

Einziehung nach Trunkenheitsfahrt?

Uwe Lenhart

Ende Januar fand der 62. Deutsche Verkehrsgerichtstag (VGT) in Goslar statt. In einer ihrer Empfehlungen sprachen sich die Fachleute für die Einführung einer Einziehungsmöglichkeit für das bei der Trunkenheitsfahrt genutzte Fahrzeug nach §§ 315c I Nr. 1a, 316 StGB aus. Aber ist das wirklich sinnvoll?

Nach den Vorstellungen der Experten soll die Einziehung nicht nur auf Vorsatztaten beschränkt sein. Notwendig, aber auch ausreichend sei, dass der Täter in den letzten fünf Jahren vor der Tat schon einmal wegen einer Trunkenheitsfahrt rechtskräftig verurteilt worden ist. Die Möglichkeit der Einziehung soll nicht an Grenzwerten festgemacht werden und auch erfolgen können, wenn das Fahrzeug nicht im Eigentum des Täters steht (§ 74a StGB). Ob bei Einziehung bei Dritten nur die Rechtsfolge des § 74a StGB eintritt oder auch die Tatbestandsvoraussetzungen der Norm erfüllt sein müssen, soll Gegenstand weiterer Erörterung in der Rechtswissenschaft und im Gesetzgebungsverfahren zur neuen Einziehungsnorm sein.

Für die Einziehung des bei einer Trunkenheitsfahrt genutzten Fahrzeugs existiert derzeit keine spezialgesetzliche Regelung. Eine Einziehung nach den allgemeinen Vorschriften (§§ 74, 74a StGB) kommt in diesen Fällen nicht in Betracht, da es sich bei dem vom Täter geführten Kfz um ein notwendiges Tatmittel handelt. Während bei der Teilnahme an verbotenen Kraftfahrzeugrennen, dem vorsätzlichen Fahren ohne Fahrerlaubnis sowie bei vorsätzlichen Verstößen gegen das PflVG die Einziehung spezialgesetzlich geregelt ist (§ 315f StGB, § 21 III StVG, § 6 III PflVG), hat der Gesetzgeber bislang von dieser Möglichkeit bei Trunkenheitsfahrten abgesehen. Man fragt sich nun, wie man auf die Idee kommt, eine seit Jahrzehnten bestehende Norm de facto zu verschärfen, obwohl Trunkenheitsfahrten und Alkoholunfälle seit Jahren rückläufig sind. Als Anforderung an eine gute Gesetzgebung wird an erster Stelle häufig genannt, dass Gesetze nur dann erlassen werden sollen, wenn sie notwendig sind. Im Zusammenhang mit der Einziehung von Tatfahrzeugen nach Trunkenheitsfahrten besteht jedoch kein gesetzgeberischer Handlungsbedarf. Nicht der von ihren Befürwortern angeführte Umstand, warum die Einziehung nach §§ 316, 315c I Nr. 1a StGB nicht vorgesehen ist, ist begründungsbedürftig, sondern warum sie zugelassen werden sollte, zumal sie keinen wirksamen Beitrag zu einem gerechteren Schuldausgleich leisten würde. Die (relativ) geringe Strafraumenobergrenze von Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder Geldstrafe bis zu 360 Tagessätzen zeigt, dass der Gesetzgeber der

Trunkenheit im Verkehr kein überdurchschnittlich hohes Gewicht beigemessen hat. Hinzu kommt, dass Täter fast ausschließlich mit einer Geldstrafe von maximal 90 Tagessätzen belegt werden. Da in der gerichtlichen Praxis der geltende Strafraumen mithin regelmäßig bei Weitem nicht ausgeschöpft wird, ist eine Kumulierung aus Geldstrafe und Einziehung aktuell nicht erforderlich. Es würde sich eine gravierende Strafverschärfung im Verhältnis zur Hauptstrafe auf dem Umweg über die nebenstrafähnliche Sanktion ergeben.

Übermaßverbot contra kumulierte Übelzufügung

Wurde im Zusammenhang mit der Einziehung von Fahrzeugen bei verbotenen Kraftfahrzeugrennen angeführt, dass „Mitglieder der ‚Raser-Szene‘, die sich über die Geschwindigkeit ihrer Autos definieren, [...] besonders nachhaltig durch deren Einziehung zu beeindrucken [sind]“, kann man dem Trunkenheitsfahrer eine besondere Affinität zum Kfz nicht unterstellen. Insofern ist nicht anzunehmen, dass ein Eigentumsverlust über den schlichten Vermögensverlust hinaus wirkt. Zudem ist angesichts der zurückhaltenden Anwendung der Einziehungsmöglichkeit beim Fahren ohne Fahrerlaubnis und einem Verstoß gegen das PflVG, die denselben Strafraumen aufweisen wie § 316 StGB, und des Übermaßverbots nicht davon auszugehen, dass Fahrzeugen nach Trunkenheitsfahrten in der Praxis eingezogen werden. Die kumulierte Übelzufügung aus Hauptstrafe und Einziehung wäre nicht mehr schuldangemessen.

Vielleicht ist nach alledem die Einziehung von Kraftfahrzeugen bei Trunkenheitsfahrten in Europa nur in einigen Ländern, und auch dort nur unter engen Voraussetzungen möglich: in Dänemark und Italien etwa bei einer BAK über 2 ‰ bzw. über 1,5 ‰, in Frankreich im Fall des wiederholten Fahrens unter Alkohol, und in Polen erst ab einer BAK von mindestens 1,5 ‰ Promille, einem Unfall mit einer BAK von 0,5 ‰ oder einer wiederholten Alkoholfahrt innerhalb von 24 Monaten. Auch dies sollte bei der weiteren Diskussion in Deutschland berücksichtigt werden. •

Uwe Lenhart ist Fachanwalt für Strafrecht und für Verkehrsrecht sowie Mitglied des Vorprüfungsausschusses Fachanwalt für Verkehrsrecht der RAK Frankfurt a. M.