 69 StGB (in 2012 n = 99.126), mit der ungeeignete, also rückfallgefährdete Kraftfahrer im wahrsten Sinne des Wortes aus dem Verkehr gezogen werden sollen. Tatsächlich hat sich diese Maßregel namentlich bei Trunkenheitsfahrten als die eigentliche Strafe in das öffentliche Bewusstsein eingebrannt („Lappen weg“), was der Regelvermutung des § 69 Abs. 2 StGB und ihrer rigorosen Handhabung durch die Gerichte zu verdanken ist. Es geht jetzt darum, aus dem Mauerblümchen der verkehrsbezogenen Nebenstrafe einen dritten Baum im Bestand der Hauptstrafen zu machen, mit dem also *anstelle* einer Geld- oder Freiheitsstrafe auf jede Art von Kriminalität („Fahrverbot

* Der Autor ist geschäftsführender Direktor des Kriminologischen Seminars der Universität Bonn.

¹ Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD (abrufbar unter www.bundesregierung.de), S. 146.

² Schöch, Empfehlen sich Änderungen und Ergänzungen bei den strafrechtlichen Sanktionen ohne Freiheitsentzug?, Gutachten C. zum 59. DJT München 1992, C 116.

³ BT-Drs. 13/4462; 14/9358; 15/2725; BR-Drs. 449/99; 637/00; 759/00.

⁴ Aus der Vielzahl der Kritiker seien nur Heghmanns, ZRP 1999, 297; Streng, ZRP 2004, 237; ZStW 111 (1999), 827; Weßlau, StV 1999, 278 und jüngst Kubiciel, Legal Tribune online vom 22.11.2013 genannt.

⁵ Der in Dunkelfelduntersuchungen schon seit längerem erkennbare Trend zeigt sich nunmehr auch im Hellfeld, das durch die jährlich vom BKA herausgegebene *Polizeiliche Kriminalstatistik* abgebildet wird, s. nur PKS 2013, S. 11 f.

⁶ Diese und folgende Zahlen aus der, *Strafverfolgungsstatistik* 2012, Fachserie 10 Reihe 3, hrsg. v. Statistischen Bundesamt Wiesbaden 2014, Tab. 1.1, 2.3 u. 5.1, Seiten 16, 90 u. 336.

für Diebe“) mit dem Strafübel des Entzugs von Mobilität reagiert werden kann.

Die Idee einer solchen Diversifizierung der Hauptstrafen beruht auf der Einsicht sowohl in die begrenzte präventive Leistungsfähigkeit von Freiheits- und Geldstrafen als auch in die durch den gesellschaftlichen Wandel eröffneten Möglichkeiten neuer sektorialer, gleichwohl schmerzhafter Freiheitsbeschränkungsstrafen. Auf der Suche nach einer „idealen“ Strafe, die einerseits ein fühlbares Übel für den Betroffenen und damit einen auch von der Öffentlichkeit als Schuldausgleich akzeptierten Rechtseingriff darstellt, die andererseits die soziale (Re-)Integration so wenig wie möglich gefährdet und am besten auch noch die Staatskasse schont, fällt der Blick unweigerlich auf das Fahrverbot als „Fahrfreiheitsstrafe“.

III. Nachteile von Freiheits- und Geldstrafen

Vollstreckte Freiheitsstrafen von kurzer Dauer haben zumeist nicht die von vielen erwartete abschreckende und bessernde Wirkung, bergen vielmehr die Gefahr, dass der Verurteilte nur den „Infektionsrisiken“ und Stigmatisierungsfolgen von Gefängnisaufenthalten ausgesetzt wird, da wegen der Kürze der Inhaftierung kein Raum für eine sinnvolle Behandlung bleibt. Kurze Freiheitsstrafen sollen daher nach § 47 StGB ultima ratio sein. Abgesehen davon ist der Strafvollzug auch bei Kurzstrafen eine teure Angelegenheit. Geldstrafen belassen den Täter zwar in seinem sozialen Umfeld, kommen den öffentlichen Finanzen zugute, sind nicht zwangsläufig sichtbar und können durch den gerade in heutiger Zeit schmerzhaften Konsumverzicht wirksam sein. Die Geldstrafe stößt aber trotz des die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Verurteilten berücksichtigenden Tagessatzsystems bei (besonders) reichen und armen Straftätern an Grenzen. Erstere stecken vorübergehende Einkommenseinbußen besser weg und letztere landen bei uneinbringlichen Geldstrafen über die Verhängung von Ersatzfreiheitsstrafen doch für u.U. sehr kurze und damit wiederum nutzlose, womöglich sogar schädliche Zeit im Gefängnis. Wie die im Schnitt erstaunlich niedrige Höhe der von den Gerichten verhängten Tagessätze zeigt, verfügen die meisten Verurteilten über ein nur geringes Einkommen.⁷ Auch diejenigen, die ein geregeltes Einkommen, aber keine größeren Vermögensreserven haben, können bei einer höheren Zahl von Tagessätzen wegen der mit dem Nettoprinzip (§ 40 Abs. 2 S. 2 StGB) verbundenen Progressivwirkung in wirtschaftliche Bedrängnis geraten. Ratenzahlungen sind zwar möglich (§ 42 StGB, § 459a StPO), können aber zu einer die Eindruckswirkung der Geldstrafe mindernden Kommerzialisierung führen.

Als alternative ambulante Strafe für wirtschaftlich nicht leistungsfähige Straftäter wird seit geraumer Zeit die gemeinnützige Arbeit diskutiert, die ebenso wie das Fahrverbot im Erwachsenenstrafrecht⁸ bisher keine selbständige

Sanktion ist, sondern nur als Auflage (§ 153a Abs. 1 Nr. 3 StPO, § 56b Abs. 2 Nr. 3 StGB) oder Möglichkeit zur Abwendung einer Ersatzfreiheitsstrafe (Art. 293 EGSStGB) konzipiert ist. Ihrer Einführung als Hauptstrafe steht jedoch vor allem der Mangel an geeigneten Arbeitsplätzen entgegen. Sie soll daher ebenso wie der elektronisch überwachten Hausarrest („elektronische Fußfessel“), bei dessen Ausgestaltung als Hauptstrafe ein sog. net-widening-Effekt, also der Einsatz bei Tätern, die sich bisher auch ohne ein solchen Überwachungsaufwand in Freiheit bewährt haben, befürchtet wird, hier nicht weiter behandelt werden, zumal keine dieser Strafen derzeit auf der Reformagenda steht. Es bleibt festzuhalten, dass es beim Fahrverbot, anders als etwa beim kürzlich im Jugendstrafrecht eingeführten „Warnschussarrest“ (§ 16a JGG: Koppelung von ausgesetzter Jugendstrafe und Jugendarrest) nicht um eine vermeintlich abschreckend wirkende Draufgabe zu einer anderen Sanktion, sondern um eine eigenständige Strafe geht.

Das Fahrverbot als allgemeine strafrechtliche Sanktion würde einen im Vergleich zum bisher praktizierten Fortbewegungsfreiheits- oder Einkommensentzug begrenzteren, aber wegen des Stellenwerts individueller Verkehrsmobilität durchaus schmerzhaften Zugriff auf einen heute bei vielen Menschen vorhandenen Teilbereich ihrer Handlungsfreiheit ermöglichen. Zudem wäre der Vollstreckungsaufwand zunächst einmal ungleich geringer als bei den klassischen Hauptstrafen; auf das zweifellos gewichtige Problem der Kontrollierbarkeit ist noch einzugehen.

IV. Einwände gegen das Fahrverbot als Hauptstrafe

Ein Großteil der gegen die Emanzipierung des Fahrverbots als Hauptstrafe vorgebrachten Bedenken hängt nun aber gerade mit dieser Parzellierung des staatlichen Zugriffs zusammen.

1. Ein Fahrverbot auch für nicht verkehrsbezogene Straftaten sei wegen des **fehlenden inneren Zusammenhangs zwischen Tat und Sanktion** für die Verurteilten nicht verständlich und könne deswegen auch nicht mit einer **Akzeptanz durch die Bevölkerung** rechnen.⁹ Ein erstaunliches Argument, denn es impliziert, dass eine solche Konnexität zwischen der Art der Straftat und der Art der Übelszufügung bei der Freiheits- und Geldstrafe ohne weiteres besteht, was aber ganz offensichtlich nicht der Fall ist. So mögen Geldstrafen eine insoweit passende Sanktion für Eigentums- und Vermögensdelikte sein, bei anderen Straftaten etwa gegen die körperliche Unversehrtheit, die Ehre oder bei den Verkehrsdelikten ist nicht ersichtlich, worin der innere Bezug dieser Rechtsgutsverletzungen zur Sanktionierung mit Einkommenseinbußen bestehen soll. Würde man gar bei den Freiheitsstrafen mit dem Erfordernis eines spezifischen Tatbezugs Ernst machen, blieben nur noch Freiheitsberaubungen als passende Anknüpfungstaten übrig. Kann

⁷ Die geringe Tagessatzhöhe hat freilich auch damit zu tun, dass die Einkommensverhältnisse von den Gerichten nur selten nachhaltig aufgeklärt bzw. die Angaben des Angeklagten mehr oder weniger ungeprüft zugrunde gelegt werden.

⁸ S. dagegen §§ 10 Abs. 1 Nr. 4, 15 Abs. 1 Nr. 3 JGG.

⁹ Streng, ZRP 2004, 237, 239 mit entsprechenden Ergebnissen einer Studienanfängerbefragung.

es also nicht um ein solches mittelalterlich anmutendes Verständnis spiegelnder Strafen gehen, reduziert sich das Konnexitätsargument auf die Sorge, dass der deutschen (?) Bevölkerung ein Fahrverbot als allgemeine Kriminalstrafe nicht zu vermitteln sei. Der Verf. hat mehr Zutrauen in die Bereitschaft und Fähigkeit der Bevölkerung, sich über die Grenzen der traditionellen Hauptstrafen aufklären zu lassen und andere, zeitgemäße Reaktionen zu erproben.

2. Gewichtiger sind die Einwände, die gegen das Fahrverbot unter **Gleichheitsgesichtspunkten** vorgebracht werden, denn es kann nur gegen Inhaber einer Fahrerlaubnis greifen, die außerdem auch tatsächlich ein Fahrzeug zur Verfügung haben und wirkt auch unter denen unterschiedlich. So können sich wirtschaftlich potente Verurteilte ein Taxi oder einen Fahrer leisten, also quasi vom Fahrverbot freikaufen, leiden darunter gelegentliche Kraftfahrzeugnutzer weniger als Berufspendler, sind Stadtbewohner mit Zugang zu einem gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr weniger betroffen als die Landbevölkerung mit schlechter Verkehrsanbindung; auch wird eine Belastung von Familienangehörigen durch Chauffeurdienste für den Verurteilten befürchtet. Problematisch sei weiterhin die Strafgleichheit im Verhältnis zur Freiheits- und Geldstrafe sowie grundsätzlich die Abgrenzung der Anwendungsbereiche.

In der Tat ist mit der Einführung neuer Freiheitsbeschränkungsstrafen eine partielle Aufgabe des Anspruchs universell einsetzbarer Hauptstrafen verbunden. Völlige Strafgleichheit lässt sich aber ohnehin kaum herstellen. Zwar ist Freiheitsentzug bei jedermann möglich und gewährleistet auch eine Höchstpersönlichkeit der Strafverbüßung, doch kann das individuelle Strafleiden ganz erheblich differieren. So wird etwa der Obdachlose eine im Winter vollzogene Gefängnisstrafe angenehmer empfinden als der erstmals mit Freiheitsstrafe belegte wirtschaftskriminelle Familienvater. Auf unterschiedliche Strafempfindlichkeit kann ebenso wie auf durch das Tagessatzsystem nicht ausgeglichene Ungleichmäßigkeiten bei der Wirkung der Geldstrafe in gewissem Umfang¹⁰ bei der Strafzumessung Rücksicht genommen werden. Dies würde in gleicher Weise für das Fahrverbot gelten. Besondere Härten für Täter, die beruflich auf ein Kraftfahrzeug angewiesen sind, könnten in Anlehnung an § 69a Abs. 2 StGB, der eine auf bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen beschränkte Sperre für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis ermöglicht, durch ein auf die nicht berufliche Kfz-Nutzung begrenztes Fahrverbot vermieden werden. Strafgleichheit ist auch bei der Geldstrafe keineswegs gewährleistet, insbesondere ist nicht garantiert, dass sie vom Täter selbst erbracht wird. Dass auch Dritte, insbesondere Familienangehörige Leidtragende einer Bestrafung des Täters sein können, ist weder ein Spezifikum des Fahrverbots noch dort im Vergleich zu den Hauptstrafen besonders ausgeprägt und kann daher kein ernsthaftes Gegenargument sein. Nicht von der Hand zu weisen ist dagegen der Einwand, dass beim Fahrverbot

anders als bei der Geldstrafe unterschiedliche finanzielle Verhältnisse der Täter nicht berücksichtigt werden können und sich wohlhabende Täter Mobilität durch andere Fahrer einkaufen können. Doch wenn eine konkrete Freikauffahrt besteht, ist ein Fahrverbot eben untunlich, genauso wie in Fällen, in denen Anhaltspunkte für die Zahlung einer Geldstrafe durch Dritte bestehen, von der Verhängung einer Geldstrafe abgesehen und eine kurze Freiheitsstrafe ausgesprochen wird (§ 47 Abs. 1 StGB: "zur Einwirkung auf den Täter"). Bei der Auflistung von (Sonder-)Konstellationen, in denen ein Fahrverbot von vornherein nicht in Frage kommt oder problematisch erscheint, sollte nicht aus dem Blick geraten, dass es bei dem Reformvorschlag nicht um eine Ersetzung von Freiheits- und Geldstrafe, sondern um eine Ergänzung des Sanktionsinstrumentariums mit dem Ziel geht, differenziertere und damit möglichst effektivere Reaktionsmöglichkeiten im Bereich der leichten und vor allem mittleren Kriminalität zu eröffnen. Entscheidend ist demnach, ob es einen die Mühen der Umgestaltung des Rechtsfolgesystems lohnenden Anwendungsbereich für ein selbständiges Fahrverbot gibt. Davon wird man aber angesichts des Motorisierungsgrades der Bevölkerung einerseits und der eingangs aufgezeigten Defizite der traditionellen Hauptstrafen, insbesondere des seit Jahren stabilen Anteils kurzer (Ersatz-) Freiheitsstrafen¹¹ bzw. des im allgemeinen Strafrecht im Gegensatz zum Jugendstrafrecht bisher brach liegenden Feldes nicht monetärer ambulanter Sanktionen andererseits ausgehen können.

3. Es soll keineswegs unterschätzt werden, welche Schwierigkeiten mit der **Einpassung des Fahrverbots in das geltende Strafsystem** verbunden sind. So müssen nicht nur die Anwendungsvoraussetzungen bestimmt, sondern auch Abgrenzungen und Gewichtungen im Verhältnis zu den anderen Hauptstrafen geregelt werden, um beispielsweise eine Gesamtstrafenbildung vornehmen oder entscheiden zu können, ob eine Sanktionsabänderung im Rechtsmittelverfahren gegen das Verschlechterungsverbot verstoßen würde. Nun ist aber auch das Konkurrenzverhältnis von Geld- und Freiheitsstrafe keineswegs vollständig normiert – es etwa fehlt eine Präferenzregel für Geldstrafen von 180 bis 360 Tagessätzen bzw. Freiheitsstrafen von 6 bis zu 12 Monaten – und sollte sich ein ähnlicher Umrechnungsschlüssel wie der, dass ein Tagessatz einem Tag Freiheitsstrafe entspricht auch für das nach Tagen und Monaten bemessene Fahrverbot finden lassen. Genau genommen handelt es sich auch bei den Argumenten, die auf die legislatorischen Schwierigkeiten einer Implementation des Fahrverbots hinweisen, um keine fahrverbotsspezifischen Einwände, sondern kommt darin letztlich die Unlust zum Ausdruck, sich den Mühen einer jeden substantiellen Veränderung des Strafsystems zu unterziehen. Blickt man auf die gewiss nicht revolutionären, aber stetigen und nachhaltigen

¹⁰ Zu den Grenzen dieser Subjektivierung der Strafzumessung s. Meier, *Strafrechtliche Sanktionen*, 3. Aufl., Berlin u.a. 2009, S. 214.

¹¹ Ausweislich der vom Statistischen Bundesamt hrsg. *Strafvollzugsstatistik 2013*, Fachserie 10 Reihe 4.1, Tab. 3.1, S. 16 hatten fast ein Viertel (!) aller am 31.3.2013 registrierten Strafgefangenen eine voraussichtliche Vollzugsdauer von unter 6 Monaten.

Veränderungen zurück, die die strafrechtlichen Sanktionen in den letzten 100 Jahren nicht zuletzt durch die Schrittmacherfunktion des Jugendstrafrechts und Erkenntnisse der Sanktionsforschung erfahren hat, sollte die Bewahrung des *status quo* jedenfalls kein Selbstzweck sein.

4. Es bleibt noch der – nach Ansicht des Verf. allein beachtliche – Einwand **mangelnder Kontrollierbarkeit** des damit letztlich ins Leere laufenden Fahrverbots sowie die Befürchtung von **Folgekriminalisierungen** zu erörtern. Im Unterschied zur unbedingten Freiheitsstrafe und zur Geldstrafe ist der Eintritt des Strafübels beim Fahrverbot in der Tat nicht gewährleistet. Stellt sich der zu Freiheitsstrafe Verurteilte nicht selbst, sorgt die Vollstreckungsbehörde ggf. unter Einsatz von Fahndungs- und Zwangsmitteln dafür, dass der Strafvollzug auch für ihn beginnt. Bei Nichtzahlung einer Geldstrafe wird diese im Wege der Zwangsvollstreckung beigetrieben, bei Nichteinbringlichkeit tritt ggf. gemeinnützige Arbeit, in letzter Konsequenz der Vollzug einer Ersatzfreiheitsstrafe an deren Stelle. Dagegen kann der mit einem Fahrverbot Belegte dieses missachten, ohne dass sein Strafantzug mit der Zwangsläufigkeit sichtbar würde wie bei den bisherigen Hauptstrafen, denn es steht kein Aufpasser parat, der die jederzeitige Einhaltung des Fahrverbots überwachen kann. Wird der Verurteilte – etwa bei einer allgemeinen Fahrzeugkontrolle, einer stichprobenhaften Überprüfung seines Fahrverbots oder im Zusammenhang mit einem Unfall – jedoch dabei ertappt, während der Fahrverbotsdauer ein Fahrzeug zu führen, macht er sich nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 2. Var. StVG strafbar. Anders als bei der Freiheits- oder Geldstrafe besteht beim Fahrverbot also nicht die Möglichkeit der unmittelbaren Sanktionsdurchsetzung, vielmehr dient die Kriminalisierung von Verbotsverstößen als Vollstreckungsmittel. Kritiker des Fahrverbot fürchten nun, dass bei einem breiteren Einsatz als Hauptstrafe einerseits die erhofften Strafwirkungen durch das Wissen um die beschränkten Kontrollmöglichkeiten bzw. die Erfahrung folgenlos gebliebener Missachtung ausbleiben, das Fahrverbot als staatliche Strafe nicht mehr ernstgenommen wird. Würde man dem durch verstärkte Kontrollen entgegenwirken, könnte es andererseits zu einem Hineinrutschen in weitere Kriminalität, zu einer Sanktionsspirale kommen, die sich nachteilig auf die soziale Situation des Verurteilten auswirkt und damit gerade das Gegenteil von dem bewirkt wird, was man sich von dem zunächst nur sektoriellen Freiheitsentzug durch das Fahrverbot versprochen hat.

Diese Risiken mögen bestehen, doch sollten Sie auch nicht überschätzt werden. Schon jetzt kennt unser Rechtssystem nicht wenige Sanktionen, deren Durchsetzung ebenfalls nur via Strafandrohung abgesichert ist, ohne dass es bisher Klagen über eine massenhafte Nichtbefolgung oder Sekundärstrafbarkeit gegeben hätte. Dies gilt nicht nur für das Fahrverbot in seiner bisherigen Ausgestaltung als Nebenstrafe und sein ordnungswidrigkeitenrechtliches Pendant des § 25 Abs. 1 Satz 2 StVG, sondern vor allem für die – wie gesehen – viel häufigere Maßregel der Fahrerlaubnisentziehung und schließlich für die von §§ 145a

und b StGB erfassten Verstöße gegen Weisungen während der Führungsaufsicht bzw. gegen ein Berufsverbot. Wegen letzterer Vorschriften wurden im Jahr 2012 insgesamt lediglich 446 Personen verurteilt; mit 35.787 Fällen sind Verurteilungen wegen § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG zwar wesentlich häufiger, doch lässt sich der Statistik nicht entnehmen, welcher Teil davon auf die hier allein interessierende Variante „Fahren trotz Fahrverbots“ und welcher – angesichts der wenigen Fahrverbote vermutlich wesentlich größere – Teil auf die erste Variante „Fahren ohne Fahrerlaubnis“ entfällt. Der Gesetzgeber wäre im Übrigen auch keineswegs gezwungen, etwaige Fahrverbotsverstöße so gleich mit neuer Strafbarkeit zu sanktionieren. Er könnte sich ein Beispiel daran nehmen, dass Zuwiderhandlungen gegen Bewährungsweisungen (z.B. Meldepflichten, Kontaktverbote) oder gegen die zahlreichen ambulanten jugendstrafrechtlichen Sanktionen (z.B. gemeinnützige Arbeit, Teilnahme am sozialen Trainingskurs oder Verkehrsunterricht) auch mit einer nachträglichen Änderung der Weisungen bzw. Sanktionen, wie etwa einer Verlängerung der Bewährungszeit oder einer Heraufsetzung der Stundenzahl geahndet werden können. Ebenso könnte die Sanktionierung eines (erstmaligen) Fahrverbotsverstößes darin bestehen, die Verbotsdauer zu verlängern oder im Wiederholungsfall eine Fahrerlaubnisentziehung vorzusehen. Sicher, auch insoweit würde das Fahrverbot mit der bisher für Hauptstrafen geltenden Begrenzung brechen, dass deren Höhe nach Eintritt der Rechtskraft nicht mehr abgeändert werden darf. Zu rechtfertigen wäre dieser Unterschied aber gerade durch die fehlende unmittelbare Vollstreckbarkeit des Fahrverbots.

V. Schluss

Wenn man die Erweiterung des Sanktionensystems um neue Formen ambulanter Strafen zwecks differenzierterer Reaktionsmöglichkeiten ernsthaft in Erwägung zieht, wird man gar nicht darum herumkommen, jedenfalls in vollstreckungsrechtlicher Hinsicht innovative Lösungen zu finden und sich von dem Ideal eines für alle Hauptstrafen gleichen Regelungssystems zu lösen. Es ist genau das, was ich in der Diskussion über das Fahrverbot vermisste, nämlich die Bereitschaft, mit auch normativer Phantasie über neue Wege der Bestrafung nachzudenken. Vielleicht braucht es aber noch eines Anstoßes durch weitere technische Entwicklungen, die eine Einhaltung des Fahrverbots etwa durch Fahrererkennungssysteme gewährleisten. Es versteht sich von selbst – diese abschließende Anmerkung sei dem Kriminologen gestattet –, dass die wünschenswerte Einführung des Fahrverbots als Hauptstrafe, die der Paradefall eines in der Sanktionsforschung nur selten vorkommenden natürlichen Experiments wäre, wissenschaftlich begleitet werden müsste, um begründete Aussagen über die Akzeptanz in der richterlichen Praxis, die Verbotskontrolle und -befolgung und vor allem über die präventiven Wirkungen machen zu können.