



AR GVP 35/2023 Nr. 3862

Ordnungsbussengesetz; Halterhaftung; Schuldprinzip (aArt. 6 OBG). Die gesetzliche Konzeption der Halterhaftung bedeutet eine (gewollte) Abkehr vom Grundsatz "nulla poena sine culpa"; allfällige Korrekturen wären Sache des Gesetzgebers (Art. 190 BV).

Strafzumessung; Ersatzfreiheitsstrafe (Art. 106 Abs. 2 und 3 StGB). Kriterien, wann im ordentlichen Strafverfahren eine Ordnungsbusse auszusprechen ist. In casu Absehen von einer Ersatzfreiheitsstrafe, weil bei der Halterhaftung die Bewertung des für die Ersatzfreiheitsstrafe massgebenden Verschuldens nicht möglich ist.

Urteil des Obergerichts, 1. Abteilung, 28.03.2023, O1S 22 19

Aus den Erwägungen:

2.1 Gemäss Anklageschrift bzw. Strafbefehl vom 6. Februar 2020 wurde das Motorfahrzeug D. am 29. September 2019, 08:42 Uhr, in C. einer Geschwindigkeitskontrolle unterzogen. Dabei sei festgestellt worden, dass der oder die Lenkerin die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h um rechtlich relevante 13 km/h überschritten habe. Dadurch sei der Tatbestand der einfachen Verkehrsregelverletzung erfüllt worden. Die Beschuldigte sei die im Fahrzeugausweis eingetragene Fahrzeughalterin. Der Aufwand für eine Feststellung des tatsächlichen Lenkers bzw. der Lenkerin sei unverhältnismässig gewesen, weshalb die Beschuldigte als Fahrzeughalterin gemäss aArt. 6 Abs. 5 OBG die Busse zu bezahlen habe.

2.3 Das Kantonsgericht hat den Beweis als erbracht erachtet, dass der Führer des Fahrzeuges mit der Nummer D. am 29. September 2019 die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um rechtlich relevante 13 km/h überschritten hat. Beim Fahrer handle es sich offensichtlich um einen Mann, was auch von der Staatsanwaltschaft nicht bestritten werde. Nicht bewiesen sei, dass die Beschuldigte das Fahrzeug gelenkt habe. Darauf stütze die Staatsanwaltschaft sich auch nicht. Vielmehr habe die Beschuldigte, die mit ihrem Fahrzeug vorgenommene Geschwindigkeitsüberschreitung als Halterin nach aArt. 6 OBG zu verantworten. Die Beschuldigte sei Halterin des Fahrzeuges mit der Nummer D. und habe die fristgerechte Bezahlung der auf sie ausgestellten Übertretungsbusse unterlassen. In der Folge habe die Staatsanwaltschaft das ordentliche Verfahren gegen die Beschuldigte eingeleitet. Diese habe gegenüber der Strafverfolgungsbehörde keinerlei Angaben zur Person gemacht, welche das Fahrzeug zum fraglichen Zeitpunkt gelenkt habe. Angesichts der Tatsache, dass das Fahrzeug eine deutsche Autonummer trage und die identifizierte Halterin bzw. Beschuldigte in Deutschland ihren Wohnsitz habe, wäre die Ermittlung des verantwortlichen Fahrzeugführers für die Schweizer Behörden mit einem unverhältnismässigen Aufwand verbunden gewesen. Vor diesem Hintergrund seien die Voraussetzungen von aArt. 6 OBG, um die Beschuldigte als Halterin des in Frage stehenden Fahrzeuges zu verpflichten, die Busse für die damit begangene Verkehrsregelverletzung zu bezahlen, grundsätzlich zu bejahen.

Werde der Fahrzeughalter allein aufgrund seiner Eigenschaft als formeller Halter zur Übernahme einer Ordnungsbusse verpflichtet, stehe ein Verstoß gegen das Schuldprinzip ("keine Strafe keine Schuld") im

Raum, das besage, dass niemand für eine Tat bestraft werden könne, für die ihn keine individuelle Schuld treffe. Das Bundesgericht sei deshalb zum Schluss gelangt, dass die Haltereigenschaft alleine nicht genüge, um die Täterschaft zu begründen, sondern vielmehr ein Indiz für die Täterschaft darstelle. Auch gemäss Lehre und Botschaft begründe aArt. 6 Abs. 1 OBG eine Vermutung der Täterschaft der formellen Halterin des Fahrzeuges, mit dem die Zuwiderhandlung begangen worden sei. Ein Schuldspruch lasse sich jedoch nicht allein auf die formelle Haltereigenschaft abstützen. Vielmehr sei in jedem Fall eine Beweiswürdigung vorzunehmen, bei welcher die gesamten Umstände zu berücksichtigen seien.

Vorliegend handle es sich beim Fahrer um einen graubärtigen Mann. Die Beschuldigte komme deshalb als Täterin offensichtlich nicht in Frage. Wenn eine Wahrscheinlichkeit dafür bestünde, dass die Halterin des Fahrzeuges auch als Fahrerin in Frage käme, würde aArt. 6 Abs. 1 OBG zur Anwendung gelangen. Sei jedoch klar, dass die Halterin - wie hier - nicht die Fahrerin gewesen sei, würden sich jegliche Vermutungen danach, wer als Täter in Frage komme, erübrigen. Ein Schuldspruch würde lediglich auf dem Umstand, wer Halterin des Wagens sei, basieren, was - wie soeben ausgeführt - nicht zulässig sei. Entsprechend sei die Beschuldigte vom Vorwurf der einfachen Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Abs. 1 SVG freizusprechen. Auch auf die Verpflichtung der Beschuldigten zur Bezahlung der Ordnungsbusse kraft ihrer Haltereigenschaft sei zu verzichten.

2.6 Das Kantonsgericht hat festgestellt, dass sich die vorgeworfene Geschwindigkeitsüberschreitung des Fahrzeuges D. auf einem Streckenabschnitt in C. ereignet hat, wo die signalisierte Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt. Die Geschwindigkeitsmessung der Polizei wurde mit dem Messgerät CES Traffic Observer LMS-14 durchgeführt und mit vier Fotos dokumentiert. Das Messgerät war zum Tatzeitpunkt geeicht. Lediglich auf einem der vier gemachten Fotos sind mindestens zwei Personen, welche sich im Fahrzeug bzw. auf der Fahrer- und Beifahrerseite befinden, sichtbar. Auf diesem Bild ist auf der Fahrerseite ein Mann mit einem grauweissen Dreitagebart zu erkennen; auf der Beifahrerseite sitzt eine Frau, die eine Brille trägt. Die Kantonspolizei identifizierte die Beschuldigte als Halterin des Fahrzeuges; ein Vergleichsfoto der Beschuldigten liegt nicht vor. Der Vollständigkeit halber wird angemerkt, dass die Haltereigenschaft i.d.R. von der Kantonspolizei mittels automatisierten Datenaustauschverfahrens abgeklärt wird. Drehscheibe für den Datenaustausch zwischen der Schweizer Behörde und dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in Deutschland ist dabei das Bundesamt für Strassen (ASTRA) in Bern. Die Kantonspolizei kann die Halterdatenabfragen in elektronischer Form über die vorgenannte Datenschnittstelle mit Deutschland austauschen.

Die Staatsanwaltschaft hat diese Beurteilung als richtig anerkannt, die Beschuldigte stellt sie ebenfalls nicht in Abrede. Weil sich die erwähnten Feststellungen zudem mit den im Recht liegenden Unterlagen decken, ist im Folgenden von den von der Vorinstanz festgestellten tatsächlichen Grundlagen auszugehen.

2.7 Signale und Markierungen sowie die Weisungen der Polizei sind zu befolgen (Art. 27 Abs. 1 Satz 1 SVG). Der Bundesrat beschränkt die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen (Art. 32 Abs. 2 SVG). Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge beträgt unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen 50 km/h in Ortschaften (Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV). Wer Verkehrsregeln gemäss SVG oder gemäss Vollziehungsvorschriften des Bundesrates verletzt, wird mit Busse bestraft (Art. 90 Abs. 1 SVG). Übertretungen der Strassenverkehrsvorschriften des Bundes können gemäss Ordnungsbussengesetz in einem vereinfachten Verfahren mit Ordnungsbussen geahndet werden (Art. 1 Abs. 2 des zum Tatzeitpunkt und im Übrigen auch im ordentlichen Strafverfahren geltenden aOBG vom 24. Juni 1970; vgl. Urteil des Bundesgerichts 6B_722/2019 vom 23. Januar 2020 E. 1.4). Für das Überschreiten allgemeiner, fahrzeugbedingter oder signalisierter Höchstgeschwindigkeit nach Abzug der vom ASTRA festgelegten Geräte- und Messunsicherheit innerorts um 11-15 km/h wird eine Busse von CHF 250.00 verhängt (Anhang 1 aZiff. 303.1. OBV, SR 741.031).

Gemäss aArt. 6 Abs. 1 OBG wird die Busse in Fällen, in denen der Täter der Widerhandlung nicht bekannt ist, dem im Fahrzeugausweis eingetragenen Fahrzeughalter auferlegt. Beahlt der Halter die Busse nicht fristgerecht, wird das ordentliche Strafverfahren eingeleitet (aArt. 6 Abs. 3 OBG). Nennt der Halter den verantwortlichen Fahrzeugführer, wird das Verfahren gegen diesen eingeleitet (aArt. 6 Abs. 4 OBG). Kann mit verhältnismässigem Aufwand nicht festgestellt werden, wer der Fahrzeugführer ist, so ist die Busse vom Halter zu bezahlen, es sei denn, er mache im ordentlichen Strafverfahren glaubhaft, dass das Fahrzeug gegen seinen Willen benutzt wurde und er dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindern konnte (aArt. 6 Abs. 5 OBG). Seit der Revision des Ordnungsbussengesetzes muss damit nicht mehr ausschliesslich die Person bestraft werden, welche die Widerhandlung begangen hat. Vielmehr kann der Fahrzeughalter bestraft werden, falls der Täter der Polizei nicht bekannt ist (Botschaft zu "Via sicura" vom 20. Oktober 2010, BBl 2010 8447, 8486).

2.8 Zwischen der Vorinstanz und der Staatsanwaltschaft herrscht Einigkeit, dass

- der Führer des auf die Beschuldigte als Halterin zugelassenen Motorfahrzeuges mit der Nummer D. am 29. September 2019 in C. die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um rechtlich relevante 13 km/h überschritten hat;
- ein bärtiger Mann und nicht die Beschuldigte bzw. Halterin das Fahrzeug am 29. September 2019 gelenkt hat;
- die Beschuldigte bzw. Halterin des Motorfahrzeuges mit der Nummer D. die fristgerechte Bezahlung der auf sie ausgestellten Übertretungsbusse unterlassen hat und die Staatsanwaltschaft daraufhin das ordentliche Verfahren gegen sie einleitete;
- die Beschuldigte bzw. Halterin des Motorfahrzeuges den Strafverfolgungsbehörden gegenüber keinerlei Angaben zur Person machte, welche den Wagen zum fraglichen Zeitpunkt gelenkt hat;
- angesichts der Tatsache, dass das Fahrzeug eine deutsche Nummer trägt und die Beschuldigte Wohnsitz in Deutschland hat, die Ermittlung des verantwortlichen Lenkers für die Schweizer Behörden mit einem unverhältnismässigen Aufwand verbunden wäre;
- die Voraussetzungen von aArt. 6 OBG, um die Beschuldigte als Halterin des in Frage stehenden Fahrzeuges zu verpflichten, die Busse für die damit begangene Verkehrsregelverletzung zu bezahlen, grundsätzlich zu bejahen sind.

Differenzen bestehen einzig bezüglich der Frage, ob ein Schuldspruch allein auf die formelle Haltereigenschaft abgestützt werden darf resp. nicht in jedem Fall eine Beweiswürdigung vorzunehmen ist, bei welcher die gesamten Umstände zu berücksichtigen sind.

Die von der Vorinstanz erwähnte Kritik (Verstoss gegen das Schuldprinzip und dass ein Schuldspruch nicht allein auf die formelle Haltereigenschaft abgestützt werden darf), entbehrt in dogmatischer Hinsicht tatsächlich nicht einer gewissen Berechtigung. Die Staatsanwaltschaft weist indes zu Recht darauf hin, dass der Gesetzgeber dies genau so gewollt hat (vgl. Botschaft vom 20. Oktober 2010 zu "Via sicura", Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr, BBl 2010 8486 Ziff. 1.3.2.26). Entsprechend hielt das Bundesgericht in einem neuesten Urteil (6B_836/2019 vom 14. Mai 2020 E. 2.2) mit Hinweisen auf die Kritik in der Lehre fest, dass nach aArt. 6 Abs. 1 OBG nicht derjenige bestraft werde, der die Widerhandlung begehe, sondern der im Fahrzeugausweis eingetragene Fahrzeughalter. Einer Bestrafung könne der Fahrzeughalter bloss entgehen, wenn er Name und Adresse des Fahrzeugführers bekanntgebe (aArt. 6 Abs. 4 OBG) oder im Sinne einer Exkulpation glaubhaft mache, dass das Fahrzeug gegen seinen Willen benutzt worden sei und er dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht habe verhindern können (aArt. 6 Abs. 5 OBG). Diese gesetzliche Konzeption bedeute eine Abkehr vom Grundsatz "nulla poena sine culpa" und werde im Schrifttum zwar kritisiert. Sie könne jedoch vorliegend nicht in Frage gestellt werden, da das Bundesgericht an die Bundesgesetze gebunden sei (Art. 190 BV). Allfällige Korrekturen und Berichtigungen seien Aufgabe des Gesetzgebers (BGE 139 I 180 E. 2.2. mit Hinweisen; vgl. auch Urteil des Bundesgerichts

6B_1358/2017 vom 11. März 2019 E. 3.1 betreffend das Verschulden bei der qualifiziert groben Verkehrsregelverletzung). In einem Entscheid vom 23. Januar 2020 wies das Bundesgericht darauf hin, dass die Rechtsprechung die im ordentlichen Verfahren geltenden Verfahrensgarantien auch bei einer Anwendung der Halterhaftung gemäss aArt. 6 Abs. 5 OBG im ordentlichen Verfahren als gewahrt erachtet (Urteil des Bundesgerichts 6B_722/2019 vom 23. Januar 2020 E. 1.4).

Dass auch STEFAN MAEDER (Sicherheit durch Gebühren? Zur neuen Halterhaftung für Ordnungsbussen nach Art. 6 OBG, AJP 2014, S. 683 und 686) grundsätzlich vom Vorrang des Bundesrechts ausgeht, ergibt sich aus seinem Zwischenfazit, dass das OBG von den Grundsätzen des Strafrechtes abweiche und deshalb rückgängig gemacht werden müsse (vgl. auch RENA PETERS, Besprechung des Urteils des Bundesgerichts 6B_722/2019 vom 23. Januar 2020, forumpoenale 6/2020 S. 450). Anzumerken ist weiter, dass auch das Obergericht Zürich die Halter in vergleichbaren Konstellationen - wie hier eine zu beurteilen ist - trotz seiner im Entscheid SU160069 vom 2. Mai 2017 E. 4 erwähnten Kritik als im Sinne von aArt. 6 Abs. 5 OBG für die einfache Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 27 Abs. 1 SVG verantwortlich erklärt und mit Busse bestraft (Urteil des Obergerichts Zürich SU180047 vom 21. Mai 2019 E. 4 und 5). Weiter bleibt zu erwähnen, dass die Beschuldigte im Laufe der Verfahren vor dem Kantons- und Obergericht mehrmals die Gelegenheit erhielt, zur Sache insgesamt resp. zur Frage, wer das geblitzte Fahrzeug im fraglichen Zeitpunkt gelenkt hat, Stellung zu nehmen.

Mit Blick auf die geltende Gesetzeslage und die erwähnten neueren Entscheide haben nach Auffassung des Obergerichts die in den Entscheiden BGE 115 IV 137 E. 2 und 102 IV 256 E. 2 hervorgehobenen Prinzipien, dass jemand nicht ausschliesslich in seiner Eigenschaft als Halter eines von einer Radaranlage erfassten Motorfahrzeuges zur Verantwortung gezogen und gebüsst werden kann bzw. dass in jedem Fall eine Beweiswürdigung zu erfolgen hat, bei der die gesamten Umstände zu berücksichtigen sind (Urteil des Bundesgerichts 6B_243/2018 vom 6. Juli 2018 E. 1.4), als überholt zu gelten.

Zudem ist daran zu erinnern, dass ein Schuldspruch zum Nachteil der Beschuldigten nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts auch keine Verletzung des Legalitätsprinzips darstellt, da die Verantwortlichkeit des Halters ausdrücklich aus aArt. 6 OBG hervorgeht (Urteil des Bundesgerichts 6B_836/2019 vom 14. Mai 2020 E. 2.2). Schliesslich hat das Bundesgericht festgestellt, dass die in aArt. 6 OBG statuierte Pflicht des seine Täterschaft bestreitenden Fahrzeughalters, den tatsächlichen Fahrzeugführer zu nennen oder die Busse zu bezahlen, weder die Unschuldsvermutung noch das Recht, sich selbst zu belasten, verletzt (BGE 144 I 242 E. 1).

Überzeugend ist der vom Obergericht Zürich gewählte Ansatz, den Fahrzeughalter (entsprechend dem Wortlaut von aArt. 6 Abs. 5 OBG) kraft seiner Eigenschaft als Halter für die einfache Verletzung der Verkehrsregeln verantwortlich zu erklären. Hingegen ist es nicht erforderlich, ihn (anstelle der unbekannten Täterschaft) der Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz schuldig zu sprechen (Urteile des Obergerichts Zürich SU160069 vom 2. Mai 2017 E. 4.3 und SU180047 vom 21. Mai 2019 E. 5). Die Beschuldigte ist somit als Halterin des Fahrzeuges mit dem Kontrollschild D. im Sinne von aArt. 6 Abs. 5 OBG für die einfache Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art 90 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 27 Abs. 1 SVG verantwortlich zu erklären.

2.9 Nach dem Gesagten ist die Berufung abzuweisen.

3. Das Ordnungsbussenverfahren dispensiert von der Anwendung der Strafzumessungsgrundsätze des Strafgesetzbuchs (vgl. aArt. 1 Abs. 3 OBG, wonach Vorleben und persönliche Verhältnisse des Täters unberücksichtigt bleiben). Für die gleichen Verstösse sind für alle schuldhaft handelnden Täter die gleichen Bussen und Vollzugsmodalitäten vorgesehen. Die in diesem Sinne fehlende Differenzierung ist dem Ordnungsbussenverfahren immanent und zeichnet es gegenüber dem Geldsummensystem und dem

Tagessatzsystem aus (BGE 135 IV 221 E. 2.2; Urteil des Obergerichts Zürich SU160069 vom 2. Mai 2017 E. 5). Gemäss aArt. 11 Abs. 1 OBG kann eine Ordnungsbusse auch im ordentlichen Strafverfahren ausgefällt werden. Dies drängt sich insbesondere dann auf, wenn sich nachträglich herausstellt, dass die Einleitung des ordentlichen Verfahrens sachlich nicht gerechtfertigt war. In Fällen, in denen zwingend das ordentliche Verfahren durchzuführen war, weil die Täterschaft bestritten war oder die Busse nicht innert Frist beglichen wurde, dürfte die Anwendung von aArt. 11 Abs. 1 OBG hingegen ausgeschlossen sein, da dies dem Zweck des Ordnungsbussenverfahrens widersprechen würde (PHILIPPE WEISSENBERGER, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2. Aufl. 2015, N. 6 zu aArt. 1 OBG und N. 2 ff. zu aArt. 11 OBG).

Vorliegend wurde das Ordnungsbussenverfahren zu Recht eingeleitet, weil die Busse nicht innert der gesetzlichen Zahlungspflicht beglichen wurde (*derselbe*, a.a.O., N. 5 zu aArt. 11 OBG). Dennoch erscheint es gerechtfertigt, eine Ordnungsbusse auszusprechen, da die Fahrzeughalterin die Busse allein aufgrund ihrer Haltereigenschaft zu bezahlen hat. Dies unbesehen davon, ob ihr in Bezug auf die festgestellte Verkehrsregelverletzung ein Vorwurf gemacht werden kann oder nicht. Eine ordentliche Busse gemäss Strafgesetzbuch ist je nach den Verhältnissen des Täters so zu bemessen, dass dieser die Strafe erleidet, die seinem Verschulden angemessen ist (Art. 106 Abs. 3 StGB). Das Verschulden kann indes nicht bewertet werden, wenn die Halterin ausschliesslich kraft ihrer Haltereigenschaft gebüsst wird, d.h. ihr kein Vorwurf einer Verfehlung gemacht wird. Der Wortlaut von aArt. 6 Abs. 5 OBG sieht zudem vor, dass *die* Busse von der Halterin zu bezahlen ist. Es wird nicht von *einer* Busse gesprochen. Dies weist ebenfalls darauf hin, dass der Halterin die im vorangehenden Ordnungsbussenverfahren festgesetzte Ordnungsbusse auferlegt wird und im ordentlichen Verfahren keine erneute Bussenfestsetzung erfolgt. Nachdem mit der Einführung der Halterhaftung Grundsätze des Ordnungsbussenverfahrens für das ordentliche Strafverfahren übernommen wurden, erscheint es im Übrigen ohnehin angezeigt, auch im ordentlichen Verfahren eine Ordnungsbusse auszufällen (Urteile des Obergerichts Zürich SU160069 vom 2. Mai 2017 E. 5 und SU180047 vom 21. Mai 2019 E. IV.1.1). Die Beschuldigte hat deshalb eine Ordnungsbusse von CHF 250.00 zu bezahlen (vgl. Ziff. 303.1 lit. c Anhang 1 OBV).

Im Rahmen des Ordnungsbussenverfahrens ist eine Ersatzfreiheitsstrafe ausgeschlossen. Wird die Busse nicht innert Frist bezahlt, wird das ordentliche Strafverfahren eingeleitet (aArt. 6 Abs. 3 OBG). Demgegenüber können im ordentlichen Verfahren ausgesprochene Ordnungsbussen grundsätzlich mit einer Ersatzfreiheitsstrafe verbunden werden (WEISSENBERGER, a.a.O., N. 7 zu aArt. 1 OBG; vgl. dazu auch STEFAN HEIMGARTNER, Basler Kommentar, Strafrecht I, 4. Aufl. 2019, N. 15 zu Art. 106 StGB mit weiteren Hinweisen). Für die Bemessung der Ersatzfreiheitsstrafe ist indes allein das Verschulden massgebend (BGE 134 IV 97 E. 6.3.7.1). Die Ersatzfreiheitsstrafe soll den Täter unabhängig von seinen finanziellen Verhältnissen entsprechend seinem Verschulden treffen (*derselbe*, a.a.O., N. 10 zu Art. 106 StGB). Wie bereits erwähnt, ist bei der Halterhaftung im Sinne von aArt. 6 Abs. 5 OBG unklar, worin der Vorwurf gegen den Fahrzeughalter besteht und es ist deshalb nicht möglich, das für die Ersatzfreiheitsstrafe allein massgebende Verschulden zu bewerten (Urteile des Obergerichts Zürich SU160069 vom 2. Mai 2017 E. 5 und SU180047 vom 21. Mai 2019 E. IV.2.). Von der Anordnung einer Ersatzfreiheitsstrafe ist daher abzusehen.