

sui generis

LIHKEIT GHALTERS

Verantwortlichkeit des
Fahrzeughalters bei geringfügigen
Widerhandlungen gegen das
schweizerische Strassenverkehrs-
recht durch eine unbekannte
Täterschaft

Eine Untersuchung von Art. 7 OBG im
Rechtsvergleich zum deutschen Recht

Sonja Mango-Meier

Hinweise zur digitalen Fassung dieses Buches:

- Die digitale Fassung (Open Access) ist sowohl auf der Webseite des Verlags (www.suigeneris-verlag.ch), auf Google Books als auch direkt über den Digital Object Identifier (DOI) zugänglich. Der DOI zum vorliegenden Buch ist im Impressum angegeben.
- Sämtliche Gesetzesartikel sowie alle frei zugänglichen Gerichtsurteile und Behördenentscheidungen sind in der digitalen Fassung verlinkt.
- Häufig verwenden die AutorInnen in ihrem Manuskript Links auf weitere Quellen. Diese werden in den Büchern nicht abgedruckt, aber in der digitalen Fassung den entsprechenden Textstellen hinterlegt.
- Für die Verlinkung werden Permalinks eingesetzt. Es handelt sich dabei um Links auf eine archivierte Version der Webseiten im Zeitpunkt der Linksetzung. Die Links sind beständig, d.h. sie funktionieren auch dann noch, wenn die Originalseite nicht mehr zugänglich ist und ihr Inhalt ändert nicht, wenn sich die Originalseite ändert.

Sonja Mango-Meier

Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters bei geringfügigen Widerhandlungen gegen das schweizerische Strassenverkehrsrecht durch eine unbekannte Täterschaft

**Eine Untersuchung von Art. 7 OBG
im Rechtsvergleich zum deutschen Recht**

«Cavendum est etiam, ne maior poena quam culpa sit et ne isdem de causis alii plectantur, alii ne appellentur quidem.»¹

1 CICERO MARCUS TULLIUS, De officiis, 44 vor Chr., Nr. 89, übersetzt in: NICKEL, S. 77: «Man muss sich aber auch davor hüten, dass die Strafe grösser ist als die Schuld und dass die einen aus denselben Gründen bestraft und die anderen nicht einmal angesprochen werden».

Vorwort

Die vorliegende Arbeit wurde von der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Universität Luzern im August 2023 als Dissertation abgenommen. Literatur und Rechtsprechung sind bis Ende September 2023 berücksichtigt. Die per 1. Oktober 2023 in Kraft tretende Änderung von Art. 7 OBG wurde miteinbezogen.

Mein herzlicher Dank gilt Herrn Prof. Dr. iur. Andreas Eicker für seine Bereitschaft, sich dieses Themas als Doktorvater anzunehmen, und für seinen hilfreichen Rat bei der Erstellung dieser Arbeit. Herrn Prof. Dr. iur. Gerhard Fiolka danke ich für die Erstellung des Zweitgutachtens und Herrn Prof. Dr. iur. Jürg-Beat Ackermann für die Übernahme des Vorsitzes beim Doktoratskolloquium.

Danken möchte ich auch Frau Oberstaatsanwältin Carla Contratto, die mich bereits in meiner Praktikumszeit ermutigt hatte, mein besonderes Interesse für das Straf(prozess)recht weiterzuverfolgen. Meinen ehemaligen Mitarbeiter aus der 4. Abteilung der Staatsanwaltschaft des Kantons Schwyz danke ich für die wertvollen Gespräche, welche mir die Schwierigkeiten im Zusammenhang mit Art. 7 OBG in der Praxis verdeutlichten und eine äusserst praxisnahe Umsetzung dieser Arbeit ermöglichten.

Herrn Rechtsanwalt Peter Nüesch danke ich für das Korrekturlesen des Fliesstextes, das zu manchen inhaltlichen Anregungen führte, sowie Frau Jana Eberli für die erste Korrektur der Verzeichnisse und Fussnoten dieser Dissertation.

Die Arbeit widme ich meiner wunderbaren Familie, ohne die ich nicht wäre, wo ich jetzt bin. Ich danke euch von Herzen für eure liebevolle Unterstützung.

Einsiedeln, im September 2023

Sonja Mango-Meier

Inhaltsübersicht

Vorwort	V
Inhaltsübersicht	VII
Inhaltsverzeichnis	XI
Literaturverzeichnis	XXVII
Materialienverzeichnis	XLVII
Urteils- und Entscheidungsverzeichnis des EGMR	LIII
Abbildungsverzeichnis	LV
Abkürzungsverzeichnis	LVII

I. Einleitung und Erörterung des Forschungsthemas	1
A. Heranführung an das Forschungsthema	1
B. Forschungsgegenstand: Art. 7 OBG	14
C. Erarbeitung und Konkretisierung der Forschungsfragen	53
D. Gang der Untersuchung und Methodik	63

II. Einordnung von Art. 7 OBG im schweizerischen Rechtssystem	67
A. Art. 7 OBG als Institut des öffentlichen Rechts	67
B. Art. 7 OBG als Rechtsnorm des materiellen Strafrechts	74
C. Art. 7 OBG als strafprozessuale Bestimmung	81
D. Art. 7 OBG aus verwaltungsrechtlicher Sicht	104
E. Zusammenfassung wesentlicher Erkenntnisse und Schlussfolgerungen	143

III. Vereinbarkeit von Art. 7 OBG mit rechtsstaatlichen Grundsätzen und Garantien	151
A. Verletzung des Rechtsgleichheitsgebots?	153
B. Verstoss gegen das Legalitätsprinzip?	160
C. Missachtung des Verbots des Selbstbelastungszwangs?	169
D. Verstoss gegen das Officialprinzip?	196
E. Abweichung vom Untersuchungsgrundsatz?	199
F. Verletzung des Grundsatzes der freien Beweiswürdigung?	202

G.	Vereinbarkeit mit dem Grundsatz <i>ne bis in idem</i> ?	209
H.	Beeinträchtigung der Unschuldsvermutung?	211
I.	Verletzung des Schuld-, Täter- und Tatprinzips?	220
J.	Zusammenfassung wesentlicher Erkenntnisse und Schlussfolgerungen	235
K.	Beantwortung der Vorfragen und Forschungsfragen	246
L.	Schlussergebnis	251
<hr/>		
IV.	Vergleich mit der deutschen Rechtslage	253
A.	Einführung von § 25a StVG (D)	255
B.	Verfahrensablauf beim Vorliegen von Ordnungswidrigkeiten	257
C.	Elemente der Rechtssätze in § 25a StVG (D)	275
D.	Zusammenfassung wesentlicher Erkenntnisse und Schlussfolgerungen	289
<hr/>		
V.	Korrekturbedarf und Änderungsvorschläge zu Art. 7 OBG	301
A.	Bemerkungen zum Rechtsgleichheitsgebot	302
B.	Bemerkungen zum Legalitätsprinzip	315
C.	Bemerkungen zum Verbot des Selbstbelastungszwangs	339
D.	Bemerkungen zum Officialprinzip	343
E.	Bemerkungen zum Untersuchungsgrundsatz	345
F.	Bemerkungen zur freien Beweiswürdigung	350
G.	Bemerkungen zur Unschuldsvermutung sowie zum Schuld- und Täterprinzip	359
H.	Zusammenfassung wesentlicher Erkenntnisse	376
I.	Beantwortung der Forschungsfrage	386
J.	Schlussergebnis	392
<hr/>		
VI.	Gesamtzusammenfassung	395

VII. Schlussbemerkungen	421
Anhang 1: Kantonalrechtliche Informationspflichten des Fahrzeughalters	423
Anhang 2: Vorschriften des niederländischen Rechts betreffend den Fahrzeughalter	429
Sachregister	433

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	V
Inhaltsübersicht	VII
Inhaltsverzeichnis	XI
Literaturverzeichnis	XXVII
Materialienverzeichnis	XLVII
Urteils- und Entscheidverzeichnis des EGMR	LIII
Abbildungsverzeichnis	LV
Abkürzungsverzeichnis	LVII

I. Einleitung und Erörterung des Forschungsthemas	1
A. Heranführung an das Forschungsthema	1
1. Allgemeine Entwicklungen im schweizerischen Strassenverkehrsrecht der letzten Jahrzehnte	1
1.1 Bedürfnis nach mehr Verkehrssicherheit	1
1.2 Trend der Zunahme von Rechtsvorschriften	4
1.3 Streben nach einer (noch) effizienteren Strafverfolgung	5
1.4 Tendenz zur Verfahrensverkürzung	6
2. Besondere Entwicklungen im schweizerischen Strassen- verkehrsrecht der letzten Jahrzehnte	7
2.1 Einführung des Ordnungsbussenverfahrens	7
2.2 Stetige Erweiterung der Ordnungsbussentatbestände	9
2.3 Neuregelung der Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters	10
3. Zusammenfassung wesentlicher Erkenntnisse	13
B. Forschungsgegenstand: Art. 7 OBG	14
1. Einführung von Art. 6 aOBG/2014 und Ergänzungen in Art. 7 OBG	15
2. Einordnung von Art. 7 OBG in der Verfahrensordnung des schweizerischen Strassenverkehrsrechts	18
2.1 Ordnungsbussenverfahren	18
a. Straftatbestände gemäss Bussenliste 1 Anhang 1 OBV	18
b. Weitere geringfügige Straftaten im Strassenverkehr	19
2.2 Ordentliches Strafverfahren	21
a. Ausschlussgründe nach Art. 3 f. OBG/Art. 5 Abs. 2 OBG	21

b.	Ablehnung des Ordnungsbussenverfahrens oder fehlende / nicht fristgerechte Bezahlung der Ordnungsbusse durch den Fahrzeughalter	23
c.	Aussprechen einer Ordnungsbusse im ordentlichen Strafverfahren gemäss Art. 14 OBG	24
d.	Streichung der Möglichkeit der Aufhebung der Ordnungsbusse im ordentlichen Strafverfahren im Sinne von Art. 11 Abs. 2 aOBG/2014	25
e.	Nichtigkeit der polizeilichen Verfügung oder des Strafbefehls bei Bussenbezahlung	27
f.	Kostenauflegung bei im ordentlichen Strafverfahren zu beurteilendem Ordnungsbussentatbestand	29
2.3	Administrativmassnahmenverfahren	30
3.	Elemente der Rechtssätze in Art. 7 OBG	31
3.1	Adressat der Halterverantwortlichkeit	31
a.	Formeller und materieller Halterbegriff im Strassenverkehrsrecht	31
b.	Pflicht zur Einholung des Fahrzeugausweises	33
c.	Erfassung der Halterdaten und Ausweiserteilung durch die Zulassungsbehörde	34
3.2	Unverhältnismässiger Ermittlungs- und Untersuchungsaufwand zur Feststellung der tatsächlichen Fahrzeugführerschaft	36
a.	Vorgehen der Ermittlungsbehörde bei geringfügigen Strassenverkehrsdelikten	36
b.	Vorgehen bei Bekanntgabe einer Drittperson als Täterin im Ordnungsbussenverfahren	39
c.	Vorgehen bei Bekanntgabe einer Drittperson als Täterin im ordentlichen Strafverfahren	40
d.	Beschränkung des Ermittlungs- und Untersuchungsaufwands	42
e.	Berücksichtigung von verzögerten Ermittlungshandlungen bei der Strafzumessung	43
3.3	Möglichkeit der Befreiung von der Bezahlung der Busse ..	44
a.	Befreiungsbeweis nach Art. 7 Abs. 5 OBG	44
b.	Vergleich zum privatrechtlichen Haftungsausschluss ..	46
c.	Vergleich zur strafrechtlichen Sorgfaltspflicht	46
d.	Einwand der fehlenden Zustellung der Ordnungsbusse ..	47
e.	Einwand der Nichtbeachtung der Nennung der tatsächlichen Fahrzeugführerschaft durch den Fahrzeughalter ..	50

- 4. Zusammenfassung wesentlicher Erkenntnisse 50
- C. Erarbeitung und Konkretisierung der Forschungsfragen 53
 - 1. Vorgehensweise 53
 - 2. Probleme durch die Anwendung von Art. 7 OBG 54
 - 2.1 Verletzung des Rechtsgleichheitsgebots? 54
 - 2.2 Verstoss gegen das Legalitätsprinzip? 55
 - 2.3 Missachtung des Verbots des Selbstbelastungszwangs? ... 56
 - 2.4 Abweichung vom Untersuchungsgrundsatz? 58
 - 2.5 Beeinträchtigung der Unschuldsvermutung? 59
 - 2.6 Verletzung des Schuldprinzips? 60
 - 2.7 Verletzung des Täterprinzips? 61
 - 2.8 Resümee und Überblick über die Forschungsfragen 62
- D. Gang der Untersuchung und Methodik 63

- II. Einordnung von Art. 7 OBG im schweizerischen Rechtssystem 67
- A. Art. 7 OBG als Institut des öffentlichen Rechts 67
 - 1. Keine haftpflichtrechtliche Norm trotz Bezeichnung als solche 67
 - 2. Zuordnung von Art. 7 OBG zu einem Rechtsgebiet anhand der Beurteilung des geschützten Rechtsgutes 68
 - 2.1 Straf(prozess)recht und Verwaltungsrecht i.e.S. als Rechtsgebiete des öffentlichen Rechts 68
 - 2.2 Keine Gefährdung oder Verletzung von Individualrechtsgütern bei der Anwendung von Art. 7 OBG 69
 - 2.3 Schutz von Kollektivrechtsgütern in Abweichung von allgemeinen Regeln des Strafprozessrechts 71
 - 2.4 Kein präventiver Rechtsgüterschutz bei der Erhebung der Busse vom Fahrzeughalter aufgrund unbekannter Täterschaft 72
 - 3. Resümee und Fazit 73
- B. Art. 7 OBG als Rechtsnorm des materiellen Strafrechts 74
 - 1. Ordnungsbussdelikte sind Straftaten 74
 - 2. Keine ausdrückliche Nennung eines tatbestandsmässigen Verhaltens des Fahrzeughalters 75
 - 3. Fehlende Schuld des Fahrzeughalters 76
 - 4. Abweichung vom Grundsatz bei der Strafzumessung 78
 - 5. Resümee und Fazit 80

C.	Art. 7 OBG als strafprozessuale Bestimmung	81
1.	Ordnungsbussenverfahren als Strafverfahren	81
2.	Abgrenzung von Art. 7 OBG zu den kantonalrechtlichen Informationspflichten des Fahrzeughalters	83
2.1	Übersicht über die kantonalrechtlichen Informationspflichten des Fahrzeughalters	83
a.	Basel-Stadt und Zürich	83
b.	St. Gallen	84
c.	Graubünden	84
d.	Wallis	85
e.	Appenzell Ausserrhoden	86
f.	Tessin	86
g.	Genf	87
h.	Thurgau	89
i.	Bern	89
2.2	Einordnung der kantonalrechtlichen Regelungen als strafprozessuale Normen	90
2.3	Einordnung der kantonalrechtlichen Regelungen als Verkehrsvorschriften	94
2.4	Unterschiedliche Ausgestaltung der kantonalrechtlichen Informationspflichten in verschiedenen Erlassen	97
3.	Fehlender Verdacht auf die Begehung einer Straftat durch den Fahrzeughalter	98
4.	Übertragung von polizeilichen Aufgaben an private Dienstkräfte	100
5.	Resümee und Fazit	101
D.	Art. 7 OBG aus verwaltungsrechtlicher Sicht	104
1.	Abgrenzung von präventiven und repressiven Massnahmen des Verwaltungsrechts	104
2.	Busse nach Art. 7 OBG als präventive Massnahme	106
3.	Busse nach Art. 7 OBG als polizeirechtliche Massnahme	107
3.1	Verursacher- und Störerprinzip sowie polizeirechtlicher Störerbegriff	107
a.	Verursacherprinzip	107
b.	Störerprinzip und polizeirechtlicher Störerbegriff ...	108
3.2	Keine Behebung einer Störung durch staatlichen Eingriff	108
3.3	Keine Erhebung von Kosten im Rahmen der Gefahrenabwehr oder der Beseitigung von Störungen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung	109

3.4	Fahrzeughalter als Verhaltensstörer	110
3.5	Fahrzeughalter als Zustandsstörer	111
	a. Möglichkeit der Einflussnahme auf die gefährbringende Sache	111
	b. Überwiegend keine unmittelbare Einwirkung auf das Fehlverhalten des Fahrzeugführers	112
	c. Weitere Faktoren zur Abklärung der polizeirechtlichen Kostentragungspflicht des Fahrzeughalters	113
3.6	Fahrzeughalter als Zweckveranlasser	114
	a. Fahrzeughalter als mittelbarer Verursacher der Störung oder Gefährdung von Polizeigütern	114
	b. Fehlender unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem Verhalten des Fahrzeughalters und dem Strassenverkehrsdelikt	114
	c. Keine Aussage zur Zumutbarkeit des staatlichen Eingriffs möglich	115
3.7	Resümee und Fazit	115
4.	Bussenerhebung nach Art. 7 OBG als repressive Massnahme des Verwaltungsrechts	117
4.1	Art. 7 OBG zur Verfolgung und Ahndung von begangenen Ordnungsbussdelikten	117
4.2	Restitutorische und nichtrestitutorische bzw. pönale Sanktionen	118
4.3	Busse nach Art. 7 OBG als restitutorische Sanktion des Verwaltungsrechts	119
4.4	Busse nach Art. 7 OBG als nichtrestitutorische bzw. pönale Sanktion des Verwaltungsrechts	119
	a. Einordnung der Vorschrift nach nationalstaatlichem Recht	121
	b. Art und Schwere der Widerhandlung	123
	c. Art und Schwere der angedrohten Sanktion	127
4.5	Resümee und Fazit	130
5.	Busse nach Art. 7 OBG als öffentliche Abgabe	133
5.1	Arten von öffentlichen Abgaben	133
5.2	Busse nach Art. 7 OBG als Kausalabgabe	134
	a. Keine staatliche Leistung und private Gegenleistung	134
	b. Fehlende Individualäquivalenz	135
	c. Keine Orientierung am Behördenaufwand	136

5.3	Busse nach Art. 7 OBG als Gebühr	137
a.	Busse nach Art. 7 OBG als Benutzungsgebühr	138
b.	Busse nach Art. 7 OBG als Konzessionsgebühr	138
c.	Busse nach Art. 7 OBG als Verwaltungsgebühr	139
5.4	Busse nach Art. 7 OBG als Steuer	140
5.5	Busse nach Art. 7 OBG als Lenkungsabgabe	140
5.6	Resümee und Fazit	141
E.	Zusammenfassung wesentlicher Erkenntnisse und Schlussfolgerungen	143
<hr/>		
III.	Vereinbarkeit von Art. 7 OBG mit rechtsstaatlichen Grundsätzen und Garantien	151
A.	Verletzung des Rechtsgleichheitsgebots?	153
1.	Geltungsbereich des Rechtsgleichheitsgebots und weiterer verfassungsmässiger Rechte	153
2.	Bussenerhebung nach Art. 7 OBG unabhängig von der finanziellen Leistungsfähigkeit des Fahrzeughalters	155
3.	Teilweise durch öffentliches Interesse gerechtfertigte Ungleichbehandlung im Schnittstellenbereich	155
4.	Unterschiedliche Behandlung von Haltern eines ausweispflichtigen Landfahrzeugs und eines Schiffes	157
5.	Ausschluss des Ordnungsbussenverfahrens bei gewissen geringfügigen Strassenverkehrsdelikten	158
6.	Resümee und Fazit	159
B.	Verstoss gegen das Legalitätsprinzip?	160
1.	Strafrechtliches Legalitätsprinzip und verwaltungs- rechtliches Gesetzmässigkeitsprinzip	160
2.	Art. 7 OBG als genügend bestimmte atypische verwaltungs- akzessorische Blankettnorm	162
3.	Bis zum 1. Oktober 2023 fehlende Anwendbarkeit von Art. 7 OBG (ehemals Art. 6 aOBG/2014) auf Unternehmen	163
4.	Durchbrechung des Analogieverbots im Ordnungs- bussenbereich	167
5.	Resümee und Fazit	168
C.	Missachtung des Verbots des Selbstbelastungszwangs?	169
1.	Strafprozessualer Grundsatz <i>nemo tenetur se ipsum accusare</i> und Verpflichtung zur Mitwirkung im Verwaltungsverfahren	169

- 2. Aspekte zur Feststellung der Verletzung des strafprozessualen *Nemo-tenetur*-Grundsatzes 171
- 3. Anwendung der Rechtsprechung des EGMR auf Art. 7 OBG 173
 - 3.1 Konnex zu einem Strafverfahren 173
 - 3.2 Art und Ausmass des Zwangs zur Beweiserlangung 175
 - a. Indirekte Informationspflicht nach Art. 7 OBG führt zu direktem Zwang 175
 - b. Geringes Ausmass des Zwangs aufgrund der Bussenhöhe im unteren Bereich und mangels Anordnung einer Ersatzfreiheitsstrafe 179
 - c. Resümee und Fazit 179
 - 3.3 Existenz angemessener Verfahrensgarantien 179
 - a. Kein Verzicht auf Verteidigungsrechte durch Annahme der konkludenten Zustimmung des Fahrzeughalters ... 180
 - b. Befreiungsbeweis im ordentlichen Strafverfahren 181
 - c. Umgehung der Verteidigungsrechte des Fahrzeughalters durch Einführung von Art. 7 OBG 183
 - d. Weitere Einschränkung der Verteidigungsrechte 184
 - e. Resümee und Fazit 184
 - 3.4 Verwertbarkeit der unter Zwang erlangten Beweismittel 185
 - a. Nennung der Fahrzeugführerschaft durch Fahrzeughalter nach Erhalt des Übertretungsvorhalts 185
 - b. Information zur Fahrzeugführerschaft durch Fahrzeughalter während Einvernahme 186
 - c. Resümee und Fazit 187
 - 3.5 Zulässigkeit der durch Art. 7 OBG bewirkten Grundrechtseinschränkung(en) 187
 - a. Gesetzliche Grundlage und Rechtfertigung durch ein öffentliches Interesse 188
 - b. Eignung der Normierung der Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters 189
 - c. Erforderlichkeit der Normierung der Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters 189
 - d. Verhältnismässigkeit i.e.S. (stärkere Gewichtung des öffentlichen Interesses an Strafverfolgung und Bestrafung des Täters) 190
 - e. Wahrung des Kerngehalts 192
 - f. Resümee und Fazit 192
- 4. Zusammenfassung wesentlicher Erkenntnisse und Schlussfolgerungen 193

D.	Verstoss gegen das Oficialprinzip?	196
1.	Oficialprinzip und Dispositionsmaxime im nichtstreitigen Verwaltungsprozess	196
2.	Verzeigung durch private Dienstkräfte im Ordnungsbussenbereich	197
3.	Resümee und Fazit	198
E.	Abweichung vom Untersuchungsgrundsatz?	199
1.	Relativierung des Untersuchungsgrundsatzes durch indirekte Informationspflicht des Fahrzeughalters	199
2.	Keine Berücksichtigung gewisser entlastender Momente ...	200
3.	Resümee und Fazit	201
F.	Verletzung des Grundsatzes der freien Beweiswürdigung?	202
1.	<i>In dubio pro duriore</i> und <i>in dubio pro reo</i> im Strassenverkehrsrecht	202
2.	Indizienwirkung der Haltereigenschaft gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung	205
3.	Einschränkung der gerichtlichen Beweiswürdigung durch Art. 7 OBG	206
3.1	Keine gerichtliche Beurteilung eines Sachverhalts im klassischen Sinne	206
3.2	Einschränkung bei der Würdigung gewisser Beweismittel	206
a.	Verweis auf entlastende Beweismittel durch Fahrzeughalter	206
b.	Glaubhaftes Vorbringen entlastender Momente durch Drittperson (Zeugenaussage)	207
c.	Resümee und Fazit	207
4.	Zusammenfassung wesentlicher Erkenntnisse und Schlussfolgerungen	208
G.	Vereinbarkeit mit dem Grundsatz <i>ne bis in idem</i> ?	209
H.	Beeinträchtigung der Unschuldsvermutung?	211
1.	Anwendbarkeit der Unschuldsvermutung bei Vorliegen einer Norm mit «Strafcharakter»	211
2.	Vermutungen im Strafverfahren	212
2.1	Keine Normierung einer gesetzlichen «Verantwortlichkeitsvermutung» in Art. 7 OBG	213
2.2	Latente Vermutung der Täterschaft nach Art. 7 OBG	213
2.3	Sicherstellung der Verteidigungsrechte bei Vermutungen	215
2.4	Resümee und Fazit	216

- 3. Beweislastumkehr beim Einbezug von juristischen Personen in Art. 7 OBG 217
- 4. Zusammenfassung wesentlicher Erkenntnisse und Schlussfolgerungen 218
- I. Verletzung des Schuld-, Täter- und Tatprinzips? 220
 - 1. Strafrechtliches Schuld- und Täterprinzip sowie verwaltungsrechtliches Verursacher- und Störerprinzip 220
 - 2. Verletzung des Schuldprinzips? 221
 - 2.1 Abkehr vom Schuldprinzip im Ordnungsbussenverfahren 221
 - 2.2 Einführung eines Erfolgsstrafrechts durch Normierung einer «Gefährdungs- bzw. Kausalhaftung» im Ordnungsbussenrecht 223
 - 2.3 Bussenerhebung unabhängig von einer Schuld des Fahrzeughalters 225
 - 2.4 Pauschale Bussenerhebung und Verfügung einer Ersatzfreiheitsstrafe nach fixem Umwandlungssatz 226
 - 2.5 Resümee und Fazit 230
 - 3. Abkehr vom Tatprinzip? 230
 - 4. Verstoss gegen das Täterprinzip? 231
 - 5. Resümee und Fazit 233
- J. Zusammenfassung wesentlicher Erkenntnisse und Schlussfolgerungen 235
- K. Beantwortung der Vorfragen und Forschungsfragen 246
 - 1. Vorfrage: Wo ist Art. 7 OBG einzuordnen? 246
 - 2. Vorfrage: Welche rechtsstaatlichen Grundsätze und Garantien gelten? 246
 - 3. Forschungsfrage: Liegt eine Verletzung des Rechtsgleichheitsgebots vor? 246
 - 4. Forschungsfrage: Ist ein Verstoss gegen das Legalitätsprinzip erkennbar? 247
 - 5. Forschungsfrage: Wird das Verbot des Selbstbelastungszwangs missachtet? 247
 - 6. Forschungsfrage: Ist eine Abweichung vom Untersuchungsgrundsatz gegeben? 248
 - 7. Forschungsfrage: Wird die Unschuldsvermutung beeinträchtigt? 249
 - 8. Forschungsfrage: Liegt eine Verletzung des Schuld- und Täterprinzips vor? 250

9. Forschungsfrage: Werden allenfalls weitere straf(prozess)rechtliche Grundsätze und Garantien beeinträchtigt oder verletzt?	251
L. Schlussergebnis	251
<hr/>	
IV. Vergleich mit der deutschen Rechtslage	253
A. Einführung von § 25a StVG (D)	255
B. Verfahrensablauf beim Vorliegen von Ordnungswidrigkeiten	257
1. Vorverfahren	257
1.1 Verwarnungsverfahren	258
a. Aussprechen einer Verwarnung mit oder ohne Verwarnungsgeld	258
b. Fehlende Anwendbarkeit der Kostenauflegung nach § 25a StVG (D)	260
1.2 Bussgeldverfahren	261
a. Einleitung und Durchführung des Bussgeldverfahrens	261
b. Abgrenzung der Zuständigkeit von Verwaltungsbehörde und Staatsanwaltschaft	262
c. Hinweis auf <i>reformatio in peius</i> im Bussgeldbescheid	264
d. Anwendung der Kostenauflegung nach § 25a StVG (D) im Bussgeldverfahren	265
2. Zwischenverfahren	266
3. Hauptverfahren	267
3.1 Aktenübersendung ans Gericht	267
3.2 Gerichtliches Beschlussverfahren	268
3.3 Anwendung der Kostenauflegung nach § 25a StVG (D) im Gerichtsverfahren	268
4. (Weitere) Massnahmen der Strassenverkehrsbehörden	272
4.1 Eintrag im Fahreignungsregister	272
4.2 Fahrtenbuchauflage für Fahrzeughalter	273
C. Elemente der Rechtssätze in § 25a StVG (D)	275
1. Anwendungsbereich der Kostenauflegung	275
2. Adressat der Kostenauflegung	276
2.1 Materieller Halterbegriff	276
2.2 Einbezug der Mithalterschaft	278
2.3 Einbezug von beauftragten Personen	279
2.4 Einbezug von Unternehmen	280

3.	Unangemessener Ermittlungsaufwand zur Feststellung der tatsächlichen Fahrzeugführerschaft	281
3.1	Unmöglichkeit der Täterermittlung	281
3.2	Nichtermittlung vor Eintritt der Verfolgungsverjährung	284
4.	Möglichkeiten der Befreiung von der Kostenauflegung	286
4.1	Unbilligkeit der Belastung mit den Kosten	286
4.2	Gründe für die Annahme der Unbilligkeit	287
a.	Fehlende Zustellung des Anhörungsbogens	287
b.	Fehlende Kenntnis der Strafbehörde von der Täterschaft trotz Nennung durch Fahrzeughalter	287
c.	Verzögerte oder unterlassene Ermittlungshandlungen	288
d.	Entgegen Eintragung im Fahrzeugausweis nicht tatsächlicher Halter	288
D.	Zusammenfassung wesentlicher Erkenntnisse und Schlussfolgerungen	289
<hr/>		
V.	Korrekturbedarf und Änderungsvorschläge zu Art. 7 OBG	301
A.	Bemerkungen zum Rechtsgleichheitsgebot	302
1.	Festhalten an einer pauschalen Bussenbemessung	302
2.	Beibehalten der ermessensweise statt pauschal festgelegten Verfahrenskosten	303
3.	Anwendung des Kumulationsprinzips im Ordnungsbussenverfahren und ordentlichen Strafverfahren	304
4.	Keine Ausweitung von Art. 7 OBG auf «geringfügige» Delikte gegen das Strassenverkehrsrecht	306
5.	Aufnahme von weiteren Delikten in die Bussenliste 1 Anhang 1 OBV	307
5.1	Ausdehnung auf das Nichtanbringen des Landeszeichens hinten am Motorfahrzeug	307
5.2	Keine Ausdehnung auf das Parkieren eines Motorfahrzeugs ohne Kontrollschilder auf öffentlichem und privatem Grund	308
5.3	Resümee und Fazit	309
6.	Absehen von einer Administrativmassnahme	309
6.1	Bei Ausschluss des Ordnungsbussenverfahrens	309

6.2	Bei Ablehnung des Ordnungsbussenverfahrens oder fehlender / nicht fristgerechter Bezahlung der Ordnungsbusse	312
B.	Bemerkungen zum Legalitätsprinzip	315
1.	Notwendigkeit der strafrechtlichen Verantwortlichkeit des Unternehmens im Strassenverkehrsrecht	315
2.	Inkasso bei Unternehmen mit Sitz im Ausland	316
3.	Einführung einer neuen Vorschrift zur strafrechtlichen Verantwortlichkeit des Unternehmens	317
4.	Ausdehnung von Art. 102 StGB auf den Ordnungsbussenbereich	321
4.1	Änderung von Art. 105 StGB zur Einführung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit des Unternehmens	322
4.2	Ergänzung von Art. 7 OBG zur Einführung der Strafbarkeit bzw. Verantwortlichkeit des Unternehmens nach Art. 102 StGB	322
4.3	Auswirkungen der Ausweitung der Strafbarkeit bzw. Verantwortlichkeit des Unternehmens nach Art. 102 StGB auf Ordnungsbussdelikte	323
a.	Zusätzlicher Ermittlungs- und Untersuchungsaufwand der Strafverfolgungsbehörde	323
b.	Unterschiedlicher Gerichtsstand	324
c.	Pauschale Bussenerhebung widerspricht Art. 102 Abs. 3 StGB	325
5.	Anwendbarkeit von Art. 6 f. VStrR auf Widerhandlungen gemäss Art. 7 OBG	327
5.1	Aussenverweis auf Art. 6 f. VStrR im Ordnungsbussenrecht	327
5.2	Einführung eines Aussenverweises auf die Geschäftsherren- und Organverantwortlichkeit nach Art. 6 VStrR ...	328
a.	Täterprinzip, Geschäftsherren- und Organverantwortlichkeit gemäss Art. 6 VStrR	328
b.	Sonderstellung als Geschäftsherr, Arbeitgeber, Auftraggeber oder Vertretener	329
c.	Garantenstellung nach Art. 6 Abs. 2 und Abs. 3 VStrR	331
d.	Strassenverkehrsrechtliche Pflichten des Fahrzeughalters	331
e.	Pflicht zur Überwachung des ausweispflichtigen Fahrzeugs	333

- 5.3 Einführung eines Aussenverweises auf die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Unternehmens nach Art. 7 VStrR 334
- 5.4 Ergänzung von Art. 7 OBG zur Einführung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit des Geschäftsherrn, Organs und des Unternehmens nach Art. 6 f. VStrR 336
- 5.5 Auswirkungen der Anwendbarkeit von Art. 6 f. VStrR im Ordnungsbussenrecht 336
 - a. Angleichung der Begrifflichkeiten 336
 - b. Schematische Anwendung der Sonderordnung wegen zusätzlichen Aufwands der Strafbehörden 336
 - c. Keine Berücksichtigung der finanziellen Verhältnisse des Fahrzeughalters 337
 - d. Verletzung rechtsstaatlicher Grundsätze bei der Anwendung von Art. 7 VStrR 338
 - e. Eingeschränkte Anwendung der kantonalrechtlichen Informationspflicht eines Geschäftsherrn 338
- C. Bemerkungen zum Verbot des Selbstbelastungszwangs 339
 - 1. Beibehalten des Hinweises auf die Einleitung und Durchführung eines kostenpflichtigen ordentlichen Strafverfahrens 339
 - 2. Kein Hinweis im Strafbefehl auf die *reformatio in peius* 340
 - 3. Schriftliche Beschlussfassung statt öffentlicher Verhandlung unter Ausbau der Rechte der beschuldigten Person 341
- D. Bemerkungen zum Offizialprinzip 343
- E. Bemerkungen zum Untersuchungsgrundsatz 345
 - 1. Beibehaltung der bisherigen Behördenstruktur im Übertretungsstrafverfahren 345
 - 2. Ausbau der Verteidigungsrechte 346
 - 2.1 Berücksichtigung weiterer entlastender Momente 346
 - 2.2 Hinweis auf den Befreiungsbeweis nach Art. 7 Abs. 5 OBG im Strafbefehl 348
 - 2.3 Kein Hinweis auf die Bescheinigung über die Verantwortlichkeitsfreistellung gemäss niederländischem Recht 349
- F. Bemerkungen zum Grundsatz der freien Beweiswürdigung 350
 - 1. Abstellen auf einen materiellen Halterbegriff 350

2.	Einführung eines materiellen Halterbegriffs in Art. 7 OBG	352
2.1	Anknüpfen an die Verfügungsverantwortung über das ausweispflichtige Fahrzeug	352
2.2	Einführung eines auf der Verfügungsverantwortung basierenden Halterbegriffs im Ordnungsbussenrecht	354
2.3	Abgrenzung von Ermittlungs- und Untersuchungsverfahren	355
2.4	Ausbau des rechtlichen Gehörs bei Verwendung eines materiellen Halterbegriffs	357
G.	Bemerkungen zur Unschuldsvermutung sowie zum Schuld- und Täterprinzip	359
1.	Implementierung einer Kostenregelung im Ordnungsbussenrecht	359
1.1	Gründe für die Einführung einer Kostenregelung	359
a.	Keine Verletzung fundamentaler Prinzipien des Straf(prozess)rechts	359
b.	Keine verschuldensunabhängige Busse und Ersatzfreiheitsstrafe im Ordnungsbussenbereich	360
c.	Systemkonformität bei Entkriminalisierung von geringfügigen Widerhandlungen gegen das schweizerische Strassenverkehrsrecht	361
d.	Milderes Mittel zur Deckung des behördlichen Aufwands im ordentlichen Strafverfahren	363
1.2	Ausgestaltung von Art. 7 OBG als Kostenregelung	365
a.	Festhalten an Verzicht auf Kostenauflegung durch Strafbehörde im Ordnungsbussenverfahren	365
b.	Kein Erlass eines separaten Kostenentscheids	366
c.	Verweis auf die Verfolgungsverjährung	368
d.	Neuformulierung von Art. 7 OBG als Kostenregelung	369
2.	Pflicht zum Führen eines Fahrtenbuches als Ergänzung zur Kostenregelung	371
2.1	Fahrtenbuchauflage als verhältnismässige Massnahme im Vergleich zur Bussenerhebung nach Art. 7 OBG	371
2.2	Einführung der Fahrtenbuchauflage im schweizerischen Strassenverkehrsrecht	372
a.	Festlegung der zuständigen Behörde	372
b.	Ausformulierung der Fahrtenbuchauflage im SVG	373
c.	Weitere Anpassungen im Strassenverkehrsrecht	374
H.	Zusammenfassung wesentlicher Erkenntnisse	376

I.	Beantwortung der Forschungsfrage	386
1.	Rechtsgleichheitsgebot	386
2.	Legalitätsprinzip	387
3.	Verbot des Selbstbelastungszwangs	388
4.	Offizialprinzip	389
5.	Untersuchungsgrundsatz	389
6.	Grundsatz der freien Beweiswürdigung	390
7.	Unschuldsvermutung, Schuld- und Täterprinzip	391
J.	Schlussergebnis	392
<hr/>		
VI.	Gesamtzusammenfassung	395
<hr/>		
VII.	Schlussbemerkungen	421
Anhang 1:	Kantonalrechtliche Informationspflichten des Fahrzeughalters	423
Anhang 2:	Vorschriften des niederländischen Rechts betreffend den Fahrzeughalter	429
	Sachregister	433

Literaturverzeichnis

Die nachstehenden Werke werden, wenn nichts anderes angegeben ist, mit Nachnamen des Autors bzw. der Autoren sowie mit Seitenzahl(en) oder Randnummer(n) zitiert.

ACKERMANN JÜRG-BEAT / DONATSCH ANDREAS / REHBERG JÖRG (Hrsg.), Wirtschaft und Strafrecht, Festschrift für Niklaus Schmid zum 65. Geburtstag, Zürich 2001 (zit. BEARBEITER, Festschrift Niklaus Schmid)

ACKERMANN JÜRG-BEAT / URWYLER THIERRY, Referat: «Kolonialisierung des öffentlichen Rechts durch das Strafrecht», im Erscheinen

ALBRECHT PETER, Die Strafbestimmungen des Betäubungsmittelgesetzes (Art. 19-28/ BetmG), Handkommentar, 3. Aufl., Bern 2016 (zit. ALBRECHT, HandKomm BetmG, N ... zu Art. 28b BetmG)

AMSTUTZ MARC / HOCHREUTENER INGE / STOFFEL WALTER (Hrsg.), Die Praxis des Kartellgesetzes im Spannungsfeld von Recht und Ökonomie, Zürich 2011 (zit. BEARBEITER, Quasi-Strafrecht)

AMSTUTZ MARC / REINERT MANI (Hrsg.), Basler Kommentar, Kartellgesetz, 2. Aufl., Basel 2021 (zit. BEARBEITER, BSK KG, N ... zu Art. ... KG)

ARZT GUNTHER, Schutz juristischer Personen gegen Selbstbelastung, in: JZ 9/2003, S. 456 ff. (zit. ARZT, JZ 2003)

ASCHWANDEN ERICH, Telefonierende Velofahrer im Visier, Rückmeldungen Vernehmlassungsverfahren neue OB, in: NZZ vom 11. Oktober 2017, S. 13 (zit. ASCHWANDEN, NZZ 2017)

BECK ULRICH, Risikogesellschaft, Auf dem Weg in eine andere Moderne, 23. Aufl., Berlin 2016

BERRETA ALLISON, Sanctionner en vertu des Art. 6 et 7 DPA, in: Jusletter 8. Juli 2019

BERZ ULRICH, Besonderer Begriff des Fahrzeughalters, in: NZV 3/1988, S. 116 (zit. BERZ, NZV 1988)

BIAGGINI GIOVANNI, Kommentierung des Art. 178 BV, in: Ehrenzeller Bernhard / Egli Patricia / Hettich Peter / Hongler Peter / Schindler Benjamin / Schmid Stefan G. / Schweizer Rainer J. (Hrsg.), St. Galler Kommentar, Die

- schweizerische Bundesverfassung, 4. Aufl., Zürich 2023 (zit. BIAGGINI, SG-Komm BV, N... zu Art. 178 BV)
- BLUMENSTEIN ERNST / LOCHER PETER, System des schweizerischen Steuerrechts, 8. Aufl., Zürich/Genf 2023
- BOLL JÜRIG
- Identifikation von Fahrzeugkernern, Die Rechtsprechung des Bundesgerichts, in: Strassenverkehr 4/2012, S. 5 ff. (zit. BOLL, Strassenverkehr 2012)
 - Verkehrsstrafrecht nach der *Via sicura*, in: Strassenverkehr 4/2014, S. 5 ff. (zit. BOLL, Strassenverkehr 2014)
- BOMMER FELIX, Kommentierung der Vor Art. 19 StGB und Art. 19 StGB, in: Niggli Marcel Alexander / Wiprächtiger Hans (Hrsg.), Basler Kommentar, Strafrecht, Strafgesetzbuch, Jugendstrafgesetz, 4. Aufl., Basel 2018 (zit. BOMMER, BSK StGB, N... zu Vor Art. 19 StGB / Art. 19 StGB)
- BRÄGGER BENJAMIN F., Das schweizerische Sanktionenrecht, Bern 2018
- BRAUNSCHWEIG THOMAS, Gebührenerhebung durch die Bundesverwaltung, Übersicht über die Neuordnung, in: LeGes 16/2005, S. 9 ff. (zit. BRAUNSCHWEIG, LeGes 2005)
- BREHM ROLAND, Motorfahrzeughaftpflicht, Bern 2008
- BUNDI MARCO, Einführung einer Halterhaftung im schweizerischen Strassenverkehr – Zulässigkeit und Grenzen, in: AJP 4/2006, S. 501 ff. (zit. BUNDI, AJP 2006)
- BURHOFF DETLEF (Hrsg.), Handbuch für das strassenverkehrsrechtliche OWi-Verfahren, 6. Aufl., Bonn 2021 (zit. BURHOFF, Handbuch OWi-Verfahren)
- BURMANN MICHAEL / HESS RAINER / HÜHNERMANN KATRIN / JAHNKE JÜRGEN / WIMBER KRISTINA (Hrsg.), Strassenverkehrsrecht, Kommentar mit StVO nebst CsgG und eKFV, dem StVG, den wichtigsten Vorschriften der StVZO und der FeV, dem Verkehrsstraf- und Ordnungswidrigkeitenrecht, dem Schadenersatzrecht des BGB, Zivilprozessrecht und Versicherungsrecht, der Bussgeldkatalog-Verordnung sowie Verwaltungsvorschriften, 27. Aufl., München 2022 (zit. BEARBEITER, Komm Strassenverkehrsrecht, N... zu § 25a StVG [D])
- BUSSY ANDRÉ / RUSCONI BAPTISTE, Kommentierung des Art. 58 SVG, in: Bussy André / Rusconi Baptiste / Jeanneret Yvan / Kuhn André / Mizel Cédric / Müller Christoph (Hrsg.), Code suisse de la circulation routière, commenté, 4. Aufl., Basel 2015 (zit. BUSSY/RUSCONI, Komm SVG, N... zu Art. 58 SVG)

- BUSSY ANDRÉ / RUSCONI BAPTISTE / JEANNERET YVAN / KUHN ANDRÉ / MIZEL CÉDRIC / MÜLLER CHRISTOPH (Hrsg.), Code suisse de la circulation routière, commenté, 4. Aufl., Basel 2015 (zit. BEARBEITER, Komm SVG, N ... zu Art. ... OBG)
- CAMENISCH LIVIA, Klima- und Energielenkungssystem, Normative Überlegungen zu Art. 131a E-BV, in: SzE 3/2016, S. 33 ff. (zit. CAMENISCH, SzE 2016)
- CONINX ANNA, Zwangsmassnahmen zwischen Verwaltungsrecht und Strafrecht, in: Sicherheit & Recht 3/2014, S. 183 ff. (zit. CONINX, Sicherheit & Recht 2014)
- DOMEISEN THOMAS, Kommentierung des Art. 424 StPO, in: Niggli Marcel Alexander / Heer Marianne / Wiprächtiger Hans (Hrsg.), Basler Kommentar, Schweizerische Strafprozessordnung, Jugendstrafprozessordnung, 3. Aufl., Basel 2023 (zit. DOMEISEN, BSK StPO, N ... zu Art. 424 StPO)
- DONATSCH ANDREAS (Hrsg.), Kommentar, Mit weiteren Erlassen und Kommentar zu den Strafbestimmungen des SVG, BetmG, AIG sowie OBG, 21. Aufl., Zürich 2022 (zit. BEARBEITER, StGB/JStG Komm, N ... zu ... StGB)
- DONATSCH ANDREAS / FORSTER MARC / SCHWARZENEGGER CHRISTIAN (Hrsg.), Strafrecht, Strafprozessrecht und Menschenrechte, Festschrift für Stefan Trechsel zum 65. Geburtstag, Zürich/Basel/Genf 2002 (zit. BEARBEITER, Festschrift Stefan Trechsel)
- DONATSCH ANDREAS / GODENZI GUNHILD / TAG BRIGITTE, Strafrecht I, Verbrechenlehre, 10. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2022
- DONATSCH ANDREAS / LIEBER VIKTOR / SUMMERS SARAH / WOHLERS WOLFGANG (Hrsg.), Kommentar zur Schweizerischen Strafprozessordnung StPO, 3. Aufl., Zürich 2020 (zit. BEARBEITER, Komm StPO, N... zu Art. ... StPO)
- EHRENZELLER BERNHARD / EGLI PATRICIA / HETTICH PETER / HONGLER PETER / SCHINDLER BENJAMIN / SCHMID STEFAN G. / SCHWEIZER RAINER J. (Hrsg.), St. Galler Kommentar, Die schweizerische Bundesverfassung, 4. Aufl., Zürich 2023 (zit. BEARBEITER, SG-Komm BV, N ... zu Art. ... BV)
- EICKER ANDREAS
- Einführung ins materielle und formelle Verwaltungsstrafrecht, in: Eicker Andreas (Hrsg.), Aktuelle Herausforderungen für die Praxis im Verwaltungsstrafverfahren, Bern 2013, S. 11 ff. (zit. EICKER, Verwaltungsstrafverfahren)

- Entkriminalisierung durch Auflösung des Strafrechts, Zur Revision des Schweizer Ordnungsbussengesetzes, in: NK 3/2018, S. 268 ff. (zit. EICKER, NK 2018)
- Haftung für Dritte: Zur strafrechtlichen Verantwortlichkeit von Führungspersonen in Unternehmen nach dem revidierten Allgemeinen Teil des StGB, in: AJP 6/2010, S. 679 ff. (zit. EICKER, AJP 2010)
- Rezension zu Peter Albrecht, Die Strafbestimmungen des Betäubungsmittelgesetzes (Art. 19-28/BtmG), in: forumpoenale 5/2016, S. 317 ff. (zit. EICKER, forumpoenale 2016)
- Transstaatliche Strafverfolgung, Ein Beitrag zur Europäisierung, Internationalisierung und Fortentwicklung des Grundsatzes *ne bis in idem*, Diss. St. Gallen 2004, Herbolzheim 2004 (zit. EICKER, Transstaatliche Strafverfolgung)
- Zur Ermittlung des Bestimmtheitsgefälles von Strafvorschriften im Nebenstrafrecht, Ansätze für eine Auslegeordnung unter besonderer Berücksichtigung des Umweltstrafrechts des Bundes als akzessorisches Gefährdungsstrafrecht, in: ZStrR 2/2014, S. 168 ff. (zit. EICKER, ZStrR 2014)

EICKER ANDREAS (Hrsg.), Aktuelle Herausforderungen für die Praxis im Verwaltungsstrafverfahren, Bern 2013 (zit. BEARBEITER, Verwaltungsstrafverfahren)

EICKER ANDREAS / ACHERMANN JONAS / LEHNER JULIA, Zur Zulässigkeit eines Rückgriffs auf Bestimmungen der StPO im Verwaltungsstrafverfahren, in: AJP 10/2013, S. 1450 ff. (zit. EICKER/ACHERMANN/LEHNER, AJP 2013)

EICKER ANDREAS / FRANK FRIEDRICH / ACHERMANN JONAS, Verwaltungsstrafrecht und Verwaltungsstrafverfahrensrecht, Bern 2012

EICKER ANDREAS / MANGO-MEIER SONJA

- BGer 6B_996/2016: Anordnung einer Blutentnahme, in: AJP 5/2018, S. 660 ff. (zit. EICKER/MANGO-MEIER, AJP 2018)
- Repetitorium Nebenstrafrecht SVG und BtmG, 2. Aufl., Zürich 2018 (zit. EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht)

EICKER ANDREAS / MEIER MANUEL, Urteil des Bundesgerichts, I. öffentlich-rechtliche Abteilung, Urteil vom 20. September 2012 in Sache X. c. Staatsanwaltschaft Zofingen-Kulm und Y, BGer 1B_432/2011, in: AJP 1/2013, S. 138 ff. (zit. EICKER/MEIER, AJP 2013)

ELIF HASKAYA, Zur (Nicht-)Anwendbarkeit des Art. 6 aOBG/2014 bei Firmenfahrzeugen – Besprechung von BGE 144 I 242, in: forumpoenale 5/2019, S. 389 ff. (zit. HASKAYA, forumpoenale 2019)

- EMMENEGGER SUSAN / GEISSELER ROBERT, Ausgewählte Fragen der SVG-Haftung, in: Emmenegger Susan / Werro Franz (Hrsg.), Strassenverkehrsrechts-Tagung 2004, Freiburg i.Ue. 2004, S. 3 ff. (zit. EMMENEGGER/GEISSELER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2004)
- EMMENEGGER SUSAN / WERRO FRANZ (Hrsg.), Strassenverkehrsrechts-Tagung 2004, Freiburg i.Ue. 2004 (zit. BEARBEITER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2004)
- ENGLER MARC, Kommentierung des Art. 112 StPO, in: Niggli Marcel Alexander / Heer Marianne / Wiprächtiger Hans (Hrsg.), Basler Kommentar, Schweizerische Strafprozessordnung, Jugendstrafprozessordnung, 3. Aufl., Basel 2023 (zit. ENGLER, BSK StPO, N... zu Art. 112 StPO)
- FIOILKA GERHARD, Das Rechtsgut, Strafgesetz versus Kriminalpolitik, dargestellt am Beispiel des Allgemeinen Teils des schweizerischen Strafgesetzbuches, des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) und des Betäubungsmittelgesetzes (BetmG), Diss. Freiburg i.Ue. 2006, Basel 2006
- FORSTER MATTHIAS, Die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Unternehmens nach Art. 102 StGB, Diss. Bern 2006 (zit. FORSTER, Strafrechtliche Verantwortlichkeit des Unternehmens)
- FORUM STRAFVERTEIDIGUNG et al. (Hrsg.), Strafverteidigung und Sicherheitswahn, 3. Dreiländerforum Strafverteidigung, Zürich 14./15. Juni 2013, Wien/Zürich 2014 (zit. BEARBEITER, Strafverteidigung)
- GAEDE KARSTEN, Fairness als Teilhabe – Das Recht auf konkrete und wirksame Teilhabe durch Verteidigung gemäss Art. 6 EMRK, Ein Beitrag zur Dogmatik des fairen Verfahrens in europäischen Strafverfahren und zur wirksamkeitsverpflichteten Konventionsauslegung unter besonderer Berücksichtigung des Rechts auf Verteidigungsbeistand, Diss. Zürich 2005, Berlin 2010
- GAEDTKE ENRICO / KETTNER SOPHIA, Kostenhaftung des Kfz-Halter im Bussgeldverfahren, in: NZV 10/2008, S. 533 ff. (zit. GAEDTKE/KETTNER, NZV 2008)
- GARBARSKI ANDREW MICHAEL, L'entreprise dans le viseur du droit pénal administratif: éléments de droit matériel et de procédure, in: ZStrR 130/2012, S. 409 ff. (zit. GARBARSKI, ZStrR 2012)
- GFELLER DIEGO R., Die Privatbestechung – Art. 4a UWG – Konzeption und Kontext, Diss. Freiburg, Basel 2010

GIGER HANS

- Richterliche Aushebelung des Grundsatzes *in dubio pro reo*, in: Strassenverkehr 3/2014, S. 4 ff. (zit. GIGER, Strassenverkehr 2014)
- SVG Kommentar, Strassenverkehrsgesetz mit weiteren Erlassen, 9. Aufl., Zürich 2022 (zit. GIGER, SVG Komm, N... zu Art. ... SVG)

GILLES BENEDICK, Das Aussagedilemma in parallelen Verfahren, in: AJP 2/2011, S. 169 ff. (zit. GILLES, AJP 2011)

GODENZI GUNHILD, Kommentierung des Art. 142 StPO, in: Donatsch Andreas / Lieber Viktor / Summers Sarah / Wohlers Wolfgang (Hrsg.), Kommentar zur Schweizerischen Strafprozessordnung, 3. Aufl., Zürich 2020 (zit. GODENZI, Komm StPO, N... zu Art. 142 StPO)

GÖHLER ERICH (Hrsg.), Beck'sche Kurz-Kommentare, Gesetz über Ordnungswidrigkeiten, 18. Aufl., München 2021 (zit. BEARBEITER, Kurz-Komm OWiG [D], N... zu Art. ... OWiG [D])

GOLDSCHMID PETER / MAURER THOMAS / SOLLBERGER JÜRG (Hrsg.), Kommentierte Textausgabe zur Schweizerischen Strafprozessordnung (StPO), Bern 2008

GRABENWARTER CHRISTOPH / PABEL KATHARINA, Juristische Kurz-Lehrbücher, Europäische Menschenrechtskonvention, 7. Aufl., München 2021 (zit. GRABENWARTER/PABEL, N... zu § ...)

GRAND NOAH, Der Führerausweis und sein Entzug in der schweizerischen Rechtsordnung, Zürich 2023

GRIESSER YVONA, Kommentierung des Art. 424 StPO, in: Donatsch Andreas / Lieber Viktor / Summers Sarah / Wohlers Wolfgang (Hrsg.), Kommentar zur Schweizerischen Strafprozessordnung StPO, 3. Aufl., Zürich 2020 (zit. GRIESSER, Komm StPO, N... zu Art. 424 StPO)

GÜRTLER FRANZ, Kommentierung der Vor § 109a OWiG (D) / § 109 OWiG (D) / § 56 OWiG (D) in: Göhler Erich (Hrsg.), Beck'sche Kurz-Kommentare, Gesetz über Ordnungswidrigkeiten, 18. Aufl., München 2021 (zit. GÜRTLER, Kurz-Komm OWiG [D], N... zu Vor § 109a OWiG [D] / § 109 OWiG [D] / § 56 OWiG [D])

HÄFELIN ULRICH / HALLER WALTER / KELLER HELEN / THURNHERR DANIELA, Schweizerisches Bundesstaatsrecht, 10. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2020

HÄFELIN ULRICH / MÜLLER GEORG / UHLMANN FELIX, Allgemeines Verwaltungsrecht, 8. Aufl., Zürich / St. Gallen 2020

HALLER WALTER / KÖLZ ALFRED / GÄCHTER THOMAS, Allgemeines Staatsrecht, 6. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2020

HÄNER ISABELLE, Kausalabgaben – Eine Einführung, in: Häner Isabelle / Waldmann Bernhard (Hrsg.), Kausalabgaben, Bern 2015, S. 1 ff. (zit. HÄNER, Einführung Kausalabgaben)

HÄNER ISABELLE / WALDMANN BERNHARD (Hrsg.)

- Kausalabgaben, Bern 2015 (zit. BEARBEITER, Einführung Kausalabgaben)
- Verwaltungsstrafrecht und sanktionierendes Verwaltungsrecht, Zürich 2010 (zit. BEARBEITER, Verwaltungsstrafrecht)

HAUSER ROBERT / SCHWERI ERHARD / HARTMANN KARL, Schweizerisches Strafprozessrecht, 6. Aufl., Basel/Genf/München 2005 (zit. HAUSER/SCHWERI/HARTMANN, N ... zu § ...)

HEIMGARTNER STEFAN

- Kommentierung der Art. 52 StGB, Art. 102 StGB und Art. 106 StGB, in: Donatsch Andreas (Hrsg.), StGB/JStG Kommentar, Mit weiteren Erlassen und Kommentar zu den Strafbestimmungen des SVG, BetmG, AIG sowie OBG, 21. Aufl., Zürich 2022 (zit. HEIMGARTNER, StGB/JStG Komm, N ... zu Art. 52/102/106 StGB)
- Kommentierung des Art. 106 StGB, in: Niggli Marcel Alexander / Wiprächtiger Hans (Hrsg.), Basler Kommentar, Strafrecht, Strafgesetzbuch, Jugendstrafgesetz, 4. Aufl., Basel 2018 (zit. HEIMGARTNER, BSK StGB, N ... zu Art. 106 StGB)

HEINE GÜNTER

- Praktische Probleme des Unternehmensstrafrechts – oder: Victoria Jungfrau, Kellner Klaus und die Chefsekretärin, in: SZW 2005, S. 17 ff. (zit. HEINE, SZW 2005)
- Straftäter Unternehmen: das Spannungsfeld von StGB, Verwaltungsstrafrecht und Steuerstrafrecht, in: recht 23/2005, S. 1 ff. (zit. HEINE, recht 2005)

HEIZMANN RETO, Strafe im schweizerischen Privatrecht, Phänomenologie und Grenzen gesetzlich begründeter Strafsanktionen des Privatrechts, Habil. Zürich 2015, Bern 2015

HENTSCHEL PETER, Die Kostentragungspflicht des Halters eines Kraftfahrzeugs bei Halt- oder Parkverstössen (§ 25a StVG), in: DAR 3/1989, S. 89 ff. (zit. HENTSCHEL, DAR 1989)

HENTSCHEL PETER / KÖNIG PETER / DAUER PETER (Hrsg.), Beck'sche Kurz-Kommentare, Strassenverkehrsrecht, 47. Aufl., München 2023 (zit. BEARBEITER, Kurz-Komm, N... zu §... StVG [D])

HONSELL HEINRICH, Was ist Gerechtigkeit?, Bern 2019

HUBER CHRISTIAN, Der Anspruch auf öffentliche Verhandlung, in: SJZ 114/2018, S. 279 ff. (zit. HUBER, SJZ 2018)

HÜHNERMANN KATRIN, Kommentierung des § 25a StVG, in: Burmann Michael / Hess Rainer / Hühnermann Katrin / Jahnke Jürgen / Wimber Kristina (Hrsg.), Strassenverkehrsrecht, Kommentar mit StVO nebst CsgG und eKFV, dem StVG, den wichtigsten Vorschriften der StVZO und der FeV, dem Verkehrsstraf- und Ordnungswidrigkeitenrecht, dem Schadenersatzrecht des BGB, Zivilprozessrecht und Versicherungsrecht, der Bussgeldkatalog-Verordnung sowie Verwaltungsvorschriften, 27. Aufl., München 2022 (zit. HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N... zu § 25a StVG [D])

JAAG TOBIAS, Sanktionen im Verwaltungsrecht, in: Ackermann Jürg-Beat / Donatsch Andreas / Rehberg Jörg (Hrsg.), Wirtschaft und Strafrecht, Festschrift für Niklaus Schmid zum 65. Geburtstag, Zürich 2001, S. 559 ff. (zit. JAAG, Festschrift Niklaus Schmid)

JAAG TOBIAS, Verwaltungsrechtliche Sanktionen und Verfahrensgarantien der EMRK, in: Donatsch Andreas / Forster Marc / Schwarzenegger Christian (Hrsg.), Strafrecht, Strafprozessrecht und Menschenrechte, Festschrift für Stefan Trechsel zum 65. Geburtstag, Zürich/Basel/Genf 2002, S. 151 ff. (zit. JAAG, Festschrift Stefan Trechsel)

JANISZEWSKI HORST

- Die Problematik der sogenannten Kennzeichen-Anzeigen, in: AnwBl 31/1981, S. 350 ff. (zit. JANISZEWSKI, AnwBl 1981)
- Überblick über neue Entscheidungen in Verkehrsstraf- und -bussgeldsachen – Überblick I/1989, in: NSTZ 6/1989, S. 257 ff. (zit. JANISZEWSKI, NSTZ 1989)
- Überblick über neue Entscheidungen in Verkehrsstraf- und -bussgeldsachen – Überblick I/1990, in: NSTZ 6/1990, S. 271 ff. (zit. JANISZEWSKI, NSTZ 1990)
- Verkehrsstrafrecht, 5. Aufl., München 2004 (zit. JANISZEWSKI, Verkehrsstrafrecht)
- Zur Kosten-Halterhaftung nach sog. Kennzeichenanzeigen und anderen verkehrsstrafrechtlich bedeutsamen Neuregelungen, in: DAR 8/1986, S. 256 ff. (zit. JANISZEWSKI, DAR 1986)

JEANNERET YVAN

- Kommentierung des Art. 6 aOBG/2014, in: Bussy André / Rusconi Baptiste / Jeanneret Yvan / Kuhn André / Mizel Cédric / Müller Christoph (Hrsg.), Code suisse de la circulation routière, commenté, 4. Aufl., Basel 2015 (zit. JEANNERET, Komm SVG, N... zu Art. 6 aOBG/2014)
- *Légalité, contravention et nouveau droit: des surprises?*, in: ZStrR 122/2004, S. 21 ff. (zit. JEANNERET, ZStrR 2004)
- *Les amendes d'ordre dans le désordre*, in: ZStrR 127/2009, S. 321 ff. (zit. JEANNERET, ZStrR 2009)
- *Le temps tant tenant*, in: Zen-Ruffinen Piermarco (Hrsg.), *Le temps et le droit*, Recueil de travaux offerts à la Journée de la Société suisse des juristes 2008, Basel 2008, S. 131 ff. (zit. JEANNERET, *Le temps tant tenant*)
- *Via sicura: le nouvel arsenal pénal*, in: Strassenverkehr 2/2013, S. 31 ff. (zit. JEANNERET, Strassenverkehr 2013)

JEAN-RICHARD-DIT-BRESSEL MARC, Unternehmensstrafnorm: Symbolisch statt praxistauglich, in: plädoyer 5/2013, S. 29 ff. (zit. JEAN-RICHARD-DIT-BRESSEL, plädoyer 2013)

JOHNSON CHRISTIAN, Grenzüberschreitende Vollstreckung von Geldsanktionen – Praxiserfahrungen mit dem Rahmenbeschluss 2005/214, in: SVR 9/2014, S. 321 ff. (zit. JOHNSON, SVR 2014)

KELLER HELEN / HAUSER MATTHIAS, Verfassungskonforme Ertragsverwendung einer Klimalenkungsabgabe, Funktion und Tragweite des Verfassungsvorbehalts im Abgaberecht, in: AJP 7/2009, S. 803 ff. (zit. KELLER/HAUSER, AJP 2009)

KOCHER MARTIN, Die bundesgerichtliche Kontrolle von Steuernormen, Grundlagen, Anfechtungsobjekt, Streitgegenstand, Verfahren, Fallstudien, Habil. 2018, Bern 2018

KÖNIG PETER, Kommentierung des § 25a StVG (D), in: Hentschel Peter / König Peter / Dauer Peter (Hrsg.), Beck'sche Kurz-Kommentare, Strassenverkehrsrecht, 47. Aufl., München 2023 (zit. KÖNIG, Kurz-Komm, N... zu § 25a StVG [D])

KREIT BORIS, Bekämpfung der Heilmittelkriminalität, Leitfaden für die Praxis, Bern 2016

KRENBERGER BENJAMIN / KRUMM CARSTEN, OWiG, Kommentar zum Ordnungswidrigkeitengesetz, 7. Aufl., München 2022 (zit. KRENBERGER/KRUMM, OWiG [D] Komm, N... zu Art. ... OWiG [D])

- LAGLER MARION, Besondere Verfahrensarten: Überlastung der Strafjustiz oder Ausdruck erhöhter Punitivität?, Diss. Zürich 2014, Zürich/Basel/Genf 2016
- LOCHER ALEXANDER, Verwaltungsrechtliche Sanktionen, Rechtliche Ausgestaltung, Abgrenzung und Anwendbarkeit der Verfahrensgarantien, Diss. Zürich 2013, Zürich/Basel/Genf 2013
- LÜTOLF SANDRA HILDA, Strafbarkeit der juristischen Person, Diss. Zürich 1996, Zürich 1997
- MAEDER STEFAN
- Sicherheit durch Gebühren?, Zur neuen Halterhaftung für Ordnungsbussen nach Art. 6 aOBG/2014, in: AJP 5/2014, S. 679 ff. (zit. MAEDER, AJP 2014)
 - Widerlegbare Täterschaftsvermutung im Strafrecht?, in: ContraLegem 1/2018, S. 67 ff. (zit. MAEDER, ContraLegem 2018)
- MAEDER STEFAN / NIGGLI MARCEL ALEXANDER, Kommentierung des Art. 102 SVG, in: Niggli Marcel Alexander / Probst Thomas / Waldmann Bernhard (Hrsg.), Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, Basel 2014 (zit. MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N... zu Art. 102 SVG)
- MANGO-MEIER SONJA, (2) BGE 142 IV 23: Tätigwerden von Strafbehörden auf fremdem Kantonsgebiet, in: AJP 11/2016, S. 1548 ff. (zit. MANGO-MEIER, AJP 2016)
- MEIER INES, Der Dualismus von Verwaltungs- und Strafverfahren, illustriert am Recht des Strassenverkehrs, der Finanzmarktaufsicht und der Heilmittelordnung, Diss. Zürich 2017, Zürich/Basel/Genf 2017
- MIZEL CÉDRIC
- Die Grundtatbestände der neuen Warnungsentzüge des SVG und ihre Beziehung zum Strafrecht, in: ZStrR 124/2006, S. 31 ff. (zit. MIZEL, ZStrR 2006)
 - Les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in: RDAF 2004, S. 361 ff. (zit. MIZEL, RDAF 2004)
 - *QUO VADIS, VIA SICURA?*, in: Anwaltsrevue 10/2015, S. 434 ff. (zit. MIZEL, Anwaltsrevue 2015)
- MOHLER MARKUS H. F., Anmerkungen zur vorgeschlagenen Revision des Ordnungsbussengesetzes, in: Jusletter 10. August 2015 (zit. MOHLER, Jusletter 2015)
- MOOR PIERRE / FLÜCKIGER ALEXANDRE / MARTENET VINCENT, Droit administratif, Les fondements, 3. Aufl., Bern 2012

MÖSSINGER RAINER, Neue Wege zur Ahndung von Parkverstössen?, in: DAR 9/1985, S. 267 ff. (zit. MÖSSINGER, DAR 1985)

MÜLLER DIETER, Ausdehnung der Kostentragungspflicht des § 25a StVG auf den fließenden Verkehr, in: Berichte der Bundesanstalt für Strassenwesen, Mensch und Sicherheit 250/2014, S. 1 ff. (zit. MÜLLER, Mensch und Sicherheit 2014)

MÜLLER MARKUS, Kommentierung des Art. 178 BV, in: Waldmann Bernhard / Belser Eva Maria / Epiney Astrid (Hrsg.), Basler Kommentar, Bundesverfassung, Basel 2015 (zit. MÜLLER, BSK BV, N ... zu Art. 178 BV)

MÜLLER PATRICK, BGer 6B_1007/2016: Exkulpationsmöglichkeit der Halterhaftung, Bundesgericht, Strafrechtliche Abteilung, Urteil 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017, X. AG gegen Staatsanwaltschaft des Kantons Appenzell A.Rh., Haftung des Fahrzeughalters nach OBG, in: AJP 12/2018, S. 1568 ff. (zit. MÜLLER, AJP 2018)

NICKEL RAINER (Hrsg.), Marcus Tullius Cicero, De officiis, Vom pflichtgemässen Handeln, Düsseldorf 2008

NIGGLI MARCEL ALEXANDER

- Bundesrat darf keine Strafen erlassen, Gastkommentar, in: NZZ vom 16. April 2020, S. 7 (zit. NIGGLI, NZZ 2020)
- Erneuter bundesgerichtlicher Schabernack: Objektive Strafbarkeitsbedingungen, in: ContraLegem 1/2022, S. 51 ff. (zit. NIGGLI, ContraLegem 2022)
- Ultima Ratio?, Über Rechtsgüter und das Verhältnis von Straf- und Zivilrecht bezüglich der sogenannten «subsidiären oder sekundären Natur» des Strafrechts, in: ZStrR 111/1993, S. 236 ff. (zit. NIGGLI, ZStrR 1993)
- Vom Repressions- zum Präventionsstrafrecht: Die Abkehr von der Ahndung begangener hin zur Verhinderung befürchteter Delikte, in: Forum Strafverteidigung et al. (Hrsg.), Strafverteidigung und Sicherheitswahn, 3. Dreiländerforum Strafverteidigung, Zürich 14./15. Juni 2013, Wien/ Zürich 2014, S. 13 ff. (zit. NIGGLI, Strafverteidigung)

NIGGLI MARCEL ALEXANDER / GFELLER DIEGO R., Kommentierung des Art. 102 StGB, in: Niggli Marcel Alexander / Wiprächtiger Hans (Hrsg.), Basler Kommentar, Strafrecht, Strafgesetzbuch, Jugendstrafgesetz, 4. Aufl., Basel 2018 (zit. NIGGLI/GFELLER, BSK StGB, N ... zu Art. 102 StGB)

NIGGLI MARCEL ALEXANDER / HEER MARIANNE / WIPRÄCHTIGER HANS (Hrsg.), Basler Kommentar, Schweizerische Strafprozessordnung, Jugendstraf-

prozessordnung, 3. Aufl., Basel 2023 (zit. BEARBEITER, BSK StPO, N ... zu Art. ... StPO)

NIGGLI MARCEL ALEXANDER / HEIMGARTNER STEFAN

- Kommentierung des Art. 9 StPO, in: Niggli Marcel Alexander / Heer Mari-
anne / Wiprächtiger Hans (Hrsg.), Basler Kommentar, Schweizerische
Strafprozessordnung, Jugendstrafprozessordnung, 3. Aufl., Basel 2023
(zit. NIGGLI/HEIMGARTNER, BSK StPO, N ... zu Art. 9 StPO)

NIGGLI MARCEL ALEXANDER / MAEDER STEFAN

- Die Haftung des Motorfahrzeughalters für Ordnungsbussen – Von Fuss-
bällen und Tennisschlägern, in: Probst Thomas / Werro Franz (Hrsg.),
Strassenverkehrsrechts-Tagung vom 21. Juni 2018, Bern 2018, S. 65 ff. (zit.
NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018)
- Verwaltungsstrafrecht, Strafrecht und Strafprozessrecht – Grundprob-
leme, in: Eicker Andreas (Hrsg.), Aktuelle Herausforderungen für die Pra-
xis im Verwaltungsstrafverfahren, Bern 2013, S. 28 ff. (zit. NIGGLI/MAEDER,
Verwaltungsstrafverfahren)
- Was schützt eigentlich Strafrecht (und schützt es überhaupt etwas)?, in:
AJP 4/2011, S. 443 ff. (zit. NIGGLI/MAEDER, AJP 2011)
- Die funktionale Stellung der Schuld in absoluten und relativen Straf-
theorien, in: Queloz Nicolas / Niggli Marcel Alexander / Riedo Christof
(Hrsg.), Droit pénal et diversités culturelles, Mélanges en l'honneur de
José Hurtado Pozo, Genf/Zürich/Basel 2012, S. 297 ff. (zit. NIGGLI/MAEDER,
Festschrift José Hurtado Pozo)

NIGGLI MARCEL ALEXANDER / RIEDO CHRISTOF

- Kommentierung zu Vor Art. 49a-53 KG, in: Amstutz Marc / Reinert Mani
(Hrsg.), Basler Kommentar, Kartellgesetz, 2. Aufl., Basel 2022 (zit. NIGGLI/
RIEDO, BSK KG, N ... zu Vor Art. 49a-53 KG)
- Quasi-Strafrecht, Strafrecht im engeren und weiteren Sinne und «Sozial-
ethisches Unwerturteil», in: Amstutz Marc / Hochreutener Inge / Stoffel
Walter (Hrsg.), Die Praxis des Kartellgesetzes im Spannungsfeld von Recht
und Ökonomie, Zürich 2011, S. 91 ff. (zit. NIGGLI/RIEDO, Quasi-Strafrecht)

NIGGLI MARCEL ALEXANDER / WIPRÄCHTIGER HANS (Hrsg.), Basler Kommen-
tar, Strafrecht, Strafgesetzbuch, Jugendstrafgesetz, 4. Aufl., Basel 2018
(zit. BEARBEITER, BSK StGB, N ... zu [Vor] Art. ... StGB)

NIGGLI MARCEL ALEXANDER / PROBST THOMAS / WALDMANN BERNHARD
(Hrsg.), Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, Basel 2014 (zit. BE-
ARBEITER, BSK SVG, N ... zu Art. ... SVG)

- NOLTE JAKOB / POSCHER RALF / WOLTER HENNER (Hrsg.), Die Verfassung als Aufgabe von Wissenschaft, Praxis und Öffentlichkeit, Freundesgabe für Bernhard Schlink zum 70. Geburtstag, Heidelberg/München/Landsberg/Frechen/Hamburg 2014 (zit. BEARBEITER, Freundesgabe Bernhard Schlink)
- NÜESCH PETER, Rechtsprechung kompakt: Strassenverkehrsstrafrecht – Mit Bemerkungen zur Halterhaftung von Art. 7 OBG sowie zur Beweiswertung von Video-/Dashcam-Aufnahmen, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2022, Zürich 2022, S. 137 ff. (zit. NÜESCH, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2022)
- OFTINGER KARL / STARK EMIL W., Schweizerisches Haftpflichtrecht, Besonderer Teil, Band II/2, Gefährdungshaftungen: Motorfahrzeughaftpflicht und Motorfahrzeughaftpflichtversicherung, 4. Aufl., Zürich 1989 (zit. OFTINGER/STARK, N ... zu § ...)
- OTT DOMINIQUE
- Der Grundsatz «*nemo tenetur se ipsum accusare*» unter besonderer Berücksichtigung der strassenverkehrsrechtlichen Pflichten, Diss. Zürich 2012, Zürich 2012 (zit. OTT, *nemo tenetur*)
 - Die Tragweite des Grundsatzes *nemo tenetur se ipsum accusare* im Strassenverkehrsrecht, in: Schaffhauser René (Hrsg.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2016, Bern 2016, S. 241 ff. (zit. OTT, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2016)
- POPP PETER / BERKEMEIER ANNE, Kommentierung des Art. 1 StGB, in: Niggli Marcel Alexander / Wiprächtiger Hans (Hrsg.), Basler Kommentar, Strafrecht, Strafgesetzbuch, Jugendstrafgesetz, 4. Aufl., Basel 2018 (zit. POPP/BERKEMEIER, BSK StGB, N ... zu Art. 1 StGB)
- PROBST THOMAS, Kommentierung des Art. 58 SVG, in: Niggli Marcel Alexander / Probst Thomas / Waldmann Bernhard (Hrsg.), Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, Basel 2014 (zit. PROBST, BSK SVG, N ... zu Art. 58 SVG)
- PROBST THOMAS / WERRO FRANZ (Hrsg.), Strassenverkehrsrechts-Tagung vom 21. Juni 2018, Bern 2018 (zit. BEARBEITER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018)
- QUELOZ NICOLAS / NIGGLI MARCEL ALEXANDER / RIEDO CHRISTOF (Hrsg.), Droit pénal et diversités culturelles, Mélanges en l'honneur de José Hurtado Pozo, Genf/Zürich/Basel 2012 (zit. BEARBEITER, Festschrift José Hurtado Pozo)

- REDIGER ANDREAS, Rechtliche Probleme der sogenannten Halterhaftung nach § 25a StVG, Diss. Bochum 1993, 2. Aufl., Lünen 1994
- REY HEINZ / WILDHABER ISABELLE, Ausservertragliches Haftpflichtrecht, 5. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2018
- RIEDO CHRISTOF, Wenn aus Kälbern Rinder werden – Zum Anwendungsbereich von StGB und Erwachsenenstrafprozessrecht einerseits sowie JStG und Jugendstrafprozessrecht andererseits, in: AJP 2/2010, S. 176 ff. (zit. RIEDO, AJP 2010)
- RIEDO CHRISTOF / NIGGLI MARCEL ALEXANDER, Eine Lösung, viele Probleme, einige Beispiele und kein Märchen, in: Häner Isabelle / Waldmann Bernhard (Hrsg.), Verwaltungsstrafrecht und sanktionierendes Verwaltungsrecht, Zürich 2010, S. 51 ff. (zit. RIEDO/NIGGLI, Verwaltungsstrafrecht)
- RIKLIN FRANZ
- Kommentierung des Art. 355 StPO, in: Niggli Marcel Alexander / Heer Marianne / Wiprächtiger Hans (Hrsg.), Basler Kommentar, Schweizerische Strafprozessordnung, Jugendstrafprozessordnung, 2. Aufl., Basel 2014 (zit. RIKLIN, BSK StPO, N... zu Art. 355 StPO)
 - Schweizerisches Strafrecht, Allgemeiner Teil I, Verbrechenlehre, 3. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2007 (zit. RIKLIN, StGB AT I, N... zu §...)
 - StPO Kommentar, Schweizerische Strafprozessordnung mit JStPO, StBOG und weiteren Erlassen, 2. Aufl., Zürich 2014 (zit. RIKLIN, StPO Komm, N... zu Art. ... StPO)
- ROBERT FLORENCE MICHÈLE, Werkstattgespräche, Die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Motorfahrzeughalters, in: Strassenverkehr 2/2014, S. 33 ff. (zit. ROBERT, Strassenverkehr 2014)
- ROGOSCH JOSEF KONRAD, Zum Verhältnis der Kostenvorschriften des § 25a StVG und des § 109a OWiG bei Kennzeichenanzeigen, in: NZV 6/1989, S. 218 ff. (zit. ROGOSCH, NZV 1989)
- ROTH SIMON, Das Verhältnis zwischen verwaltungsrechtlichen Mitwirkungspflichten und dem Grundsatz «*nemo tenetur se ipsum accusare*», in: ZStrR 129/2011, S. 296 ff. (zit. ROTH, ZStrR 2011)
- RÜTSCHKE BERNHARD, Kommentierung des Art. 16 SVG, in: Niggli Marcel Alexander / Probst Thomas / Waldmann Bernhard (Hrsg.), Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, Basel 2014 (zit. RÜTSCHKE, BSK SVG, N... zu Art. 16 SVG)

RÜTSCHÉ BERNHARD / WEBER DENISE, Kommentierung des Art. 16a SVG, in: Niggli Marcel Alexander / Probst Thomas / Waldmann Bernhard (Hrsg.), Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, Basel 2014 (zit. RÜTSCHÉ / WEBER, BSK SVG, N... zu Art. 16a SVG)

SANDHERR URBAN, Einwendungen des Halters gegen den Kostenbescheid nach § 25a StVG, in: NZV 9/2007, S. 433 ff. (zit. SANDHERR, NZV 2007)

SCHAFFHAUSER RENÉ

- Die neuen Administrativmassnahmen des Strassenverkehrsgesetzes, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2003, St. Gallen 2003, S. 161 ff. (zit. SCHAFFHAUSER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2003)
- Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I: Grundlagen, Verkehrszulassung und Verkehrsregeln, 2. Aufl., Bern 2002 (zit. SCHAFFHAUSER, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts)
- Kommentierung des Art. 82 BV, in: Ehrenzeller Bernhard / Egli Patricia / Hettich Peter / Hongler Peter / Schindler Benjamin / Schmid Stefan G. / Schweizer Rainer J. (Hrsg.), Die schweizerische Bundesverfassung, St. Galler Kommentar, 4. Aufl., Zürich / St. Gallen und Zürich/Basel/Genf 2023 (zit. SCHAFFHAUSER, SG-Komm BV, N... zu Art. 82 BV)
- Zur Entwicklung des Ordnungsbussenrechts im Strassenverkehr, in: AJP 10/1996, S. 1215 ff. (zit. SCHAFFHAUSER, AJP 1996)

SCHAFFHAUSER RENÉ (Hrsg.)

- Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2003, St. Gallen 2003 (zit. BEARBEITER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2003)
- Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2009, St. Gallen 2009 (zit. BEARBEITER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2009)
- Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2012, Bern 2012 (zit. BEARBEITER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012)
- Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2016, Bern 2016 (zit. BEARBEITER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2016)

SCHAFFHAUSER RENÉ / ZELLWEGER JAKOB, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band II: Haftpflicht und Versicherung, 2. Aufl., Bern 2002

SCHLAURI REGULA, Das Verbot des Selbstbelastungszwangs im Strafverfahren, Konkretisierung eines Grundrechts durch Rechtsvergleichung, Diss. Zürich 2003, Zürich 2003

- SCHMID FELIX, grobes und leichtes Verschulden, in: Koller Alfred (Hrsg.), Haftpflicht und Versicherungstagung 1995, St. Gallen 1995, S. 1 ff. (zit. SCHMID, grobes und leichtes Verschulden)
- SCHORRO ALEXANDER, Autonomes Fahren – erweiterte strafrechtliche Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters?, in: ZStrR 135/2017, S. 81 ff. (zit. SCHORRO, ZStrR 2017)
- SCHUBARTH MARTIN, Zur strafrechtlichen Haftung des Geschäftsherrn, in: ZStrR 92/1976, S. 370 ff. (zit. SCHUBARTH, ZStrR 1976)
- SCHULTZ HANS, Einführung in den allgemeinen Teil des Strafrechts, Ein Grundriss, Die kriminalrechtlichen Sanktionen, Das Jugendstrafrecht, 4. Aufl., Bern 1982 (zit. SCHULTZ, AT)
- STAUBER NATALIE, Ordnungsbussenlisten: Übertretungen im ordentlichen Verfahren, in: Jusletter vom 19. September 2022 (zit. STAUBER, Jusletter 2022)
- STEPHAN BERNARD, *In dubio pro reo?*, in: *forumpoenale* 2/2013, S. 112 ff. (zit. BERNARD, *forumpoenale* 2013)
- STRATENWERTH GÜNTER / KUHLEN LOTHAR, Strafrecht, Allgemeiner Teil, Die Straftat, 6. Aufl., München 2011 (zit. STRATENWERTH/KUHLEN, AT, N... zu §...)
- SUMMERS SARAH
- Das Recht, sich nicht selbst belasten zu müssen, Verkehrsdelikte und der Fall O’Halloran und Francis gegen Vereinigtes Königreich, in: Schaffhauser René (Hrsg.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2009, St. Gallen 2009, S. 639 ff. (zit. SUMMERS, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2009)
 - Kommentierung des Art. 5 StPO, in: Niggli Marcel Alexander / Heer Marianne / Wiprächtiger Hans (Hrsg.), Basler Kommentar, Schweizerische Strafprozessordnung, Jugendstrafprozessordnung, 3. Aufl., Basel 2023 (zit. SUMMERS, BSK StPO, N... zu Art. 5 StPO)
- THOMMEN MARC
- Dokumentation/Rezension zu Andreas Eicker / Friedrich Frank / Jonas Achermann, Verwaltungsstrafrecht und Verwaltungsstrafverfahrensrecht, Bern 2012, Stämpfli Verlag, ISBN 978-3-7272-1552-0, 378 Seiten, CHF 68.–, in: *forumpoenale* 4/2012, S. 260 ff. (zit. THOMMEN, *forumpoenale* 2012)
 - Gerechtigkeit und Wahrheit im modernen Strafprozess, in: *recht* 6/2014, S. 264 ff. (zit. THOMMEN, *recht* 2014)

- Kurzer Prozess – fairer Prozess?, Strafbefehls- und abgekürzte Verfahren zwischen Effizienz und Gerechtigkeit, Habil. Luzern 2013, Bern 2013

TRECHSEL STEFAN / BERTOSSA CARLO, Kommentierung des Art. 106 StGB, in: Trechsel Stefan / Pieth Mark (Hrsg.), Schweizerisches Strafgesetzbuch, Praxiskommentar, 4. Aufl., Zürich 2021 (zit. TRECHSEL/BERTOSSA, PraxisKomm, N ... zu Art. 106 StGB)

TRECHSEL STEFAN / ARNOLD FABIA, Kommentierung des Art. 335 StGB, in: Trechsel Stefan / Pieth Mark (Hrsg.), Schweizerisches Strafgesetzbuch, Praxiskommentar, 4. Aufl., Zürich 2021 (zit. TRECHSEL/ARNOLD, PraxisKomm, N ... zu Art. 335 StGB)

TRECHSEL STEFAN / KELLER STEFAN, Kommentierung des Art. 52 StGB, in: Trechsel Stefan / Pieth Mark (Hrsg.), Schweizerisches Strafgesetzbuch, Praxiskommentar, 4. Aufl., Zürich 2021 (zit. TRECHSEL/KELLER, PraxisKomm, N ... zu Art. 52 StGB)

TRECHSEL STEFAN / PIETH MARK, Schweizerisches Strafrecht, Allgemeiner Teil I, Allgemeine Voraussetzungen der Strafbarkeit, 7. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2017

TRECHSEL STEFAN / PIETH MARK (Hrsg.), Schweizerisches Strafgesetzbuch, Praxiskommentar, 4. Aufl., Zürich 2021 (zit. BEARBEITER, PraxisKomm, N ... zu Art. ... StGB)

TSCHANNEN PIERRE / MÜLLER MARKUS / KERN MARKUS, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. Aufl., Bern 2022 (zit. TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, N ... zu § ...)

WALDMANN BERNHARD / KRAEMER RAPHAEL, Kommentierung des Art. 106 SVG, in: Niggli Marcel Alexander / Probst Thomas / Waldmann Bernhard (Hrsg.), Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, Basel 2014 (zit. WALDMANN/KRAEMER, BSK SVG, N ... zu Art. 106 SVG)

WASER ASTRID, Verfahrensrechte der Parteien – neueste Entwicklungen, in: Hochreutener Inge / Stoffel Walter / Amstutz Marc (Hrsg.), Wettbewerbsrecht: Entwicklung, Verfahrensrecht, Öffnung des schweizerischen Marktes / Droit de la concurrence: Développements, droit de la procédure, décloisonnement du marché suisse, Zürich 2014, S. 71 ff.

WEISSENBERGER PHILIPPE

- Die Zumessung des Warnungsentzugs von Führerausweisen nach der neueren Praxis des Bundesgerichts (1. Teil), in: SJZ 95/1999, S. 457 ff. (zit. WEISSENBERGER, SJZ 1999)

- Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, Mit Änderungen nach *Via sicura*, 2. Aufl., Zürich / St. Gallen 2015 (zit. WEISSENBERGER, Komm SVG / aOBG/2014[, N ... zu Art. ... SVG / aOBG/2014])
- Reformpaket «*Via sicura*»: Wichtigste Neuerungen und Anwendungsprobleme, in: Schaffhauser René (Hrsg.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2012, Bern 2012, S. 417 ff. (zit. WEISSENBERGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012)

WIEDERKEHR RENÉ

- Kausalabgaben, Bern 2015 (zit. WIEDERKEHR, Kausalabgaben)
- Sonderabgaben, in: recht 1/2017, S. 43 ff. (zit. WIEDERKEHR, recht 2017)

WOHLERS WOLFGANG

- Die Strafbarkeit des Unternehmens, in: SJZ 96/2000, S. 381 ff. (zit. WOHLERS, SJZ 2000)
- Die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters, in: Strassenverkehr 1/2015, S. 5 ff. (zit. WOHLERS, Strassenverkehr 2015)
- EGMR, Grand Chamber, Case of O’Halloran and Francis v. the United Kingdom vom 29. Juni 2007 – Application nos. 15809 and 25624/02, in: forumpoenale 2/2008, S. 2 ff. (zit. WOHLERS, forumpoenale 2008)
- Individualverkehr im 21. Jahrhundert: das Strafrecht vor neuen Herausforderungen, in: BJM 3/2016, S. 113 ff. (zit. WOHLERS, BJM 2016)
- Kommentierung des Art. 52 StGB, in: Wohlers Wolfgang / Godenzi Gunhild / Schlegel Stephan (Hrsg.), Schweizerisches Strafgesetzbuch, Handkommentar, 4. Aufl., Bern 2020 (zit. WOHLERS, HandKomm, N ... zu Art. 52 StGB)
- Selbstregulierung – Aufsichtsrecht – Strafrecht: (Ziel-)Konflikte und Interdependenzen, in: Ackermann Jürg-Beat / Wohlers Wolfgang (Hrsg.), Finanzmarkt ausser Kontrolle? Selbstregulierung – Aufsichtsrecht – Strafrecht, 3. Zürcher Tagung zum Wirtschaftsstrafrecht, Zürich 2009, S. 267 ff. (zit. WOHLERS, Selbstregulierung)

WOHLERS WOLFGANG / GODENZI GUNHILD, Strafbewehrte Verhaltenspflichten nach Verkehrsunfällen – unzulässiger Zwang zur Selbstbelastung?, in: AJP 9/2005, S. 1045 ff. (zit. WOHLERS/GODENZI, AJP 2005)

WOHLERS WOLFGANG / GODENZI GUNHILD / SCHLEGEL STEPHAN (Hrsg.), Schweizerisches Strafgesetzbuch, Handkommentar, 4. Aufl., Bern 2020 (zit. BEARBEITER, HandKomm, N ... zu Art. ... StGB)

WYSS MARTIN, Und bist Du nicht willig, so brauch’ ich Gewalt, Beobachtung über Zwang im schweizerischen Verwaltungsrecht, in: Nolte Jakob /

Poscher Ralf/ Wolter Henner (Hrsg.), Die Verfassung als Aufgabe von Wissenschaft, Praxis und Öffentlichkeit, Freundesgabe für Bernhard Schlink zum 70. Geburtstag, Heidelberg/München/Landsberg/Frechen/Hamburg 2014, S. 465 ff. (zit. WYSS, Freundesgabe Bernhard Schlink)

XANKE PETER (Hrsg.), Praxishandbuch Strassenverkehrsrecht, Eine alphabetisch geordnete, disziplinenübergreifende Darstellung des gesamten Strassenverkehrsrechts. Mit Checklisten, Rechtsprechungsübersichten und praktischen Hinweisen, 2. Aufl., Köln 2002 (zit. XANKE, Praxishandbuch, N... zu Kap. ...)

ZEN-RUFFINEN PIERMARCO (Hrsg.), Le temps et le droit, Recueil de travaux offerts à la Journée de la Société suisse des juristes 2008, Basel 2008, S. 131 ff. (zit. BEARBEITER, Le temps tant tenant)

ZURN DELPHINE, L'imputabilité de l'amende d'ordre au détenteur du véhicule, in: Strassenverkehr 1/2017, S. 36 ff. (zit. ZURN, Strassenverkehr 2017)

ZWEIFEL MARTIN, Aktuelle Probleme des Steuerstrafrechts, in: ZStrR 111/1993, S. 1 ff. (zit. ZWEIFEL, ZStrR 1993)

Materialienverzeichnis

Die nachfolgenden Materialien werden alphabetisch aufgelistet und gegebenenfalls mit der exakten Fundstelle im Bundesblatt sowie mit Seitenzahl(en) zitiert.

Bericht Privatisierung 2005 (Bundesrat), Bericht des Bundesrats vom 2. Dezember 2005 zu den privaten Sicherheits- und Militärfirmen in Beantwortung des Postulats Stähelin 04.3267 vom 1. Juni 2004 «Private Sicherheitsfirmen», BBl 2005 623 ff.

Bericht Teilrevision SVG und OBG 2020 (UVEK), Erläuternder Bericht des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 12. August 2020 zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens betreffend die Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes, Bern 2020.

Bericht Vernehmlassungsentwurf 2008 (UVEK), Erläuternder Bericht des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 5. November 2008 zum Vernehmlassungsentwurf in Umsetzung von *Via sicura*, Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr, Bern 2008.

Bericht *Via sicura* 2016 (Bundesrat), Bericht des Bundesrats vom 14. April 2016 in Erfüllung des Postulats der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats 16.3267 vom 14. April 2016 «Evaluation von *Via sicura*», Bern 2017.

Beschluss Änderung SVG 2023 (Bundesversammlung), Beschluss der Bundesversammlung vom 17. März 2023 zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG), BBl 2023 791 ff.

Botschaft Änderung des Strafgesetzbuches, der Bundesstrafrechtspflege und des Verwaltungsstrafrechtsgesetzes 1998 (Bundesrat), Botschaft des Bundesrats vom 28. Januar 1998 an die Bundesversammlung über die Änderung des Strafgesetzbuches, der Bundesstrafrechtspflege und des Verwaltungsstrafrechtsgesetzes (Massnahmen zur Verbesserung der Effizienz und der Rechtsstaatlichkeit in der Strafverfolgung), BBl 1998 II 1529 ff., S. 1529 ff.

- Botschaft Änderung SVG 2021 (Bundesrat), Botschaft des Bundesrats vom 17. November 2021 an die Bundesversammlung zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes, BBl 2021 3026 ff.
- Botschaft Automobilverkehr 1910 (Bundesrat), Botschaft des Bundesrats vom 22. März 1910 an die Bundesversammlung zur teilweisen Revision der Bundesverfassung betreffend die Gesetzgebung über Automobilverkehr und Luftschiffahrt, BBl 1910 II 606 ff.
- Botschaft deutsch-schweizerischer Polizeivertrag 1999 (Bundesrat), Botschaft des Bundesrats vom 24. November 1999 an die Bundesversammlung zu verschiedenen Vereinbarungen mit Deutschland sowie mit Österreich und dem Fürstentum Liechtenstein über polizeiliche und justizielle Zusammenarbeit, BBl 2000 862 ff.
- Botschaft NFA 2005 (Bundesrat), Botschaft des Bundesrats vom 7. September 2005 an die Bundesversammlung zur Ausführungsgesetzgebung betreffend die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA), BBl 2005 6029 ff.
- Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), Botschaft des Bundesrats vom 14. Mai 1969 an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über Ordnungsbussen im Strassenverkehr (OBG), BBl 1969 I 1090 ff.
- Botschaft OBG 1993 (Bundesrat), Botschaft des Bundesrats vom 8. September 1993 an die Bundesversammlung zur Änderung des Bundesgesetzes über Ordnungsbussen im Strassenverkehr (Ordnungsbussengesetz [OBG]), BBl 1993 III 769 ff.
- Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), Botschaft des Bundesrats vom 17. Dezember 2014 an die Bundesversammlung zum Ordnungsbussengesetz, BBl 2015 959 ff.
- Botschaft Schutz vor Rasern 2012 (Bundesrat), Botschaft des Bundesrats vom 9. Mai 2012 an die Bundesversammlung zur Volksinitiative «Schutz vor Rasern», BBl 2012 5487 ff.
- Botschaft StGB 1998 (Bundesrat), Botschaft des Bundesrats vom 21. September 1998 an die Bundesversammlung zur Änderung des Schweizerischen Strafgesetzbuches betreffend die allgemeinen Bestimmungen, Einführung und Anwendung des Gesetzes und des Militärstrafgesetzes sowie zu einem Bundesgesetz über das Jugendstrafrecht, BBl 1999 II 1979 ff.

Botschaft StPO 2005 (Bundesrat), Botschaft des Bundesrats vom 21. Dezember 2005 an die Bundesversammlung zur Vereinheitlichung des Strafprozessrechts, BBl 2006 1085 ff.

Botschaft StPO 2019 (Bundesrat), Botschaft des Bundesrats vom 28. August 2019 an die Bundesversammlung zur Änderung der Strafprozessordnung in Umsetzung der Motion der Kommission für Rechtsfragen des Ständerats 14.3383 vom 15. Mai 2014 «Anpassung der Strafprozessordnung», BBl 2019 6697 ff.

Botschaft SVG 1955 (Bundesrat), Botschaft des Bundesrats vom 24. Juni 1955 an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den Strassenverkehr, BBl 1955 II 1 ff.

Botschaft SVG 1999 (Bundesrat), Botschaft des Bundesrats vom 31. März 1999 an die Bundesversammlung zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG), BBl 1999 IV 4462 ff.

Botschaft SVG 2021 (Bundesrat), Botschaft des Bundesrats vom 17. November 2021 an die Bundesversammlung zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes, BBl 2021 3026 ff.

Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), Botschaft des Bundesrats vom 20. Oktober 2010 an die Bundesversammlung zu *Via sicura*, Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr, BBl 2010 8447 ff.

Botschaft Volksinitiative «Schutz vor Rasern» 2012 (Bundesrat), Botschaft des Bundesrats vom 9. Mai 2012 an die Bundesversammlung zur Volksinitiative «Schutz vor Rasern», BBl 2012 5487 ff.

Botschaft VStrR 1971 (Bundesrat), Botschaft des Bundesrats vom 21. April 1971 an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über das Verwaltungsstrafrecht, BBl 1971 993 ff.

Erläuternder Bericht OBG (BJ), Erläuternder Bericht des Bundesamts für Justiz (BJ) zum Vorentwurf betreffend die Totalrevision des Ordnungsbussengesetzes in Umsetzung der Motion Frick 10.374 vom 29. September 2010 «Erweiterung des Ordnungsbussensystems zur Entlastung der Strafbehörden und der Bürgerinnen und Bürger», Bern 2012.

Gutachten 1999 (BJ), 25. Gutachten des Bundesamts für Justiz (BJ) vom 15. Juli 1999, in: VPB 25/2000, S. 337 ff.

Handlungsprogramm *Via sicura* 2005 (ASTRA), Bundesamt für Strassen (ASTRA), *Via sicura*, Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr, Bern 2005.

- Jahresbericht 2017 (ASTRA), Jahresbericht des Bundesamts für Strassen (ASTRA) zur Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen, Bern 2017.
- Medienmitteilung 2010 (UVEK), Medienmitteilung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 3. Februar 2010, UVEK konkretisiert Massnahmenpaket *Via sicura* für mehr Sicherheit auf der Strasse, Bern 2010.
- Medienmitteilung 2019 (Bundesrat), Medienmitteilung des Bundesrats vom 16. Januar 2019, Ab dem 1. Januar 2020 sind Ordnungsbussen auch ausserhalb des Strassenverkehrs möglich, Bern 2019.
- Medienmitteilung 2020 (Bundesrat), Medienmitteilung des Bundesrats vom 12. August 2020, Bundesrat gibt Revisionspaket zum Strassenverkehrsrecht in Vernehmlassung, Bern 2020.
- Medienmitteilung 2021 SVG (Bundesrat), Medienmitteilung des Bundesrats vom 17. November 2021, Bundesrat verabschiedet Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes, Bern 2021.
- Medienmitteilung 2021 Wiener Übereinkommen (Bundesrat), Medienmitteilung des Bundesrats vom 3. November 2021, Automatisiertes Fahren: Wiener Abkommen über den Strassenverkehr angepasst, Bern 2021.
- Medienmitteilung 2022 (ASTRA), Medienmitteilung des Bundesamts für Strassen (ASTRA) vom 18. Februar 2022, Fahren mit Licht am Tag für E-Bikes ab 1. April 2022, Bern 2022.
- Medienmitteilung Dezember 2018 (BGer), Medienmitteilung des Bundesgerichts (BGer) vom 7. Dezember 2018 zum Urteil 6B_598/2018, Drogenschnelltest darf direkt von der Polizei angeordnet werden, Lausanne 2018.
- Medienmitteilung Juni 2018 (BGer), Medienmitteilung des Bundesgerichts (BGer) vom 20. Juni 2018 zum Urteil 6B_252/2017, Haftung des Fahrzeughalters für Ordnungsbussen bei unbekanntem Lenker, Lausanne 2018.
- Rückzug Volksinitiative 2012 (Bundeskanzlei), Bekanntmachung der Bundeskanzlei vom 5. November 2012 zum Rückzug der Eidgenössischen Volksinitiative «Schutz vor Rasern», BBl 2012 9227.
- Schlussbericht 2010 (bfu), Schlussbericht der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) vom 31. Dezember 2010 zu den Auswirkungen der *Via sicura*-Massnahmen, Evaluation des Nutzens der *Via sicura*-Massnahmen für die Verkehrssicherheit sowie deren Kosten, Bern 2010.

Statistik 2020 (ASTRA), Statistik 2020 des Bundesamts für Strassen (ASTRA) zur Verkehrsentwicklung und zum Verkehrsfluss, Bern 2020.

Verkehrsunfälle in der Schweiz 2014 (BFS), Bundesamt für Statistik (BFS), Verkehrsunfälle in der Schweiz 2014, Neuenburg 2015.

Verkehrsunfälle in der Schweiz 2016 (BFS), Bundesamt für Statistik (BFS), Verkehrsunfälle in der Schweiz 2016, Neuenburg 2017.

Verkehrsunfälle in der Schweiz 2020 (BFS), Bundesamt für Statistik (BFS), Verkehrsunfälle in der Schweiz 2020, Neuenburg 2021.

Vernehmlassung OBG 2014 (BJ), Zusammenfassung des Bundesamts für Justiz (BJ) zu den Ergebnissen des Vernehmlassungsverfahrens über den Bericht und den Vorentwurf zum Ordnungsbussengesetzes [sic!] in Umsetzung der Motion 10.3747 Frick vom 29. September 2010 «Erweiterung des Ordnungsbussensystems zur Entlastung der Strafbehörden und der Bürgerinnen und Bürger», Bern 2014.

Vernehmlassung OBV 2017 (Kanton Schwyz), Stellungnahme des Kantons Schwyz vom 4. Juli 2017 in der Vernehmlassung zur Revision der Ordnungsbussenverordnung (OBV), Schwyz 2017.

Via sicura – Faktenblatt 2012 (ASTRA), Faktenblatt des Bundesamts für Strassen (ASTRA) zu den Massnahmen betreffend *Via sicura* gemäss dem Bundesbeschluss vom 15. Juni 2012, Bern 2012.

Zustandekommen Volksinitiative 2011 (Bundeskanzlei), Bekanntmachung der Bundeskanzlei vom 5. Juli 2011 zum Zustandekommen der Eidgenössischen Volksinitiative «Schutz vor Rasern», BBl 2011 6155 f.

Urteils- und Entscheidungsverzeichnis des EGMR

Die nachfolgenden Urteile² und Entscheide³ des EGMR⁴ werden alphabetisch aufgelistet und unter Angabe der Parteien und der exakten Fundstelle zitiert.⁵

- **A. Menarini Diagnostics S.R.L. gegen Italien**, 27. September 2011, 43509/08
- **Anghel gegen Rumänien**, 4. Oktober 2007, 28183/03
- **Bendenoun gegen Frankreich**, 24. Februar 1994, 12547/86, Serie A, Nr. 284
- **Benham gegen Vereinigtes Königreich**, 10. Juni 1996, 19380/92, Reports of Judgements and Decisions bzw. Recueil des arrêts et décisions 1996-III
- **Campbell und Fell gegen Vereinigtes Königreich**, 28. Juni 1984, 7819/77, 7878/77, Serie A, Nr. 80
- **Engel et al. gegen Niederlande**, 8. Juni 1976, 5100/71, 5101/71, 5102/71, 5354/72, 5370/72, Serie A, Nr. 22
- **Ezeh und Connors gegen Vereinigtes Königreich**, 9. Oktober 2003, 39665/98, 40086/98, Reports of Judgements and Decisions bzw. Recueil des arrêts et décisions 2003-X
- **Falk gegen Niederlande***, 19. Oktober 2004, 66273/01, Reports of Judgements and Decisions bzw. Recueil des arrêts et décisions 2004-XI
- **Frumkin gegen Russland**, 5. Januar 2016, 74568/12, Reports of Judgements and Decisions bzw. Recueil des arrêts et décisions 2016 (extracts bzw. extraits)
- **J.B. gegen Schweiz**, 3. Mai 2001, 31827/96, Reports of Judgements and Decisions bzw. Recueil des arrêts et décisions 2001-III
- **Jalloh gegen Deutschland**, 11. Juli 2006, 54810/00, Reports of Judgements and Decisions bzw. Recueil des arrêts et décisions 2006-IX
- **Janosevic gegen Schweden**, 23. Juli 2002, 34619/97, Reports of Judgements and Decisions bzw. Recueil des arrêts et décisions 2002-VII

2 «Judgements» bzw. «arrêts».

3 «Decisions» bzw. «décisions».

4 Alle Entscheide sind auf der [Webseite des ECHR](#) abrufbar.

5 Soweit keine gegenteiligen Hinweise erfolgen, handelt es sich bei allen aufgelisteten Fällen in der Terminologie des EGMR um sog. Urteile («judgements» bzw. «arrêts»). Entscheide («decisions» bzw. «décisions») werden mit einem (*) gesondert ausgewiesen.

- Jussila gegen Finnland, 23. November 2006, 73053/01, Reports of Judgements and Decisions bzw. Recueil des arrêts et décisions 2006-XIV
- Krumpholz gegen Österreich, 18. März 2010, 13201/05
- Lückhof und Spanner gegen Österreich, 10. Januar 2008, 58452/00, 61920/00
- Lutz gegen Deutschland, 25. August 1987, 9912/82, Serie A Nr. 123
- Mihalache gegen Rumänien, 8. Juli 2019, 54012/10
- John Murray gegen Vereinigtes Königreich, 8. Februar 1996, 18731/91, Reports of Judgements and Decisions bzw. Recueil des arrêts et décisions 1996-I
- Nicoleta Gheorghe gegen Rumänien, 3. April 2012, 23470/05
- O'Halloran und Francis gegen Vereinigtes Königreich, 29. Juni 2007, 15809/02, 25624/02, Reports of Judgements and Decisions bzw. Recueil des arrêts et décisions 2007-III
- Öztürk gegen Deutschland, 21. Februar 1984, 8544/79, Serie A, Nr. 73
- P.G. und J.H. gegen Vereinigtes Königreich, 25. September 2001, 44787/98, Reports of Judgements and Decisions bzw. Recueil des arrêts et décisions 2001-IX
- Ravnsborg gegen Schweden, 23. März 1994, 14220/88, Serie A, Nr. 283-B
- Rostovtsev gegen Ukraine, 25. Juli 2017, 2728/16
- Salabiaku gegen Frankreich, 7. Oktober 1988, 10519/83, Serie A, Nr. 141-A
- Saunders gegen Vereinigtes Königreich, 17. Dezember 1996, 19187/91, Reports of Judgements and Decisions bzw. Recueil des arrêts et décisions 1996-VI
- Schmutzter gegen Österreich, 23. Oktober 1995, 15523/89, Serie A, Nr. 328
- Telfner gegen Österreich, 20. März 2001, 33501/96
- Weber gegen Schweiz, 22. Mai 1990, 11034/84, Serie A, Nr. 177
- Weh gegen Österreich, 8. April 2004, 38544/97
- Zilibierberg gegen Moldawien, 1. Februar 2005, 61821/00

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Polizeiliches Vorgehen im ruhenden Verkehr	38
Abb. 2:	Polizeiliches Vorgehen im fliessenden Verkehr	39
Abb. 3:	Verwaltungsrechtliche Massnahmen	105
Abb. 4:	Öffentliche Abgabe	133
Abb. 5:	Direkte Informationspflicht gemäss kantonalem Recht	176
Abb. 6:	Indirekte Informationspflicht gemäss Art. 7 OBG	178
Abb. 7:	Vorgehen bei der Strafzumessung	229
Abb. 8:	Grundsätze und Garantien bei Rechtsnormen mit und ohne «Strafcharakter»	245
Abb. 9:	Vorverfahren bei leichten Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht im Rechtsvergleich	257
Abb. 10:	Verfahren bei leichten Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht im Rechtsvergleich (Deutschland) ...	270
Abb. 11:	Verfahren bei leichten Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht im Rechtsvergleich (Schweiz)	271
Abb. 12:	Administrativmassnahmen bei geringfügigen Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht	314
Abb. 13:	Unternehmensbegriff	320

Abkürzungsverzeichnis

§(§)	Paragraph(en)
A	Österreich
aBetmG/2018	Bundesgesetz über die Betäubungsmittel und psychotropen Stoffe vom 3. Oktober 1951 (Betäubungsmittelgesetz, SR 812.121; Stand am 1. Januar 2018; nicht mehr in Kraft)
Abs.	Absatz
aBV/1969	Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 29. Mai 1874 (SR 101; Stand am 11. Dezember 1969; nicht mehr in Kraft)
ADMAS	Administrativmassnahmenregister
AG (D)	Amtsgericht(s; Deutschland)
AGSVG (VS)	Ausführungsgesetz über die Bundesgesetzgebung betreffend den Strassenverkehr vom 30. September 1987 des Kantons Wallis (GS [VS] 741.1.)
AIG	Bundesgesetz über die Ausländerinnen und Ausländer und über die Integration vom 16. Dezember 2005 (Ausländer- und Integrationsgesetz, SR 142.20)
AJP	Aktuelle Juristische Praxis (Zürich / St. Gallen)
a.M.	anderer Meinung
Amtl. Bull.	Amtliches Bulletin
Anhang 1 OBV	Anhang 1 der Ordnungsbussenverordnung vom 4. März 1996 (SR 741.031)
Anwaltsrevue	Das Praxismagazin des schweizerischen Anwaltsverbandes (Bern)
AnwBl	Anwaltsblatt (Berlin)
aOBG/1970	Ordnungsbussengesetz vom 24. Juni 1970 (SR 741.03; Stand am 3. Juli 1970; nicht mehr in Kraft)
aOBG/1973	Ordnungsbussengesetz vom 24. Juni 1970 (SR 741.03; Stand am 6. Oktober 1995; nicht mehr in Kraft)
aOBG/2006	Ordnungsbussengesetz vom 24. Juni 1970 (SR 741.03; Stand am 5. September 2006; nicht mehr in Kraft)
aOBG/2014	Ordnungsbussengesetz vom 24. Juni 1970 (SR 741.03; Stand am 1. Januar 2014; nicht mehr in Kraft)
aOBG/2023	Ordnungsbussengesetz vom 18. März 2016 (SR 741.03; Stand am 1. Januar 2023; nicht mehr in Kraft)

aOBV/1972	Verordnung über Ordnungsbussen im Strassenverkehr vom 22. März 1972 (Ordnungsbussenverordnung, SR 741.031; Stand am 13. November 1991; nicht mehr in Kraft)
APV-Winterthur	— Allgemeine Polizeiverordnung der Stadt Winterthur vom 26. April 2004
AR	Appenzell Ausserrhoden
A.Rh.	Ausserrhoden
Art.	Artikel
AS	Amtliche Sammlung des Bundesrechts
aStGB/2002	Schweizerisches Strafgesetzbuch vom 21. Dezember 1937 (SR 311.0; Stand am 29. Februar 2002; nicht mehr in Kraft)
aStGB/2006	Schweizerisches Strafgesetzbuch vom 21. Dezember 1937 (SR 311.0; Stand am 19. Dezember 2006; nicht mehr in Kraft)
ASTRA	Bundesamt für Strassen
aSVG/2004	Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01; Stand am 3. Februar 2004; nicht mehr in Kraft)
aSVG/2007	Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01; Stand 1. Mai 2007; nicht mehr in Kraft)
AT	Allgemeiner Teil
Aufl.	Auflage
BAGV	Verordnung der Bundesversammlung über Alkoholgrenzwerte im Strassenverkehr vom 15. Juni 2012 (SR 741.31)
BBl	Bundesblatt (Schweiz)
BE	Bern
BESG (BE)	Bernische Systematische Gesetzessammlung
BetmG	Bundesgesetz über die Betäubungsmittel und die psychotropen Stoffe vom 3. Oktober 1951 (Betäubungsmittelgesetz, SR 812.121)
BFS	Bundesamt für Statistik
bfu	Beratungsstelle für Unfallverhütung
BGB (D)	Bürgerliches Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBL. [D] I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), das zuletzt durch Art. 2 des Gesetzes vom 21. Dezember 2021 (BGBL. [D] I S. 5252) geändert worden ist (Deutschland)
BGBL. (D)	Bundesgesetzblatt (Deutschland)
BGE	Amtliche Sammlung der Entscheidungen des schweizerischen Bundesgerichts
BGer	Bundesgericht(s)
BGF	Bundesgesetz über die Fischerei vom 21. Juni 1991 (SR 923.0)

BGG	Bundesgesetz über das Bundesgericht vom 21. Juni 1963 (Bundesgerichtsgesetz, SR 173.110)
BGH (D)	Bundesgerichtshof(s; Deutschland))
bGS (AR)	Bereinigte Gesetzessammlung von Appenzell Auser Rhoden
BJ	Bundesamt für Justiz
BJM	Basler Juristische Mitteilungen (Basel)
BKatV (D)	Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbussen und die Anordnung eines Fahrverbots wegen Ordnungswidrigkeiten im Strassenverkehr vom 14. März 2013 (Bussgeldkatalog-Verordnung vom 14. März 2013 [BGBl. [D] I S. 498], die zuletzt durch Art. 1 der Verordnung vom 13. Oktober 2021 [BGBl. [D] I S. 4688] geändert worden ist; Deutschland)
BLV (VD)	Base législative vaudoise (= Gesetzessammlung des Kantons Waadt)
BR (GR)	Bündner Rechtsbuch (Systematische Sammlung)
BS	Basel-Stadt
BSG	Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt vom 3. Oktober 1975 (SR 747.201)
BSK	Basler Kommentar (Basel)
bspw.	beispielsweise
Bst.	Buchstabe(n)
BStGer	Bundesstrafgericht(s)
BSV	Verordnung über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern vom 8. November 1978 (Binnenschifffahrtsverordnung, SR 747.201.1)
Bussenliste 1	Bussenliste 1 des Anhangs 1 der Ordnungsbussenverordnung vom 4. März 1996 (SR 741.031)
BV	Bundesverfassung der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (SR 101)
BVerfG (D)	Bundesverfassungsgericht(s; Deutschland)
BVerwG (D)	Bundesverwaltungsgericht(s; Deutschland)
BVGer	Bundesverwaltungsgericht(s)
BvR	Aktenzeichen einer Verfassungsbeschwerde vor BVerfG (D)
BZP	Bundesgesetz über den Bundeszivilprozess vom 4. Dezember 1947 (SR 273)
bzw.	beziehungsweise
CAN	Zeitschrift für kantonale Rechtsprechung (Zürich)
CH	Schweiz
CHF	Schweizer Franken

ContraLegem	Schweizer <i>Online</i> -Zeitschrift zu Recht/Philosophie/Kritik (Bern)
CsgG	Carsharinggesetz vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), das zuletzt durch Art. 4 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist (Deutschland)
D	Deutschland
DBG	Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer vom 14. Dezember 1990 (SR 642.11)
DAR	Deutsches Autorecht (München)
DeepL	Deep Learning (<i>Online</i> -Dienst für maschinelle Übersetzung)
Deutsch-schweizerischer	Polizeivertrag — Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland über die grenzüberschreitende polizeiliche und justizielle Zusammenarbeit vom 1. März 2002 (SR 0.360.136.1)
d.h.	das heisst
Diss.	Dissertation
DM	Deutsche Mark
DPA	Loi fédérale sur le droit pénal administratif du 22 mars 1974 (= Bundesgesetz über das Verwaltungsstrafrecht [VStrR] vom 22. März 1974, SR 313.0)
E.	Erwägung(en)
ECHR	European Court of Human Rights
EG StGB (TG)	Einführungsgesetz zum schweizerischen Strafrecht vom 17. August 2005 (RB [TG] 311.1)
EG StPO (BS)	Gesetz über die Einführung der schweizerischen Strafprozessordnung vom 13. Oktober 2010 (SG [BS] 257.100)
EG StPO (VS)	Einführungsgesetz zur schweizerischen Strafprozessordnung vom 11. Februar 2009 (GS [VS] 312.0)
EG ZSJ (BE)	Einführungsgesetz zur Zivilprozessordnung, zur Strafprozessordnung und zur Jugendstrafprozessordnung vom 11. Juni 2009 (BESG [BE] 271.1)
EGMR	Europäischer(/n) Gerichtshof(s) für Menschenrechte
EGzSVG (GR)	Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr vom 11. Juni 2008 (BR [GR] 870.100)
EJPD	Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement
eKFV	Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756), die zuletzt durch Art. 9 der Verordnung vom 20. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 199) geändert worden ist (Deutschland)
EMRK	Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten vom 4. November 1950 (SR 0.101)

E-StPO	Entwurf Schweizerische Strafprozessordnung vom 5. Oktober 2007 (Strafprozessordnung, SR 312.0; Änderung vom 17. Juni 2022; Ablauf der Referendumsfrist: 6. Oktober 2022; geplantes Inkrafttreten 1. Januar 2024), BBl 2022 1560 ff.
et al.	et alii (= und weitere)
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EUR	Euro
evtl.	eventuell
f.	und folgende/folgender (Seite, Randnummer etc.)
FABER	Fahrberechtigungsregister
FeV (D)	Verordnung über die Zulassung von Personen im Strassenverkehr vom 13. Dezember 2010 (Fahrerlaubnis-Verordnung [BGBl. [D] I S. 1980], die zuletzt durch Art. 1 der Verordnung vom 18. März 2022 [BGBl. [D] I S. 498] geändert worden ist; Deutschland)
ff.	und fortfolgende (Seiten, Randnummern etc.)
FN	Fussnote(n)
forumpoenale	Die Zeitschrift für den Praktiker im Bereich Strafrecht (Bern)
FZV (D)	Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Strassenverkehr vom 3. Februar 2011 (Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 [BGBl. [D] I S. 139], die zuletzt durch Art. 9 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 [BGBl. [D] I S. 3091] geändert worden ist; Deutschland)
GE	Genf
GebO (SZ)	Gebührenordnung für die Verwaltung und die Rechtspflege im Kanton Schwyz vom 20. Januar 1975 (SRSZ [SZ] 173.111)
GebOSt (D)	Gebührenordnung für Massnahmen im Strassenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. [D] I S. 98), die zuletzt durch Art. 6 der Verordnung vom 18. März 2022 (BGBl. [D] I S. 498) geändert worden ist (Deutschland)
GebV StrV (ZH)	— Verordnung über die Gebühren, Auslagen und Entschädigungen der Strafverfolgungsbehörden vom 24. November 2010 (ZH-Lex [ZH] 323.1)
GERES	Personendatenplattform (Gemeinderegistersysteme)
ggf.	gegebenenfalls
GKG (D)	Gerichtskostengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Februar 2014 (BGBl. [D] I S. 154), das zuletzt durch Art. 16 des Gesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBl. [D] I S. 2099) geändert worden ist (Deutschland)
gl.M.	gleicher Meinung

GmbH	Gesellschaft(en) mit beschränkter Haftung
GOG (ZH)	Gesetz über die Gerichts- und Behördenorganisation im Zivil- und Strafprozess vom 10. Mai 2010 (ZH-Lex [ZH] 211.1)
GR	Graubünden
GS (VS)	Systematische Gesetzessammlung des Kantons Wallis
GSchG	Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer vom 24. Januar 1991 (Gewässerschutzgesetz, SR 814.20)
Habil.	Habilitation
HandKomm	Handkommentar
h.L.	herrschende(n) Lehre
HMG	Bundesgesetz über Arzneimittel und Medizinprodukte vom 15. Dezember 2000 (Heilmittelgesetz, SR 812.21)
Hrsg.	Herausgeber
i.d.R.	in der Regel
i.e.S.	im engeren Sinne
inkl.	inklusive
IPBPR	Internationaler Pakt über bürgerliche und politische Rechte vom 16. Dezember 1966 (SR 0.103.2)
IRG (D)	Gesetz über die internationale Rechtshilfe in Strafsachen in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Juni 1994 (BGBl. I [D] S. 1537), das zuletzt durch Art. 29 des Gesetzes vom 5. Oktober 2021 (BGBl. [D] I S. 4607) geändert worden ist (Deutschland)
i.Ue.	im Üechtland
i.V.m.	in Verbindung mit
i.w.S.	im weiteren Sinne
JdT	Journal des Tribunaux (Lausanne)
JSG	Bundesgesetz über die Jagd und den Schutz wildlebender Säugtiere und Vögel vom 20. Juni 1986 (Jagdgesetz, SR 922.0)
JStG	Bundesgesetz über das Jugendstrafrecht vom 20. Juni 2003 (SR 311.1)
JstPO	Schweizerische Jugendstrafprozessordnung vom 20. März 2009 (Jugendstrafprozessordnung, SR 312.1)
Jusletter	Universalzeitschrift der Schweiz (Bern)
JZ	Juristenzeitung (Tübingen)
Kap.	Kapitel(s/n)
KG	Bundesgesetz über Kartelle und andere Wettbewerbsbeschränkungen vom 6. Oktober 1995 (Kartellgesetz, SR 251)
km/h	Kilometer pro Stunde

KOBV (BS)	Verordnung über das kantonale Ordnungsbussenverfahren vom 5. Mai 2020 des Kantons Basel-Stadt (Kantonale Ordnungsbussenverordnung, SG [BS] 257.115)
Komm	Kommentar
Kraftfahrgesetz (A)	— Bundesgesetz über das Kraftfahrwesen vom 23. Juni 1967 (Kraftfahrgesetz, BGBl. [A] Nr. 267/1967 [Österreich])
KraftStG (D)	Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. [D] I S. 3818), das zuletzt durch Art. 1 des Gesetzes vom 16. Oktober 2020 (BGBl. [D] I S. 2184) geändert worden ist (Deutschland)
KSVG (BE)	Kantonales Strassenverkehrsgesetz vom 27. März 2006 (BESG [BE] 761.11)
Kurz-Komm	Kurz-Kommentar
LaLCR (GE)	Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière du 18 décembre 1987 (= Gesetz zur Anwendung der Bundesstrassenverkehrsgesetzgebung vom 18. Dezember 1987, rs [GE] H 1 05)
LeGes	Gesetzgebung & Evaluation – Mitteilungsblatt der SGG und der SEVAL (Bern)
Legge di applicazione (TI)	— Legge di applicazione alla legislazione federale sulla circolazione stradale e la tassa sul traffico pesante del 24 settembre 1985 (= Ausführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr und die Schwerverkehrsabgabe vom 24. September 1985, RL [TI] 760.100)
LG	Landesgericht(s; Deutschland)
LGVE	Luzerner Gerichts- und Verwaltungsentscheide (Luzern)
L-Tafel	Tafel zum Anbringen an Fahrzeuge, mit welchen Lernfahrten ausgeführt werden
LVCR (VD)	Loi sur la circulation routière du 25 novembre 1974 (= Strassenverkehrsgesetz vom 25. November 1974, BLV [VD] 741.01)
m.a.W.	mit anderen Worten
MOFIS	Motorfahrzeuginformationssystem (Fahrzeug- und Fahrzeughalterregister)
MOFIS-Register-Verordnung	— Verordnung über das automatisierte Fahrzeug- und Fahrzeughalterregister vom 3. September 2003 (SR 741.56; nicht mehr in Kraft)
m.w.H.	mit weiterem/n Hinweis/en
N	Note(n), Randnote(n)
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen

nGS (SG)	Chronologische Sammlung des Kantons St. Gallen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift (München)
NK	Neue Kriminalpolitik, Forum Kriminalwissenschaften, Recht und Praxis (Baden-Baden)
NL	Niederlande
nos.	numbers
NR	Nationalrat
Nr.	Nummer(n), Randnummer(n)
NSAG	Nationalstrassenabgabegesetz vom 19. März 2010 (SR 741.71)
NStZ	Neue Zeitschrift für Strafrecht (München)
NZV	Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (München)
NZZ	Neue Zürcher Zeitung (Zürich)
OBG	Ordnungsbussengesetz vom 18. März 2016 (SR 314.1)
OBV	Ordnungsbussenverordnung vom 4. März 1996 (SR 741.031)
OLG	Oberlandesgericht(s; Deutschland)
OR	Bundesgesetz betreffend die Ergänzung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (Fünfter Teil: Obligationenrecht) vom 30. März 1911 (SR 220)
OSINT	Open Source Intelligence
OWi	Ordnungswidrigkeiten
OWiG (D)	Gesetz über Ordnungswidrigkeiten in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. [D] I S. 602), das zuletzt durch Art. 31 des Gesetzes vom 5. Oktober 2021 (BGBl. [D] I S. 4607) geändert worden ist (Deutschland)
OWi-Verfahren	— Ordnungswidrigkeiten-Verfahren
PfIVG (D)	Pflichtversicherungsgesetz vom 5. April 1965 (BGBl. [D] I S. 213), das zuletzt durch Art. 2 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. [D] I S. 3108) geändert worden ist (Deutschland)
PG (SG)	Polizeigesetz vom 10. April 1980 des Kantons St. Gallen (sGS [SG] 451.1)
plädoyer	Juristische Zeitschrift (Zürich)
PolG (SZ)	Polizeigesetz des Kantons Schwyz vom 22. März 2000 (SRSZ [SZ] 520.110)
Pra	Die Praxis (Basel)
PraxisKomm	Praxiskommentar
RB (TG)	Rechtssbuch des Kantons Thurgau
RBOG	Rechenschaftsberichte des Kantons Thurgau
RDAF	Revue de droit administratif et de droit fiscal (= Zeitschrift für Verwaltungs- und Steuerrecht; Lausanne)

recht	Zeitschrift für juristische Weiterbildung und Praxis (Bern)
resp.	respektive
RL (TI)	Raccolta delle leggi Ticino (= Gesetzessammlung des Kantons Tessin)
rs (GE)	Recueil systématique genevois (= Systematische Gesetzessammlung des Kantons Genf)
RVG (D)	Rechtsanwaltsvergütungsgesetz vom 5. Mai 2004 (BGBl. [D] I S. 718, 788), das zuletzt durch Art. 2 Abs. 8 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. [D] I S. 2739) geändert worden ist (Deutschland)
S.	Seite(n)
SchKG	Bundesgesetz über Schuldbetreibung und Konkurs vom 11. April 1889 (SR 281.1)
SEVAL	Schweizerische Evaluationsgesellschaft
SG	Sankt Gallen
SG (BS)	Systematische Gesetzessammlung Basel-Stadt (inklusive Gemeinderecht)
SGG	Schweizerische Gesellschaft für Gesetzgebung
SG-Komm	St. Galler Kommentar
sGS (SG)	Systematische Sammlung des Kantons St. Gallen
Sicherheit & Recht	— Juristische Fachzeitschrift für Sicherheitsfragen in den Bereichen Polizei, Militär, Umwelt und Technik (Zürich)
SJZ	Schweizerische Juristen-Zeitung (Zürich)
SKV	Verordnung über die Kontrolle des Strassenverkehrs vom 28. März 2007 (Strassenverkehrskontrollverordnung, SR 741.013)
sog.	so genannt(e/s/n/r)
SR	Systematische Sammlung des Bundesrechts
SRSZ (SZ)	Systematische Gesetzessammlung des Kantons Schwyz
SSV	Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SR 741.21)
StBOG	Bundesgesetz über die Organisation der Strafbehörden des Bundes vom 19. März 2010 (Strafbehördenorganisationsgesetz, SR 173.71)
St. Gallen	Sankt Gallen
StGB	Schweizerisches Strafgesetzbuch vom 21. Dezember 1937 (SR 311.0)
StGB (D)	Strafgesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. November 1998 (BGBl. [D] I S. 3322), das zuletzt durch Art. 2 des Gesetzes vom 22. November 2021 geändert worden ist (Deutschland)

StPO	Schweizerische Strafprozessordnung vom 5. Oktober 2007 (Strafprozessordnung, SR 312.0)
StPO (AR)	Gesetz über den Strafprozess vom 30. April 1978 des Kantons Appenzell Ausserrhoden (Strafprozessordnung, bGS [AR] 321.1; nicht mehr in Kraft)
StPO (BS)	Strafprozessordnung des Kantons Basel-Stadt vom 8. Januar 1997 (SG [BS] 257.100; nicht mehr in Kraft)
StPO (NL)	Wetboek van Strafvordering van 15 januari 1921 (= Strafprozessordnung vom 15. Januar 1921, BWBR0001903 [Niederlande])
StPO (VS)	Strafprozessordnung des Kantons Wallis vom 22. Februar 1962 (GS [VS] 312.0; nicht mehr in Kraft)
StPO (ZH)	Strafprozessordnung vom 4. Mai 1919 (ZH-Lex [ZH] 321; nicht mehr in Kraft)
Strassenverkehr	— Interdisziplinäre Zeitschrift zum Strassenverkehr (Zürich/ St. Gallen)
StrV (BE)	Gesetzes über das Strafverfahren vom 15. März 1995 (BESG [BE] 321.1; aufgehoben per 11. Juni 2009)
StVG (D)	Strassenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. [D] I S. 310, 919), das zuletzt durch Art. 1 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. [D] I S. 3108) geändert worden ist (Deutschland)
StVG (GB)	Road traffic act of 15 th November 1988 (= Strassenverkehrsgesetz vom 15. November 1988 [Grossbritannien])
StVO (BS)	Verordnung über den Strassenverkehr, Strassenverkehrsverordnung vom 17. Mai 2011 (SG [BS] 952.200)
StVO (D)	Strassenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. [D] I S. 367), die zuletzt durch Art. 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. [D] I S. 3091) geändert worden ist (Deutschland)
StVZO (D)	Strassenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. [D] I S. 679), die zuletzt durch Art. 11 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. [D] I S. 3091) geändert worden ist (Deutschland)
SVAV	Verordnung über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe vom 6. März 2000 (Schwerverkehrsabgabeverordnung, SR 641.811)
SVG	Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01)
SVR	Strassenverkehrsrecht, Zeitschrift für die Praxis des Verkehrsjuristen (Baden-Baden)
SZ	Schwyz

SzE	Schriften zum Energierecht (Zürich)
SZW	Schweizerische Zeitschrift für Wirtschafts- und Finanzmarktrecht (Zürich)
TARGA	Fahrzeugtypenregister
TG	Thurgau
TI	Tessin
TSchG	Tierschutzgesetz vom 16. Dezember 2005 (SR 455)
u.a.	unter anderem/anderen
ÜStG (BS)	Übertretungsstrafgesetz vom 13. Februar 2019 (SG [BS] 253.100)
UeStG (SG)	Übertretungsstrafgesetz vom 13. Dezember 1984 (sGS [SG] 921.1)
UNO	United Nations Organization (= Vereinte Nationen)
UNO-Pakt II	Internationaler Pakt über bürgerliche und politische Rechte vom 16. Dezember 1966 (SR 0.103.2)
USG	Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (Umweltschutzgesetz, SR 814.01)
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UWG	Bundesgesetz gegen den unlauteren Wettbewerb vom 19. Dezember 1986 (SR 241)
v.	versus
v.a.	vor allem
VAG (ZH)	Verkehrsabgabengesetz vom 11. September 1966 (ZH-Lex [ZH] 741.1)
VD	Waadt
VE-OBG	Vorentwurf zum Ordnungsbussengesetz
VG	Verwaltungsgericht(s); Deutschland und Schweiz)
vgl.	vergleiche
VOSTRA	vollautomatisierte Strafregister
VOSTRA-Verordnung	— Verordnung über das Strafregister vom 29. September 2006 (SR 331)
VPB	Verwaltungspraxis der Bundesbehörden (Bern)
VRP (SZ)	Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Schwyz vom 6. Juni 1974 (SRSZ [SZ] 234.110)
VRS	Verkehrsrechts-Sammlung (Berlin)
VRV	Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (SR 741.11)
VS	Wallis
VStrR	Bundesgesetz über das Verwaltungsstrafrecht vom 22. März 1974 (SR 313.0)
VTS	Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (SR 741.41)

VVV	Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. November 1959 (SR 741.31)
VwVG	Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren vom 20. Dezember 1968 (Verwaltungsverfahrensgesetz, SR 172.021)
VZV	Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr vom 27. Oktober 1976 (Verkehrszulassungsverordnung, SR 741.51)
WaG	Bundesgesetz über den Wald vom 4. Oktober 1991 (Waldgesetz, SR 921.0)
WAHV (NL)	Wet van 3 juli 1989, houdende administratiefrechtelijke afdoeining van inbreuken op bepaalde verkeersvoorschriften (= Gesetz vom 3. Juli 1989 über die administrativrechtliche Regelung von Verstössen gegen bestimmte Verkehrsregeln) bzw. Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (= Administrativrechtliches Gesetz zur Durchsetzung der Verkehrsvorschriften [Niederlande]; BWBR0004581)
WG	Bundesgesetz über Waffen, Waffenzubehör und Munition vom 20. Juni 1997 (Waffengesetz, SR 541.54)
Wiener Strassenverkehrskonvention	— Übereinkommen über den Strassenverkehr vom 8. November 1968 (SR 0.741.10)
z.B.	zum Beispiel
ZBl	Schweizerisches Zentralblatt für Staats- und Verwaltungsrecht (Zürich)
ZGB	Schweizerisches Zivilgesetzbuch vom 10. Dezember 1907 (SR 210)
ZH	Zürich
ZH-Lex (ZH)	Zürcher Gesetzessammlung
Ziff.	Ziffer(n)
zit.	zitiert als
ZPO	Schweizerische Zivilprozessordnung vom 19. Dezember 2008 (Zivilprozessordnung, SR 272)
ZR	Blätter für Zürcherische Rechtsprechung (Zürich)
ZStrR	Schweizerische Zeitschrift für Strafrecht (Bern)
ZVS	Zeitschrift für Verkehrssicherheit (Heidelberg)

I. Einleitung und Erörterung des Forschungsthemas

A. Heranführung an das Forschungsthema

Die vorliegende Arbeit behandelt die Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters bei geringfügigen Widerhandlungen gegen das schweizerische Strassenverkehrsrecht durch eine unbekannte Täterschaft. Gegenstand dieser Untersuchung ist Art. 7 OBG, welcher seit seinem Inkrafttreten am 1. Januar 2014 eine Regelung zu dieser Thematik enthält. Um diese Norm in einem grösseren Kontext zu sehen und zu verstehen, werden zunächst die allgemeinen und besonderen Entwicklungen im schweizerischen Strassenverkehrsrecht der letzten Jahrzehnte aufgezeigt.

Ziel dieser Einleitung ist es, darzulegen, welche allgemeinen Entwicklungen im schweizerischen Strassenverkehrsrecht der letzten Jahrzehnte auszumachen sind, und zu eruieren, ob diese in den gesetzgeberischen Absichten bei der Einführung von Art. 7 OBG erkennbar sind.

1. Allgemeine Entwicklungen im schweizerischen Strassenverkehrsrecht der letzten Jahrzehnte

1.1 Bedürfnis nach mehr Verkehrssicherheit

Der Verkehr auf den Strassen in der Schweiz nahm vor der Corona-Situation kontinuierlich zu und verdichtete sich stetig.⁶ Die Fahrleistung auf dem gesamten schweizerischen Strassennetz war im Zeitraum von 1990 bis 2017 um 35 Prozent angestiegen – auf den Nationalstrassen hat sich diese im selben Zeitraum mehr als verdoppelt.⁷ Seither nahm die Fahrleistung in abgeschwächtem Masse zu, bis mit der Corona-Situation ein Rückgang der Mobilität der Bevölkerung zu verzeichnen war.⁸ Die Gründe für den damaligen Zuwachs und

6 Nach dem Zweiten Weltkrieg war ein rascher Verkehrsaufschwung zu verzeichnen (Botschaft SVG 1955 [Bundesrat], S. 4); siehe MAEDER, AJP 2014, S. 680.

7 Jahresbericht 2017 (ASTRA), S. 6.

8 Statistik 2020 (ASTRA), S. 6.

die damit einhergehende Verdichtung des Verkehrs waren vielfältig. Es liegt auf der Hand, dass eine wachsende Bevölkerung kontinuierlich mehr Strassenraum einnimmt. Ebenso hatte die besondere geografische Lage der Schweiz als Transitland im europäischen Verkehrsnetz eine Zunahme des Verkehrs zur Folge. Die bisherige **Leistungssteigerung auf den Strassen** war aber erst durch die rasante technische Entwicklung möglich.⁹ Während sich bspw. die Motorisierung der Armee und der Landwirtschaft im Jahr 1983 noch in den Anfängen befand, lässt sich das Motorfahrzeug heutzutage auch dort nicht mehr wegdenken.¹⁰

Durch den **technischen Fortschritt im Transportbereich** und der damit einhergehenden Kostensenkung bei der Raumüberwindung blühte der internationale Handel auf. Aufgrund der modernen Transporttechnologien wurde aber nicht nur die Weltwirtschaft vernetzter, vielmehr nahm in sämtlichen Lebensbereichen die Mobilität stark zu. Das wachsende Verkehrsaufkommen machte dies sichtbar. Die um ein Vielfaches **gesteigerte Mobilität** in einer globalisierten Welt bedeutete zwar eine Erhöhung der Lebensqualität, hatte aber auch ihre Kehrseite: Der Strassenraum wurde knapper sowie die Schadstoff- und Lärmemissionen nahmen zu. Abgesehen davon ist das Führen eines Fahrzeugs generell mit vielen Risiken behaftet. Im Strassenverkehr kommt es auch bei grösster Sorgfalt immer wieder zu Unfällen mit unterschiedlichem Schadensausmass. Durch die zunehmende Anzahl an Strassenbenützern in demselben Raum erhöht sich die Wahrscheinlichkeit von Kollisionen.

Die **Anzahl der getöteten und schwerverletzten Personen** im Strassenverkehr nahm in den vergangenen Jahrzehnten dennoch stark ab;¹¹ die Zahl der Leichtverletzten ist seit 2003 **rückläufig**.¹² Im Zeitraum zwischen 1970 und 2015 reduzierten sich die Todesfälle von 1694 auf 253, d.h. um 85 Prozent; bei den Schwerverletzten beträgt der Rückgang im selben Zeitraum 79 Prozent, und dies, obwohl sich die Fahrleistung im Strassenverkehr mehr als verdoppelt hat.¹³ Seither ist die Zahl der Verkehrstoten nochmals gesunken.¹⁴ Obschon die Risiken bei der Einführung neuer Technologien teilweise schwer abschätzbar sind, haben fahrzeugtechnische Verbesserungen zu diesen rückläufigen

9 Siehe Botschaft SVG 1955 (Bundesrat), S. 6.

10 Botschaft SVG 1955 (Bundesrat), S. 6.

11 Verkehrsunfälle in der Schweiz 2020 (BFS), S. 2; Verkehrsunfälle in der Schweiz 2016 (BFS), S. 4 und S. 6; Verkehrsunfälle in der Schweiz 2014 (BFS), S. 2 und S. 4.

12 Verkehrsunfälle in der Schweiz 2014 (BFS), S. 4; im Jahr 2015 wurde die Definition der Schwerverletzten geändert, woraus ein Anstieg der Leichtverletzten resultierte (Verkehrsunfälle in der Schweiz 2016 [BFS], S. 4).

13 Bericht *Via sicura* 2016 (Bundesrat), S. 7.

14 Verkehrsunfälle in der Schweiz 2020 (BFS), S. 2-4.

Zahlen geführt.¹⁵ Leider vermögen die neuen Techniken und erweiterten Schutzmassnahmen die Unfallwahrscheinlichkeit aber nur in beschränktem Ausmass zu verringern. So bleibt der Strassenverkehr aufgrund der wachsenden Bevölkerung und des massiven Anstiegs der Fahrleistung nach wie vor ein Risikobereich und das Führen eines Fahrzeugs eine **risikobehaftete Tätigkeit**.

Die heutige Gesellschaft bewegt sich täglich in, oft von ihr selbst geschaffenen, risikobehafteten Bereichen. Im gesellschaftlichen Interesse werden gewisse Aktivitäten trotz ihres hohen Risikopotenzials nicht verboten, sondern explizit zugelassen, da sich deren Betrieb als notwendig und nützlich erweist. Zur Regulierung dieses Risikos betreibt die Gesellschaft eine **verstärkte Sicherheitspolitik im Strassenverkehr**.¹⁶ Dies zeigen die seit Jahrzehnten betriebenen Studien und Konzepte, welche zum Ziel hatten, die Sicherheit auf den Strassen in der Schweiz zu fördern und zu diesem Zweck den Bund stärker in die Pflicht zu nehmen.¹⁷ Im Mai 2000 erteilte der Bundesrat dem ASTRA den Auftrag, Grundlagen zum Aufbau einer «Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik» des Bundes zu erarbeiten. Diese sollte auf einen Strassenverkehr ohne Unfälle mit schweren Personenschäden ausgerichtet sein. Die entsprechende unter dem Namen *Vision Zero* betriebene Sicherheitsphilosophie des Bundes beruhte auf der Überzeugung,¹⁸ dass Unfälle mit Toten und Schwerverletzten unter keinen Umständen hingenommen werden dürfen.¹⁹ Das ASTRA übertrug die Grundlagenarbeit mittels eines Forschungsauftrags der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), welche im Jahr 2002 ihren Schlussbericht fertigstellte.²⁰ Im selben Jahr beauftragte der Bundesrat das UVEK, ein Handlungsprogramm für mehr Sicherheit im Strassenverkehr zu erarbeiten, dessen Ziele sich an den Bemühungen in der EU orientieren sollten (Halbierung der Anzahl im Strassenverkehr getöteten Personen innert 10 Jahren).²¹ Damit hat der Bund den Weg

15 Siehe Verkehrsunfälle in der Schweiz 2014 (BFS), S. 4.

16 Vgl. Bericht *Via sicura* 2016 (Bundesrat), S. 2; z.B. diene die Erhöhung des Ordnungsbussenbetrages von CHF 100.– auf CHF 300.– (Art. 1 Abs. 4 OBG) der Verbesserung der Verkehrssicherheit und dem Umweltschutz, nicht aber der Beschaffung von Mehreinnahmen in die Staatskasse (Botschaft OBG 1993 [Bundesrat], S. 770 und S. 773; MAEDER, AJP 2014, S. 681).

17 Handlungsprogramm *Via sicura* 2005 (ASTRA), S. 6 mit Aufzählung einiger Beispiele.

18 Vgl. zum Ganzen Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8461.

19 Handlungsprogramm *Via sicura* 2005 (ASTRA), S. 13; vgl. CONINX, Sicherheit & Recht 2014, S. 203.

20 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8461; zur Evaluation des Nutzens der *Via sicura*-Massnahmen für die Verkehrssicherheit sowie deren Kosten siehe Schlussbericht 2010 (bfu).

21 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8461; Handlungsprogramm *Via sicura* 2005 (ASTRA), S. 3.

für das neue Sicherheitsprogramm *Via sicura* vorbereitet. Im Rahmen dieses Programms setzte er bis dato zahlreiche Massnahmen im Bereich des Strassenverkehrs für einen «sicheren Weg» um.²² So war bspw. ein Revisionspaket zum Strassenverkehrsrecht in der Vernehmlassung, welches die Verkehrssicherheit für E-Bikes erhöhen soll²³ und zur Pflicht, tagsüber mit Licht zu fahren, führte.²⁴ Zuletzt wollte der Bundesrat die Velohelmpflicht für 12- bis 16-Jährige einführen, welche jedoch im Parlament scheiterte.²⁵

1.2 Trend der Zunahme von Rechtsvorschriften²⁶

Das **verstärkte Sicherheitsbedürfnis** trägt wesentlich dazu bei, dass der Gesetzgeber im Strassenverkehrsrecht laufend neue Strafvorschriften erlässt. Hier ist bspw. die Schaffung des Rasertatbestands in Art. 90 Abs. 3 SVG und Art. 90 Abs. 4 SVG zu nennen.²⁷ Dessen Wortlaut hat der Gesetzgeber praktisch wortwörtlich aus der eidgenössischen Initiative «Schutz vor Rasern»²⁸ und als indirekten Gegenvorschlag auf die anschliessend zurückgezogene²⁹ Volksinitiative «Schutz vor Rasern» in die *Via sicura*-Vorlage übernommen.³⁰ Der ehemalige Nationalrat Ulrich Giezendanner nannte im Gesetzgebungsverfahren diese Vorlage als typisches Beispiel für die Überreglementierung.³¹

Die Erweiterung der Strafvorschriften ist aber auch Folge technischer Entwicklungen im Bereich des Strassenverkehrs. Diese schreiten in zügigem Tempo voran – wie die aktuelle Diskussion über die autonomen Fahrzeuge zeigt.³² Solche technischen Neuerungen bei Fahrzeugen führen i.d.R. zu einer Zunahme der strassenverkehrsrechtlichen Vorschriften. So sah sich der Gesetz-

22 *Via sicura* – Faktenblatt 2012 (ASTRA).

23 Medienmitteilung 2020 (Bundesrat); Medienmitteilung 2022 (ASTRA).

24 Ziff. 604.4 Bussenliste 1 Anhang 1 OBV.

25 Botschaft SVG 2021 (Bundesrat), S. 3f., S. 18f., S. 30, S. 32, S. 47, S. 72 und S. 87.

26 Siehe NIGGLI, Strafverteidigung, S. 22f.

27 Um unnötige Härten zu vermeiden, verzichtet der Gesetzgeber ab 1. Oktober 2023 auf das Aussprechen einer Mindestfreiheitsstrafe von 1 Jahr (Medienmitteilung 2021 SVG [Bundesrat]).

28 Zustandekommen Volksinitiative 2011 (Bundeskanzlei), S. 6155f.; Botschaft Schutz vor Rasern 2012 (Bundesrat), S. 5489; EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 94.

29 Rückzug Volksinitiative 2012 (Bundeskanzlei), S. 9227.

30 Bericht *Via sicura* 2016 (Bundesrat), S. 11 und S. 15.

31 Votum Giezendanner, Amtl. Bull. NR 2011 2119 ff., S. 2119.

32 So bildete bspw. die Benutzung (teil-)autonomer Motorfahrzeuge im Strassenverkehr bereits an der Strassenverkehrstagung vom 21.-22. Juni 2016 in Freiburg i.Ue. das Schwerpunktthema (PROBST THOMAS / WERRO FRANZ [Hrsg.], Strassenverkehrsrechtstagung, 21.-22. Juni 2016, Bern 2016, S. V). Derzeit soll mit der Anpassung des SVG das automatisierte Fahren ermöglicht werden (Medienmitteilung 2021 SVG [Bundesrat]).

geber bereits durch die **neue Technologie** der Elektro-Stehroller zur Ergänzung mehrerer Rechtsnormen veranlasst.³³ Eine zunehmende Fülle an Vorschriften ist ebenso mit der Einführung vollautonomer Fahrzeuge auf den Strassen in der Schweiz zu erwarten. Entsprechend war ein Revisionspaket in der Vernehmlassung, mit welchem der Bundesrat neu die Kompetenz zu konkreten Regelungen zum automatisierten Fahren auf Verordnungsstufe erhielt.³⁴ Der Bundesrat erliess am 17. November 2021 die **Botschaft zur Änderung des SVG**.³⁵ Zuvor hatte er am 3. November 2021 einer Anpassung des Wiener Übereinkommens über den Strassenverkehr betreffend das automatisierte Fahren zugestimmt.³⁶ Das Inkrafttreten von zahlreichen Gesetzesbestimmungen ist auf das Jahr 2025 geplant.³⁷

1.3 Streben nach einer (noch) effizienteren Strafverfolgung

Ein Beispiel für das Streben nach einer effizienteren Strafverfolgung ist **Art. 57a Abs. 1 SVG**, wonach die Kantone im Hinblick auf eine effiziente Erfüllung der Aufgaben für den Polizeidienst Zuständigkeitsabschnitte auf den für Motorfahrzeuge vorbehaltenen Strassen (Autobahnen und Autostrassen) bilden. Mit dieser Bestimmung räumte der Bund der Polizei die Kompetenz ein, nicht nur wenige Kilometer auf dem Gebiet des Nachbarkantons tätig zu sein, sondern je nach Einzelfall das Gebiet des ganzen Nachbarkantons oder mehrerer Kantone bedienen zu können.³⁸ Der Zusatz «im Hinblick auf eine effiziente Erfüllung der Aufgaben für den Polizeidienst» ist im Rahmen der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) eingefügt worden.³⁹ Mit der NFA sollten gemäss der **Botschaft** zu dieser Thematik die Effizienz, Effektivität und Anreizstruktur des föderalen Systems der Schweiz verbessert werden.⁴⁰

Solche **Effizienzüberlegungen** beherrschen den Ablauf des heutigen **Strafverfahrens**. Dies zeigt bspw. die **Botschaft über die Änderung des Strafgesetzbuches, der Bundesstrafrechtspflege und des Verwaltungsstrafrechtsgesetzes, mit welcher der Bundesrat Massnahmen zur Verbesserung der Effizienz**

33 Art. 18 Bst. d VTS und Art. 181a VTS sowie Art. 43a Abs. 1 VRV.

34 Medienmitteilung 2020 (Bundesrat).

35 Medienmitteilung 2021 SVG (Bundesrat); Botschaft Änderung SVG 2021 (Bundesrat), S. 3026 ff.

36 Medienmitteilung 2021 Wiener Übereinkommen (Bundesrat).

37 Beschluss Änderung SVG 2023 (Bundesversammlung), S. 791 ff.

38 Botschaft NFA 2005 (Bundesrat), S. 6155.

39 Vergleich von Art. 57a aSVG/2007 und Art. 57a SVG; Botschaft NFA 2005 (Bundesrat), S. 6155.

40 Botschaft NFA 2005 (Bundesrat), S. 6055.

und der Rechtsstaatlichkeit in der Strafverfolgung aufzeigte.⁴¹ Als weiteres Beispiel ist die Einführung der heutigen StPO zu nennen. Im Mai 1994 hatte der damalige Vorsteher des EJPD eine Expertenkommission zusammengestellt, die konkret ein oder mehrere Regelungskonzepte ausarbeiten sollte, «die den Interessen der effizienten Strafverfolgung, der Wahrung der Beschuldigtenrechte sowie der zuverlässigen Entscheidungsfindung optimal Rechnung tragen».⁴² Durch die Einführung des sog. Staatsanwaltschaftsmodells II, wonach die Staatsanwaltschaft dem polizeilichen Ermittlungsverfahren vorsteht, die Untersuchung führt, die Anklage erhebt und diese vor den Gerichten vertritt, beabsichtigte der Gesetzgeber einen hohen Grad an Effizienz in der Strafverfolgung.⁴³ Bei der aktuellen Revision der StPO waren ebenso Effizienzüberlegungen wegweisend. Diese sollte möglichst keinen zusätzlichen Aufwand für die rechtsanwendenden Behörden und keine Verlängerung von Verfahren zur Folge haben.⁴⁴

1.4 Tendenz zur Verfahrensverkürzung

Die Tendenz zur Verfahrensverkürzung zeigte bereits die Einführung des **abgekürzten Verfahrens** auf Bundesebene per 1. Januar 2011.⁴⁵ Eine Verfahrensbeschleunigung in Fällen leichterer Kriminalität erwartete der Gesetzgeber durch die Einführung des **Strafbefehlsverfahrens** in der vereinheitlichten schweizerischen StPO.⁴⁶ Das kürzere Strafbefehlsverfahren hat bei geringfügigen Delikten gegen das Strassenverkehrsrecht den klassischen Strafprozess⁴⁷ quantitativ längst verdrängt.⁴⁸ Während im Letzteren das Gericht den Sachverhalt verbindlich feststellte, ist dies im unangefochtenen Strafbefehlsverfahren Aufgabe des Staatsanwalts.⁴⁹ Im modernen Strafprozess entspricht der staatsanwaltschaftlich untersuchte dem mit Strafbefehl abgeurteilten Sachverhalt.⁵⁰

41 Botschaft Änderung des Strafgesetzbuches, der Bundesstrafrechtspflege und des Verwaltungsstrafrechtsgesetzes 1998 (Bundesrat), S. 1529 ff.

42 Botschaft StPO 2005 (Bundesrat), S. 1098.

43 Botschaft StPO 2005 (Bundesrat), S. 1105.

44 Botschaft StPO 2019 (Bundesrat), S. 6699 und S. 6710.

45 Art. 358 ff. StPO.

46 Botschaft StPO 2005 (Bundesrat), S. 1289.

47 Zum Begriff des klassischen Strafprozesses siehe THOMMEN, recht 2014, S. 264 ff.

48 EICKER, Verwaltungsstrafverfahren, S. 23, mit Verweis auf THOMMEN MARC, Kurzer Prozess – Fairer Prozess?; siehe THOMMEN, recht 2014, S. 273 f.

49 Siehe THOMMEN, recht 2014, S. 264.

50 Siehe THOMMEN, recht 2014, S. 264.

Ist ein Ordnungsbussentatbestand zu beurteilen, findet eine weitere Vorverlagerung bei der Beurteilung des rechtsverbindlichen Sachverhalts statt.⁵¹ Der durch die Polizeiangehörigen ermittelte Sachverhalt ist bei Einlassung auf das Ordnungsbussenverfahren und der fristgerechten Bezahlung der Busse verbindlich festgestellt und rechtskräftig «abgeurteilt».⁵² Durch die derzeitige Erweiterung des Ordnungsbussensystems sollen zahlreiche Straftatbestände im vereinfachten Verfahren verfolgt und geahndet werden. Es erfolgt somit eine Verfahrensverkürzung durch die Verschiebung von Kompetenzen der untersuchenden an die ermittelnde Strafverfolgungsbehörde. Die **Kompetenzen der Polizeiangehörigen** werden zunehmend **ausgebaut**, indem sie nicht mehr nur eine sicherheitspolizeiliche Kontrolltätigkeit wahrnehmen. Ebenso ist eine Ausweitung der sicherheitspolizeilichen Kontrolltätigkeit zu verzeichnen, was namentlich die Entwicklung neuer polizeilicher Drogenschnelltests zeigt, welche als Vortests⁵³ direkt von der Polizei durchgeführt werden können und keiner Anordnung durch die Staatsanwaltschaft bedürfen,⁵⁴ oder auch die zunehmende Einführung von «Verify» in den Kantonen. Künftig kann die Polizei namentlich die Abnahme einer Blutprobe und deren Analyse in gewissen Fällen (wieder) selbst anordnen.⁵⁵

2. Besondere Entwicklungen im schweizerischen Strassenverkehrsrecht der letzten Jahrzehnte

2.1 Einführung des Ordnungsbussenverfahrens

Im Ordnungsbussenverfahren können seit dessen Einführung im Jahr 1970 geringfügige Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften des Bundes in einem vereinfachten⁵⁶ Verfahren mit Ordnungsbussen bis CHF 300.–⁵⁷ geahndet werden. Das Ordnungsbussenverfahren nach dem OBG und OBV ist ein Sonderverfahren des Nebenstrafrechts⁵⁸, welches durch seine Einfachheit,

51 Zur Vorverlagerung der Strafbarkeit bei Art. 90 Abs. 1 SVG durch den Einbezug der abstrakten Gefährdung siehe EICKER/MEIER, AJP 2013, S. 141 m.w.H.

52 Siehe Art. 11 OBG; die Wiederaufnahme des Verfahrens wegen neuer Tatsachen und Beweismittel (Revision) ist ausgeschlossen (BGE 106 IV 205 Regeste S. 205).

53 Zu den Vortests siehe Art. 10 SKV.

54 Urteil des BGer 6B_598/2018 vom 7. November 2018 E. 3 ff.; Medienmitteilung Dezember 2018 (BGer), S. 1.

55 Art. 251a Bst. b E-StPO.

56 Art. 1 Abs. 1 OBG.

57 Art. 1 Abs. 4 OBG.

58 Das Nebenstrafrecht bezeichnet alle Strafbestimmungen, die ausserhalb des StGB (sog. Kernstrafrecht) in Spezialerlassen normiert sind (EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 31).

Schnelligkeit und Kostenfreiheit gekennzeichnet ist.⁵⁹ Dieses Sonderverfahren befreit die Behörden davon, bei jeder Parkzeitüberschreitung ein ordentliches Strafverfahren einzuleiten.⁶⁰ Es wird nur durchgeführt bei ausgewählten geringfügigeren Übertretungen des SVG, welche in der sog. **Bussenliste 1 Anhang 1 OBV** enthalten sind und von einem Polizeiorgan selber beobachtet oder durch eine automatische Überwachungsanlage festgestellt wurden.⁶¹ Die Ordnungsbussen werden dann nicht in einem Strafprozess durch die Staatsanwaltschaft, die Übertretungsstrafbehörde oder das Gericht erhoben, sondern zunächst direkt von den hierfür zuständigen Organen auferlegt. Hierbei handelt es sich um Polizeiorgane und Behörden, die für den Vollzug der Gesetze nach Art. 1 Abs. 1 Bst. a OBG und der gestützt darauf erlassenen Verordnungen zuständig sind.⁶²

Der Gesetzgeber reagierte auf den «mechanischen Vorgang», dass der Richter wegen der grossen Zahl der Anzeigen aus Zeitgründen auf die Berücksichtigung der persönlichen Verhältnisse und der Vorstrafen der Täterschaft verzichtete und die Busse routinemässig nach den äusseren Tatmerkmalen bemass. Durch die Übertragung der Bussenauflegung bei Einverständnis des Betroffenen an die Polizei sollte die verbleibende Tätigkeit des Richters aufgewertet sowie Zeit, Arbeitskraft und Geld eingespart werden.⁶³ Ausserdem sollte in generalpräventiver Hinsicht die Intervention der Verkehrspolizei durch die prompte Sanktion zusätzliche Wirkung erhalten.⁶⁴ Der Gesetzgeber wollte m.a.W. die Behörden von Arbeit entlasten und dem polizeilichen Einschreiten gegen Disziplinlosigkeiten mehr Wirksamkeit verleihen.⁶⁵ Durch die **Verkürzung des Strafverfahrens** bei geringfügigen Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht auf ein vereinfachtes, schnelles und effizientes Ordnungsbussenverfahren⁶⁶ ist die eingangs aufgezeigte Tendenz zur Verfahrensverkürzung⁶⁷ erkennbar.

59 Art. 1 Abs. 1 OBG; Art. 12 OBG; EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 59; EICKER, NK 2018, S. 269; MAEDER, AJP 2014, S. 680 m.w.H.

60 Urteil des BGER 6B_344/2012 vom 1. Oktober 2012 E. 2.3; SCHAFFHAUSER, AJP 1996, S. 1215.

61 Art. 1 Abs. 2 OBG i.V.m. Art. 3 OBG.

62 Art. 2 Abs. 1 OBG: Die Kantone bezeichnen die zur Erhebung von Ordnungsbussen zuständigen Organe.

63 Vgl. zum Ganzen Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1091.

64 Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1091 f.

65 Siehe Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1090.

66 Art. 1 Abs. 1 OBG; EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 59; EICKER, NK 2018, S. 269; MAEDER, AJP 2014, S. 680 m.w.H.

67 Siehe Ausführungen in I.A.1.4.

Das zu beobachtende Bedürfnis der Gesellschaft nach mehr **Verkehrssicherheit** geht regelmässig mit der Forderung der Erhöhung der generalpräventiven Wirkung einer Strafe einher. Eine solche besteht bei Ordnungsbussen jedoch nur sehr eingeschränkt. Während sich mit der Übertretung zuvor ein Richter oder – sofern vorgesehen – eine Verwaltungsbehörde in einem ordentlichen Strafverfahren zu befassen hatte,⁶⁸ wird die Ordnungsbusse mit deren Bezahlung bei der Polizei bereits rechtskräftig.⁶⁹ Die betroffene Person hat sich bei Einlassung auf das Ordnungsbussenverfahren also nur noch vor einer Behörde zu erklären. Dies kann sich unter Umständen auf die Verkehrsdisziplin der betroffenen Person auswirken, indem sich diese sozusagen «auskaufen» kann und nicht persönlich vor einer Gerichtsinstanz verantworten muss. Ein solches Vorgehen ist nicht im Sinne einer generalpräventiven Wirkung und vermag nicht ein verstärktes Sicherheitsbedürfnis zu befriedigen, welches die Grundlage für die verstärkte Sicherheitspolitik im Strassenverkehrsrecht bildet.⁷⁰

2.2 Stetige Erweiterung der Ordnungsbussentatbestände

Im Ordnungsbereich wird der eingangs beschriebene Trend der Zunahme von Rechtsvorschriften besonders sichtbar. Nachdem der Gesetzgeber das vereinfachte, schnelle, kosten-⁷¹ und eintragsfreie⁷² Ordnungsbussenverfahren zunächst nur für geringfügige Verkehrsregelverletzungen normiert hatte, ergänzte er das Ordnungsbussenverfahren am 1. Juli 2011 um den **unbefugten Cannabiskonsum**.⁷³ Stetig werden weitere Übertretungstatbestände aus den verschiedensten Lebensbereichen erfasst.⁷⁴ Mit der Inkraftsetzung des totalrevidierten OBG per 1. Januar 2020 hat der Gesetzgeber die Durchführung eines solchen vereinfachten⁷⁵ Ordnungsbussenverfahrens ebenso bei einer Übertretung gegen das **AIG, UWG, WG, USG und JSG** sowie weitere 12 **Spezialgesetze** vorgesehen.⁷⁶ Die Vorschriften des Ordnungsbussenverfahrens

68 Art. 345 Ziff. 1 Abs. 2 aStGB/2002; Art. 17 StPO.

69 Art. 11 OBG.

70 Siehe Ausführungen in I.A.1.1.

71 Art. 1 Abs. 1 OBG; Art. 12 OBG; EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 59; EICKER, NK 2018, S. 269; siehe MAEDER, AJP 2014, S. 680 m.w.H.

72 EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 61; EICKER, NK 2018, S. 269 m.w.H.

73 Siehe Art. 28b ff. aBetmG/2018; Ziff. 8001 Bussenliste 1 Anhang 1 OBV.

74 Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 959 ff.

75 Art. 1 Abs. 1 OBG.

76 Art. 1 Bst. a OBG; Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 960; Medienmitteilung 2019 (Bundesrat).

wurden ausgeweitet, um auch Verstösse gegen andere Gesetze einfach, rasch und einheitlich sanktionieren zu können.⁷⁷ Anlass gab die *Motion 10.3747* des ehemaligen Ständerats Bruno Frick, welcher mit 33 Mitunterzeichnenden die Erweiterung des Ordnungsbussensystems zur Entlastung der Strafbehörden und der Bürgerinnen und Bürger verlangte.⁷⁸

2.3 Neuregelung der Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters

Die Ahndung von Widerhandlungen im ruhenden Verkehr und bei automatischen Verkehrskontrollen ohne Anhalteposten (z.B. Geschwindigkeitsüberschreitung, Überfahren eines Rotlichts) bereitete in der Praxis teilweise grosse Schwierigkeiten.⁷⁹ Die Problematik bestand darin, dass die Täter in solchen Fällen häufig nicht zu eruieren waren. Zum einen konnten die Fahrzeughalter ihre Aussage, ihre Auskunft oder ihr Zeugnis vollkommen verweigern, wenn dies zu einer Bestrafung von ihnen selber⁸⁰ oder einer ihrer Familienangehörigen⁸¹ führte.⁸² Eine solche Inanspruchnahme des Strafprozessrechts und die damit verbundene Umgehung von Ordnungsbussen veranlasste die ehemalige Nationalrätin Vreni Hubmann am 23. März 2006, das *Postulat 06.3119 «Wider die Bussenschlupflöcher»* einzureichen. Sie begründete ihren Vorstoss damit, dass diese Taktik z.B. in der Stadt Zürich von «einigen wenigen Familien, die sich damit einen rechtlichen Freiraum schaffen, zum Teil seit 1984 mit Erfolg praktiziert» werde.⁸³ Der Bundesrat teilte damals die Auffassung der Postulantin.⁸⁴ Entsprechend hielt er in der *Botschaft zu Via sicura 2010* fest, dass mit der Einführung der Fahrzeughalterverantwortlichkeit die Problematik gemildert werden solle, dass unter Familiengenossen ein Zeugnisverweigerungsrecht bestehe, sodass der Halter oder die Halterin Familiengenossen nicht «verraten» müsse.⁸⁵ Das Vermeiden von solchen verfahrensverzögernden Beweisschwierigkeiten offenbart letztlich das Streben nach einer effizienteren

77 Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 960.

78 Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 960 und S. 963.

79 Siehe Botschaft *Via sicura 2010* (Bundesrat), S. 8486; siehe WOHLERS, *Strassenverkehr 2015*, S. 5.

80 Art. 113 StPO und Art. 169 Abs. 1 StPO.

81 Art. 169 Abs. 2 StPO i.V.m. Art. 168 StPO.

82 Botschaft *Via sicura 2010* (Bundesrat), S. 8486; WOHLERS, *Strassenverkehr 2015*, S. 5.

83 Postulat Nr. 06.3119 «Wider die Bussenschlupflöcher» vom 23. März 2006 mit Verweis auf die Ausführungen in der NZZ Nr. 26 vom 1. Februar 2006, S. 51; vgl. Botschaft *Via sicura 2010* (Bundesrat), S. 8496.

84 Stellungnahme des Bundesrats vom 17. Mai 2006.

85 Botschaft *Via sicura 2010* (Bundesrat), S. 8486.

Strafverfolgung, auf welche einleitend dieser Arbeit eingegangen worden ist.⁸⁶ Ebenso wird der eingangs erwähnte Trend zur Zunahme von Rechtsvorschriften durch die mit **Inkrafttreten per 1. Januar 2014** neu geregelte Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters bei geringfügigen Widerhandlungen gegen das schweizerische Strassenverkehrsrecht durch eine unbekannte Täterschaft in Art. 7 OBG sichtbar.⁸⁷ Aber auch das Bedürfnis nach mehr Verkehrssicherheit bringt die genannte Vorschrift implizit zum Ausdruck.⁸⁸ Die Einführung dieser Vorschrift erfolgte im Zusammenhang mit den Massnahmen des oben aufgezeigten **Handlungsprogramms *Via sicura***, welche der Gesetzgeber in nachfolgende Gruppen aufteilte⁸⁹ und die positive Wirkungen auf die Verkehrssicherheit haben sollten:⁹⁰

- präventive Massnahmen;
- Massnahmen zur besseren Durchsetzung bestehender Regeln;
- repressive Massnahmen bei «Raserdelikten» und anderen schwerwiegenden Delikten;
- Infrastrukturmassnahmen;
- Massnahmen zur Optimierung der Unfallstatistik.

Die Neuregelung der «Halterhaftung» war eine **Massnahme zur besseren Durchsetzung bestehender Regeln**⁹¹ und sollte der **Straffung des Ordnungsbussenverfahrens** dienen,⁹² was die eingangs erwähnte Tendenz zur Verfahrensverkürzung veranschaulicht.⁹³ Der ehemalige Nationalrat Ulrich Giezendanner, Mitglied der für das Geschäft «*Via sicura*. Mehr Sicherheit im Strassenverkehr» zuständigen Kommission, fragte sich im Gesetzgebungsverfahren, was die «Halterhaftung» mit Sicherheit zu tun habe.⁹⁴ Diese Frage ist berechtigt, denn ein straffes Verfahren führt nicht zwingend zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit.

86 Siehe Ausführungen in I.A.1.3.

87 Siehe Ausführungen in I.A.1.2.

88 Siehe Ausführungen in I.A.1.1.

89 Medienmitteilung 2010 (UVEK); Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8449; *Via sicura* – Faktenblatt 2012 (ASTRA).

90 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8449.

91 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8449.

92 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8486.

93 Siehe Ausführungen in I.A.1.4.

94 Votum Giezendanner, Amtl. Bull. NR 2011 2119 ff., S. 2119.

Die bessere Durchsetzung bestehender Normen ist namentlich im Sinne der negativen Generalprävention.⁹⁵ Ein solches Vorgehen vermag die Strassen jedoch nur dann sicherer zu machen, wenn diese **Regelungen die Verkehrssicherheit tangieren**. Dies trifft jedoch nicht aufsämtliche in der **Bussenliste 1 Anhang 1 OBV** genannten Übertretungen zu, welche im Ordnungsbussenverfahren zu ahnden sind. Das Überschreiten der Parkzeit, bei welchem **Art. 7 OBG** erfahrungsgemäss regelmässig Anwendung findet, wirkt sich nicht auf die Verkehrssicherheit aus. Dies im Gegensatz bspw. zum Parkieren auf einer Strassenverzweigung nach **Ziff. 211.1 Bussenliste 1 Anhang 1 OBV**, welches ein grundsätzliches Gefahrenpotenzial in sich birgt. Zu beachten ist aber, dass bei der Verwirklichung der Gefahr das Ordnungsbussenverfahren ausgeschlossen ist.⁹⁶ **Art. 7 OBG** als Blankettnorm und im Anwendungsfall einer unbekanntenen Täterschaft vermag mithin unter Umständen die Verkehrssicherheit nicht zu beeinflussen.

Durch die Straffung des Ordnungsbussenverfahrens sollten eine **verbesserte Effizienz** und ein direkter Nutzen für die Kantone resultieren.⁹⁷ Der Gesetzgeber führte die Fahrzeughalterverantwortlichkeit nach **Art. 6 a OBG/2014** (der Vorgängernorm des heutigen **Art. 7 OBG**) im Sinne einer ökonomischen Verwaltungs- und Prozessführung ein.⁹⁸ In der *Botschaft zu Via sicura* ist entsprechend festgehalten, dass die aufwändige Ermittlungs-(und Untersuchungs-)Arbeit bei unbekanntenen Fahrzeugführern in keinem vernünftigen Verhältnis zu der zu erwartenden Höhe der Busse stehe und auch die Gerichtsgebühren nur höchst selten den behördlichen Aufwand deckten, sodass diese Kosten stossenderweise zulasten der Allgemeinheit gingen.⁹⁹ Der Gesetzgeber verkürzte deshalb das Vorverfahren mit der Einführung von **Art. 7 Abs. 5 OBG** um den übermässigen Ermittlungs- und Untersuchungsaufwand.¹⁰⁰ Durch das Vermeiden intensiver Ermittlungs- und Untersuchungsarbeit können **Ressourcen eingespart und für die Bearbeitung anderer Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht verwendet** werden, was unter Umständen die Verkehrssicherheit erhöhen kann. Es ist somit zusammenfassend festzuhalten, dass die Einführung von **Art. 7 OBG** das Bedürfnis nach mehr Verkehrssicherheit zum Ausdruck bringt, auf diese jedoch nur in beschränktem Ausmass Einfluss zu nehmen vermag.

95 Siehe Ausführungen in I.A.2.1.

96 Art. 4 Abs. 3 Bst. a OBG.

97 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8521.

98 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

99 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

100 Vgl. Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

3. Zusammenfassung wesentlicher Erkenntnisse

Das Führen eines Fahrzeugs ist – trotz moderner Assistenzsysteme – eine risikobehaftete Tätigkeit. Der technische Fortschritt im Transportbereich führte zwar zu einer Reduktion der Anzahl der getöteten und schwerverletzten Personen, dennoch ist der Strassenverkehr durch die über Jahrzehnte zu beobachtende Fahrleistungssteigerung auf den Strassen sowie die gesteigerte Mobilität nach wie vor ein Risikobereich. In einer Risikogesellschaft geniesst die Sicherheit einen besonderen Stellenwert, wobei das Verständnis infolge der unterschiedlichen Wahrnehmung der Risiken stark divergieren kann.¹⁰¹ Die damit einhergehende intensiv betriebene Sicherheitspolitik ist prägend für das moderne Strafrecht, welches vermehrt als Instrument der Sozialsteuerung eingesetzt wird.¹⁰² Von dieser Entwicklung ist auch das Strassenverkehrsstrafrecht des 21. Jahrhunderts betroffen, das sich seit der Revision in den 50er-Jahren in seiner umfassendsten Umwälzung befindet. Wegweisend dabei ist das im Jahr 2002 durch den Bundesrat in Auftrag gegebene Handlungsprogramm *Via sicura*, welches, wie der Name bereits sagt, die Sicherheit im Strassenverkehr verbessern soll.¹⁰³ Sowohl das verstärkte Sicherheitsbedürfnis und neue Technologien als auch das Streben nach einer effizienteren Strafverfolgung sowie kürzeren Verfahren verlangen vom Gesetzgeber stetige Anpassungen im Strassenverkehrsrecht, was zumeist eine Zunahme von Rechtsvorschriften bedeutet.¹⁰⁴

Diese eingangs aufgezeigten allgemeinen Entwicklungen im schweizerischen Strassenverkehrsrecht der letzten Jahrzehnte sind auch im Ordnungsbussenverfahren erkennbar, welches die Behörden von Arbeit entlasten und dem polizeilichen Einschreiten gegen Disziplinosigkeiten mehr Wirksamkeit verleihen soll.¹⁰⁵ Die Tatbestände, welche in diesem vereinfachten Verfahren zu beurteilen sind, werden stetig erweitert.¹⁰⁶ Per Inkrafttreten am 1. Januar 2014 führte der Gesetzgeber im Rahmen des Verkehrssicherheits-

101 Zum Begriff der Risikogesellschaft siehe BECK, S. 10; vgl. EICKER, Transstaatliche Strafverfolgung, S. 1.

102 NIGGLI, Strafverteidigung, S. 22 und S. 24; ein prominentes Beispiel hierzu ist die Einführung der weiteren Tatvariante der qualifiziert groben Verkehrsregelverletzung in Abs. 3 und 4 von Art. 90 SVG als Massnahme gegen schwere Geschwindigkeitswiderhandlungen zur Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit (siehe Botschaft *Via sicura* 2010 [Bundesrat], S. 8449). Der Sicherheitsgedanke war leitend bei der Schaffung dieser Bestimmung, was sich bereits aus dem Titel der Volksinitiative «Schutz vor Rasern» ergibt (Botschaft Volksinitiative «Schutz vor Rasern» 2012 [Bundesrat], S. 5487 ff.).

103 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8448 f.

104 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in I.A.1.

105 Siehe Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1090; siehe Ausführungen in I.A.2.1.

106 Siehe Ausführungen in I.A.2.2.

programms *Via sicura* als Massnahme zur besseren Durchsetzung bestehender Regeln im Ordnungsbussenverfahren die Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters bei geringfügigen Widerhandlungen gegen das schweizerische Strassenverkehrsrecht durch eine unbekannte Täterschaft ein.¹⁰⁷

Es wurde aufgezeigt, dass Art. 7 OBG zwar das Bedürfnis nach mehr Verkehrssicherheit zum Ausdruck bringt, auf diese allgemein jedoch infolge der Ausgestaltung als Blankettnorm und der unter Umständen tatsächlich unbekanntes Täterschaft nur in beschränktem Ausmass Einfluss zu nehmen vermag.¹⁰⁸ Durch die Straffung des Ordnungsbussenverfahrens sollten eine verbesserte Effizienz und ein direkter Nutzen für die Kantone resultieren.¹⁰⁹ Mit der Neuregelung der Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters bei geringfügigen Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht rückte der Gesetzgeber wirtschaftliche Überlegungen in den Vordergrund. Aspekte der ökonomischen Verwaltungs- und Prozessführung waren ausschlaggebend, weshalb der Gesetzgeber das Vorverfahren auf einen verhältnismässigen Ermittlungs- und Untersuchungsaufwand verkürzte.¹¹⁰ Durch das Einsparen von Ressourcen können diese anderweitig und im Sinne der Erhöhung der Verkehrssicherheit eingesetzt werden.

Die Regelungsabsichten der Legislative verdeutlichen, dass Art. 7 OBG nicht nur den generell im Strassenverkehrsrecht, sondern ebenso den im Straf(prozess)recht festzustellenden Entwicklungen entspricht, wie dem Bedürfnis nach mehr Verkehrssicherheit, dem Trend der Zunahme von Rechtsvorschriften,¹¹¹ dem Streben nach einer effizienteren Strafverfolgung und der Tendenz zur Vereinfachung resp. Verkürzung der Prozesse.¹¹²

B. Forschungsgegenstand: Art. 7 OBG

Nach dieser Veranschaulichung von Art. 7 OBG in einem grösseren Kontext und nachdem aufgezeigt wurde, welche Problemstellungen der Gesetzgeber mit der Einführung dieser Norm zu lösen versuchte, ist näher auf die besagte Bestimmung als Gegenstand dieser Untersuchung einzugehen. Hierbei erfolgt insbesondere eine Befassung mit folgenden Fragen: Was normiert Art. 7 OBG?

107 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8449.

108 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in I.A.2.3.

109 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8521.

110 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

111 Siehe NIGGLI, Strafverteidigung, S. 22 f.

112 Siehe Art. 1 Abs. 1 OBG.

Wohin gehört Art. 7 OBG in der mehrspurigen Verfahrensordnung im schweizerischen Strassenverkehrsrecht? Wann wird er angewendet? Welche Elemente enthält diese Rechtsnorm?

Nachstehend werden deshalb zunächst die Bestimmungen von Art. 6 aOBG/2014 und Art. 7 OBG wiedergegeben. Alsdann wird untersucht, wo Art. 7 OBG in der mehrstufigen Verfahrensordnung des schweizerischen Strassenverkehrsrechts¹¹³ eingeordnet wird. Es folgt die Befassung mit den einzelnen Elementen in den Rechtssätzen von Art. 7 OBG. Hierbei wird insbesondere aufgezeigt, welche Personen von dieser Vorschrift betroffen sind und welche Möglichkeiten sie haben, um namentlich der Bussenerhebung zu entgehen. Ausserdem wird das Vorgehen der Polizeiangehörigen bei Vorliegen von geringfügigen Widerhandlungen gegen das schweizerische Strassenverkehrsrecht durch eine unbekannte Täterschaft aufgezeigt.

Ziel der nachfolgenden Ausführungen ist die einleitende Darstellung des Untersuchungsgegenstands bzw. der «Halterhaftung» nach Art. 7 OBG. Zu einem späteren Zeitpunkt dieser Arbeit wird diese Gesetzesbestimmung auf ihre Rechtskonformität hin überprüft¹¹⁴ und für die Gewinnung von Erkenntnissen zum Korrekturbedarf sowie von Regelungsvorschlägen¹¹⁵ einer rechtsvergleichenden Betrachtung mit dem deutschen Strassenverkehrsrecht¹¹⁶ unterzogen.

1. Einführung von Art. 6 aOBG/2014 und Ergänzungen in Art. 7 OBG

Mit Inkrafttreten per 1. Januar 2014 führte der Gesetzgeber den nachfolgenden Art. 6 aOBG/2014 ein,¹¹⁷ welcher gemäss dessen Marginalie das «Vorgehen [der Strafverfolgungsbehörden] bei unbekanntem Fahrzeugführer» normierte:

Art. 6 aOBG/2014: Vorgehen bei unbekanntem Fahrzeugführer

¹Ist nicht bekannt, wer eine Widerhandlung begangen hat, so wird die Busse dem im Fahrzeugausweis eingetragenen Fahrzeughalter auferlegt.

²Dem Halter wird die Busse schriftlich eröffnet. Er kann sie innert 30 Tagen bezahlen.

113 Vgl. EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 55 ff.

114 Siehe Ausführungen in III.

115 Siehe Ausführungen in V.

116 Siehe Ausführungen in IV.

117 Die altrechtliche Bestimmung in Art. 6 aOBG/2006 enthielt eine mit Art. 5 aOBG/2014 (der Vorgängernorm des heutigen Art. 6 OBG) vergleichbare Regelung zum Vorgehen, wenn der Fahrzeugführer den Strafverfolgungsbehörden bekannt ist.

- ³Bezahlt er die Busse nicht fristgerecht, so wird das ordentliche Strafverfahren eingeleitet.
- ⁴Nennt der Halter Name und Adresse des Fahrzeugführers, der zum Zeitpunkt der Widerhandlung das Fahrzeug geführt hat, so wird gegen diesen das Verfahren nach den Absätzen 2 und 3 eingeleitet.
- ⁵Kann mit verhältnismässigem Aufwand nicht festgestellt werden, wer der Fahrzeugführer ist, so ist die Busse vom Halter zu bezahlen, es sei denn, er macht im ordentlichen Strafverfahren glaubhaft, dass das Fahrzeug gegen seinen Willen benutzt wurde und er dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindern konnte.

Bei der Erweiterung des Ordnungsbussensystems erfuhr die Regelung zur Verantwortlichkeit¹¹⁸ («Haftung») des Fahrzeughalters einige **redaktionelle Anpassungen**, blieb aber in ihren Grundzügen bestehen, und der Gesetzgeber gestaltete sie nicht zu einer allgemeinen Regel um.¹¹⁹ Der Gesetzgeber weitete die «Halterhaftung» für das Strassenverkehrsrecht auf Übertretungen gegen das NSAG¹²⁰ aus. In den anderen Bereichen gibt es laut *Botschaft* zur Revision des Ordnungsbussenrechts keine mit dem Fahrzeughalter vergleichbare Drittperson, die kraft einer besonderen Eigenschaft für die Straftat «mitverantwortlich» ist. Ausserdem erschien dem Bundesrat eine Ausdehnung auf den Schifffahrtsbereich nicht zwingend erforderlich, da davon auszugehen sei, dass die Anzahl Delikte gegen das BSG mit unbekanntem Schiffsführerinnen und Schiffsführern gering sei und die Seepolizei die fehlbare Person in aller Regel direkt anhalte.¹²¹

Art. 7 aOBG/2023: Haftung der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters

- ¹Wird die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer nicht anlässlich der Widerhandlung gegen das SVG, die gestützt darauf erlassenen Verordnungen oder das NSAG angetroffen oder angehalten, so wird die Busse der im Fahrzeugausweis eingetragenen Fahrzeughalterin oder dem im Fahrzeugausweis eingetragenen Fahrzeughalter auferlegt.

118 Zum Begriff der «strafrechtlichen Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters» siehe WOHLERS, Strassenverkehr 2015, S. 5 ff. Der Begriff «Verantwortung» wird in dieser Arbeit hingegen als Konsequenz der «Verfügungsverantwortung» (siehe zu diesem Begriff Ausführungen in V.F.2.1) der fahrzeughaltenden Person über ihr Fahrzeug verstanden.

119 *Botschaft OBG 2014 (Bundesrat)*, S. 971 und S. 988.

120 Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen vom 19. März 2010 (*Nationalstrassenabgabegesetz*, SR 741.71).

121 Vgl. zum Ganzen *Botschaft OBG 2014 (Bundesrat)*, S. 971 und S. 988.

- ²Der Halterin oder dem Halter wird die Busse schriftlich eröffnet. Sie oder er kann sie innerhalb von 30 Tagen bezahlen.
- ³Bezahlt die Halterin oder der Halter die Busse nicht innerhalb der Frist, so wird ein ordentliches Strafverfahren durchgeführt.
- ⁴Nennt die Halterin oder der Halter den Namen und die Adresse der Person, welche die Widerhandlung begangen hat, so wird gegen diese das Verfahren nach den Absätzen 2 und 3 durchgeführt.
- ⁵Kann mit verhältnismässigem Aufwand nicht festgestellt werden, wer die Widerhandlung begangen hat, so erhält die Halterin oder der Halter eine Frist von 30 Tagen, um die Busse zu bezahlen, es sei denn, sie oder er macht im ordentlichen Strafverfahren glaubhaft, dass das Fahrzeug gegen ihren oder seinen Willen benutzt wurde und dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindert werden konnte.

Bei der aktuellen Revision des SVG und OBG führte der Gesetzgeber die Verantwortlichkeit einer juristischen Person als Fahrzeughalterin wie folgt ein:¹²²

Art. 7 OBG: Haftung der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters

- ¹Wird die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer nicht anlässlich der Widerhandlung gegen das SVG, die gestützt darauf erlassenen Verordnungen oder das NSAG angetroffen oder angehalten, so wird die Busse der im Fahrzeugausweis als Fahrzeughalterin oder Fahrzeughalter eingetragenen natürlichen oder juristischen Person auferlegt.
- ²Der Halterin oder dem Halter wird die Busse schriftlich eröffnet. Sie oder er kann sie innerhalb von 30 Tagen bezahlen.
- ³Bezahlt die Halterin oder der Halter die Busse nicht innerhalb der Frist, so wird ein ordentliches Strafverfahren durchgeführt.
- ⁴Nennt die Halterin oder der Halter den Namen und die Adresse der Person, welche die Widerhandlung begangen hat, so wird gegen diese das Verfahren nach den Absätzen 2 und 3 durchgeführt.
- ⁵Kann mit verhältnismässigem Aufwand nicht festgestellt werden, wer die Widerhandlung begangen hat, so erhält die Halterin oder der Halter eine Frist von 30 Tagen, um die Busse zu bezahlen, es sei denn, sie oder er macht im ordentlichen Strafverfahren glaubhaft, dass das Fahrzeug gegen ihren oder seinen Willen benutzt wurde und dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindert werden konnte.

¹²² Botschaft SVG 2021 (Bundesrat), S. 4, S. 24, S. 49 und S. 81; Das Inkrafttreten wurde auf den 1. Oktober 2023 verschoben.

2. Einordnung von Art. 7 OBG in der Verfahrensordnung des schweizerischen Strassenverkehrsrechts

Die Verfahrensordnung des schweizerischen Strassenverkehrsrechts ist mehrspurig aufgebaut. Es werden das Ordnungsbussenverfahren, das ordentliche Strafverfahren und das Administrativmassnahmenverfahren unterschieden.¹²³ Die Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters bei geringfügigen Widerhandlungen gegen das schweizerische Strassenverkehrsrecht durch eine unbekannte Täterschaft hat der Gesetzgeber im Ordnungsbussengesetz normiert. Nachfolgend ist zu untersuchen, wann überhaupt ein Ordnungsbussenverfahren durchgeführt wird und folglich entsprechend Art. 7 OBG zur Anwendung gelangt. Alsdann ist der Frage nachzugehen, in welchen Situationen die besagte Vorschrift im ordentlichen Strafverfahren zur Anwendung gelangt. Abschliessend werden allfällige Auswirkungen in administrativmassnahmenrechtlicher Hinsicht für den Fahrzeughalter untersucht.

2.1 Ordnungsbussenverfahren

a. Straftatbestände gemäss Bussenliste 1 Anhang 1 OBV

Wie erwähnt, hat der Gesetzgeber für den Ordnungsbussenbereich (also bei geringfügigen Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht) eine Verantwortlichkeit («Haftung») des Fahrzeughalters normiert. Das Ordnungsbussenverfahren ist vom ordentlichen Straf- und dem Administrativmassnahmenverfahren zu unterscheiden. Der Bundesrat hat in der sog. **Bussenliste 1 Anhang 1 OBV zahlreiche geringfügige Widerhandlungen gegen das schweizerische Strassenverkehrsstrafrecht dem Ordnungsbussenverfahren unterstellt.**

Der Gesetzgeber passt die **Bussenliste 1 Anhang 1 OBV** laufend an und erweitert sie. So forderten bspw. einige Kantonsregierungen vernehmlassend im Revisionsverfahren zum Ordnungsbussenrecht, dass das Überfahren einer Sicherheitslinie ohne Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer künftig schweizweit mit einer Ordnungsbusse bestraft werde.¹²⁴ Die Bussenliste erfasste damals nur das **Überfahren und Überqueren einer Sicherheitslinie** innerorts durch einen Fahrradfahrer mit einer Ordnungsbusse in der Höhe von CHF 40.–,¹²⁵ während dieselbe Übertretung begangen durch einen Motorfahrzeugführer nicht in der **Bussenliste 1 Anhang 1 OBV** aufgeführt war. Mit Ziff. 341 **Bussenliste 1 Anhang 1 OBV** ist der Gesetzgeber entsprechend tätig

123 Vgl. zum Ganzen EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 55 ff.

124 ASCHWANDEN, NZZ 2017, S. 13.

125 Ziff. 6.6i8 **Bussenliste 1 Anhang 1 OBV**.

geworden, und seither wird das Überfahren oder Überqueren einer Sicherheitslinie durch Motorfahrzeugführerinnen und -führer innerorts mit einer Ordnungsbusse von CHF 140.– sanktioniert. Wird diese Übertretung ausserorts begangen, wird ein ordentliches Strafverfahren wegen Art. 90 SVG i.V.m. Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 34 Abs. 2 SVG sowie Art. 73 Abs. 6 Bst. a SSV durchgeführt. Aufgrund der Gleichbehandlung der Strassenverkehrsteilnehmer sollte darauf geachtet werden, dass die Übertretungsbusse den im Ordnungsbussenverfahren aufzuerlegenden Betrag von CHF 140.– nicht unterschreitet. Zumal von einem Motorfahrzeug ein wesentlich höheres Gefährdungspotenzial als von einem Fahrrad ausgeht und ausserorts zumeist eine höhere Geschwindigkeit gefahren wird.¹²⁶

Entscheidend für die Einführung von solchen weiteren Übertretungstatbeständen in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV sind dabei insbesondere die zu Beginn dieser Dissertation bei der Einführung von Art. 7 OBG aufgezeigten Aspekte der ökonomischen Verwaltungs- und Prozessführung.¹²⁷ Dementsprechend äusserte sich der Regierungsrat des Kantons Schwyz am 4. Juli 2017 vernehmlassend dahingehend, dass der **administrative Aufwand** durch die Aufnahme eines solchen Tatbestands wegen Überfahrens und/oder Linksfahrens einer Sicherheitslinie ohne Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer in die Bussenliste 1 Anhang 1 OBV verringert werden könnte.¹²⁸

b. Weitere geringfügige Straftaten im Strassenverkehr

Kein Ordnungsbussenverfahren ist durchzuführen und Art. 7 OBG gelangt entsprechend nicht zur Anwendung bei geringfügigen Widerhandlungen gegen das eidgenössische Strassenverkehrsrecht, wenn diese nicht in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV aufgelistet sind. Dies ergibt sich bereits daraus, dass der Gesetzgeber die Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters im Rahmen der Strafung des Ordnungsbussenverfahrens schuf und sie im OBG normierte. Eine **analoge Anwendung** von Art. 7 OBG auf weitere geringfügige Delikte ist aufgrund des Legalitätsprinzips¹²⁹ **ausgeschlossen**. In naher Zukunft ist keine Anpassung dieser Vorschrift durch den Gesetzgeber zu erwarten, zumal das OBG gerade erst totalrevidiert worden ist.

In der Schweiz fallen teilweise Delikte gegen das Strassenverkehrsrecht nicht unter das Ordnungsbussenverfahren, obschon sie aufgrund ihrer Geringfügigkeit mit den in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV genannten Straftatbestän-

126 Vgl. Art. 8 Abs. 1 BV.

127 Siehe Ausführungen in I.A.2.3; vgl. Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

128 Vernehmlassung OBV 2017 (Kanton Schwyz), S. 3.

129 Art. 5 Abs. 1 BV; Art. 1 StGB; Art. 7 Ziff. 1 EMRK.

den vergleichbar sind. Nicht in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV enthalten ist bspw. das Nichtanbringen des Landeszeichens hinten am Motorfahrzeug.¹³⁰ Sofern die tatsächliche Fahrzeugführerschaft nicht angehalten wird und nach der Durchführung weiterer Ermittlungen (unklare Fotos; keine Nennung durch den Fahrzeughalter) unbekannt bleibt, gelangt hier die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG nicht zur Anwendung. Und dies, obwohl das Delikt in seiner Schwere vergleichbar mit anderen in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV genannten Übertretungen ist.¹³¹ Entsprechendes gilt auch für das Parkieren eines Motorfahrzeugs ohne Kontrollschilder auf öffentlichem Grund,¹³² während hingegen für das Fahren ohne Kontrollschilder¹³³ ein Ordnungsbussenverfahren in Betracht kommt.¹³⁴

Ebenso wenig greift die Regelung der strafrechtlichen Halterverantwortlichkeit gemäss Art. 7 OBG, wenn bspw. bei Nichtingangsetzen der Parkuhr die zulässige Parkdauer um mehr als 10 Stunden überschritten¹³⁵ oder ein gerichtliches (Park-, Fahr- oder Betretens-) Verbot auf privatem Grund missachtet wird und der dinglich Berechtigte einen Strafantrag stellt.¹³⁶ Letzteres gilt selbst dann, wenn das kantonale Recht vorsieht, dass die Polizeiangehörigen berechtigt sind, das Abstellen eines Fahrzeugs auf nichtöffentlichem Grund in ihrem Zuständigkeitsgebiet mit einer Busse zu ahnden.¹³⁷ Eine solche Polizeibusse ist zwar vergleichbar mit den Ordnungsbussen gemäss der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV. Art. 7 OBG wird jedoch auf diese kantonalrechtlichen Ordnungsbussentatbestände nicht angewendet, da sich das OBG auf die Übertretungen der Strassenverkehrsvorschriften des Bundes bezieht, welche nur den Verkehr

130 Art. 147 VZV und Art. 114 Abs. 4 VZV i.V.m. Art. 103 Abs. 1 SVG; siehe Art. 45 Abs. 1 VTS i.V.m. Anhang 4 VTS; Art. 37 Wiener Strassenkonvention i.V.m. Anhang 3 Wiener Strassenkonvention; wohingegen das Nichtanbringen der L-Tafel bei einer Lernfahrt mit einer (Ordnungs-)Busse von CHF 20.– geahndet wird (Ziff. 3.320.1 Bussenliste 1 Anhang 1 OBV; Art. 27 Abs. 1 VRV).

131 Siehe z.B. Ziff. 504.1 (Nichtanbringen des [der] vorgeschriebenen Kontrollschildes[er] ausser Händlerschilder), Ziff. 505 (Nichtanbringen des Höchstgeschwindigkeitszeichens) oder Ziff. 320.1 (Lernfahrten ohne Anbringen der L-Tafel) Bussenliste 1 Anhang 1 OBV.

132 Art. 96 VRV i.V.m. Art. 20 Abs. 1 VRV und Art. 103 Abs. 1 SVG.

133 Ziff. 4.404 Bussenliste 1 Anhang 1 OBV; Art. 10 Abs. 1 SVG, Art. 96 VTS, Art. 124 Abs. 1 VTS, Art. 136 Abs. 4 VTS, Art. 162 Abs. 1 VTS, Art. 167 VTS und Art. 185 VTS.

134 Siehe Art. 1 Abs. 2 OBG und Art. 4 Abs. 3 Bst. b OBG.

135 Ziff. 2.200 Bst. c Bussenliste 1 Anhang 1 OBV; Art. 48 Abs. 3 SSV.

136 Art. 258 ZPO.

137 Art. 52 Abs. 1 APV-Winterthur i.V.m. Art. 30 Abs. 4 APV-Winterthur; soweit die Gesetzgebung betreffend das Übertretungsstrafrecht nicht Gegenstand der Bundesgesetzgebung ist, bleibt diese den Kantonen vorbehalten (Art. 335 Abs. 1 StGB). Hierbei ist in erster Linie an die Bestimmungen für den nichtöffentlichen Strassenverkehr in kantonalen Polizeigesetzen und kommunalen Polizeiverordnungen zu denken.

auf öffentlichen Strassen erfassen.¹³⁸ Im Fall eines Weiterzugs unterscheiden sich jedoch diese weiteren geringfügigen Delikte hinsichtlich der Vorgehensweise (insbesondere bei der Erhebung der Verfahrenskosten) gemäss Art. 426 StPO nicht mehr von denen, welche die Polizei ursprünglich im Ordnungsbussenverfahren ahndete und welche alsdann im ordentlichen Strafverfahren zu beurteilen sind.

2.2 Ordentliches Strafverfahren

a. Ausschlussgründe nach Art. 3 f. OBG/Art. 5 Abs. 2 OBG

Der Gesetzgeber hat das Ordnungsbussenverfahren für geringfügige, aber häufige Verstösse gegen die Vorschriften des Strassenverkehrsrechts vorgesehen.¹³⁹ Gleichzeitig hat er gewisse Fälle von diesem Verfahren und damit von der strafrechtlichen Halterverantwortlichkeit nach Art. 7 OBG ausgenommen. Ist die betroffene Person noch **nicht 15 Jahre alt**¹⁴⁰ oder wurde die Widerhandlung **nicht von einem ermächtigten Polizeiorgan** – mit Ausnahme der durch automatische Überwachungsanlagen festgestellten Übertretungen – selber beobachtet,¹⁴¹ ist das Ordnungsbussenverfahren ausgeschlossen. Dasselbe gilt, wenn die beschuldigte Person durch ihre Widerhandlung **Personen gefährdet oder verletzt oder Sachschaden verursacht** hat oder der Gesamtbussenbetrag CHF 600.– übersteigt.¹⁴² Das Ordnungsbussenverfahren findet seinem Sinn entsprechend auch keine Anwendung, wenn die Beweislage nicht klar ist und weitere Verfahrenshandlungen nach der StPO erforderlich sind.¹⁴³

Aber auch wenn der Täterschaft zusätzlich **eine nicht in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV aufgeführte Widerhandlung** vorgeworfen wird, ist sogleich ein ordentliches Strafverfahren einzuleiten.¹⁴⁴ Hier gelangt das Prinzip der Tateinheit zur Anwendung. Bleibt in einem solchen aufgrund von Art. 4 Abs. 3 Bst. c OBG eingeleiteten Strafverfahren aufgrund einer Nichtanhandnahme, einer Einstellung oder eines Freispruchs im schwerer wiegenden Vorwurf nur noch die geringfügige Verfehlung übrig, kann die Strafbehörde vom Fahrzeughalter im Strafverfahren wegen Art. 7 OBG die Busse erheben,¹⁴⁵ wobei sich

138 Art. 7 Abs. 1 OBG i.V.m. Art. 1 Abs. 1 SVG.

139 Siehe Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1091.

140 Art. 4 Abs. 1 OBG; bei Widerhandlungen gegen das BetmG beträgt die Altersgrenze 18 Jahre (Art. 4 Abs. 2 OBG).

141 Art. 3 OBG.

142 Art. 4 Abs. 3 Bst. a OBG; Art. 5 Abs. 2 OBG

143 Art. 4 Abs. 3 Bst. d OBG; siehe Botschaft OBG 1993 (Bundesrat), S. 773.

144 Art. 1 Abs. 2 OBG und Art. 4 Abs. 3 Bst. b OBG.

145 WEISSENBARGER, Komm SVG/aOBG/2014, N 3 zu Art. 11 OBG.

deren Höhe an der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV orientiert.¹⁴⁶ Liegen mehrere selbständige und in sich abgeschlossene Handlungen vor, erfolgen in der Praxis grundsätzlich mehrere separate Verzeigungen durch die Polizeiangehörigen an die Staatsanwaltschaft. Ist bspw. ein Überschreiten der zulässigen Parkzeit im Sinne von Ziff. 2.200 Bussenliste 1 Anhang 1 OBV und ein massiver Geschwindigkeitsexzess gegeben, können die Polizeiangehörigen ein Ordnungsbussenverfahren durchführen sowie bei dessen Ablehnung oder fehlender / nicht fristgerechter Bezahlung der Busse den Fahrzeughalter deswegen an die Übertretungsstrafbehörde oder Staatsanwaltschaft rapportieren. Diese führen dann das ordentliche Strafverfahren gegen den Fahrzeughalter wegen der Parkbusse. Wegen des massiven Geschwindigkeitsexzesses eröffnet die Staatsanwaltschaft das Verfahren gegen die tatsächliche Fahrzeugführerschaft und sistiert dieses allenfalls bei weiterhin unbekannter Täterschaft. Eine Sistierung wird bspw. dann vorgenommen, wenn der Fahrzeughalter Name und Adresse zwar bekannt gibt, die angebliche Täterschaft aber unter der angegebenen Adresse nicht (mehr) erreicht werden kann und eine Fahndung nach Art. 210 Abs. 1 StPO in folge des fehlenden Geburtsdatums regelmässig nicht möglich ist.¹⁴⁷

Übersteigt der zu erwartende Gesamtbetrag der auszufällenden Ordnungsbussen die Summe von CHF 600.–, werden alle Widerhandlungen im ordentlichen Strafverfahren beurteilt.¹⁴⁸ Die Erhebung einer (Ordnungs-)¹⁴⁹ Busse und damit die Anwendung von Art. 7 OBG ist in einem solchen Fall nur noch möglich, wenn von mehreren mutmasslichen Verfehlungen ein oder mehrere Ordnungsbussentatbestände übrigbleiben, welche den genannten Höchstbetrag nicht (mehr) übersteigen. Die an einen Fahrzeughalter im Sinne von Art. 7 OBG aufzuerlegende (Gesamt-)Busse kann mithin maximal CHF 600.– betragen.

Werden **fälschlicherweise Ausschlussgründe** – wie soeben beschrieben – angenommen, obwohl keine vorliegen, und wird demzufolge zu Unrecht das ordentliche Strafverfahren eingeleitet, dürfen bei dessen Durchführung keine Verfahrenskosten erhoben werden. Dies, um die Gleichbehandlung der beschuldigten Person mit einer solchen, welche von Beginn dem kostenfreien Ordnungsbussenverfahren unterstellt war, zu gewährleisten.¹⁵⁰

146 STAUBER, Jusletter 2022, Nr. 5.

147 Siehe Art. 314 Abs. 1 Bst. a StPO.

148 Art. 5 Abs. 2 OBG; vgl. Art. 1 Abs. 4 OBG.

149 Art. 14 OBG.

150 Art. 8 Abs. 1 BV; BGE 145 IV 252 E. 1.5 S. 255 mit Verweis auf BGE 121 IV 375 E. 1c S. 378; zur Kostenfreiheit im Ordnungsbussenverfahren siehe Art. 12 OBG, EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 59, EICKER, NK 2018, S. 269 und MAEDER, AJP 2014, S. 680 m.w.H.

b. Ablehnung des Ordnungsbussenverfahrens oder fehlende / nicht fristgerechte Bezahlung der Ordnungsbusse durch den Fahrzeughalter

Der Gesetzgeber hat vorgesehen, dass bei der Ablehnung des Ordnungsbussenverfahrens¹⁵¹ oder der fehlenden / nicht fristgerechten Bezahlung der Ordnungsbusse durch den Fahrzeughalter¹⁵² ein ordentliches Strafverfahren eingeleitet und durchgeführt wird. Dasselbe gilt, wenn der Fahrzeughalter zwar einen Fahrzeugführer nennt, Letzterer aber weder geständig ist noch die Ordnungsbusse bezahlt.¹⁵³ Insbesondere bei bestrittener Täterschaft liegt nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung nicht mehr jenes «**problemlose Verschulden**»¹⁵⁴ vor, welches noch im Ordnungsbussenverfahren – aus Gründen der Vereinfachung des Verfahrens bei zweifelsfrei feststellbaren Widerhandlungen – geahndet werden kann. Bedürfe die Eruiierung der Täterschaft weiterer Untersuchungshandlungen (z.B. Einvernahmen), so sei dafür grundsätzlich das ordentliche Verfahren einzuschlagen.¹⁵⁵

In ordentlichen Verfahren ist eine Übertretungsbusse auszufällen, welche nach dem **Gesamtsummensystem** – und nicht nach dem Tagessatzsystem¹⁵⁶ wie die Geldstrafe –¹⁵⁷ bemessen wird.¹⁵⁸ Das Gericht bemisst die Übertretungsbusse nach Art. 106 Abs. 3 StGB je nach den (finanziellen) Verhältnissen der Täterschaft so, dass diese die Strafe erleidet, die ihrem Verschulden angemessen ist.¹⁵⁹ Diese Bestimmung stellt nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung klar, dass die **wirtschaftliche Leistungsfähigkeit** der Täterschaft auch für die Bemessung der Busse eine zentrale Rolle spielt, wenn gleich hier das Gericht über ein grösseres Ermessen verfügt als im Tagessatz-

151 Art. 4 Abs. 3 Bst. c OBG, Art. 13 Abs. 2 OBG.

152 Art. 6 Abs. 4 OBG, Art. 7 Abs. 3 OBG, Art. 9 Abs. 2 Bst. c OBG.

153 Art. 7 Abs. 4 OBG i.V.m. Art. 7 Abs. 2 und Abs. 3 OBG.

154 Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1094.

155 Vgl. zum Ganzen BGE 115 IV 137 Regeste S. 137 und E. 2c S. 139.

156 Art. 34 Abs. 2 StGB.

157 BGE 134 IV 60 E. 4.1 S. 64.

158 Gemäss dem Gesamtsummensystem werden in der Busse das Verschulden und die finanzielle Leistungsfähigkeit berücksichtigt, jedoch nicht getrennt voneinander ausgewiesen. Zur Berechnung der verschuldensabhängigen Ersatzfreiheitsstrafe muss deshalb die Busse «aufgeschlüsselt» werden, was im Widerspruch zur Anwendung eines fixen Umwandlungssatzes steht. Dies gilt jedoch nicht, wenn bereits die Busse mit einem Pauschalbetrag (STAUBER, Jusletter 2022, Nr. 5) und mithin in Missachtung der Beurteilung der finanziellen Leistungsfähigkeit erhoben wurde; siehe Ausführungen in III.1.2.5.

159 Siehe Art. 47 Abs. 1 Satz 1 StGB.

system.¹⁶⁰ Im Widerspruch hierzu bemessen die Strafbehörden im Sinne einer schnellen Erledigung der Verfahren im Bereich der Massendelinquenz ebenso wie bei Mittellosigkeit der betroffenen Person die Übertretungsbusse pauschal¹⁶¹ anhand der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV.¹⁶² Dies gilt praxisgemäss auch bei der Bemessung der Busse im ordentlichen Strafverfahren wegen Art. 7 OBG gegen den Fahrzeughalter.

c. Aussprechen einer Ordnungsbusse im ordentlichen Strafverfahren gemäss Art. 14 OBG

Die Möglichkeit der Ausfällung einer Ordnungsbusse im ordentlichen Strafverfahren ergibt sich aus Art. 14 OBG. Nach dieser Vorschrift kann die Behörde bei einer Übertretung im Sinne der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV auch im ordentlichen Strafverfahren eine Ordnungsbusse aussprechen. Der Gesetzgeber hat diese Möglichkeit für Fälle vorgesehen, in welchen der Verkehrssünder den erforderlichen Geldbetrag gerade nicht auf sich trägt. Gemäss den Ausführungen in der Botschaft bei der Einführung des Ordnungsbussenrechts sollte der Beamte bei einem Bussenbetrag von mehr als CHF 20.– einen Kurzrapport erstellen und der Täter die Ordnungsbusse innert 5 Tagen begleichen können. Ausserdem bestehe die Möglichkeit, dass der Polizist durch einen Hinweis im Rapport den Richter¹⁶³ veranlassen könne, im ordentlichen Strafverfahren die Ordnungsbusse auszusprechen, die wegen «Mittellosigkeit» der Täterschaft nicht an Ort und Stelle habe ausgesprochen werden können.¹⁶⁴

Die heute geltende Regelung sieht eine deutlich längere Frist von 30 Tagen vor, in welcher die betroffene Person die Ordnungsbusse begleichen kann.¹⁶⁵ Mittellosigkeit darf sich nicht generell strafbefreiend auswirken.¹⁶⁶ Ein Strafbefreiungsbedürfnis bei Bagatelldelikten ist erst zu verneinen, wenn Schuld und Tatfolgen geringfügig sind.¹⁶⁷ Dementsprechend hält auch Art. 100 Ziff. 1 Satz 2 SVG fest, dass nur in «**besonders leichten Fällen**» von einer Strafe abzusehen ist. Letztgenannte Bestimmung ist eng auszulegen, da andernfalls eine Ungleich-

160 BGE 134 IV 97 E. 6.3.7.1 S. 114; BGE 134 IV 60 E. 7.3.3 S. 76; vgl. TRECHSEL/BERTOSSA, PraxisKomm, N 3 zu Art. 106 StGB.

161 SCHAFFHAUSER, AJP 1996, S. 1216; HEIMGARTNER, StGB/JStG Komm, N 4a zu Art. 106 StGB.

162 TRECHSEL/BERTOSSA, PraxisKomm, N 3 zu Art. 106 StGB.

163 Hierunter fallen nach heutigem Verständnis auch die Übertretungsstrafbehörde und die Staatsanwaltschaft.

164 Vgl. zum Ganzen Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1097.

165 Art. 6 Abs. 1 OBG (Art. 5 Abs. 1 aOBG/2014).

166 Siehe Art. 52 ff. StGB.

167 Art. 52 StGB; WOHLERS, HandKomm, N 1 zu Art. 52 StGB.

behandlung¹⁶⁸ mit den Personen vorliegen würde, welche die Strafverfolgungsbehörde in einem vergleichbaren Fall mit einer Ordnungsbusse belegt. Gemäss Art. 425 StPO kann jedoch die Strafbehörde die Forderungen aus Verfahrenskosten stunden oder unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse der kostenpflichtigen Person herabsetzen oder erlassen.

Die gemäss der *Bussenliste 1 Anhang 1 OBV* bemessene Ordnungsbusse ist dann im ordentlichen Strafverfahren zu erheben, wenn bspw. die Strafbehörde feststellt, dass die Polizei das **ordentliche Strafverfahren sachlich zu Unrecht** veranlasst hat.¹⁶⁹ Hierbei ist bspw. an den Fall zu denken, dass die zuständigen Polizeiangehörigen keine weiteren Ermittlungen tätigen, nachdem der Fahrzeughalter die tatsächliche Fahrzeugführerschaft nannte, und stattdessen sogleich den Halter bei der Untersuchungsbehörde verzeigen. Denkbar ist aber auch, dass die Polizeiangehörigen irrtümlicherweise annehmen, es handle sich um ein nicht in der *Bussenliste 1 Anhang 1 OBV* enthaltenes Strassenverkehrsdelikt,¹⁷⁰ ein Ausschlussgrund nach Art. 3 f. OBG sei gegeben oder die Bussenmaximalhöhe von CHF 600.– sei überschritten.¹⁷¹

Zu berücksichtigen bleibt, dass eine regelmässige Erhebung von Ordnungsbussen im ordentlichen Strafverfahren die durch Art. 1 Abs. 2 OBG und Art. 4 Abs. 3 Bst. b OBG vorgesehene Trennung der beiden Verfahren obsolet werden liesse. Würde stets ein aufwändigeres und entsprechend kostspieligeres Strafverfahren durchgeführt, widerspräche dies der Absicht des Gesetzgebers¹⁷², bei leichten, aber häufigen Verstössen gegen Verkehrsvorschriften die Ordnungsbusse in einem vereinfachten Verfahren zu erheben.¹⁷³ Dies spricht **gegen das extensive Aussprechen** einer Ordnungsbusse im ordentlichen Strafverfahren gemäss Art. 14 OBG.

d. Streichung der Möglichkeit der Aufhebung der Ordnungsbusse im ordentlichen Strafverfahren im Sinne von Art. 11 Abs. 2 aOBG/2014

Nach Art. 11 Abs. 2 aOBG/2014 konnte der Richter¹⁷⁴ die Ordnungsbusse aufheben und das ordentliche Verfahren anheben, wenn er auf Veranlassung einer

168 Zum Rechtsgleichheitsgebot siehe Art. 8 Abs. 1 BV.

169 WEISSENBERGER, *Komm SVG / aOBG/2014*, N 2 zu Art. 11 OBG.

170 STAUBER, *Jusletter 2022*, Nr. 14.

171 WEISSENBERGER, *Komm SVG / aOBG/2014*, N 2 zu Art. 11 OBG.

172 Vgl. Art. 4 Abs. 3 Bst. d OBG.

173 Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1091.

174 Hierunter fallen nach heutigem Verständnis auch die Übertretungsstrafbehörde und die Staatsanwaltschaft.

von der Tat betroffenen Person oder der Täterschaft feststellte, dass Art. 2 aOBG/2014 (die Vorgängernorm des heutigen Art. 3 f. OBG) missachtet wurde. Entgegen der Kritik in der Vernehmlassung hielten der **Bundesrat und mit ihm der Gesetzgeber** an der Streichung von Art. 11 Abs. 2 aOBG/2014 bei der letzten Revision des OBG fest.¹⁷⁵ Der Bundesrat erachtete diese Bestimmung als obsolet, da in einem solchen Fall die Verfügung nichtig sei, denn es handle sich um Gültigkeitsvorschriften.¹⁷⁶ Der Kanton Zürich bezweifelte diese Nichtigkeit.¹⁷⁷ Die politische Partei «FDP. Die Liberalen» verlangte, dass die Ordnungsbusse nur in Rechtskraft erwachsen solle, falls die Zahlung bei der zuständigen Stelle eingegangen sei.¹⁷⁸ EICKER erblickt in der Streichung von Art. 11 Abs. 2 aOBG/2014 eine Entkriminalisierung, welche zulasten möglicher Rechtsmittel geschehe, da solche gemäss dem revidierten OBG im Interesse der Rechtssicherheit nicht mehr vorgesehen seien.¹⁷⁹

Liegt ein Ausschlussgrund nach Art. 3 f. OBG / Art. 5 Abs. 2 OBG vor, hat sogleich ein ordentliches Strafverfahren stattzufinden. Es kann daher vorkommen, dass ein in der *Bussenliste 1 Anhang 1 OBV* erwähnter Tatbestand nicht im Ordnungsbussenverfahren, sondern im ordentlichen Strafverfahren beurteilt wird.¹⁸⁰ In diesem Fall gelangen neben dem OBG die Strafbestimmungen des SVG und der entsprechenden Nebenerlasse sowie die StPO zur Anwendung.¹⁸¹ Der betroffenen Person stehen im ordentlichen Strafverfahren vor Gericht sämtliche Verteidigungsrechte zu. Dies ist hingegen nicht der Fall, wenn zwar ein Ausschlussgrund nach Art. 3 f. OBG / Art. 5 Abs. 2 OBG vorliegt, die Polizeiangehörigen aber dennoch fälschlicherweise ein Ordnungsbussenverfahren durchführen und die beschuldigte Person dieses nicht explizit ablehnt sowie die Ordnungsbusse fristgerecht bezahlt. Insofern kann die Streichung von Art. 11 Abs. 2 aOBG/2014 deren Rechte einschränken. Es gilt jedoch zu berücksichtigen, dass die Durchführung eines kostenfreien Ordnungsbussenverfahrens ebenso im Sinne der beschuldigten Person ist und diese die Durchführung eines solchen Verfahrens verhindern kann, indem sie die Ordnungsbusse – unter Umständen infolge der Ablehnung des Ordnungsbussenverfahrens¹⁸² – nicht

175 Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 990; Vernehmlassung OBG 2014 (BJ), S. 18.

176 Erläuternder Bericht OBG (BJ), S. 12.

177 Vernehmlassung OBG 2014 (BJ), S. 18.

178 Vernehmlassung OBG 2014 (BJ), S. 18.

179 EICKER, NK 2018, S. 279.

180 Siehe Ausführungen in I.B.2.2.a.

181 STAUBER, Jusletter 2022, Nr. 16.

182 Art. 4 Abs. 3 Bst. c OBG und Art. 13 Abs. 2 OBG.

bezahlt^{183, 184} Tut sie dies (nicht), steht ihr die **Überprüfung der Ordnungsbusse** im ordentlichen Verfahren nach wie vor offen, weshalb ihr weder ein Rechtsbehelf noch ein Rechtsmittel genommen wird.

e. Nichtigkeit der polizeilichen Verfügung oder des Strafbefehls bei Bussenbezahlung

Schwierigkeiten ergeben sich erst dann, wenn die beschuldigte Person die **Ordnungsbusse bezahlt, obwohl sie mit dieser nicht einverstanden ist**, weil sie sich bspw. durch die polizeiliche Bussenerhebung überrumpelt fühlt oder den Sachverhalt an sich bestreitet. Sofern mit dieser ein unzulässiger Eingriff in die Verteidigungsrechte der beschuldigten Person einhergeht (z.B. bei der Verweigerung des rechtlichen Gehörs durch die Nichtbeachtung einer glaubhaften und verwertbaren Information des Fahrzeughalters zum tatsächlichen Fahrzeugführer),¹⁸⁵ muss Nichtigkeit der Verfügung, mit welcher unter Umständen fälschlicherweise im Ordnungsbussenverfahren die Ordnungsbusse erhoben worden ist, angenommen werden. Eine solche Verfügung ist absolut unwirksam und erwächst nicht in Rechtskraft.¹⁸⁶ Ist die Verfügung nichtig, kann namentlich die Übertretungsstrafbehörde oder Staatsanwaltschaft (in einem neu zu eröffnenden Strafverfahren) den Ordnungsbussentatbestand (ggf. zusammen mit der nicht in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV enthaltenen Widerhandlung) beurteilen, wobei sie die bereits geleistete Zahlung zu berücksichtigen und zur Verrechnung zu bringen hat. Diesem Vorgehen widerspricht jedoch Art. 11 OBG (bzw. Art. 8 Teilsatz 1 aOBG/2014), wonach die Busse mit der Bezahlung oder Verrechnung rechtskräftig wird. Art. 8 Teilsatz 2 aOBG/2014 sah deshalb explizit den Vorbehalt von Art. 11 Abs. 2 aOBG/2014 vor. Dessen Streichung hat die Prüfung im konkreten Einzelfall zur Folge, ob wesentliche Rechte der betroffenen Person derart beeinträchtigt sind, dass Nichtigkeit der polizeilichen Verfügung betreffend die Erhebung der Ordnungsbusse angenommen werden muss, sofern sich diese nicht bereits aufgrund der sachlichen und funktionellen Unzuständigkeit ergibt.¹⁸⁷ Von der Nichtigkeit muss durch die wiederholte Bezeichnung der Vorschriften nach Art. 1 OBG und Art. 3-5 OBG

183 Art. 6 Abs. 4 OBG, Art. 7 Abs. 3 OBG und Art. 9 Abs. 2 Bst. c OBG.

184 Zur Kostenfreiheit im Ordnungsbussenverfahren siehe Art. 12 OBG, EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 59, EICKER, NK 2018, S. 269 und MAEDER, AJP 2014, S. 680 m.w.H.

185 Siehe Ausführungen in III.C.3.4.

186 Entscheid des Kantonsgerichts Luzern 2N 14 127 vom 9. Dezember 2014, in: LGVE 2015 I Nr. 13 E. 5.2.

187 Siehe BGE 145 IV 197 E. 1.3.2. S. 201.

(bzw. Art. 1-3 VE-OBG) als Gültigkeitsvorschriften durch das BJ grundsätzlich ausgegangen werden.¹⁸⁸ Andernfalls ist die richterliche Aufhebung sowie Neubeurteilung der Ordnungsbusse im ordentlichen Strafverfahren aufgrund der Streichung des Art. 8 aOBG/2014 (Vorbehalt der Rechtskraft der Busse) und des Art. 11 Abs. 2 aOBG/2014 (Aufhebung der Ordnungsbusse und Anwendung des ordentlichen Strafverfahrens) nicht mehr möglich. Dies führt dann zu einer Ungleichbehandlung mit denjenigen Personen, bei denen von Beginn an das Strafverfahren ordentlich eingeleitet und durchgeführt wird.

Probleme ergeben sich in der Praxis auch dann, wenn die Ordnungsbusse zwar an die zuständige Behörde bezahlt wird und dennoch eine Verzeigung an die Übertretungsstrafbehörde oder Staatsanwaltschaft erfolgt. Ein ordentliches Strafverfahren kann infolge der gemäss Art. 11 OBG mit der Bezahlung in Rechtskraft erwachsenen Ordnungsbusse und mithin des rechtskonform abgeurteilten Sachverhalts nicht eingeleitet sowie durchgeführt werden, wenn die Polizeiangehörigen übersahen, dass die Ordnungsbusse tatsächlich rechtzeitig bezahlt wurde. Dasselbe gilt, wenn durch diese Behörde keine Rückerstattung erfolgte, nachdem die Zahlung mangels notwendiger Angaben keiner Person zugeordnet werden konnte. Denn die betroffene Person konnte und musste nach Treu und Glauben davon ausgehen, dass die Busse mit deren Bezahlung in Rechtskraft¹⁸⁹ erwachsen und das anonyme¹⁹⁰ Ordnungsbussenverfahren abgeschlossen ist. Falls ein Strafbefehl bereits (in Unwissenheit über die tatsächlichen Verhältnisse) ergangen ist, hat die Übertretungsstrafbehörde oder Staatsanwaltschaft dessen Nichtigkeit – unter Kostenfolge zulasten des Staates und unter Hinweis auf das Rechtsmittel der Beschwerde – zu verfügen. Aufgrund des Gesagten ist festzustellen, dass ein solcher Strafbefehl keine Rechtswirkung entfalten kann und der betroffenen Person auch bei einer allenfalls nicht den gesetzlichen Vorgaben entsprechenden Einsprache keine Rechtsnachteile erwachsen dürfen.¹⁹¹ Anders verhält es sich allerdings bei einer Rückerstattung der Ordnungsbusse durch die Polizeiangehörigen und wenn sich die betroffene Person nicht weiter um deren ordentliche Bezahlung kümmert.

188 Erläuternder Bericht OBG (BJ), S. 12.

189 Art. 11 OBG.

190 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487; falls die Busse bezahlt wird, muss der Kontrollbehörde die Identität des Fahrzeugführers nicht preisgegeben werden (siehe Website der Stadtpolizei Winterthur zum Thema Bussen); vgl. Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 973.

191 Vgl. Entscheidung des Kantonsgerichts Luzern 2N 14 127 vom 9. Dezember 2014, in: LGVE 2015 I Nr. 13 E. 5.2.

f. Kostenauflegung bei im ordentlichen Strafverfahren zu beurteilendem Ordnungsbussentatbestand

Bund und Kantone können in «einfachen Fällen»¹⁹² hinsichtlich der Verfahrenskosten **Pauschalgebühren** (basierend auf der Bussenhöhe) festlegen, die auch die Auslagen abgelten.¹⁹³ Die Verfahrenskosten bei weiteren Untersuchungshandlungen (und allenfalls einer Überweisung ans Gericht) fallen nicht selten höher aus als die Busse.

Die Frage, ob die Strafbehörde im ordentlichen Strafverfahren neben der Busse Verfahrenskosten erheben darf, lassen sowohl der Gesetzeswortlaut von Art. 14 OBG als auch die Materialien offen. In Übereinstimmung mit der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist nach der hier vertretenen Ansicht der **Grundsatz der Kostenfreiheit**¹⁹⁴ auch im Untersuchungsverfahren zu berücksichtigen, wenn das ordentliche Verfahren **ohne sachlichen Grund** eingeleitet worden ist.¹⁹⁵ Ergibt sich bspw. im Untersuchungsverfahren, dass die betroffene Person den am Fahrzeug angebrachten Ordnungsbussen-Steckzettel oder den Übertretungsvorhalt (z.B. infolge einer bezeugten Wegnahme oder falschen Adressierung) nachweislich nicht erhalten hat und deshalb keine Zahlung erfolgte,¹⁹⁶ ist die Busse in ihrem Interesse an einer schnellen Verfahrenserledigung im ordentlichen Strafverfahren ohne Kostenfolgen aufzuerlegen. Wäre die Täterschaft zu einem früheren Zeitpunkt festgestellt worden, hätte ein Anspruch auf Durchführung eines kostenfreien¹⁹⁷ Ordnungsbussenverfahrens im Sinne von Art. 7 OBG bestanden und das Verfahren wäre bei Bezahlung der Ordnungsbussen abgeschlossen gewesen.¹⁹⁸ In der Praxis ist es allerdings selten, dass sich eine derartige Situation im ordentlichen Strafverfahren ergibt. Denn die Polizeiorgane fordern die betroffene Person i.d.R. mittels

192 Nichtanhandnahmeverfügungen gemäss Art. 310 StPO, Einstellungsverfügungen gemäss Art. 319 ff. StPO, Strafbefehle gemäss Art. 352 ff. StPO, Verfügungen, Abschreibungs- und Nichteintretensentscheide des Einzelgerichts gemäss Art. 328 ff. StPO und Art. 19 Abs. 2 StPO (DOMEISEN, BSK StPO, N 3 zu Art. 424 StPO; GRIESSER, Komm StPO, N 4 zu Art. 424 StPO).

193 Art. 424 Abs. 2 StPO.

194 Art. 12 OBG, EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 59, EICKER, NK 2018, S. 269 und MAEDER, AJP 2014, S. 680 m.w.H.

195 BGE 145 IV 252 E. 1.5 S. 255 m.w.H.; Urteil des BGer 6B_1066/2019 vom 4. Dezember 2019 E. 3.5; Urteil des BGer 6S.395/2005 vom 11. Dezember 2005 E. 2 m.w.H.; STAUBER, Jusletter 2022, Nr. 17.

196 Siehe WEISSENBERGER, Komm SVG/aOBG/2014, N 4 zu Art. 11 OBG.

197 Art. 12 OBG, EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 59, EICKER, NK 2018, S. 269 und MAEDER, AJP 2014, S. 680 m.w.H.

198 Vgl. STAUBER, Jusletter, Nr. 14 und Nr. 17.

erneuten Schreibens zur Zahlung innert 10 Tagen auf, wodurch der Nichterhalt des am Fahrzeug angebrachten Ordnungsbussen-Steckzettels oder des Übertretungsvorhalts bereits im Ermittlungsverfahren vorgebracht und überprüft werden kann.

Weigert sich die betroffene Person, die Ordnungsbusse innert 30 Tagen zu bezahlen,¹⁹⁹ erlässt die Übertretungsstrafbehörde oder Staatsanwaltschaft in der Folge im ordentlichen Strafverfahren wegen Art. 7 OBG einen Strafbefehl an den Fahrzeughalter und erhebt bei ihm i. d. R. die Verfahrenskosten.²⁰⁰ Die Verfahrenskosten werden dem Fahrzeughalter oder dem Fahrzeugführer auch im Strafverfahren²⁰¹ wegen des Ordnungsbussendelikts auferlegt, wenn dieses nicht an die Hand genommen, eingestellt wird oder ein Freispruch erfolgt und diese nachweisbar **rechtswidrig sowie schuldhaft die Einleitung des Verfahrens bewirkt oder dessen Durchführung erschwert** haben.²⁰² Die Verfahrenskosten können dem Fahrzeughalter aber nicht im Strafverfahren wegen des Ordnungsbussendelikts gegen den durch ihn genannten Fahrzeugführer, welches die Strafbehörde durch Nichtanhandnahme, Einstellung oder Freispruch erledigt, überbunden werden. Diese sind dann ggf. (teilweise) im Strafverfahren wegen Art. 7 OBG gegen den Fahrzeughalter zu berücksichtigen.²⁰³

2.3 Administrativmassnahmenverfahren

Von der Durchführung des Ordnungsbussenverfahrens hängt ab, ob die Verwaltungsbehörde eine Administrativmassnahme ausspricht. Nach der Grundnorm in Art. 16 Abs. 2 SVG wird zwingend²⁰⁴ nach Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften, bei denen das Verfahren nach dem OBG abgeschlossen ist, eine **Verwarnung** ausgesprochen oder der Lernfahr- oder Führerausweis **entzogen**.²⁰⁵ Das BGER stellte wiederholt fest, dass diese Norm negativ zum Ausdruck bringt, dass weder eine Verwarnung noch ein Führerausweis-

199 Siehe Botschaft OBG 1993 (Bundesrat), S. 774.

200 Art. 7 Abs. 2-3 OBG (Art. 6 Abs. 2-3 aOBG/2014); Art. 426 Abs. 1 StPO.

201 Z.B. bei Eintritt der Verjährung nach 3 Jahren (siehe Ausführungen in IV.C.3.2).

202 Art. 426 Abs. 2 StPO; vgl. zu den Verfahrenskosten auch Art. 147 StPO.

203 Siehe Ausführungen in I.B.3.2.c.

204 Dies im Gegensatz zur früheren Gesetzesversion, welcher ein Entschliessungsermessen zugrunde lag (Art. 16 Abs. 2 aSVG/2004: «Der Führer- oder Lernfahrausweis kann entzogen werden, wenn der Führer Verkehrsregeln verletzt und dadurch den Verkehr gefährdet oder andere belästigt hat. In leichten Fällen kann eine Verwarnung ausgesprochen werden»); Botschaft SVG 1999 (Bundesrat), S. 4486; RÜTSCHKE, BSK SVG, N 4 und N 31 zu Art. 16 SVG.

205 Siehe RÜTSCHKE, BSK SVG, N 47 zu Art. 16 SVG.

entzug auszusprechen sind, wenn die Tat im Ordnungsbussenverfahren zu ahnden ist.²⁰⁶ Das Administrativmassnahmenverfahren als Verwaltungsverfahren zu Warnungs- und Sicherungszwecken ist somit bei der erfolgreichen **Durchführung eines Ordnungsbussenverfahrens ausgeschlossen**.²⁰⁷ Wie ist jedoch vorzugehen, wenn ein Ordnungsbussentatbestand vorliegt, welcher im ordentlichen Strafverfahren zu beurteilen ist? Dies wird in einem späteren Abschnitt dieser Arbeit untersucht.²⁰⁸ Nachfolgend ist zunächst auf den Forschungsgegenstand (Art. 7 OBG) näher einzugehen.

3. Elemente der Rechtssätze in Art. 7 OBG

3.1 Adressat der Halterverantwortlichkeit

a. Formeller und materieller Halterbegriff im Strassenverkehrsrecht

Bei der Betrachtung von Art. 7 OBG fällt auf, dass die genannte Bestimmung den Begriff des Fahrzeughalters konkretisiert, indem der Gesetzgeber in Abs. 1 ausdrücklich den im Fahrzeugausweis eingetragenen Halter nennt.²⁰⁹ In der Botschaft zu *Via sicura* wird zur Klarstellung ausdrücklich darauf hingewiesen, «dass es [in Art. 7 OBG] nicht – wie im Haftpflichtrecht – auf die materielle Eigenschaft des Halters oder der Halterin ankommt, sondern auf die formelle Eigenschaft».²¹⁰ Die I. Zivilabteilung des BGer hielt zum **haftpflichtrechtlichen Halterbegriff** generalisierend fest, dass als Halter im Sinne des «SVG [...] nicht der Eigentümer des Fahrzeuges [gilt] oder wer formell im Fahrzeugausweis eingetragen ist, sondern derjenige, auf dessen Rechnung und Gefahr der Betrieb des Fahrzeuges erfolgt und der (zugleich über dieses und allenfalls über die zum Betrieb erforderlichen Personen) die tatsächliche und unmittelbare Verfügung besitzt».²¹¹ Die schweizerische Literatur spricht den formellen Kriterien mehr oder weniger starke Indizienwirkung zu.²¹² Darüber hinaus eine Vermutung der materiellen Halterschaft der im Fahrzeugausweis ein-

206 Urteil des BGer 1C_417/2010 vom 25. Januar 2011 E. 2.3.2.

207 Art. 16 Abs. 2 SVG; siehe Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

208 Siehe Ausführungen in V.A.6.

209 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8517.

210 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8517; erläuternder Bericht OBG (Bj), S. 11.

211 BGE 129 III 102 Regeste S. 102 und E. 2.1 S. 103 m.w.H.; kritisch betrachtet diese Rechtsprechung zum Halterbegriff GIGER, SVG Komm, N 25 zu Art. 58 SVG.

212 BREHM, Nr. 65 m.w.H.; EMMENEGGER/GEISELER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2004, S. 7; GIGER, SVG Komm, N 38 zu Art. 58 SVG m.w.H.; OFTINGER/STARK, N 104 zu § 25; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, Nr. 866; REY/WILDHABER, Nr. 1588; vgl. BUSSY/RUSCONI, Komm SVG, N 4.3 zu Art. 58 SVG.

getragenen Person anzunehmen, wird nach der hier vertretenen Ansicht abgelehnt.²¹³ Sie nimmt die Prüfung im konkreten Einzelfall vorweg, welche für die haftpflichtrechtliche Beurteilung der Verantwortlichkeit des Halters für die Verwirklichung des Schädigungsrisikos durch den Fahrzeugbetrieb massgebend ist. Anhand der Umstände ist mithin bei der Anwendung eines materiellen Halterbegriffs zu untersuchen, wer die wirtschaftliche («... Rechnung ...») und tatsächliche Verfügungsgewalt («... tatsächliche und unmittelbare Verfügung ...»)²¹⁴ sowie die Verfügungsverantwortung («... Gefahr der Betrieb des Fahrzeugs ...») über das (ausweispflichtige) Fahrzeug hat,²¹⁵ wobei entscheidende Bedeutung letzterem Kriterium zukommt.²¹⁶ Eine solche Verfügungsverantwortung kommt bspw. in der Pflicht zur Überwachung des Fahrzeugs (z.B. durch die Pflicht zum Führen eines Fahrtenbuches²¹⁷ oder eines Mieterverzeichnisses²¹⁸) zum Ausdruck.

Eine Begründung, weshalb in Art. 7 OBG nicht auch dieser materielle Halterbegriff verwendet wurde, ist den Materialien nicht zu entnehmen. Das Abstellen auf die formelle Haltereigenschaft ist denn auch einmalig im schweizerischen Strassenverkehrsstrafrecht. Das SVG erwähnt den Halter explizit dreimal in den Strafbestimmungen.²¹⁹ So ist der Halter oder eine Person, die wie ein Halter für die Betriebssicherheit des Fahrzeugs verantwortlich ist, Strafsjekt nach Art. 93 Abs. 2 SVG, wenn er/sie den Gebrauch eines vorschriftswidrigen Fahrzeugs duldet. Eine Konkretisierung zu diesem Halterbegriff enthält Art. 24 Abs. 2 VVV, wonach unter Verweis auf Art. 93 Abs. 2 SVG²²⁰ der Inhaber eines Kollektiv-Fahrzeugausweises wie ein Halter für den «betriebs-sicheren und vorschriftsgemässen Zustand des Fahrzeuges verantwortlich» ist. Diese Terminologie bringt zum Ausdruck, dass ein materieller Halterbegriff anzuwenden ist. Dasselbe gilt für die Strafbestimmung in Art. 96 Abs. 3 SVG, wonach der Halter oder die Person, die an seiner Stelle über das Fahrzeug

213 OFTINGER/STARK, FN 211 zu § 25.

214 Gemeint ist hier der Besitz über das Fahrzeug.

215 Wer die rechtliche Verfügungsgewalt bzw. Herrschaft über die Sache hat (Eigentümerschaft) und die entsprechende Verfügungsmacht/-berechtigung/-befugnis besitzt, ist mithin nicht ausschlaggebend.

216 GIGER, SVG Komm, N 35 zu Art. 58 SVG; siehe BGE 129 III 102 Regeste S. 102 und E. 2.1 S. 103 m.w.H.

217 Art. 20 Abs. 1 SVAV.

218 Art. 70 VZV i.V.m. Art. 149 VZV; § 13 Abs. 2 StVO (BS); Art. 9A Abs. 3 LaLCR (GE); § 15 Abs. 2 VAG (ZH).

219 Art. 93 Abs. 2 Bst. b SVG, Art. 96 Abs. 3 SVG und Art. 99 Ziff. 2 SVG.

220 Art. 24 Abs. 2 VVV verweist auf Ziff. [sic!] 2 von Art. 93 SVG.

verfügt, sich strafbar macht, wenn er oder sie von der Widerhandlung Kenntnis hatte oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit haben konnte. Entscheidend ist die Verfügungsverantwortung, was wiederum auf einen materiellen Halterbegriff hinweist.

b. Pflicht zur Einholung des Fahrzeugausweises

In einem nächsten Schritt wird geprüft, welche Fahrzeuge einer Ausweispflicht unterliegen resp. einen Fahrzeugausweis benötigen und wen die Zulassungsbehörden überhaupt eintragen. Hierdurch wird der Personenkreis von Art. 7 OBG eingegrenzt. Gemäss Art. 10 Abs. 1 SVG dürfen Motorfahrzeuge²²¹ sowie ihre Anhänger²²² nur mit einem Fahrzeugausweis²²³ und Kontrollschildern²²⁴ in Verkehr gebracht werden.

Ein **Motorfahrzeug** ist ein Fahrzeug mit eigenem Antrieb, durch den es auf dem Erdboden unabhängig von Schienen fortbewegt wird.²²⁵ Unter diese Definition fallen Motorwagen²²⁶ wie auch die übrigen Motorfahrzeuge wie bspw. Motorräder²²⁷ und Motorfahrräder²²⁸. Halter von gewissen Motorfahrzeugen sind nach Art. 72 VZV von der **Ausweispflicht ausgenommen**. Infolge des technischen Fortschritts war eine Zunahme bei den Motorfahrzeugen zu verzeichnen, weshalb der Gesetzgeber gefordert war, die bisherige Rechtslage zu überprüfen und anzupassen. Dies hat namentlich zu einer stetigen Erweiterung von Art. 72 VZV geführt, was bereits die zahlreichen Fussnoten im Verordnungstext erkennen lassen. Ein Beispiel hierfür ist die Einführung von Elektromotoren an Kleinfahrzeugen im Strassenverkehr.²²⁹ Der Gesetzgeber hat die zur Kategorie der Motorfahrräder bzw. Motorfahrzeuge gehörenden Leicht-Motorfahrräder mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h und einer Tretunterstützung bis 25 km/h²³⁰ und motorisierte Rollstühle mit einer Höchstgeschwindigkeit

221 Art. 7 Abs. 1 SVG.

222 Art. 19 Abs. 1 VTS.

223 Art. 73 ff. VZV.

224 Art. 82 ff. VZV.

225 Art. 7 Abs. 1 SVG.

226 Art. 10 Abs. 1 VTS.

227 Art. 14 VTS.

228 Art. 18 VTS.

229 Einführung am 3. Juli 2002 durch Bundesratsbeschluss zu Art. 72 Abs. 1 Bst. k und Bst. l VZV (Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr [VZV], Änderung vom 3. Juli 2002, AS 2002 3259 ff., S. 3264).

230 Art. 72 Abs. 1 Bst. k VZV und Art. 18 Bst. b VTS.

bis zu 10 km/h²³¹ von der Ausweispflicht ausgenommen. Schnellere elektrisch angetriebene Fahrräder (sog. *S-Pedelecs*) oder Rollstühle werden hingegen nur mit einem gültigen Fahrzeugausweis zum Verkehr zugelassen.²³² **Damit legt der Bundesrat letztlich auf Verordnungsstufe den «Täterkreis» nach Art. 7 OBG fest.**

Anhänger sind gemäss Art. 19 Abs. 1 VTS Fahrzeuge ohne eigenen Antrieb, die gebaut sind, um von anderen Fahrzeugen gezogen zu werden, und mit diesen durch eine geeignete Verbindungseinrichtung schwenkbar verbunden sind. Abschlepprollis gelten nicht als Anhänger. Sie können wie andere motorlose Fahrzeuge, namentlich Fahrräder²³³ oder Tierfuhrwerke²³⁴, ohne Fahrzeugausweis in den Strassenverkehr eingeführt werden. Die Halter letzterer Fahrzeuge sind von Art. 7 OBG nicht erfasst.²³⁵

c. Erfassung der Halterdaten und Ausweiserteilung durch die Zulassungsbehörde

Die **Zulassungsbehörde des Standortkantons**²³⁶ erteilt dem Halter den Fahrzeugausweis, wenn ihr der entsprechende Versicherungsnachweis und gewisse Unterlagen vorliegen.²³⁷ Sie erfasst die Daten zum Fahrzeug, zum Halter oder zur Halterin und zum Kontrollschild im **Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ)**, welches das MOFIS per 1. Januar 2019 ablöste.²³⁸ Die kantonale Behörde registriert die Halterdaten im eigenen Datensystem unter Übermittlung an das IVZ (ehemals MOFIS-Datenbank) des ASTRA oder direkt in Letzterem.²³⁹ Sie klärt die Haltereigenschaft nur in Zweifelsfällen ab, wenn z.B. der Versicherungsnachweis nicht auf den Bewerber um den Fahrzeugausweis lautet, wenn der Bewerber keinen Führerausweis besitzt oder bei der Erteilung von Wech-

231 Art. 72 Abs. 1 Bst. I VZV und Art. 18 Bst. c VTS.

232 Art. 90 VZV.

233 Art. 24 VTS.

234 Art. 23 VTS.

235 Die verwaltungsrechtliche Regelung der Niederlande, auf welche in II.D.4.4.a eingegangen wird, fasst die Halterverantwortlichkeit nicht in einer Vorschrift zusammen, sondern normiert die verwaltungsrechtliche Sanktion bei Führen eines Personewagens (Art. 5 WAHV [NL; siehe Anhang 2]) und bei Führen eines Personewagens mit einem Anhänger (Art. 5a-5b WAHV [NL; siehe Anhang 2]).

236 Grundsätzlich ist dies das kantonale Strassenverkehrsamt am Ort, wo das Fahrzeug nach Gebrauch für die Nacht abgestellt wird (Art. 77 Abs. 1 VZV).

237 Art. 74 VZV; zu den konkreten Voraussetzungen zur Erteilung eines Fahrzeugausweises siehe Art. 11 SVG.

238 Art. 4 IVZV (ehemals Art. 3 MOFIS-Register-Verordnung).

239 Art. 5 Abs. 1 IVZV (ehemals Art. 4 Abs. 1 MOFIS-Register-Verordnung).

selschildern und bei Geschäftsfahrzeugen, die einem Arbeitnehmer zur Verfügung stehen.²⁴⁰ Die Eintragung eines anderen berechtigten Fahrzeugführers geschieht mithin fakultativ durch die Zulassungsbehörde.

Als Halter ist gemäss der verwaltungsrechtlichen Vorschrift in **Art. 78 Abs. 1 Satz 2 VZV** insbesondere derjenige einzutragen, wer **(1) die tatsächliche und dauernde Verfügungsgewalt über das Fahrzeug besitzt sowie (2) es in seinem Interesse oder auf seine Kosten gebraucht oder gebrauchen lässt**. Der Gesetzgeber hat ausdrücklich festgehalten, dass sich die Haltereigenschaft nach den tatsächlichen Verhältnissen beurteilt und damit einen materiellen Halterbegriff als massgeblich erklärt.²⁴¹ Bei der Anwendung von Art. 7 OBG ist mithin auf den formellen Eintrag im Fahrausweis abzustellen, welcher sich wiederum über den materiellen Halterbegriff definiert.

Dieser materielle Halterbegriff ist vergleichbar mit demjenigen im Haftpflichtrecht nach **Art. 58 SVG**. Gemäss konstanter bundesgerichtlicher Rechtsprechung ist für die haftpflichtrechtliche Haltereigenschaft nicht das Eigentum am Fahrzeug oder die formelle Eintragung im Fahrzeugausweis entscheidend. Vielmehr gelte derjenige als Halter, **«auf dessen eigene Rechnung und Gefahr der Betrieb des Fahrzeugs erfolgt und der (zugleich über dieses und allenfalls über die zum Betrieb erforderlichen Personen) die tatsächliche, unmittelbare Verfügung besitzt»**.²⁴² Nach den Legaldefinitionen in **Art. 78 Abs. 1 Satz 2 VZV** und **Art. 58 SVG** ist mithin sowohl die tatsächliche Verfügungsgewalt über das Fahrzeug massgeblich als auch, in wessen Interesse²⁴³ oder auf wessen Kosten²⁴⁴ der Gebrauch des Fahrzeugs erfolgt.

Der materielle Halterbegriff **unterscheidet** sich dann vom formellen Halterbegriff, wenn sich die Zulassungsbehörde bei der Eintragung der Halterdaten irrt oder das Fahrzeug den Besitzer gewechselt hat, der bisherige Halter aber immer noch eingetragen und kein neuer Fahrzeugausweis eingeholt worden ist.²⁴⁵ Der «haftpflichtige Halter» stimmt dann nicht mit demjenigen, welcher im Fahrzeugausweis eingetragen wurde, überein. Zumeist kann aber davon ausgegangen werden, dass sich die tatsächlichen Verhältnisse seit der Eintragung nicht verändert haben und damit dieselbe Person materieller Halter

240 Art. 78 Abs. 2 VZV.

241 Siehe Art. 78 Abs. 1 Satz 1 VZV.

242 BGE 129 III 102 Regeste S. 102 und E. 2.1 S. 103 m.w.H.; kritisch betrachtet diese Rechtsprechung zum Halterbegriff GIGER, SVG Komm, N 25 zu Art. 58 SVG.

243 Hierin kommt die Verfügungsverantwortung zum Ausdruck.

244 Dies entspricht der wirtschaftlichen Verfügungsgewalt.

245 OFTINGER/STARK, N 102 zu § 25; REY/WILDHABER, Nr. 1588 m.w.H.

ist. Der Eintrag stellt daher ein aus der Erfahrung gewonnenes Indiz für das zivilrechtliche Haftungssubjekt nach Art. 58 SVG dar.²⁴⁶ Der im Haftpflichtrecht anzuwendende Grundsatz von Treu und Glauben macht es im Privatrecht schwierig, die Annahme der Halterschaft durch den Eintrag zu widerlegen.²⁴⁷

3.2 Unverhältnismässiger Ermittlungs- und Untersuchungsaufwand zur Feststellung der tatsächlichen Fahrzeugführerschaft

a. Vorgehen der Ermittlungsbehörde bei geringfügigen Strassenverkehrsdelikten

Kann der Fahrzeugführer nicht anlässlich der Widerhandlung gegen das SVG oder die gestützt darauf erlassenen Verordnungen oder das NSAG angetroffen oder angehalten werden, ist **im ruhenden Verkehr bei unbekannter Täterschaft i.d.R. das Bedenkfristformular als Ordnungsbussen-Steckzettel am Fahrzeug** anzubringen.²⁴⁸ Ein Formular mit der Möglichkeit zur Nennung der tatsächlichen Fahrzeugführerschaft wird in der Praxis nicht abgegeben, da i.d.R. davon auszugehen ist, dass diese die Busse erhält, wenn sie zum Fahrzeug zurückkehrt. Im Rahmen der Digitalisierung des Ordnungsbussenverfahrens besteht nun die Option, den Strafverfolgungsbehörden bereits zu einem früheren Zeitpunkt im Vorverfahren die Daten zur Fahrzeugführerschaft (*online*) bekannt zu geben. Werden keine Angaben gemacht und/oder die Busse – unter Umständen infolge der Ablehnung des Ordnungsbussenverfahrens²⁴⁹ – nicht bezahlt²⁵⁰, ist die Täterschaft im Rahmen des Ermittlungsverfahrens mit verhältnismässigem Aufwand zu eruieren. Die Polizei kann hierzu eine Zahlungserinnerung an den im Fahrzeugausweis eingetragenen Fahrzeughalter mit einem Formular zur Angabe der Täterschaft versenden.

Konnten die Polizeiangehörigen hingegen den Fahrzeugführer antreffen, wird bei Bezahlung der Ordnungsbusse eine Quittung ohne Angaben zur Person ausgestellt,²⁵¹ womit das Ordnungsbussenverfahren abgeschlossen

246 OFTINGER/STARK, N104 zu §25.

247 Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 988; BREHM, Nr. 65 m.w.H. und GIGER, SVG Komm, N 25 zu Art. 58 SVG sprechen von einer Vermutung; OFTINGER/STARK, FN 211 (N 104 zu §25), lehnen die Annahme einer solchen ab; siehe auch EMMENEGGER/GEISSELER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2004, S. 14, welche den Begriff «Auffangdeterminante» verwenden.

248 Im Bedenkfristformular ist statt der Personalien der unbekanntes Täterschaft das Kennzeichen des betreffenden Fahrzeugs zu nennen (Art. 9 Abs. 3 OBG); WEISSENBERGER, Komm SVG/ aOBG/2014, N 2 zu Art. 6 aOBG/2014.

249 Art. 4 Abs. 3 Bst. c OBG und Art. 13 Abs. 2 OBG.

250 Art. 6 Abs. 4 OBG, Art. 7 Abs. 3 OBG und Art. 9 Abs. 2 Bst. c OBG.

251 Art. 6 Abs. 1 und Abs. 2 OBG i.V.m. Art. 9 Abs. 1 OBG.

ist.²⁵² Möchte oder kann die angetroffene Person die Busse nicht sogleich bezahlen, erhält sie einen Bussenzettel mit Bedenkfrist von 30 Tagen²⁵³ und einen Einzahlungsschein.²⁵⁴ Bezahlte sie die Ordnungsbusse nicht innert dieser Frist, wird ihr eine Zahlungserinnerung zugesandt. Dasselbe gilt im **fliessenden Verkehr** bei **bekannter Täterschaft**.

Bei **Übertretungen im fliessenden Verkehr** ist – bei durch eine unbekannte Täterschaft begangenen Ordnungsbussdelikten – dem **Fahrzeughalter der Übertretungsvorhalt²⁵⁵ mit der Möglichkeit der Nennung der Täterschaft** zuzustellen. Damit erhält der Halter die Gelegenheit, gegenüber der Polizei die tatsächliche Fahrzeugführerschaft und allenfalls auch die Gründe zu nennen, weshalb die Widerhandlung begangen wurde (z.B. das Vorliegen eines ärztlichen Notfalls).²⁵⁶ Wie das Bedenkfristformular enthält auch der Übertretungsvorhalt den Hinweis, dass bei fehlender oder nicht fristgerechter Bezahlung innert 30 Tagen das ordentliche Strafverfahren durchgeführt wird.²⁵⁷ In der Praxis können die Polizeiorgane dem Fahrzeughalter bei unbenutztem Ablauf dieser Frist mittels Zahlungserinnerung erneut Gelegenheit zur Bezahlung der Busse innerhalb von bspw. 10 Tagen geben. Regelmässig wird dann der Fahrzeughalter nochmals zur Nennung der tatsächlichen Fahrzeugführerschaft aufgefordert. Eine solche Aufforderung wird nicht versendet, wenn die tatsächliche Fahrzeugführerschaft vor Ort ermittelt und ihr infolge der Bezahlung der Busse eine Quittung ausgestellt werden kann.²⁵⁸

252 Art. 11 OBG.

253 Art. 6 Abs. 1 OBG i.V.m. Art. 9 Abs. 2 OBG.

254 Art. 6 Abs. 3 OBG.

255 Von einigen Behörden auch als Übertretungs-«Anzeige» bezeichnet. Hier wird der Begriff «Übertretungsvorhalt» für die Kontaktaufnahme der Polizeiorgane mit dem Fahrzeughalter und der Begriff Übertretungs-«Anzeige» für die Verzeigung durch die Polizeiangehörigen an die Staatsanwaltschaft oder Übertretungsstrafbehörde verwendet.

256 Art. 7 Abs. 4 OBG (Art. 6 Abs. 4 aOBG/2014); siehe Website der Stadtpolizei Winterthur zum Thema Bussen; vgl. Art. 4 Abs. 3 Bst. c OBG und Art. 13 Abs. 2 OBG.

257 Art. 6 Abs. 1 und Abs. 4 OBG i.V.m. Art. 9 Abs. 2 Bst. c OBG; Art. 7 Abs. 2 und Abs. 3 OBG.

258 Art. 6 Abs. 1 und Abs. 2 OBG i.V.m. Art. 9 Abs. 1 OBG.

Abb. 1: Polizeiliches Vorgehen im ruhenden Verkehr

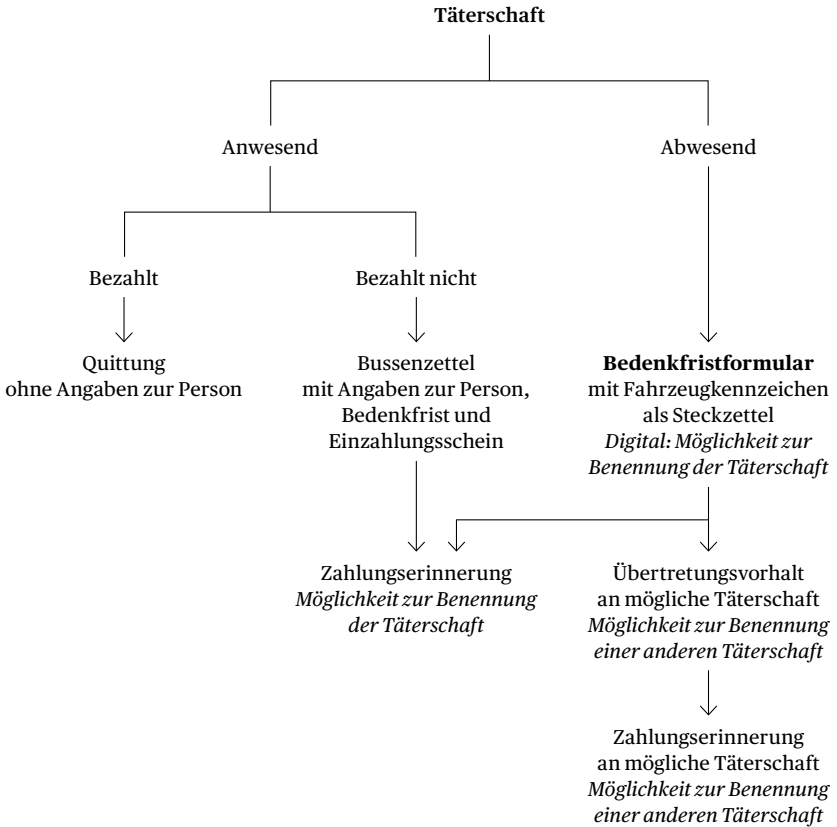
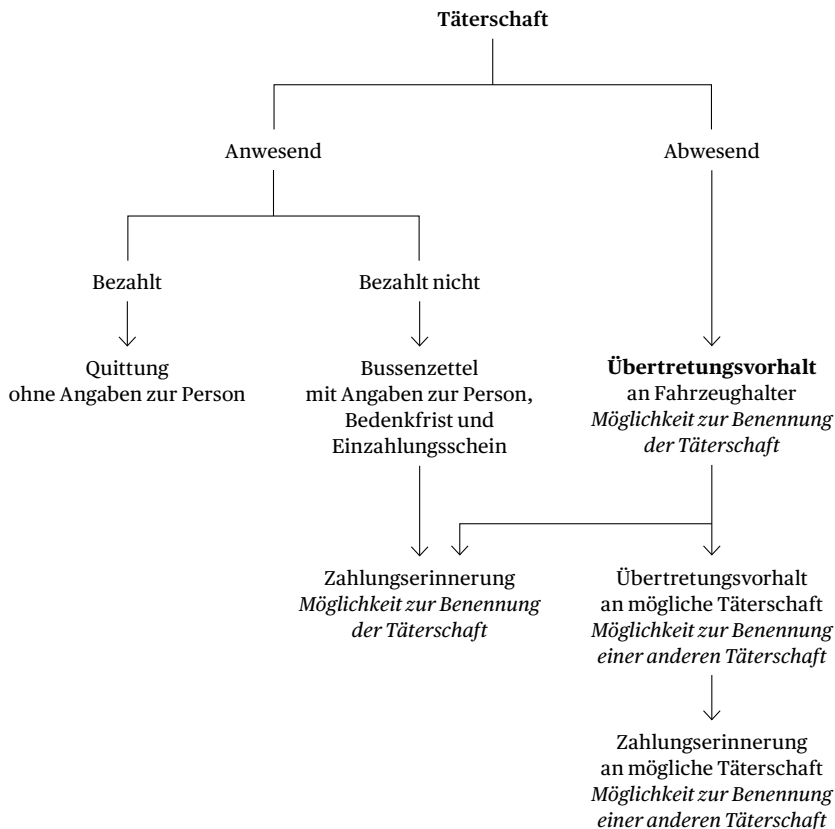


Abb. 2: Polizeiliches Vorgehen im fließenden Verkehr



b. Vorgehen bei Bekanntgabe einer Drittperson als Täterin im Ordnungsbussenverfahren

Gemäss den Ausführungen in der Botschaft zu *Via sicura* hat der Fahrzeughalter die eigenverantwortliche Entscheidung zu treffen, entweder die Busse selber zu bezahlen und den Betrag bei der tatsächlich schuldigen Person einzufordern oder die tatsächliche Fahrzeugführerschaft zu melden.²⁵⁹ Das für die Ordnungsbusse zuständige Polizeiorgan prüft die Widerhandlung aufgrund des vollständig mit den Angaben über die fahrzeugführende Person versehenen

259 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

Formulars. Benennt der Fahrzeughalter eine andere Person als angeblichen Fahrzeugführer, erfolgt in der Praxis bei entsprechender Glaubhaftigkeit und bei Bezahlung der Ordnungsbusse weder durch den Fahrzeughalter noch durch die von ihm bezeichnete Täterschaft eine Anzeige mit den angeblichen Fahrzeugführerdaten an die Übertretungsstrafbehörde oder Staatsanwaltschaft. Diese führt das ordentliche Strafverfahren i.d.R. zunächst gegen den angeblichen Täter. Erst bei der Erledigung dieses Strafverfahrens wegen des Ordnungsbussendelikts gegen den Fahrzeugführer oder den Fahrzeughalter durch Nichtanhandnahme²⁶⁰, Einstellung²⁶¹ oder Freispruch und weiterhin unbekannter Täterschaft gelangt Art. 7 OBG zur Anwendung.

c. Vorgehen bei Bekanntgabe einer Drittperson als Täterin im ordentlichen Strafverfahren

Nach Ansicht des Bundesrats in der Botschaft zu *Via sicura* hat der Fahrzeughalter auch im ordentlichen Strafverfahren noch die Möglichkeit, Name und Adresse der tatsächlich fahrgewöhnlichen Person zu nennen oder genügend Angaben zu ihrer Identität zu machen, sodass diese individualisierbar ist.²⁶² Bezeichnet der Fahrzeughalter eine andere Person als tatsächlichen Fahrzeugführer zum Tatzeitpunkt, untersucht die Strafbehörde die begangene Übertretung unter Umständen nochmals. Dies dient der Wahrung des rechtlichen Gehörs, da sich die angebliche Täterschaft bisher nicht zur Sache äussern konnte bzw. noch gar keine Kenntnis von einem Verfahren gegen sie hatte. Gelangt die Untersuchungsbehörde zum Ergebnis, dass die vom Fahrzeughalter **angegebene Person die Tat nicht begangen hat**, wird sie das Strafverfahren wegen des Ordnungsbussendelikts ihr gegenüber nicht an die Hand nehmen²⁶³ oder einstellen²⁶⁴ oder sie freisprechen und die Bussenbezahlung durch den Fahrzeughalter im Strafverfahren wegen Art. 7 OBG prüfen.

Liegen keine weiteren Beweise vor und stehen sich die **Aussagen des Fahrzeughalters und der als Täterin genannten Person gegensätzlich gegenüber**, ist deren Glaubhaftigkeit zu untersuchen. Erscheint im Strafverfahren gegen die mutmassliche Täterschaft die Aussage des Fahrzeughalters glaubhafter

260 Art. 310 Abs. 1 Bst. a StPO.

261 Art. 319 Abs. 1 Bst. b StPO.

262 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

263 Art. 310 Abs. 1 Bst. a StPO: Bei z.B. offensichtlich falscher Angabe durch den Fahrzeughalter, sodass kein Tatverdacht begründet wird.

264 Art. 319 Abs. 1 Bst. b StPO: Wenn sich z.B. der Tatverdacht gegen die betroffene Person aufgrund eines «Alibis» nicht erhärtet, wird das Strafverfahren zumeist mangels Beweisen eingestellt.

oder ist es nicht möglich, die einzelnen Aussagen als glaubhafter oder weniger glaubhaft zu bewerten, ist die Angelegenheit i.d.R. zur Beurteilung des Sachverhalts bzw. dieser «Aussage gegen Aussage»-Situation dem Gericht vorzulegen.²⁶⁵ Ist jedoch die Aussage der Täterschaft glaubhaft, dass sie zum Tatzeitpunkt nicht im Besitz des Fahrzeugs gewesen sei resp. dieses nicht gelenkt habe, kann hierauf verzichtet und das Verfahren durch die Übertretungsstrafbehörde oder Staatsanwaltschaft mangels erhärteten Tatverdachts eingestellt²⁶⁶ und die Bussenbezahlung durch den Fahrzeughalter nach Art. 7 Abs. 5 OBG geprüft werden. Letzteres gilt auch dann, wenn das Gericht die vom Fahrzeughalter genannte Person (bei glaubhafterer Aussage des angeblichen Täters oder *in dubio pro* bei gleich glaubhaften Aussagen) freispricht und der Fahrzeughalter den Befreiungsbeweis nach Art. 7 Abs. 5 OBG²⁶⁷ nicht vorzubringen vermag.²⁶⁸ Denn trotz der individualisierbaren Benennung einer angeblichen Täterschaft durch den Fahrzeughalter konnte die Strafverfolgungsbehörde nicht mit verhältnismässigem Aufwand feststellen, wer der fehlbare Fahrzeuglenker war.²⁶⁹ Die aufgelaufenen Verfahrenskosten für das Vorverfahren und allenfalls das Gerichtsverfahren werden grundsätzlich beim Fahrzeughalter – zusätzlich zur Bezahlung der Busse – erhoben.²⁷⁰

Wenn der Fahrzeughalter den Strafverfolgungsbehörden einen unterzeichneten Leihvertrag oder Mietvertrag vorlegt, der die Person benennt, welche alleine das Fahrzeug lenken durfte,²⁷¹ und deren Aufenthaltsort unbekannt ist, ist nach ihr zu fahnden.²⁷² Lässt sich diese dann ermitteln, werden im Strafbefehlsverfahren wegen des Ordnungsbussendelikts von der Mieterschaft im Falle eines Geständnisses²⁷³ oder bei anderweitig ausreichend

265 Siehe BGE 143 IV 241 E. 2.2.2 S. 243; siehe Art. 299 Abs. 2 StPO; vgl. Art. 352 Abs. 1 StPO, wonach ein Strafbefehl insbesondere nur bei einem ausreichend geklärten Sachverhalt ergehen kann.

266 Vgl. BGE 143 IV 241 E. 2.2.2 S. 243.

267 Siehe Ausführungen in I.B.3.3.a.

268 Behauptet der Fahrzeughalter glaubhaft, dass sein Fahrzeug durch XY gestohlen wurde und kann diesem keine Täterschaft nachgewiesen werden, muss Ersterer zudem noch glaubhaft darlegen, dass er die Benutzung seines Fahrzeugs gegen seinen Willen trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindern konnte (Art. 7 Abs. 5 OBG; Botschaft *Via sicura* 2010 [Bundesrat], S. 8487).

269 Art. 7 Abs. 5 OBG.

270 Art. 426 Abs. 1 StPO; siehe Ausführungen in I.B.2.2.e.

271 Siehe Urteil des BGer 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.5 8 (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, AJP 2018, S. 1568 ff.).

272 Art. 314 Abs. 3 StPO.

273 Art. 352 Abs. 1 StPO.

geklärtem Sachverhalt die Busse und unter Umständen die Kosten²⁷⁴ erhoben. Das ordentliche Strafverfahren wegen des Ordnungsbussdelikts oder Art. 7 OBG gegen den Fahrzeughalter wird infolgedessen mit kurz begründeter Verfügung eingestellt.²⁷⁵ Mit dem Versand der Schlussverfügung²⁷⁶ und der Einstellung²⁷⁷ ist jedoch bis zur rechtskräftigen Erledigung des gegen den angeblichen Fahrzeugführer geführten Strafverfahrens wegen des Ordnungsbussdelikts zuzuwarten. Bei einer vorzeitigen Einstellung des Verfahrens könnte der Fahrzeughalter unter Umständen aufgrund des Grundsatzes *ne bis in idem* nicht mehr belangt werden. Kommt es mithin zu keiner Verurteilung der mutmasslichen vom Fahrzeughalter benannten Täterschaft wegen des begangenen Ordnungsbussdelikts, kann die Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters im Strafverfahren wegen des Ordnungsbussdelikts oder Art. 7 OBG immer noch geprüft werden.

d. Beschränkung des Ermittlungs- und Untersuchungsaufwands

Dass eine natürliche Person für eine andere natürliche Person unter Umständen einzustehen hat, ist bspw. bereits aus dem Medienstrafrecht bekannt. Nach Art. 28 Abs. 2 Satz 1 StGB ist der verantwortliche Redaktor wegen Nichtverhinderung einer strafbaren Veröffentlichung gemäss Art. 322^{bis} StGB strafbar, wenn der Autor nicht ermittelt oder in der Schweiz nicht vor Gericht gestellt werden kann.²⁷⁸ Ähnlich verhält es sich bei Art. 7 OBG, wonach die Polizei dem Halter die Busse auferlegt, wenn unbekannt ist, wer die in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV erwähnte Übertretung begangen hat (Abs. 1). Können die Strafverfolgungsbehörden die tatsächliche Fahrzeugführerschaft nicht mit verhältnismässigem Aufwand feststellen, hat i. d. R. der Fahrzeughalter die Busse zu bezahlen (Abs. 5).

Es liegt in der Natur des Ordnungsbussenverfahrens, den Aufwand bei dessen Durchführung möglichst gering zu halten. Entsprechend werden in diesem Verfahren keine ausgedehnten Ermittlungen getätigt. Ist der fehlbare Fahrzeugführer jedoch nicht selbst anzutreffen oder auf dem Bild der Überwa-

274 Keine Kostenauflegung kommt namentlich dann in Betracht, wenn die Täterschaft bspw. infolge des Radarfotos bekannt ist und diese bisher vom Verfahren vor den Strafbehörden wegen der Übertretung keine Kenntnis hatte.

275 Art. 319 StPO und Art. 357 Abs. 3 StPO.

276 Eine Entschädigung ist bei der Beurteilung von Ordnungsbussentatbeständen grundsätzlich nicht geschuldet.

277 Die Nichtanhandnahme ist nur möglich, wenn bisher kein Strafbefehl ergangen ist.

278 Fehlt ein verantwortlicher Redaktor, so ist jene Person nach Art. 322^{bis} StGB strafbar, die für die Veröffentlichung verantwortlich ist (Art. 28 Abs. 2 Satz 2 StGB).

chungsanlage nicht deutlich zu erkennen, können intensive Ermittlungs- und Untersuchungsarbeiten bei dessen Eruiierung anfallen. Zu denken ist z.B. an ein Unternehmen, dessen Motorfahrzeuge mehrere Mitarbeiter gemeinsam benützen, wobei niemand den fehlbaren Fahrzeugführer gegenüber der Polizei nennen will oder kann.

Der Bundesrat führte in der *Botschaft zu Via sicura 2010* aus, dass die Polizei selbstverständlich Ermittlungen anstellen könne, um die tatsächliche Fahrzeugführerschaft herauszufinden. Diese **aufwändige Ermittlungs-(und Untersuchungs-)Arbeit** stehe aber in keinem vernünftigen Verhältnis zu der zu erwartenden Höhe der Busse.²⁷⁹ In diesem Sinne beschränkte der Gesetzgeber den Aufwand auf ein verhältnismässiges Ausmass. Dies räumt den strafverfolgenden Behörden einen **Ermessensspielraum** ein, was für den Ordnungsbussenbereich ungewöhnlich ist.²⁸⁰ Es liegt an der Rechtsprechung zu definieren, welchen Aufwand die Strafverfolgungsbehörden zur Eruiierung des Fahrzeugführers im Mindestumfang tätigen müssen.²⁸¹ Im Rahmen dieser Arbeit wird in einem späteren Abschnitt (rechtsvergleichend) untersucht, was als verhältnismässiger Aufwand aufzufassen ist.²⁸²

e. Berücksichtigung von verzögerten Ermittlungshandlungen bei der Strafzumessung

Nennt der Fahrzeughalter keinen (anderen) Täter und führt die schweizerische Strafbehörde das Verfahren gegen ihn weiter, ist die Verzögerung von Ermittlungshandlungen durch die Strafverfolgungsbehörde grundsätzlich bei der **Strafzumessung** zu berücksichtigen.²⁸³ Dem steht jedoch die pauschale Bemessung²⁸⁴ der Ordnungsbussen gemäss der *Bussenliste 1 Anhang 1 OBV* entgegen. Da im Strassenverkehrsrecht der allgemeine Teil des StGB ebenso gilt,²⁸⁵ können übermässige Verfahrensverzögerungen im Strafverfahren grundsätzlich zu einer Reduktion der Busse oder als *ultima ratio* zu einer Einstellung des

279 *Botschaft zu Via sicura 2010*, S. 8486 f.; Art. 1 Abs. 4 OBG: Die Höchstgrenze der einfachen Ordnungsbussen ist CHF 300.-; Art. 5 Abs. 2 OBG: Die kumulierte Ordnungsbusse beträgt höchstens CHF 600.-.

280 Siehe MOHLER, Jusletter 2015, Nr. 59.

281 WEISSENBARGER, Komm SVG / aOBG/2014, N7 zu Art. 6 aOBG/2014.

282 Siehe Ausführungen in IV.C.3.

283 Dies gilt nicht, wenn der Fahrzeughalter die Verzögerung selbst zu vertreten hat, indem er bspw. die Nennung der tatsächlichen Fahrzeugführerschaft hinausschiebt; vgl. Art. 1 Abs. 5 OBG, wonach das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse nicht zu berücksichtigen sind.

284 STAUBER, Jusletter 2022, Nr. 5.

285 Art. 102 Abs. 1 SVG.

Verfahrens führen.²⁸⁶ Im Ordnungsbussenbereich ist jedoch nicht zu erwarten, dass die Verfahrensverzögerung dem Fahrzeughalter einen Schaden von aussergewöhnlicher Schwere verursacht.²⁸⁷ Eine Verfahrenseinstellung fällt deshalb grundsätzlich ausser Betracht. Gegen eine Bussenreduktion spricht, dass es sich um keine schweren Straftaten handelt und die Sanktionierung mit maximal CHF 300.– bescheiden ausfällt. Die i. d. R. geringe Komplexität der Fälle und der kurz bevorstehende Eintritt der Verfolgungsverjährung können hingegen die Berücksichtigung der Verfahrensverzögerung als Strafmindeungsgrund rechtfertigen, sofern die Strafverfolgungsbehörde diese zu verantworten hat.²⁸⁸

3.3 Möglichkeit der Befreiung von der Bezahlung der Busse

a. Befreiungsbeweis²⁸⁹ nach Art. 7 Abs. 5 OBG

Gemäss Art. 7 Abs. 5 OBG kann sich der Halter im ordentlichen Strafverfahren entlasten, indem er glaubhaft macht, dass das Fahrzeug gegen seinen Willen benutzt wurde und er dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindern konnte.²⁹⁰ Das Glaubhaftmachen der Benutzung des Fahrzeugs gegen seinen Willen und die fehlende Möglichkeit der Verhinderung trotz entsprechender Sorgfalt müssen **kumulativ** vorliegen.²⁹¹

Das BGer stellte fest, dass der von Art. 7 OBG vorgesehene Schutz der Fahrzeughalterrechte über denjenigen der niederländischen Regelung hinausgeht.²⁹² Art. 8 WAHV (NL)²⁹³ zählt im Vergleich zu Art. 7 OBG **mehr Möglichkeiten** auf, um sich gegen die Anordnung der verwaltungsrechtlichen Sanktion zu wehren.²⁹⁴ So genügt nach niederländischem Recht bspw. ausdrücklich das Vor-

286 BGE 143 IV 373 Regeste S. 373 und E. 1.4.2. S. 378; BGE 133 IV 158 E. 8 S. 170 m.w.H.; Urteil des Kantonsgerichts Schwyz STK 2017 40 vom 9. Juli 2018 E. 4b; SUMMERS, BSK StPO, N15 zu Art. 5 StPO.

287 Vgl. BGE 143 IV 373 E. 1.4.2. S. 378 m.w.H.; vgl. Urteil des Kantonsgerichts Schwyz STK 2017 40 vom 9. Juli 2018 E. 4b.

288 Vgl. Urteil des Kantonsgerichts Schwyz STK 2017 40 vom 9. Juli 2018 E. 2b/bb.

289 In der vorliegenden Arbeit wird bewusst der Terminus «Befreiungsbeweis» und nicht «Exkulpationsbeweis» verwendet, da die Bestrafung der Täterschaft unabhängig von einem Verschulden erfolgt.

290 Vgl. Urteil des Gerichtshofs des Kantons GenÈP/23645/2021 AARP/124/2023 vom 6. April 2023 E. 3.

291 Siehe WEISSENBERGER, Komm SVG/aOBG/2014, N8 zu Art. 6 aOBG/2014.

292 BGE 144 I 242 E. 1.3.1 S. 247; zu diesem Entscheid siehe auch HASKAYA, forumpoenale 2019, S. 389 ff.

293 Siehe Anhang 2.

294 Art. 8 WAHV (NL; siehe Anhang 2).

legen eines gewissen Mietvertrages.²⁹⁵ Im Gegensatz zur schweizerischen Regelung sehen die niederländischen Regelungen zudem explizit vor, dass der Fahrzeughalter auf die Nichtigkeitsgründe²⁹⁶ und die Folgen bei deren Vorliegen hinzuweisen ist.²⁹⁷

In der Schweiz kann sich der Fahrzeughalter – zusätzlich zu den Missbrauchsfällen nach Art. 7 Abs. 5 OBG – gemäss Abs. 4 dieser Bestimmung durch die **Nennung von Name und Adresse des Fahrzeugführers** einem Strafverfahren entziehen.²⁹⁸ Hierbei muss es sich allerdings um glaubhafte Angaben handeln, andernfalls ist die Busse dem Fahrzeughalter aufzuerlegen. Die Nennung eines Fahrzeugführers durch den Fahrzeughalter ist mithin für Letzteren nur bedingt entlastend.

Aufgrund des Wortlauts von Art. 7 Abs. 5 OBG ist erkennbar, dass der Gesetzgeber den **Fahrzeughalter bei der Sicherung seines Fahrzeugs vor unbefugter Verwendung oder dessen Überlassung an andere zur Sorgfalt anhalten will**. Dies macht insofern Sinn, als es sich bei einem Fahrzeug um eine allgemeine Gefahrenquelle handelt, die einer besonderen Überwachung bedarf. Insofern ist das vorsätzliche Überlassen eines Fahrzeugs in vorschriftswidrigem Zustand denn auch als Vergehen und nicht als blosser Übertretung ausgestaltet und die fahrlässige Tatbegehung in Art. 93 Abs. 2 Bst. b SVG gesondert und zusätzlich zu Art. 100 Ziff. 1 SVG erwähnt. Der Fahrzeugführer muss das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann,²⁹⁹ was ebenso die allgemeine Gefährlichkeit des Führens eines Fahrzeugs offenbart. Das Verlassen des Fahrzeuges, ohne den Zündungsschlüssel wegzunehmen, wird nach Ziff. 3.317 Bussenliste 1 Anhang 1 OBV mit einer Busse von CHF 60.– bestraft.³⁰⁰ I.d.R. kann sich der Fahrzeughalter von der Bezahlung der Busse nach Art. 7 Abs. 5 OBG also nicht befreien, wenn er den Zündschlüssel stecken lässt oder das Fahrzeug einer ihm unbekannt Person anvertraut.³⁰¹

295 Art. 8 Bst. b WAHV (NL; siehe Anhang 2).

296 Art. 8 WAHV (NL): Wenn das Fahrzeug gegen seinen Willen benutzt worden ist und er dies vernünftigerweise nicht verhindern konnte [Bst. a], ein Mietvertrag [Bst. b] oder eine Entschädigungsbescheinigung [Bst. c] vorliegt.

297 Art. 5 WAHV (NL; siehe Anhang 2); Art. 5a WAHV (NL; siehe Anhang 2).

298 BGE 144 I 242 E. 1.1 S. 244 und E. 1.3.1 S. 247.

299 Art. 31 Abs. 1 SVG.

300 Art. 22 Abs. 1 VRV.

301 In Deutschland fällt gemäss KÖNIG, Kurz-Komm, N 5 zu § 25a StVG (D) die mangelnde Sicherung eines Fahrzeugs gegen Unbefugte, wie auch das unnötige Laufenlassen des Motors, nicht unter § 25a Abs. 1 StVG (D).

b. Vergleich zum privatrechtlichen Haftungsausschluss

Art. 7 OBG erinnert durch den verwendeten Terminus «Haftung» und den Verweis auf die Sorgfalt des Fahrzeughalters an die **Haftungsgrundlagen des Privatrechts** (wie die Tierhalter-³⁰² oder Familienhaupthaftung)³⁰³. So hat der Tierhalter dafür zu sorgen, dass durch eigene Aktionen oder Reaktionen des Tieres niemand zu Schaden kommt.³⁰⁴ Das Familienhaupt hat namentlich minderjährige Hausgenossen derart zu beaufsichtigen, dass Letztere keinen Schaden verursachen können.³⁰⁵ Sowohl dem Tierhalter als auch dem Familienhaupt steht neben dem Sorgfaltsbeweis der Befreiungsbeweis zu.³⁰⁶ Beim **Sorgfaltsbeweis** kann sich die betroffene Person von ihrer Haftung befreien, wenn sie zu beweisen vermag, die durch die Umstände gebotene Sorgfalt in der Beaufsichtigung angewendet zu haben.³⁰⁷ Diese Möglichkeit sieht Art. 7 Abs. 5 OBG nicht vor. Gemäss dieser Vorschrift kann sich der Fahrzeughalter aber von der Bezahlung der Busse befreien, wenn er im ordentlichen Strafverfahren glaubhaft zu machen vermag, dass das Fahrzeug gegen seinen Willen benutzt worden ist und er dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindern konnte.³⁰⁸ Dieser – vom Sorgfaltsbeweis zu unterscheidende – **Befreiungsbeweis** ist verneinend formuliert vergleichbar mit demjenigen des Haftpflichtrechts, wonach sich ein Tierhalter oder Familienhaupt von der Haftung durch den Beweis befreien kann, dass er das nach den konkreten Umständen gebotene Mass von Sorgfalt angewendet hat.³⁰⁹

c. Vergleich zur strafrechtlichen Sorgfaltspflicht

Der Befreiungsbeweis nach Art. 7 Abs. 5 OBG ähnelt aber nicht nur jenem der zivilrechtlichen Tierhalter- oder Familienhaupthaftung. Auch die Begründung des **strafrechtlichen Fahrlässigkeitsdelikts** im Sinne von Art. 12 Abs. 3 StGB weist durch den Vorwurf eines pflichtwidrigen unvorsichtigen (resp. sorgfaltswidrigen) Verhaltens durch den Täter Gemeinsamkeiten mit der Formulierung des Befreiungsbeweises von Art. 7 OBG auf. Art. 7 Abs. 5 OBG beinhaltet eine

302 Zur Tierhalterhaftung siehe Art. 56 OR.

303 Zur Familienhaupthaftung siehe Art. 333 ZGB.

304 REY/WILDHABER, Nr. 1160 m.w.H.

305 Art. 331 ZGB und Art. 333 Abs. 1 ZGB.

306 REY/WILDHABER, Nr. 1192 ff. und Nr. 1389 ff.

307 Art. 56 Abs. 1 OR; Art. 333 Ziff. 1 ZGB.

308 Vgl. Urteil des Gerichtshofs des Kantons GenÈve/23645/2021 AARP/124/2023 vom 6. April 2023 E. 3.

309 REY/WILDHABER, Nr. 1192 f. und Nr. 1389 f.

indirekte Sorgfaltspflicht, indem der Fahrzeughalter implizit zur Aufmerksamkeit und Vorsicht bei der Vergabe seines ausweispflichtigen Fahrzeugs angehalten wird.³¹⁰ Diese Pflicht beim Überlassen des Fahrzeugs kommt denn auch in der Strafbarkeit einer Person, welche ein Motorfahrzeug einem Führer überlässt, welcher den erforderlichen Ausweis nicht besitzt,³¹¹ zum Ausdruck. Dasselbe gilt für die bundesgerichtliche Rechtsprechung betreffend Überlassen des Fahrzeugs durch den Fahrzeughalter an eine fahrunfähige Fahrzeugführerschaft.³¹² Der Gesetzgeber sieht die Bezahlung der Busse vor, wenn der Fahrzeughalter seiner Sorgfaltspflicht nicht nachkommt und dadurch nicht verhindert, dass das Fahrzeug entgegen seinem Willen benutzt wird. Er ist m.a.W. für die Busse verantwortlich, wenn bei pflichtgemäßem Verhalten des Fahrzeughalters die Benutzung des Fahrzeugs durch den unbekanntes Fahrzeugführer gegen seinen Willen vermeidbar gewesen bzw. ausgeblieben wäre. Dies erinnert namentlich an die bundesgerichtliche Rechtsprechung zur Begründung der **Vermeidbarkeit**.³¹³

d. Einwand der fehlenden Zustellung der Ordnungsbusse

Nach Art. 6 Abs. 6 OBG finden im Ordnungsbussenverfahren die Vorschriften, welche die Mitteilung von Urteilen, Strafbefehlen oder Einstellungsbeschlüssen vorsehen, keine Anwendung. Das hat namentlich auch für die Regelung zu gelten, wonach die Zustellung von Entscheiden der Strafbehörden durch eingeschriebene Postsendung oder auf andere Weise gegen Empfangsbestätigung, insbesondere durch die Polizei, erfolgt.³¹⁴ Das BGer stellte in einem aktuellen Entscheid fest, dass die Erwägung der Vorinstanz nicht zu beanstanden sei, wonach die Möglichkeit eines **doppelten Zustellungsfehlers** durch den Versand der Übertretungs-«Anzeige» und der Zahlungserinnerung je per einfacher Post **vernachlässigbar klein** sei.³¹⁵ Daraus kann gefolgert werden, dass der Einwand des Fahrzeughalters, er habe die Ordnungsbusse durch die Polizei nicht erhalten, i.d.R. aufgrund der in der Praxis gehandhabten Mehrfachzustellung im Hinblick auf die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG nicht befreiend

310 Eine direkte Verpflichtung läge hingegen bspw. vor, wenn der Gesetzgeber z.B. die Pflicht zum Führen eines Fahrtenbuches vorsieht, worauf in IV.B.4.2 und V.G.2 eingegangen wird; siehe Ausführungen in III.C.3.2; vgl. Art. 12 Abs. 3 StGB: «nach den Umständen».

311 Art. 95 Abs. 1 Bst. e SVG.

312 BGE 98 IV 11 Regeste S. 11 und E. 4 f. S. 16 ff.

313 BGE 135 IV 56 E. 2.1 S. 65; vgl. Art. 12 Abs. 3 StGB: «nach seinen persönlichen Verhältnissen».

314 Art. 85 Abs. 2 StPO.

315 BGE 145 IV 252 E. 1.8 S. 259; siehe STAUBER, Jusletter 2022, Nr. 6.

wirkt.³¹⁶ Der Einwand des Fahrzeughalters, er habe keine Post von der Strafverfolgungsbehörde erhalten, ist mithin nicht zu hören, wenn die Zustellung an die korrekte Wohnadresse oder an eine von der beschuldigten Person selbst angegebene Zustelladresse erfolgt ist.³¹⁷ Dies hat ebenso für das Anbringen des Bedenkfristformulars als Ordnungsbussen-Steckzettel am Fahrzeug durch die Polizei und die alsdann erfolgte Zusendung der Zahlungserinnerung zu gelten. Hier sind bei weiterhin unbekannter Täterschaft die Busse und die Kosten vom Fahrzeughalter zu erheben, ausser der Fahrzeughalter legt glaubhaft dar, dass er den besagten Steckzettel nie erhalten hat, und die Strafverfolgungsbehörde kann den Erhalt nicht (bspw. anhand von Bildern einer Überwachungskamera) nachweisen. In diesem Fall werden – auch im ordentlichen Strafverfahren – grundsätzlich keine Verfahrenskosten erhoben, da die Beweislast für die erfolgte Zustellung des am Fahrzeug angebrachten Ordnungsbussen-Steckzettels und der Zahlungserinnerung bei den Behörden liegt.³¹⁸

Ein (allenfalls rektifizierter) Strafbefehl ohne Erhebung von Verfahrenskosten³¹⁹ ist dann zu erlassen, wenn erstellt ist, dass die Strafbehörde den betreffenden Fahrzeughalter **tatsächlich nicht angeschrieben** hat (z.B. bei fehlender Zustellung aufgrund falscher Adressangaben oder aufgrund von dessen Wohnsitz im Ausland).³²⁰ Die Verfahrenskosten werden hingegen regelmässig dann von der betroffenen Person erhoben, wenn deren **rechtswidriges und schuldhaftes Verhalten zur Einleitung des ordentlichen Strafverfahrens** führte oder dessen Durchführung alsdann erschwerte (wie bei fehlender Mitteilung der Adressänderung gegenüber den Strafverfolgungsbehörden oder wenn der bisherige Briefkasten / das bisherige Postfach nicht mehr geleert wird und die Post deshalb retourniert werden muss).³²¹

Die Zustellung des Strafbefehls erfolgt – im Gegensatz zum Übertretungsvorhalt und der Zahlungserinnerung – durch eingeschriebene Postsendung.³²² Wird der Strafbefehl nicht abgeholt und an die Strafbehörde retourniert, ist

316 BGE 145 IV 252 E. 1.8 S. 259; neben dem am Fahrzeug angebrachten Ordnungsbussen-Steckzettel oder dem Übertretungsvorhalt erhält der Fahrzeughalter bei unbekannter Täterschaft eine Zahlungserinnerung; siehe Urteil des Obergerichts des Kantons Zürich SU210026 vom 16. Dezember 2021 E. 4.1; siehe Urteil des Appellationsgerichts des Kantons Basel-Stadt BES.2020.17 vom 28. Februar 2020 E. 3.2; siehe Urteil des Appellationsgerichts des Kantons Basel-Stadt BES.2022.100 vom 22. September 2022 E. 2.3.

317 STAUBER, Jusletter 2022, Nr. 6.

318 Verfügung des Obergerichts des Kantons Bern BK 23 39 vom 16. Juni 2023 E. 4.2; siehe Ausführungen in I.B.2.2.e.

319 Siehe Art. 12 OBG.

320 Siehe Art. 426 Abs. 3 Bst. a StPO.

321 Siehe Art. 426 Abs. 2 StPO; vgl. zu den Verfahrenskosten auch Art. 417 StPO.

322 Art. 87 Abs. 2 StPO.

für das weitere Vorgehen entscheidend, ob die **Zustellfiktion** nach Art. 85 Abs. 4 Bst. a StPO greift, was bei Verfahrenshandlungen der Strafverfolgungsbehörden (z.B. einer Befragung³²³) innerhalb der vergangenen 6 Monate grundsätzlich anzunehmen ist.³²⁴ Wird diese Zeitdauer überschritten, erfolgt bei **nicht abgeholter** Postsendung eine weitere Zustellung mittels «Einschreiben» und alsdann die polizeiliche Zustellung gegen Empfangsbestätigung sowie allenfalls die Ausschreibung im Polizeifahndungssystem zur Zustellung.³²⁵ Bei **verweigerter Annahme** der Postsendung wird der Strafbefehl praxisgemäss ein weiteres Mal eingeschrieben mit der Zusatzleistung «Eigenhändig»³²⁶ durch die Post oder gegen Empfangsbestätigung durch die Polizei zugestellt.

Bei **Wohnsitz oder Sitz (bei juristischen Personen) im Ausland** wird in der Praxis entsprechend dem Rechtshilfeführer des EJPD³²⁷ vorgegangen. Dieser zeigt auf, in welchen Ländern eine Beweiserhebung und direkte Zustellung von Entscheiden möglich ist. Den Rechtshilfeführer gilt es auch bei den Zustellungen im Ordnungsbussenverfahren zu beachten. Einige ausländische Behörden³²⁸ versenden regelmässig bei der polizeilichen Rechtshilfe ein Dokument, auf welchem der Fahrzeughalter abgebildet ist. Dieses kann unter Umständen – als weiteres Indiz neben der Haltereigenschaft – für die Täterschaft des Fahrzeughalters sprechen, wenn im Vergleich mit dem Radarfoto dieselbe Person erkennbar ist (z.B. aufgrund derselben abgebildeten Brille, von Bart, Frisur etc.), und einen Strafbefehl zur Folge haben. Bei juristischen Personen erfolgt i.d.R. zunächst der Abgleich des Radarfotos mit dem IVZ(FABER)³²⁹-Bild derjenigen Personen, welche im Handelsregister eingetragen sind.

Verweigert der Fahrzeughalter die Mitwirkung und kann die Täterschaft mit verhältnismässigem Aufwand (inkl. Rechtshilfe) nicht eruiert werden, erfolgt gegen diesen einen Strafbefehl. Falls die direkte Zustellung des Strafbefehls an die natürliche Person mit Wohnsitz im Ausland nicht möglich ist, weil es bspw. am entsprechenden Staatsvertrag fehlt, wird der Strafbefehl

323 Urteil des BGer 6B_1154/2021 vom 10. Oktober 2022 E. 1.2 f.

324 Urteil des BGer 6B_674/2019 vom 19. September 2019 E. 1.4.3; Urteil des Kantonsgerichts Schwyz BEK 2021 71 vom 29. November 2021 E. 3b.

325 Art. 85 Abs. 2 StPO.

326 Hierdurch wird sichergestellt, dass die allfällige Annahmeverweigerung durch die beschuldigte Person rechtsgenügend dokumentiert ist.

327 Abrufbar unter der Homepage des Bundes zur internationalen Rechtshilfe.

328 So bspw. Behörden in Deutschland und Italien – aber nicht in Frankreich.

329 Im FABER wurden die Daten zur Führerzulassung aufgeführt, während im MOFIS die Daten der Fahrzeugzulassungen, im ADMAS die Daten der Fahrberechtigung und im TARGA die Administrativmassnahmen enthalten waren (siehe Botschaft *Via sicura* 2010 [Bundesrat], S. 8480).

mittels nationaler Ausschreibung durch die Polizei bei erneutem Aufenthalt in der Schweiz zugestellt. Das gilt namentlich auch dann, wenn das Ordnungsbussenverfahren nicht ordentlich durchgeführt werden konnte, weil bspw. das Bedenkfristformular oder der Übertretungsvorhalt und die Zahlungserinnerung nicht zustellbar waren. Ist die direkte Zustellung des Strafbefehls nicht im Rechtshilfeführer vorgesehen, kommt bei juristischen Personen mit Sitz im Ausland – mangels der Möglichkeit zur Ausschreibung – eine Sistierung in Betracht.³³⁰

e. Einwand der Nichtbeachtung der Nennung der tatsächlichen Fahrzeugführerschaft durch den Fahrzeughalter

Die mehrfache Nichtbeachtung der vom Fahrzeughalter genannten Täterschaft seitens der Staatsanwaltschaft kann nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung eine **Entschädigungspflicht** des Staates im Sinne von Art. 429 StPO begründen. Entsprechend stellte das BGer fest, dass trotz der Bussenhöhe von nur CHF 40.–, aber mit Blick auf das Zusammenspiel von Halterhaftung und verschuldensabhängiger Verantwortlichkeit des Fahrzeugführers eine gewisse Komplexität gegeben und der Beizug eines Anwalts durch die in ihren beruflichen Verhältnissen massiv tangierte Fahrzeugvermieterin daher angezeigt gewesen sei.³³¹

4. Zusammenfassung wesentlicher Erkenntnisse

Der Gesetzgeber führte per 1. Januar 2014 mit Art. 6 aOBG/2014 eine neue Vorschrift ein, welche das Vorgehen der Strafverfolgungsbehörden bei geringfügigen Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht durch einen unbekanntem Fahrzeugführer regelte.³³² Bei der kürzlich erfolgten, am 1. Januar 2020 in Kraft getretenen Totalrevision des Ordnungsbussenrechts übernahm der Gesetzgeber im Wesentlichen diese Bestimmung (Art. 7 OBG), änderte deren Marginalie in «Haftung der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters» und erweiterte sie um die Widerhandlungen gegen das NSAG.³³³

Nach der Wiedergabe der aktuellen Bestimmung wurde aufgezeigt,³³⁴ wo die genannte Bestimmung in der mehrstufigen Verfahrensordnung des

330 Art. 314 Abs. 1 Bst. a StPO.

331 Vgl. zum Ganzen Urteil des BGer 6B_880/2015 vom 8. Dezember 2015 E. 1.4.3.

332 Die altrechtliche Bestimmung in Art. 6 aOBG/2006 enthielt eine mit Art. 5 aOBG/2014 (der Vorgängernorm des heutigen Art. 6 OBG) vergleichbare Regelung zum Vorgehen, wenn der Fahrzeugführer den Strafverfolgungsbehörden bekannt ist.

333 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in I.B.1.

334 Siehe Ausführungen in I.B.1.

schweizerischen Strassenverkehrsrechts einzuordnen ist.³³⁵ Es wurde dargelegt, wann die soeben erwähnte Vorschrift des Ordnungsbussenrechts angewendet werden darf. Hierbei war festzustellen, dass es mit den Ordnungsbussentatbeständen vergleichbare geringfügige Straftaten gibt, welche vom Ordnungsbussenverfahren und damit auch vom Anwendungsbereich von Art. 7 OBG ausgenommen sind. Die Straftatbestände begrenzen aber nicht nur den Anwendungsbereich der Halterverantwortlichkeit, sondern auch das Ausmass der Kostenentlastung der zuständigen Behörde.³³⁶ Sodann wurden die Voraussetzungen und Ausnahmen für die Anwendung des Ordnungsbussenverfahrens dargestellt.³³⁷ Es wurde mithin aufgezeigt, wann sogleich ein ordentliches Strafverfahren eingeleitet sowie durchgeführt wird und Art. 7 OBG folglich keine Anwendung findet. Hiervon wurden die Fälle unterschieden, wenn der Fahrzeughalter die Ordnungsbusse – unter Umständen infolge der Ablehnung des Ordnungsbussenverfahrens³³⁸ – nicht bezahlt³³⁹ und der Ordnungsbussentatbestand alsdann (nachfolgend) im ordentlichen Strafverfahren zu beurteilen ist.³⁴⁰

Das Ausfällen einer Ordnungsbusse im ordentlichen Strafverfahren war zunächst für Fälle vorgesehen, in welchen der Verkehrssünder den erforderlichen Geldbetrag gerade nicht auf sich trug.³⁴¹ Heute hat der Fahrzeughalter länger Zeit, um die Busse im Ordnungsbussenverfahren zu begleichen, und dessen Mittellosigkeit kann beim Vollzug der durch die Übertretungsstrafbehörde oder Staatsanwaltschaft im ordentlichen Strafverfahren ausgesprochenen Busse berücksichtigt werden.³⁴² Im Gegensatz zum Aussprechen der Ordnungsbusse im ordentlichen Strafverfahren ist der Verzicht auf diese nicht mehr im OBG enthalten.³⁴³ Dies hat zur Folge, dass unter Umständen im Einzelfall zu prüfen ist, ob wesentliche Rechte der betroffenen Person derart beeinträchtigt sind, dass Nichtigkeit der polizeilichen Verfügung angenommen werden muss, mit welcher die Ordnungsbusse erhoben wurde.³⁴⁴ Ausserdem wurde untersucht, unter welchen Umständen im ordentlichen Strafverfahren

335 Vgl. EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 55 ff.

336 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in I.B.2.1.

337 Siehe Art. 3 f. OBG und Art. 5 Abs. 2 OBG; siehe Ausführungen in I.B.2.2.a.

338 Art. 4 Abs. 3 Bst. c OBG und Art. 13 Abs. 2 OBG.

339 Art. 6 Abs. 4 OBG, Art. 7 Abs. 3 OBG und Art. 9 Abs. 2 Bst. c OBG.

340 Siehe Ausführungen in I.B.2.2.b.

341 Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1097.

342 Siehe Ausführungen in I.B.2.2.c.

343 Art. 14 OBG (Art. 11 Abs. 2 aOBG/2014).

344 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in I.B.2.2.d.

auf eine Kostenauflegung an den Fahrzeughalter zu verzichten ist.³⁴⁵ Anschliessend wurde festgestellt, dass bei Vorliegen eines Ordnungsbussentatbestands schliesslich weder eine Verwarnung noch ein Führerausweisentzug erfolgt.³⁴⁶

Alsdann wurde besagte Vorschrift als Untersuchungsgegenstand einer näheren Betrachtung unterzogen. Gemäss dem Wortlaut von Art. 7 Abs. 1 OBG haben die Strafverfolgungsbehörden im Ordnungsbussenverfahren und praxismässig auch im allenfalls nachfolgenden ordentlichen Strafverfahren auf die Eintragung im Fahrzeugausweis und damit auf einen formellen Halterbegriff abzustellen.³⁴⁷ In der vorliegenden Arbeit wurde deshalb aufgezeigt, für welche Fahrzeuge überhaupt ein solcher Ausweis erforderlich ist und wer durch die Zulassungsbehörde im Fahrzeugausweis eingetragen wird.³⁴⁸ Es wurde festgestellt, dass für die Eintragung im Fahrzeugausweis ein materieller Halterbegriff massgeblich ist. Hierbei wird darauf abgestellt, wer erstens die tatsächliche und dauernde Verfügungsgewalt über das Fahrzeug besitzt und zweitens es in seinem Interesse³⁴⁹ oder auf seine Kosten³⁵⁰ gebraucht oder gebrauchen lässt.³⁵¹ Dies erinnert an die im Haftpflichtrecht verwendete Definition des Halters.³⁵² Zumeist stimmen deshalb der formelle und materielle Halterbegriff überein.³⁵³ Aber nicht nur das Element des Adressaten der Halterverantwortlichkeit zeigt Parallelen zum Haftpflichtrecht auf, sondern auch dasjenige des Befreiungsbeweises von Art. 7 Abs. 5 OBG. Zur Bezahlung der Busse darf der Fahrzeughalter dementsprechend nur angehalten werden, wenn dieser nicht glaubhaft darlegen kann, dass das Fahrzeug gegen seinen Willen benutzt wurde und er dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindern konnte. Dies erinnert an die Haftungsgrundlagen des Privatrechts (z.B. der Tierhalter-³⁵⁴ oder Familienhupthaftung),³⁵⁵ aber auch an die Begrün-

345 Siehe Ausführungen in I.B.2.2.e.

346 Art. 16 Abs. 2 SVG *e contrario*; vgl. zum Ganzen Ausführungen in I.B.2.3.

347 Art. 7 Abs. 1 OBG; Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8517; siehe Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 988; siehe Ausführungen in I.B.3.1.a.

348 Siehe Ausführungen in I.B.3.1.b und I.B.3.1.c.

349 Hierin kommt die Verfügungsverantwortung zum Ausdruck.

350 Dies entspricht der wirtschaftlichen Verfügungsgewalt.

351 Art. 78 Abs. 1 Satz 2 VZV.

352 Siehe BGE 129 III 102 Regeste S. 102 und E. 2.1 S. 103 m.w.H.; kritisch betrachtet diese Rechtsprechung zum Halterbegriff GIGER, SVG Komm, N 25 zu Art. 58 SVG; siehe Ausführungen in I.B.3.1.a und I.B.3.1.c.

353 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in I.B.3.1.c.

354 Zur Tierhalterhaftung siehe Art. 56 OR.

355 Zur Familienhupthaftung siehe Art. 333 ZGB.

dung des strafrechtlichen Fahrlässigkeitsdelikts im Sinne von Art. 12 Abs. 3 StGB.³⁵⁶ Neben dem Befreiungsbeweis³⁵⁷ nennt Art. 7 Abs. 5 OBG zudem den unverhältnismässigen behördlichen Aufwand. Unter diesem Titel wurde zunächst das Vorgehen der Ermittlungsbehörde bei geringfügigen Strassenverkehrsdelikten im ruhenden oder fliessenden Verkehr aufgezeigt.³⁵⁸ Bei unbekannter Täterschaft hinterlassen die Polizeiangehörigen zunächst den Ordnungsbussen-Steckzettel am Fahrzeug oder stellen dem Fahrzeughalter den Übertretungsvorhalt und dann eine Zahlungserinnerung mit einfacher Post zu.³⁵⁹ Es wurde aufgezeigt, wie bei allfälliger Bekanntgabe einer Drittperson als Täterin im Ordnungsbussenverfahren und allenfalls ordentlichen Strafverfahren zu verfahren ist,³⁶⁰ was die Beschränkung des behördlichen Aufwands bedeutet³⁶¹ und welche Konsequenzen verzögerte Ermittlungs- und Untersuchungshandlungen haben.³⁶² Abschliessend erfolgte die eingehende Befassung mit dem Einwand der betroffenen Person, sie habe keine Dokumente von den Strafverfolgungsbehörden erhalten,³⁶³ und dem Einwand des Fahrzeughalters, seine Benennung der Täterschaft sei nicht beachtet worden.³⁶⁴

C. Erarbeitung und Konkretisierung der Forschungsfragen

1. Vorgehensweise

Nachdem Art. 7 OBG in einem etwas grösseren Kontext dargelegt und diese Bestimmung als Forschungsgegenstand einer näheren Betrachtung unterzogen worden ist, werden die Forschungsfragen erarbeitet und aufgezeigt. Art. 7 OBG findet in der Praxis zwar häufig Anwendung, diese ist aber nicht selten von Rechtsunsicherheit begleitet. Es ist entsprechend auf offensichtliche Besonder-

356 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in I.B.3.3.b und I.B.3.3.c.

357 Siehe Ausführungen in I.B.3.3.a.

358 Siehe Ausführungen in I.B.3.2.a.

359 Siehe Art. 6 Abs. 6 OBG; siehe BGE 145 IV 252 E. 1.8 S. 259; im Bedenkfristformular ist statt der Personalien der unbekannteten Täterschaft das Fahrzeugkennzeichen zu nennen (Art. 9 Abs. 3 OBG); WEISSENBERGER, Komm SVG/aOBG/2014, N 2 zu Art. 6 aOBG/2014; siehe zur Zustellung BGE 145 IV 252 E. 1.8 S. 259.

360 Siehe Ausführungen in I.B.3.2.b und I.B.3.2.c.

361 Siehe Ausführungen in I.B.3.2.d.

362 Siehe Ausführungen in I.B.3.2.e.

363 Siehe Ausführungen in I.B.3.3.d.

364 Siehe Ausführungen in I.B.3.3.e.

heiten bzw. offenkundige Probleme im Zusammenhang mit besagter Bestimmung einzugehen. Der Schwerpunkt wird hierbei auf eine strafrechtliche Sichtweise gelegt.

Ziel der nachfolgenden Ausführungen ist das Erarbeiten und Konkretisieren von Forschungsfragen, welche sich im Zusammenhang mit der Anwendung von Art. 7 OBG ergeben. Anschliessend wird im nachfolgenden Kapitel aufgezeigt, wie diese Fragen einer Antwort zugeführt werden sollen.

2. Probleme durch die Anwendung von Art. 7 OBG

2.1 Verletzung des Rechtsgleichheitsgebots?

Gemäss dem Bericht des UVEK zur Teilrevision des am 1. Januar 2020 in Kraft getretenen OBG³⁶⁵ ist zu entnehmen, dass Art. 7 OBG künftig insoweit ergänzt werden soll, als die Busse für die «Ordnungswidrigkeit»³⁶⁶ neben natürlichen auch juristischen Personen auferlegt werden kann.³⁶⁷ Andernfalls ergibt sich nach der hier vertretenen Ansicht die Möglichkeit zur Umgehung der Ordnungsbusse, da bei begangenen Bagatelldelikten die normwidrige Eintragung der «Firma» bzw. des Unternehmens³⁶⁸ im Fahrzeugausweis vor strafrechtlichen Konsequenzen im Bagatellbereich des Strassenverkehrsrechts schützt. Dies führt letztlich zur rechtsungleichen Behandlung derjenigen natürlichen Personen, deren Namen im IVZ (ehemals MOFIS-Datenbank)³⁶⁹ des ASTRA eingetragen sind. Ausserdem kann durch die Bussenerhebung unabhängig von der Leistungsfähigkeit der beschuldigten Person das Rechtsgleichheitsgebots³⁷⁰

365 Dieses datiert vom 16. März 2016.

366 Gemeint ist hier eine Widerhandlung gegen das Ordnungsbussenrecht; im Gegensatz zu den Ordnungsbussentatbeständen stellen die Ordnungswidrigkeiten des schweizerischen Verwaltungsstrafrechts eine eigene Deliktskategorie zu Verbrechen, Vergehen und Übertretung dar (EICKER, Verwaltungsstrafverfahren, S. 15).

367 Bericht Teilrevision SVG und OBG 2020 (UVEK), S. 3, S. 27 und S. 44.

368 In dieser Arbeit werden als Unternehmen die Einzelunternehmen und Gesellschaften unterschieden, wobei Letztere wiederum in Rechtsgemeinschaften (ohne Rechtspersönlichkeit: einfache Gesellschaften, Kollektivgesellschaften und Kommanditgesellschaften) und juristische Personen (Körperschaften mit Rechtspersönlichkeit des Privatrechts: Aktiengesellschaften, Kommandit-Aktiengesellschaften, GmbH, Genossenschaften und Vereine; Körperschaften mit Rechtspersönlichkeit des öffentlichen Rechts: Bund, Kantone und Gemeinden; Anstalten des Privatrechts: Stiftungen; Anstalten des öffentlichen Rechts: Universitäten sowie Hochschulen) unterteilt werden; vgl. PROBST, BSK SVG, N 228 zu Art. 58 SVG m.w.H.; vgl. SCHAFFHAUSER, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Nr. 247; vgl. SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, Nr. 868.

369 Siehe Ausführungen in I.B.3.1.c.

370 Art. 8 Abs. 1 BV.

verletzt sein. Dies gilt auch bezüglich der unterschiedlichen Strafverfolgung und Ahndung von gleichermaßen geringfügigen Delikten, die aber nicht alle in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV aufgeführt sind und folglich nicht per Ordnungsbusse geahndet werden können.³⁷¹ Hierbei ist ebenso an die theoretisch möglichen unterschiedlichen Auswirkungen in administrativmassnahmenrechtlicher Hinsicht zu denken. Liegt ein Ausschlussgrund nach Art. 3 f. OBG / Art. 5 Abs. 2 OBG vor, ist der in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV aufgeführte Ordnungsbussentatbestand nicht mehr im Ordnungsbussenverfahren zu beurteilen, sondern es wird ein ordentliches Strafverfahren durchgeführt.³⁷² Angesichts der Formulierung von Art. 16 Abs. 2 SVG hat bei einem solchen Ausschluss des Ordnungsbussenverfahrens grundsätzlich zwingend eine Verwarnung oder ein Ausweisentzug zu erfolgen. Es erscheint jedoch stossend, wenn dieselbe geringfügige Widerhandlung gegen das Ordnungsbussenrecht anders beurteilt wird, nur weil z.B. das zuständige Polizeiorgan die Tat nicht beobachten konnte. Solche Fälle sind daher m.E. grundsätzlich als «besonders leicht» zu beurteilen und gemäss Art. 16. Abs. 4 SVG «auf jegliche Massnahmen» zu verzichten.³⁷³

2.2 Verstoss gegen das Legalitätsprinzip?

Den Materialien ist zu entnehmen, dass mit der Einführung von Art. 6 aOBG/2014 bzw. des heutigen Art. 7 OBG der Problematik begegnet werden sollte, dass viele «Firmen» oft nicht in der Lage oder nicht willens seien, der Polizei jene Person anzugeben, die das Fahrzeug zur fraglichen Zeit benutzte.³⁷⁴ Der Gesetzgeber wollte somit den Beweisschwierigkeiten begegnen, die durch eine fehlende Einlassung einer «Firma» bestehen. Ob er damit nur Einzelfirmen meinte oder ob insbesondere auch Gesellschaften wie beim Unternehmensbegriff nach Art. 102 Abs. 4 StGB gemeint waren, lässt sich den Materialien nicht entnehmen.³⁷⁵ Mit der Einführung von Art. 6 aOBG/2014 bzw. des heutigen Art. 7 OBG stellte der Gesetzgeber ausdrücklich auf den im Fahrzeugausweis eingetragenen Halter ab.³⁷⁶ Im Fahrzeugausweis kann die Verwaltungsbehörde nicht nur den Namen einer natürlichen Person, sondern auch

371 Siehe Ausführungen in I.B.2.1.

372 Siehe Ausführungen in I.B.2.2.a.

373 Siehe Ausführungen in V.A.6.1.

374 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8486.

375 Denkbar ist z.B. auch die Erfassung von juristischen Personen des öffentlichen Rechts mit Ausnahme der Gebietskörperschaften.

376 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8517.

die «Firma» (also die Firmenbezeichnung) des Unternehmens eintragen.³⁷⁷ Dem Bericht des UVEK zur aktuellen Teilrevision des SVG und des OBG ist zu entnehmen, dass der Bundesrat ausdrücklich festgehalten habe, dass auch juristische Personen als Fahrzeughalterinnen für geringfügige Verstösse in die Pflicht genommen werden sollten – dies jedoch nicht im Gesetz erwähnt worden sei.³⁷⁸ Das BGer stellte entsprechend bei der Anwendung von Art. 7 OBG auf Unternehmen eine Verletzung des Legalitätsprinzips nach Art. 1 StGB und Art. 7 Ziff. 1 EMRK fest.³⁷⁹ Mit Inkrafttreten ab dem 1. Oktober 2023 hat der Gesetzgeber den Anwendungsbereich jedoch ausdrücklich auf «juristische Personen» ausgedehnt.

2.3 Missachtung des Verbots des Selbstbelastungszwangs?

Das BGer verneinte eine Verletzung von Art. 6 EMRK bei der Anwendung von Art. 7 OBG.³⁸⁰ Es machte diese Ausführungen im Zusammenhang mit dem «Recht zu schweigen», welches von der Unschuldsvermutung umfasst wird bzw. mit dieser zusammenhängt.³⁸¹ Gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung gewährleistet das sog. Selbstbelastungsprivileg³⁸² bzw. das Verbot des Selbstbelastungszwangs «im Strafprozess ein Schweigerecht und ein **Recht, nicht zu seiner eigenen Verurteilung beitragen zu müssen**».³⁸³ Das Recht zu schweigen und dasjenige, sich nicht selbst zu belasten, sind allgemein anerkannte *international standards*, die den Kern des Begriffs eines

377 Art. 4 Bst. b IVZV i.V.m. Ziff. 2.22 Anhang I IVZV (ehemals Art. 3 Abs. 1 Bst. b Ziff. 1 MOFIS-Register-Verordnung); siehe Urteil des BGer 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.4 m.w.H. (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, AJP 2018, S. 1568 ff.; siehe Ziff. 1 Anhang 5 VVV; der Überbegriff «Unternehmen» (und nicht «juristische Person») wurde hier bewusst verwendet, da Halter eines Motorfahrzeug neben juristischen Personen auch Rechtsgemeinschaften ohne Rechtspersönlichkeit (vgl. Art. 102 Abs. 4 Bst. c StGB) sein können (Probst, BSK SVG, N 228 zu Art. 58 SVG; Schaffhauser/Zellweger, Nr. 868); siehe SCHAFFHAUSER, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Nr. 247.

378 Bericht Teilrevision SVG und OBG 2020 (UVEK), S. 3, S. 27 und S. 44.

379 BGE 144 I 242 E. 3.1.2 S. 251 und E. 3.2 S. 253 (siehe Medienmitteilung Juni 2018 [BGer], S. 1f.); a.M. Urteil des Obergerichts des Kantons Zug BZ 2015 54 vom 21. Juli 2015, in: CAN 85/2015, S. 238 ff. (E. 3.3 S. 239f.).

380 BGE 144 I 242 E. 1.4 S. 249; Medienmitteilung Juni 2018 (BGer), S. 2.

381 Siehe Medienmitteilung Juni 2018 (BGer), S. 2; siehe Urteil des BGer 6B_722/2019 vom 23. Januar 2020 E. 1.3.3; die enge Verbindung zwischen dem Recht, sich nicht selbst zu belasten, und der Unschuldsvermutung ergibt sich ebenso aus der Rechtsprechung des EGMR (Saunders gegen Vereinigtes Königreich, § 68; Weh gegen Österreich, § 39 m.w.H.; Krumpholz gegen Österreich, § 30).

382 Art. 113 Abs. 1 StPO; Art. 158 Abs. 1 Bst. b StPO; Art. 262 Abs. 2 StPO; Art. 265 Abs. 2 Bst. a StPO; Art. 32 Abs. 2 BV; Art. 14 Ziff. 3 Bst. g UNO-Pakt II.

383 Urteil des BGer 1C_598/2016 vom 2. März 2018 E. 4.1.

fairen³⁸⁴ Verfahrens nach Art. 6 Ziff. 1 EMRK ausmachen,³⁸⁵ auch wenn besagte Norm sie nicht ausdrücklich erwähnt.³⁸⁶

Nach der Rechtsprechung des EGMR schützen diese *international standards* u.a. den Beschuldigten vor unzulässigem Zwang durch die Behörden und tragen damit zur Vermeidung von Justizirrtümern und zur Verwirklichung der Ziele von Art. 6 EMRK bei.³⁸⁷ Nach der Rechtsprechung des EGMR erstreckt sich das Recht auf Selbstbelastungsfreiheit jedoch nicht auf die strafprozessuale Verwertung von Beweismitteln, die vom Beschuldigten durch Zwang gewonnen werden können, aber unabhängig von dessen Willen existieren. Als Beispiel nannte der EGMR Schriftstücke, die aufgrund eines Befehls oder Beschlusses erlangt werden, oder Proben von Atemluft, Blut, Urin, Haaren und Körpergewebe zwecks einer DNA-Analyse oder Stimmproben.³⁸⁸

Der Fahrzeughalter wird wie bei den durch das kantonale Recht teilweise vorgesehenen direkten Informationspflichten zu einem Handeln seinerseits aufgefordert.³⁸⁹ Mit Art. 7 OBG schuf der Gesetzgeber für natürliche Personen ebenso eine Situation von direktem Informationszwang, wenn diese der Busenerhebung entgehen wollen. Im Gegensatz zum Verwaltungsrecht, wo der betroffenen Person regelmässig Informations- und Mitwirkungspflichten zukommen, ist ein solches Vorgehen dem Straf(prozess)recht grundsätzlich fremd.³⁹⁰ Aufgrund der bisherigen Rechtsprechung des EGMR ist allerdings unklar, ob aufgrund der Tatsache, dass Art. 7 OBG den Fahrzeughalter unter Umständen zur aktiven Mitwirkung im Strafverfahren zwingt, von einer Verletzung bzw. Missachtung des Grundsatzes *nemo tenetur se ipsum accusare* auszugehen ist.³⁹¹ Bei Unternehmen ist zudem umstritten, ob sich diese über-

384 Siehe Art. 29 Abs. 1 BV.

385 Urteil des BGer 6B_722/2019 vom 23. Januar 2020 E. 1.3.3; Urteil des BGer 6B_439/2010 vom 29. Juni 2010 E. 5.2; MAEDER, AJP 2014, S. 684.

386 John Murray gegen Vereinigtes Königreich, § 45; Saunders gegen Vereinigtes Königreich, § 68; J.B. gegen Schweiz, § 64; Weh gegen Österreich, § 39; Jalloh gegen Deutschland, § 100; Krumpholz gegen Österreich, § 31; BGE 121 II 273 E. 3a S. 282, wonach das Recht, sich nicht selber belasten zu müssen, auch aus der Unschuldsvermutung nach Art. 6 Ziff. 2 EMRK (Lehre) und dem Recht auf Verteidigung nach Art. 6 Ziff. 3 EMRK (Praxis des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften) abgeleitet wird.

387 John Murray gegen Vereinigtes Königreich, § 45; Weh gegen Österreich, § 39; Jalloh gegen Deutschland, § 100.

388 Vgl. zum Ganzen Saunders gegen Vereinigtes Königreich, § 69; Jalloh gegen Deutschland, § 102 und § 112; siehe P.G. und J.H. gegen Vereinigtes Königreich, § 80.

389 Siehe Ausführungen in II.C.2.

390 Siehe Ausführungen in III.C.1.

391 NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 88, erachten Art. 6 aOBG/2014 (die Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) mit dem *Nemo-tenetur*-Grundsatz als nicht vereinbar (MAEDER, AJP 2014, S. 685, MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 30 zu Art. 102

haupt generell auf den genannten Grundsatz berufen können.³⁹² Im Zusammenhang mit Art. 7 OBG stellte sich diese Frage bis vor dem 1. Oktober 2023 nicht, da im Fahrzeugausweis als Halter eingetragene Unternehmen von dieser Bestimmung damals nicht erfasst waren.³⁹³

2.4 Abweichung vom Untersuchungsgrundsatz?

Nach Art. 6 StPO klären die Strafbehörden von Amtes wegen alle für die Beurteilung der Tat und der beschuldigten Person bedeutsamen Tatsachen ab (Abs. 1), wobei sie die belastenden und entlastenden Umstände mit gleicher Sorgfalt untersuchen (Abs. 2). Der Botschaft zur StPO-Revision ist zu entnehmen, dass die Verpflichtung, entlastenden Momenten mit gleicher Sorgfalt nachzugehen, sich in einem System aufdrängt, in welchem die Leitung des Vorverfahrens in der Hand derselben Behörde liegt, die nach Abschluss der Untersuchung auch für die Erhebung der Anklage zuständig ist.³⁹⁴ Diese Ausführungen zeigen, dass Art. 6 StPO aufgrund der Einführung des Staatsanwaltschaftsmodells II³⁹⁵ als Schutzinstrument dienen sollte. Ebenso baut Art. 6 StPO die Rechte der beschuldigten Person hinsichtlich der verkürzten Sachverhaltsermittlung bzw. -untersuchung in den «kurzen Prozessen» aus.³⁹⁶ Wenn jedoch ggf. entlastende Umstände, wie ein «Alibi», bei der Bussenerhebung nach Art. 7 OBG bereits im Vorverfahren nicht berücksichtigt werden dürfen,³⁹⁷ kann die Frage aufgeworfen werden, ob dadurch der Untersuchungsgrundsatz tangiert ist.

SVG; siehe ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 35 f.); EICKER, NK 2018, S. 279, bezeichnet den besagten Grundsatz als tangiert; WOHLERS, Strassenverkehr 2015, S. 13, und OTT, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2016, S. 272 f., erwarten kein Einschreiten des EGMR bei dessen Beurteilung der Vereinbarkeit von Art. 6 a OBG/2014 (der Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) mit dem *Nemo-tenetur*-Grundsatz.

392 GILLES, AJP 2011, S. 175; EICKER, NK 2018, S. 278; RIEDO/NIGGLI, Verwaltungsstrafrecht, S. 62; bejahend: ENGLER, BSK StPO, N 66 und N 73-76 zu Art. 112 StPO m.w.H., MAEDER, AJP 2014, S. 684 f., NIGGLI/GFELLER, BSK StGB, N 446 zu Art. 102 StGB, NIGGLI/RIEDO, BSK KG, N 260a zu Vor Art. 49a-53 KG; verneinend: ARZT, JZ 2003, 457-460; siehe HEINE, SZW 2005, 21, zur Mitwirkungspflicht des Unternehmens im Kanton Bern.

393 Bericht Teilrevision SVG und OBG 2020 (UVEK), S. 3, S. 27 und S. 44.

394 Botschaft StPO 2005 (Bundesrat), S. 1130.

395 Zum Staatsanwaltschaftsmodell II siehe die Ausführungen in der Botschaft StPO 2005 (Bundesrat), S. 1105.

396 Zum Begriff «kurzer Prozess» siehe THOMMEN, recht 2014, S. 264 ff. und THOMMEN MARC, Kurzer Prozess – Fairer Prozess?

397 NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 70 und S. 83; siehe JEANNERET, Strassenverkehr 2013, S. 51; siehe MAEDER, AJP 2014, S. 683; siehe WEISSENBERGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 431 f.; vgl. ZURN, Strassenverkehr 2017, S. 41.

2.5 Beeinträchtigung der Unschuldsvermutung?

Die Stärkung der Verfügungsverantwortung des Fahrzeughalters für sein ausweispflichtiges Fahrzeug erschien dem Gesetzgeber unter dem Aspekt der ökonomischen Verwaltungs- und Prozessführung derart angezeigt, dass er mit der Einführung von Art. 6 aOBG/2014 bzw. dem heute geltenden Art. 7 OBG – gemäss seinen Ausführungen in der Botschaft zu *Via sicura* – bewusst von einem «strafrechtlichen Grundsatz» abwich.³⁹⁸ Welchen Grundsatz er damit meinte, ergibt sich aus der betreffenden Textstelle nicht. Vielmehr ist einem weiteren Passus der Botschaft zu *Via sicura* zu entnehmen, dass die Straffung des Ordnungsbussenverfahrens die Unschuldsvermutung³⁹⁹ beeinträchtigt.⁴⁰⁰ Und dies entgegen der zuvor in derselben Botschaft gemachten Feststellung, dass Ordnungsbussen im Sinne von Art. 103 StGB verhängt würden und entsprechend die straf(prozess)rechtlichen Grundsätze anzuwenden seien.⁴⁰¹ Der Bundesrat rechtfertigte diese Beeinträchtigung mit der Argumentation, dass ein solcher Grundrechtseingriff nur den Bagatellbereich des Verkehrsrechts betreffe und die Polizei dadurch vom Aufwand der Suche nach dem unbekanntem Täter entlastet werde. Zudem stünden den Fahrzeughaltern verschiedene Möglichkeiten offen, um den vermeintlichen Täter ausfindig zu machen. Deshalb bezeichnete der Bundesrat diese Massnahme zur Straffung des Ordnungsbussenverfahrens als «verhältnismässig und somit verfassungskonform».⁴⁰²

Nach Ansicht des BGer verletzt die in Art. 7 OBG statuierte Pflicht des seine Täterschaft bestreitenden Fahrzeughalters, die tatsächliche Fahrzeugführerschaft zu nennen oder die Busse zu bezahlen, weder die Unschuldsvermutung noch das Recht, sich nicht selbst zu belasten.⁴⁰³ Im Gegensatz zu diesen Ausführungen in der Botschaft und denjenigen des BGer liegt gemäss der Mehrheitsmeinung in der Literatur bei der Anwendung von Art. 7 OBG eine Verletzung des verfassungsmässigen Grundsatzes der Unschuldsvermutung vor.⁴⁰⁴

398 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8486f.

399 Dieser Grundsatz ist in Art. 10 StPO (Botschaft StPO 2005 [Bundesrat], S. 1132f.), Art. 32 Abs. 1 BV, Art. 6 Ziff. 2 EMRK und Art. 14 Ziff. 2 UNO-Pakt II festgehalten und besagt, dass jede Person bis zu ihrer rechtskräftigen Verurteilung als unschuldig gilt.

400 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8524.

401 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8486.

402 Vgl. zum Ganzen Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8524.

403 BGE 144 I 242 Regeste S. 242 und E. 1 S. 244 ff.; a.M. GRAND, Nr. 375.

404 EICKER, NK 2018, S. 279, EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 61, GIGER, Strassenverkehr 2014, S. 10, JEANNERET, Strassenverkehr 2013, S. 51, MAEDER, AJP 2014, S. 679 und S. 684f., MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 30 zu Art. 102 SVG, MIZEL, Anwaltsrevue 2015, S. 440, NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018,

Die durch den Gesetzgeber vorgesehene latente Vermutung der Täterschaft⁴⁰⁵ erklärt die Doktrin mit dem übergeordneten Recht als nicht vereinbar.⁴⁰⁶

2.6 Verletzung des Schuldprinzips?

Im modernen Strafrecht nimmt das Schuldprinzip⁴⁰⁷ eine besondere Stellung ein.⁴⁰⁸ Unternehmen waren zum Erlasszeitpunkt des OBG im Jahr 1970⁴⁰⁹ i.d.R. nicht strafbar, und an ihrer Stelle hafteten insbesondere die Organe, die für sie gehandelt hatten.⁴¹⁰ Es galt der Grundsatz *societas delinquere non potest*, wonach ein Unternehmen mangels Schuldfähigkeit nicht delinquirieren kann.⁴¹¹ Denn grundsätzlich haben sich natürliche Personen für die Straftat zu verantworten, welche sie im Geschäftsbetrieb des Unternehmens verüben. Einem Unternehmen fehlten naturgemäss die psychischen Eigenschaften, welche Voraussetzung der Zurechnungsfähigkeit und damit der Schuldfähigkeit sind.⁴¹² Um die Strafbarkeit / strafrechtliche Verantwortlichkeit dennoch zu begründen, ist dieses traditionelle Verständnis des Schuldprinzips notwendigerweise umzudeuten.⁴¹³ Aus der moralischen Schuld des Individualtäters wird im Falle des Unternehmens ein Organisationsverschulden⁴¹⁴ resp. eine

S. 88 m.w.H., NIGGLI/MAEDER, Verwaltungsstrafverfahren, S. 36 f., ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 35 f., WEISSENBERGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 431 f., WEISSENBERGER, Komm SVG / aOBG/2014, S. 855, N9 und N11 zu Art. 6 aOBG/2014 sowie ZURN, Strassenverkehr 2017, S. 39; a.M. BUNDI, AJP 2006, S. 501-505, welcher eine neue Regelung zur Halterverantwortlichkeit unter dem Gesichtspunkt der Unschuldsvermutung als zulässig erachtet, obwohl gewisse Abstriche zu machen seien.

405 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8517, Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 988; a.M. MAEDER, ContraLegem 2018, S. 67-69 und NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 82-84; siehe Urteil des BGer 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.5 (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, AJP 2018, S. 1568 ff.); siehe MAEDER, AJP 2014, S. 684 f.; siehe SCHORRO, ZStrR 2017, S. 88 f.; siehe WEISSENBERGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 430 f.; siehe WOHLERS, Strassenverkehr 2015, S. 12.

406 MAEDER, AJP 2014, S. 683-685 mit Verweis bzgl. des Verstosses gegen höherrangiges Recht auf JEANNERET, ZStrR 2009, S. 337 f.; siehe auch ZURN, Strassenverkehr 2017, S. 39.

407 Art. 1 StGB (*nulla poena sine culpa*); teilweise auch als Verschuldensprinzip bezeichnet (BGE 134 III 59 E. 2.1 S. 63); siehe auch Art. 19 StGB, Art. 47 StGB und Art. 106 Abs. 3 StGB.

408 Vgl. SCHULTZ, AT, S. 75; vgl. STRATENWERTH/KULEN, AT, N1 ff. zu § 11; SCHMID, grobes und leichtes Verschulden, S. 8; vgl. BRÄGGGER, S. 18 ff.

409 In Kraft getreten ist das OBG erst am 1. Januar 1973.

410 BGE 104 IV 140 E. 1 S. 141.

411 HONSELL, S. 164; JEAN-RICHARD-DIT-BRESSEL, plädoyer 2013, S. 29.

412 BGE 85 IV 95 E. 2 S. 100; FORSTER, Strafrechtliche Verantwortlichkeit des Unternehmens, FN 277 m.w.H. (S. 55).

413 Vgl. Botschaft StGB 1998 (Bundesrat), S. 2142.

414 Botschaft StGB 1998 (Bundesrat), S. 2142 und S. 2144.

Schuld *sui generis*⁴¹⁵ infolge der mangelhaften Organisation. Während seit Inkrafttreten von Art. 102 StGB am 1. Oktober 2003 die Unternehmen bei der Begehung eines Verbrechens oder Vergehens bestraft werden können, hatte der Gesetzgeber die Verantwortlichkeit des Unternehmens im Ordnungsbussenbereich bis zum 1. Oktober 2023 nicht ausdrücklich normiert. Art. 7 OBG weist keinen Bezug zu einem Organisationsverschulden des Unternehmens auf. Der Vorwurf mangelhafter Organisation ist in dieser Vorschrift nicht enthalten. Ebenso wenig knüpft diese Vorschrift an ein Verschulden des Fahrzeughalters an. Es entstehen mithin Schwierigkeiten beim Ausfällen einer Busse und einer Ersatzfreiheitsstrafe, welche sich nach dem Verschulden bemessen bzw. sich an einem solchen orientieren.⁴¹⁶ Die Mehrheitsmeinung in der Literatur geht entsprechend bei der Bussenerhebung gemäss Art. 7 OBG von der Verletzung des Schuldprinzips aus.⁴¹⁷

2.7 Verletzung des Täterprinzips?

Gemäss dem Täterprinzip kann Täter im strafrechtlichen Sinn nur der Urheber strafrechtlich relevanten Unrechts sein.⁴¹⁸ Im Haftpflichtrecht ist derjenige für den Schaden verantwortlich, der für die Betriebsgefahr eintreten muss.⁴¹⁹ Es hat derjenige das wirtschaftliche Risiko zu tragen, welcher den wirtschaftlichen Nutzen aus der betreffenden Aktivität zieht.⁴²⁰ Im Strassenverkehrsstrafrecht verhält es sich gleich, obwohl hier nicht der wirtschaftliche Ausgleich im Vordergrund steht, sondern begangenes Unrecht abgegolten wird. Dieses Unrecht kann ebenso in der Verletzung einer Pflicht zur Überwachung der

415 Botschaft StGB 1998 (Bundesrat), S. 2142.

416 Art. 47 Abs. 1 StGB und Art. 106 Abs. 3 StGB; aufgrund der unbekanntenen Täterschaft können denn auch die finanziellen Verhältnisse der Täterschaft gemäss Art. 106 Abs. 3 StGB nicht berücksichtigt werden, wobei dieser Widerspruch jedoch im Ordnungsbussenbereich hingenommen wird, wie die Erhebung von pauschal anhand der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV bemessenen Bussen zeigt.

417 EICKER, NK 2018, S. 279; JEANNERET, Komm SVG, N 4 zu Art. 6 aOBG/2014; JEANNERET, Strassenverkehr 2013, S. 37 und S. 51; MAEDER, AJP 2014, S. 679, S. 686f., S. 691; MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 12, N 30 und N 35 zu Art. 102 SVG; NIGGLI, Strafverteidigung, S. 33f.; NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 86 und S. 88; MIZEL, Anwaltsrevue 2015, S. 440; OTT, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2016, S. 273; ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 33, S. 35-37; SCHORRO, ZStrR 2017, S. 96f., S. 103-107 und S. 109; WEISSENBERGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 431f.; WEISSENBERGER, Komm SVG/aOBG/2014, S. 855f. und N 9 zu Art. 6 aOBG/2014; WOHLERS, BJM 2016, S. 126; WOHLERS, Strassenverkehr 2015, S. 5 und S. 14f.; ZURN, Strassenverkehr 2017, S. 36f., S. 39-45.

418 SCHORRO, ZStrR 2017, S. 107.

419 Vgl. MAEDER, AJP 2014, S. 687.

420 REY/WILDHABER, Nr. 1500 m.w.H.

Gefahrenquelle bestehen.⁴²¹ Eine solche ist in Art. 7 OBG jedoch nicht ausdrücklich normiert. Der Fahrzeughalter hat nicht für die Busse aufzukommen, weil er sich unrechtmässig und schuldhaft verhalten hätte, sondern weil ihm die formelle Eigenschaft als Halter zukommt.⁴²² Kraft dieser besonderen Eigenschaft soll der Fahrzeughalter für die Straftat «mitverantwortlich» sein bzw. er wird durch die Erhebung einer Busse anhand der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV in indirekter Weise zum Täter gemacht.⁴²³ Der Botschaft zu *Via sicura* ist entsprechend zu entnehmen, dass «nicht mehr ausschliesslich die Person bestraft werden muss, welche die Widerhandlung begangen hat, sondern der Fahrzeughalter oder die Fahrzeughalterin bestraft werden kann, falls der Täter oder die Täterin der Polizei nicht bekannt ist».⁴²⁴ Der Fahrzeughalter sollte nach Ansicht des Gesetzgebers mithin bestraft werden. So sind denn auch die Auswirkungen einer Bussenerhebung nach Art. 7 OBG vergleichbar mit einer Schuldigsprechung und Bestrafung. Entsprechend ist in der Praxis der «Halterstrafbefehl» bis auf den Verweis auf Art. 7 OBG identisch mit einem «Lenkerstrafbefehl». Der Grund dieser faktischen Bestrafung des Fahrzeughalters liegt im Fehlverhalten der unbekanntenen Täterschaft sowie der Unmöglichkeit, diese mit verhältnismässigem Aufwand zu ermitteln, und nicht in der Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters als Urheber der unrechtmässig (und allenfalls schuldhaft)⁴²⁵ begangenen Tat. In der Literatur ist man sich entsprechend einig, dass ein Verstoß gegen das Täterprinzip vorliegt, wenn Art. 7 OBG einzig an dessen formelle Eigenschaft als Halter anknüpft.⁴²⁶

2.8 Resümee und Überblick über die Forschungsfragen

Es ist somit festzustellen, dass Art. 7 OBG, so wie er derzeit ausgestaltet ist, bei dessen Anwendung mit verschiedenen Prinzipien des Straf(prozess)rechts und teilweise des Verwaltungsrechts i.e.S. nicht vereinbar ist oder sein könnte. Hieraus ergeben sich im Zusammenhang mit der Einführung und Anwendung von Art. 7 OBG die folgenden Forschungsfragen:

421 Z.B. bei der Pflicht zum Führen eines Fahrtenbuches (Art. 20 Abs. 1 SVAV) oder eines Mieterverzeichnisses (Art. 70 VZV i.V.m. Art. 149 VZV; § 13 Abs. 2 StVO [BS]; Art. 9A Abs. 3 LaLCR [GE]; § 15 Abs. 2 VAG [ZH]).

422 Siehe MAEDER, AJP 2014, S. 685.

423 Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 988.

424 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8486.

425 SCHORRO, ZStrR 2017, S. 107.

426 EICKER, NK 2018, S. 279; MAEDER, AJP 2014, S. 679, S. 685 f.; MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 30 zu Art. 102 SVG; NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 88; NIGGLI/MAEDER, Verwaltungsstrafverfahren, S. 35; ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 36; SCHORRO, ZStrR 2017, S. 96 f., S. 103 und S. 108 f.

1. Liegt eine Verletzung des Rechtsgleichheitsgebots vor?
2. Ist ein Verstoss gegen das Legalitätsprinzip erkennbar?
3. Wird das Verbot des Selbstbelastungszwangs missachtet?
4. Ist eine Abweichung vom Untersuchungsgrundsatz gegeben?
5. Wird die Unschuldsvermutung beeinträchtigt?
6. Liegt eine Verletzung des Schuld- und Täterprinzips vor?
7. Werden allenfalls weitere straf(prozess)rechtliche Grundsätze und Garantien beeinträchtigt oder verletzt?
8. Besteht ein Korrekturbedarf und wie sehen Regelungsvorschläge aus?

Nachfolgend wird das Vorgehen aufgezeigt, um die etwaige fehlende Vereinbarkeit mit rechtsstaatlichen Grundsätzen zu untersuchen und bei deren Feststellung die entsprechenden Folgerungen zu deren Vermeidung zu erarbeiten.

D. Gang der Untersuchung und Methodik

Einleitend erfolgte die Betrachtung des Untersuchungsgegenstands dieser Arbeit – Art. 7 OBG – vor dem Hintergrund der allgemeinen und besonderen Entwicklungen im schweizerischen Strassenverkehrsrecht der letzten Jahrzehnte. Dabei ist aufgezeigt worden, mit welchen Schwierigkeiten sich der Gesetzgeber konfrontiert sah, als er die Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters bei geringfügigen Widerhandlungen gegen das schweizerische Strassenverkehrsrecht neu regelte. Der Gesetzgeber war sich bei der Einführung von Art. 7 OBG der Beeinträchtigung des Grundsatzes der Unschuldsvermutung bewusst.⁴²⁷ Die Abweichung von diesen sowie von weiteren rechtsstaatlichen Prinzipien und Garantien durch die Anwendung von dieser Bestimmung gilt es in dieser Arbeit näher zu erforschen. Beeinträchtigt oder verletzt die Anwendung von Art. 7 OBG: 1. das Rechtsgleichheitsgebot, 2. das Legalitätsprinzip, 3. das Verbot des Selbstbelastungszwangs, 4. den Untersuchungsgrundsatz, 5. die Unschuldsvermutung, 6. das Schuld- und Täterprinzip sowie 7. weitere straf(prozess)rechtliche Prinzipien und Garantien?

Die Beantwortung dieser Forschungsfragen hängt massgeblich davon ab, wie Art. 7 OBG im schweizerischen Rechtssystem eingebettet ist. Die Befassung mit der Vereinbarkeit von Art. 7 OBG und straf(prozess)rechtlichen Grundsätzen und Garantien führt somit unweigerlich zur Frage nach dessen Rechtsnatur. Es wird entsprechend eine rechtssystematische Befassung mit der Fahrzeughalterverantwortlichkeit vorzunehmen sein. Die Frage nach der

427 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8524.

Einordnung der Vorschrift zur Fahrzeughalterverantwortlichkeit im Rechtssystem ist insofern bedeutsam, als dadurch die Rechte und Pflichten der betroffenen Person festgelegt werden. Zudem führen unter Umständen unterschiedliche Behörden das Verfahren durch, was im Hinblick auf die Anwendung des Opportunitätsprinzips und in finanzieller Hinsicht von Bedeutung sein kann.

Nach der Einordnung von Art. 7 OBG im schweizerischen Rechtssystem wird die Vereinbarkeit dieser Norm mit ausgewählten rechtsstaatlichen Grundsätzen untersucht. Dabei wird zunächst die unterschiedliche Geltung des jeweiligen Prinzips in den verschiedenen Rechtsgebieten (namentlich im Straf [prozess]recht und Verwaltungsrecht i.e.S.) dargestellt und alsdann Art. 7 OBG auf dessen Vereinbarkeit hin untersucht. Bei einer allfällig festzustellenden Verletzung von systemfremden Grundsätzen und Garantien würde sich folglich die Frage nach der Möglichkeit eines Systemwechsels bzw. dem Herausnehmen und Verschieben der Norm in einen anderen Rechtsbereich stellen.

Wie bereits der Bundesrat vor der Einführung von Art. 7 OBG festgestellt hat, ist keine einfache Lösung hinsichtlich der Problematik, Ordnungsbussen durch die Ausübung des Zeugnisverweigerungsrechts zu umgehen, in Sicht, und es stehen schützenswerte Grundrechte infrage, was eine vertiefte Analyse unter Berücksichtigung ausländischer Rechtsordnungen rechtfertigt.⁴²⁸ Ein Blick über die Landesgrenze hinaus zeigt, dass unterschiedliche Regelungen zur Lösung des Problems bestehen, wenn die fahrzeugführende Person nach einer geringfügigen Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsrecht nicht festzustellen ist. Einige Länder kennen Vermutungstatbestände der Täterschaft (z.B. Frankreich und Spanien⁴²⁹), andere stellen die Verletzung der Informationspflicht unter Strafe (bspw. Italien⁴³⁰, Österreich⁴³¹, Grossbritannien⁴³² und früher zahlreiche Schweizer Kantone⁴³³).⁴³⁴ Gemäss der vom ASTRA beim Schweizerischen Institut für Rechtsvergleichung in Auftrag gegebenen Studie

428 Stellungnahme des Bundesrats vom 17. Mai 2006.

429 Art. 82 Bst. c spanisches Strassenverkehrsgesetz vom 30. Oktober 2015 (Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial; real decreto legislativo 6/2015).

430 Art. 126^{bis} Ziff. 2 italienisches Strassenverkehrsgesetz vom 13. April 1995 (Codice della Strada; decreto legislativo Nr. 285).

431 § 103 Ziff. 2 i.V.m. § 134 Kraftfahrgesetz (A); siehe Weh gegen Österreich, §§ 1ff.; siehe Lückhof und Spanner gegen Österreich, §§ 1ff.

432 § 172ritisches Strassenverkehrsgesetz vom 15. November 1988 (Road traffic act 1988); siehe O'Halloran und Francis gegen Vereinigtes Königreich, §§ 1ff.

433 Siehe Ausführungen in II.C.2.

434 JANISZEWSKI, DAR 1986, S. 258 mit Verweis auf die Marburger Dissertation von GONTARD aus dem Jahre 1976; siehe MAEDER, AJP 2014, S. 685; siehe NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, FN 101 (S. 85); siehe ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 33; siehe WOHLERS, Strassenverkehr 2015, S. 12f.

zur Strafbarkeit des Fahrzeughalters in verschiedenen Ländern (Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Österreich und Spanien) ist die Strafbarkeit des Fahrzeughalters zwar die Ausnahme, in einigen Ländern (Belgien, Niederlande⁴³⁵ und Luxemburg) ist er aber dennoch «verantwortlich». Dort muss der Fahrzeughalter die Identität des nicht identifizierten Fahrzeugführers bekannt geben, ansonsten er selbst in die Pflicht genommen wird.⁴³⁶ Auf die niederländische Bestimmung wird in dieser Arbeit besonderes eingegangen, weil das BGer diese Norm mit Art. 7 OBG vergleicht.⁴³⁷

Bei der Sanktionierung des Fahrzeughalters für nicht durch ihn begangenes Unrecht⁴³⁸, aber auch bei dessen Bestrafung infolge einer verweigten Aussage, können Abgrenzungsschwierigkeiten bei der Einordnung der entsprechenden Norm zum Strafrecht oder Verwaltungsrecht i.e.S. entstehen. Einen anderen Lösungsweg hat der deutsche Gesetzgeber gewählt, welcher mit § 25a StVG (D) eine «reine» Kostenregelung schuf, wenn der Führer des Kraftfahrzeugs im Bussgeldverfahren wegen eines Halt- oder Parkverstosses nicht vor Eintritt der Verfolgungsverjährung ermittelt werden kann oder seine Eruierung einen unangemessenen Aufwand erfordern würde. Mit «rein» ist gemeint, dass die Behörde dem Fahrzeughalter ausschliesslich die Verfahrenskosten und nicht auch die Busse überbindet. Im Gegensatz zur schweizerischen Bestimmung gilt die deutsche Kostenregelung nach Ansicht des BVerfG (D) und der h.L. sowohl als mit dem Grundsatz *nemo tenetur se ipsum accusare* als auch mit dem Schuldprinzip vereinbar.⁴³⁹

Zur Bearbeitung der eingangs genannten Probleme – namentlich der Missachtung des Verbots des Selbstbelastungszwangs und der Verletzung des Schuldprinzips durch die Anwendung von Art. 7 OBG – drängt sich daher der Vergleich der schweizerischen Vorschrift zur Verantwortlichkeit des Fahr-

435 Art. 5 WAHV (NL; siehe Anhang 2); siehe Falk gegen Niederlande, §§ 1 ff.

436 Vgl. zum Ganzen Bericht Vernehmlassungsentwurf 2008 (UVEK), S. 51.

437 BGE 144 I 242 E. 1.2.2 S. 246.

438 Worin teilweise die Vermutung der Täterschaft erkannt wird: Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8517, Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 988, Urteil des BGer 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.5 (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, AJP 2018, S. 1568 ff.), MAEDER, AJP 2014, S. 684 f., SCHORRO, ZStrR 2017, S. 88 f., WEISSEBERGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 430 f., WOHLERS, Strassenverkehr 2015, S. 12; a.M. MAEDER, ContraLegem 2018, S. 67–69 und NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 82–84.

439 Beschluss des BVerfG (D) 2 BvR 239/88 vom 1. Juni 1989 E. 2b, in: NJW 42/1989, S. 2679 ff. (S. 2680), in welchem auch ein Verstoß gegen den allgemeinen Gleichheitssatz und das Rechtsstaatsprinzip verneint wurde; JANISZEWSKI, DAR 1986, S. 257 f.; JANISZEWSKI, Verkehrsstrafrecht, Nr. 149; JANISZEWSKI, AnwBl 1981, S. 353; HENTSCHEL, DAR 1989, S. 89 m.w.H.; KÖNIG, Kurz-Komm, N 2 zu § 25a StVG (D); HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 1 zu § 25a StVG (D); MÖSSINGER, DAR 1985, S. 270 f.; ROGOSCH, NZV 1989, S. 220.

zeughalters mit der deutschen Regelung von § 25a StVG entsprechend auf. Dieser soll letztlich dazu verhelfen, eine den aktuellen Entwicklungen im Strassenverkehrsrecht entsprechende effiziente und ökonomische Regelung zu erarbeiten, welche die Rechte der betroffenen Person gemäss dem jeweiligen Rechtsgebiet wahrt.

II. Einordnung von Art. 7 OBG im schweizerischen Rechtssystem

Wie bereits vorstehend erläutert wurde, ist für die Beantwortung der einleitend genannten Forschungsfragen zunächst die Rechtsnatur von Art. 7 OBG zu klären. Die Einordnung dieser Norm im schweizerischen Rechtssystem ist elementar für die Bestimmung und Beurteilung der Rechte und Pflichten der von der Bussenerhebung nach Art. 7 OBG betroffenen Personen. Ist der Norm ein pönaler Charakter zuzusprechen, greift sie in besonderem Umfang in die Rechte des Einzelnen ein.⁴⁴⁰ Zu dessen Schutz existieren strafrechtliche sowie strafprozessuale Prinzipien und Garantien, die zwingend zu beachten sind.⁴⁴¹

Ziel dieses Kapitels ist es aufzuzeigen, wie Art. 7 OBG im schweizerischen Rechtssystem einzuordnen ist. Nach dessen Einordnung wird untersucht, welche rechtsstaatlichen Grundsätze und Garantien bei der Anwendung dieser Bestimmung gelten. Zudem wird erforscht, ob diese allenfalls beeinträchtigt oder gar verletzt werden.

A. Art. 7 OBG als Institut des öffentlichen Rechts

Die Marginalie von Art. 7 OBG lautet: «Haftung der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters». Angesichts dieses Wortlauts stellt sich die Frage, ob es sich bei dieser Bestimmung um eine solche des Privat- oder des öffentlichen Rechts handelt. Dies gilt es nachfolgend zu klären.

1. Keine haftpflichtrechtliche Norm trotz Bezeichnung als solche

Art. 7 OBG bezweckt **keinen Schadensausgleich** im haftpflichtrechtlichen Sinne. Die durch die Strafbehörden zu erlassenden «Halterstrafbefehle»

440 So sind Freiheits-/Geldstrafen staatliche Eingriffe in die Grundrechte der persönlichen Freiheit nach Art. 10 Abs. 2 BV und der Eigentumsgarantie nach Art. 26 BV.

441 NIGGLI/MAEDER, Verwaltungsstrafverfahren, S. 30, mit Verweis auf die Rechtsprechung des EGMR über den Anwendungsbereich von Art. 6 EMRK; siehe WYSS, Freundesgabe Bernhard Schlink, S. 472.

sprechen den Fahrzeughalter wegen Art. 7 OBG schuldig und «bestrafen» ihn – gemäss den Ausführungen in der Botschaft zu *Via sicura* bzw. zum damaligen Art. 6 aOBG/2014 – mit einer pauschal anhand der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV bemessenen Busse und verfügen je nach Behörde⁴⁴² eine – nach der hier vertretenen Ansicht abzulehnende⁴⁴³ – Ersatzfreiheitsstrafe.⁴⁴⁴ Im Vorverfahren sind die Strafverfolgungsbehörden zur Bussenauflegung (Abs. 1: Polizei) und zur Einforderung der Busse vom Fahrzeughalter (Abs. 5: Übertretungsstrafbehörde oder Staatsanwaltschaft) befugt. Bei Art. 7 OBG handelt es sich demnach um eine Bestimmung, welche eine allgemeine bzw. keine private Rechtsbeziehung zwischen dem Staat und der Bürger regelt und damit um eine **öffentlich-rechtliche Vorschrift**.

Bei der Totalrevision des OBG wurde die Gesetzesvorschrift von Art. 7 OBG neu mit der Marginalie «Haftung der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters» statt wie bisher «Vorgehen bei unbekanntem Fahrzeugführer» versehen. Der Begriff «Halterhaftung» wird auch in Art. 59 SVG verwendet. Diese Bestimmung bezieht sich auf die **haftpflichtrechtliche Gefährdungshaftung nach Art. 58 SVG**, welche dem Privatrecht zuzuordnen ist.⁴⁴⁵ Zur Verdeutlichung der Abgrenzung der beiden Rechtsgebiete wird in der vorliegenden Arbeit für Art. 7 OBG ausschliesslich des Terminus der «Verantwortlichkeit» verwendet und derjenige der «Haftung» ausschliesslich dem Haftpflichtrecht vorbehalten. In einem nächsten Schritt ist zu prüfen, welchem Rechtsbereich des öffentlichen Rechts Art. 7 OBG zuzuordnen ist.

2. Zuordnung von Art. 7 OBG zu einem Rechtsgebiet anhand der Beurteilung des geschützten Rechtsgutes

2.1 Straf(prozess)recht und Verwaltungsrecht i.e.S. als Rechtsgebiete des öffentlichen Rechts⁴⁴⁶

Das Verwaltungsrecht ist Teil des öffentlichen Rechts. Die öffentliche Verwaltung im funktionellen Sinn besteht in der Besorgung gesetzlich übertragener

442 Während im Kanton Zürich (Urteile des Obergerichts des Kantons Zürich SU180046 vom 13. Mai 2019 E. IV.2 und SU160069 vom 2. Mai 2017 E. 5.2, in: ZR 116/2017 Nr. 64, S. 217 ff. [S. 220]) und im Kanton Genf (Urteil des Gerichtshofs des Kantons Genf P/23645/2021 AARP/124/2023 vom 6. April 2023 E. 2.2.2 m.w.H.) davon abgesehen wird, ordnet die Staatsanwaltschaft des Kantons Schwyz bis dato eine solche an.

443 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.

444 Siehe Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8486.

445 Zur Gefährdungshaftung siehe REY/WILDHABER, Nr. 1534 ff. und MAEDER, AJP 2014, S. 687 m.w.H.

446 Siehe RIKLIN, StGB AT I, N 35 zu §1.

Staatsaufgaben durch das Gemeinwesen.⁴⁴⁷ Eine dieser Aufgaben, die dem Staat zukommt, ist die Ausübung der Strafkompentenz. Gemäss Art. 123 Abs. 1 BV ist die Gesetzgebung auf dem Gebiet des Straf- und Strafprozessrechts Sache des Bundes. Insofern ist das **Straf(prozess)recht als weit verstandenes Verwaltungsrecht** anzusehen, auch wenn es oft neben diesem als verselbstständig⁴⁴⁸ und als eigenes⁴⁴⁹ Rechtsgebiet betrachtet wird. Strafrecht ist das «Recht des mit staatlicher Repression bedrohten Verhaltens».⁴⁵⁰ Es dient dem Schutz von Rechtsgütern.⁴⁵¹ Die Instrumente des Strafrechts sind in Anbetracht des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit erst anzuwenden, wenn zum Schutz von durch den Gesetzgeber ausgewählten Rechtsgütern kein anderes, milderer Mittel des Zivilrechts oder des Verwaltungsrechts i.e.S. zur Verfügung steht.⁴⁵² Nachfolgend wird untersucht, ob und allenfalls welches Rechtsgut mit Art. 7 OBG geschützt wird. Anhand dessen kann beurteilt werden, ob die Bestimmung dem Rechtsgebiet des Straf(prozess)rechts zuzuordnen ist.

2.2 Keine Gefährdung oder Verletzung von Individualrechtsgütern bei der Anwendung von Art. 7 OBG

Bei Art. 7 OBG handelt es sich um eine Blankettnorm, welche mit Art. 90 SVG vergleichbar ist. Letztgenannte Bestimmung schützt gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung unmittelbar den reibungslosen Ablauf der Fortbewegung auf öffentlichen Strassen. Individualinteressen wie Leib und Leben oder das Eigentum bzw. Vermögen⁴⁵³ werden nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung nur mittelbar geschützt.⁴⁵⁴ In der Literatur ist dieser BGE umstritten, da sich die mit dem Handlungsprogramm *Via sicura* formulierte Zielsetzung des Gesetzgebers auch als Argument für einen Einbezug des Eigentumsschutzes interpretieren lässt.⁴⁵⁵ Auch bei Art. 7 OBG kann – wie bei Art. 90 SVG – die Eruierung des geschützten Rechtsgutes nur in Bezug auf die ent-

447 TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, N 12 ff. zu § 1.

448 RIKLIN, StGB AT I, N 36 zu § 1.

449 NIGGLI/MAEDER, AJP 2011, S. 449.

450 TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, N 376 zu § 18.

451 MEIER, S. 56; NIGGLI, ZStrR 1993, S. 240 m.w.H.; HEIZMANN, Nr. 27; WOHLERS, Selbstregulierung, S. 276; vgl. DONATSCH/GODENZI/TAG, S. 4 f.

452 Sog. Grundsatz der Verhältnismässigkeit (Art. 5 Abs. 2 BV; siehe Art. 36 BV).

453 Vgl. WOHLERS, Selbstregulierung, S. 276.

454 Vgl. zum Ganzen BGE 138 IV 258 Regeste S. 258.

455 EICKER/MEIER, AJP 2013, S. 138 ff.; MAEDER, AJP 2014, S. 682; zum Rechtsgut von Art. 90 SVG siehe FIOKA, S. 646 ff. und S. 682 ff.

sprechende Verkehrsregel erfolgen.⁴⁵⁶ Verkehrsregeln, die primär der Vermeidung von Unfällen und damit der Verkehrssicherheit dienen, schützen das Rechtsgut «Leib und Leben» und letztlich auch das «Eigentum».⁴⁵⁷ Denn die in den Verkehr eingebrachten Gegenstände (Fahrzeuge) sowie unter Umständen auch die Verkehrsinfrastruktur sind bei einem Unfall unweigerlich mitbetroffen.⁴⁵⁸ So zielt bspw. ein Parkverbot (ohne Gefährdungshintergrund)⁴⁵⁹ nicht auf den unmittelbaren Schutz des Individualrechtsguts «Leib und Leben» ab,⁴⁶⁰ während die normierte Pflicht zur Beachtung eines Lichtsignals⁴⁶¹ dies hingegen grundsätzlich bezweckt.⁴⁶²

Zu beachten ist jedoch im Vergleich zu Art. 90 SVG, dass für eine Anwendung von Art. 7 OBG keine Gefährdung des Individualrechtsguts «Leib und Leben» und auch kein Sachschaden vorliegen darf⁴⁶³. Es muss mithin auch das Individualrechtsgut «Eigentum» unversehrt bleiben. Gefährdungen und Verletzungen von Rechtsgütern der Allgemeinheit (z.B. des reibungslosen Ablaufs der Fortbewegung auf den Strassen)⁴⁶⁴ sind nicht vom Ordnungsbussenverfahren ausgenommen, solange nicht **gleichzeitig die erwähnten Individualrechtsgüter gefährdet oder verletzt** sind. Bereits die erhöhte abstrakte Gefährdung einer Person reicht nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung für den Ausschluss des Ordnungsbussenverfahrens und damit der Anwendung von Art. 7 OBG aus.⁴⁶⁵ Demnach ist das Nichtbeachten eines Lichtsignals bei gleichzeitigem Vorliegen einer zumindest erhöhten abstrakten Gefährdung resp. diese Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 SVG i.V.m. Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 68 Abs. 1 und Abs. 1^{bis} SSV sogleich im ordentlichen

456 Vgl. EICKER/MEIER, AJP 2013, S. 141 m.w.H.

457 Vgl. EICKER/MEIER, AJP 2013, S. 141 f.; vgl. MAEDER, AJP 2014, S. 682.

458 EICKER/MEIER, AJP 2013, S. 142; FIOLKA, S. 684.

459 Also z.B. nicht das Parkieren in einer Kurve.

460 EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 79.

461 Ziff. 3.309.1 Bussenliste 1 Anhang 1 OBV; Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 68 SSV und Art. 69 Abs. 3 SSV.

462 Siehe FIOLKA, S. 660–662 und S. 673.

463 Art. 4 Abs. 3 Bst. a OBG.

464 BGE 138 IV 258 Regeste S. 258 und E. 3.1 S. 264; EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 78.

465 BGE 114 IV 63 Regeste S. 63 und E. 3 S. 64 ff. m.w.H.; siehe Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1094, wonach in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV neben konkreten Gefährdungen auch keine erhöhten abstrakten Gefährdungen bei Motorfahrzeugführern enthalten sind; SCHAFFHAUSER, AJP 1996, S. 1218 f. und S. 1223, welcher aufzeigt, wie der Einbezug von Verkehrsdelikten, die eine erhöhte abstrakte Verkehrsgefährdung darstellen, in das Ordnungsbussenverfahren mehrfach in der Politik diskutiert worden ist.

Strafverfahren zu beurteilen und das Ordnungsbussenverfahren ausgeschlossen.⁴⁶⁶ Es bleibt deshalb zu untersuchen, ob Rechtsgüter der Allgemeinheit erkennbar sind, welche vom Verfahren wegen Art. 7 OBG betroffen sind.

2.3 Schutz von Kollektivrechtsgütern in Abweichung von allgemeinen Regeln des Strafprozessrechts

Die mit Art. 7 OBG im Zusammenhang stehenden Übertretungen der Bussenliste¹ Anhang 1 OBV dienen dem Schutz unterschiedlicher Rechtsgüter. Bei Verkehrsregeln, die den reibungslosen Ablauf der Fortbewegung auf öffentlichen Strassen bzw. das Funktionieren des Strassenverkehrs gewährleisten, ist das geschützte Rechtsgut der «Strassenverkehr per se, im Sinne einer **zuverlässigen Infrastruktur**».⁴⁶⁷ Die im Postulat «Wider die Bussenschlupflöcher»⁴⁶⁸ geforderte Verhinderung der Umgehung von Ordnungsbussen aufgrund von Beweisschwierigkeiten dient namentlich dem **geordneten Gang der Rechtspflege**, wobei damit aber von den allgemeinen Regeln des Strafprozessrechts abgewichen wird.⁴⁶⁹

Neben dem Schutz dieser kollektiven Rechtsgüter bezweckt Art. 7 OBG den schonenden Umgang mit Verwaltungsgütern. Als Bestimmung des Ordnungsbussenrechts sollte diese Norm der Vereinfachung des Verfahrens und damit der besseren Nutzung von Ressourcen der Verwaltung dienen. Der Gesetzgeber hat Art. 7 OBG zur Straffung des Ordnungsbussenverfahrens im Hinblick auf eine ökonomischen Verwaltungs- und Prozessführung geschaffen, da die aufwändigen Ermittlungs-(und Untersuchungs-)Arbeiten in keinem vernünftigen Mass zur Busse standen.⁴⁷⁰ Geschützt wird somit das **öffentliche Vermögen bzw. Eigentum des Staates** durch das Vermeiden von zusätzlichen Kosten aufgrund eines intensiven Ermittlungs- und Untersuchungsverfahrens. Im kostenfreien⁴⁷¹ Ordnungsbussenverfahren werden grundsätzlich

466 Ob eine konkrete, eine erhöhte abstrakte oder eine nur abstrakte Gefahr geschaffen werde, hängt nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung nicht von der übertretenen Verkehrsregel, sondern von der Situation ab, in welcher die Übertretung geschieht (BGE 114 IV 63 E. 3 S. 66). Bei zumindest grobfahrlässigem Verhalten ist die Anwendung von Art. 90 Abs. 2 SVG zu prüfen.

467 Vgl. EICKER/MEIER, AJP 2013, S. 141 mit Verweis auf FIOLKA, S. 685 f.; zu den Schutzobjekten einzelner Verkehrsregeln siehe FIOLKA, S. 655 ff.

468 Postulat Nr. 06.3119 «Wider die Bussenschlupflöcher» vom 23. März 2006 mit Verweis auf die Ausführungen in der NZZ Nr. 26 vom 1. Februar 2006, S. 51.

469 Siehe Ausführungen in III.C.3.3.c.

470 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

471 Zur Kostenfreiheit im Ordnungsbussenverfahren siehe Art. 12 OBG, EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 59, EICKER, NK 2018, S. 269, und MAEDER, AJP 2014, S. 680 m.w.H.

keine solchen Ermittlungen getätigt.⁴⁷² Solche erfolgen zumeist erst im ordentlichen Strafverfahren. Nach den allgemeinen Regeln des Strafprozessrechts sind die dabei anfallenden Verfahrenskosten grundsätzlich der beschuldigten Person aufzuerlegen, wenn das Verfahren zu ihrer Verurteilung führt.⁴⁷³ Des Schutzes des besagten Verwaltungsgutes bedarf es entsprechend in den Fällen, wenn die Verfahrenskosten zulasten der Staatskasse gehen. Art. 7 OBG ist jedoch **keine «reine»⁴⁷⁴ Kostenregelung**, sondern diese Norm sieht die Erhebung der Busse vom Fahrzeughalter vor. Ausserdem erfolgt diese **unabhängig von einer Verurteilung**. Sofern der Fahrzeughalter die Täterschaft (tatsächlich) nicht kennt und er mithin insbesondere nicht rechtswidrig und schuldhaft die Einleitung des Verfahrens bewirkte oder dessen Durchführung alsdann erschwerte,⁴⁷⁵ hat er keinen Einfluss auf die vorzunehmende Ermittlungs- und Untersuchungstätigkeit. Die Erhebung der Busse im Sinne von angefallenen Verfahrenskosten erscheint somit aus strafprozessualer Sicht nicht angebracht.

2.4 Kein präventiver Rechtsgüterschutz bei der Erhebung der Busse vom Fahrzeughalter aufgrund unbekannter Täterschaft

Der Schutz eines Rechtsguts macht dann Sinn, wenn sich die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG auf das Verhalten der tatsächlichen Fahrzeugführerschaft in irgendeiner Weise auswirkt. Dies kann bspw. darin bestehen, dass der Fahrzeughalter sein Fahrzeug kein weiteres Mal der delinquenten Person überlässt. Der Fahrzeughalter selbst und nicht der Staat übt damit in direkter Weise die Reaktion auf die Verletzung einer Verkehrsvorschrift aus.⁴⁷⁶ Dies ist aber nur dann möglich, wenn die tatsächliche Fahrzeugführerschaft dem Fahrzeughalter bekannt ist, er diese entsprechend in die Pflicht nehmen und allenfalls von einer weiteren Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsrecht abhalten kann. Ansonsten wirkt sich die Busse in repressiver Weise auf eine Person aus, **die – abgesehen vom Gebrauch ihres Fahrzeugs – nichts mit der Übertretung des Strassenverkehrsrechts zu tun hatte**. Der Präventivcharakter dieser Norm zum Schutz der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes – wie in der Botschaft zur Revision des OBG vorgetragen⁴⁷⁷ – ist in diesem Fall, sofern der Fahrzeughalter bei der Vergabe seines Fahrzeugs nicht zurückhaltender

472 Vgl. Art. 4 Abs. 3 Bst. d OBG.

473 Siehe Art. 426 Abs. 1 StPO; vgl. Art. 417 StPO.

474 Siehe Ausführungen in I.D.

475 Art. 426 Abs. 2 StPO.

476 Vgl. MEIER, S. 56 f.; vgl. DONATSCH/GODENZI/TAG, S. 4 f.

477 Botschaft OBG 1993 (Bundesrat), S. 773.

wird, nicht erkennbar. Diese Vorschrift vermag künftige Straftaten – bei tatsächlich unbekannter Fahrzeugführerschaft – nicht zu verhindern, weshalb es sich um **keine Umsetzungsform der präventiven Straftheorie** handelt, auch wenn der Gesetzgeber den Sicherheitsaspekt in den Vordergrund rückte.⁴⁷⁸ So war das erklärte Ziel für den Erlass von Art. 7 OBG im Rahmen des Handlungsprogramms *Via sicura* die Verbesserung der Verkehrssicherheit.⁴⁷⁹

3. Resümee und Fazit

Es ist somit festzustellen, dass Art. 7 OBG – auch wenn in der Marginalie der Begriff «Haftung» verwendet wird – keinen Schadensausgleich bezweckt und keine private Rechtsbeziehung zwischen dem Staat und der Bürger regelt. Bei der genannten Vorschrift handelt es sich entsprechend um eine öffentlich-rechtliche Norm.⁴⁸⁰ In der Folge wurde untersucht, ob Art. 7 OBG dem Schutz von Rechtsgütern dient, woraus sich Erkenntnisse für die Zuordnung der Norm zum Rechtsgebiet des Strafrechts ergeben sollten. Neben dem schonenden Umgang mit Verwaltungsgütern bezweckt diese Bestimmung angesichts ihrer Ausgestaltung als Blankettnorm den Schutz von verschiedenen Rechtsgütern. Es wurde festgestellt, dass Art. 7 OBG zwar zum Schutz verschiedener Kollektivrechtsgüter erlassen wurde, diesen aber nur unter Abweichung von allgemeinen Regeln des Strafprozessrechts zu gewährleisten vermag. Für die Anwendung dieser (Blankett-)Norm darf weder eine Gefährdung noch eine Verletzung des Individualrechtsguts «Leib und Leben» vorliegen und es darf zu keinem Sachschaden kommen. Es muss mithin auch das Individualrechtsgut «Eigentum» unversehrt bleiben.⁴⁸¹ Der Schutz dieser Rechtsgüter ist daher bei der Durchführung eines Ordnungsbussenverfahrens nicht massgebend. Bereits deshalb, aber auch mangels Verhinderung künftiger Straftaten bei tatsächlich unbekannter Fahrzeugführerschaft, ist bei der Anwendung von Art. 7 OBG kein präventiver Rechtsgüterschutz erkennbar. Aufgrund des Gesagten ist eine eindeutige Zuordnung dieser Vorschrift zu einem Rechtsgebiet anhand des geschützten Rechtsgutes nicht möglich. In der Folge wird untersucht, ob diese Zuordnung anderweitig, also über andere systemimmanente Faktoren, erfolgen kann.

478 Siehe Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8449.

479 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8449; siehe Ausführungen in I.A.2.3.

480 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.A.1.

481 Art. 4 Abs. 3 Bst. a OBG.

B. Art. 7 OBG als Rechtsnorm des materiellen Strafrechts

Im Kanton Schwyz wird der Fahrzeughalter im Strafbefehl «schuldig» gesprochen und mit einer Busse sowie bei deren Nichtbezahlung oder Zahlungsverzug je nach Behörde⁴⁸² mit einer Ersatzfreiheitsstrafe «bestraft». Es stellt sich daher die Frage, ob es sich bei Art. 7 OBG um eine Rechtsnorm des materiellen Strafrechts handelt. Dies wird nachfolgend untersucht.

1. Ordnungsbussdelikte sind Straftaten

Bei den Beratungen im Jahr 1960 hielt der Gesetzgeber ausdrücklich fest, dass kein Zweifel daran bestehe, dass die Ordnungsbussen eine Busse im Sinne des Strafrechtssystems sei.⁴⁸³ Die Ordnungsbussen wurden jedoch in der Botschaft zum Erlass des Ordnungsbussengesetzes vom «eigentlichen Strafrecht» abgegrenzt.⁴⁸⁴ In der Botschaft zur Ausarbeitung des deutsch-schweizerischen Polizeivertrages führte der Bundesrat im Jahr 1999 aus, dass im schweizerischen Recht Widerhandlungen gegen Strassenverkehrsvorschriften stets Straftaten im Sinne von Art. 1 StGB seien, auch wenn sie mit Ordnungsbussen gemäss OBG und OBV geahndet werden.⁴⁸⁵ Gemäss der Botschaft zu *Via sicura* beeinträchtigt jedoch die Straffung des Ordnungsbussenverfahrens (bzw. die Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters) einen Grundsatz des Strafrechts – so namentlich die Unschuldsvermutung.⁴⁸⁶

Das BGer stellte wiederholt fest, dass die Ordnungsbussen trotz ihrer Abhängigkeit von der Zustimmung der Täterschaft «echte Strafen» seien, für welche, abgesehen davon, dass das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse nicht berücksichtigt werden, die Grundsätze des Strafrechts gelten.⁴⁸⁷ Ent-

482 Während im Kanton Zürich davon abgesehen wird (Urteile des Obergerichts des Kantons Zürich SU180046 vom 13. Mai 2019 E. IV.2 und SU160069 vom 2. Mai 2017 E. 5.2, in: ZR 116/2017 Nr. 64, S. 217 ff. [S. 220]), wird diese von der Staatsanwaltschaft im Kanton Schwyz angeordnet.

483 Votum Schürmann, Amtl. Bull. NR 1969 III 759 ff., S. 759-761 (MAEDER, AJP 2014, S. 681), Votum Cevey, Amtl. Bull. NR 1969 III 759 ff., S. 761 f., Votum Munz, Amtl. Bull. SR 1969 IV 299 ff., S. 300; a.M. Votum Renschler, Amtl. Bull. NR 1969 III 759 ff., S. 764, welcher eine Abweichung vom Strafrecht erkennt.

484 Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1093.

485 Botschaft deutsch-schweizerischer Polizeivertrag 1999 (Bundesrat), S. 893.

486 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8524.

487 Urteil des BGer 6B_722/2019 vom 23. Januar 2020 E. 1.3.1; BGE 145 IV 252 E. 1.5 S. 255 m.w.H.; Urteil des BGer 6B_344/2012 vom 1. Oktober 2012 E. 2.3; Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1093.

sprechend wendete es bei der Überprüfung des Schuldspruchs des Unternehmens wegen Art. 6 aOBG/2014 (der Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) den Grundsatz der Legalität nach Art. 1 StGB und Art. 7 EMRK an.⁴⁸⁸ Des Weiteren bezeichnete das BGer das OBG als Spezialgesetz, welches die wenigen verfahrensrechtlichen Fragen der vereinfachten Ahndung leichter Verkehrswiderhandlungen regle und zudem das **materielle Recht der Ordnungsbussen – so auch die «Halterhaftung»** – enthalte.⁴⁸⁹ Diese Ausführungen des BGer deuten darauf hin, dass Art. 7 OBG als Rechtsnorm des materiellen Strafrechts einzuordnen ist.

2. Keine ausdrückliche Nennung eines tatbestandsmässigen Verhaltens des Fahrzeughalters

Das materielle Strafrecht umfasst sämtliche Rechtsnormen, welche die Voraussetzungen der Strafbarkeit und deren Rechtsfolgen regeln. Art. 7 Abs. 1 OBG verweist explizit auf eine «Widerhandlung» (gegen das Strassenverkehrsrecht). Eine solche Anknüpfung an Straftatbestände in anderen Rechtsquellen erinnert an Art. 90 SVG, welcher der Ausfüllung durch konkrete Verkehrsvorschriften, deren Verletzung die Gesetzesbestimmung unter Strafe stellt, bedarf.⁴⁹⁰ Diese Bestimmung umschreibt entsprechend die Tathandlung als «Verletzen» einer Verkehrsregel des SVG oder der Vollziehungsvorschriften des Bundesrats.⁴⁹¹ Solche **Blankettnormen wie Art. 7 OBG und Art. 90 SVG** sind typisch für das Nebenstrafrecht.⁴⁹² Im Gegensatz zu Art. 90 SVG wird nach Art. 7 OBG der Täter gemäss dessen Wortlaut aber nicht bestraft. Nach letzterer Bestimmung wird die Busse dem Fahrzeughalter in allen Landessprachen **«auferlegt»** (Abs. 1) und er wird zur **«Bezahlung»** der Busse angehalten (Abs. 5)⁴⁹³. Es ist nicht – wie sonst bei Strafvorschriften üblich – eine eigentliche Bestrafung («wird mit ... bestraft» oder «ist mit ... zu bestrafen») vorgesehen.⁴⁹⁴

Die Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters gelangt dann zur Anwendung, wenn ein Ordnungsbussendelikt festgestellt wurde, dessen Täterschaft mit verhältnismässigem Aufwand durch die Strafverfolgungsbehörden nicht

488 BGE 144 I 242 Regeste S. 242 und E. 3.1.2 S. 251; siehe Art. 5 Abs. 1 BV.

489 Urteil des BGer 6B_722/2019 vom 23. Januar 2020 E. 1.4.

490 BGE 100 IV 71 Regeste S. 71 und E. 1 S. 73.

491 EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 78 und S. 81.

492 EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 79.

493 «*Deve pagare la multa*» in italienischer und «*pour payer l'amende*» in französischer Sprache.

494 «*Inflitta*» in italienischer und «*établie*» in französischer Sprache.

ermittelt werden konnte.⁴⁹⁵ Die Bussenauflegung (Abs. 1) knüpft ausdrücklich und die Bussenbezahlung (Abs. 5) praxisgemäss an die formelle Haltereigenschaft und nicht (in direkter Weise) an ein Tun oder Unterlassen des Fahrzeughalters an.⁴⁹⁶ Dessen «Fehlverhalten» gemäss Art. 7 OBG besteht letztlich darin, dass er die Busse für das durch die unbekannt gebliebene Täterschaft begangene Strassenverkehrsdelikt – unter Umständen infolge der Ablehnung des Ordnungsbussenverfahrens⁴⁹⁷ – nicht bezahlt⁴⁹⁸. Eine konkretisierte Tathandlung des Fahrzeughalters, wie bspw. das ausdrückliche Anknüpfen an die Verletzung einer Informationspflicht, ist nicht auszumachen. Auch verweist der Gesetzeswortlaut von Art. 7 OBG nicht explizit auf die Verfügungsverantwortung des Fahrzeughalters bei der Vergabe seines Fahrzeugs an einen andern (wie in Art. 93 Abs. 2 Bst. b SVG). Diese Norm enthält keinen bestimmten Vorwurf einer Verfehlung bzw. nennt keine eigentliche Tathandlung des Fahrzeughalters, sondern er wird wegen der fehlenden Ermittlung der unbekannt Täterschaft mit verhältnismässigem Aufwand zur Bezahlung der Busse verpflichtet.⁴⁹⁹ Insofern fehlt es mit Blick auf das Täterprinzip und das Bestimmtheitsgebot an der strafrechtlich verbotenen Handlung oder der Unterlassung⁵⁰⁰ einer strafrechtlich gebotenen Handlung des Fahrzeughalters, für welche er verantwortlich ist. Dieses Fehlen einer Strafbarkeitsvoraussetzung spricht gegen die Einordnung der erwähnten Vorschrift als Rechtsnorm des materiellen Strafrechts.

3. Fehlende Schuld des Fahrzeughalters

Das im modernen Strafrecht geltende **Schuldprinzip**⁵⁰¹ löste das Erfolgsstrafrecht ab, welches im Grundgedanken dem Haftpflichtrecht folgte.⁵⁰² Gemäss der **früheren bundesgerichtlichen Rechtsprechung** vor der Einführung von Art. 7 OBG führte die ungeschmälerete Geltung der strafrechtlichen Grundsätze dazu,⁵⁰³ dass nur der Täter bzw. der Teilnehmer (bei «eigenhändigen

495 Art. 7 Abs. 5 OBG.

496 MAEDER, AJP 2014, S. 685.

497 Art. 4 Abs. 3 Bst. c OBG und Art. 13 Abs. 2 OBG.

498 Art. 6 Abs. 4 OBG, Art. 7 Abs. 3 OBG und Art. 9 Abs. 2 Bst. c OBG.

499 Siehe MAEDER, AJP 2014, S. 685.

500 Vgl. SCHORRO, ZStrR 2017, S. 108.

501 «Nulla poena sine culpa».

502 SCHMID, S. 8 f.; BRÄGGER, S. 19.

503 Vgl. Urteil des BGer 6B_344/2012 vom 1. Oktober 2012 E. 2.3.

Delikten»⁵⁰⁴) der Widerhandlung strafbar war, nicht aber der Fahrzeughalter an dessen Stelle. Nach Ansicht des BGer ging es deshalb nicht an, jemanden ausschliesslich in seiner Eigenschaft als Halter eines von der Radaranlage erfassten Fahrzeugs zur Rechenschaft zu ziehen und zu büssen.⁵⁰⁵ Sei nicht klar, wer Täter der Geschwindigkeitsüberschreitung sei, so gebiete das Erfordernis eines Verschuldens die Eruiierung des schuldigen Täters. Dies sei – insbesondere wenn die beiden einzigen infrage kommenden Personen nichts zur Klärung des Sachverhalts beitragen – nicht mehr auf dem Wege des Ordnungsbussenverfahrens möglich. Denn bei unklarer bzw. bestrittener Täterschaft liege nicht mehr jenes «**problemlose Verschulden**» vor, welches noch im Ordnungsbussenverfahren geahndet werden könne.⁵⁰⁶ Bei diesen Ausführungen verwies das BGer auf die entsprechenden Ausführungen in der Botschaft zur Einführung des OBG.

Der Bundesrat hielt damals bei der Einführung des OBG fest, dass es sich bei den Ordnungsbussen um «echte Strafen» handle, die Grundsätze des Strafrechts gelten würden und eine Schuld der Täterschaft – auch bei fehlender Berücksichtigung von Vorleben und persönlichen Verhältnissen⁵⁰⁷ – vorausgesetzt sei.⁵⁰⁸ Die Polizei dürfe, wenn ein Verkehrsteilnehmer z.B. aus fehlender Ortskenntnis zwar irrig, aber offensichtlich schuldlos handelte, höchstens mit einer Belehrung eingreifen.⁵⁰⁹ Im Übrigen habe man es bei den Ordnungsbussentatbeständen durchwegs mit einem «problemlosen Verschulden» zu tun, das weitgehend im objektiven Sachverhalt zum Ausdruck komme. Als Beispiel nannte der Bundesrat die Parkzeitüberschreitung, das Nichtbenützen von Fussgängerstreifen und dergleichen, bei denen es sich in 99 von 100 Fällen erübrige, auf das Verschulden einzugehen. Die Ordnungsbussen im Strassenverkehr seien also «echte Strafen», aber aus Rationalisierungsgründen auf bestimmte Beträge schematisiert. Eine solche Nivellierung der Strafe sei nur bei geringfügigen Widerhandlungen zugänglich.⁵¹⁰ Dementsprechend hielt das

504 Bei der Annahme eines eigenhändigen Delikts kann der Straftatbestand nur durch den Fahrzeugführer selbst verwirklicht werden; zur Mittäterschaft bei Verkehrsdelikten siehe BGE 126 IV 84 S. 84 ff. und EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 41.

505 Vgl. zum Ganzen BGE 115 IV 137 E. 2c S. 139; BGE 102 IV 256 E. 2 S. 257 f.

506 Vgl. zum Ganzen BGE 115 IV 137 E. 2b und E. 2c S. 138 f.

507 Art. 1 Abs. 5 OBG; siehe Ausführungen in II.B.4.

508 Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1093; siehe Urteil des BGer 6B_722/2019 vom 23. Januar 2020 E. 1.3.1; siehe BGE 145 IV 252 E. 1.5 S. 255 m.w.H.

509 Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1093; SCHAFFHAUSER, AJP 1996, S. 1216.

510 Vgl. zum Ganzen Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1093 f.

BGer in einem neueren Entscheid fest, dass es sich beim Ordnungsbussenverfahren um ein formalisiertes und rasches Verfahren handle, das schematisch für die gleichen Verstösse für alle **schuldhaft handelnden** Täter die gleichen Bussen und Vollzugsmodalitäten vorsehe.⁵¹¹

Es ist mithin festzustellen, dass das Aussprechen einer Ordnungsbusse ein unrechtmässig und schuldhaft begangenes Ordnungsbussendelikt voraussetzt.⁵¹² Diese Delikte sind namentlich dann im ordentlichen Strafverfahren zu beurteilen, wenn bei weiterhin unbekannter oder bestrittener Täterschaft die Ermittlungen fortzuführen und weitere Untersuchungshandlungen vorzunehmen sind und mithin kein «problemloses Verschulden» vorliegt.⁵¹³ Den Aufwand zur Feststellung der Täterschaft hat der Gesetzgeber allerdings mit Art. 7 Abs. 5 OBG auf ein verhältnismässiges Mass begrenzt.⁵¹⁴ Die Busserhebung nach Art. 7 OBG knüpft ausserdem nur an die formelle Haltereigenschaft und nicht an eine Tat, welche unrechtmässig und schuldhaft begangen wird, an. Eine (verminderte) Schuld(un)fähigkeit des Fahrzeughalters bleibt infolgedessen unberücksichtigt. Demgemäss vermag der allenfalls glaubhaft vorgebrachte Einwand des Fahrzeughalters, er habe die Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsrecht nicht begangen, ihn nicht zu entlasten.⁵¹⁵ Mangels Strafbarkeit des Fahrzeughalters sowie aufgrund des nicht feststellbaren Verschuldens der unbekannteren Täterschaft ist unklar, ob die Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters für die Bezahlung der Busse nach Art. 7 OBG – wie die Ordnungsbussen selbst – als «echte Strafe» gilt.

4. Abweichung vom Grundsatz bei der Strafzumessung

Die Polizeiangehörigen auferlegen dem Fahrzeughalter zunächst die Ordnungsbusse **gemäss dem pauschalen Betrag in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV**.⁵¹⁶ Die Gesetzesgrundlage für diese Bussenauflegung – unabhängig vom Vorleben⁵¹⁷ und den persönlichen Verhältnissen⁵¹⁸ der Täterschaft – hat der

511 Urteil des BGer 6B_722/2019 vom 23. Januar 2020 E. 1.3.1 m.w.H.

512 Vgl. Art. 19 StGB.

513 Siehe BGE 115 IV 137 E. 2c S. 139.

514 Art. 7 Abs. 5 OBG.

515 Zum Befreiungsbeweis siehe Ausführungen in I.B.3.3.

516 Art. 7 Abs. 1 OBG.

517 Z.B. die Vorstrafen und der Leumund.

518 Z.B. ein allfälliges Geständnis oder tätige Reue: Bei einem Geständnis des Fahrzeugführers findet Art. 7 OBG regelmässig keine Anwendung, da dann der Fahrzeugführer ja bekannt ist. Abgesehen davon ist tätige Reue bei geringfügigen Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht schwerlich vorstellbar.

Gesetzgeber mit dem heutigen Art. 1 Abs. 5 OBG⁵¹⁹ geschaffen. Er wich also vom zentralen Grundsatz bei der Strafzumessung gemäss Art. 47 Abs. 1 StGB ab.

Wird alsdann das ordentliche Strafverfahren eingeleitet und durchgeführt, verpflichtet ihn die Staatsanwaltschaft oder die Übertretungsstrafbehörde zur Bezahlung der Busse.⁵²⁰ Gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung beschränkt sich der Geltungsbereich des OBG nicht auf das Ordnungsbussenverfahren, sondern bezieht sich auch auf ein allfälliges (nachfolgendes) ordentliches Strafverfahren. Die Wahl des ordentlichen Verfahrens bzw. der Wechsel in das ordentliche Verfahren führe nicht dazu, dass das OBG nicht mehr anwendbar sei. Das BGer erachtete entsprechend die seiner Ansicht nach materiell-rechtlichen Bestimmungen der «Halterhaftung» als anwendbar.⁵²¹ Diese Rechtsprechung des BGer wirft die Frage auf, ob Art. 1 Abs. 5 OBG ebenso im ordentlichen Strafverfahren wegen Art. 7 OBG angewendet wird.

Nach der hier vertretenen Ansicht muss unterschieden werden, ob ein Ausschlussgrund nach Art. 3 f. OBG / Art. 5 Abs. 2 OBG⁵²² vorliegt und deshalb sogleich das ordentliche Strafverfahren durchgeführt wird oder ob es sich hierbei um ein dem Ordnungsbussenverfahren nachfolgendes Verfahren handelt. Denn in ersterem Fall werden regelmässig aufwändigere Ermittlungs- und Untersuchungshandlungen getätigt, welche unter Umständen Hinweise auf das Verschulden und die finanziellen Verhältnisse geben. Diese sind dann auch zu berücksichtigen. Bei einem Verfahrenswechsel bleiben hingegen aufgrund des Massengeschäfts das individuelle Verschulden und die finanziellen Verhältnisse des Fahrzeughalters regelmässig vor Erlass eines Strafbefehls ungeprüft, und die Busse wird pauschal⁵²³ anhand der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV sowie die – nach der hier vertretenen Ansicht abzulehnende⁵²⁴ – Ersatzfreiheitsstrafe gemäss einem fixen Umwandlungssatz festgesetzt. Bei einer solchen Bussenerhebung und Verfügung einer Ersatzfreiheitsstrafe ist hingegen wiederum fraglich, ob neben der Einschränkung der Regelungen zur verschuldensabhängigen Strafzumessung⁵²⁵ unter Berücksichtigung der finanziellen

519 Siehe Ausführungen in II.B.4.

520 Art. 7 Abs. 5 OBG.

521 Urteil des BGer 6B_722/2019 vom 23. Januar 2020 E. 1.4; siehe STAUBER, Jusletter 2022, Nr. 1.

522 Siehe Ausführungen in I.B.2.2.a.

523 STAUBER, Jusletter 2022, Nr. 5.

524 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.

525 Art. 1 StGB (*nulla poena sine culpa*), Art. 19 StGB, Art. 47 StGB; siehe Ausführungen in II.B.3.

Verhältnisse⁵²⁶ weitere strafrechtliche Grundsätze bei der Anwendung von Art. 7 OBG derart betroffen sind, dass dies die hypothetische Annahme widerlegt, es handle sich bei dieser Vorschrift um eine materielle Norm des Strafrechts.

5. Resümee und Fazit

Vorstehend wurde der Frage nachgegangen, ob es sich bei Art. 7 OBG um eine Bestimmung des materiellen (Schuld-)Strafrechts handelt, welche die positiven und negativen Voraussetzungen der Strafbarkeit und deren Rechtsfolgen regelt. Die Busse nach Art. 7 OBG ist keine Strafe, welche einen schuldausgleichenden pönalen Charakter aufweist, unmittelbar wegen Erfüllung von Straftatbeständen ausgesprochen wird und die Besserung der betroffenen Person bezweckt.⁵²⁷ Die Bestimmung sieht vielmehr die Bussenauflegung (Abs. 1) und die Bussenbezahlung (Abs. 5) unabhängig von der Feststellung eines unrechtmässigen und schuldhaften Verhaltens des Fahrzeughalters vor.⁵²⁸ Dies widerspricht den bisherigen Ausführungen des Gesetzgebers zu den Ordnungsbussentatbeständen als Straftaten⁵²⁹, auf welche die Grundsätze des Straf(prozess)rechts anwendbar sind und bei denen v.a. eine Schuld der Täterschaft erforderlich ist.⁵³⁰ Letztere ist denn auch notwendige Bedingung für die Ausfällung einer Strafe und Grundlage für deren Bemessung.⁵³¹ Im Strafverfahren wegen Art. 7 OBG wird zur Begründung der Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters nur auf den Eintrag des Fahrzeughalters im Fahrzeugausweis abgestellt. Dessen allfällige Schuldunfähigkeit zum Tatzeitpunkt ist unbeachtlich, und das Verfahren wegen Art. 7 OBG gegen ihn kann entsprechend auch nicht gestützt darauf im Sinne von Art. 419 StPO eingestellt werden oder zu einem Freispruch führen. Die verminderte Schuldfähigkeit wird ebenso wenig bei der in der Praxis pauschal anhand der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV bemessenen Busse⁵³² und nach einem fixen Umwandlungssatz berechneten – nach der hier vertretenen Ansicht abzulehnenden⁵³³ – Ersatzfreiheitsstrafe berücksich-

526 Art. 106 Abs. 3 StGB; siehe Ausführungen in III.A.2, III.I.2.4 und V.B.5.5.c.

527 Siehe BGE 137 I 31 E. 4.3 S. 42.

528 Siehe Ausführungen in II.B.2.

529 Botschaft deutsch-schweizerischer Polizeivertrag 1999 (Bundesrat), S. 893; siehe Ausführungen in II.B.1.

530 Siehe Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1093; siehe Ausführungen in II.B.3.

531 Siehe Art. 47 Abs. 1 StGB.

532 STAUBER, Jusletter 2022, Nr. 5.

533 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.

tigt.⁵³⁴ Dies verstösst gegen die strafrechtlichen Regelungen zur verschuldensabhängigen Strafzumessung⁵³⁵ unter Berücksichtigung der finanziellen Verhältnisse⁵³⁶. Es ist daher fraglich, ob der Gesetzgeber sich mit der Einführung von Art. 7 OBG vom im modernen Strafrecht geltenden Schuldprinzip lösen möchte und wieder auf das Erfolgsstrafrecht zurückkommen will. Unklar ist ebenso, ob der Gesetzgeber den Fahrzeughalter mit der «Bussen»-Erhebung selbst verantwortlich machen bzw. «bestrafen» oder materielles Recht durchsetzen will,⁵³⁷ indem er ihn mit der Bussenerhebung nach Art. 7 OBG stellvertretend zur Rechenschaft zieht.

C. Art. 7 OBG als strafprozessuale Bestimmung

Der altrechtlichen Marginalie zu Art. 6 aOBG/2014 (dem heutigen Art. 7 OBG) ist zu entnehmen, dass es nicht um die eigentliche Ahndung einer Übertretung geht, sondern um das «Vorgehen bei unbekanntem Fahrzeugführer».⁵³⁸ Zudem verweisen Art. 7 Abs. 3 f. OBG auf das ordentliche Strafverfahren. Es ist deshalb zunächst zu prüfen, ob Art. 7 OBG – entgegen der Ansicht des BGer, wonach es sich bei der «Halterhaftung» um materielles Recht der Ordnungsbussen handelt⁵³⁹ – nicht vielmehr eine Verfahrensvorschrift ist.

1. Ordnungsbussenverfahren als Strafverfahren

Bei der Einführung der Ordnungsbussen stellte der **Bundesrat** klar, dass das OBG nicht nur das materielle Recht enthält, sondern auch die wenigen rein verfahrensrechtlichen Fragen.⁵⁴⁰ Indem er sich damals zum Erlass von «Strafverfahrensrecht» befugt erachtete und später gar die Integration des OBG in die StPO prüfte, ist erkennbar, dass es sich beim Ordnungsbussenverfahren um ein Strafverfahren handelt. In der Botschaft zur Totalrevision des OBG wird selbiges als ein eigener, unabhängiger Erlass, welcher materiell die Verfah-

534 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.B.3.

535 Art. 1 StGB (*nulla poena sine culpa*), Art. 19 StGB, Art. 47 StGB; siehe Ausführungen in II.B.3.

536 Art. 106 Abs. 3 StGB; siehe Ausführungen in III.A.2, III.I.2.4 und V.B.5.5.c.

537 WYSS, *Freundesgabe* Bernhard Schlink, S. 469.

538 Die aktuelle Marginalie zur erwähnten Vorschrift lautet «Haftung der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters».

539 Urteil des BGer 6B_722/2019 vom 23. Januar 2020 E. 1.4; siehe Ausführungen in II.B.4.

540 Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1092; BGE 145 IV 252 E. 1.5 S. 255 und E. 1.7 S. 258.

rensvorschriften der StPO für Übertretungen im Bagatellbereich ergänzt, bezeichnet.⁵⁴¹ Soweit Art. 7 OBG jedoch allenfalls gegen grundlegende Bestimmungen der StPO verstösst,⁵⁴² ist keine solche «Ergänzung» von deren Vorschriften erkennbar.

In seiner jüngsten Rechtsprechung zur «Halterhaftung» vertritt das BGer die Ansicht, dass es sich beim Ordnungsbussenverfahren um ein Strafverfahren handelt. Die Behörden seien lediglich davon befreit worden, bei jeder Parkzeitüberschreitung und anderen geringfügigen Übertretungen ein ordentliches Strafverfahren einzuleiten. An der Natur des Verfahrens habe sich dadurch nichts geändert. Diese Einordnung als Strafverfahren führe zur Anwendung der Grundsätze des Strafrechts.⁵⁴³ Das BGer bezeichnete das Ordnungsbussenverfahren zwar als Strafverfahren und erklärte die Grundsätze des Strafrechts für anwendbar, gleichzeitig führte es aber in einem aktuellen Entscheid aus, dass die Bestimmungen der StPO für das Ordnungsbussenverfahren, welches in einem Spezialgesetz (OBG) geregelt sei, grundsätzlich nicht anwendbar seien.⁵⁴⁴ Es hielt deshalb fest, dass für das Ordnungsbussenverfahren keine besonders geregelte Zustellung bestehe, und bezeichnete mithin die Zustellungsvorschriften der StPO im Ordnungsbussenverfahren für nicht anwendbar.⁵⁴⁵ Dies veranschaulicht die Schwierigkeiten in der Praxis bei der Beurteilung eines Ordnungsbussendelikts im ordentlichen Strafverfahren. So ist bspw. fraglich, ob Art. 1 Abs. 5 OBG auch im nachfolgenden Strafverfahren gilt.⁵⁴⁶ Unklarheiten bestehen zudem im Umgang mit der Regelung zur Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters nach Art. 7 OBG, zumal – wie eingangs aufgezeigt⁵⁴⁷ – die Verletzung von straf(prozess)rechtlichen Prinzipien zur Diskussion steht. Die Rechtsnatur von Art. 7 OBG ist daher weiter zu erforschen.

541 Vgl. zum Ganzen Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 965.

542 Siehe Ausführungen in I.C und III.

543 Vgl. zum Ganzen Urteil des BGer 6B_722/2019 vom 23. Januar 2020 E. 1.3.1; vgl. zum Ganzen BGE 145 IV 252 E. 1.5 S. 255.

544 BGE 145 IV 252 E. 1.6.2 S. 257 mit Verweis auf Art. 1 Abs. 2 StPO.

545 BGE 145 IV 252 E. 1.7 S. 258.

546 Siehe Ausführungen in II.B.4.

547 Siehe Ausführungen in I.C und III.

2. Abgrenzung von Art. 7 OBG zu den kantonalrechtlichen Informationspflichten des Fahrzeughalters⁵⁴⁸

2.1 Übersicht über die kantonalrechtlichen Informationspflichten des Fahrzeughalters

Die Suche nach mit Art. 7 OBG vergleichbaren Regelungen führt zu den in zahlreichen Kantonen normierten direkten Informationspflichten des Fahrzeughalters. Durch den Vergleich dieser teilweise durch das BGer formell und materiell dem Strafprozessrecht zugeordneten Bestimmungen mit Art. 7 OBG sollen sich weitere Erkenntnisse für dessen Einordnung im schweizerischen Rechtssystem ergeben.⁵⁴⁹ Sind die kantonalrechtlichen Bestimmungen zur direkten Informationspflicht des Fahrzeughalters generell als strafprozessuale Normen zu qualifizieren, könnte dies auch für die indirekte Informationspflicht⁵⁵⁰ nach Art. 7 OBG gelten. Hierbei stellt sich alsdann die Frage, in welchem Verhältnis die Bestimmungen zueinander stehen und ob allenfalls die eine Norm hinter die andere zurückzutreten hat. Zunächst ist aber eine Übersicht über die kantonalrechtlichen Informationspflichten zu geben.

a. Basel-Stadt und Zürich

In vielen Kantonen⁵⁵¹ besteht – auch nach Einführung der StPO und Art. 7 OBG – eine ausdrückliche direkte Informationspflicht des Fahrzeughalters. Die Kantone Basel-Stadt⁵⁵² und Zürich⁵⁵³ verpflichten den **Fahrzeughalter**, der Polizei «Auskunft» darüber zu geben, wer das Fahrzeuge geführt oder wem er es **überlassen** hat. Von dieser Pflicht erfasst ist bei beiden Regelungen neben dem Halter eines Motorfahrzeugs auch derjenige eines **Fahrrads**. Der Kanton Basel-Stadt hat seine Bestimmung über die Informationspflicht eines Fahrzeughalters in einem strassenverkehrsrechtlichen Erlass (StVO [BS]) eingefügt. Dies im Gegensatz zum Kanton Zürich, welcher die Regelung im öffent-

548 Siehe Anhang 1.

549 Siehe BGE 107 IV 146 Regeste S. 146 und E. 2b S. 149.

550 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.a.

551 Keine Informationspflicht besteht in den Kantonen Aargau, Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden, Basel-Landschaft, Freiburg, Glarus, Jura, Luzern, Neuenburg, Nidwalden, Obwalden, Schaffhausen, Schwyz, Solothurn, Thurgau (seit 1. Januar 2022), Uri, Waadt (Art. 20a LVCR [VD] ist mit Beschluss des Grossen Rats des Kantons Waadt vom 19. Mai 2009 per 1. Januar 2011 aufgehoben worden; zu Art. 20a LVCR [VD] siehe Urteil des BGer 6B_488/2007 vom 7. Dezember 2007) und Zug.

552 §13 Abs. 1 StVO (BS).

553 §15 Abs. 1 VAG (ZH); vgl. hierzu Urteile des BGer 6B_680/2007 vom 24. Januar 2008 und 6B_512/2008 vom 7. August 2008.

lichen Abgaberecht normiert hat. Aufgrund der Verweise auf die **Bestimmungen der «Strafprozessordnung» über das Zeugnisverweigerungsrecht** in § 13 Abs. 1 StVO (BS) und § 15 Abs. 1 VAG (ZH) liegt die Annahme nahe, dass es sich bei diesen kantonrechtlichen Vorschriften um strafprozessuale Bestimmungen handelt. Das BGER charakterisierte dementsprechend § 15 Abs. 1 VAG (ZH) wegen dieses Verweises formell und materiell als prozessrechtliche Norm.⁵⁵⁴ Gemäss den Weisungen der Oberstaatsanwaltschaft des Kantons Zürich kann die genannte Vorschrift bei der Erhebung der Verfahrenskosten zur Begründung der Rechtswidrigkeit im Sinne von Art. 426 Abs. 2 StPO (Kostentragungspflicht der beschuldigten Person) hinzugezogen werden.⁵⁵⁵

b. St. Gallen

Der Kanton St. Gallen verpflichtet ebenfalls den Fahrzeughalter, der Polizei «Auskunft» darüber zu geben, wer das Fahrzeug geführt oder wem er es überlassen hat. Der Kanton St. Gallen nennt in Art. 28^{bis} Abs. 1 PG (SG) allerdings explizit nur den «**Halter eines Motorfahrzeuges**». Nach Art. 28^{bis} Abs. 1 PG (SG) kann aber auch jeder, dem ein Motorfahrzeug zum Gebrauch **überlassen** wurde, zur «Auskunft» verpflichtet werden. Diese Erweiterung ist schweizweit einzigartig. Der Kanton St. Gallen hat die Informationspflicht im kantonalen Polizeirecht normiert, was die Schwierigkeiten der Abgrenzung zum Straf(prozess)recht verschärft. Denn soweit der Fahrzeughalter wegen Missachtung einer polizeilichen Anordnung durch die Verletzung seiner Informationspflicht bestraft wird, handelt es sich nicht um eine vergleichbare polizeirechtliche Tätigkeit, sondern vielmehr um eine der Beweisführung dienende Pflicht der beschuldigten Person.

c. Graubünden

Der Kanton Graubünden verpflichtet ebenso wie der Kanton Basel-Stadt den Fahrzeughalter in einem strassenverkehrsrechtlichen Erlass, der Polizei «Auskunft» darüber zu geben, wer das Fahrzeug geführt oder wem er es überlassen hat. Wie im Kanton St. Gallen wird der Fahrradhalter in Art. 3 EGzSVG (GR) nicht ausdrücklich genannt. Aufgrund der Formulierung «**Halter eines Fahrzeugs**» kommen aber sowohl der Halter eines motorisierten als auch jener

554 BGE 107 IV 146 Regeste S. 146 und E. 2b S. 149; Urteil des Obergerichts des Kantons Zürich vom 15. Juni 1979 E. 1, in: ZR 78/1979 Nr. 91, S. 216 ff. (S. 217); GIGER, SVG Komm., N 3 zu Art. 106 SVG; siehe WALDMANN/KRAEMER, BSK SVG, FN 30 zu Art. 106 SVG, welche auf die (abschliessende) Regelung in der StPO verweisen.

555 Weisung der Oberstaatsanwaltschaft des Kantons Zürich vom 9. Juni 2021 mit Verweis auf das Urteil des Obergerichts des Kantons Zürich UH130394 vom 28. März 2014 (S. 284, Nr. 17.3.2.1); vgl. zu den Verfahrenskosten auch Art. 417 StPO.

eines motorlosen Fahrzeugs in Betracht. Im Gegensatz zu den anderen Erlassen verweist die Regelung des Kantons Graubündens ausdrücklich – wie diejenige des Kantons Tessin –⁵⁵⁶ in der FN 6 zu Art. 3 Abs. 1 EGzSVG (GR) auf SR 312.0 und damit auf die eidgenössische StPO.

d. Wallis

Die bisher genannten Bestimmungen der Kantone Basel-Stadt, Zürich, St. Gallen und Graubünden haben gemeinsam, dass sie den Halter zur Information verpflichten, wer das Fahrzeug tatsächlich geführt oder wem er es überlassen hat. Der Kanton Wallis unterscheidet sich bei seiner Vorschrift in Art. 18 AGSVG (VS) nur in der Wortwahl. Im Ergebnis ist die Regelung vergleichbar mit den bereits erläuterten kantonrechtlichen Bestimmungen. Der Halter eines **Motorfahrzeugs oder Fahrrads** ist verpflichtet, «der Behörde die notwendigen Auskünfte zu erteilen, um den Täter einer mit seinem Fahrzeug begangenen Widerhandlung gegen das SVG ausfindig machen zu können». Insbesondere die Verwendung des Terminus «**notwendig**» offenbart den Sinn und Zweck dieser Norm. Der Behörde soll ein taugliches Beweismittel zur Hand gegeben werden, um den tatsächlichen Täter zu eruieren.

Die Kantone Basel-Stadt, Wallis und Zürich nennen die «Strafprozessordnung», konkretisieren diese aber nicht näher. Die «Strafprozessordnungen» der Kantone Basel-Stadt⁵⁵⁷ und Wallis⁵⁵⁸ wurden am 1. Januar 2011 durch das EG StPO (BS) bzw. das EG StPO (VS) ersetzt. In diesen Ausführungsgesetzen zur eidgenössischen StPO finden sich keine Erläuterungen zum Zeugnis- und Auskunftsverweigerungsrecht. Die im Zusammenhang mit dem Zeugnisverweigerungsrecht erwähnte «Strafprozessordnung» des Kantons Zürich⁵⁵⁹ wurde per 1. Januar 2011 aufgehoben. Der Kanton Bern verweist in seiner Bestimmung auf das StrV (BE), welches gemäss FN durch das EG ZSJ (BE) ersetzt wurde.⁵⁶⁰ Das EG ZSJ (BE) regelt aber weder das Zeugnis- noch das Auskunftsverweigerungsrecht und der Verweis führt ins Leere. Dasselbe gilt für die Regelung des Kantons St. Gallen in Art. 28^{bis} Abs. 2 PG (SG), welche auf das Gesetz über die Strafrechtspflege verweist. Das kantonale Strafprozessgesetz vom 1. Juli 1999 (nGS [SG] 42-31) wurde durch das Einführungsgesetz zur schweizerischen Straf- und Jugendstrafprozessordnung vom 3. August 2010 (nGS [SG] 962.1) abgelöst. Dieses normiert jedoch kein Zeugnisverweigerungsrecht.

556 Art. 16 Abs. 2 Legge di applicazione (TI).

557 StPO (BS).

558 StPO (VS).

559 StPO (ZH).

560 Art. 8 Abs. 3 KSVG (BE).

Solche **Leerverweise**, die in die abschliessende Bundeskompetenz eingreifen, müssen durch den kantonalen Gesetzgeber vermieden und aufgehoben werden. Bis dahin ist im Einklang mit der derogatorischen Kraft des Bundesrechts⁵⁶¹ davon auszugehen, dass die entsprechenden Bestimmungen der Kantone Basel-Stadt, Wallis und Zürich – wie die Regelung des Kantons Graubünden⁵⁶² – einen Verweis auf die eidgenössische StPO enthalten.

e. Appenzell Ausserrhoden

Zu Recht aufgehoben hat der Gesetzgeber des Kantons Appenzell Ausserrhoden die Vorschrift, wonach sich der Fahrzeughalter bis zur Einführung der eidgenössischen StPO unter gewissen Umständen **nicht auf das Zeugnisverweigerungsrecht berufen** konnte, da dieses bei Straftaten, bei denen es sich um eine Übertretung handelt, generell ausgeschlossen wurde. So war der Halter ausdrücklich auch zu einem Zeugnis gegen den Ehegatten, die Bluts-, Adoptiv- und Stiefverwandten in auf- und absteigender Linie, die Geschwister, den Schwager und die Schwägerin verpflichtet.⁵⁶³ Der Fahrzeughalter konnte sich somit bei Übertretungen der Strassenverkehrsvorschriften des Bundes, die im Ordnungsbussenverfahren geahndet wurden, nicht auf das Zeugnisverweigerungsrecht berufen und war zum Zeugnis verpflichtet. Eine solche Bestimmung zur Umgehung des Zeugnisverweigerungsrechts, wie der Kanton Appenzell Ausserrhoden sie kannte, verstösst gegen die eidgenössische StPO und wäre aufgrund der derogatorischen Kraft des Bundesrechts nachrangig bzw. unbeachtlich gewesen.⁵⁶⁴

f. Tessin

Wie der Wortlaut der Walliser Norm lässt auch derjenige der Tessiner Vorschrift auf die Absicht des Gesetzgebers schliessen. Die in Art. 16 *Legge di applicazione* (TI) enthaltene Informationspflicht dient ausdrücklich der Identifikation der Täterschaft, welche gegen das SVG verstossen hat. Gemäss Art. 7 Abs. 4 OBG hat der Fahrzeughalter Name und Adresse des Fahrzeugführers zu benennen,⁵⁶⁵ wobei das BGer festgestellt hat, dass es sich bei diesen Angaben nicht um eine wenig plausible Information handeln dürfe. Name und Adresse des Fahrzeugführers müssten vollständig sein. Es müssten genügend Angaben zur Identität

561 Siehe Art. 49 Abs. 1 BV.

562 Art. 3 Abs. 1 EGzSVG (GR).

563 Art. 74 Abs. 4 StPO (AR).

564 Siehe Art. 49 Abs. 1 BV.

565 So auch Art. 8 Abs. 1 KSVG (BE), während § 38 Abs. 1 EG StGB (TG; per 1. Januar 2022 aufgehoben) die Nennung der Fahrzeugführerschaft verlangt.

des Fahrzeugführers gemacht werden, sodass dieser individualisierbar sei.⁵⁶⁶ Im Unterschied zur Bundesnorm genügen bei Art. 16 Legge di applicazione (TI) die **Angaben zur Identifikation der Täterschaft**. Theoretisch möglich ist, dass der Fahrzeughalter die Täterschaft zwar nicht mit Namen und Adresse benennen, aber der Polizei die notwendigen Hinweise zu deren Eruiierung liefern kann. Bereits der Name in Kombination mit einem Geburtsdatum genügt grundsätzlich für den Fahndungsauftrag zur Aufenthaltsnachforschung.⁵⁶⁷ Der Wortlaut der Tessiner Vorschrift geht damit über die bundesgerichtliche Rechtsprechung hinaus, indem neben dem Namen und der Adresse weitere ähnlich identifizierende Informationen bzw. persönliche Daten (z.B. Kreditkartennummer) vorgebracht werden können, sofern dadurch die Täterschaft auf rechtmässigem Weg identifiziert werden kann. Nicht erheblich hingegen ist im Kanton Wallis die Ermittelbarkeit der Täterschaft. Nach Art. 18 AGSVG (VS) hat der Fahrzeughalter die notwendige «Auskunft» zu erteilen, um den Täter «ausfindig machen zu können». Die Kantone Basel-Stadt, Genf, Graubünden, St. Gallen und Zürich fordern eine allgemeine «Auskunft» darüber, wer das Fahrzeug geführt hat oder wem dieses überlassen worden ist.⁵⁶⁸ Diese letztgenannten Beispiele gehen somit – wie auch die bundesgerichtliche Rechtsprechung – weniger weit als die Tessiner Vorschrift, welche die Erfüllung der Aussagepflicht von der Ermittelbarkeit der Täterschaft abhängig macht.

g. Genf

Im Gegensatz zur Tessiner Bestimmung, welche sich auf die Zeugenbestimmung gemäss der eidgenössischen StPO vom 5. Oktober 2007 bezieht, enthält die Bestimmung des Kantons Genf⁵⁶⁹ – wie auch § 38 Abs. 1 EG StGB (TG), dazu nachfolgend – keinen Hinweis auf ein Aussage-, Auskunfts- und Zeugnisverweigerungsrecht. Die Genfer Regelung beinhaltet jedoch einen Verweis auf die **juristische Person und das Einzelunternehmen**. Aufgrund von Art. 9A Abs. 1 LaLCR (GE) hat der Halter eines auf den Namen einer juristischen Person oder unter der Adresse eines Einzelunternehmens zugelassenen Fahrzeugs die Polizei über die Identität der Fahrzeugführerschaft zu informieren oder

566 Vgl. zum Ganzen Urteil des BGer 6B_432/2017 vom 22. November 2017 E. 2.2 mit Verweis auf Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487 und Urteil des BGer 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.5 (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, AJP 2018, S. 1568 ff.).

567 Art. 210 Abs. 1 StPO; die Strafbehörden können durch ihre Einsicht in Personendatenplattformen (*GERES*) nur innerkantonal nach Personen suchen und Daten überprüfen. Bei Personen, welche einen ausserkantonalen Wohnsitz haben, muss das dortige Einwohneramt kontaktiert werden.

568 § 13 Abs. 1 StVO (BS); Art. 3 Abs. 1 EGzSVG (GR); Art. 28^{bis} Abs. 1 PG (SG); § 15 Abs. 1 VAG (ZH).

569 Zu Art. 9A LaLCR (GE) und der Vereinbarkeit mit Art. 6 EMRK siehe Urteil des BGer 1P.631/2003 vom 8. Januar 2004 E. 1 ff., in: Pra 93/2004 Nr. 62, S. 349 ff. (S. 349 ff.).

die Person zu benennen, der das Fahrzeug anvertraut worden ist. Ein solches Anvertrautsein oder Überlassen nennen – wie bereits aufgezeigt wurde – einige kantonale Vorschriften,⁵⁷⁰ während andere – wie auch Art. 7 OBG – nur die Bekanntgabe resp. Benennung des Fahrzeugführers enthalten.⁵⁷¹ Ist der Fahrzeughalter eine juristische Person, obliegt gemäss Art. 9A Abs. 2 LaLCR (GE) die Informationspflicht dem Direktor oder dem Präsidenten des Verwaltungsrats. Mit Art. 9A Abs. 3 LaLCR (GE) besteht eine Regelung, welche das Bundesrecht bereits vorsieht. Wer gewerbsmässig Motorfahrzeuge an Selbstfahrer vermietet und die vorgeschriebenen **Mieterverzeichnisse nicht führt** oder sich weigert, den Kontrollorganen darin Einsicht zu gewähren, wird nach Art. 70 VZV i.V.m. Art. 149 VZV mit Busse bestraft.⁵⁷² Diese Strafbestimmung des Bundes geht der kantonalen Vorschrift vor. Letztere ist aber namentlich als Verhaltensnorm zur Begründung der Kostentragungspflicht im Sinne von Art. 426 Abs. 2 StPO hinzuzuziehen.⁵⁷³

Art. 9A LaLCR (GE) geht insgesamt **weiter als die Regelung von Art. 7 OBG**. Sie enthält einen Lösungsansatz für die in der Botschaft zu *Via sicura* umschriebene Problematik, dass «viele Firmen oft nicht in der Lage oder nicht willens [sind], der Polizei jene Person anzugeben, die das Fahrzeug zur fraglichen Zeit benutzte».⁵⁷⁴ Art. 7 OBG stellt ausdrücklich auf den Eintrag im Fahrzeugausweis ab. Als Halter kann ausser dem Namen einer natürlichen Person namentlich auch die Firma des Unternehmens eingetragen werden.⁵⁷⁵ Es erstaunt daher nicht, dass lange unklar war, ob auch Unternehmen von Art. 7 OBG erfasst sind. Mit der ausdrücklichen Nennung von juristischen Personen in besagter Bestimmung ab 1. Oktober 2023 versuchte der Gesetzgeber dies zu klären.

570 Siehe Ausführungen in II.C.2.1.f; § 13 Abs. 1 StVO (BS); Art. 3 Abs. 1 EGzSVG (GR); Art. 28^{bis} Abs. 1 PG (SG), § 15 Abs. 1 VAG (ZH).

571 Art. 8 Abs. 1 KSVG (BE); § 38 Abs. 1 EG StGB (TG; per 1. Januar 2022 aufgehoben); Art. 18 Abs. 1 AGSVG (VS).

572 Vgl. § 13 Abs. 2 StVO (BS); vgl. § 15 Abs. 2 VAG (ZH).

573 Vgl. zu den Verfahrenskosten auch Art. 417 StPO.

574 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8486.

575 Art. 4 Bst. b IVZV i.V.m. Ziff. 2.22 Anhang I IVZV (ehemals Art. 3 Abs. 1 Bst. b Ziff. 1 MOFIS-Register-Verordnung); siehe Urteil des BGer 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.4 m.w.H. (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, AJP 2018, S. 1568 ff.); siehe Ziff. 1 Anhang 5 VVV; der Überbegriff «Unternehmen» (und nicht «juristische Person») wurde hier bewusst verwendet, da Halter eines Motorfahrzeug neben juristischen Personen auch Rechtsgemeinschaften ohne Rechtspersönlichkeit (vgl. Art. 102 Abs. 4 Bst. c StGB) sein können (PROBST, BSK SVG, N 228 zu Art. 58 SVG; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, Nr. 868); siehe SCHAFFHAUSER, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Nr. 247; siehe Ausführungen in I.C.

h. Thurgau

Indem der Thurgauer Gesetzgeber bis zum 1. Januar 2022 die Informationspflicht im EG StGB (TG) unter dem Titel Übertretungsstraftatbestände regelte und sie als Strafnorm ausgestaltete, könnte es sich hierbei um **eine materiell-rechtliche Strafvorschrift** gehandelt haben. In formeller Hinsicht ist i. d. R. die eidgenössische StPO auf eine solche Vorschrift anzuwenden, und die Verfolgung und Beurteilung der entsprechenden Straftat obliegt den Strafbehörden des Bundes und der Kantone.⁵⁷⁶ Wie die Bestimmung des Kantons Wallis⁵⁷⁷ beschrieb auch jene des Kantons Thurgau die «Behörde» nicht näher, welcher die Information durch den Fahrzeughalter zu erteilen war. Bei § 38 Abs. 1 EG StGB (TG; per 1. Januar 2022 aufgehoben) konnte allerdings aufgrund einer systematischen Auslegung davon ausgegangen werden, dass es sich um eine Strafbehörde handeln musste. Während im Kanton Wallis die Pflicht darin besteht, notwendige «Auskünfte» zur Auffindung der Täterschaft bekannt zu geben, verlangte die Thurgauer Vorschrift ausdrücklich die Nennung des Fahrzeugführers.⁵⁷⁸

i. Bern

Während die meisten Kantone⁵⁷⁹ auf das Zeugnisverweigerungsrecht bzw. die Befreiung von der Zeugnispflicht in unterschiedlichen Erlassen hinweisen, ist das Recht zur Verweigerung der «Auskunft» im Kanton Bern **ausdrücklich** vorgesehen.⁵⁸⁰ Daraus darf keinesfalls abgeleitet werden, dass in den andern Kantonen Letzteres nicht gilt. Im Strafverfahren ist vielmehr allgemein die eidgenössische StPO anzuwenden und folglich auch dem Fahrzeughalter das entsprechende Aussage- und Auskunftsverweigerungsrecht zuzugestehen, sofern gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung nicht bereits ein rechtskräftiger Freispruch seinerseits vorliegt.⁵⁸¹ Bei Missachtung dieser Rechte ist die Aussage oder Auskunft des Fahrzeughalters nicht verwertbar.⁵⁸²

576 Art. 1 Abs. 1 StPO.

577 Art. 18 AGSVG (VS).

578 Art. 18 Abs. 1 AGSVG (VS); § 38 Abs. 1 EG StGB (TG; per 1. Januar 2022 aufgehoben).

579 § 13 Abs. 1 StVO (BS); Art. 3 Abs. 1 EGzSVG (GR); Art. 28^{bis} Abs. 2 PG (SG); Art. 18 Abs. 2 AGSVG (VS); § 15 Abs. 1 VAG (ZH).

580 Art. 8 Abs. 3 KSVG (BE).

581 Urteil des BGer 6B_512/2008 vom 7. August 2008 E. 2.

582 Art. 158 Abs. 2 StPO (beschuldigte Person); Art. 180 Abs. 1 StPO i.V.m. Art. 158 Abs. 2 StPO (Auskunftsperson).

Im Gegensatz zu den Kantonen Wallis und Thurgau konkretisiert der Kanton Bern die Behörde und nennt die «Polizeiorgane [...] des Kantons und der Gemeinden», was vergleichbar mit den Regelungen der Kantone Basel-Stadt, Graubünden, St. Gallen und Zürich ist, welche die «Polizei» nennen. Der Fahrzeughalter ist bei Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften den Strafbehörden gegenüber verpflichtet, Name und Adresse des Fahrzeugführers bekannt zu geben. Auffallend ist bei der Regelung des Kantons Bern, dass mehreren Personen eine Informationspflicht zukommt, wenn sie als Fahrzeughalterinnen oder Fahrzeughalter eingetragen sind.⁵⁸³ Diese Bestimmung steht im **Widerspruch zu Art. 78 Abs. 1^{bis} VZV**, wonach nur ein verantwortlicher Fahrzeughalter im Fahrzeugausweis einzutragen ist.

Des Weiteren auffallend bei der Berner Vorschrift ist, dass sie – wie die Genfer Regelung – die Informationspflicht einer juristischen Person, einer Personengesellschaft oder einer Einzel-«Firma» normiert. In diesem Fall ist die mit der Führung der Geschäfte betraute Person zur Bekanntgabe von Name und Adresse des Fahrzeugführers verpflichtet. Bei mehreren Personen, die mit der Führung der Geschäfte betraut sind, trifft die Informationspflicht jede dieser Personen. Wie Art. 9A LaLCR (GE) war Art. 8 KSVG (BE) damit zunächst weiter gefasst als Art. 7 OBG, welcher bis zum 1. Oktober 2023 nur auf natürliche Personen anwendbar war und auch heute nur auf juristische Personen (aber keine Einzelunternehmen und gewisse Rechtsgemeinschaften) anwendbar ist.⁵⁸⁴

2.2 Einordnung der kantonrechtlichen Regelungen als strafprozessuale Normen

Eine kantonrechtliche Regelung, die dem Fahrzeughalter die Pflicht auferlegt, der Polizei Informationen zum tatsächlichen Fahrzeugführer zu erteilen, ist nach der **bundesgerichtlichen Rechtsprechung ausschliesslich strafprozessualer Natur**.⁵⁸⁵ Eine solche Vorschrift lege eine dem kantonalen Strafverfahrensrecht eigene Beweisführungsart fest.⁵⁸⁶ Sie stelle keine der Rechtsetzungskompetenz der Kantone entzogene Vorschrift des Strassen-

583 Art. 8 Abs. 1 KSVG (BE).

584 Siehe Ausführungen in II.C.2.1.g.

585 BGE 107 IV 146 Regeste S. 146 und E. 2b S. 149; Urteil des Obergerichts des Kantons Zürich vom 15. Juni 1979 E. 1, in: ZR 78/1979 Nr. 91, S. 216 ff. (S. 217); GIGER, SVG Komm., N 3 zu Art. 106 SVG; siehe WALDMANN/KRAEMER, BSK SVG, FN 30 zu Art. 106 SVG, welche auf die (abschliessende) Regelung in der StPO verweisen.

586 BGE 107 IV 146 E. 2b S. 149.

verkehrs des Bundes dar.⁵⁸⁷ Diese Ausführungen des BGer datieren aus dem Jahr 1981, als die Zuständigkeit zum Erlass von Vorschriften im Bereich des Strafprozessrechts noch bei den Kantonen lag.⁵⁸⁸

Heute kommt dem Bund im Bereich des Straf-, Strafprozess- und Strassenverkehrsrechts eine umfassende Rechtsetzungskompetenz zu.⁵⁸⁹ Soweit die kantonalrechtlichen Regelungen Verweise auf nicht näher konkretisierte oder kantonale «Strafprozessordnungen» enthalten – wobei auch Leerverweise nicht selten sind⁵⁹⁰ –, gelangen aufgrund der derogatorischen Kraft des Bundesrechts die Vorschriften der StPO des Bundes zur Anwendung. Aber auch die Annahme von Art. 7 OBG als *lex specialis* im Verhältnis zur StPO führt dazu,⁵⁹¹ dass **kein Raum für vergleichbare Regelungen der Kantone** besteht, sofern alle diese Bestimmungen dem Strafprozessrecht zuzuordnen sind. Denn die Informationspflicht des Fahrzeughalters ist – wenn auch nur indirekt – bereits durch Art. 7 OBG abgedeckt.⁵⁹²

Eine kantonalrechtliche Informationspflicht, welche den Fahrzeughalter zur Aussage, Auskunft oder zum Zeugnis unter Missachtung der eidgenössischen Verteidigungsrechte verpflichtet, verstösst gegen die in der StPO normierten Verteidigungsrechte. Dies ist einerseits dann gegeben, wenn die kantonalrechtliche Bestimmung dem Fahrzeughalter seine Verteidigungsrechte ausdrücklich abspricht, aber auch bei einer solchen, welche diese Rechte nicht ausdrücklich vorsieht, und im Anwendungsfall die entsprechenden Bestimmungen der StPO nicht berücksichtigt werden.

Nach Art. 32 Abs. 2 BV muss jede angeklagte Person die Möglichkeit haben, die ihr zustehenden Verteidigungsrechte geltend zu machen, wozu auch das **Recht auf Aussage- und Auskunftsverweigerung** gehört. Gemäss Art. 113 Abs. 1 StPO und Art. 180 Abs. 1 StPO haben sowohl die **beschuldigte Person** als auch die **Auskunftsperson** das Recht, ihre Aussage resp. Auskunft im Strafverfahren zu verweigern. Der Fahrzeughalter darf als Beschuldigter oder

587 BGE 107 IV 146 Regeste S. 146.

588 Zu diesem Zeitpunkt kannte der Kanton Zürich bspw. noch keine Regelung für die Einvernahme von Zeugen durch die Polizeiorgane.

589 Art. 123 Abs. 1 BV, Art. 82 Abs. 1 BV, Art. 335 Abs. 1 StGB.

590 So z.B. in Art. 27 Abs. 2 AGSVG (VS), wonach auf das Gesetz über die Übertretungen von Polizeivorschriften verwiesen wird.

591 Hierfür spricht die Tatsache, dass der Bundesgesetzgeber mit Art. 7 OBG insbesondere die Umgehung des Zeugnisverweigerungsrechts unter Familiengenossen bezweckte (Botschaft *Via sicura* 2010 [Bundesrat], S. 8486) und damit bewusst von den Regelungen der StPO abwich.

592 Hinsichtlich einer juristischen Person als Fahrzeughalter siehe Ausführungen in V.B.5.5.e.

Auskunftsperson somit nicht zu einer Aussage oder Auskunft gezwungen werden. Die beschuldigte Person⁵⁹³ und grundsätzlich auch die Auskunftsperson⁵⁹⁴ unterliegen keiner Aussage- bzw. Auskunftspflicht.⁵⁹⁵ Soweit die Polizei und/oder die Staatsanwaltschaft den Fahrzeughalter als beschuldigte Person oder Auskunftsperson einvernimmt,⁵⁹⁶ ohne sie ausdrücklich auf ihr Aussage- oder Auskunftsverweigerungsrecht hinzuweisen, sind ihre Aussagen oder Auskünfte nicht verwertbar.⁵⁹⁷ Als Auskunftsperson gilt der Fahrzeughalter nicht als Partei und hat keinen Anspruch auf rechtliches Gehör im Sinne von Art. 107 StPO. Zudem impliziert der Begriff «Auskunftsperson» für die betroffene Person, dass sie selbst nicht direkt in die Straftat involviert ist, was zu einem anderen Auskunftsverhalten führen kann.

Als Zeuge⁵⁹⁸ ist der Fahrzeughalter zu befragen, wenn er nicht an der Begehung der Straftat beteiligt ist und zu deren Aufklärung sachdienliche Informationen geben kann. Zeuge ist er bspw., wenn ein Foto vorliegt, auf dem ersichtlich ist, dass er das Fahrzeug nicht gelenkt hat, mit welchem ein leichter Verstoss gegen die Strassenverkehrsvorschriften begangen wurde (typischerweise eine geringfügige Geschwindigkeitsüberschreitung). Als Zeuge ist der Fahrzeughalter zum wahrheitsgemässen Zeugnis verpflichtet und kann bei unberechtigter Verweigerung unter gewissen Umständen bestraft sowie zur Tragung von Kosten und Entschädigungen verpflichtet werden.⁵⁹⁹ Er ist zu

593 Art. 111 StPO: Der Fahrzeughalter ist beschuldigte Person, wenn er von der Strafbehörde in einer Verfahrenshandlung einer Straftat verdächtigt, beschuldigt oder angeklagt wird. Eine Strafanzeige oder ein Strafantrag nach Abs. 1 fallen insoweit ausser Betracht, als die Widerhandlung – mit Ausnahme der automatischen Überwachungsanlage – von einem ermächtigten Polizeiorgan selber beobachtet werden muss (Art. 3 Abs. 1 OBG). Das bisherige aOBG/2014 erwähnte – im Gegensatz zum heutigen OBG – nicht die beschuldigte Person, sondern sprach in sämtlichen Bestimmungen vom Täter.

594 Art. 178 StPO: Auskunftsperson ist ein Fahrzeughalter, der nicht beschuldigt wird, aber als Täter oder Teilnehmer der abzuklärenden Straftat oder einer anderen damit zusammenhängenden Straftat nicht ausgeschlossen werden kann.

595 Art. 113 Abs. 1 StPO; Art. 180 Abs. 1 StPO.

596 Die Polizei ist durch die StPO nur ausdrücklich zur Einvernahme der beschuldigten Person und von Auskunftspersonen ermächtigt (Art. 142 Abs. 2 Satz 1 StPO).

597 Art. 158 Abs. 2 StPO i.V.m. Art. 141 Abs. 1 StPO (beschuldigte Person); Art. 180 Abs. 1 StPO i.V.m. Art. 158 Abs. 2 StPO und Art. 141 Abs. 1 StPO (Auskunftsperson).

598 Art. 162 StPO; die Zeugeneinvernahme durch Polizeiorgane bedarf einer zusätzlichen Regelung des Bundes oder der Kantone (Art. 142 Abs. 2 Satz 2 StPO; auf Bundesebene besteht mit Art. 70 StBOG eine solche Vorschrift) und eines Auftrags durch die Staatsanwaltschaft (Art. 312 Abs. 2 StPO). Da die Polizei in diesen Fällen als verlängerter Arm der Staatsanwaltschaft agiert, hat der Zeuge dieselben Verfahrensrechte und -pflichten, die ihm bei einer Einvernahme unmittelbar durch die Staatsanwaltschaft zustehen (GODENZI, Komm StPO, N 6 zu Art. 142 StPO m.w.H.).

599 Art. 176 Abs. 1 StPO.

Beginn jeder Einvernahme auf seine Zeugnis- und Wahrheitspflichten sowie die Strafbarkeit eines falschen Zeugnisses nach Art. 307 StGB aufmerksam zu machen.⁶⁰⁰ Unterbleibt die Belehrung, so ist die Einvernahme ungültig und unter Umständen unverwertbar.⁶⁰¹ Der Hinweis auf allfällige Zeugnisverweigerungsrechte nach Art. 168 ff. StPO hat zu erfolgen, sobald die einvernehmende Behörde aufgrund der Befragung und der Akten solche erkennt.⁶⁰² Unterbleibt der Hinweis und beruft sich der Zeuge nachträglich auf ein Zeugnisverweigerungsrecht, so ist dessen Einvernahme nicht verwertbar.⁶⁰³

Mit der Einführung von Art. 7 OBG wollte der Gesetzgeber Beweisschwierigkeiten vermeiden. Es sollte gemäss der Botschaft zu *Via sicura* insbesondere der Problematik begegnet werden, dass der Halter **unter Berufung auf das Zeugnisverweigerungsrecht Familiengenossen** nicht «verraten» muss.⁶⁰⁴ Der Fahrzeughalter entscheide letztlich eigenverantwortlich, ob er die Busse selber bezahlen und den Betrag allenfalls bei der tatsächlich schuldigen Person einfordern oder ob er den Täter melden wolle.⁶⁰⁵ Während sich der Fahrzeughalter nach Art. 7 OBG mithin nicht auf seine Verteidigungsrechte gemäss der StPO berufen kann, sehen dies einige Kantone ausdrücklich vor.⁶⁰⁶ **Die kantonalrechtlichen Bestimmungen sind somit teilweise weiter gefasst als Art. 7 OBG.**

Soweit sich der Fahrzeughalter auf seine Verteidigungsrechte berufen kann, entsteht keine vergleichbare Drucksituation wie bei der Anwendung von Art. 7 OBG unter Missachtung dieser Rechte. Letzteres Vorgehen steht im Widerspruch zur StPO.⁶⁰⁷ Ist gemäss den Ausführungen in der Botschaft zu *Via sicura* davon auszugehen, dass es sich beim Ordnungsbussenverfahren um ein Strafverfahren handelt⁶⁰⁸ und gelten die Bestimmungen der StPO, muss dem Fahrzeughalter zwingend das Recht vorbehalten bleiben, der Strafbehörde bei einer möglichen Selbstbelastung die Aussage und Auskunft zu verweigern. Zeugnisverweigerungsrechte nach Art. 168 ff. StPO muss der Fahrzeughalter unter gewissen Umständen geltend machen können, wenn bspw. auf dem Radarfoto

600 Art. 163 Abs. 2 StPO und Art. 177 Abs. 1 Satz 1 StPO.

601 Art. 177 Abs. 1 Satz 2 StPO i.V.m. Art. 141 Abs. 2 StPO.

602 Art. 177 Abs. 3 Satz 1 StPO.

603 Art. 177 Abs. 3 Satz 2 StPO i.V.m. Art. 141 Abs. 1 StPO.

604 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8486.

605 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487; vgl. Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 988.

606 §13 Abs. 1 StVO (BS); Art. 3 Abs. 1 EGzSVG (GR); Art. 28^{bis} Abs. 2 PG (SG); Art. 18 Abs. 2 AGSVG (VS); §15 Abs. 1 VAG (ZH); Art. 8 Abs. 3 KSVG (BE).

607 Art. 113 Abs. 1 StPO (beschuldigte Person) und Art. 180 Abs. 1 StPO i.V.m. Art. 113 Abs. 1 StPO (Auskunftsperson).

608 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8486.

erkennbar ist, dass er nicht der tatsächliche Fahrzeugführer sein kann und er einen nahen Angehörigen belasten müsste. Die Aussage-, Auskunfts- und Zeugniserweigerungsrechte sind unabdingbar für die Gewährleistung eines **fairen Strafverfahrens**,⁶⁰⁹ welches das **Privat- und Familienleben des Fahrzeughalters** achtet.⁶¹⁰ Die kantonalrechtlichen Regelungen verdeutlichen durch die Verweise auf die Verteidigungsrechte des Fahrzeughalters deren Bedeutung im Strafverfahren.

2.3 Einordnung der kantonalrechtlichen Regelungen als Verkehrsvorschriften

Das aOBG/1969 stützte sich gemäss Präambel auf **Art. 37^{bis} aBV/1969**,⁶¹¹ der Vorgängerbestimmung von **Art. 82 Abs. 1 BV**, wonach der Bund Vorschriften über den Strassenverkehr erlässt.⁶¹² **Art. 37^{bis} aBV/1969** ermächtigte den Bund, Vorschriften über Motorfahrzeuge und Fahrräder zu erlassen. Dies betraf nicht nur das materielle Recht, sondern der Bund konnte auch die für dessen Durchsetzung nötigen Strafbestimmungen aufstellen und das zu ihrer Anwendung dienende Verwaltungs- oder Polizeistrafverfahren regeln.⁶¹³ Der Bund war somit zum Erlass von materiell- und formell-rechtlichen Vorschriften im Bereich des Strassenverkehrs befugt. Der Bundesgesetzgeber erachtete sich abgesehen von **Art. 37^{bis} aBV/1969** zum Erlass von Strafverfahrensrecht ebenso aufgrund von **Art. 64^{bis} Abs. 2 aBV/1969** als zuständig. Dies, weil sich der damals in dieser Bestimmung enthaltene Vorbehalt zugunsten des kantonalen Strafprozessrechts gemäss der **Botschaft zum aOBG/1969** nur auf die Anwendung des eigentlichen Strafrechts bezogen habe. Er habe jedoch nicht die Durchführung von Strafbestimmungen betroffen, welche lediglich die Einhaltung eidgenössischer Verwaltungs- und Polizeivorschriften habe gewährleisten wollen.⁶¹⁴ Der Gesetzgeber grenzte somit die Bestimmungen des **Ordnungsbussenrechts vom «eigentlichen Strafrecht»** ab. Ein solcher Verweis auf den bisherigen **Art. 64^{bis} aBV/1969** ist heute nicht mehr notwendig, da sich zwischenzeitlich die Gesetzgebungskompetenz zum Erlass von strafprozessualen Vorschriften geändert hat. Die Gesetzgebung auf dem Gebiet des **Straf-, Strafprozess- und Strassenverkehrsrechts** ist gemäss **Art. 123 Abs. 1 BV** und **Art. 82 Abs. 1 BV** Sache des Bundes.

609 Art. 6 Ziff. 1 EMRK.

610 Art. 8 EMRK.

611 Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1093.

612 SCHAFFHAUSER, SG-Komm BV, N 1 zu Art. 82 BV.

613 Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1093.

614 Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1093.

Die Zuständigkeit, auf ihrem Hoheitsgebiet für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung zu sorgen, gilt nach wie vor als originäre Kompetenz der Kantone.⁶¹⁵ Der Bundesgesetzgeber hat die Gesetzgebung betreffend das Übertretungsstrafrecht insoweit den Kantonen vorbehalten, als es nicht Gegenstand der Bundesgesetzgebung ist.⁶¹⁶ Im Bereich des Strassenverkehrs sind die Kantone zum Erlass eines **ergänzenden Übertretungsstrafrechts** jedoch nur insoweit befugt, als diese kantonalen Vorschriften **keine Motorfahrzeuge, Fahrräder oder Eisenbahnfahrzeuge betreffen**.⁶¹⁷ Entsprechend kann bspw. ein Kanton die Halterverantwortlichkeit nicht auf weitere Delikte mit solchen Fahrzeugen ausdehnen. Die z.B. mit Art. 7 OBG vergleichbare Bestimmung in § 29 ÜStG (BS; Haftung der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters) kann entsprechend nur dann zur Anwendung gelangen, wenn keines der genannten Fahrzeuge betroffen ist. Denkbar ist dies letztlich nur, wenn bspw. ein Anhänger über Nacht auf der Allmend ausserhalb von dafür besonders gekennzeichneten Parkplätzen abgestellt wird.⁶¹⁸

Sowohl die kantonalrechtlichen Vorschriften zur Informationspflicht des Fahrzeughalter als auch Art. 7 OBG verfolgen denselben Sinn und Zweck (Vermeiden von Beweisschwierigkeiten im Bagatellbereich) und normieren die (direkte oder indirekte) Informationspflicht des Motorfahrzeughalters.⁶¹⁹ Wären die kantonalen Regelungen als Strafnormen – und nicht als Verhaltensnormen zur Begründung einer Kostenpflicht im Sinne von Art. 426 Abs. 2 StPO⁶²⁰ – zu betrachten, müsste entsprechend davon ausgegangen werden, dass diese weiter gefassten Informationspflichten in die Bundesgesetzgebung eingreifen und diese Verkehrsvorschriften daher nicht anwendbar und mithin aufzuheben sind. Dies gilt umso mehr, wenn die kantonalrechtliche Vorschrift als Vergehenstatbestand ausgestaltet ist und eine für das Ordnungsbussenrecht unverhältnismässige Rechtsfolge vorsieht.

615 BGE 140 I 353 E. 5.1 S. 359 m.w.H.

616 Art. 335 Abs. 1 StGB.

617 Diese Regelung in Art. 106 Abs. 3 SVG (z.B. kann der Kanton eine Kostentragungsregel für polizeiliche Verkehrsregelungseinsätze oder für das Abschleppen eines verkehrswidrig abgestellten Fahrzeugs einführen [WALDMANN/KRAEMER, BSK SVG, N 15 zu Art. 106 SVG m.w.H.]) geht Art. 335 Ziff. 1 Abs. 1 StGB vor (BGE 104 IV 288 Regeste S. 288 und E. 3b S. 291; WALDMANN/KRAEMER, BSK SVG, N 13 zu Art. 106 SVG).

618 Ziff. 15.3 KOBV (BS) Anhang Ordnungsbussenliste; § 10 Abs. 3 StVO (BS) und § 25 Abs. 1 StVO (BS); siehe Ausführungen in I.B.3.1.b.

619 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.

620 Siehe STAUBER, Jusletter 2022, Nr. 21; vgl. zu den Verfahrenskosten auch Art. 417 StPO.

Als **Rechtsfolgen** sehen die kantonalrechtlichen Bestimmungen Bussen⁶²¹ in unterschiedlicher Höhe zwischen unbeziffert bzw. CHF 1.– und CHF 100'000.– vor, wobei neben dieser aber auch ein Verweis⁶²² und sogar Haft⁶²³ als Sanktion angedroht werden. Die kantonalrechtlichen Vorschriften greifen damit nicht nur in das **Eigentum**⁶²⁴ des Betroffenen, sondern unter Umständen auch in seine **persönliche Freiheit**⁶²⁵ ein. Zwar bestehen mit den kantonalen Bestimmungen gesetzliche Grundlagen und auch ein öffentliches Interesse ist erkennbar.⁶²⁶ Den Anforderungen an die **Verhältnismässigkeit i.e.S.** gemäss Art. 36 Abs. 3 BV vermögen die kantonalrechtlichen Bestimmungen jedoch nicht standzuhalten, wenn wie im Kanton Tessin bei einem Bagatelldelikt eine Busse von über CHF 100'000.–⁶²⁷ oder wie im Kanton Wallis gar Haft⁶²⁸ angedroht wird.

Gemäss Art. 106 Abs. 1 StGB beträgt der **Höchstbetrag der Busse CHF 10'000.–**, soweit das Gesetz nichts anderes bestimmt. Eine höhere Busseandrohung ist damit grundsätzlich möglich, kann aber bei Verletzung derselben öffentlich-rechtlichen Pflicht zu einer unterschiedlichen Sanktionierung und zu einer Ungleichbehandlung⁶²⁹ der betroffenen Personen führen. Eine Busse von mehr als CHF 10'000.– geht über das in Art. 292 StGB angeordnete Strafmass hinaus, welcher den Ungehorsam gegen amtliche Verfügungen unter Strafe stellt. Die Verletzung der kantonalrechtlichen Informationspflichten ist mit einem solchen Verhalten vergleichbar, und es sind keine Gründe, wie bspw. das Erzielen einer besseren generalpräventiven Wirkung, erkennbar, um eine unterschiedliche Handhabung zu rechtfertigen.

Die **Haft** ist durch den Eingriff in die persönliche Freiheit eine bedeutend schwerere Sanktion als eine Busse als Vermögenssanktion. Das Sanktionenrecht ist Teil der Bundesgesetzgebung. Es sieht vor, dass Übertretungen mit Busse bedroht werden und deren Betrag sich höchstens auf CHF 10'000.–

621 § 25 Abs. 1 StVO (BS) i.V.m. § 13 Abs. 1 und Abs. 2 StVO (BS); Art. 18 Abs. 1 KSVG (BE); Art. 20 LaLCR (GE); Art. 15 Abs. 1 EGzSVG (GR); Art. 12 Abs. 1 UeStG (SG); Art. 22 Legge di applicazione (TI); § 38 Abs. 1 EG StGB (TG; per 1. Januar 2022 aufgehoben); Art. 27 Abs. 1 AGSVG (VS).

622 § 18 VAG (ZH).

623 Art. 27 Abs. 1 AGSVG (VS).

624 Art. 26 BV.

625 Art. 10 Abs. 2 BV; Art. 5 EMRK.

626 Art. 36 Abs. 1 und Abs. 2 BV; siehe hierzu Ausführungen in III.C.3.5.a.

627 Art. 22 Abs. 1 Legge di applicazione (TI).

628 Art. 27 Abs. 2 AGSVG (VS).

629 Art. 8 Abs. 1 BV.

bemisst.⁶³⁰ Bis Ende 2006 waren Übertretungen definiert als «mit Haft oder Busse oder mit Busse allein bedrohten Handlungen».⁶³¹ Nach bisherigem Recht durften die Kantone keine Freiheitsstrafe über drei Monate Haft androhen.⁶³² Die Haftandrohung ohne Obergrenze versties damals gegen Bundesrecht und ist auch heute bundesrechtswidrig. Dies hat auch für Art. 27 Abs. 1 AGSVG (VS) zu gelten. Im Sinne der derogatorischen Kraft des Bundesrechts sind die Strafbestimmungen des Kantons Tessin und Wallis insoweit nicht anzuwenden, als sie für die Verletzung einer Informationspflicht unverhältnismässig hohe Strafandrohungen vorsehen.

2.4 Unterschiedliche Ausgestaltung der kantonalrechtlichen Informationspflichten in verschiedenen Erlassen

Die kantonalrechtlichen Informationspflichten sind in unterschiedlichen Rechtserlassen enthalten. Die entsprechenden Normen finden sich in strassenverkehrsrechtlichen Erlassen,⁶³³ im öffentlichen Abgaberecht,⁶³⁴ im Polizeirecht⁶³⁵ oder im Einführungsgesetz zum Strafgesetzbuch.⁶³⁶ Aufgrund dieser Regelung in unterschiedlichen Rechtsbereichen können folglich keine Rückschlüsse für die Einordnung von Art. 7 OBG im schweizerischen Rechtssystem gezogen werden. Vielmehr zeigt dies das unterschiedliche Verständnis der Charakterisierung der direkten Informationspflichten als straf(prozess)rechtliche Vorschrift und/oder Verwaltungsnorm zur Begründung einer Kostenpflicht auf. Die kantonalrechtlichen Vorschriften sind nicht nur in **unterschiedlichen Rechtserlassen** enthalten, sondern es sind auch **Divergenzen in deren Ausgestaltung**, z.B. in der Person des Informationspflichtigen, feststellbar. Einige Kantone beziehen juristische Personen usw.,⁶³⁷ den Halter eines Fahrrades,⁶³⁸ einen oder mehrere Fahrzeughalter⁶³⁹ oder Personen, denen das Fahrzeug überlassen worden ist,⁶⁴⁰ mit ein. Im Gegensatz hierzu stellt Art. 7 OBG auf den

630 Art. 103 Abs. 1 StGB und Art. 106 Abs. 1 StGB.

631 Art. 101 aStGB/2006.

632 Art. 39 aStGB/2006; TRECHSEL/ARNOLD, PraxisKomm, N6 zu Art. 335 StGB.

633 §13 StVO (BS).

634 §15 Abs. 1 VAG (ZH).

635 Art. 28^{bis} Abs. 1 PG (SG).

636 §38 Abs. 1 EG StGB (TG; per 1. Januar 2022 aufgehoben).

637 Art. 8 Abs. 2 KSVG (BE); Art. 9A LaLCR (GE); zum Begriff siehe Ausführungen in I.C.

638 §13 StVO (BS); Art. 16 Abs. 1 Legge di applicazione (TI); Art. 18 AGSVG (VS); §15 Abs. 1 VAG (ZH).

639 Art. 8 Abs. 1 KSVG (BE); Art. 9A LaLCR (GE); Art. 3 EGzSVG (GR); §38 Abs. 1 EG StGB (TG; per 1. Januar 2022 aufgehoben).

640 Art. 28^{bis} Abs. 1 PG (SG).

formellen Eintrag im Fahrzeugausweis ab, weshalb der Halter eines Fahrrads auf Bundesebene nicht der indirekten Informationspflicht⁶⁴¹ gemäss der genannten Bestimmung unterliegt. Zudem konnten gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung mangels einer ausdrücklichen gesetzlichen Regelung bis zum 1. Oktober 2023 juristische Personen (und allgemein Unternehmen)⁶⁴² aufgrund dieser Bestimmung nicht gebüsst werden.⁶⁴³ Aufgrund des Gesagten ist somit festzuhalten, dass die kantonalrechtlichen Informationspflichten aufgrund ihrer unterschiedlichen Ausgestaltung (hinsichtlich der Zuständigkeit, der Bezeichnung der von der Norm betroffenen Personen, der Art der Informationspflicht, der Verteidigungsrechte und der Rechtsfolgen) in verschiedenen Rechtserlassen keine Hinweise auf die Einordnung von Art. 7 OBG im schweizerischen Rechtssystem zu geben vermögen.

3. Fehlender Verdacht auf die Begehung einer Straftat durch den Fahrzeughalter

Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung muss unterschieden werden, ob die Polizei ihre verkehrspolizeiliche Aufgaben wahrnimmt oder in der Funktion als gerichtliche Polizei Beweismittel sichert.⁶⁴⁴ Nur in letzterem Fall finden die Bestimmungen der StPO Anwendung, und es hat insbesondere ein Tatverdacht zur Legitimation des polizeilichen Handelns vorzuliegen.⁶⁴⁵ Kein solcher Tatverdacht muss bspw. im Rahmen der verkehrssicherheitspolizeilichen Tätigkeit bei der Anordnung eines Vortests vorliegen.⁶⁴⁶ Ergibt sich aus diesem hinsichtlich des Alkoholkonsums ein positives Resultat oder hat die Polizei auf den Einsatz eines Vortestgerätes verzichtet, so führt sie eine Atemalkoholprobe durch.⁶⁴⁷ Die Blutprobe als Zwangsmassnahme und beweissichernde Unter-

641 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.a.

642 Vgl. Art. 102 Abs. 4 StGB.

643 BGE 144 I 242 E. 3.2 S. 253.

644 Urteil des BGer 6B_1143/2015 vom 6. Juni 2016 E. 1.3.1.

645 Siehe Art. 299 Abs. 2 StPO.

646 Urteil des BGer 6B_598/2018 vom 7. November 2018 E. 3.5; Art. 55 Abs. 1 SVG und Art. 55 Abs. 7 Bst. b SVG i.V.m. Art. 10 Abs. 1 SKV.

647 Art. 10 Abs. 5 SKV; Art. 55 Abs. 2 SVG und Art. 55 Abs. 7 Bst. b SVG i.V.m. Art. 10 Abs. 2 SKV: Einen Drogenschnelltest hingegen dürfen die Polizeiangehörigen nur dann anwenden, wenn Hinweise dafür bestehen, dass die kontrollierte Person wegen einer anderen Substanz als Alkohol fahrunfähig ist. Hierfür genügen nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung bereits geringe Anzeichen für eine durch Betäubungs- oder Arzneimittel beeinträchtigte Fahrfähigkeit, wie bspw. ein blasser Teint und wässrige Augen (Urteil des BGer 6B_598/2018 vom 7. November 2018 E. 3.5).

suchungshandlung gemäss StPO⁶⁴⁸ kann schliesslich bei Vorliegen eines hinreichenden Tatverdachts nach Ansicht des BGer (derzeit noch)⁶⁴⁹ einzig durch die Staatsanwaltschaft angeordnet werden.⁶⁵⁰ Bei der durch diese Vorschrift normierten indirekten Informationspflicht⁶⁵¹ des Fahrzeughalters liegen **keine Verdachtsmomente** bei ihm selbst vor. Dies erinnert an die polizeilichen Ermittlungen bei einer Verkehrskontrolle, wenn ein Vortest oder stattdessen direkt ein Atemalkoholtest durchgeführt wird.⁶⁵² Hierdurch kann sich allerdings ein Tatverdacht ergeben und zur Einleitung eines Untersuchungsverfahrens führen. Im Ordnungsbussenrecht ergibt sich der Tatverdacht durch die Beobachtung der Behörden oder infolge einer Messung im Sinne von Art. 3 OBG. Bei Art. 7 OBG liegt eine solche Beobachtung oder Messung zwar ebenfalls vor, sie ist aber nicht an den eigentlichen Täter gebunden.

Art. 7 OBG enthält keine Verantwortlichkeitsvermutung.⁶⁵³ Diese Norm knüpft nicht an ein unrechtmässiges und vorwerfbares Verhalten des Fahrzeughalters an, sondern stellt lediglich auf dessen Haltereigenschaft ab.⁶⁵⁴ Die Busse wird von ihm ohne einen Tatverdacht in Bezug auf ein (unmittelbares) Handeln oder Unterlassen seinerseits erhoben. Damit fällt der Fahrzeughalter nicht unter die Definition der beschuldigten Person nach Art. 111 Abs. 1 StPO, wonach als solche die Person gilt, die in einer Strafanzeige, einem Strafantrag oder von einer Strafbehörde in einer Verfahrenshandlung einer Straftat verdächtigt, beschuldigt oder angeklagt wird. Daraus könnte gefolgert werden, dass die StPO auf die Halterverantwortlichkeit nach Art. 7 OBG keine Anwendung findet. Dem widerspricht, dass teilweise in der Praxis das Strafverfahren gegen den Fahrzeughalter als beschuldigte Person geführt und er wegen Art. 7 OBG schuldig gesprochen und mit einer pauschal anhand der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV bemessenen Busse «bestraft» sowie allenfalls eine – nach der hier vertretenen Ansicht abzulehnende⁶⁵⁵ – Ersatzfreiheits-«Strafe» verfügt wird.

648 Art. 196 Bst. a StPO, Art. 241 StPO.

649 Siehe Ausführungen in I.A.1.4.

650 BGE 143 IV 313; a.M. EICKER/MANGO-MEIER, AJP 2018, S. 660 ff., wenn die (voll) schuldfähige beschuldigte Person die Abnahme und Auswertung der Blutprobe ausdrücklich verlangt; Art. 198 Abs. 1 Bst. a StPO i.V.m. Art. 241 StPO und Art. 55 Abs. 3 SVG; siehe Art. 197 Abs. 1 Bst. b StPO.

651 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.a.

652 Art. 10 Abs. 5 SKV.

653 Siehe Ausführungen in III.H.2.

654 Siehe MAEDER, AJP 2014, S. 683.

655 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.

4. Übertragung von polizeilichen Aufgaben an private Dienstkräfte

Zur **Strafbehörde** zählen gemäss StPO: die Polizei, die Staatsanwaltschaft, die Übertretungsstrafbehörde (sog. Strafverfolgungsbehörden) und die Gerichte auf.⁶⁵⁶ Diese üben die **Strafrechtspflege** aus.⁶⁵⁷ Aus dem Wortlaut der Marginalie von Art. 6 aOBG/2014: «Vorgehen bei unbekanntem Fahrzeugführer» könnte gefolgert werden, dass der Gesetzgeber damit eine Vorschrift geschaffen hat, welche die Tätigkeit der Strafverfolgungsbehörde im strafprozessualen Vorverfahren regelt. Im Gegensatz hierzu stehen die Ausführungen in der Botschaft zur Totalrevision des OBG, wonach (neben den Ermittlungstätigkeiten, welche eigentlich der strafprozessualen Beweismittelerhebung und -sicherung dienen) Strafkompetenzen im ruhenden Verkehr an private Dienstkräfte delegiert werden können, sofern dies das kantonale Recht vorsieht.⁶⁵⁸ Dies ist allerdings nicht im Sinne von Art. 17 Abs. 1 StPO, wonach die Verfolgung und Beurteilung von Übertretungen nur **Verwaltungsbehörden** übertragen werden. Dies spricht wiederholt⁶⁵⁹ gegen die Annahme, dass die StPO uneingeschränkt auf die Halterverantwortlichkeit nach Art. 7 OBG angewendet wird. Zumal der Gesetzgeber bei der Einführung dieser Vorschrift insbesondere die Vermeidung von Beweisschwierigkeiten bezweckte⁶⁶⁰ und namentlich auch deswegen in der Kritik steht, einen strafprozessualen Grundsatz zu verletzen.⁶⁶¹ Zudem legte er offen, dass die Straffung des Ordnungsbussenverfahrens die Unschuldsvermutung⁶⁶² beeinträchtigt.⁶⁶³

656 Art. 12 f. StPO.

657 Art. 2 Abs. 1 StPO.

658 Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 961, S. 966 und S. 983f.

659 Siehe Ausführungen in II.C.2.4.

660 Siehe Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8486f.

661 NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 88, erachten Art. 6 aOBG/2014 (die Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) mit dem *Nemo-tenetur*-Grundsatz als nicht vereinbar (MAEDER, AJP 2014, S. 685, MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 30 zu Art. 102 SVG; siehe ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 35 f.); EICKER, NK 2018, S. 279, bezeichnet den besagten Grundsatz als tangiert; WOHLERS, Strassenverkehr 2015, S. 13, und OTT, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2016, S. 272 f., erwarten kein Einschreiten des EGMR bei dessen Beurteilung der Vereinbarkeit von Art. 6 aOBG/2014 (der Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) mit dem *Nemo-tenetur*-Grundsatz; siehe Ausführungen in I.C und III.

662 Dieser Grundsatz ist in Art. 10 StPO (Botschaft StPO 2005 [Bundesrat], S. 1132 f.), Art. 32 Abs. 1 BV, Art. 6 Ziff. 2 EMRK und Art. 14 Ziff. 2 UNO-Pakt II festgehalten und besagt, dass jede Person bis zu ihrer rechtskräftigen Verurteilung als unschuldig gilt.

663 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8524; EICKER, NK 2018, S. 279, EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 61, GIGER, Strassenverkehr 2014, S. 10, JEANNERET, Strassenverkehr 2013, S. 51, MAEDER, AJP 2014, S. 679 und S. 684 f., MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 30 zu Art. 102 SVG, MIZEL, Anwaltsrevue 2015, S. 440, NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 88 m.w.H., NIGGLI/MAEDER, Verwaltungsstrafverfahren, S. 36 f., ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 35 f., WEISSENBERGER, Jahrbuch Strassen-

5. Resümee und Fazit

Es wurde festgestellt, dass das Ordnungsbussenverfahren gemeinhin als Strafverfahren gilt. Die Abgrenzung der verkehrspolizeilichen resp. polizeirechtlichen Tätigkeit zu der polizeilichen Tätigkeit gemäss StPO bereitet in der Praxis allerdings Schwierigkeiten. Das gilt auch im Umgang mit der Regelung zur Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters nach Art. 7 OBG. Zumal diskutiert wird, ob diese Bestimmung gegen grundlegende strafprozessuale Grundsätze verstösst.⁶⁶⁴ Deren Rechtsnatur war daher weiter zu erforschen.

Die Suche nach mit Art. 7 OBG vergleichbaren Regelungen führte zu den in zahlreichen Kantonen normierten direkten Informationspflichten des Fahrzeughalters, welche das BGer am Beispiel des Kantons Zürich formell und materiell als (straf-)prozessrechtliche Norm bezeichnete.⁶⁶⁵ Im kantonalen Recht bestehen zahlreiche Bestimmungen, welche eine direkte Informationspflicht des Fahrzeughalters vorsehen.⁶⁶⁶ Aufgrund des Vergleichs mit den kantonalrechtlichen Informationspflichten konnten jedoch keine Rückschlüsse für die Zuordnung von Art. 7 OBG zu einem bestimmten Rechtsbereich gezogen werden. Denn die Uneinigkeit über die Rechtsnatur dieser kantonalrechtlichen Pflichten ergibt sich bereits aus deren Normierung in verschiedenen Erlassen des Strassenverkehrsrechts,⁶⁶⁷ des öffentlichen Abgaberechts,⁶⁶⁸ des Polizeirechts⁶⁶⁹ und des Einführungsrechts zum StGB.⁶⁷⁰

Ausserdem wurde festgestellt, dass einige kantonalrechtliche Regelungen im Vergleich zu Art. 7 OBG insofern weiter gefasst sind, als sich der Fahrzeug-

verkehrsrecht 2012, S. 431f., WEISSEBERGER, Komm SVG/aOBG/2014, S. 855, N9 und N11 zu Art. 6 aOBG/2014 sowie ZURN, Strassenverkehr 2017, S. 39; a.M. BUNDI, AJP 2006, S. 501-505, welcher eine neue Regelung zur Halterverantwortlichkeit unter dem Gesichtspunkt der Unschuldsvermutung als zulässig erachtet, obwohl gewisse Abstriche zu machen seien.

664 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.C.1; hinsichtlich der Verletzung strafprozessualer Prinzipien siehe Ausführungen in I.C.

665 BGE 107 IV 146 E. 2b S. 149.

666 Siehe Ausführungen in II.C.2 und II.C.2.4; keine Informationspflicht besteht in den Kantonen Aargau, Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden, Basel-Landschaft, Freiburg, Glarus, Jura, Luzern, Neuenburg, Nidwalden, Obwalden, Schaffhausen, Schwyz, Solothurn, Thurgau (seit 1. Januar 2022), Uri, Waadt (Art. 20a LVCR [VD] ist mit Beschluss des Grossen Rats des Kantons Waadt vom 19. Mai 2009 per 1. Januar 2011 aufgehoben worden; zu Art. 20a LVCR [VD] siehe Urteil des BGer 6B_488/2007 vom 7. Dezember 2007) und Zug.

667 §13 StVO (BS).

668 §15 Abs. 1 VAG (ZH).

669 Art. 28^{bis} Abs. 1 PG (SG).

670 §38 Abs. 1 EG StGB (TG; per 1. Januar 2022 aufgehoben); vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.C.2.4.

halter auf seine Verteidigungsrechte berufen kann.⁶⁷¹ Während die Kantone Genf und Thurgau keinen Verweis auf ein Aussage-, Auskunfts- und Zeugnisverweigerungsrecht enthalten bzw. enthielten,⁶⁷² weisen andere kantonrechtliche Vorschriften zur Informationspflicht eines Fahrzeughalters ausdrücklich auf die Bestimmungen zum Zeugnisverweigerungsrecht hin.⁶⁷³ Der Kanton Bern nennt als einziger ausdrücklich neben dem Zeugnis- auch das Auskunftsverweigerungsrecht.⁶⁷⁴ Der Kanton Appenzell Ausserrhoden hingegen hatte das Zeugnisverweigerungsrecht für sämtliche Übertretungen gemäss Art. 74 Abs. 4 StPO (AR) abgeschafft. Aus den kantonrechtlichen Verweisen auf die Verteidigungsrechte des Informationspflichtigen ergibt sich somit kein einheitliches Bild. Solche Hinweise auf Verteidigungsrechte deuten jedoch darauf hin, dass es sich bei den kantonrechtlichen Regelungen um strafprozessuale Normen handelt. Entsprechend stellte das BGer im Jahr 1981 die strafprozessuale Natur derartiger Informationspflichten mit Vorbehalt der Verteidigungsrechte des Fahrzeughalters fest.⁶⁷⁵

Zu dieser Zeit lag die Zuständigkeit zum Erlass von formellem Strafprozessrecht umfassend bei den Kantonen.⁶⁷⁶ Heute ist die Gesetzgebung auf dem Gebiet des Straf-, Strafprozess- und Strassenverkehrsrechts – mit gewissem Vorbehalt zugunsten der Kantone – Sache des Bundes.⁶⁷⁷ Bei der Zuordnung der kantonrechtlichen Bestimmungen zum Strafprozessrecht haben sich die Kantone folglich an der StPO zu orientieren und deren Vorgaben, namentlich die Wahrung der Verteidigungsrechte, zu befolgen. Soweit die Regelung in Art. 7 OBG als *lex specialis* im Verhältnis zu den Regelungen der StPO gilt, treten die kantonrechtlichen Bestimmungen hinter diese Norm ebenso zurück, zumal sie allesamt – direkt oder indirekt – die Informationspflicht eines Fahrzeughalters als natürliche Person regeln.⁶⁷⁸

671 §13 Abs. 1 StVO (BS); Art. 3 Abs. 1 EGzSVG (GR); Art. 28^{bis} Abs. 2 PG (SG); Art. 18 Abs. 2 AGSVG (VS); §15 Abs. 1 VAG (ZH); Art. 8 Abs. 3 KSVG (BE).

672 Art. 9A LaLCR (GE); §38 EG StGB (TG; per 1. Januar 2022 aufgehoben).

673 §13 StVO (BS); Art. 3 Abs. 1 und FN 6 EGzSVG (GR); Art. 28^{bis} Abs. 2 PG (SG); Art. 16 Abs. 2 Legge di applicazione (TI); Art. 18 Abs. 2 AGSVG (VS); §15 Abs. 1 VAG (ZH).

674 Art. 8 Abs. 3 KSVG (BE).

675 BGE107 IV 146 Regeste S. 146 und E. 2b S. 149; Urteil des Obergerichts des Kantons Zürich vom 15. Juni 1979 E. 1, in: ZR 78/1979 Nr. 91, S. 216 ff. (S. 217); GIGER, SVG Komm., N 3 zu Art. 106 SVG; siehe WALDMANN/KRAEMER, BSK SVG, FN 30 zu Art. 106 SVG, welche auf die (abschliessende) Regelung in der StPO verweisen.

676 Damals kannte der Kanton Zürich bspw. noch keine Regelung für die Einvernahme von Zeugen durch die Polizeiorgane.

677 Art. 123 Abs. 1 BV, Art. 82 Abs. 1 BV, Art. 335 Abs. 1 StGB und Art. 1 Abs. 1 SVG.

678 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.C.2.2; falls es sich beim Fahrzeughalter um eine juristische Person handelt, siehe hierzu die Ausführungen in V.B.5.5.e.

Wären die kantonrechtlichen Regelungen (und Art. 7 OBG) hingegen als Verkehrsvorschriften einzuordnen, müsste eine kantonale Zuständigkeit ebenso verneint werden, da solches Übertretungsstrafrecht betreffend den Verkehr auf öffentlichen Strassen dem Bund vorbehalten ist.⁶⁷⁹ Mit Art. 7 OBG besteht bereits eine denselben Sinn und Zweck verfolgende Regelung, welche die indirekte Informationspflicht⁶⁸⁰ eines Motorfahrzeughalters als natürliche Person normiert. Abgesehen davon greift die Anordnung einer Busse über CHF 10'000.– oder gar Haft bei der Verweigerung der Information in unverhältnismässiger Art und Weise in die Rechte der betroffenen Person ein und steht im Widerspruch zu den Normen des StGB.⁶⁸¹

Der Vergleich mit den kantonrechtlichen Regelungen verdeutlichte schliesslich, dass die Achtung der Verteidigungsrechte des Fahrzeughalters elementar für die Gewährleistung eines fairen Strafverfahrens ist,⁶⁸² welches das Privat- und Familienleben des Fahrzeughalters achtet.⁶⁸³ Es ist deshalb fraglich, ob es sich bei Art. 7 OBG überhaupt um eine strafprozessuale Norm handelt. Denn diese Bestimmung weicht – neben der eingangs aufgezeigten Kritik⁶⁸⁴ – wiederholt von Bestimmungen der StPO ab. Zur Bussenerhebung nach Art. 7 OBG ist nur die Haltereigenschaft massgebend und der Fahrzeughalter muss gemäss Art. 111 Abs. 1 StPO nicht einer Straftat verdächtig sein.⁶⁸⁵ Ausserdem können gemäss den Ausführungen in der Botschaft zur Totalrevision des OBG (neben den Ermittlungstätigkeiten, welche eigentlich der strafprozessualen Beweismittelerhebung und -sicherung dienen) Strafkompetenzen im ruhenden Verkehr an private Dienstkräfte delegiert werden, obwohl die Strafrechtspflege bzw. die Verfolgung und Beurteilung von Übertretungen den Straf-/Verwaltungsbehörden vorbehalten ist.⁶⁸⁶ Aufgrund der vorstehend aufgezeigten Abweichung von strafprozessualen Normen könnte gefolgert werden, dass es sich bei Art. 7 OBG um eine Bestimmung des Verwaltungsrechts i.e.S. handelt. Zumal dessen Wortlaut («auferlegt» und «zu bezahlen» statt «bestraft» und «zu bestrafen») auf eine verwaltungsrechtliche Massnahme i.e.S. hinweist. Dies gilt es nachfolgend zu erforschen.

679 Art. 123 Abs. 1 BV, Art. 82 Abs. 1 BV, Art. 335 Abs. 1 StGB und Art. 1 Abs. 1 SVG.

680 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.a.

681 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.C.2.3.

682 Art. 6 Ziff. 1 EMRK.

683 Art. 8 EMRK; siehe Ausführungen in II.C.2.2.

684 Siehe Ausführungen in I.C.2.

685 Siehe Ausführungen in II.C.2.4.

686 Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 961, S. 966 und S. 983 f.; siehe Ausführungen in II.C.4.

D. Art. 7 OBG aus verwaltungsrechtlicher Sicht

In einem nächsten Schritt ist zu untersuchen, ob Art. 7 OBG eine Massnahme des Verwaltungsrechts (i.e.S.) darstellt. Im Urteil BGE 144 I 242 verglich das BGer die Bestimmung mit einer niederländischen administrativrechtlichen Regelung zur Durchsetzung der Strassenverkehrsvorschriften und erkannte keinen wesentlichen Unterschied.⁶⁸⁷ Wie bei dieser administrativrechtlichen Bestimmung des niederländischen Rechts könnte es sich bei Art. 7 OBG um eine verwaltungsrechtliche Vorschrift handeln. Zumal die Strafverfolgungsbehörden die Ordnungsbusse bei unbekannter Täterschaft dem Fahrzeughalter nach besagter Vorschrift «auferlegen» (Abs. 1) sowie ihn alsdann zur «Bezahlung» der Busse (Abs. 5) anhalten und ihn nicht mit einer solchen Busse «bestrafen». In der Literatur wird denn auch teilweise die Ansicht vertreten, dass es sich bei Art. 7 OBG um eine «Verwaltungssanktion»⁶⁸⁸ oder um eine «verwaltungsrechtliche Gebühr»⁶⁸⁹ handle.⁶⁹⁰

1. Abgrenzung von präventiven und repressiven Massnahmen des Verwaltungsrechts

Von den präventiven Massnahmen des Verwaltungsrechts sind die repressiven Massnahmen bzw. verwaltungsrechtlichen Sanktionen zu unterscheiden.⁶⁹¹ Erstere zielen darauf ab, Pflichtverletzungen gar nicht erst entstehen zu lassen.⁶⁹² Polizeirechtliche Bestimmungen, welche der Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung dienen bzw. deren präventiver Gewährleistung dienen, sind solche Massnahmen.⁶⁹³ Ein wesentliches Abgrenzungskriterium des Straf(prozess)rechts zum Polizeirecht ist die zeitliche Komponente.⁶⁹⁴ Letzteres ist in

687 BGE 144 I 242 E. 1.2.2 S. 245 f.; vgl. bereits den Titel des WHAV (NL; übersetzt: Gesetz vom 3. Juli 1989 über die administrativrechtliche Regelung von Verstössen gegen bestimmte Verkehrsregeln).

688 ALBRECHT, HandKomm BetmG, N 8 zu Art. 28b BetmG m.w.H.; vgl. auch EICKER, forumpoenale 2016, S. 317 ff.

689 MAEDER, AJP 2014, S. 680.

690 EICKER, NK 2018, S. 270.

691 HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Nr. 1444 und Nr. 1450; LOCHER, Nr. 9 f. und Nr. 220 f.; MEIER, S. 48-50; WYSS, Freundesgabe Bernhard Schlink, S. 469; gemäss JAAG, Festschrift Niklaus Schmid, zählt die Ordnungsbusse zu den repressiven Massnahmen, zumal diese auch als Beugestrafe eingesetzt werden, und verweist hierzu auf Art. 292 StGB (S. 566 und S. 575 m.w.H.).

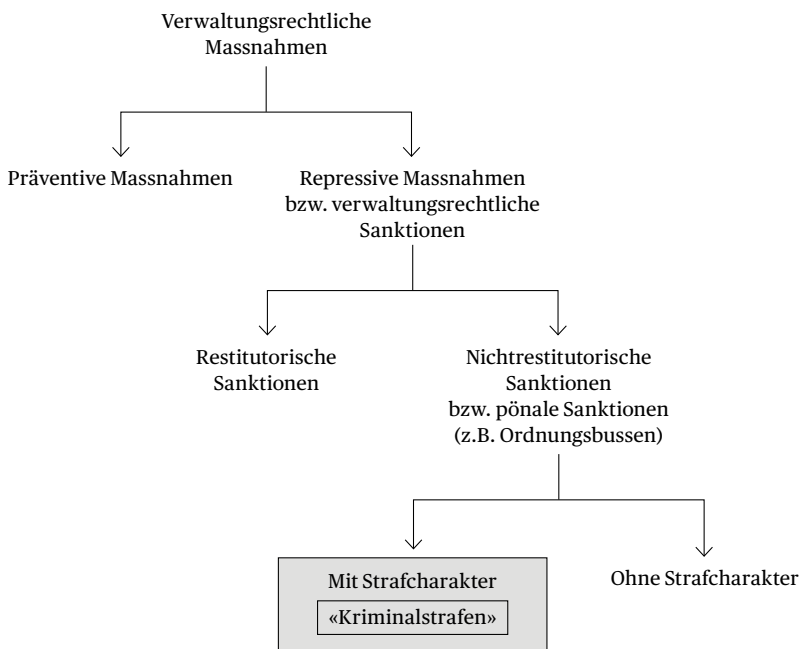
692 WYSS, Freundesgabe Bernhard Schlink, S. 470; MEIER, S. 48 m.w.H.; siehe LOCHER, Nr. 9.

693 Siehe Urteil des BGer 1C_370/2013 vom 14. Oktober 2013 E. 4.1.

694 NIGGLI, Strafverteidigung, S. 45 f.

erster Linie auf die Prävention ausgerichtet,⁶⁹⁵ bzw. es soll unmittelbar drohende Gefahren für die Sicherheit und Ordnung sowie für Mensch, Tier und Umwelt abwehren, aber auch eingetretene Störungen beseitigen.⁶⁹⁶ Bei polizeirechtlichen Massnahmen wird die Zwangswirkung des Rechts bewusst eingesetzt, um gesellschaftliche Problembereiche zu kontrollieren, die Anwendung von staatlichem Zwang ist dabei prospektiv orientiert.⁶⁹⁷ Das (Kriminal-)Strafrecht hingegen ist **vergangenheitsorientiert**⁶⁹⁸ und bezweckt den **Ausgleich für bereits begangenes Unrecht**⁶⁹⁹. Es dient mithin der Retrospektion.⁷⁰⁰

Abb. 3: Verwaltungsrechtliche Massnahmen



695 Siehe NIGGLI/MAEDER, Festschrift José Hurtado Pozo, S. 297.

696 Siehe § 1 Abs. 2 Bst. a PolG (SZ).

697 Siehe NIGGLI/MAEDER, AJP 2011, S. 452.

698 NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 79.

699 NIGGLI, Strafverteidigung, S. 46; zum Dilemma der präventiven Straftheorie siehe BOMMER, BSK StGB, N 49 f. zu Vor Art. 19 StGB.

700 NIGGLI/MAEDER, AJP 2011, S. 449.

Soweit Strafnormen oder verwaltungsrechtliche Vorschriften mit «Strafcharakter» zur präventiven Gewährleistung von Sicherheit und Ordnung bzw. zur Befriedigung eines wachsenden Sicherheitsbedürfnisses der Öffentlichkeit eingesetzt werden,⁷⁰¹ kann dies zu **Abgrenzungsschwierigkeiten** aufgrund der Überlagerung von Straf(prozess)- und Verwaltungsrecht i.e.S. führen.⁷⁰² Solche Vorschriften lassen sich nicht sinnvoll in die klassischen Strukturen des (Kriminal-)Strafrechts einfügen.⁷⁰³ Vielmehr ist es in erster Linie Aufgabe des Polizeirechts, präventiv die öffentliche Sicherheit und Ordnung zu gewährleisten.⁷⁰⁴ Abgrenzungsschwierigkeiten entstehen insbesondere im Schnittstellenbereich zwischen polizeilichen Vorermittlungen und strafprozessualen Ermittlungen oder Untersuchungen. Letzteres zeigt bspw. die Diskussion um die Zuständigkeit für die Anordnung einer Blutprobe bei einer Verkehrskontrolle.⁷⁰⁵ Nachfolgend wird untersucht, ob es sich bei Art. 7 OBG allenfalls um eine präventive oder repressive Massnahme des Verwaltungsrechts handelt.

2. Busse nach Art. 7 OBG als präventive Massnahme

Der Bundesrat wies darauf hin, dass die Bussenerhebung unter Umständen Einfluss darauf hat, dass der Fahrzeughalter allenfalls künftig das Fahrzeug der Täterschaft nicht mehr überlässt⁷⁰⁶. Ist diese dem Fahrzeughalter jedoch tatsächlich nicht bekannt, vermag die Bussenerhebung nach dieser Vorschrift das künftige Verhalten des Fahrzeughalters nicht in präventiver Hinsicht zu beeinflussen. Dasselbe gilt für den Fahrzeugführer, wenn ihn der Fahrzeughalter deshalb weder zu einem künftig gesetzeskonformen Verhalten auffordern noch das Geld von ihm zurückverlangen kann. Der Bundesrat erkannte Art. 7 OBG als Massnahme zur besseren Durchsetzung bestehender Regeln, welche er von den präventiven Massnahmen abgrenzte.⁷⁰⁷ Dies und die Erhebung einer **retrospektiv** am Fehlverhalten einer unbekanntenen Täterschaft orientierten **Busse** und nicht nur der Verfahrenskosten sprechen gegen die

701 Siehe MAEDER, AJP 2014, S. 682, welcher die Präventionswirkung von Strafrecht nicht nur als dogmatisch fragwürdig, sondern auch und gerade empirisch zumindest nicht gesichert bezeichnet.

702 Siehe CONINX, Sicherheit & Recht 2014, S. 194.

703 CONINX, Sicherheit & Recht 2014, S. 185.

704 NIGGLI, Strafverteidigung, S. 46.

705 Siehe BGE 143 IV 313 Regeste S. 313.

706 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

707 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8449.

Annahme einer präventiven Massnahme im Sinne des Verwaltungsrechts.⁷⁰⁸ Auch wenn diese Vorschrift nicht in erste Linie der Gefahrenabwehr oder der Beseitigung von Störungen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung dient, ist der Vollständigkeit halber zu untersuchen, ob es sich bei der Bussenerhebung nach Art. 7 OBG um eine Massnahme des Polizeirechts handelt.

3. Busse nach Art. 7 OBG als polizeirechtliche Massnahme

Art. 7 OBG hat der Gesetzgeber im Rahmen des **Verkehrssicherheitsprogramms *Via sicura*** eingeführt, welches die Erhöhung der Verkehrssicherheit bezweckte.⁷⁰⁹ Sicherheit als polizeiliches Schutzgut wird nicht mit Strafrecht, sondern mit materiellem bzw. funktionellem Polizeirecht erzielt.⁷¹⁰ Es ist deshalb in einem nächsten Schritt zu untersuchen, ob es sich bei Art. 7 OBG um eine polizeirechtliche Massnahme handelt.

3.1 Verursacher- und Störerprinzip sowie polizeirechtlicher Störerbegriff

a. Verursacherprinzip

Im Polizeirecht werden das Verursacherprinzip und das Störerprinzip angewendet. Gemäss dem verwaltungsrechtlichen Verursacherprinzip sind die **Kosten einer staatlichen Massnahme von derjenigen Person zu tragen, welche sie verursacht hat.**⁷¹¹ Der Fahrzeughalter ist jedoch nicht unmittelbarer Verursacher des behördlichen Aufwands. Er hatte unter Umständen keinen Einfluss auf das Fehlverhalten der unbekanntes Täterschaft. Infolge der Anwendung eines formellen Halterbegriffs kann es sein, dass die Busse bei einer Person erhoben wird, welche im Tatzeitpunkt nicht einmal im Besitz des Fahrzeugs war. Soweit dem Fahrzeughalter die Fahrzeugführerschaft tatsächlich unbekannt ist, hat er darüber hinaus auch keine Möglichkeit, auf die vorzunehmende Ermittlungs- und Untersuchungstätigkeit einzuwirken. Nichtsdestotrotz werden von ihm gestützt auf Art. 7 OBG nicht nur die Verfahrenskosten für die aufgrund der Benutzung des Fahrzeugs durch eine unbekanntes Täterschaft angefallene Ermittlungs- und Untersuchungstätigkeit, sondern auch die Busse erhoben. Diese orientiert sich direkt an der Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsrecht, indem sie sich gemäss dieser Vorschrift anhand der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV bemisst. Hinsichtlich der Rechtsfolgen

708 Siehe Ausführungen in II.D.2.

709 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8448f.

710 Siehe MAEDER, AJP 2014, S. 682 m.w.H.

711 Urteil des BGer 2C_1096/2016 vom 18. Mai 2018 E. 2.2; siehe Ausführungen in II.D.5.2.b.

wird der Fahrzeughalter wie ein Täter und nicht wie ein «Mitverantwortlicher» einer staatlichen Leistung behandelt. Es bleibt somit festzustellen, dass die derzeitige Bussenerhebung nach Art. 7 OBG nicht im Sinne des Verursacherprinzips ist.

b. Störerprinzip und polizeirechtlicher Störerbegriff

Das aus dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit entwickelte Störerprinzip besagt,⁷¹² dass sich «**polizeiliches Handeln gegen diejenigen Personen zu richten [hat], die den polizeiwidrigen Zustand unmittelbar zu verantworten haben**».⁷¹³ Gemäss der durch das BGer und der h.L. vertretenen Ansicht wird für die Umschreibung des Verursacherbegriffs weitgehend auf den polizeirechtlichen Störerbegriff abgestellt.⁷¹⁴ Sie unterscheiden zwischen **Verhaltens- und Zustandsstörern sowie Zweckveranlassern**, wobei die Haftung Letzterer als kritisch betrachtet wird.⁷¹⁵ In der Folge wird untersucht, ob der Fahrzeughalter unter den polizeirechtlichen Störerbegriff fällt.

3.2 Keine Behebung einer Störung durch staatlichen Eingriff⁷¹⁶

Als Ausprägung des Verhältnismässigkeitsgrundsatzes darf der Störer gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung nur dann in Anspruch genommen werden, wenn namentlich der polizeiliche Eingriff geeignet und erforderlich ist, um die Störung zu beheben.⁷¹⁷ Der Störer kann entsprechend nach dem kantonalen Recht verpflichtet werden, insbesondere die Kosten für eine Massnahme zur Wiederherstellung und Gewährleistung von Ordnung zu tragen.⁷¹⁸ Ein Verschulden seinerseits muss nicht vorliegen.⁷¹⁹ Wie bereits oben ausgeführt, orientiert sich die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG ohnehin an keinem Verschulden des Fahrzeughalters.⁷²⁰ Besagte Bestimmung dient jedoch **nicht**

712 Urteil des BGer 2C_1096/2016 vom 18. Mai 2018 E. 2.3; zum Verhältnismässigkeitsprinzip siehe MOOR/FLÜCKIGER/MARTENET, S. 828.

713 Urteil des BGer 2C_1096/2016 vom 18. Mai 2018 E. 2.3 mit Verweis auf TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, N 1565 zu § 56; HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Nr. 2608.

714 BGE 139 II 106 E. 3.1.1 S. 109.

715 BGE 147 I 161 E. 6.2 S. 168 m.w.H.; BGE 143 I 147 E. 5.1 S. 154 m.w.H.; Urteil des BGer 2C_1096/2016 vom 18. Mai 2018 E. 2.5 m.w.H.

716 Vgl. BGE 143 I 147 E. 5.1 S. 155.

717 BGE 143 I 147 E. 5.1 S. 155 m.w.H.

718 Siehe BGE 143 I 147 E. 5.1 S. 154; siehe Urteil des BGer 2C_1096/2016 vom 18. Mai 2018 E. 2.4 m.w.H.

719 Urteil des BGer 2C_1096/2016 vom 18. Mai 2018 E. 2.4 m.w.H.; TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, N 1565 zu § 56.

720 Siehe Ausführungen in I.C und II.B.3.

in erster Linie der Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung im Sinne des Polizeirechts,⁷²¹ sondern die indirekte Informationspflicht⁷²² des Fahrzeughalters dient in erster Linie der strafprozessualen Beweismittelerhebung und -sicherung. Die polizeilichen Ermittlungen führen bei Art. 7 OBG überwiegend zu keiner Gefahrenabwehr oder Beseitigung von Störungen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung. Dasselbe würde gelten, wenn diese Vorschrift gemäss einigen kantonalrechtlichen Bestimmungen eine direkte Informationspflicht des Fahrzeughalters vorsieht.

3.3 Keine Erhebung von Kosten im Rahmen der Gefahrenabwehr oder der Beseitigung von Störungen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung

Bei einer Ordnungsbusse gegenüber dem tatsächlichen Fahrzeugführer handelt es sich unbestritten um eine echte Strafe.⁷²³ Art. 7 Abs. 1 OBG «auferlegt» (Abs. 1) hingegen die Busse dem Fahrzeughalter bzw. hält ihn zu deren «Bezahlung» an (Abs. 5) und sieht nicht dessen ausdrückliche Bestrafung mit einer solchen vor, wie es sonst im schweizerischen Strafrecht üblich ist. Das spricht gleichzeitig für und gegen die Annahme einer Verwaltungsmassnahme. Die Bussen-«Auferlegung» (Abs. 1) und die Bussen-«Bezahlung» (Abs. 5) könnten darauf hindeuten, dass es sich um keine eigentliche Norm des Strafrechts handelt. Soweit nur ein Eingriff in das Vermögen des Fahrzeughalters vorliegt, stellt sich die Frage, ob sich die Strafe in eine blossе finanzielle «Haftung» für den Bussenbetrag umwandelt.⁷²⁴ Mit der Erhebung der «Busse» selbst als strafrechtliche Sanktion bzw. Strafe⁷²⁵ wird jedoch gleichzeitig der Vorwurf erhoben, eine sozial bedeutsame Wertvorstellung missachtet zu haben.⁷²⁶ Zumal es derzeit Strafbehörden gibt, welche den Fahrzeughalter im Strafbefehl ausdrücklich wegen Art. 7 OBG schuldig zu sprechen und ihn mit einer pauschal anhand der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV bemessenen Busse «bestrafen» sowie allenfalls noch eine – nach der hier vertretenen Ansicht abzulehnende⁷²⁷ – Ersatz-

721 Siehe § 1 Abs. 1 PolG (SZ); NIGGLI, Strafverteidigung, S. 46.

722 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.a.

723 Urteil des BGer 722/2019 vom 23. Januar 2020 E. 1.3.1 m.w.H.

724 NÜESCH, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2022, S. 138f.; siehe Ausführungen in III.I.2.2 und III.I.5.

725 Vgl. Art. 109 StGB; vgl. Art. 12 OBG: Hinzu kommen im ordentlichen Strafverfahren die Verfahrenskosten.

726 NIGGLI, NZZ 2020, S. 7.

727 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.

freiheits-«Strafe» verfügen.⁷²⁸ Auch wenn die Bussenerhebung nach dem Wortlaut von Art. 7 OBG keine eigentliche Bestrafung ist, **wirkt sich dies wie eine «Strafe» aus.**

Dies umso mehr, als der Staat allenfalls durch die Umgehung des Zeugnisverweigerungsrechts nicht nur in das Eigentum⁷²⁹, sondern auch in das Privat- und Familienleben⁷³⁰ des Fahrzeughalters eingreift. Jedenfalls bei allfälliger Androhung einer Ersatzfreiheitsstrafe und dem damit verbundenen Eingriff in die persönliche Freiheit⁷³¹ des Fahrzeughalters und nicht nur in dessen Vermögen geht Art. 7 OBG **über eine bloss finanzielle «Haftung» für den Betrag der Busse hinaus.**⁷³² Die Busse nach dieser Vorschrift unterscheidet sich mithin von den Verfahrenskosten, welche durch die Polizei zur Gefahrenabwehr oder zur Beseitigung von Störungen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung erhoben werden. Nichtsdestotrotz ist der Vollständigkeit halber auf die unterschiedlichen polizeirechtlichen Störerbegriffe (Verhaltensstörer, Zustandsstörer und Zweckveranlasser) einzugehen und zu prüfen, ob der Fahrzeughalter unter diese fallen könnte.

3.4 Fahrzeughalter als Verhaltensstörer

Verhaltensstörer ist gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung, wer «durch sein eigenes Verhalten oder durch das Verhalten Dritter, für die er verantwortlich ist (z.B. Kinder), die öffentliche Ordnung und Sicherheit **unmittelbar stört oder gefährdet**». ⁷³³ Eine ausdrücklich normierte Pflicht des Fahrzeughalters bspw. zur sorgsameren Vergabe seines Fahrzeugs besteht nicht und eine solche zur Überwachung der Gefahrenquelle «Fahrzeug»⁷³⁴ nur in seltenen Fällen. Auch verweist Art. 7 OBG nicht ausdrücklich auf eine (direkte) Informationspflicht des Fahrzeughalters. Diese Norm knüpft mithin an kein Fehlverhalten des Fahrzeughalters an, dessen es jedoch in Anbetracht des im Verwaltungs-

728 Während im Kanton Zürich davon abgesehen wird (Urteile des Obergerichts des Kantons Zürich SU180046 vom 13. Mai 2019 E. IV.2 und SU160069 vom 2. Mai 2017 E. 5.2, in: ZR 116/2017 Nr. 64, S. 217 ff. [S. 220]), wird diese von der Staatsanwaltschaft im Kanton Schwyz angeordnet.

729 Art. 26 BV.

730 Art. 8 EMRK.

731 Art. 10 Abs. 2 BV.

732 Vgl. NÜESCH, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2022, S. 138f.; vgl. Ausführungen in III.I.2.2 und III.I.5.

733 Urteil des BGER 2C_1096/2016 vom 18. Mai 2018 E. 2.5.1 mit Verweis auf HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Nr. 2612 und TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, N 1568 zu § 56.

734 Z.B. die Pflicht zum Führen eines Fahrtenbuches (Art. 20 Abs. 1 SVAV) oder eines Mieterverzeichnisses (Art. 70 VZV i.V.m. Art. 149 VZV; § 13 Abs. 2 StVO [BS]; Art. 9A Abs. 3 LaLCR [GE]; § 15 Abs. 2 VAG [ZH]).

recht geltenden Grundsatzes der Gesetzmässigkeit bedarf.⁷³⁵ Der Fahrzeughalter hat aufgrund von Art. 7 OBG für das Fehlverhalten einer Drittperson einzustehen, wenn er die Busse von dieser nicht einholen kann. Die Handlung des Fahrzeughalters ergibt sich zumeist in der blossen Übergabe des Fahrzeugs und steht nicht in direktem Zusammenhang mit der begangenen Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften. Sofern **keine zurechenbare Verantwortung** besteht, ist er kein Verhaltensstörer, welcher einen polizeiwidrigen Zustand «unmittelbar» bewirkt hat.

3.5 Fahrzeughalter als Zustandsstörer

a. Möglichkeit der Einflussnahme auf die gefahrbringende Sache

Zustandsstörer ist nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung, «wer die **tatsächliche oder rechtliche Herrschaft [...] über Sachen [hat], welche die Polizeigüter unmittelbar stören oder gefährden**».⁷³⁶ Als Zustandsstörer fallen somit namentlich Eigentümer, Mieter, Pächter, Verwalter und Beauftragte in Betracht.⁷³⁷ Die Haltereigenschaft beurteilt sich nach den tatsächlichen Verhältnissen.⁷³⁸ Als Halter gilt namentlich, wer die tatsächliche und dauernde Verfügungsgewalt über das Fahrzeug innehat und es in seinem Interesse⁷³⁹ oder auf seine Kosten⁷⁴⁰ gebraucht oder gebrauchten lässt.⁷⁴¹ Der Fahrzeughalter geniesst die Vorteile seiner Sache, welche unmittelbar die Gefahrenquelle bildet.⁷⁴² Er hat die Möglichkeit, auf die gefahrbringende Sache und eine damit begangene Verkehrsregelverletzung einzuwirken, indem er über die Nutzung seines Fahrzeugs bestimmt.⁷⁴³ Soweit ausdrücklich an dieses Verhalten angeknüpft wird, kann der Fahrzeughalter als Zustandsstörer in Betracht kommen. Denn er beherrscht die Quelle der Störung und trägt entsprechend das Risiko von deren unsachgemässen Nutzung mit.⁷⁴⁴

735 Zum Grundsatz der Gesetzmässigkeit vgl. Urteil des VG Luzern P 122 vom 7. Mai 2013 E. 5.

736 Urteil des BGer 2C_1096/2016 vom 18. Mai 2018 E. 2.5.2 mit Verweis auf HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Nr. 2614 und TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, N 1569 zu § 56.

737 Urteil des BGer 1A.178/2003 vom 27. August 2004 E. 4.

738 Art. 78 Abs. 1 Satz 1 VZV.

739 Hierin kommt die Verfügungsverantwortung zum Ausdruck.

740 Dies entspricht der wirtschaftlichen Verfügungsgewalt.

741 Art. 78 Abs. 1 Satz 2 VZV.

742 Vgl. Urteil des BGer 2C_1096/2016 vom 18. Mai 2018 E. 2.5.2 m.w.H.; vgl. BGE 114 Ib 44 E. 2a S. 47 m.w.H.

743 Vgl. Urteil des BGer 2C_1096/2016 vom 18. Mai 2018 E. 2.5.2.

744 Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung genügt es bereits, um als Zustandsstörer ins Recht gefasst werden zu können, wenn jemand seine Liegenschaft durch einen Mietvertrag für eine Nutzung zur Verfügung stellt, welche sich in der Folge als zonenwidrig erweist (BGE 127 I 60 E. 5c S. 71).

b. Überwiegend keine unmittelbare Einwirkung auf das Fehlverhalten des Fahrzeugführers

Aus dem Verhältnismässigkeitsprinzip ergibt sich, dass sich die polizeiliche Massnahme nur gegen den Störer, nicht aber gegen bloss mittelbare Verursacher des polizeiwidrigen Zustands richten darf.⁷⁴⁵ Zur Begrenzung der Kostenpflicht wird in der Praxis i. d. R. die **Unmittelbarkeitstheorie** angewendet,⁷⁴⁶ während in der Lehre teilweise in Anlehnung an das Haftpflichtrecht auf die **Adäquanz der Kausalität** abgestellt wird.⁷⁴⁷ Als polizeirechtlich erhebliche Ursachen kommen nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung nur solche Handlungen in Betracht, die bereits selber die Grenze zur Gefahr überschritten haben, und **entferntere, lediglich mittelbare Verursachungen scheiden aus**.⁷⁴⁸ Das BGer verneinte bspw. die Kostenpflicht der Bahn für einen Feuerwehreinsatz aufgrund eines Personenunfalls (Suizid).⁷⁴⁹ Nach Ansicht des BGer begründet der Suizid auf den Schienen kein für den Bahnbetrieb typisches Risiko.⁷⁵⁰ Dieser sei nicht vergleichbar mit anderen **Bahnverkehrsunfällen**, weil dabei der Bahnbetrieb absichtlich zu einem sachfremden Zweck missbraucht werde, ohne dass die Betreiberin der Anlage einen Einfluss auf das Geschehen hätte. Sie könne dieses Risiko nicht beherrschen, weil der Suizident sich über Schutzmassnahmen hinwegsetze. Der Suizid auf den Schienen werde nicht unmittelbar durch die Bahnbetreiberin verursacht und könne daher keine Haftung derselben begründen.⁷⁵¹

Eine Grenze findet die Haftung des Zustandsstörers mithin dort, wo ein unbefugter Dritter durch missbräuchliche Benutzung der an sich ungefährlichen Sache die Gefahr herbeiführt.⁷⁵² Sofern der Fahrzeughalter nicht selbst das Fahrzeug geführt und die Verfehlung begangen hat, fehlt es regelmässig am **unmittelbaren Zusammenhang zwischen seinem Verhalten und der eigentlichen Störung**, also der Beeinträchtigung der öffentlichen Ordnung und allenfalls⁷⁵³ Sicherheit aufgrund des normwidrigen Verhaltens der unbekannt

745 BGE 143 I 147 E. 5.1 S. 153 m.w.H.

746 Vgl. Urteil des BGer 1A.178/2003 vom 27. August 2004 E. 4.

747 Urteil des BGer 2C_1096/2016 vom 18. Mai 2018 E. 2.4.

748 BGE 114 Ib 44 E. 2a S. 48 m.w.H.

749 Urteil des BGer 2C_1096/2016 vom 18. Mai 2018.

750 Urteil des BGer 2C_1096/2016 vom 18. Mai 2018 E. 4.4.

751 Vgl. zum Ganzen Urteil des BGer 2C_1096/2016 vom 18. Mai 2018 E. 4.5.

752 Urteil des BGer 2C_1096/2016 vom 18. Mai 2018 E. 2.5.2.

753 Siehe Ausführungen in I.A.2.3.

Drittperson. Das begangene Strassenverkehrsdelikt stellt kein für den Betrieb eines vorschriftgemässen und betriebssicheren Fahrzeugs typisches Risiko dar. Überwiegend wird dieses in Verletzung von Rechtsnormen gebraucht, ohne dass der Fahrzeughalter hierauf Einfluss nehmen kann. Der Fahrzeughalter bestimmt zwar, wem er das Fahrzeug übergibt, auf das Fehlverhalten der unbekanntenen Täterschaft kann er aber zumeist nicht einwirken. Soweit ihm der Fahrzeugführer tatsächlich unbekannt ist, hat er darüber hinaus keinen unmittelbaren Einfluss auf die vorzunehmende Ermittlungs- und Untersuchungstätigkeit. In diesen Fällen kann er denn auch die von ihm geleistete Busse nicht wieder einholen. Aufgrund des Gesagten ist somit festzustellen, dass der Fahrzeughalter durch die Vergabe seines Fahrzeugs zunächst zwar als Zustandsstörer in Betracht kommt, aber infolge der fehlenden unmittelbaren Einwirkung auf die Täterschaft – sofern ihm diese effektiv unbekannt ist – nicht mehr unter diesen Begriff fällt.

c. Weitere Faktoren zur Abklärung der polizeirechtlichen Kostentragungspflicht des Fahrzeughalters

Bei der Beurteilung einer allfälligen polizeirechtlichen Kostentragungspflicht des Fahrzeughalters als Zustandsstörer ist des Weiteren danach zu fragen, ob ihm aus der Zurverfügungstellung seines Fahrzeugs **wirtschaftliche Vorteile erwachsen**.⁷⁵⁴ Dies und die Möglichkeit der **Überwälzung** der von den Behörden eingeforderten Kosten an die tatsächliche Fahrzeugführerschaft⁷⁵⁵ sprechen für eine polizeirechtliche Kostentragungspflicht des Fahrzeughalters. Gemäss den Ausführungen des Bundesrats kann der Fahrzeughalter letztlich eigenverantwortlich entscheiden, ob er die Busse selber bezahlen und den Betrag bei der tatsächlich schuldigen Person einfordern will (und dieser allenfalls künftig das Fahrzeug nicht mehr überlassen wird).⁷⁵⁶ Probleme ergeben sich jedoch dann, wenn der Fahrzeughalter tatsächlich keine Kenntnis davon hat, wer die Widerhandlung mit dem Fahrzeug beging, dessen Halter er ist. Die soeben genannten weiteren Faktoren sind somit im Einzelfall zu überprüfen und ermöglichen keine allgemeingültige Aussage über eine polizeirechtliche Kostenzurechnung an den Fahrzeughalter als Zustandsstörer.

754 Zu den wirtschaftlichen Vorteilen siehe BGE 139 II 106 E. 6.1 S. 119 und siehe BGE 138 II 111 E. 5.3.2 S. 125 f. m.w.H.

755 Siehe Urteil des BGER 1A.178/2003 vom 27. August 2004 E. 7; siehe BGE 138 II 111 E. 5.3.2 S. 125 f. m.w.H.

756 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

3.6 Fahrzeughalter als Zweckveranlasser

a. Fahrzeughalter als mittelbarer Verursacher der Störung oder Gefährdung von Polizeigütern

Zweckveranlasser ist gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung, wer **durch sein Tun oder Unterlassen bewirkt oder bewusst in Kauf nimmt, dass ein anderer die Polizeigüter stört oder gefährdet** (z.B. der Organisator einer Veranstaltung).⁷⁵⁷ Durch die Zurverfügungstellung seines Fahrzeugs könnte der Fahrzeughalter als mittelbarer Verursacher des polizeiwidrigen Zustands, welcher durch die Begehung des Strassenverkehrsdelikts hervorgerufen wurde, in Betracht kommen.

b. Fehlender unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem Verhalten des Fahrzeughalters und dem Strassenverkehrsdelikt

Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist der unmittelbare Zusammenhang zwischen dem Verhalten des Zweckveranlassers und der Störung massgebend. Das BGer verweist hierbei auf das in der Lehre vorgebrachte Beispiel eines **Fussballclubs**, der für seine gewalttätige Hooligan-Szene bekannt ist. Dieser ist als Zweckveranlasser der Störung anzusehen, soweit er zumindest in Kauf nimmt, dass es zu Ausschreitungen und als Folge davon zu einem Polizeieinsatz kommt.⁷⁵⁸ Für die Begründung eines unmittelbaren Zusammenhangs müsste der Fahrzeughalter mithin zumindest in Kauf nehmen, dass es durch den Gebrauch seines Fahrzeugs zu einer Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsrecht kommt. Dies dürfte überwiegend nicht der Fall sein. Eine Deliktsbegehung ist bei der Vergabe eines Fahrzeugs – im Gegensatz zur Durchführung einer Grossveranstaltung mit Gefahrenpotenzial – in den seltensten Fällen vorhersehbar. Ausser dem Fahrzeughalter kann nachgewiesen werden, dass er den hinsichtlich von Strassenverkehrsdelikten nicht einwandfrei beleumundeten Fahrzeugführer kennt und eine erneute Tatbegehung durch ihn erwartet. Dieser Nachweis wird regelmässig nicht gelingen – v.a. dann nicht, wenn der Fahrzeugführer unbekannt ist. Auch wenn der Fahrzeughalter zunächst als Zweckveranlasser in Betracht kommt, fehlt es schliesslich am funktionellen Zusammenhang, der eine normative Zurechnung erlaubt.⁷⁵⁹

757 BGE 147 I 161 E. 6.2 S. 168 m.w.H.

758 Vgl. zum Ganzen BGE 143 I 147 E. 5.1 S. 154 m.w.H.

759 Siehe BGE 138 II 111 E. 5.3.3. 126 m.w.H.

c. Keine Aussage zur Zumutbarkeit des staatlichen Eingriffs möglich

Ausserdem darf nach der Rechtsprechung des BGer ein Zweckveranlasser nur dann in Anspruch genommen werden, wenn ihm der staatliche Eingriff zugemutet werden kann.⁷⁶⁰ Art. 7 Abs. 5 OBG sieht den Befreiungsbeweis vor, wenn der Fahrzeughalter glaubhaft darzulegen vermag, dass das Fahrzeug gegen seinen Willen benutzt wurde und er dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindern konnte. Sobald er das Fahrzeug mithin willentlich einer Person oder einer Personenmehrheit zur Benutzung überlässt, ist deren Absicht zu dessen nicht bestimmungsgemässer Verwendung unbedeutend. M.a.W. kommt es bei der derzeitigen Ausgestaltung von Art. 7 OBG **nicht darauf an, in welcher Absicht** der Fahrzeugführer die geringfügige Widerhandlung gegen das schweizerische Strassenverkehrsrecht begeht.⁷⁶¹ Die erwähnte Vorschrift sieht insbesondere nicht vor, dass Fahrzeughalter bei einem groben Drittverschulden des Fahrzeugführers von der Bussenbezahlung befreit würden.

Die Kostenauflegung an den **Verursacher** findet hingegen nach Ansicht des BGer ihre Grenze an der Zumutbarkeit, wie beim Vorliegen eines **groben Drittverschuldens oder von höherer Gewalt**.⁷⁶² Eine polizeirechtliche Kostentragungspflicht des Fahrzeughalters ist demnach abzulehnen, wenn das Fahrzeug zwar mit seinem Willen benutzt wird, die unbekannte Täterschaft das Fahrzeug aber absichtlich in normwidriger Weise verwendet. Sofern der Fahrzeughalter das Risiko solchen Fehlverhaltens nicht beherrschen und keinen Einfluss darauf nehmen kann, drängt mithin das qualifizierte Drittverschulden die Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters für die angefallenen Kosten zurück. Im Anwendungsfall von Art. 7 OBG ist die Täterschaft unbekannt und das Ausmass von deren Fehlverhalten (bspw. leichtes, mittleres oder grobes Drittverschulden) lässt sich entsprechend nicht beurteilen. Folglich kann auch nicht über die Zumutbarkeit des staatlichen Eingriffs entschieden werden.

3.7 Resümee und Fazit

Die bundesgerichtliche Feststellung, dass die Grenze zwischen polizeirechtlicher und strafprozessualer Tätigkeit fließend und eine klare Trennung nicht immer möglich sei,⁷⁶³ ist auch bei Art. 7 OBG erkennbar. Die Vorschrift wurde

760 BGE 143 I 147 E. 5.1 S. 154 f. m.w.H.

761 Der Fahrzeughalter ist andernfalls in Anwendung des Grundsatzes *in dubio pro reo* freizusprechen, wenn Zweifel bestehen bleiben, ob ein grobes Drittverschulden nicht ausgeschlossen werden kann.

762 Urteil des BGer 1A.178/2003 vom 27. August 2004 E. 7 m.w.H.; siehe BGE 143 I 147 E. 5.1 S. 154 f. m.w.H.

763 Urteil des BGer 6B_1143/2015 vom 6. Juni 2016 E. 1.3.1.

zwar im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms *Via sicura* erlassen, vermag die Verkehrssicherheit jedoch nur in beschränktem Umfang zu beeinflussen.⁷⁶⁴ Ausserdem gründet die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG nicht auf der eigentlichen Beseitigung einer Störung, wie bspw. einem Polizeieinsatz an einer Grossveranstaltung zur Eindämmung von Gewaltakten einer radikalen Szene.⁷⁶⁵ Die Busse nach dieser Vorschrift unterscheidet sich denn auch von den Verfahrenskosten, welche durch die Polizei bei einem solchen Einsatz erhoben werden.⁷⁶⁶

Gemäss der Ansicht des BGer und der h.L. wird zwischen Verhaltens- und Zustandsstörern sowie Zweckveranlassern unterschieden, wobei die Haftung Letzterer als kritisch betrachtet wird.⁷⁶⁷ Als Verhaltensstörer kommt der Fahrzeughalter nicht in Betracht, da Art. 7 OBG nicht an ein Fehlverhalten des Fahrzeughalters anknüpft, dessen es jedoch in Anbetracht des im Verwaltungsrecht geltenden Grundsatzes der Gesetzmässigkeit⁷⁶⁸ bedarf. Zudem ist er zumeist für die unbekannte Täterschaft nicht verantwortlich.⁷⁶⁹

Dem Fahrzeughalter steht zwar die Einwirkungsmöglichkeit auf die gefährliche Sache zu.⁷⁷⁰ Das begangene Strassenverkehrsdelikt stellt jedoch kein für den Betrieb eines vorschriftgemässen und betriebssicheren Fahrzeugs typisches Risiko dar. Der Fahrzeughalter vermag mehrheitlich nicht Einfluss auf das normwidrige Verhalten der Täterschaft zu nehmen. Hinsichtlich der Ermittlungs- und Untersuchungstätigkeit ist dies nur anzunehmen, wenn ihm der Fahrzeugführer effektiv unbekannt ist. Aufgrund des Gesagten war somit festzustellen, dass der Fahrzeughalter bei tatsächlich unbekannter Täterschaft nicht als Zustandsstörer in Betracht kommt.⁷⁷¹ Bei effektiv nicht bekannter Täterschaft entfallen zudem die weiteren Faktoren – wie wirtschaftliche Vorteile durch die Zurverfügungstellung des Fahrzeugs und Möglichkeit der Überwälzung der auferlegten Kosten – zur Begründung einer polizeirechtlichen Kostentragungspflicht des Fahrzeughalters.⁷⁷²

Zweckveranlasser ist, wer durch sein Tun oder Unterlassen bewirkt oder bewusst in Kauf nimmt, dass ein anderer die Polizeigüter stört oder gefährdet

764 Siehe Ausführungen in I.A.2.3.

765 Siehe Ausführungen in II.D.3.2.

766 Siehe Ausführungen in II.D.3.1.

767 BGE 143 I 147 E. 5.1 S. 154 m.w.H.; siehe Ausführungen in II.D.3.1.

768 Urteil des VG Luzern P 12 2 vom 7. Mai 2013 E. 5.

769 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.D.3.3.

770 Siehe Ausführungen in II.D.3.5.a.

771 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.D.3.5.b.

772 Siehe Ausführungen in II.D.3.5.c.

(z.B. der Organisator einer Grossveranstaltung).⁷⁷³ Sofern der Fahrzeughalter nicht selbst das Fahrzeug geführt und die Verfehlung begangen hat, ist jedoch regelmässig der vom BGer geforderte unmittelbare Zusammenhang zwischen seinem Verhalten und der eigentlichen Störung nicht gegeben. Dies, weil es überwiegend an einer Inkaufnahme und Vorhersehbarkeit des Strassenverkehrsdelikts durch den Fahrzeughalter fehlt.⁷⁷⁴ Die Grenze der Kostentragungspflicht bildet alsdann die Zumutbarkeit; insbesondere grobes Drittverschulden oder höhere Gewalt schliessen diese aus.⁷⁷⁵ Art. 7 OBG setzt jedoch eine unbekannte Täterschaft voraus, weshalb keine Aussage gemacht werden kann, ob bspw. ein qualifiziertes Drittverschulden vorliegt.⁷⁷⁶

Insgesamt lässt sich festhalten, dass der Fahrzeughalter bei der derzeitigen Ausgestaltung von Art. 7 OBG nicht als Verhaltens- und Zustandsstörer sowie Zweckveranlasser in Betracht kommt. Der Fahrzeughalter hat mithin weder als unmittelbarer noch mittelbarer Verursacher einer staatlichen Leistung für das Fehlverhalten der Drittperson im Rahmen einer polizeirechtlichen Kostentragungspflicht einzustehen.⁷⁷⁷ Da der Fahrzeughalter nach Art. 7 OBG nicht unter den Störerbegriff fällt, hingegen aber eine repressive Wirkung dieser Norm festgestellt wurde,⁷⁷⁸ wird deshalb in einem nächsten Schritt untersucht, ob es sich bei der «Bussen»-Erhebung nach dieser Vorschrift um eine repressive Massnahme des Verwaltungsrechts handelt.

4. Bussenerhebung nach Art. 7 OBG als repressive Massnahme des Verwaltungsrechts

4.1 Art. 7 OBG zur Verfolgung und Ahndung von begangenen Ordnungsbussdelikten

Es ist eine Tatsache, dass nicht nur das Strafrecht,⁷⁷⁹ sondern auch das Verwaltungsrecht repressive Mechanismen zum Einsatz bringt.⁷⁸⁰ Neben den Sanktionen mit primär beabsichtigter Strafwirkung gibt es auch solche, die z.B. in erster Linie der Verkehrssicherheit dienen sollen, aber daneben auch pönale Wirkung zeigen bzw. pönalen Charakter haben. Solche Massnahmen dienen

773 BGE 147 I 161 E. 6.2 S. 168 m.w.H.; siehe Ausführungen in II.D.3.6.a.

774 Siehe Ausführungen in II.D.3.6.b.

775 Urteil des BGer 1A.178/2003 vom 27. August 2004 E. 7.

776 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.D.3.6.c.

777 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.D.3.

778 Siehe Ausführungen in II.D.3.7.

779 Siehe WOHLERS, Selbstregulierung, S. 283.

780 Siehe ACKERMANN/URWYLER, S. 7; siehe CONINX, Sicherheit & Recht 2014, S. 184 m.w.H.

der Ahndung der Verletzung verwaltungsrechtlicher Pflichten.⁷⁸¹ Art. 7 OBG bezweckt nicht im klassischen Sinne die Durchsetzung von verwaltungsrechtlichen Vorschriften.⁷⁸² Denn hierzu ist unabdingbar, dass der Fahrzeughalter die tatsächliche Fahrzeugführerschaft kennt und sie zu einem regelkonformen Verhalten anhalten kann. Bei effektiv – und nicht nur vorgeschobener – unbekannter Täterschaft kann durch die Erhebung der Busse vom Fahrzeughalter auf deren Verhalten nicht eingewirkt werden.⁷⁸³ Die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG geschieht unabhängig von einem unrechtmässigen und vorwerfbareren Verhaltens des Fahrzeughalters.⁷⁸⁴ Da zudem gemäss der altrechtlichen Marginalie das Vorgehen der Strafbehörden bei unbekannter Täterschaft festgelegt wird,⁷⁸⁵ könnte deshalb angenommen werden, dass Art. 7 OBG nicht den Ausgleich für schuldhaft begangenes Unrecht bezweckt. Indem der Gesetzgeber den Fahrzeughalter jedoch für das in der **Vergangenheit**⁷⁸⁶ begangene Ordnungsbussendelikt «mitverantwortlich»⁷⁸⁷ resp. ihn durch die Erhebung einer Busse anhand der **Bussenliste 1 Anhang 1 OBV** in indirekter Weise zum Täter macht sowie sich die Erhebung der Busse als Strafe – und nicht nur der Verfahrenskosten – in pönaler Art und Weise auf ihn auswirkt, ist keine präventive, sondern vielmehr eine repressive Wirkung im Sinne des (Kriminal-) Strafrechts erkennbar. Zumal die indirekte Informationspflicht⁷⁸⁸ des Fahrzeughalters in erster Linie der **strafprozessualen Beweismittelerhebung und -sicherung** und nicht der Gewährleistung von Sicherheit und Ordnung dient.⁷⁸⁹

4.2 Restitutorische und nichtrestitutorische bzw. pönale Sanktionen

Die repressiven Massnahmen des Verwaltungsrechts gliedern sich in die restitutorischen und die nichtrestitutorischen bzw. pönalen Sanktionen.⁷⁹⁰ Restitutorische Sanktionen dienen der **(Wieder-)Herstellung des rechtmässigen Zustandes** und es gelten verwaltungsrechtliche Verfahrensgarantien.⁷⁹¹ Die nichtrestitutorischen Sanktionen des Verwaltungsrechts hingegen **ahnden**

781 JAAG, Festschrift Stefan Trechsel, S. 160; WYSS, Freundesgabe Bernhard Schlink, S. 470.

782 Sog. Verwaltungsakzessorietät im Nebenstrafrecht.

783 Dies ist z.B. denkbar bei der Benützung eines von mehreren Unternehmensfahrzeugen durch verschiedene Personen.

784 Siehe Ausführungen in II.B.2.

785 Siehe Marginalie zu Art. 6 aOBG/2014.

786 Siehe NIGGLI, Strafverteidigung, S. 46.

787 Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 988.

788 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.a.

789 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.

790 LOCHER, Nr. 220 und Nr. 222; MEIER, S. 49 f.; zu den pönalen Sanktionen siehe JAAG, Festschrift Stefan Trechsel, S. 152.

791 MEIER, S. 48 und S. 71.

oft ein Fehlverhalten.⁷⁹² Sie sind damit vergleichbar mit den «Kriminalstrafen»⁷⁹³ und bringen bei Bejahung eines «Strafcharakters» der betroffenen Norm die straf(prozess)rechtliche Grundsätze und Garantien zur Anwendung.⁷⁹⁴

4.3 Busse nach Art. 7 OBG als restitutorische Sanktion des Verwaltungsrechts

Der Gesetzgeber verpflichtet den Fahrzeughalter nicht zur Übernahme der Kosten für die Deckung des behördlichen Aufwandes bzw. des Verfahrens, obwohl er die Stärkung der Verantwortung der fahrzeughaltenden Person unter dem Aspekt der ökonomischen Verwaltungs- und Prozessführung als angezeigt erachtete.⁷⁹⁵ Er «auferlegt» (Abs. 1) ihm vielmehr die Busse und verpflichtet ihn zur «Bezahlung» der Busse (Abs. 5) gemäss Art. 7 OBG. Die begangene Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften und die damit verbundene Rechtsgutsverletzung können damit nicht rückgängig gemacht werden. Eine eigentliche Abgeltung in Vermögenswerten ist hier nicht möglich. Art. 7 OBG dient mithin nicht der (Wieder-)Herstellung des rechtmässigen Zustandes und ist entsprechend keine restitutorische Sanktion des Verwaltungsrechts.

4.4 Busse nach Art. 7 OBG als nichtrestitutorische bzw. pönale Sanktion des Verwaltungsrechts

In der Literatur werden die Ordnungsbussen bei den nichtrestitutorischen bzw. pönalen Sanktionen des Verwaltungsrechts eingeordnet.⁷⁹⁶ Es bleibt zu prüfen, ob es sich bei Art. 7 OBG ebenso um eine nichtrestitutorische bzw. pönale Sanktion des Verwaltungsrechts handelt. Dies ist fraglich, da diese Vorschrift das Vorgehen bei unbekannter Täterschaft regelt und nicht unmittelbar die geringfügige Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsrecht ahndet.⁷⁹⁷ Art. 7 OBG wirkt sich zwar in pönaler Art und Weise auf den Fahrzeughalter aus,⁷⁹⁸ beschreibt aber das im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms *Via sicura* eingeführte Vorgehen der Strafbehörden bei unbekannter Täterschaft⁷⁹⁹. Es

792 MEIER, S. 50 m.w.H.; siehe HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Nr. 1444.

793 Die (Wieder-)Herstellung des rechtmässigen Zustandes gelingt dem Strafrecht typischerweise gerade nicht (MEIER, S. 48 mit Verweis auf NIGGLI/MAEDER, AJP 2011, S. 449).

794 Siehe MEIER, S. 71.

795 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

796 LOCHER, Nr. 220 und Nr. 237; MEIER, S. 66; vgl. ALBRECHT, HandKomm BetmG, N 8 zu Art. 28b BetmG; vgl. EICKER, NK 2018, S. 270.

797 Siehe Marginalie zu Art. 6 aOBG/2014.

798 Siehe Ausführungen in II.D.4.4.

799 Siehe Marginalie zu Art. 6 aOBG/2014.

orientiert sich nicht retrospektiv an einer durch den Fahrzeughalter unrechtmässig und schuldhaft begangenen Tat.⁸⁰⁰ Die erwähnte Bestimmung steht jedoch in einem engen Konnex mit dem in der Vergangenheit erfolgten Strassenverkehrsdelikt.

Die Grenze zwischen verwaltungs- und strafrechtlichen Sanktionen ist teilweise unklar.⁸⁰¹ Zu denken ist bspw. an die Diskussion um den **Warnungsentzug** eines Führerausweises, dessen «Strafcharakter» das BGer zwischenzeitlich anerkennt, auch wenn dessen primärer und eigentlicher Zweck die Gewährleistung von Disziplin und Sicherheit im Strassenverkehr ist.⁸⁰² Folglich ist auf den Warnungsentzug, welcher eine unrechtmässig und schuldhaft begangene Verkehrsregelverletzung voraussetzt, die Unschuldsvermutung anzuwenden. Nach Ansicht des BGer findet hingegen der soeben erwähnte Grundsatz beim Sicherungsentzug keine Anwendung.⁸⁰³ Und dies, obwohl die freiheitseinschränkende Wirkung beim Sicherungsentzug tatsächlich schwerer wiegt als beim Warnungsentzug.⁸⁰⁴ Die beiden formell den Administrativmassnahmen zuzuordnenden Führerausweisentzüge behandelt das BGer somit in Bezug auf die geltenden Grundsätze und Garantien unterschiedlich.⁸⁰⁵ Dies ist die unmittelbare Folge dessen, dass es nur dem Warnungsentzug neben dessen präventiver Natur (im Dienste der Verkehrssicherheit) auch «Strafcharakter» zuspricht.⁸⁰⁶

Es wird deshalb in einem nächsten Schritt untersucht, ob Art. 7 OBG «Strafcharakter» zukommt. Hierbei sind die «Engel-Kriterien» des EGMR im Zusammenhang mit dessen Rechtsprechung zu Art. 6 EMRK wegweisend, auf welche nachfolgend im Einzelnen eingegangen wird. Die autonome Auslegung des Begriffs der «strafrechtlichen Anklage» gemäss Art. 6 Ziff. 1 EMRK durch die Konventionsorgane hat unter Anwendung dieser «Engel-Kriterien» zu einer allmählichen Ausweitung des strafrechtlichen Begriffs auf Fälle geführt, die nicht streng zu den traditionellen Kategorien des Strafrechts gehören.⁸⁰⁷

800 Siehe Ausführungen in II.D.1; siehe zur Retrospektion NIGGLI/MAEDER, AJP 2011, S. 449.

801 WYSS, Freundesgabe Bernhard Schlink, S. 473 f.

802 BGE 140 II 334 E. 6 S. 339; EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 58.

803 Vgl. zum Ganzen BGE 140 II 334 E. 6 S. 339; zur Rechtsnatur des Sicherungsentzugs siehe eingehend CONINX, Sicherheit & Recht 2014, S. 183 ff.

804 CONINX, Sicherheit & Recht 2014, S. 185 m.w.H.

805 Siehe BGE 140 II 334 E. 6 S. 339; die Verwaltungsbehörde bleibt beim Aussprechen einer solchen Massnahme trotz ihres «Strafcharakters» dieselbe und deren Handeln ist von derjenigen der Strafbehörden abzugrenzen.

806 Vgl. EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 58; zur präventiven Natur einer Norm siehe BGE 116 Ib 146 E. 2a S. 148; zum «Strafcharakter» einer Vorschrift siehe BGE 140 II 334 E. 6 S. 339.

807 Jussila gegen Finnland, § 43 m.w.H.

a. Einordnung der Vorschrift nach nationalstaatlichem Recht

Das erste Kriterium gemäss der Rechtsprechung des EGMR, die Einordnung der Vorschrift nach innerstaatlichem Recht,⁸⁰⁸ ist erfüllt, wenn die Grundlage der zu untersuchenden Regelung ein **Straferlass oder eine Strafbestimmung eines verwaltungsrechtlichen Erlasses** ist.⁸⁰⁹

Wie bereits oben ausgeführt, ist fraglich, ob es sich bei Art. 7 OBG um eine straf(prozess)rechtliche Norm handelt.⁸¹⁰ Denn die Strafverfolgungsbehörden «auferlegen» ihm die Busse (Abs. 1) und verpflichten ihn zur «Bezahlung» derselben (Abs. 5) gemäss dem Gesetzeswortlaut von Art. 7 OBG und «bestrafen» ihn nicht damit. Nichtsdestotrotz belegen sie damit den Fahrzeughalter mit einer Strafe und erheben von ihm nicht «bloss» die Verfahrenskosten. Hierin besteht kein Unterschied im Vergleich zur Bussenerhebung von der Täterschaft des Ordnungsbussendelikts.⁸¹¹ Im allenfalls nachfolgenden ordentlichen Straf(befehls)verfahren wird der Fahrzeughalter ggf. von gewissen Strafbehörden als beschuldigte Person wegen Art. 7 OBG schuldig gesprochen und – gemäss den Ausführungen in der Botschaft zu *Via sicura*⁸¹² – mit einer pauschal anhand der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV bemessenen Busse «bestraft» sowie bei deren Nichtbezahlung oder Zahlungsverzug eine – nach der hier vertretenen Ansicht abzulehnende⁸¹³ – Ersatzfreiheitsstrafe verfügt. Zudem werden bei ihm grundsätzlich die Verfahrenskosten erhoben. Die **Rechtsfolgen unterscheiden sich mithin nicht** von denjenigen im Verfahren gegen eine bekannte Täterschaft, welche wegen einer Widerhandlung gegen die Bussenliste 1 Anhang 1 OBV verurteilt und bestraft wird. Während dies für die Annahme des «Strafcharakters» von Art. 7 OBG spricht, ist andererseits zu berücksichtigen, dass diese Bestimmung nur subsidiär zur Anwendung gelangt. Dies kann vorliegend für und gegen den «Strafcharakter» von Art. 7 OBG sprechen. Zum einen stützt sich diese Norm auf Ordnungsbussentatbestände, deren Sanktionierung gemeinhin als «Strafe» aufgefasst wird.⁸¹⁴ Andererseits erfolgt die

808 Engel et al. gegen Niederlande, §82; Ezeh und Connors gegen Vereinigtes Königreich, §90: «*the domestic classification of the offences*»; Jussila gegen Finnland, dissenting opinion of Judges Costa, Cabral Barreto und Mularoni sowie Caflisch, Ziff. 5: «*the classification of the offence as criminal according to the domestic legal system*».

809 MEIER, S. 72; zu den Kriterien für die Anwendung von Art. 6 Ziff. 2 EMRK siehe Engel et al. gegen Niederlande, §§80-83.

810 Siehe Ausführungen in II.B und II.C.

811 Art. 6 aOBG/2014 (Art. 5 aOBG/2104).

812 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8486.

813 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.

814 Siehe Ausführungen in II.B.1.

Bussenbezahlung nach Art. 7 Abs. 5 OBG erst bei unbekannter Täterschaft, die mit verhältnismässigem Aufwand nicht ermittelbar ist⁸¹⁵. Indem (zunächst) die Vorgehensweise der Polizei als Verwaltungsbehörde geregelt wird, kann dies ebenso auf das Vorliegen einer verwaltungsrechtlichen Norm hindeuten.⁸¹⁶ Zumal die frühere Marginalie von Art. 6 aOBG/2014 «Vorgehen bei unbekanntem Fahrzeugführer» lautete. Ausserdem zeigten die zuvor gemachten Ausführungen, dass Art. 7 OBG aufgrund seiner Entstehungsgeschichte und Ausgestaltung nicht ohne Schwierigkeiten dem Straf(prozess)recht zuzuordnen ist.⁸¹⁷

Dies kann daran liegen, dass im schweizerischen Ordnungsbussenrecht keine Norm enthalten ist, welche das Verhältnis von Art. 7 OBG zu den Bestimmungen des Straf(prozess)rechts regelt. Der niederländische Gesetzgeber hingegen schliesst bei gewissen Verkehrsverstössen die Anwendung von Bestimmungen des Strafrechts explizit aus und hält fest, dass das infolge der Überlastung der Staatsanwaltschaft durchzuführende administrative Verfahren den Regelungen des Verwaltungsrechts folgt.⁸¹⁸ Unter konkreter Nennung erachtet er allerdings gewisse Gesetzesartikel des allgemeinen Verwaltungsgesetzes («*Algemene wet bestuursrecht*») teilweise als nicht oder nur beschränkt anwendbar.⁸¹⁹ Der EGMR hatte zu prüfen, ob Art. 5 WAHV (NL),⁸²⁰ – welcher eine Verwaltungssanktion bei fehlender sofortiger Ermittlung der Fahrzeugführerschaft gegen die Person, auf deren Namen das Kennzeichen zum Zeitpunkt der Tat im Fahrzeugregister eingetragen war, vorsieht – «Strafcharakter» zuzusprechen und mithin Art. 6 EMRK anwendbar war.⁸²¹ Das BGer verglich diese niederländische Bestimmung mit Art. 7 OBG.⁸²² Wie das BGer zu Recht feststellte, ist der schweizerischen und der niederländischen Regelung gemein, dass für die Anwendung der «Halterhaftung» der Fahrzeugführer nicht bekannt sein darf. Art. 5 WAHV (NL)⁸²³ setzt wie Art. 7 OBG ausdrücklich die fehlende Feststellung des Fahrzeugführers voraus.⁸²⁴ Im Gegensatz zu Art. 7 OBG hat der

815 Art. 7 Abs. 5 OBG.

816 Vgl. BGE 125 I 104 E. 3b S. 110.

817 Siehe Ausführungen in II.B und II.C.

818 Einleitung und Art. 2 Ziff. 1 WAHV (NL), Art. 2 Bst. a *Afhandeling verkeersovertredingen* (= Verordnung über den Umgang mit Verkehrsverstössen) vom 7. April 2015 (NL; BS2015007485).

819 Art. 2a WAHV (NL), Art. 6 Abs. 2 WAHV (NL), Art. 7 WAHV (NL), Art. 9 Abs. 1 WAHV (NL), Art. 13a Abs. 1 WAHV (NL), Art. 15 Abs. 1 WAHV (NL) und Art. 30 Abs. 3 WAHV (NL).

820 Siehe Anhang 2.

821 Falk gegen Niederlande.

822 BGE 144 I 242 E. 1.2.2 S. 245 f.

823 Siehe Anhang 2.

824 Bzw. Art. 5a WAHV (NL; siehe Anhang 2) bei Anhängern.

niederländische Gesetzgeber Art. 5 WAHV (NL)⁸²⁵ jedoch ausdrücklich als administrativrechtliche Sanktion definiert. Ausserdem hat er explizit normiert, dass im niederländischen Berufungsverfahren die Bestimmungen zu den Zwangsmassnahmen gemäss der StPO (NL) «entsprechend» anzuwenden sind.⁸²⁶ Dies spricht für die Annahme des «Strafcharakters» der niederländischen Norm. Dagegen spricht, dass dem niederländischen Bezirksstaatsanwalt nur eine überwachende und keine gesetzesvollziehende Funktion zukommt.⁸²⁷ Nichtsdestotrotz stellte der EGMR in seinem Urteil *Falk gegen Niederlande* generalisierend fest, dass selbst ein geringfügiges Verkehrsdelikt eine «Straftat» im Sinne von Art. 6 EMRK darstelle, und erkannte dessen Anwendungsbereich als eröffnet.⁸²⁸ Diese Ausführungen des EGMR deuten darauf hin, dass Art. 7 OBG, welcher den Fahrzeughalter wegen des durch die unbekannte Täterschaft begangenen geringfügigen Verkehrsdelikts sanktioniert, «Strafcharakter» zukommt, wenn auch diese Bestimmung nach schweizerischem Recht nicht einem Fachbereich zugeordnet werden kann.

b. Art und Schwere der Widerhandlung

Bestehen Unklarheiten bei der innerstaatlichen Einordnung der Norm im entsprechenden Rechtssystem als Ausgangspunkt, sind weitere Kriterien des EGMR zur Bestimmung des «Strafcharakters» einer Norm hinzuzuziehen.⁸²⁹ Die Anwendung der grundlegenden Bestimmungen von Art. 6 f. EMRK soll gemäss der Rechtsprechung des EGMR nicht dem souveränen Willen des nationalen Gesetzgebers unterliegen, indem er Straftaten als «regulatory» statt als «strafbar» einstuft.⁸³⁰ Dies kann namentlich dann gegeben sein, wenn der Gesetzgeber weniger gewichtige Verstösse gegen die Strassenverkehrsvorschriften als Ordnungswidrigkeiten⁸³¹ bzw. Ordnungsbussen und nicht als Straftaten einstuft.⁸³² In einem nächsten Schritt wird daher das weitere und bedeutendere

825 Siehe Anhang 2.

826 Art. 12a WAHV (NL); vgl. auch Art. 17 WAHV (NL); z.B. regelt Art. 52 StPO (NL) die Anhaltung des Verdächtigen zur Identitätsfeststellung.

827 Art. 3 Abs. 3 WAHV (NL); vgl. auch Art. 6 Abs. 1 WAHV (NL), wonach die betroffene Person bei der Staatsanwaltschaft die Verhängung der Verwaltungssanktion überprüfen lassen kann.

828 *Falk gegen Niederlande mit Verweis auf Öztürk gegen Deutschland*, §§ 46-54.

829 *Engel et al. gegen Niederlande*, §§ 80-83; *Benham gegen Vereinigtes Königreich*, § 56; *Weber gegen Schweiz*, § 31; MEIER, S. 38 f.

830 *Öztürk gegen Deutschland*, § 49; siehe MEIER, S. 39 m.w.H.

831 § 1 Abs. 1 OWiG (D).

832 Siehe *Öztürk gegen Deutschland*, § 49.

«Engel-Kriterium» – die Art und Schwere der Widerhandlung⁸³³ – im Hinblick auf die Charakterisierung von Art. 7 OBG hinzugezogen.

Die Art der Widerhandlung bezieht sich auf das der Strafe zugrunde liegende Fehlverhalten der betroffenen Person und erfordert dessen Untersuchung in materieller Hinsicht. Für die Beurteilung der Art der Widerhandlung ist gemäss der Rechtsprechung des EGMR die theoretische **Möglichkeit der gleichzeitigen straf- und disziplinarischen Verantwortlichkeit** ein relevanter Faktor.⁸³⁴ Diese kann auf eine «gemischte Straftat» schliessen lassen, was die Anwendbarkeit von Art. 6 EMRK (infolge der Annahme des «Strafcharakters» der betreffenden Norm) zur Folge hat.⁸³⁵ Art. 7 OBG wird auf Widerhandlungen angewendet, welche nicht nur gemäss dem Ordnungsbussenrecht, sondern auch nach den Strafbestimmungen in strassenverkehrsrechtlichen Bundeserlassen strafbar sind. Diese Bestimmung regelt u.a. die Verfolgung und Ahndung von strafrechtlichen Übertretungen der Strassenverkehrsvorschriften des Bundes durch die Polizeiorgane,⁸³⁶ verweist aber auch – wie weitere Bestimmungen des OBG⁸³⁷ – auf die Durchführung eines ordentlichen Strafverfahrens beim Vorliegen gewisser Umstände. Dennoch ist Art. 7 OBG nicht von einer gleichzeitig festzustellenden Zweispurigkeit eines Verwaltungs- und Strafverfahrens geprägt. Vielmehr findet zunächst das Ordnungsbussenverfahren statt, und es kommt unter gewissen Umständen anschliessend zu einem ordentlichen Strafverfahren, in welchem dann die Verfahrenskosten zusätzlich zur Busse erhoben werden. Es liegt mithin keine Doppelspurigkeit, wie bei der Durchführung eines parallelen Straf- und Administrativmassnahmenverfahrens, vor. Es sind folglich weitere Indikatoren des EGMR zu untersuchen.

Als solche sind die strafrechtsindizierenden Merkmale auf der Tatbestands- und Rechtsfolgesseite zu nennen.⁸³⁸ Strafrechtsindizierendes Merkmal auf der **Tatbestandsebene** ist die **offene Umschreibung des Adressatenkreises** der Norm.⁸³⁹ Richtet sich eine Regel nicht an eine bestimmte Gruppe mit

833 Engel et al. gegen Niederlande, §82; Ezeh und Connors gegen Vereinigtes Königreich, §92: «*the nature of the charge*»; Jussila gegen Finnland, dissenting opinion of Judges Costa, Cabral Barreto und Mularoni sowie Caflisch, Ziff. 5: «*the very nature of the offence*»; siehe MEIER, S. 39.

834 Ezeh und Connors gegen Vereinigtes Königreich, §104; vgl. ACKERMANN/URWYLER, S. 12.

835 Ezeh und Connors gegen Vereinigtes Königreich, §100 und §104; Hierbei ist bspw. an den Warnungsentzug eines Fahrzeugausweises zu denken.

836 Siehe Art. 1 Bst. a OBG und Art. 2 OBG.

837 Art. 5 Abs. 2 OBG, Art. 6 Abs. 4 und Abs. 5 OBG, Art. 7 Abs. 3 und Abs. 5 OBG, Art. 9 Abs. 2 Bst. c OBG, Art. 13 Abs. 2 OBG, Art. 14 OBG.

838 ACKERMANN/URWYLER, S. 12 m.w.H.

839 ACKERMANN/URWYLER, S. 12 m.w.H.; Öztürk gegen Deutschland, §53; Nicoleta Gheorghie gegen Rumänien, §25; vgl. MEIER, S. 39.

einem besonderen Status – etwa in der Art des Disziplinarrechts –, sondern an alle Bürgerinnen und Bürger in ihrer Eigenschaft als Verkehrsteilnehmer, spricht dies für die Annahme des «Strafcharakters» der zu beurteilenden Vorschrift.⁸⁴⁰ Art. 7 OBG richtet sich an einen begrenzten Personenkreis – die Fahrzeughalter – und nicht an alle Bürgerinnen und Bürger in ihrer Eigenschaft als Verkehrsteilnehmer.⁸⁴¹ Bei den Fahrzeughaltern handelt es sich aber auch nicht um einen einer besonderen staatlichen Aufsichtspflicht unterliegenden Personenkreis. Die betroffene Person wird zur Bezahlung der Busse aufgrund ihrer Haltereigenschaft verpflichtet, wodurch mangels Anknüpfung an einem Fehlverhalten jedenfalls eine unmittelbare disziplinarrechtliche Wirkung verfehlt wird. Nach der Rechtsprechung des EGMR ist aufgrund eines solchen beschränkten Adressatenkreises der «Strafcharakter» einer Rechtsnorm nicht sogleich abzuspüren, denn hierbei handelt es sich nur um einen der «*relevant indicators*».⁸⁴²

Ebenso wenig notwendigerweise massgebend für die Beurteilung des «Strafcharakters» ist, ob bei der betreffenden Vorschrift lediglich objektive Elemente vorgesehen sind und **subjektive Elemente fehlen**.⁸⁴³ Wie bereits oben ausgeführt, **fehlt** es dieser Norm **an objektiven Tatbestandsmerkmalen** bzw. an einer strafrechtlich relevanten Tathandlung des Fahrzeughalters.⁸⁴⁴ Entsprechend fehlt es auch am subjektiven Unrecht. Art. 7 OBG enthält **kein Schuld-erfordernis**⁸⁴⁵.⁸⁴⁶ Obwohl im OBG enthalten, sanktioniert Art. 7 nicht die eigentliche Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsrecht, sondern normiert das Vorgehen bei unbekannter Täterschaft. Massgeblich für dessen Einführung waren ökonomische Überlegungen.⁸⁴⁷ Während die Ordnungsbussentatbestände an ein strafbares Verhalten anknüpfen, was auf deren strafrechtliche Natur hinweist, steht bei Art. 7 OBG die eigentliche Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsrecht nicht im Vordergrund. Diese Ausführungen lassen nicht auf einen «Strafcharakter» der soeben erwähnten Norm schliessen.

Auf der **Rechtsfolgeseite** ist nach der Rechtsprechung des EGMR zu berücksichtigen, dass Bestimmungen über **mildernde und erschwerende**

840 Öztürk gegen Deutschland, § 53; Nicoleta Gheorghe gegen Rumänien, § 25; Janosevic gegen Schweden, § 68; BGE 121 II 22 E. 2c S. 25.

841 Vgl. Öztürk gegen Deutschland, § 53.

842 Ezeh und Connors gegen Vereinigtes Königreich, § 103; siehe MEIER, S. 39 f.

843 Janosevic gegen Schweden, § 68.

844 Siehe Ausführungen in II.B.2.

845 Siehe Ausführungen in II.B.3 und III.I.2.

846 Siehe ACKERMANN/URWYLER, S. 12; vgl. Ezeh und Connors gegen Vereinigtes Königreich, § 105; vgl. Benham gegen Vereinigtes Königreich, § 56.

847 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8486 f.

Umstände, die Strafbarkeit des Versuchs und die rechtmässige Verteidigung im gleichen Erlass auf den «Strafcharakter» hindeuten können.⁸⁴⁸ Das OBG verweist in einigen Bestimmungen auf das ordentliche Strafverfahren.⁸⁴⁹ Die allgemeinen Bestimmungen des StGB sind mit gewissen Ausnahmen⁸⁵⁰ auch auf die Übertretungen der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV anwendbar.⁸⁵¹ Der Bussenerhebung nach Art. 7 OBG liegt eine pauschale Bemessung der Busse nach dieser Liste zugrunde, und die allenfalls verfügte – nach der hier vertretenen Ansicht abzulehnende⁸⁵² – Ersatzfreiheitsstrafe erfolgt nach einem fixen Umwandlungssatz. Zur Strafschärfung⁸⁵³ enthält Art. 5 OBG insofern eine Sonderregelung, als der Gesetzgeber das Kumulationsprinzip vorsah. Angesichts dieser undifferenzierten Bussenerhebung resp. der fehlenden unmittelbaren Anknüpfung an eine unrechtmässig und schuldhaft begangene Tat durch den Fahrzeughalter sind keine Strafmilderungsgründe im Verfahren wegen Art. 7 OBG anzuwenden.⁸⁵⁴ Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Strafzumessung i.e.S. (Strafminderung/-erhöhung) nach Art. 47 StGB aufgrund des fehlenden Verschuldens des Fahrzeughalters nicht vorgenommen werden kann. Aufgrund dessen und von Art. 1 Abs. 5 OBG – welcher die Berücksichtigung von Vorleben und persönlichen Verhältnissen ausschliesst –⁸⁵⁵ können diese Täterkomponenten gemäss Art. 47 Abs. 1 StGB nicht berücksichtigt werden. Infolge des Abstellens auf die formelle Haltereigenschaft unabhängig von einer eigentlichen Tat des Fahrzeughalters sind denn auch keine subjektiven Tatkomponenten (wie bspw. eine verminderte Schuldfähigkeit) zu beachten.⁸⁵⁶ Ebenso wenig kann mangels einer durch den Fahrzeughalter hervorgerufenen Verletzung oder Gefährdung eines Rechtsgutes – welche im Ordnungsbussenverfahren ohnehin nicht zu beurteilen ist⁸⁵⁷ – deren Schwere als objektive Tatkomponente einbezogen werden.⁸⁵⁸ Diese **Abweichung von den allgemeinen Regeln der Strafzumessung** lässt keinen eindeutigen Schluss

848 Ziliberg gegen Moldawien, § 34; siehe ACKERMANN/URWYLER, S. 12.

849 Art. 5 Abs. 2 OBG, Art. 6 Abs. 4 und Abs. 5 OBG, Art. 7 Abs. 3 und Abs. 5 OBG, Art. 9 Abs. 2 Bst. c OBG, Art. 13 Abs. 2 OBG, Art. 14 OBG.

850 Art. 105 StGB; Art. 1 Abs. 3f. OBG.

851 Art. 102 Abs. 1 SVG; Art. 104 StGB

852 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.

853 Art. 49 Abs. 1 StGB.

854 Strafmilderungsgründe finden sich in Art. 48 StGB, Art. 11 Abs. 4 StGB, Art. 16 Abs. 1 StGB, Art. 18 Abs. 1 StGB, Art. 21-23 StGB und Art. 25 f. StGB etc.

855 Siehe Ausführungen in II.B.4.

856 Art. 47 Abs. 2 StGB: Verwerflichkeit des Handelns, Beweggründe, Ziele und Vermeidungsmöglichkeit.

857 Art. 4 Abs. 3 Bst. a OBG.

858 Art. 47 Abs. 2 StGB.

auf die Charakterisierung von Art. 7 OBG zu. Auch wenn das OBG ausdrücklich Bestimmungen zur Strafschärfung und Strafminderung enthält, ist hierdurch nicht zweifelsfrei auf den «Strafcharakter» dieser Norm zu schliessen. Denn hierbei handelt es sich um dem Kriminalstrafrecht systemfremde Regelungen.

Nach der Rechtsprechung des EGMR kann das zweite «Engel-Kriterium» die extreme **Schwere einer Widerhandlung** auf den «Strafcharakter» einer Norm hindeuten. Dies bedeutet umgekehrt aber nicht, dass Geringfügigkeit den Anwendungsbereich von Art. 6 EMRK ausschliesst.⁸⁵⁹ Entsprechend führte der EGMR wiederholt aus, dass geringfügige Verkehrsdelikte «Straftaten» im Sinne von Art. 6 EMRK darstellen.⁸⁶⁰ Gemäss der Rechtsprechung des EGMR gilt eine Busse von DM 60.– wegen einer verwaltungsrechtlichen «Ordnungswidrigkeit» nach der deutschen Strassenverkehrsordnung als «strafrechtliche Anklage» gemäss Art. 6 EMRK.⁸⁶¹ Das BGer hat festgehalten, dass der Anwendungsbereich der erwähnten Vorschrift ebenso für «strafrechtliche Anklagen» von relativ geringer Tragweite gilt.⁸⁶² Art. 7 OBG findet bei gewissen geringfügigen Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht durch eine unbekannte Täterschaft Anwendung. Die geringe Schwere der Straftaten des Ordnungsbussenrechts ist für die Beurteilung des «Strafcharakters» von soeben erwähnter Norm nicht massgebend. In einem nächsten Schritt erfolgt daher die Befassung mit dem letztem «EGMR-Kriterium», der Art und Schwere der angedrohten Sanktion.

c. Art und Schwere der angedrohten Sanktion⁸⁶³

Wäre das zweite «Engel-Kriterium» (Art und Schwere der Widerhandlung) bereits erfüllt, würde die geringe Schwere der Sanktion bzw. Höhe der streitigen Busse nichts an der Annahme des «Strafcharakters» der betreffenden Norm zu ändern vermögen.⁸⁶⁴ Ist die Widerhandlung hingegen nicht bereits nach ihrer Natur als «strafrechtlich» zu betrachten, so spielen gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung die Natur und die Schwere der Sanktion eine wichtige Rolle.⁸⁶⁵ Neben der Art und Schwere der Widerhandlung können entsprechend auch die Art und Schwere der angedrohten bzw. maximal

859 Öztürk gegen Deutschland, § 53; Ezeh und Connors gegen Vereinigtes Königreich, § 104.

860 Falk gegen Niederlande; Öztürk gegen Deutschland, § 54.

861 Öztürk gegen Deutschland, §§ 50-56; BGE 121 II 22 E. 2c S. 25.

862 Urteil des BGer 1P.368/2001 vom 10. August 2001 E. 2c.

863 Engel et al. gegen Niederlande, § 82; Ezeh und Connors gegen Vereinigtes Königreich, § 108: «*the nature and severity of the penalty*»; Jussila gegen Finnland, dissenting opinion of Judges Costa, Cabral Barreto und Mularoni sowie Cafisch, Ziff. 5: «*the degree of severity of the penalty that the person concerned risks incurring*».

864 BGE 121 I 379 E. 3d S. 383; Öztürk gegen Deutschland, § 53.

865 BGE 121 I 379 E. 3d S. 383; GRABENWARTER/PABEL, N 20 f. zu § 24.

zu verhängende Sanktion Hinweise auf die Einordnung der betreffenden Norm im Rechtssystem geben.⁸⁶⁶ Die konkret ausgesprochene Sanktion ist von geringerer Bedeutung.⁸⁶⁷

Gemäss EGMR ist für die Charakterisierung einer Norm die durch den Gesetzgeber verwendete **Terminologie** zu beachten.⁸⁶⁸ Der Botschaft zur Einführung des OBG ist zu entnehmen, dass Ordnungsbussen keine besondere verwaltungsrechtliche Rechtsfolge, sondern trotz ihrer Abhängigkeit von der Zustimmung der Täterschaft «echte Strafen» seien.⁸⁶⁹ Mit ihnen ahndet der Gesetzgeber gewisse geringfügige Übertretungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften des Bundes. Art. 7 OBG sieht aber nicht ausdrücklich die «Bestrafung» des Fahrzeughalters vor, sondern die Bussen-«Auferlegung» (Abs. 1) und die Bussen-«Bezahlung» (Abs. 5). Die Auswirkungen auf die betroffene Person sind hier jedoch dieselben wie bei einer eigentlichen Bestrafung und der «strafende Charakter» damit gegeben. Die Wortwahl entspricht dennoch nicht der gewöhnlichen Ausgestaltung eines Straftatbestandes. Der EGMR hält fest, dass das Wort «*peine*» bzw. «Strafe» nur ein Hinweis, jedoch nicht entscheidend sei.⁸⁷⁰ Aus dem Wortlaut von Art. 7 OBG ergeben sich somit keine Anhaltspunkte für die Beurteilung eines allfälligen «Strafcharakters» dieser Norm.

Nach der Rechtsprechung des EGMR ist der «Strafcharakter» einer zu beurteilenden Vorschrift dann anzunehmen, wenn die Strafe im Rahmen einer allgemeinen Regel verhängt wird, die sowohl **abschreckende als auch strafende Wirkung** entfaltet.⁸⁷¹ Der Gesetzgeber erkannte bei den **Ordnungsbussen eine generalpräventive Wirkung**.⁸⁷² Er erhöhte aufgrund von deren Abschwächung und der damit verbundenen Beeinträchtigung von Verkehrssicherheit sowie Umwelt den maximalen Bussenbetrag von CHF 100.– auf CHF 300.–.⁸⁷³ Art. 7 OBG hingegen legt das Vorgehen bei unbekannter Täterschaft fest und ahndet entsprechend nicht das verkehrswidrige Verhalten einer

866 Siehe Mihalache gegen Rumänien, § 61 m.w.H.; siehe Ezeh und Connors gegen Vereinigtes Königreich, § 120; siehe ACKERMANN/URWYLER, S. 14.

867 MEIER, S. 40 mit Verweis auf das Urteil Campbell und Fell gegen Grossbritannien, § 72f., in welchem der EGMR die tatsächliche verhängte Sanktion unberücksichtigt liess, und das Urteil Bendenoun gegen Frankreich, § 47, in welchem beide Aspekte berücksichtigt wurden; siehe GRABENWARTER/PABEL, N 22 zu § 24; siehe HEIZMANN, Nr. 78.

868 Schmutzger gegen Österreich, § 28.

869 Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1093.

870 Weber gegen Schweiz, § 31.

871 Öztürk gegen Deutschland, § 53; Jussila gegen Finnland, § 38; Bendenoun gegen Frankreich, § 47; BGE 121 II 22 E. 2c S. 25; siehe MEIER, S. 39.

872 Siehe Ausführungen in I.A.2.1 und II.D.4.4.c.

873 Vgl. zum Ganzen Botschaft OBG 1993 (Bundesrat), S. 770–772; vgl. zum Ganzen MAEDER, AJP 2014, S. 681.

Person. Kennt der Fahrzeughalter die tatsächliche Fahrzeugführerschaft effektiv nicht, kommt der nach Art. 7 OBG erhobenen Busse grundsätzlich keine abschreckende Funktion im Hinblick auf ein erneutes Fehlverhalten zu.⁸⁷⁴ Ist die Täterschaft dem Fahrzeughalter bekannt, wirkt die geringfügige Bussenhöhe von bis zu CHF 300.–⁸⁷⁵ (gemessen am durchschnittlichen Einkommen in der Schweiz)⁸⁷⁶ nur in sehr geringem Mass – wenn überhaupt⁸⁷⁷ – abschreckend.

Der EGMR geht bei Freiheitsstrafen i.d.R. von der Vermutung aus, es sei eine Strafsache gegeben. Die (kurzzeitigen) Freiheitsentziehungen seien hingegen jedoch aufgrund ihrer Art, Dauer oder Vollzugsart nicht nennenswert nachteilig.⁸⁷⁸ Bei Geldsanktionen ist nach der Rechtsprechung des EGMR kein einheitlicher Schwellenwert erkennbar, bei welchem vom Vorliegen einer Strafsache ausgegangen werden muss.⁸⁷⁹ Ein Eintrag ins Strafregister⁸⁸⁰ und die Möglichkeit der Umwandlung in eine Ersatzfreiheitsstrafe⁸⁸¹ können für die Annahme des «Strafcharakters» sprechen. Die unbedingt ausgesprochene Busse in geringer Höhe von maximal CHF 300.–⁸⁸² im Sinne von Art. 7 OBG greift nicht vergleichbar schwer wie eine kurze Freiheitsstrafe in die Rechte der betroffenen Person ein.⁸⁸³ Nach der hier vertretenen Ansicht ist bei Nichtbezahlung der Busse oder Zahlungsverzug keine Ersatzfreiheitsstrafe im Sinne von Art. 106 Abs. 4 StGB i.V.m. Art. 102 Abs. 1 SVG aufzuerlegen.⁸⁸⁴ Auch

874 Eine abschreckende Wirkung kann in äusserst begrenzten Umfang erreicht werden, wenn bspw. der Unternehmensfahrzeuginhaber allen potenziellen Fahrzeugführern «ins Gewissen redet».

875 Art. 1 Abs. 4 OBG, wobei der Gesetzgeber Bussen in dieser Höhe bisher nicht in der Bus-senliste 1 Anhang 1 OBV vorgesehen hat.

876 GRABENWARTER/PABEL, N 24 zu § 24; MEIER, FN 203 (S. 42).

877 A.M. *Votum Koller*, Amtl. Bull. SR 1994 65 ff., S. 68; a.M. *Votum Loretan*, Amtl. Bull. SR 1994 65 ff., S. 70; a.M. *Votum Kächler*, Amtl. Bull. SR 1994 65 ff., S. 69.

878 Vgl. zum Ganzen Engel et al. gegen Niederlande, § 82; vgl. zum Ganzen Ezeh und Connors gegen Vereinigtes Königreich, § 126; vgl. zum Ganzen Frumkin gegen Russland, § 154; ACKERMANN/URWYLER, S. 14 f., mit Beispielen zur nicht konstanten Rechtsprechung des EGMR hinsichtlich des Schwellenwerts; GRABENWARTER/PABEL, N 23 zu § 24; GAEDE, S. 171 f. m.w.H.; siehe MEIER, S. 41 f.; siehe HEIZMANN, Nr. 77.

879 ACKERMANN/URWYLER, S. 15; GRABENWARTER/PABEL, N 24 zu § 24; MEIER, S. 41.

880 GRABENWARTER/PABEL, FN 100 (N 23 zu § 24); MEIER, S. 41; Ravensborg gegen Schweden, §§ 33 und 35 (mit Verweis auf § 22) *e contrario*.

881 Ravensborg gegen Schweden, §§ 24 und 35; MEIER, S. 41 f.; A. Menarini Diagnostics S.R.L. gegen Italien, § 41 mit Verweis auf Anghel gegen Rumänien, § 52 *e contrario*.

882 Art. 1 Abs. 4 OBG, wobei der Gesetzgeber Bussen in dieser Höhe bisher nicht in der Bus-senliste 1 Anhang 1 OBV vorgesehen hat.

883 Vgl. MEIER, S. 41 f.; vgl. HEIZMANN, Nr. 77.

884 Siehe Ausführungen in III.I.2.4 und V.G.1.1.b; siehe Urteil des Obergerichts des Kantons Zürich SU180047 vom 21. Mai 2019 E. IV.2 S. 12.

erfolgt kein Eintrag ins Strafregister,⁸⁸⁵ da die dem Fahrzeughalter aufzuerlegenden (selbständigen) Ordnungsbussen den Grenzwert für eine Eintragung im VOSTRA von mehr als CHF 5000.– nicht erreichen.⁸⁸⁶ Allerdings waren früher das Nichtbeachten von Lichtsignalen und Geschwindigkeitsüberschreitungen von 11 bis 15 km/h zu rapportieren und in die kantonale Strafkontrolle einzutragen.⁸⁸⁷ Eine solche Registrierung hat der Verordnungsgeber im Jahr 1991 aufgehoben.⁸⁸⁸ Ausserdem bestand altrechtlich die Möglichkeit, ein sog. lokales Polizeipostenregister zu führen, in welchem die Polizei auffällige Personen eintragen konnte.⁸⁸⁹ Die rechtliche Grundlage hierzu hat der Gesetzgeber ebenfalls aufgehoben.⁸⁹⁰ Insgesamt lässt sich deshalb aufgrund der Rechtsfolgen von Art. 7 OBG kein eindeutiger «Strafcharakter» feststellen, sofern im Strafbefehl keine Ersatzfreiheitsstrafe ausgesprochen wird.

4.5 Resümee und Fazit

Zunächst wurde festgestellt, dass Art. 7 OBG repressive Wirkung zukommt, da sich die wie eine eigentliche Strafe auswirkende «Bussen»-Erhebung retrospektiv⁸⁹¹ an einem Fehlverhalten einer unbekanntenen Täterschaft orientiert sowie in erster Linie der strafprozessualen Beweismittelbeschaffung und -sicherung und nicht der Gefahrenabwehr oder der Beseitigung von Störungen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung dient.⁸⁹²

Die repressiven Massnahmen des Verwaltungsrechts gliedern sich in die restitutorischen und die nichtrestitutorischen bzw. pönalen Sanktionen.⁸⁹³ Art. 7 OBG dient nicht der (Wieder-)Herstellung des rechtmässigen Zustandes.⁸⁹⁴

885 BOLL, Strassenverkehr 2014, S. 13.

886 Art. 3 Abs. 1 Bst. c und Bst. d VOSTRA-Verordnung; Art. 5 OBG i.V.m. Art. 1 Abs. 4 OBG.

887 SCHAFFHAUSER, AJP 1996, S. 1216 f. und FN 21 (S. 1216).

888 Art. 5 aOBV/1972, AS 1991 2511 ff., S. 2534; SCHAFFHAUSER, AJP 1996, S. 1217.

889 Art. 10 Abs. 3 aOBG/1973; SCHAFFHAUSER, AJP 1996, S. 1220.

890 Art. 10 Abs. 3 aOBG/1973, AS 1996 1073 ff., S. 1075; Botschaft OBG 1993 (Bundesrat), S. 775; SCHAFFHAUSER, AJP 1996, S. 1220.

891 Siehe NIGGLI, Strafverteidigung, S. 46.

892 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.

893 LOCHER, Nr. 220 und Nr. 222; MEIER, S. 49 f.; siehe JAAG, Festschrift Stefan Trechsel, S. 155, welcher Ordnungsbussen ausserhalb von Sonderstatusverhältnissen bei den pönalen Verwaltungsmassnahmen (JAAG, Festschrift Niklaus Schmid, S. 575) und Bussen, die über geringfügige Ordnungsbussen hinausgehen, bei den Verwaltungsstrafen einordnet. Bei geringfügigen disziplinarischen Ordnungsbussen (bis CHF 400.– [vgl. Urteil des BGer 1P.102/2000 vom 11. August 2000, in: ZBl 102/2001, S. 203 ff. [S. 203 ff.]] oder CHF 500.– bzw. bis zu einer Bussenandrohung von kaum mehr als CHF 1000.–) verweist er auf die schweizerische Praxis und erachtet entsprechend Art. 6 Ziff. 1 EMRK als nicht anwendbar (JAAG, Festschrift Stefan Trechsel, S. 162 und S. 166 f.); siehe Ausführungen in II.D.4.2.

894 Siehe Ausführungen in II.D.4.3.

Es war mithin zu prüfen, ob es sich bei Art. 7 OBG um eine pönale Sanktion des Verwaltungsrechts handelt. Die Beurteilung, ob Art. 7 OBG als nichtrestitutorische Sanktion «Strafcharakter» zukommt, erfolgte nach den «Engel-Kriterien» des EGMR.⁸⁹⁵

Beim ersten Kriterium – der Einordnung der Vorschrift nach innerstaatlichem Recht – wurde festgestellt, dass es sich bei den Ordnungsbussen um «echte Strafen» handelt.⁸⁹⁶ Art. 7 OBG bezeichnete der Gesetzgeber hingegen nie ausdrücklich als zum Straf(prozess)recht gehörend. Sowohl die Entstehungsgeschichte als auch die Art und Weise der Ausgestaltung der besagten Vorschrift liess keinen eindeutigen Schluss auf deren Einordnung im schweizerischen Rechtssystem zu.⁸⁹⁷ Dies zeigte bereits die vorangehende Untersuchung.⁸⁹⁸

Aufgrund der Unklarheiten bei der innerstaatlichen Einordnung von Art. 7 OBG im schweizerischen Rechtssystem wurde in einem nächsten Schritt die Art und Schwere der Widerhandlung untersucht. Gemäss der Rechtsprechung des EGMR spricht stark dafür, «Anklagen» im Sinne von Art. 6 EMRK als Straftaten zu behandeln, wenn sie gleichzeitig dem strafrechtlichen und dem disziplinarischen Bereich angehören bzw. es sich um «*mixed offences*» handelt.⁸⁹⁹ Obwohl sich Art. 7 OBG auf den Fahrzeughalter strafend auswirkt, hat der Gesetzgeber diese Vorschrift nicht entsprechend einer Strafnorm ausgestaltet. Es wurde aufgezeigt, dass es sich bei dieser Norm jedoch auch um keine disziplinarrechtliche Massnahme handelt, weshalb der Charakter als «gemischte Straftat» insofern zu verneinen ist. Art. 7 OBG beschränkt den Adressatenkreis, was nach der Rechtsprechung des EGMR gegen die Annahme des «Strafcharakters» einer Norm sprechen kann, aber nicht muss. Ebenso nicht notwendigerweise massgebend ist, dass subjektive Elemente in Art. 7 OBG fehlen. Es bestehen weder strafrechtsindizierende Merkmale auf der Tatbestands- noch auf der Rechtsfolgeseite, die den «Strafcharakter» dieser Norm klar erkennen lassen würden. Für die Charakterisierung von Art. 7 OBG verhelfen die Bestimmungen des OBG, welche die Abweichung von den allgemeinen Regeln der Strafzumessung i.w.S. festhalten, nicht weiter. Selbst wenn solche Vorschriften nach der Rechtsprechung des EGMR auf den «Strafcharakter» eines Verwaltungsdelikts hinweisen können, ist zu berücksichtigen, dass es sich hierbei um dem schweizerischen Kriminalstrafrecht systemfremde Regelungen handelt. Ebenso nicht massgebend ist aufgrund der Geringfügigkeit der Art. 7 OBG

895 Siehe MEIER, S. 37 ff.; siehe Ausführungen in II.D.4.4.

896 Siehe Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1093.

897 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.D.4.4.a.

898 Siehe Ausführungen in II.B und II.C.

899 Zur «gemischten Straftat» siehe Ezeh und Connors gegen Vereinigtes Königreich, § 100 und § 104.

zugrunde liegenden Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht der durch den EGMR herausgearbeitete Faktor der Schwere der Widerhandlung. Aufgrund des Gesagten ist festzuhalten, dass Art. 7 OBG sowohl nach dem ersten als auch dem zweiten «Engel-Kriterium» keinen eindeutigen Hinweis auf einen allfälligen «Strafcharakter» enthält.⁹⁰⁰

Als drittes «Engel-Kriterium» war die Art und Schwere der angedrohten Sanktion zu untersuchen. Die durch den Gesetzgeber beim Erlass der betreffenden Norm verwendete Terminologie kann ein Hinweis sein, ist allerdings nicht entscheidend. Es verhilft dementsprechend für die Charakterisierung von Art. 7 OBG nicht wesentlich weiter, wenn darin nur von einer Bussen-«Auferlegung» (Abs. 1) und Bussen-«Bezahlung» (Abs. 5) und nicht von einer eigentlichen Bestrafung die Rede ist. Dasselbe gilt für die kaum – wenn überhaupt⁹⁰¹ – abschreckende Wirkung einer solch geringfügigen Busse. Bei deren Nichtbezahlen oder Zahlungsverzug treffen den Fahrzeughalter keine schwerwiegenden Folgen wie bei einem längeren Freiheitsentzug und einem Eintrag ins Strafregister.⁹⁰² Sofern im Strafbefehl keine Ersatzfreiheitsstrafe ausgesprochen wird, ist kein eindeutiger «Strafcharakter» von Art. 7 OBG erkennbar.

Der Begriff der «strafrechtlichen Anklage» ist weit auszulegen und umfasst ebenso Fälle, die nicht streng zu den traditionellen Kategorien des Strafrechts gehören.⁹⁰³ Art. 7 OBG kann nicht eindeutig dem Kriminalstrafrecht zugeordnet werden, dessen Rechtsnatur bleibt unklar. Der EGMR stellte allerdings wiederholt und namentlich im Zusammenhang mit der – ein Strafverfahren ausschliessenden – Verwaltungssanktion gemäss Art. 5 WAHV (NL)⁹⁰⁴ fest, dass selbst ein geringfügiges Verkehrsdelikt eine «Straftat» im Sinne von Art. 6 EMRK darstellt.⁹⁰⁵ Nach der Rechtsprechung des EGMR fällt folglich ein Verfahren wegen einer für ein solches Delikt verhängten verwaltungsrechtlichen Sanktion in den Anwendungsbereich von Art. 6 EMRK.⁹⁰⁶ Aufgrund dieser Rechtsprechung des EGMR muss davon ausgegangen werden, dass diese Norm ebenso in einem Strafverfahren wegen Art. 7 OBG gilt.⁹⁰⁷ Zumal das BGER in Art. 7

900 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.D.4.4.b.

901 A.M. Votum Koller, Amtl. Bull. SR1994 65 ff., S. 68; a.M. Votum Loretan, Amtl. Bull. SR1994 65 ff., S. 70; a.M. Votum Küchler, Amtl. Bull. SR1994 65 ff., S. 69.

902 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.D.4.4.c.

903 Jussila gegen Finnland, § 43.

904 Siehe Anhang 2.

905 Nach Art. 5 WAHV (NL; siehe Anhang 2) kann die Verwaltungssanktion bei fehlender sofortiger Ermittlung der Fahrzeugführerschaft gegen die Person verhängt werden, auf deren Namen das Kennzeichen zum Zeitpunkt der Tat im Fahrzeugregister eingetragen war; vgl. BGE 144 I 242 E. 1.2.2 S. 245 f.

906 Vgl. zum Ganzen Falk gegen Niederlande; siehe Öztürk gegen Deutschland, § 54.

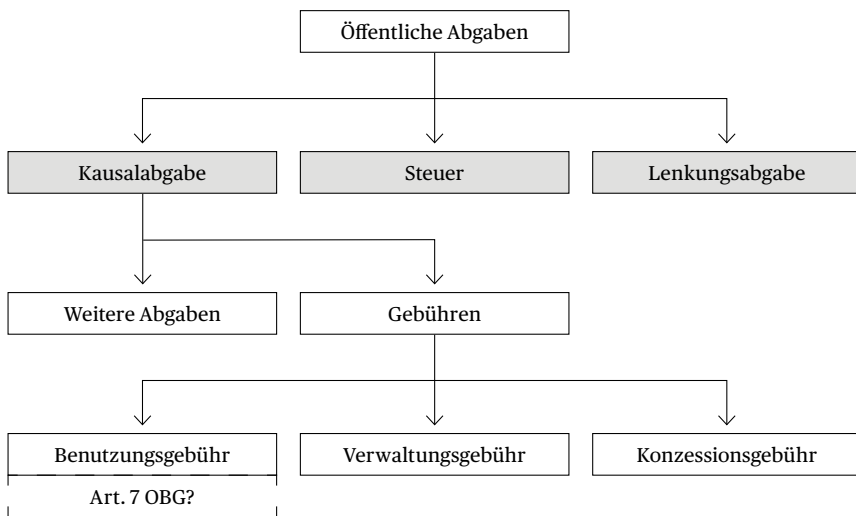
907 Zur Vereinbarkeit von Art. 7 OBG mit Art. 6 EMRK siehe Ausführungen in III.C.3.

OBG eine mit Art. 5 WAHV (NL) übereinstimmende «Halterhaftung» erkennt.⁹⁰⁸ Dies muss zumindest dann gelten, wenn der Fahrzeughalter für die Straftat «mitverantwortlich»⁹⁰⁹ resp. durch die Erhebung einer Busse anhand der Bus-
 senliste 1 Anhang 1 OBV in indirekter Weise zum Täter gemacht sowie zur Be-
 zahlung der Busse und nicht nur der Verfahrenskosten angehalten wird. Der
 «Strafcharakter» von Art. 7 OBG ist hier entsprechend zu bejahen. Die Anwen-
 dung der «Engel-Kriterien» alleine, d.h. ohne diese vorgängig genannte Verall-
 gemeinerung des EGMR hinsichtlich der geringfügigen Strassenverkehrsdelik-
 te⁹¹⁰, könnte im konkreten Einzelfall hingegen zu einem anderen Schluss füh-
 ren. Aufgrund des Gesagten ist mithin festzustellen, dass ein «Strafcharakter»
 von Art. 7 OBG aufgrund der bisherigen Rechtsprechung weder mit Sicherheit
 allgemein festgestellt noch ausgeschlossen werden konnte. Es wird deshalb
 nachfolgend untersucht, wie Art. 7 OBG bei der Annahme eines fehlenden
 «Strafcharakters» einzuordnen ist.

5. Busse nach Art. 7 OBG als öffentliche Abgabe

5.1 Arten von öffentlichen Abgaben

Abb. 4: Öffentliche Abgaben



908 BGE 144 I 242 E. 1.3.1 S. 247.

909 Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 988.

910 Falk gegen Niederlande; siehe Öztürk gegen Deutschland, § 54.

Eine **öffentliche Abgabe** ist eine gestützt auf öffentliches Recht geschuldete Geldleistung einer natürlichen oder juristischen Person an das Gemeinwesen, welche grundsätzlich der Deckung von dessen Finanzbedarf dient.⁹¹¹ Strassenverkehrsrechtliche Ordnungsbussen fallen insoweit unter diese Definition der öffentlichen Abgabe, als deren Grundlage zur Erhebung sich im **Bundesrecht findet** und die Bussen regelmässig als **Ertrag in die Staatskasse** fliessen.⁹¹² Als öffentliche Abgaben werden die Kausalabgaben, Steuern und Lenkungsabgaben unterschieden.⁹¹³

5.2 Busse nach Art. 7 OBG als Kausalabgabe

Zu den Kausalabgaben gehören insbesondere die **Gebühren**,⁹¹⁴ welche als «Entgelt für eine bestimmte, von der abgabepflichtigen Person veranlasste Tätigkeit oder für die Benützung einer öffentlichen Einrichtung geschuldet» sind.⁹¹⁵ Bei den Gebühren werden die Benutzungs-, die Konzessions- und die Verwaltungsgebühr unterschieden.⁹¹⁶ In der Literatur wird teilweise die Ansicht vertreten, dass es sich bei der mit Art. 7 OBG erhobenen Busse um eine Benutzungsgebühr bzw. «*simple taxe de droit administratif*» handle.⁹¹⁷ Dies wird nachfolgend geprüft, und es wird der Frage nachgegangen, welche Art von verwaltungsrechtlicher Gebühr andernfalls noch in Betracht kommen könnte. Zunächst wird aber untersucht, ob es sich bei der nach Art. 7 OBG ausgesprochenen Busse überhaupt um eine Kausalabgabe handelt.

a. Keine staatliche Leistung und private Gegenleistung

Kausalabgaben sind begrifflich definiert als «Geldleistungen, welche Personen kraft öffentlichen Rechts als **Entgelt für bestimmte staatliche Leistungen oder**

911 HÄNER, Einführung Kausalabgaben, S. 2 m.w.H.; KELLER/HAUSER, AJP 2009, S. 805; siehe BLUMENSTEIN/LOCHER, S. 1.

912 Siehe z.B. Aufgaben- und Finanzplan 2022-2025 des Regierungsrats des Kantons Schwyz, Schwyz 2021, S. 38, Ziff. 427.

913 Urteil des BGER 2C_604/2017 vom 10. Januar 2018 E. 3.2.1 m.w.H.; BGE 143 I 220 E. 4.1 S. 221 m.w.H.; BLUMENSTEIN/LOCHER, S. 2 f. m.w.H.; CAMENISCH, SzE 2016, S. 35 f. m.w.H.; KELLER/HAUSER, AJP 2009, S. 805; HÄNER, Einführung Kausalabgaben, S. 11; siehe WIEDERKEHR, recht 2017, S. 43 und S. 59, welcher die Lenkungsabgaben bei den Sonderabgaben als Kategorie neben den Kausalabgaben und den Steuern einordnet.

914 BRAUNSCHWEIG, LeGes 2005, S. 12; BLUMENSTEIN/LOCHER, S. 3 m.w.H.

915 HÄNER, Einführung Kausalabgaben, S. 4 m.w.H.; siehe TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, N 1603 zu § 57; siehe BLUMENSTEIN/LOCHER, S. 3.

916 HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Nr. 2756 und Nr. 2765 ff.; MAEDER, AJP 2014, S. 687 m.w.H.

917 MAEDER, AJP 2014, S. 679 ff.; MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 30 zu Art. 102 SVG; NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 89; ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 36 m.w.H.; ZURN, Strassenverkehr 2017, S. 44 m.w.H.

besondere Vorteile» bezahlen müssen.⁹¹⁸ Nach Ansicht des BGer ist es willkürlich, die Kausalabgaben als Gegenleistung für die Einräumung einer Konzession des Gebrauchs des öffentlichen Grundes an den Betreiber des Verteilungsnetzes statt bei diesem direkt beim **Stromendverbraucher** einzufordern.⁹¹⁹ Entsprechendes gilt für die Erhebung der Busse vom Fahrzeughalter für möglicherweise fremdes Fehlverhalten, das zu einer geringfügigen Widerhandlung gegen das schweizerische Strassenverkehrsrecht führte. Bei Art. 7 OBG besteht der besondere Entstehungsgrund für die Zahlungspflicht des Fahrzeughalters im durch eine unbekannte Täterschaft begangenen Ordnungsbussendelikt. Beim ordnungswidrigen Parken wird zwar öffentlicher Grund beansprucht, der Fahrzeughalter zieht aber keinen eigentlichen Nutzen daraus. Vielmehr ist dies der «Verkehrssünder», wenn auch in normwidriger Weise. Die Bussenerhebung gründet mithin in **keiner rechtmässig erwirkten staatlichen Leistung**. Der Fahrzeughalter wird durch die Bussenerhebung anhand der **Bussenliste 1 Anhang 1 OBV** (und nicht nur der Verfahrenskosten) für das Ordnungsbussendelikt «mitverantwortlich»⁹²⁰ resp. in indirekter Weise zum Täter gemacht. Dies ist insofern stossend, als der Fahrzeughalter unter Umständen weder auf das Fehlverhalten der unbekannteten Täterschaft Einfluss hatte noch – im seltenen Fall, dass er diese nicht kennt oder (auch) nicht in Erfahrung zu bringen vermag – auf den Aufwand der Behörden einwirken konnte. Es besteht mithin kein durch staatliche Leistung und private Gegenleistung gekennzeichnetes Rechtsverhältnis. Damit fehlt es auch am **unmittelbaren Zusammenhang** zwischen diesen Leistungen.⁹²¹

b. Fehlende Individualäquivalenz

Das **Verursacherprinzip** besagt gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung, dass die Kosten einer staatlichen Massnahme von derjenigen Person zu tragen sind, die sie verursacht hat.⁹²² Das Verursacherprinzip kann aber auch hinter das **Unterliegerprinzip**, welches als Konkretisierung der **Individualäquivalenz** bzw. der individuellen Zurechenbarkeit gesehen wird, zurück-

918 HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Nr. 2758; HÄNER, Einführung Kausalabgaben, S. 2 m.w.H.; KELLER/HAUSER, AJP 2009, S. 807; siehe BRAUNSCHWEIG, LeGes 2005, S. 12.

919 BGE 138 II 70 Regeste S. 70 und E. 6 S. 74 ff.

920 Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 988.

921 Zum unmittelbaren Zusammenhang siehe TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, N 1601 zu § 57 und HÄNER, Einführung Kausalabgaben, S. 2.

922 Urteil des BGer 2C_1096/2016 vom 18. Mai 2018 E. 2.2; Urteil des BGer 2C_995/2012 vom 16. Dezember 2013 E. 5.2.

treten.⁹²³ Gemäss der sog. Individualäquivalenz muss der Kausalabgabe eine staatliche Gegenleistung gegenüberstehen, welche dem Abgabepflichtigen i.d.R. individuell zurechenbar ist.⁹²⁴

Gemäss den Ausführungen des Bundesrats in der Botschaft zu *Via sicura* soll nicht die Allgemeinheit die Kosten für den behördlichen Aufwand tragen. Vielmehr soll die Verfügungsverantwortung⁹²⁵ des Fahrzeughalters über sein ausweispflichtiges Fahrzeug gestärkt werden.⁹²⁶ Dies erinnert an die Unterscheidung zwischen dem **Gemeinlastprinzip** (Finanzierung der betroffenen staatlichen Leistung aus allgemeinen Steuermitteln) und dem **Individuallastprinzip** (Spezialfinanzierung durch die Personen, denen die Leistung individuell zurechenbar ist).⁹²⁷ Der Fahrzeughalter ist allerdings weder unmittelbarer Verursacher noch Nutzniesser einer staatlichen Leistung, soweit die «Bussen»-Erhebung an das Ordnungsbussendelikt anknüpft, indem die Busse anhand der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV bemessen wird.⁹²⁸ Von einer eigentlichen Nutzung der staatlichen Leistung kann denn auch nicht gesprochen werden, da die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG auf einem normwidrigen Verhalten gründet und die Ausübung der Strafrechtspflege eine staatliche Aufgabe ist.⁹²⁹ Abgesehen davon kann infolge der unbekanntenen Täterschaft die staatliche Leistung keiner Person unmittelbar (individuell) zugerechnet werden. Es fehlt somit an der sog. Individualäquivalenz.

c. Keine Orientierung am Behördenaufwand

Für Kausalabgaben gelten gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung namentlich das **Kostendeckungs-** und das **Äquivalenzprinzip**.⁹³⁰ Nach Ansicht des BGer sollen die Gesamteingänge an Abgaben den Gesamtaufwand für den betreffenden Verwaltungszweig nicht oder höchstens geringfügig

923 BGE 128 II 247 E. 6.2 S. 258; zur Individualäquivalenz siehe BRAUNSCHWEIG, LeGes 2005, S. 19; zur individuellen Zurechenbarkeit siehe HÄNER, Einführung Kausalabgaben, S. 4 und Urteil des BVer C-1410/2013 vom 23. Februar 2015 E. 6.1.

924 BRAUNSCHWEIG, LeGes 2005, S. 12; HÄNER, Einführung Kausalabgaben, S. 3 m.w.H. und S. 4; KOCHER, Nr. 1164 f. m.w.H.; BLUMENSTEIN/LOCHER, FN 4 (S. 3); Gutachten 1999 (BJ), S. 340; Urteil des BVer 2C_604/2017 vom 10. Januar 2018 E. 3.2.1f.; siehe BRAUNSCHWEIG, LeGes 2005, S. 12, wonach die Zurechnung der staatlichen Leistung an eine Person und die Erhebung der Abgabe für die Leistung angemessen sein müssen.

925 Siehe Ausführungen in V.F.2.1.

926 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

927 Vgl. BRAUNSCHWEIG, LeGes 2005, S. 12 m.w.H.

928 Vgl. BRAUNSCHWEIG, LeGes 2005, S. 13.

929 Siehe Art. 2 StPO.

930 BGE 141 I 105 Regeste S. 105 und E. 3.3.2 S. 108 m.w.H.; BGE 126 I 180 E. 2a.bb S. 183.

überschreiten.⁹³¹ Die Abgabe darf nach dessen Rechtsprechung maximal so bemessen werden, dass sie eine Deckung des massgebenden Gesamtaufwands erlaubt.⁹³² Gemäss dem **Äquivalenzprinzip** darf die Abgabe «nicht in einem offensichtlichen Missverhältnis zum objektiven Wert der Leistung stehen und [muss] sich in vernünftigen Grenzen halten [...]».⁹³³ Sie soll gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung nach sachlich vertretbaren Kriterien bemessen sein und nicht Unterscheidungen treffen, für die keine vernünftigen Gründe ersichtlich sind.⁹³⁴

Wie bereits ausgeführt,⁹³⁵ knüpft die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG nicht an den staatlichen Gesamtaufwand der Behörden an. Vielmehr wird die Busse anhand der **Bussenliste 1 Anhang 1 OBV** bemessen. Anders verhielte es sich, wenn beim Fahrzeughalter nicht die Busse, sondern bei ihm die Kosten für den Aufwand der Strafverfolgungsbehörden erhoben würden. Da sich die Busse nach Art. 7 OBG nicht in erster Linie am Behördenaufwand orientiert bzw. nach diesem bemessen wird, ist deren Beurteilung nach dem Kostendeckungs- und Äquivalenzprinzip nicht möglich.

5.3 Busse nach Art. 7 OBG als Gebühr

Im **Aufgaben- und Finanzplan 2022-2025 des Kantons Schwyz** werden die Bussen und Benutzungsgebühren in der gleichen Kategorie (Ertrag/Entgelte) aufgeführt.⁹³⁶ Die Frage, ob es sich bei der Busse nach Art. 7 OBG um eine solche oder vergleichbare Gebühr handelt, ist daher naheliegend. Wie bereits erwähnt,⁹³⁷ wird in der Literatur teilweise die Ansicht vertreten, dass es sich bei der nach Art. 7 OBG ausgesprochenen Busse um eine Benutzungsgebühr bzw.

931 BGE 143 I 147 E. 6.3.1 S. 158 m.w.H.; BGE 143 II 283 E. 3.7.1 S. 293 m.w.H.; Urteil des BGer 2C_1061/2015 vom 9. Januar 2017 E. 2.2.1 m.w.H.; das Kostendeckungsprinzip verlangt aber nicht, dass die erhobene Abgabe exakt den Kosten für die konkret erbrachte staatliche Leistung entspricht (siehe BRAUNSCHWEIG, LeGes 2005, S. 16). Bei einer formell-gesetzlichen Grundlage können nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung auch (Kausal-)Abgaben erhoben werden, die einen Mehrertrag abwerfen (Urteil des BGer 2C_1061/2015 vom 9. Januar 2017 E. 2.2.1 m.w.H.).

932 Urteil des BGer 2C_1061/2015 vom 9. Januar 2017 E. 2.2.2.

933 BGE 130 III 225 E. 2.3 S. 228; BRAUNSCHWEIG, LeGes 2005, S. 16 f.; nach dem Äquivalenzprinzip ist es nicht notwendig, dass die Abgaben in jedem Fall exakt dem Verwaltungsaufwand entsprechen (siehe BGE 130 III 225 E. 2.3 S. 228; siehe BRAUNSCHWEIG, LeGes 2005, S. 17).

934 BGE 141 I 105 E. 3.3.2 S. 109.

935 Siehe Ausführungen in II.D.5.2.a.

936 **Aufgaben- und Finanzplan 2022-2025 des Regierungsrats des Kantons Schwyz, Schwyz 2021**, S. 38, Ziff. 424 und Ziff. 427.

937 Siehe Ausführungen in II.D.5.2.

«*simple taxe de droit administratif*» handelt.⁹³⁸ Obwohl bereits zuvor aufgezeigt wurde, dass es sich nach der hier vertretenen Ansicht um keine Kausalabgabe und entsprechend um keine Gebühr handeln kann,⁹³⁹ wird im Folgenden der Vollständigkeit halber auf eine solche Einordnung der Busse nach Art. 7 OBG eingegangen.

a. Busse nach Art. 7 OBG als Benutzungsgebühr

Als Benutzungsgebühr gilt insbesondere das **Entgelt für die Benutzung einer öffentlichen Sache oder Einrichtung**.⁹⁴⁰ Eine solche stellt bspw. das Entgelt für die regelmässige Benutzung des öffentlichen Grundes durch das Abstellen von Autos dar (**Parkgebühr**).⁹⁴¹ Der besondere Entstehungsgrund (*causa*) für die Zahlungspflicht besteht hierbei in der **rechtmässigen Beanspruchung des öffentlichen Grundes**. Bei gewissen Anwendungsfällen von Art. 7 OBG wird der öffentliche Grund zwar ebenso beansprucht, wie bspw. bei der Missachtung eines Parkverbots oder der Überschreitung der Parkdauer. Der Staat stellt seinen öffentlichen Grund jedoch nur zur Verfügung, wenn gewisse Anforderungen (z.B. das Bezahlen der Parkgebühr) erfüllt sind. Da andernfalls der öffentliche Grund in normwidriger Weise genutzt wird, kann darin keine staatliche Leistung für die Bezahlung der Busse nach Art. 7 OBG gesehen werden. Diese stellt entsprechend keine Benutzungsgebühr dar.

b. Busse nach Art. 7 OBG als Konzessionsgebühr

Da die durch den Fahrzeughalter zu bezahlende Busse nach Art. 7 OBG kein Entgelt für die Ausübung einer durch Regal oder Monopol «**grundsätzlich dem Gemeinwesen vorbehaltenen Tätigkeit** oder für die **Sondernutzung einer öffentlichen Sache im Gemeingebrauch**» darstellt, ist sie keine **Konzessionsgebühr**.⁹⁴² Es bleibt als Letztes zu untersuchen, ob sie eine Verwaltungsgebühr darstellt.

938 MAEDER, AJP 2014, S. 679 ff.; MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 30 zu Art. 102 SVG; NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 89; ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 36 m.w.H.; ZURN, Strassenverkehr 2017, S. 44 m.w.H.

939 Siehe Ausführungen in II.D.5.2.

940 HÄNER, Einführung Kausalabgaben, S. 4; Urteil des BVGer C-1410/2013 vom 23. Februar 2015 E. 6.1; MAEDER, AJP 2014, S. 687 m.w.H.; z.B. Studiengebühren (HÄNER, Einführung Kausalabgaben, S. 5 m.w.H.); siehe Urteil des BGer 2C_604/2017 vom 10. Januar 2018 E. 3.2.2.

941 Urteil des BGer 2C_604/2017 vom 10. Januar 2018 E. 3.2.2.

942 Vgl. HÄNER, Einführung Kausalabgaben, S. 6 m.w.H.; vgl. WIEDERKEHR, Kausalabgaben, S. 42.

c. Busse nach Art. 7 OBG als Verwaltungsgebühr

Eine sog. Verwaltungsgebühr ist das **Entgelt für eine staatliche Tätigkeit bzw. Amtshandlung**⁹⁴³ (wie «Gebühren für eine Bewilligungserteilung und allgemein für Verwaltungs- und Gerichtsverfahren»)⁹⁴⁴. Nennt der Fahrzeughalter keinen Namen im Befragungsbogen, verursacht dies weitere Ermittlungen der Polizei zur Abklärung der tatsächlichen Täterschaft. Entsprechend hielt der Bundesrat in der *Botschaft zu Via sicura* fest, dass die Gerichtsgebühren nur höchst selten den behördlichen Aufwand decken würden, sodass diese Kosten zulasten der Allgemeinheit gingen, was stossend erscheine.⁹⁴⁵

Gemäss den Ausführungen in der *Botschaft zu Via sicura* hat es der Fahrzeughalter selber in der Hand, wem er sein Fahrzeug zur Verfügung stellt und ob er den tatsächlichen Fahrzeughalter bei einer Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsrecht gegenüber der Strafverfolgungsbehörde individualisierbar benennt.⁹⁴⁶ Art. 7 OBG erhebt beim Fahrzeughalter jedoch die Busse und nicht nur die Verfahrenskosten resp. eine pauschale Verfahrensgebühr, weil die Strafverfolgungsbehörde die tatsächliche Fahrzeugführerschaft nicht ermitteln konnte.⁹⁴⁷ Auch wenn diese Vorschrift – im Gegensatz zu den Ausführungen in der *Botschaft* und der Handhabung in der Praxis –⁹⁴⁸ nicht von einer eigentlichen Bestrafung des Fahrzeughalters, sondern von einer «Auflegung» (Abs. 1) und einer «Bezahlung» (Abs. 5) der Busse spricht, geht es hier nicht bloss um die Deckung der Verfahrenskosten. Durch diese Erhebung einer anhand der *Bussenliste 1 Anhang 1 OBV* bemessenen Busse ist ebenso in indirekter Weise ein sittlicher Vorwurf erkennbar. Der Fahrzeughalter wird m.a.W. **nicht nur für die Kosten der Behörden, sondern für das Ordnungsbussendelikt selbst** «mitverantwortlich» resp. in indirekter Weise zum Täter gemacht. Zumal teilweise in der Praxis der Fahrzeughalter wegen Art. 7 OBG schuldig gesprochen und mit der nach der pauschal bemessenen Busse «bestraft» wird. Neben dem Ausbau der ökonomischen Verwaltungs- und Prozessführung war das **Vermeiden von Beweisschwierigkeiten** der initiiierende Aspekt bei der Einführung von Art. 7 OBG. Die Busse nach vorgenannter Vor-

943 MAEDER, AJP 2014, S. 687 m.w.H.; HÄNER, Einführung Kausalabgaben, S. 4; siehe HÄFLIN/MÜLLER/UHLMANN, Nr. 2765.

944 HÄNER, Einführung Kausalabgaben, S. 4.

945 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

946 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

947 WEISSENBARGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 433.

948 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8486; siehe Ausführungen in I.C.

schrift ist mithin nicht in erster Linie das Entgelt für eine staatliche Tätigkeit, sondern sollte einen rechtlichen Freiraum verhindern.⁹⁴⁹ Es handelt sich entsprechend um keine Verwaltungsgebühr.

Aufgrund des Gesagten konnte die Busse nach Art. 7 OBG mithin weder als Benutzungs-, Konzessions- noch Verwaltungsgebühr eingeordnet werden. Es bleibt zu untersuchen, ob es sich hierbei um eine Steuer oder Lenkungsabgabe handelt.

5.4 Busse nach Art. 7 OBG als Steuer

Steuern sind gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung voraussetzungslos, d.h. unabhängig vom konkreten Nutzen oder Verursacheranteil der steuerpflichtigen Person, geschuldet.⁹⁵⁰ Art. 7 OBG dient insofern einem **fiskalischen Zweck**, als damit die für die Wahrnehmung staatlicher Aufgaben nötigen Mittel beschafft werden.⁹⁵¹ Die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG ist jedoch an die Voraussetzung des Vorliegens einer Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsrecht gebunden. Es handelt sich hierbei deshalb nicht um eine Besteuerung des Fahrzeughalters.

5.5 Busse nach Art. 7 OBG als Lenkungsabgabe⁹⁵²

Sowohl Kausalabgaben als auch Steuern können mit einer Lenkungs Komponente versehen und «das Verhalten mit Blick auf einen bestimmten Zweck» gelenkt werden.⁹⁵³ Neben den öffentlichen Abgaben besteht mit den Lenkungsabgaben eine weitere Kategorie.⁹⁵⁴ Lenkungsabgaben sind regelmässig **voraussetzungslos geschuldet** und somit kein Entgelt für eine individuell zurechenbare staatliche Gegenleistung.⁹⁵⁵ Wie bereits oben aufgezeigt stellt Art. 7 OBG

949 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in I.A.2.3.

950 Urteil des BGER 2C_604/2017 vom 10. Januar 2018 E. 3.2.1 m.w.H.

951 Dies zeigt bspw. die Einordnung der Bussen als Ertragsposition Aufgaben- und Finanzplan 2022-2025 des Regierungsrats des Kantons Schwyz, Schwyz 2021, S. 38, Ziff. 427.

952 Z.B. eine mengenabhängige Kehrichtgebühr (WIEDERKEHR, recht 2017, S. 52).

953 Siehe Urteil des BGER 2C_604/2017 vom 10. Januar 2018 E. 3.2.1 m.w.H.; BGE 143 I 220 E. 4.1 S. 221 m.w.H.; siehe CAMENISCH, SzE 2016, S. 35f. m.w.H.; siehe KELLER/HAUSER, AJP 2009, S. 805; siehe HÄNER, Einführung Kausalabgaben, S. 11; siehe WIEDERKEHR, recht 2017, S. 43, S. 52 und S. 59, welcher die Lenkungsabgaben bei den Sonderabgaben als Kategorie neben den Kausalabgaben und den Steuern einordnet; vgl. BLUMENSTEIN/LOCHER, S. 2.

954 Urteil des BGER 2C_604/2017 vom 10. Januar 2018 E. 3.2.1 m.w.H.; BGE 143 I 220 E. 4.1 S. 221 m.w.H.; BLUMENSTEIN/LOCHER, S. 2f. m.w.H.; CAMENISCH, SzE 2016, S. 35f. m.w.H.; KELLER/HAUSER, AJP 2009, S. 805; HÄNER, Einführung Kausalabgaben, S. 11; siehe WIEDERKEHR, recht 2017, S. 43 und S. 59, welcher die Lenkungsabgaben bei den Sonderabgaben als Kategorie neben den Kausalabgaben und den Steuern einordnet.

955 KELLER/HAUSER, AJP 2009, S. 807 m.w.H.; siehe CAMENISCH, SzE 2016, S. 36; vgl. BLUMENSTEIN/LOCHER, S. 2 und S. 7.

zwar kein Entgelt für eine staatlich empfangene Leistung dar. Die Vorschrift knüpft aber an das Fehlverhalten einer unbekanntes Täterschaft an. Die Busse ist folglich nicht voraussetzungslos aufzuerlegen.⁹⁵⁶ Die Busse nach Art. 7 OBG stellt bereits aus diesem Grund keine Lenkungsabgabe dar.

Charakteristisch für eine Lenkungsabgabe ist ausserdem, dass dem Staat zum Ausgleich kein Geld zufliesst.⁹⁵⁷ Dies ist bei der Busseneinnahme aufgrund von Art. 7 OBG anders (wie bspw. die Nennung als Ertrag im aktuellen Budget des Kantons Schwyz zeigt).⁹⁵⁸

Die Lenkungsabgabe kann ein «alternatives Steuerungsmittel zu polizeirechtlichen Verboten und Geboten» sein, wobei das Verhalten mithin «nicht verboten [ist], sondern wirtschaftlich uninteressant» gemacht wird.⁹⁵⁹ Dies wird dadurch erreicht, dass Verhaltensweisen, welche sachpolitischen Zielen widersprechen, mit einer Abgabe belegt werden.⁹⁶⁰ Art. 7 OBG knüpft an das Fehlverhalten einer unbekanntes Täterschaft und deren fehlende Ermittlung mit verhältnismässigem Aufwand an. Im Kern geht es um die strafrechtliche Verfolgung und Ahndung von deren mit (Ordnungs-)Busse belegtem verbotenem Verhalten. Die Erhebung der Busse vom Halter hat unter Umständen keine Auswirkungen auf den fehlbaren Fahrzeugführer. Die besagte Bestimmung dient mithin nicht ausschliesslich der Verhaltenslenkung.⁹⁶¹ Abgesehen davon ist bei einer allfälligen Verhaltenslenkung diese im Hinblick auf die Rechtsfolgen eines solchen durch die unbekanntes Täterschaft begangenen Bagatelldelikts als gering einzustufen. In diesem Sinne vermag Art. 7 OBG als Lenkungsabgabe vor dem Prinzip der Verhältnismässigkeit nicht zu bestehen.⁹⁶²

5.6 Resümee und Fazit

Angeichts des Fehlens eines durch rechtmässige staatliche Leistung und private Gegenleistung gekennzeichneten Rechtsverhältnisses sowie von deren fehlendem Zusammenhang,⁹⁶³ der ausgebliebenen Orientierung am Behör-

956 Siehe Ausführungen in II.D.5.4.

957 WIEDERKEHR, Kausalabgaben, S. 29; WIEDERKEHR, recht 2017, S. 52.

958 Aufgaben- und Finanzplan 2022-2025 des Regierungsrats des Kantons Schwyz, Schwyz 2021, S. 38, Ziff. 424 und Ziff. 427.

959 WIEDERKEHR, Kausalabgaben, S. 29; WIEDERKEHR, recht 2017, S. 52; vgl. CAMENISCH, SzE 2016, S. 44.

960 KELLER/HAUSER, AJP 2009, S. 807 m.w.H.

961 Vgl. KELLER/HAUSER, AJP 2009, S. 808; vgl. WIEDERKEHR, Kausalabgaben, S. 29.

962 Zum Verhältnismässigkeitsprinzip siehe WIEDERKEHR, Kausalabgaben, S. 30 und WIEDERKEHR, recht 2017, S. 53.

963 Siehe Ausführungen in II.D.5.2.a.

denaufwand⁹⁶⁴ und der mangelnden Individualäquivalenz⁹⁶⁵ handelt es sich bei der «Bussen»-Erhebung nach Art. 7 OBG um keine Kausalabgabe. Da die Gebühr ein Unterfall der Kausalabgabe ist, wird in der vorliegenden Arbeit die Ansicht vertreten, dass es sich entsprechend auch um keine Benutzungs-, Verwaltungs- oder Konzessionsgebühr handeln kann. Der Vollständigkeit halber wurde dies nichtsdestotrotz geprüft.

Es wurde festgestellt, dass die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG infolge der normwidrigen Nutzung von öffentlich-rechtlichen Gütern keine Benutzungsgebühr darstellt.⁹⁶⁶ Sie ist auch keine Konzessionsgebühr, da keine Ausübung einer durch Regal oder Monopol grundsätzlich dem Gemeinwesen vorbehaltenen Tätigkeit oder die Sondernutzung einer öffentlichen Sache im Gemeingebrauch abgegolten wird.⁹⁶⁷ Letztlich war auch die Einordnung als Verwaltungsgebühr zu verneinen, da die Busse kein Entgelt für eine rechtmässig erwirkte staatliche Tätigkeit ist resp. über die Erhebung von blossen Verfahrenskosten für den behördlichen Aufwand hinausgeht.⁹⁶⁸

Da Art. 7 OBG an eine geringfügige Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsrecht und die fehlende Ermittlung des Täters mit verhältnismässigem Aufwand anknüpft, wird die Busse nicht voraussetzungslos erhoben. Sie stellt mithin auch keine Steuer dar.⁹⁶⁹ Zudem war aus demselben Grund die Einordnung als Lenkungsabgabe zu verneinen.⁹⁷⁰ Eine solche liegt denn auch nicht vor, da dem Staat durch die Busseneinnahme Gelder zufließen und die Busse mithin nicht ausschliesslich der Verhaltenslenkung dient.⁹⁷¹

Festzuhalten bleibt somit, dass es sich bei der Bussenerhebung nach Art. 7 OBG um keine öffentliche Abgabe im Sinne einer Kausalabgabe, Steuer oder Lenkungsabgabe handelt. Sie stellt, sofern der «Strafcharakter» von Art. 7 OBG verneint werden würde, eine besondere öffentliche Abgabe dar. Als solche unterliegt sie dem Gesetzmässigkeitsprinzip und Verhältnismässigkeitsprinzip.⁹⁷² Durch die Vergabe seines Fahrzeugs an eine unbekannte Täterschaft

964 Siehe Ausführungen in II.D.5.2.c.

965 Siehe Ausführungen in II.D.5.2.b.

966 Siehe Ausführungen in II.D.5.3.a.

967 Siehe Ausführungen in II.D.5.3.b; vgl. WIEDERKEHR, Kausalabgaben, S. 42.

968 Siehe Ausführungen in II.D.5.3.c; vgl. HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Nr. 2765; vgl. MAEDER, AJP 2014, S. 687 m.w.H.; vgl. HÄNER, Einführung Kausalabgaben, S. 4.

969 Siehe Urteil des BGer 2C_604/2017 vom 10. Januar 2018 E. 3.2.1 m.w.H.

970 Siehe KELLER/HAUSER, AJP 2009, S. 807 m.w.H; siehe CAMENISCH, SzE 2016, S. 36; vgl. BLUMENSTEIN/LOCHER, S. 2 und S. 7.

971 Vgl. KELLER/HAUSER, AJP 2009, S. 808; vgl. WIEDERKEHR, Kausalabgaben, S. 29.

972 Art. 26 BV i.V.m. Art. 36 BV; vgl. BGE 123 I 248 E. 2 S. 249.

trägt der Fahrzeughalter zur Entstehung der Kosten für den Aufwand der Behörden bei deren Eruiierung bei. Er ist zwar nicht für das Ordnungsbussendelikt verantwortlich, hat dieses aber ermöglicht, indem er sein Fahrzeug zur Benutzung der Täterschaft überlassen hat. Dies führte dann infolge von deren normwidrigem Verhalten zur staatlichen Leistung. Die Kosten-(und nicht Bussen-)Erhebung im Rahmen einer besonderen öffentlichen Abgabe an den Fahrzeughalter ist im Betrag, welcher den behördlichen Aufwand übersteigt, unverhältnismässig.

E. Zusammenfassung wesentlicher Erkenntnisse und Schlussfolgerungen

Die Untersuchung hat ergeben, dass es sich bei Art. 7 OBG um eine öffentlich-rechtliche Vorschrift handelt, wenn auch dessen Marginalie den Begriff «Haftung» enthält.⁹⁷³ In einem nächsten Schritt wurde erforscht, welchem Rechtsbereich des öffentlichen Rechts Art. 7 OBG zuzuordnen ist. Hierbei wurde festgestellt, dass Art. 7 OBG zwar zum Schutz von Rechtsgütern erlassen wurde, diesen aber tatsächlich nicht zu gewährleisten vermag oder nur unter Abweichung von strafprozessualen Vorschriften. Die eindeutige Zuordnung dieser Vorschrift zum Strafrecht war insoweit aufgrund von dessen Aufgabenbereich nicht möglich.⁹⁷⁴ Es blieb zu untersuchen, ob aufgrund anderer systemimmanenter Faktoren als dem Rechtsgüterschutz die Zuordnung von Art. 7 OBG zu einem Rechtsbereich vorgenommen werden kann.

Ordnungsbussen gelten nach der wiederholten bundesgerichtlichen Rechtsprechung mit Verweis auf die Botschaft zur Einführung der Ordnungsbussen als «echte Strafen» und gemäss den Ausführungen des Gesetzgebers bei den Beratungen im Jahr 1960 als «Bussen im Sinne des Strafrechtssystems», auf welche die Grundsätze des Strafrechts anzuwenden seien.⁹⁷⁵ Das BGer bezeichnete das OBG als Spezialgesetz, welches die wenigen verfahrensrechtlichen Fragen der vereinfachten Ahndung leichter Verkehrswiderhandlungen regle und zudem das materielle Recht der Ordnungsbussen – so auch die

973 Siehe Ausführungen in II.A.1.

974 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.A.2.

975 Urteil des BGer 6B_722/2019 vom 23. Januar 2020 E. 1.3.1 m.w.H., BGE 145 IV 252 E. 1.5 S. 255 m.w.H., Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1093; siehe Votum Schürmann, Amtl. Bull. NR 1969 III 759 ff., S. 759–761 (MAEDER, AJP 2014, S. 681); siehe Votum Cevey, Amtl. Bull. NR 1969 III 759 ff., S. 761 f.; siehe Votum Munz, Amtl. Bull. SR 1969 IV 299 ff., S. 300; siehe auch Votum Renschler, Amtl. Bull. NR 1969 III 759 ff., S. 764, welcher jedoch eine Abweichung vom Strafrecht erkennt.

«Halterhaftung» – enthalte.⁹⁷⁶ Nach der hier vertretenen Auffassung kann Art. 7 OBG dennoch nicht eindeutig dem materiellen Strafrecht zugeordnet werden. Diese Norm nennt nicht die eigentliche «Bestrafung» des Fahrzeughalters mit der Busse, sondern auferlegt ihm diese (Abs. 1) und hält ihn zur Bezahlung an (Abs. 5). Die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG ist keine Strafe im Rechtssinne, welche einen schuldgleichenden pönalen Charakter aufweist, unmittelbar wegen der Erfüllung eines Straftatbestandes ausgesprochen wird und die Besserung der betroffenen Person bezweckt. Die Vorschrift nennt keine Tathandlung des Fahrzeughalters. Die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG ist vielmehr schlicht aufgrund der formellen Haltereigenschaft unabhängig von der Feststellung eines unrechtmässigen und schuldhaften Verhaltens vorzunehmen.⁹⁷⁷ Dies verstösst gegen die Regelungen zur verschuldensabhängigen Strafzumessung, wenn auch gewisse Täterkomponenten⁹⁷⁸ im Ordnungsbussenverfahren und in einem nachfolgenden ordentlichen Strafverfahren nicht zu berücksichtigen sind.⁹⁷⁹ Zudem bleiben durch eine pauschale⁹⁸⁰ Erhebung von Bussen gemäss der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV die finanziellen Verhältnisse unberücksichtigt, was im Widerspruch zu Art. 106 Abs. 3 StGB steht.⁹⁸¹ Aufgrund des Gesagten war keine Einordnung von Art. 7 OBG als Rechtsnorm des materiellen Strafrechts möglich.⁹⁸²

In einem nächsten Schritt wurde untersucht, ob es sich bei Art. 7 OBG um eine strafprozessuale Norm handelt. Nach Art. 1 Abs. 2 StPO bleiben die Verfahrensvorschriften anderer Bundesgesetze – wie des OBG – vorbehalten. Auf Bundesebene ist Art. 7 OBG die einzige Norm, welche die indirekte Informationspflicht⁹⁸³ eines Fahrzeughalters regelt.⁹⁸⁴ Zahlreiche Kantone haben die direkte Informationspflicht des Fahrzeughalters normiert.⁹⁸⁵ Das BGER stellte im Jahr 1981 die strafprozessuale Natur einer solchen im zürcherischen

976 Urteil des BGER 6B_722/2019 vom 23. Januar 2020 E. 1.4; vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.B.1.

977 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.B.2 und II.B.3.

978 Art. 1 Abs. 5 OBG enthält eine Sonderregelung zur Strafzumessung, indem das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse nicht zu berücksichtigen sind; siehe Art. 1 StGB (*nulla poena sine culpa*), Art. 19 StGB, Art. 47 StGB und Art. 106 Abs. 3 StGB.

979 Art. 47 Abs. 1 StGB; siehe Art. 106 Abs. 3 StGB.

980 STAUBER, Jusletter 2022, Nr. 5.

981 HEIMGARTNER, StGB/JStG Komm, N 4a zu Art. 106 StGB; vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.B.4.

982 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.B.2 bis II.B.4.

983 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.a.

984 Siehe Ausführungen in II.C.2.2 und II.C.2.3.

985 Siehe Ausführungen in II.C.2.1.

Recht enthaltenen Pflicht fest.⁹⁸⁶ Die kantonalen Gesetzgeber haben ihre Vorschriften zur Informationspflicht des Fahrzeughalters allerdings sehr unterschiedlich ausgestaltet. Dies gilt sowohl für die Auswahl der Erlasse, die Nennung der zuständigen Behörden, die Bezeichnung der von der Informationspflicht betroffenen Personen, die Art der Ausgestaltung der Informationspflicht, die der betroffenen Person zustehenden Verteidigungsrechte als auch die an die Verletzung der Informationspflichten anknüpfenden Auflagen und Sanktionen. Aufgrund der unterschiedlichen Regelung in verschiedenen Rechtsbereichen konnten keine Rückschlüsse für die Einordnung von Art. 7 OBG im schweizerischen Rechtssystem gezogen werden.⁹⁸⁷ Ein Vergleich dieser Bestimmungen zeigte allerdings die fundamentale Bedeutung der Einhaltung von Verteidigungsrechten für die Gewährleistung eines fairen Strafverfahrens, welches das Privat- und Familienleben des Fahrzeughalters achtet.⁹⁸⁸ Art. 7 OBG wurde demgegenüber zur Umgehung eines solchen strafprozessualen Rechts eingeführt,⁹⁸⁹ was unweigerlich zur Frage führte, ob es sich bei einer derartigen Norm, überhaupt um eine solche des Strafprozessrechts handeln kann. Zumal die praxisgemässe und vom Gesetzgeber angedachte Anwendung von Art. 7 OBG auch weitere Vorschriften der StPO (Art. 111 Abs. 1 StPO⁹⁹⁰ [Definition der beschuldigten Person] und Art. 17 Abs. 1 StPO⁹⁹¹ [Verfolgung und Beurteilung von Übertretungen durch die Verwaltungsbehörden]) missachtet.

Bei der Abgrenzung von Straf(prozess)- und Verwaltungsrecht (i.e.S.) ergeben sich regelmässig Schwierigkeiten. Zum einen gründet dies darauf, dass die Grenze zwischen polizeirechtlicher und strafprozessualer Tätigkeit fließend und eine klare Trennung nicht immer möglich ist.⁹⁹² Aber auch bereits bei der Ausgestaltung einer Norm können Unklarheiten entstehen. Dies ist namentlich dann gegeben, wenn Normen mit «Strafcharakter» präventiv zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung eingesetzt werden.⁹⁹³ Es war deshalb in einem nächsten Schritt zu untersuchen, ob es sich bei Art. 7 OBG allenfalls um eine Massnahme des Verwaltungsrechts (i.e.S.) handeln könnte.

986 BGE 107 IV 146 Regeste S. 146 und E. 2b S. 149; Urteil des Obergerichts des Kantons Zürich vom 15. Juni 1979 E. 1, in: ZR 78/1979 Nr. 91, S. 216 ff. (S. 217); GIGER, SVG Komm, N 3 zu Art. 106 SVG; siehe WALDMANN/KRAEMER, BSK SVG, FN 30 zu Art. 106 SVG, welche auf die (abschliessende) Regelung in der StPO verweisen; siehe Ausführungen in II.C.2.1.a.

987 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.C.2.

988 Siehe Art. 6 Ziff. 1 EMRK und Art. 8 EMRK; vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.C.2.2.

989 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8486.

990 Siehe Ausführungen in II.C.3.

991 Siehe Ausführungen in II.C.4.

992 Urteil des BGer 6B_1143/2015 vom 6. Juni 2016 E. 1.3.1.

993 Z.B. beim Warnungsentzug.

Zumal der Gesetzgeber diese Vorschrift im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms *Via sicura* einführt⁹⁹⁴ und mit den gewählten Terminologien «auferlegt» (Abs. 1) und «bezahlen» (Abs. 5) einen für das Strafrecht atypischen Auslegungsspielraum eröffnet hat.

Als verwaltungsrechtliche Massnahmen werden solche mit präventiver oder repressiver Wirkung unterschieden.⁹⁹⁵ Es wurde festgestellt, dass keine Anhaltspunkte für die Annahme einer präventiven Massnahme des Verwaltungsrechts bestehen, sofern der Fahrzeugführer zum Tatzeitpunkt dem Fahrzeughalter tatsächlich unbekannt ist.⁹⁹⁶ Art. 7 OBG kommt repressive Wirkung zu, da sich die wie eine eigentliche Strafe auswirkende «Bussen»-Erhebung retrospektiv⁹⁹⁷ an einem Fehlverhalten einer unbekanntes Täterschaft orientiert sowie in erster Linie der strafprozessualen Beweismittelbeschaffung und -sicherung und nicht der Gefahrenabwehr oder der Beseitigung von Störungen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung dient.⁹⁹⁸ Entsprechend liess sich Art. 7 OBG nicht als Massnahme des Polizeirechts einordnen. Nach dem sog. Störerprinzip muss sich «polizeiliches Handeln gegen diejenigen Personen [...] richten, die den polizeiwidrigen Zustand *unmittelbar zu verantworten haben*».⁹⁹⁹ Nach Ansicht des BGER und der h.L. wird zwischen Verhaltens-¹⁰⁰⁰ und Zustandsstörern¹⁰⁰¹ sowie Zweckveranlassern¹⁰⁰² unterschieden, wobei die Haftung Letzterer als kritisch betrachtet wird.¹⁰⁰³ Abgesehen davon, dass durch die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG keine Störung behoben werden kann¹⁰⁰⁴ und es sich bei der Busse um keine eigentlichen Kosten zur Gefahrenabwehr oder zur Beseitigung von Störungen der öffentlichen

994 Siehe Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8449.

995 HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Nr. 1444 und Nr. 1450; LOCHER, Nr. 9f. und Nr. 220f.; MEIER, S. 48-50; WYSS, Freundesgabe Bernhard Schlink, S. 469; gemäss JAAG, Festschrift Niklaus Schmid, zählt die Ordnungsbusse zu den repressiven Massnahmen, zumal diese auch als Beugestrafe eingesetzt werden, und verweist hierzu auf Art. 292 StGB (S. 566 und S. 575 m.w.H.); siehe Ausführungen in II.D.1.

996 Siehe Ausführungen in II.D.2.

997 Siehe NIGGLI, Strafverteidigung, S. 46.

998 Siehe Ausführungen in II.D.4.1.

999 Urteil des BGER 2C_1096/2016 vom 18. Mai 2018 E. 2.3 mit Verweis auf TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, N1565 zu § 56; HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Nr. 2608; siehe Ausführungen in II.D.3.1.

1000 Siehe Ausführungen in II.D.3.4.

1001 Siehe Ausführungen in II.D.3.5.

1002 Siehe Ausführungen in II.D.3.6.

1003 BGE 143 I 147 E. 5.1 S. 154 m.w.H.; siehe Ausführungen in II.D.3.1.

1004 Siehe Ausführungen in II.D.3.2.

Sicherheit und Ordnung handelt,¹⁰⁰⁵ hat die Untersuchung ergeben, dass der Fahrzeughalter unter keinen dieser Störerbegriffe fällt.¹⁰⁰⁶

Bei den repressiven Massnahmen bzw. verwaltungsrechtlichen Sanktionen werden die restitutorischen und nichtrestitutorischen bzw. pönalen Sanktionen unterschieden.¹⁰⁰⁷ Ersteren kann Art. 7 OBG nicht zugeordnet werden, da diese Vorschrift nicht der (Wieder-)Herstellung des rechtmässigen Zustands¹⁰⁰⁸ dient. Denn durch die Bussenerhebung nach dieser Vorschrift können die begangenen Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften und die damit verbundenen Rechtsgutverletzungen nicht rückgängig gemacht oder in finanzieller Hinsicht abgegolten werden.¹⁰⁰⁹

Es blieb zu prüfen, ob Art. 7 OBG eine nichtrestitutorische bzw. pönale Sanktion des Verwaltungsrechts ist. Hierbei war zu erforschen, ob dieser Bestimmung «Strafcharakter» zukommt. Wie das Beispiel des Warnungsentzugs zeigte, gelten bei dessen Annahme die straf(prozess)rechtlichen Grundsätze sowie Garantien, und es ist der Anwendungsbereich namentlich von Art. 6 EMRK eröffnet.¹⁰¹⁰ Zur Beurteilung, ob auch Art. 7 OBG ein solcher Charakter zukommt, sind die «Engel-Kriterien» des EGMR hinzuzuziehen.¹⁰¹¹

Zunächst galt es, die Einordnung der Vorschrift nach nationalstaatlichem Recht zu untersuchen. Hierbei war festzustellen, dass Art. 7 OBG aufgrund seiner Entstehungsgeschichte und Ausgestaltung keinem Rechtsgebiet ohne Weiteres zuzuordnen ist. Dies veranschaulicht die bundesgerichtliche Rechtsprechung, welche die besagte Vorschrift mit einer administrativrechtlichen Sanktion des niederländischen Rechts vergleicht, auf welche das Strafrecht keine Anwendung findet.¹⁰¹² Gleichzeitig wendet das BGer jedoch das Legalitätsprinzip nach Art. 1 StGB und Art. 7 Ziff. 1 EMRK an.¹⁰¹³ Ein weiteres «Engel-Kriterium» ist die Art und Schwere der Widerhandlung. Obwohl bei der Bussenerhebung nach Art. 7 OBG zunächst ein Ordnungsbussenverfahren und erst dann ein ordentliches Strafverfahren durchzuführen ist, handelt es sich um keine «gemischte Straftat», welche für die Annahme des «Strafcharakters» einer Norm sprechen würden. Es waren alsdann weder strafrechtsindizierende

1005 Siehe Ausführungen in II.D.3.2.

1006 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.D.3.

1007 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.D.4.2.

1008 MEIER, S. 48 m.w.H.

1009 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.D.4.3.

1010 Siehe BGE 140 II 334 E. 6 S. 339.

1011 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.D.4.4.

1012 BGE 144 I 242 E. 1.2.2 S. 245f.

1013 BGE 144 I 242 E. 3.1.2f. S. 251ff.; vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.D.4.4.a.

Merkmale auf der Tatbestandsseite noch auf der Rechtsfolgeseite erkennbar. Ebenso vermochte die Schwere der Art. 7 OBG zugrunde liegenden geringfügigen Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht den «Strafcharakter» von Art. 7 OBG nicht zu begründen.¹⁰¹⁴ Zuletzt erfolgte daher die Befassung mit der Art und Schwere der angedrohten Sanktion. Der Gesetzgeber bezeichnete zwar ursprünglich die Ordnungsbussen als «echte Strafen»,¹⁰¹⁵ in Art. 7 OBG «auferlegt» er jedoch die Busse (Abs. 1) und hält den Fahrzeughalter zur «Bezahlung» an (Abs. 5). Er «bestraft» ihn also nicht mit einer solchen Busse. Die abschreckende Wirkung dieser Bussenerhebung ist – wenn überhaupt¹⁰¹⁶ – begrenzt und sie führt nach der hier vertretenen Ansicht¹⁰¹⁷ zu keiner Ersatzfreiheitsstrafe bei deren Nichtbezahlung oder Zahlungsverzug. Ausserdem tragen die Behörden Ordnungsbussen nicht (mehr) in ein Register ein. Es ist somit auch kein indizierendes Merkmal für die Beurteilung eines allfälligen «Strafcharakters» von Art. 7 OBG aufgrund des letzten «Engel-Kriteriums» erkennbar.¹⁰¹⁸ Der EGMR stellte hingegen verallgemeinernd fest, dass geringfügige Verkehrsdelikte eine «Straftat» im Sinne von Art. 6 EMRK darstellen.¹⁰¹⁹ Die vorangehende Anwendung der «Engel-Kriterien» zeigte jedoch auf, dass auch ein anderes Ergebnis vertretbar ist.¹⁰²⁰ In einem nächsten Schritt galt es deshalb zu erforschen, wie Art. 7 OBG im schweizerischen Rechtssystem einzuordnen ist, wenn dieser Norm möglicherweise kein «Strafcharakter» zukommt.

Es wurde untersucht, ob die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG eine öffentliche Abgabe ist. Als solche werden die Kausalabgabe, die Steuer und die Lenkungsabgabe unterschieden.¹⁰²¹ Bei der Einordnung als Kausalabgabe fehlt es jedoch aufgrund des normwidrigen Verhaltens der unbekanntenen Täterschaft am durch staatliche Leistung und private Gegenleistung begründeten

1014 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.D.4.4.b.

1015 Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1093.

1016 A.M. Votum Koller, Amtl. Bull. SR 1994 65 ff., S. 68; a.M. Votum Loretan, Amtl. Bull. SR 1994 65 ff., S. 70; a.M. Votum Küchler, Amtl. Bull. SR 1994 65 ff., S. 69.

1017 Siehe Ausführungen in III.I.2.4 und V.G.1.1.b; siehe Urteil des Obergerichts des Kantons Zürich SU180047 vom 21. Mai 2019 E. IV.2 S. 12.

1018 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.D.4.4.c.

1019 Falk gegen Niederlande; Öztürk gegen Deutschland, § 54.

1020 Siehe Ausführungen in II.D.4.4.

1021 Urteil des BGER 2C_604/2017 vom 10. Januar 2018 E. 3.2.1 m.w.H.; BGE 143 I 220 E. 4.1 S. 221 m.w.H.; BLUMENSTEIN/LOCHER, S. 2f. m.w.H.; CAMENISCH, SzE 2016, S. 35 f. m.w.H.; KELLER/HAUSER, AJP 2009, S. 805; HÄNER, Einführung Kausalabgaben, S. 11; siehe WIEDERKEHR, recht 2017, S. 43 und S. 59, welcher die Lenkungsabgaben bei den Sonderabgaben als Kategorie neben den Kausalabgaben und den Steuern einordnet; siehe Ausführungen in II.D.5.1.

Rechtsverhältnis sowie mithin an deren unmittelbarem Zusammenhang.¹⁰²² Ausserdem orientiert sich die Erhebung der anhand der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV bemessenen Bussen nicht in erster Linie am Behördenaufwand, weshalb die auf die Kausalabgaben anwendbaren Prinzipien nicht zur Anwendung gelangen.¹⁰²³ Zudem mangelt es aufgrund der durch die unbekanntete Täterschaft begangenen Widerhandlung an der Individualäquivalenz.¹⁰²⁴

Obwohl die Einordnung von Art. 7 OBG als Kausalabgabe nach der hier vertretenen Ansicht verneint wurde, war in einem nächsten Schritt der Vollständigkeit halber zu prüfen, ob es sich bei der nach dieser Vorschrift ausgesprochenen Busse um eine Gebühr handelt. Zumal in der Literatur teilweise die Auffassung besteht, dass es sich bei dieser Busse um eine Benutzungsgebühr handelt.¹⁰²⁵ Die Gebühren werden unterteilt in Benutzungs-, Verwaltungs-, und Konzessionsgebühren.¹⁰²⁶ Bei der Anwendung von Art. 7 OBG mangelt es an der Zurverfügungstellung und der rechtmässigen Inanspruchnahme einer staatlichen Leistung, weshalb mit Art. 7 OBG keine Benutzungsgebühr vorliegt.¹⁰²⁷ Ebenso ist diese Norm keine Konzessionsgebühr, da die nach Art. 7 OBG zu begleichende Busse kein Entgelt für die Ausübung einer durch Regal oder Monopol grundsätzlich dem Gemeinwesen vorbehaltenen Tätigkeit oder für die Sondernutzung einer öffentlichen Sache im Gemeindegebrauch darstellt.¹⁰²⁸ Zu untersuchen blieb schliesslich, ob es sich bei der Bussenerhebung nach dieser Vorschrift um eine Verwaltungsgebühr handelt. Der Bundesrat führte in der Botschaft zu *Via sicura* aus, dass auch die Gerichtsgebühren nur höchst selten den behördlichen Aufwand decken würden, so dass diese Kosten zulasten der Allgemeinheit gingen, was stossend erscheine.¹⁰²⁹ Diese Ausführungen sprechen für die Annahme einer Verwaltungsgebühr. Dagegen sprechen hingegen die Ausführungen in der Botschaft, dass «nicht mehr ausschliesslich die Person bestraft werden muss, welche die Widerhandlung begangen hat, sondern der Fahrzeughalter oder die Fahrzeughalterin bestraft

1022 Siehe Ausführungen in II.D.5.2.a.

1023 Siehe Ausführungen in II.D.5.2.c.

1024 Siehe Ausführungen in II.D.5.2.b.

1025 MAEDER, AJP 2014, S. 679 ff.; MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 30 zu Art. 102 SVG; NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 89; ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 36 m.w.H.; ZURN, Strassenverkehr 2017, S. 44 m.w.H.

1026 BRAUNSCHWEIG, LeGes 2005, S. 13 mit Verweis auf diese herkömmliche Einteilung nach HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Nr. 2756 und Nr. 2765 ff.; MAEDER, AJP 2014, S. 688 m.w.H.; siehe Ausführungen in II.D.5.2.c.

1027 Siehe Ausführungen in II.D.5.3.a.

1028 Siehe Ausführungen in II.D.5.3.b; vgl. HÄNER, Einführung Kausalabgaben, S. 6 m.w.H.

1029 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

werden kann, falls der Täter oder die Täterin der Polizei nicht bekannt ist». ¹⁰³⁰ Aufgrund dessen, dass beim Fahrzeughalter die anhand der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV bemessene Busse – und nicht nur die Kosten für den behördlichen Aufwand – erhoben wird, handelt es sich entsprechend um keine Verwaltungsgebühr. ¹⁰³¹

Des Weiteren wurde in dieser Arbeit untersucht, ob es sich bei der Bussenerhebung nach Art. 7 OBG um eine Steuer oder Lenkungsabgabe handeln könnte. Da Art. 7 OBG an das Fehlverhalten der unbekanntesten Täterschaft anknüpft, ist die Busse nicht voraussetzungslos aufzuerlegen. Sie ist folglich keine Steuer. ¹⁰³² Ebenso ist sie keine Lenkungsabgabe, zumal der Bussenerhebung nach Art. 7 OBG bei unbekannter Täterschaft die Lenkungsabgabe fehlt.

Es handelt sich bei Art. 7 OBG somit um keine öffentliche Abgabe resp. eine Kausalabgabe, Steuer oder Lenkungsabgabe. ¹⁰³³ Sofern der «Strafcharakter» dieser Vorschrift verneint werden würde, müsste von einer «besonderen öffentlichen Abgabe» ausgegangen werden, welche dann aber auch im Sinne der Verhältnismässigkeit nicht über den behördlichen Aufwand hinausgehen dürfte. Schliesslich erfährt diese Vorschrift auch aus verwaltungsrechtlicher Sicht keine eindeutige Einordnung im schweizerischen Rechtssystem. Aufgrund des Gesagten ist einzig mit Sicherheit festzustellen, dass es sich bei Art. 7 OBG um eine öffentlich-rechtliche Vorschrift handelt, die Ähnlichkeiten zur haftpflichtrechtlichen Gefährdungshaftung aufweist. Eine weitere Einordnung dieser Bestimmung im schweizerischen Rechtssystem ist aufgrund ihrer systematischen und normativen Ausgestaltung zur Verfolgung von teilweise verfahrensfremden Zwecken nicht möglich. Diese Vorschrift macht sich grenzüberschreitend die Vorteile verschiedener Rechtsgebiete zunutze, weshalb sie hier als «Hybridnorm» bezeichnet wird.

1030 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8486.

1031 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.D.5.3.c.

1032 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.D.5.4.

1033 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.D.5.5.

III. Vereinbarkeit von Art. 7 OBG mit rechtsstaatlichen Grundsätzen und Garantien

Ausgangspunkt der Untersuchung war die Frage, ob die durch das BGer (Verstoss gegen das Legalitätsprinzip¹⁰³⁴) und in der Literatur (Missachtung des Selbstbelastungsprivilegs bzw. des Verbots des Selbstbelastungszwangs,¹⁰³⁵ Beeinträchtigung der Unschuldsvermutung,¹⁰³⁶ Ausserachtlassung des Schuldprinzips,¹⁰³⁷ Verstoss gegen das Täterprinzip¹⁰³⁸) an Art. 7 OBG vorgebrachte

1034 BGE 144 I 242 E. 3.1.2 S. 251 und E. 3.2 S. 253 (siehe Medienmitteilung Juni 2018 [BGer], S. 1 f.); a.M. Urteil des Obergerichts des Kantons Zug BZ 2015 54 vom 21. Juli 2015, in: CAN 85/2015, S. 238ff. (E. 3.3 S. 239 f.).

1035 NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 88, erachten Art. 6 aOBG/2014 (die Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) mit dem *Nemo-tenetur*-Grundsatz als nicht vereinbar (MAEDER, AJP 2014, S. 685, MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 30 zu Art. 102 SVG; siehe ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 35 f.); EICKER, NK 2018, S. 279, bezeichnet den besagten Grundsatz als tangiert; WOHLERS, Strassenverkehr 2015, S. 13, und OTT, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2016, S. 272 f., erwarten kein Einschreiten des EGMR bei dessen Beurteilung der Vereinbarkeit von Art. 6 aOBG/2014 (der Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) mit dem *Nemo-tenetur*-Grundsatz.

1036 EICKER, NK 2018, S. 279, EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 61, GIGER, Strassenverkehr 2014, S. 10, JEANNERET, Strassenverkehr 2013, S. 51, MAEDER, AJP 2014, S. 679 und S. 684 f., MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 30 zu Art. 102 SVG, MIZEL, Anwaltsrevue 2015, S. 440, NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 88 m.w.H., NIGGLI/MAEDER, Verwaltungsstrafverfahren, S. 36 f., ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 35 f., WEISSENBERGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 431 f., WEISSENBERGER, Komm SVG/aOBG/2014, S. 855, N 9 und N 11 zu Art. 6 aOBG/2014 sowie ZURN, Strassenverkehr 2017, S. 39; a.M. BUNDI, AJP 2006, S. 501-505, welcher eine neue Regelung zur Haltverantwortlichkeit unter dem Gesichtspunkt der Unschuldsvermutung als zulässig erachtet, obwohl gewisse Abstriche zu machen seien.

1037 EICKER, NK 2018, S. 279; JEANNERET, Komm SVG, N 4 zu Art. 6 aOBG/2014; JEANNERET, Strassenverkehr 2013, S. 37 und S. 51; MAEDER, AJP 2014, S. 679, S. 686 f., S. 691; MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 12, N 30 und N 35 zu Art. 102 SVG; NIGGLI, Strafverteidigung, S. 33 f.; NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 86 und S. 88; MIZEL, Anwaltsrevue 2015, S. 440; OTT, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2016, S. 273; ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 33, S. 35-37; SCHORRO, ZStrR 2017, S. 96 f., S. 103-107 und S. 109; WEISSENBERGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 431 f.; WEISSENBERGER, Komm SVG/aOBG/2014, S. 855 f. und N 9 zu Art. 6 aOBG/2014; WOHLERS, BJM 2016, S. 126; WOHLERS, Strassenverkehr 2015, S. 5 und S. 14 f.; ZURN, Strassenverkehr 2017, S. 36 f., S. 39-45.

1038 EICKER, NK 2018, S. 279; MAEDER, AJP 2014, S. 679, S. 685 f.; MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 30 zu Art. 102 SVG; NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 88; NIGGLI/MAEDER, Verwaltungsstrafverfahren, S. 35; ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 36; SCHORRO, ZStrR 2017, S. 96 f., S. 103 und S. 108 f.

Kritik¹⁰³⁹ berechtigt ist. Um dies zu beantworten, muss zunächst einmal eruiert werden, welche Grundsätze und Garantien auf diese Vorschrift anzuwenden sind. Dies hängt massgeblich davon ab, welchem Rechtsbereich Art. 7 OBG zuzuordnen ist. Im vorangehenden Kapitel musste festgestellt werden, dass es sich hierbei um eine sog. Hybridnorm handelt, die sich die Vorteile verschiedener Rechtsgebiete zunutze macht. Nachdem keine eindeutige Einordnung von Art. 7 OBG im schweizerischen Rechtssystem vorgenommen werden konnte, ist ebenso unklar, welche rechtsstaatlichen Prinzipien und Garantien zwingend zu beachten sind. Es wird deshalb in einem ersten Schritt geprüft, welche Grundsätze und Garantien bei der Anwendung von Art. 7 OBG gelten könnten. Anschliessend ist dann die erwähnte Vorschrift auf die Vereinbarkeit mit gewissen rechtsstaatlichen Prinzipien und Garantien zu untersuchen. Deren Auswahl erfolgt in erster Linie anhand der vom BGer (Verstoss gegen das Legalitätsprinzip¹⁰⁴⁰) und in der Literatur (Missachtung des Selbstbelastungsprivilegs bzw. des Verbots des Selbstbelastungszwangs,¹⁰⁴¹ Beeinträchtigung der Unschuldsvermutung,¹⁰⁴² Ausserachtlassung des Schuldprinzips,¹⁰⁴³

1039 Siehe Ausführungen in I.C.

1040 BGE 144 I 242 E. 3.1.2 S. 251 und E. 3.2 S. 253 (siehe Medienmitteilung Juni 2018 [BGer], S. 1f.); a.M. Urteil des Obergerichts des Kantons Zug BZ 2015 54 vom 21. Juli 2015, in: CAN 85/2015, S. 238 ff. (E. 3.3 S. 239 f.).

1041 NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 88, erachten Art. 6 aOBG/2014 (die Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) mit dem *Nemo-tenetur*-Grundsatz als nicht vereinbar (MAEDER, AJP 2014, S. 685, MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 30 zu Art. 102 SVG; siehe ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 35 f.); EICKER, NK 2018, S. 279, bezeichnet den besagten Grundsatz als tangiert; WOHLERS, Strassenverkehr 2015, S. 13, und OTT, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2016, S. 272 f., erwarten kein Einschreiten des EGMR bei dessen Beurteilung der Vereinbarkeit von Art. 6 aOBG/2014 (der Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) mit dem *Nemo-tenetur*-Grundsatz.

1042 EICKER, NK 2018, S. 279, EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 61, GIGER, Strassenverkehr 2014, S. 10, JEANNERET, Strassenverkehr 2013, S. 51, MAEDER, AJP 2014, S. 679 und S. 684 f., MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 30 zu Art. 102 SVG, MIZEL, Anwaltsrevue 2015, S. 440, NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 88 m.w.H., NIGGLI/MAEDER, Verwaltungsstrafverfahren, S. 36 f., ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 35 f., WEISSENBERGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 431 f., WEISSENBERGER, Komm SVG/aOBG/2014, S. 855, N 9 und N 11 zu Art. 6 aOBG/2014 sowie ZURN, Strassenverkehr 2017, S. 39; a.M. BUNDI, AJP 2006, S. 501-505, welcher eine neue Regelung zur Halterverantwortlichkeit unter dem Gesichtspunkt der Unschuldsvermutung als zulässig erachtet, obwohl gewisse Abstriche zu machen seien.

1043 EICKER, NK 2018, S. 279; JEANNERET, Komm SVG, N 4 zu Art. 6 aOBG/2014; JEANNERET, Strassenverkehr 2013, S. 37 und S. 51; MAEDER, AJP 2014, S. 679, S. 686 f., S. 691; MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 12, N 30 und N 35 zu Art. 102 SVG; NIGGLI, Strafverteidigung, S. 33 f.; NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 86 und S. 88; MIZEL, Anwaltsrevue 2015, S. 440; OTT, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2016, S. 273; ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 33, S. 35-37; SCHORRO, ZStrR 2017, S. 96 f., S. 103-107 und S. 109; WEISSENBERGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 431 f.; WEISSENBERGER, Komm SVG/aOBG/2014, S. 855 f. und N 9 zu Art. 6 aOBG/2014; WOHLERS, BJM 2016, S. 126; WOHLERS, Strassenverkehr 2015, S. 5 und S. 14 f.; ZURN, Strassenverkehr 2017, S. 36 f., S. 39-45.

Verstoss gegen das Täterprinzip¹⁰⁴⁴) an Art. 7 OBG vorgebrachten Kritik¹⁰⁴⁵. Darüber hinaus ist die Vereinbarkeit der erwähnten Norm mit dem Rechtsgleichheitsgebot, dem Untersuchungsgrundsatz, den Grundsätzen der freien Beweiswürdigung und von *ne bis in idem* sowie dem Officialprinzip zu untersuchen.

A. Verletzung des Rechtsgleichheitsgebots?

1. Geltungsbereich des Rechtsgleichheitsgebots und weiterer verfassungsmässiger Rechte

Sowohl im Straf- als auch im Verwaltungsverfahren anzuwenden sind die verfassungsmässigen Rechte.¹⁰⁴⁶ Dies gilt unabhängig von der Einordnung von Art. 7 OBG im schweizerischen Rechtssystem. Zu denken ist hierbei an die **Grundrechte**¹⁰⁴⁷ (z.B. das Recht auf Achtung und Schutz der Menschenwürde¹⁰⁴⁸ und bei deren Einschränkung das Verhältnismässigkeitsprinzip¹⁰⁴⁹), die **allgemeinen Verfahrensgarantien** (Fairness-¹⁰⁵⁰ und Beschleunigungsgebot¹⁰⁵¹, [Wahrung des rechtlichen Gehörs¹⁰⁵²] etc.), die **richterliche Unabhängigkeit**¹⁰⁵³, die **freie Beweiswürdigung**¹⁰⁵⁴, die **derogatorische Kraft des Bundesrechts**¹⁰⁵⁵, die **Wahrung von Treu und Glauben**¹⁰⁵⁶, (den

1044 EICKER, NK 2018, S. 279; MAEDER, AJP 2014, S. 679, S. 685f.; MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 30 zu Art. 102 SVG; NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 88; NIGGLI/MAEDER, Verwaltungsstrafverfahren, S. 35; ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 36; SCHORRO, ZStrR 2017, S. 96f., S. 103 und S. 108f.

1045 Siehe Ausführungen in I.C.

1046 Kein verfassungsmässiges Recht ist das Verschlechterungsverbot. Die *reformatio in peius* lässt sich nach der entsprechenden bundesgerichtlichen Rechtsprechung denn auch nicht aus der EMRK herleiten (vgl. zum Ganzen Urteil des BGer 6S.234/2005 vom 29. Juni 2006 E. 2.1.2).

1047 Art. 35f. BV.

1048 Art. 7 BV und Art. 3 Abs. 1 StPO.

1049 Art. 36 Abs. 3 BV.

1050 Art. 29 Abs. 1 BV, Art. 3 Abs. 2 Bst. c StPO und Art. 6 Ziff. 1 EMRK.

1051 Art. 29 Abs. 1 BV und Art. 5 StPO.

1052 Art. 29 Abs. 2 BV, Art. 32 Abs. 2 BV und Art. 3 Abs. 2 Bst. c StPO; die Gewährleistung des Rechts auf Wahrung des rechtlichen Gehörs als allgemeine Verfahrensgarantie kann im Strafprozess jedoch zeitlich verzögert erfolgen, wenn das Akteneinsichtsrecht erst ab der ersten Einvernahme der beschuldigten Person gewährt wird (Art. 101 Abs. 1 StPO); siehe Ausführungen in III.C.

1053 Art. 30 Abs. 1 BV, Art. 191c BV und Art. 4 StPO.

1054 Art. 10 StPO, Art. 19 VwVG i.V.m. Art. 40 BZP; siehe Ausführungen in III.F.

1055 Art. 49 Abs. 1 BV.

1056 Art. 5 Abs. 3 BV, Art. 9 BV und Art. 3 Abs. 2 Bst. a StPO.

Grundsatz der **Öffentlichkeit des gerichtlichen Verfahrens**¹⁰⁵⁷, (die **Rechtsweggarantie**¹⁰⁵⁸), (den Grundsatz der **Gewaltentrennung**¹⁰⁵⁹) und die **Justizgewährleistungspflicht**¹⁰⁶⁰. Ebenso gilt das **Rechtsgleichheitsgebot**¹⁰⁶¹ als verfassungsmässiges Recht und wird sowohl im Straf- als auch im Verwaltungsverfahren – wie grundsätzlich auch das **Opportunitätsprinzip**¹⁰⁶², der **Untersuchungsgrundsatz**¹⁰⁶³ (und das **Offizialprinzip**¹⁰⁶⁴) – angewendet. Es spielt mithin keine Rolle, wie die Einordnung von Art. 7 OBG im schweizerischen Rechtssystem erfolgt. Gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist das Gebot der rechtsgleichen Behandlung verletzt, «wenn ein Erlass hinsichtlich einer entscheidungswesentlichen Tatsache rechtliche Unterscheidungen trifft, für die ein vernünftiger Grund in den zu regelnden Verhältnissen nicht ersichtlich ist, oder wenn er Unterscheidungen unterlässt, die sich aufgrund der Verhältnisse aufdrängen. Die Rechtsgleichheit ist verletzt, wenn Gleiches nicht nach Massgabe seiner Gleichheit gleich oder Ungleiches nicht

1057 Art. 30 Abs. 3 BV, Art. 69 f. StPO, Art. 6 Ziff. 1 EMRK und Art. 14 Ziff. 1 UNO-Pakt II; siehe Ausführungen in V.C.3.

1058 Art. 29a BV und Art. 6 Ziff. 1 EMRK; das Streben nach schnelleren Verfahren prägt, wie bereits aufgezeigt worden ist (siehe Ausführungen in I.A.1.3f.), das heutige Strassenverkehrsrecht. Im Ordnungsbussenverfahren auferlegt die ermittelnde Behörde die Strafe. Bei der Beurteilung eines Ordnungsbussentatbestandes im ordentlichen Übertretungsstrafverfahren richtet sich dieses nach den Vorschriften über das Strafbefehlsverfahren (Art. 357 Abs. 2 StPO). Indem die untersuchende Behörde den Urteilsvorschlag in diesem Verfahren ausarbeitet, wird das Verfahren erneut verkürzt. Die Rechtsweggarantie gewährleistet der Gesetzgeber damit zeitlich verzögert.

1059 Art. 148 BV, Art. 174 BV und Art. 188 BV; Zu beachten ist allerdings, dass der Staatsanwalt im Strafbefehlsverfahren *de facto* zum Richter wird.

1060 Art. 29 Abs. 1 BV, Art. 30 Abs. 1 BV (Urteil des BGE 9C_387/2011 vom 25. Juli 2011, E. 1.1), Art. 2 Abs. 1 StPO und Art. 7 Abs. 1 StPO sowie Art. 6 Ziff. 1 EMRK (BGE 118 IA 209 E. 2a S. 215).

1061 Art. 8 Abs. 1 BV; siehe Ausführungen in III.A.

1062 Obwohl grundsätzlich ein Verfolgungszwang besteht, können die Staatsanwaltschaft und Gerichte aufgrund des in Art. 8 StPO festgehaltenen gemässigten Opportunitätsprinzips unter gewissen Voraussetzungen von der Strafverfolgung absehen. Im Rahmen der Strafverfolgung steht der gerichtlichen Polizei der Verzicht auf diese mithin nicht zu (GOLDSCHMID/MAURER/SOLLBERGER, S. 8). Die Polizei ist grundsätzlich verpflichtet, die Ermittlungen auch bei unsicherer Beweislage und/oder Überlastung an die Hand zu nehmen, weiterzuverfolgen und die Sache an die zuständige Behörde weiterzuleiten. Ausnahmen hiervon können gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung bei absoluten Bagatellobertretungen (z.B. im Strassenverkehr) und offensichtlich unhaltbaren oder trölerischen Strafanzeigen gemacht werden (BGE 109 IV 46 E. 3 S. 50). Ausserdem kann die Polizei aufgrund von Art. 307 Abs. 4 StPO in gewissen Fällen von der Berichterstattung absehen.

1063 Art. 6 StPO und Art. 12 VwVG; siehe WEISSENBERGER, Komm SVG / aOBG/2014, N35 zu Art. 16 SVG; siehe Ausführungen in III.E.

1064 Art. 7 Abs. 1 StPO i.V.m. Art. 2 Abs. 1 StPO und Art. 12 ff. StPO; siehe Ausführungen in III.D.

nach Massgabe seiner Ungleichheit ungleich behandelt wird».¹⁰⁶⁵ Nachfolgend wird untersucht, ob die Anwendung von Art. 7 OBG zu einer solchen ungleichen Behandlung des Fahrzeughalters führt.

2. Bussenerhebung nach Art. 7 OBG unabhängig von der finanziellen Leistungsfähigkeit des Fahrzeughalters

Der Gesetzgeber legte bei den Ordnungsbussentatbeständen die Bussen pauschal in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV fest. Obwohl eine Berücksichtigung der finanziellen Verhältnisse möglich ist, erheben die Strafverfolgungsbehörden in der Praxis die Bussen regelmässig in derselben pauschal bemessenen Höhe. Dies gilt auch bei der Anwendung von Art. 7 OBG. Eine solche Bussenerhebung **unabhängig von der Leistungsfähigkeit** könnte von den betroffenen Personen als Ungleichbehandlung empfunden werden. Dagegen spricht, dass die Busse im untersten Bereich liegt und für irgendwelche Abstufungen nach der Leistungsfähigkeit nur wenig Raum bleibt.¹⁰⁶⁶ Eine Verletzung des Grundsatzes der Rechtsgleichheit ist insofern nicht auszumachen.¹⁰⁶⁷ Festzuhalten bleibt noch, dass diese Vorschrift keine unrechtmässig und schuldhaft begangene Tat des Fahrzeughalters voraussetzt. Es ist hier entsprechend nicht, wie bei den gewöhnlichen Ordnungsbussen, damit zu argumentieren, dass das zu ahndende Unrecht gering ist und die Schuld nach Art und Intensität wenig Unterschiede aufweist, weshalb eine pauschale Bemessung der Busse nach der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV sowie darauf basierend eine nach einem fixen Umwandlungssatz berechnete – nach der hier vertretenen Ansicht abzulehnende¹⁰⁶⁸ – Ersatzfreiheitsstrafe gerechtfertigt ist.¹⁰⁶⁹

3. Teilweise durch öffentliches Interesse gerechtfertigte Ungleichbehandlung im Schnittstellenbereich

Die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG kann dazu führen, dass ein **Schnittstellenbereich** geschaffen wird, welcher als ungerecht empfunden werden kann. Dies gilt namentlich dann, wenn der unbekannte Fahrzeuglenker eine Übertretung begeht, welche nicht mehr im Ordnungsbussenverfahren geahndet und der Fahrzeughalter entsprechend nicht bestraft wird. Die Schnittstellen-

1065 BGE 138 I 225 E. 3.6.1 S. 229f.

1066 Vgl. Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1091f.

1067 Zur Rechtsgleichheit siehe Art. 8 Abs. 1 BV.

1068 Siehe Ausführungen in III.1.2.4.

1069 Vgl. Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1091f.

problematik zwischen der Busse (für Übertretungen) und der bedingten Geldstrafe (für Vergehen) hat der Gesetzgeber mit der Einführung von Art. 42 Abs. 4 StGB (Verbindungsbussen) entschärft. Eine vergleichbare Lösung besteht im Grenzbereich zwischen Ordnungsbussen (für Übertretungen gemäss der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV) und Bussen (für anderweitige Übertretungen) nicht.

Die Verfahren bei Vorliegen eines Ordnungsbussentatbestandes oder einer anderweitigen Übertretung unterscheiden sich wesentlich. Die rechtswegliche Sanktionierung eines Fahrzeughalters im Ordnungsbussen- und Übertretungsbereich ausserhalb des Ordnungsbussenrechts entstand dadurch, dass der Gesetzgeber die Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters nur bei geringfügigen Delikten gegen das Strassenverkehrsrecht einfuhrte. Dies aus prozessökonomischen Gründen aufgrund der Verfolgungsschwierigkeiten in diesem Massenbereich.¹⁰⁷⁰ Er wollte aber auch der Umgehung der (Ordnungs-)Busse durch Berufung auf das Zeugnisverweigerungsrecht Einhalt gebieten. Auf diese Weise wird eine Gleichbehandlung mit denjenigen Verkehrsteilnehmern erreicht, welche sich von Beginn auf das vereinfachte Ordnungsbussenverfahren einlassen. Es liegt somit für die differenzierte Behandlung der Fahrzeughalter neben den bei der Einführung von Art. 7 OBG verfolgten öffentlichen Interessen ein weiteres sachliches Beurteilungskriterium für die Ungleichbehandlung im Schnittstellenbereich vor.¹⁰⁷¹ Eine sachlich nicht gerechtfertigte Ungleichbehandlung ist jedoch dann anzunehmen, wenn das Kumulationsprinzip nur im Ordnungsbussenverfahren und nicht auch im ordentlichen Strafverfahren bei der Beurteilung von Ordnungsbussentatbeständen gilt. Die Personen, welche sich auf das Ordnungsbussenverfahren einlassen, haben die höhere Busse zu bezahlen als diejenigen, welche bspw. das Ordnungsbussenverfahren ablehnen.¹⁰⁷²

Der Verzicht auf eine Bussenerhebung nach Art. 7 OBG im Übertretungsbereich ausserhalb des Ordnungsbussenrechts erscheint bei den eingangs aufgezeigten Diskussionen um die Vereinbarkeit von Art. 7 OBG mit straf(prozess)rechtlichen Grundsätzen als naheliegend und gerechtfertigt, soweit es sich hier um vergleichsweise schwerere Straftaten handelt. Entsprechend wird nach der hier vertretenen Ansicht bei unbekannter Täterschaft eines ausserhalb der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV normierten Delikts die Erhebung der Busse vom Fahrzeughalter im Maximalbereich der Ordnungsbussen abgelehnt. Denn dies würde zwar das durch den Schnittstellenbereich geschaffene

1070 Siehe Ausführungen in I.A.2.3.

1071 Zu den sachlichen Gründen siehe BGE 131 I 105 E. 3.1 S. 107 m.w.H.

1072 Siehe Ausführungen in V.A.3.

Ungerechtigkeitsempfinden befriedigen,¹⁰⁷³ ist aber nicht im Sinne der Normierung der Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters im OBG (statt dem SVG) und von Art. 1 Abs. 2 OBG. Fehlt es m.a.W. an einem Ordnungsbussdelikt, kann die Busse nicht entsprechend der soeben aufgezeigten Schnittstellenproblematik vom Fahrzeughalter erhoben werden. Hierzu **fehlt** es an der entsprechenden **rechtlichen Grundlage**.

4. Unterschiedliche Behandlung von Haltern eines ausweispflichtigen Landfahrzeugs und eines Schiffes

Eine Ungleichbehandlung könnte auch darin erkannt werden, wenn der Gesetzgeber **Übertretungen gegen das BSG**, welches dem SVG sehr ähnlich ausgestaltet ist, von der Halterverantwortlichkeit *de facto* **ausnimmt**. Sowohl im Strassenverkehr als auch in der Schifffahrt werden die Halter im Fahrzeugausweis eingetragen, sobald eine Haftpflichtversicherung besteht und je nachdem eine Führerprüfung absolviert wurde.¹⁰⁷⁴ Es stellt sich die Frage, weshalb z.B. das an unerlaubter Stelle hinterlassene führerlose¹⁰⁷⁵ Fahrzeug nur beim Halter eines Strassenfahrzeugs zur Bussenerhebung führen soll.¹⁰⁷⁶ Der Botschaft zur Revision des OBG ist zu entnehmen, dass Art. 6 aOBG/2014 bzw. der heutige Art. 7 OBG nicht zu einer allgemeinen Regel umgestaltet werden sollte. Eine Ausdehnung auf die Schifffahrt erscheine nicht erforderlich. Zur Begründung führte der Bundesrat aus, es sei davon auszugehen, dass die Anzahl Delikte gegen das BSG mit unbekannter Schiffsführerin oder unbekanntem Schiffsführer gering sei und die Seepolizei die fehlbare Person in aller Regel direkt anhalte.¹⁰⁷⁷ Unerwähnt blieb der Vergleich des Risikopotenzials durch die Verwirklichung der Gefahren im Strassenverkehr und auf Gewässern. Einbezogen werden in die Argumentation für eine unterschiedliche Behandlung

1073 Zur Schnittstellenproblematik siehe NÜESCH, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2022, S.140 f.

1074 Art. 13 Abs. 2 BSG; Art. 17 Abs. 1 BSG.

1075 Bei einer Strolchenfahrt kann sich der Fahrzeughalter nur dann von der Bussenerhebung befreien, wenn er im Sinne von Art. 7 Abs. 5 OBG glaubhaft darzulegen vermag, dass das Fahrzeug gegen seinen Willen benutzt wurde und er dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindern konnte (vgl. Urteil des Gerichtshofs des Kantons Genf P/23645/2021 AARP/124/2023 vom 6. April 2023 E. 3.).

1076 Für die Schifffahrt siehe Art. 40 Abs. 1 BSG i.V.m. Art. 59 BSV und Art. 70 BSV sowie § 5 Abs. 1 Verordnung über den Einsatz sowie das Stationieren und Anlegen von Schiffen vom 10. Dezember 1979 (SR SZ [SZ] 784.311); für den Strassenverkehr siehe die Bestimmungen in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV (z.B. Ziff. 2.211.1 [Art. 37 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 18 Abs. 2 Bst. d VRV und Art. 19 Abs. 2 Bst. a VRV]).

1077 Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 971 und S. 988.

der Fahrzeughalter könnte aber auch, dass ein Schiff grundsätzlich nicht wie ein Auto gesichert sein muss. Das Verlassen des Fahrzeuges, ohne den Zündungsschlüssel am Strassenfahrzeug wegzunehmen, hat eine (Ordnungs-) Busse zur Folge.¹⁰⁷⁸ Eine vergleichbare Bestimmung in der Schifffahrt besteht nicht. Stillliegende Schiffe sind lediglich sicher zu verankern oder festzumachen.¹⁰⁷⁹ Die in Art. 7 OBG implizit zum Ausdruck kommende **Pflicht zur Überwachung eines ausweispflichtigen (Land-)Fahrzeugs** kann als sachlicher und vernünftiger Grund für eine rechtliche Unterscheidung angeführt werden, um die Verletzung des Rechtsgleichheitsgebots bzw. des Differenzierungsverbots auszuschliessen.¹⁰⁸⁰

5. Ausschluss des Ordnungsbussenverfahrens bei gewissen geringfügigen Strassenverkehrsdelikten

Wie bereits aufgezeigt wurde, gibt es mit der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV vergleichbare Delikte, welche nicht im Ordnungsbussenverfahren verfolgt und geahndet werden können.¹⁰⁸¹ Können die Strafverfolgungsbehörden die tatsächliche Fahrzeugführerschaft eines solchen geringfügigen Delikts im öffentlichen Strassenverkehr, welches nicht in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV aufgeführt ist, nicht oder nicht mit verhältnismässigem Aufwand feststellen, besteht keine gesetzliche Grundlage für eine Bussenerhebung nach Art. 7 OBG. Eine solche würde gegen das strafrechtliche Legalitätsprinzip bzw. den Grundsatz *nulla poena sine lege* verstossen. Dies gilt selbst dann, wenn dieser Vorschrift kein «Strafcharakter» zuzusprechen ist, da dann das verwaltungsrechtliche Gesetzmässigkeitsprinzip tangiert wäre.¹⁰⁸² Der Fahrzeughalter hat – sofern er das Delikt nicht nachweislich selbst begangen hat – für die Tatbegehung nicht einzustehen und muss die Busse nicht bezahlen. Dies kann zu einer Ungleichbehandlung von Fahrzeughaltern führen, von welchen die Busse im Sinne von Art. 7 OBG erhoben wird. Das Rechtsgleichheitsgebot ist mithin verletzt, wenn die Strafbehörde gewisse geringfügige und mit denjenigen in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV vergleichbare Strassenverkehrsdelikte nicht in einem vereinfachten und kostenfreien Ordnungsbussenverfahren beurteilen

1078 Ziff. 3.317 Bussenliste 1 Anhang 1 OBV (Art. 37 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 22 Abs. 1 VRV).

1079 Art. 59 Abs. 2 BSV.

1080 Vgl. HÄFELIN/HALLER/KELLER/THURNHERR, Nr. 756.

1081 Siehe Ausführungen in I.B.2.1.b.

1082 Zum strafrechtlichen Legalitätsprinzip und verwaltungsrechtlichen Gesetzmässigkeitsprinzip siehe Ausführungen in III.B.1.

kann.¹⁰⁸³ Hierbei ist bspw. an das Nichtanbringen des Landeszeichens hinten am Motorfahrzeug zu denken.¹⁰⁸⁴ Ausserdem ist eine Ungleichbehandlung erkennbar, wenn «besonders leichte Fälle» in administrativmassnahmenrechtlicher Hinsicht nicht gleich beurteilt werden.¹⁰⁸⁵

6. Resümee und Fazit

Es wurde festgestellt, dass die Bussenhebung unabhängig von der Leistungsfähigkeit von den betroffenen Personen als Ungleichbehandlung empfunden werden könnte.¹⁰⁸⁶ Eine solche könnte auch darin erkannt werden, wenn der Gesetzgeber Übertretungen gegen das BSG, welches dem SVG sehr ähnlich ausgestaltet ist, von der Halterverantwortlichkeit ausnimmt.¹⁰⁸⁷ In der vorliegenden Arbeit konnte aufgezeigt werden, dass – auch im Schnittstellenbereich – die rechtsungleiche Behandlung durch die Einführung von Art. 7 OBG im öffentlichen Interesse geschah und mithin sachliche sowie vernünftige Gründe diese rechtfertigen.¹⁰⁸⁸ Das gilt jedoch nicht, wenn gewisse geringfügige und mit denjenigen in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV vergleichbare Strassenverkehrsdelikte (z.B. das Nichtanbringen des Landeszeichens hinten am Motorfahrzeug)¹⁰⁸⁹ vom vereinfachten und kostenfreien Ordnungsbussenverfahren ausgenommen sind.¹⁰⁹⁰ Hier besteht eine Verletzung des Rechts-

1083 Siehe Ausführungen in I.B.2.1.b; der Bundesrat hat nie von der ihm durch den Gesetzgeber eingeräumten Möglichkeit Gebrauch gemacht, Kosten im Ordnungsbussenverfahren festzulegen (SCHAFFHAUSER, AJP 1996, S. 1217 und FN 68 [S. 1222] m.w.H.; Bottschaft OBG 1993 [Bundesrat], S. 774); vgl. Art. 12 OBG; vgl. EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 59; vgl. EICKER, NK 2018, S. 269; vgl. MAEDER, AJP 2014, S. 680 m.w.H.

1084 Art. 147 VZV und Art. 114 Abs. 4 VZV i.V.m. Art. 103 Abs. 1 SVG; siehe Art. 45 Abs. 1 VTS i.V.m. Anhang 4 VTS; Art. 37 Wiener Strassenkonvention i.V.m. Anhang 3 Wiener Strassenkonvention; wohingegen das Nichtanbringen der L-Tafel bei einer Lernfahrt mit einer (Ordnungs-)Busse von CHF 20.– geahndet wird (Ziff. 3.320.1 Bussenliste 1 Anhang 1 OBV; Art. 27 Abs. 1 VRV).

1085 Siehe Ausführungen in V.A.6.

1086 Siehe Ausführungen in III.A.2.

1087 Siehe Ausführungen in III.A.4.

1088 Siehe Ausführungen in III.A.3 und III.A.4.

1089 Art. 147 VZV und Art. 114 Abs. 4 VZV i.V.m. Art. 103 Abs. 1 SVG; siehe Art. 45 Abs. 1 VTS i.V.m. Anhang 4 VTS; Art. 37 Wiener Strassenkonvention i.V.m. Anhang 3 Wiener Strassenkonvention; wohingegen das Nichtanbringen der L-Tafel bei einer Lernfahrt mit einer (Ordnungs-)Busse von CHF 20.– geahndet wird (Ziff. 3.320.1 Bussenliste 1 Anhang 1 OBV; Art. 27 Abs. 1 VRV).

1090 Siehe Ausführungen in III.A.; vgl. EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 59; vgl. EICKER, NK 2018, S. 269; vgl. MAEDER, AJP 2014, S. 680 m.w.H.

gleichheitsgebots, welche nicht sachlich gerechtfertigt ist.¹⁰⁹¹ Dasselbe gilt, wenn das Kumulationsprinzip nur im Ordnungsbussenverfahren und nicht auch für das nachfolgende ordentliche Strafverfahren gilt.¹⁰⁹²

B. Verstoss gegen das Legalitätsprinzip?

1. Strafrechtliches Legalitätsprinzip und verwaltungsrechtliches Gesetzmässigkeitsprinzip

Das strafrechtliche Legalitätsprinzip und das verwaltungsrechtliche Gesetzmässigkeitsprinzip besagen, dass ein staatlicher Akt sich auf eine materiell-gesetzliche Grundlage stützen muss, die hinreichend bestimmt und vom staatsrechtlich hierfür zuständigen Organ erlassen worden ist.¹⁰⁹³ Deren rechtliche Grundlage findet sich in Art. 5 Abs. 1 BV. Das Erfordernis einer gesetzlichen Grundlage gilt sowohl für strafrechtliche Sanktionen¹⁰⁹⁴ als auch für einschneidendere verwaltungsrechtliche Massnahmen.¹⁰⁹⁵ Gemäss Art. 164 BV sind alle wichtigen rechtsetzenden Bestimmungen in der Form eines Bundesgesetzes zu erlassen. Dazu gehören insbesondere die grundlegenden Bestimmungen über die Einschränkungen verfassungsmässiger Rechte¹⁰⁹⁶ und die Rechte und Pflichten von Personen.¹⁰⁹⁷ Die Erhebung einer Busse ist ein hoheitlicher Akt, der in das Eigentum¹⁰⁹⁸ und bei Verfügung einer Ersatzfreiheitsstrafe in die persönliche Freiheit¹⁰⁹⁹ der betroffenen Person eingreift, und ist daher in einem Bundesgesetz zu regeln.¹¹⁰⁰ Mit Art. 7 OBG hat der Bundesgesetzgeber diese Vorgaben eingehalten. Der Gesetzgeber beschränkte die Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters zunächst auf Bagatelldelikte, die im SVG sowie den gestützt darauf erlassenen Verordnungen enthalten waren, und erweiterte diese mit der Revision des OBG um die Widerhandlungen gegen

1091 Siehe Ausführungen in III.A.5.

1092 Siehe Ausführungen in III.A.3.

1093 BGE 123 I 1 E. 2.b S. 3.

1094 Art. 5 Abs. 1 BV, Art. 1 StGB und Art. 7 Ziff. 1 EMRK; vgl. JAAG, Festschrift Stefan Trechsel, S. 165.

1095 Art. 5 Abs. 1 BV, und Art. 36 Abs. 1 BV; JAAG, Festschrift Stefan Trechsel, S. 165 m.w.H.

1096 Art. 164 Abs. 1 Bst. b BV.

1097 Art. 164 Abs. 1 Bst. c BV.

1098 Art. 26 BV.

1099 Art. 10 Abs. 2 BV.

1100 Art. 36 Abs. 1 BV.

das NSAG.¹¹⁰¹ Für weitere Übertretungen, die nicht in diesen Erlassen aufgeführt sind, fehlt es immer noch an einer gesetzlichen Grundlage.

Vor der Einführung der Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters bei geringfügigen Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht bei unbekannter Täterschaft war es nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung unzulässig, diesen für eine solche Verkehrsregelverletzung zu bestrafen.¹¹⁰² Hierbei verwies das BGer auf den auch im Strassenverkehrsrecht geltenden Grundsatz des Art. 1 StGB, wonach eine Tat nur dann strafbar ist, wenn sie vom Gesetz ausdrücklich mit Strafe bedroht wird.¹¹⁰³ Hinweise darauf, dass sich eine solche Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters als **Gewohnheitsrecht** etabliert hätte, ergeben sich aus dem Entscheid nicht.¹¹⁰⁴ Dies hätte darauf hingedeutet, dass es sich hierbei um eine Norm ohne «Strafcharakter» gehandelt hätte, da Gewohnheitsrecht im Strafprozess ausgeschlossen ist.¹¹⁰⁵

In einem anderen Entscheid verneinte das BGer die Bussenerhebung von Unternehmen gemäss Art. 6 aOBG/2014 (der Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) gestützt auf den Grundsatz der Legalität nach Art. 1 StGB und Art. 7 Ziff. 1 EMRK.¹¹⁰⁶ Das könnte darauf hinweisen, dass es sich bei erstgenannter Vorschrift um eine Vorschrift mit «Strafcharakter» handelt.¹¹⁰⁷ Denn nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung knüpft der in Art. 7 Ziff. 1 EMRK verwendete Begriff der Strafe an eine strafrechtliche Verurteilung im Sinne von Art. 6 Ziff. 1 EMRK an.¹¹⁰⁸ Wird Art. 7 OBG «Strafcharakter» zugesprochen, findet mithin das strafrechtliche Legalitätsprinzip Anwendung. In der vorliegenden Arbeit wird deshalb nachfolgend die Vereinbarkeit von Art. 7 OBG mit diesem Prinzip eingehend untersucht.

1101 Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 988.

1102 BGE 102 IV 256 Regeste S. 256.

1103 BGE 102 IV 256 E. 2 S. 258; siehe Art. 5 Abs. 1 BV und Art. 7 Ziff. 1 EMRK.

1104 Ebenso liegt kein Verstoss gegen das Rückwirkungsverbot (*nulla poena sine lege praevia*) vor, welches sowohl im Straf- als auch Verwaltungsprozess zu beachten ist.

1105 Dies folgt aus dem Prinzip *nulla poena sine lege scripta*; siehe DONATSCH/GODENZI/TAG, S. 34; siehe EICKER, ZStrR 2014, S. 169.

1106 BGE 144 I 242 E. 3.1.2 S. 251 und E. 3.2 S. 253 (siehe Medienmitteilung Juni 2018 [BGer], S. 1f.); a.M. Urteil des Obergerichts des Kantons Zug BZ 2015 54 vom 21. Juli 2015, in: CAN 85/2015, S. 238 ff. (E. 3.3 S. 239 f.); siehe Art. 5 Abs. 1 BV.

1107 Siehe Ausführungen in II.D.4.4.

1108 BGE 144 I 242 E. 3.1.2 S. 251.

2. Art. 7 OBG als genügend bestimmte atypische verwaltungsakzessorische Blankettnorm

Die Systematik der Durchsetzung verwaltungsrechtlicher Verhaltensvorschriften mithilfe strafrechtlicher Bestimmungen ist für das gesamte Nebenstrafrecht charakteristisch.¹¹⁰⁹ Entsprechend enthalten zahlreiche Erlasse des Verwaltungsrechts aus den unterschiedlichsten Rechtsgebieten regelmässig im hinteren Teil Strafbestimmungen unter gleichnamigen Titel, so auch das SVG. Diese **Verwaltungsakzessorität im Nebenstrafrecht** kann allerdings zu Schwierigkeiten bei der Zuordnung der jeweiligen Vorschriften zu einem Rechtsbereich führen. Hierbei ist an die rechtliche Anweisung an die Verwaltungsbehörde in einer als Verbindungsnorm in Betracht kommenden Bestimmung zu denken. So ist bspw. aus Art. 4 VZV (Berechtigungen durch Führerausweis) nicht umgehend ersichtlich, ob diese als Verbindungsnorm zu Art. 95 SVG gilt oder keine akzessorische Norm des Verwaltungsrechts ist. Die eingangs dieses Absatzes genannte Problematik ist insbesondere dann anzutreffen, wenn der anzuwendende Erlass die entsprechende verwaltungsrechtliche Bestimmung nicht – zumeist im hinteren Teil bei den Strafbestimmungen – unter Strafe stellt und kein Verweis auf diese Vorschrift besteht. Ein solcher Aussenverweis besteht hingegen in Art. 7 OBG mit den Widerhandlungen gegen das OBG. Gleichwohl führt diese Bestimmung zu Schwierigkeiten bei deren Einordnung. Dies, weil der Gesetzgeber durch die «Auferlegung» und «Bezahlung» der Busse statt der «Bestrafung» mit derselben den Behörden einen Ermessensspielraum bei der Auslegung dieser Vorschrift einräumt. Zudem hängt die Bussenhebung nicht letztlich nur von den Regelungen des Verwaltungsrechts ab, sondern auch vom «unverhältnismässigen»¹¹¹⁰ behördlichen Aufwand resp. der daraus folgenden fehlenden Ermittlung der Täterschaft. Bei Art. 7 OBG handelt es sich mithin um eine **atypische verwaltungsakzessorische Norm**.

Nichtsdestotrotz verweist diese Blankettnorm zunächst auf die in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV enthaltenen Ordnungsbussentatbestände, welchen wiederum verwaltungsrechtliche Verhaltensvorschriften des schweizerischen Strassenverkehrsrechts zugrunde liegen.¹¹¹¹ **Dynamische und generelle Aussenverweise** sind charakteristisch für Letzteres. Selbst die wohl praxisrelevanteste Strafbestimmung des SVG – Art. 90 SVG – enthält einen entspre-

1109 Zum Begriff und der Bedeutung des Nebenstrafrechts siehe EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 31 ff.

1110 Siehe Ausführungen in I.B.3.2.

1111 Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1093.

chenden Verweis auf die Vollziehungsvorschriften des Bundesrats im Sinne von Art. 57 Abs. 1 SVG. Dies bietet die erhöhte Flexibilität, um auf Änderungen in der Umwelt – wie die Entwicklung neuester Technologien – zu reagieren, birgt wiederum aber auch eine gewisse Rechtsunsicherheit. Dennoch sind solche echten Blankettstrafatbestände, bei welchen sich die Ausfüllungsnorm ausserhalb des ursprünglichen bzw. verweisenden Gesetzes befindet,¹¹¹² im Nebenstrafrecht nicht per se zu unbestimmt.¹¹¹³ In der **Bussenliste 1 Anhang 1 OBV** passt der Gesetzgeber das im Ordnungsbussenbereich zu verfolgende und sanktionierende Verhalten laufend an, wobei er es bei der letzten Revision auf weitere Bereiche als das Strassenverkehrsrecht ausdehnte. Die zu ahndenden **Übertretungen in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV sind mithin genügend bestimmt**, da sie die strafbare Handlung hinreichend umschreiben und dementsprechend keinen Ermessensspielraum der rechtsanwendenden Behörde vorsehen. Der Normempfänger kann sich an ihnen orientieren und sein Verhalten danach ausrichten. Bei der Anwendung von Art. 7 OBG ist dadurch der gegenüber der unbekannteren Täterschaft erhobene Vorhalt ebenso genügend bestimmt, und schliesslich ist für den Fahrzeughalter erkennbar, welches konkrete Delikt der Erhebung der Busse zugrunde liegt. Art. 7 OBG sorgt jedoch nur dann für die künftige Befolgung der Ordnungsbussenatbestände, wenn der Fahrzeughalter die tatsächliche Fahrzeugführerschaft kennt und sie zu einem regelkonformen Verhalten anhalten kann. Diese Norm dient mithin **nicht im klassischen Sinne der Durchsetzung von verwaltungsrechtlichen Vorschriften**, was deren Zuordnung zum Straf(prozess) recht oder Verwaltungsrecht i.e.S. erschwert.

3. Bis zum 1. Oktober 2023 fehlende Anwendbarkeit von Art. 7 OBG (ehemals Art. 6 aOBG/2014) auf Unternehmen

Auf den strafrechtlichen Grundsatz der Legalität nach Art. 1 StGB und Art. 7 Ziff. 1 EMRK verwies das BGer in einer Entscheidung, wo es die Anwendbarkeit von Art. 6 aOBG/2014 (der Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) auf fahrzeughaltende Unternehmen verneinte.¹¹¹⁴ Nach konstanter Rechtsprechung des BGer sind juristische Personen (und allgemein Unternehmen)¹¹¹⁵ deliktstfähig, sofern ein Bundesgesetz oder kantonales Recht dies ausdrücklich vor-

1112 EICKER, ZStrR 2014, S. 176 m.w.H.

1113 EICKER, ZStrR 2014, S. 193.

1114 BGE 144 I 242 E. 3.1.2 S. 251 und E. 3.2 S. 252 f.; siehe Art. 5 Abs. 1 BV.

1115 Vgl. Art. 102 Abs. 4 StGB.

sieht.¹¹¹⁶ Im 7. Teil des StGB (Art. 102 ff.) wird die Verantwortlichkeit resp. die Strafbarkeit des Unternehmens seit 1. Oktober 2003 ausdrücklich im Gesetzestext erwähnt. Da allerdings mit Art. 102 StGB die Strafbarkeit bzw. Verantwortlichkeit des Unternehmens nur auf Verbrechens- und Vergehensstufe eingeführt wurde – was nur auf schwerere strassenverkehrsrechtliche Delikte zutrifft, die im ordentlichen Strafverfahren zu ahnden sind –, sind **Übertretungen gegen das Strassenverkehrsrecht nicht erfasst**.¹¹¹⁷ Dabei ist nicht nur an die in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV enthaltenen Übertretungen zu denken, sondern auch an die weiteren geringfügigen Übertretungen gegen das Strassenverkehrsstrafrecht.

Der Begriff des Fahrzeughalters ergibt sich aus einem Verwaltungserlass,¹¹¹⁸ was wiederum bezeichnend für das Nebenstrafrecht ist. Gemäss diesem kann auch eine Firma eingetragen werden. Das BGer lehnte jedoch den **Schuldanspruch einer GmbH gestützt auf Art. 6 aOBG/2014 (die Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) ab** und verwies hierbei auf das aus dem strafrechtlichen Legalitätsprinzip folgende und streng zu beachtende Bestimmtheitsgebot (*nulla poena sine lege certa*).¹¹¹⁹ Im Gegensatz zu Art. 6 aOBG/2014 nennt die per 1. Oktober 2023 in Kraft tretende Version (Art. 7 Abs. 1 OBG) ausdrücklich juristische Personen. Mit dem Verweis auf Art. 1 StGB und Art. 7 Ziff. 1 EMRK lieferte das BGer einen Hinweis darauf, dass es Art. 6 aOBG/2014 und mithin Art. 7 OBG «Strafcharakter» zuspricht. Das BGer verwies auf die Ausführungen in der Botschaft zu *Via sicura*. Gemäss dieser solle die Regelung der Halterverantwortlichkeit die Problematik mildern, dass «viele Unternehmen oft nicht in der Lage oder nicht willens [seien], der Polizei jene Person anzugeben, die das Fahrzeug zur fraglichen Zeit benutzte». ¹¹²⁰ Gemäss den Ausführungen in der Botschaft zu *Via sicura* kann die Polizei selbstverständlich

1116 BGE 144 I 242 E. 3.1.1 S. 250; BGE 105 IV 172 ff. E. 3 S. 175 m.w.H.; eine solche gesetzliche Grundlage besteht z.B. mit Art. 7 VStrR und Art. 181 DBG. Das Obergericht des Kantons Zug erkannte in Art. 7 OBG ebenso eine solche gesetzliche Regelung (Urteil des Obergerichts des Kantons Zug BZ 2015 54 vom 21. Juli 2015, in: CAN 85/2015, S. 238 ff. [E. 1 S. 238 ff.]).

1117 Art. 105 Abs. 1 StGB i.V.m. Art. 102 Abs. 1 SVG.

1118 Art. 78 VZV.

1119 BGE 144 I 242 E. 3.1.2 S. 251 und E. 3.2 S. 253 (siehe Medienmitteilung Juni 2018 [BGer], S. 1f.); a.M. Urteil des Obergerichts des Kantons Zug BZ 2015 54 vom 21. Juli 2015, in: CAN 85/2015, S. 238 ff. (E. 3.3 S. 239 f.); zum Bestimmtheitsgebot siehe DONATSCH/GODENZITAG, S. 33 F., EICKER, ZStrR 2014, S. 169 m.w.H. und POPP/BERKEMEIER, BSK StGB, N 45 zu Art. 1 StGB; gemäss HASKAYA, forumpoenale 2019, S. 389 ff., ist allerdings auch die gegenteilige Auffassung des BGer vertretbar und mithin juristische Personen durch Art. 6 aOBG/2014 resp. Art. 7 OBG als erfasst anzusehen.

1120 Vgl. zum Ganzen BGE 144 I 242 E. 3.1.2 S. 252.

Ermittlungen anstellen, um die tatsächliche Fahrzeugführerschaft herauszufinden. Diese aufwändige Ermittlungs-(und Untersuchungs-)Arbeit steht aber gemäss dem Bundesrat in keinem vernünftigen Verhältnis zu der zu erwartenden Höhe der Busse. Auch die Gerichtsgebühren würden nur höchst selten den behördlichen Aufwand decken, sodass diese Kosten zulasten der Allgemeinheit gingen, was stossend erscheine.¹¹²¹ Das Abstellen auf den formellen Halterbegriff und diese Ausführungen in den Materialien deuten – wie es das BGer feststellte – darauf hin, dass der Gesetzgeber auch «Firmen» bzw. Unternehmen in die Pflicht nehmen wollte.¹¹²² Aufgrund der vagen Formulierung mit dem Verweis auf den Registereintrag ohne konkrete Nennung der Unternehmen in Art. 6 aOBG/2014 resp. bis zum 1. Oktober 2023 in Art. 7 OBG entstand jedoch ein für das Strafrecht atypischer Auslegungsspielraum, welcher entsprechend mit Rechtsunsicherheit einherging.

Im Gegensatz zum BGer gelangte das **Obergericht des Kantons Zug** zu einem anderen Ergebnis. Beide Gerichte erkannten zwar, dass der Gesetzgeber mit der Einführung von Art. 6 aOBG/2014 (der Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) die **Ausweitung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit einer juristischen Person** auf die in der **Bussenliste 1 Anhang 1 OBV** enthaltenen Übertretungen bezweckte.¹¹²³ Ein Strafbefehl, mit welchem bei der Beschwerdegegnerin als juristische Person eine Busse gestützt auf diese Vorschrift erhoben wird, ist jedoch nach der Rechtsprechung des Obergerichts des Kantons Zug nicht richtig und stellt einen definitiven Rechtsöffnungstitel im Sinne von Art. 80 Abs. 2 SchKG dar.¹¹²⁴ Zu diesem Ergebnis konnte das Obergericht des Kantons Zug nur gelangen, wenn es nicht von einer Verletzung des Legalitätsprinzips ausging, da ansonsten dem Strafbefehl die rechtliche Grundlage gefehlt und folglich zu dessen Nichtigkeit geführt hätte.

Die bundesgerichtliche Rechtsprechung macht deutlich, dass der Einbezug von juristischen Personen (und allgemein von Unternehmen)¹¹²⁵ sich nicht ohne Weiteres aus dem Wortlaut von Art. 6 aOBG/2014 resp. bis zum 1. Oktober 2023 von Art. 7 OBG ergab. Der Gesetzgeber hätte diese Bestimmung somit von Beginn an anders ausgestalten müssen, sodass kein Auslegungsspielraum für die rechtsanwendenden Behörden entstanden wäre.

1121 Vgl. zum Ganzen Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8486 f.

1122 Siehe HASKAYA, *forumpoenale* 2019, S. 389 ff.

1123 BGE 144 I 242 E. 3.1.2 S. 252; Urteil des Obergerichts des Kantons Zug BZ 2015 54 vom 21. Juli 2015, in: CAN 85/2015, S. 238 ff. (E. 3.3 S. 240).

1124 Urteil des Obergerichts des Kantons Zug BZ 2015 54 vom 21. Juli 2015, in: CAN 85/2015, S. 238 ff. (E. 3.3 S. 240).

1125 Vgl. Art. 102 Abs. 4 StGB.

Dieses Versäumnis hat der Gesetzgeber nun mit der Teilrevision von Art. 7 OBG teilweise¹¹²⁶ nachgeholt,¹¹²⁷ indem er in dieser Bestimmung nun ausdrücklich juristische Personen nennt.¹¹²⁸

Wird die Deliktsfähigkeit des Unternehmens allerdings generell abgelehnt, hat dies zur Folge, dass dieses zwar in verwaltungsrechtlicher Hinsicht als Halter gilt und im Fahrzeugausweis eingetragen wird,¹¹²⁹ die Strafbehörde aber das mit dessen Fahrzeug begangene Strassenverkehrsdelikt nicht verfolgen und ahnden kann. Eine zivilrechtliche Haftung des Unternehmens nach Art. 58 SVG ist hingegen möglich,¹¹³⁰ gelangt aber aufgrund des fehlenden Personen- und Sachschadens¹¹³¹ bei den im Ordnungsbussenverfahren zu behandelnden Delikten nicht zur Anwendung. Es ist mithin festzustellen, dass der Umstand, dass Art. 6 aOBG/2014 resp. bis zum 1. Oktober 2023 Art. 7 OBG nur natürliche Personen erfasste, zu einer Ungleichbehandlung der fahrzeughaltenden Personen führte und bis dahin keine hinreichende gesetzliche Grundlage für den Einbezug von juristischen Personen bestand. Eine solche besteht denn auch nach wie vor nicht für Einzelunternehmen und gewisse Rechtsgemeinschaften. Zu Letzteren zählen die einfache Gesellschaft, die Kollektiv- und Kommanditgesellschaft, wobei Erstere jedoch keine Firma und keinen Sitz im rechtlichen Sinn hat und diese mithin auch nicht im Fahrzeugausweis eingetragen werden kann.¹¹³² Im Gegensatz hierzu werden in der Praxis Einzelunternehmen nicht selten als Fahrzeughalter erfasst.

1126 Die Einzelunternehmen und gewisse Rechtsgemeinschaften, welche im Fahrzeugausweis eingetragen werden können, werden entsprechend weiterhin nicht von Art. 7 OBG erfasst; siehe nachfolgende Ausführungen in III.B.3.

1127 Bericht Teilrevision SVG und OBG 2020 (UVEK), S. 27; siehe GANDER, Nr. 376.

1128 Vgl. BGE 144 I 242 E. 3.2 S. 252 f.; vgl. Medienmitteilung Juni 2018 (BGer), S. 1f.

1129 Art. 4 Bst. b IVZV i.V.m. Ziff. 2.22 Anhang 1 IVZV (ehemals Art. 3 Abs. 1 Bst. b Ziff. 1 MOFIS-Register-Verordnung); siehe Urteil des BGer 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.4 m.w.H. (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, AJP 2018, S. 1568 ff.); siehe Ziff. 1 Anhang 5 VVV; der Überbegriff «Unternehmen» (und nicht «juristische Person») wurde hier bewusst verwendet, da Halter eines Motorfahrzeug neben juristischen Personen auch Rechtsgemeinschaften ohne Rechtspersönlichkeit (vgl. Art. 102 Abs. 4 Bst. c StGB) sein können (PROBST, BSK SVG, N 228 zu Art. 58 SVG; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, Nr. 868); siehe SCHAFFHAUSER, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Nr. 247; siehe Ausführungen in I.C.

1130 OFTINGER/STARK, N 128 zu § 25.

1131 Art. 4 Abs. 3 Bst. a OBG.

1132 Vgl. Art. 4 Bst. b IVZV i.V.m. Ziff. 2.22 Anhang 1 IVZV; Entscheidung der Verwaltungsrekurskommission des Kantons St. Gallen I/2-2014/35 vom 8. Januar 2015 Regeste.

4. Durchbrechung des Analogieverbots im Ordnungsbussenbereich

Das Analogieverbot gilt im Straf- und Verwaltungsverfahren nicht gleichermaßen. Während sich die Verwaltungsbehörden unter gewissen Umständen eines *argumentum per analogiam* bedienen dürfen, gilt dies nicht für die Strafbehörden¹¹³³. Das Strafrecht wirkt sich grundsätzlich einschneidender auf eine Person aus, weshalb es gerechtfertigt ist, strengere Rahmenbedingungen zu schaffen.¹¹³⁴ Die Bindung der staatlichen Macht an das generell-abstrakte Gesetz und mithin die Einhaltung des Rückwirkungs- sowie Analogieverbots machen das staatliche Handeln voraussehbar und sind im Sinne des Gebots der Rechtssicherheit.¹¹³⁵ Das BGer hat sich jedoch im Ordnungsbussenrecht aus Gründen der Verfahrensökonomie und der Rechtsgleichheit über das Analogieverbot hinweggesetzt.¹¹³⁶ Dieser erstgenannte Grund widerspiegelt das Streben nach einer effizienteren Strafverfolgung als allgemeine Entwicklung im Strassenverkehrsrecht.¹¹³⁷ Das BGer erachtete es als folgerichtig, wenn sowohl die Missachtung eines signalisierten Fahrverbots¹¹³⁸ als auch die Missachtung eines durch die Signale «Parkieren verboten» oder «Halten verboten» angezeigten Parkverbots¹¹³⁹ im Ordnungsbussenverfahren geahndet werden können, ebenso die Missachtung des aus dem Signal «Fahrverbot» und der Zusatztafel «Güterumschlag gestattet» sich ergebenden Parkverbots dem Ordnungsbussenverfahren zu unterstellen.¹¹⁴⁰ Diese Rechtsprechung wirft einmal mehr die Frage nach der Rechtsnatur der Ordnungsbussen und damit auch der Bussenerhebung gemäss Art. 7 OBG auf. Ausserdem entspricht diese Durchbrechung des Analogieverbots nicht der bisher zu den Elementen des Legalitätsprinzips aufgezeigten Rechtsprechung des BGer in einem Strafverfahren. Dies könnte gegen die Annahme eines allfälligen «Strafcharakters» dieser Norm sprechen.

1133 *Nulla poena sine lege stricta* als weiteres Element des Legalitätsprinzips gemäss Art. 1 StGB.

1134 Zum strafrechtlichen Zwang als *ultima ratio* siehe WOHLERS, Selbstregulierung, S. 274.

1135 Vgl. HALLER/KÖLZ/GÄCHTER, Nr. 452.

1136 BGE 114 IV 50 E. 2b S. 53; vgl. WEISSENBERGER, Komm SVG / aOBG/2014, N 20 zu Art. 16 SVG.

1137 Siehe Ausführungen in I.A.1.3.

1138 Ehemals Ziff. 125.1 ff. der Ordnungsbussenliste; Ziff. 2.14 Anhang 2 SSV; siehe Ziff. 304.3 Bussenliste 1 Anhang 1 OBV.

1139 Ehemals Ziff. 114.2 der Ordnungsbussenliste; Ziff. 2.50. Anhang 2 SSV, Ziff. 250 Bussenliste 1 Anhang 1 OBV; Ziff. 2.49. Anhang 2 SSV, Ziff. 230.2 Bussenliste 1 Anhang 1 OBV.

1140 BGE 114 IV 50 E. 2b S. 53; hier ist m.E. die Rückfahrt unzulässig gewesen, da sie nicht unmittelbar nach dem Güterumschlag erfolgte und die Strasse nicht nur für den Durchgangsverkehr benützt wurde (vgl. BGE 96 IV 42 E. 2 S. 43).

5. Resümee und Fazit

Bei Art. 7 OBG handelt es sich um eine atypische verwaltungsakzessorische Blankettnorm, welche aufgrund von ihrer Regelung in einem formellen Gesetz zunächst den Anforderungen des strafrechtlichen Legalitätsprinzips und des verwaltungsrechtlichen Gesetzmässigkeitsprinzips standhält. Art. 7 OBG erweist sich als hinreichend bestimmt, da für den Fahrzeughalter erkennbar ist, welches konkrete Delikt der Bussenerhebung zugrunde liegt.¹¹⁴¹ Der Gesetzgeber wollte von Beginn an auch «Firmen» bzw. Unternehmen in die Pflicht nehmen und hat Art. 7 Abs. 1 OBG entsprechend per 1. Oktober 2023 auf juristische Personen ausgedehnt.¹¹⁴² Im Gegensatz zur Auffassung des Obergerichts des Kantons Zug¹¹⁴³ genügte dem BGer der Verweis in der altrechtlichen Regelung (Art. 6 aOBG/2014) auf den Eintrag im Fahrzeugausweis nicht und es lehnte entsprechend die Bestrafung des Unternehmens im Ordnungsbussenbereich ab.¹¹⁴⁴ Erwähnenswert ist, dass das BGer in diesem Entscheid das strafrechtliche Legalitätsprinzip gemäss Art. 1 StGB und Art. 7 Ziff. 1 EMRK anwendete.¹¹⁴⁵ Dies deutet darauf hin, dass es sich hierbei um eine Vorschrift mit «Strafcharakter» handelt.¹¹⁴⁶ Die bisherige Rechtsprechung des BGer im Bereich des Ordnungsbussenrechts zeigte aber auch, dass es teilweise das Legalitätsprinzip strikt anwendete,¹¹⁴⁷ sich dann aber auch aus Gründen der Verfahrensökonomie und der Rechtsgleichheit über dessen Elemente (Analogieverbot) hinwegsetzte.¹¹⁴⁸ Die Durchbrechung eines wesentlichen Grundsatzes des Strafrechts erschwert die Bestimmung der Rechtsnatur von Art. 7 OBG und die Voraussehbarkeit der künftigen Rechtsprechung des BGer, was zu (noch mehr) Unsicherheit bei der Anwendung dieser Bestimmung führt.

1141 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.B.2.

1142 Bericht Teilrevision SVG und OBG 2020 (UVEK), S. 3, S. 27 und S. 44; Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8486.

1143 Urteil des Obergerichts des Kantons Zug BZ 2015 54 vom 21. Juli 2015, in: CAN 85/2015, S. 238 ff. (E. 3.3 S. 239 f.).

1144 BGE 144 I 242 E. 3.2 S. 252 f.

1145 BGE 144 I 242 E. 3.1.2 S. 251.

1146 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.B.3.

1147 BGE 144 I 242 E. 3.2 S. 252 f.

1148 BGE 114 IV 50 E. 2b S. 53; vgl. WEISSENBERGER, Komm SVG / aOBG/2014, N20 zu Art. 16 SVG.

C. Missachtung des Verbots des Selbstbelastungszwangs?

1. Strafprozessualer Grundsatz *nemo tenetur se ipsum accusare* und Verpflichtung zur Mitwirkung im Verwaltungsverfahren

Gemäss der **Rechtsprechung des EGMR** sind das Recht zu schweigen und das Recht, sich nicht selbst belasten zu müssen, – obschon nicht besonders in Art. 6 EMRK erwähnt – anerkannte *international standards*, die den Kern des Konzepts eines fairen Verfahrens nach Art. 6 EMRK bilden. Der EGMR unterscheidet beim Verbot des Selbstbelastungszwangs mithin das Recht zu schweigen (*the right to silence*) und das Selbstbelastungsprivileg (*privilege against self-incrimination*),¹¹⁴⁹ wobei hierdurch deutlich werden soll, dass neben dem Recht auf Aussageverweigerung auch ein Editionsverweigerungsrecht gilt.¹¹⁵⁰ Diese beiden Teilgehalte des Grundsatzes *nemo tenetur se ipsum accusare* gelten alsdann nach der Rechtsprechung des EGMR nicht absolut.¹¹⁵¹ Der EGMR erachtet z.B. das Ziehen von Schlussfolgerungen aus dem Schweigen eines Beschuldigten unter Umständen als zulässig.¹¹⁵²

Gemäss der **bundesgerichtlichen Rechtsprechung** ist das Recht zu schweigen im Rahmen des Verhältnismässigen beschränkbar, solange es in seinem Wesensgehalt intakt bleibt.¹¹⁵³ Im materiellen Recht und insbesondere im Verwaltungsrecht gebe es eine grosse Zahl von Verhaltenspflichten, die u. a. dazu dienen, einen Straftäter zu überführen, denen sich die betroffene Person aber nicht mit dem Hinweis entziehen könne, dass sie sich allenfalls selbst einer strafrechtlichen Handlung bezichtigen müsste.¹¹⁵⁴ Zu denken ist hierbei bspw. an die Verpflichtung, Fahrzeuge mit einem Fahrtenschreiber auszurüsten,¹¹⁵⁵ gewisse Verhaltenspflichten bei einem Unfall (insbesondere bei Personenschaden, keiner unverzüglich beseitigbaren Gefahr oder der

1149 Weh gegen Österreich, §39.

1150 OTT, *nemo tenetur*, S. 112 m.w.H.

1151 John Murray gegen Vereinigtes Königreich, §47; Weh gegen Österreich, §46; Urteil des BGer 6B_439/2010 vom 29. Juni 2010 E. 5.3; OTT, *nemo tenetur*, S. 115 f. m.w.H.

1152 Weh gegen Österreich, §46 m.w.H.; siehe Urteil des Gerichtshofs des Kantons Genf P/23645/2021 AARP/124/2023 vom 6. April 2023 E. C.c.

1153 Urteil des BGer 6B_722/2019 vom 23. Januar 2020 E. 1.3.3; BGE 144 I 242 E. 1.2.1 S. 245 m.w.H.

1154 Zu denken sei hierbei z.B. an das Delikt der Vereitelung einer Blutprobe nach Art. 91a SVG (BGE 121 II 273 E. 3c/cc S. 286; vgl. Botschaft SVG 1999 [Bundesrat], S. 4494).

1155 Art. 93 Abs. 2 Bst. a SVG i.V.m. Art. 29 SVG, Art. 57 Abs. 1 VRV, Art. 100 Abs. 1 Bst. a-d VTS und Art. 219 Abs. 1 Bst. a VTS.

Beschädigung eines Signals)¹¹⁵⁶ oder die Pflicht, sich einer Blutprobe zu unterziehen.¹¹⁵⁷ Art. 6 EMRK verbietet nach Ansicht des BGER nur die *improper compulsion*, d.h. eine missbräuchlich bzw. unverhältnismässig ausgeübte Form von Zwang, wie etwa die in einem Zollstrafverfahren unter Strafandrohung erzwungene Herausgabe von potenziell belastenden Dokumenten.¹¹⁵⁸ Ein Fahrzeugführer dürfe mit Rücksicht auf den *Nemo-tenetur*-Grundsatz nicht unter Strafandrohung verpflichtet werden, aktiv zu seiner eigenen Belastung beizutragen,¹¹⁵⁹ etwa durch Aussagen über den Unfallhergang und den allfälligen Alkoholkonsum vor und während der Fahrt.¹¹⁶⁰

Während im **Strafverfahren** grundsätzlich der Grundsatz *nemo tenetur se ipsum accusare* gilt,¹¹⁶¹ kann im **Verwaltungsprozess** hingegen die beschuldigten Person unter Androhung einer Ungehorsamsstrafe nach Art. 292 StGB oder gar durch Anwendung von unmittelbarem Zwang zur **Mitwirkung** verpflichtet werden.¹¹⁶² Letzteres gilt auch dann, wenn Beweise im Verwaltungsverfahren erhoben worden sind und im Strafverfahren Verwendung finden.¹¹⁶³ Schwierigkeiten entstehen insbesondere dann, wenn der betroffenen Person «**systemfremde**» **Mitwirkungspflichten** auferlegt werden.¹¹⁶⁴ Solche dem Strafprozessrecht fremden Pflichten führen regelmässig zu Diskussionen

1156 Art. 92 SVG i.V.m. Art. 51 Abs. 1 und Abs. 2 SVG, Art. 54 Abs. 2 VRV, Art. 55 Abs. 1 VRV, Art. 56 Abs. 1f. und Abs. 4 VRV, Art. 98 Bst. c SVG; siehe EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 126 f.

1157 Art. 91a SVG; vgl. zum Ganzen BGE 121 II 273 E. 3c/cc S. 286.

1158 BGE 140 II 384 E. 3.2.2 S. 391.

1159 BGE 106 Ia 7 Regeste S. 7; GILLES, AJP 2011, S. 172 m.w.H.

1160 BGE 131 IV 36 E. 3.5.4 S. 47.

1161 Zum Verbot der Selbstbelastung bei Verkehrsunfällen siehe WOHLERS/GODENZI, AJP 2005, S. 1045 ff.

1162 HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Nr. 995; GILLES, AJP 2011, S. 171; WYSS, Freundesgabe Bernhard Schlink, S. 467 f.; MAEDER, AJP 2014, S. 685.

1163 Siehe GILLES, AJP 2011, S. 177 m.w.H. und S. 179; siehe ACKERMANN/URWYLER, S. 22 ff., zum schwierigen Beweistransfer vom Verwaltungs- ins Strafrechtssystem, insbesondere bei Mitwirkungspflichten.

1164 Zu denken ist hier etwa an das Kartellverfahren, welches den Wettbewerbsbehörden weitreichende Untersuchungsmittel, wie Hausdurchsuchungen, zur Verfügung stellt (Art. 40 ff. KG; WASER, S. 72). Es besteht teilweise unter Straffolge eine umfassende Aussagepflicht durch die betroffene Person (Art. 42 Abs. 1 KG i.V.m. Art. 12 Bst. b VwVG sowie Art. 64 BZP; RIEDO/NIGGLI, Verwaltungsstrafrecht, S. 64; MAEDER, AJP 2014, S. 685). Dies führt dann zu Widersprüchlichkeiten und Rechtsunsicherheit, soweit Art. 49a KG (Sanktion bei unzulässigen Wettbewerbsbeschränkungen) als strafrechtliche bzw. strafrechtsähnliche Norm betrachtet (BGE 140 II 384 E. 3.2.1 S. 389; BGE 139 I 72 E. 2.2.2 S. 79 f. m.w.H.) und der Grundsatz *nemo tenetur se ipsum accusare* verletzt wird (NIGGLI/MAEDER, Verwaltungsstrafverfahren, S. 31; RIEDO/NIGGLI, Verwaltungs-

über die Rechtsnatur der betroffenen Regelungen und zu Rechtsunsicherheit.¹¹⁶⁵ Wie bereits einleitend erwähnt,¹¹⁶⁶ ist aufgrund der derzeitigen Ausgestaltung von Art. 7 OBG als Hybridnorm unklar, welchem Rechtsbereich diese Bestimmung zuzuordnen ist und welche rechtsstaatlichen Prinzipien und Garantien gelten. Daher und aufgrund der an Art. 7 OBG vorgebrachten Kritik hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Selbstbelastungsprivileg bzw. dem Verbot des Selbstbelastungszwangs¹¹⁶⁷ ist die Vereinbarkeit dieser Vorschrift mit dem *Nemo-tenetur*-Grundsatz zu erforschen. Es wird untersucht, ob der Fahrzeughalter einer Verhaltenspflicht unterliegt und ob diese allenfalls eine missbräuchlich bzw. unverhältnismässig ausgeübte Form von Zwang darstellt. Hierzu werden zunächst die durch den EGMR festgestellten Kriterien zur Feststellung der Verletzung des strafprozessualen Verbots des Selbstbelastungszwangs erarbeitet und schliesslich auf Art. 7 OBG angewendet.

2. Aspekte zur Feststellung der Verletzung des strafprozessualen *Nemo-tenetur*-Grundsatzes

Mit der Bussenerhebung nach Art. 7 OBG wird ein rechtlicher Zwang («*tenetur*») ausgeübt. Dies aber nur dann, wenn die Strafbehörden keine Fahrzeugführerschaft eruieren konnten und diese dem Fahrzeughalter zwar bekannt ist, er sich aber aus beliebigen Gründen nicht auf das Strafverfahren einlässt. Wenn der Fahrzeughalter hingegen nicht weiss oder nicht wissen kann, wer sein Fahrzeug gelenkt hat, oder dies gegen seinen Willen erfolgte und er es nicht verhindern

strafrecht, S. 64; siehe MAEDER, AJP 2014, S. 685 m.w.H.). Dieselbe Diskussion kann im Verwaltungsstrafverfahren bei der Anwendung von Art. 39 Abs. 2 VStrR hinsichtlich der Frage geführt werden, ob der Beschuldigte bei Einvernahmen ausdrücklich auf sein Aussageverweigerungsrecht hinzuweisen ist (EICKER/FRANK/ACHERMANN, S. 178 f. und S. 231; EICKER/ACHERMANN/LEHNER, AJP 2013, S. 1455). Das Gleiche gilt, wenn die Strafverfolgungsbehörde Beweismittel in einem Strafprozess verwenden möchte, welche im Sinne von Art. 87 Abs. 1 Bst. d HMG unter Androhung einer Strafe wegen Verletzung von Mitwirkungspflichten erhoben worden sind.

1165 Siehe NIGGLI/MAEDER, Verwaltungsstrafverfahren, S. 30 f.

1166 Siehe Ausführungen in III.

1167 NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 88, erachten Art. 6 aOBG/2014 (die Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) mit dem *Nemo-tenetur*-Grundsatz als nicht vereinbar (MAEDER, AJP 2014, S. 685, MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N30 zu Art. 102 SVG; siehe ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 35 f.); EICKER, NK 2018, S. 279, bezeichnet den besagten Grundsatz als tangiert; WOHLERS, Strassenverkehr 2015, S. 13, und OTT, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2016, S. 272 f., erwarten kein Einschreiten des EGMR bei dessen Beurteilung der Vereinbarkeit von Art. 6 aOBG/2014 (der Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) mit dem *Nemo-tenetur*-Grundsatz.

konnte, fehlt es an einer **selbstbelastenden Situation**.¹¹⁶⁸ Mangels Tatmacht kann hier dem Fahrzeughalter denn auch kein Vorwurf gemacht werden.¹¹⁶⁹ Die fehlende Kenntnis der Fahrzeugführerschaft durch den Fahrzeughalter ist in der Praxis allerdings regelmässig eine Schutzbehauptung und – wenn überhaupt – schwer feststellbar.

Sofern der Fahrzeughalter die Fahrzeugführerschaft nicht nennt, führt dies zu einem ordentlichen Strafverfahren wegen Art. 7 OBG und er muss mit der Bussenerhebung rechnen (*«se ipsum accusare»*).¹¹⁷⁰ Bei der Beurteilung, ob der ausgeübte Zwang unzulässig war bzw. das vom EGMR aus Art. 6 Ziff. 1 EMRK abgeleitete Verbot des Selbstbelastungszwangs¹¹⁷¹ verletzt wurde, sind die folgenden Kriterien heranzuziehen:

Der EGMR fordert zunächst einen **konkreten Zusammenhang** zwischen der Informationspflicht eines Fahrzeughalters und dem Strafverfahren gegen ihn wegen des begangenen Strassenverkehrsdelikts. Ohne einen solchen Zusammenhang sei die Anwendung von Zwang zur Erlangung der Information mit dem Recht, zu schweigen und sich nicht selbst zu belasten, vereinbar.¹¹⁷² Es ist somit in einem ersten Schritt festzustellen, ob ein Konnex zu einem Strafverfahren besteht.

Nach der Rechtsprechung des EGMR sind bei der Feststellung der Missachtung des Rechts auf Selbstbelastungsfreiheit folgende weitere Faktoren zu berücksichtigen: (1) die **Art und der Grad des Zwangs zur Beweiserlangung**, (2) die **Existenz angemessener Verfahrensgarantien** und (3) die **Verwertung der so erlangten Beweismittel**.¹¹⁷³ Eine Verwendung im Strafverfahren

1168 JEANNERET, *Le temps tant tenant*, S. 145; vgl. zum Ganzen OTT, *nemo tenetur*, S. 147f. m.w.H.

1169 Siehe ROTH, *ZStrR* 2011, S. 316.

1170 Vgl. OTT, *nemo tenetur*, S. 328.

1171 Siehe WOHLERS/GODENZI, *AJP* 2005, S. 1045.

1172 Vgl. zum Ganzen *Weh gegen Österreich*, § 56.

1173 *«The nature and degree of compulsion used to obtain the evidence; the existence of any relevant safeguards in the procedure; and the use to which any material so obtained is put»*; Jalloh gegen Deutschland, § 101 und § 116; O'Halloran und Francis gegen Vereinigtes Königreich, § 52; WOHLERS, *forum* 2008, S. 2, S. 4-7; Überlegungen der Wirksamkeit der betreffenden Massnahme für das Rechtssystem sieht der EGMR jedoch nicht als entscheidend für die Beurteilung des «Strafcharakters» einer Norm an (Jussila gegen Finnland, § 36); das Kriterium *«pre-existence»* (OTT, *nemo tenetur*, S. 126) wird in der vorliegenden Arbeit nicht behandelt, da die Rechtsprechung des EGMR dazu uneinheitlich ist und wenig überzeugt. Die Entscheide des EGMR zur Lenkeraskunft lassen sich nicht in das durch die Literatur erarbeitete Konzept des Wissens (*«knowledge»*) einfügen, weshalb auf weitere Ausführungen dazu verzichtet wird (OTT, *nemo tenetur*, S. 130).

bedingt, dass die Strafverfolgungsbehörde bei ihrer Anklage nicht auf Beweise zurückgreift, die sie gegen den Willen der beschuldigten Person durch Zwang oder Druck erlangt hat.¹¹⁷⁴ Im Fall *Jalloh gegen Deutschland* nannte der EGMR als zusätzliches Element das Gewicht des **öffentlichen Interesses** (an der Strafverfolgung).¹¹⁷⁵

3. Anwendung der Rechtsprechung des EGMR auf Art. 7 OBG

3.1 Konnex zu einem Strafverfahren

In Anwendung der aktuellen Rechtsprechung des EGMR wird als Erstes untersucht, ob ein konkreter Zusammenhang zwischen der Informationspflicht des Fahrzeughalters und dem Strafverfahren gegen ihn wegen des begangenen Strassenverkehrsdelikts besteht. In der Schweiz auferlegen die Polizeiorgane dem Fahrzeughalter zunächst die Busse im Ordnungsbussenverfahren. Die Übertretungsstrafbehörde oder Staatsanwaltschaft hält ihn alsdann zur Bezahlung an, wenn mit verhältnismässigem Aufwand nicht eruiert werden kann, wer die Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsrecht tatsächlich begangen hat.¹¹⁷⁶ Sofern die Polizei Ermittlungen ohne Vorliegen eines Verdachts tätigt, dass eine Straftat begangen wurde,¹¹⁷⁷ ist der Bezug zu einem Strafverfahren zu verneinen. Art. 7 OBG gelangt allerdings bei einer durch die Polizeiorgane festgestellten¹¹⁷⁸ geringfügigen Widerhandlung gegen das schweizerische Strassenverkehrsrecht zur Anwendung. Die Polizei geht somit von der Begehung einer Straftat und damit vom **Vorliegen eines Tatverdachts** aus, wenn auch die Täterschaft (noch) unbekannt ist (und allenfalls bleibt). Ausgehend von diesem Tatverdacht tätigt die Polizei Erhebungen (z.B. das Zustellen des Übertretungsvorhalts an den Fahrzeughalter mit der Möglichkeit zur Bekanntgabe der tatsächlichen Fahrzeugführerschaft). Unter Umständen können dadurch **erste Beweise erhoben und gesichert** werden. Da dies der Aufklärung einer Straftat dient,¹¹⁷⁹ ist ein solches Vorgehen als **strafprozessuales (und nicht als präventiv-polizeiliches Vor-)Ermittlungs-**

1174 *Jalloh gegen Deutschland*, § 100 m.w.H.; GILLES, AJP 2011, S. 172 m.w.H.

1175 «*The weight of the public interest in the investigation and punishment of the offence in issue*»; OTT, *nemo tenetur*, S. 137, und SUMMERS, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2009, S. 656 f., erachten dies als kein eigenständiges Kriterium.

1176 Art. 7 OBG.

1177 Vgl. Urteil des BGer 1B_404/2021 vom 19. Oktober 2021 E. 3.2.

1178 Art. 3 Abs. 1 OBG.

1179 Vgl. Urteil des BGer 1B_404/2021 vom 19. Oktober 2021 E. 3.2 m.w.H.

verfahren der Polizei¹¹⁸⁰ einzuordnen und fällt somit in den Anwendungsbereich der StPO.¹¹⁸¹ Bereits dies deutet auf einen Konnex zu einem Strafverfahren hin.

Die **Rechtsprechung des EGMR**, dass die Verpflichtung des Fahrzeughalters, die tatsächliche Fahrzeugführerschaft zu benennen, nicht belastend sei,¹¹⁸² vermag für die schweizerische Regelung nicht zu überzeugen. Diese Rechtsprechung basiert auf einem Fall, in welchem die Bezirkshauptmannschaft Bregenz das Verfahren wegen einer Geschwindigkeitsüberschreitung gegen unbekannt führte und gegen den Fahrzeughalter weder ein Strafverfahren aufgrund dieses Delikts eingeleitet worden war noch ein solches in Aussicht stand.¹¹⁸³ Zudem bezieht sich diese Rechtsprechung des EGMR auf die Bestrafung von Fahrzeughaltern, welche wegen der Missachtung einer gesetzlichen Informationspflicht bestraft wurden. Eine solche bspw. gemäss kantonalem Recht vorgesehene Informationspflicht des Motorfahrzeughalters ist nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ebenso mit dem Recht, sich in einem Strafverfahren nicht selbst belasten zu müssen, vereinbar, wenn dieser im Strafverfahren die Möglichkeit erhält, seine Antwort zu verweigern.¹¹⁸⁴

Art. 7 OBG enthält zwar keine Vermutung, dass der Fahrzeughalter der Fahrzeugführer war.¹¹⁸⁵ Die Bestimmung lässt aber zu, dass die Strafbehörde bei der im Fahrzeugausweis eingetragenen Person die Busse wegen des zugrunde liegenden Verkehrsverstosses erhebt, wenn die Täterschaft weiterhin mit verhältnismässigem Aufwand nicht ermittelbar ist und die Busse – unter Umständen infolge der Ablehnung des Ordnungsbussenverfahrens¹¹⁸⁶ – nicht bezahlt¹¹⁸⁷ wird. Bei Art. 7 OBG besteht mithin aufgrund der «Bussen»-Erhe-

1180 Siehe Ausführungen in II.D.3.2.

1181 Art. 299 Abs. 2 StPO; vgl. Urteil des BGER 1B_404/2021 vom 19. Oktober 2021 E. 3.3.

1182 Weh gegen Österreich, § 54; O'Halloran und Francis gegen Vereinigtes Königreich, § 57.

1183 Weh gegen Österreich, § 53.

1184 Urteil des BGER 1P.631/2003 vom 8. Januar 2004 Regeste, in: Pra 93/2004 Nr. 62, S. 348 ff. (S. 348 f.).

1185 MAEDER, *Contra Legem* 2018, S. 67–69, NIGGLI/MAEDER, *Strassenverkehrsrechts-Tagung* 2018, S. 82–84; a.M. Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8517, Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 988, Urteil des BGER 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.5 (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, *AJP* 2018, S. 1568 ff.), MAEDER, *AJP* 2014, S. 684 f., SCHORRO, *ZStrR* 2017, S. 88 f., WEISSENBERGER, *Jahrbuch Strassenverkehrsrecht* 2012, S. 430 f. und WOHLERS, *Strassenverkehr* 2015, S. 12; vgl. Weh gegen Österreich, § 48; siehe Ausführungen in III.H.2.

1186 Art. 4 Abs. 3 Bst. c OBG und Art. 13 Abs. 2 OBG.

1187 Art. 6 Abs. 4 OBG, Art. 7 Abs. 3 OBG und Art. 9 Abs. 2 Bst. c OBG.

bung ein **unmittelbarer Bezug zum begangenen Strassenverkehrsdelikt**. Der Fahrzeughalter kann es nun so sehen, dass er sich im Endeffekt selbst bezieht und die Strafe (in Form der pauschal erhobenen Busse und bei deren Nichtbezahlung oder Zahlungsverzug allenfalls einer – nach der hier vertretenen Ansicht abzulehnenden¹¹⁸⁸ – Ersatzfreiheitsstrafe) trägt. Oder aber der Fahrzeughalter hat diese Strafe zu tragen, weil aufgrund seiner fehlenden Einlassung oder da er effektiv nicht um die Täterschaft weiss,¹¹⁸⁹ diese unbekannt bleibt. M.a.W. wird ohnehin ein Strafverfahren durchgeführt, um die Busse erhältlich zu machen, sofern dies nicht bereits im Ordnungsbussenverfahren möglich war. Damit unterscheidet sich Art. 7 OBG wesentlich von den dem Fahrzeughalter gesetzlich auferlegten Auskunftspflichten, welche durch den EGMR zu beurteilen waren und vergleichbar mit den kantonalrechtlichen Informationspflichten sind. Es besteht jedoch in vergleichbarer Weise ein Konnex zwischen der – auf die Nennung der tatsächlichen Täterschaft begrenzten¹¹⁹⁰ – Informationspflicht des Fahrzeughalters und schliesslich der Einleitung und Durchführung eines ordentlichen Strafverfahrens gegen ihn. Das erste durch den EGMR herausgearbeitete Kriterium zur Feststellung der Verletzung des Verbots des Selbstbelastungszwangs ist somit gegeben.

3.2 Art und Ausmass des Zwangs zur Beweiserlangung

Nachdem der konkrete Zusammenhang mit einem Strafverfahren bejaht wurde, ist als Nächstes auf die Art und den Grad des Zwangs zur Beweiserhebung einzugehen.

a. Indirekte Informationspflicht nach Art. 7 OBG führt zu direktem Zwang Gemäss Art. 140 StPO sind verbotene Beweiserhebungsmethoden wie Zwangsmittel, welche die Denkfähigkeit oder die Willensfreiheit beeinträchtigen, unzulässig, auch wenn die betroffene Person ihrer Anwendung zustimmt. Nicht jede Zwangssituation, in der sich die beschuldigte Person aufgrund eines Strafverfahrens befindet, führt dazu, dass das Verbot des Zwangs zur Selbstbelastung verletzt wird.¹¹⁹¹ Es ist entsprechend in einem nächsten Schritt die Art des Zwangs zu untersuchen, welcher durch die Anwendung von Art. 7 OBG für den Fahrzeughalter entsteht.

1188 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.

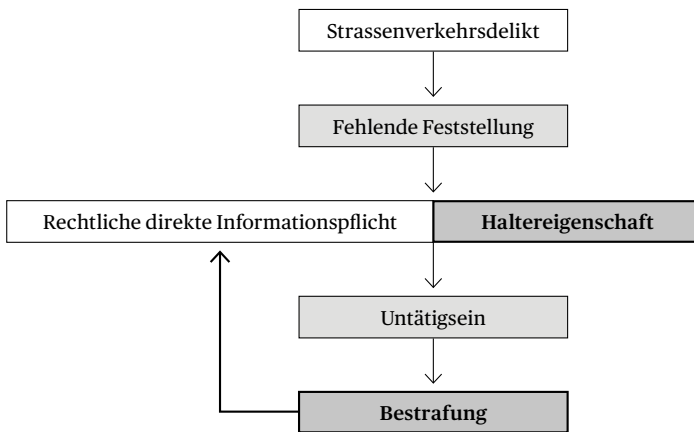
1189 Z.B. da er das Fahrzeug gleichzeitig mehreren Personen überlässt oder diese es ihrerseits anderen überlassen haben.

1190 Vgl. Weh gegen Österreich, § 54; vgl. O'Halloran und Francis gegen Vereinigtes Königreich, § 58; vgl. OTT, *nemo tenetur*, S. 144; vgl. ROTH, ZStrR 2011, S. 316.

1191 ROTH, ZStrR 2011, S. 315.

Im Fall *O'Halloran und Francis gegen Vereinigtes Königreich* führte der EGMR aus, dass es sich bei der angedrohten und verhängten Strafe wegen der Weigerung, Angaben zum tatsächlichen Fahrzeugführer zu machen, um direkten Zwang handle.¹¹⁹² Während Art. 7 OBG «nur» von der Auferlegung (Abs. 1) und «Bezahlung» (Abs. 5) der Busse spricht, sehen einige kantonalrechtliche Bestimmungen bei einer Informationsverweigerung die Bestrafung mit der Busse vor. Bei den durch die Kantone vorgesehenen **direkten Informationspflichten** handelt es sich mithin um **direkten Zwang**.

Abb. 5: Direkte Informationspflicht gemäss kantonalem Recht



Im Gegensatz zu den erwähnten kantonalrechtlichen Vorschriften stellt Art. 7 OBG nicht die eigentliche Weigerung, die tatsächliche Fahrzeugführerschaft bekannt zu geben, unter Strafe und auferlegt dem Fahrzeughalter einen «formellen»¹¹⁹³ Zwang. Vielmehr legt diese Bestimmung das Vorgehen bei unbekannter Fahrzeugführerschaft fest¹¹⁹⁴ und führt zur Erhebung der Busse vom Fahrzeughalter für das begangene Strassenverkehrsdelikts aufgrund von dessen Haltereigenschaft. Im Vergleich zur (kantonalrechtlichen) direkten Informationspflicht sieht Art. 7 OBG einen «**mehrstufigeren**» Weg vor und der

1192 *O'Halloran und Francis gegen Vereinigtes Königreich*, §§ 56 f.

1193 SCHLAURI, S. 206 f. und S. 211; OTT, *nemo tenetur*, S. 116.

1194 Siehe Marginalie zu Art. 6 a OBG/2014.

dem Fahrzeughalter auferlegte Zwang ist differenzierter zu betrachten. Die Strafverfolgungsbehörde führt ein ordentliches Strafverfahren gegen den Fahrzeughalter nur dann durch, wenn dieser sich selbst der Tat bezichtigt¹¹⁹⁵ oder kein Geständnis ablegt und keine oder nur ungenügende Angaben zur tatsächlichen Fahrzeugführerschaft macht, sodass Letztere nicht individualisierbar ist¹¹⁹⁶ und die Busse unter Umständen infolge der Ablehnung des Ordnungsbussenverfahrens¹¹⁹⁷ nicht (fristgerecht) bezahlt¹¹⁹⁸ wird. Der Gesetzgeber hält den Fahrzeughalter somit an, der Strafverfolgungsbehörde eine dienliche Information zur Fahrzeugführerschaft zu erteilen, andernfalls er selbst für die Busse aufkommen muss.¹¹⁹⁹ Es besteht dementsprechend eine **indirekte Informationspflicht** des Fahrzeughalters, wenn er der Busse entgegen will. Die Angabe der tatsächlichen Fahrzeugführerschaft durch den Fahrzeughalter geschieht mithin unter Umständen nicht freiwillig. Will er diese bspw. aufgrund eines besonderen Näheverhältnisses gegenüber der Polizei nicht nennen und ist diese anderweitig – wie durch den Abgleich des Radarfotos – nicht ermittelbar, besteht durch die drohende Bussenerhebung ein direkter Zwang zur Information.¹²⁰⁰ In diesem Fall hängt die Beweissammlung massgeblich vom Willen des Fahrzeughalters ab. Kann hingegen die tatsächliche Fahrzeugführerschaft eruiert werden, kommt es nicht zur Busseerhebung, und es besteht kein Zwang des Fahrzeughalters zu deren Nennung. Der ihm mit Art. 7 OBG auferlegte Zwang ist also **abhängig von der Ermittlungs- und Untersuchungstätigkeit** der Strafverfolgungsbehörden. Erst die fehlende Eruiierungsmöglichkeit der tatsächlichen Fahrzeugführerschaft führt zum Informationszwang des Fahrzeughalters.

1195 In diesem Fall ist der Fahrzeughalter als fahrzeugführende Person zu bestrafen.

1196 Art. 7 Abs. 4 OBG (Art. 6 Abs. 4 aOBG/2014); Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487; es genügt die Vorlage eines unterzeichneten Mietvertrages, wonach der Fahrzeugführer allein den Wagen lenken durfte (Urteil des BGer 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.5 [siehe zu diesem Urteil MÜLLER, AJP 2018, S. 1568 ff.]).

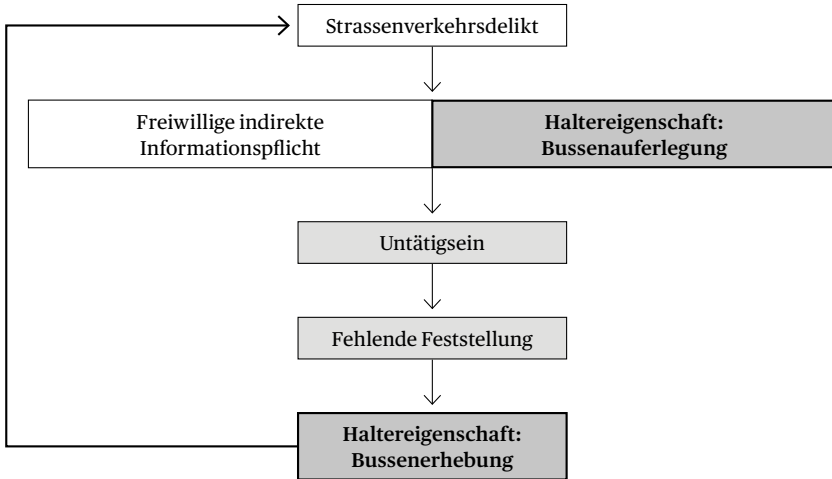
1197 Art. 4 Abs. 3 Bst. c OBG und Art. 13 Abs. 2 OBG.

1198 Art. 6 Abs. 4 OBG, Art. 7 Abs. 3 OBG und Art. 9 Abs. 2 Bst. c OBG.

1199 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

1200 Vgl. GILLES, AJP 2011, S. 173 f.

Abb. 6: Indirekte Informationspflicht gemäss Art. 7 OBG



Soweit die tatsächliche Fahrzeugführerschaft durch die Strafverfolgungsbehörden nur mit unverhältnismässigem Aufwand feststellbar ist und sich der Fahrzeughalter zur Vermeidung der Bussenerhebung zur Information veranlasst sieht, ist die Art des Zwangs mit demjenigen im Fall *O'Halloran und Francis gegen Vereinigtes Königreich* vergleichbar. Auch wenn Art. 7 OBG nur eine indirekte Informationspflicht vorsieht bzw. eine solche Pflicht nicht ausdrücklich erwähnt und kein eigentlicher Verstoss dagegen vorliegt, ist der damit verbundene **Informationszwang ebenso direkter Natur**. Durch die Ausübung von direktem Zwang infolge der indirekten Informationspflicht des Fahrzeughalters wird unter Umständen durch die glaubhaften Angaben des Fahrzeughalters ein entscheidendes Beweismittel in einem Strafverfahren erhältlich gemacht.¹²⁰¹ Da jedoch ein solcher direkter Zwang nach der Rechtsprechung des EGMR nicht das einzige Element zur Feststellung einer allfälligen Missachtung des Verbots des Selbstbelastungszwangs ist, wird nachfolgend dessen Ausmass untersucht.¹²⁰²

1201 Siehe ROTH, ZStrR 2011, S. 316, welcher die Ansicht des EGMR ablehnt, dass unter dem Gesichtspunkt des Zwangs zu berücksichtigen sei, die Betroffenen müssten «nur» angeben, wer gefahren sei («*a simple fact*»).

1202 Siehe Ausführungen in III.C.2.

b. Geringes Ausmass des Zwangs aufgrund der Bussenhöhe im unteren Bereich und mangels Anordnung einer Ersatzfreiheitsstrafe

Nach Art. 7 OBG werden vom Fahrzeughalter weder die Verfahrenskosten erhoben noch wird er wegen der verweigerten Information bestraft. Vielmehr wird von ihm die je nach Delikt unterschiedlich hohe Busse erhoben. Die Maximalhöhe der Ordnungsbusse beträgt CHF 300.–,¹²⁰³ welche der Gesetzgeber in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV allerdings bisher nicht ausgeschöpft hat.¹²⁰⁴ Der Höchstbetrag dieser unbedingten Strafe beträgt derzeit CHF 260.–, weshalb das Ausmass des ausgeübten Zwangs im unteren Bereich liegt.¹²⁰⁵ Die Schwere des Zwangs ist jedoch als wesentlich höher zu beurteilen, wenn die Strafverfolgungsbehörde dem Fahrzeughalter bei Nichtbezahlung der Busse oder Zahlungsverzug zusätzlich eine – nach der hier vertretenen Ansicht abzulehnende¹²⁰⁶ – Ersatzfreiheitsstrafe androht. Soweit dem Fahrzeughalter «nur» die Erhebung der Busse und kein Freiheitsentzug droht, ist der ausgeübte Zwang insgesamt als geringfügig einzustufen. Entgegen der Art des durch die Anwendung von Art. 7 OBG ausgeübten Zwangs spricht dessen Ausmass unter diesen Umständen nicht für die Annahme des Verstosses gegen das Verbot des Selbstbelastungszwangs.

c. Resümee und Fazit

Aufgrund des Gesagten ist somit festzustellen, dass der durch die indirekte Informationspflicht bewirkte direkte Zwang auf eine Einschränkung des Rechts auf Selbstbelastungsfreiheit hindeutet,¹²⁰⁷ während dessen Ausmass infolge der geringfügigen Bussenhöhen dagegen spricht.¹²⁰⁸

3.3 Existenz angemessener Verfahrensgarantien

Nachdem der Konnex zu einem Strafverfahren festgestellt wurde, wie auch, dass das Ausmass des durch die indirekte Informationspflicht¹²⁰⁹ ausgeübten Zwangs dessen Art relativiert, ist im Nachfolgenden darauf einzugehen, ob angemessene Garantien im Verfahren gegen den Fahrzeughalter bestehen.

1203 Vgl. SCHAFFHAUSER, AJP 1996, S. 1218.

1204 Art. 1 Abs. 4 OBG.

1205 Ziff. 3.303.3.e Bussenliste 1 Anhang 1 OBV; vgl. Art. 105 Abs. 1 StGB.

1206 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.

1207 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.a.

1208 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.b.

1209 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.a.

a. Kein Verzicht auf Verteidigungsrechte durch Annahme der konkludenten Zustimmung des Fahrzeughalters

Im Fall *O'Halloran und Francis gegen Vereinigtes Königreich* führte der EGMR aus, dass derjenige, der sich für den Besitz und das Führen eines Kraftfahrzeugs entscheidet, damit bestimmte Verantwortlichkeiten und Verpflichtungen übernimmt, welche sich aus den Rechtsvorschriften für solche Fahrzeuge ergeben. Im Rechtssystem des Vereinigten Königreichs umfassen diese Verantwortlichkeiten die Verpflichtung, den Behörden bei Verdacht auf Verkehrsverstöße die Identität der Fahrzeugführerschaft mitzuteilen.¹²¹⁰

Das BGer schliesst wiederholt aus diesen Ausführungen des EGMR, dass sich somit nach der neueren bundesgerichtlichen und konventionsrechtlichen Rechtsprechung für Halter und Fahrzeugführer von Motorfahrzeugen aus ihrer Akzeptanz der Strassenverkehrsgesetzgebung und ihrer Fahrberechtigung gewisse *Obliegenheiten* ergeben.¹²¹¹ Es erkannte entsprechend implizit in der in Art. 6 aOBG/2014 (der Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) statuierten indirekten Informationspflicht¹²¹² des Fahrzeughalters, die tatsächliche Fahrzeugführerschaft zu nennen oder die Busse zu bezahlen, keine Verletzung des Rechts, sich nicht selber zu belasten.¹²¹³

Richter Myjer erklärte sich in seiner *dissenting opinion* mit dieser Ansicht des EGMR, es handle sich aufgrund der «konkludenten Zustimmung» um keinen Verstoss nach Art. 6 Ziff. 1 EMKR, nicht einverstanden. Im strafrechtlichen Zusammenhang dürfe die Inanspruchnahme des Schweigerechts an sich keine Straftat sein.¹²¹⁴

In der *Literatur* wird die erwähnte «konkludente Zustimmung» im Sinne des Urteils *O'Halloran und Francis gegen vereinigtes Königreich* ebenso zu Recht kritisiert. Der konkludente Rechtsverzicht durch den Besitz und Gebrauch eines Motorfahrzeugs könnte auf jede sozial(schädlich)e Aktivität ausgedehnt

1210 Vgl. zum Ganzen *O'Halloran und Francis gegen Vereinigtes Königreich*, § 57: «*Those who choose to keep and drive motor cars can be taken to have accepted certain responsibilities and obligations as part of the regulatory regime relating to motor vehicles, and in the legal framework of the United Kingdom these responsibilities include the obligation, in the event of suspected commission of road-traffic offences, to inform the authorities of the identity of the driver on that occasion*»; vgl. Urteil des BGer 6B_439/2010 vom 29. Juni 2010 E. 5.3; siehe Urteil des Gerichtshofs des Kantons Genf P/23645/2021 AARP/124/2023 vom 6. April 2023 E. 2.3.2.

1211 BGE 144 I 242 E. 1.2.3 S. 246; Urteil des BGer 6B_439/2010 vom 29. Juni 2010 E. 5.4; Urteil des BGer 6B_571/2009 vom 28. Dezember 2009 E. 3.2.

1212 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.a.

1213 BGE 144 I 242 Regeste S. 242; GILLES, AJP 2011, S. 174 m.w.H.

1214 Vgl. zum Ganzen *O'Halloran und Francis gegen Vereinigtes Königreich*, *dissenting opinion of Judge Myjer*, § 5.

werden, welche einer Regulierung unterliegt.¹²¹⁵ Nach der hier vertretenen Ansicht ist es entsprechend vorzuziehen, solche dem Fahrzeughalter indirekt auferlegten Obliegenheiten ausdrücklich zu benennen und unter Strafe zu stellen. Nur so kann die betroffene Person in strafrechtlicher Hinsicht abschätzen, was von ihr unter den gegebenen Umständen erwartet wird. Falls dies z.B. aus rechtsstaatlichen Gründen nicht möglich ist, folgt daraus, dass die Normierung dieser Vorschrift in einem anderen Rechtsbereich zu prüfen ist, welche nicht an die persönliche Vorwerfbarkeit des begangenen Unrechts anknüpft. Entsprechend ist bei Art. 7 OBG auch die Einführung einer verwaltungsrechtlichen Kostenregelung möglich, zumal dann auch der in indirekter Weise erhobene sittliche Vorwurf wie bei einer «Bussen»-Erhebung fehlt.¹²¹⁶

Aufgrund eines konkludenten Verhaltens hingegen den Verzicht auf fundamentale Rechte anzunehmen, führt zu Rechtsunsicherheit. Ausserdem widerspricht es der wiederholten Rechtsprechung des EGMR, wonach ein **Verzicht auf die Verfahrensgarantien von Art. 6 EMRK insbesondere unmissverständlich zum Ausdruck gebracht werden muss**.¹²¹⁷ Ein solcher ausdrückliche Verzicht liegt bei der Bussenerhebung vom Fahrzeughalter im Sinne von Art. 7 OBG i.d.R. nicht vor. Indem der Fahrzeughalter am Strassenverkehr teilnimmt und dadurch ein gewisses (hypothetisches) Schädigungspotenzial besteht, verzichtet er weder konkludent noch ausdrücklich auf sein Aussage-, Auskunfts- und Zeugnisverweigerungsrecht. Die Erlaubnis, ein potenziell schädigendes Verhalten ausüben zu dürfen, geht nicht ohne Weiteres mit der Verpflichtung einher, den Behörden die tatsächliche Fahrzeugführerschaft zu benennen, wenn es sich hierbei um den Fahrzeughalter selbst oder einen nahen Familienangehörigen handelt. Nach der hier vertretenen Auffassung vermag eine solche Annahme der konkludenten Einwilligung des Fahrzeughalters deshalb die Missachtung des Verbots des Selbstbelastungszwangs nicht zu rechtfertigen.

b. Befreiungsbeweis im ordentlichen Strafverfahren

Als Verfahrensgarantien kommen namentlich Befreiungsbeweise in Betracht. Bei der Einführung der Halterverantwortlichkeit in Art. 7 OBG sah der Gesetzgeber vor, dass der Fahrzeughalter der Bussenerhebung entgehen kann, wenn

1215 Vgl. zum Ganzen SUMMERS, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2009, S. 658, welche als Beispiel das Führen des Unternehmens und den Besuch einer Demonstration nennt; vgl. zum Ganzen OTT, *nemo tenetur*, S. 145; vgl. zum Ganzen ROTH, ZStrR 2011, S. 318, welcher als weiteres Beispiel den Bankier, der seine Geschäftsbücher nicht ordentlich führt, erwähnt.

1216 Siehe Ausführungen in II.D.5.3.c.

1217 Rostovtsev gegen Ukraine, §29 m.w.H.; siehe OTT, *nemo tenetur*, S. 146 m.w.H.

er glaubhaft zu machen vermag, dass das Fahrzeug gegen seinen Willen benutzt wurde und er dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindern konnte.¹²¹⁸ Diese Regelung erinnert an diejenige, welche dem Urteil des EGMR im Fall *O'Halloran und Francis gegen Vereinigtes Königreich* zugrunde lag. Nach der **britischen Strafvorschrift** liegt keine Straftat vor, wenn der Fahrzeughalter aufzeigt, dass er nicht wusste und auch bei angemessener Sorgfalt nicht wissen konnte, wer das Fahrzeug gefahren hat.¹²¹⁹ Das schweizerische Recht sieht mit der Glaubhaftmachung¹²²⁰ – statt des vollen bzw. strikten Beweises – ein herabgesetztes «Beweismass» vor. Gleichzeitig ist durch das Willenselement eine Verschärfung bei den Beweisanforderungen erkennbar. Obschon sich die britische und die schweizerische Bestimmung diesbezüglich unterscheiden, sind sie im Schwierigkeitsgrad des durch den Fahrzeughalter zu erbringenden «Beweises» vergleichbar. Im Zusammenhang mit der nach britischem Recht vorgesehenen Befreiungsmöglichkeit führte der EGMR aus, dass die Straftat – also die Verweigerung der Informationspflicht¹²²¹ – kein Gefährdungsdelikt darstelle und die Gefahr wenig vertrauenswürdiger Geständnisse vernachlässigbar sei.¹²²² Art. 7 OBG gelangt hingegen als Blankettnorm bei abstrakten Gefährdungsdelikten zur Anwendung.¹²²³ Der Fahrzeughalter ist durch die Bussenerhebung für diese abstrakte Gefährdung «mitverantwortlich»¹²²⁴ resp. gilt durch die Erhebung einer Busse anhand der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV in indirekter Weise als Täter eines solchen Delikts. Es ist deshalb unklar, ob der EGMR gleichermassen im Befreiungsbeweis nach Art. 7 Abs. 5 OBG ein Element für die Gewährleistung eines fairen Verfahrens erkennt. Abgesehen davon ist zu berücksichtigen, dass im **Ordnungsbussen-**

1218 Art. 6 Abs. 5 aOBG/2014 bzw. Art. 7 Abs. 5 OBG; vgl. Urteil des Gerichtshofs des Kantons Genf P/23645/2021 AARP/124/2023 vom 6. April 2023 E. 3.

1219 Bei der britischen Vorschrift begründet die Strafbarkeit die fehlende Auskunft des Fahrzeughalters über die Identität der Fahrzeugführerschaft und nicht deren fehlende Ermittlung mit verhältnismässigem Aufwand durch die Strafbehörden. Sein strafbares Verhalten begründet die Weigerung des Fahrzeughalters, Angaben zur Fahrzeugführerschaft zu machen. Er hat mithin nicht – wie nach Art. 7 OBG – für ein fremdes Verhalten einzustehen.

1220 Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist eine Tatsache glaubhaft gemacht, wenn für deren Vorhandensein gewisse Elemente sprechen, selbst wenn das Gericht noch mit der Möglichkeit rechnet, dass sie sich nicht verwirklicht haben könnte (BGE 130 III 321 E. 3.3 S. 325). An das Glaubhaftmachen sind damit weniger hohe Anforderungen zu stellen als an den strikten Nachweis.

1221 § 172 Abs. 2 Bst. a StVG (GB) i.V.m. § 172 Abs. 3 StVG (GB); *O'Halloran und Francis gegen Vereinigtes Königreich*, § 61.

1222 *O'Halloran und Francis gegen Vereinigtes Königreich*, § 59.

1223 Das Ordnungsbussenverfahren wird nur durchgeführt, wenn niemand gefährdet und verletzt wurde sowie keine Sachbeschädigung vorliegt (Art. 4 Abs. 3 Bst. a OBG).

1224 Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 988.

verfahren die Befreiungsmöglichkeit nach Art. 7 Abs. 5 OBG (noch) nicht besteht, sondern erst im nachfolgenden ordentlichen Strafverfahren vorgebracht werden kann.

c. Umgehung der Verteidigungsrechte des Fahrzeughalters durch Einführung von Art. 7 OBG

Der Gesetzgeber führte Art. 6 aOBG/2014 bzw. den heutigen Art. 7 OBG ein, um Beweisschwierigkeiten, namentlich bei Inanspruchnahme des Zeugnisverweigerungsrechts, zu vermeiden.¹²²⁵ Diese Bestimmung greift damit weiter in die Verteidigungsrechte der betroffenen Person ein als die meisten bisherigen kantonalen Vorschriften, welche zwar eine Informationspflicht des Fahrzeughalters vorsahen, dies jedoch unter Einräumung insbesondere des Zeugnisverweigerungsrechts.¹²²⁶ Zur Beschränkung des Aussage- oder Auskunftsverweigerungsrechts lassen sich der Botschaft zu *Via sicura* keine Ausführungen entnehmen.¹²²⁷ Entscheidend für die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG ist, dass der Täter des begangenen Strassenverkehrsdelikts unbekannt bleibt. Ob dieser Umstand infolge der **Geltendmachung eines Aussage-, Auskunfts- oder Zeugnisverweigerungsrechts** resultiert, ist **unbeachtlich**. Entsprechend ist praxismässig im Übertretungsvorhalt auch kein Hinweis auf die Verteidigungsrechte des Fahrzeughalters – im Gegensatz zu einem solchen auf Art. 303 StGB (falsche Anschuldigung) – enthalten. Bei den Ordnungsbussentatbeständen handelt es sich jedoch um keine schweren Straftaten, zu deren Aufklärung der Eingriff in wesentliche Verfahrensrechte gerechtfertigt erscheinen würde.¹²²⁸ Festzuhalten bleibt, dass die bewusste Umgehung von Verteidigungsrechten die Existenz angemessener Verfahrensgarantien in einem Verfahren generell fraglich erscheinen lässt. Dementsprechend ist auf die Einhaltung des Verbots des Selbstbelastungszwangs ein besonderes Augenmerk zu richten. Zudem ist aufgrund der Aushebelung des Zeugnisverweigerungsrechts eine Verletzung der **Achtung des Privat- und Familienlebens**¹²²⁹ zu untersuchen.

1225 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8486 und S. 8496.

1226 Siehe Ausführungen in II.C.2; der EGMR hatte im Fall *O'Halloran und Francis gegen Vereinigtes Königreich* eine mit den kantonalrechtlichen Informationspflichten vergleichbare rechtlich normierte und bei deren Verweigerung strafbare Informationspflicht des Fahrzeughalters zu beurteilen (§ 6i).

1227 Stellt die Strafverfolgungsbehörde dem Fahrzeughalter den Übertretungsvorhalt mit der Möglichkeit zur Bekanntgabe der tatsächlichen Fahrzeugführerschaft zu, ist dessen Stellung zu Beginn des Vorverfahrens zumeist unklar. Der Fahrzeughalter kann beschuldigte Person, Auskunftsperson oder Zeuge sein.

1228 Vgl. Art. 141 Abs. 2 StPO.

1229 Art. 8 EMRK; Art. 13 BV.

d. Weitere Einschränkung der Verteidigungsrechte¹²³⁰

Die Verteidigungsrechte des Fahrzeughalters sind im Ordnungsbussenverfahren einschränkt. Während er bereits in diesem Stadium des Vorverfahrens jederzeit eine Verteidigung beiziehen kann, hat er hingegen keinen Anspruch auf Akteneinsicht.¹²³¹ Der in der Praxis teilweise angebrachte Hinweis auf das fehlende Akteneinsichtsrecht im polizeilichen Ermittlungsverfahren entspricht zwar den Vorgaben nach Art. 101 StPO, beschränkt aber die Verteidigungsrechte einer beschuldigten Person. Durch die Ausführungen in der Botschaft zur Revision des OBG, wonach durch die Möglichkeit der Ablehnung einer Ordnungsbusse zugunsten einer gerichtlichen Beurteilung die Rechte der beschuldigten Person vollumfänglich gewahrt werden,¹²³² wird deren Beschränkung im Ordnungsbussenverfahren erkennbar. Infolge des mangelnden Akteneinsichtsrechts fehlt es im Ordnungsbussenverfahren mithin an einem für die betroffene Person wesentlichen Element für die Durchführung eines fairen Verfahrens und damit an einer allgemeinen Verfahrensgarantie. Erschwerend kommt hinzu, dass das rechtliche Gehör des Fahrzeughalters (durch die fehlende Geltendmachung des Aussage-, Auskunfts- und Zeugnisverweigerungsrechts¹²³³ und Berücksichtigung entlastender Momente¹²³⁴) sowie die Kognition der Gerichte in einem allenfalls nachfolgenden Berufungs- und Beschwerdeverfahren in Strafsachen eingeschränkt sind.¹²³⁵

e. Resümee und Fazit

Es ist somit festzustellen, dass Art. 7 Abs. 5 OBG zwar mit dem Befreiungsbeweis dem Fahrzeughalter eine Möglichkeit zu seiner Verteidigung einräumt,¹²³⁶ gleichzeitig wird ihm aber die Beweislast überbunden¹²³⁷ und seine Verteidigungsrechte¹²³⁸ werden durch die indirekte Informationspflicht¹²³⁹, die fehlende Akteneinsicht im Ordnungsbussenverfahren¹²⁴⁰ und die Nichtberück-

1230 Siehe Ausführungen in III.H.2.3.

1231 Vgl. Art. 101 Abs. 1 StPO.

1232 Botschaft OBG 1993 (Bundesrat), S. 773.

1233 Siehe Ausführungen in III.C.3.3.c.

1234 Siehe Ausführungen in III.E.2 und III.F.3.2.

1235 Art. 398 Abs. 4 StPO; Art. 95 BGG und Art. 97 BGG.

1236 Siehe Ausführungen in III.C.3.3.b.

1237 Siehe Ausführungen in III.H.2.2, III.H.2.3 und III.H.3.

1238 Siehe Ausführungen in III.C.3.3.c.

1239 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.a.

1240 Siehe Ausführungen in III.C.3.3.c.

sichtigung von entlastenden Momenten¹²⁴¹ eingeschränkt. Zudem kommt dem Berufungsgericht wie auch dem Bundesgericht keine umfassende Kognition zu.¹²⁴² Die Annahme eines Verzichts auf diese Rechte kann nach der hier vertretenen Auffassung nicht durch eine konkludente Zustimmung des Fahrzeughalters angenommen werden.¹²⁴³ Es ist entsprechend zweifelhaft, ob hierdurch gesamthaft die Existenz von angemessenen Verfahrensgarantien angenommen werden kann, welche das Recht auf Selbstbelastungsfreiheit zu gewährleisten vermögen.

3.4 Verwertbarkeit der unter Zwang erlangten Beweismittel

Nachdem der Zwang an sich und die damit verbundenen Möglichkeiten des Schutzes der betroffenen Person vor Ausübung unzulässigen Zwanges durch den Staat untersucht wurden, erfolgt als nächstes die Befassung mit der Verwertbarkeit von Beweisen, welche die Strafverfolgungsbehörde unter Ausübung von Zwang erlangt hat.

a. Nennung der Fahrzeugführerschaft durch Fahrzeughalter nach Erhalt des Übertretungsvorhalts

Im Gegensatz zum schweizerischen Recht besteht in Grossbritannien eine Vorschrift, wonach in einem Verfahren für eine Straftat, einschliesslich Geschwindigkeitsüberschreitungen, ein schriftliches Geständnis als Beweis herangezogen werden kann.¹²⁴⁴ Nach Ansicht des EGMR ist die Aufforderung der Strafbehörden an den Fahrzeughalter zur Bekanntgabe des Fahrzeugführers für sich genommen nicht belastend.¹²⁴⁵ In Anwendung dieser Rechtsprechung müsste die Aufforderung im Rahmen des Übertretungsvorhalts ohne Hinweis auf die Verweigerungsrechte des Fahrzeughalters als zulässig erachtet werden.

Gegen die Verwertbarkeit eines solchen Beweises spricht, dass ein zurückhaltender Umgang mit Beweismitteln gefordert ist, welche die Strafverfolgung aufgrund der **Ausübung von Zwang** erlangt hat. Denn beim Ausschluss verbotener Beweiserhebungsmethoden geht es um die Durchführung eines fairen Verfahrens und den Schutz der Menschenwürde¹²⁴⁶. Art. 7 OBG

1241 Siehe Ausführungen in III.E.2 und III.F.3.2.

1242 Siehe Ausführungen in III.C.3.3.d.

1243 Siehe Ausführungen in III.C.3.3.a.

1244 Art. 12 Abs. 1 Road traffic offenders act 1988 (GB) vom 15. November 1988; O'Halloran und Francis gegen Vereinigtes Königreich, § 27.

1245 Weh gegen Österreich, § 54; O'Halloran und Francis gegen Vereinigtes Königreich, § 58.

1246 Art. 3 Abs. 2 Bst. d StPO; Art. 7 BV.

aufgelegt dem Fahrzeughalter einen direkten Zwang zur Information¹²⁴⁷ und kann in gewissen Fällen dessen Willen entscheidend beeinflussen,¹²⁴⁸ was einen zurückhaltenden Umgang mit den so erlangten Informationen bedingt. Eine unter Druck abgegebene Information ist für die Wahrheitsfindung in einem Strafprozess wenig förderlich. Dasselbe gilt, wenn Ermittlungen auf ein verhältnismässiges Mass beschränkt werden.

Für die Annahme der Verwertbarkeit der im Rahmen des Übertretungsvorhalts gemachten (schriftlichen) Information des Fahrzeughalters spricht hingegen, dass dieser sich **nicht in einer vergleichbaren Drucksituation** wie bei einer Einvernahme befindet. Dessen Rolle ist unter Umständen zu diesem frühen Zeitpunkt im Strafverfahren noch unklar. Die von ihm geforderte Information ist entsprechend auf die **Angabe des verantwortlichen Fahrzeugführers** beschränkt. Unter Bezugnahme auf die zuvor erwähnte Rechtsprechung des EGMR¹²⁴⁹ kann die schriftliche Information des Fahrzeughalters zum tatsächlichen Fahrzeugführer deshalb als zulässiger Beweis – z.B. für die begangene Geschwindigkeitsüberschreitung – erachtet werden. Die Verpflichtung zur Angabe von Daten zum tatsächlichen Fahrzeugführer tangiert mithin den Kerngehalt des Verbots des Selbstbelastungszwangs nicht.

b. Information zur Fahrzeugführerschaft durch Fahrzeughalter während Einvernahme

Nach **Art. 141 Abs. 1 Satz 2 StPO** sind Beweise unverwertbar, wenn die StPO diese als solche bezeichnet. Dies gilt bei der Information des Fahrzeughalters in einem Strafverfahren dann, wenn er den Strafbehörden gegenüber eine Information kundtut, ohne im Vorfeld seiner Einvernahme auf seine strafprozessualen Verteidigungsrechte hingewiesen worden zu sein. So sind die während einer Einvernahme gemachten Angaben des Fahrzeughalters als beschuldigte Person,¹²⁵⁰ Auskunftsperson¹²⁵¹ oder Zeuge¹²⁵² ohne den vorgängigen **Hinweis auf das Aussage-, Auskunfts- oder Zeugnisverweigerungsrecht**

1247 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.

1248 Vgl. Art. 140 StPO i.V.m. Art. 141 Abs. 1 StPO; die Abgrenzung, wann eine psychische Beweiserhebungsmethode auf die Denkfähigkeit und die Willensfreiheit einer Person erlaubt oder unerlaubt einwirkt, ist generell schwierig zu treffen und muss im Einzelfall beurteilt werden (GOLDSCHMID/MAURER/SOLLBERGER, S. 122).

1249 O'Halloran und Francis gegen Vereinigtes Königreich, § 60.

1250 Art. 158 Abs. 1 Bst. b StPO i.V.m. Art. 158 Abs. 2 StPO; Art. 141 Abs. 1 Satz 2 StPO.

1251 Art. 180 Abs. 1 StPO i.V.m. Art. 158 Abs. 1 Bst. b StPO und Art. 158 Abs. 2 StPO; Art. 141 Abs. 1 Satz 2 StPO.

1252 Art. 177 Abs. 3 StPO; Art. 141 Abs. 1 Satz 2 StPO; dies ist namentlich dann der Fall, wenn der Fahrzeughalter als Täter nicht infrage kommt, da auf dem Radarfoto eine Person des anderen Geschlechts zu erkennen ist.

nicht verwertbar. Denn der Fahrzeughalter hat sie unter Verletzung von Gültigkeitsvorschriften abgegeben. Fehlt mithin der Hinweis auf das Aussage-, Auskunfts- und Zeugnisverweigerungsrecht, darf die Bekanntgabe der tatsächlichen Fahrzeugführerschaft durch den Fahrzeughalter im Verfahren nicht verwendet werden. Wiederholt sich der Fahrzeughalter unter Wahrung dieser Rechte nicht und liegen keine weiteren Beweise vor, welche auf die Täterschaft des genannten Fahrzeugführers schliessen lassen, führt dies aufgrund der fehlenden Verwertbarkeit der im Zusammenhang mit dem Übertretungsvorhalt gemachten Information zu einem Freispruch der angeblichen Täterschaft. Soweit die tatsächliche Fahrzeugführerschaft bekannt ist, sie jedoch aufgrund eines Verfahrensfehlers keiner Bestrafung zugeführt werden kann, ist die Busenerhebung nach Art. 7 OBG ausgeschlossen.

c. Resümee und Fazit

Sofern die Aufforderung der Strafbehörden zur Bekanntgabe der tatsächlichen Fahrzeugführerschaft schriftlich im Übertretungsvorhalt erfolgt, muss der Fahrzeughalter nicht gleich geschützt werden, wie wenn diese in einer Einvernahme geschieht. Es ist am konkreten Einzelfall zu prüfen, ob der Fahrzeughalter bei einer mündlichen Befragung auf seine strafprozessualen Rechte hingewiesen worden ist. Eine allgemeingültige Aussage im Hinblick auf die Verletzung des Verbots des Selbstbelastungszwangs ist entsprechend nicht möglich.

3.5 Zulässigkeit der durch Art. 7 OBG bewirkten Grundrechtseinschränkung(en)

Die Beurteilung des Vorliegens eines **öffentlichen Interesses** ist insofern bedeutsam, als der EGMR das Interesse an der Strafverfolgung und der Bestrafung der Täterschaft teilweise als eigenständiges Kriterium im Zusammenhang mit der Prüfung einer Verletzung von Art. 6 EMRK erachtet.¹²⁵³ OTT, und SUMMERS sehen im öffentlichen Interesse hingegen kein eigenständiges Kriterium und weisen darauf hin, dass es in den neueren Urteilen nicht mehr enthalten sei.¹²⁵⁴ Diese Ausführungen machen insofern Sinn, als es sich beim *Nemo-tenetur*-Grundsatz um eine **Verfahrensgarantie** handelt, welche sich als Minimalgarantie mit dem Prinzip der Einschränkungbarkeit nicht verträgt, und das Strafverfolgungsinteresse im Rahmen der Verhältnismässigkeitsprüfung i.e.S. stets genannt werden kann.¹²⁵⁵ Art. 36 BV ist insofern nicht anwendbar. Im Strassenverkehrsrecht wird mit diesem Kriterium des öffentlichen Interesses (Sicherheit)

¹²⁵³ Siehe Ausführungen in III.C.2.

¹²⁵⁴ OTT, *nemo tenetur*, S. 137; SUMMERS, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2009, S. 656 f.

¹²⁵⁵ OTT, *nemo tenetur*, S. 290 m.w.H. und S. 292 f.

jedoch häufig argumentiert,¹²⁵⁶ weshalb hier dennoch darauf eingegangen wird. Diese Ausführungen erfolgen allerdings nicht im (direkten) Zusammenhang mit der Verletzung des Grundsatzes *nemo tenetur se ipsum accusare*, sondern vielmehr unter Einbezug von Freiheitsrechten, welche Art. 7 OBG ebenso tangiert. Diese Vorschrift greift nämlich in das **Eigentum**¹²⁵⁷ und – bei Verfügung einer (nach der hier vertretenen Ansicht abzulehnenden)¹²⁵⁸ Ersatzfreiheitsstrafe – in die **persönliche Freiheit**¹²⁵⁹ der betroffenen Person ein.¹²⁶⁰ Die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG im Strafverfahren wirkt sich vergleichbar aus wie die Bestrafung der Täterschaft für das begangene Strassenverkehrsdelikt. Ein solcher Grundrechtseingriff ist nur unter den Voraussetzungen von Art. 36 BV zulässig. Nachfolgend ist zu deshalb untersuchen, ob dieser Eingriff durch Art. 7 OBG gerechtfertigt ist.

a. Gesetzliche Grundlage und Rechtfertigung durch ein öffentliches Interesse

Mit Art. 7 OBG besteht eine **formelle gesetzliche Grundlage**,¹²⁶¹ welcher öffentliche Interessen¹²⁶² zugrunde liegen. Zu denken ist hierbei an die in der Botschaft zu *Via sicura* ausdrücklich erwähnte **ökonomische Verwaltungs- und Prozessführung**.¹²⁶³ Bei einer generellen oder teilweisen Zeugnisverweigerung fallen oft aufwändigere Ermittlungs- und Untersuchungsarbeiten und damit die Inanspruchnahme zusätzlicher Ressourcen (namentlich in personeller sowie letztlich in finanzieller Hinsicht) an. Zudem steht ein solches Verhalten unter Umständen der Wahrheitsfindung und mithin der Bestrafung des tatsächlichen Täters entgegen. Dieses öffentliche Interesse der **Strafverfolgung** kommt bereits darin zum Ausdruck, dass mit Art. 7 OBG ein rechtlicher Freiraum verhindert werden sollte.¹²⁶⁴ Die im Rahmen von *Via sicura* eingeführte Bussenerhebung dient somit **nicht nur rein fiskalischen Interessen** bzw. einzig dem Interesse an staatlicher Mittelbeschaffung, welches nach der

1256 Vgl. OTT, *nemo tenetur*, S. 155.

1257 Art. 26 BV.

1258 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.

1259 Art. 10 Abs. 2 BV.

1260 Vgl. Art. 36 Abs. 1 BV.

1261 Art. 36 Abs. 1 BV.

1262 Art. 36 Abs. 2 BV.

1263 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

1264 Postulat Nr. 06.3119 «Wider die Bussenschlupflöcher» vom 23. März 2006 mit Verweis auf die Ausführungen in der NZZ Nr. 26 vom 1. Februar 2006, S. 51; vgl. Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8496.

bundesgerichtlichen Rechtsprechung nur ein sehr beschränkt hinreichendes Motiv für die Einschränkung (individueller) Grundrechte ist.¹²⁶⁵

b. Eignung der Normierung der Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters

In einem nächsten Schritt ist im Sinne von Art. 36 BV der Frage nachzugehen, ob der Eingriff durch Art. 7 OBG in die Eigentumsgarantie¹²⁶⁶ und – bei Verfügung einer nach der hier vertretenen Ansicht abzulehnenden Ersatzfreiheitsstrafe¹²⁶⁷ – die persönliche Freiheit¹²⁶⁸ verhältnismässig ist. Das Erfordernis der Geeignetheit ist zweifelsfrei gegeben, da der Gesetzgeber die Strafverfolgungsbehörden durch Art. 7 Abs. 5 OBG **von intensiver Ermittlungs- und Untersuchungsarbeit entlastet** und den Fahrzeughalter unter Umständen indirekt zu **erhöhter Vorsicht bei der Überlassung des Fahrzeugs an andere** anhält.

c. Erforderlichkeit der Normierung der Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters

Die Erforderlichkeit der Massnahme kann mit den Ausführungen in der Botschaft zu *Via sicura* begründet werden, dass die aufwändige Ermittlungs-(und Untersuchungs-)Arbeit in keinem vernünftigen Verhältnis zu der zu erwartenden Höhe der Busse stehe und auch die Gerichtsgebühren nur höchst selten den behördlichen Aufwand deckten, sodass diese Kosten stossenderweise zulasten der Allgemeinheit gingen.¹²⁶⁹ Die Einführung einer mit Strafe bedrohten Informationspflicht oder die Erhebung von blossen **Verfahrenskosten** an den Fahrzeughalter hätten im Ordnungsbussenverfahren in vergleichbarer Weise in dessen Eigentum eingegriffen. Im ordentlichen Strafverfahren sind allerdings die Verfahrenskosten zusätzlich zur Busse zu erheben, weshalb die Erhebung von Verfahrenskosten, wie dies bspw. in Deutschland vorgesehen ist, weniger stark in das Vermögen des Fahrzeughalters eingreift. Abgesehen von einer Kostenregelung und/oder Fahrtenbuchauflage ist im ordentlichen Strafverfahren eine gleich geeignete, aber mildere Massnahme nicht ersichtlich, zumal in einigen Kantonen bereits solche Informationspflichten bestanden, aber aufgrund der Geltendmachung von Aussage-, Auskunfts- und Zeugnisverweigerungsrechten nicht zu einer eigentlichen Entlastung der Behörden führten.

1265 BGE 138 I 378 E. 8.6.1 S. 396.

1266 Art. 26 BV.

1267 Siehe Ausführungen in III.1.2.4.

1268 Art. 10 Abs. 2 BV; Art. 36 Abs. 3 BV.

1269 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

d. Verhältnismässigkeit i.e.S. (stärkere Gewichtung des öffentlichen Interesses an Strafverfolgung und Bestrafung des Täters)

Bei der Abwägung der öffentlichen (Eingriffszweck) und privaten (Eingriffswirkung) Interessen ist festzuhalten, dass der **Gesetzgeber** offenbar das öffentliche Interesse höher als das persönliche Interesse des Fahrzeughalters an der Wahrung seines Eigentums (und evtl. seiner persönlichen Freiheit) gewichtete. Er hielt die **Schmälerung der Rechte des Fahrzeughalters** als zulässig, da dieser letztlich **eigenverantwortlich entscheidet**, ob er die Busse selber bezahlt und den Betrag allenfalls bei der tatsächlich schuldigen Person einfordert (und ihr allenfalls künftig das Fahrzeug nicht mehr überlässt) oder ob er den Täter meldet.¹²⁷⁰ Die Situation, dass der Fahrzeughalter tatsächlich nicht weiss oder nicht wissen kann, wer sein Fahrzeug gelenkt hat, erschien dem Gesetzgeber mithin nur schwer denkbar. In diesen Situationen ist denn auch keine eigenverantwortliche Entscheidung des Fahrzeughalters möglich. Der **Botschaft zu *Via sicura*** ist des Weiteren zu entnehmen, dass viele Unternehmen oft nicht in der Lage sind, der Polizei jene Person anzugeben, die das Fahrzeug zur fraglichen Zeit benutzte.¹²⁷¹ Solche Unternehmen können bereits aufgrund ihrer Rechtsnatur und mangels gesetzlicher Regelung keine eigenverantwortliche Entscheidung treffen, ob sie die Busse von der Täterschaft zurückfordern. Praxisgemäss ist es jedoch zumeist so, dass der Fahrzeughalter weiss oder zumindest in Kenntnis bringen kann, wer das Fahrzeug gelenkt hat. Zumal sich die Halterverantwortlichkeit zwischenzeitlich etabliert hat und allgemein bekannt ist, dass im Bagatellbereich des Strassenverkehrsrechts bei unbekannter Täterschaft von der natürlichen Person als Fahrzeughalter die Busse erhoben werden kann. Das **Bewusstsein der Konsequenzen des Nichtwissen(können)s wurde mithin geschärft**.

Der **Botschaft zu *Via sicura*** ist ausserdem zu entnehmen, dass die Stärkung der Verfügungsverantwortung des Fahrzeughalters über sein ausweispflichtiges Fahrzeug im Bagatellbereich unter dem **Aspekt der ökonomischen Verwaltungs- und Prozessführung** angezeigt erscheine, ohne dass für diesen ungerechtfertigte Nachteile entstünden. Erstens hätte der Fahrzeughalter es selber in der Hand, wem er sein Fahrzeug zur Verfügung stelle, und zweitens habe die Erhebung einer solchen Busse keinerlei weitere Auswirkungen wie einen Strafregistereintrag oder eine Administrativmassnahme.¹²⁷² Diese Aus-

1270 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

1271 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8486.

1272 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

führungen in der Botschaft zu *Via sicura* zur ökonomischen Verwaltungs- und Prozessführung erinnern an eine Kostentragungspflicht aufgrund des **Verursacherprinzips**.¹²⁷³ Art. 7 OBG ist jedoch – wie bereits aufgezeigt wurde¹²⁷⁴ – nicht im Sinne dieses Grundsatzes, wonach die Kosten tragen muss, wer sie verursacht hat.

Durch die **Beschränkung des Aufwandes der Strafverfolgungsbehörden** bei der Feststellung der tatsächlichen Fahrzeugführerschaft auf ein verhältnismässiges Mass schränkt der Gesetzgeber ebenso das öffentliche Interesse an der **Wahrheitsfindung** ein. Gleichzeitig bietet er damit dem Fahrzeughalter ein **rascheres Verfahren**, was auch in dessen eigenem Interesse liegt.

Ausserdem ist zu berücksichtigen, dass das öffentliche Interesse an der Verfolgung und Ahndung von **Bagatelldelikten** wie den Ordnungsbussentatbeständen im Vergleich zu den Straftatbeständen des Kriminalstrafrechts als gering einzustufen ist. Das Ordnungsbussenverfahren gelangt nur bei Widerhandlungen zur Anwendung, bei denen der Täter weder Personen gefährdet oder verletzt noch Sachschaden verursacht.¹²⁷⁵ Wie bereits erwähnt,¹²⁷⁶ vermag die Einführung der Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters nur in **beschränktem Ausmass auf die Verkehrssicherheit** Einfluss zu nehmen. Da Art. 7 OBG die Erhebung der Busse vom Fahrzeughalter vorsieht, besteht nur dann eine **generalpräventive Wirkung auf das allgemeine Verkehrsverhalten**, wenn er selber gefahren ist oder die Täterschaft dem Fahrzeughalter bekannt ist oder er diese in Kenntnis bringen und zur Verantwortung ziehen kann. Auch wenn der Fahrzeughalter die Täterschaft gegenüber den Strafbehörden nicht nennt, kennt er oft die Täterschaft. Durch die Bezahlung der Busse durch den Fahrzeughalter oder den Rückgriff auf die tatsächliche Fahrzeugführerschaft kann mithin in generalpräventiver Hinsicht auf dessen oder deren Verhalten eingewirkt werden. Da die Bussen sich jedoch im unteren Rahmen bewegen, ist eine generalpräventive Wirkung – wenn überhaupt¹²⁷⁷ – höchstens in geringem Umfang anzunehmen.¹²⁷⁸ In diesem Sinne sind denn auch die besagten Ausführungen zur Verkehrssicherheit zu sehen, zumal insbesondere eine stärkere (negative) Generalprävention zu mehr

1273 Siehe Ausführungen in II.D.3.1.

1274 Siehe Ausführungen in II.D.3.1.a.

1275 Siehe Art. 4 Abs. 3 Bst. a OBG.

1276 Siehe Ausführungen in I.A.2.3.

1277 A.M. Votum Koller, Amtl. Bull. SR 1994 65 ff., S. 68; a.M. Votum Loretan, Amtl. Bull. SR 1994 65 ff., S. 70; a.M. Votum Küchler, Amtl. Bull. SR 1994 65 ff., S. 69.

1278 Siehe Ausführungen in II.D.4.4.c.

Sicherheit im Strassenverkehr führt.¹²⁷⁹ Dadurch, dass auf beiden Seiten Vermögensinteressen betroffen sind, tragen generalpräventive Überlegungen¹²⁸⁰ massgebend dazu bei, dass das öffentliche Interesse das private Interesse zu überwiegen vermag. Wird hingegen eine generalpräventive Wirkung von Art. 7 OBG – hier müsste dann eine Diskussion um dessen Entkriminalisierung geführt werden – generell abgelehnt, ist auch kein überwiegendes öffentliches Interesse anzunehmen. Die Zulässigkeit der durch diese Vorschrift bewirkten Grundrechtseinschränkungen ist mithin abzulehnen. Auch wenn Art. 36 BV nicht auf den Grundsatz *nemo tenetur se ipsum accusare* anwendbar ist, zeigt diese Verhältnismässigkeitsprüfung i.e.S., dass das Kriterium des öffentlichen Interesses bei der Beurteilung einer Verletzung des *Nemo-tenetur*-Grundsatzes berücksichtigt werden sollte.¹²⁸¹

e. Wahrung des Kerngehalts

Durch die Einführung von Art. 7 OBG ist weder der Kerngehalt der Eigentums-garantie¹²⁸² noch der persönlichen Freiheit¹²⁸³ betroffen. Die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG im Bagatellbereich führt **nicht** zu einer übermässigen Aneignung bzw. **Abschaffung von Privateigentum** durch den Staat. Bei einem allfälligen Freiheitsentzug gelten die Mindestgarantien nach Art. 31 BV, weshalb auch der Kerngehalt der persönlichen Freiheit gewahrt bleibt.

f. Resümee und Fazit

Es wurde festgestellt, dass mit Art. 7 OBG eine formelle gesetzliche Grundlage besteht,¹²⁸⁴ welcher öffentliche Interessen¹²⁸⁵ zugrunde liegen.¹²⁸⁶ Die Bussenerhebung ist zweifelsfrei geeignet, die Behörden von aufwändiger Ermittlungs- und Untersuchungsarbeit zu entlasten und den Fahrzeughalter unter Umständen indirekt zu erhöhter Vorsicht bei der Überlassung des Fahrzeugs an andere anzuhalten.¹²⁸⁷ Dies hätte allerdings ebenso durch die Einführung

1279 Siehe Ausführungen in I.A.2.1 und I.A.2.3.

1280 Siehe Ausführungen in I.A.2.1.

1281 A.M. OTT, *nemo tenetur*, S. 137; a.M. SUMMERS, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2009, S. 656f.

1282 Art. 26 BV.

1283 Art. 10 Abs. 2 BV; bei Verfügung einer (nach der hier vertretenen Ansicht abzulehnenden [siehe Ausführungen in III.I.2.4.]) Ersatzfreiheitsstrafe.

1284 Art. 36 Abs. 1 BV.

1285 Art. 36 Abs. 2 BV.

1286 Siehe Ausführungen in III.C.3.5.a.

1287 Siehe Ausführungen in III.C.3.5.b.

einer Kostenregelung als besondere öffentliche Abgabe für die aufgrund der Benutzung des Fahrzeugs durch eine unbekannte Täterschaft angefallene Ermittlungs- und Untersuchungstätigkeit als im ordentlichen Strafverfahren vergleichsweise milderes Mittel geschehen können.¹²⁸⁸ Das öffentliche Interesse an der Strafverfolgung und Ahndung von Ordnungsbussdelikten, welches in generalpräventiven Überlegungen zum Ausdruck kommt (oder andernfalls deren Entkriminalisierung in Betracht zu ziehen ist), führt dazu, dass eine solche Massnahme «zumutbar» ist.¹²⁸⁹ Insgesamt ist somit festzustellen, dass die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG in unverhältnismässiger Weise in das Eigentum¹²⁹⁰ und – bei Verfügung einer nach der hier vertretenen Ansicht abzulehnenden Ersatzfreiheitsstrafe¹²⁹¹ – die persönliche Freiheit¹²⁹² der betroffenen Person eingreift.¹²⁹³

4. Zusammenfassung wesentlicher Erkenntnisse und Schlussfolgerungen

Zunächst war festzustellen, dass das im Strafverfahren grundsätzlich geltende Verbot des Selbstbelastungszwangs nicht absolut gilt und die beschuldigte Person unter Umständen – wie im Verwaltungsprozess – zur Mitwirkung angehalten werden kann.¹²⁹⁴ Dies kann die Zuordnung einer Vorschrift zu einem Rechtsbereich erschweren, was bei der Untersuchung der Vereinbarkeit von Art. 7 OBG mit dem Recht auf Selbstbelastungsfreiheit deutlich wurde. Hierbei waren gemäss der Rechtsprechung des EGMR der Konnex zu einem Strafverfahren, die Art und der Grad des Zwangs infolge der indirekten Informationspflicht zur Beweiserlangung, die Existenz angemessener Verfahrensgarantien und die Verwertung der so erlangten Beweismittel zu beurteilen.¹²⁹⁵

Es wurde aufgezeigt, dass ein Konnex zu einem Strafverfahren und ein öffentliches Interesse an der Bussenerhebung im Sinne von Art. 7 OBG bzw.

1288 Siehe Ausführungen in III.C.3.5.c.

1289 Siehe Ausführungen in III.C.3.5.d.

1290 Art. 26 BV.

1291 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.

1292 Art. 10 Abs. 2 BV.

1293 Vgl. Art. 36 Abs. 1 BV.

1294 Siehe Ausführungen in III.C.1.

1295 «*The nature and degree of compulsion used to obtain the evidence; the existence of any relevant safeguards in the procedure; and the use to which any material so obtained is put*»; Jalloh gegen Deutschland, §101 und §116; O'Halloran und Francis gegen Vereinigtes Königreich, §52; WOHLERS, *forum*poenale 2008, S. 2, S. 4-7; siehe Ausführungen in III.C.2.

zur Strafverfolgung von Ordnungsbussdelikten bestehen.¹²⁹⁶ Die Art¹²⁹⁷ und der Grad¹²⁹⁸ des ausgeübten Zwangs halten sich insofern die Waage, als der Zwang zwar direkter Natur ist, aber sich nur geringfügig auf die betroffene Person auswirkt.

In einem nächsten Schritt wurde untersucht, ob angemessene Verfahrensgarantien bestehen. Das schweizerische Recht sieht wie die britische Regelung im Fall *O'Halloran und Francis gegen Vereinigtes Königreich* eine Befreiungsmöglichkeit des Fahrzeughalters vor. Aufgrund des Vergleichs dieser beiden Regelungen konnten jedoch keine Rückschlüsse gezogen werden, ob der EGMR im Befreiungsbeweis nach Art. 7 Abs. 5 OBG ein Element für die Gewährleistung eines fairen Verfahrens erkennen würde.¹²⁹⁹ Zumal der Fahrzeughalter diese Möglichkeit im kostenlosen Ordnungsbussenverfahren nicht wahrnehmen kann und dem Fahrzeughalter im Vorverfahren nicht sämtliche Verteidigungsrechte zustehen und alsdann die gerichtliche Kognition eingeschränkt ist.¹³⁰⁰ Eine wesentliche Erkenntnis war, dass durch die allfällig konkludente Übernahme von gewissen Verpflichtungen als Fahrzeughalter weder ein gesetzlich vorgesehener noch ein durch die betroffene Person unmissverständlich zum Ausdruck gebrachter Verzicht auf die Verfahrensgarantien von Art. 6 EMRK vorliegt.¹³⁰¹

Im Gegensatz zur britischen Regelung kennt das schweizerische Recht keine ausdrückliche Regelung zur Verwertbarkeit eines Geständnisses des Fahrzeughalters als Beweismittel. Die vom Fahrzeughalter im Rahmen des Übertretungsvorhalts gemachte Information kann dennoch als zulässiger (Indizien-)Beweis für die begangene Geschwindigkeitsüberschreitung erachtet werden.¹³⁰² Bei einer Einvernahme ist der Fahrzeughalter hingegen zur Durchführung eines fairen Verfahrens ausdrücklich auf sein Aussage-, Auskunfts- oder Zeugnisverweigerungsrecht hinzuweisen.¹³⁰³

Der Einbezug des öffentlichen Interesses durch den EGMR offenbart einmal mehr, dass es sich bei den durch ihn herausgearbeiteten Kriterien um eine

1296 Siehe Ausführungen in III.C.3.1 und III.C.3.5.a.

1297 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.a.

1298 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.b.

1299 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.C.3.3.b.

1300 Siehe Ausführungen in III.C.3.3.c und III.C.3.3.d.

1301 Siehe Ausführungen in III.C.3.3.a.

1302 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.C.3.4.a.

1303 Siehe Ausführungen in III.C.3.4.b; vgl. Art. 141 Abs. 1 Satz 2 StPO; vgl. Art. 158 Abs. 1 Bst. b StPO i.V.m. Art. 158 Abs. 2 StPO; Art. 158 Abs. 1 Bst. b StPO i.V.m. Art. 158 Abs. 2 StPO; vgl. Art. 180 Abs. 1 StPO i.V.m. Art. 158 Abs. 1 Bst. b StPO und Art. 158 Abs. 2 StPO; vgl. Art. 177 Abs. 3 StPO.

mit Rechtsunsicherheit verbundene Abwägungslösung handelt und die Besonderheiten des Einzelfalls massgeblich für die Beurteilung der Verletzung des Grundsatzes *nemo tenetur se ipsum accusare* sind.¹³⁰⁴ Da Art. 7 OBG neben diesem Verfahrenseingriff einen Eingriff in die Eigentumsgarantie¹³⁰⁵ und allenfalls die persönliche Freiheit¹³⁰⁶ beinhaltet, wurde das letzte Kriterium des EGMR zur Beurteilung eines Eingriffs in das Recht auf Selbstbelastungsfreiheit im Rahmen der Verhältnismässigkeitsprüfung nach Art. 36 Abs. 3 BV untersucht. Bei der Prüfung der Zulässigkeit der durch Art. 7 OBG bewirkten Grundrechtseinschränkung(en) wurde festgestellt, dass diese Vorschrift eine gesetzlich vorgesehene und durch ein öffentliches Interesse gerechtfertigte¹³⁰⁷ und geeignete Massnahme¹³⁰⁸ ist, welche den Kerngehalt der Eigentumsgarantie¹³⁰⁹ und – bei Verfügung einer (nach der hier vertretenen Ansicht abzulehnenden)¹³¹⁰ Ersatzfreiheitsstrafe – der persönlichen Freiheit¹³¹¹ wahrt. Sie stellt jedoch in Anbetracht der Erforderlichkeit nicht das mildeste Mittel im ordentlichen Strafverfahren dar. Mit der Erhebung von Verfahrenskosten statt der Busse – und im ordentlichen Strafverfahren zumeist zusätzlich auch der Verfahrenskosten – wird derselbe Zweck (die Vermeidung der Kostentragung durch die Allgemeinheit infolge aufwändiger Ermittlungs- und Untersuchungsarbeit wegen eines mit dem Fahrzeug des Fahrzeughalters durch eine unbekannte Täterschaft begangenen Delikts) mit einem vergleichsweise weniger schwerwiegenden Eingriff in die Grundrechte des Fahrzeughalters erreicht.¹³¹² Das öffentliche Interesse an einer Strafverfolgung ist im Bagatellbereich geringer als bei Tatbeständen des Kriminalstrafrechts. Die Abwägung des öffentlichen Interesses zeigte, dass bei Art. 7 OBG nicht klar ist, ob dieser durch ein solches überhaupt gerechtfertigt ist. Denn wird dessen generalpräventive Wirkung abgelehnt, ist kein Strafverfolgungsinteresse ersichtlich, und es müsste über eine Entkriminalisierung dieser Vorschrift (bspw. im Rahmen der Einführung einer Kostentragungspflicht) diskutiert werden.¹³¹³

1304 Siehe OTT, *nemo tenetur*, S. 149.

1305 Art. 26 BV.

1306 Art. 10 Abs. 2 BV.

1307 Siehe Ausführungen in III.C.3.5.a.

1308 Siehe Ausführungen in III.C.3.5.b.

1309 Art. 26 BV.

1310 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.

1311 Art. 10 Abs. 2 BV.

1312 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.C.3.5.c.

1313 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.C.3.5.d.

Aufgrund des Fehlens eines «vergleichbaren Falls» in der bisherigen Rechtsprechung des EGMR können derzeit keine sicheren Rückschlüsse gezogen werden, wie der EGMR die Frage der Vereinbarkeit von Art. 7 OBG mit Art. 6 Ziff. 1 EMRK entscheiden wird. Bei der «Angemessenheit» der Verfahrensgarantien handelt es sich um einen auslegungsbedürftigen Begriff, welcher dem EGMR einen Ermessensspielraum einräumt und eine Prognose zu dessen künftiger Rechtsprechung erschwert. Hinzu kommt, dass der EGMR die Gesamtumstände des Einzelfalls bei der Beurteilung einer Verletzung des Verbots des Selbstbelastungszwangs miteinbezieht. Art. 7 OBG enthält jedoch viele unbestimmte Faktoren – wie die Beschränkung auf ein verhältnismässiges Mass an behördlichem Aufwand, welche direkte Auswirkung auf den gegenüber dem Fahrzeughalter ausgeübten Zwang haben. Die einzig sichere Feststellung, die gemacht werden kann, ist, dass infolge der fehlenden Gewährleistung der Vereinbarkeit von Art. 7 OBG mit dem Grundsatz *nemo tenetur se ipsum accusare* eine unsichere Rechtslage besteht, welche auch durch den BGE 144 I 242 nicht behoben werden konnte.

D. Verstoss gegen das Oficialprinzip?

1. Oficialprinzip und Dispositionsmaxime im nichtstreitigen Verwaltungsprozess

Die Strafbehörde hat grundsätzlich von Amtes wegen ein Verfahren einzuleiten und durchzuführen, wenn ihr Straftaten oder auf Straftaten hinweisende Verdachtsgründe bekannt werden (sog. **Oficialprinzip**).¹³¹⁴ Hiervon ausgenommen sind Antrags- und Ermächtigungsdelikte, welche zunächst ein Handeln einer Drittperson voraussetzen.¹³¹⁵ Im Zivil-¹³¹⁶ und streitigen Verwaltungsprozess bestimmen grundsätzlich die Parteien über den Gegenstand und den Gang des Verfahrens (sog. **Dispositionsmaxime**), während im nichtstreitigen Verwaltungsverfahren darüber die zuständigen Behörden befinden.¹³¹⁷ In der Schweiz entscheiden die Strafbehörden im strafprozessualen Vorverfahren über den Gang des Verfahrens bzw. es gilt die strafprozessuale Oficialmaxime.

1314 Art. 7 Abs. 1 StPO i.V.m. Art. 2 Abs. 1 StPO und Art. 12 ff. StPO; siehe HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Nr. 983.

1315 Art. 303 StPO i.V.m. Art. 30 StGB.

1316 Art. 58 Abs. 1 ZPO.

1317 HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Nr. 985 und Nr. 987.

2. Verzeigung durch private Dienstkräfte im Ordnungsbussenbereich

Bei der aktuellen Revision des Ordnungsbussenrechts erwog der Bundesrat, das OBG in die StPO zu integrieren. Er sah von einer solchen Eingliederung schliesslich ab, weil Letztere sonst noch umfangreicher würde. Er bezeichnete das OBG als eigenen, von der StPO unabhängigen Erlass, welcher **materiell die Verfahrensvorschriften der StPO für Übertretungen im Bagatellbereich ergänze**.¹³¹⁸ Ausserdem vertrat der Bundesrat die Auffassung, dass es sich nicht um eine Übertragung staatlicher Aufgaben handle, wenn privates Sicherheitspersonal in untergeordneten Funktionen eingesetzt werde, d.h., es bei der Ausübung seiner Tätigkeit von staatlichem Personal eng kontrolliert werde und es keine eigenen Handlungsspielräume habe. In solchen Fällen übe das private Sicherheitspersonal eine **blasse Hilfstätigkeit** für staatliche Stellen aus. Namentlich beim ruhenden Verkehr gebe es Vorschriften, deren Einhaltung von privatem Sicherheitspersonal kontrolliert werden könne. Die Kontrolle der Parkzeiten gehöre zu dieser Art von Hilfstätigkeit. Der Bundesrat erwähnte ausdrücklich, dass die Übertragung von polizeilichen Befugnissen an private Dienstkräfte nach Art. 178 Abs. 3 BV (Übertragung der Aufgaben der Bundesverwaltung) zulässig sei.¹³¹⁹ Seiner Ansicht nach ist bei **Normierung der entsprechenden Bestimmungen auf kantonaler Ebene** die Erhebung von Ordnungsbussen durch private Dienstkräfte möglich.¹³²⁰

Es wurde in dieser Arbeit bereits erläutert,¹³²¹ dass gemäss der StPO nur die **Polizei, die Staatsanwaltschaft und die Übertretungsstrafbehörden zur Ausübung der Strafrechtspflege befugt sind**.¹³²² Die Wahrnehmung dieser staatlichen Aufgabe ist ausschliesslich diesen Organen vorbehalten, wobei private Dienstkräfte zur Erledigung von Hilfstätigkeiten beigezogen werden dürfen.¹³²³ Die Verurteilung und Beurteilung von Übertretungen kann jedoch gemäss Art. 17 Abs. 1 StPO nur auf Verwaltungsbehörden übertragen werden. Gemäss Art. 2 Abs. 1 OBG können entsprechend auch Polizeiorgane und weitere zuständige Behörden Ordnungsbussen erheben. Nach der hier vertretenen Auffassung ist Art. 178 Abs. 3 BV entsprechend restriktiv auszulegen, da eine unter Umständen schrankenlose Aufgabenauslagerung – insbesondere

1318 Vgl. zum Ganzen Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 965.

1319 Vgl. zum Ganzen Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 983.

1320 Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 961, S. 966 und S. 983 f.

1321 Siehe Ausführungen in II.C.4.

1322 Art. 2 Abs. 1 StPO i.V.m. Art. 12 StPO.

1323 Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 983.

bei der Ausübung der Strafkompetenz – abzulehnen ist.¹³²⁴ Die Ausführungen des Bundesrats erwecken den Eindruck, dass der Strafanspruch weiterhin bei der staatlichen Strafverfolgungsbehörde verbleibt. Sofern jedoch private Dienstkräfte Bussen verteilen, greifen sie in das verfassungsmässig garantierte Eigentum¹³²⁵ der betroffenen Person ein. Es ist nicht erkennbar, weshalb bei einem solchen Grundrechtseingriff eine Ausnahme vom Gewaltmonopol in diesem bisher dem Staat vorbehaltenen Kernbereich¹³²⁶ gemacht werden soll. Dies gilt es bei der Auslegung von **Art. 2 Abs. 1 OBG** zu beachten, wonach die Kantone die zur Erhebung von Ordnungsbussen zuständigen Organe bezeichnen können. Andernfalls – also bei einer solchen Erhebung von Ordnungsbussen durch private Dienstkräfte – läge eine Sonderregelung zur StPO vor, welche aufgrund dieses Widerspruchs **nicht mehr als blosser Ergänzung zur StPO** betrachtet werden könnte. Das strafprozessuale Offizialprinzip wäre verletzt, da private Dienstkräfte keine Strafbehörde sind und nur Letztere dazu verpflichtet sind, im Rahmen ihrer Zuständigkeit ein Verfahren einzuleiten und durchzuführen, wenn ihnen Straftaten oder auf Straftaten hinweisende Verdachtsgründe bekannt werden.¹³²⁷ Zudem würde eine solche Aufgabenauslagerung zur **Entkriminalisierung** von geringfügigen, mittels Ordnungsbussen sanktionierbaren Widerhandlungen gegen das SVG führen,¹³²⁸ wie es durch den Gesetzgeber eben gerade nicht beabsichtigt war.¹³²⁹

3. Resümee und Fazit

Bei der derzeitigen Ausgestaltung liegt (noch) kein Verstoss gegen das strafprozessuale Offizialprinzip vor. Ein solcher Verstoss wäre erst dann anzunehmen, wenn die Kantone im Rahmen von **Art. 2 Abs. 1 OBG** den privaten Dienstkräften die Möglichkeit einräumen würden, Ordnungsbussen zu erheben. Dann läge eine Sonderregelung zur StPO vor, welche aufgrund dieses Widerspruchs nicht mehr als blosser Ergänzung zur StPO betrachtet werden könnte.¹³³⁰

1324 Siehe MÜLLER, BSK BV, N 55 f. zu Art. 178 BV.

1325 Art. 26 BV.

1326 MÜLLER, BSK BV, N 56 zu Art. 178 BV; BIAGGINI, SG-Komm BV, N 28 zu Art. 178 BV m.w.H.

1327 Art. 7 Abs. 1 StPO i.V.m. Art. 2 Abs. 1 StPO und Art. 12 ff. StPO.

1328 EICKER, NK 2018, S. 278.

1329 Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1091.

1330 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.D.2.

E. Abweichung vom Untersuchungsgrundsatz?

1. Relativierung des Untersuchungsgrundsatzes durch indirekte Informationspflicht¹³³¹ des Fahrzeughalters

Informations- oder anderweitige Mitwirkungspflichten relativieren den im Straf- und Verwaltungsverfahren grundsätzlich geltenden Untersuchungsgrundsatz.¹³³² Während im Anwendungsfall von Art. 7 OBG die Strafbehörden über den Gang des Verfahrens entscheiden, obliegt aufgrund von dessen indirekter Informationspflicht¹³³³ die Sachverhaltsabklärung zum Teil auch dem Fahrzeughalter. Das Interesse an der materiellen Wahrheitsfindung und der Durchsetzung des materiellen Rechts überwiegt hier dasjenige an der Ausübung der Verweigerungsrechte.¹³³⁴

Aufgabe der Strafverfolgungsbehörde und im Sinne der Gewährleistung eines gerechten Verfahrens ist das Finden des Kerns von Sachverhaltswahrheit.¹³³⁵ Ordnungsbussen erledigt die Übertretungsstrafbehörde oder Staatsanwaltschaft regelmässig mit einem Strafbefehl. Eine eingehende Faktenermittlung ist bis zu diesem Zeitpunkt zumeist nicht notwendig, und die Übertretungsstrafbehörde oder Staatsanwaltschaft kann aufgrund der bereits vorliegenden Akten wie bspw. einem Polizeirapport inkl. polizeilicher «Kurzeinvernahme» den Sachverhalt als ausreichend geklärt erachten und ihr «Urteil» fällen.¹³³⁶ Die **Faktenfixierung**, welche im klassischen Strafprozess in der Hauptverhandlung erfolgt, wird damit **vorverlagert**.¹³³⁷

Zudem wird aufgrund von Art. 7 OBG die Tätigkeit der Strafverfolgungsbehörden auf ein **verhältnismässiges Mass begrenzt**, was die Erforschung der materiellen Wahrheit weiter erschweren kann, welche Ziel eines gerechten Strafverfahrens ist.¹³³⁸ Diese Vorgehensweise ist zwar im Sinne des vereinfachten, schnellen, spurenlosen und kostenfreien Ordnungsbussenverfahrens

1331 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.a.

1332 Art. 6 StPO und Art. 12 VwVG; Art. 13 VwVG; BGE 128 II 139 E. 2b S. 365; siehe GILLES, AJP 2011, S. 170 f. m.w.H.

1333 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.

1334 HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Nr. 990; siehe WYSS, Freundesgabe Bernhard Schlink, S. 468.

1335 THOMMEN, recht 2014, S. 272.

1336 Art. 352 Abs. 1 StPO; vgl. THOMMEN, recht 2014, S. 272-276.

1337 Siehe THOMMEN, recht 2014, S. 264, S. 272 und S. 276.

1338 Vgl. Botschaft StPO 2005 (Bundesrat), S. 1130.

rens.¹³³⁹ Sie ist allerdings nur so lange mit dem **Untersuchungsgrundsatz**¹³⁴⁰ vereinbar, als alle für die Beurteilung der Tat und der beschuldigten Person bedeutsamen Tatsachen abgeklärt werden.¹³⁴¹ Aufgrund des Gesagten bleibt somit im **konkreten Einzelfall** festzustellen, ob bei der Anwendung von Art. 7 OBG allenfalls der Untersuchungsgrundsatz tangiert ist. Die soeben erwähnte und im Vergleich zum klassischen Strafprozessverfahren reduzierte Sachverhaltsabklärung¹³⁴² ist hierbei entsprechend zu berücksichtigen.

Ebenso ist in Abwägung zu bringen, dass durch Art. 7 OBG die Aufgabe der **Sachverhaltsfeststellung teilweise von der Strafbehörde auf den Beschuldigten übertragen** wird und es deshalb zu einer «Verantwortungsübernahme»¹³⁴³ kommt. Entsprechend hat der Fahrzeughalter nach den Ausführungen in der Botschaft zu *Via sicura* zu entscheiden, ob er die tatsächliche Fahrzeugführerschaft nennen oder die Busse bezahlen bzw. bei dieser einfordern will.¹³⁴⁴ Im Strafbefehlsverfahren hat er darüber zu befinden, ob er den Urteilstvorschlag¹³⁴⁵ des Staatsanwalts akzeptieren oder Einsprache erheben will.¹³⁴⁶ Diese Entscheidungen muss er unter Umständen fällen, bevor er sich selbst zum Vorwurf mündlich äussern und sich erklären konnte. Hinzu kommt, dass er sich bei einer Einsprache mit dem Risiko der Tragung zusätzlicher Kosten konfrontiert sieht. Die Überbindung dieser Verantwortlichkeit kann mit einem gewissen Druck auf den Fahrzeughalter verbunden sein, was unter Umständen dazu führen kann, dass er das gegen ihn durchgeführte Strafverfahren als minder gerecht empfindet.

2. Keine Berücksichtigung gewisser entlastender Momente

Gemäss Art. 6 Abs. 2 StPO untersuchen die Strafbehörden die belastenden und entlastenden Umstände mit gleicher Sorgfalt. Die Bussenerhebung vom Fahrzeughalter ist nach Art. 7 OBG als Folge der erfolglosen Eruiierung der tatsäch-

1339 Art. 1 Abs. 1 OBG; Art. 12 OBG; EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 59; EICKER, NK 2018, S. 269; MAEDER, AJP 2014, S. 680 m.w.H.

1340 Art. 6 StPO.

1341 Die im Vergleich zum klassischen Strafprozessverfahren reduzierte Sachverhaltsabklärung (vgl. ACKERMANN/URWYLER, S. 28) hat denn auch keine Auswirkungen auf ein parallel durchgeführtes Administrativmassnahmenverfahren, denn ein solches gibt es im Ordnungsbussenbereich nicht (siehe Ausführungen in I.B.2.3).

1342 Vgl. ACKERMANN/URWYLER, S. 28.

1343 THOMMEN, recht 2014, S. 276.

1344 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

1345 Urteil des BGer 6B_19/2019 vom 19. Juni 2019 E. 1.2.3.

1346 Vgl. THOMMEN, recht 2014, S. 276.

lichen Fahrzeugführerschaft zu sehen. Vom Fahrzeughalter wird die Busse unter Umständen auch dann erhoben, wenn dieser nachweisen konnte, dass er selbst nicht der Täter war. Entlastende Umstände wie ein «Alibi» werden somit nicht berücksichtigt,¹³⁴⁷ weshalb der Untersuchungsgrundsatz tangiert ist. Die in Art. 7 Abs. 5 OBG normierte Befreiungsmöglichkeit vermag diese Beeinträchtigung nicht aufzuheben. Zudem ist die Überprüfung eines «Alibis» im Einzelfall zumeist nicht mit einem unangemessenen resp. unverhältnismässigen Zeitaufwand verbunden. Da keine länger andauernden Strafverfahren stattfinden, kann darüber hinaus das **Beschleunigungsgebot** nach Art. 5 StPO nicht zur Rechtfertigung der Verletzung des Untersuchungsgrundsatzes herangezogen und in Abwägung gebracht werden.¹³⁴⁸

3. Resümee und Fazit

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass eine den Untersuchungsgrundsatz relativierende Mitwirkungspflicht nur dann zulässig ist, wenn bei der Sachverhaltserforschung das öffentliche Interesse an der Wahrheitsfindung das private Interesse des Fahrzeughalters an der Mitwirkungsverweigerung überwiegt.¹³⁴⁹ Die Anwendung von Art. 7 OBG beschränkt das öffentliche Interesse an der Wahrheitsfindung insoweit, als der Gesetzgeber die Sachverhaltsabklärung über die vorverlagerte Faktenfixierung im Strafbefehlsverfahren¹³⁵⁰ hinaus auf ein verhältnismässiges Mass reduzierte.¹³⁵¹ Der Gesetzgeber übertrug die Verantwortung hinsichtlich der Sachverhaltsfeststellung dem Fahrzeughalter. Denn ihm stünden verschiedene Möglichkeiten offen, um den tatsächlichen Täter ausfindig zu machen.¹³⁵² Entlastende Umstände, wie ein «Alibi», bleiben jedoch bei (jedenfalls für den Staat) weiterhin unbekannter Täterschaft unberücksichtigt,¹³⁵³ weshalb bei der Nichtbeachtung solcher Momente eine Verletzung des Untersuchungsgrundsatzes nach Art. 6 Abs. 2

1347 NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 70 und S. 83; siehe JEANNERET, Strassenverkehr 2013, S. 51; siehe MAEDER, AJP 2014, S. 683; siehe WEISSENBERGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 431 f.; vgl. ZURN, Strassenverkehr 2017, S. 41.

1348 Vgl. RIKLIN, StPO Komm, N 4 zu Art. 5 StPO.

1349 Vgl. WYSS, Freundesgabe Bernhard Schlink, S. 468.

1350 Siehe THOMMEN, recht 2014, S. 264, S. 272 und S. 276.

1351 Art. 7 Abs. 5 OBG; vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.E.1.

1352 Vgl. zum Ganzen Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8449, S. 8487 und S. 8524; vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.E.1.

1353 NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 70 und S. 83; siehe JEANNERET, Strassenverkehr 2013, S. 51; siehe MAEDER, AJP 2014, S. 683; siehe WEISSENBERGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 431 f.; vgl. ZURN, Strassenverkehr 2017, S. 41.

StPO vorliegt. Diese kann auch nicht mit dem Beschleunigungsgebot nach Art. 5 StPO aufgewogen werden,¹³⁵⁴ zumal die Sachverhaltsfeststellung bereits in einem verkürzten Prozess geschieht¹³⁵⁵ und unter Umständen eine Verletzung des Verbots des Selbstbelastungszwangs anzunehmen ist¹³⁵⁶.¹³⁵⁷

F. Verletzung des Grundsatzes der freien Beweiswürdigung?¹³⁵⁸

1. In *dubio pro duriore* und in *dubio pro reo*¹³⁵⁹ im Strassenverkehrsrecht

Nicht selten stellt die glaubhafte Information des Fahrzeughalters ein entscheidendes Beweismittel im Strafverfahren dar,¹³⁶⁰ auf welches sich die Verurteilung des Fahrzeugführers stützt. Macht der Fahrzeughalter keine oder nicht glaubhafte Angaben zur Täterschaft und lehnt er die Durchführung eines Ordnungsbussenverfahrens ab oder bezahlt er die Busse nicht (fristgerecht), ist deren Erhebung im ordentlichen Strafverfahren zu beurteilen.¹³⁶¹ Ein Strafbefehlsverfahren ist dann durchzuführen bzw. ein Urteilsvorschlag¹³⁶² ergeht dann, wenn die beschuldigte Person im Vorverfahren den Sachverhalt

1354 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.E.2.

1355 Siehe Ausführungen in I.A.2.3.

1356 Siehe Ausführungen in III.C.

1357 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.E.2.

1358 Der Umstand, dass das Gericht einen Beschuldigten freisprechen muss, wenn es nicht sämtliche schuld- und strafbegründenden Tatsachen als nachgewiesen erachtet, wird in der vorliegenden Arbeit nicht unter diesem Abschnitt zur freien Beweiswürdigung untersucht, sondern im Zusammenhang mit der Unschuldsvermutung (siehe Ausführungen in III.H; vgl. Urteil des BGer 6B_477/2021 vom 14. Februar 2022 E. 3.2).

1359 Das BGer erkannte nach einem Meinungsaustausch zwischen dessen Kassationshof und der öffentlich-rechtlichen Abteilung in der Maxime *in dubio pro reo* eine Beweislastregel und eine Beweiswürdigungsregel (BGE 120 Ia 31 E. 2a ff. S. 33 ff., BGE 127 I 38 E. 2a S. 41, Urteile des BGer 6B_212/2019 vom 15. Mai 2019 E. 1.3.2 und 6B_439/2010 vom 29. Juni 2010 E. 5.5; a.M. Urteile des BGer 6B_651/2018 vom 17. Oktober 2018 E. 1.3.3 und 6B_477/2021 vom 14. Februar 2022 E. 3.2; BERNARD, *forum*poenale 2013, S. 112); nach der hier vertretenen Ansicht ist zunächst die Beweislast aufgrund des Untersuchungsgrundsatzes zu verteilen, und erst nach der freien sowie umfassenden Würdigung der Beweise durch das Gericht gelangt bei noch verbleibenden Zweifeln der Grundsatz *in dubio pro reo* zur Anwendung.

1360 Vgl. ROTH, ZStrR 2011, S. 316 m.w.H.

1361 Art. 4 Abs. 3 Bst. c OBG, Art. 6 Abs. 3 OBG, Art. 7 Abs. 3 OBG, Art. 9 Abs. 2 Bst. c OBG, Art. 13 Abs. 3 OBG.

1362 Urteil des BGer 6B_19/2019 vom 19. Juni 2019 E. 1.2.3.

eingestanden hat oder dieser anderweitig ausreichend geklärt ist.¹³⁶³ Liegt kein Geständnis des Fahrzeughalters vor und ist der Sachverhalt nicht anderweitig ausreichend geklärt, hat die Staatsanwaltschaft infolge des Ausschlusses des Strafbefehlsverfahrens Anklage wegen des begangenen Strassenverkehrsdelikts zu erheben.¹³⁶⁴ Bei einer Überweisung des Strafbefehls gilt dieser dann als Anklageschrift.¹³⁶⁵ Bestehen Zweifel, dass der Fahrzeughalter auch der Fahrzeugführer gewesen sein könnte, ist die Strafbehörde aufgrund des Grundsatzes *in dubio pro duriore* zur Anklageerhebung angehalten, wenn eine Verurteilung wahrscheinlicher erscheint als ein Freispruch.¹³⁶⁶ Es obliegt dann dem Gericht, die Beweise frei zu würdigen.¹³⁶⁷

Gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung, welche den Grundsatz *in dubio pro reo* noch als Beweiswürdigungsregel betrachtete,¹³⁶⁸ darf sich das Gericht nicht von der Existenz eines für die beschuldigte Person ungünstigen Sachverhalts überzeugt erklären, wenn bei objektiver Betrachtung erhebliche und nicht zu unterdrückende Zweifel bestehen, ob sich der Sachverhalt so verwirklicht hat.¹³⁶⁹ Der Grundsatz sei verletzt, wenn das Gericht an der Schuld hätte zweifeln müssen.¹³⁷⁰ Bestehen nicht zu unterdrückende Zweifel am Anklagesachverhalt bzw. unüberwindliche Zweifel¹³⁷¹, die sich nach der objektiven Sachlage aufdrängen, ist der Fahrzeughalter in Anwendung des Grundsatzes *in dubio pro reo* freizusprechen.¹³⁷² Kann zwar strafrechtlich die Täterschaft des Fahrzeughalters nicht rechtsgenügend erwiesen werden und erfolgt infolgedessen ein Freispruch, ist bei weiterhin unbekannter Täterschaft die Erhebung der Busse nach Art. 7 OBG zu prüfen.¹³⁷³

1363 Art. 352 StPO.

1364 Art. 324 Abs. 1 StPO.

1365 Art. 356 Abs. 1 StPO.

1366 BGE 138 IV 86 E. 4.1.1 S. 90.

1367 Art. 10 Abs. 2 StPO.

1368 Das BGer erkannte nach einem Meinungs austausch zwischen dessen Kassationshof und der öffentlich-rechtlichen Abteilung in der Maxime *in dubio pro reo* eine Beweislastregel und eine Beweiswürdigungsregel (BGE 120 Ia 31 E. 2a ff. S. 33 ff.; BGE 127 I 38 E. 2a S. 41, Urteile des BGer 6B_212/2019 vom 15. Mai 2019 E. 1.3.2 und 6B_439/2010 vom 29. Juni 2010 E. 5.5; a.M. Urteile des BGer 6B_651/2018 vom 17. Oktober 2018 E. 1.3.3 und 6B_477/2021 vom 14. Februar 2022 E. 3.2; BERNARD, forum poenale 2013, S. 112).

1369 BGE 127 I 38 E. 2a S. 41, Urteile des BGer 6B_212/2019 vom 15. Mai 2019 E. 1.3.2 und 6B_439/2010 vom 29. Juni 2010 E. 5.5; a.M. Urteile des BGer 6B_651/2018 vom 17. Oktober 2018 E. 1.3.3 und 6B_477/2021 vom 14. Februar 2022 E. 3.2.

1370 Vgl. zum Ganzen Urteil des BGer 6B_212/2019 vom 15. Mai 2019 E. 1.3.2.

1371 Dabei sind bloss abstrakte und theoretische Zweifel nicht massgebend, weil solche immer möglich sind und absolute Gewissheit nicht verlangt werden kann (Urteil des BGer 6B_759/2014 vom 24. November 2014 E. 1.1).

1372 Siehe Urteil des BGer 6B_1325/2018 vom 5. März 2019 E. 2.2.2 m.w.H.

1373 Siehe Ausführungen in III.G.

Es stellt sich alsdann die Frage, ob auch in einem Strafverfahren wegen Art. 7 OBG gegen den Fahrzeughalter den Gerichten Beurteilungsfreiheit bei der Beweiswürdigung zusteht und mithin der Grundsatz *in dubio pro reo* anwendbar ist. Im Urteil *Salabiaku gegen Frankreich*¹³⁷⁴ befasste sich der EGMR mit einer französischen Regelung unter dem Titel der «strafrechtlichen Verantwortlichkeit», aus welcher sich eine gesetzliche Vermutung ableitet, auf deren Grundlage die betroffene Person des «Schmuggelns verbotener Ware» für «schuldig» befunden werden kann.¹³⁷⁵ Die Staatsanwaltschaft hat mithin nur den Besitz von Ware zu beweisen,¹³⁷⁶ damit die Schussfolgerung gezogen werden kann, dass die betroffene Person für deren normwidrige Einfuhr «strafrechtlich verantwortlich» ist.¹³⁷⁷ Eine solche «Verantwortlichkeitsvermutung» kann bei Art. 7 OBG nicht angenommen werden, da es beim Fahrzeughalter an der Nähe zum Strassenverkehrsdelikt fehlt, um eine solche Vermutung seiner Täterschaft zu normieren. Gemäss der Feststellung des EGMR bleibt aber auch die «Person im Besitz», welche als «verantwortlich für die Tat [gilt]», nicht völlig ohne Verteidigungsmöglichkeiten. Das zuständige Gericht könne strafmildernde Umstände zu ihren Gunsten anerkennen und müsse sie freisprechen, wenn es ihr gelinge, einen Fall «höherer Gewalt» nachzuweisen.¹³⁷⁸ Weiter machte der EGMR mit Verweis auf die Ausführungen der Regierung deutlich, dass die französischen Gerichte bei der Beweiswürdigung Beurteilungsfreiheit geniessen und der Grundsatz *in dubio pro reo* anzuwenden sei, selbst bei einer verschuldensunabhängigen¹³⁷⁹ Tat.¹³⁸⁰ Dies hat auch bei der Anwendung von Art. 7 OBG zu gelten. Nach der hier vertretenen Auffassung steht den Gerichten mithin – auch zwecks Ausübung ihrer Unabhängigkeit – Beurteilungsfreiheit bei der Beweiswürdigung zu. Der Grundsatz *in dubio pro reo* gilt mithin auch dann, wenn gemäss Art. 7 OBG – besonders bei Annahme von dessen «Strafcharakter» – die betroffene Person verschuldensunabhängig für die durch eine unbekannte Täterschaft begangene Tat verantwortlich gemacht werden soll.

1374 Zu diesem Urteil siehe auch Ausführungen in III.H.2.

1375 *Salabiaku gegen Frankreich*, § 27.

1376 *Salabiaku gegen Frankreich*, § 26.

1377 *Salabiaku gegen Frankreich*, § 27.

1378 *Salabiaku gegen Frankreich*, § 29: Die Annahme von «höherer Gewalt» (was genau darunter zu verstehen ist, führt der EGMR nicht aus) ergebe sich nicht aus dem Wortlaut des Zollgesetzes, sondern folge aus der Rechtsprechung der Gerichte, welche den unwiderlegbaren Charakter einschränke, die einige Autoren dieser Schlussfolgerung beilegen wollen.

1379 Gemeint ist hier, dass einzig auf den Besitz der Ware abgestellt wird und weder Vorsatz noch Fahrlässigkeit der betroffenen Person festzustellen sind (siehe *Salabiaku gegen Frankreich*, § 26).

1380 *Salabiaku gegen Frankreich*, § 29; vgl. JEANNERET, ZStrR 2009, S. 337.

2. Indizienwirkung der Haltereigenschaft gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung

Gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung kann der entsprechende Fahrzeughalter für die mit einem Motorfahrzeug verübten Verletzungen von Verkehrsregeln nur dann bestraft werden, wenn seine **Täterschaft rechtsgenügend nachgewiesen** ist, d.h., wenn feststeht, dass er selber der fehlbare Fahrzeugführer war.¹³⁸¹ Die **Haltereigenschaft** bei einem Strassenverkehrsdelikt, das von einem nicht rechtsgenügend nachweisbaren Fahrzeugführer begangen worden ist, könne aber ein **Indiz für die Täterschaft** sein.¹³⁸² Diese Rechtsprechung stellt **keine rechtliche Vermutung** auf.¹³⁸³ Die Vermutung, dass ein Motorfahrzeug von seinem Halter gelenkt werde, stellt nach Ansicht des BGer – im Gegensatz zur Unschuldsvermutung – eine tatsächliche Vermutung oder Menschenvermutung dar. Sie kehre die Beweislast, welche vollständig bei der Anklagebehörde liege, weder um, noch erleichtere sie diese.¹³⁸⁴ Die Strafbehörde könne im Rahmen der freien und umfassenden Beweiswürdigung¹³⁸⁵ ohne Verletzung der Unschuldsvermutung¹³⁸⁶ zum Schluss gelangen, der Halter habe das Fahrzeug gelenkt, selbst wenn dieser die Tat bestreitet und sich über den möglichen Fahrzeugführer ausschweigt¹³⁸⁷ resp. sich weigert, glaubhafte Angaben zum tatsächlichen Fahrzeugführer zu machen.¹³⁸⁸ Dass sich dieser auf das Aussageverweigerungsrecht berufe oder die Möglich-

1381 Urteil des BGer 1P.684/2001 vom 3. Juni 2002 E. 2.1.

1382 Urteil des BGer 6B_235/2021 vom 29. Juli 2021 E. 2.3.2; Urteil des BGer 6B_843/2018 vom 8. Januar 2019 E. 1.4; Urteil des BGer 6B_812/2011 vom 19. April 2012 E. 1.5; Urteil des BGer 6B_812/2011 vom 19. April 2012 E. 1.5 m.w.H.; Urteil des BGer 6B_713/2011 vom 1. Dezember 2011 E. 2; Urteil des BGer 6B_628/2010 vom 7. Oktober 2010 E. 2.3; Urteil des BGer 6B_439/2010 vom 29. Juni 2010 E. 5.7; Urteil des BGer 6B_41/2009 vom 1. Mai 2009 E. 5 m.w.H.; Urteil des BGer 1P.277/2004 vom 15. September 2004 E. 3.1 m.w.H.; Urteil des BGer 1P.641/2000 vom 24. April 2001 E. 4, in: Pra 90/2001 Nr. 110, S. 639 ff. (S. 643); MAEDER, AJP 2014, S. 682; zum Unterschied von Halter und Eigentümer siehe BREHM, Nr. 66 ff.

1383 MAEDER, AJP 2014, S. 683.

1384 Vgl. zum Ganzen Urteil des BGer 6B_748/2009 vom 2. November 2009 E. 2.2.

1385 Art. 10 Abs. 2 StPO.

1386 Art. 6 Ziff. 2 EMRK, Art. 32 Abs. 1 BV und Art. 10 Abs. 1 StPO; Urteil des BGer 6B_439/2010 vom 29. Juni 2010 E. 5.7.

1387 Urteil des BGer 6B_243/2018 vom 6. Juli 2018 E. 1.4.2 m.w.H.; Urteil des BGer 6B_628/2010 vom 7. Oktober 2010 E. 2.3 mit Verweis auf Urteil des BGer 1P.641/2000 vom 24. April 2001 E. 4, in: Pra 90/2001 Nr. 110, S. 639 ff. (S. 643).

1388 Urteil des BGer 6B_628/2010 vom 7. Oktober 2010 E. 2.3; Urteil des BGer 1P.641/2000 vom 24. April 2001 E. 4, in: Pra 90/2001 Nr. 110, S. 639 ff. (S. 643); BOLL, Strassenverkehr 2012, S. 7; Urteil des BGer 6B_243/2018 vom 6. Juli 2018 E. 1.4.2 m.w.H.

keit ins Spiel bringe, nicht gefahren zu sein, hindere das Gericht nicht daran, dessen Täterschaft anzunehmen.¹³⁸⁹ Dem ist ohne Weiteres beizupflichten.

3. Einschränkung der gerichtlichen Beweiswürdigung durch Art. 7 OBG

3.1 Keine gerichtliche Beurteilung eines Sachverhalts im klassischen Sinne

Das Gericht hat in einem Strafverfahren wegen Art. 7 OBG keinen Sachverhalt im klassischen Sinne zu prüfen, da es an einer ausdrücklich ausformulierten Tathandlung des Fahrzeughalters fehlt.¹³⁹⁰ Art. 7 OBG knüpft nicht an die Nichtbenennung der Täterschaft durch den Fahrzeughalter an. Der ursprüngliche Sachverhalt, welchem die Widerhandlung gegen die Vorschrift des Strassenverkehrsrechts zugrunde liegt, initiiert zwar das Verfahren, bleibt aber im Weiteren unberücksichtigt, wenn die Täterschaft nicht mit verhältnismässigem Aufwand festgestellt werden konnte. Im Anwendungsfall von Art. 7 OBG muss aufgrund der Beweismittel «bloss» erstellt sein, dass ein **Strassenverkehrsdelikt begangen** und die **Busse** – unter Umständen infolge der Ablehnung des Ordnungsbussenverfahrens¹³⁹¹ – **nicht (fristgerecht) bezahlt**¹³⁹² wurde sowie der **Fahrzeugführer unbekannt bzw. nicht mit verhältnismässigem Aufwand ermittelbar** ist. An den Grundsachverhalt – welcher allenfalls dem Freispruch des Fahrzeughalters als Fahrzeugführer zugrunde lag – wird nicht weiter angeknüpft.

3.2 Einschränkung bei der Würdigung gewisser Beweismittel

a. Verweis auf entlastende Beweismittel durch Fahrzeughalter

Das Vorgehen nach Art. 7 OBG unterscheidet sich wesentlich vom bisherigen bei Annahme einer Indizienwirkung des Fahrzeugausweiseintrags im Rahmen der freien Beweiswürdigung.¹³⁹³ Zur (gerichtlichen) Bussenerhebung im Sinne von Art. 7 OBG kommt es namentlich auch dann, wenn bspw. auf dem

1389 Urteil des BGer 6B_1427/2017 vom 25. April 2018 E. 1.3 m.w.H.; Urteil des BGer 6B_628/2010 vom 7. Oktober 2010 E. 2.3 m.w.H.; Urteil des BGer 6B_439/2010 vom 29. Juni 2010 E. 5.1 m.w.H.; Urteil des BGer 6B_1053/2009 vom 29. März 2010 E. 2.4 m.w.H.; Urteil des BGer 6B_676/2008 vom 16. Februar 2009 E. 1.3 mit Verweis auf das Urteil des BGer 6B_987/2008 vom 15. Januar 2009 E. 2.

1390 Siehe Ausführungen in II.B.2.

1391 Art. 4 Abs. 3 Bst. c OBG und Art. 13 Abs. 2 OBG.

1392 Art. 6 Abs. 4 OBG, Art. 7 Abs. 3 OBG und Art. 9 Abs. 2 Bst. c OBG.

1393 Siehe NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 83; siehe Ausführungen in III.F.3.1.

Radarfoto ein unbekannter Fahrzeugführer, dessen Merkmale¹³⁹⁴ sich von denjenigen des Fahrzeughalters unterscheiden, erkennbar ist. Bei der Bussen-erhebung nach Art. 7 OBG spielt es z.B. keine Rolle, wenn auf dem Radarfoto eine Person des anderen Geschlechts als desjenigen des Fahrzeughalters abgebildet ist. In einem «gewöhnlichen» Strafverfahren führt dieser Beweis grundsätzlich zu einem Freispruch.¹³⁹⁵ Dies gilt insbesondere auch beim glaubhaften Vorbringen eines «Alibis»¹³⁹⁶ durch den Fahrzeughalter. Hierin unterscheidet sich das ordentliche Strafverfahren gegen den Fahrzeughalter als Fahrzeugführer von demjenigen gegen ihn wegen Art. 7 OBG. Während in Ersterem Beweise, wie ein Radarfoto, auf welchem eine andere Person erkennbar ist, oder ein «Alibi» durch das Gericht im Rahmen eines Freispruchs berücksichtigt werden, sind sie in einem Verfahren wegen Art. 7 OBG unbeachtlich. Sofern die tatsächliche Fahrzeugführerschaft trotz verhältnismässigen Ermittlungen unbekannt bleibt (weil z.B. der Fahrzeughalter keine Auskünfte zur auf dem Radarfoto abgebildeten Person macht) und der Fahrzeughalter keinen Befreiungsbeweis nach Art. 7 Abs. 5 OBG vorzubringen vermag, hat das Gericht die Busse beim Fahrzeughalter zu erheben.

b. Glaubhaftes Vorbringen entlastender Momente durch Drittperson (Zeugenaussage)

Auch wenn der Fahrzeughalter eine Strafanzeige gegen die unbekannte Täterschaft einreicht, er aber nicht glaubhaft darlegen kann, dass er die Benutzung gegen seinen Willen trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindern konnte, vermag ihn dies nicht von der Bezahlung der Busse zu befreien. Die Möglichkeit des Zeugenaufrufs¹³⁹⁷ besteht mithin zwar, ändert jedoch im Anwendungsfall von Art. 7 OBG nichts daran, dass der Fahrzeughalter die Busse aufgrund seines Eintrags im Fahrzeugausweis zu tragen hat, wenn die Täterschaft mit verhältnismässigem Aufwand nicht ermittelbar ist und ihm der Befreiungsbeweis¹³⁹⁸ nach Art. 7 OBG misslingt.

c. Resümee und Fazit

Geht ein Gericht von der Rechtmässigkeit dieser Vorschrift aus, steht es ihm nicht zu, die entsprechende glaubhafte Information des Fahrzeughalters¹³⁹⁹

1394 Zu den Merkmalen siehe BOLL, Strassenverkehr 2012, S. 10.

1395 Vgl. Urteil des BGer 6B_1395/2019 vom 3. Juni 2020 E. 1.3.

1396 Zur fehlenden Berücksichtigung eines «Alibis» siehe NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 70 und S. 83; siehe Ausführungen in III.E.2.

1397 O'Halloran und Francis gegen Vereinigtes Königreich, § 60.

1398 Art. 7 Abs. 5 OBG; siehe Ausführungen in I.B.3.3.a.

1399 Siehe Ausführungen in III.F.3.2.a.

oder einer Drittperson¹⁴⁰⁰ einzubeziehen und von der Bussenerhebung nach Art. 7 OBG abzusehen. Während es allenfalls im vorangehenden Strafverfahren gegen den Fahrzeughalter als Fahrzeugführer zu keiner gerichtlichen Verurteilung, sondern in Anwendung des Grundsatzes *in dubio pro reo* zu einem Freispruch kam, muss das Gericht von ihm die Busse bei Vorliegen der Voraussetzungen nach Art. 7 OBG ungeachtet der konkreten Umstände betreffend das begangene Strassenverkehrsdelikt erheben. Durch die Ausblendung ggf. entlastender Momente wird nicht nur der Untersuchungsgrundsatz,¹⁴⁰¹ sondern auch der Grundsatz der freien Beweiswürdigung der Strafbehörde und damit die Beurteilung einer Tatfrage¹⁴⁰² umgangen sowie entsprechend verletzt. Durch diese fehlende Erforschung von Tat und Schuld vermag die Maxime *in dubio pro reo*¹⁴⁰³ gar nicht erst zur Anwendung zu gelangen. Dies ist umso problematischer, als dem Berufungsgericht bei Übertretungen keine volle Kognition zur Prüfung aller Sach- und Rechtsfragen zukommt.¹⁴⁰⁴

4. Zusammenfassung wesentlicher Erkenntnisse und Schlussfolgerungen

Nachdem im vorangehenden Kapitel im Zusammenhang mit der Anwendung von Art. 7 OBG auf die Regeln der Beweislast eingegangen wurde,¹⁴⁰⁵ erfolgte alsdann die Befassung mit jenen der Beweiswürdigung. Nach der hier vertretenen Auffassung geniessen die Gerichte Beurteilungsfreiheit bei der Beweiswürdigung, und der Grundsatz *in dubio pro reo* gilt auch dann, wenn in Anwendung einer Norm wie Art. 7 OBG die betroffene Person verschuldensunabhängig für die durch eine unbekannte Täterschaft begangene Tat verantwortlich gemacht werden soll.¹⁴⁰⁶ Indem gewisse Beweismittel in allgemeiner

1400 Siehe Ausführungen in III.F.3.2.b.

1401 Siehe Ausführungen in III.E.2.

1402 BGE 143 IV 241 E. 2.3.3 S. 244.

1403 Nach der hier vertretenen Ansicht ist zunächst die Beweislast aufgrund des Untersuchungsgrundsatzes zu verteilen, und erst nach der freien sowie umfassenden Würdigung der Beweise durch das Gericht gelangt bei noch verbleibenden Zweifeln der Grundsatz *in dubio pro reo* als Entscheidungsregel (Urteil des BGer 6B_188/2022 vom 17. August 2022 E. 3.2) zur Anwendung.

1404 So kann mit der Berufung nur geltend gemacht werden, das Urteil sei rechtsfehlerhaft oder die Feststellung des Sachverhalts sei offensichtlich unrichtig oder beruhe auf einer Rechtsverletzung. Neue Behauptungen und Beweise können nicht vorgebracht werden (Art. 398 Abs. 4 StPO; siehe Ausführungen in III.C.3.3.d). In einem allfällig nachfolgenden Verfahren vor BGer ist die Kognition gleichermaßen eingeschränkt (Art. 95 BGG und Art. 97 BGG).

1405 Siehe Ausführungen in III.E.

1406 Vgl. Salabiaku gegen Frankreich, § 29; siehe Ausführungen in III.F.1.

Weise unberücksichtigt bleiben bzw. vom Verfahren ausgeschlossen werden, wird das Gericht in dieser freien Beweiswürdigung bereits bei der Beweiserhebung eingeschränkt.¹⁴⁰⁷ Da kein Sachverhalt im eigentlichen Sinne beurteilt wird und mithin auch bei objektiver Betrachtung keine Zweifel an diesem bestehen können, bleibt der anschliessend an die Beweiserhebung und freie Beweiswürdigung anzuwendende Grundsatz *in dubio pro reo*¹⁴⁰⁸ in einem solchen Verfahren unbeachtlich.¹⁴⁰⁹

G. Vereinbarkeit mit dem Grundsatz *ne bis in idem*?

Der Grundsatz *ne bis in idem* besagt, dass niemand wegen einer Straftat, wegen der er bereits nach dem Gesetz und dem Strafverfahrensrecht eines Staates rechtskräftig verurteilt oder freigesprochen worden ist, in einem Strafverfahren desselben Staates erneut verfolgt oder bestraft werden darf.¹⁴¹⁰ Er ist verletzt, wenn derselbe Sachverhalt in zwei voneinander unabhängigen Strafverfahren verfolgt und beurteilt wird.¹⁴¹¹ Ist mit verhältnismässigem Aufwand die tatsächliche Fahrzeugführerschaft nicht feststellbar, führt die schweizerische Polizei das Vorverfahren nicht gegen die (angeblich) unbekannte Täterschaft weiter, sondern gegen den im Fahrzeugausweis eingetragenen Fahrzeughalter und verzeigt nur Letzteren bei der Untersuchungsbehörde. Mit diesem Vorgehen kann bei der Verfolgung von Ordnungsbussdelikten eine **Doppelspurigkeit vermieden** werden.

Das in Art. 11 StPO verankerte Verbot der doppelten Strafverfolgung kommt bei Identität von Tat und Täter¹⁴¹² zur Anwendung. Einzig bei Vorliegen neuer Beweismittel oder Tatsachen kann unter gewissen Voraussetzungen ein nicht an die Hand genommenes oder eingestelltes Verfahren wiederaufgenommen werden.¹⁴¹³

1407 Vgl. Urteil des BGer 6B_651/2018 vom 17. Oktober 2018 E. 1.3.3.

1408 Nach der hier vertretenen Ansicht ist zunächst die Beweislast aufgrund des Untersuchungsgrundsatzes zu verteilen, und erst nach der freien sowie umfassenden Würdigung der Beweise durch das Gericht gelangt bei noch verbleibenden Zweifeln der Grundsatz *in dubio pro reo* zur Anwendung.

1409 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.F.3.

1410 BGE 137 I 363 E. 2.1 S. 364 f. mit Verweis auf Art. 4 des Protokolls Nr. 7 zur EMRK vom 22. November 1984 (SR 0.101.07), Art. 14 Abs. 7 IPBPR und Art. 11 Abs. 1 StPO sowie die BV [Art. 8 Abs. 1 und Art. 29 Abs. 1]; Urteil des BGer 6B_823/2014 vom 23. Januar 2015 E. 2.3.1 m.w.H.

1411 Urteil des BGer 6B_690/2018 vom 17. Januar 2019 E. 1.3.

1412 GOLDSCHMID/MAURER/SOLLBERGER, S. 11 f.

1413 Art. 11 Abs. 2 StPO i.V.m. Art. 323 StPO und Art. 310 Abs. 2 StPO.

Ist das Strafverfahren gegen den Fahrzeughalter als Fahrzeugführer nicht an die Hand zu nehmen oder einzustellen, liegt bei einer mutmasslich sich von diesem unterscheidenden Täterschaft **keine Identität der Person**¹⁴¹⁴ vor, welche die Sperrwirkung in der Sache auslöst. Es kann mithin grundsätzlich auch bei einer Nichtanhandnahme oder Einstellung des Verfahrens wegen des Ordnungsbussdelikts gegen den Fahrzeughalter oder bei dessen Freispruch während 3 Jahren seit Tatbegehung ein Strafverfahren wegen des Ordnungsbussdelikts gegen die sich vom Fahrzeughalter unterscheidende Täterschaft eingeleitet und durchgeführt werden. Eine Verletzung des Grundsatzes *ne bis in idem* ist darin nicht erkennbar. Es gilt dann jedoch zu berücksichtigen, dass die Gründe der Nichtanhandnahme oder der Einstellung im Strafverfahren gegen den Fahrzeughalter ebenso in demjenigen gegen die angebliche Täterschaft zur Anwendung gelangen könnten.¹⁴¹⁵

Wird das Strafverfahren wegen des Ordnungsbussdelikts gegen den Fahrzeughalter oder die Fahrzeugführerschaft nicht an die Hand genommen, eingestellt oder werden diese Personen freigesprochen, kann die Strafbehörde **mangels Identität der Tat** – zumal Art. 7 OBG keine solche bezeichnet – alsdann immer noch die Bussenerhebung nach dieser Vorschrift prüfen.¹⁴¹⁶

Beim Warnungsentzug stellt sich aufgrund von dessen pönaler Natur¹⁴¹⁷ die Frage der Vereinbarkeit des doppelspurigen Straf- und Administrativmassnahmenverfahrens unter dem Aspekt von *ne bis in idem*.¹⁴¹⁸ Bei der Bussenerhebung nach Art. 7 OBG ist jedoch über **keine Administrativmassnahme** zu befinden.¹⁴¹⁹ Es ist entsprechend nicht möglich, dass in einem Verwaltungsverfahren erhobene Beweise ins Strafverfahren gelangen, über deren Verwertbarkeit im Strafverfahren der Sach- bzw. Strafrichter im Rahmen der Beweis-

1414 HAUSER/SCHWERI/HARTMANN, N 18 zu § 84.

1415 Die Gründe der Strafbefreiung nach Art. 52 ff. StGB gelten aufgrund von Art. 102 Abs. 2 SVG auch im Strassenverkehrsrecht. Bei fehlendem Strafbedürfnis (Art. 52 StGB), Wiedergutmachung (Art. 53 StGB) und Betroffenheit der Täterschaft durch ihre Tat (Art. 54 StGB) kann die zuständige Behörde in der Schweiz von der Strafverfolgung, der Überweisung an das Gericht oder der Bestrafung absehen. Es sind Fälle des normierten Opportunitätsprinzips und damit Ausnahmen vom in Art. 7 StPO festgehaltenen Verfolgungszwang (Art. 8 StPO). Da jedoch die Täterschaft im Anwendungsfall von Art. 7 OBG unbekannt ist, werden diese Strafbefreiungsgründe im Verfahren gegen den Fahrzeughalter nicht angewendet.

1416 Siehe Ausführungen in III.F.1.

1417 JAAG, Festschrift Stefan Trechsel, S. 155; WEISSENBARGER, SJZ 1999, S. 459.

1418 Hierzu ausführlich EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 58; JAAG, Festschrift Stefan Trechsel, S. 165; MIZEL, ZStrR 2006, S. 37.

1419 Siehe Ausführungen in I.B.2.3.

würdigung zu entscheiden hätte.¹⁴²⁰ Die Frage nach der Vereinbarkeit mit dem Grundsatz *ne bis in idem* stellt sich dementsprechend nicht.

H. Beeinträchtigung der Unschuldsvermutung?

1. Anwendbarkeit der Unschuldsvermutung bei Vorliegen einer Norm mit «Strafcharakter»

Die Beurteilung des «Strafcharakters» einer Norm ist entscheidend für die Anwendbarkeit von Art. 6 EMRK, dessen Ziff. 2 die Unschuldsvermutung normiert. Die Auswirkungen einer solchen Einordnung werden besonders deutlich durch die bundesgerichtliche Rechtsprechung bei der Beurteilung des Entzugs des Führerausweises. Gemäss dem BGER gilt beim (vorsorglichen wie auch definitiven) Sicherungsentzug des Führerausweises¹⁴²¹, der verschuldensunabhängig allein aus Gründen der Verkehrssicherheit erfolgt, die Unschuldsvermutung nach Art. 6 Ziff. 2 EMRK nicht.¹⁴²² Sobald der Führerausweisentzug jedoch den Charakter einer Strafe aufweist, ist der Grundsatz der Unschuldsvermutung nach Art. 6 Ziff. 2 EMRK anzuwenden.¹⁴²³ Das BGER hat deshalb entschieden, dass die Unschuldsvermutung beim – weniger einschneidenden¹⁴²⁴ – Warnungsentzug des Führerausweises¹⁴²⁵, welcher eine schuldhaftige Verkehrsregelverletzung voraussetze und welchem «Strafcharakter»¹⁴²⁶ zukomme, angewendet wird.¹⁴²⁷ Da der «Strafcharakter» von Art. 7 OBG zwar nicht eindeutig geklärt werden konnte, diese Bussenerhebung jedoch in einem Strafverfahren erfolgt, wird diese Vorschrift nachfolgend auf ihre Vereinbarkeit mit der Unschuldsvermutung untersucht. Die Feststellung des Gesetzgebers, dass dieser Grundsatz beeinträchtigt werde,¹⁴²⁸ deutet

1420 Vgl. Urteil des BGER 2A.580/2003 vom 10. Mai 2004 E. 2.3; vgl. GILLES, AJP 2011, S. 177 m.w.H.

1421 Art. 16d SVG.

1422 Vgl. zum Ganzen BGE 122 II 359 Regeste S. 359; siehe CONINX, Sicherheit & Recht 2014, S. 194f., wonach zum Sicherungsentzug namentlich eine gesetzlich vorgesehene Gefährlichkeitsvermutung führt.

1423 Siehe BGE 140 II 334 E. 6 S. 339; gemäss der Marginalie von Art. 32 BV gilt die Unschuldsvermutung im «Strafverfahren», wobei letzterer Begriff weit auszulegen ist und dieses Privileg auch in anderen Verfahren gilt (vgl. MEIER, S. 18).

1424 CONINX, Sicherheit & Recht 2014, S. 185 und S. 194.

1425 Art. 16-16^{bis} SVG.

1426 BGE 121 II 22 E. 3b S. 26.

1427 BGE 140 II 334 E. 6 S. 339.

1428 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8524.

allerdings auf den «Strafcharakter» von Art. 7 OBG hin. Zudem wird auch in der Literatur die Ansicht vertreten, dass diese Vorschrift die Unschuldsvermutung beeinträchtigt.¹⁴²⁹

2. Vermutungen im Strafverfahren

Gemäss der im Strafverfahren anzuwendenden Unschuldsvermutung ist es Sache der Anklagebehörde, die Schuld der beschuldigten Person zu beweisen, und es muss nicht Letztere ihre Unschuld nachweisen.¹⁴³⁰ Der Grundsatz *in dubio pro reo* ist nach Ansicht des BGer, welches zu diesem Zeitpunkt diesen Grundsatz noch als Beweiswürdigungsregel betrachtete,¹⁴³¹ verletzt, wenn der Strafrichter eine beschuldigte Person (einzig) mit der Begründung verurteilt, sie habe ihre Unschuld nicht nachgewiesen. Ebenso sei die Maxime verletzt, wenn sich aus den Urteilsgründen ergebe, dass der Strafrichter von der falschen Meinung ausgegangen sei, die beschuldigte Person habe ihre Unschuld zu beweisen, und das Strafericht sie verurteilte, weil ihr dieser Beweis misslang.¹⁴³² Dies bedeutet aber nicht, dass der Gesetzgeber mittels gesetzlicher Vermutungen¹⁴³³ die Verteilung der Beweislast nicht anders regeln darf.

1429 EICKER, NK 2018, S. 279, EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 61, GIGER, Strassenverkehr 2014, S. 10, JEANNERET, Strassenverkehr 2013, S. 51, MAEDER, AJP 2014, S. 679 und S. 684 f., MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 30 zu Art. 102 SVG, MIZEL, Anwaltsrevue 2015, S. 440, NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 88 m.w.H., NIGGLI/MAEDER, Verwaltungsstrafverfahren, S. 36 f., ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 35 f., WEISSENBERGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 431 f., WEISSENBERGER, Komm SVG / aOBG/2014, S. 855, N 9 und N 11 zu Art. 6 aOBG/2014 sowie ZURN, Strassenverkehr 2017, S. 39; a.M. BUNDI, AJP 2006, S. 501-505, welcher eine neue Regelung zur Halterverantwortlichkeit unter dem Gesichtspunkt der Unschuldsvermutung als zulässig erachtet, obwohl gewisse Abstriche zu machen seien.

1430 Urteil des BGer 2C_1157/2016, 2C_1158/2016 vom 2. November 2017 E. 4.2.1; Urteil des BGer 6B_439/2010 vom 29. Juni 2010 E. 5.5 m.w.H.

1431 Das BGer erkannte nach einem Meinungs austausch zwischen dessen Kassationshof und der öffentlich-rechtlichen Abteilung in der Maxime *in dubio pro reo* eine Beweislastregel und eine Beweiswürdigungsregel (BGE 120 Ia 31 E. 2a ff. S. 33 ff.; BGE 127 I 38 E. 2a S. 41, Urteile des BGer 6B_212/2019 vom 15. Mai 2019 E. 1.3.2 und 6B_439/2010 vom 29. Juni 2010 E. 5.5; a.M. Urteile des BGer 6B_651/2018 vom 17. Oktober 2018 E. 1.3.3 und 6B_477/2021 vom 14. Februar 2022 E. 3.2; BERNARD, forumpoenale 2013, S. 112).

1432 Urteil des BGer 6P.116/2004 und 6S.332/2004 vom 1. Dezember 2004 E. 2.

1433 Eine unwiderlegbare gesetzliche Vermutung im schweizerischen Strassenverkehrsrecht ist z.B. die Annahme der Fahruntfähigkeit infolge Alkoholeinwirkung beim Vorliegen eines gewissen Promillegrenzwerts (Art. 91 Abs. 1 Bst. a und Abs. 2 Bst. a SVG i.V.m. Art. 1 f. BAGV) oder die Gefährlichkeitsvermutung infolge fehlender Fahreignung, welche zu einem unbefristeten Sicherheitsentzug führt (Art. 16b Abs. 2 Bst. e-f SVG; Art. 16c Abs. 2 Bst. d-e SVG; Art. 16d Abs. 3 SVG; vgl. CONINX, Sicherheit & Recht 2014, S. 194 f.).

Nach der Rechtsprechung des EGMR verbietet Art. 6 Ziff. 2 EMRK die Anwendung von Vermutungen im Strafrecht grundsätzlich nicht.¹⁴³⁴ Art. 6 Ziff. 2 EMRK verlangt aber von den Staaten, solche Vermutungen nur in angemessenen Grenzen unter Berücksichtigung der betroffenen Rechtsgüter vorzusehen und die Verteidigungsrechte sicherzustellen.¹⁴³⁵

2.1 Keine Normierung einer gesetzlichen «Verantwortlichkeitsvermutung» in Art. 7 OBG

Art. 7 OBG ist nicht mit der im Urteil *Salabiaku* gegen Frankreich erwähnten Vermutung vergleichbar, auf deren Grundlage die Gerichte die betroffene Person «des Schmuggelns verbotener Waren» für «schuldig» befanden. Es liegt nahe, dass der Besitzer verbotener Ware diese auch illegal eingeführt hat. Es besteht mithin ein innerer Zusammenhang, welcher im Anwendungsfall von Art. 7 OBG nur erkennbar ist, wenn angenommen werden muss, dass der Fahrzeughalter das Fahrzeug selbst gelenkt hat. Praxisgemäss gelangt die Verantwortlichkeit nach vorgenannter Vorschrift aber auch häufig zur Anwendung, weil der Fahrzeughalter einen Familiengenossen nicht gegenüber den Strafbehörden nennen möchte oder unklar ist, wer das Unternehmensfahrzeug zum Tatzeitpunkt lenkte.¹⁴³⁶ Eine vergleichbare «Verantwortlichkeitsvermutung» wie im Urteil *Salabiaku* gegen Frankreich ist entsprechend zu verneinen. Denn es wird nicht aufgrund der Lebenserfahrung auf einen Umstand geschlossen (wie bspw. bei der Vermutung, wonach der Besitzer der Ware diese auch illegal eingeführt hat). Vielmehr wird der Fahrzeughalter für die Bezahlung einer Busse verantwortlich gemacht, welche praxisgemäss – wie bereits zuvor in diesem Abschnitt erwähnt – oft durch das Fehlverhalten einer Drittperson begründet wird. In dieser Situation könnte ein Wechsel vom Konzept der strafrechtlichen Verantwortlichkeit zu dem der Schuld erkannt werden. Es ist deshalb als Nächstes zu untersuchen, ob der Gesetzgeber mit Art. 7 OBG eine Vermutung der Täterschaft einführte.

2.2 Latente Vermutung der Täterschaft nach Art. 7 OBG

In der Verpflichtung des Fahrzeughalters, entweder die Verantwortung für die Benutzung seines Fahrzeugs zu übernehmen oder die tatsächliche Fahrzeugführerschaft zu benennen, erkannte der EGMR in seiner neueren Rechtsprechung **keine Vermutung**. Die zu beurteilende Vorschrift (§103 Abs. 2 Kraftfahrzeuggesetz [A]), welche eine Auskunftspflicht des Zulassungsbesitzers eines

1434 *Weh gegen Österreich*, §46; *Telfner gegen Österreich*, §16.

1435 *Salabiaku gegen Frankreich*, §28.

1436 *Botschaft Via sicura 2010* (Bundesrat), S. 8486.

Kraftfahrzeugs oder Anhängers vorsieht, enthalte keine Vermutung, dass der registrierte Autobesitzer der Fahrer gewesen sei, und lasse keine Verfolgung von Ersterem wegen des zugrunde liegenden Verkehrsdelikts zu, es sei denn, er gestehe dieses ein.¹⁴³⁷

Der **Bundesrat** bezeichnete die Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters für Ordnungsbussen als **Vermutung der Täterschaft**, welche der Fahrzeughalter durch die Möglichkeit der Meldung der tatsächlichen Fahrzeugführerschaft an die Polizei zu widerlegen vermag.¹⁴³⁸ Aufgrund einer solchen Vermutung muss die Strafverfolgungsbehörde nicht mehr anhand von Indizien darauf schliessen, dass der Fahrzeughalter auch der tatsächliche Fahrzeugführer war. Eine damit verbundene Beweislastumkehr kann das Problem der Nichtbeweisbarkeit der Täterschaft lösen und den Aufwand bei der Feststellung der tatsächlichen Fahrzeugführerschaft verringern.¹⁴³⁹ Eine solche Überbindung der Beweislast auf die betroffene Person erinnert an diejenige im **Steuerverfahren**. Je nach Lehrmeinung führt dort eine durch mangelnde Mitwirkung verschuldeterweise vom Steuerpflichtigen herbeigeführte «Beweisnot» der Steuerbehörde zu einer entsprechenden Berücksichtigung der Verletzung der Mitwirkungspflichten im Rahmen der Beweiswürdigung, zu einer Beweiserleichterung zugunsten der Steuerbehörde (herabgesetztes Beweismass) oder gar zu einer Überbindung der Beweislast auf den Steuerpflichtigen.¹⁴⁴⁰

Art. 6 Abs. 1 aOBG/2014 enthielt ebenso nach Ansicht des BGer eine Vermutung der Täterschaft.¹⁴⁴¹ Bei Art. 7 OBG handelt es sich jedoch um **keine ausdrücklich normierte Vermutung der Täterschaft des formellen Fahr-**

1437 Vgl. zum Ganzen *Weh gegen Österreich*, § 47 ff.: Entscheidend für die Verneinung einer Konventionsverletzung war nach der Rechtsprechung des EGMR, dass keine zwangsweise erlangten Informationen in einem nachfolgenden Strafverfahren verwendet worden seien. Das Strafverfahren sei gegen die unbekannte Täterschaft bzw. nicht gegen den Fahrzeughalter geführt worden und dessen blosser Informationspflicht sei an sich nicht belastend gewesen.

1438 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8517, Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 988; a.M. MAEDER, *Contra Legem* 2018, S. 67-69 und NIGGLI/MAEDER, *Strassenverkehrsrechtstagung* 2018, S. 82-84; gl.M. Urteil des BGer 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.5 (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, *AJP* 2018, S. 1568 ff.), MAEDER, *AJP* 2014, S. 684 f., SCHORRO, *ZStrR* 2017, S. 88 f., WEISSENBERGER, *Jahrbuch Strassenverkehrsrecht* 2012, S. 430 f. und WOHLERS, *Strassenverkehr* 2015, S. 12.

1439 Vgl. Urteil des BGer 6B_562/2010 vom 28. Oktober 2010 E. 2.2, wonach keine Beweislastumkehr vorlag, wenn die Schuld des Beschwerdeführers nicht allein aus seiner Eigenschaft als Eigentümer des Ferraris, sondern aus der Gesamtheit der Umstände abgeleitet wurde.

1440 Urteil des BVerG A-4417/2007 vom 10. März 2010 E. 3.2.2 m.w.H.; GILLES, *AJP* 2011, S. 171 f.

1441 Urteil des BGer 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.5.

zeughalters.¹⁴⁴² Denn diese Vorschrift besagt nicht, dass der Halter der fehlbare Fahrzeugführer ist, sondern dieser hat «bloss» die Busse anstelle der Täterschaft zu bezahlen. Die Täterschaft bleibt entsprechend der Marginalie von Art. 6 aOBG/2014 weiterhin unbekannt. Der Fahrzeughalter hat die (Ordnungs-)Busse einzig aufgrund seiner Eigenschaft als formeller Halter zu tragen. Entsprechend schrieb das UVEK in seinen Vorarbeiten zu *Via sicura*, dass nicht die Täterschaft Anknüpfungspunkt (für die Bezahlung der Ordnungsbussen) ist, sondern die Haltereigenschaft analog der Halterhaftung für Schäden, die mit dem Motorfahrzeug durch beliebige Fahrzeugführende verursacht werden.¹⁴⁴³ Die Analogie zum Haftpflichtrecht gelangt denn auch durch die Einführung des Befreiungsbeweises nach Art. 7 Abs. 5 OBG zum Ausdruck. Sofern die Busse allerdings anhand der *Bussenliste 1 Anhang 1 OBV* bemessen wird und nicht nur die Verfahrenskosten erhoben werden, wird dadurch auch gegen den Fahrzeughalter in indirekter Weise ein sittlicher Vorwurf erhoben. Es handelt sich mithin um keine bloss finanzielle Haftung mehr. Die Auswirkungen auf den Fahrzeughalter sind vergleichbar mit der Einführung einer Vermutung der Täterschaft und werfen entsprechend Fragen zur Vereinbarkeit mit der Unschuldsvermutung auf.¹⁴⁴⁴ Nachfolgend ist deshalb zu untersuchen, ob dessen Rechte im Strafverfahren wegen Art. 7 OBG in angemessener Weise gewahrt werden.

2.3 Sicherstellung der Verteidigungsrechte bei Vermutungen¹⁴⁴⁵

Bei Tatsachen- und Rechtsvermutungen verlangt der EGMR von den Staaten, diese nur in angemessenen Grenzen unter Berücksichtigung der betroffenen Rechtsgüter vorzusehen und die Verteidigungsrechte sicherzustellen.¹⁴⁴⁶ Der Befreiungsbeweis von Art. 7 Abs. 5 OBG stellt ein Verteidigungsrecht des Fahrzeughalters dar, wobei dieser allerdings die Beweislast dem Fahrzeughalter überbindet. Darüber hinaus vermag der Fahrzeughalter sich mit dem Vorbringen ggf. entlastender Momente (z.B. eines «Alibi» oder Radar-

1442 MAEDER, *Contra Legem* 2018, S. 67-69, NIGGLI/MAEDER, *Strassenverkehrsrechts-Tagung* 2018, S. 82-84; a.M. *Botschaft Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8517, *Botschaft OBG 2014* (Bundesrat), S. 988, Urteil des BGer 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.5 (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, *AJP* 2018, S. 1568 ff.), MAEDER, *AJP* 2014, S. 684 f., SCHORRO, *ZStrR* 2017, S. 88 f., WEISSENBERGER, *Jahrbuch Strassenverkehrsrecht* 2012, S. 430 f. und WOHLERS, *Strassenverkehr* 2015, S. 12.

1443 Bericht Vernehmlassungsentwurf 2008 (UVEK), S. 51; MAEDER, *AJP* 2014, S. 687.

1444 Vgl. zum Ganzen *Salabiaku* gegen Frankreich, § 28.

1445 Zu den Verteidigungsrechten siehe Ausführungen in III.C.3.3.

1446 Siehe *Salabiaku* gegen Frankreich, § 28.

fotos, auf dem eine andere Person erkennbar ist) von der Bussenerhebung nicht zu befreien bzw. zu verteidigen.¹⁴⁴⁷ Sein rechtliches Gehör und damit ein wesentliches Verteidigungsrecht gilt mithin nur bedingt. Zudem steht ihm kein Aussage-, Auskunfts- oder Zeugnisverweigerungsrecht zu.¹⁴⁴⁸ Im Ordnungsbussenverfahren hat er keinen Anspruch auf Akteneinsicht.¹⁴⁴⁹ Die Beurteilungsfreiheit der Gerichte wird zudem eingeschränkt,¹⁴⁵⁰ weshalb auch der Grundsatz *in dubio pro reo*¹⁴⁵¹ nicht zur Anwendung kommt. Dieser Grundsatz ist jedoch auch bei einer verschuldensunabhängigen Tat zu berücksichtigen.¹⁴⁵²

2.4 Resümee und Fazit

Aufgrund des Gesagten ist somit festzustellen, dass Art. 7 OBG weder eine gesetzliche «Verantwortlichkeitsvermutung»¹⁴⁵³ noch eine ausdrücklich normierte Vermutung der Täterschaft¹⁴⁵⁴ enthält. Die Strafbehörde erhebt allerdings im Strafverfahren wegen Art. 7 OBG die pauschal anhand der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV bemessene Busse und nicht nur die Verfahrenskosten beim Beschuldigten und verfügt allenfalls – eine nach der hier vertretenen Ansicht abzulehnende¹⁴⁵⁵ – Ersatzfreiheitsstrafe, was sich vergleichbar wie eine Vermutung der Täterschaft auswirkt. Da mit dem Befreiungsbeweis zwar ein Verteidigungsrecht des Fahrzeughalters besteht, darüber hinaus das rechtliche Gehör mangels Berücksichtigung von entlastenden Momenten eingeschränkt ist, weitere Verteidigungsrechte¹⁴⁵⁶ verletzt werden, die Beweislast teilweise dem Fahrzeughalter überbunden wird und keine uneingeschränkte Beurteilungsfreiheit der Gerichte besteht, wird nach der hier vertretenen Ansicht die Verletzung der Unschuldsvermutung angenommen.¹⁴⁵⁷

1447 Siehe Ausführungen in III.E.2.

1448 Siehe Ausführungen in III.C.3.3.c.

1449 Siehe Ausführungen in III.C.3.3.c.

1450 Siehe Ausführungen in III.F.3 und III.H.2.

1451 Nach der hier vertretenen Ansicht ist zunächst die Beweislast aufgrund des Untersuchungsgrundsatzes zu verteilen, und erst nach der freien sowie umfassenden Würdigung der Beweise durch das Gericht gelangt bei noch verbleibenden Zweifeln der Grundsatz *in dubio pro reo* zur Anwendung.

1452 *Salabiaku gegen Frankreich*, § 29; siehe Ausführungen in III.F.1; vgl. JEANNERET, ZStrR 2009, S. 337.

1453 Siehe Ausführungen in III.H.2.1.

1454 Siehe Ausführungen in III.H.2.2.

1455 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.

1456 Dem Fahrzeughalter steht das Aussage-, Auskunfts- und Zeugnisverweigerungsrecht wie auch das rechtliche Gehör in Form der Akteneinsicht nicht zu.

1457 Das BGer ist der Ansicht, dass die Pflicht des Fahrzeughalters, die tatsächliche Fahrzeugführerschaft zu nennen oder die Busse zu bezahlen, die Unschuldsvermutung nicht verletze (BGE 144 I 242 Regeste S. 242); vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.H.2.3.

3. Beweislastumkehr beim Einbezug von juristischen Personen in Art. 7 OBG

Der Gesetzgeber dehnte per 1. Oktober 2023 die **Bussenerhebung nach Art. 7 OBG auf juristische Personen** aus.¹⁴⁵⁸ Im Kriminalstrafrecht hat die Strafverfolgungsbehörde bei Vorliegen eines Verbrechens oder Vergehens dem Unternehmen den **Organisationsmangel**, aufgrund dessen der tatsächliche Täter nicht eruiert werden kann, nachzuweisen.¹⁴⁵⁹ Das Verwaltungsstrafrecht knüpft bei der Geschäftsherren-¹⁴⁶⁰ und Organverantwortlichkeit – wie Art. 29 StGB – an die **Verletzung einer Rechtspflicht** an.¹⁴⁶¹ Auf die künftige strafrechtliche Verantwortlichkeit des Unternehmens im Ordnungsbussenbereich angewendet bedeutet dies, dass die Strafverfolgungsbehörde tätig werden und dem Fahrzeughalter z.B. nachweisen muss, dass er für eine einwandfreie Organisation ein Fahrtenbuch hätte führen sollen bzw. hierzu rechtlich verpflichtet gewesen wäre.

Indem der Gesetzgeber seit dem 1. Oktober 2023 in Art. 7 Abs. 1 OBG neben den natürlichen Personen ausdrücklich auch die juristischen Personen erwähnt¹⁴⁶², ohne weitere Änderungen an dieser Vorschrift vorzunehmen, liegt eine **Beweislastumkehr** vor. Die Strafverfolgungsbehörde muss lediglich nachweisen, dass ein Strassenverkehrsdelikt begangen und die Busse – unter Umständen infolge der Ablehnung des Ordnungsbussenverfahrens¹⁴⁶³ – nicht bezahlt¹⁴⁶⁴ wurde sowie der Fahrzeugführer unbekannt bzw. nicht mit verhältnismässigem Aufwand ermittelbar ist.¹⁴⁶⁵ Der Fahrzeughalter muss in glaubhafter Weise einen Fahrzeugführer nennen, um der Bussenerhebung nach Art. 7 OBG zu entgehen. Er hat im Rahmen seiner indirekten Informationspflicht¹⁴⁶⁶ selber auf die Idee zu kommen, bspw. ein Fahrtenbuch als Beweis einzureichen, um die unbekannte Täterschaft zu eruieren und sich selbst zu entlasten. Gleichzeitig liefert er damit aber auch den Nachweis, dass kein **Organisationsmangel**¹⁴⁶⁷ und mithin kein Organisationsver-

1458 Botschaft SVG 2021 (Bundesrat), S. 4, S. 24, S. 49 und S. 81; siehe Ausführungen in I.B.1.

1459 Art. 102 Abs. 1 StGB.

1460 Zur Begründung der Strafbarkeit eines Geschäftsherrn ohne Aussenverweis müsste ein unechtes Unterlassungsdelikt (Art. 11 StGB) vorliegen (siehe EICKER/FRANK/ACHERMANN, S. 49).

1461 Art. 6 Abs. 2 und Abs. 3 VStrR.

1462 Siehe Ausführungen in I.B.1.

1463 Art. 4 Abs. 3 Bst. c OBG und Art. 13 Abs. 2 OBG.

1464 Art. 6 Abs. 4 OBG, Art. 7 Abs. 3 OBG und Art. 9 Abs. 2 Bst. c OBG.

1465 Siehe Ausführungen in III.F.3.1.

1466 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.a.

1467 Art. 102 Abs. 1 StGB.

schulden¹⁴⁶⁸ resp. keine Schuld *sui generis*¹⁴⁶⁹ oder keine **Verletzung einer Rechtspflicht**¹⁴⁷⁰ vorliegt, welche im Kriminal- oder Verwaltungsstrafrecht durch die Strafbehörde nachzuweisen sind. Andernfalls und wenn er auch den – erst im ordentlichen Strafverfahren zu berücksichtigenden – Befreiungsbeweis nach Art. 7 Abs. 5 OBG nicht vorzubringen vermag, muss er die Busse bezahlen. Eine solche Beweislastumkehr ist umso **problematischer**, wenn der Bussenerhebung nach Art. 7 OBG «Strafcharakter» zugesprochen werden würde und diese Vorschrift – wie bereits aufgezeigt – die **Verteidigungsrechte** der betroffenen Person einschränkt¹⁴⁷¹ sowie die freie Beweiswürdigung der Gerichte umgeht.¹⁴⁷²

4. Zusammenfassung wesentlicher Erkenntnisse und Schlussfolgerungen

Im Gegensatz zu den Ausführungen in der Botschaft¹⁴⁷³ und denjenigen des BGer¹⁴⁷⁴ liegt gemäss der Mehrheitsmeinung in der Literatur¹⁴⁷⁵ bei der Anwendung von Art. 7 OBG eine Verletzung – und nicht nur Beeinträchtigung – des verfassungsmässigen Grundsatzes der Unschuldsvermutung vor. Es wurde aufgezeigt, dass die Unschuldsvermutung nur dann gilt, wenn Art. 7 OBG «Strafcharakter» zugesprochen wird. Die Feststellung des Gesetzgebers, dass dieser Grundsatz «beeinträchtigt» werde, spricht für die Annahme des «Strafcharakters» dieser Vorschrift.¹⁴⁷⁶ Die Annahme des Gesetzgebers,¹⁴⁷⁷ des

1468 Botschaft StGB 1998 (Bundesrat), S. 2142 und S. 2144.

1469 Botschaft StGB 1998 (Bundesrat), S. 2142.

1470 Art. 11 StGB; Art. 29 StGB; Art. 6 Abs. 2 VStrR i.V.m. Art. 6 Abs. 3 VStrR.

1471 Siehe Ausführungen in III.C.3.3.

1472 Siehe Ausführungen in III.F.3.

1473 Vgl. zum Ganzen Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8524.

1474 BGE 144 I 242 Regeste S. 242 und E. 1 S. 244 ff.

1475 EICKER, NK 2018, S. 279, EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 61, GIGER, Strassenverkehr 2014, S. 10, JEANNERET, Strassenverkehr 2013, S. 51, MAEDER, AJP 2014, S. 679 und S. 684 f., MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 30 zu Art. 102 SVG, MIZEL, Anwaltsrevue 2015, S. 440, NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 88 m.w.H., NIGGLI/MAEDER, Verwaltungsstrafverfahren, S. 36f., ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 35f., WEISSENBERGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 431f., WEISSENBERGER, Komm SVG/aOBG/2014, S. 855, N 9 und N 11 zu Art. 6 aOBG/2014 sowie ZURN, Strassenverkehr 2017, S. 39; a.M. BUNDI, AJP 2006, S. 501-505, welcher eine neue Regelung zur Halterverantwortlichkeit unter dem Gesichtspunkt der Unschuldsvermutung als zulässig erachtet, obwohl gewisse Abstriche zu machen seien.

1476 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.H.1.

1477 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8517; Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 988.

BGer¹⁴⁷⁸ und in der Literatur¹⁴⁷⁹, dass Art. 7 OBG eine ausdrückliche Vermutung der Täterschaft enthält, wurde widerlegt. Diese Bestimmung vermutet weder ausdrücklich die Schuld noch die Unschuld des Fahrzeughalters für das begangene Strassenverkehrsdelikt¹⁴⁸⁰ noch enthält sie eine «Verantwortlichkeitsvermutung»¹⁴⁸¹. Indem beim Fahrzeughalter allerdings die Busse statt der Verfahrenskosten erhoben wird, wirkt sich dies vergleichbar wie bei einer Vermutung der Täterschaft aus.¹⁴⁸²

Aber auch wenn Art. 7 OBG keine explizit normierte Vermutung eines Verschuldens des Fahrzeughalters enthält¹⁴⁸³, können Schwierigkeiten mit der Präsuntion der Unschuld entstehen. Die Beweislast wird mit dem Befreiungsbeweis gemäss Art. 7 Abs. 5 OBG teilweise auf den Fahrzeughalter abgewälzt, und aufgrund der fehlenden Berücksichtigung weiterer Entlastungsmomente wird die Beurteilungsfreiheit der Gerichte eingeschränkt¹⁴⁸⁴, weshalb auch der Grundsatz *in dubio pro reo*¹⁴⁸⁵ keine Geltung zu erlangen vermag.¹⁴⁸⁶

Zudem liegt im Vergleich mit dem Kernstrafrecht eine Umkehr der Beweislast vor, wenn bei der aktuellen Erfassung von juristischen Personen in Art. 7 OBG¹⁴⁸⁷ ohne weitere Änderungen und ohne Aussenverweis die Busenerhebung unabhängig vom Nachweis eines Organisationsmangels¹⁴⁸⁸

1478 Urteil des BGer 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.5 (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, AJP 2018, S. 1568 ff.).

1479 MAEDER, AJP 2014, S. 684 f., SCHORRO, ZStrR 2017, S. 88 f., WEISSENBARGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 430 f. und WOHLERS, Strassenverkehr 2015, S. 12; a.M. MAEDER, Contra Legem 2018, S. 67-69 und NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 82-84.

1480 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.H.2.2.

1481 Siehe Ausführungen in III.H.2.1.

1482 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.H.2.2.

1483 MAEDER, Contra Legem 2018, S. 67-69, NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 82-8; a.M. Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8517, Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 988, Urteil des BGer 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.5 (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, AJP 2018, S. 1568 ff.), MAEDER, AJP 2014, S. 684 f., SCHORRO, ZStrR 2017, S. 88 f., WEISSENBARGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 430 f. und WOHLERS, Strassenverkehr 2015, S. 12.

1484 Siehe Ausführungen in III.F.3 und III.H.2.

1485 Nach der hier vertretenen Ansicht ist zunächst die Beweislast aufgrund des Untersuchungsgrundsatzes zu verteilen, und erst nach der freien sowie umfassenden Würdigung der Beweise durch das Gericht gelangt bei noch verbleibenden Zweifeln der Grundsatz *in dubio pro reo* zur Anwendung.

1486 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.H.2.3.

1487 Siehe Ausführungen in I.B.1.

1488 Art. 102 Abs. 1 StGB.

und mithin eines Organisationsverschuldens¹⁴⁸⁹ resp. einer Schuld *sui generis*¹⁴⁹⁰ oder der Verletzung einer Rechtspflicht¹⁴⁹¹ erfolgt. Dies, weil der Fahrzeughalter im Rahmen der indirekten Informationspflicht¹⁴⁹² zu seiner Entlastung bspw. ein Fahrtenbuch vorlegen und mithin seine strafrechtliche Verantwortlichkeit ausschliessen muss.¹⁴⁹³ Sofern dieser Vorschrift «Strafcharakter» zugesprochen wird, ist eine solche Beweislastumkehr infolge der tangierten Verteidigungsrechte des Fahrzeughalters als umso problematischer anzusehen.¹⁴⁹⁴

Die Unschuldsvermutung ist nicht nur beeinträchtigt – wie es der Gesetzgeber feststellte¹⁴⁹⁵ –, sondern verletzt, wenn die Busse nach Art. 7 OBG, welcher weder eine ausdrückliche Vermutung der Verantwortlichkeit noch der Schuld enthält, dieselbe Rechtsfolge wie bei der Sanktionierung des Fahrzeughalters aufgrund der Vermutung seiner Täterschaft vorsieht oder eine Beweislastumkehr im Strafverfahren gegen eine juristische Person wegen Art. 7 OBG erfolgt sowie in beiden Fällen die Verteidigungsrechte nicht angemessen gewahrt werden.

I. Verletzung des Schuld-, Täter- und Tatprinzips?

1. Strafrechtliches Schuld- und Täterprinzip sowie verwaltungsrechtliches Verursacher- und Störerprinzip

Während im Strafverfahren das Schuld- und das Täterprinzip massgebend sind, gelangt im Verwaltungsrecht teilweise das Verursacherprinzip¹⁴⁹⁶ zur Anwendung. Ausserdem gilt das aus dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit entwickelte Störerprinzip¹⁴⁹⁷. Auf diese verwaltungsrechtlichen Prinzi-

1489 Botschaft StGB 1998 (Bundesrat), S. 2142 und S. 2144.

1490 Botschaft StGB 1998 (Bundesrat), S. 2142.

1491 Art. 11 StGB; Art. 29 StGB; Art. 6 Abs. 2 VStrR i.V.m. Art. 6 Abs. 3 VStrR.

1492 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.a.

1493 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.H.3.

1494 Siehe Ausführungen in III.H.2.3.

1495 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8524; vgl. BGE 144 I 242 Regeste S. 242.

1496 Siehe Ausführungen in II.D.3.1; ausserhalb von Ersatzvornahmen gilt das Verursacherprinzip nur, soweit es spezialgesetzlich vorgesehen ist; dies folgt aus dem im Verwaltungsrecht geltenden Gesetzmässigkeitsprinzip (Urteil des BGer 2C_995/2012 vom 16. Dezember 2013 E. 5.2). Art. 74 Abs. 2 BV und Art. 2 USG sehen eine solche Regelung bspw. im Umweltrecht vor.

1497 Urteil des BGer 2C_1096/2016 vom 18. Mai 2018 E. 2.3; zum Verhältnismässigkeitsprinzip siehe MOOR/FLÜCKIGER/MARTENET, S. 828.

prien ist bereits eingegangen worden.¹⁴⁹⁸ Nachfolgend wird deshalb der Vollständigkeit halber die Vereinbarkeit von Art. 7 OBG mit dem strafrechtlichen Schuld- und Täterprinzip untersucht.

2. Verletzung des Schuldprinzips?

2.1 Abkehr vom Schuldprinzip im Ordnungsbussenverfahren

In der Literatur wird die Ansicht vertreten, dass Art. 7 OBG das Schuldprinzip ausser Acht lässt.¹⁴⁹⁹ Bei der Einführung des Ordnungsbussenrechts führte der Bundesrat aus, dass abgesehen davon, dass im **Ordnungsbussenverfahren** das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse nicht berücksichtigt werden,¹⁵⁰⁰ die Grundsätze des Strafrechts gelten. Vor allem sei eine **Schuld der Täterschaft für die Begründung von deren Strafbarkeit vorausgesetzt**. Beim Verkehrsteilnehmer, welcher aus fehlender Ortskenntnis offensichtlich entschuldbar irrig handelte, dürfe die Polizei höchstens mit einer Behr- rung eingreifen.¹⁵⁰¹ Das Schuldprinzip gilt mithin auch im Ordnungsbussen- verfahren.¹⁵⁰²

Nach Art. 7 OBG können die zuständigen Strafbehörden vom Fahrzeug- halter die (Ordnungs-)Busse hingegen einzig aufgrund seiner formellen Halte- eigenschaft – unabhängig von dessen eigener und auch der strafrechtlichen Verantwortlichkeit des unbekanntem Lenkers wegen der begangenen Ver- kehrsregelverletzung – erheben. Bedenken gegenüber einer solchen Bussen- erhebung sind bereits im Gesetzgebungsverfahren geäussert worden. So führte der damalige **Nationalrat Ulrich Giezendanner** Folgendes aus: «Auf die Verantwortung des einzelnen Verkehrsteilnehmers wird gar nicht mehr eingegangen. Alles und jedes soll reglementiert werden. Das Denken wird verboten. Wir sprechen immer von mehr Freiheit und mehr Verantwortung.

1498 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.D.3.1.

1499 EICKER, NK 2018, S. 279; JEANNERET, Komm SVG, N 4 zu Art. 6 aOBG/2014; JEANNERET, Strassenverkehr 2013, S. 37 und S. 51; MAEDER, AJP 2014, S. 679, S. 686 f., S. 691; MAEDER/ NIGGLI, BSK SVG, N 12, N 30 und N 35 zu Art. 102 SVG; NIGGLI, Strafverteidigung, S. 33 f.; NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 86 und S. 88; MIZEL, Anwalts- revue 2015, S. 440; OTT, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2016, S. 273; ROBERT, Stras- senverkehr 2014, S. 33, S. 35-37; SCHORRO, ZStrR 2017, S. 96 f., S. 103-107 und S. 109; WEISSENBERGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 431 f.; WEISSENBERGER, Komm SVG/ aOBG/2014, S. 855 f. und N 9 zu Art. 6 aOBG/2014; WOHLERS, BJM 2016, S. 126; WOHLERS, Strassenverkehr 2015, S. 5 und S. 14 f.; ZURN, Strassenverkehr 2017, S. 36 f., S. 39-45.

1500 Art. 1 Abs. 5 OBG; siehe Ausführungen in II.B.4.

1501 Vgl. zum Ganzen Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1093.

1502 Urteil des BGer 6B_836/2019 vom 14. Mai 2020 E. 2.2.2.

Hier wollen wir das Gegenteil machen, weil wir während sieben Jahren keinen Erfolg mit der Vorlage hatten. Es wird z.B. auch mit der Halterhaftung argumentiert: Jeder Halter soll Bussen bezahlen, auch wenn er ein Vergehen nicht selber begangen hat. Wenn sein Nachbar sein Auto benützt hat und damit zu schnell gefahren ist, soll der Halter bezahlen». ¹⁵⁰³

Dem erläuternden **Bericht zum Vernehmlassungsentwurf des UVEK** ist zu entnehmen, dass das mit Art. 6 aOBG/2014 (der Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) vorgeschlagene Verfahren die verfassungsmässigen Rechte kaum tangiere. Die Statuierung einer Halterhaftung sei trotz einer **Einschränkung des Schuldprinzips** grundsätzlich möglich, was sich aus zwei neueren Urteilen des EGMR ergebe. ¹⁵⁰⁴ In den durch das UVEK zitierten Urteilen vom 29. Juni 2007 in Sachen *O'Halloran und Francis gegen Vereinigtes Königreich* sowie vom 10. Januar 2008 in Sachen *Lückhof und Spanner gegen Österreich* machte der EGMR jedoch keine Ausführungen zum Schuldprinzip und auch nicht zur Unschuldsvermutung nach Art. 6 Ziff. 2 EMRK. ¹⁵⁰⁵ In den besagten Urteilen des EGMR befasste sich der EGMR ausschliesslich mit Art. 6 Ziff. 1 EMRK (Fairnessgebot) ¹⁵⁰⁶. ¹⁵⁰⁷ Wie der EGMR äusserte sich auch das BGer bisher nicht zur Vereinbarkeit von Art. 6 aOBG/2014 resp. Art. 7 OBG mit dem Schuldprinzip.

Das **Obergericht des Kantons Zürich** wies wiederholt zutreffend darauf hin, dass der Gesetzgeber auf die Frage, ob sich die Verantwortung des Fahrzeughalters in der Bezahlung der Busse erschöpfe oder ihm zusätzlich auch die Strassenverkehrswiderhandlung im Sinne einer Schuldübernahme zugerechnet werde, nicht eingegangen sei. Es erachtete daher ohne eine explizite Anordnung eines Paradigmenwechsels durch den Gesetzgeber eine Schuldigsprechung des Fahrzeughalters allein gestützt auf seine Haltereigenschaft als unzulässig. ¹⁵⁰⁸ Diese Ausführungen überzeugen. Denn der Fahrzeughalter darf bei unbekannter Täterschaft nicht wegen Art. 7 OBG schuldig gesprochen und mit einer Busse, welche sich nach der **Bussenliste 1 Anhang 1 OBV** bemisst, «bestraft» werden. Wenn nicht rechtsgenügend nachgewiesen

1503 Votum Giezendanner, Amtl. Bull. NR 2011 2119 ff., S. 2119.

1504 Bericht Vernehmlassungsentwurf 2008 (UVEK), S. 52.

1505 Siehe *O'Halloran und Francis gegen Vereinigtes Königreich*, § 65.

1506 BGE 131 I 272 Regeste S. 272.

1507 Siehe *O'Halloran und Francis gegen Vereinigtes Königreich*, §§ 53 ff.; siehe *Lückhof und Spanner gegen Österreich*, §§ 47 ff.

1508 Vgl. zum Ganzen Urteil des Obergerichts des Kantons Zürich SU160069 vom 2. Mai 2017 E. 4.2f., in: ZR 116/2017 Nr. 64, S. 217 ff. (S. 218), welches schliesslich den Fahrzeughalter für die Rotlichtmissachtung verantwortlich (und nicht schuldig) erklärte sowie von einer Ersatzfreiheitsstrafe absah.

werden kann, dass er tatsächlich das Fahrzeug gelenkt hat, ist das Strafverfahren gegen ihn als Fahrzeugführer durch die Übertretungsstrafbehörde oder Staatsanwaltschaft nicht an die Hand zu nehmen, einzustellen, oder er ist alsdann durch das Gericht freizusprechen. Es kommt jedoch bei weiterhin unbekannter Täterschaft die Erhebung der Busse bei ihm nach Art. 7 OBG in Betracht.¹⁵⁰⁹ Diese Konstruktion hat ihre Gründe, weil die betroffene Person nicht selten z.B. lügenhaft behauptet, sie sei nicht selber gefahren, oder sie wisse nicht, wer gefahren sei (da sie sich hinter dem Zeugnisverweigerungsrecht verstecken will, weil z.B. ein Angehöriger gefahren ist, usw.), und ist entsprechend gerechtfertigt. Gleichzeitig gilt es bei dieser Vorschrift jedoch zu bemängeln, dass mit der Auferlegung und Bezahlung der «Busse» – und nicht der blossen Verfahrenskosten – in indirekter Weise ein sittlicher Vorwurf gegen den Fahrzeughalter erhoben wird.¹⁵¹⁰ Es könnte deshalb sein, dass der Gesetzgeber vom sonst im Ordnungsbussenverfahren anzuwendenden Schuldprinzip abweichen wollte.

2.2 Einführung eines Erfolgsstrafrechts durch Normierung einer «Gefährdungs- bzw. Kausalhaftung» im Ordnungsbussenrecht

Das Wort «Busse» wird im Bereich des Ordnungsbussenrechts gemeinhin als Strafe verstanden und gebraucht. Die Bussenerhebung nach Art. 7 wurde im OBG integriert. Es ist deshalb anhand einer systematischen Auslegung dieses Bussenbegriffs schwerlich erklärbar, dass es sich hierbei um eine rein **umgangssprachliche Wortverwendung** (z.B. die Heiratsstrafe) handeln soll. Die nachfolgenden Ausführungen erfolgen entsprechend vor dem Hintergrund, dass Art. 7 OBG vom Fahrzeughalter die Busse (also nicht nur die Verfahrenskosten) und mithin eine strafrechtliche Sanktion bzw. Strafe erhebt. Indem der Gesetzgeber diese Bussenerhebung von der eigentlichen Schuldfrage des Fahrzeughalters losgelöst hat und nur auf dessen formelle Haltereigenschaft abstellt, bricht er mit dem Grundsatz *nulla poena sine culpa*. Er auferlegt dem Fahrzeughalter in einem Strafverfahren die «Mitverantwortung»¹⁵¹¹ resp. macht ihn durch die Erhebung einer Busse anhand der **Bussenliste 1 Anhang 1 OBV** in indirekter Weise zum Täter, obwohl es ihm an der individuellen Vorwerfbarkeit für das Ordnungsbussendelikt fehlt.¹⁵¹²

1509 Siehe Ausführungen in I.B.3.2.c und III.F.1.

1510 Siehe Ausführungen in II.D.5.3.c und III.H.2.

1511 Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 988.

1512 Ein *actus reus* bzw. eine «vorwerfbare bzw. zugerechnete Handlung» ist denn auch beim Konzept *strict liability* vorausgesetzt (NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 81f.).

Dies erinnert an die **privatrechtlichen Kausalhaftungen, namentlich an die Gefährdungshaftung in Art. 58 SVG.**¹⁵¹³ Das UVEK anerkannte in seinen Vorarbeiten zu *Via sicura* diese Analogie.¹⁵¹⁴ Nach Art. 58 Abs. 1 SVG haftet der Halter für den Sach- und Personenschaden, welcher durch den Betrieb seines Motorfahrzeugs verursacht wird. Massgebend ist damit die Verwirklichung der Betriebsgefahr und nicht ein Verschulden.¹⁵¹⁵ Wenn es durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs zu einem Schaden kommt, bezweckt diese Regelung die Wiederherstellung des rechtmässigen Zustand. Art. 58 Abs. 1 SVG knüpft an die materielle Haltereigenschaft an. Art. 7 OBG und Art. 58 Abs. 1 SVG orientieren sich mithin an einem unterschiedlichen Halterbegriff. Bei Art. 7 OBG wird dem Fahrzeughalter das Fehlverhalten einer unbekanntenen Täterschaft durch die Erhebung der Busse resp. einer strafrechtlichen Sanktion in indirekter Weise zugerechnet. Zumal einige Strafbehörden in ihren Strafbefehlen den Fahrzeughalter wegen Art. 7 OBG schuldig sprechen und die «Bestrafung» mit einer pauschal anhand der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV bemessenen Busse versehen und allenfalls eine – nach der hier vertretenen Ansicht abzulehnende¹⁵¹⁶ – Ersatzfreiheits-«Strafe» verfügen. Durch die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG und die allfällige Verfügung der Ersatzfreiheitsstrafe wird entsprechend keine Wiederherstellung eines ordnungsgemässen Zustands durch Schadensausgleich bezweckt. Ein Vergleich mit der haftpflichtrechtlichen Regelung geht entsprechend fehl. Zumal eine generalpräventive Wirkung der Bussenerhebung nach Art. 7 OBG nicht gänzlich auszuschliessen ist,¹⁵¹⁷ auf welche das Strafrecht abzielt und eben nicht auf die materielle oder ökonomische Wiederherstellung des *status quo ante*¹⁵¹⁸ bzw. auf die Verteilung eines Schadens im Sinne des Haftpflichtrechts.¹⁵¹⁹ Aufgrund dieses fehlenden Schadensausgleichs durch die «Bussen»-Erhebung liegt denn auch keine mit Art. 58 SVG vergleichbare «Haftung» vor. Gemein hat die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG mit einer Gefährdungshaftung¹⁵²⁰ als besondere Art der Kausalhaftung allerdings, dass sie kein Verschulden voraussetzt, welches hingegen im heute geltenden Schuldstrafrecht gefordert wird. Die Annahme einer

1513 Vgl. NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 82.

1514 Siehe Bericht Vernehmlassungsentwurf 2008 (UVEK), S. 51; siehe MAEDER, AJP 2014, S. 687.

1515 REY/WILDHABER, Nr. 96, Nr. 99 und Nr. 101.

1516 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.

1517 Siehe Ausführungen in I.A.2.1 und II.D.4.4.c.

1518 Siehe NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 82.

1519 Siehe MAEDER, AJP 2014, S. 687.

1520 REY/WILDHABER, Nr. 96 ff.

finanziellen «Haftung» für den Betrag der Busse¹⁵²¹ entspricht nicht dem Konzept eines Schuldstrafrechts.

2.3 Bussenerhebung unabhängig von einer Schuld des Fahrzeughalters

Wie bereits erwähnt,¹⁵²² geht die Mehrheitsmeinung in der **Literatur** aufgrund von **Art. 7 OBG** nicht nur von einer Einschränkung, sondern von der **Verletzung des Schuldprinzips** aus.¹⁵²³ Dieser Auffassung ist zuzustimmen. Dadurch, dass die Schuld, verstanden als regelgeleitete¹⁵²⁴ individuelle Vorwerfbarkeit, individualorientiert ist, muss eine Bestrafung in Form einer Bussenerhebung für fremde Schuld ausgeschlossen sein.¹⁵²⁵ Das Schuldprinzip verbietet m.a.W. die Androhung und Verhängung von Strafe ohne Schuld.¹⁵²⁶ Die durch **Art. 7 OBG** vorgesehene «Auferlegung» (**Abs. 1**) und «Bezahlung» (**Abs. 5**) einer Busse stellt zwar dem Wortlaut entsprechend keine eigentliche «Bestrafung» dar, ist aber infolge der pauschalen Bemessung nach der **Bussenliste 1 Anhang 1 OBV** und der bei Nichtbezahlung der Busse oder Zahlungsverzug verfügt – nach der hier vertretenen Ansicht abzulehnenden¹⁵²⁷ – Ersatzfreiheitsstrafe in ihrer Wirkung für die betroffene Person mit einer solchen vergleichbar. Zumal einige Strafbehörden vom Fahrzeughalter die Busse ggf. im anschliessenden ordentlichen Strafverfahren erheben, indem sie ihn in ihrem Entscheid wegen **Art. 7 OBG** schuldig sprechen und mit der nach Tarif festgesetzten Busse «bestrafen». Aufgrund des Gesagten ist somit festzustellen, dass **Art. 7 OBG** gegen das Schuldprinzip und damit gegen einen das Bundesstrafrecht beherrschenden Grundsatz¹⁵²⁸ verstösst.

1521 NÜESCH, *Jahrbuch Strassenverkehrsrecht* 2022, S. 138 f.

1522 Siehe Ausführungen in I.C und III.I.2.1.

1523 EICKER, *NK* 2018, S. 279; JEANNERET, *Komm SVG*, N 4 zu **Art. 6 aOBG/2014**; JEANNERET, *Strassenverkehr* 2013, S. 37 und S. 51; MAEDER, *AJP* 2014, S. 679, S. 686 f., S. 691; MAEDER/NIGGLI, *BSK SVG*, N 12, N 30 und N 35 zu **Art. 102 SVG**; NIGGLI, *Strafverteidigung*, S. 33 f.; NIGGLI/MAEDER, *Strassenverkehrsrechts-Tagung* 2018, S. 86 und S. 88; MIZEL, *Anwaltsrevue* 2015, S. 440; OTT, *Jahrbuch Strassenverkehrsrecht* 2016, S. 273; ROBERT, *Strassenverkehr* 2014, S. 33, S. 35-37; SCHORRO, *ZStrR* 2017, S. 96 f., S. 103-107 und S. 109; WEISSENBERGER, *Jahrbuch Strassenverkehrsrecht* 2012, S. 431 f.; WEISSENBERGER, *Komm SVG/aOBG/2014*, S. 855 f. und N 9 zu **Art. 6 aOBG/2014**; WOHLERS, *BJM* 2016, S. 126; WOHLERS, *Strassenverkehr* 2015, S. 5 und S. 14 f.; ZURN, *Strassenverkehr* 2017, S. 36 f., S. 39-45.

1524 Vgl. BOMMER, *BSK StGB*, N 16 zu **Vor Art. 19 StGB**.

1525 Siehe NIGGLI/MAEDER, *Strassenverkehrsrechts-Tagung* 2018, S. 80 f. m.w.H.; siehe WOHLERS, *SJZ* 2000, S. 385 m.w.H.; siehe MAEDER, *AJP* 2014, S. 686 m.w.H.

1526 BOMMER, *BSK StGB*, N 26 zu **Vor Art. 19 StGB**; SCHORRO, *ZStrR* 2017, S. 104 f. m.w.H.; STRATENWERTH/KUHLIN, *AT*, N 32 zu § 1, N 24 zu § 7 und N 1 zu § 10; TRECHSEL/PIETH, S. 143; RIKLIN, *StGB AT I*, N 52 zu § 1 *e contrario*; vgl. *BGE* 118 IV 342 E. 2g S. 350; vgl. RIEDO/NIGGLI, *Verwaltungsstrafrecht*, S. 53.

1527 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.

1528 BOMMER, *BSK StGB*, N 32 zu **Vor Art. 19 StGB** m.w.H.

2.4 Pauschale Bussenerhebung und Verfügung einer Ersatzfreiheitsstrafe nach fixem Umwandlungssatz

Gemäss Art. 47 Abs. 1 StGB misst das Gericht die Strafe nach dem Verschulden der Täterschaft zu. Es berücksichtigt das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse sowie die Wirkung der Strafe auf das Leben der Täterschaft. Nach Art. 1 Abs. 5 OBG sind hingegen das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse des Fahrzeughalters nicht zu berücksichtigen.¹⁵²⁹ Dies im Gegensatz zur Wirkung der Strafe auf das Leben der Täterschaft oder hier des Fahrzeughalters, welche aufgrund der geringen Bussen bis CHF 260.– (bzw. CHF 300.–)¹⁵³⁰ und des fehlenden Strafregistereintrags sowie Vermerks im IVZ-Massnahmenregister ohnehin keine Bedeutung erfährt.¹⁵³¹ Sofern sich der Geltungsbereich des OBG nicht auf das Ordnungsbussenverfahren beschränkt, sondern sich auch auf ein allfälliges (nachfolgendes) ordentliches Strafverfahren bezieht¹⁵³² sind diese **Täterkomponenten** nicht zu berücksichtigen. Zumal die eigentliche Täterschaft hinsichtlich des begangenen Ordnungsbussendelikt nicht bekannt ist und Art. 7 OBG nur an den Eintrag im Fahrzeugausweis anknüpft.

Nach Art. 47 Abs. 2 StGB wird das Verschulden nach der Schwere der Verletzung oder der Gefährdung des betroffenen Rechtsguts,¹⁵³³ der Verwerflichkeit des Handelns, den Beweggründen und Zielen des Täters sowie danach bestimmt, wie weit der Täter nach den inneren und äusseren Umständen in der Lage war, die Gefährdung oder Verletzung zu vermeiden.¹⁵³⁴ Da jedoch keine Strafbarkeit des Fahrzeughalters vorliegt und die Täterschaft unbekannt ist, kann keine **gesamte Tatschwere** eruiert und eine angemessene Strafe ausgefällt werden.¹⁵³⁵ Eine allenfalls hervorgerufene Verletzung oder Gefährdung eines Rechtsgutes wird nicht im Ordnungsbussenverfahren und mithin ebenso wenig im Verfahren wegen Art. 7 OBG beurteilt,¹⁵³⁶ weshalb keine Aussage zur objektiven Schwere der Tat gemacht werden kann. Die subjektive Tatschwere zum Tatzeitpunkt (z.B. eine verminderte Schuldfähigkeit) ist ebenso

1529 Siehe Ausführungen in II.B.4.

1530 Art. 1 Abs. 4 OBG.

1531 Vgl. Art. 425 StPO.

1532 Urteil des BGer 6B_722/2019 vom 23. Januar 2020 E. 1.4; siehe STAUBER, Jusletter 2022, Nr. 1.

1533 Sog. objektive Tatschwere.

1534 Sog. subjektive Tatschwere.

1535 Art. 47 Abs. 1 StGB.

1536 Art. 4 Abs. 3 Bst. a OBG.

unbeachtlich, da es an einer eigentlichen Tat des Fahrzeughalters fehlt und auf dessen formelle Haltereigenschaft abgestellt wird. Das OBG enthält hinsichtlich der subjektiven Tatkomponenten (Verwerflichkeit des Handelns, Beweggründe, Ziele und Vermeidungsmöglichkeit) keine Ausnahmeregelung wie bei der fehlenden Berücksichtigung der Täterkomponenten. Die subjektive Tatschwere müsste mithin bei der Strafzumessung berücksichtigt werden können, wobei die in der Praxis vorgenommene pauschale Bemessung der Busse anhand der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV dem widerspricht. Die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG steht entsprechend im Widerspruch zu Art. 47 Abs. 2 StGB.

Ausserdem steht eine solche pauschale Bussenerhebung unabhängig von der Berücksichtigung der **finanziellen Verhältnisse** des Fahrzeughalters bei der Bemessung der Busse im Widerspruch zu Art. 106 Abs. 3 StGB. Nach dieser Bestimmung bemisst das Gericht Busse und Ersatzfreiheitsstrafe je nach den (finanziellen) Verhältnissen der Täterschaft so, dass diese die Strafe erleidet, die ihrem Verschulden angemessen ist. Sofern die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der betroffenen Person bei der Bussenerhebung normwidrig nicht beachtet wird, kann ein fixer Umwandlungssatz zur Bemessung der **Ersatzfreiheitsstrafe** dienen.¹⁵³⁷ In der Praxis beträgt die Ersatzfreiheitsstrafe einen Tag pro jeweils angefangene CHF 100.– Busse.¹⁵³⁸ Ein **fixer Umwandlungssatz** bei der Ahndung von Ordnungsdelikten erscheint im Hinblick auf das Massengeschäft im Ordnungsbussenbereich als notwendig und aufgrund der maximalen Bussenhöhe von CHF 300.–¹⁵³⁹ als vertretbar.

Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist für die Bemessung der Ersatzfreiheitsstrafe alleine das Verschulden massgebend, weshalb die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit von der Schuld zu abstrahieren und hernach eine täter- und tatangemessene Ersatzfreiheitsstrafe zu bestimmen ist.¹⁵⁴⁰ Wie bereits oben aufgezeigt wurde, kann allerdings die Tatschwere bzw. das Tatverschulden des Fahrzeughalters nicht beurteilt werden.¹⁵⁴¹ Abgesehen davon ist zu bezweifeln, dass der Zweck einer Ersatzfreiheitsstrafe im Bereich der geringfügig sanktionierten Bagatelldelikte des Ordnungsbussenrechts

1537 HEIMGARTNER, BSK StGB, N 5 zu Art. 106 StGB.

1538 Z.B. beträgt bei einer Übertretungsbusse von CHF 450.– die Ersatzfreiheitsstrafe 5 Tage; siehe Oberstaatsanwaltschaft des Kantons Schwyz, Strafzumessung 1, Weisung Nr. 7.1 vom 1. Januar 2017.

1539 Art. 1 Abs. 4 OBG.

1540 BGE 134 IV 97 E. 6.3.7.1 S. 114 m.w.H.; BGE 134 IV 60 E. 7.3.3 S. 76 m.w.H.; siehe Ausführungen in I.B.2.2.b.

1541 A.M. WEISSENBERGER, N 7 zu Art. 1 OBG.

in einem vernünftigen Verhältnis zu den Auswirkungen auf den Fahrzeughalter steht.¹⁵⁴² Zumal es auch das zentrale Anliegen des reformierten Sanktionenrechts war, die sozial desintegrierenden kurzen Freiheitsstrafen möglichst zurückzudrängen.¹⁵⁴³ Im ordentlichen Strafverfahren wegen Art. 7 OBG ist somit keine Ersatzfreiheitsstrafe für die aufzuerlegende Busse auszusprechen.¹⁵⁴⁴

Anders verhält es sich im Verfahren gegen die tatsächliche Fahrzeugführerschaft. Das fehlende Verschulden im Anwendungsfall von Art. 7 OBG führt zur **Privilegierung des Fahrzeughalters** gegenüber von Tätern eines Ordnungsbussdelikts, bei welchen eine Ersatzfreiheitsstrafe verfügt wird.¹⁵⁴⁵ Diese Privilegierung ist hinzunehmen, da im Vergleich zu diesen keine Strafbarkeit des Fahrzeughalters nachgewiesen ist und mithin keine Strafzumessung erfolgen kann. Die Folge der Privilegierung¹⁵⁴⁶ des Fahrzeughalters ist m.a.W. dadurch gerechtfertigt, dass die Tat nicht von ihm, sondern einer weiterhin unbekanntem Täterschaft begangen wurde.

1542 Siehe JEANNERET, ZStrR 2004, S. 35.

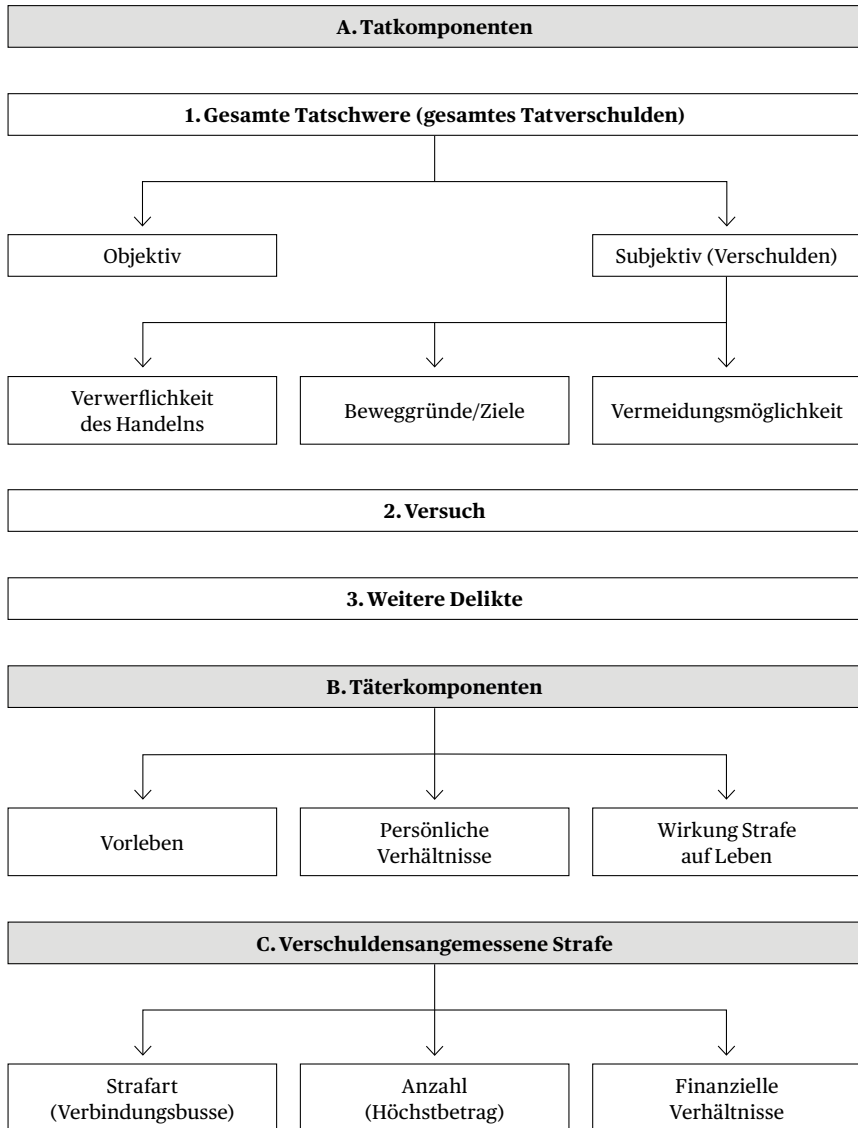
1543 Botschaft StGB 1998 (Bundesrat), S. 1985, S. 2017, S. 2028 und S. 2032; BGE 134 IV 60 S. 63 m.w.H.

1544 Siehe Urteile des Obergerichts des Kantons Zürich SU180046 vom 13. Mai 2019 E. IV.2 und SU160069 vom 2. Mai 2017 E. 5.2, in: ZR 116/2017 Nr. 64, S. 217 ff. (S. 220).

1545 Vgl. Art. 106 Abs. 2-4 StGB.

1546 HEIMGARTNER, BSK StGB, N 13 und N 15 zu Art. 106 StGB, befürwortet zur Durchsetzung des Strafanspruchs, dass auch Bagatellobussen als Ersatzfreiheitsstrafen vollziehbar sind, weil die betreffenden Verurteilten bei Nichtbezahlung ansonsten der Sanktionierung entgingen (a.M. JEANNERET, ZStrR 2004, S. 35 f.). Diese Ausführungen betreffen aber den fehlbaren Fahrzeugführer und nicht die Vorschrift zur Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters nach Art. 7 OBG.

Abb. 7: Vorgehen bei der Strafzumessung



2.5 Resümee und Fazit

Im Ordnungsbussenverfahren gilt grundsätzlich das Schuldprinzip.¹⁵⁴⁷ Das UVEK anerkennt allerdings eine Analogie zur Gefährdungshaftung nach Art. 58 Abs. 1 SVG. Eine solche besondere Kausalhaftung¹⁵⁴⁸ bzw. die Bussenerhebung unabhängig von einer Schuld des Fahrzeughalters ist mit dem Konzept des Schuldstrafrechts nicht vereinbar und impliziert die Annahme eines Erfolgsstrafrechts.¹⁵⁴⁹ Durch die Bussenerhebung (resp. die teilweise in der Praxis gehandhabten Schuldigsprechung wegen Art. 7 OBG und Bestrafung mit einer pauschal anhand der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV bemessenen Busse) sowie die Anordnung einer – nach der hier vertretenen Ansicht abzulehnenden¹⁵⁵⁰ – Ersatzfreiheitsstrafe ungeachtet eines Verschuldens des Fahrzeughalters ist das Schuldprinzip verletzt.¹⁵⁵¹

3. Abkehr vom Tatprinzip?

Die Einführung des vereinfachten Ordnungsbussenverfahrens zeigte, dass die Missbilligung, die sich üblicherweise durch das Strafverfahren selbst ausdrückt, reduziert wurde.¹⁵⁵² Indem der Gesetzgeber den Fahrzeughalter darüber hinaus im Rahmen dieses Verfahrens für das Strassenverkehrsdelikt durch die Bezahlung von Busse (eventuell unter Androhung einer Ersatzfreiheitsstrafe [welche nach der hier vertretenen Ansicht im Anwendungsfall von Art. 7 OBG abgelehnt wird]¹⁵⁵³) und allenfalls Kosten aufkommen lässt, welches er unter Umständen nicht unmittelbar selbst verursacht hat, rückt er *de facto* die Tat¹⁵⁵⁴ und deren Unrechtsgehalt in den Hintergrund.¹⁵⁵⁵ Dies tut er allerdings aufgrund der fehlenden Ermittlung – und nicht Ermittelbarkeit –¹⁵⁵⁶ der Täterschaft mit verhältnismässigem Aufwand. Statt das Strafverfahren zu sistieren, hat der Gesetzgeber eine Möglichkeit geschaffen, dieses gegen

1547 Siehe Ausführungen in III.I.2.1.

1548 REY/WILDHABER, Nr. 96 ff.

1549 Siehe Ausführungen in III.I.2.2.

1550 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.

1551 Siehe Ausführungen in III.I.2.3 und III.I.2.4.

1552 MAEDER, AJP 2014, S. 687.

1553 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.

1554 Zur Geltung des Tatstrafrechts im neuzeitlichen Strafrecht siehe WOHLERS, Selbstregulierung, S. 280.

1555 Siehe NIGGLI/MAEDER, Verwaltungsstrafverfahren, S. 36.

1556 Vgl. EICKER/FRANK/ACHERMANN, S. 63 f. und S. 68; vgl. THOMMEN, forumpoenale 2012, S. 261.

den Fahrzeughalter weiterzuführen. Die geringfügige Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsrecht durch eine unbekannte Täterschaft löst diese «Mitverantwortlichkeit» des Fahrzeughalters¹⁵⁵⁷ aus resp. macht ihn durch die Erhebung einer Busse anhand der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV in indirekter Weise zum Täter. Durch das Abstellen auf diese Straftat und die getätigten Ermittlungs- und Untersuchungshandlungen, welche auf ein verhältnismässiges Mass begrenzt werden,¹⁵⁵⁸ liegt nach der hier vertretenen Ansicht keine Verletzung des Tatprinzips vor. Problematisch hingegen ist, dass nicht der Urheber¹⁵⁵⁹ des Strassenverkehrsdelikts verantwortlich ist, sondern eine Drittperson (namentlich der im Fahrzeugausweis eingetragene Halter). Dies gilt es nachfolgend zu untersuchen.

4. Verstoss gegen das Täterprinzip?

In der Literatur wird im Zusammenhang mit Art. 7 OBG ein Verstoss gegen das Täterprinzip erkannt.¹⁵⁶⁰ Die nachfolgenden Ausführungen gelten, soweit unter dem Täterprinzip verstanden wird, dass diejenigen (natürlichen) Personen sich strafbar machen, welche alle objektiven und subjektiven Tatbestandsmerkmale in eigener Person erfüllen¹⁵⁶¹ und sich dabei auch rechtswidrig und allenfalls schuldhaft verhalten.¹⁵⁶² Das Täterprinzip kann hingegen auch interpretiert werden als Strafbarkeit infolge des Abstellens auf eine die Person betreffende Eigenschaft¹⁵⁶³. Das Abstellen auf die formelle Haltereigenschaft ist im Sinne eines solchen «Täterstrafrechts», woran sich das Schweizer Erwachsenenstrafrecht jedoch dem (vereinfacht dargestellten) Grundsatz nach nicht orientiert.¹⁵⁶⁴

Für ein gerechtes Strafverfahren ist es unabdingbar, dass die Fairnessregeln eingehalten werden und die beschuldigte Person als Mensch ernst genommen wird.¹⁵⁶⁵ Dazu gehört auch, dass die **wirklich schuldige Person**

1557 Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 988.

1558 Im Gegensatz hierzu gelangt Art. 7 VStrR bereits zur Anwendung, bevor Ermittlungen überhaupt getätigt werden.

1559 Siehe SCHORRO, ZStrR 2017, S. 108.

1560 EICKER, NK 2018, S. 279; MAEDER, AJP 2014, S. 679, S. 685f.; MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 30 zu Art. 102 SVG; NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 88; NIGGLI/MAEDER, Verwaltungsstrafverfahren, S. 35; ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 36; SCHORRO, ZStrR 2017, S. 96f., S. 103 und S. 108f.

1561 EICKER, AJP 2010, S. 679 m.w.H.; vgl. Art. 6 Abs. 1 VStrR.

1562 SCHORRO, ZStrR 2017, S. 108 m.w.H.

1563 Z.B. der «Geschäftsherr» nach Art. 6 Abs. 2 VStrR.

1564 RIEDO, AJP 2010, S. 176f.

1565 Siehe THOMMEN, recht 2014, S. 276.

und nur diese mit der Busse für das begangene Strassenverkehrsdelikt belegt wird.¹⁵⁶⁶ Wie bereits aufgezeigt wurde, knüpft Art. 7 OBG nicht an eine Strafbarkeit des Fahrzeughalters, sondern an dessen formelle Haltereigenschaft an.¹⁵⁶⁷ Die Erhebung der pauschal anhand der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV bemessenen Busse beim Fahrzeughalter erfolgt m.a.W., weil er zwar unter Umständen nicht der Täter, aber eben der Halter ist. Dies gilt auch dann, wenn er mit dem Strassenverkehrsdelikt nur aufgrund der Verwendung seines Fahrzeugs in Verbindung gebracht wird und keine Hinweise auf seine Täterschaft vorliegen oder er diese gar glaubhaft zu beseitigen vermochte. Hierbei ist insbesondere an die Situation zu denken, in welcher der Fahrzeughalter geltend macht und zu beweisen zu vermag, dass er das Fahrzeug nicht selbst gelenkt hat, aber tatsächlich auch nicht weiss oder nicht wissen kann, wer dieses geführt bzw. das Strassenverkehrsdelikt begangen hat. Dieser in der Praxis eher seltene Fall kann etwa dann vorliegen, wenn über die Nutzung von Unternehmensfahrzeugen kein Fahrtenbuch geführt wird.

Weiss der Fahrzeughalter schlichtweg nicht, wer sein Fahrzeug gelenkt hat, kann zudem keine Effektivität im Sinne einer besseren Befolgung der Strassenverkehrsregeln erreicht werden. Immerhin kann dadurch allenfalls erreicht werden, dass er besser schaut, wem er wann das Fahrzeug künftig überlässt. Besteht das Ziel darin, die **Effektivität** von Rechtsregeln resp. die Wirksamkeit durch deren Befolgung zu steigern, kann dies nach der hier vertretenen Ansicht nicht dadurch realisiert werden, dass die Strafverfolgungsbehörde irgendjemanden bestraft.¹⁵⁶⁸ Die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG erfolgt zwar nicht an irgendjemanden, sondern an den Fahrzeughalter, welcher durch die Vergabe seines Fahrzeugs die Tat erst ermöglicht hat. Ihm kann aber im seltenen Fall effektiver Unkenntnis der Täterschaft das Gefühl vermittelt werden, dass ihn die Strafbehörde nicht ernst nimmt und dass diese irgendjemanden zur Rechenschaft ziehen sowie allenfalls mit der Bussenerhebung die Staatskasse aufbessern will. Dies ist umso problematischer, als unklar ist, ob Art. 7 OBG den Fairnessregeln nach Art. 6 EMRK gerecht zu werden vermag. Bleiben namentlich entlastende Momente im Strafverfahren unberücksichtigt, kann die betroffene Person das Verfahren unter Umständen als weniger gerecht empfinden.¹⁵⁶⁹ Einem solchen Strafverfahren,

1566 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.E.3.

1567 Siehe Ausführungen in II.B.2.

1568 NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 75.

1569 Siehe Ausführungen in III.E.2.

in welchem das Täterprinzip verletzt wird, fehlt es nach der hier vertretenen Auffassung an Gerechtigkeit.¹⁵⁷⁰ Die Anführung von Effizienz in der Strafverfolgung vermag solche Eingriffe nicht zu rechtfertigen.¹⁵⁷¹

5. Resümee und Fazit

Während im Strafverfahren das Schuld- und das Täterprinzip massgebend sind, gelangen im Verwaltungsrecht das Verursacher- und das Störerprinzip zu Anwendung.¹⁵⁷² Wie bereits oben ausgeführt, führen die polizeilichen Ermittlungen zu keiner eigentlichen Beseitigung der Störung, und die Busse orientiert sich nicht an den Kosten zur Gefahrenabwehr oder der Beseitigung von Störungen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, weshalb die Bussen-erhebung nach Art. 7 OBG nicht als polizeirechtliche Kostentragungspflicht eingeordnet werden konnte.¹⁵⁷³ Es wurde des Weiteren aufgezeigt, dass Art. 7 OBG nicht im Sinne des Verursacherprinzips ist.¹⁵⁷⁴ Der Fahrzeughalter wird für eine Straftat, welche er unter Umständen nicht begangen hat, «mitverantwortlich» resp. durch die Erhebung einer Busse anhand der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV in indirekter Weise zum Täter gemacht.¹⁵⁷⁵ Dies, obwohl er allenfalls zum Tatzeitpunkt nicht einmal der Besitzer des Fahrzeugs war.

Der fehlende Konnex des Fahrzeughalters zur begangenen Übertretung führt entsprechend auch zu Schwierigkeiten mit dem Schuld- und Täterprinzip. Im schweizerischen Schuldstrafrecht knüpft die Verantwortlichkeit stets an das unrechtmässige und vorwerfbare Verhalten eines jeden Einzelnen an.¹⁵⁷⁶ Bei der derzeitigen Ausgestaltung ist fraglich, ob hierin eine Einführung eines Erfolgsstrafrechts erkennbar ist, da sich Art. 7 OBG an einer Gefährdungshaftung orientiert.¹⁵⁷⁷ In Übereinstimmung mit dem Obergericht des Kantons Zürich ist nach der hier vertretenen Ansicht eine Schuldigsprechung des Fahrzeughalters allein gestützt auf seine Haltereigenschaft – ohne

1570 Zur Unterscheidung zwischen Effizienz und Effektivität eingehend NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 74 f.

1571 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in I.A.1.3.

1572 Siehe Ausführungen in III.I.1.

1573 Siehe Ausführungen in II.D.3.1.

1574 Siehe Ausführungen in II.D.3.1.a.

1575 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.D.5.2.

1576 EICKER, AJP 2010, S. 684; vgl. Urteil des Gerichtshofs des Kantons Genf P/23645/2021 AARP/124/2023 vom 6. April 2023 E. C.b.

1577 Siehe Ausführungen in III.I.2.2.

eine explizite Anordnung eines Paradigmenwechsels durch den Gesetzgeber – unzulässig.¹⁵⁷⁸ Aus demselben Grund kann auch keine an einem Verschulden orientierte Ersatzfreiheitsstrafe ausgefällt werden.¹⁵⁷⁹ Es liegt keine gesetzliche Grundlage vor, die eine solche verschuldensunabhängige Bemessung einer Ersatzfreiheitsstrafe ermöglicht. Auch wenn dies zur Privilegierung des Fahrzeughalters gegenüber von anderen Strassenverkehrtsdelinquenten im Bagatellbereich führt, ist dies hinzunehmen, da im Vergleich zu diesen die Strafbarkeit des Fahrzeughalters nicht erwiesen ist.¹⁵⁸⁰

Es wurde nicht nur die Verletzung des Schuldprinzips¹⁵⁸¹ festgestellt, sondern ebenso die Missachtung des Täterprinzips.¹⁵⁸² Die Entkoppelung von diesen Prinzipien führt zum Verschwinden des Handlungsunwerts sowie des sittlichen Vorwurfs.¹⁵⁸³ Art. 7 OBG bewirkt, dass ein am Delikt uneteiligter Fahrzeughalter von einigen Strafbehörden schuldig gesprochen und bestraft wird. Dies, indem von ihm die Busse als strafrechtliche Sanktion und nicht nur die Verfahrenskosten erhoben werden. Hierdurch übernimmt der Fahrzeughalter die Strafe, weshalb in der Bussenerhebung auch keine rein finanzielle Haftung zu erkennen ist. Letztere ist wie auch die Strafbarkeit oder strafrechtliche Verantwortlichkeit für fremdes Verhalten nicht im Sinne des Täter- und Schuldprinzips.¹⁵⁸⁴

1578 Vgl. zum Ganzen Urteil des Obergerichts des Kantons Zürich SU160069 vom 2. Mai 2017 E. 4.2 f., in: ZR 116/2017 Nr. 64, S. 217 ff. (S. 218); vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.I.2.3.

1579 Art. 106 Abs. 3 StGB.

1580 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.I.2.4.

1581 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.I.2; EICKER, NK 2018, S. 279; JEANNERET, Komm SVG, N 4 zu Art. 6 aOBG/2014; JEANNERET, Strassenverkehr 2013, S. 37 und S. 51; MAEDER, AJP 2014, S. 679, S. 686 f., S. 691; MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 12, N 30 und N 35 zu Art. 102 SVG; NIGGLI, Strafverteidigung, S. 33 f.; NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 86 und S. 88; MIZEL, Anwaltsrevue 2015, S. 440; OTT, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2016, S. 273; ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 33, S. 35-37; SCHORRO, ZStrR 2017, S. 96 f., S. 103-107 und S. 109; WEISSENBERGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 431 f.; WEISSENBERGER, Komm SVG / aOBG/2014, S. 855 f. und N 9 zu Art. 6 aOBG/2014; WOHLERS, BJM 2016, S. 126; WOHLERS, Strassenverkehr 2015, S. 5 und S. 14 f.; ZURN, Strassenverkehr 2017, S. 36 f., S. 39-45.

1582 Siehe Ausführungen in III.I.4.

1583 MAEDER, AJP 2014, S. 687.

1584 Siehe Ausführungen in III.I.2.1 und III.I.2.2.

J. Zusammenfassung wesentlicher Erkenntnisse und Schlussfolgerungen

Die Beurteilung, welche Grundsätze und Garantien auf Art. 7 OBG anzuwenden sind, hängt massgeblich davon ab, welchem Rechtsbereich Art. 7 OBG zuzuordnen ist. Die Einordnung wird dadurch erschwert, dass diese Vorschrift die Erhebung der Busse (resp. nicht der Verfahrenskosten) vorsieht und den Fahrzeughalter nicht ausdrücklich damit bestraft.¹⁵⁸⁵ Die Busse nach Art. 7 OBG unterscheidet sich entsprechend von den übrigen Ordnungsbussen, welche als echte Strafe gelten.¹⁵⁸⁶ Es wurde infolgedessen festgestellt, dass es sich bei Art. 7 OBG um eine sog. Hybridnorm handelt, die sich die Vorteile verschiedener Rechtsgebiete zunutze macht. Aus diesem Grund konnte keine eindeutige Einordnung im schweizerischen Rechtssystem vorgenommen werden.¹⁵⁸⁷

Da Art. 7 OBG nicht im schweizerischen Rechtssystem eingeordnet werden konnte, ist unklar, welche rechtsstaatlichen Prinzipien und Garantien zwingend zu beachten sind. Gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung gelten für Ordnungsbussen (abgesehen davon, dass das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse nicht berücksichtigt werden)¹⁵⁸⁸ die Grundsätze des Strafrechts.¹⁵⁸⁹ Letztere finden auch bei einer verwaltungsrechtlichen Massnahme mit «Strafcharakter» Anwendung. Aufgrund der bisherigen Rechtsprechung des EGMR konnte der «Strafcharakter» von Art. 7 OBG weder eindeutig bejaht noch verneint werden.¹⁵⁹⁰ In ersterem Fall werden insbesondere das strafrechtliche Legalitätsprinzip, das Anklageprinzip, das Verbot des Selbstbelastungszwangs, die Unschuldsvermutung, der Grundsatz *ne bis in idem* sowie das Schuld- und Täterprinzip angewendet.¹⁵⁹¹

Es wurde aber auch festgestellt, dass im Strafprozess teilweise die gleichen Grundsätze und Garantien wie im Verwaltungsverfahren gelten. Das gilt namentlich für das Rechtsgleichheitsgebot. Die Anwendung von Art. 7 OBG

1585 Siehe Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1093.

1586 Urteil des BGer 6B_722/2019 vom 23. Januar 2020 E. 1.3.1; BGE 145 IV 252 E. 1.5 S. 255 m.w.H.; Urteil des BGer 6B_344/2012 vom 1. Oktober 2012 E. 2.3; Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1093.

1587 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.

1588 Art. 1 Abs. 5 OBG.

1589 Urteil des BGer 6B_722/2019 vom 23. Januar 2020 E. 1.3.1; BGE 145 IV 252 E. 1.5 S. 255 m.w.H.; Urteil des BGer 6B_344/2012 vom 1. Oktober 2012 E. 2.3; Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1093.

1590 Siehe Ausführungen in II.D.4.4.

1591 Siehe Ausführungen in III.A.1.

kann zu einer Missachtung dieses verfassungsmässigen Rechts führen.¹⁵⁹² Dies gilt namentlich dann, wenn gewisse geringfügige, mit den in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV vergleichbare Strassenverkehrsdelikte vom vereinfachten und kostenfreien Ordnungsbussenverfahren ausgenommen sind.¹⁵⁹³ In diesen Fällen gelangt die Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters nach Art. 7 OBG nicht zur Anwendung, während von ihm in vergleichbaren Situationen die Busse erhoben wird. Eine Ungleichbehandlung liegt ebenso vor, wenn das Kumulationsprinzip nicht im nachfolgenden ordentlichen Strafverfahren gilt und Personen, welche sich nicht auf das Verfahren einlassen, eine geringe Busse erhalten.¹⁵⁹⁴ Dasselbe gilt, wenn «besonders leichte Fälle» in administrativ-massnahmenrechtlicher Hinsicht nicht gleich beurteilt werden.¹⁵⁹⁵

Zuweilen gehen die rechtsstaatlichen Grundsätze und Garantien im Strafverfahren aus Sicht der betroffenen Person auch weiter als jene, welche im Verwaltungsprozess gelten. Dies gilt insbesondere für das strafrechtliche Legalitätsprinzip, welches auch ein Analogieverbot umfasst.¹⁵⁹⁶ Ausgangspunkt dieser Arbeit war die durch das BGer an Art. 6 aOBG/2014 (der Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) vorgebrachte Kritik, dass die Bussenerhebung bei einem Unternehmen gegen das Legalitätsprinzip¹⁵⁹⁷ verstösst.¹⁵⁹⁸ In einem weiteren Schritt wurde deshalb untersucht, ob ein Konflikt mit dem strafrechtlichen Legalitätsprinzip besteht. Bis zum 1. Oktober 2023 wurde dies bei der Bestrafung von Unternehmen wegen Art. 7 OBG bejaht. Derzeit besteht mit Art. 7 OBG eine hinreichend bestimmte gesetzliche Grundlage, um die Busse bei juristischen Personen – jedoch nicht bei Einzelunternehmen und gewissen¹⁵⁹⁹ Rechtsgemeinschaften – zu erheben.¹⁶⁰⁰ Während das BGer die Gel-

1592 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.A.

1593 Siehe Ausführungen in III.A.; vgl. EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 59; vgl. EICKER, NK 2018, S. 269; vgl. MAEDER, AJP 2014, S. 680 m.w.H.

1594 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.A.; siehe Ausführungen in V.A.3.

1595 Siehe Ausführungen in V.A.6.

1596 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.B.1.

1597 BGE 144 I 242 E. 3.1.2 S. 251 und E. 3.2 S. 253 (siehe Medienmitteilung Juni 2018 [BGer], S. 1 f.); a.M. Urteil des Obergerichts des Kantons Zug BZ 2015 54 vom 21. Juli 2015, in: CAN 85/2015, S. 238 ff. (E. 3.3 S. 239 f.).

1598 Siehe Ausführungen in I.C.

1599 Die einfache Gesellschaft hat keine Firma, sondern einen Namen. Da die einfachen Gesellschaften keinen Sitz im rechtlichen Sinne haben, fehlt es zudem an der Adresse für die Vornahme eines Eintrags im Fahrzeugausweis (vgl. Art. 4 Bst. b IVZV i.V.m. Ziff. 2.22 Anhang 1 IVZV). Bei im Handelsregister eingetragenen Unternehmen kann hingegen ein solcher Eintrag erfolgen (vgl. Entscheid der Verwaltungsrekurskommission des Kantons St. Gallen I/2-2014/35 vom 8. Januar 2015 Regeste).

1600 Siehe Ausführungen in III.B.3.

tung der strafrechtlichen Prinzipien im Ordnungsbussenverfahren zwar anerkennt und das strafrechtliche Legalitätsprinzip auf die Halterverantwortlichkeit nach Art. 6 aOBG/2014 (der Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) strikt anwendete, missachtete es in einem anderem Entscheid zum Ordnungsbussenrecht das Analogieverbot.¹⁶⁰¹

Ausserdem ergibt sich aus dessen Rechtsprechung, dass das Anklageprinzip¹⁶⁰², die Unschuldsvermutung und die daraus abgeleiteten Rechte¹⁶⁰³ sowie das Recht zu schweigen¹⁶⁰⁴ nicht absolut gelten. In der Literatur wird eine Missachtung des Selbstbelastungsprivilegs bzw. des Verbots des Selbstbelastungszwangs angenommen.¹⁶⁰⁵ In dieser Arbeit wurde festgestellt, dass Art. 7 OBG nicht zwingend im Widerspruch zum Verbot des Selbstbelastungszwangs steht.¹⁶⁰⁶ Bei der Beurteilung, ob das Verbot des Selbstbelastungszwangs im konkreten Einzelfall bei der Anwendung von Art. 7 OBG gilt, wurde die Rechtsprechung des EGMR herangezogen.¹⁶⁰⁷

Es wurde aufgezeigt, dass das erste durch den EGMR herausgearbeitete Kriterium zur Feststellung der Verletzung des Verbots des Selbstbelastungszwangs – der Konnex zu einem Strafverfahren – gegeben ist.¹⁶⁰⁸

Bei der Beurteilung der Art und des Ausmass des Zwangs zur Beweiserglangung wurde festgestellt, dass diese sich relativieren. Der im Anwendungsfall ausgeübte direkte Zwang infolge der indirekten Informations-

1601 Vgl. zum ganzen Ausführungen in III.B.

1602 Art. 29 Abs. 2 BV, Art. 9 StPO, Art. 6 Ziff. 1 EMRK und Art. 6 Ziff. 3 Bst. a EMRK; das Anklageprinzip gilt im Übertretungsverfahren gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung nur eingeschränkt, und es genügt, wenn die beschuldigte Person anhand der Bussenverfügung nicht im Unklaren ist, was Gegenstand des Verfahrens bildet (Urteil des BGer 6B_702/2016 vom 19. Januar 2017 E. 1.2 mit Verweis auf NIGGLI/HEIMGARTNER, BSK StPO, N 49 zu Art. 9 StPO).

1603 Urteil des BGer 6B_439/2010 vom 29. Juni 2010 E. 5.3.

1604 Urteil des BGer 6B_722/2019 vom 23. Januar 2020 E. 1.3.3; BGE 144 I 242 E. 1.2.1 S. 244 f. m.w.H.).

1605 NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 88, erachten Art. 6 aOBG/2014 (die Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) mit dem *Nemo-tenetur*-Grundsatz als nicht vereinbar (MAEDER, AJP 2014, S. 685, MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 30 zu Art. 102 SVG; siehe ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 35 f.); EICKER, NK 2018, S. 279, bezeichnet den besagten Grundsatz als tangiert; WOHLERS, Strassenverkehr 2015, S. 13, und OTT, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2016, S. 272 f., erwarten kein Einschreiten des EGMR bei dessen Beurteilung der Vereinbarkeit von Art. 6 aOBG/2014 (der Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) mit dem *Nemo-tenetur*-Grundsatz; vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.A.5.

1606 Siehe Ausführungen in III.C.

1607 Siehe Ausführungen in III.C.2.

1608 Siehe Ausführungen in III.C.3.1.

pflicht¹⁶⁰⁹ des Fahrzeughalters wirkt sich infolge der Geringfügigkeit der Busse nicht in schwerwiegender Weise auf den Fahrzeughalter aus.¹⁶¹⁰

Als weiterer Faktor zur Beurteilung einer allfälligen Missachtung des Verbots des Selbstbelastungszwangs wurde untersucht, ob angemessene Verfahrensgarantien vorliegen. Die Beschränkung von mehreren Verteidigungsrechten des Fahrzeughalters¹⁶¹¹ liess das Bestehen solcher Verfahrensgarantien generell fraglich erscheinen, auch wenn ihm mit Art. 7 Abs. 5 OBG ein Befreiungsbeweis zusteht, mit welchem ihm allerdings teilweise die Beweislast überbunden wird. Zudem vermochte die Annahme der konkludenten Einwilligung des Fahrzeughalters – nach der hier vertretenen Auffassung – nicht zu überzeugen.¹⁶¹²

Alsdann erfolgte die Befassung mit der Verwertbarkeit der unter Zwang erlangten Beweismittel. Hierbei wurde festgestellt, dass die im Rahmen des Übertretungsvorhalts ohne Hinweis auf die Verteidigungsrechte an den Fahrzeughalter gerichtete Aufforderung der Strafbehörden, den Fahrzeugführer bekannt zu geben, zulässig ist.¹⁶¹³ Dies gilt hingegen nicht bei der Durchführung einer Einvernahme. Eine solche ist ohne vorgängigen Hinweis auf das Aussage-, Auskunfts- und Zeugnisverweigerungsrecht nicht verwertbar.¹⁶¹⁴

Als letztes zusätzliches Element nannte der EGMR im Fall *Jalloh gegen Deutschland* das Gewicht des öffentlichen Interesses an der Strafverfolgung.¹⁶¹⁵ Dieser Faktor wurde im Rahmen der Untersuchung der Zulässigkeit der durch Art. 7 OBG bewirkten Grundrechtseinschränkung in Bezug auf die Eigentumsgarantie¹⁶¹⁶ und – bei Verfügung einer (nach der hier vertretenen Ansicht abzulehnenden)¹⁶¹⁷ Ersatzfreiheitsstrafe – in die persönliche Freiheit¹⁶¹⁸ untersucht. Es wurde aufgezeigt, dass die Bussenerhebung nach dieser Regelung

1609 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.a.

1610 Siehe Ausführungen in III.C.3.2; vgl. O'Halloran und Francis gegen Vereinigtes Königreich, § 57.

1611 Siehe Ausführungen in III.C.3.3 und III.H.2.3.

1612 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.C.3.3.

1613 Siehe Ausführungen in III.C.3.4.

1614 Art. 141 Abs. 1 Satz 2 StPO i.V.m. Art. 158 Abs. 1 Bst. b StPO und Art. 158 Abs. 2 StPO, Art. 180 Abs. 1 StPO sowie Art. 177 Abs. 3 StPO; siehe Ausführungen in III.C.3.4.b.

1615 «*The weight of the public interest in the investigation and punishment of the offence in issue*»; OTT, *nemo tenetur*, S. 137, und SUMMERS, *Jahrbuch Strassenverkehrsrecht* 2009, S. 656 f., erachten dies als kein eigenständiges Kriterium und weisen darauf hin, dass es in den neueren Urteilen nicht mehr enthalten sei.

1616 Art. 26 BV.

1617 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.

1618 Art. 10 Abs. 2 BV.

unverhältnismässig ist, da mit der Einführung einer Kostenregelung und/oder Fahrtenbuchauflage im ordentlichen Strafverfahren eine mildere Massnahme bestünde.¹⁶¹⁹

Hinsichtlich der Vereinbarkeit mit dem Verbot des Selbstbelastungszwangs musste festgestellt werden, dass infolge des Fehlens eines vergleichbaren Anwendungsfalls in der bisherigen einzelfallbezogenen und ermessensreichen Rechtsprechung des EGMR keine sicheren Rückschlüsse zur Vereinbarkeit von Art. 7 OBG mit Art. 6 Ziff. 1 EMRK gezogen werden können. Die einzig sichere Feststellung, die gemacht werden kann, ist, dass die derzeitige Rechtslage zu Rechtsunsicherheit führt, weil eine Verletzung des Grundsatzes *nemo tenetur se ipsum accusare* nicht ausgeschlossen werden kann.¹⁶²⁰

Im Strafprozess und nichtstreitigen Verfahren gilt das Offizialprinzip, d.h., die Behörden entscheiden über den Gang des Verfahrens. Von diesem Prinzip wird allerdings abgewichen, wenn statt einer Verwaltungsbehörde private Dienstkräfte eingesetzt werden, welche staatliche Kompetenzen ausüben, die über eine blossе Hilfsstätigkeit hinausgehen.¹⁶²¹ Bei einer solchen Übertragung von staatlichen Aufgaben im Rahmen der Strafrechtspflege werden mehrere strafprozessuale Bestimmungen verletzt.¹⁶²² Die Bussenerhebung von privaten Dienstkräften führt mithin zu einer Verletzung des Offizialprinzips.¹⁶²³

Informations- oder anderweitige Mitwirkungspflichten relativieren den im Straf- und Verwaltungsverfahren grundsätzlich geltenden Untersuchungsgrundsatz.¹⁶²⁴ So wird auch der Untersuchungsgrundsatz durch die indirekte Informationspflicht¹⁶²⁵ des Fahrzeughalters relativiert. Indem der Gesetzgeber mit Art. 7 OBG die Verantwortung hinsichtlich der Sachverhaltsfeststellung dem Fahrzeughalter übertrug und in diesem Verfahren (aber nicht in demjenigen gegen ihn als Fahrzeugführer) entlastende Umstände – wie ein «Alibi» oder ein Radarfoto, auf welchem eine Person des andern Geschlechts erkennbar ist – unberücksichtigt bleiben¹⁶²⁶ und nicht der Entlastung des Fahrzeughalters dienen können, verletzt dies den strafprozessualen Untersuchungsgrundsatz und den Grundsatz der freien Beweiswürdigung. Art. 7 OBG

1619 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.C.3.5.

1620 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.C.4.

1621 Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 983.

1622 Art. 7 Abs. 1 StPO i.V.m. Art. 2 Abs. 1 StPO und Art. 12 ff. StPO sowie Art. 17 Abs. 1 StPO.

1623 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.D.

1624 Art. 6 StPO und Art. 12 VwVG; Art. 13 VwVG; BGE 128 II 139 E. 2b S. 365; siehe GILLES, AJP 2011, S. 170 f. m.w.H.

1625 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.a.

1626 Vgl. Urteil des BGer 6B_651/2018 vom 17. Oktober 2018 E. 1.3.3.

veranschaulicht mithin einmal mehr, dass das Verbot des Selbstbelastungszwangs wie auch der Untersuchungsgrundsatz in einer punitiven Gesellschaft zunehmend als Hindernis verstanden werden.¹⁶²⁷

In einem nächsten Schritt war die Vereinbarkeit der Bussenerhebung nach Art. 7 OBG mit dem Grundsatz der freien Beweiswürdigung in einem Strafverfahren zu untersuchen. Während der Fahrzeughalter aufgrund der vorgenannten entlastenden Beweise im Strafverfahren gegen ihn als Fahrzeugführer i.d.R. freizusprechen ist, wird von ihm die Busse ungeachtet dieser konkreten Umstände erhoben, sofern die Voraussetzungen nach Art. 7 OBG erfüllt sind. Die Maxime *in dubio pro reo* wird missachtet, soweit sie als Beweiswürdigungsregel verstanden wird. Andernfalls gelangt dieses Prinzip nicht zur Anwendung, da keine gerichtliche Beurteilung eines Sachverhalts im klassischen Sinne vorliegt. Denn das Gericht erforscht im Strafverfahren wegen Art. 7 OBG die Tat- und Schuldfrage hinsichtlich des begangenen Strassenverkehrsdelikts grundsätzlich nicht in materieller Hinsicht.¹⁶²⁸

Keine Verletzung war hingegen hinsichtlich des Grundsatzes *ne bis in idem* zu erkennen, da nur der Fahrzeughalter oder der Fahrzeuglenker verzeigt werden und kein Administrativmassnahmenverfahren durchgeführt wird. Solange keine Identität von Tat und Täter vorliegt, kann die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG zusätzlich zum Strafverfahren wegen der Haupttat erfolgen, sofern nach dessen Abschluss die Täterschaft unbekannt ist.¹⁶²⁹ Ebenso wenig war eine Verletzung des Tatprinzips ersichtlich.¹⁶³⁰

Art. 7 OBG steht hingegen in der Kritik, die Unschuldsvermutung¹⁶³¹ zu verletzen. Zunächst war die Frage zu untersuchen, ob es sich bei Art. 7 OBG allenfalls um eine «Verantwortlichkeitsvermutung» oder rechtlich normierte Vermutung der Täterschaft¹⁶³² handelt. Dies wurde verneint, jedoch vergleich-

1627 Vgl. LAGLER, S. 179; vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.E.

1628 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.F.

1629 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.G.

1630 Siehe Ausführungen in III.I.3.

1631 EICKER, NK 2018, S. 279, EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 61, GIGER, Strassenverkehr 2014, S. 10, JEANNERET, Strassenverkehr 2013, S. 51, MAEDER, AJP 2014, S. 679 und S. 684 f., MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 30 zu Art. 102 SVG, MIZEL, Anwaltsrevue 2015, S. 440, NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 88 m.w.H., NIGGLI/MAEDER, Verwaltungsstrafverfahren, S. 36 f., ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 35 f., WEISSENBERGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 431 f., WEISSENBERGER, Komm SVG/ aOBG/2014, S. 855, N 9 und N 11 zu Art. 6 aOBG/2014 sowie ZURN, Strassenverkehr 2017, S. 39; a.M. BUNDI, AJP 2006, S. 501-505, welcher eine neue Regelung zur Halterverantwortlichkeit unter dem Gesichtspunkt der Unschuldsvermutung als zulässig erachtet, obwohl gewisse Abstriche zu machen seien.

1632 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8517, Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 988, Urteil des BGER 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.5 (siehe zu diesem Urteil MÜLLER,

bare Auswirkungen wie bei einer solchen Vermutung erkannt. So hat der Gesetzgeber dem Fahrzeughalter anhand des Befreiungsbeweises nach Art. 7 Abs. 5 OBG die Beweislast teilweise überbunden.¹⁶³³ Zudem musste festgestellt werden, dass seit der expliziten Nennung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit der juristischen Person in Art. 7 OBG diese als Fahrzeughalterin im Rahmen der indirekten Informationspflicht¹⁶³⁴ unter Umständen den Nachweis zu ihrer Entlastung erbringen muss (z.B. durch die Vorlage eines Fahrtenbuchs). Sie hat ggf. darzulegen, dass kein Organisationsmangel¹⁶³⁵ und mithin kein Organisationsverschulden¹⁶³⁶ resp. keine Schuld *sui generis*¹⁶³⁷ vorliegt oder sie keine Rechtspflicht¹⁶³⁸ verletzt hat, was im Vergleich mit dem Kernstrafrecht eine unzulässige Beweislastumkehr darstellt. Da sowohl bei der früheren als auch der derzeitigen Ausgestaltung von Art. 7 OBG die Verteidigungsrechte einer fahrzeughaltenden Person nicht angemessen gewahrt werden, muss aufgrund der latenten Vermutung der Täterschaft des Fahrzeughalters und der teilweisen Überbindung der Beweislast von einer Verletzung der Unschuldsvermutung ausgegangen werden.¹⁶³⁹

Während der Grundsatz der Unschuldsvermutung den Strafprozess beherrscht, gibt es im Verwaltungs- und Strafverfahren aber auch vergleichbare Grundsätze und Garantien (z.B. das Schuld- und Täterprinzip sowie das Verursacher- und Störerprinzip).¹⁶⁴⁰ Es stellte sich – in Übereinstimmung mit der in der Literatur vorgebrachten Kritik¹⁶⁴¹ – heraus, dass Art. 7 OBG mit dem

AJP 2018, S. 1568 ff.), MAEDER, AJP 2014, S. 684 f., SCHORRO, ZStrR 2017, S. 88 f., WEISSENBERGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 430 f. und WOHLERS, Strassenverkehr 2015, S. 12; a.M. MAEDER, Contra Legem 2018, S. 67–69 und NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 82–84.

1633 Vgl. Botschaft Via sicura 2010 (Bundesrat), S. 8487.

1634 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.a.

1635 Art. 102 Abs. 1 StGB.

1636 Botschaft StGB 1998 (Bundesrat), S. 2142 und S. 2144.

1637 Botschaft StGB 1998 (Bundesrat), S. 2142.

1638 Art. 11 StGB; Art. 29 StGB; Art. 6 Abs. 2 VStrR i.V.m. Art. 6 Abs. 3 VStrR.

1639 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.H.

1640 Siehe Ausführungen in III.I.1.

1641 EICKER, NK 2018, S. 279; JEANNERET, Komm SVG, N 4 zu Art. 6 aOBG/2014; JEANNERET, Strassenverkehr 2013, S. 37 und S. 51; MAEDER, AJP 2014, S. 679, S. 686 f., S. 691; MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 12, N 30 und N 35 zu Art. 102 SVG; NIGGLI, Strafverteidigung, S. 33 f.; NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 86 und S. 88; MIZEL, Anwaltsrevue 2015, S. 440; OTT, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2016, S. 273; ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 33, S. 35–37; SCHORRO, ZStrR 2017, S. 96 f., S. 103–107 und S. 109; WEISSENBERGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 431 f.; WEISSENBERGER, Komm SVG/aOBG/2014, S. 855 f. und N 9 zu Art. 6 aOBG/2014; WOHLERS, BJM 2016, S. 126; WOHLERS, Strassenverkehr 2015, S. 5 und S. 14 f.; ZURN, Strassenverkehr 2017, S. 36 f., S. 39–45.

Schuldprinzip, welchem Verfassungsrang zukommt,¹⁶⁴² kollidiert. Dies, weil der Gesetzgeber den Fahrzeughalter für das Fehlverhalten einer unbekanntem Täterschaft verantwortlich macht, was an die privatrechtliche Gefährdungshaftung gemäss Art. 58 SVG erinnert.¹⁶⁴³ Gemein hat die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG mit einer solchen besonderen Kausalhaftung¹⁶⁴⁴, dass sie kein Verschulden voraussetzt, welches hingegen im heute geltenden Schuldstrafrecht gefordert wird.¹⁶⁴⁵ Durch die Bussenerhebung nach dieser Bestimmung wird allerdings keine Wiederherstellung eines ordnungsgemässen Zustands durch Schadensausgleich bezweckt, weshalb eine mit Art. 58 SVG vergleichbare finanzielle «Haftung» zu verneinen war.¹⁶⁴⁶ Zumal eine generalpräventive Wirkung der Bussenerhebung nach Art. 7 OBG nicht gänzlich ausgeschlossen wurde, auf welche das Strafrecht abzielt.¹⁶⁴⁷ Es musste festgestellt werden, dass Art. 7 OBG keine mit Art. 58 SVG vergleichbare Kausalhaftung ist¹⁶⁴⁸ und in seiner derzeitigen Ausgestaltung durch die Bussenerhebung unabhängig von einer Schuld des Fahrzeughalters das Schuldprinzip, welches auch im Ordnungsbussenverfahren gilt,¹⁶⁴⁹ nicht bloss einschränkt (wie dies das UVEK feststellte)¹⁶⁵⁰.¹⁶⁵¹ Zudem ist aufgrund des Wortlauts dieser Vorschrift («Auferlegung» und «Bezahlung») unklar, ob die Strafbehörden bei Nichtbezahlung der Busse oder Zahlungsverzug eine Ersatzfreiheitsstrafe anordnen dürfen.¹⁶⁵² Nach der hier vertretenen Ansicht ist dies – entgegen der Handhabung von einigen Strafbehörden – abzulehnen.¹⁶⁵³ Die Schuldigsprechung wegen Art. 7 OBG und die Bestrafung mit einer pauschal nach der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV bemessenen Busse sowie die allfällige Verfügung einer nach fixem Umwandlungssatz festgelegten Ersatzfreiheitsstrafe, welche ungeachtet eines Verschuldens des Fahrzeughalters festgelegt werden, verletzen das Schuldprinzip.¹⁶⁵⁴

1642 BOMMER, BSK StGB, N 32 zu Vor Art. 19 StGB.

1643 Siehe Ausführungen in III.I.2.2.

1644 REY/WILDHABER, Nr. 96 ff.

1645 Art. 1 StGB (*nulla poena sine culpa*); Art. 19 StGB, Art. 47 StGB und Art. 106 Abs. 3 StGB.

1646 Siehe Ausführungen in III.I.2.2.

1647 Siehe Ausführungen in I.A.2.1 und II.D.4.4.c.

1648 Siehe Ausführungen in III.I.2.2.

1649 Siehe Ausführungen in III.I.2.1.

1650 Bericht Vernehmlassungsentwurf 2008 (UVEK), S. 52.

1651 Siehe Ausführungen in III.I.2.1-III.I.2.3.

1652 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.

1653 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.I.2.4.

1654 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.

Ausserdem wurde in der Literatur zu Recht eine Verletzung des Täterprinzips vorgebracht.¹⁶⁵⁵ Das Täterprinzip wird hier verstanden als die Verantwortlichkeit des Urhebers einer Straftat für das begangene Unrecht. Es wurde aufgezeigt, dass die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG dieses Prinzip verletzt, da diese Bestimmung nicht an eine Strafbarkeit des Fahrzeughalters anknüpft, sondern die pauschal anhand der *Bussenliste 1 Anhang 1 OBV* bemessene Busse wegen seiner formellen Haltereigenschaft erhoben wird. Das ist umso problematischer, als dem Beschuldigten in gewissen (wenn auch seltenen) Situationen das Gefühl vermittelt werden kann, von der Strafbehörde nicht ernst genommen zu werden. Zumal die Anwendung von Art. 7 OBG – bei Bejahung des derzeit noch unklaren «Strafcharakters» dieser Norm – gegen verschiedene für die Durchführung eines fairen Strafverfahrens bedeutsame Grundsätze verstösst.¹⁶⁵⁶

Die Beachtung von wesentlichen Grundsätzen des Straf(prozess)rechts ist im Ordnungsbussenrecht jedoch umso wichtiger, als die Rechte des Fahrzeughalters bereits geschmälert sind. In der Praxis wird entsprechend teilweise im Übertretungsvorhalt darauf hingewiesen, dass im polizeilichen Verfahrensstadium kein Akteneinsichtsrecht besteht.¹⁶⁵⁷ Bei Geschwindigkeitsüberschreitungen kann dies aus datenschutzrechtlichen Gründen durchaus Sinn ergeben, da auch der Beifahrer auf den Radarfotos abgebildet wird. Ausserdem kann der Fahrzeughalter bspw. bereits nach Erhalt des am Fahrzeug angebrachten digitalen Ordnungsbussen-Steckzettels oder dem Übertretungsvorhalt innert Frist erste schriftliche Aussagen machen, wobei er in diesem Verfahrensstadium noch nicht ausdrücklich auf sein Recht des Beizugs eines Anwalts hinzuweisen ist.¹⁶⁵⁸ Ausserdem berücksichtigt die Strafverfolgungsbehörde im Ordnungsbussenverfahren das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse der beschuldigten Person bei der Strafzumessung nicht.¹⁶⁵⁹ Bei Bagatelldelikten obliegt die rechtliche Beurteilung der Strafsache bei der ermittelnden Behörde, soweit es zu keinem ordentlichen Strafverfahren kommt. In einem unter Umständen durchzuführenden Strafbefehlsverfahren liegen die Untersuchung und die rechtliche Beurteilung der Strafsache in einer

1655 EICKER, NK 2018, S. 279; MAEDER, AJP 2014, S. 679, S. 685f.; MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 30 zu Art. 102 SVG; NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 88; NIGGLI/MAEDER, Verwaltungsstrafverfahren, S. 35; ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 36; SCHORRO, ZStrR 2017, S. 96f., S. 103 und S. 108f.

1656 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.I.4.

1657 Siehe Art. 101 Abs. 1 StPO.

1658 Siehe Art. 159 Abs. 1 StPO.

1659 Art. 1 Abs. 5 OBG; siehe Ausführungen in II.B.4.

Hand.¹⁶⁶⁰ Auch die Beschränkung der Kontrollinstanzen und unter Umständen das fehlende persönliche Erscheinen vor einem Gericht kann sich auf das Empfinden der betroffenen Person hinsichtlich der Durchführung eines gerechten Verfahrens auswirken und allenfalls die Akzeptanz des «Urteils» verringern. Dies kann zu einer Verlängerung der Verfahrensdauer aufgrund der Durchführung eines Gerichtsverfahrens und mithin einem Mehraufwand der Behörden führen. Mit Art. 7 OBG beabsichtigte der Gesetzgeber jedoch gerade den Ausbau der ökonomischen Verwaltungs- und Prozessführung¹⁶⁶¹ bzw. versuchte genau diesen Umstand zu verhindern, dass zahlreiche Bagatellfälle in einem Gerichtsverfahren beurteilt werden.

Die Herabnivellierung des Schutzniveaus im Strafprozess auf dasjenige im Verwaltungsverfahren ist bei parallel durchgeführten Verfahren bekannt,¹⁶⁶² bei welchen Beweismittel amts- und rechtshilfweise von einem Rechtssystem ins andere transferiert werden.¹⁶⁶³ Macht die beschuldigte Person in einem Strafverfahren eine gesetzeskonform erhobene Aussage, kann diese grundsätzlich in einem Verwaltungsverfahren verwertet werden.¹⁶⁶⁴ Für die Verwertbarkeit der Information im Strafverfahren ist es hingegen unabdingbar, dass sie einerseits im Einklang mit dem konkret anwendbaren Verwaltungsverfahrensrecht abgenommen wurde und andererseits den im Strafprozess geltenden Standards entspricht.¹⁶⁶⁵ Denn bereits die Erhebung von Beweisen unter Zwang ist für die Gewährleistung eines fairen Strafverfahrens problematisch,¹⁶⁶⁶ deren Verwendung in einem solchen umso mehr. In der Literatur wird entsprechend eine strikte Trennung von Straf(prozess) recht und Verwaltungsrecht i.e.S.¹⁶⁶⁷ postuliert.¹⁶⁶⁸ Die zunehmende Ausstattung von Polizeiorganen mit Strafkompetenzen kann diese erschweren, weshalb bereits im Gesetzgebungsverfahren auf die Einhaltung der Trennung dieser beiden Rechtsgebiete Rücksicht zu nehmen ist. Dies führt letztlich dazu, dass die im jeweiligen Rechtsbereich geltenden Grundsätze und Garan-

1660 Siehe Art. 352 StPO und Art. 354 Abs. 3 StPO.

1661 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

1662 Zur Vereinbarkeit mit dem Grundsatz *ne bis in idem* siehe Ausführungen in III.G.

1663 ACKERMANN/URWYLER, S. 23.

1664 GILLES, AJP 2011, S. 177 m.w.H.; ROTH, ZStrR 2011, S. 321.

1665 GILLES, AJP 2011, S. 177 m.w.H. und S. 179; siehe zum schwierigen Beweistransfer vom Verwaltungs- ins Strafrechtssystem – insbesondere bei Mitwirkungspflichten – ACKERMANN/URWYLER, S. 22 ff.

1666 A.M. ROTH, ZStrR 2011, S. 321.

1667 Dies gilt namentlich für die Abgrenzung von präventiver Tätigkeit der Polizei und solcher zur Beweissicherung gemäss StPO.

1668 GILLES, AJP 2011, S. 179 m.w.H.

tien deutlich werden und verfahrensfremde Konstruktionen auffallen. Im Hinblick auf Art. 7 OBG bedeutet dies, dass der Gesetzgeber eine Vermengung mit systemfremden Modalitäten, also die Verletzung strafrechtlicher und -prozessualer Grundsätze, hätte vermeiden müssen. Der offensichtliche Bruch mit diesen führt zu Problemen bei der Einordnung dieser Vorschrift im schweizerischen Rechtssystem. Diese erschwerte Einordnung und die nicht vorhersehbare Rechtsprechung des EGMR führen wiederum zu Rechtsunsicherheit.¹⁶⁶⁹ Nachfolgend wird daher untersucht, wie eine systemimmanente Vorgehensweise bei geringfügigen Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht durch eine unbekannte Täterschaft aussieht.

Abb. 8: Grundsätze und Garantien bei Rechtsnormen mit und ohne «Strafcharakter»

Norm mit «Strafcharakter»	Norm ohne «Strafcharakter»
Grundrechte (Recht auf Achtung und Schutz der Menschenwürde, Verhältnismässigkeitsprinzip)	
Allgemeine Verfahrensgarantien (Fairness- und Beschleunigungsgebot, [Wahrung des rechtlichen Gehörs])	
Richterliche Unabhängigkeit	
Derogatorische Kraft des Bundesrechts	
Wahrung von Treu und Glauben (Grundsatz der Öffentlichkeit des gerichtlichen Verfahrens)	
(Rechtsweggarantie)	
(Grundsatz der Gewaltentrennung)	
Justizgewährleistungspflicht	
Rechtsgleichheitsgebot	
Legalitätsprinzip	Gesetzesmässigkeitsprinzip
(Offizialprinzip) (Dispositionsmaxime)	
Opportunitätsprinzip	
Anklageprinzip	
<i>Nemo tenetur se ipsum accusare</i> bzw. Schweigerecht und Selbstbelastungsprivileg	
Untersuchungsgrundsatz	Informations-/ Mitwirkungspflichten
Unschuldsvermutung <i>In dubio pro duriore</i> <i>In dubio pro reo</i>	Freie Beweiswürdigung
<i>Ne bis in idem</i>	
Schuldprinzip	Verursacherprinzip
Täterprinzip	Störerprinzip
Tatprinzip	

1669 Siehe Ausführungen in III.C.3.

K. Beantwortung der Vorfragen und Forschungsfragen

1. Vorfrage: Wo ist Art. 7 OBG einzuordnen?

Bei Art. 7 OBG handelt es sich um eine sog. Hybridnorm, die sich die Vorteile verschiedener Rechtsgebiete zunutze macht. Aus diesem Grund konnte keine eindeutige Einordnung im schweizerischen Rechtssystem vorgenommen werden.¹⁶⁷⁰

2. Vorfrage: Welche rechtsstaatlichen Grundsätze und Garantien gelten?

Die Beurteilung, welche rechtsstaatlichen Prinzipien und Garantien auf Art. 7 OBG finden, fällt unterschiedlich aus, je nachdem, welchem Rechtsbereich die Vorschrift zugeordnet wird. Nach der hier vertretenen Ansicht sind straf(prozess)rechtliche Prinzipien und Garantien uneingeschränkt anzuwenden, wenn der «Strafcharakter» einer Norm bejaht wird.¹⁶⁷¹ Aufgrund der bisherigen Rechtsprechung des EGMR konnte der «Strafcharakter» von Art. 7 OBG weder eindeutig bejaht noch verneint werden.¹⁶⁷²

3. Forschungsfrage: Liegt eine Verletzung des Rechtsgleichheitsgebots vor?

Da das Rechtsgleichheitsgebot¹⁶⁷³ sowohl im Strafprozess als auch im Verwaltungsverfahren gilt, ist stets von dessen Missachtung auszugehen, wenn gewisse geringfügige und mit denjenigen in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV vergleichbare Strassenverkehrsdelikte vom Ordnungsbussenverfahren ausgeschlossen sind (z.B. das Nichtanbringen des Landeszeichens hinten am Motorfahrzeug).¹⁶⁷⁴ Eine Verletzung liegt auch vor, wenn das Kumulationsprinzip nur im Ordnungsbussenverfahren gegen Personen, welche sich auf dieses

¹⁶⁷⁰ Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.

¹⁶⁷¹ Vgl. NIGGLI/MAEDER, Verwaltungsstrafverfahren, S. 30.

¹⁶⁷² Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.D.4.4.

¹⁶⁷³ Art. 8 Abs. 1 BV.

¹⁶⁷⁴ Art. 147 VZV und Art. 114 Abs. 4 VZV i.V.m. Art. 103 Abs. 1 SVG; siehe Art. 45 Abs. 1 VTS i.V.m. Anhang 4 VTS; Art. 37 Wiener Strassenkonvention i.V.m. Anhang 3 Wiener Strassenkonvention; wohingegen das Nichtanbringen der L-Tafel bei einer Lernfahrt mit einer (Ordnungs-)Busse von CHF 20.– gehandelt wird (Ziff. 3.320.1 Bussenliste 1 Anhang 1 OBV; Art. 27 Abs. 1 VRV); vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.A.

Verfahren einlassen, angewendet wird und nicht auch im nachfolgenden ordentlichen Strafverfahren gilt sowie «besonders leichte Fälle» in administrativmassnahmenrechtlicher Hinsicht nicht gleich beurteilt werden.

4. Forschungsfrage: Ist ein Verstoss gegen das Legalitätsprinzip¹⁶⁷⁵ erkennbar?

Ausgehend davon, dass Art. 7 OBG «Strafcharakter» zukommt und die strafrechtlichen Grundsätze in vollem Umfang gelten, liegt ein Verstoss gegen das strafrechtliche Legalitätsprinzip¹⁶⁷⁶ vor, wenn die aktuelle Bestimmung auf Einzelunternehmen und gewisse Rechtsgemeinschaften angewendet wird.¹⁶⁷⁷ Dasselbe gilt, wenn diese Vorschrift *per analogiam* auf Tatbestände angewendet wird, welche nicht in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV enthalten sind.¹⁶⁷⁸

5. Forschungsfrage: Wird das Verbot des Selbstbelastungszwangs¹⁶⁷⁹ missachtet?

Der EGMR sieht im Zusammenhang mit dem Grundsatz *nemo tenetur se ipsum accusare*¹⁶⁸⁰ eine freie Abwägungslösung im konkreten Einzelfall vor.¹⁶⁸¹ Infolge des Fehlens eines vergleichbaren Anwendungsfalls in der ermessensreichen Rechtsprechung des EGMR konnten keine sicheren Rückschlüsse zur Vereinbarkeit von Art. 7 OBG mit dem Verbot des Selbstbelastungszwangs

1675 BGE 144 I 242 E. 3.1.2 S. 251 und E. 3.2 S. 253 (siehe Medienmitteilung Juni 2018 [BGer], S. 1f.); a.M. Urteil des Obergerichts des Kantons Zug BZ 2015 54 vom 21. Juli 2015, in: CAN 85/2015, S. 238ff. (E. 3.3 S. 239f.).

1676 Art. 1 StGB (*nulla poena sine lege*) und Art. 7 Ziff. 1 EMRK; siehe Art. 5 Abs. 1 BV.

1677 BGE 144 I 242 E. 3.1.2 S. 251 und E. 3.2 S. 253 (siehe Medienmitteilung Juni 2018 [BGer], S. 1f.); a.M. Urteil des Obergerichts des Kantons Zug BZ 2015 54 vom 21. Juli 2015, in: CAN 85/2015, S. 238ff. (E. 3.3 S. 239f.).

1678 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.B.

1679 NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 88, erachten Art. 6 aOBG/2014 (die Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) mit dem *Nemo-tenetur*-Grundsatz als nicht vereinbar (MAEDER, AJP 2014, S. 685, MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N30 zu Art. 102 SVG; siehe ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 35f.); EICKER, NK 2018, S. 279, bezeichnet den besagten Grundsatz als tangiert; WOHLERS, Strassenverkehr 2015, S. 13, und OTT, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2016, S. 272f., erwarten kein Einschreiten des EGMR bei dessen Beurteilung der Vereinbarkeit von Art. 6 aOBG/2014 (der Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) mit dem *Nemo-tenetur*-Grundsatz.

1680 Art. 6 Ziff. 1 EMRK.

1681 Siehe OTT, *nemo tenetur*, S. 155.

gemacht werden. Zumal bereits unklar ist, ob es sich bei Art. 7 OBG überhaupt um eine «strafrechtliche Anklage» («*criminal charge*») im Sinne von Art. 6 Ziff. 1 EMRK handelt und dieses Verbot überhaupt Anwendung findet.¹⁶⁸²

Festzustellen war aber, dass Art. 7 OBG einen unverhältnismässigen Eingriff in die Eigentumsgarantie¹⁶⁸³ und – bei Verfügung einer (nach der hier vertretenen Ansicht abzulehnenden)¹⁶⁸⁴ Ersatzfreiheitsstrafe – in die persönliche Freiheit¹⁶⁸⁵ darstellt, da im ordentlichen Strafverfahren ein milderes Mittel durch die Einführung einer Kostenregelung und/oder Fahrtenbuchauflage erkennbar ist.¹⁶⁸⁶

6. Forschungsfrage: Ist eine Abweichung vom Untersuchungsgrundsatz gegeben?

Informations- oder anderweitige Mitwirkungspflichten relativieren den im Straf- und Verwaltungsverfahren grundsätzlich geltenden Untersuchungsgrundsatz¹⁶⁸⁷, so auch Art. 7 OBG, welcher eine indirekte Informationspflicht¹⁶⁸⁸ des Fahrzeughalters vorsieht.¹⁶⁸⁹ Sofern in einem verkürzten und durch eine «Verantwortungsübernahme» gekennzeichneten Strafverfahren entlastende Momente (z.B. ein «Alibi» oder ein Radarfoto, auf welchem eine Person des andern Geschlechts erkennbar ist) unberücksichtigt bleiben, ist von einer Verletzung des Untersuchungsgrundsatzes auszugehen.¹⁶⁹⁰

1682 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.C.

1683 Art. 26 BV.

1684 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.

1685 Art. 10 Abs. 2 BV.

1686 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.C.

1687 Art. 6 StPO; Art. 12 VwVG; siehe WEISSENBERGER, Komm SVG/ aOBG/2014, N 35 zu Art. 16 SVG.

1688 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.a.

1689 Art. 6 StPO und Art. 12 VwVG; Art. 13 VwVG; BGE 128 II 139 E. 2b S. 365; siehe GILLES, AJP 2011, S. 170 f. m.w.H.

1690 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.E.

7. Forschungsfrage: Wird die Unschuldsvermutung¹⁶⁹¹ beeinträchtigt?

Im Strafprozess gilt die Unschuldsvermutung¹⁶⁹². Art. 7 OBG, welcher weder eine ausdrückliche Vermutung der Verantwortlichkeit noch der Täterschaft enthält, sieht dieselbe Rechtsfolge wie bei der Sanktionierung des Fahrzeughalters infolge der Vermutung seiner Täterschaft vor. Die Beweislast wird aufgrund des Befreiungsbeweises teilweise dem Fahrzeughalter überbunden. Ausserdem muss durch die Einführung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit der juristischen Person in Art. 7 OBG diese unter Umständen im Rahmen ihrer indirekten Informationspflicht¹⁶⁹³ den Nachweis zu ihrer Entlastung erbringen (z.B. durch die Vorlage eines Fahrtenbuchs). Entgegen der Regelungen im Kernstrafrecht muss sie dadurch ggf. nachweisen, dass kein Organisationsmangel¹⁶⁹⁴ und mithin kein Organisationsverschulden¹⁶⁹⁵ resp. keine Schuld *sui generis*¹⁶⁹⁶ vorliegt und sie keine Rechtspflicht¹⁶⁹⁷ verletzt hat. Eine Verletzung der Unschuldsvermutung ist festzustellen, da bei dieser latenten Vermutung der Täterschaft des Fahrzeughalters und einer solchen Beweislastumkehr die Verteidigungsrechte des Fahrzeughalters nicht angemessen gewahrt werden.¹⁶⁹⁸

1691 EICKER, NK 2018, S. 279, EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 61, GIGER, Strassenverkehr 2014, S. 10, JEANNERET, Strassenverkehr 2013, S. 51, MAEDER, AJP 2014, S. 679 und S. 684 f., MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N30 zu Art. 102 SVG, MIZEL, Anwaltsrevue 2015, S. 440, NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 88 m.w.H., NIGGLI/MAEDER, Verwaltungsstrafverfahren, S. 36 f., ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 35 f., WEISSEBERGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 431 f., WEISSEBERGER, Komm SVG / aOBG/2014, S. 855, N9 und N11 zu Art. 6 aOBG/2014 sowie ZURN, Strassenverkehr 2017, S. 39; a.M. BUNDI, AJP 2006, S. 501-505, welcher eine neue Regelung zur Halterverantwortlichkeit unter dem Gesichtspunkt der Unschuldsvermutung als zulässig erachtet, obwohl gewisse Abstriche zu machen seien.

1692 Art. 6 Ziff. 2 EMRK, Art. 32 Abs. 1 BV und Art. 10 Abs. 1 StPO; Urteil des BGer 6B_439/2010 vom 29. Juni 2010 E. 5.7.

1693 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.a.

1694 Art. 102 Abs. 1 StGB.

1695 Botschaft StGB 1998 (Bundesrat), S. 2142 und S. 2144.

1696 Botschaft StGB 1998 (Bundesrat), S. 2142.

1697 Art. 11 StGB; Art. 29 StGB; Art. 6 Abs. 2 VStrR i.V.m. Art. 6 Abs. 3 VStrR.

1698 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.H.

8. Forschungsfrage: Liegt eine Verletzung des Schuld-¹⁶⁹⁹ und Täterprinzips¹⁷⁰⁰ vor?

Sofern der «Strafcharakter» von Art. 7 OBG bejaht wird und das Schuldprinzip¹⁷⁰¹ Anwendung findet, muss gleichzeitig dessen Verletzung festgestellt werden. Dies, weil die Ausgestaltung von Art. 7 OBG entsprechend der Gefährdungshaftung nach Art. 58 Abs. 1 SVG nicht mit dem Konzept des Schuldstrafrechts vereinbar ist bzw. die Busse unabhängig von einer Schuld des Fahrzeughalters erhoben wird. Ausserdem erfolgen die Bussenerhebung (resp. die teilweise in der Praxis gehandhabte Schuldigsprechung wegen Art. 7 OBG und Bestrafung mit einer pauschal nach der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV bemessenen Busse) sowie die allfällige Verfügung einer nach einem fixen Umwandlungssatz bemessenen – und nach der hier vertretenen Ansicht abzulehnenden¹⁷⁰² – Ersatzfreiheitsstrafe ungeachtet eines «Verschuldens» des Fahrzeughalters.¹⁷⁰³

Ausserdem wurde eine Missachtung des Täterprinzips¹⁷⁰⁴ (verstanden als die Verantwortlichkeit des Urhebers einer Straftat für das begangene Unrecht) festgestellt, da Art. 7 OBG nicht an eine Strafbarkeit des Fahrzeughalters anknüpft, sondern die pauschal anhand der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV bemessene Busse wegen seiner formellen Haltereigenschaft erhoben wird.¹⁷⁰⁵

Während im Strafverfahren das Schuld- und das Täterprinzip massgebend sind, gelangen im Verwaltungsrecht das Verursacher- und das Störprinzip zu Anwendung.¹⁷⁰⁶ Es wurde aufgezeigt, dass Art. 7 OBG nicht im Sinne

1699 EICKER, NK 2018, S. 279; JEANNERET, Komm SVG, N 4 zu Art. 6 aOBG/2014; JEANNERET, Strassenverkehr 2013, S. 37 und S. 51; MAEDER, AJP 2014, S. 679, S. 686 f., S. 691; MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 12, N 30 und N 35 zu Art. 102 SVG; NIGGLI, Strafverteidigung, S. 33 f.; NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 86 und S. 88; MIZEL, Anwaltsrevue 2015, S. 440; OTT, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2016, S. 273; ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 33, S. 35-37; SCHORRO, ZStrR 2017, S. 96 f., S. 103-107 und S. 109; WEISSENBERGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 431 f.; WEISSENBERGER, Komm SVG / aOBG/2014, S. 855 f. und N 9 zu Art. 6 aOBG/2014; WOHLERS, BJM 2016, S. 126; WOHLERS, Strassenverkehr 2015, S. 5 und S. 14 f.; ZURN, Strassenverkehr 2017, S. 36 f., S. 39-45.

1700 EICKER, NK 2018, S. 279; MAEDER, AJP 2014, S. 679, S. 685 f.; MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 30 zu Art. 102 SVG; NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 88; NIGGLI/MAEDER, Verwaltungsstrafverfahren, S. 35; ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 36; SCHORRO, ZStrR 2017, S. 96 f., S. 103 und S. 108 f.

1701 Art. 1 StGB (*nulla poena sine culpa*).

1702 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.

1703 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.I.2.

1704 Art. 1 StGB (*nullum crimen sine lege*).

1705 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.I.4.

1706 Siehe Ausführungen in III.I.1.

des Verursacherprinzips ist.¹⁷⁰⁷ Die polizeilichen Ermittlungen führen zu keiner eigentlichen Beseitigung der Störung, und die Busse orientiert sich nicht an den Kosten zur Gefahrenabwehr oder der Beseitigung von Störungen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, weshalb das Störerprinzip hier ebenso wenig zur Anwendung gelangt.¹⁷⁰⁸

9. Forschungsfrage: Werden allenfalls weitere straf(prozess)rechtliche Grundsätze und Garantien beeinträchtigt oder verletzt?

Das **Offizialprinzip** wird verletzt, sofern die Strafrechtspflege resp. die Verfolgung sowie Beurteilung von Übertretungen künftig durch private Dienstkräfte erfolgen soll und eine solche Bussenerhebung nicht in einem Bundesgesetz vorgesehen ist oder die Privatpersonen keine Mitglieder einer als «kantonaales» Polizeiorgan ernannten Verwaltungsbehörde sind.¹⁷⁰⁹

Der **Grundsatz der freien Beweiswürdigung** wird missachtet, weil keine Beurteilung eines klassischen Sachverhalts vorliegt und allenfalls hinsichtlich des Ordnungsbussdelikts entlastende Beweise unberücksichtigt bleiben. In diesem Zusammenhang ist noch darauf hinzuweisen, dass der anschliessend an die Beweiserhebung und freie Beweiswürdigung zu prüfende Grundsatz *in dubio pro reo* im Strafverfahren wegen Art. 7 OBG keine Anwendung findet.¹⁷¹⁰

Keine Verletzung liegt hinsichtlich des **Grundsatzes *ne bis in idem*** vor, weil nur der Fahrzeughalter oder der Fahrzeuglenker verzeigt werden und kein Administrativmassnahmenverfahren durchgeführt wird.¹⁷¹¹

Das **Tatprinzip** wird eingehalten, da sich Art. 7 OBG an einer Widerhandlung gegen das Ordnungsbussenrecht orientiert.¹⁷¹²

L. Schlussergebnis

Im Ergebnis folgt, dass bei Bejahung des derzeit noch unklaren «Strafcharakters» von Art. 7 OBG diese Vorschrift bzw. deren Anwendung in gewissen Situationen straf(prozess)rechtliche Grundsätze missachtet und EMRK-widrig ist.

1707 Siehe Ausführungen in II.D.3.1.a.

1708 Siehe Ausführungen in II.D.3.

1709 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.D.

1710 Siehe Ausführungen in III.F.

1711 Siehe Ausführungen in III.G.

1712 Siehe Ausführungen in III.I.3.

IV. Vergleich mit der deutschen Rechtslage

Art. 7 OBG konnte aufgrund von dessen Ausgestaltung durch den Gesetzgeber keinem Rechtsbereich eindeutig zugeordnet werden. Es konnte entsprechend auch nicht festgelegt werden, welche rechtlichen Grundsätze und Garantien auf diese Bestimmung anzuwenden sind. Gemäss der Ansicht des BGer¹⁷¹³ und eines Teils der Lehre¹⁷¹⁴ werden durch die Anwendung von Art. 7 OBG gewisse Grundsätze des Straf(prozess)rechts verletzt.¹⁷¹⁵ In einem nächsten Schritt wurde diese Kritik aufgegriffen und die besagte Norm auf ihre Vereinbarkeit mit ausgewählten Prinzipien und Garantien des Straf(prozess)rechts untersucht. Es wurde festgestellt, dass diese Vorschrift bei Bejahung von deren derzeit noch unklaren «Strafcharakters» bzw. deren Anwendung in gewissen Situationen straf(prozess)rechtliche Grundsätze missachtet und EMRK-widrig ist.¹⁷¹⁶ Im Gegensatz dazu gilt die entsprechende deutsche Kostenauflegung in § 25a StVG (D) nach Ansicht des BVerfG (D) und der

1713 BGE 144 I 242 E. 3.1.2 S. 251 und E. 3.2 S. 253 (siehe Medienmitteilung Juni 2018 [BGer], S. 1f.); a.M. Urteil des Obergerichts des Kantons Zug BZ 2015 54 vom 21. Juli 2015, in: CAN 85/2015, S. 238 ff. (E. 3.3 S. 239 f.).

1714 EICKER, NK 2018, S. 279, EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 61, GIGER, Strassenverkehr 2014, S. 10, JEANNERET, Komm SVG, N 4 zu Art. 6 aOBG/2014, JEANNERET, Strassenverkehr 2013, S. 37 und S. 501, MAEDER, AJP 2014, S. 679, S. 685-687 und S. 691, MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 12, N 30 und N 35 zu Art. 102 SVG, NIGGLI, Strafverteidigung, S. 33 f., NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 86 und S. 88 m.w.H., NIGGLI/MAEDER, Verwaltungsstrafverfahren, S. 35-37, MIZEL, Anwaltsrevue 2015, S. 440, OTT, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2016, S. 272 f., ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 33, S. 35-37, ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 35 f., SCHORRO, ZStrR 2017, S. 96 f., S. 103-109, WEISSENBERGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 431 f., WEISSENBERGER, Komm SVG/aOBG/2014, S. 855 f. und N 9 sowie N 11 zu Art. 6 aOBG/2014, WOHLERS, BJM 2016, S. 126, WOHLERS, Strassenverkehr 2015, S. 5 und S. 13-15; ZURN, Strassenverkehr 2017, S. 36 f., S. 39-45; a.M. BUNDI, AJP 2006, S. 501-505, welcher eine neue Regelung zur Halterverantwortlichkeit unter dem Gesichtspunkt der Unschuldsvermutung als zulässig erachtet, obwohl gewisse Abstriche zu machen seien.

1715 Siehe Ausführungen in I.C.

1716 Siehe Ausführungen in III.

h.L. in Deutschland als mit dem Grundsatz *nemo tenetur se ipsum accusare* wie auch mit dem Schuldprinzip vereinbar.¹⁷¹⁷ Sie ist mithin als systemkonform zu betrachten.

§ 25a StVG (D): Kostentragungspflicht des Halters eines Kraftfahrzeugs

- (1) Kann in einem Bussgeldverfahren wegen eines Halt- oder Parkverstosses der Führer des Kraftfahrzeugs, der den Verstoß begangen hat, nicht vor Eintritt der Verfolgungsverjährung ermittelt werden oder würde seine Ermittlung einen unangemessenen Aufwand erfordern, so werden dem Halter des Kraftfahrzeugs oder seinem Beauftragten die Kosten des Verfahrens auferlegt; er hat dann auch seine Auslagen zu tragen. Entsprechendes gilt für den Halter eines Kraftfahrzeughängers, wenn mit diesem Kraftfahrzeughänger, ohne dass dieser an ein Kraftfahrzeug angehängt ist, ein Halt- oder Parkverstoß begangen wurde und derjenige, der den Verstoß begangen hat, nicht vor Eintritt der Verfolgungsverjährung ermittelt werden kann oder seine Ermittlung einen unangemessenen Aufwand erfordern würde. Von einer Entscheidung nach Satz 1 oder 2 wird abgesehen, wenn es unbillig wäre, den Halter oder seinen Beauftragten mit den Kosten zu belasten.
- (2) Die Kostenentscheidung ergeht mit der Entscheidung, die das Verfahren abschliesst; vor der Entscheidung ist derjenige zu hören, dem die Kosten auferlegt werden sollen.
- (3) Gegen die Kostenentscheidung der Verwaltungsbehörde und der Staatsanwaltschaft kann innerhalb von zwei Wochen nach Zustellung gerichtliche Entscheidung beantragt werden. § 62 Abs. 2 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten gilt entsprechend; für die Kostenentscheidung der Staatsanwaltschaft gelten auch § 50 Abs. 2 und § 52 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten entsprechend. Die Kostenentscheidung des Gerichts ist nicht anfechtbar.

¹⁷¹⁷ Beschluss des BVerfG (D) 2 BvR 239/88 vom 1. Juni 1989 E. I und E. 2b-2d, in: NJW 42/1989, S. 2679 ff. (S. 2680), welches auch einen Verstoß gegen den allgemeinen Gleichheitssatz und das Rechtsstaatsprinzip verneinte, JANISZEWSKI, DAR 1986, S. 257 f., JANISZEWSKI, Verkehrsstrafrecht, Nr. 149, JANISZEWSKI, AnwBl 1981, S. 353, HENTSCHEL, DAR 1989, S. 89 m.w.H., KÖNIG, Kurz-Komm, N 2 zu § 25a StVG (D), HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 1 zu § 25a StVG (D), MÖSSINGER, DAR 1985, S. 270 f., ROGOSCH, NZV 1989, S. 220; a.M. MÜRBE, DAR 1987, S. 71 und S. 73 f.

Ziel dieses Kapitel ist deshalb die rechtsvergleichende Betrachtung von Art. 7 OBG mit § 25 StVG (D). Dabei sollen Gemeinsamkeiten und Unterschiede des schweizerischen und des deutschen Rechtssystems bei der Verfolgung und Beurteilung von geringfügigen Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht erarbeitet und aufgezeigt werden. Die sich aus diesem (Rechts-) Vergleich ergebenden Erkenntnisse sollen alsdann für eine allfällige Korrektur der Regelung der Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters bei geringfügigen Widerhandlungen gegen das schweizerische Strassenverkehrsrecht durch eine unbekannte Täterschaft verwendet werden.¹⁷¹⁸

A. Einführung von § 25a StVG (D)

Die Kostenregelung nach § 25a StVG (D) gelangt zur Anwendung, wenn eine Ordnungswidrigkeit begangen wurde. Das deutsche Ordnungswidrigkeitenrecht, welches der deutsche Gesetzgeber¹⁷¹⁹ etwa zeitgleich zum schweizerischen Ordnungsbussenrecht¹⁷²⁰ einführte, sollte das **Sozialleben entkriminalisieren**.¹⁷²¹ Entsprechend werden Ordnungswidrigkeiten als Gesetzesübertretungen definiert, die nach allgemeinen gesellschaftlichen Auffassungen nicht als (kriminell) strafwürdig gelten bzw. als Fälle mit geringerem Unrechtsgehalt, die sich von den kriminellen Vergehen durch den Grad des ethischen Unwertgehalts unterscheiden.¹⁷²²

In Deutschland erfolgte eine Einstellung in nahezu 90 Prozent der Fälle, wenn die betroffene Person mit einem Verwarnungsangebot nicht einverstanden war bzw. die Mitarbeit bei der Ahndung der festgestellten Ordnungswidrigkeit verweigerte.¹⁷²³ Sowohl die deutsche als auch die schweizerische Regelung zur Halterverantwortlichkeit wurden mithin eingeführt, um **Verfolgungsschwierigkeiten zu mindern**.¹⁷²⁴ Der deutsche Gesetzgeber reagierte

1718 Siehe Ausführungen in V.

1719 BGBl. (D) I 33/1968 481 ff., S. 481.

1720 AOBG/1970, S. 16 ff.

1721 Urteil Lutz gegen Deutschland, § 50 (Ansicht der Regierung); NIGGLI/RIEDO, Quasi-Strafrecht, S. 96.

1722 Beschluss des BVerfG (D) 2 BvL 2/69 vom 16. Juli 1969 E. C/I/1 m.w.H.

1723 REDIGER, S. 5; vgl. KÖNIG, Kurz-Komm, N 2 zu § 25a StVG (D).

1724 Siehe Ausführungen in I.A.2.3; vgl. HÜHNERMANN, N 1 zu § 25a StVG (D) m.w.H.; vgl. REDIGER, S. 6; vgl. JANISZEWSKI, DAR 1986, S. 256; vgl. JANISZEWSKI, AnwBl 1981, S. 350 f.; vgl. MÖSSINGER, DAR 1985, S. 267 f.; vgl. Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8486 f.; vgl. JANISZEWSKI, Verkehrsstrafrecht, Nr. 146.

auf diese in Fachkreisen als misslich empfundene Situation früher und normierte im Jahr 1986 mit § 25a StVG (D) die Halterverantwortlichkeit für den Teilbereich des ruhenden Verkehrs.¹⁷²⁵ Er sah keine faktische Strafbarkeit des Fahrzeughalters durch eine Bussenerhebung¹⁷²⁶ vor, sondern führte die Auferlegung der Kosten¹⁷²⁷ des Bussgeldverfahrens wegen eines Halt- oder Parkverstosses¹⁷²⁸ an den Fahrzeughalter oder dessen Beauftragten ein.

1725 BGBl. (D) I 31/1986 977 ff., S. 982; REDIGER, S. 1; der schweizerische Gesetzgeber führte die Halterverantwortlichkeit erst im Jahr 2014 ein (AS 2012 6291; AS 2013 4669; Botschaft *Via sicura* 2010 [Bundesrat], S. 8447 ff.).

1726 Art. 7 Abs. 1 OBG.

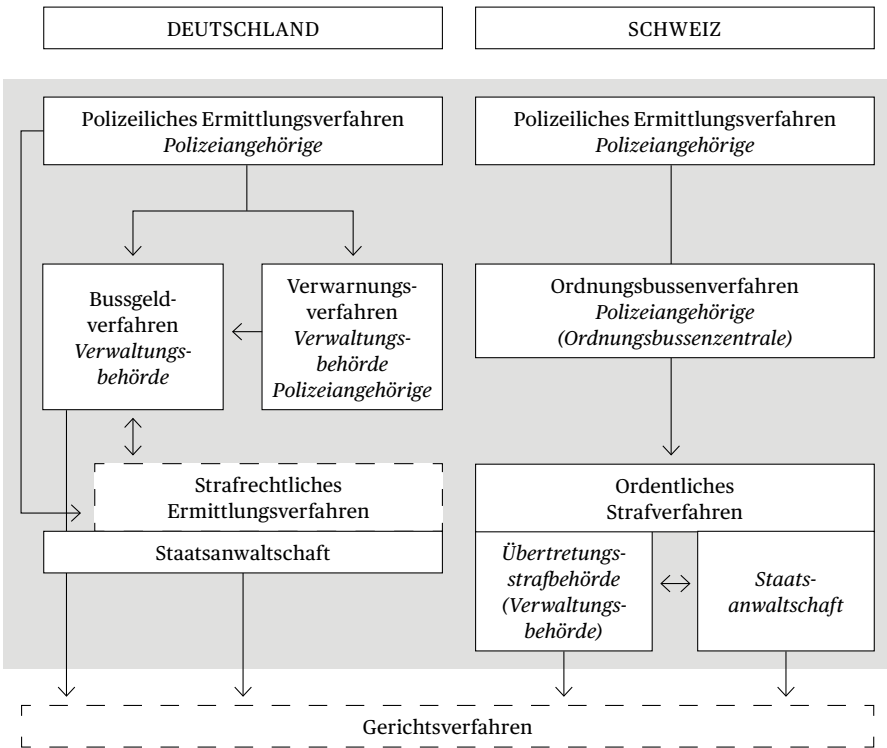
1727 Konkret sind dies Auslagen (bspw. für die Zustellung), die Pauschalgebühren als Verfahrenskosten und weitere verhältnismässige Kosten, wie die Anwaltskosten eines Dritten bei einem Freispruch (BURHOFF, Handbuch OWi-Verfahren, Nr. 2455).

1728 Siehe §§ 12 f. StVO (D) und § 18 Abs. 8 StVO (D). Hängt die begangene Verkehrsordnungswidrigkeit nur mittelbar mit dem ruhenden Verkehr zusammen, gelangt § 25a StVG (D) nicht zur Anwendung (BURHOFF, Handbuch OWi-Verfahren, Nr. 2444, m.w.H., welcher als Beispiel die Verstösse gegen die StVZO [D] nennt); vgl. Beschluss des LG (D) Freiburg IV Qs 165/89 vom 17. Januar 1990, in: NZV 7/1990, S. 285 (Regeste S. 285), wonach am fließenden Verkehr teilnimmt, wer als Fahrzeugführer mit seinem Personenwagen bei laufendem Motor im Bereich eines absoluten Halteverbots steht und wartet.

B. Verfahrensablauf beim Vorliegen von Ordnungswidrigkeiten

1. Vorverfahren¹⁷²⁹

Abb. 9: Vorverfahren bei leichten Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht im Rechtsvergleich



1729 §§ 53-64 OWiG (D).

1.1 Verwarnungsverfahren¹⁷³⁰

a. Aussprechen einer Verwarnung mit¹⁷³¹ oder ohne¹⁷³² Verwarnungsgeld¹⁷³³

Im **fließenden Verkehr** erhebt sowohl in Deutschland als auch in der Schweiz grundsätzlich die Verwaltungsbehörde resp. der für sie tätige Polizeibeamte beim Fahrzeughalter das Verwarnungsgeld bzw. die Ordnungsbusse und gibt ihm die Gelegenheit, sich zur durch die unbekannte Täterschaft begangenen Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsrecht zu äussern. Hier ist jedoch in Deutschland keine Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters für die begangene Ordnungswidrigkeit vorgesehen. Dies im Gegensatz zum **ruhenden Verkehr**. Die Verwaltungsbehörden hinterlassen in Deutschland und in der Schweiz den Ordnungsbussen-Steckzettel an jenen Fahrzeugen, mit welchen das Strassenverkehrsdelikt begangen wurde. In beiden Ländern wird diskutiert, ob der Halt- oder Parkverstoss von einem Polizeiorgan zur Anzeige gebracht werden muss oder die Verzeigung und allenfalls gar die Ahndung solcher Delikte durch private Dienstkräfte vorgenommen werden darf.¹⁷³⁴ Während in Deutschland bei geringfügigen Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht¹⁷³⁵ i.d.R. die Beamten des Aussen- und Polizeidienstes¹⁷³⁶ eine

1730 §§ 56-58 OWiG (D).

1731 § 56 Abs. 1 und Abs. 2 OWiG (D); § 1 Abs. 1 und § 2 Abs. 3 f. BKatV (D); das Einverständnis der beschuldigten Person muss vorliegen und diese muss das Verwarnungsgeld entweder sofort oder innerhalb einer einwöchigen Frist bezahlen.

1732 § 56 Abs. 1 Satz 2 OWiG (D); wenn der Mindestbetrag von EUR 5.– nicht erreicht wird (GÜRTLER, Kurz-Komm OWiG [D], N 18 zu § 56 OWiG [D]).

1733 Das Verwarnungsgeld beträgt EUR 5.– bis EUR 55.– (§ 56 Abs. 1 OWiG [D]).

1734 BURHOFF, Handbuch OWi-Verfahren, Nr. 2444 und Beschluss des AG (D) Düsseldorf 323 OWi 1/98 vom 12. März 1998, in: NZV 3/1999, S. 142 ff. (S. 142), wonach die Feststellung von Halt- oder Parkverstössen durch private Dienstkräfte im Rahmen der Überwachung des ruhenden Verkehrs zur Ermittlung und Dokumentation von Ordnungswidrigkeiten in Deutschland unzulässig sei; a.M. GÜRTLER, Kurz-Komm OWiG (D), N 7 zu Vor § 109a OWiG (D) und KÖNIG, Kurz-Komm, N 5 zu § 25a StVG (D); Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 961, S. 966 und S. 983 f.; siehe Ausführungen in II.C.4.

1735 Das Gesetz umschreibt diese Geringfügigkeit zwar nicht ausdrücklich, die Grenze wird aber durch den Höchstbetrag des Verwarnungsgeldes hinreichend klar umrissen (EUR 5.– bis EUR 55.– gemäss § 56 Abs. 1 Satz 1 OWiG [D]); für die nach pflichtgemässen Ermessen und anhand einer Gesamtbetrachtung vorzunehmende Beurteilung der Geringfügigkeit sind die Bedeutung der Handlung und der Grad der Vorverfärbung entscheidend (GÜRTLER, Kurz-Komm OWiG [D], N 6 zu § 56 OWiG [D]; siehe KRENBARGER/KRUMM, OWiG [D] Komm, N 10 zu § 56 OWiG [D]).

1736 § 57 OWiG (D).

Verwarnung mit¹⁷³⁷ oder ohne¹⁷³⁸ Verwarnungsgeld aussprechen, erheben in der Schweiz die zuständigen Organe¹⁷³⁹ eine zumeist wesentlich höhere Ordnungsbusse, wie der nachfolgende Vergleich zeigt:

	DE	CH
Nicht vorgeschriebene Benutzung des Fahrtrichtungsanzeigers / Unterlassen der Richtungsanzeige ¹⁷⁴⁰	EUR 10.–	CHF 100.–
Überschreiten der Geschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften/innerorts um 1-5 km/h durch P(K)W ¹⁷⁴¹	EUR 30.–	CHF 40.–
Überschreiten der Geschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften/innerorts um 1-5 km/h durch P(K)W mit Anhänger ¹⁷⁴²	EUR 40.–	CHF 40.–
Überschreiten der Geschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften/innerorts um 6-10 km/h durch P(K)W ¹⁷⁴³	EUR 30.–	CHF 120.–
Überschreiten der Geschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften/innerorts um 6-10 km/h durch P(K)W mit Anhänger ¹⁷⁴⁴	EUR 40.–	CHF 120.–
Überschreiten der Geschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften/innerorts um 11-15 km/h durch P(K)W ¹⁷⁴⁵	EUR 50.–	CHF 250.–
Überschreiten der Geschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften/innerorts um 11-15 km/h durch P(K)W mit Anhänger ¹⁷⁴⁶	EUR 60.–	CHF 250.–
Überschreiten der Geschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften/innerorts um 16-20 km/h durch P(K)W ¹⁷⁴⁷	EUR 70.–	kein OBV

1737 § 56 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 OWiG (D); § 1 Abs. 1 Satz 2 und § 2 Abs. 3-6 BKatV (D).

1738 § 56 Abs. 1 Satz 2 OWiG (D).

1739 Art. 2 Abs. 1 OBG.

1740 Ziff. 29 Anlage Bussgeldkatalog BKatV (D); Ziff. 3.321.1 Bussenliste 1 Anhang 1 OBV.

1741 Bst. c Ziff. 11.3.1 Anhang Tabelle 1 Anlage Bussgeldkatalog BKatV (D); Ziff. 3.303.1.a Bussenliste 1 Anhang 1 OBV.

1742 Bst. a Ziff. 11.1.1 Anhang Tabelle 1 Anlage Bussgeldkatalog BKatV (D); Ziff. 3.303.1.a Bussenliste 1 Anhang 1 OBV.

1743 Bst. c Ziff. 11.3.1 Anhang Tabelle 1 Anlage Bussgeldkatalog BKatV (D); Ziff. 3.303.1.b Bussenliste 1 Anhang 1 OBV.

1744 Bst. a Ziff. 11.1.1 Anhang Tabelle 1 Anlage Bussgeldkatalog BKatV (D); Ziff. 3.303.1 Bst. b Bussenliste 1 Anhang 1 OBV.

1745 Bst. c Ziff. 11.3.2 Anhang Tabelle 1 Anlage Bussgeldkatalog BKatV (D); Ziff. 3.303.1 Bst. c Bussenliste 1 Anhang 1 OBV.

1746 Bst. a Ziff. 11.1.2 Anhang Tabelle 1 Anlage Bussgeldkatalog BKatV (D); Ziff. 3.303.1 Bst. c Bussenliste 1 Anhang 1 OBV; bei Ordnungswidrigkeiten, bei denen im Bussgeldkatalog ein Regelsatz von bis zu EUR 55.– bestimmt ist, ist ein entsprechendes Verwarnungsgeld zu erheben (§ 1 Abs. 1 OWiG [D]). Andernfalls handelt es sich um sog. Bussgelder.

1747 Bst. c Ziff. 11.3.3 Anhang Tabelle 1 Anlage Bussgeldkatalog BKatV (D).

In der Schweiz ist eine Verwarnung nur im kostenpflichtigen **Administrativmassnahmenverfahren** nach Art. 16 Abs. 2 SVG und Art. 16a Abs. 3 SVG gesetzlich explizit vorgesehen.¹⁷⁴⁸ Liegt eine in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV enthaltene Widerhandlung vor, wird keine Administrativmassnahme auferlegt und es fallen entsprechend auch keine damit einhergehenden Kosten an.¹⁷⁴⁹ Bei einem Ausschluss des Ordnungsbussenverfahrens gemäss Art. 3 f. OBG / Art. 5 Abs. 2 OBG¹⁷⁵⁰ und bei weiteren «leichten» – nicht in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV aufgeführten – Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht¹⁷⁵¹ hat hingegen nach Art. 16 Abs. 2 SVG eine Verwarnung oder ein Entzug des Führerausweises zu erfolgen. In einem späteren Abschnitt dieser Arbeit wird untersucht, wann und unter welchen Umständen allenfalls auf eine solche Administrativmassnahme verzichtet wird.¹⁷⁵²

b. Fehlende Anwendbarkeit der Kostenauflegung nach § 25a StVG (D)

Liegen sämtliche Bedingungen für die Durchführung eines deutschen Verwarnungsverfahrens vor, ist die Verwarnung wirksam, wenn die betroffene Person nach Belehrung über ihr Weigerungsrecht mit ihr einverstanden ist und das Verwarnungsgeld sofort oder fristgerecht bezahlt.¹⁷⁵³ In diesem Fall kann die Tat nicht mehr unter den tatsächlichen und rechtlichen Gesichtspunkten verfolgt werden, unter denen die Verwarnung erteilt worden ist.¹⁷⁵⁴ Dies entspricht der Regelung des schweizerischen Ordnungsbussenrechts, wonach die Busse mit deren Bezahlung – früher unter Vorbehalt von Art. 11 Abs. 2 aOBG/2014 – rechtskräftig wird.¹⁷⁵⁵ Sowohl im deutschen Verwarnungsverfahren als auch im schweizerischen Ordnungsbussenverfahren werden – im Gegensatz zum Bussgeldverfahren¹⁷⁵⁶ und ordentlichen Strafverfahren – keine Kosten (Gebühren und Auslagen) erhoben.¹⁷⁵⁷ Bei der **erfolgreichen Durchführung** eines solchen Verwarnungsverfahrens gelangt die

1748 Die schweizerischen Polizeiorgane können die betroffene Person jedoch «belehren»; siehe Ausführungen in II.B.3.

1749 Art. 16 Abs. 2 SVG; Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487; zu den Kosten siehe z.B. § 10 Abs. 1 Bst. f Gebührenordnung für Motorfahrzeuge und Motorfahrzeugführer nach Strassenverkehrsgesetz vom 18. Dezember 1972 (SR SZ 782.311).

1750 Siehe Ausführungen in I.B.2.2.a.

1751 Siehe Ausführungen in I.B.2.1.b.

1752 Siehe Ausführungen in V.A.6.1; vgl. Art. 16a Abs. 4 SVG.

1753 § 56 Abs. 2 OWiG (D).

1754 § 56 Abs. 4 OWiG (D).

1755 Art. 11 OBG.

1756 § 107 Abs. 1 OWiG (D); siehe Ausführungen in IV.B.1.2.

1757 § 56 Abs. 3 Satz 2 OWiG (D); Art. 12 OBG.

Kostenauflegung von § 25a StVG (D) – wie auch bei Verstößen im fließenden Verkehr¹⁷⁵⁸ – **nicht zur Anwendung**.¹⁷⁵⁹

1.2 Bussgeldverfahren¹⁷⁶⁰

a. Einleitung und Durchführung des Bussgeldverfahrens

In Deutschland haben die Behörden und Beamten des Polizeidienstes im Ermittlungsverfahren insbesondere nach pflichtgemäßem Ermessen Ordnungswidrigkeiten zu erforschen und übersenden ihre Akten unverzüglich der Verwaltungsbehörde.¹⁷⁶¹ Überschreitet die im Bussgeldkatalog der BKatV (D) aufgeführte Geldbusse den Höchstbetrag des Verwarnungsgeldes von EUR 55.–, ist von einem Verwarnungsverfahren abzusehen und sogleich ein Bussgeldverfahren zu eröffnen.¹⁷⁶² Die deutschen Geldbussen¹⁷⁶³ fallen abermals deutlich **weniger hoch aus als die schweizerischen Ordnungsbussen**, wie der nachfolgende Vergleich zeigt:

Überschreiten der Geschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften / innerorts um 21-25 km/h durch P(K)W ¹⁷⁶⁴	EUR 115.–	CHF 260.–
Rechtsüberholen ausserhalb geschlossener Ortschaften / ausserorts ¹⁷⁶⁵	EUR 100.–	kein OBV

Das Bussgeldverfahren führt unter Umständen dieselbe Verwaltungsbehörde durch, welche für das Verwarnungsverfahren zuständig war.¹⁷⁶⁶ In der Schweiz werden das Ordnungsbussenverfahren und das nachfolgende ordentliche Strafverfahren durch unterschiedliche Behörden geführt, wenn unter Umständen auch eine weitere Verwaltungsbehörde (sog. Übertretungsstrafbehörde) zuständig sein kann.¹⁷⁶⁷

¹⁷⁵⁸ Siehe Ausführungen in IV.C.1.

¹⁷⁵⁹ KÖNIG, Kurz-Komm, N 4 zu § 25a StVG (D).

¹⁷⁶⁰ §§ 35-52 OWiG (D).

¹⁷⁶¹ § 53 Abs. 1 OWiG (D).

¹⁷⁶² Vgl. KRENBARGER/KRUMM, OWiG (D) Komm, N 10 zu § 56 OWiG (D) m.w.H.

¹⁷⁶³ Auch Bussgelder genannt; EUR 5.– bis EUR 1000.– (§ 17 OWiG [D]); die Gebühr im Bussgeldverfahren beträgt fünf vom Hundert des Betrages der festgesetzten Geldbussen, jedoch mindestens EUR 25.– und höchstens EUR 7500.– (§ 107 Abs. 1 OWiG [D]). Hinzu kommen noch die Zustellungsauslagen nach § 107 Abs. 3 OWiG (D).

¹⁷⁶⁴ Ziff. 29 Anlage Bussgeldkatalog BKatV (D); Ziff. 3.321.1 Bussenliste 1 Anhang 1 OBV.

¹⁷⁶⁵ Bst. c Ziff. 11.3.1 Anhang Tabelle 1 Anlage Bussgeldkatalog BKatV (D); Ziff. 3.303.1.a Bussenliste 1 Anhang 1 OBV.

¹⁷⁶⁶ Vgl. § 35 Abs. 1 OWiG (D); vgl. § 57 OWiG (D).

¹⁷⁶⁷ Vgl. Art. 357 Abs. 1 StPO.

b. Abgrenzung der Zuständigkeit von Verwaltungsbehörde und Staatsanwaltschaft

Bezahlt die betroffene Person das Verwarnungsgeld nicht (fristgerecht), wird ebenso ein Bussgeldverfahren durchgeführt.¹⁷⁶⁸ Für die Verfolgung und die Ahndung von deutschen Ordnungswidrigkeiten im sog. Bussgeldverfahren ist i.d.R. die Verwaltungsbehörde zuständig und es gelten die Vorschriften der allgemeinen Gesetze über das Strafverfahren.¹⁷⁶⁹ Die deutsche Verwaltungsbehörde hat im Bussgeldverfahren **grundsätzlich dieselben Rechte und Pflichten wie die Staatsanwaltschaft** bei der Verfolgung von Straftaten.¹⁷⁷⁰ Die zur Verfolgung und Beurteilung von schweizerischen Übertretungen eingesetzten Verwaltungsbehörden (z.B. Präfekten, Regierungsstatthalter, Polizeirichter oder andere dazu berufenen Verwaltungsstellen)¹⁷⁷¹ haben ebenso dieselben Befugnisse wie die Staatsanwaltschaft.¹⁷⁷² Sie sind zur Beurteilung von Ordnungsbussenstrafatbeständen, allenfalls zusammen mit weiteren geringfügigen Übertretungen, befugt und gar zur Vereinigung der Verfahren verpflichtet, wenn die verschiedenen Delikte am selben Ort begangen wurden.¹⁷⁷³

Sobald die Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsrecht als Straftat zu beurteilen ist, findet § 25a StVG (D) keine Anwendung.¹⁷⁷⁴ Wenn Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass die Tat eine Straftat ist, gibt die **deutsche Verwaltungsbehörde die Sache an die Staatsanwaltschaft ab**.¹⁷⁷⁵ Liegt neben der Ordnungswidrigkeit auch eine Straftat vor und hängen diese zusammen, kann die Staatsanwaltschaft die Verfolgung der Ordnungswidrigkeit übernehmen.¹⁷⁷⁶ Stellt die Staatsanwaltschaft dann aber das Verfahren wegen der mit der Ordnungswidrigkeit zusammenhängenden Straftat ein, hat sie die Sache wieder abzugeben.¹⁷⁷⁷ In der Schweiz ist bei Vorliegen eines Ausschluss-

1768 Gemäss § 17 Ziff. 10 Bst. b RVG (D) sind das strafrechtliche Ermittlungsverfahren und das sich nach Einstellung des Ermittlungsverfahrens anschliessende Bussgeldverfahren ausdrücklich unterschiedliche Angelegenheiten.

1769 § 46 Abs. 1 OWiG (D); § 35 OWiG (D).

1770 Eine Straftat wird mit Geldstrafe oder Freiheitsstrafe geahndet; z.B. § 240 StGB [D]; § 46 Abs. 2 OWiG (D).

1771 Botschaft StPO 2005 (Bundesrat), S. 1136.

1772 Art. 357 Abs. 1 StPO.

1773 Art. 31 Abs. 3 StPO.

1774 BURHOFF, Handbuch OWi-Verfahren, Nr. 2444; KÖNIG, Kurz-Komm, N 4 zu § 25a StVG (D).

1775 § 41 Abs. 1 OWiG (D); vgl. § 21 OWiG (D).

1776 § 42 Abs. 1 OWiG (D); vgl. § 40 OWiG (D).

1777 § 43 Abs. 2 OWiG (D).

grundes nach Art. 3f. OBG/Art. 5 Abs. 2 OBG dem Fahrzeughalter keine Ordnungsbusse in diesem vereinfachten Verfahren aufzuerlegen. Das gilt namentlich dann, wenn der betroffenen Person zusätzlich eine Widerhandlung vorgeworfen wird, die nicht in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV aufgeführt ist.¹⁷⁷⁸ In diesen Fällen wird ein ordentliches Strafverfahren bei der Übertretungsstrafbehörde oder Staatsanwaltschaft eingeleitet und durchgeführt.

Gelangt die deutsche Staatsanwaltschaft im strafrechtlichen Ermittlungsverfahren zur Ansicht, dass keine Straftat gegeben ist, aber eine Ordnungswidrigkeit vorliegen könnte, gibt sie die Sache der zuständigen Verwaltungsbehörde ab.¹⁷⁷⁹ Nach § 90 GOG (ZH) kann die Staatsanwaltschaft die Akten einer Strafuntersuchung an die zuständige Übertretungsstrafbehörde überweisen, wenn sie feststellt, dass nur eine Übertretung und kein Verbrechen/Vergehen vorliegt. Hierbei bleibt es bei einer Beurteilung im ordentlichen Strafverfahren. Eine Rückweisung an die mit dem Ordnungsbussenverfahren betraute Polizeibehörde ist in der Schweiz zwar theoretisch möglich, aber in der Praxis **unüblich**. Zu denken ist hierbei an die Einleitung des ordentlichen Strafverfahrens ohne **sachlichen Grund**,¹⁷⁸⁰ wie wenn die Polizei fälschlicherweise bei einem Ordnungsbussentatbestand sogleich ein ordentliches Strafverfahren einleitet oder das schwerere Delikt, welches zu einem solchen Verfahren führte,¹⁷⁸¹ dahinfällt.¹⁷⁸² In einem solchen Fall, insbesondere bei ausreichend geklärtem Sachverhalt, spricht i.d.R. die Übertretungsstrafbehörde oder Staatsanwaltschaft im Rahmen des Strafbefehlsverfahrens unter Umständen die Busse und je nach Behörde eine Ersatzfreiheitsstrafe ohne Kostenauflegung aus.¹⁷⁸³

Das ordentliche Strafverfahren wird praxisgemäss auch dann weitergeführt, wenn die Polizei einen Fahrzeughalter bei der Übertretungsstrafbehörde oder der Staatsanwaltschaft verzeigt (wenn bspw. die betroffene Person gemäss Fotoabgleich nicht als Lenkerin erkannt wurde) und sich erst im ordentlichen Strafverfahren herausstellt, dass die **Polizei eine fehlerhafte**

1778 Art. 1 Abs. 2 OBG und Art. 4 Abs. 3 Bst. b OBG.

1779 § 43 Abs. 1 OWiG (D).

1780 WEISSENBERGER, Komm SVG/aOBG/2014, N 2 zu Art. 11 OBG; BGE 145 IV 252 E. 1.5 S. 255 m.w.H.; Urteil des BGer 6B_1066/2019 vom 4. Dezember 2019 E. 3.5; Urteil des BGer 6S.395/2005 vom 11. Dezember 2005 E. 2 m.w.H.; STAUBER, Jusletter 2022, Nr. 17.

1781 Art. 4 Abs. 3 Bst. b OBG.

1782 STAUBER, Jusletter 2022, Nr. 14 f.

1783 Art. 14 OBG; Art. 11 Abs. 1 aOBG/2014; siehe STAUBER, Jusletter 2022, Nr. 14 f.; zum Strafbefehlsverfahren siehe Art. 352 ff. StPO.

Adresse des Fahrzeughalters verwendete. Eine Rückweisung nach Art. 39 Abs. 1 StPO an die Polizei kommt insofern nicht in Betracht, als die Übertretungsstrafbehörde oder Staatsanwaltschaft grundsätzlich örtlich sowie sachlich zuständig ist, sich die fehlerhafte Adressierung zumeist erst beim Aktenstudium durch die strafuntersuchende Behörde ergibt und auch diese gemäss Art. 14 OBG Ordnungsbussen aussprechen kann. Die Übertretungsstrafbehörde oder die Staatsanwaltschaft kann der Polizei jedoch den Auftrag nach Art. 309 StPO zur Ermittlung des Fahrzeugführers erteilen, was denn auch im Sinne von Art. 7 Abs. 5 OBG ist. Dem Fahrzeughalter ist entsprechend durch die Polizei die Möglichkeit zu geben, den Fahrzeugführer zu benennen. Insbesondere bei im Ausland wohnenden beschuldigten Personen und einer ursprünglich fehlerhaften Adressierung durch die Polizei liegt es nahe, diesen – wie im Ordnungsbussenverfahren – auch gleichzeitig die Möglichkeit zu gewähren, die Busse ohne weitere Rechtsfolgen zu bezahlen. Wird die Busse der Polizei fristgerecht bezahlt, wird diese rechtskräftig gemäss Art. 11 OBG und die Übertretungsstrafbehörde oder die Staatsanwaltschaft erlässt eine Nichtanhandnahmeverfügung im Sinne von Art. 310 Abs. 1 Bst. b StPO. Nennt der Fahrzeughalter keinen Fahrzeugführer und bezahlt er auch die Busse der Polizei nicht innert Frist, führt die Übertretungsstrafbehörde oder die Staatsanwaltschaft das ordentliche Strafverfahren gegen den Fahrzeughalter fort und auferlegt ihm die Busse sowie die Verfahrenskosten (Art. 426 Abs. 1 StPO). Denkbar ist aber auch, dass die Übertretungsstrafbehörde oder Staatsanwaltschaft den Ermittlungsauftrag nur hinsichtlich der Ermittlung des Fahrzeugführers erteilt. Bei fehlender Rückmeldung durch den Fahrzeughalter ist ein Strafbefehl gegen ihn zu erlassen und die Busse zu erheben. Um ihm die gleichen Rechte und Pflichten wie bei einer ordnungsgemässen Durchführung des Ordnungsbussenverfahrens zuzugestehen, dürfen ihm auch im ordentlichen Strafverfahren keine Kosten auferlegt werden. Nennt der Fahrzeughalter allerdings den Fahrzeugführer, ist bei beiden Vorgehensweisen die Busse bei Letzterem zu erheben und das ordentliche Strafverfahren gegen den Fahrzeughalter ist namentlich bei rechtskräftiger Verurteilung des Fahrzeugführers nicht an die Hand zu nehmen oder einzustellen.

c. Hinweis auf *reformatio in peius* im Bussgeldbescheid

Im Gegensatz zur schweizerischen Regelung muss der deutsche Bussgeldentscheid einen Hinweis enthalten, dass bei einem Einspruch für den Betroffenen auch eine nachteiligere Entscheidung getroffen werden kann.¹⁷⁸⁴ Ein solcher

¹⁷⁸⁴ § 66 Abs. 2 Ziff. 1 Bst. b OWiG (D); zur fehlenden Anwendbarkeit des Verbots der *reformatio in peius* im schweizerischen Strafbefehlsverfahren siehe Urteil des BGer 6B_1079/

Hinweis ist einerseits im Sinne der betroffenen Person, da er unter Umständen eine Klärung der Rechtslage mit sich bringt und damit Rechtssicherheit verschafft. Andererseits könnte die betroffene Person aufgrund dessen unter Druck geraten und deswegen keinen Einspruch erheben, womit ihr der Weg einer gerichtlichen Beurteilung verwehrt bleibt.

d. Anwendung der Kostenauflegung nach § 25a StVG (D)
im Bussgeldverfahren

Wie sich § 25a Abs. 1 StVG (D) ausdrücklich entnehmen lässt, gilt die Kostentragungspflicht in Deutschland nur im soeben aufgezeigten Bussgeldverfahren. Bei Vorliegen einer nicht mit angemessenem bzw. verhältnismässigem Aufwand ermittelbaren Täterschaft stellt die deutsche Bussgeldstelle – sofern das Verfahren zur Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten bei ihr anhängig ist – i.d.R. das Bussgeldverfahren ein und erhebt die Verfahrenskosten vom Fahrzeughalter.¹⁷⁸⁵

In der Schweiz hingegen schliesst die Übertretungsstrafbehörde oder Staatsanwaltschaft das ordentliche Strafverfahren grundsätzlich mit der Busenerhebung und allenfalls der Kostenauflegung an den Fahrzeughalter ab. Die Kompetenz zum Verzicht auf die Strafverfolgung obliegt in der Schweiz bei der Übertretungsstrafbehörde, der Staatsanwaltschaft oder beim Gericht, welche das Verfahren insbesondere **nicht an die Hand nehmen**¹⁷⁸⁶ **oder einstellen**¹⁷⁸⁷ können.¹⁷⁸⁸ Die schweizerische Polizei kann hingegen das von ihr formlos eröffnete¹⁷⁸⁹ und vereinfachte¹⁷⁹⁰ Ordnungsbussenverfahren nur bei fristgerechter Bezahlung der Busse beenden. Sie kann jedoch von ihrer Rapportierungs- und Übermittlungspflicht nach Art. 307 Abs. 3 StPO absehen, wenn zu weiteren Verfahrensschritten der Staatsanwaltschaft offensichtlich kein Anlass besteht.¹⁷⁹¹ Die Nichtanhandnahme¹⁷⁹² (namentlich bei

2015 vom 29. Februar 2016 E. 5.1 mit Verweis auf RIKLIN, BSK StPO, N 4 zu Art. 355 StPO; hinsichtlich der Frage der Geltung des Verschlechterungsverbots nach Erlass eines zweiten Strafbefehls siehe MANGO-MEIER, AJP 2016, S. 1554; vgl. Art. 391 Abs. 2 StPO.

1785 § 47 Abs. 1 OWiG (D) i.V.m. § 35 OWiG (D).

1786 Art. 310 StPO i.V.m. Art. 319 ff. StPO.

1787 Art. 319 ff. StPO.

1788 Art. 8 StPO i.V.m. Art. 357 Abs. 1 StPO; Art. 52 ff. (v.a. auch Art. 55 Abs. 2) StGB; Botschaft StPO 2005 (Bundesrat), S. 1131 f.

1789 Art. 299 Abs. 1 StPO i.V.m. Art. 300 Abs. 1 Bst. a StPO.

1790 Art. 1 Abs. 1 OBG.

1791 Art. 307 Abs. 4 StPO.

1792 Art. 310 StPO i.V.m. Art. 319 ff. StPO.

Vorliegen eines Strafverzichtsgrundes) oder Einstellung¹⁷⁹³ durch eine schweizerische Verwaltungsbehörde ist dennoch möglich, vorausgesetzt die Übertretungsstrafbehörde ist für das Strafverfahren zuständig.¹⁷⁹⁴ Aus verfahrensökonomischer Sicht hat dies den Vorteil, dass nur **eine Behörde mit der Sache befasst** ist.

2. Zwischenverfahren¹⁷⁹⁵

Im Zwischenverfahren ist der Einspruch der betroffenen Person gegen den Bussgeldbescheid zu prüfen, welcher innerhalb von 2 Wochen nach Zustellung schriftlich oder zur Niederschrift bei der zuständigen Verwaltungsbehörde zu erfolgen hat.¹⁷⁹⁶ Die vom Fahrzeughalter erhobene Busse und die Höhe der mit dem Strafbefehl auferlegten Verfahrenskosten¹⁷⁹⁷ können in der Schweiz mit Einsprache angefochten werden.¹⁷⁹⁸ Sowohl die deutsche Verwaltungsbehörde als auch die schweizerische Strafbehörde prüft alsdann, ob der Einspruch bzw. die Einsprache zulässig ist.

Verneint die deutsche Behörde die **Zulässigkeit** des Einspruchs, kann gegen den entsprechenden Bescheid innerhalb von 2 Wochen nach dessen Zustellung der Antrag auf die gerichtliche Entscheidung nach § 62 OWiG (D) gestellt werden.¹⁷⁹⁹ In der Schweiz kann die Strafbehörde vorfrageweise die Gültigkeit der Einsprache durch das Gericht beurteilen lassen.¹⁸⁰⁰

Liegt ein **zulässiger Einspruch** vor, prüft die deutsche Verwaltungsbehörde, ob sie den Bussgeldbescheid aufrechterhält oder zurücknimmt, wobei sie hierzu namentlich weitere Ermittlungen anordnen oder selbst vornehmen kann.¹⁸⁰¹ Diese Vorgehensweise im deutschen Zwischenverfahren gleicht derjenigen im schweizerischen Strafbefehlsverfahren. Nach der Einsprache, welche innerhalb von 10 Tagen zu erfolgen hat, wird in der Schweiz das Beweis-

1793 Art. 319 ff. StPO.

1794 Art. 357 Abs. 1 und Abs. 3 StPO i.V.m. Art. 319 ff. StPO; siehe Art. 328 Abs. 2 StPO i.V.m. Art. 329 Abs. 4 StPO.

1795 § 69 OWiG (D).

1796 § 67 Abs. 1 OWiG (D).

1797 Art. 353 Abs. 1 Bst. g StPO i.V.m. Art. 421 Abs. 1 StPO und Art. 416 StPO; vgl. Urteil des BGer 6B_779/2019 vom 9. August 2019 E. 2.3.2.

1798 Art. 354 StPO.

1799 § 69 Abs. 1 OWiG (D); KÖNIG, Kurz-Komm, N 15 zu § 25a StVG (D).

1800 Art. 356 Abs. 2 StPO.

1801 § 69 Abs. 2 OWiG (D); Nr. 5115 Abs. 1 Anlage 1 RVG (D).

verfahren durchgeführt und die Strafbehörde entscheidet über den weiteren Verfahrensablauf (Festhalten am Strafbefehl und Überweisung ans Gericht, Verfahrenseinstellung, Erlass eines neuen Strafbefehls, Anklageerhebung beim Gericht).¹⁸⁰² In beiden Ländern kann die zuständige Behörde einen neuen Bussgeldbescheid resp. Strafbefehl erlassen, welcher unter Umständen auch zum Nachteil der betroffenen Person sein kann.¹⁸⁰³ Voraussetzung für die Änderung des ursprünglichen Strafbefehls im Schuld- und/oder Straf-punkt ist gemäss herrschender Lehre und Rechtsprechung allerdings eine veränderte Beweis- und/oder Rechtslage.¹⁸⁰⁴

3. Hauptverfahren¹⁸⁰⁵

3.1 Aktenübersendung ans Gericht

Hält die deutsche Verwaltungsbehörde am Bussgeldbescheid fest, übersendet sie die Akten – nach Gewähren der Einsicht in diese – an die Staatsanwaltschaft, welche die Aufgaben der Verfolgungsbehörde übernimmt.¹⁸⁰⁶ Die Staatsanwaltschaft legt dann die Akten dem Gericht vor, wenn sie das Ermittlungsverfahren¹⁸⁰⁷ weder einstellt noch weitere Ermittlungen¹⁸⁰⁸ durchführt.¹⁸⁰⁹ Sowohl in Deutschland als auch in der Schweiz¹⁸¹⁰ überweist die Strafbehörde beim Festhalten am Entscheid die Angelegenheit ans Gericht. In der Schweiz kann die überweisende Behörde mit der Übertretungsstrafbehörde jedoch auch eine Verwaltungsbehörde sein.¹⁸¹¹

1802 Art. 354 Abs. 1 StPO, Art. 355 Abs. 1 und Abs. 3 StPO.

1803 § 66 Abs. 2 Ziff. 1 Bst. b OWiG (D); zur fehlenden Anwendbarkeit des Verbots der *reformatio in peius* im schweizerischen Strafbefehlsverfahren siehe Urteil des BGer 6B_1079/2015 vom 29. Februar 2016 E. 5.1 mit Verweis auf RIKLIN, BSK StPO, N 4 zu Art. 355 StPO; hinsichtlich der Frage der Geltung des Verschlechterungsverbots nach Erlass eines zweiten Strafbefehls siehe MANGO-MEIER, AJP 2016, S. 1554; vgl. Art. 391 Abs. 2 StPO.

1804 BGE 145 IV 438 E. 1.3.3 S. 443.

1805 §§ 71-78 OWiG (D).

1806 § 69 Abs. 3 und Abs. 4 Satz 1 OWiG (D); vgl. Art. 356 Abs. 1 StPO i.V.m. Art. 357 Abs. 1 StPO.

1807 In der Schweiz ist dies das Untersuchungsverfahren.

1808 In der Schweiz sind dies Untersuchungen.

1809 § 69 Abs. 4 Satz 2 OWiG (D).

1810 Art. 356 Abs. 1 StPO.

1811 Art. 357 Abs. 1 StPO.

3.2 Gerichtliches Beschlussverfahren

Das deutsche Gericht kann bei einem Freispruch und/oder mit dem Einverständnis der betroffenen Person sowie der Staatsanwaltschaft im sog. Beschlussverfahren einen Beschluss **ohne Durchführung einer Hauptverhandlung** fassen.¹⁸¹² Ein solches erstinstanzliches Verfahren ohne Hauptverhandlung ist dem **schweizerischen Recht fremd**. Nur wenn sich die Einsprache lediglich auf die Kosten und Entschädigungen oder weitere Nebenfolgen bezieht, kann das schweizerische Gericht in einem schriftlichen Verfahren entscheiden.¹⁸¹³

Im Beschlussverfahren darf das deutsche Gericht nicht zum Nachteil der betroffenen Person vom Bussgeldbescheid abweichen.¹⁸¹⁴ Kommt es hingegen zu einer Hauptverhandlung, gilt das **Verbot der Verschlechterung nicht**, welches wiederum im Rechtsmittelverfahren Anwendung finden kann.¹⁸¹⁵ Das AG (D) ist entsprechend an die Beurteilung der Tat als Ordnungswidrigkeit nicht gebunden, sofern es die betroffene Person auf die Veränderung des rechtlichen Gesichtspunkts hingewiesen und ihr die Gelegenheit zur Verteidigung gegeben hat.¹⁸¹⁶ Auch in der Schweiz findet das Verbot der *reformatio in peius* im erstinstanzlichen Hauptverfahren – im Gegensatz zu manchem Rechtsmittelverfahren – keine Anwendung.¹⁸¹⁷

3.3 Anwendung der Kostenauflegung nach § 25a StVG (D) im Gerichtsverfahren

Das AG (D) entscheidet insbesondere darüber, ob die beschuldigte Person freigesprochen, gegen sie eine Geldbusse festgesetzt, eine Nebenfolge angeordnet oder das Verfahren eingestellt wird.¹⁸¹⁸ Gleichzeitig kann es eine Entscheidung nach § 25a StVG (D) treffen und die Kosten des Verfahrens dem Halter des Kraftfahrzeugs oder seinem Beauftragten auferlegen. Die Gebühr beträgt bei ab-

1812 § 72 Abs. 1 OWiG (D).

1813 Art. 356 Abs. 6 StPO.

1814 § 72 Abs. 3 OWiG (D).

1815 § 66 Abs. 2 Ziff. 1 Bst. b OWiG (D); **siehe auch** § 331 StPO (D), § 358 StPO (D) und § 373 StPO (D); **vgl.** Art. 391 Abs. 2 StPO.

1816 § 81 Abs. 1 OWiG (D).

1817 **Siehe** Art. 391 Abs. 2 StPO.

1818 § 72 Abs. 3 OWiG (D).

schliessender Entscheidung des deutschen Gerichts EUR 39.–.¹⁸¹⁹ Die **Kostenentscheidung** des AG (D)¹⁸²⁰ nach § 25a StVG (D) ist bei Ordnungswidrigkeiten bis EUR 250.–¹⁸²¹ **nicht anfechtbar**.¹⁸²²

In der **Schweiz** kann hingegen nach der Einsprache und Überweisung des Strafbefehls an das erstinstanzliche Gericht dessen Sachentscheid (auch wenn dieser sich auf Art. 7 OBG stützt) wiederum mit **Berufung** angefochten werden.¹⁸²³ Ausserdem steht mit der Beschwerde in Strafsachen¹⁸²⁴ der Weg ans BGer offen. Dies gilt auch dann, wenn ausschliesslich die Kostenfolgen streitig sind,¹⁸²⁵ und ist im Sinne des Prinzips der *double instance*¹⁸²⁶ im Strafverfahren.

1819 Verwaltungsbehörde EUR 20.– (§ 107 Abs. 2 OWiG [D]); Staatsanwaltschaft EUR 22.– (Ziff. 4302 Anlage 1 Kostenverzeichnis GKG [D]); Gericht EUR 39.– (Ziff. 4301 Anlage 1 Kostenverzeichnis GKG [D]).

1820 § 68 OWiG (D).

1821 Bei Halt- und Parkverstössen wird dieser Betrag derzeit nicht erreicht; ansonsten könnte eine Rechtsbeschwerde anhängig gemacht werden (§ 79 OWiG [D]).

1822 § 25a Abs. 3 Satz 3 StVG (D); KRENBARGER/KRUMM, OWiG (D) Komm, N 30 zu § 62 OWiG (D); KÖNIG, Kurz-Komm, N 18 zu § 25a StVG (D); bei Ordnungswidrigkeiten ab EUR 250.– kann zu deren Beurteilung unter den Voraussetzungen nach § 79 OWiG (D) Rechtsbeschwerde an die nächsthöhere Instanz geführt werden.

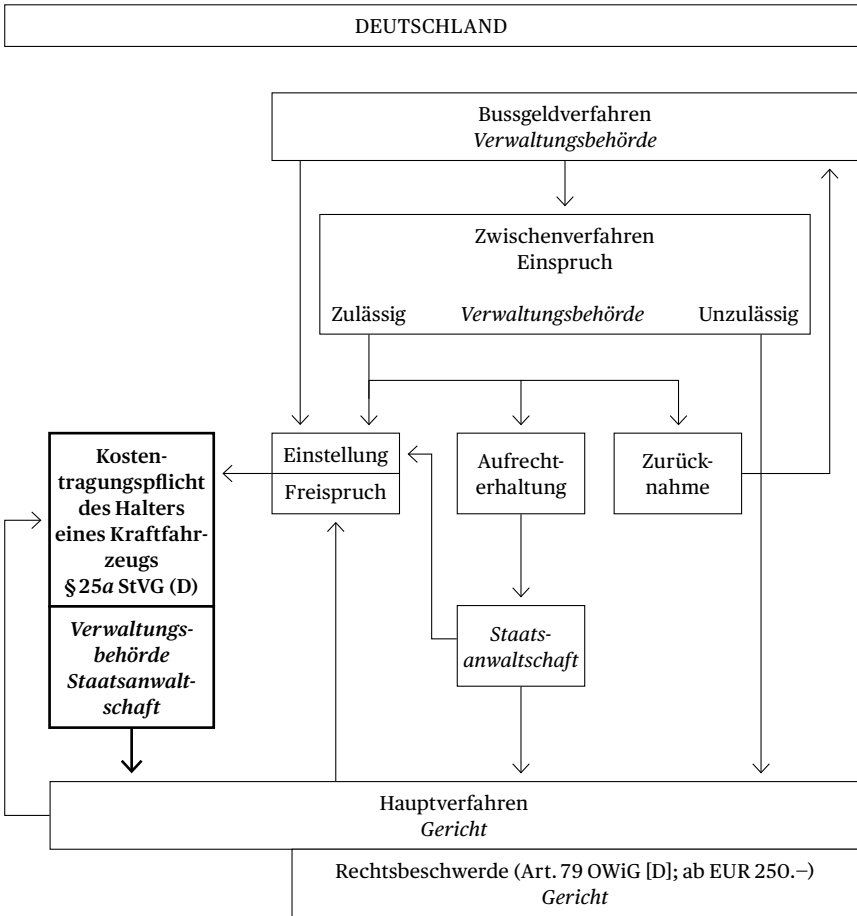
1823 Art. 398 ff. StPO.

1824 Art. 78 ff. BGG.

1825 Art. 399 Abs. 4 Bst. f StPO und Art. 406 Abs. 1 Bst. d StPO; BGE 139 IV 199 E. 5.2 S. 202.

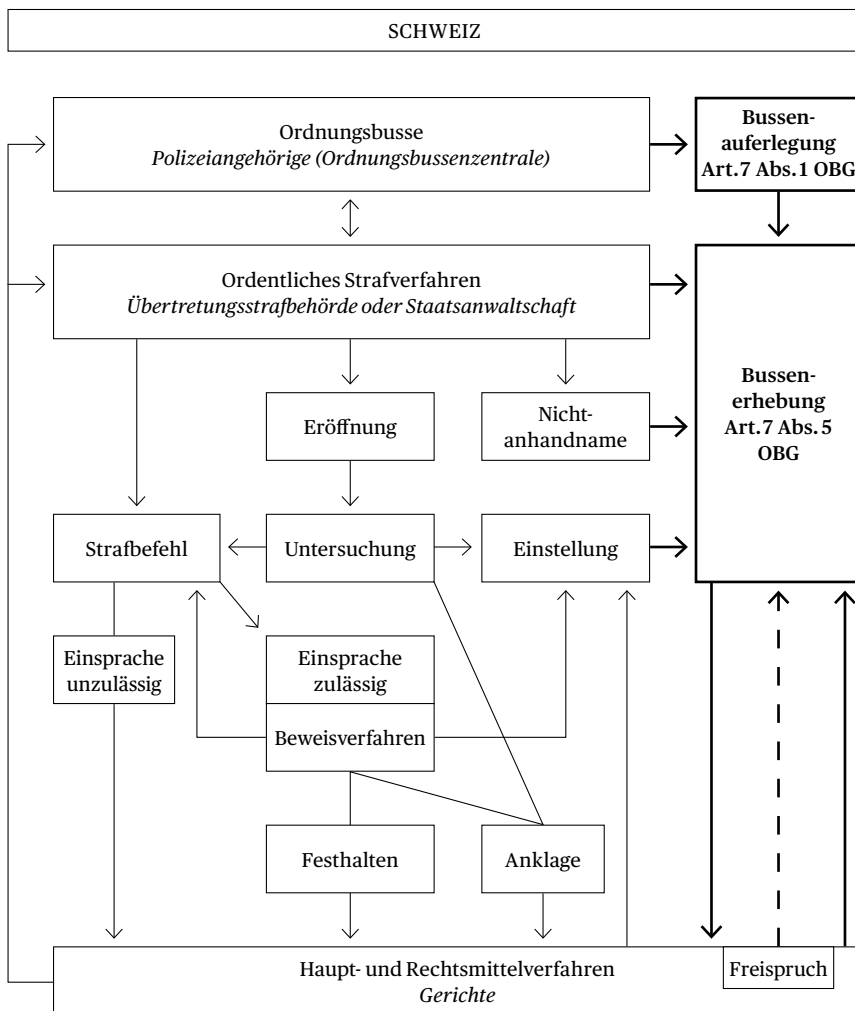
1826 Art. 75 Abs. 1 BGG und Art. 80 Abs. 2 BGG.

Abb. 10: Verfahren bei leichten Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht im Rechtsvergleich (Deutschland)¹⁸²⁷



1827 Im ruhenden Verkehr beträgt das Verwarnungsgeld/ die Geldbusse nicht mehr als EUR 250.-.

Abb. 11: Verfahren bei leichten Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht im Rechtsvergleich (Schweiz)¹⁸²⁸



1828 Gerichte können allenfalls neue Beweise erheben, unvollständig erhobene Beweise ergänzen und im Vorverfahren nicht ordnungsgemäss abgenommene Beweise nochmals erheben (Art. 343 StPO), weshalb auch ein «Rückgriff» auf Polizeiangehörige zulässig ist.

4. (Weitere)¹⁸²⁹ Massnahmen der Strassenverkehrsbehörden¹⁸³⁰

4.1 Eintrag im Fahreignungsregister

Bei deutschen Ordnungswidrigkeiten gemäss § 24 StVG (D), § 24a StVG (D) und § 24c StVG (D), welche im Bussgeldkatalog der BKatV (D) aufgeführt sind, wird die Geldbusse nach den dort bestimmten Beträgen festgesetzt. Beträgt diese mindestens EUR 60.– und ist die Ordnungswidrigkeit in Anlage 13 FEV (D) aufgeführt, nimmt das Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg die Speicherung im Fahreignungsregister¹⁸³¹ nach der Bewertung im Fahreignungs-Bewertungssystem¹⁸³² vor. Im Fahreignungsregister werden im Rahmen von § 28 Abs. 3 StVG (D) **verkehrssicherheitsbeeinträchtigende** Ordnungswidrigkeiten mit einem Punkt gespeichert.¹⁸³³ Kein Eintrag wird hingegen vorgenommen bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten, welche im Verwarnungsverfahren beurteilt werden. Ebenso wird bei Übertretungen, die im Ordnungsbussenverfahren verfolgt und geahndet werden, keine Administrativmassnahme ausgesprochen.¹⁸³⁴ Dennoch sind hinsichtlich der auferlegten Massnahmen der Strassenverkehrsbehörden Unterschiede erkennbar, wenn z.B. das Parkieren eines Personenwagens auf Autobahnen in Deutschland mit einem Punkt in Flensburg geahndet wird,¹⁸³⁵ während in der Schweiz von einer Administrativmassnahme abgesehen wird, da es sich um ein Ordnungsbussen-delikt handelt.¹⁸³⁶

1829 Sofern die Bussgeldstelle im Strassenverkehrsamt integriert ist.

1830 Als Bundesoberbehörde für den Strassenverkehr wurde das Kraftfahrt-Bundesamt errichtet (§ 1 Abs. 1 Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes in der im BGBl. [D] Teil III, Gliederungsnummer 9230-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Art. 32 des Gesetzes vom 27. Juli 2021 [BGBl. [D] I S. 3146] geändert worden ist).

1831 § 49 ff. FeV (D).

1832 § 40 ff. FeV (D).

1833 § 59 Abs. 1 Ziff. 7 Bst. c FeV (D) i.V.m. Anlage 13 FeV (D).

1834 Art. 16 Abs. 2 SVG *e contrario*; siehe Ausführungen in V.A.6.

1835 Ziff. 85 Anlage Bussgeldkatalog BKatV (D); § 12 Abs. 2 StVO (D); Ziff. 3.2.10 Anlage 13 FeV (D).

1836 Ziff. 2.226 Bussenliste 1 Anhang 1 OBV; Art. 36 Abs. 3 VRV; siehe Ausführungen in I.B.2.3 und V.A.6.

4.2 Fahrtenbuchauflage für Fahrzeughalter

Gemeinsam haben die beiden Regelungen in § 25a Abs. 1 StVG (D) und Art. 7 Abs. 5 OBG, dass die Bestimmungen angewendet werden, wenn mit angemessenem bzw. verhältnismässigem Aufwand nicht festgestellt werden kann, wer die Widerhandlung begangen hat. Der Begriff der Verhältnismässigkeit nach Art. 7 Abs. 5 OBG ist allerdings weiter gefasst als die Angemessenheit in § 25a Abs. 1 StVG (D). Die Prüfung der Angemessenheit resp. der Zumutbarkeit ist in der Schweiz Teil der Verhältnismässigkeitsprüfung i.e.S.¹⁸³⁷ Bei der Abwägung der Zumutbarkeit des behördlichen Aufwands sind auch die Schwere des Verstosses und die Folgen für die betroffene Person einzubeziehen.¹⁸³⁸ Hierbei können bspw. die Auswirkungen einer Fahrtenbuchauflage zusätzlich zu einer anderen Massnahme (z.B. einer Kostenregelung) berücksichtigt werden. Das Element der fehlenden Feststellung eines Fahrzeugführers nach einer Widerhandlung gegen Verkehrsvorschriften ist denn auch Bestandteil der Fahrtenbuchauflage. Sind die Voraussetzung für eine Fahrtenbuchauflage wegen eines Strassenverkehrsdelikts erfüllt, kann diese in Deutschland im örtlichen und im zentralen Fahrzeugregister gespeichert werden.¹⁸³⁹

§ 31a StVZO (D): Fahrtenbuch

- (1) Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann gegenüber einem Fahrzeughalter für ein oder mehrere auf ihn zugelassene oder künftig zuzulassende Fahrzeuge die Führung eines Fahrtenbuchs anordnen, wenn die Feststellung eines Fahrzeugführers nach einer Zuwiderhandlung gegen Verkehrsvorschriften nicht möglich war. Die Verwaltungsbehörde kann ein oder mehrere Ersatzfahrzeuge bestimmen.
- (2) Der Fahrzeughalter oder sein Beauftragter hat in dem Fahrtenbuch für ein bestimmtes Fahrzeug und für jede einzelne Fahrt
 1. vor deren Beginn
 - a) Name, Vorname und Anschrift des Fahrzeugführers,
 - b) amtliches Kennzeichen des Fahrzeugs,
 - c) Datum und Uhrzeit des Beginns der Fahrt und
 2. nach deren Beendigung unverzüglich Datum und Uhrzeit mit Unterschrift einzutragen.

1837 Vgl. Art. 36 Abs. 3 BV.

1838 KÖNIG, Kurz-Komm, N7 zu § 25a StVG (D).

1839 § 33 Abs. 3 StVG (D); siehe auch § 35 Abs. 2a StVG (D).

(3) Der Fahrzeughalter hat

a) der das Fahrtenbuch anordnenden oder der von ihr bestimmten Stelle oder

b) sonst zuständigen Personen

das Fahrtenbuch auf Verlangen jederzeit an dem von der anordnenden Stelle festgelegten Ort zur Prüfung auszuhändigen und es sechs Monate nach Ablauf der Zeit, für die es geführt werden muss, aufzubewahren.

Das Führen eines Fahrtenbuches kennt auch das schweizerische Strassenverkehrsrecht. Gemäss Art. 20 Abs. 1 SVAV ist in Motorfahrzeugen, welche die Zollverwaltung vom Erfassungsgeräteobligatorium ausgenommen hat, ein Fahrtenbuch zu verwenden, welches von den Vollzugsbehörden abgegeben wird. Der Fahrzeughalter hat dafür zu sorgen, dass die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer die vorgeschriebenen Aufzeichnungen vornimmt.¹⁸⁴⁰ Nach Art. 70 VZV i.V.m. Art. 149 VZV wird mit Busse bestraft, wer gewerbsmässig Motorfahrzeuge an Selbstfahrer vermietet und die vorgeschriebenen **Mieterverzeichnisse nicht führt** oder sich weigert, den Kontrollorganen darin Einsicht zu gewähren. Hierin kommt die Verfügungsverantwortung des Fahrzeughalters resp. dessen Pflicht zur Überwachung des Motorfahrzeugs zum Ausdruck. Auf **kantonalen Ebene** kennen die Kantone Basel-Stadt,¹⁸⁴¹ Genf¹⁸⁴² und Zürich¹⁸⁴³ Regelungen, wonach wer gewerbsmässig Kraftfahrzeuge vermietet, ein **Mieterverzeichnis** führen muss, auf das die Polizei jederzeit zugreifen bzw. worin sie Einsicht nehmen kann. Wie bereits oben erläutert, geht das Bundesrecht einer Bestimmung vor, welche dasselbe Verhalten unter Strafe stellt. Die kantonalrechtliche Regelung kann aber namentlich als Verhaltensnorm zur Begründung der Kostentragungspflicht im Sinne von Art. 426 Abs. 2 StPO hinzugezogen werden.¹⁸⁴⁴

1840 Art. 20 Abs. 2 SVAV.

1841 § 13 Abs. 2 StVO (BS).

1842 Art. 9A Abs. 3 LaLCR (GE).

1843 § 15 Abs. 2 VAG (ZH).

1844 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.C.2.1.g; vgl. STAUBER, Jusletter 2022, Nr. 21; vgl. zu den Verfahrenskosten auch Art. 417 StPO.

C. Elemente der Rechtssätze in § 25a StVG (D)

1. Anwendungsbereich der Kostenauflegung

Da der Geltungsbereich des StVG (D) nur Widerhandlungen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr erfasst, gilt die Kostentragungspflicht gemäss § 25a StVG (D) entsprechend innerhalb des öffentlichen Verkehrsraums.¹⁸⁴⁵ Gemäss Art. 1 Abs. 1 SVG erstreckt sich der räumliche Geltungsbereich auf den öffentlichen Strassenverkehr in der Schweiz.¹⁸⁴⁶ Das Ordnungsbussenrecht, welches die Ahndung von Übertretungen der Strassenverkehrsvorschriften des Bundes in einem vereinfachten Verfahren regelt,¹⁸⁴⁷ bezieht sich somit ebenfalls auf den **öffentlichen Verkehrsraum**. Bei der Verletzung einer Verkehrsregel nach Art. 26–57a SVG ist dieser Geltungsbereich allerdings auf ganz¹⁸⁴⁸ oder beschränkt offene¹⁸⁴⁹ Strassen begrenzt, soweit ein übriger Strassenbenützer (z.B. ein Fussgänger)¹⁸⁵⁰ die Übertretung begeht.¹⁸⁵¹ Diese in der Praxis nur noch selten Anwendung findende Norm¹⁸⁵² hat jedoch auf die Anwendung von Art. 7 OBG keine Auswirkungen, da dieser in Abs. 1 auf Personen abstellt, die in einem Fahrzeugausweis eingetragen sind.

Die deutsche Halterverantwortlichkeit beschränkt sich auf den Teilbereich des **ruhenden Verkehrs** und umfasst den fließenden Verkehr nicht.¹⁸⁵³ Das schweizerische Recht hingegen unterstellt ebenso gewisse Straftatbestände des fließenden Verkehrs, wie bspw. geringfügige Geschwindigkeitsüberschreitungen, dem Ordnungsbussenverfahren. Der Terminus «ruhender Verkehr» wurde lediglich im Zusammenhang mit der «Tragung der Dienstuniform» in Art. 4 Abs. 2 aOBG/2014 erwähnt, was aber keine Eingrenzung in materieller Hinsicht mit sich brachte. Der **Anwendungsbereich** der

1845 BURHOFF, Handbuch OWi-Verfahren, Nr. 2444 m.w.H.; KÖNIG, Kurz-Komm, N 5 zu § 25a StVG (D); siehe § 1 StVG (D), § 2 Abs. 1, Abs. 10a, Abs. 15 und Abs. 16 StVG (D).

1846 Siehe auch Art. 1 Abs. 2 Satz 1 SVG.

1847 Art. 1 Abs. 1 OBG.

1848 Kein allgemeines Fahrverbot (Art. 18 SSV) oder Teilfahrverbot (Art. 19 SSV) vorhanden.

1849 Keine Gewichtsbeschränkung (Art. 20 SSV) oder Beschränkung der Ausmasse des Fahrzeugs (Art. 21 SSV) vorhanden.

1850 Vgl. Ziff. 9.900 ff. Bussenliste 1 Anhang 1 OBV; vgl. Ziff. 111 ff. Anlage Bussgeldkatalog BKatV (D).

1851 Art. 1 Abs. 2 Satz 2 SVG.

1852 Botschaft SVG 1955 (Bundesrat), S. 9.

1853 REDIGER, S. 17 ff.; JANISZEWSKI, Verkehrsstrafrecht, Nr. 149; BURHOFF, Handbuch OWi-Verfahren, Nr. 2445 m.w.H.

Halterverantwortlichkeit ist mithin **in der Schweiz weiter gefasst**. Dieser Umstand ist insofern bedeutsam, als dadurch die Halterverantwortlichkeit in der Schweiz bei einer grösseren Anzahl Delikte zur Anwendung gelangt, was zu einer stärkeren Kostenentlastung der Strafverfolgungsbehörden bei der Verfolgung und Ahndung geringfügiger Delikte gegen das Strassenverkehrsrecht führt.

2. Adressat der Kostenauflegung

2.1 Materieller Halterbegriff

Das schweizerische Ordnungsbussenrecht stellt in Art. 7 Abs. 1 OBG ausdrücklich auf einen formellen Halterbegriff ab. Hierin besteht wohl der bedeutendste Unterschied zwischen den Regelungen von Art. 7 OBG und § 25a StVG (D). Das deutsche Strassenverkehrsrecht verwendet sowohl bei der zivilrechtlichen Haftpflichtnorm nach § 7 StVG (D) als auch bei der Kostenauflegung nach § 25a StVG (D) denselben materiellen Halterbegriff.¹⁸⁵⁴ Nach konstanter höchst-richterlicher Rechtsprechung in Deutschland ist «Halter eines Kraftfahrzeuges, wer es **für eigene Rechnung in Gebrauch hat und die Verfügungsgewalt darüber besitzt**, die ein solcher Gebrauch voraussetzt».¹⁸⁵⁵

Die beiden Elemente des Ingebrauchhabens für bzw. des Betriebs auf eigene Rechnung¹⁸⁵⁶ und des Besitzes der Verfügungsgewalt¹⁸⁵⁷ entsprechen dem **schweizerischen Halterbegriff im materiellen Sinne**, welcher bei der Eintragung durch die Verwaltungsbehörde im Fahrzeugausweis¹⁸⁵⁸ und im Haftpflichtrecht massgebend ist. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist materieller Halter derjenige, auf dessen eigene Rechnung und Gefahr der Betrieb des Fahrzeugs erfolgt und der zugleich über dieses und allenfalls über die zum Betrieb erforderlichen Personen die tatsächliche, unmittelbare Verfügung besitzt.¹⁸⁵⁹ Der schweizerische Gesetzgeber bezeichnete damals in Anlehnung an das deutsche Recht den materiellen Halter und nicht den Eigentümer oder den Besitzer des Fahrzeugs als Haftpflichtigen.¹⁸⁶⁰ Gemäss

1854 KÖNIG, Kurz-Komm, N 10 zu § 25a StVG (D), BERZ, NZV 1988, S. 116, GAEDTKE/KETTNER, NZV 2008, S. 534; a.M. Beschluss des AG (D) Mannheim 24 OWI 101/88 vom 11. Juli 1988, in: NZV 3/1988, S. 116 (S. 116); vgl. Beschluss des AG (D) Osnabrück 4 Ordnungswidrigkeiten 27 Js 36502/87 (1243/87) vom 30. Mai 1988, in: NZV 5/1988, S. 196 (S. 196).

1855 Urteil des BGH (D) VI ZR 378/90 vom 3. Dezember 1991 E. 2a, in: NJW 14/1992, S. 900 ff. (S. 902); XANKE, Praxishandbuch, N 118 zu Kap. 4.

1856 Art. 78 Abs. 1 VZV.

1857 Zur Verfügungsgewalt über das Motorfahrzeug siehe BREHM, Nr. 71 ff.

1858 Vgl. Art. 78 Abs. 2 VZV.

1859 BGE 129 III 102 Regeste S. 102 und E. 2.1 S. 103 m.w.H.

1860 GIGER, SVG Komm, N 25 zu Art. 58 SVG.

den Ausführungen in der Botschaft zur Gesetzgebung über Automobilverkehr und zur Luftschiffahrt orientierte sich der Bundesrat damals am deutschen Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909, welches Vorschriften über den Verkehr, die Haftpflicht und die Strafbestimmungen enthielt.¹⁸⁶¹ Die ähnliche Terminologie überrascht daher nicht.

Nach der Rechtsprechung des BGH (D) ist das **Rechtsverhältnis am Fahrzeug** (also die Eintragung als Halter in den Zulassungsbescheinigungen Teil I und II¹⁸⁶² bei der Zulassungsstelle,¹⁸⁶³ die Haftpflichtversicherungsnehmer-eigenschaft und die Eigentumsverhältnisse am Fahrzeug)¹⁸⁶⁴ für die Beurteilung der materiellen Haltereigenschaft **nicht entscheidend**.¹⁸⁶⁵ In Deutschland müssen nach einhelliger Ansicht zu dem Eintrag in der Zulassungskartei weitere, in der persönlichen Sphäre des Betroffenen liegende Indizien hinzukommen, um eine täterschaftliche Begehung durch den Halter annehmen zu können.¹⁸⁶⁶ Bei der Kostenauflegung nach § 25a StVG (D) kann allerdings auf diesen Eintrag so lange abgestellt werden, bis der Fahrzeughalter im Verwaltungsverfahren substantiiert darzulegen vermag, dass er entgegen seiner Eintragung im Fahrzeugausweis nicht der tatsächliche (materielle) Halter ist (Beweis des Gegenteils).¹⁸⁶⁷

Gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist im **Haftpflichtrecht** die Eintragung im schweizerischen Fahrzeugausweis für die Definition des materiellen Halterbegriffs nicht massgebend.¹⁸⁶⁸ Wie bereits erwähnt,¹⁸⁶⁹ spricht die schweizerische Literatur den formellen Kriterien mehr oder weniger starken Indiziencharakter zu, so auch im Strafprozess.¹⁸⁷⁰ Im Gegensatz hierzu stellt Art. 7 Abs. 1 OBG nur auf den formellen Halterbegriff ab. Aufgrund des Eintrags im Fahrzeugausweis wird der Fahrzeughalter für das Fehlver-

1861 Botschaft Automobilverkehr 1910 (Bundesrat), S. 616.

1862 Ehemals Fahrzeugbrief oder Fahrzeugschein.

1863 Beschluss des AG (D) Osnabrück 4 Ordnungswidrigkeiten 27 Js 36502/87 (1243/87) vom 30. Mai 1988, in: NZV 5/1988, S. 196 (S. 196).

1864 HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 9 zu § 25a StVG (D) mit Verweis auf Beschluss des AG (D) Stralsund 15 OWiG (D) 320/07 vom 19. November 2007, in: NZV 10/2008, S. 533 ff. (S. 534); siehe XANKE, Praxishandbuch, N 118 zu Kap. 4.

1865 Urteil des BGH (D) VI ZR 199/06 vom 10. Juli 2007 E. II.1.a.

1866 REDIGER, S. 5.

1867 HENTSCHEL, DAR 1989, S. 90 m.w.H.; JANISZEWSKI, NStZ 1989, S. 260 f.; KÖNIG, Kurz-Komm, N 10 zu § 25a StVG (D); SANDHERR, NZV 2007, S. 436 f.

1868 BGE 129 III 102 Regeste S. 102 und E. 2.1 S. 103 m.w.H.

1869 Siehe Ausführungen in I.B.3.1.a und III.F.2.

1870 BREHM, Nr. 65 m.w.H.; EMMENEGGER/GEISSELER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2004, S. 7; GIGER, SVG Komm, N 38 zu Art. 58 SVG m.w.H.; OFTINGER/STARK, N 104 zu § 25; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, Nr. 866; REY/WILDHABER, Nr. 1588; vgl. BUSSY/RUSCONI, Komm SVG, N 4.3 zu Art. 58 SVG.

halten einer anderen Person «mitverantwortlich» resp. er wird durch die Erhebung einer Busse anhand der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV in indirekter Weise zum Täter gemacht.¹⁸⁷¹ Dies, obwohl gemäss der früheren bundesgerichtlichen Rechtsprechung die Haltereigenschaft bei einem **Strassenverkehrsdelikt**, das von einem nicht rechtsgenügend nachweisbaren Fahrzeugführer begangen worden ist, nur ein Indiz für die Täterschaft war.¹⁸⁷²

2.2 Einbezug der Mithalterschaft

In Deutschland können mehrere Personen – wie der Vermieter und der Mieter, soweit kein Halterwechsel erfolgte – Halter eines Fahrzeugs sein.¹⁸⁷³ Mithalterschaft kann im schweizerischen Zivilverfahren gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung angenommen werden, wenn die materielle Haltereigenschaft auf sämtliche Personen zutrifft, was nach den konkreten Umständen des Einzelfalles zu beurteilen ist.¹⁸⁷⁴ Im schweizerischen Strafverfahren hingegen ist dies aufgrund des Abstellens auf den formellen Haltereintrag nicht möglich, da grundsätzlich nur eine Person im Fahrzeugausweis als Halter eingetragen wird.¹⁸⁷⁵ Während in der Schweiz die Strafbehörde vom eingetragenen Halter die Busse und allenfalls die Kosten erhebt, müssen die **deutschen Behörden eruieren, in wessen unmittelbarem Einflussbereich das Fahrzeug zum Tatzeitpunkt stand.**¹⁸⁷⁶ Während in Deutschland die Verwaltungsbehörde diese Abklärung trifft, muss in der Schweiz der im Fahrzeugausweis eingetragene Fahrzeughalter tätig werden, wenn er der Bussenerhebung und allenfalls der Kostenauflegung entgegen will. Sofern es sich bei ihm um eine natürliche Person handelt, entfällt diese an ihn namentlich dann, wenn er einen vom Entleiher unterschriebenen Leihvertrag oder einen vom Mieter unterzeichneten Mietvertrag einreicht, aus welchem sich ergibt, dass dieser allein den Wagen

1871 Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 988.

1872 Urteil des BGer 6B_235/2021 vom 29. Juli 2021 E. 2.3.2; Urteil des BGer 6B_843/2018 vom 8. Januar 2019 E. 1.4; Urteil des BGer 6B_812/2011 vom 19. April 2012 E. 1.5; Urteil des BGer 6B_812/2011 vom 19. April 2012 E. 1.5 m.w.H.; Urteil des BGer 6B_713/2011 vom 1. Dezember 2011 E. 2; Urteil des BGer 6B_628/2010 vom 7. Oktober 2010 E. 2.3; Urteil des BGer 6B_439/2010 vom 29. Juni 2010 E. 5.7; Urteil des BGer 6B_41/2009 vom 1. Mai 2009 E. 5 m.w.H.; Urteil des BGer 1P.277/2004 vom 15. September 2004 E. 3.1 m.w.H.; Urteil des BGer 1P.641/2000 vom 24. April 2001 E. 4, in: Pra 90/2001 Nr. 110, S. 639 ff. (S. 643); MAEDER, AJP 2014, S. 682; zum Unterschied von Halter und Eigentümer siehe BREHM, Nr. 66 ff.

1873 BURHOFF, Handbuch OWi-Verfahren, Nr. 2454 m.w.H.; GÜRTLER, Kurz-Komm OWiG (D), N 16 zu Vor § 109a OWiG (D); HENTSCHEL, DAR 1989, S. 90; KÖNIG, Kurz-Komm, N 10 zu § 25a StVG (D); XANKE, Praxishandbuch, N 121 zu Kap. 4 und N 42 zu Kap. 27.

1874 BGE 117 II 609 Regeste S. 609 und E. 3b S. 613.

1875 Siehe Art. 78 Abs. 1^{bis} VZV.

1876 Siehe REDIGER, S. 63 f.

lenken durfte.¹⁸⁷⁷ Vermag er einen solchen oder einen vergleichbaren Nachweis nicht zu erbringen, hat der Fahrzeughalter die Busse und allenfalls die Kosten zu bezahlen, sofern er im ordentlichen Strafverfahren nicht glaubhaft darlegen kann, dass das Fahrzeug gegen seinen Willen benutzt wurde und er dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindern konnte.¹⁸⁷⁸

2.3 Einbezug von beauftragten Personen

Nach § 25a Abs. 1 StVG (D) ist vorgesehen, dass die Verwaltungsbehörde die Verfahrenskosten dem Halter des Kraftfahrzeugs oder seinem Beauftragten auferlegt. Im schweizerischen Verkehrsstrafrecht ist eine solche Verantwortlichkeit der beauftragten Person nicht normiert. Einem Beauftragten die Ordnungsbusse aufzuerlegen, ist nach schweizerischem Strassenverkehrsrecht nur möglich, wenn der eingetragene Halter den Strafbehörden diesen als tatsächlichen Fahrzeugführer nachweisbar benennt.

Als beauftragt im Sinne von § 25a Abs. 1 StVG (D) gilt diejenige Person, der sämtliche Dispositionen über das Fahrzeug vollständig übertragen worden sind, sodass der Halter keine Möglichkeit mehr hat, auf die Benutzung desselben Einfluss auszuüben.¹⁸⁷⁹ Die Abgrenzung, ob eine Beauftragung oder eine bloße Gestattung des Führens vorliegt, ist anhand der konkreten Umstände des Einzelfalls zu beurteilen, wobei dem Zeitfaktor des Überlassens und dem Verlust der Einwirkungsmöglichkeit des Halters während dieser Zeit eine gewisse indizielle Wirkung zukommt.¹⁸⁸⁰ Dies gilt namentlich bei Vorliegen von Miet- oder Leihverträgen, soweit diese nicht bereits den Mieter oder Entleiher als Halter begründen.¹⁸⁸¹ In Deutschland genügt ein auf längere Dauer abgeschlossener Leasingvertrag für die Begründung der Halterschaft¹⁸⁸² und mithin der Kostenauflegung. Es kann unter Umständen aber auch bereits ausreichen, wenn der Fahrzeughalter der beauftragten Person einzelne Halterpflichten, wie namentlich die Kontrolle und die Bestimmung über den Fahrzeugeinsatz, überträgt.¹⁸⁸³ Ein Beispiel hierfür ist das Unternehmensfahrzeug, das von einem bestimmten Mitarbeiter benutzt wird.¹⁸⁸⁴

1877 Urteil des BGer 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.5 (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, AJP 2018, S. 1568 ff.).

1878 Art. 7 Abs. 5 OBG.

1879 KÖNIG, Kurz-Komm, N 10 zu § 25a StVG (D).

1880 Siehe REDIGER, S. 48 f.

1881 KÖNIG, Kurz-Komm, N 10 zu § 25a StVG (D); siehe REDIGER, S. 55.

1882 Urteil des BGH (D) VI ZR 149/84 vom 26. November 1985, in: NJW 16/1986, S. 1044 (S. 1044); BURHOFF, Handbuch OWi-Verfahren, Nr. 2454 m.w.H.; vgl. PROBST, BSK SVG, N 232 zu Art. 58 SVG).

1883 REDIGER, S. 47.

1884 KÖNIG, Kurz-Komm, N 10 zu § 25a StVG (D); siehe REDIGER, S. 58.

Bei einem Nebeneinander von Halter und Beauftragtem sind in Deutschland die Kosten demjenigen aufzuerlegen, welcher im Sinne des **Veranlasserprinzips** (bzw. **Verursacherprinzips**) unmittelbaren Einfluss auf die Verwendung und den Einsatz des Fahrzeugs ausübt.¹⁸⁸⁵ Diese können dem Anderen **nicht quasi als «Auffangschuldner»** auferlegt werden.¹⁸⁸⁶ In Deutschland genügt also unter Umständen die beweisbeständige Benennung des Beauftragten durch den Fahrzeughalter für dessen Kostenbefreiung. Unterschiede ergeben sich im Vergleich zum schweizerischen Strassenverkehrsrecht mithin insbesondere dann, wenn die mit den einzelnen Halterpflichten beauftragte Person **das Fahrzeug nicht selbst führte**. Bei der derzeitigen Ausgestaltung von Art. 7 OBG ist dessen Rechtsnatur wie vorne dargelegt¹⁸⁸⁷ unbestimmt. Das Verursacherprinzip würde nur dann zur Anwendung gelangen, wenn der Bestimmung der «Strafcharakter» abzusprechen ist und sie nicht mehr an den Eintrag im Fahrzeugausweis anknüpft bzw. ein materieller Halterbegriff angewendet wird.

2.4 Einbezug von Unternehmen

In Deutschland sind auch Unternehmen von § 25a StVG (D) erfasst.¹⁸⁸⁸ Bei dieser Bestimmung handelt es sich um eine verwaltungsrechtliche Regelung, weshalb sich die Frage nach der Deliktsfähigkeit von Unternehmen und damit der Geltung des Grundsatzes *societas delinquere non potest* nicht stellt. Abgesehen davon ist in Deutschland die Auferlegung einer Geldbusse gegenüber einer juristischen Person oder einer Personenvereinigung ausdrücklich im Ordnungswidrigkeitenrecht geregelt.¹⁸⁸⁹

Nach § 6 Abs. 1 Ziff. 2 FZV (D) werden insbesondere Namen oder Bezeichnung und Anschrift einer juristischen Person oder einer Behörde als Halterdaten in den **Fahrzeugregistern** gespeichert. Während das deutsche Recht mithin die juristische Person bei der Erfassung der Halterdaten ausdrücklich erwähnt, nennt die entsprechende schweizerische Regelung in der IVZV (ehemals MOFIS-Register-Verordnung) diese zwar nicht explizit, lässt aber die Eintragung der «Firma» im Fahrzeugausweis zu.¹⁸⁹⁰ Das BGer entschied jedoch,

1885 REDIGER, S. 9 und S. 63 f.

1886 REDIGER, S. 65.

1887 Siehe Ausführungen in II.

1888 Beschluss des OLG (D) Köln 3 Ss 523/83 vom 24. August 1983, in: VRS 66/1984, S. 157 f. (S. 157).

1889 § 30 OWiG (D).

1890 Art. 4 Bst. b IVZV i.V.m. Ziff. 2.22 Anhang 1 IVZV (ehemals Art. 3 Abs. 1 Bst. b Ziff. 1 MOFIS-Register-Verordnung); siehe Urteil des BGer 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.4 m.w.H. (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, AJP 2018, S. 1568 ff.); siehe Ziff. 1 Anhang 5 VV;

dass bei der Anwendung von Art. 6 aOBG/2014 (der Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) auf Unternehmen das Legalitätsprinzips nach Art. 1 StGB und Art. 7 EMRK verletzt sei, und hob entsprechend die einer GmbH auferlegten Busse auf.¹⁸⁹¹ Das geltende Recht sieht nun allerdings in Art. 7 OBG die Verantwortlichkeit für juristische Personen explizit vor – jedoch nicht für Einzelunternehmen und gewisse¹⁸⁹² Rechtsgemeinschaften, deren Firma ebenso im Fahrzeugausweis eingetragen werden kann. Die deutsche Regelung gemäss § 25a StVG (D) ist mithin hinsichtlich des Einbezugs von Unternehmen (wenn auch nur implizit)¹⁸⁹³ weiter gefasst als Art. 7 OBG.

3. Unangemessener Ermittlungsaufwand zur Feststellung der tatsächlichen Fahrzeughühererschaft

3.1 Unmöglickeit der Täterermittlung

Die zweite Alternative von § 25a Abs. 1 StVG (D) nennt die Unmöglickeit der Tätermittelbarkeit und gelangt dann zur Anwendung, wenn die Behörde nicht in der Lage war, den Täter zu ermitteln, obwohl sie **alle angemessenen und zumutbaren Massnahmen** ergriffen hat.¹⁸⁹⁴ Die Angemessenheit resp. Zumutbarkeit bemisst sich im Verhältnis zur Bedeutung des Verstosses, welche bei Ordnungswidrigkeiten gering ist.¹⁸⁹⁵ Es sind m.a.W. keine zu Art und Schwere des Verstosses ausser Verhältnis stehenden umfangreichen Nachforschungen durchzuführen.¹⁸⁹⁶ Die deutsche Rechtsprechung und Literatur

der Überbegriff «Unternehmen» (und nicht «juristische Person») wurde hier bewusst verwendet, da Halter eines Motorfahrzeug neben juristischen Personen auch Rechtsgemeinschaften ohne Rechtspersönlichkeit (vgl. Art. 102 Abs. 4 Bst. c StGB) sein können (PROBST, BSK SVG, N 228 zu Art. 58 SVG; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, Nr. 868); siehe SCHAFFHAUSER, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Nr. 247; siehe Ausführungen in I.C.

1891 BGE 144 I 242 E. 3.1.2 S. 251 und E. 3.2 S. 253 (siehe Medienmitteilung Juni 2018 [BGer], S. 1f.); a.M. Urteil des Obergerichts des Kantons Zug BZ 2015 54 vom 21. Juli 2015, in: CAN 85/2015, S. 238 ff. (E. 3.3 S. 239 f.).

1892 Die einfache Gesellschaft hat keine Firma, sondern einen Namen. Da die einfachen Gesellschaften keinen Sitz im rechtlichen Sinne haben, fehlt es zudem an der Adresse für die Vornahme eines Eintrags im Fahrzeugausweis (vgl. Art. 4 Bst. b IVZV i.V.m. Ziff. 2.22 Anhang 1 IVZV). Bei im Handelsregister eingetragenen Unternehmen kann hingegen ein solcher Eintrag erfolgen (vgl. Entscheidung der Verwaltungsrekurskommission des Kantons St. Gallen I/2-2014/35 vom 8. Januar 2015 Regeste).

1893 Siehe § 30 OWiG (D).

1894 HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 3c zu § 25a StVG (D) m.w.H. (insbesondere zu Literatur betreffend § 31a StVZO [D]).

1895 KÖNIG, Kurz-Komm, N 7 zu § 25a StVG (D).

1896 KÖNIG, Kurz-Komm, N 6f. zu § 25a StVG (D).

ist allerdings uneinheitlich betreffend die Frage, was dies bedeutet. Das umgehende Anbringen des Verkehrsordnungswidrigkeitsangebots mit¹⁸⁹⁷ oder ohne¹⁸⁹⁸ Anhörungsbogen oder die Anhörung binnen 2¹⁸⁹⁹-3¹⁹⁰⁰ Wochen oder ohne Frist¹⁹⁰¹ werden als solche Massnahmen genannt. Bestreitet der Fahrzeughalter bei der Anhörung seine Täterschaft und macht er keine Angaben zum tatsächlichen Fahrzeugführer, ist die Tätermittelbarkeit nach § 25a StVG (D) zumeist nicht möglich.¹⁹⁰² Die Verwaltungsbehörde ist nicht gehalten, den Fahrzeughalter als Zeugen zu befragen.¹⁹⁰³

Der Verweis auf die Angemessenheit und Zumutbarkeit bzw. Verhältnismässigkeit i.e.S. ist ebenso in Art. 7 Abs. 5 OBG enthalten. Angesichts des Bagatellbereichs gelten aufwändige Ermittlungs- und Untersuchungshandlungen grundsätzlich als unverhältnismässig nach dieser Vorschrift.¹⁹⁰⁴ Diese sind denn auch i.d.R. atypisch für das Ordnungsbussenverfahren. Weitere Konkretisierungen hierzu finden sich in der Literatur jedoch nicht. Das Festlegen des Vorgehens der Strafverfolgungsbehörden ist eine Frage, welche sich am konkreten Einzelfall orientiert. Abgesehen davon liegt die Beurteilung der «Verhältnismässigkeit» im Ermessen der Behörde. Nach Art. 352 StPO kann ein Strafbefehl erst ergehen, wenn die beschuldigte Person den Sachverhalt eingestanden hat oder dieser anderweitig ausreichend geklärt ist. Auch diese letzte Variante eröffnet der Strafbehörde einen Auslegungsspielraum. In der Praxis wird der Strafbefehl bei Übertretungen im Ordnungsbussenbereich

1897 HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 3d zu § 25a StVG (D); REDIGER, S. 87 f.; vgl. Beschluss des AG (D) Bergisch Gladbach 49 OWi 747/88 vom 15. November 1988, in: NZV 9/1989, S. 366 f. (S. 366).

1898 KÖNIG, Kurz-Komm, N 7 zu § 25a StVG (D) m.w.H.; JANISZEWSKI, NStZ 1990, S. 274 mit Verweis auf Beschluss des BVerfG (D) 2 BvR 239/88, 1205, 1533 und 1095/87 vom 1. Juni 1989, in: NZV 10/1989, S. 398 f. (S. 398); HENTSCHEL DAR 1989, S. 91 f.; GÜRTLER, Kurz-Komm OWiG (D), N 9 zu Vor § 109a OWiG (D); siehe Beschluss des BVerfG (D) 2 BvR 239/88 u. a. vom 1. Juni 1989 E. 3, in: NJW 42/1989, S. 2679 f. (E. B.II.2 S. 2680); siehe Beschluss des AG (D) Detmold 5 OWi 28/89 vom 12. April 1989, in: NZV 9/1989, S. 367 (S. 367).

1899 HENTSCHEL, DAR 1989, S. 92 m.w.H.; HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 3d zu § 25a StVG (D) m.w.H.; KÖNIG, Kurz-Komm, N 7 zu § 25a StVG (D) m.w.H.; Beschluss des AG (D) Bergisch Gladbach 49 OWi 747/88 vom 15. November 1988, in: NZV 9/1989, S. 366 f. (S. 366) m.w.H.

1900 GÜRTLER, Kurz-Komm OWiG (D), N 9 zu Vor § 109a OWiG (D) m.w.H.; REDIGER, S. 102 m.w.H.

1901 HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 3d zu § 25a StVG (D) m.w.H.

1902 Vgl. zum Ganzen HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 3d zu § 25a StVG (D) m.w.H.

1903 REDIGER, S. 122 m.w.H.; KÖNIG, Kurz-Komm, N 7 zu § 25a StVG (D).

1904 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8524; siehe MAEDER, AJP 2014, S. 683; vgl. HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 3e zu § 25a StVG (D) m.w.H.

aus verfahrensökonomischen Gründen als Urteilsvorschlag¹⁹⁰⁵ gesehen und es werden erst nachher weitere Untersuchungshandlungen, wie die Einvernahme der beschuldigten Person, getätigt.¹⁹⁰⁶ Ob dies der Rechtsprechung¹⁹⁰⁷ und der Ansicht des Gesetzgebers¹⁹⁰⁸ entspricht, wonach bei unklarer Täterschaft der Sachverhalt im ordentlichen Verfahren aufgrund des nicht mehr problemlos zurechenbaren Verschuldens bzw. bei unklarer Beweislage ermittelt werden muss, ist fragwürdig. Bei natürlichen Personen mit Wohnsitz im Ausland und künftig wohl auch bei Unternehmen mit Sitz im Ausland als fahrzeughaltende Personen erscheint dieses Vorgehen aufgrund von deren erschwerter Erreichbarkeit verständlich.

Benennt der Fahrzeughalter eine bestimmte, unschwer erreichbare Person oder wird diese sonst wie der Tat verdächtig, sind in Deutschland nur die nicht aussichtslosen und mit keinem unangemessenen Aufwand verbundenen Ermittlungen durchzuführen.¹⁹⁰⁹ Die Einforderung von Rechtshilfe durch einen anderen Staat ist je nach Land mit unterschiedlichem Aufwand verbunden und unterschiedlich erfolgversprechend. In der deutschen Literatur wird infolgedessen die Ansicht vertreten, dass bei der Benennung einer im Ausland lebenden Person als tatsächlicher Fahrzeugführer die Ermittlungen der deutschen Behörden im Rahmen der Rechtshilfe i. d. R. unangemessen sind.¹⁹¹⁰

Ein unverhältnismässiger Aufwand gemäss Art. 7 Abs. 5 OBG liegt grundsätzlich dann vor, wenn keine Vereinbarungen zur Verfolgung solcher Strassenverkehrsdelikte zwischen der Schweiz und dem anderen Staat bestehen.¹⁹¹¹ Dasselbe gilt, wenn die Ermittlungen auf dem Rechtshilfeweg durch die Polizei erfolglos bleiben. Ist die Rechtshilfe nach der Einsprache gegen den Strafbefehl nicht möglich oder mit einem unverhältnismässigen Aufwand verbunden, ist der Strafbefehl gegen den Fahrzeughalter sogleich als Anklageschrift dem Gericht zu unterbreiten.¹⁹¹² Auf weitere Ermittlungs- und Untersuchungs-

1905 Urteil des BGer 6B_19/2019 vom 19. Juni 2019 E. 1.2.3.

1906 Siehe Ausführungen in III.F.1.

1907 Urteil des BGer 6B_344/2012 vom 1. Oktober 2012 E. 2.3.

1908 Botschaft OBG 1993 (Bundesrat), S. 773.

1909 HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 5 zu § 25a StVG (D) m.w.H.; KÖNIG, Kurz-Komm, N 7 zu § 25a StVG (D); GÜRTLER, Kurz-Komm OWiG (D), N 11 zu Vor § 109a OWiG (D).

1910 KÖNIG, Kurz-Komm, N 7 zu § 25a StVG (D) m.w.H.; GÜRTLER, Kurz-Komm OWiG (D), N 11 zu Vor § 109a OWiG (D) m.w.H.; Beschluss des BVerfG (D) 2 BvR 239/88 u.a. vom 1. Juni 1989 E. 3, in: NJW 42/1989, S. 2679f. (E. B. II.3 S. 2680); vgl. Art. 101 SVG bei Widerhandlungen im Ausland.

1911 Hierzu gibt der Rechtshilfeführer, welcher unter der Internetsite des Bundes abrufbar ist, Auskunft.

1912 Siehe Art. 356 Abs. 1 StPO.

handlungen (wie bspw. eine OSINT-Abfrage¹⁹¹³) wird in solchen Fällen zumeist verzichtet. Die Prüfung im konkreten Einzelfall bleibt jedoch vorbehalten. So darf die fehlende Eruiierungsmöglichkeit der unbekanntenen Täterschaft nicht durch die Behörden selbst verursacht worden sein.¹⁹¹⁴ Bei Unternehmen mit Sitz im Ausland stellt sich zudem regelmässig das Problem des Inkassos, worauf später eingegangen wird.¹⁹¹⁵ Die Einbringlichkeit der Busse darf allerdings nach Ansicht des BGER nicht ausschlaggebend für die Beurteilung des verhältnismässigen Aufwands nach Art. 7 Abs. 5 OBG sein.¹⁹¹⁶

3.2 Nichtermittlung vor Eintritt der Verfolgungsverjährung

§ 25a Abs. 1 StVG (D) stellt auf die Nichtermittlung mit angemessenem Aufwand vor Eintritt der Verfolgungsverjährung oder Ermittlungen, welche einen unangemessenen Aufwand erfordern, ab. Die Frist der Verfolgungsverjährung beträgt bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24 StVG (D) **drei Monate**, solange wegen der Handlung weder ein Bussgeldbescheid ergangen noch öffentliche Klage erhoben worden ist, danach sechs Monate.¹⁹¹⁷ Der deutsche Gesetzgeber zählt in § 33 OWiG (D) die Gründe für eine Unterbrechung der Verfolgungsverjährung auf.¹⁹¹⁸ Die Verjährung wird durch Prozesshandlungen der Verwaltungsbehörde unterbrochen und beginnt dann von Neuem.

Mit der Nennung der Verjährung in § 25a Abs. 1 StVG (D) sollte insbesondere die Umgehung der Kostentragungspflicht durch den Fahrzeughalter und die Bussenbezahlung durch den Fahrzeugführer bei der Benennung der tatsächlichen Fahrzeugführerschaft nach Eintritt der Verfolgungsverjährung vermieden werden. Diese Variante dient nicht dazu, die Kostenauflegung erst nach Eintritt der Verfolgungsverjährung zu ermöglichen.¹⁹¹⁹ In der deutschen Literatur ist umstritten, ob die Kosten nach § 25a StVG (D) auch bei einer **Verfahrenseinstellung aufgrund des Eintritts der Verfolgungsverjährung** noch auferlegt werden dürfen.¹⁹²⁰ Gemäss der Rechtsprechung in Deutsch-

1913 Informationsgewinnung aus öffentlichen oder frei verfügbaren Quellen.

1914 Vgl. KÖNIG, Kurz-Komm, N 7 zu § 25a StVG (D).

1915 Siehe Ausführungen in V.B.2.

1916 Urteil des BGER 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.5 (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, AJP 2018, S. 1568 ff.).

1917 § 26 Abs. 3 StVG (D).

1918 Z.B. die erste Vernehmung des Betroffenen, die Bekanntgabe, dass gegen ihn das Ermittlungsverfahren eingeleitet ist, oder die Anordnung dieser Vernehmung oder Bekanntgabe (§ 33 Abs. 1 Ziff. 1 OWiG [D]).

1919 Vgl. zum Ganzen HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 3a zu § 25a StVG (D).

1920 Bejahend: HENTSCHEL, DAR 1989, S. 92, HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 3b zu § 25a StVG (D) m.w.H., JANISZEWSKI, DAR 1986, S. 259, KÖNIG, Kurz-Komm, N 8

land¹⁹²¹ ist die Kostenauflegung nach Eintritt der Verjährung noch möglich. Einigkeit besteht jedoch in der Annahme, die Kostenentscheidung nach § 25a StVG (D) müsse darauf beruhen, dass der Fahrzeugführer nicht oder nicht mit angemessenem Aufwand ermittelt werden konnte.¹⁹²²

Im Gegensatz zur deutschen Regelung **nennt Art. 7 OBG die Verjährung nicht**. Da derzeit noch unklar ist, wo diese Bestimmung einzuordnen ist und ob ihr «Strafcharakter» zukommt, ist denn auch unbestimmt, ob eine Verjährungsfrist gilt und, falls ja, von welcher Dauer diese ist. Bei Bejahung des derzeit noch unklaren «Strafcharakters» dieser Vorschrift und mithin der Geltung der strafrechtlichen Normen ist die Verjährungsfrist für die Begründung der Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters nach den allgemeinen Regeln des StGB gleich zu bemessen wie diejenige im Verfahren gegen die tatsächliche Fahrzeugführerschaft. Das Verfahren gegen den Fahrzeughalter wird unabhängig von seinem Verhalten eingeleitet und durchgeführt, weil die Täterschaft mit verhältnismässigem Aufwand nicht ermittelt werden konnte. Verjährt diese Widerhandlung, besteht somit auch kein Rechtsgrund für die Einleitung und Durchführung eines Strafverfahrens wegen Art. 7 OBG gegen den Fahrzeughalter. Die Verjährungsfrist beträgt entsprechend **drei Jahre**.¹⁹²³

In diesem Zeitraum sollte i. d. R. die Feststellung der Täterschaft durch die nicht untätig gebliebene Strafbehörde möglich sein. Gestalten sich die Ermittlungen als schwierig bzw. erweisen sie sich als unverhältnismässig aufwändig, ist die Regelung zur Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters gemäss Art. 7 OBG anzuwenden. Gelangt die schweizerische Übertretungsstrafbehörde oder Staatsanwaltschaft zur Auffassung, dass die in der **Bussenliste 1 Anhang 1 OBV** aufgeführte Übertretung bereits verjährt ist, erlässt sie eine Nichtanhandnahmeverfügung¹⁹²⁴ oder eine Einstellungsverfügung nach vorangehender Ankündigung dieses Verfahrensabschlusses¹⁹²⁵.¹⁹²⁶ Damit endet das in der Schweiz durchgeführte Ermittlungs- oder Untersuchungs-

und N 13 zu § 25a StVG (D), SANDHERR, NZV 2007, S. 437; verneinend: GÜRTLER, Kurz-Komm OWiG (D), N 13 zu Vor § 109a OWiG (D) und REDIGER, S. 199 f.

1921 Beschluss des AG (D) Bergisch Gladbach 48 OWi 1196/148 vom 20. Januar 2015, in: NZV 3/2017, S. 137 ff. (S. 137 f.).

1922 GÜRTLER, Kurz-Komm OWiG (D), N 13 zu Vor § 109a OWiG (D); HENTSCHEL, DAR 1989, S. 92; HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 3b zu § 25a StVG (D) m.w.H.; JANISZEWSKI, DAR 1986, S. 259 f.; KÖNIG, Kurz-Komm, N 8 und N 13 zu § 25a StVG (D); REDIGER, S. 199 f.; SANDHERR, NZV 2007, S. 437.

1923 Siehe Art. 109 StGB.

1924 Art. 310 Abs. 1 Bst. a StPO.

1925 Art. 321 StPO.

1926 Art. 319 Abs. 1 Bst. d StPO.

verfahren und das Vorverfahren gegen den Fahrzeugführer und/oder den Fahrzeughalter ist abgeschlossen.¹⁹²⁷ Aufgrund der eingetretenen Verjährung besteht keine Möglichkeit der Tatverfolgung durch Sachentscheidung mehr. Für eine Bussenerhebung im Sinne von Art. 7 OBG nach Eintritt der Verjährung des begangenen Strassenverkehrsdelikts müsste mithin eine von den allgemeinen Bestimmungen des StGB abweichende Verjährungsfrist normiert werden.

Die **Verfahrenskosten** gehen bei einer Nichtanhandnahme oder Einstellung regelmässig zulasten der Staatskasse. Die Strafbehörden können die Verfahrenskosten vom Fahrzeughalter namentlich dann erheben, wenn dieser rechtswidrig und schuldhaft die Einleitung des Verfahrens bewirkt oder dessen Durchführung alsdann erschwert hat.¹⁹²⁸

4. Möglichkeiten der Befreiung von der Kostenauflegung

4.1 Unbilligkeit der Belastung mit den Kosten

In Deutschland kann die zuständige Behörde von der Kostenauflegung an den Fahrzeughalter absehen, wenn es unbillig wäre, den Halter des Kraftfahrzeugs oder seinen Beauftragten mit den Kosten zu belasten.¹⁹²⁹ Mit der **Unbilligkeit** verwendet der deutsche Gesetzgeber ebenso wie jener in der Schweiz mit der «Verhältnismässigkeit»¹⁹³⁰ einen unbestimmten Begriff, welcher der Auslegung bedarf und den rechtsanwendenden Strafbehörden einen Ermessensspielraum einräumt. Das schweizerische Recht kennt einen Billigkeitsentscheid nur, wenn das Verfahren wegen Schuldunfähigkeit der beschuldigten Person eingestellt oder sie aus diesem Grund freigesprochen wird.¹⁹³¹ Eine allfällige Schuldunfähigkeit des Fahrzeughalters ist bei der Bussenerhebung nach Art. 7 OBG unbeachtlich und kann entsprechend auch nicht gestützt darauf zu einer Einstellung des Verfahrens oder einem Freispruch führen.¹⁹³² Dieser kann sich in der Schweiz jedoch von der Bezahlung der Busse befreien, wenn er im ordentlichen Strafverfahren glaubhaft darlegt, dass das Fahrzeug gegen seinen Willen benutzt wurde und er dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindern konnte.¹⁹³³

1927 Siehe Art. 309 Abs. 4 StPO; gegen eine unbekannte Täterschaft einen Strafbefehl zu erlassen, ist nicht möglich, da es an den Voraussetzungen für ein Strafbefehlsverfahren im Sinne von Art. 352 Abs. 1 StPO fehlt.

1928 Art. 426 Abs. 2 StPO; vgl. zu den Verfahrenskosten auch Art. 417 StPO.

1929 § 25a Abs. 1 Satz 3 StVG (D).

1930 Siehe Ausführungen in I.B.3.2.

1931 Art. 419 StPO.

1932 Siehe Ausführungen in II.B.5.1

1933 Art. 7 Abs. 5 OBG.

4.2 Gründe für die Annahme der Unbilligkeit

a. Fehlende Zustellung des Anhörungsbogens

Wie bereits aufgezeigt wurde, wird in Deutschland nicht immer dem Fahrzeughalter ein Anhörungsbogen zugestellt.¹⁹³⁴ Entsprechend kann der Fahrzeughalter auch nicht mit dem Einwand, diesen nicht erhalten zu haben, gehört werden.¹⁹³⁵ In der Schweiz werden beim Vorbringen des Fahrzeughalters, er habe den Übertretungsvorhalt und die Zahlungserinnerung durch die schweizerische Polizei nicht erhalten, von diesem im ordentlichen Strafverfahren i.d.R. die Busse und die Kosten dennoch erhoben, sofern keine konkreten Anzeichen für eine Fehlzustellung seitens der Behörden vorliegen.¹⁹³⁶ Beim Anbringen des Ordnungsbussen-Steckzettels am Fahrzeug und der Zustellung der Zahlungserinnerung mit A-Post liegt die Beweislast hingegen bei der Strafbehörde.¹⁹³⁷ Das gilt auch dann, wenn der Fahrzeughalter glaubhaft darlegen kann, dass die Frist zur Bezahlung der Ordnungsbusse vor Erhalt des Bedenkfristformulars oder des Übertretungsvorhalts und der Zahlungserinnerung abließ und entsprechend eine fristgerechte Zahlung nicht möglich war. Hier dürfen im ordentlichen Strafverfahren keine Verfahrenskosten erhoben werden und ggf. ist der Strafbefehl national zur polizeilichen Zustellung auszuschreiben.

b. Fehlende Kenntnis der Strafbehörde von der Täterschaft trotz Nennung durch Fahrzeughalter

Unbillig ist die Kostenauflegung und von einer solchen wird in Deutschland abgesehen, wenn der Fahrzeughalter die tatsächliche Fahrzeugführerschaft bspw. nennt, sein entsprechendes Schreiben jedoch ohne sein Verschulden der Verwaltungsbehörde nicht zur Kenntnis gebracht wird.¹⁹³⁸ Dies wird in der schweizerischen Praxis gleichermaßen gehandhabt und von der Bussenerhebung und allenfalls der Kostenauflegung an den Fahrzeughalter abgesehen, da dieser seiner indirekten Informationspflicht¹⁹³⁹ nachgekommen ist.¹⁹⁴⁰

1934 Siehe Ausführungen in IV.C.3.1.

1935 KÖNIG, Kurz-Komm, N 7 zu § 25a StVG (D) mit Verweis auf REDIGER, S. 114.

1936 Zur Vermutung der ordnungsgemässen Zustellung siehe Urteil des BGer 6B_753/2018 vom 13. Februar 2019 E. 5; siehe Ausführungen in I.B.2.2.e und I.B.3.3.d.

1937 Verfügung des Obergerichts des Kantons Bern BK 23 39 vom 16. Juni 2023 E. 4.2; siehe Ausführung in I.B.3.3.d.

1938 KÖNIG, Kurz-Komm, N 9 zu § 25a StVG (D).

1939 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.a.

1940 Siehe Art. 426 Abs. 3 Bst. a StPO.

c. Verzögerte oder unterlassene Ermittlungshandlungen

Der Fahrzeughalter kann sich des Weiteren von der deutschen Kostenauflegung befreien, wenn er darlegt, dass die deutsche Verwaltungsbehörde Ermittlungen verzögerte¹⁹⁴¹ oder unterliess¹⁹⁴² und dies zur Unmöglichkeit der Täterermittlung im Sinne von § 25a StVG (D) führte. Dieses Vorbringen des Fahrzeughalters ist gar von Amtes wegen zu berücksichtigen,¹⁹⁴³ was im Sinne des Beschleunigungsgebots ist, welches sowohl in Deutschland als auch in der Schweiz gilt.¹⁹⁴⁴ Unterlässt die schweizerische Polizei pflichtwidrig gewisse Ermittlungshandlungen, werden diese – wenn möglich – im ordentlichen Strafverfahren nachgeholt, zumal die Übertretungsstrafbehörde und die Staatsanwaltschaft von Gesetzes wegen ebenso mit gleicher Sorgfalt entlastende Umstände zu untersuchen haben.¹⁹⁴⁵ Verfahrensverzögerungen im Verfahren gegen den Fahrzeughalter selbst führen höchstens zu einer Bussenreduktion im Rahmen eines Strafminderungsgrundes und keiner Verfahrenseinstellung.¹⁹⁴⁶ Soweit der Fahrzeughalter seiner Pflicht nachkommt und die Täterschaft individualisierbar benennt, ist diese nicht mehr unbekannt und Ersterer ist von der Bussenerhebung nach Art. 7 OBG und allenfalls der Kostenauflegung befreit. Alsdann kann es – gemäss der Rechtsprechung des BGer – angesichts des Wortlauts von Art. 6 Abs. 5 aOBG/2014 (der Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) nicht darauf ankommen, ob die Busse gegenüber diesem Fahrzeugführer einbringlich ist oder nicht.¹⁹⁴⁷

d. Entgegen Eintragung im Fahrzeugausweis nicht tatsächlicher Halter

Im Gegensatz zur schweizerischen Regelung kann sich der Fahrzeughalter von der deutsche Kostenauflegung befreien, wenn er im Verwaltungsverfahren vorträgt, dass er nicht der tatsächliche (materielle) Halter ist (Beweis des Gegenteils).¹⁹⁴⁸ Andernfalls dürfen die deutschen Verwaltungsbehörden, Staatsan-

1941 HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 6 zu § 25a StVG (D); KÖNIG, Kurz-Komm, N 7 zu § 25a StVG (D); siehe Ausführungen in IV.C.3.

1942 KÖNIG, Kurz-Komm, N 7 zu § 25a StVG (D) mit Verweis auf REDIGER, S. 73-78.

1943 HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 6 zu § 25a StVG (D).

1944 Art. 6 Ziff. 1 Satz 1 EMRK.

1945 Art. 6 Abs. 2 StPO.

1946 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in I.B.3.2.e.

1947 Urteil des BGer 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.5 (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, AJP 2018, S. 1568ff.).

1948 HENTSCHEL, DAR 1989, S. 90 m.w.H.; JANISZEWSKI, NStZ 1989, S. 260f.; KÖNIG, Kurz-Komm, N 10 zu § 25a StVG (D); SANDHERR, NZV 2007, S. 436 f.; siehe Ausführungen in IV.C.2.1.

waltschaften und Gerichte davon ausgehen, dass der Eingetragene der Halter des Fahrzeugs ist.¹⁹⁴⁹ Bei Unklarheiten muss der Fahrzeughalter nachweisen, dass er die Verfügungsgewalt über das Fahrzeug vollständig auf eine andere Person übertragen hat¹⁹⁵⁰ und auf die Benutzung des Fahrzeugs im Einzelnen keinen Einfluss nehmen konnte.¹⁹⁵¹ Dies gelingt ihm namentlich durch die Vorlage eines Miet-, Leih- oder Leasingvertrages.¹⁹⁵² In der Schweiz vermag er dies unter Umständen auch darzutun, jedoch nicht über den Beweis, dass er nicht der tatsächliche (materielle) Halter ist, sondern vielmehr durch die Nennung des (mutmasslichen) Fahrzeugführers im Ermittlungsverfahren nach Art. 7 Abs. 4 OBG¹⁹⁵³ oder den Befreiungsbeweis im ordentlichen Strafverfahren gemäss Abs. 5 dieser Vorschrift.

D. Zusammenfassung wesentlicher Erkenntnisse und Schlussfolgerungen

Beim Vergleich mit der deutschen Rechtslage hinsichtlich der Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters wurden zunächst die Verfahren zur Verfolgung und Ahndung von geringfügigen Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht auf Gemeinsamkeiten und Unterschiede untersucht. In Deutschland und in der Schweiz wird zunächst ein sog. Vorverfahren¹⁹⁵⁴ zur Ahndung geringfügiger Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht geführt. Im polizeilichen Ermittlungsverfahren stellen die Polizeiangehörigen den in strafrechtlicher Hinsicht relevanten Sachverhalt fest. In Deutschland folgt bei Ordnungswidrigkeiten hierauf das Verwarnungs- und das Bussgeldverfahren. Das Verwarnungsverfahren¹⁹⁵⁵ wird bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten, welche mit einem Verwarnungsgeld zwischen EUR 5.– und EUR 55.– geahndet werden, eingeleitet und durchgeführt. Schwerere Ordnungswidrigkeiten

1949 HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 9 zu § 25a StVG (D); KÖNIG, Kurz-Komm, N 10 zu § 25a StVG (D); vgl. §§ 11 f. FZV.

1950 Siehe HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 9 zu § 25a StVG (D).

1951 KÖNIG, Kurz-Komm, N 10 zu § 25a StVG (D).

1952 Siehe HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 9a zu § 25a StVG (D); siehe KÖNIG, Kurz-Komm, N 10 zu § 25a StVG (D); vgl. Urteil des BGer 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.5 (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, AJP 2018, S. 1568 ff.).

1953 Siehe Urteil des BGer 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.5 (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, AJP 2018, S. 1568 ff.).

1954 §§ 53–64 OWiG (D).

1955 §§ 56–58 OWiG (D).

behandelt die Verwaltungsbehörde direkt im Bussgeldverfahren.¹⁹⁵⁶ Bei Straftaten findet § 25a StVG (D) keine Anwendung,¹⁹⁵⁷ was vergleichbar mit der schweizerischen Regelung ist, wonach Art. 7 OBG bei Vorliegen einer nicht in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV enthaltenen Übertretung nicht zur Anwendung gelangt.¹⁹⁵⁸

Im Verwarnungsverfahren¹⁹⁵⁹ können die deutsche Verwaltungsbehörde (Bussgeldstelle) oder ermächtigte Beamte des Aussen- und Polizeidienstes auf die Erhebung eines Verwarnungsgeldes verzichten.¹⁹⁶⁰ Das Schweizer Recht sieht eine Verwarnung nur im kostenpflichtigen Administrativmassnahmenverfahren vor (Art. 16 Abs. 2 und Art. 16a Abs. 3 SVG).¹⁹⁶¹ Während die deutsche Regelung ein unbeschränktes Opportunitätsprinzip vorsieht,¹⁹⁶² obliegt in der Schweiz der Verzicht auf die Strafverfolgung der Übertretungsstrafbehörde, der Staatsanwaltschaft und den Gerichten.¹⁹⁶³ Im schweizerischen Strafverfahren besteht keine Möglichkeit, dass Polizeiangehörige als Mitglieder einer Verwaltungsbehörde einen Verzicht auf Strafverfolgung aussprechen und das Ordnungsbussen- resp. Strafverfahren deshalb beenden.¹⁹⁶⁴ Wie im schweizerischen Ordnungsbussenverfahren werden im deutschen Verwarnungsverfahren keine Kosten erhoben. Die Kostenauflegung nach § 25a StVG (D) kommt bei der erfolgreichen Durchführung des Verwaltungsverfahrens nicht zur Anwendung.¹⁹⁶⁵

Lehnt die betroffene Person das deutsche Verwarnungsangebot ab, indem sie bspw. das Verwarnungsgeld nicht bezahlt, wird das förmliche Bussgeldverfahren¹⁹⁶⁶ – unter Umständen durch dieselbe (nicht so in der Schweiz)¹⁹⁶⁷

1956 §§ 35-52 OWiG (D); § 56 Abs. 1 OWiG (D).

1957 KÖNIG, Kurz-Komm, N 4 zu § 25a StVG (D).

1958 Vgl. Art. 1 Abs. 1 OBG, welcher sich nur auf Übertretungen bezieht.

1959 Siehe Ausführungen in IV.B.1.1.

1960 § 56 Abs. 1 Satz 2 OWiG (D); wenn der Mindestbetrag von EUR 5.– nicht erreicht wird (GÜRTLER, Kurz-Komm OWiG [D], N 18 zu § 56 OWiG [D]).

1961 Siehe Ausführungen in IV.B.1.1.a.

1962 § 47 Abs. 1 OWiG (D); zum Opportunitätsprinzip siehe ausführlich JANISZEWSKI, Verkehrsstrafrecht, Nr. 158 ff.

1963 Art. 8 StPO i.V.m. Art. 357 Abs. 1 StPO.

1964 Vgl. aber Art. 307 Abs. 4 StPO.

1965 KÖNIG, Kurz-Komm, N 4 zu § 25a StVG (D); siehe Ausführungen in IV.B.1.1.b.

1966 Siehe Ausführungen in IV.B.1.2.

1967 Zu den unterschiedlichen Behörden in der Schweiz siehe Ausführungen in IV.B.1.2.a.

Verwaltungsbehörde¹⁹⁶⁸ – eingeleitet.¹⁹⁶⁹ Im Bussgeldverfahren erhebt diese Behörde i.d.R. auch die Verfahrenskosten, weshalb § 25a Abs. 1 StVG (D) ausdrücklich anwendbar ist.¹⁹⁷⁰ Dem Fahrzeughalter wird die Gebühr von EUR 20.– bis EUR 39.–¹⁹⁷¹ zuzüglich der Auslagen auferlegt, wenn der tatsächliche Führer des Kraftfahrzeugs nicht vor Eintritt der Verfolgungsjährung ermittelt werden kann oder seine Eruiierung einen unangemessenen Aufwand erfordern würde.¹⁹⁷² In der Schweiz kann die Strafbehörde neben allfälligen Verfahrenskosten – welche regelmässig höher als die erwähnten Gebühren sind – die Busse vom Fahrzeughalter erheben.¹⁹⁷³ Das ist wohl einer der bedeutendsten Unterschiede zwischen der deutschen und der schweizerischen Regelung. Es fällt auf, dass der Fahrzeughalter im Vorverfahren ein unterschiedliches finanzielles Risiko trägt. Zumal die (Ordnungs-)Bussen in der Schweiz höher als die deutschen Geldbussen bemessen sind.¹⁹⁷⁴

Das deutsche Zwischenverfahren¹⁹⁷⁵ bzw. das schweizerische Einspracheverfahren sind sich sehr ähnlich. Nach dem Einspruch gegen den Bussgeldbescheid bzw. der Einsprache gegen den Strafbefehl überprüfen die Behörden deren Zulässigkeit und entscheiden über das weitere Vorgehen.¹⁹⁷⁶ In beiden Ländern kann die zuständige Behörde einen neuen Bussgeldbescheid resp. Strafbefehl erlassen, wobei dieser unter Umständen auch zum Nachteil der betroffenen Person sein kann.¹⁹⁷⁷ In Deutschland ist die betroffene Person im

1968 Vgl. § 35 Abs. 1 OWiG (D); vgl. § 57 OWiG (D).

1969 Siehe Ausführungen in IV.B.1.2.a; zur Abgrenzung der Zuständigkeit von Verwaltungsbehörde und Staatsanwaltschaft siehe Ausführungen in IV.B.1.2.b.

1970 Siehe Ausführungen in IV.B.1.2.d.

1971 Verwaltungsbehörde EUR 20.– (§ 107 Abs. 2 OWiG [D]); Staatsanwaltschaft EUR 22.– (Ziff. 4302 Anlage 1 Kostenverzeichnis GKG [D]); Gericht EUR 39.– (Ziff. 4301 Anlage 1 Kostenverzeichnis GKG [D]).

1972 § 25a Abs. 1 StVG (D).

1973 Art. 7 Abs. 1 OBG.

1974 Die Höhe des Bussgeldes richtet sich nach dem Bussgeldkatalog der BKatV (D), welcher mit der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV vergleichbar ist; siehe Ausführungen in IV.B.1.2.a.

1975 § 69 OWiG (D).

1976 § 69 Abs. 2 OWiG (D); Nr. 5115 Abs. 1 Anlage 1 RVG (D); Art. 354 Abs. 1 StPO, Art. 355 Abs. 1 und Abs. 3 StPO.

1977 § 66 Abs. 2 Ziff. 1 Bst. b OWiG (D); zur fehlenden Anwendbarkeit des Verbots der *reformatio in peius* im schweizerischen Strafbefehlsverfahren siehe Urteil des BGer 6B_1079/2015 vom 29. Februar 2016 E. 5.1 mit Verweis auf RIKLIN, BSK StPO, N 4 zu Art. 355 StPO; hinsichtlich der Frage der Geltung des Verschlechterungsverbots nach Erlass eines zweiten Strafbefehls siehe MANGO-MEIER, AJP 2016, S. 1554; vgl. Art. 391 Abs. 2 StPO; vgl. zum Ganzen Ausführungen in IV.B.2.

Bussgeldbescheid darauf hinzuweisen, dass bei einer Einsprache resp. bei einem Einspruch für den Betroffenen auch eine nachteiligere Entscheidung getroffen werden kann.¹⁹⁷⁸ Ein solcher Verweis ist im schweizerischen Strafbefehl nicht vorgesehen.¹⁹⁷⁹

Zum Hauptverfahren¹⁹⁸⁰ bzw. gerichtlichen Verfahren kommt es, wenn die Behörde am Bussgeldbescheid bzw. am Strafbefehl festhält. Im Gegensatz zur deutschen Regelung¹⁹⁸¹ kann die Überweisung an das Gericht in der Schweiz auch durch die Verwaltungsbehörde (Übertretungsstrafbehörde) erfolgen.¹⁹⁸² Bei einem Freispruch im Hauptverfahren wegen einer Ordnungswidrigkeit und/oder mit dem Einverständnis der betroffenen Person besteht in Deutschland die Möglichkeit der Durchführung eines sog. Beschlussverfahrens (Verfahren ohne Hauptverhandlung), welches in der Schweiz rechtlich nicht vorgesehen ist.¹⁹⁸³ Unterschiede bestehen zudem beim weiteren Instanzenzug im Zusammenhang mit der Halterverantwortlichkeit. Während in Deutschland der Kostenentscheid des AG (D)¹⁹⁸⁴ bei Ordnungswidrigkeiten bis EUR 250.– nicht anfechtbar ist,¹⁹⁸⁵ steht dem Halter in der Schweiz der übliche Instanzenweg, wenn auch mit beschränkter Kognition, offen.¹⁹⁸⁶

Hinsichtlich der (weiteren)¹⁹⁸⁷ Massnahmen der Behörden für den Strassenverkehr¹⁹⁸⁸ bzw. der Administrativmassnahmen wurde festgestellt, dass

1978 § 66 Abs. 2 Ziff. 1 Bst. b OWiG (D); zur fehlenden Anwendbarkeit des Verbots der *reformatio in peius* im schweizerischen Strafbefehlsverfahren siehe Urteil des BGer 6B_1079/2015 vom 29. Februar 2016 E. 5.1 mit Verweis auf RIKLIN, BSK StPO, N 4 zu Art. 355 StPO; hinsichtlich der Frage der Geltung des Verschlechterungsverbots nach Erlass eines zweiten Strafbefehls siehe MANGO-MEIER, AJP 2016, S. 1554; vgl. Art. 391 Abs. 2 StPO.

1979 Art. 353 StPO.

1980 §§ 71-78 OWiG (D).

1981 § 69 Abs. 3 und Abs. 4 OWiG (D); vgl. Art. 356 Abs. 1 StPO i.V.m. Art. 357 Abs. 1 StPO.

1982 Art. 356 Abs. 1 StPO i.V.m. Art. 357 Abs. 1 StPO; siehe Ausführungen in IV.B.3.1.

1983 § 72 OWiG (D); siehe Ausführungen in IV.B.3.2.

1984 § 68 OWiG (D).

1985 § 25a Abs. 3 Satz 3 StVG (D); KRENBARGER/KRUMM, OWiG (D) Komm, N 30 zu § 62 OWiG (D); KÖNIG, Kurz-Komm, N 18 zu § 25a StVG (D); bei Ordnungswidrigkeiten ab EUR 250.– kann zu deren Beurteilung unter den Voraussetzungen nach § 79 OWiG (D) Rechtsbeschwerde an die nächsthöhere Instanz geführt werden. Bei Halte- und Parkverstößen, welche § 25a StVG (D) zugrunde liegen, wird dieser Betrag aber nicht erreicht.

1986 Art. 398 ff. StPO; Art. 78 ff. BGG; siehe Ausführungen in III.C.3.3.d.

1987 Sofern die Bussgeldstelle im Strassenverkehrsamt integriert ist.

1988 Als Bundesoberbehörde für den Strassenverkehr wurde das Kraftfahrt-Bundesamt errichtet (§ 1 Abs. 1 Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes in der im BGBl. [D] Teil III, Gliederungsnummer 9230-1 veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Art. 32 des Gesetzes vom 27. Juli 2021 [BGBl. [D] I S. 3146] geändert worden ist).

sowohl bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten, welche im Verwarnungsverfahren beurteilt werden, als auch bei Ordnungsbussentatbeständen kein Eintrag erfolgt.¹⁹⁸⁹ Zudem kennen sowohl das deutsche als auch das schweizerische Recht die Pflicht zum Führen eines Fahrtenbuches.¹⁹⁹⁰

Nachdem der Verfahrensablauf beim Vorliegen von Ordnungswidrigkeiten aufgezeigt worden war, wurden in einem nächsten Schritt die Elemente der Rechtssätze in § 25a StVG (D) einer näheren Betrachtung unterzogen. Hierbei galt es zunächst den Anwendungsbereich dieser Vorschrift zu untersuchen. Die Halterverantwortlichkeit in Deutschland ist auf gewisse geringfügige Delikte eingeschränkt, nämlich die Halt- und Parkverstöße im öffentlichen Verkehrsraum.¹⁹⁹¹ Der räumliche Geltungsbereich für die Anwendung von Art. 7 OBG ist vergleichbar, während die Ausdehnung auf den fließenden Verkehr zu einem erweiterten Anwendungsbereich der Halterverantwortlichkeit und einer stärkeren Kostenentlastung der Behörden bei Verfahren wegen geringfügiger Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht führt.¹⁹⁹² Ausgeschlossen ist sowohl das Ordnungsbussen- als auch das Bussgeldverfahren und mithin Art. 7 OBG bzw. § 25a StVG (D), wenn das Delikt außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums begangen wird.¹⁹⁹³

Als dann wurde auf den Halterbegriff eingegangen. Das deutsche Strassenverkehrsrecht verwendet sowohl bei der zivilrechtlichen Haftpflichtnorm nach § 7 StVG (D) als auch bei der Kostenauflegung nach § 25a StVG (D) denselben materiellen Halterbegriff.¹⁹⁹⁴ Halter eines Kraftfahrzeugs ist demnach, «wer es für eigene Rechnung in Gebrauch hat und die Verfügungsgewalt darüber besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt».¹⁹⁹⁵ Dies erinnert an den schweizerischen Halterbegriff im materiellen Sinne, welcher im Haftpflicht-

1989 Siehe Ausführungen in IV.B.4.1 und V.A.6; vgl. § 59 Abs. 1 Ziff. 7 Bst. c FeV (D) i.V.m. Anlage 13 FeV (D); vgl. Art. 16 Abs. 2 SVG.

1990 Art. 20 Abs. 1 SVAV; die Pflicht zum Führen eines Mieterverzeichnisses kennen die Kantone Basel (§ 13 Abs. 2 StVO [BS]), Genf (Art. 9A Abs. 3 LaLCR [GE]) und Zürich (§ 15 Abs. 2 VAG [ZH]).

1991 KÖNIG, Kurz-Komm, N 5 zu § 25a StVG (D).

1992 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in IV.C.1.

1993 Vgl. Art. 1 Abs. 1 Bst. a Ziff. 7 OBG i.V.m. Art. 1 Abs. 1 SVG und Art. 1 Abs. 2 VRV; vgl. BURHOFF, Handbuch OWi-Verfahren, Nr. 2444 m.w.H.

1994 KÖNIG, Kurz-Komm, N 10 zu § 25a StVG (D), BERZ, NZV 1988, S. 116, GAEDTKE/KETTNER, NZV 2008, S. 534; a.M. Beschluss des AG (D) Mannheim 24 OWI 101/88 vom 11. Juli 1988, in: NZV 3/1988, S. 116 (S. 116); vgl. Beschluss des AG (D) Osnabrück 4 Ordnungswidrigkeiten 27 Js 36502/87 (1243/87) vom 30. Mai 1988, in: NZV 5/1988, S. 196 (S. 196).

1995 Urteil des BGH (D) VI ZR 378/90 vom 3. Dezember 1991 E. 2a, in: NJW 14/1992, S. 900 ff. (S. 902); XANKE, Praxishandbuch, N 118 zu Kap. 4.

recht massgebend ist.¹⁹⁹⁶ Im schweizerischen Haftpflichtverfahren stellt der Eintrag im Fahrzeugausweis ein aus der Erfahrung gewonnenes Indiz für das zivilrechtliche Haftungssubjekt nach Art. 58 SVG dar.¹⁹⁹⁷ Das BGer anerkennt diese Indizienwirkung ebenso im ordentlichen Strafverfahren bei der Beurteilung von Übertretungen gegen das Strassenverkehrsrecht.¹⁹⁹⁸ Vor der Einführung von Art. 7 OBG war es dem Sachrichter unbenommen, die formelle Haltereigenschaft als Indiz für die Täterschaft zu werten. Heute wird er gestützt auf diese Norm für das Fehlverhalten einer anderen Person «mitverantwortlich» resp. durch die Erhebung der Busse anhand der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV in indirekter Weise zum Täter gemacht.¹⁹⁹⁹ Im deutschen Strassenverkehrsrecht erbringt die formelle Eintragung als Halter nicht den vollen Beweis der Täterschaft, sondern ihr kommt lediglich Indizienwirkung zu.²⁰⁰⁰ Bei einer Kostenauflegung nach § 25a StVG (D) kann darauf allerdings abgestellt werden, solange die betroffene Person nicht den Beweis des Gegenteils erbringt.²⁰⁰¹

Da in der Schweiz grundsätzlich nur eine Person im Fahrzeugausweis als Halter eingetragen wird,²⁰⁰² ist die Erhebung der Ordnungsbusse und unter Umständen der Verfahrenskosten von einem Mithalter nicht möglich. Dies im Gegensatz zum Anwendungsfall von § 25a StVG (D), bei welchem die deutsche Behörde eruieren muss, in wessen unmittelbarem Einflussbereich das Fahrzeug zum Tatzeitpunkt stand.²⁰⁰³

Ein weiterer markanter Unterschied zur deutschen Regelung besteht im Einbeziehen von beauftragten Personen und Unternehmen. Anders als Art. 7 OBG nennt § 25a StVG (D) Erstere ausdrücklich. Der Einbezug von Beauftragten

1996 Siehe BGE 129 III 102 Regeste S. 102 und E. 2.1 S. 103 m.w.H. (kritisch betrachtet diese Rechtsprechung zum Halterbegriff GIGER, SVG Komm, N 25 zu Art. 58 SVG); siehe Art. 78 Abs. 1 VZV; siehe Ausführungen in I.B.3.1.a.

1997 OFTINGER/STARK, N 104 zu § 25.

1998 Urteil des BGer 6B_235/2021 vom 29. Juli 2021 E. 2.3.2; Urteil des BGer 6B_843/2018 vom 8. Januar 2019 E. 1.4; Urteil des BGer 6B_812/2011 vom 19. April 2012 E. 1.5; Urteil des BGer 6B_812/2011 vom 19. April 2012 E. 1.5 m.w.H.; Urteil des BGer 6B_713/2011 vom 1. Dezember 2011 E. 2; Urteil des BGer 6B_628/2010 vom 7. Oktober 2010 E. 2.3; Urteil des BGer 6B_439/2010 vom 29. Juni 2010 E. 5.7; Urteil des BGer 6B_41/2009 vom 1. Mai 2009 E. 5 m.w.H.; Urteil des BGer 1P.277/2004 vom 15. September 2004 E. 3.1 m.w.H.; Urteil des BGer 1P.641/2000 vom 24. April 2001 E. 4, in: Pra 90/2001 Nr. 110, S. 639 ff. (S. 643).

1999 Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 988; vgl. zum Ganzen Ausführungen in IV.C.2.1.

2000 REDIGER, S. 5.

2001 HENTSCHEL, DAR 1989, S. 90 m.w.H.; JANISZEWSKI, NStZ 1989, S. 260 f.; KÖNIG, Kurz-Komm, N 10 zu § 25a StVG (D); SANDHERR, NZV 2007, S. 436 f.; siehe Ausführungen in IV.C.2.1.

2002 Art. 78 Abs. 1^{bis} VZV.

2003 REDIGER, S. 63 f.; vgl. zum Ganzen Ausführungen in IV.C.2.2.

widerspiegelt das Veranlasserprinzip (bzw. Verursacherprinzip),²⁰⁰⁴ welches in der Schweiz – nach der hier vertretenen Auffassung – nicht zur Anwendung gelangt, sofern Art. 7 OBG «Strafcharakter» zugesprochen wird und mithin das Schuldprinzip gilt.²⁰⁰⁵ Abgesehen davon ist diese Vorschrift auch nicht – wie bereits ausgeführt wurde – im Sinne des Verursacherprinzips.²⁰⁰⁶ Entgegen der besagten deutschen Vorschrift waren in der Schweiz bis zum 1. Oktober 2023 ebenso wenig «juristische Personen» von Art. 7 OBG explizit erfasst,²⁰⁰⁷ obwohl die «Firma» des Unternehmens durch die Zulassungsbehörde im Fahrzeugausweis eingetragen werden kann.²⁰⁰⁸ Die strafrechtliche Halterverantwortlichkeit einer juristischen Person (und allgemein von Unternehmen)²⁰⁰⁹ für fremdes Verhalten im Ordnungsbussenbereich verletzte deshalb nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung das Legalitätsprinzip nach Art. 1 StGB und Art. 7 Ziff. 1 EMRK.²⁰¹⁰ Heute besteht mit Art. 7 Abs. 1 OBG eine hinreichend bestimmte gesetzliche Grundlage, um diese Bestimmung auch auf juristische Personen – jedoch nicht auf Einzelunternehmen und gewisse²⁰¹¹ Rechtsgemeinschaften – anzuwenden. Im Gegensatz dazu besteht im deutschen Recht ausdrücklich eine Norm im Ordnungswidrigkeitenrecht, die vorsieht, dass neben juristischen Personen ebenso Personenvereinigungen Geldbussen auferlegt werden können.²⁰¹²

2004 Siehe Ausführungen in III.1.1.

2005 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in IV.C.2.3.

2006 Siehe Ausführungen in II.D.3.1.a.

2007 Siehe § 6 Abs. 1 Ziff. 2 FZV (D).

2008 Art. 4 Bst. b IVZV i.V.m. Ziff. 2.22 Anhang 1 IVZV (ehemals Art. 3 Abs. 1 Bst. b Ziff. 1 MOFIS-Register-Verordnung); siehe Urteil des BGer 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.4 m.w.H. (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, AJP 2018, S. 1568 ff.); siehe Ziff. 1 Anhang 5 VVV; der Überbegriff «Unternehmen» (und nicht «juristische Person») wurde hier bewusst verwendet, da Halter eines Motorfahrzeug neben juristischen Personen auch Rechtsgemeinschaften ohne Rechtspersönlichkeit (vgl. Art. 102 Abs. 4 Bst. c StGB) sein können (PROBST, BSK SVG, N 228 zu Art. 58 SVG; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, Nr. 868); siehe SCHAFFHAUSER, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Nr. 247; siehe Ausführungen in I.C.

2009 Vgl. Art. 102 Abs. 4 StGB.

2010 BGE 144 I 242 E. 3.1.2 S. 251 und E. 3.2 S. 253 (siehe Medienmitteilung Juni 2018 [BGer], S. 1f.); a.M. Urteil des Obergerichts des Kantons Zug BZ 2015 54 vom 21. Juli 2015, in: CAN 85/2015, S. 238 ff. (E. 3.3 S. 239 f.).

2011 Die einfache Gesellschaft hat keine Firma, sondern einen Namen. Da die einfachen Gesellschaften keinen Sitz im rechtlichen Sinne haben, fehlt es zudem an der Adresse für die Vornahme eines Eintrags im Fahrzeugausweis (vgl. Art. 4 Bst. b IVZV i.V.m. Ziff. 2.22 Anhang 1 IVZV). Bei im Handelsregister eingetragenen Unternehmen kann hingegen ein solcher Eintrag erfolgen (vgl. Entscheid der Verwaltungsrekurskommission des Kantons St. Gallen I/2-2014/35 vom 8. Januar 2015 Regeste).

2012 § 30 OWiG (D); vgl. Beschluss des OLG (D) Köln 3 Ss 523/83 vom 24. August 1983, in: VRS 66/1984, S. 157 f. (S. 157); vgl. zum Ganzen Ausführungen in IV.C.2.4.

Nach der Klärung, wer als verantwortliche Person im Sinne von Art. 7 OBG infrage kommt, wurde in einem weiteren Schritt auf den durch die Strafverfolgungsbehörden zu betreibenden Aufwand eingegangen.²⁰¹³ Die schweizerische Bussenerhebung nach Art. 7 OBG gelangt namentlich dann zur Anwendung, wenn die Täterschaft nicht mit verhältnismässigem Aufwand ermittelbar ist.²⁰¹⁴ Dies ist im Sinne des vereinfachten, schnellen und kostenfreien Ordnungsbussenverfahrens.²⁰¹⁵ Nicht charakteristisch für dieses Verfahren hingegen ist die Einräumung eines derart grossen Ermessensspielraums der Strafbehörden. Mit der Formulierung der «Verhältnismässigkeit» verwendete der Gesetzgeber einen unbestimmten Begriff, der dies zulässt und deshalb in dieser Arbeit zu konkretisieren war. Zu neuen Erkenntnissen verhalfen die Ausführungen der deutschen Rechtsprechung und in der Literatur zur zweiten Alternative von § 25a StVG (D), auch wenn festgestellt werden musste, dass diese nicht einheitlich sind.²⁰¹⁶ Als angemessene und zumutbare Massnahmen werden das umgehende Anbringen des Verkehrsordnungswidrigkeitsangebots mit²⁰¹⁷ oder ohne²⁰¹⁸ Anhörungsbogen oder die Anhörung binnen 2²⁰¹⁹-3²⁰²⁰ Wochen oder ohne Frist²⁰²¹ genannt. Aufgrund der soeben aufgezeigten grossen Bandbreite konnten zunächst keine Schlüsse für die Bedeutung der Verhältnismässigkeit nach Art. 7 Abs. 5 OBG gezogen werden. Dies galt jedoch nicht für die Feststellung, dass die Angemessenheit sich nach der Bedeutung

2013 Siehe Ausführungen in IV.C.3.

2014 Art. 7 Abs. 5 OBG.

2015 Art. 1 Abs. 1 OBG; Art. 12 OBG; EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 59; EICKER, NK 2018, S. 269; MAEDER, AJP 2014, S. 680 m.w.H.

2016 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in IV.C.3.1.

2017 HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 3d zu § 25a StVG (D); REDIGER, S. 87 f.; vgl. Beschluss des AG (D) Bergisch Gladbach 49 OWi 747/88 vom 15. November 1988, in: NZV 9/1989, S. 366 f. (S. 366).

2018 KÖNIG, Kurz-Komm, N 7 zu § 25a StVG (D) m.w.H.; JANISZEWSKI, NSTZ 1990, S. 274 mit Verweis auf Beschluss des BVerfG (D) 2 BvR 239/88, 1205, 1533 und 1095/87 vom 1. Juni 1989, in: NZV 10/1989, S. 398 f. (S. 398); HENTSCHEL DAR 1989, S. 91 f.; GÜRTLER, Kurz-Komm OWiG (D), N 9 zu Vor § 109a OWiG (D); siehe Beschluss des BVerfG (D) 2 BvR 239/88 u. a. vom 1. Juni 1989 E. 3, in: NJW 42/1989, S. 2679 f. (E. B. II. 2 S. 2680); siehe Beschluss des AG (D) Detmold 5 OWi 28/89 vom 12. April 1989, in: NZV 9/1989, S. 367 (S. 367).

2019 HENTSCHEL, DAR 1989, S. 92 m.w.H.; HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 3d zu § 25a StVG (D) m.w.H.; KÖNIG, Kurz-Komm, N 7 zu § 25a StVG (D) m.w.H.; Beschluss des AG (D) Bergisch Gladbach 49 OWi 747/88 vom 15. November 1988, in: NZV 9/1989, S. 366 f. (S. 366) m.w.H.

2020 GÜRTLER, Kurz-Komm OWiG (D), N 9 zu Vor § 109a OWiG (D) m.w.H.; REDIGER, S. 102 m.w.H.

2021 HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 3d zu § 25a StVG (D) m.w.H.

des Verstosses bemisst.²⁰²² Aufwändige Ermittlungs- und Untersuchungshandlungen sind demnach im Bagatellbereich nicht gefordert. Nach der hier vertretenen Ansicht genügt grundsätzlich die Einräumung und Gewährung der Möglichkeit des Fahrzeughalters, die Täterschaft bei Erhalt des am Fahrzeug angebrachten digitalen Ordnungsbussen-Steckzettels oder des Übertretungsvorhalts und der Zahlungserinnerung bekannt zu geben. Dies gilt insbesondere dann, wenn es sich um einen Fahrzeughalter mit Wohnsitz oder Sitz im Ausland handelt und die Ermittlungen infolgedessen erschwert sind sowie allenfalls im Rahmen der Rechtshilfe ergebnislos bleiben oder unmöglich waren. Die Beanspruchung der Rechtshilfe ist mithin namentlich dann als unangemessene Massnahme im Sinne von § 25a StVG (D) bzw. als unverhältnismässiger Aufwand gemäss Art. 7 Abs. 5 OBG zu betrachten, wenn keine Vereinbarungen zwischen den Ländern bestehen, welche die Verfolgung von Strassenverkehrsdelikten erleichtern.²⁰²³

Die Kostenentscheidung nach § 25a StVG (D) muss stets darauf beruhen, dass der Fahrzeugführer nicht oder nicht mit angemessenem Aufwand ermittelt werden konnte.²⁰²⁴ Während diesbezüglich Einigkeit in der deutschen Lehre besteht, ist hingegen umstritten, ob der Kostenbescheid nach Eintritt der Verfolgungsverjährung ergehen darf.²⁰²⁵ Das Amtsgericht Bergisch Gladbach erachtete mit Beschluss 48 OWi 1196/148 vom 20. Januar 2015 dieses Vorgehen gar als angebracht und bezeichnete es entsprechend als zulässig.²⁰²⁶ Darin besteht ein weiterer wesentlicher Unterschied zur schweizerischen Vorschrift. Bei Eintritt der Verjährung des Art. 7 OBG zugrunde liegenden Strassenverkehrsdelikts nach drei Jahren²⁰²⁷ ist ebenso die Bussenerhebung infolge der fehlenden Prozessvoraussetzung nicht mehr möglich.²⁰²⁸ Sollen die Busse nach Art. 7 OBG und die Verfahrenskosten dennoch erhoben werden

2022 KÖNIG, Kurz-Komm, N 7 zu § 25a StVG (D).

2023 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in IV.C.3.1.

2024 GÜRTLER, Kurz-Komm OWiG (D), N 13 zu Vor § 109a OWiG (D); HENTSCHEL, DAR 1989, S. 92; HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 3b zu § 25a StVG (D) m.w.H.; JANISZEWSKI, DAR 1986, S. 259 f.; KÖNIG, Kurz-Komm, N 8 und N 13 zu § 25a StVG (D); REDIGER, S. 199 f.; SANDHERR, NZV 2007, S. 437.

2025 Bejahend: HENTSCHEL, DAR 1989, S. 92, HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 3b zu § 25a StVG (D) m.w.H., JANISZEWSKI, DAR 1986, S. 259, KÖNIG, Kurz-Komm, N 8 und N 13 zu § 25a StVG (D), SANDHERR, NZV 2007, S. 437; verneinend: GÜRTLER, Kurz-Komm OWiG (D), N 13 zu Vor § 109a OWiG (D) und REDIGER, S. 199 f.

2026 Beschluss des AG (D) Bergisch Gladbach 48 OWi 1196/148 vom 20. Januar 2015, in: NZV 3/2017, S. 137 ff. (S. 137).

2027 Siehe Art. 109 StGB.

2028 Art. 310 Abs. 1 Bst. a StPO; Art. 319 Abs. 1 Bst. d StPO.

können, müsste eine von den allgemeinen Bestimmungen des StGB abweichende Verjährungsfrist normiert werden. Eine Verlängerung der Verjährungsfrist macht jedoch insofern wenig Sinn, als bei einer derart langen Zeitdauer regelmässig davon ausgegangen werden muss, dass die nicht untätig gebliebene Strafbehörde die tatsächliche Fahrzeugführerschaft nicht mit verhältnismässigem Aufwand zu ermitteln vermochte.²⁰²⁹

Abschliessend wurde rechtsvergleichend auf den Beweis zur Befreiung von der Kostenauflegung (D) bzw. der Bussenerhebung und allenfalls der Kostenauflegung (CH) eingegangen. In der Schweiz muss der Fahrzeughalter glaubhaft darlegen, dass das Fahrzeug gegen seinen Willen benutzt wurde und er dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindern konnte.²⁰³⁰ Einen solchen Befreiungsbeweis gemäss Art. 7 Abs. 5 OBG hat der deutsche Gesetzgeber in § 25a StVG (D) nicht vorgesehen; die Behörde kann jedoch gemäss Abs. 1 Satz 3 der besagten Norm bei Unbilligkeit von der Auferlegung der Kosten absehen.²⁰³¹ In einem letzten Schritt wurden die Gründe, aufgrund deren von einer Kosten- und/oder Bussenerhebung abgesehen werden kann, untersucht. Hierbei wurde festgestellt, dass bei konkreten Anzeichen für eine Fehlzustellung seitens der deutschen bzw. schweizerischen Behörde diese i.d.R. keine Kosten erheben dürfen.²⁰³² Wenn der Fahrzeughalter die Täterschaft zwar individualisierbar benennt, dies jedoch ohne sein Verschulden der Verwaltungsbehörde nicht zur Kenntnis gelangt, ist von der Halterverantwortlichkeit abzusehen.²⁰³³ Unbillig ist ebenso, wenn die Behörde Ermittlungen verzögert²⁰³⁴ oder unterlässt²⁰³⁵ und deshalb die Täterschaft (trotz zumutbarer Mitwirkung des Halters) unbekannt bleibt. Von der Bussenerhebung nach Art. 7 OBG und allenfalls der Kostenauflegung befreit ist der Fahrzeughalter, sobald er bspw. die Täterschaft individualisierbar benennt, diese mithin nicht mehr unbekannt ist und das Strafverfahren abgeschlossen werden kann (wobei es dann nicht auf die Einbringlichkeit der Busse ankommt)²⁰³⁶.²⁰³⁷ Im

2029 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in IV.C.3.2.

2030 Art. 7 Abs. 5 OBG.

2031 Siehe Ausführungen in IV.C.4.1.

2032 Siehe Ausführungen in I.B.2.2.e, I.B.3.3.d und IV.C.4.2.a.

2033 KÖNIG, Kurz-Komm, N9 zu § 25a StVG (D); siehe Art. 426 Abs. 3 Bst. a StPO; siehe Ausführungen in IV.C.4.2.b.

2034 HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N6 zu § 25a StVG (D); KÖNIG, Kurz-Komm, N7 zu § 25a StVG (D); siehe Ausführungen in IV.C.3.

2035 KÖNIG, Kurz-Komm, N7 zu § 25a StVG (D) mit Verweis auf REDIGER, S. 73-78.

2036 Urteil des BGER 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.5 (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, AJP 2018, S. 1568 ff.).

2037 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in IV.C.4.2.c.

Unterschied zur schweizerischen Regelung kann sich der Fahrzeughalter in Deutschland von der Kostenauflegung zudem befreien, wenn er im Verwaltungsverfahren substantiiert darlegt, dass er entgegen seiner Eintragung im Fahrzeugausweis nicht der tatsächliche Halter ist.²⁰³⁸ Dies gelingt ihm unter Umständen durch die Vorlage eines Miet-, Leih- oder Leasingvertrags.²⁰³⁹ In der Schweiz kann dies auch genügen, ist dann aber unter dem Titel der Nennung der tatsächlichen Fahrzeugführerschaft nach Art. 7 Abs. 4 OBG oder des Befreiungsbeweises gemäss Abs. 5 dieser Vorschrift zu prüfen.²⁰⁴⁰

Aufgrund des Gesagten ist somit festzustellen, dass beide Länder vergleichbare Regelungen getroffen haben und trotzdem bedeutende Abweichungen auszumachen sind. In einem nächsten Schritt wird zu untersuchen sein, welche Schlüsse sich daraus hinsichtlich eines Korrekturbedarfs und für Regelungsvorschläge zu Art. 7 OBG ergeben.

2038 HENTSCHEL, DAR 1989, S. 90 m.w.H.; JANISZEWSKI, NStZ 1989, S. 260 f.; KÖNIG, Kurz-Komm, N 10 zu § 25a StVG (D); SANDHERR, NZV 2007, S. 436 f.

2039 Siehe HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 9a zu § 25a StVG (D); siehe KÖNIG, Kurz-Komm, N 10 zu § 25a StVG (D); vgl. Urteil des BGer 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.5 (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, AJP 2018, S. 1568 ff.).

2040 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in IV.C.4.2.d; siehe Ausführungen in I.B.3.3.

V. Korrekturbedarf und Änderungsvorschläge zu Art. 7 OBG

Nach der Heranführung an das Forschungsthema²⁰⁴¹ erfolgte eine eingehende Betrachtung von Art. 7 OBG.²⁰⁴² Die Einordnung der Norm im schweizerischen Rechtssystem bereitet Schwierigkeiten resp. eine solche ist aufgrund von deren derzeitiger Ausgestaltung nicht möglich.²⁰⁴³ Es wurde aufgezeigt, dass durch die Anwendung von Art. 7 OBG Grundsätze des Straf(prozess)rechts beeinträchtigt und verletzt werden.²⁰⁴⁴ Im Gegensatz zur schweizerischen Bestimmung gilt die entsprechende deutsche Kostenauflegung in § 25a StVG (D) nach Ansicht des BVerfG (D) und der h.L. sowohl als mit dem Grundsatz *nemo tenetur se ipsum accusare* als auch mit dem Grundsatz *nulla poena sine culpa* vereinbar.²⁰⁴⁵ Es wurden deshalb Art. 7 OBG und § 25a StVG (D) einer rechtsvergleichenden Betrachtung unterzogen. Dabei wurden die Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen dem schweizerischen und dem deutschen Rechtssystem bei der Verfolgung und Beurteilung von geringfügigen Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht herausgearbeitet und aufgezeigt.²⁰⁴⁶ Im angehenden Kapitel werden die Erkenntnisse aus dem Rechtsvergleich von Art. 7 OBG und § 25a StVG (D) dargelegt, und es wird aufgezeigt, wie Art. 7 OBG abgeändert werden könnte, um bei Bejahung von dessen derzeit noch unklarem «Strafcharakter» Verletzungen von straf(prozess)rechtlichen

2041 Siehe Ausführungen in I.A.

2042 Siehe Ausführungen in I.B.

2043 Siehe Ausführungen in II.

2044 Siehe Ausführungen in III.

2045 Beschluss des BVerfG (D) 2 BvR 239/88 vom 1. Juni 1989 E. I und E. 2b-2d, in: NJW 42/1989, S. 2679 ff. (S. 2680), welches auch einen Verstoß gegen den allgemeinen Gleichheitssatz und das Rechtsstaatsprinzip verneinte, JANISZEWSKI, DAR 1986, S. 257 f., JANISZEWSKI, Verkehrsstrafrecht, Nr. 149, JANISZEWSKI, AnwBl 1981, S. 353, HENTSCHEL, DAR 1989, S. 89 m.w.H., KÖNIG, Kurz-Komm, N 2 zu § 25a StVG (D), HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 1 zu § 25a StVG (D), MÖSSINGER, DAR 1985, S. 270 f., ROGOSCH, NZV 1989, S. 220; a.M. MÜRBE, DAR 1987, S. 71 und S. 73 f.

2046 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in IV.

Grundsätzen zu vermeiden. Da beim Erlass von Rechtssätzen eine Vielzahl von Personen mitwirken und entsprechend auch unterschiedliche Interessen verfolgt oder anders gewichtet werden, gilt es nicht nur eine Lösung einer möglichen Ausgestaltung von Art. 7 OBG zu erforschen. Vielmehr werden verschiedene ergänzende und alternative Lösungsansätze dazu aufgezeigt. Dies wird auch Auswirkungen auf weitere Vorschriften haben. Für diese werden entsprechend ebenso Änderungs- und Ergänzungsvorschläge erarbeitet.

Ziel dieses Kapitel ist es, die aus dem vorangehenden Vergleich mit dem deutschen Recht gewonnenen Erkenntnisse darzulegen. Es wird untersucht, wie eine Norm aussehen könnte, welche dem Sinn und Zweck von Art. 7 OBG entspricht und gleichzeitig systemkonform ist.

A. Bemerkungen zum Rechtsgleichheitsgebot

1. Festhalten an einer pauschalen Bussenbemessung

Die Höhe des Verwarnungsgeldes und der Geldbusse ist in Deutschland pauschal im **Bussgeldkatalog der BKatV (D)** festgelegt und bemisst sich damit vergleichbar wie die Ordnungsbusse in der Schweiz nach der Bussenliste. In der schweizerischen **Bussenliste 1 Anhang 1 OBV** werden sämtliche in einem vereinfachten Verfahren zu behandelnden Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht aufgeführt, während im deutschen Bussgeldkatalog auch Geldbussen erfasst sind, die nicht mehr in einem Verwarnungsverfahren erhoben werden können. Es werden mithin Delikte unterschiedlicher Schwere in der schweizerischen Bussenliste und im deutschen Bussgeldkatalog erfasst.

Eine Ordnungswidrigkeit kann mit einem Verwarnungsgeld bis zu EUR 55.–²⁰⁴⁷ oder einer Geldbusse bis zu EUR 1000.– (oder mehr gemäss Gesetz)²⁰⁴⁸ geahndet werden, während hierzulande die maximale Höhe der Ordnungsbusse CHF 300.–²⁰⁴⁹ beträgt. An dieser pauschalen Bemessung der Busse je nach zugrunde liegender Widerhandlung gegen das SVG kann festgehalten werden, da sie im Ordnungsbussenbereich – wie bereits oben in dieser Arbeit aufgezeigt – **nicht gegen das Rechtsgleichheitsgebot verstösst**.²⁰⁵⁰

2047 § 56 Abs. 1 OWiG (D).

2048 § 17 Abs. 1 OWiG (D).

2049 Art. 1 Abs. 4 OBG.

2050 Siehe Ausführungen in III.A.1.

Auf die Problematik der Erhebung einer verschuldensunabhängigen Busse und Ersatzfreiheitsstrafe wird in einem späteren Abschnitt dieser Arbeit eingegangen.²⁰⁵¹

2. Beibehalten der ermessensweise statt pauschal festgelegten Verfahrenskosten

Es bleibt zu untersuchen, ob neben der Busse (und der Ersatzfreiheitsstrafe, welche nach der hier vertretenen Ansicht im Anwendungsfall von Art. 7 OBG abgelehnt wird)²⁰⁵² auch die Verfahrenskosten pauschal zu bemessen sind. Sowohl im **Verwarnungsverfahren** als auch im **Ordnungsbussenverfahren** sind **keine Verfahrenskosten** bzw. Gebühren und Auslagen zu bezahlen.²⁰⁵³

Im deutschen Bussgeldverfahren²⁰⁵⁴ wird hingegen als Gebühr bei der Festsetzung einer Geldbusse fünf vom Hundert des Betrages der festgesetzten Geldbusse erhoben, jedoch mindestens EUR 25.– und höchstens EUR 7'500.–.²⁰⁵⁵ Hinzu kommen noch die Zustellungsauslagen nach § 107 Abs. 3 OWiG (D). Trifft die deutsche Verwaltungsbehörde oder Staatsanwaltschaft im Falle des § 25a StVG (D) eine Entscheidung, so beträgt die Gebühr pauschal EUR 20.– oder EUR 22.–.²⁰⁵⁶ Bei einer abschliessenden Entscheidung durch das Gericht beläuft sich die Gebühr auf EUR 39.–.²⁰⁵⁷ Kann z.B. in Deutschland die Verwaltungsbehörde nicht mit angemessenem Aufwand vor Eintritt der Verjährung ermitteln, wer ein Fahrzeug auf der Autobahn oder Kraftstrasse abgestellt hat, so auferlegt sie dem Fahrzeughalter i.d.R. nicht die Busse von EUR 70.–,²⁰⁵⁸ sondern die Verfahrenskosten von EUR 20.– zuzüglich der Auslagen von EUR 3.50.²⁰⁵⁹ In der Schweiz erhebt die Untersuchungsbehörde hingegen vom Fahrzeughalter grundsätzlich die Busse von CHF 120.–, wenn die Strafverfolgungsbehörde nicht mit verhältnismässigen Aufwand fest-

2051 Siehe Ausführungen in V.G.1.1.b.

2052 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.

2053 § 56 Abs. 3 Satz 2 OWiG (D); Art. 12 OBG.

2054 Ist der deutsche Fahrzeughalter mit dem Verwarnungsgeld nicht einverstanden oder übersteigt der Regelsatz EUR 55.–, kommt es zum Bussgeldverfahren (§ 56 Abs. 1 OWiG [D]); siehe Ausführungen in IV.B.1.2).

2055 § 107 Abs. 1 OWiG (D).

2056 § 107 Abs. 2 OWiG (D); Ziff. 4302 Anlage 1 Kostenverzeichnis GKG (D).

2057 Ziff. 4301 Anlage 1 Kostenverzeichnis GKG (D).

2058 Ziff. 85 Anlage Bussgeldkatalog BKatV (D); § 12 Abs. 2 StVO (D).

2059 § 25a Abs. 1 StVG (D); § 107 Abs. 3 Ziff. 2 OWiG (D); vgl. Ziff. 3.2.10 Anlage 13 FeV (D).

stellen konnte, wer auf dem Pannestreifen einer Autobahn bis zu 60 Minuten parkiert hat.²⁰⁶⁰ In der Schweiz ist also bereits die Ordnungsbusse zumeist höher als die deutsche Gebühr. Die Verfahrenskosten im ordentlichen Strafverfahren bestehen in der Schweiz grundsätzlich in einer einen Kostenrahmen umfassenden Grundpauschale (mindestens CHF 100.– plus weitere Gebühren und Auslagen), wobei die Bemessungsgrundlagen kantonale geregelt sind.²⁰⁶¹ Bei einem geringen Bussenbetrag sind die Verfahrenskosten in der Schweiz zumeist höher als die Übertretungsbusse. Der deutsche Fahrzeughalter, welcher gegen die Kostenauflegung an ihn vorgeht, trägt mithin ein **geringeres Kostenrisiko** als der schweizerische Fahrzeughalter, welcher die Ordnungsbusse ablehnt oder nicht (fristgerecht) bezahlt.

Da der Ermittlungs- und Untersuchungsaufwand der Strafbehörden unterschiedlich hoch ausfallen kann, erscheint es sachgerechter, von einer pauschalen Bemessung der Verfahrenskosten wie im deutschen Ordnungswidrigkeitenrecht abzusehen und die Bemessung im Ermessen der zuständigen Behörde zu belassen bzw. nur einen Rahmenbereich festzulegen. Die Strafbehörde kann alsdann intern die Kosten (z.B. eine Entscheidgebühr allenfalls aufgrund der Höhe des Bussenbetrags) festlegen. Bei der Erhebung der Verfahrenskosten sind diese mithin am **tatsächlichen Aufwand der Behörden** zu bemessen. Insofern muss Art. 7 OBG nicht geändert werden. Dies hat auch bei einer allfälligen Ausgestaltung dieser Vorschrift als Kostenregelung zu gelten. Auf die Erhebung von Verfahrenskosten ist allerdings im ordentlichen Strafverfahren aufgrund des Gleichbehandlungsgebots zu verzichten, wenn das Ordnungsbussenverfahren durch die Strafverfolgungsbehörde nicht ordnungsgemäss durchgeführt wurde.

3. Anwendung des Kumulationsprinzips im Ordnungsbussenverfahren und ordentlichen Strafverfahren

Ist nicht von Tateinheit, sondern von Tatmehrheit auszugehen, wird in Deutschland jede Ordnungswidrigkeit gesondert geahndet.²⁰⁶² Es wird mithin keine Gesamtstrafe im Sinne von § 53 StGB (D) gebildet, sondern die Geldbussen

2060 Ziff. 2.226 Bussenliste 1 Anhang 1 OBV; Art. 36 Abs. 3 VRV.

2061 Z.B. sind im Kanton Zürich die Gebühren der Übertretungsstrafbehörden in § 6 GebV StrV (ZH; CHF 80.– bis CHF 2000.– für Erlass eines Strafbefehls) und im Kanton Schwyz die Gebühren für die Strafrechtspflege in § 26 GebO (SZ; CHF 100.– bis 2000.– für Erlass eines Strafbefehls) geregelt.

2062 § 19 f. OWiG (D).

werden addiert.²⁰⁶³ Dem vergleichbar sieht Art. 5 Abs. 1 OBG²⁰⁶⁴ für Übertretungstatbestände, welche im Ordnungsbussenverfahren geahndet werden, nicht das Asperationsprinzip, welches im ordentlichen Strafverfahren massgebend ist,²⁰⁶⁵ sondern das **Kumulationsprinzip** vor. Dies hat auch im nachfolgenden (also, sofern kein Ausschlussgrund nach Art. 3 f. OBG / Art. 5 Abs. 2 OBG vorliegt) ordentlichen Strafverfahren wegen Art. 7 OBG zu gelten, was aus dem Verweis auf die «Übertretungstatbestände» (statt «Ordnungsbussentatbestände») deutlich wird.²⁰⁶⁶ Die Bildung einer schuldangemessenen Gesamtstrafe im Sinne der Asperation ist denn auch bereits aufgrund des Fehlens einer Widerhandlung des Fahrzeughalters nicht möglich (andernfalls ist er mit der [kumulierten Gesamt-]Busse als Fahrzeugführer zu bestrafen, sofern kein Ausschlussgrund nach Art. 3 f. OBG / Art. 5 Abs. 2 OBG vorliegt²⁰⁶⁷). Zudem würde die Nichtbeachtung des Kumulationsprinzips im ordentlichen Strafverfahren zu einer **ungleichen Behandlung** der Fahrzeughalter oder Fahrzeugführer führen, welche sich auf das (polizeiliche) Ordnungsbussenverfahren einlassen. Eine solche Ungleichbehandlung entsteht auch im Schnittstellenbereich, wenn die kumulierten Ordnungsbussen die Bussengrenze überschreiten und infolgedessen kein Ordnungsbussenverfahren mehr durchgeführt werden kann.²⁰⁶⁸ Diese Ungleichbehandlung entsteht jedoch dadurch, dass der Gesetzgeber bewusst die Höchstgrenze der Ordnungsbussen auf Gesetzesebene einführte, deren Höhe von CHF 300.– damals umstritten war, und basiert damit auf einem sachlichen Grund.²⁰⁶⁹

Durch die **altrechtliche Formulierung von Art. 3a Abs. 1 aOBG/2014** kam die Anwendbarkeit des Kumulationsprinzips im ordentlichen Strafverfahren besser zum Ausdruck, wonach die Bussen zusammengezählt werden und eine Gesamtbusse auferlegt wird, wenn der Täter durch eine oder mehrere Widerhandlungen **mehrere Ordnungsbussentatbestände** erfüllt. Art. 5 Abs. 1 OBG ist insofern unpräzise, wenn er nur auf das Ordnungsbussenverfahren

2063 Siehe Anmerkung zum Beschluss des OLG (D) Hamm 3 Ss OWi 451/09 vom 27. Oktober 2009, in: NZV 3/2010, S. 159 ff. (S. 160).

2064 Zu den Ausnahmen, z.B. wenn die Übertretungstatbestände denselben Schutzzweck haben, siehe Art. 2 OBV und BGE 134 IV 229 Regeste S. 229.

2065 Art. 49 Abs. 1 StGB.

2066 Vgl. BGE 126 IV 184 E. 2a S. 186; vgl. BGE 134 IV 229 Sachverhalt S. 230 und E. 2.2 S. 232; a.M. STAUBER, Jusletter 2022, Nr. 5.

2067 Vgl. BGE 126 IV 184 E. 2a S. 186; vgl. BGE 134 IV 229 Sachverhalt S. 230 und E. 2.2 S. 232; a.M. STAUBER, Jusletter 2022, Nr. 5.

2068 Siehe STAUBER, Jusletter 2022, Nr. 13; siehe Ausführungen in III.A.3.

2069 Votum Willy, Amtl. Bull. SR 1994 65 ff., S. 71; Votum Bühler, Amtl. Bull. SR 1994 65 ff., S. 71; Votum Danioth, Amtl. Bull. SR 1994 65 ff., S. 72.

verweist und verdeutlicht zu wenig die Handhabung in der Praxis²⁰⁷⁰. Es könnte der Eindruck entstehen, dass das Kumulationsprinzip für das nachfolgende ordentliche Strafverfahren nicht gilt. Dem könnte dadurch begegnet werden, dass der Gesetzgeber in Art. 5 Abs. 1 OBG künftig wieder²⁰⁷¹ von «Ordnungsbussentatbeständen» spricht.²⁰⁷² Die Formulierung «... *Ordnungsbussentatbestände, bei denen das Verfahren nach diesem Gesetz (alternativ: gemäss Art. 3f. OBG und Art. 5 Abs. 2 OBG) nicht ausgeschlossen ist, ...*» statt «... *Übertretungstatbestände, die im Ordnungsbussenverfahren geahndet werden ...*» ist deshalb zu bevorzugen, da diese klarstellt, dass das Kumulationsprinzip nicht nur im Ordnungsbussenverfahren, sondern auch im nachfolgenden ordentlichen Strafverfahren angewendet wird.

4. Keine Ausweitung von Art. 7 OBG auf «geringfügige» Delikte gegen das Strassenverkehrsrecht

Der schweizerische Gesetzgeber zählt – wie der deutsche Gesetzgeber die Ordnungswidrigkeiten im Bussgeldkatalog der BKatV (D) – sämtliche dem Ordnungsbussenverfahren unterstehenden Übertretungen gegen das Strassenverkehrsrecht in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV auf. Bei diesen aufgelisteten Strassenverkehrsdelikten kann Art. 7 OBG zur Anwendung gelangen.

Eine allgemeine Bestimmung, welche für sämtliche geringfügige Widerhandlungen gegen das schweizerische Strassenverkehrsrecht durch eine unbekannte Täterschaft die Erhebung der Busse vom Fahrzeughalter vorsieht, existiert derzeit nicht. Im Zusammenhang mit der der Totalrevision des Ordnungsbussenrechts ist den Materialien zu entnehmen, dass die Regelung zur strafrechtlichen Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters so belassen werden sollte, wie sie war. Der Gesetzgeber verzichtete darauf, diese Bestimmung zu einer allgemeinen Regel umzugestalten.²⁰⁷³ Diese Ausführungen im Zusammenhang mit der Ausdehnung der «Halterverantwortlichkeit» auf weitere Ordnungsbussdelikte ausserhalb des SVG und NSAG zeigen, dass der Gesetzgeber den Anwendungsbereich von Art. 7 OBG bewusst eingrenzte. Dies tat er denn auch zu Recht. Wenn das Ordnungsbussenrecht als Kriminalstrafrecht aufgefasst wird und die Halterverantwortlichkeit auf sämtliche geringfügigen Straftatbestände Anwendung finden soll, müsste der Gesetzgeber im

2070 BGE 126 IV 184 E. 2a S. 186; BGE 134 IV 229 Sachverhalt S. 230 und E. 2.2 S. 232.

2071 Art. 3a aOBG/2014.

2072 Vgl. Urteil des BGer 6B_722/2019 vom 23. Januar 2020 E. 1.4.

2073 Vgl. zum Ganzen erläuternder Bericht OBG (BJ), S. 10.

Sinne des Legalitätsprinzips²⁰⁷⁴ im Strassenverkehrsrecht eine klare gesetzliche Grundlage erlassen.²⁰⁷⁵ Aufgrund des weit gefassten Begriffs der «Geringfügigkeit» bestünde die Schwierigkeit der Abgrenzung von solchen zu anderen Delikten, was den Anforderungen an das Bestimmtheitsgebot nicht gerecht würde.

5. Aufnahme von weiteren Delikten in die Bussenliste 1 Anhang 1 OBV

5.1 Ausdehnung auf das Nichtanbringen des Landeszeichens hinten am Motorfahrzeug

Die Folge des fehlenden Einbezugs von mit den Ordnungsbussenübertretungen vergleichbaren geringfügigen Widerhandlungen ist, dass die Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters im Sinne von Art. 7 OBG auf gewisse geringfügige Straftaten im Strassenverkehr nicht anwendbar ist, was letztlich zu einer Ungleichbehandlung unter den Haltern führt.²⁰⁷⁶ Zu denken ist hierbei bspw. an das Nichtanbringen des Landeszeichens hinten am Motorfahrzeug.²⁰⁷⁷ Allfällige **Zustellungsschwierigkeiten**, da diese Übertretung i.d.R. durch Personen mit Wohnsitz im Ausland begangen wird, vermögen als sachlicher Grund die Ungleichbehandlung nicht zu rechtfertigen. Diese können ebenso bei einem solchen Fahrzeughalter, welchen die Strafbehörde wegen eines anderen Delikts, z.B. wegen einer geringfügigen Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit, vorliegen. In Deutschland wird das Nichtanbringen des vorgeschriebenen heimischen Kennzeichens an einem ausländischen Kraftfahrzeug oder ausländischen Kraftfahrzeuganhänger mit einer Busse von EUR 40.– bestraft und ist im *Bussgeldkatalog* der BKatV (D) enthalten.²⁰⁷⁸ Ebenso ist das Nichtanbringen des Landeszeichens hinten am Motorfahrzeug in der *Bussenliste 1 Anhang 1 OBV* aufzunehmen.

2074 Art. 5 Abs. 1 BV; Art. 1 StGB; Art. 7 Ziff. 1 EMRK; siehe Ausführungen in III.B.1.

2075 Dies hat er bspw. mit der Einführung von Art. 93 Abs. 2 Bst. b SVG getan, wonach der materielle Fahrzeughalter für den vorschriftswidrigen Zustand seines Fahrzeugs (z.B. durch illegales Tuning) einzustehen hat und dessen Gebrauch infolge dieser Übertretungsbestimmung nicht dulden darf.

2076 Siehe Ausführungen in I.B.2.1.b und III.A.5.

2077 Art. 147 VZV und Art. 114 Abs. 4 VZV i.V.m. Art. 103 Abs. 1 SVG; siehe Art. 45 Abs. 1 VTS i.V.m. Anhang 4 VTS; Art. 37 Wiener Strassenkonvention i.V.m. Anhang 3 Wiener Strassenkonvention; wohingegen das Nichtanbringen der L-Tafel bei einer Lernfahrt mit einer (Ordnungs-)Busse von CHF 20.– geahndet wird (Ziff. 3.320.1 Bussenliste 1 Anhang 1 OBV; Art. 27 Abs. 1 VRV).

2078 Ziff. 185b Anlage Bussgeldkatalog BKatV (D).

5.2 Keine Ausdehnung auf das Parkieren eines Motorfahrzeugs ohne Kontrollschilder auf öffentlichem und privatem Grund

Als weiteres Beispiel für ein mit den Ordnungsbussentatbeständen vergleichbares Delikt ist das Parkieren eines Motorfahrzeugs ohne Kontrollschilder auf **öffentlichem Grund** zu nennen.²⁰⁷⁹ Die **Bussenliste 1 Anhang 1 OBV** sieht nur für das Führen oder Abstellen eines Fahrzeugs mit nicht vorschriftsgemäss angebrachten Kontrollschildern das Ordnungsbussenverfahren vor.²⁰⁸⁰ Der sachliche Grund für die unterschiedliche Betrachtung liegt darin, dass bei lediglich nicht vorschriftsgemäss angebrachten Kontrollschildern der Fahrzeughalter ermittelbar ist. Bei einem Fahrzeug ohne Kontrollschilder ist dies unter Umständen nur mit unverhältnismässigem Aufwand oder gar nicht möglich, weshalb bei diesem Delikt die fehlende Aufnahme in die **Bussenliste 1 Anhang 1 OBV** und damit die Einleitung und Durchführung eines ordentlichen Strafverfahrens von Beginn an gerechtfertigt ist. Es ist mithin keine Bussenerhebung vom Fahrzeughalter nach Art. 7 OBG vorgesehen, wenn die Täterschaft das Fahrzeug ohne Kontrollschilder auf öffentlichem Grund parkiert und der Fahrzeughalter Angaben zum tatsächlichen Fahrzeugführer verweigert bzw. er von seinem Aussage-, Auskunfts- oder Zeugnisverweigerungsrecht Gebrauch macht und die Täterschaft in der Folge unbekannt bleibt. Der Fahrzeughalter kann jedoch ggf. nach Art. 96 Abs. 3 SVG für das Führen des Fahrzeughalters strafbar sein, wenn er von der Widerhandlung Kenntnis hatte oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit haben konnte.

Ist das betreffende Fahrzeug auf **privatem Grund** ohne Kontrollschilder abgestellt worden, fällt die Anwendung des Ordnungsbussenverfahrens aufgrund von Art. 1 Abs. 1 Bst. a Ziff. 7 OBG i.V.m. Art. 1 Abs. 1 SVG ebenso ausser Betracht. Hier müsste der **kantonale Gesetzgeber** die Möglichkeit der Bestrafung der Täterschaft normieren (wenn bspw. das Fahrzeug ohne Kontrollschilder die öffentliche Ordnung stört). Die Einführung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters ist ebenso möglich, würde aber zu einer Ungleichbehandlung mit denjenigen Haltern führen, deren Fahrzeuge ohne Kontrollschilder auf öffentlichem Grund abgestellt worden sind. Dem könnte mit einer Anpassung der **Bussenliste 1 Anhang 1 OBV** begegnet werden.²⁰⁸¹ Dieses Bei-

2079 Art. 96 VRV i.V.m. Art. 20 Abs. 1 VRV und Art. 103 Abs. 1 SVG.

2080 Ziff. 4.401 **Bussenliste 1 Anhang 1 OBV** mit Verweis auf Art. 45 Abs. 2 VTS, Art. 96 VTS, Art. 124 Abs. 1 VTS, Art. 136 Abs. 4 VTS, Art. 162 Abs. 1 VTS, Art. 167 VTS und Art. 185 VTS.

2081 Das Stehenlassen des Fahrzeugs ohne Kontrollschilder wiegt nicht derart schwer wie das Führen eines solchen und müsste deshalb nicht zwingend mit einer Übertretungsbusse geahndet werden, wobei dann allerdings der Bussenbetrag wesentlich höher als

spiel zeigt, wie wichtig es ist, die kantonrechtlichen Regelungen im Strassenverkehrsrecht und jene auf Bundesebene aufeinander abzustimmen. Zudem zeigt dieses Beispiel aber auch, dass es Sachverhalte gibt, deren Feststellung in der Praxis mit mehr Aufwand verbunden sein kann, wie hier namentlich, ob das Delikt auf privatem oder öffentlichem Grund begangen worden ist. Eingehendere Sachverhaltsermittlungen sind grundsätzlich dem ordentlichen Strafverfahren vorbehalten.²⁰⁸²

5.3 Resümee und Fazit

Aufgrund des Gesagten ist somit festzustellen, dass es mit der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV vergleichbare Delikte gibt, deren Nichtaufnahme nicht gerechtfertigt ist und mitunter zu einer rechtsungleichen Behandlung der Fahrzeughalter führt, weil die Halterhaftung von Art. 7 OBG nur bei den in dieser Liste enthaltenen Delikte zur Anwendung gelangt. Es ist daher zu fordern, dass solche vergleichbar geringfügige Widerhandlungen, wie das Nichtanbringen des Landeszeichens hinten am Motorfahrzeug, ebenfalls in die Bussenliste (Anhang 1 OBV) aufgenommen werden, um die Gleichbehandlung der Fahrzeughalter zu gewährleisten. Andererseits gibt es vergleichbare geringfügige Delikte gegen das Strassenverkehrsrecht, welche aufgrund eines sachlichen Grundes eines unterschiedlichen Vorgehens bedürfen. Es gilt mithin eine Einzelfallbetrachtung bei der Beurteilung vorzunehmen, welche weiteren geringfügigen Delikte gegen das Strassenverkehrsrecht dem Ordnungsbussenverfahren zu unterstellen sind.

6. Absehen von einer Administrativmassnahme

6.1 Bei Ausschluss des Ordnungsbussenverfahrens

Das bereits erwähnte²⁰⁸³ **Parkieren eines Fahrzeugs auf Autobahnen oder Kraftfahrstrassen** ist bspw. mit einer Geldbusse von EUR 70.– zu ahnden und hat die Eintragung von einem Punkt im Fahreignungsregister zur Folge.²⁰⁸⁴ Die Dauer des Parkierens spielt dabei keine Rolle. In der Schweiz wird das Parkieren auf dem Pannestreifen einer Autobahn bis 60 Minuten mit einer

derjenige beim Abstellen des Fahrzeugs mit nicht vorschriftsgemäss angebrachten Kontrollschildern (CHF 60.–) ausfallen sollte.

2082 Im Zusammenhang mit dem Nichtbeachten eines Vorschriftssignals erachtete der Gesetzgeber die Abklärung der örtlichen Verhältnisse in diesem vereinfachten Verfahren noch als verhältnismässig, zumal die Verbotstafeln auf öffentlichem und privatem Grund sich unterscheiden (Ziff. 3.304 Bussenliste 1 Anhang 1 OBV; Art. 27 Abs. 1 SVG; Art. 258 ZPO).

2083 Siehe Ausführungen in IV.B.4.1.

2084 Ziff. 85 Anlage Bussgeldkatalog BKatV (D); §12 Abs. 2 StVO (D); Ziff. 3.2.10 Anlage 13 FeV (D).

(Ordnungs-)Busse von CHF 120.– bestraft.²⁰⁸⁵ Der Schweizer Bundesrat²⁰⁸⁶ erachtete also dieses Strassenverkehrsdelikt – auf einer bis 120 km/h begrenzten Autobahn²⁰⁸⁷ – nicht per se als verkehrssicherheitsbeeinträchtigend, sodass er es dem vereinfachten, schnellen, kosten-²⁰⁸⁸ und eintragsfreien²⁰⁸⁹ Ordnungsbussenverfahren unterstellte. Bei Ahndung eines solchen Ordnungsbussendelikts wird keine Administrativmassnahme ausgesprochen.²⁰⁹⁰ Erfolgt die Beurteilung der Straftat hingegen im ordentlichen Strafverfahren, z.B. bei Vorliegen eines Ausschlussgrundes nach Art. 3 f. OBG/Art. 5 Abs. 2 OBG, ist aufgrund des Wortlauts von Art. 16 Abs. 2 SVG eine (kostenpflichtige) Administrativmassnahme möglich.

Nach Art. 16 Abs. 2 SVG²⁰⁹¹ wird bei Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften, bei denen das Verfahren nach dem OBG ausgeschlossen ist, der Lernfahr- oder Führerausweis entzogen oder eine Verwarnung ausgesprochen. Bei einem solchen Ausschluss²⁰⁹² – Art. 7 OBG ist somit auch nicht anwendbar²⁰⁹³ – kann gegenüber einem Fahrzeughalter ein Entzug oder eine Verwarnung nicht ausgesprochen werden. Im Sinne einer grammatikalischen Auslegung von Art. 16 Abs. 2 SVG könnte davon ausgegangen werden, dass sämtliche Widerhandlungen, bei denen das Ordnungsbussenverfahren und damit auch die «Halterverantwortlichkeit» ausgeschlossen sind, stets eine Verwarnung oder einen Ausweisentzug zur Folge haben. Art. 16a Abs. 4 SVG sieht allerdings in «besonders leichten Fällen» den Verzicht auf eine Administrativmassnahme vor.²⁰⁹⁴ Art. 16 Abs. 2 SVG nennt diese Möglichkeit nicht und enthält auch keinen Hinweis auf Art. 16a Abs. 4 SVG.²⁰⁹⁵ Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung liegt es nahe, sich bei der Beurteilung

2085 Ziff. 2.226 Bussenliste 1 Anhang 1 OBV; Art. 36 Abs. 3 VRV.

2086 Siehe Art. 15 OBG.

2087 Bei offenen Autobahnen ist das Gefährdungspotenzial entsprechend höher. Damit besteht ein sachlicher Grund für die unterschiedliche Behandlung dieser Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht in administrativmassnahmenrechtlicher Hinsicht.

2088 Art. 1 Abs. 1 OBG; Art. 12 OBG; EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 59; EICKER, NK 2018, S. 269; MAEDER, AJP 2014, S. 680 m.w.H.

2089 EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 61; EICKER, NK 2018, S. 269 m.w.H.

2090 Siehe Ausführungen in I.B.2.3.

2091 Bei dieser Bestimmung passte der Gesetzgeber bei der Revision nur das Datum des OBG an.

2092 Siehe Ausführungen in I.B.2.2.a.

2093 Siehe Ausführungen in I.B.2.3.

2094 MIZEL, RDAF 2004, S. 386.

2095 Vgl. MIZEL, RDAF 2004, S. 386; vgl. WEISSENBERGER, Komm SVG / aOBG/2014, N 20 zu Art. 16 SVG.

eines «besonders leichten Falles» im Sinne von Art. 16a Abs. 4 SVG an den Verkehrsregelverletzungen zu orientieren, die nach dem Ordnungsbussengesetz erledigt werden und ebenfalls keine Administrativmassnahme nach sich ziehen.²⁰⁹⁶ Eine solche Auslegung macht unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Strassenverkehrsteilnehmer²⁰⁹⁷ durchaus Sinn. Art. 16 Abs. 2 SVG könnte mithin durch den Gesetzgeber wie folgt um den Wortlaut von Art. 16a Abs. 4 SVG resp. einen Hinweis auf die «besonders leichten Fälle» oder einen Binnenverweis auf letztere Norm ergänzt werden:

«Nach Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften, bei denen das Verfahren nach dem Ordnungsbussengesetz vom 18. März 2016 abgeschlossen ist, wird der Lernfahr- oder Führerausweis entzogen, eine Verwarnung ausgesprochen oder in besonders leichten Fällen auf jegliche Massnahmen verzichtet».

Dies führt zu einer gleichen Beurteilung von «besonders leichten Fällen». Die «besonders leichten Fälle» gemäss Art. 16a Abs. 4 SVG sind von den «leichten Fällen» nach Art. 16a Abs. 1-3 SVG zu unterscheiden. Letztere umschreibt der Bundesrat – unter Verweis auf eine (ältere) Praxis des BGer – als Verstösse gegen die Strassenverkehrsregeln, welche nur wenig über den in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV erwähnten Übertretungen liegen. Bei wiederholten «leichten» Widerhandlungen soll der Führerausweis entzogen werden. Weiter ist in der Botschaft zu einer Revision des SVG festgehalten, dass es in «besonders leichten Fällen» nicht gerechtfertigt ist, die gleiche Massnahme zu verfügen wie bei «leichten Fällen». Deshalb werde bestimmt, dass die Administrativmassnahmenbehörden bei «besonders leichten Verkehrsregelverletzungen» auf jegliche Massnahmen zu verzichten haben.²⁰⁹⁸

Bei Vorliegen eines **geringfügigen und mit der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV vergleichbaren Straftatbestands** ist die Anwendung von Art. 16a Abs. 4 SVG zu prüfen. Die Anwendung von Art. 16a Abs. 4 SVG setzt nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung eine **«besonders geringe» Gefahr für die Sicherheit anderer und ein «besonders leichtes» Verschulden** (geringfügige Missgeschicke)²⁰⁹⁹ voraus.²¹⁰⁰ Zu denken ist hier bspw. an äusserst geringfügige

2096 Urteil des BGer 1C_470/2020 vom 8. Februar 2021 E. 4.4; Urteil des BGer 1C_608/2017 vom 16. März 2018 E. 3.2.2; Urteil 1C_183/2016 vom 22. September 2016 E. 3.1; Urteil des BGer 1C_406/2010 vom 29. November 2010 E. 4.2.

2097 Art. 8 Abs. 1 BV.

2098 Vgl. zum Ganzen Botschaft SVG 1999 (Bundesrat), S. 4486 f.

2099 WEISSENBERGER, Komm SVG / aOBG/2014, N 4 zu Art. 16a SVG.

2100 Urteil des BGer 1C_438/2012 vom 17. Juni 2013 E. 2.1; Urteil 6A_52/2005 vom 2. Dezember 2005 E. 2.2.3; RÜTSCHHE/WEBER, BSK SVG, N 25 zu Art. 16a SVG; SCHAFFHAUSER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2003, S. 183.

ARV-Übertretungen oder andere «besonders leichte Verkehrsregelverletzungen», welche in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV nicht enthalten sind (wie bagatelartige Kollisionen auf Parkplätzen²¹⁰¹).²¹⁰² Diese Übertretungen sind im ordentlichen Strafverfahren zu beurteilen, da das vereinfachte Ordnungsbussenverfahren nicht durchgeführt werden kann. Wenn bereits bei einem solchen «besonders leichten Fall» auf eine Administrativmassnahme verzichtet wird, hat dies umso mehr für diejenigen vergleichbaren Fälle zu gelten, bei denen – wie bei den Ordnungsbussentatbeständen – **keine Gefährdung** vorliegt. Entsprechend ist bspw. auch bei einer durch das Strassenverkehrsamt direkt bei der Staatsanwaltschaft oder Übertretungsstrafbehörde angezeigten (und nicht durch die Polizei festgestellt)²¹⁰³ Unterlassung der Meldung des Wohnsitzwechsels *per analogiam* von einer Administrativmassnahme abzusehen. Denn wäre diese mit keiner Gefährdung von Personen verbundene Widerhandlung gegen die Verkehrszulassungsverordnung durch das zuständige Polizeiorgan festgestellt und ein Ordnungsbussenverfahren durchgeführt worden,²¹⁰⁴ wäre ebenfalls keine Administrativmassnahme zu verfügen.

6.2 Bei Ablehnung des Ordnungsbussenverfahrens oder fehlender/nicht fristgerechter Bezahlung der Ordnungsbusse

Ein ordentliches Strafverfahren wird eingeleitet, wenn die (mutmassliche) Täterschaft die in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV enthaltene Ordnungsbusse ablehnt²¹⁰⁵ oder deren (fristgerechte) Bezahlung – z.B. wegen Mittellosigkeit – verweigert.²¹⁰⁶ Ist der Fahrzeugführer unbekannt, wird ein solches Verfahren gegen den Fahrzeughalter eingeleitet und durchgeführt, sofern die Busse – unter Umständen infolge der Ablehnung des Ordnungsbussenverfahrens²¹⁰⁷ – nicht bezahlt²¹⁰⁸ wurde.²¹⁰⁹ Ein solches Verfahren ist auch einzuleiten und durchzuführen, wenn der Gesamtbetrag der Busse CHF 600.– übersteigt.²¹¹⁰ Im Gegensatz zu einem Anwendungsfall nach Art. 3 f. OBG ist in diesen Fällen das Ordnungsbussenverfahren unter Umständen nicht von vornherein ausgeschlossen, wenn bspw. die den Maximalbussenbetrag überstei-

2101 Vgl. Art. 4 Abs. 3 Bst. a OBG.

2102 Vgl. Art. 1 Abs. 2 OBG.

2103 Art. 3 Abs. 1 OBG.

2104 Ziff. 106.2 Bussenliste 1 Anhang 1 OBV.

2105 Art. 4 Abs. 3 Bst. c OBG und Art. 13 Abs. 2 OBG.

2106 Art. 6 Abs. 4 OBG, Art. 7 Abs. 3 OBG und Art. 9 Abs. 2 Bst. c OBG.

2107 Art. 4 Abs. 3 Bst. c OBG und Art. 13 Abs. 2 OBG.

2108 Art. 6 Abs. 4 OBG und Art. 9 Abs. 2 Bst. c OBG.

2109 Art. 7 Abs. 2 und Abs. 3 OBG.

2110 Art. 5 Abs. 2 OBG.

genden Übertretungen erst später hinzukamen. Es ist aufgrund des Wortlauts von Art. 16 Abs. 2 SVG fraglich, ob bei diesen weiteren Gründen, die zur Einleitung und Durchführung eines ordentlichen Strafverfahrens führen, eine Administrativmassnahme zu erfolgen hat oder von einer solchen stets abgesehen bzw. auf eine solche verzichtet wird. Den Materialien ist hierzu keine Antwort zu entnehmen.

In der **Literatur** wird die Ansicht vertreten, dass sich der Anwendungsbereich von Art. 16 Abs. 2 SVG (Verfügung eines Lernfahr- oder Führerausweiszugs oder einer Verwarnung) auf jene Fälle beschränkt, in denen die Tat bzw. Tatmehrheit oder das Alter der Täterschaft das Ordnungsbussenverfahren von vornherein ausschliesst und **mindestens die Voraussetzungen von Art. 16a Abs. 1 SVG (leichte Widerhandlung)** vorliegen. Hätte das Fehlverhalten hingegen objektiv im Ordnungsbussenverfahren geahndet werden können, sei grundsätzlich keine Administrativmassnahme auszusprechen.²¹¹¹ Dies ist insofern zu konkretisieren, als auch bei durch mehrere Handlungen begangenen Widerhandlungen, welche je für sich das Ordnungsbussenverfahren nicht ausschliessen und keine solche leichte Widerhandlungen sind, sondern nur, da sie in ihrer Gesamtheit den Höchstbussenbetrag nach Art. 5 Abs. 2 OBG übersteigen, Art. 16 Abs. 2 SVG anzuwenden und eine Administrativmassnahme zu verhängen ist. Denn die in diesem Umfang begangenen Widerhandlungen rechtfertigen regelmässig aufgrund ihrer **Gesamtschwere** nicht die Durchführung eines Ordnungsbussenverfahrens und mithin auch nicht den Ausschluss einer Administrativmassnahme. Im Übrigen ist den soeben erwähnten Ausführungen in der Literatur zuzustimmen.

Die betroffene Person könnte aufgrund der in Aussicht gestellten Administrativmassnahme unter Druck geraten. Zu deren Verhinderung könnte die betroffene Person mithin davon absehen, die Ordnungsbusse im ordentlichen Strafverfahren durch die Strafbehörden überprüfen zu lassen.²¹¹² Aufgrund dieser indirekten Beschränkung der Verteidigungsrechte ist nach der hier vertretenen Ansicht eine Administrativmassnahme ausgeschlossen, wenn aufgrund der **Ablehnung**²¹¹³ des Ordnungsbussenverfahrens oder der **fehlenden/ nicht fristgerechten Bezahlung**²¹¹⁴ der Ordnungsbusse ein ordentliches Strafverfahren durchgeführt wird.

2111 Vgl. zum Ganzen WEISSENBGER, Komm SVG/ aOBG/2014, N 20 zu Art. 16 SVG; siehe MIZEL, RDAF 2004, S. 386.

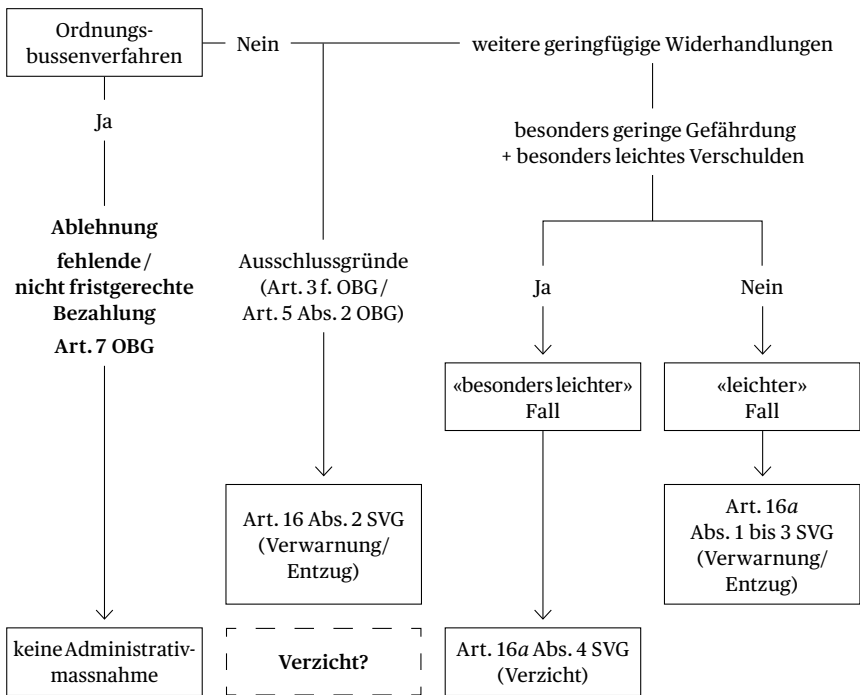
2112 Diese Sorge um die Einleitung und Durchführung eines Administrativmassnahmenverfahrens wird in der Praxis häufig bei Einsprachen im Strafbefehlsverfahren bei geringfügigen Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht vorgebracht.

2113 Art. 4 Abs. 3 Bst. c OBG und Art. 13 Abs. 2 OBG.

2114 Art. 6 Abs. 4 OBG, Art. 7 Abs. 3 OBG und Art. 9 Abs. 2 Bst. c OBG.

Das hat auch dann zu gelten, wenn **Art. 7 OBG** Anwendung findet. Denn die Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters stützt sich nicht auf eine diesem nachgewiesenen Widerhandlung gegen das schweizerische Strassenverkehrsrecht. Es wurde bereits oben aufgezeigt, dass der Gesetzgeber **Art. 7 OBG** zwar als Massnahme im Rahmen des Verkehrssicherheitspakets *Via sicura* einfuhrte, die Verkehrssicherheit damit jedoch nur marginal – wenn überhaupt – verbessert werden kann. Bei einer Gefährdung anderer Personen gelangt diese Vorschrift nicht zur Anwendung.²¹¹⁵ Gegenüber dem nach **Art. 7 OBG** verantwortlichen Fahrzeughalter eine Administrativmassnahme auszusprechen, erscheint somit nicht angezeigt, da dieser nicht als verkehrsgefährdender Fahrzeugführer zu bessern oder zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit vom Verkehr fernzuhalten ist.²¹¹⁶

Abb. 12: Administrativmassnahmen bei geringfügigen Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht



2115 Art. 4 Abs. 3 Bst. a OBG.

2116 Vgl. Strassenverkehrsamt des Kantons Luzern, Administrativmassnahmen, Luzern 2021.

B. Bemerkungen zum Legalitätsprinzip

1. Notwendigkeit der strafrechtlichen Verantwortlichkeit des Unternehmens im Strassenverkehrsrecht

§ 25a StVG (D) erfasst ebenso Unternehmen.²¹¹⁷ In der Schweiz besteht erst ab dem 1. Oktober 2023 mangels vorheriger ausdrücklicher Nennung in Art. 7 OBG die Möglichkeit, einer im Fahrzeugausweis als Halter eingetragenen juristischen Person die Busse und allenfalls die Kosten aufzuerlegen.²¹¹⁸ Der Gesetzgeber bezweckte dies zwar, vermochte die Anforderungen an das Legalitätsprinzip jedoch nicht zu erfüllen, weshalb er dies mit der aktuellen Revision korrigierte.²¹¹⁹ Eine Erhebung der Busse bei Einzelunternehmen und gewissen²¹²⁰ Rechtsgemeinschaften ist jedoch nach wie vor nicht angedacht. Während die Verfahrenskosten in Deutschland mithin auch einer «Mietwagenfirma» auferlegt werden können, war in der Schweiz bis zum 1. Oktober 2023 die Abwälzung dieser Kosten auf juristische Personen nicht möglich. Dies, obwohl in der Praxis zunehmend Schwierigkeiten bei der Erteilung von Fahrzeugführerdaten durch die «Mietwagenfirmen» an die zuständigen Polizeiorgane festgestellt werden müssen. Die «Mietwagenfirmen» sind in erster Linie an den Kreditkartenangaben interessiert, auf welche die Polizeiangehörigen zumeist aus Datenschutzgründen keinen Zugriff erhalten. Durch die Inanspruchnahme der «Mietwagenfirmen» würde deren Interesse verstärkt, möglichst sämtliche Daten insbesondere auch von den Fahrzeugführern aus dem Ausland korrekt zu erfassen. So ist bspw. das Geburtsdatum des angeblichen Fahrzeugführers neben dessen Name regelmässig bedeutsam für die polizeiliche Ausschreibung einer Person zur Aufenthaltsnachforschung.

2117 Beschluss des OLG (D) Köln 3 Ss 523/83 vom 24. August 1983, in: VRS 76/1984, S. 157 f. (S. 157).

2118 BGE 144 I 242 E. 3.2 S. 252 f. (siehe Medienmitteilung Juni 2018 [BGer], S. 1 f.); a.M. Urteil des Obergerichts des Kantons Zug BZ 2015 54 vom 21. Juli 2015, in: CAN 85/2015, S. 238 ff. (E. 3.3 S. 239 f.).

2119 Bericht Teilrevision SVG und OBG 2020 (UVEK), S. 27.

2120 Die einfache Gesellschaft hat keine Firma, sondern einen Namen. Da die einfachen Gesellschaften keinen Sitz im rechtlichen Sinne haben, fehlt es zudem an der Adresse für die Vornahme eines Eintrags im Fahrzeugausweis (vgl. Art. 4 Bst. b IVZV i.V.m. Ziff. 2.22 Anhang 1 IVZV). Bei im Handelsregister eingetragenen Unternehmen kann hingegen ein solcher Eintrag erfolgen (vgl. Entscheid der Verwaltungsrekurskommission des Kantons St. Gallen I/2-2014/35 vom 8. Januar 2015 Regeste).

2. Inkasso bei Unternehmen mit Sitz im Ausland

Sollte die Verantwortlichkeit des Unternehmens für Ordnungsbussen eingeführt werden, sind auch deren Auswirkungen und Folgen zu bedenken. Bei einem Unternehmen mit Sitz²¹²¹ im Ausland ist dessen **Ausschreibung nicht möglich** und auch die Verfahrenskosten können die Strafbehörde aufgrund des Territorialitätsprinzips **nicht im Betreibungsverfahren** einholen. Im Gegensatz hierzu kann die Übertretungsstrafbehörde oder Staatsanwaltschaft den Strafbefehl an eine natürliche Person – bei fehlender direkter Aushändigungsmöglichkeit aufgrund eines Staatsvertrages – national zur Zustellung durch die Polizeiangehörigen ausschreiben lassen und deren Anhaltung dann allenfalls bei der Wiedereinreise in die Schweiz veranlassen.²¹²²

Die **Vollstreckung einer Busse** nach Art. 7 OBG im Ausland ist nur möglich, wenn dies in einem Abkommen mit der Schweiz entsprechend vorgesehen und die entsprechende Norm in Kraft getreten ist. Zumal die Bussenerhebung bzw. die strafrechtliche Verantwortlichkeit – wie bereits ausgeführt wurde – namentlich in Deutschland abgelehnt wird.²¹²³ So ist zwar im **deutsch-schweizerischen Polizeivertrag** aufgeführt, dass für Bussen bei einem Betrag von EUR 40.– bzw. CHF 70.– Vollstreckungshilfe geleistet wird, jedoch ist die entsprechende Bestimmung bisher (**noch**) **nicht in Kraft** getreten.²¹²⁴ Diese Vollstreckungshilfe durch eine deutsche Behörde ist allerdings ausgeschlossen, wenn die betroffene Person in dem ausländischen Verfahren keine Gelegenheit hatte einzuwenden, für die der Entscheidung zugrunde liegende Handlung nicht verantwortlich zu sein, und sie dies gegenüber der Bewilligungsbehörde²¹²⁵ geltend macht.²¹²⁶ Der Fahrzeughalter wird bereits mit dem am Fahrzeug angebrachten digitalen Ordnungsbussen-Steckzettel oder dem Übertretungsvorhalt und der Zahlungserinnerung aufgefordert, die Fahrzeugführerschaft zum Tatzeitpunkt zu benennen. Der an das Unternehmen adres-

2121 Art. 46 Abs. 2 SchKG.

2122 So schreibt der Kanton Schwyz ausländische Staatsangehörige auch bereits bei 1 Tag Ersatzfreiheitsstrafe aus. Während die Verfahrenskosten unter Umständen nicht erhältlich gemacht werden können, gilt dies hingegen nicht für die Strafe.

2123 Siehe Ausführungen in IV.A.

2124 Art. 37 Abs. 1 Deutsch-schweizerischer Polizeivertrag (**noch nicht in Kraft**); Botschaft deutsch-schweizerischer Polizeivertrag 1999 (Bundesrat), S. 894.

2125 In der Schweiz ist dies das Bundesamt für Justiz (JOHNSON, SVR 2014, S. 324 m.w.H.).

2126 § 87b Abs. 3 Nr. 9 IRG (D); die Geltendmachung hat innert 2 Wochen seit Erhalt der Abschriften der vom Entscheidungsstaat übermittelten Unterlagen zu erfolgen (§ 87c Abs. 1 IRG [D]; JOHNSON, SVR 2014, S. 324).

sierten Aufforderung kann eine natürliche Person nachkommen, zumal ersteres das Fahrzeug nicht gelenkt haben kann.²¹²⁷ Es kommt allerdings nur dann zu keiner Bussenerhebung nach Art. 7 OBG, wenn die Täterschaft aufgrund der Benennung individualisierbar ist.²¹²⁸

Der im Ausland wohnende Schuldner kann nur dann, wenn er in der Schweiz bspw. eine Geschäftsniederlassung besitzt, am Sitz derselben betrieben werden.²¹²⁹ Bei Forderungen von Unternehmen mit Sitz im Ausland sind aufgrund der **fehlenden Inkassomöglichkeit** zahlreiche Abschreibungen zu erwarten. Dies zeigten bereits Beispiele aus der Praxis, als die Rechtslage zur strafrechtlichen Verantwortlichkeit des Unternehmens noch nicht durch das BGer geklärt war und die Polizei Unternehmen mit ausländischem Sitz bei fehlender oder nicht fristgerechter Bezahlung von Ordnungsbussen an die Strafbehörden verzeigte. Aus verfahrensökonomischen Gründen bei nicht zahlenden Unternehmen mit Sitz im Ausland im Ordnungsbussenverfahren auf die Anzeigepflicht der Polizei bei der Übertretungsstrafbehörde oder Staatsanwaltschaft zu verzichten, wird nach der hier vertretenen Ansicht abgelehnt. Denn dieses Vorgehen lässt sich auf keine rechtliche Grundlage stützen, um im Sinne des **Opportunitätsprinzips** nach Art. 8 Abs. 1 StPO auf die Strafverfolgung verzichten zu können. Art. 100 Ziff. 1 Abs. 2 SVG sieht zwar in besonders leichten Fällen vor, dass von der Strafe Umgang genommen werden kann. Dies müsste dann aufgrund der Gleichbehandlung auch für natürliche Personen mit Wohnsitz im Ausland gelten, was wiederum zu einer Ungleichbehandlung mit solchen mit Schweizer Wohnsitz führt.

Die derzeitige rechtliche Situation bedingt also bei der Einführung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit des Unternehmens ein weiteres Tätigwerden des Gesetzgebers, um diese von Rechtsunsicherheit geprägte Situation zu beseitigen.

3. Einführung einer neuen Vorschrift zur strafrechtlichen Verantwortlichkeit des Unternehmens

Nach dem deutschen Recht kann die Verwaltungsbehörde gegenüber einer juristischen Person und einer Personenvereinigung eine Geldbusse aussprechen.²¹³⁰ Das schweizerische Recht sieht die Strafbarkeit bzw. Verantwort-

2127 JOHNSON, SVR 2014, S. 323.

2128 Siehe Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

2129 Art. 50 Abs. 1 SchKG.

2130 § 30 OWiG (D); siehe Ausführungen in IV.C.2.4; vgl. Beschluss des OLG (D) Köln 3 Ss 523/83 vom 24. August 1983, in: VRS 66/1984, S. 157f. (S. 157).

lichkeit²¹³¹ des Unternehmens nur bei Vorliegen eines Verbrechens oder Vergehens nach Art. 102 StGB vor.

Art. 102 StGB: Strafbarkeit (7. Titel: Verantwortlichkeit des Unternehmens)

¹ Wird in einem Unternehmen in Ausübung geschäftlicher Verrichtung im Rahmen des Unternehmenszwecks ein Verbrechen oder Vergehen begangen und kann diese Tat wegen mangelhafter Organisation des Unternehmens keiner bestimmten natürlichen Person zugerechnet werden, so wird das Verbrechen oder Vergehen dem Unternehmen zugerechnet. In diesem Fall wird das Unternehmen mit Busse bis zu 5 Millionen Franken bestraft.

² Handelt es sich dabei um eine Straftat nach den Artikeln 260^{ter}, 260^{quinquies}, 305^{bis}, 322^{ter}, 322^{quinquies}, 322^{septies} Absatz 1 oder 322^{octies}, so wird das Unternehmen unabhängig von der Strafbarkeit natürlicher Personen bestraft, wenn dem Unternehmen vorzuwerfen ist, dass es nicht alle erforderlichen und zumutbaren organisatorischen Vorkehren getroffen hat, um eine solche Straftat zu verhindern.

³ Das Gericht bemisst die Busse insbesondere nach der Schwere der Tat und der Schwere des Organisationsmangels und des angerichteten Schadens sowie nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Unternehmens.

⁴ Als Unternehmen im Sinne dieses Titels gelten:

- a. juristische Personen des Privatrechts;
- b. juristische Personen des öffentlichen Rechts mit Ausnahme der Gebietskörperschaften;
- c. Gesellschaften;
- d. Einzelfirmen.

Übertretungen werden von besagter Norm ausdrücklich nicht erfasst.²¹³² Der Gesetzgeber könnte unter ausdrücklicher Nennung des Unternehmens – und nicht nur der juristischen Person²¹³³ – als Strafsubjekt in einer noch zu schaffenden Vorschrift vorsehen, dass dieses anstelle der mit verhältnismässigem Aufwand nicht feststellbaren (schuldhaft handelnden) natürlichen Person für die Kosten aufzukommen hat.²¹³⁴ Es ist bspw. folgende **Ergänzung in Art. 7 Abs. 1 OBG** möglich:

2131 Siehe Marginalie von Art. 102 StGB, welche sowohl die Strafbarkeit als auch die strafrechtliche Verantwortlichkeit nennt, was zu Einordnungsschwierigkeiten bzw. zur Frage, ob es sich hierbei um einen eigenständigen Straftatbestand bzw. ein fahrlässiges unechtes Unterlassungsdelikt handelt, führen kann.

2132 Art. 105 Abs. 1 StGB.

2133 Per 1. Oktober 2023 ergänzte der Gesetzgeber Art. 7 Abs. 1 OBG um die juristischen Personen.

2134 Vgl. KREIT, S. 52.

«..., so wird die Busse der im Fahrzeugausweis als Fahrzeughalterin oder Fahrzeughalter eingetragenen natürlichen Person oder dem eingetragenen Unternehmen [anstatt: natürlichen oder juristischen Person] auferlegt».

Der Begriff «**Unternehmen**» ist zu verwenden, um Einzelunternehmen²¹³⁵ und sämtliche Gesellschaften zu erfassen. Der Begriff «juristische Person» berücksichtigt hingegen die Einzelunternehmen und Rechtsgemeinschaften bzw. (Personen-)Gesellschaften ohne Rechtspersönlichkeit²¹³⁶ nicht.²¹³⁷ Deren «Firma»²¹³⁸ (also die Firmenbezeichnung) kann ebenso im Fahrzeugausweis eingetragen werden.²¹³⁹ Eine Doppelbestrafung einer solchen Gesellschaft und des Gesellschafters oder der Gesellschafterin ist insofern nicht denkbar, als nur jeweils ein Halter oder eine Halterin im Fahrzeugausweis eingetragen werden kann.²¹⁴⁰ Es ist aber auch die Einführung eines **zusätzlichen Abs. 6 in Art. 7 OBG** denkbar, welcher wie folgt lauten könnte:

«Ist im Fahrzeugausweis als Fahrzeughalter ein Unternehmen oder dessen Adresse eingetragen, (so)²¹⁴¹ wird die Busse von diesem erhoben».

Eine solche Ergänzung wäre bereits bei der Einführung von Art. 6 aOBG/2014 oder bei der Revision dieser Bestimmung in Betracht gekommen. Bei diesem Zusatz hätte der altrechtliche Wortlaut von Art. 7 Abs. 1 OBG («[...], so wird die Busse dem im Fahrzeugausweis eingetragenen Fahrzeughalter auferlegt» resp. nach der Revision «[...], so wird die Busse der im Fahrzeugausweis eingetragenen Fahrzeughalterin oder dem im Fahrzeugausweis eingetragenen Fahrzeughalter auferlegt») beibehalten werden können.

2135 Siehe Art. 102 Abs. 2 Bst. d StGB.

2136 Siehe Art. 102 Abs. 2 Bst. c StGB.

2137 Vgl. PROBST, BSK SVG, N 228 zu Art. 58 SVG m.w.H.; vgl. SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, Nr. 868; Art. 7 Abs. 2 VStrR bezieht Personengesamtheiten ohne Rechtspersönlichkeit (vgl. Art. 102 Abs. 4 Bst. c StGB) ausdrücklich mit ein.

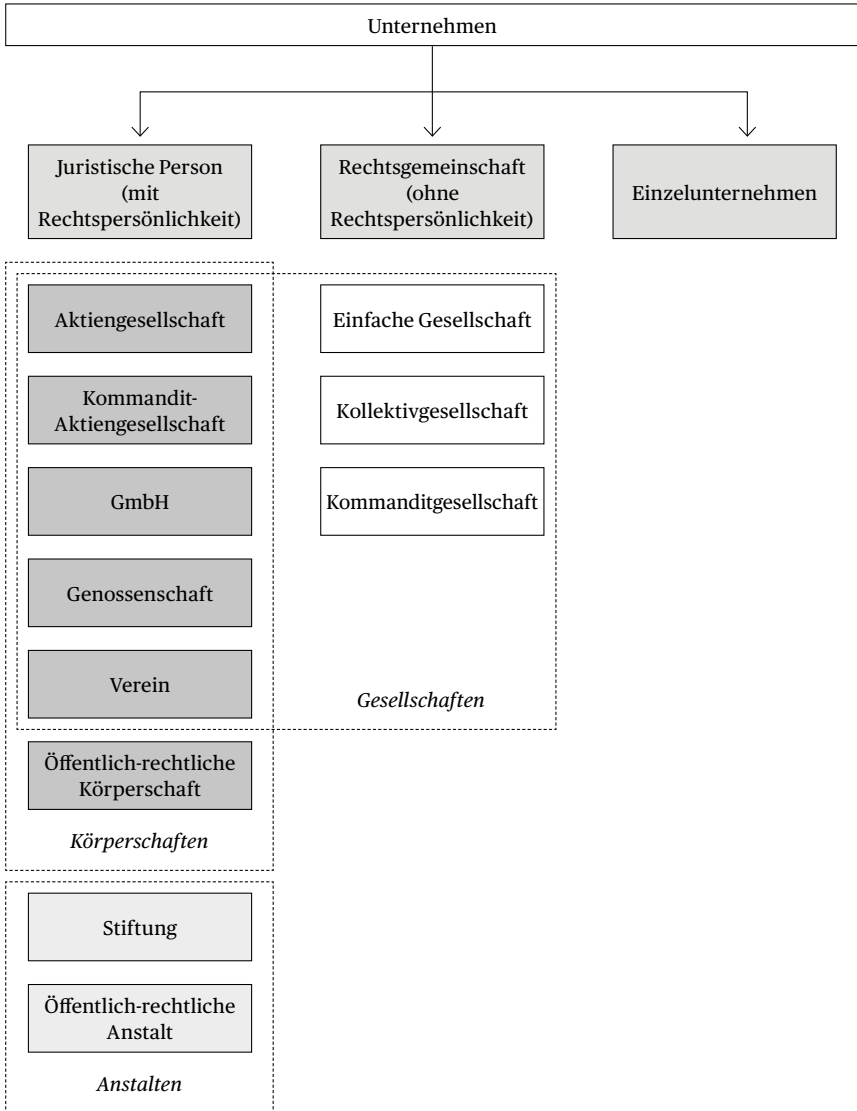
2138 Die einfache Gesellschaft hat keine Firma, sondern einen Namen. Da die einfachen Gesellschaften keinen Sitz im rechtlichen Sinne haben, fehlt es zudem an der Adresse für die Vornahme eines Eintrags im Fahrzeugausweis (vgl. Art. 4 Bst. b IVZV i.V.m. Ziff. 2.22 Anhang 1 IVZV). Bei im Handelsregister eingetragenen Unternehmen kann hingegen ein solcher Eintrag erfolgen (vgl. Entscheid der Verwaltungsrekurskommission des Kantons St. Gallen I/2-2014/35 vom 8. Januar 2015 Regeste).

2139 Art. 4 Bst. b IVZV i.V.m. Ziff. 2.22 Anhang 1 IVZV (ehemals Art. 3 Abs. 1 Bst. b Ziff. 1 MO-FIS-Register-Verordnung); siehe Urteil des BGER 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.4 m.w.H. (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, AJP 2018, S. 1568 ff.; siehe Ziff. 1 Anhang 5 VVV).

2140 Art. 78 Abs. 1^{bis} VZV; vgl. NIGGLI/GFELLER, BSK StGB, N 399 zu Art. 102 StGB.

2141 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

Abb.13: Unternehmensbegriff



Da es vorkommen kann, dass die Firmenbezeichnung zwischenzeitlich geändert hat, aber noch keine Änderung dem Strassenverkehrsamt gemeldet²¹⁴² oder diese durch die Verwaltungsbehörde noch nicht angepasst worden ist, wird der Zusatz in Art. 7 Abs. 6 OBG bevorzugt, welcher ebenso die Adresse nennt. Der Wortlaut dieses Lösungsvorschlags orientiert sich ebenso am jetzigen Art. 7 OBG, welcher die Busse «auferlegt» (Abs. 1) bzw. den Fahrzeughalter zur deren «Bezahlung» anhält (Abs. 5), jedoch keine eigentliche Bestrafung vorsieht. Nach der hier vertretenen Ansicht verstösst eine solche Bussenerhebung unabhängig vom Nachweis eines Organisationsmangels²¹⁴³ und mithin eines Organisationsverschuldens²¹⁴⁴ resp. einer Schuld *sui generis*²¹⁴⁵ oder der Verletzung einer Rechtspflicht²¹⁴⁶ gegen straf(prozess)rechtliche Grundsätze und ist EMRK-widrig, sofern der Norm «Strafcharakter» zugesprochen wird. Bei dem erwähnten Einbezug aller Unternehmen in Art. 7 Abs. 1 OBG oder in einem neu zu schaffenden Art. 7 Abs. 6 OBG stellen sich mithin bei einer Bussenauflegung wiederum die eingangs genannten Probleme. Die Beeinträchtigung und Verletzung straf(prozess)rechtlicher Grundsätze (namentlich der Unschuldsvermutung²¹⁴⁷ und des Schuld- und Täterprinzips²¹⁴⁸) stehen einer solchen Regelung – bei Bejahung von deren derzeit noch unklarem «Strafcharakter»²¹⁴⁹ – entgegen. Vergleichbare Überlegung wurden damals bei der Einführung von Art. 102 StGB angestellt, als das dem schweizerischen Strafrecht zugrunde liegende Schuldprinzip im Bereich des Unternehmensstrafrechts notwendigerweise umgedeutet und der Vorwurf mangelhafter Organisation erhoben wurde.²¹⁵⁰ Nachfolgend ist deshalb eine mögliche Ausdehnung von Art. 102 StGB auf den Ordnungsbussenbereich zu erforschen.

2142 Art. 74 Abs. 5 VZV.

2143 Art. 102 Abs. 1 StGB.

2144 Botschaft StGB 1998 (Bundesrat), S. 2142 und S. 2144.

2145 Botschaft StGB 1998 (Bundesrat), S. 2142.

2146 Art. 11 StGB; Art. 29 StGB; Art. 6 Abs. 2 VStrR i.V.m. Art. 6 Abs. 3 VStrR.

2147 Siehe Ausführungen in III.H.

2148 Siehe Ausführungen in III.I.

2149 Siehe Ausführungen in II.D.4.4.

2150 HEIMGARTNER, StGB/JStG Komm, N 1 zu Art. 102 StGB mit Verweis auf Botschaft StGB 1998 (Bundesrat), S. 2142 und S. 2144.

4. Ausdehnung von Art. 102 StGB auf den Ordnungsbussenbereich

4.1 Änderung von Art. 105 StGB zur Einführung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit des Unternehmens

Art. 105 StGB nimmt Übertretungen von der Strafbarkeit bzw. Verantwortlichkeit des Unternehmens aus.

Art. 105 StGB: Keine oder bedingte Anwendbarkeit

- ¹ Die Bestimmungen über die bedingten und die teilbedingten Strafen (Art. 42 und 43), über die Landesverweisung (Art. 66a-66d) sowie über die Verantwortlichkeit des Unternehmens (Art. 102) sind bei Übertretungen nicht anwendbar.
- ² Versuch und Gehilfenschaft werden nur in den vom Gesetz ausdrücklich bestimmten Fällen bestraft.
- ³ Freiheitsentziehende Massnahmen (Art. 59-61 und 64), das Tätigkeitsverbot (Art. 67), das Kontakt- und Rayonverbot (Art. 67b) sowie die Veröffentlichung des Urteils (Art. 68) sind nur in den vom Gesetz ausdrücklich bestimmten Fällen zulässig.

Um für die Ordnungsbussen eine Ausnahmeregelung zu schaffen, könnte ein **Zusatz in Abs. 1** eingeführt werden, welcher wie folgt lautet:

«[...] nicht anwendbar]; davon ausgenommen sind (alternativ: unter Vorbehalt von) Übertretungen gemäss (allenfalls zusätzlich: der Bussenliste 1) Anhang 1 der Ordnungsbussenverordnung vom 16. Januar 2019 (Verweis in der FN auf SR 314.11)».

4.2 Ergänzung von Art. 7 OBG zur Einführung der Strafbarkeit bzw. Verantwortlichkeit des Unternehmens nach Art. 102 StGB

Neben der Ergänzung von Art. 105 StGB um die vorgenannte Ausnahmeregelung ist ebenso eine weitere Anpassung im neu zu schaffenden Art. 7 Abs. 6 OBG²¹⁵¹ denkbar. Dieser müsste einen **Aussenverweis auf Art. 102 StGB** enthalten, um die im StGB normierte Strafbarkeit bzw. Verantwortlichkeit des Unternehmens im Ordnungsbussenbereich einzuführen.

«Ist im Fahrzeugausweis als Fahrzeughalter ein Unternehmen oder dessen Adresse eingetragen, (so)²¹⁵² wird von diesem die Busse gemäss Art. 102 des Schweizerischen Strafgesetzbuches vom 21. Dezember 1937 (Verweis in der FN auf SR 311.0) erhoben».

²¹⁵¹ Siehe Ausführungen in V.B.2.

²¹⁵² Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

Eine Busse gemäss Art. 102 StGB zu «erheben», statt den Fahrzeughalter mit einer solchen zu bestrafen, erscheint im Hinblick auf den Gesetzeswortlaut von vorgenannter Vorschrift nicht systemkonform und ist entsprechend mit Rechtsunsicherheit verbunden. Es ist mithin folgende Formulierung des noch einzuführenden Art. 7 Abs. 6 OBG²¹⁵³ denkbar:

«Ist im Fahrzeugausweis als Fahrzeughalter ein Unternehmen oder dessen Adresse eingetragen, (so)²¹⁵⁴ gilt Art. 102 des Schweizerischen Strafgesetzbuches vom 21. Dezember 1937 (Verweis in der FN auf SR 311.0; allenfalls zusätzlich: sinngemäss²¹⁵⁵)».

Ein solcher Aussenverweis führt zu einem einheitlichen Unternehmensbegriff im Neben- und Kernstrafrecht, was insbesondere bei dessen Auslegung zuträglich wäre.

4.3 Auswirkungen der Ausweitung der Strafbarkeit bzw. Verantwortlichkeit des Unternehmens nach Art. 102 StGB auf Ordnungsbussdelikte

a. Zusätzlicher Ermittlungs- und Untersuchungsaufwand der Strafverfolgungsbehörde

Gemein haben Art. 7 OBG und Art. 102 Abs. 1 StGB, dass sie subsidiär zur Anwendung gelangen.²¹⁵⁶ Im Ordnungsbussenverfahren ist vorausgesetzt, dass die tatsächliche Fahrzeugführerschaft unbekannt ist. Ebenso bei Art. 102 Abs. 1 StGB kann die Tat keiner bestimmten Person zugerechnet werden. Der Grund für diese fehlende Ermittlung der Täterschaft wird jedoch nur in letztgenannter Bestimmung ausdrücklich genannt. So muss für die Begründung der Strafbarkeit bzw. Verantwortlichkeit des Unternehmens ein **Organisationsmangel** vorliegen, und dieser muss die Ermittlung des tatsächlichen Täters vereiteln bzw. verunmöglichen.²¹⁵⁷ Ein Organisationsmangel liegt bspw. vor, wenn nicht festgestellt werden kann, wer an einem bestimmten Tag mit dem Unternehmensfahrzeug unterwegs war.²¹⁵⁸ Art. 7 OBG hingegen enthält kei-

2153 Siehe Ausführungen in V.B.2.

2154 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

2155 Die Formulierung «sinngemäss» findet sich in der StPO und im StGB mehrfach; sie ist als auslegungsbedürftiger Begriff im Strafverfahren jedoch aufgrund des Bestimmtheitsgebots besser zu vermeiden.

2156 Mit Ausnahme des Vorliegens eines Straftatbestandes nach Art. 102 Abs. 2 StGB, wo eine originäre Verantwortlichkeit gilt.

2157 Art. 102 Abs. 1 StGB.

2158 Vgl. zum Ganzen NIGGLI/GFELLER, BSK StGB, N 34 zu Art. 102 StGB m.w.H.

nen solchen Verweis auf einen Organisationsmangel, der den eigentlichen Vorwurf an das Unternehmen darstellt. Vielmehr knüpft Art. 7 OBG einzig an die formelle Eigenschaft als Fahrzeughalter an.²¹⁵⁹ Aufgrund eines Aussenverweises auf Art. 102 StGB müsste die Strafbehörde mithin zusätzlich prüfen, ob ein Organisationsmangel vorliegt, und erst dann könnte sie das Unternehmen als Fahrzeughalter zur Bezahlung der Busse im Sinne von Art. 7 OBG anhalten. Schwierigkeiten vermöchte in der Praxis zudem der Umstand zu begründen, dass die Anlasstat – welche sich über mehrere Verweise definiert, da Art. 7 OBG eine Blankettnorm ist und gleichzeitig einen Aussenverweis auf Art. 102 StGB enthält – in **Ausübung geschäftlicher Verrichtung im Rahmen des Unternehmenszwecks** begangen worden sein muss. Dieser Nachweis wäre für die Strafbehörde ebenfalls mit zusätzlichem Aufwand verbunden. So müsste bspw. dargelegt werden, dass es sich um ein Geschäftsfahrzeug handelt und die private Nutzung dieses Fahrzeugs ausgeschlossen war.²¹⁶⁰

b. Unterschiedlicher Gerichtsstand

In strafprozessualer Hinsicht hätte die Ausdehnung der Strafbarkeit bzw. Verantwortlichkeit des Unternehmens unter Verweis auf Art. 102 StGB Auswirkung auf den **Gerichtsstand**. Als solcher gilt nach dieser Vorschrift bei Strafverfahren gegen ein Unternehmen oder eine für das Unternehmen handelnde Person deren Sitz.²¹⁶¹ Bei der Einführung der Strafbarkeit bzw. Verantwortlichkeit des Unternehmens im Ordnungsbussenbereich bzw. in Art. 7 OBG ohne Verweis auf Art. 102 StGB wären für die Bestimmung des Gerichtsstands die Art. 31–35 StPO massgebend.²¹⁶² Für die Verfolgung und Beurteilung einer Übertretung gegen das Strassenverkehrsrecht wäre also in erster Linie die Behörde des Orts zuständig, an dem die Tat verübt worden ist.²¹⁶³ Dies hätte zur Folge, dass bspw. auf einer Autobahn unterschiedliche Behörden zuständig sein könnten, je nachdem, ob die Geschwindigkeitsüberschreitung bei unter 25 km/h (Ordnungsbussentatbestand) oder über 35 km/h (Vergehen oder Verbrechen) liegt. Im ersten Fall wäre die Strafverfolgungsbehörde am Ort der Übertretung zuständig, im Letzteren diejenige am Sitz des Unternehmens. Ohne Verweis auf Art. 102 StGB in Art. 7 OBG läge also der gleiche Gerichtsstand wie bei den übrigen Übertretungen gegen das Strassenverkehrs-

2159 Vgl. zum Ganzen MAEDER, AJP 2014, S. 683 f.

2160 Siehe NIGGLI/GFELLER, BSK StGB, N 85 zu Art. 102 StGB.

2161 Art. 36 Abs. 2 StPO.

2162 Art. 36 Abs. 3 StPO.

2163 Art. 31 StPO (Gerichtsstand des Tatortes).

recht vor (26-34 km/h), bei welchen die Strafbarkeit bzw. Verantwortlichkeit des Unternehmens nach wie vor ausgeschlossen ist.

c. Pauschale Bussenerhebung widerspricht Art. 102 Abs. 3 StGB

Das BGer rechnet das in einem Unternehmen in Ausübung geschäftlicher Ver-
richtung(en) im Rahmen des Unternehmenszwecks begangene Verbrechen
oder Vergehen (im Anwendungsfall von Art. 7 OBG ist es eine Übertretung)
dem Unternehmen zu.²¹⁶⁴ Anstelle des gewöhnlichen Verschuldens der Fahr-
zeugführerschaft wird dem Unternehmen ein «Organisationsverschulden»²¹⁶⁵
resp. eine «Schuld *sui generis*»²¹⁶⁶ infolge der mangelhaften Organisation
vorgeworfen. Die Busse wird gemäss Art. 102 Abs. 3 StGB insbesondere nach
der **Schwere der Tat und der Schwere des Organisationsmangels und des
angerichteten Schadens sowie nach der wirtschaftlichen Leistungsfähig-
keit des Unternehmens** bemessen. Es stehen mithin objektive tat- und orga-
nisationsbezogene Kriterien im Vordergrund. Es ergibt sich mithin kein Kon-
flikt zu Art. 1 Abs. 5 OBG, welcher zudem zwei Täterkomponenten unberück-
sichtigt lässt.²¹⁶⁷

Die bis anhin bei natürlichen Personen vorgenommene **pauschale**²¹⁶⁸
Bemessung der Busse anhand der Bussenliste^{1 Anhang 1 OBV} kann jedoch
bei einer Ausdehnung von Art. 7 OBG auf Unternehmen nicht gleichermaßen
erfolgen. Denn eine solche berücksichtigt nicht sämtliche Strafzumessungs-
kriterien gemäss Art. 102 Abs. 3 StGB. Die dort normierte Bussenhöhe impli-
ziert zwar in indirekter Weise die geringfügige Schwere der Tat und ein Schan-
den liegt bei Ordnungsbussendelikten ohnehin nicht vor,²¹⁶⁹ jedoch bleiben
bei einer solchen Busse die **Schwere des Organisationsmangels und die wirt-
schaftlichen Leistungsfähigkeit**²¹⁷⁰ unberücksichtigt. Art. 102 Abs. 3 StGB
steht mithin der pauschalen Bussenerhebung entgegen. Diese hat sich in der
Praxis allerdings im Ordnungsbussenbereich etabliert.²¹⁷¹ Um diesen Wider-
spruch aufzuheben, müsste bspw. in Art. 1 Abs. 5 OBG zusätzlich erwähnt wer-
den, dass im Anwendungsfall von Art. 7 OBG auch weitere Strafzumessungs-

2164 BGE 146 IV 68 E. 2.3.3 S. 73; a.M. NIGGLI, *Contra Legem* 2022, S. 51f.

2165 Botschaft StGB 1998 (Bundesrat), S. 2142 und S. 2144.

2166 Botschaft StGB 1998 (Bundesrat), S. 2142.

2167 Siehe Ausführungen in II.B.4.

2168 Siehe Ausführungen in III.A.2.

2169 Art. 4 Abs. 3 Bst. a OBG.

2170 Vgl. Art. 106 Abs. 3 StGB: «je nach den Verhältnissen».

2171 HEIMGARTNER, StGB/JStG Komm, N 4a zu Art. 106 StGB.

kriterien unberücksichtigt bleiben. Diese Regelung wäre dann *lex specialis* zu Art. 102 Abs. 3 StGB (und Art. 47 Abs. 1 StGB sowie Art. 106 Abs. 3 StGB). Wenn auch eine solche Regelung die unsichere Rechtslage, welche Strafzumessungskriterien im ordentlichen Strafverfahren wegen Art. 7 OBG anzuwenden sind,²¹⁷² aufheben würde, ist sie nicht im Sinne des Schuldstrafrechts. Nach der hier vertretenen Ansicht müsste vielmehr bei der Ausdehnung der Strafbarkeit bzw. Verantwortlichkeit des Unternehmens auf diese Vorschrift von der pauschalen Bussenerhebung abgesehen werden, und es ist keine Ersatzfreiheitsstrafe zu verfügen.²¹⁷³ Für die Bussenbemessung ist ausgehend vom Pauschalbetrag alsdann die **Schwere des Organisationsmangels** (z.B. durch die unkontrollierte Vergabe des Firmenfahrzeugs) **massgeblich**. Als geringfügig ist die objektive Schwere der Tat einzustufen. Bei der subjektiven Tatschwere bleibt nur die «**Vermeidungsmöglichkeit**» in Betracht zu ziehen – im Gegensatz zur «**Verwerflichkeit des Handelns**» und zu den «**Beweggründen**» sowie den «**Zielen**» gemäss Art. 47 Abs. 2 StGB.²¹⁷⁴ Auch liegt kein Schaden bei den im Ordnungsbussenverfahren zu beurteilenden Delikten vor. Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit fällt, wie die Wirkung der Strafe auf das Leben der Täterschaft oder hier des Fahrzeughalters²¹⁷⁵, bei Ordnungsbussen aufgrund von deren Geringfügigkeit nicht ins Gewicht.²¹⁷⁶ Dem Bundesrat erschien die Anwendung des Tagessatzsystems im Übertretungsstrafrecht als «zu kompliziert, nicht zuletzt im Nebenstrafrecht und namentlich im Strassenverkehrsrecht, wo massenhaft Bussen, vielfach nach festen Tarifen (Ordnungsbussen), ausgefällt werden».²¹⁷⁷ Mit Art. 1 Abs. 5 OBG besteht entsprechend eine Spezialregelung zur Strafzumessung im Ordnungsbussenverfahren. Demnach sind ebenso die weiteren Täterkomponenten «Vorleben» und «persönliche Verhältnisse» aufgrund von Art. 1 Abs. 5 OBG weder im Ordnungsbussenverfahren noch im ordentlichen Strafverfahren²¹⁷⁸ gegen den Fahrzeughalter

2172 Siehe Ausführungen in II.B.4.

2173 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.; entsprechend dürfte die Strafbehörde weder die Bemessung noch den Vollzug der Ersatzfreiheitsstrafe im Dispositiv des Strafbefehls erwähnen; NIGGLI/GFELLER, BSK StGB, N 362 zu Art. 102 StGB.

2174 Siehe NIGGLI/GFELLER, BSK StGB, N 334 f. und N 362 zu Art. 102 StGB m.w.H.

2175 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.

2176 Vgl. Art. 425 StPO.

2177 Botschaft StGB 1998 (Bundesrat), S. 2145.

2178 Urteil des BGer 6B_722/2019 vom 23. Januar 2020 E. 1.4, wonach die materiell-rechtlichen Normen des OBG auch im ordentlichen Strafverfahren gelten; STAUBER, Jusletter 2022, Nr. 5., lehnt jedoch die Geltung von Art. 1 Abs. 5 OBG in diesem Verfahren ab, wobei der Verweis auf das Urteil des BGer 6B_193/2012 vom 12. Juli 2012 E. 4.3 (wie auch auf das Urteil des Obergerichts des Kantons Zürich SB210357 vom 3. Februar 2022 E. III.3.3) nicht zu überzeugen vermag, da in diesem Entscheid neben dem Ordnungsbussen-

als natürliche oder juristische Person zu berücksichtigen. Abgesehen davon ist die Täterkomponente «Vorleben» bei einem Unternehmen nicht oder nur schwer feststellbar, da sie derzeit nicht im Strafregister eingetragen werden.

Abschliessend bleibt anzumerken, dass die Qualifikation von Art. 102 StGB als «Zurechnungsnorm» (resp. Norm, welche dem Unternehmen die Anlasstat zurechnet) durch das BGer²¹⁷⁹ einem solchen Vorgehen nicht widerspricht. Denn dieses stellte fest, dass unklar sei, weshalb gesetzgeberisch eine Zurechnung der Anlasstat nur möglich sein solle, wenn das Gesetz für das Unternehmen die gleiche Sanktion vorsehe wie für die natürliche Person.²¹⁸⁰ Dem ist zuzustimmen, wobei nach der hier vertretenen Ansicht für Art. 102 StGB – entsprechend der Marginalie – die Terminologie «Verantwortlichkeitsnorm» resp. Norm, welche das Unternehmen für die infolge des Organisationsmangels unbekannt gebliebene Täterschaft verantwortlich macht²¹⁸¹, bevorzugt wird. Dadurch soll verdeutlicht werden, dass nach der hier vertretenen Ansicht eine «Schuldübernahme» durch das Unternehmen abgelehnt wird.

5. Anwendbarkeit von Art. 6 f. VStrR auf Widerhandlungen gemäss Art. 7 OBG

5.1 Aussenverweis auf Art. 6 f. VStrR im Ordnungsbussenrecht

Es wurde festgestellt, dass ein Verweis auf Art. 102 StGB mit einem gewissen Mehraufwand für die Strafverfolgungsbehörden verbunden wäre. Dies ist nicht im Sinne der ökonomischen Verwaltungs- und Prozessführung, welche der Gesetzgeber bei der Einführung von Art. 7 OBG bezweckte.²¹⁸² In einem nächsten Schritt wird deshalb untersucht, ob in einem neu einzuführenden Abs. 6 ein anderer Aussenverweises als auf Art. 102 StGB möglich wäre. Die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Unternehmens ist ebenso in Art. 7 VStrR normiert. Ein Aussenverweis auf Art. 6 f. VStrR wäre denn auch nichts Neues. Zahlreiche Gesetze des Nebenstrafrechts enthalten einen solchen Verweis.²¹⁸³ Art. 6 VStrR regelt nicht die Strafbarkeit oder die strafrechtliche Verantwortung des Unternehmens, sondern diejenige des Geschäftsherrn (Abs. 2) und

tatbestand ein schwereres Delikt vorlag, welches eine Bussenbemessung nach dem allgemeinen Grundsatz bzw. dem Asperationsprinzip erforderte; siehe Ausführungen in II.B.4 und III.I.2.4.

2179 BGE 146 IV 68 E. 2.3.2 S. 72 und E. 2.4 S. 75.

2180 BGE 146 IV 68 E. 2.3.3 S. 73.

2181 Siehe BGE 142 IV 333 E. 4.1 S. 336.

2182 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

2183 Art. 18 BGF; Art. 73 GSchG; Art. 30 TSchG; Art. 62 Abs. 1 USG (vgl. Botschaft StGB 1998 [Bundesrat], S. 2138); Art. 26 UWG; Art. 44 WaG.

der Organe (Abs. 3). Zur Begründung der Strafbarkeit eines Geschäftsherrn müsste ein unechtes Unterlassungsdelikt²¹⁸⁴ vorliegen, sofern kein solcher Aussenverweis auf diese Vorschrift erfolgt. Dieser Verweis auf Art. 6f. VStrR schränkt den Anwendungsbereich der Strafbarkeit bzw. Verantwortlichkeit des Unternehmens nach Art. 102 Abs. 1 StGB ein,²¹⁸⁵ weshalb nachfolgend ebenso ein solcher Aussenverweis geprüft wird. Zumal die Einführung einer Geschäftsherren- und Organverantwortlichkeit unter Anknüpfung an eine Garantenstellung, wie die Pflicht zur Überwachung des ausweispflichtigen Fahrzeugs,²¹⁸⁶ die Schwierigkeiten, welche im Zusammenhang mit der Vereinbarkeit von Art. 7 OBG mit straf(prozess)rechtlichen Grundsätzen bestehen, mindern (aber nicht beheben) könnte.²¹⁸⁷ Alsdann wird die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Unternehmens nach Art. 7 VStrR einer näheren Betrachtung unterzogen. Ein Aussenverweis auf Art. 6f. VStrR wie auch auf Art. 102 StGB gelangt jedoch nur dann in Betracht, wenn Art. 7 OBG «Strafcharakter» zugesprochen wird (was aufgrund der derzeitigen Rechtslage unklar ist)²¹⁸⁸, da sich diese Vorschriften auf die strafrechtliche Verantwortlichkeit in resp. von Unternehmen beziehen.

5.2 Einführung eines Aussenverweises auf die Geschäftsherren- und Organverantwortlichkeit nach Art. 6 VStrR

a. Täterprinzip, Geschäftsherren- und Organverantwortlichkeit gemäss Art. 6 VStrR

Art. 6 Abs. 1 VStrR hält am **Täterprinzip** fest, weshalb er im Anwendungsfall von Art. 7 OBG, welcher das Vorgehen bei unbekannter Täterschaft regelt, nicht in Betracht kommt. Abs. 2 dieser Bestimmung regelt die **Verantwortlichkeit des Geschäftsherrn** und Abs. 3 diejenige der **Organe** bei Widerhandlungen in Geschäftsbetrieben.²¹⁸⁹ Art. 6 Abs. 2 i.V.m. Art. 6 Abs. 3 VStrR erinnert an Art. 29 StGB, welcher ebenso eine Vertreterverantwortlichkeit normiert und auf die Verletzung einer (besonderen) (Rechts-)Pflicht abstellt.

2184 Art. 11 StGB; EICKER/FRANK/ACHERMANN, S. 49.

2185 Art. 2 VStrR; NIGGLI/GFELLER, BSK StGB, N124 zu Art. 102 StGB; siehe EICKER/FRANK/ACHERMANN, S. 68.

2186 Diese kann bspw. in der Pflicht zum Führen eines Fahrtenbuches (Art. 20 Abs. 1 SVAV) oder eines Mieterverzeichnisses (Art. 70 VZV i.V.m. Art. 149 VZV; §13 Abs. 2 StVo [BS]; Art. 9A Abs. 3 LaLCR [GE]; §15 Abs. 2 VAG [ZH]) bestehen.

2187 Siehe Ausführungen in V.B.4.3.

2188 Siehe Ausführungen in II.D.4.4.

2189 Vgl. zum Ganzen EICKER/FRANK/ACHERMANN, S. 51 ff.

Art. 6 VStrR: 1. Regel (III. Widerhandlungen in Geschäftsbetrieben, durch Beauftragte und dergleichen)

¹ Wird eine Widerhandlung beim Besorgen der Angelegenheiten einer juristischen Person, Kollektiv- oder Kommanditgesellschaft, Einzelfirma oder Personengesamtheit ohne Rechtspersönlichkeit oder sonst in Ausübung geschäftlicher oder dienstlicher Verrichtungen für einen andern begangen, so sind die Strafbestimmungen auf diejenigen natürlichen Personen anwendbar, welche die Tat verübt haben.

² Der Geschäftsherr, Arbeitgeber, Auftraggeber oder Vertretene, der es vorsätzlich oder fahrlässig in Verletzung einer Rechtspflicht unterlässt, eine Widerhandlung des Untergebenen, Beauftragten oder Vertreters abzuwenden oder in ihren Wirkungen aufzuheben, untersteht den Strafbestimmungen, die für den entsprechend handelnden Täter gelten.

³ Ist der Geschäftsherr, Arbeitgeber, Auftraggeber oder Vertretene eine juristische Person, Kollektiv- oder Kommanditgesellschaft, Einzelfirma oder Personengesamtheit ohne Rechtspersönlichkeit, so wird Absatz 2 auf die schuldigen Organe, Organmitglieder, geschäftsführenden Gesellschafter, tatsächlich leitenden Personen oder Liquidatoren angewendet.

b. Sonderstellung als Geschäftsherr, Arbeitgeber, Auftraggeber oder Vertretener

Art. 6 Abs. 2 VStrR ist vergleichbar mit Art. 100 Ziff. 2 SVG, wonach der Arbeitgeber oder Vorgesetzte, der eine nach diesem Gesetz strafbare Handlung des Motorfahrzeugführers veranlasst oder nicht nach seinen Möglichkeiten verhindert hat, der gleichen Strafindrohung wie der Führer untersteht. Hierbei ist an die Situation zu denken, wenn auf Druck dieser Personen die Vorschriften über das zulässige Gesamtgewicht oder die Arbeits- und Ruhezeiten durch die Fahrzeugführerschaft nicht eingehalten werden.²¹⁹⁰ Da der Fahrzeughalter unter Umständen jedoch keinen Einfluss auf das Fehlverhalten der Täterschaft hat, kann es an einer Interventionsmöglichkeit fehlen, und er kann diese mit hin auch nicht dulden.²¹⁹¹

2190 WEISSENBERGER, Komm SVG/aOBG/2014, N 12 zu Art. 100 SVG; GIGER, SVG Komm, N 9 zu Art. 100 SVG.

2191 Siehe GIGER, SVG Komm, N 12 zu Art. 100 SVG.

Diese Ausführungen gelten auch für den Geschäftsherrn etc. nach Art. 6 Abs. 2 VStrR. Jemand, der sich überhaupt nicht mit der technischen Verwaltung der Fahrzeuge oder der Fahrzeugführerschaft des Unternehmens befasst, ist nicht verpflichtet, Massnahmen zu ergreifen, um Ordnungsbussdelikte zu verhindern.²¹⁹² Vom Arbeitgeber oder Vorgesetzten resp. Geschäftsherrn kann nicht verlangt werden, dass er die Fahrzeugführerschaft – welche zum Führen eines Motorfahrzeugs ausgebildet wurden und eine Fahrzeugprüfung absolvieren mussten²¹⁹³ – zur Einhaltung von grundlegenden und selbstverständlichen Regeln wie im Ordnungsbussenbereich auffordert.²¹⁹⁴ Die Strafbehörde kann der betroffenen Person m.a.W. nicht nachweisen, dass sie für die Einhaltung der Vorschriften des Ordnungsbussenrechts hätte sorgen können und müssen, dies aber nicht getan hat. Ein solches Unterlassen ist denn auch praktisch nicht nachweisbar. Hieraus ergeben sich Schwierigkeiten bei der Begründung der Strafbarkeit der in Art. 100 Ziff. 2 SVG sowie in Art. 6 Abs. 2 und Abs. 3 VStrR genannten Personen.

Art. 7 OBG sieht allerdings nicht die (direkte) Strafbarkeit wegen des Ordnungsbussdelikts vor. Die Busse wird vielmehr vom Fahrzeughalter bzw. durch den Aussenverweis auf Art. 6 VStrR von den in dieser Vorschrift genannten Personen aufgrund der Tatsache erhoben, dass die Fahrzeugführerschaft zum Tatzeitpunkt nicht mit verhältnismässigem Aufwand eruiert werden konnte. Hierfür sind der Geschäftsherr, der Arbeitgeber, der Auftraggeber oder der Vertretene verantwortlich, und sie müssen mithin nicht in der Lage sein, einem strafbaren Verhalten der Fahrzeugführerschaft Einhalt zu gebieten,²¹⁹⁵ wie bei der Anwendung von Art. 6 VStrR als Aussenverweis zu eigentlichen Straftatbeständen. Hier zeigt sich einmal mehr, dass Art. 7 OBG in seiner derzeitigen Ausgestaltung das Täter- und Schuldprinzip verletzt.

Ist in sehr seltenen Fällen neben dem Fahrzeugführer auch die natürliche Person in der Position des Geschäftsherrn, Arbeitgebers, Auftraggebers, Vertreters resp. Vorgesetzten **unbekannt** geblieben, fällt sowohl die Anwendung von Art. 100 Ziff. 2 SVG als auch von Art. 6 Abs. 2 VStrR ausser Betracht.²¹⁹⁶ In diesen Fällen könnte dann die Strafbarkeit bzw. Verantwortlichkeit des Unternehmens nach Art. 102 StGB²¹⁹⁷ oder die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Unternehmens gemäss Art. 7 VStrR in Betracht kommen.

2192 JEANNERET, Komm SVG, N 43 zu Art. 100 SVG.

2193 Art. 13 SVG und Art. 15 SVG.

2194 Siehe JEANNERET, Komm SVG, N 70 zu Art. 100 SVG.

2195 Siehe EICKER/FRANK/ACHERMANN, S. 52 m.w.H.

2196 JEANNERET, Komm SVG, N 35 zu Art. 100 SVG.

2197 JEANNERET, Komm SVG, N 35 zu Art. 100 SVG.

c. Garantenstellung nach Art. 6 Abs. 2 und Abs. 3 VStrR

Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung setzt die Geschäftsherrenverantwortlichkeit nach Art. 6 Abs. 2 VStrR eine Garantenstellung voraus, d.h. **«eine bestimmte rechtliche Pflicht, das fragliche Verhalten durch Überwachung, Weisungen und falls notwendig Eingreifen zu verhindern»**.²¹⁹⁸ Da Art. 6 Abs. 3 VStrR auf Abs. 2 desselben Artikels verweist, setzt ebenso die Organverantwortlichkeit die Verletzung einer solchen Pflicht voraus.²¹⁹⁹ Die allgemeine Pflicht des Fahrzeughalters zur Überwachung des ausweispflichtigen Fahrzeugs ergibt sich aus dem **Grundgedanken**, dass derjenige, welcher eine risikobehaftete Tätigkeit ausübt, die zwar aufgrund ihrer Notwendigkeit und Nützlichkeit gesellschaftlich akzeptiert ist, die Möglichkeit der Verwirklichung eines solchen Risikos möglichst verhindern soll, andernfalls er dafür einzustehen hat. Der Fahrzeughalter ist also angehalten, das Risiko, welches sich durch den Gebrauch seines Fahrzeugs ergibt, möglichst gering zu halten. Dies gelingt ihm einerseits, indem er:

- a) **für die technische Sicherheit des Fahrzeugs durch verkehrssichere Ausstattung und Unterhalt besorgt ist**²²⁰⁰ **und**
- b) **die nötige Vorsicht bei der Übergabe seines Fahrzeugs an andere Personen walten lässt**.²²⁰¹

d. Strassenverkehrsrechtliche Pflichten des Fahrzeughalters

In Art. 7 OBG sind keine Pflichten des Fahrzeughalters ausdrücklich erwähnt. Der Gesetzgeber hat sie jedoch teilweise in verschiedenen Bestimmungen des Strassenverkehrsrechts festgehalten. Sofern die Verletzung dieser Rechtspflichten die Strafbarkeit des Fahrzeughalters begründet, werden originär diese Strafbestimmungen angewendet.²²⁰² Nachfolgend werden die derzeit bestehenden rechtlichen Pflichten eines Fahrzeughalters und allenfalls deren Sanktionierung aufgezeigt. Es ist eine allgemeine Regel des Strassenverkehrsrechts, dass sowohl motorisierte als auch motorlose²²⁰³ Fahrzeuge nur in

2198 BGE 142 IV 315 Regeste S. 315; zum Rechtsstreit, ob im Verwaltungsstrafrecht eine Garantenpflicht aus Art. 6 Abs. 2 VStrR entnommen werden kann oder die Notwendigkeit der Begründung einer speziellen Garantenpflicht besteht, siehe EICKER/FRANK/ACHERMANN, S. 53.

2199 Urteil des BStGer SK.2017.9 vom 16. Juni 2017 E. 4.2.2.1.

2200 Vgl. Art. 58 Abs. 2 SVG, Art. 59 Abs. 1 SVG und Art. 6i Abs. 2 SVG.

2201 Vgl. Art. 58 Abs. 4 SVG.

2202 Vgl. Art. 4 Abs. 3 Bst. b OBG.

2203 Zunächst verlangte das Bundesrecht nur die Betriebssicherheit von Motorfahrzeugen, was mit der Revision des Strassenverkehrsrechts geändert wurde (Botschaft SVG 1955

betriebssicherem und vorschriftsgemäsem Zustand verkehren dürfen.²²⁰⁴ Fahrzeuge müssen entsprechend so beschaffen und unterhalten sein, dass die Verkehrsregeln befolgt werden können und dass Führer, Mitfahrende und andere Strassenbenützer nicht gefährdet sowie die Strassen nicht beschädigt werden.²²⁰⁵ Dem Fahrzeughalter wird der Fahrzeugausweis nur erteilt, wenn sein Fahrzeug u.a. den Vorschriften entspricht und verkehrssicher ist.²²⁰⁶ In strafrechtlicher Hinsicht droht dem Fahrzeughalter Busse, wenn er wissentlich oder aus Sorglosigkeit den Gebrauch seines nicht vorschriftgemässen Fahrzeugs im öffentlichen Strassenverkehr duldet.²²⁰⁷ Gemäss dem Wortlaut von Art. 93 Abs. 2 Bst. b SVG gilt dies auch für die Personen, die z.B. in grösseren Betrieben die Aufsicht über die Fahrzeuge haben und damit wie der Halter für ihre Betriebssicherheit verantwortlich sind.²²⁰⁸

Nach Art. 95 Abs. 1 Bst. e SVG wird derjenige, der sein Motorfahrzeug einem Führer überlässt, von dem er weiss oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen kann, dass er den **erforderlichen Ausweis nicht hat**, mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft. Der Fahrzeughalter darf sein Fahrzeug also nicht jeder beliebigen Person überlassen.

Nach der Abgabe von Fahrzeugausweis und Kontrollschildern an den Fahrzeughalter muss dieser der Behörde innert 14 Tagen jede Tatsache melden, die eine Änderung oder Ersetzung des Ausweises erfordert.²²⁰⁹ Verlegt er den Standort des Fahrzeugs in einen anderen Kanton oder übernimmt er dieses von einem anderen Halter, macht er sich nach Art. 99 Ziff. 2 SVG unter Androhung einer Busse bis zu CHF 100.– strafbar, wenn er nicht fristgemäss einen neuen Fahrzeugausweis einholt.²²¹⁰

[Bundesrat], S. 31); nun hat auch bei motorlosen Fahrzeugen i. d. R. der Besitzer «wie ein Halter» für die Betriebssicherheit zu sorgen (Botschaft SVG 1955 [Bundesrat], S. 63)].

2204 Art. 29 Satz 1 SVG.

2205 Art. 29 Satz 2 SVG.

2206 Art. 11 Abs. 1 SVG; Botschaft SVG 1955 (Bundesrat), S. 19 und S. 72; vgl. Art. 109 VZV; vgl. Art. 108 Abs. 3 VZV; in Deutschland ist die Einhaltung der Vorschriftsmässigkeit des Fahrzeuges in § 16 StVZO (D) geregelt.

2207 Art. 93 Abs. 2 Bst. b SVG.

2208 Vgl. zum Ganzen Botschaft SVG 1955 (Bundesrat), S. 63, wonach der Fahrzeugführer, der als Arbeitnehmer genötigt ist, ein nicht betriebssicheres Fahrzeug zu führen, von der Strafe befreit werden kann, wenn der Richter dies nach den Umständen für gerechtfertigt erachtet.

2209 Art. 74 Abs. 5 VZV; in Deutschland ist die Mitteilungspflicht bei Änderungen in § 13 FZV (D) geregelt.

2210 Art. 11 Abs. 3 SVG; in Deutschland darf gemäss § 3 Abs. 4 FZV (D) der Halter die Inbetriebnahme eines nach Abs. 1 zulassungspflichtigen Fahrzeugs nicht anordnen oder zulassen, wenn das Fahrzeug nicht zugelassen ist oder wenn der Betrieb des Fahrzeugs nach Abs. 1 untersagt ist oder die Beschränkung nicht eingehalten werden kann (§ 5 Abs. 2

Der Fahrzeugausweis kann verweigert und eingezogen werden, wenn der Halter keine Verkehrssteuern oder -gebühren für das Fahrzeug entrichtet oder die Haftpflichtversicherung nicht bezahlt.²²¹¹ Der Fahrzeughalter macht sich strafbar, wenn eine Drittperson ohne den erforderlichen Fahrzeugausweis oder die Kontrollschilder sein Motorfahrzeug führt oder seinen Anhänger mitführt.²²¹² Das Überlassen eines Fahrzeugs ohne die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung hat der Gesetzgeber gar als Vergehen ausgestaltet.²²¹³ Ferner darf der Fahrzeughalter sein Fahrzeug nicht einem Führer überlassen, welcher die erforderliche Bewilligung für die durchzuführende Fahrt nicht hat.²²¹⁴ Auch muss der Fahrzeughalter dafür sorgen, dass der Fahrzeugführer die mit dem Fahrzeugausweis oder der Bewilligung von Gesetzes wegen oder im Einzelfall verbundenen Beschränkungen oder Auflagen einhält.²²¹⁵ Der Fahrzeughalter macht sich im Sinne von Art. 96 Abs. 3 SVG strafbar, wenn er beim Überlassen seines Fahrzeugs von den soeben aufgezeigten Widerhandlungen Kenntnis hatte oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit hätte haben können.

Ausserdem ist der Fahrzeughalter gemäss Art. 5 NSAG subsidiär abgabepflichtig für die Bezahlung der Benutzungsgebühr für die Nationalstrassen, wenn der Fahrzeugführer diese nicht bezahlt. Ihm ist die Busse direkt zuzustellen, wenn gewisse Widerhandlungen gegen das NSAG begangen wurden und die Polizeiorgane das Fahrzeug nicht anhalten oder der Fahrzeugführer nicht identifiziert werden konnte.²²¹⁶

e. Pflicht zur Überwachung des ausweispflichtigen Fahrzeugs

Aufgrund der voranstehend aufgezeigten verwaltungsrechtlichen Verhaltensnormen und Strafbestimmungen wird festgestellt, dass das Strassenverkehrsrecht dem Fahrzeughalter wiederkehrend in indirekter Weise die **allgemeine Pflicht zur Überwachung des ausweispflichtigen Fahrzeugs als Gefahrenquelle** auferlegt. In den Gesetzesmaterialien zu Art. 6 aOBG/2014

FZV [D]; vgl. § 14 FZV [D]). Dasselbe gilt, wenn das Fahrzeug 1.) einem genehmigten Typ nach Abs. 1 nicht entspricht oder eine Einzelgenehmigung nach Abs. 1 nicht erteilt ist oder 2.) kein Kennzeichen nach Abs. 2 Satz 1, Abs. 3 Satz 2 oder ein Versicherungskennzeichen nach Abs. 3 Satz 1 führt (§ 4 Abs. 6 FZV [D]).

2211 Art. 96 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 96 Abs. 1 Bst. a und Abs. 2 SVG sowie Art. 11 Abs. 2 SVG; Art. 63 Abs. 1 SVG; dies gilt auch für den deutschen Fahrzeughalter gemäss § 1 PflVG (D) und § 23 FZV (D) sowie § 1 KraftStG (D).

2212 Art. 96 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 96 Abs. 1 Bst. a SVG und Art. 10 Abs. 1 SVG.

2213 Art. 96 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 96 Abs. 2 SVG.

2214 Art. 96 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 96 Abs. 1 Bst. b SVG.

2215 Art. 96 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 96 Abs. 1 Bst. c SVG.

2216 Art. 14 NSAG.

(der Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) machte der Bundesrat Ausführungen zum Überlassen des Fahrzeugs an eine andere Person. Er wies in der Botschaft zu *Via sicura* darauf hin, dass die Fahrzeughalter eigenverantwortlich zu entscheiden haben, «ob sie die Busse selber bezahlen und den Betrag bei der tatsächlich schuldigen Person einfordern wollen (und ihr künftig das Fahrzeug **nicht mehr überlassen** werden) oder ob sie den Täter [...] melden». ²²¹⁷ Indem der Fahrzeughalter selbstbestimmt darüber befindet, wem er sein Fahrzeug überlässt, steht er auch in der allgemeinen Pflicht zur Überwachung dieser Gefahrenquelle. In Deutschland muss die Geschäftsleitung bspw. bei einem Fuhrpark von Unternehmensfahrzeugen, die unterschiedlichen Personen überlassen werden, zumindest in der Lage sein, der Verwaltungsbehörde diejenigen Personen zu nennen, denen das betreffende Fahrzeug zugerechnet werden kann. ²²¹⁸ Eine solche Pflicht zur Überwachung eines Fahrzeugs kommt explizit in derjenigen zum Führen eines Fahrtenbuches ²²¹⁹ oder eines Mieterverzeichnisses ²²²⁰ zum Ausdruck. Der dem Fahrzeughalter zu machende Vorwurf würde dann darin bestehen, dass dieser nicht weiss oder nicht wissen kann, wer wann mit dem Fahrzeug fährt. Diese Vorschrift begründet dann die Garantenstellung nach Art. 6 Abs. 2 VStrR. «Mietwagenfirmen» wären infolgedessen namentlich dazu gehalten, im Mietvertrag die Überlassung an Drittpersonen auszuschliessen.

5.3 Einführung eines Aussenverweises auf die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Unternehmens nach Art. 7 VStrR

In Art. 7 VStrR ist die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Unternehmens bei Bussen bis zu CHF 5000.– geregelt.

Art. 7 VStrR: 2. Sonderordnung bei Bussen bis zu 5000 Franken

¹ Fällt eine Busse von höchstens 5000 Franken in Betracht und würde die Ermittlung der nach Artikel 6 strafbaren Personen Untersuchungsmassnahmen bedingen, die im Hinblick auf die verwirkte Strafe unverhältnismässig wären, so kann von einer Verfolgung dieser Personen Umgang genommen und an ihrer Stelle die juristische Person, die Kollektiv- oder Kommanditgesellschaft oder die Einzelfirma zur Bezahlung der Busse verurteilt werden.

² Für Personengesamtheiten ohne Rechtspersönlichkeit gilt Absatz 1 sinngemäss.

²²¹⁷ Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

²²¹⁸ Beschluss des VG (D) Neustadt 3 L 22/15.NW vom 26. Januar 2015.

²²¹⁹ Art. 20 Abs. 1 SVAV.

²²²⁰ Art. 70 VZV i.V.m. Art. 149 VZV; §13 Abs. 2 StVO (BS); Art. 9A Abs. 3 LaLCR (GE); §15 Abs. 2 VAG (ZH).

Nach Abs. 1 der erwähnten Vorschrift kann von einer Verfolgung einer natürlichen Personen Umgang genommen und an ihrer Stelle die juristische Person, die Kollektiv- oder Kommanditgesellschaft oder die Einzel-«Firma» zur Bezahlung der Busse verurteilt werden, sofern eine Busse von **höchstens CHF 5000.–** in Betracht fällt und die **Eruierung** Untersuchungsmassnahmen bedingen würde, die im Hinblick auf die verwirkte Strafe **unverhältnismässig** wären. Dies gilt gemäss Abs. 2 der erwähnten Vorschrift sinngemäss auch für Personengesamtheiten ohne Rechtspersönlichkeit.²²²¹

Das Unternehmen macht sich nicht wegen einer «mangelhaften Organisation» wie bei Art. 102 StGB strafbar, sondern sie hat vielmehr **mangels verhältnismässiger Ermittlung – und nicht mangels Ermittbarkeit** – der nach Art. 6 VStrR strafbaren Personen für die Busse aufzukommen.²²²² Das Unternehmen ist bei Art. 7 VStrR nicht Strafsubjekt, sondern es muss einzig finanziell anstelle der schuldhaft handelnden natürlichen Person aufkommen.²²²³ Diese Vorschrift erinnert entsprechend an Art. 7 Abs. 5 OBG, welcher den Fahrzeughalter bei unverhältnismässigem Aufwand der Strafverfolgungsbehörden zur Feststellung des tatsächlichen Täters zur Bezahlung der Busse anhält. Gemein haben die beiden Bestimmungen, dass sie nicht von der Bestrafung des jeweiligen Rechtssubjekts (des Unternehmens bzw. des [formellen] Fahrzeughalters) die Rede ist. Art. 7 Abs. 1 VStrR sieht vor, dass das Unternehmen zur «Bezahlung» der Busse «verurteilt» (Art. 7 Abs. 1 VStrR) wird, während Art. 7 OBG die Busse dem Fahrzeughalter «auferlegt» (Abs. 1) und ihn zu deren «Bezahlung» (Abs. 5) anhält. Der Unterschied zwischen Art. 7 VStrR und Art. 7 OBG besteht darin, dass der Gesetzgeber durch die Verwendung eines formellen Halterbegriffs in letztgenannter Norm automatisch auch juristische Personen erfassen wollte, Letztere jedoch zunächst nicht ausdrücklich erwähnte und mit der per 1. Oktober 2023 in Kraft getretenen Norm auch nicht sämtliche Unternehmen erfasst, weshalb ein Verweis auf Art. 7 VStrR überhaupt erst in Betracht kommt.

2221 Vgl. Art. 102 Abs. 4 Bst. c StGB.

2222 Vgl. EICKER/FRANK/ACHERMANN, S. 63 f. und S. 68; vgl. THOMMEN, *forum* 2012, S. 261.

2223 KREIT, S. 52; EICKER/FRANK/ACHERMANN, S. 63.

5.4 Ergänzung von Art. 7 OBG zur Einführung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit des Geschäftsherrn, Organs und des Unternehmens nach Art. 6 f. VStrR

Zur Einführung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit des Geschäftsherrn etc., des Organs usw. und des Unternehmens könnte bspw. in einem neu einzuführenden Abs. 6 in Art. 7 OBG auf Art. 6 f. VStrR verwiesen werden:

«Ist im Fahrzeugausweis als Fahrzeughalter ein Unternehmen oder dessen Adresse eingetragen, (so)²²²⁴ gelten²²²⁵ Art. 6 f. des Verwaltungsstrafrechtsgesetzes vom 22. März 1974 (Verweis in der FN auf SR 313.0; allenfalls zusätzlich: sinngemäss)».

5.5 Auswirkungen der Anwendbarkeit von Art. 6 f. VStrR im Ordnungsbussenrecht

a. Angleichung der Begrifflichkeiten

Weder das SVG noch das OBG erklären Art. 6 f. VStrR für anwendbar.²²²⁶ Die sinngemässe Ausgestaltung einer Gesetzesbestimmung im OBG nach der Vorlage von Art. 6 f. VStrR ist durchaus möglich, um namentlich den Geschäftsherrn, die Vertreter und das Unternehmen selbst zu erfassen. Die Formulierung von Art. 6 f. VStrR ist jedoch aufgrund seiner Länge für das wenige Seiten umfassende OBG schwerfällig. Ein **Aussenverweis** auf Art. 6 f. VStrR ist mithin geeigneter. Von Vorteil ist zudem, dass solche Aussenverweise zu einer **Angleichung der Begrifflichkeiten** führen.²²²⁷ Wünschenswert ist eine solche Angleichung auch bei Art. 7 VStrR und Art. 102 StGB. Obwohl diese beiden Vorschriften einen unterschiedlichen Wortlaut aufweisen, erfassen sie sowohl Einzelunternehmen als auch sämtliche Gesellschaften.

b. Schematische Anwendung der Sonderordnung wegen zusätzlichen Aufwands der Strafbehörden

Zur Anwendbarkeit von Art. 6 VStrR müsste eine rechtlich normierte Pflicht zur Überwachung – wie bspw. derjenigen zum Führen eines Fahrtenbuches²²²⁸

2224 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

2225 Auf die Formulierung «ist anwendbar» wird hier verzichtet, da ansonsten beide Teilsätze mit einem «ist» beginnen.

2226 NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 74.

2227 Vgl. hierzu die Ausführungen in V.B.4.2.

2228 Art. 20 Abs. 1 SVAV.

oder eines Mieterverzeichnisses²²²⁹ – bestehen, welche die Garantenstellung nach Abs. 2 und Abs. 3 begründet. Diese müsste durch die Strafbehörde nachgewiesen werden, nachdem zunächst noch der verantwortliche Geschäftsherr etc. (Abs. 2) oder das zuständige Organ usw. (Abs. 3) zu eruiieren wäre. Eine solche Regelung ist infolgedessen nicht im Sinne der durch den Gesetzgeber mit der Einführung von Art. 7 OBG bezweckten ökonomischen Verwaltungs- und Prozessführung.²²³⁰ Art. 7 VStrR verfolgt ebenso – im Gegensatz zu Art. 102 StGB – einen solchen Ansatz.²²³¹ Der zusätzliche Ermittlungs- und Untersuchungsaufwand wird regelmässig dazu führen, dass im Bagatellbereich der Ordnungsbussdelikte rasch ein unverhältnismässiger Aufwand nach Art. 7 VStrR angenommen wird. M.a.W. besteht die Möglichkeit der schematischen Anwendung dieser Ausnahmeregelung bzw. «Sonder»-Ordnung.²²³²

c. Keine Berücksichtigung der finanziellen Verhältnisse des Fahrzeughalters

Art. 8 VStrR sieht vor, dass Bussen bis zu CHF 5000.– nach der Schwere der Widerhandlung und des Verschuldens zu bemessen sind (Satz 1); andere Strafzumessungsgründe müssen nicht berücksichtigt werden (Satz 2).

Art. 8 VStrR: 1. Bussen (IV. Strafzumessung)

Bussen bis zu 5000 Franken sind nach der Schwere der Widerhandlung und des Verschuldens zu bemessen; andere Strafzumessungsgründe müssen nicht berücksichtigt werden.

Während somit das Verschulden grundsätzlich zu beachten ist, bleiben die wirtschaftlichen Verhältnisse²²³³ aussen vor. Gemäss der Botschaft zum Entwurf eines Bundesgesetzes über das Verwaltungsstrafrecht sollte hierdurch bei leichteren Fällen eine gewisse schematische Bussenbemessung ermöglicht werden.²²³⁴ Entsprechend entsteht kein Widerspruch durch die pauschale Erhebung einer nach der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV bemessenen Busse wie bei Art. 102 StGB (und Art. 106 Abs. 3 StGB), welcher die Berücksichtigung der wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Unternehmens vorsieht.²²³⁵

2229 Art. 70 VZV i.V.m. Art. 149 VZV; §13 Abs. 2 StVO (BS); Art. 9A Abs. 3 LaLCR (GE); §15 Abs. 2 VAG (ZH).

2230 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

2231 EICKER, Verwaltungsstrafverfahren, S. 15.

2232 Vgl. zum Ganzen EICKER/FRANK/ACHERMANN, S. 64.

2233 Art. 106 Abs. 3 StGB.

2234 Botschaft VStrR 1971 (Bundesrat), S. 1006; EICKER/FRANK/ACHERMANN, S. 72.

2235 Siehe Ausführungen in V.B.4.3.c.

d. Verletzung rechtsstaatlicher Grundsätze bei der Anwendung von Art. 7 VStrR

Art. 7 VStrR gelangt nur bei einer geringen Bussenhöhe zur Anwendung – also stets im Ordnungsbussenbereich. Diese Bestimmung steht wie auch Art. 7 OBG in der Kritik, wesentliche Rechtsgrundsätze zu verletzen.²²³⁶ Insbesondere wird die Vereinbarkeit von Art. 7 VStrR mit dem Schuldprinzip und dem daraus abgeleiteten Täterprinzip angezweifelt.²²³⁷ Zudem wird im Verzicht auf die Eruierung des natürlichen Täters aus ökonomischen Gründen die Unvereinbarkeit mit der strafprozessualen Pflicht zur Erforschung materieller Wahrheit erkannt.²²³⁸ Dem ist zuzustimmen. Art. 7 OBG und Art. 7 VStrR sind nicht nur vergleichbar ausgestaltet, sondern sie wirken sich auch ähnlich aus, indem sie von straf(prozess)rechtlichen Grundsätzen wie namentlich der Unschuldsvermutung²²³⁹ und vom Schuld- und Täterprinzip²²⁴⁰ abweichen. So wird der betroffenen Person bspw. verwehrt, entlastende Beweise wie die Erfüllung der Garantienpflicht²²⁴¹ vorzubringen. Ein Aussenverweis auf Art. 6 f. VStr ist mithin zielführend für die Erfassung von Unternehmen und geeigneter als ein Verweis auf Art. 102 StGB, jedoch ist ein solcher Verweis – bei Bejahung des derzeit noch unklaren «Strafcharakters» von Art. 7 OBG –²²⁴² aus rechtsstaatlicher Sicht bedenklich.

e. Eingeschränkte Anwendung der kantonalrechtlichen Informationspflicht eines Geschäftsherrn

Der Kanton Bern normierte mit Art. 8 Abs. 2 KSVG (BE) die Pflicht des Geschäftsherrn zur Auskunftserteilung bei Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften. Der Gesetzgeber des Kantons Bern weitete die (direkte) Informationspflicht des Fahrzeughalters bei solchen Widerhandlungen auf die mit der Führung der Geschäfte betraute/n Person/en aus, wenn das Fahrzeug auf eine juristische Person, eine Personengesellschaft oder eine Einzel-

2236 BERETTA, S. 12.

2237 EICKER/FRANK/ACHERMANN, S. 65; FORSTER, Strafrechtliche Verantwortlichkeit des Unternehmens, S. 59; GARBARSKI, ZStrR 2012, S. 409 und S. 423; GFELLER, S. 278; LÜTOLF, S. 216; SCHUBARTH, ZStrR 1976, S. 370 und S. 378; ZWEIFEL, ZStrR 1993, S. 1 und S. 6 f.; THOMMEN, forumpoenale 2012, S. 261.

2238 EICKER/FRANK/ACHERMANN, S. 65; FORSTER, Strafrechtliche Verantwortlichkeit des Unternehmens, S. 259; HEINE, recht 2005, S. 1 und S. 7; THOMMEN, forumpoenale 2012, S. 261.

2239 Siehe Ausführungen in III.H.

2240 Siehe Ausführungen in III.I.

2241 Siehe Ausführungen in V.B.5.2.c.

2242 Siehe Ausführungen in II.D.4.4.

«Firma» immatrikuliert ist.²²⁴³ M.a.W. kann der Geschäftsführer des Unternehmens gebüsst werden, wenn er nicht bekannt gibt, wer bspw. den Geschäftswagen zum Tatzeitpunkt führte.²²⁴⁴ Bei Familienunternehmen stellt sich wiederum die eingangs dieser Arbeit genannte Problematik, wenn der Geschäftsführer in Folge eines Zeugnisverweigerungsrechts die Täterschaft nicht bekannt gibt. Diese Schwierigkeiten wollte der Gesetzgeber mit der Einführung von Art. 7 OBG umgehen.²²⁴⁵ Der Bundesgesetzgeber hat es jedoch versehentlich bis zum 1. Oktober 2023 unterlassen, die juristische Person (und heute noch die Einzelunternehmen sowie gewisse Rechtsgemeinschaften) in dieser Vorschrift ausdrücklich einzubeziehen. Diese «Strafbarkeitslücke» kann nicht durch kantonales Recht geschlossen werden, wie denn auch die Informationspflicht von natürlichen Personen als Fahrzeughalter durch die Einführung von Art. 7 OBG als abgeschlossen geregelt erachtet werden muss.²²⁴⁷ Entsprechend kann Art. 8 Abs. 2 KSVG (BE) nicht die Strafbarkeit des Unternehmens begründen. Diese Vorschrift kann allerdings als Verhaltensnorm zur Begründung der Kostentragungspflicht im Sinne von Art. 426 Abs. 2 StPO hinzugezogen werden.²²⁴⁸ Dies würde sich auch bei einem noch einzuführenden Aussenverweis auf Art. 6 f. VStrR in Art. 7 OBG nicht ändern.

C. Bemerkungen zum Verbot des Selbstbelastungszwangs

1. Beibehalten des Hinweises auf die Einleitung und Durchführung eines kostenpflichtigen ordentlichen Strafverfahrens

In Deutschland ist eine Verwarnung nur dann wirksam, wenn der Betroffene nach **Belehrung über sein Weigerungsrecht** mit ihr einverstanden ist und das Verwarnungsgeld entsprechend der Bestimmung der Verwaltungsbehörde je

2243 Art. 8 Abs. 2 KSVG (BE).

2244 Vgl. GIGER, SVG Komm, N 35 zu Art. 58 SVG.

2245 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8486.

2246 Die einfache Gesellschaft hat keine Firma, sondern einen Namen. Da die einfachen Gesellschaften keinen Sitz im rechtlichen Sinne haben, fehlt es zudem an der Adresse für die Vornahme eines Eintrags im Fahrzeugausweis (vgl. Art. 4 Bst. b IVZV i.V.m. Ziff. 2.22 Anhang 1 IVZV). Bei im Handelsregister eingetragenen Unternehmen kann hingegen ein solcher Eintrag erfolgen (vgl. Entscheid der Verwaltungsrekurskommission des Kantons St. Gallen I/2-2014/35 vom 8. Januar 2015 Regeste).

2247 Art. 123 Abs. 1 BV, Art. 82 Abs. 1 BV, Art. 335 Abs. 1 StGB; siehe Ausführungen in II.C.2.2.

2248 Vgl. zu den Verfahrenskosten auch Art. 417 StPO.

nach den konkreten Umständen entweder sofort oder innerhalb einer 10-tägigen Frist bezahlt.²²⁴⁹ Die schweizerische Strafverfolgungsbehörde muss gemäss Art. 13 Abs. 1 OBG den Fahrzeughalter ebenso darauf hinweisen, dass er die **Durchführung des Ordnungsbussenverfahrens ablehnen** kann. Diese Bestimmung stärkt die Position des Fahrzeughalters, indem sie ihn in indirekter Weise auf die Möglichkeit zur Ausübung seiner Verteidigungsrechte (z.B. des Akteneinsichtsrechts)²²⁵⁰ im ordentlichen Strafverfahren hinweist. Art. 13 Abs. 1 OBG ist im Sinne des Rechts des Fahrzeughalters auf ein faires Verfahren und mithin eine wesentliche Verfahrensgarantie gemäss Art. 6 Ziff. 1 EMRK.

Der in der Praxis gemachte **Hinweis auf die Einleitung und Durchführung eines kostenpflichtigen Strafverfahrens bei fehlender oder nicht fristgerechter Begleichung der Ordnungsbusse** im Bedenkfristformular²²⁵¹, im Übertretungsvorhalt und in der Zahlungserinnerung setzt die betroffene Person zwar unter Druck, die Busse zu bezahlen, um den höheren Verfahrenskosten zu entgehen. Gleichzeitig sieht sich die betroffene Person bei fehlender oder nicht fristgerechter Bezahlung der Ordnungsbusse nicht unerwartet mit einem kostenpflichtigen Strafverfahren konfrontiert. Ein solcher wird deshalb nach der hier vertretenen Ansicht empfohlen. Die betroffene Person kann so über ihr weiteres Vorgehen unter Abwägung des Kostenrisikos befinden, was schliesslich zu einer besseren Akzeptanz des eingeleiteten Strafverfahrens sowie der damit verbundenen Pflichten führen würde. Denn es ist auch im Sinne eines fairen Verfahrens, dass die betroffene Person dessen Ablauf und damit das weitere Vorgehen versteht und sich entsprechend auf den Verfahrenswechsel einstellen kann. Zumal es sich beim Ordnungsbussenverfahren um ein Sonderverfahren mit vielen Besonderheiten – wie Art. 7 OBG – handelt, welche sich ebenso im ordentlichen Strafverfahren auswirken.

2. Kein Hinweis im Strafbefehl auf die *reformatio in peius*

Beim Erlass eines neuen Bussgeldbescheids resp. Strafbefehls ist die Verwaltungsbehörde bzw. Staatsanwaltschaft nicht an ihren ursprünglichen Strafbefehl gebunden und das Verbot der *reformatio in peius* gilt nicht.²²⁵² Nach

2249 § 56 Abs. 2 OWiG (D).

2250 Art. 101 Abs. 1 StPO.

2251 Art. 9 Abs. 2 Bst. d StPO.

2252 § 66 Abs. 2 Ziff. 1 Bst. b OWiG (D); zur fehlenden Anwendbarkeit des Verbots der *reformatio in peius* im schweizerischen Strafbefehlsverfahren siehe Urteil des BGR 6B_1079/2015 vom 29. Februar 2016 E. 5.1 mit Verweis auf RIKLIN, BSK StPO, N 4 zu Art. 355 StPO; hinsichtlich der Frage der Geltung des Verschlechterungsverbots nach Erlass eines zweiten Strafbefehls siehe MANGO-MEIER, AJP 2016, S. 1554; vgl. Art. 391 Abs. 2 StPO.

dem Einspruch oder der Einsprache des Fahrzeughalters können sowohl in Deutschland als auch in der Schweiz die Behörden einen Entscheid zum Nachteil der beschuldigten Person treffen.²²⁵³ In Deutschland wird allerdings die betroffene Person im Bussgeldbescheid auf die *reformatio in peius* hingewiesen.²²⁵⁴ Einen solchen Hinweis kennt das schweizerische Strassenverkehrsrecht nicht. Mit einem solchen könnte unnötiger Druck auf die betroffene Person ausgeübt werden und diese von der Inanspruchnahme eines Rechtsbehelfs absehen. Gleichzeitig bereitet ein solcher Hinweis den Fahrzeughalter aber auch auf ein negatives Ergebnis bei der Beurteilung seines Einspruchs (D) bzw. seiner Einsprache (CH) vor. Praxiserfahrungen zeigen, dass die betroffene Person i. d. R. bedenkt, dass eine Neubeurteilung ihres Falles unter Umständen auch zu ihren Lasten ausfallen kann. Nach der hier vertretenen Ansicht kann deshalb auf einen solchen Hinweis verzichtet werden. Zumal durch zusätzliche Ausführungen der Strafbefehl unübersichtlicher wird und praxismässig die Übertretungsstrafbehörde oder Staatsanwaltschaft die beschuldigte Person auf deren Nachfrage hin über den weiteren Verlauf des (Einsprache-)Verfahrens aufklärt.

3. Schriftliche Beschlussfassung statt öffentlicher Verhandlung unter Ausbau der Rechte der beschuldigten Person

Der Anspruch auf **öffentliche Verhandlung** gemäss Art. 30 Abs. 3 BV knüpft an Art. 6 Ziff. 1 EMRK und Art. 14 Ziff. 1 UNO-Pakt II an, wonach jede Person insbesondere ein Recht darauf hat, dass grundsätzlich ein Gericht über eine gegen sie erhobene strafrechtliche Anklage öffentlich verhandelt.²²⁵⁵ Gemäss StPO gilt im Vorverfahren und im Strafbefehlsverfahren dieser Anspruch jedoch nicht.²²⁵⁶ Interessierte erhalten allerdings unter Umständen Einsicht in die Urteile und Strafbefehle.²²⁵⁷ Im Unterschied dazu sind die Verhandlungen vor dem erstinstanzlichen Gericht und dem Berufungsgericht sowie die mündliche Eröffnung von Urteilen und Beschlüssen dieser Gerichte mit Ausnahme der Beratung öffentlich.²²⁵⁸

2253 Art. 391 Abs. 2 StPO.

2254 § 66 Abs. 2 Ziff. 1 Bst. b OWiG (D).

2255 HUBER, SJZ 2018, S. 279.

2256 Art. 69 Abs. 3 Bst. a und Bst. d StPO.

2257 Art. 69 Abs. 2 StPO.

2258 Art. 69 Abs. 1 StPO; die Beschwerde hingegen wird in einem schriftlichen Verfahren behandelt (Art. 397 Abs. 1 StPO).

In Deutschland kann das Gericht hingegen **durch Beschluss entscheiden**, wenn die betroffene Person und die Staatsanwaltschaft diesem Verfahren nicht widersprechen. Bei einem Freispruch bedarf es dieses Hinweises an die betroffene Person jedoch nicht und das Gericht kann auch gegen ihren Widerspruch durch Beschluss entscheiden.²²⁵⁹ Die schweizerische StPO sieht ein schriftliches Verfahren durch das erstinstanzliche Gericht nur bei der Einsprache vor, die sich lediglich auf die Kosten und Entschädigungen oder eine weitere Nebenfolge bezieht, und wenn zudem die Einsprache erhebende Person nicht ausdrücklich eine Verhandlung verlangt.²²⁶⁰ Dementsprechend geht das deutsche Beschlussverfahren weiter, indem es dieses ebenso bei der materiellen Beurteilung von Ordnungswidrigkeiten ermöglicht.

Die Erfahrungen in der Praxis zeigen, dass im Bagatellbereich der Ordnungsbussen das Interesse der Parteien und der Öffentlichkeit nicht besonders gross ist.²²⁶¹ Die Staatsanwaltschaften verzichten regelmässig auf die Teilnahme an der Hauptverhandlung, dies auch im Sinne der Vermeidung einer notwendigen Verteidigung²²⁶² und mithin des Anfallens weiterer Kosten in einem «Bagatellfall».²²⁶³ Die Einführung des Entscheids durch Beschluss würde zu noch mehr Diskretion und einer gewissen Effizienz bei den Erledigungen führen, da die Hauptverhandlung entfällt. Nachteilig ist, dass das Gericht die beschuldigte Person nicht zu Gesicht bekommt und diese nicht die Möglichkeit erhält, sich vor Gericht zur Sache frei zu äussern, was der Erforschung der materiellen Wahrheit dienen kann. Zudem wurde unter Umständen das rechtliche Gehör des Fahrzeughalters bereits eingeschränkt, da die Übertretungsstrafbehörde oder die Staatsanwaltschaft ohne das Vorliegen einer schriftlichen protokollarischen Einvernahme einen Strafbefehl erlassen hat. Die Beschlussfassung darf deshalb nicht ohne Einwilligung der beschuldigten Person erfolgen, da dies den Eindruck, nicht gehört zu werden, noch verstärkt. Dies kann für die Annahme der Durchführung eines fairen Verfahrens und die Akzeptanz eines Entscheids nachteilig sein. Dies gilt insbesondere dann, wenn im polizeilichen Ermittlungsverfahren das Akteneinsichtsrecht²²⁶⁴ und damit in gewisser Weise auch der Kontakt zu den Behörden beschränkt ist. Um die Rechte der beschuldigten Person und deren Akzeptanz zu stärken, könnte der Grundsatz des Verbots der *reformatio in peius* in

2259 § 72 Abs. 1 OWiG (D); vgl. § 411 Abs. 1 Satz 1 StPO (D).

2260 Art. 356 Abs. 6 StPO; vgl. Art. 406 StPO.

2261 Vgl. Art. 70 StPO.

2262 Art. 130 Bst. d StPO.

2263 Vgl. Art. 337 Abs. 3 StPO.

2264 Art. 101 Abs. 1 StPO.

einem solchen Beschlussverfahren für anwendbar erklärt werden. Es ist daher festzuhalten, dass eine gerichtliche Beschlussfassung zwar möglich ist, diese jedoch mit dem Ausbau der Rechte der beschuldigten Person zu verbinden wäre. So stellt bspw. das Verbot der *reformatio in peius* bei dessen Normierung zumindest ein Recht der beschuldigten Person dar, wenn es auch nicht zu den verfassungsmässigen Rechten zählt und sich auch nicht aus der EMRK herleiten lässt.²²⁶⁵

D. Bemerkungen zum Oficialprinzip

Die **Übertragung von staatlichen Aufgaben auf private Dienstkräfte** bei technischen Hilfs- und Kontrolltätigkeiten im Strassenverkehr wird in der Schweiz seit Längerem diskutiert.²²⁶⁶ Gemäss Art. 178 Abs. 3 BV können Verwaltungsaufgaben durch Gesetz Organisationen und Personen des öffentlichen oder des privaten Rechts übertragen werden, die ausserhalb der Bundesverwaltung stehen. Im Gegensatz zu den schweizerischen Ordnungsbussen werden im Ausland (z.B. in gewissen italienischen Gemeinden) auf öffentlichem Grund erhobene Parkbussen teilweise von privaten Unternehmen eingeholt. Diese gelten entsprechend als privatrechtliche Forderungen, weshalb sie von Schweizer Inkassobüros eingetrieben werden können.²²⁶⁷ Ein vergleichbares Vorgehen ist derzeit nach dem schweizerischen Bundesrecht nicht vorgesehen und eine solche Übertragung von Kompetenzen müsste zunächst auf (**Bundes-**)Gesetzesstufe normiert werden.

Denn es wurde in dieser Arbeit bereits erläutert,²²⁶⁸ dass gemäss der StPO nur die **Polizei, die Staatsanwaltschaft und die Übertretungsstrafbehörden zur Ausübung der Strafrechtspflege befugt sind.**²²⁶⁹ Die Wahrnehmung dieser staatlichen Aufgabe ist ausschliesslich diesen Organen vorbehalten, wobei private Dienstkräfte zur Erledigung von Hilfstätigkeiten beigezogen werden dürfen.²²⁷⁰ Die Verurteilung und Beurteilung von Übertretungen kann jedoch gemäss Art. 17 Abs. 1 StPO nur auf Verwaltungsbehörden übertragen werden.

2265 Siehe BGE 144 IV 198 E. 5.4.3 S. 201f.

2266 Bericht Privatisierung 2005 (Bundesrat), S. 650; siehe zu den Möglichkeiten und Grenzen der Privatisierung polizeilicher Gefahrenabwehr die gleichnamige Diss. von GAMMA MARCO (Diss. Freiburg i.Ue. 2000, Bern 2001).

2267 Siehe fedpol, Bussen aus dem Ausland, Bern 2019; bei Widerhandlungen im Ausland siehe Art. 101 SVG.

2268 Siehe Ausführungen in II.C.4.

2269 Art. 2 Abs. 1 StPO i.V.m. Art. 12 StPO.

2270 Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 983.

Bei den in der Bussenliste¹ Anhang¹ OBV aufgezählten Widerhandlungen handelt es sich um solche Übertretungen. Gemäss Art. 2 Abs. 1 OBG können Polizeiorgane und weitere zuständige Behörden Ordnungsbussen erheben (Teilsatz 1). Die Kantone bezeichnen die zur Erhebung von Ordnungsbussen zuständigen Organe (Teilsatz 2). Eine Bussenerhebung durch private Dienstkräfte kann – bei fehlender bundesrechtlicher Regelung – mithin nur erfolgen, wenn diese Mitglieder einer Verwaltungsbehörde werden. Die Kantone können Behörden, wie das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit oder die Stadtpolizei Zürich (Kommissariat Kontrolle Ruhender Verkehr [KRV]),²²⁷¹ zu «kantonalen» Polizeiorganen ernennen und ihnen gewisse Aufgaben (namentlich die Überwachung des ruhenden Verkehrs), übertragen.²²⁷² Die Mitglieder einer solchen Verwaltungsbehörde werden nach ihrer Rekrutierung entsprechend ausgebildet. Das notwendige Wissen ist diesen Personen mithin bspw. durch Schulungen zu vermitteln und sie sind im Hinblick auf die Ausübung ihrer staatlichen Funktion zu sensibilisieren. Die Art und Dauer²²⁷³ der Ausbildung rechtfertigen zumeist nur den Einsatz im ruhenden Verkehr. Erst nach deren Abschluss und Vereidigung kann der Einsatz – wie es der Gesetzgeber vorschlug²²⁷⁴ – in untergeordneter Position bei enger Kontrolle ohne eigene Handlungsspielräume in Betracht gezogen werden. Von einer auf die Anzahl der erfolgten Verzeigungen basierenden Entlohnung ist abzu- sehen. Die Aufträge an die Ausgebildeten sind zur Vermeidung einer schranken- losen Aufgabenauslagerung klar zu definieren und deren Einsatzbereich auf die Strafverfolgung von geringfügigen Widerhandlungen gegen das Strassen- verkehrsrecht zu beschränken. Andernfalls ist der staatliche Eingriff in das Eigentum²²⁷⁵ und – bei Verfügung einer (nach der hier vertretenen Ansicht abzulehnenden)²²⁷⁶ Ersatzfreiheitsstrafe – in die persönliche Freiheit²²⁷⁷ der betroffenen Person nicht zu rechtfertigen.

2271 § 12 Abs. 1 PG (ZH), § 18 Abs. 1 Bst. a PG (ZH) und § 23 Abs. 1 PolG (ZH).

2272 Art. 2 Abs. 1 OBG; siehe Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8516; die Kantone haben ihre Aufgaben in unterschiedlichem Ausmass dem Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit übertragen.

2273 Bei der Stadtpolizei Zürich dauert diese 3 Monate.

2274 Botschaft OBG 2014, S. 983.

2275 Art. 26 BV.

2276 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.

2277 Art. 10 Abs. 2 BV.

E. Bemerkungen zum Untersuchungsgrundsatz

1. Beibehaltung der bisherigen Behördenstruktur im Übertretungsstrafverfahren

Nach der Durchführung des polizeilichen Verwarnungsverfahrens und des anschließenden Bussgeldverfahrens durch die deutsche Verwaltungsbehörde übersendet diese unter Umständen die Akten der Staatsanwaltschaft. Die Aufgaben der Verfolgungsbehörde gehen dann an die Staatsanwaltschaft über, welche die Akten alsdann dem Richter vorlegt, wenn sie das Verfahren weder einstellt noch weitere Ermittlungen durchführt.²²⁷⁸ In der Schweiz führen zunächst Polizeiorgane das Ordnungsbussenverfahren durch. Lehnt der Fahrzeughalter dieses ab oder bezahlt er die Ordnungsbusse nicht (fristgerecht),²²⁷⁹ wird ein ordentliches Strafverfahren durchgeführt,²²⁸⁰ und die rechtliche Beurteilung obliegt folglich der Strafbehörde, welche auch eine Verwaltungsbehörde (Übertretungsstrafbehörde) sein kann. Im Gegensatz zur deutschen Regelung kann die Überweisung an das Gericht in der Schweiz ebenso durch diese Verwaltungsbehörde erfolgen. Die **Anzahl der mit der Sache befassten Behörden ist möglichst gering zu halten**, da es die Verfahren nur unnötig verzögert. Zudem ist die Behörde, welche tagtäglich solche geringfügigen Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht behandelt, zumeist **besser fachlich qualifiziert**. Nach der hier vertretenen Ansicht sollte deshalb weiterhin der verwaltungsrechtlich organisierten Übertretungsstrafbehörde die Möglichkeit zustehen, ein gerichtliches Verfahren einzuleiten. Die in Deutschland vorgesehene Funktionstrennung kann durch das «Vieraugenprinzip» gewährleistet werden, indem bei einer Einsprache gegen den Strafbefehl eine andere Person desselben Amtes diese überprüft. Durch die fehlende Überprüfung durch die Staatsanwaltschaft fehlt es in der Schweiz im Vergleich zur deutschen Regelung an einer Instanz. Dies rechtfertigt, dass hierzulande der Entscheid durch mehrere Gerichte überprüft werden muss.²²⁸¹ In Deutschland hingegen ist der Kostenentscheid des AG (D) bei Ordnungswidrigkeiten bis EUR 250.– nicht anfechtbar.²²⁸²

2278 Vgl. zum Ganzen § 69 Abs. 3 und Abs. 4 OWiG (D); vgl. Art. 356 Abs. 1 StPO i.V.m. Art. 357 Abs. 1 StPO.

2279 Art. 4 Abs. 3 Bst. c OBG und Art. 13 Abs. 2 OBG; Art. 6 Abs. 4 OBG, Art. 7 Abs. 3 OBG und Art. 9 Abs. 2 Bst. c OBG.

2280 Art. 7 Abs. 3 OBG.

2281 Zum Prinzip der «double instance» im Strafverfahren siehe Art. 80 Abs. 2 BGG.

2282 § 25a Abs. 3 Satz 3 StVG (D).

2. Ausbau der Verteidigungsrechte

2.1 Berücksichtigung weiterer entlastender Momente

Durch einen Ausbau des Befreiungsbeweises nach Art. 7 Abs. 5 OBG könnte der massiven Einschränkung der Wahrheitsfindung durch den verkürzten Prozess im Ordnungsbussenbereich entgegengewirkt und die Abschiebung der Aufgabe der Sachverhaltsfeststellung auf den Fahrzeughalter verringert werden.²²⁸³ Entlastende Umstände würden stärker berücksichtigt und die freie Beweiswürdigung des Gerichts weniger eingeschränkt. So muss nach der hier vertretenen Auffassung und in Anwendung der bundesgerichtlichen Rechtsprechung²²⁸⁴ das Vorbringen entlastender Momente, wie die Vorlage eines **Miet-, Leih- und Leasingvertrages**, bereits im Vorverfahren möglich sein.²²⁸⁵ Derzeit bestehen in der Praxis Unklarheiten, ob für den Befreiungsbeweis insbesondere die Vorlage eines Mietvertrages genügt, welcher kein ausdrückliches Drittlenerverbot und keine ausschliessliche Verantwortlichkeiten der Mieterschaft für begangene Strassenverkehrsdelikte vorsieht. Insbesondere durch die Vorlage eines solchen Mietvertrages nennt der Fahrzeughalter zwar die Person, welche zum Tatzeitpunkt das Fahrzeug lenken durfte. Es ist jedoch nicht auszuschliessen, dass eine Drittperson das Fahrzeug zum Tatzeitpunkt gelenkt hat.

Bei Personen mit Wohnsitz in einem Land, welches keine direkte Beweiserhebung – wie die Zusendung eines Formulars zur Bekanntgabe der Täterschaft – gemäss dem Rechtshilfeführer zulässt, sind die polizeilichen Ermittlungen erschwert, da Informationen nur über den Rechtshilfeweg beschafft werden können. Sind weitere Abklärungen zum Aufenthalt der tatsächlichen Fahrzeugführerschaft notwendig, wird ein ordentliches Strafverfahren gemäss Art. 4 Abs. 3 Bst. d OBG eingeleitet. Für die **Aufhaltungsnachforschung** des angeblichen Fahrzeugführers bedarf es jedoch regelmässig – neben dem Namen – des **Geburtsdatums** der betroffenen Person. Die (indirekte) Verpflichtung zur Bekanntgabe dieser Daten könnte durch eine entsprechende Anpassung von Art. 7 Abs. 5 OBG erfolgen:

«Kann mit verhältnismässigem Aufwand nicht festgestellt werden, wer die Widerhandlung begangen hat, (so)²²⁸⁶ erhält die Halterin oder der Halter eine Frist von 30 Tagen, um die Busse zu bezahlen, es sei denn, sie oder er

2283 Siehe Ausführungen in III.E.1.

2284 Urteil des BGer 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, AJP 2018, S. 1568 ff.).

2285 Siehe Ausführungen in III.E.2.

2286 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

- a. *legt im ordentlichen Strafverfahren einen schriftlichen Miet-, Leih- oder Leasingvertrag²²⁸⁷ mit Angabe von Namen, Adresse und Geburtsdatum der Person vor, welche das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Widerhandlung führen durfte, oder*
- b. *macht glaubhaft, dass das Fahrzeug gegen ihren oder seinen Willen benutzt wurde und dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindert werden konnte».*²²⁸⁸

Verweigert der Fahrzeughalter die Mitwirkung und ist die Täterschaft nicht mit verhältnismässigem Aufwand feststellbar, erfolgt ein «Halterstrafbefehl» nach Art. 7 OBG. «Private» Fahrzeughalter sind zumeist sehr daran interessiert, dass diese Bestimmung nicht angewendet wird und entsprechend kooperativ. Sie können das Geburtsdatum der tatsächlichen Fahrzeugführerschaft praxisgemäss in den meisten Fällen in Erfahrung bringen und nennen dieses gegenüber den Strafverfolgungsbehörden. Durch diese Formulierung würden vielmehr bspw. die «Mietwagenfirmen» in die Pflicht genommen, die über Namen und Adresse²²⁸⁹ hinausgehenden Daten des Fahrzeugführers zu erheben und den Strafverfolgungsbehörden zur Verfügung zu stellen, wenn sie einer Busserhebung entgehen wollen. Bei der obigen Formulierung hätten die «Mietwagenfirmen» von Gesetzes wegen durch die **Vorlage des Mietvertrags** kundzutun, wer die berechtigte Fahrzeugführerschaft ist. Damit wird an die unter Strafdrohung dem gewerbsmässigen Vermieter auferlegten Pflichten angeknüpft, dass, wer gewerbsmässig Motorfahrzeuge an Selbstfahrer vermietet, über die Mieter Verzeichnisse zu führen und den Kontrollorganen auf Verlangen Einsicht in diese zu gewähren hat.²²⁹⁰ Da das Geburtsdatum allerdings durch die Strafverfolgungsbehörde zumeist ohne grössere Schwierigkeiten erhältlich gemacht werden kann (z.B. indem im Formular zur Bekanntgabe der Fahrzeugführerschaft die Mietwagenfirmen allenfalls unter Hinweis auf Art. 70 VZV und Art. 149 VZV zur Nennung von Name, Adresse und Geburtsdatum ausdrücklich aufgefordert werden)²²⁹¹ und die Bussenerhe-

2287 Denkbar ist dies bspw. in den in der Praxis äusserst seltenen Fällen, wenn innerhalb der Frist von 14 Tagen noch kein neuer Fahrzeugausweis lautend auf den Leasingnehmer als neuer Halter (Art. 74 Abs. 5 VZV) und ggf. ein Verbot des Halterwechsels (Art. 80 Abs. 4 VZV) beantragt oder der Eintrag durch die Strassenverkehrsbehörde nicht zeitnah vorgenommen worden ist.

2288 Vgl. Art. 8 Bst. a und Bst. b WAHV (NL; siehe Anhang 2).

2289 Art. 7 Abs. 4 OBG.

2290 Art. 70 VZV i.V.m. Art. 149 VZV; § 13 Abs. 2 StVO (BS); Art. 9A Abs. 3 LaLCR (GE); § 15 Abs. 2 VAG (ZH).

2291 Aufgrund der Erfassung im Mieterverzeichnis und von Kreditkartenangaben ist den «Mietwagenfirmen» das Geburtsdatum zumeist bekannt.

bung aufgrund eines fehlenden Geburtsdatums als unverhältnismässig erscheint, ist auf dessen explizite Erwähnung zu verzichten. Bleibt das Geburtsdatum von Personen mit Wohnsitz im Ausland unklar und kann keine Zustellung des Strafbefehls erfolgen, ist das Verfahren – aufgrund der fehlenden Möglichkeit von dessen Ausschreibung zur Zustellung durch die Polizeiangehörigen – ggf. zu sistieren.²²⁹²

Sofern die im Fahrzeugausweis eingetragene Person die Täterschaft individualisierbar benennt, ist gegen Erstere kein Verfahren wegen Art. 7 OBG durchzuführen.²²⁹³ Die durch die «Mietwagenfirma» benannte Mieterschaft muss nicht mit der Täterschaft übereinstimmen. Die Strafverfolgungsbehörde nimmt deshalb zumeist einen **Abgleich des Fotos der genannten Person mit dem Radarfoto** vor. Falls das Alter, Geschlecht und allenfalls weitere Merkmale dieser Person entsprechen, wird die Busse praxismässig von ihr erhoben. Ansonsten wird das Verfahren allenfalls sistiert, sofern die im Fahrzeugausweis eingetragene Person eine mögliche Täterschaft individualisierbar benennt. Benennt z.B. die «Mietwagenfirma» mehrere Personen und stimmt das Radarfoto mit einer dieser Person überein, ist das Verfahren gegen Letztere fortzuführen. Fehlen hingegen konkrete Anhaltspunkte ist das ordentliche Strafverfahren gegen die unbekannte Täterschaft ggf. ebenso zu sistieren. Dasselbe gilt unter Umständen, wenn die Angaben zur Mieterschaft als nicht korrekt erscheinen und die Nachfrage bei der «Mietwagenfirma» keine Klärung mit sich bringt. Benennt die «Mietwagenfirma» eine Person als Täterschaft mit Wohnsitz in einem Land, welches die **direkte Zustellung** von offiziellen Dokumenten **nicht erlaubt**, ist die Busse regelmässig – allenfalls auch nach Ausschreibung des Strafbefehls gegen diese Person im Inland zur Zustellung durch die Polizeiangehörigen – nicht einbringbar. Die Bussenerhebung vom Fahrzeughalter ist regelmässig ebenso wenig möglich, da dieser seinen Pflichten gemäss Art. 7 Abs. 4 OBG nachgekommen ist.

2.2 Hinweis auf den Befreiungsbeweis nach Art. 7 Abs. 5 OBG im Strafbefehl

Nach Art. 6 Ziff. 3 Bst. a EMRK hat jede angeklagte Person innerhalb möglichst kurzer Frist in einer ihr verständlichen Sprache in allen Einzelheiten über Art

2292 Siehe Art. 314 Abs. 1 Bst. a StPO.

2293 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487; Urteil des BGER 6B_432/2017 vom 22. November 2017 E. 2.2 mit Verweis auf Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487 und Urteil des BGER 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.5 (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, AJP 2018, S. 1568 ff.).

2294 Ein Foto liegt teilweise dem Mietvertrag bei, kann dem IVZV entnommen werden oder wird rechtshilffeweise von gewissen Behörden zugestellt. Auch können die öffentlich zugänglichen Seiten des Internets Bilder für einen Abgleich liefern.

und Grund der gegen sie erhobenen Beschuldigung unterrichtet zu werden. Eine vergleichbare Regelung enthält Art. 32 Abs. 2 BV. In Anwendung des daraus abgeleiteten und in Art. 9 StPO festgehaltenen Anklagegrundsatzes ist nach der hier vertretenen Ansicht der Fahrzeughalter – auch wenn dies im Ordnungsbussenrecht nicht ausdrücklich erwähnt ist – darauf hinzuweisen, dass die Bussenerhebung gestützt auf Art. 7 OBG erfolgt und er sich von dieser durch Vorbringen nach Abs. 5 befreien kann. Hierdurch wird der betroffenen Person ermöglicht, von dem ihr zu Last gelegten Fehlverhalten Kenntnis zu erlangen und sich angemessen zu verteidigen. Ein solcher Hinweis hat in der Begründung oder spätestens im Dispositiv des Strafbefehls unmittelbar bei der «Rechtsmittel»-Belehrung – wie es derzeit vergleichsweise durch gewisse Strafverfolgungsbehörden gehandhabt wird – zu erfolgen und könnte bspw. wie folgt lauten:

«Gemäss Art. 7 OBG wird die Busse der Fahrzeughalterin oder dem Fahrzeughalter auferlegt, wenn nicht bekannt ist, wer die Widerhandlung (alternativ: Übertretung) begangen hat. Kann mit verhältnismässigem Aufwand die (allenfalls zusätzlich: tatsächliche) Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer nicht festgestellt (alternativ: ermittelt) werden, (alternativ: so)²²⁹⁵ ist die Busse von der Halterin oder vom Halter zu bezahlen, es sei denn, sie oder er (falls Anpassung von Art. 7 Abs. 5 OBG wie oben genannt):

- a. legt einen schriftlichen Miet-, Leih- oder Leasingvertrag mit Angabe von Namen und Adresse der Person vor, welche das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Widerhandlung führen durfte, oder*
- b. macht glaubhaft, dass das Fahrzeug gegen ihren oder seinen Willen benutzt wurde und dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindert werden konnte».*

2.3 Kein Hinweis auf die Bescheinigung über die Verantwortlichkeitsfreistellung gemäss niederländischem Recht

Da die schweizerischen Strafverfolgungsbehörden Einsicht ins IVZ nehmen können (Art. 89b Bst. b SVG), bedarf es nach der hier vertretenen Ansicht keiner weiteren Ergänzung entsprechend der niederländischen Regelung in Art. 8 WAHV (NL),²²⁹⁶ wonach der Fahrzeughalter zu seiner Entlastung eine sog. Bescheinigung über die Verantwortlichkeitsfreistellung [*vrijwaringsbewijs*] vorlegen kann. Aus dieser Bescheinigung geht bei der Verbringung des Fahrzeugs ins Ausland hervor, dass die beschuldigte Person zum Zeitpunkt der

²²⁹⁵ Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

²²⁹⁶ Siehe Anhang 2.

Übertretung nicht mehr Halter des betreffenden Fahrzeugs war. Eine solche Bescheinigung kennt das schweizerische Recht nicht, zumal die schweizerischen Kontrollschilder bei einer Ausfuhr abgegeben und allenfalls durch ein Ausfuhrkontrollschild ersetzt werden müssen. In den Niederlanden hingegen können Fahrzeuge mit einer niederländischen Fahrzeugnummer ausgeführt werden, weshalb die Zulassungsbehörde eine Zulassungsbescheinigung für den neuen Halter und eine Bescheinigung über die Verantwortlichkeitsbefreiung des bisherigen Halters ausstellt.²²⁹⁷ Abgesehen davon vermag eine solche Bescheinigung ohnehin nichts an der Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters zu ändern, da nach der schweizerischen Regelung auf den Eintrag im Fahrzeugausweis abgestellt wird.

F. Bemerkungen zum Grundsatz der freien Beweiswürdigung

1. Abstellen auf einen materiellen Halterbegriff

Bemerkenswert ist zunächst, dass Art. 7 OBG von einem formellen Halterbegriff ausgeht, während in andern Rechtsordnungen, so auch im **deutschen Ordnungswidrigkeitenrecht**, ein **materieller Haltebegriff** massgeblich ist.²²⁹⁸ Es kann vermutet werden, dass pragmatische Gründe, wie bspw. die schnellere Eruiierung des Halters durch das Heranziehen des Registerauszugs, ausschlaggebend waren. Das Abstellen auf einen formellen Eintrag im Fahrzeugausweis bringt weniger Aufwand mit sich, als wenn noch zusätzlich überprüft werden müsste, wer die tatsächliche und wirtschaftliche Verfügungsgewalt sowie Verfügungsverantwortung innehat. Demgegenüber sind die Gerichte in ihrer Beweiswürdigung freier als beim Abstellen auf einen formellen Halterbegriff. Ausserdem ist hier anzumerken, dass auch mit der Indizienwirkung eines Registereintrags gearbeitet werden könnte.²²⁹⁹ Die tatsächliche (materielle) Haltereigenschaft wäre dann bspw. nur in Zweifelsfällen zu überprüfen, was genauso zu einer gewissen Zeitersparnis führen würde.²³⁰⁰

Die Dynamik eines materiellen Haltegriffs liegt nicht primär in der Variabilität bei dessen Ausarbeitung durch den Gesetzgeber, sondern vielmehr in

2297 Art. 31 Ziff. 3 Kentekenreglement van 6 oktober 1994 (NL; = Registrierungsbestimmungen vom 6. Oktober 1994 [Niederlande]; BWBR0006951).

2298 Siehe Ausführungen in I.B.3.1.a.

2299 Vgl. Art. 24 Abs. 2 VVV.

2300 Vgl. Art. 78 Abs. 2 VZV.

der Definition an sich. Während beim formellen Halterbegriff der Gesetzgeber den Täter indirekt durch die Festlegung der Fahrzeugausweispflicht bestimmt, wird bei der Anwendung eines materiellen Halterbegriffs eine Beurteilung aufgrund der tatsächlichen Verhältnisse vorgenommen, was im Sinne einer freien Beweiswürdigung ist. In der deutschen Literatur wird die Auffassung vertreten, dass es **ungerechtfertigt** erscheine, jemanden, der nicht tatsächlich die Verfügungsgewalt über das Motorfahrzeug innehat, hinsichtlich der Kosten nach § 25a StVG (D) haften zu lassen.²³⁰¹ Dies hat auch etwa zur Folge, dass in Deutschland aufgrund der tatsächlichen Verhältnisse Mithalterchaft angenommen werden kann, auch wenn nur eine Person als Halter registriert ist.²³⁰² In diesem Sinne ist auch der Einbezug der beauftragten Person in § 25a StVG (D) zu sehen.

Es ist nach der hier vertretenen Ansicht in der Sache tatsächlich gerechter, wenn diejenige Person, welche die **wirtschaftliche und tatsächliche Verfügungsgewalt bzw. die Verfügungsverantwortung**²³⁰³ über das ausweispflichtige Fahrzeug hat²³⁰⁴ und durch dessen Überlassung die Begehung eines Delikts ermöglichte, auch bereits im Ordnungsbussenverfahren für dieses «verantwortlich» sein soll. Die rechtliche Verfügungsgewalt resp. die damit einhergehende Verfügungsbefugnis wie auch der Eintrag im Fahrzeugausweis sind mithin nicht in erster Linie massgebend. Sind mehrere Personen Halter eines Fahrzeugs, stimmen jedoch zumeist der materielle und formelle Halterbegriff überein, da im Fahrzeugausweis die für das Fahrzeug in erster Linie verantwortliche Person eingetragen wird.²³⁰⁵

Das Abstellen auf einen formellen Halterbegriff und die Nichtberücksichtigung ggf. entlastender Momente im Anwendungsfall von Art. 7 OBG²³⁰⁶ kann hingegen zu **unhaltbaren Ergebnissen** führen. Dies gilt insbesondere dann, wenn bspw. das Fahrzeug verkauft wurde, die 14-tägige Frist zur «Umeldung» noch nicht abgelaufen und der bisherige Fahrzeughalter entsprechend noch im Fahrzeugausweis eingetragen ist.²³⁰⁷ Dasselbe gilt ausserdem, wenn sich die Eintragung des neuen Fahrzeughalters durch die Zulassungsbehörde verzögert. Obwohl der Fahrzeughalter unter Umständen keine

2301 HENTSCHEL, DAR 1989, S. 90 mit Verweis auf BERZ, NZV 1988, S. 116; KÖNIG, Kurz-Komm, N 10 zu § 25a StVG (D) mit Verweis auf SANDHERR, NZV 2007, S. 433 und m.w.H.

2302 Vgl. § 33 Abs. 1 StVG (D); vgl. § 6 Abs. 1 FZV (D).

2303 Nach GIGER, SVG Komm, N 25 zu Art. 58 SVG ist das Verantwortlichsein für die Betriebs-tauglichkeit, Betriebsbereitschaft und Betriebssicherheit massgebend.

2304 Siehe Ausführungen in IV.C.2.1.

2305 Art. 78 Abs. 1^{bis} VZV.

2306 Siehe Ausführungen in III.E.2 und III.F.3.2.

2307 Siehe Art. 11 Abs. 3 SVG und Art. 74 Abs. 5 VZV.

Verfügungsgewalt und -verantwortung über das Fahrzeug mehr hat, muss er die Busse nach Art. 7 OBG bezahlen, wenn die Täterschaft unbekannt bleibt und ihm der Befreiungsbeweis misslingt. So haben grundsätzlich auch Personen, welche sich aus versicherungstechnischen Gründen als Halter ausgeben, für die Busse und allenfalls Verfahrenskosten aufzukommen.²³⁰⁸

Die Abklärung der materiellen Haltereigenschaft ist mit einem **Mehraufwand der Strafbehörden** verbunden. Dies gilt namentlich dann, wenn dem Eintrag im Fahrzeugausweis keine Indizienwirkung zukommen oder diese aufgrund von Gegenindizien nicht verfangen würde. Ausserdem vermöchte bei Bejahung des derzeit noch unklaren «Strafcharakters» von Art. 7 OBG ebenso die unter der Anwendung eines materiellen Halterbegriffs vorgenommene Bussenerhebung von Personen, welche die Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsrecht nicht selbst begangen haben, die **Missachtung straf(prozess)rechtlicher Grundsätze** nicht aufzuheben.²³⁰⁹ Bei der Interpretation von Art. 7 OBG als Kostenregelung zulasten des Fahrzeughalters fehlt es hingegen infolge der «Bussen»-Erhebung unter Umständen am **Verursacherzusammenhang und der Individualäquivalenz**. Da die derzeitige Lösung in Art. 7 OBG grundsätzliche Probleme bei der Einordnung im schweizerischen Rechtssystem aufwirft,²³¹⁰ muss die Verwendung eines materiellen Halterbegriffs im schweizerischen Ordnungsbussenrecht zumindest thematisiert und diskutiert werden.

2. Einführung eines materiellen Halterbegriffs in Art. 7 OBG

2.1 Anknüpfen an die Verfügungsverantwortung²³¹¹ über das ausweispflichtige Fahrzeug

Es kann sein, dass die wirtschaftliche und tatsächliche Verfügungsgewalt über das ausweispflichtige Fahrzeug mehrere Personen haben.²³¹² In einem solchen Fall wird dem Kriterium der Verfügungsverantwortung bei der Beurteilung

2308 Irrt sich hingegen die Zulassungsbehörde bei der Eintragung, sind die auf den Tatzeitpunkt berechtigten Halterdaten zu beachten.

2309 Siehe Ausführungen in III.

2310 Siehe Ausführungen in II.

2311 Diese wird abgeleitet aus der Tragung der Verantwortung für die Betriebsgefahr eines Fahrzeugs (GIGER, SVG Komm, N35 zu Art. 58 SVG).

2312 Z.B. die Pflicht zur Überwachung des ausweispflichtigen Fahrzeugs, wie die Pflicht zum Führen eines Fahrtenbuches (Art. 20 Abs. 1 SVAV) oder eines Mieterverzeichnisses (Art. 70 VZV i.V.m. Art. 149 VZV; §13 Abs. 2 StVO [BS]; Art. 9A Abs. 3 LaLCR [GE]; §15 Abs. 2 VAG [ZH]).

der Haltereigenschaft entscheidende Bedeutung beigemessen.²³¹³ Diese kommt denn auch mit der Einführung der Sorgfaltspflicht in Art. 7 Abs. 5 OBG implizit zum Ausdruck.²³¹⁴ Mit der spontanen Überlassung bspw. an einen dem Fahrzeughalter unbekanntem Personenkreis (z.B. mehrere Nachbarn) ist dieser das Risiko des Nichtwissens oder des Nichtwissenkönnens eingegangen. In diesen Fällen ist erfahrungsgemäss davon auszugehen, dass er weiterhin die Verfügungsverantwortung ausübt, auch wenn sich das Fahrzeug kurzzeitig gerade nicht in seinem unmittelbaren Besitz befindet. Bei einem **länger andauernden Mietverhältnis** kann hingegen die Verfügungsverantwortung übergehen,²³¹⁵ weshalb der Mieter, welcher unter Berufung auf das Zeugnisverweigerungsrecht die tatsächliche Fahrzeugführerschaft nicht bekannt geben möchte, ins Recht gefasst werden kann.²³¹⁶

Hinweise auf das Bestehen der Verfügungsverantwortung kann bspw. die einer Person auferlegte **Pflicht zur Überwachung eines Fahrzeugs** – wie diejenige zum Führen eines Fahrtenbuches²³¹⁷ oder eines Mieterverzeichnisses²³¹⁸ – ergeben. Durch den Einbezug der Verfügungsverantwortung in Art. 7 OBG bestünde nach wie vor kein direkter Zusammenhang zum begangenen Strassenverkehrsdelikt. Es würde nach wie vor an **kein unrechtmässiges und vorwerfbares Verhalten des Fahrzeughalters angeknüpft**, sondern vielmehr an das Fehlverhalten der unbekanntem Täterschaft und deren Nichtermittlung mit verhältnismässigem Aufwand. Die Verletzung einer solchen explizit normierten Pflicht zur Überwachung des Fahrzeugs kann (neben der allfälligen Strafbarkeit wegen der Missachtung einer Fahrtenbuchaufgabe oder des Führens eines Mieterverzeichnisses) einen Organisationsmangel nach Art. 102 StGB und mithin ein Organisationsverschulden²³¹⁹ resp. eine Schuld *sui generis*²³²⁰, eine Garantienpflicht nach Art. 6 Abs. 2 VStrR²³²¹,

2313 GIGER, SVG Komm, N 25 zu Art. 58 SVG.

2314 Siehe Ausführungen in I.B.3.3.c und V.B.5.2.

2315 Siehe GIGER, SVG Komm, N 25 zu Art. 58 SVG, welcher auch rein normlogische Gründe für die Ausschliesslichkeit des Kriteriums der «Verantwortlichkeit für das Betriebschicksal» zur Bestimmung der Halterschaft erkennt (N 32 zu Art. 58 SVG) und es als ausschlaggebendes Kriterium bezeichnet (N 35 zu Art. 58 SVG).

2316 Vgl. Urteil des Obergerichts des Kantons Thurgau SBR.2017.18 vom 23. Augst 2017, in: RBOG 2017 Nr. 33, welches einen Mieter infolge fehlender formeller Haltereigenschaft freisprach.

2317 Art. 20 Abs. 1 SVAV.

2318 Art. 70 VZV i.V.m. Art. 149 VZV; § 13 Abs. 2 StVO (BS); Art. 9A Abs. 3 LaLCR (GE); § 15 Abs. 2 VAG (ZH).

2319 Botschaft StGB 1998 (Bundesrat), S. 2142 und S. 2144.

2320 Botschaft StGB 1998 (Bundesrat), S. 2142.

2321 Wie auch nach Art. 11 StGB und Art. 29 StGB.

eine Sorgfaltsnorm²³²² und ein rechtswidriges Verhalten gemäss Art. 426 Abs. 2 StPO begründen. Sofern der Fahrzeughalter die Täterschaft infolge einer ausdrücklich normierten Pflichtverletzung nicht benennen kann, geht diese Vorschrift Art. 7 OBG vor, da sie an eine unrechtmässige und schuldhafte Tatbegehung anknüpft und die Verletzung der indirekten Informationspflicht²³²³ quasi als «Nachtat» mitabgegolten ist. Ausserdem liegt in den oben genannten Fällen eine Widerhandlung vor, welche die Durchführung eines Ordnungsbussenverfahrens und mithin auch eines Verfahrens wegen Art. 7 OBG ausschliesst.²³²⁴

2.2 Einführung eines auf der Verfügungsverantwortung basierenden Halterbegriffs im Ordnungsbussenrecht

Eine **Änderung von Art. 7 Abs. 1 OBG** ist bspw. wie folgt möglich, um einen materiellen Halterbegriff bereits im polizeilichen Ermittlungsverfahren bzw. Ordnungsbussenverfahren einzuführen:

«Wird die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer nicht anlässlich der Widerhandlung gegen das SVG, die gestützt darauf erlassenen Verordnungen oder das NSAG angetroffen oder angehalten, (so)²³²⁵ wird die Busse der Halterin oder dem Halter, welche/r die Verfügungsverantwortung über das ausweispflichtige Fahrzeug hat, auferlegt».

Diese Formulierung enthält jedoch mit der «Verfügungsverantwortung» einen Begriff, welcher im Strassenverkehrsrecht bisher nicht ausdrücklich normiert wurde. Zudem kommt deren entscheidende Geltung im Verhältnis zu weiteren Kriterien wie der wirtschaftlichen sowie tatsächlichen Verfügungsgewalt zu wenig zum Ausdruck. Möglich ist ebenso, den Terminus «im Fahrzeugausweis eingetragenen» in Art. 7 Abs. 1 OBG zu streichen und – mittels Aussenverweis – durch den **materiellen Halterbegriff nach Art. 78 VZV** wie folgt zu ersetzen:

«Wird die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer nicht anlässlich der Widerhandlung gegen das SVG, die gestützt darauf erlassenen Verordnungen oder das NSAG angetroffen oder angehalten, (so)²³²⁶ wird die Busse der Halterin oder dem Halter des ausweispflichtigen Fahrzeugs gemäss Art. 78 der Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976 (Verweis in der FN

2322 Art. 12 Abs. 3 StGB.

2323 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.a.

2324 Art. 4 Abs. 3 Bst. b OBG.

2325 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

2326 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

auf SR 741.51) oder der Person, welche wie eine Halterin oder ein Halter für dieses verantwortlich ist, auferlegt».

Da der Halterbegriff nach Art. 78 Abs. 1 VZV in mehreren Rechtsbereichen wie namentlich dem Haftpflichtrecht zur Anwendung gelangt, würde dies zu einer **similären Anwendung des Halterbegriffs** führen. Aufgrund eines solchen Verweises könnte denn auch die Bussenauflegung zunächst an den formellen Fahrzeughalter erfolgen, da dieser gemäss Abs. 1^{bis} als (*prima vista*) für das Fahrzeug verantwortliche Person anzusehen wäre. Er könnte sich jedoch von der Bussenauflegung befreien, wenn er substantiiert darzulegen vermag, dass er entgegen seiner Eintragung im Fahrzeugausweis nicht der tatsächliche Halter war.²³²⁷

Die Einführung eines materiellen Halterbegriffs im nachfolgenden ordentlichen Strafverfahren könnte **ohne Änderung von Art. 7 OBG** geschehen. Denn der Gesetzgeber nannte den Eintrag im Fahrzeugausweis in besagter Vorschrift nur in Abs. 1 (Ermittlungsverfahren) und nicht auch in Abs. 5 (Untersuchungsverfahren).

2.3 Abgrenzung von Ermittlungs- und Untersuchungsverfahren

Für das OBG wird nach der hier vertretenen Ansicht vorgeschlagen, die **materiellen von den formellen Bestimmungen deutlicher abzugrenzen**. Dies hilft dabei, sich der Rechtsnatur von Art. 7 OBG bewusst zu werden. Abgrenzungsschwierigkeiten vermeidend bzw. im Interesse der strikten Trennung von Ermittlungs- und Untersuchungsverfahren und im Sinne des Gesetzmässigkeitsprinzips ist das **Vorgehen der Polizei bei unbekanntem Fahrzeugführer** (Wortlaut gemäss Art. 6 aOBG/2014) **oder unbekannter Fahrzeugführerin** von demjenigen der Staatsanwaltschaft ausdrücklich wie folgt voneinander zu unterscheiden:

«Neuer Art. 7 OBG: Vorgehen bei unbekannter Täterschaft (alternativ: unbekanntem Fahrzeugführer oder unbekannter Fahrzeugführerin) im Ermittlungsverfahren

- 1 Wird die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer nicht anlässlich der Widerhandlung gegen das SVG, die gestützt darauf erlassenen Verordnungen oder das NSAG angetroffen oder angehalten, (so)²³²⁸ wird die Busse der im Fahrzeugausweis eingetragenen Fahrzeughalterin oder dem im Fahrzeugausweis eingetragenen Fahrzeughalter (alternativ*

2327 Vgl. KÖNIG, Kurz-Komm, N 10 zu § 25a StVG (D); vgl. SANDHERR, NZV 2007, S. 436; vgl. JANISZEWSKI, NSTz 1989, S. 260 f.; vgl. HENTSCHEL, DAR 1989, S. 90.

2328 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

- bei Geltung eines materiellen Halterbegriffs bereits im Ordnungsbussenverfahren: der Halterin oder dem Halter des ausweispflichtigen Fahrzeugs gemäss Art. 78 der Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976 [Verweis in der FN auf SR 741.51] oder der Person, welche wie eine Halterin oder ein Halter für dieses verantwortlich ist) auferlegt.*
- 2 Der Halterin oder dem Halter wird die Busse schriftlich eröffnet. Sie oder er kann sie innerhalb von 30 Tagen bezahlen.*
 - 3 Nennt die Halterin oder der Halter den Namen und die Adresse der Person, welche die Widerhandlung begangen hat, (so)²³²⁹ wird gegen diese das Verfahren nach Abs. 2 durchgeführt.*

Neuer Art. 7^{bis} OBG: Vorgehen bei unbekannter Täterschaft (alternativ: unbekanntem Fahrzeugführer oder unbekannter Fahrzeugführerin) im Untersuchungsverfahren

- 1 Wird die Busse nach Art. 7 OBG nicht innerhalb der Frist (allenfalls zusätzlich: von 30 Tagen; ergänzend oder alternativ: nach Art. 7 Abs. 2 OBG) bezahlt, (so)²³³⁰ wird ein ordentliches Strafverfahren eingeleitet und durchgeführt.*
- 2 Kann mit verhältnismässigem Aufwand nicht festgestellt werden, wer die Widerhandlung begangen hat, (so)²³³¹ erhält die Halterin oder der Halter gemäss Art. 78 der Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976 (Verweis in der FN auf SR 741.51) oder die Person, welche wie eine Halterin oder ein Halter für dieses verantwortlich ist (beim Einfügen des materiellen Halterbegriffs in Art. 7 Abs. 1 OBG kann hier der Verweis auf Art. 78 VZV und die Verantwortlichkeit unterbleiben), eine Frist von 30 Tagen, um die Busse zu bezahlen, es sei denn, sie oder er macht im ordentlichen Strafverfahren glaubhaft, dass das Fahrzeug gegen ihren oder seinen Willen benutzt wurde und dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindert werden konnte».*

Durch diese Ausformulierung von Abs. 1 in Art. 7^{bis} OBG ist nicht gemeint, dass kein Ermittlungsverfahren mehr durchgeführt wird, wenn ein Unternehmen oder dessen Adresse im Fahrzeugausweis eingetragen ist. Der tatsächliche Fahrzeugführer ist zunächst zu ermitteln, und nur wenn dieser unbekannt bleibt, gelangt Art. 7^{bis} Abs. 1 OBG zur Anwendung. Dies ergibt sich bereits aus der Marginalie.

2329 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

2330 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

2331 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

Aufgrund der oben präsentierten Regelung kann zunächst im polizeilichen Vorverfahren weiterhin auf den Registereintrag abgestellt und im Untersuchungsverfahren ein materieller Halterbegriff verwendet werden. Dies ist m.E. vertretbar, da es sich beim Ordnungsbussenverfahren um ein polizeiliches Vorverfahren handelt und der Ermessensspielraum der Strafbehörden dennoch erweitert wird. Zudem ist dies wohl eher im Sinne der gesetzgeberischen Ziele, da mit der Einführung von Art. 6 aOBG/2014 (der Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) eine ökonomische Verwaltungs- und Prozessführung bezweckt wurde.²³³² Wird erst im Untersuchungsverfahren ein materieller Halterbegriff angewendet, kann es sein, dass die im Fahrzeugausweis eingetragene Person ein kostenpflichtiges Untersuchungsverfahren einleiten muss, um die Bussenerhebung von der Fahrzeughalterin oder vom Fahrzeughalter zu erwirken, welche/r die Verfügungsverantwortung über das ausweispflichtige Fahrzeug hat. Der Begriff des **materiellen Halters ist jedoch auch bereits im Ermittlungsverfahren massgeblich**, wenn der in Abs. 1 angebrachte **Zusatz «im Fahrzeugausweis eingetragenen» gestrichen** und dies entsprechend bei der Anwendung von Art. 7 OBG berücksichtigt wird. Für das bessere Verständnis sowie zur Vermeidung von Missverständnissen ist jedoch in Anbetracht des Gesetzmässigkeitsprinzips resp. – bei Bejahung des Strafcharakters dieser Regelung – des Legalitätsprinzips der materielle Halterbegriff zu konkretisieren.

2.4 Ausbau des rechtlichen Gehörs bei Verwendung eines materiellen Halterbegriffs

Bei der Verwendung eines materiellen Halterbegriffs in Art. 7 OBG empfiehlt sich der Ausbau des rechtlichen Gehörs²³³³ des Fahrzeughalters. Dieser soll möglichst frühzeitig die Möglichkeit, den materiellen Halter zu benennen, erhalten. Bei unbekannter Täterschaft könnte dies **im ruhenden Verkehr** bereits nach dem Hinterlassen des Bedenkfristformulars als Ordnungsbussen-Steckzettel am Fahrzeug geschehen. Während bisher nicht genügend Platz auf dem betreffenden Formular vorhanden war und keine Angaben zur Täterschaft gemacht werden konnten, sollte dies aufgrund der Digitalisierung möglich sein. Spätestens jedoch bei Erhalt der Zahlungserinnerung müsste der Fahrzeughalter durch die Strafbehörden aufgefordert werden, die tatsächliche Fahrzeugführerschaft oder den materiellen Fahrzeughalter zum Tatzeitpunkt zu benennen. Unter Umständen kann durch die Inanspruchnahme

²³³² Siehe Ausführungen in I.A.2.3.

²³³³ Art. 107 StPO.

dieser Person bereits ein unnötiges kostenpflichtiges Verfahren vermieden werden. Bleibt die (fristgerechte) Bussenzahlung aus, leiten die Polizeiangehörigen das ordentliche Strafverfahren gegen den im Fahrzeugausweis eingetragenen Fahrzeughalter ein.

Im **fließenden Verkehr** wäre mittels Übertretungsvorhalt dem formellen Fahrzeughalter neben der Möglichkeit zur Benennung der Täterschaft auch jene zur Angabe der materiellen Halterschaft zum Tatzeitpunkt zu erteilen. Diese Optionen könnten dem Fahrzeughalter im Rahmen der Zahlungserinnerung nochmals zugestanden werden, bevor das Ordnungsbussenverfahren beendet und ein ordentliches Strafverfahren eingeleitet wird. Bei ausbleibender Benennung der Täterschaft durch den im Fahrzeugausweis eingetragenen Halter, fehlenden weiteren Ermittlungsansätzen (z.B. Radarfoto), der (erneuten) fehlenden oder nicht fristgerechten Bezahlung²³³⁴ der Ordnungsbusse – unter Umständen infolge der Ablehnung²³³⁵ des Ordnungsbussenverfahrens – leiten die Polizeiangehörigen das ordentliche Strafverfahren auch hier gegen den formellen Fahrzeughalter ein. Infolgedessen überprüft die Übertretungsstrafbehörde oder Staatsanwaltschaft die Beweislage. Diese nimmt – sofern die Sachlage nicht klar oder eingestanden ist – weitere Untersuchungshandlungen (wie bspw. einen [erneuten] Abgleich des Radarfotos im Hinblick auf Alter und Geschlecht der beschuldigten Person oder mit Vergleichsbildern) vor. Hierbei wären beim Abstellen auf einen materiellen Halterbegriff zudem folgende Fragen zu klären:

- a. Wer ist für den Betrieb, den Unterhalt und die Sicherheit des Fahrzeugs verantwortlich (sog. Verfügungsverantwortung)?
- b. Wer bezahlt die diesbezüglichen Kosten (sog. wirtschaftliche Verfügungsgewalt)?
- c. In wessen unmittelbaren Besitz war das Fahrzeug zum Tatzeitpunkt (sog. tatsächliche Verfügungsgewalt)?

2334 Art. 6 Abs. 4 OBG, Art. 7 Abs. 3 OBG, Art. 9 Abs. 2 Bst. c OBG.

2335 Art. 4 Abs. 3 Bst. c OBG, Art. 13 Abs. 2 OBG.

G. Bemerkungen zur Unschuldsvermutung sowie zum Schuld- und Täterprinzip

1. Implementierung einer Kostenregelung im Ordnungsbussenrecht

1.1 Gründe für die Einführung einer Kostenregelung

a. Keine Verletzung fundamentaler Prinzipien des Straf(prozess)rechts

Es wurde oben in dieser Arbeit dargelegt, dass Art. 7 OBG bei Bejahung von dessen derzeit noch unklarem «Strafcharakter» gewisse straf(prozess)rechtliche Grundsätze missachtet. Hierin ist die Verharmlosung der Strassenverkehrsdelikte und entsprechend neben einer Bagatellisierung auch eine implizite Entkriminalisierung der Ordnungsbussdelikte erkennbar. Dies erscheint bei der hohen Kriminalitätsrate in diesem Bereich verständlich. Denkbar ist aber ebenso eine Regelung, aufgrund welcher vom Fahrzeughalter zwar nicht die Busse für das Fehlverhalten der unbekanntenen Täterschaft im Strassenverkehr erhoben wird, sondern ihm die Verfahrenskosten auferlegt werden. Wie oben in dieser Arbeit aufgezeigt, darf ein Fahrzeughalter im Verwaltungsverfahren grundsätzlich zur Mitwirkung angehalten werden, während dieselbe Aufforderung im Strafverfahren unter Umständen das Verbot des Selbstbelastungszwangs missachtet. Während die Vereinbarkeit von Art. 7 OBG mit dem Grundsatz *nemo tenetur se ipsum accusare* noch unklar ist,²³³⁶ schränkt die Kostenregelung gemäss § 25a StVG (D) dieses Prinzip nicht ein.²³³⁷ Der Wahrung des rechtlichen Gehörs und damit der Durchführung eines fairen Verfahrens für die betroffene Person wird vielmehr noch durch die Anhörungspflicht nach § 25a Abs. 2 StVG (D) besonders Rechnung getragen. Eine solche Regelung ist gegenüber einer zu bevorzugen, welche unter Umständen die **freie Beweiswürdigung** des Gerichts und damit die auf einer objektiven Grundlage beruhende Unschuldsüberzeugung einschränkt.

Im Gegensatz zur schweizerischen Bestimmung gilt die deutsche Kostenregelung nach Ansicht des BVerfG²³³⁸ (D) und der h.L.²³³⁹ als mit dem Schuld-

2336 Siehe Ausführungen in III.C.

2337 Beschluss des BVerfG (D) 2 BvR 239/88 vom 1. Juni 1989 E. 2c, in: NJW 42/1989, S. 2679 ff. (S. 2680).

2338 Beschluss des BVerfG (D) 2 BvR 239/88 vom 1. Juni 1989 E. 2b, in: NJW 42/1989, S. 2679 ff. (S. 2680), welches auch einen Verstoß gegen den allgemeinen Gleichheitssatz und das Rechtsstaatsprinzip verneinte.

2339 HENTSCHEL, DAR 1989, S. 89 m.w.H., HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 1 zu § 25a StVG (D), JANISZEWSKI, AnwBl 1981, S. 353, JANISZEWSKI, DAR 1986, S. 257 f., JANISZEWSKI, Verkehrsstrafrecht, Nr. 149, KÖNIG, Kurz-Komm, N 2 zu § 25a StVG (D), MÖSSINGER, DAR 1985, S. 270 f., ROGOSCH, NZV 1989, S. 220; a.M. MÜRBE, DAR 1987, S. 71 und S. 73 f.

prinzip vereinbar. Begründet wird dies damit, dass es sich bei § 25a StVG (D) nicht um eine Sanktion mit «Strafcharakter»²³⁴⁰ handelt, sondern ausschliesslich um den Ersatz eines Kostenaufwandes nach dem Veranlasserprinzip (bzw. Verursacherprinzip),²³⁴¹ sodass weder das Schuldprinzip noch das Auskunfts- und Aussageverweigerungsrecht der betroffenen (nicht: beschuldigten) Person berührt werden.²³⁴² § 25a StVG (D) unterstellt dem Fahrzeughalter kein Fehlverhalten seinerseits. Er soll lediglich für die Kosten des Verfahrens einstehen, welches aufgrund der Verkehrsregelverletzung zur Eruerung der Täterschaft eingeleitet werden musste.²³⁴³ Die betroffene Person, gegen die der Schuldnachweis nicht gelingt, darf gemäss deutschem Recht nicht bestraft werden.²³⁴⁴ Entsprechend wurde § 25a StVG (D) als Kostenregelung des Verwaltungsrechts²³⁴⁵ ohne «Strafcharakter» ausgestaltet.²³⁴⁶

b. Keine verschuldensunabhängige Busse und Ersatzfreiheitsstrafe im Ordnungsbussenbereich

Im Strafverfahren wegen Art. 7 OBG auf pauschal anhand der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV bemessene Bussen abzustellen, missachtet – bei Bejahung des derzeit noch unklaren «Strafcharakters» dieser Vorschrift – die Regelungen zur verschuldensabhängigen Strafzumessung,²³⁴⁷ wenn auch gewisse Täterkomponenten²³⁴⁸ im Ordnungsbussenverfahren und in einem nachfolgenden ordentlichen Strafverfahren nicht zu berücksichtigen sind.²³⁴⁹ Denn zurzeit besteht keine gesetzliche Bestimmung, welche die verschuldensunabhängige Bemessung sowie Anordnung einer Busse und Ersatzfreiheitsstrafe vorsieht. Der Gesetzgeber könnte bspw. eine Art. 1 Abs. 5 OBG²³⁵⁰ ergänzende Regelung

2340 Vgl. § 1 OWiG (D), wonach es sich bei einer Ordnungswidrigkeit um eine rechtswidrige und vorwerfbare Handlung handelt, die den Tatbestand eines Gesetzes verwirklicht, das die Ahndung mit einer Geldbusse (und keiner Strafe) zulässt.

2341 HENTSCHEL, DAR 1989, S. 89; HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 1 zu § 25a StVG (D); JANISZEWSKI, DAR 1986, S. 258; KÖNIG, Kurz-Komm, N 2 zu § 25a StVG (D); ROGOSCH, NZV 1989, S. 220.

2342 HENTSCHEL, DAR 1989, S. 89 m.w.H.; KÖNIG, Kurz-Komm, N 2 zu § 25a StVG (D) m.w.H.

2343 Vgl. zum Ganzen JANISZEWSKI, DAR 1986, S. 258.

2344 Beschluss des LG (D) Frankfurt am Main 5/9 Qs OWi 77/91 vom 26. August 1991, in: NZV 1/1992, S. 45 (S. 45).

2345 MOHLER, Jusletter 2015, FN 7 (Nr. 3).

2346 KÖNIG, Kurz-Komm, N 2 zu § 25a StVG (D).

2347 Art. 1 StGB (*nulla poena sine culpa*), Art. 19 StGB, Art. 47 StGB und Art. 106 Abs. 3 StGB.

2348 Art. 1 Abs. 5 OBG enthält eine Sonderregelung zur Strafzumessung, indem das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse nicht zu berücksichtigen sind.

2349 Art. 47 Abs. 1 StGB; siehe Art. 106 Abs. 3 StGB.

2350 Siehe Ausführungen in II.B.4.

einführen, wonach im Verfahren wegen Art. 7 OBG neben dem Vorleben und den persönlichen Verhältnissen insbesondere auch das Verschulden in tatbezogener Hinsicht – woran diese Norm ohnehin nicht anknüpft – unberücksichtigt bleiben könnte. Ebenso könnte eine Ausnahmeregelung in Art. 106 StGB eingeführt werden, welche keine verschuldensangemessene Bemessung der Busse und Ersatzfreiheitsstrafe im Anwendungsfall von Art. 7 OBG vorsehen würde. Nur so könnte der Widerspruch zu den Regeln der verschuldensabhängigen Strafzumessung aufgehoben werden.²³⁵¹ Solche Regelungen werden aber nach der hier vertretenen Ansicht bei allfälligem «Strafcharakter» von Art. 7 OBG abgelehnt, da sie gegen das Schuldprinzip verstossen und zu einem Erfolgsstrafrecht führen würden.²³⁵² Es ist entsprechend nach einem anderen Lösungsvorschlag zu suchen, welcher zu einer systemkonformen Regelung führt.

c. Systemkonformität bei Entkriminalisierung von geringfügigen Widerhandlungen gegen das schweizerische Strassenverkehrsrecht

Sofern der Gesetzgeber nicht gerade ein bisher sanktioniertes Verhalten – namentlich im geringfügigen Bereich²³⁵³ – unter Straffreiheit stellt oder die Entkriminalisierung offenlegt, ist eine solche unter Umständen schwer erkennbar. Im Gegensatz zum schweizerischen Ordnungsbussenrecht sollte das deutsche Ordnungswidrigkeitenrecht das Sozialleben entkriminalisieren.²³⁵⁴ Bei der Einführung des Ordnungsbussenrechts stellte der schweizerische Gesetzgeber klar, dass die Vereinfachung des Verfahrens nicht aus theoretischen und prinzipiellen Erwägungen (Reobjektivierung oder Entkriminalisierung des Verkehrsstrafrechts), sondern allein aus praktischen Gründen und unter dem Zwang der Tatsachen angestrebt werde.²³⁵⁵ Er flüchtete mithin aufgrund der grossen Anzahl an Verkehrsdelikten im geringfügigen Bereich ins Ordnungsbussenverfahren. Eine Entkriminalisierung – verstanden als fehlende Strafbarkeit / strafrechtliche Verantwortlichkeit – ist der Botschaft zur Einführung von Ordnungsbussentatbeständen nicht zu entnehmen.

2351 Art. 1 StGB (*nulla poena sine culpa*), Art. 19 StGB, Art. 47 StGB und Art. 106 Abs. 3 StGB.

2352 Siehe Ausführungen in III.I.2.

2353 Zu denken ist hierbei bspw. an die Einführung des Ordnungsbussentatbestands für den unbefugten vorsätzlichen Konsum von Betäubungsmitteln des Wirkungstyps Cannabis (Ziff. VIII.8001 Bussenliste 2 Anhang 2 OBV; Art. 19a Ziff. 1 BetmG) und den straffreien Besitz einer geringfügigen Menge bis 10 Gramm (Art. 19b BetmG).

2354 Urteil Lutz gegen Deutschland, § 50 (Ansicht der Regierung); NIGGLI/RIEDO, Quasi-Strafrecht, S. 96.

2355 Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1091.

Der Gesetzgeber hält in der Botschaft zu *Via sicura* fest, dass der eigenverantwortliche Entscheider, ob der Fahrzeughalter die Busse selber bezahlt und den Betrag bei der tatsächlich schuldigen Person einfordert oder er den Täter meldet, bei ihm selber liegt.²³⁵⁶ Sobald der Fahrzeughalter die Ordnungsbusse bezahlt, ist die Sache erledigt und der tatsächliche Täter kann unter Umständen in den Genuss einer **faktischen Strafbefreiung** kommen.²³⁵⁷ Zu denken ist hierbei bspw. an den Arbeitgeber, der eine Ordnungsbusse sogleich bezahlt, ohne (nachträglich) zu eruieren, welcher Mitarbeiter das Dienstfahrzeug tatsächlich benutzt und die mit der Ordnungsbusse geahndete Übertretung begangen hat. Da auf die formelle Haltereigenschaft und nicht auf die tatsächliche Täterschaft abgestellt wird, kann der Halter die Ordnungsbusse des fehlbaren Fahrzeughalters bezahlen, ohne dass dies eine strafbare **Begünstigung**²³⁵⁸ darstellen würde.²³⁵⁹ Darin ist keine Entkriminalisierung zu erblicken. Das Fehlverhalten der unbekannteten Täterschaft bleibt nach wie vor strafbar.

Als Entkriminalisierung kann jedoch verstanden werden, dass der Gesetzgeber **bewusst geringfügige Widerhandlungen aus dem Bereich des Kriminalstrafrechts herauslöste**²³⁶⁰ und **Art. 7 OBG normierte**, welcher gegen fundamentale Prinzipien des Straf(prozess)rechts verstösst.²³⁶¹ Hierin kann ein Grund erkannt werden, um in Art. 7 OBG nicht die Erhebung einer Busse, sondern diejenige von Verfahrenskosten zu regeln.

Die zuständige schweizerische Behörde kann gemäss Art. 52 StGB von einer Strafverfolgung, einer Überweisung an das Gericht oder einer Bestrafung absehen, wenn **Schuld und Tatfolgen geringfügig** sind. Ein Verschulden des Fahrzeughalters liegt bei der Anwendung von Art. 7 OBG nicht vor. Diese Bestimmung knüpft eben nicht ausdrücklich an dessen Pflicht zur Überwachung des ausweispflichtigen Fahrzeugs an,²³⁶² sondern schlicht an seine formelle Halterschaft und macht ihn gestützt darauf für das Fehlverhalten einer anderen Person «mitverantwortlich» resp. er wird durch die Erhebung

2356 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

2357 Dies gilt auch für zahlreiche geringfügige Verkehrsdelikte (z.B. Park-, Geschwindigkeits- und Vortrittsverletzungen bei Fussgängerstreifen), welche gar nicht erfasst und folglich auch nicht geahndet werden.

2358 Art. 305 StGB; WEISSENBERGER, Komm SVG / aOBG/2014, N 3 zu Art. 6 aOBG/2014.

2359 Z.B. wenn ein Unternehmen die gegen ihre Organe oder Mitarbeiter ausgefallene Busse übernimmt, die diese beim Verrichten ihrer geschäftlichen Tätigkeit verursacht haben.

2360 EICKER, NK 2018, S. 270, mit Verweis auf MAEDER, AJP 2014, S. 680.

2361 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.

2362 Z.B. an die Pflicht zum Führen eines Fahrtenbuches (Art. 20 Abs. 1 SVAV) oder eines Mieterverzeichnisses (Art. 70 VZV i.V.m. Art. 149 VZV; § 13 Abs. 2 StVO [BS]; Art. 9A Abs. 3 LaLCR [GE]; § 15 Abs. 2 VAG [ZH]).

einer Busse anhand der *Bussenliste*¹ Anhang 1 OBV in indirekter Weise zum Täter gemacht.²³⁶³ Die Tatfolgen sind im Ordnungsbussenbereich zumeist gering, da das Ordnungsbussenverfahren nicht zur Anwendung gelangt, wenn die beschuldigte Person anlässlich der Widerhandlung jemanden gefährdet oder verletzt oder Schaden verursacht hat.²³⁶⁴ Es ist mithin festzustellen, dass die Grenze vom strafbaren zum straflosen Verhalten bei den Übertretungen im Ordnungsbussenbereich nicht weit ist. Eine Entkriminalisierung dieser Delikte wäre dann allerdings entsprechend darzulegen und es wären systemeigene Mittel zur Anwendung zu bringen. Ein solches könnte eine Kostenregelung sein.

d. Milderer Mittel zur Deckung des behördlichen Aufwands im ordentlichen Strafverfahren

Neben der Vermeidung eines rechtlichen Freiraums infolge der fehlenden Strafbarkeit der Täterschaft bezweckt Art. 7 OBG die Begrenzung des behördlichen Aufwands auf ein verhältnismässiges Mass, um den Schwierigkeiten der Beweisbarkeit der Täterschaft zu entgehen. Eine solche Beschränkung des behördlichen Aufwands und der zuvor geschilderte Einbezug von privaten Dienstkräften zeigt die **Ressourcenknappheit** in der Strafverfolgung auf. Dem könnte auch durch deren Ausbau bzw. dem Sprechen von finanziellen Mitteln für die entsprechende Verwaltungseinheit begegnet werden. Denn der Trend zur **Zunahme von Rechtsvorschriften**²³⁶⁵ führt dazu, dass das Ausbildungs- und Handlungsgebiet der Strafverfolgungsbehörden stetig ausgedehnt wird. Bei gleichem Personalbestand erfordert die Fülle an neuen Aufgaben vereinfachtere und schnellere Vorgänge in bisherigen Bereichen.

Die Strafverfolgung in personeller Hinsicht zu verstärken, ist nach Ansicht der Politik in aller Regel nur zweite Wahl und die Kostenüberwälzung auf den Fahrzeughalter naheliegender.²³⁶⁶ Sowohl mit der Bussenerhebung nach Art. 7 OBG als auch der Kostenregelung gemäss § 25a StVG (D) können Personalressourcen durch die Begrenzung des behördlichen Aufwands eingespart und gleichzeitig finanzielle Mittel erhältlich gemacht werden. Hierbei fallen die Erträge bei einer Bussenerhebung höher aus, da die Busse und bei ordnungsgemässer Einleitung des Strafverfahrens zusätzlich auch noch die Kosten erhoben werden. Die Einführung der Bussenerhebung zulasten des Fahrzeughalters passt zur in der Bevölkerung **verbreiteten Auffassung, dass der**

2363 Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 988.

2364 Art. 4 Abs. 3 Bst. a OBG.

2365 Siehe Ausführungen in I.A.1.2.

2366 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

Staat mittels möglichst vieler Bussen die Staatsfinanzen aufbessern will. Ein Strafverfahren wird jedoch dann als rechtmässig empfunden, wenn es unabhängig von pekuniären Interessen erfolgt. Hiervon kann bei Art. 7 OBG nicht ausgegangen werden, welcher bei der Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters im Sinne dieser Norm die ökonomischen Interessen in den Vordergrund stellte.²³⁶⁷ Mit der Einführung von Art. 7 OBG bezweckte der schweizerische Gesetzgeber insbesondere die Deckung des behördlichen Aufwands.²³⁶⁸ Es sollte also kein eigentliches Verhalten entkriminalisiert werden, sondern es ging in erster Linie um pekuniäre Interessen, welche nicht primär der Verfolgung eines strafrechtlichen Zwecks dienen.

Bei der Einführung einer Informationspflicht²³⁶⁹ des Fahrzeughalters auf Bundesebene könnten die Verfahrenskosten von diesem bei rechtmässiger Berufung auf sein Aussage-, Auskunfts- oder Zeugnisverweigerungsrecht dann erhoben werden, wenn er namentlich die Einleitung des Verfahrens rechtswidrig und schuldhaft bewirkt oder dessen Durchführung alsdann erschwert hat.²³⁷⁰ Die Schaffung einer Vorschrift auf Bundesebene, welche die direkte **Informationspflicht** entsprechend den kantonalrechtlichen Regelungen normiert, vermöchte mithin i.d.R. am **Umstand der fehlenden Deckung der Verfahrenskosten nichts zu ändern**. Hinzu kommt, dass durch die Normierung einer direkten Informationspflicht auf Bundesebene ebenso die Busse i.d.R. uneinbringlich wäre, wenn der Fahrzeughalter sich auf seine Verteidigungsrechte berufen würde. Gleichzeitig ist aber auch festzuhalten, dass das Abstellen auf eine solche direkte Informationspflicht unter Hinweis auf die Verteidigungsrechte des Fahrzeughalters dessen **Rechte im Strafverfahren weniger einschränken würde** als die derzeitige Regelung in Art. 7 OBG.

Dies gilt ebenso für die Einführung einer **Kostenregelung**, welche infolge der fehlenden Sanktionierung des Fahrzeughalters das verhältnismässigere Mittel zur Deckung des behördlichen Aufwands im ordentlichen Strafverfahren ist. Aufgrund der Subsidiarität des Strafrechts ist die Ausgestaltung als verwaltungsrechtliche Kostenregelung gar zu bevorzugen. Diese ist im ordentlichen Strafverfahren das **mildere Mittel** im Vergleich zur Busse infolge einer latenten Vermutung der Täterschaft.²³⁷¹ Da der Fahrzeughalter die Wider-

2367 Siehe Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487; vgl. NIGGLI/MAEDER, Verwaltungsstrafverfahren, S. 36.

2368 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

2369 Siehe zu den kantonalrechtlichen Informationspflichten die Ausführungen in II.C.2.

2370 Siehe Art. 426 Abs. 2 StPO; vgl. zu den Verfahrenskosten auch Art. 417 StPO.

2371 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8517, Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 988, Urteil des BGer 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.5 (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, AJP 2018, S. 1568 ff.), MAEDER, AJP 2014, S. 684 f., SCHORRO, ZStr 2017, S. 88 f., WEISSEN-

handlung gegen das Strassenverkehrsrecht unter Umständen nicht begangen hat, ist es stossend, bei ihm neben den Verfahrenskosten zusätzlich die Busse zu erheben. Es erscheint in der Sache gerechter, wenn das Ordnungsbussenverfahren zunächst frei von Verfahrenskosten bleibt und solche (und nur diese) im ordentlichen Strafverfahren erhoben werden, wobei Letztere – wie derzeit bereits in der Praxis gehandhabt – den Ordnungsbussenhöchstbetrag von CHF 300.–²³⁷² nicht überschreiten sollten, da der Norm ansonsten wieder strafähnlicher Charakter zugesprochen werden könnte.

Im Gegensatz zur Kostenregelung ist hingegen wiederum die Pflicht, künftig ein **Fahrtenbuch** zu führen, die weniger einschneidende Massnahme,²³⁷³ auf welche später eingegangen wird.²³⁷⁴ Mit einer solchen ist allerdings der behördliche Aufwand nicht gedeckt. Eine Kostenauflegung nach dem Vorbild von § 25a StVG (D) ist unter diesem Gesichtspunkt zu bevorzugen.

1.2 Ausgestaltung von Art. 7 OBG als Kostenregelung

a. Festhalten an Verzicht auf Kostenauflegung durch Strafbehörde im Ordnungsbussenverfahren

Die deutsche Regelung zur Halterverantwortlichkeit sieht die Möglichkeit des Verzichts der Kostenauflegung ausdrücklich vor, wenn es **unbillig** wäre, den Halter des Kraftfahrzeugs oder seinen Beauftragten mit den Kosten zu belasten.²³⁷⁵ Durch einen fehlenden Zuständigkeitswechsel können so Kosten eingespart werden. Konsequenz ist die auf den Einzelfall abgestimmte Kostenauflegung (zumal es sich bei der Unbilligkeit um einen auslegungsbedürftigen Rechtsbegriff handelt) und die verstärkte Einflussnahme der Verwaltungsbehörde im Vorverfahren. In der Schweiz werden im **Ordnungsbussenverfahren** keine Verfahrenskosten erhoben, weshalb bei einer Einführung einer Kostenregelung der Verzicht auf die Kostenauflegung nicht normiert werden müsste.²³⁷⁶ An diesem Vorgehen kann mithin festgehalten werden.

Im nachfolgenden **ordentlichen Verfahren** würde bei einer Ausgestaltung von Art. 7 OBG als Kostenregelung das Verursacherprinzip angewendet werden. Macht der Fahrzeughalter geltend, dass er den am Fahrzeug angebrachten Ordnungsbussen-Steckzettel und die Zahlungserinnerung nicht erhalten

BERGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 430f. und WOHLERS, Strassenverkehr 2015, S. 12; a.M. MAEDER, ContraLegem 2018, S. 67-69 und NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 82-84; siehe Ausführungen in III.H.2.

2372 Art. 1 Abs. 4 OBG.

2373 MÜLLER, Mensch und Sicherheit 2014, S. 15 m.w.H.

2374 Siehe Ausführungen in V.G.2.

2375 § 25a Abs. 1 Satz 3 StVG (D).

2376 Art. 12 OBG.

hat, oder hatte die Strafbehörde keine Kenntnis von der Täterschaft, obwohl der Fahrzeughalter diese ausdrücklich und beweisbar nannte, oder unterliess oder verzögerte sie Ermittlungs-/Untersuchungshandlungen, sodass der Täter infolgedessen nicht mehr ermittelbar war, muss deshalb von einer Kostenauflegung abgesehen werden. Wenn der Fahrzeughalter den Beweis des Gegenteils²³⁷⁷ zu erbringen vermag, dass er nicht der tatsächliche (materielle) Halter ist, liegt eine Voraussetzung zur Anwendung der Kostenregelung nicht vor. Dies würde mit einem Verweis auf die Unbilligkeit in Art. 7 OBG noch verdeutlicht.

b. Kein Erlass eines separaten Kostenentscheids

Bringt das Untersuchungsverfahren keine neuen Erkenntnisse zur Täterschaft und materiellen Halterschaft hervor, insbesondere weil die im Fahrzeugausweis eingetragene Person die entsprechenden Angaben verweigert, unterscheidet sich das Vorgehen der Staatsanwaltschaft oder Übertretungsstrafbehörde je nachdem, ob es sich bei Art. 7 OBG um eine **Bussenerhebung** oder eine **Kostenregelung** handelt. Im ersten Fall erfolgt ein **Strafbefehl mit Aussprechen von Busse und allenfalls Verfahrenskosten**.

Bei der Ausgestaltung als **Kostenregelung** hingegen nimmt die Übertretungsstrafbehörde oder Staatsanwaltschaft das Verfahren wegen Art. 7 OBG gegen den Fahrzeughalter **nicht an die Hand oder stellt es** – bei getätigten Untersuchungshandlungen, welche über eine Aktensichtung hinausgehen – unter Mitteilung des Verfahrensabschlusses²³⁷⁸ **ein** und erhebt von ihm die **Verfahrenskosten**. Diese sind regelmässig **gleich**²³⁷⁹ oder **höher**²³⁸⁰ als die dem Fahrzeughalter nach dem derzeitigen Art. 7 OBG zu erhebenden Busse, welche derzeit maximal CHF 260.– beträgt.²³⁸¹ Da im Anwendungsfall von Art. 7 OBG weder eine Schuld des Täters noch von ihm verschuldete Auswirkungen des Ordnungsbussendelikts vorliegen, fehlt es offensichtlich an der Strafbedürftigkeit des Fahrzeughalters.²³⁸² Zumal im Ordnungsbussenverfahren keine Rechtsgüter verletzt oder gefährdet sein dürfen.²³⁸³ Ein ordent-

2377 Siehe HENTSCHEL, DAR 1989, S. 90 m.w.H.; siehe JANISZEWSKI, NSTZ 1989, S. 260 f.; siehe KÖNIG, Kurz-Komm, N10 zu § 25a StVG (D); siehe SANDHERR, NZV 2007, S. 436 f.; siehe Ausführungen in IV.C.2.1.

2378 Art. 321 StPO.

2379 Z.B. bei einer Polizeieigebühr von mindestens CHF 60.– und Strafbefehlskosten von mindestens CHF 200.–.

2380 Z.B. wenn noch Kosten für die Durchführung von Einvernahmen hinzukommen.

2381 Ziff. 3.303.3.e Bussenliste 1 Anhang 1 OBV.

2382 Siehe HEIMGARTNER, StGB/JStG Komm, N 2 zu Art. 52 StGB; siehe TRECHSEL/KELLER, PraxisKomm, N 2 zu Art. 52 StGB.

2383 Siehe HEIMGARTNER, StGB/JStG Komm, N 2 zu Art. 52 StGB.

liches Strafverfahren wegen Art. 7 OBG ist daher regelmässig gestützt auf Art. 310 Abs. 1 Bst. c StPO i.V.m. Art. 52 StGB nicht an die Hand zu nehmen und nur bei allfälligen Untersuchungshandlungen, welche über die Sichtung der polizeilichen Akten hinausgehen, unter Kostenauflegung einzustellen. Möglich sind ebenso die Nichtanhandnahme oder Einstellung des Strafverfahrens wegen Art. 7 OBG gegen den Fahrzeughalter und die Erhebung der Kosten von ihm in einem separaten Entscheid, was nach der hier vertretenen Ansicht aus prozessökonomischen Gründen abgelehnt wird. Die betroffene Person soll sich nicht mit mehreren Entscheiden befassen müssen.

Eine **Ersatzfreiheitsstrafe** ist weder bei einer Nichtanhandnahme noch Einstellung des Verfahrens wegen Art. 7 OBG gegen den Fahrzeughalter zu verfügen. Denn hierbei handelt es sich um eine strafrechtliche Sanktion und keine verwaltungsrechtliche Massnahme zur zwanghaften Durchsetzung der Bussenbezahlung.

Zu beachten sind auch die **unterschiedlichen Rechts-«Mittel»** bei einer Norm zur Bussenerhebung und einer Kostenregelung. Während gegen den Strafbefehl innert 10 Tagen schriftlich Einsprache bei der Staatsanwaltschaft bzw. Übertretungsstrafbehörde erhoben werden kann,²³⁸⁴ hat der Fahrzeughalter gegen die Nichtanhandnahme²³⁸⁵ oder Einstellung²³⁸⁶ und einen allenfalls separaten Kostenentscheid innert gleicher Frist schriftlich mit Antrag sowie Begründung Beschwerde beim Gericht zu erheben.²³⁸⁷ Bei sämtlichen Vorgehensweisen ist jedoch darauf zu achten, dass in der Begründung oder im Dispositiv (namentlich bei der «Rechtsmittel»-Belehrung) des Entscheids auf die Möglichkeit des Befreiungsbeweises nach Art. 7 Abs. 5 OBG hingewiesen wird.²³⁸⁸ Das Gesagte gilt auch dann, wenn im Strafverfahren gegen den Fahrzeughalter oder die Fahrzeugführerschaft wegen des Ordnungsbussendelikts eine Nichtanhandnahme, eine Einstellung oder ein Freispruch erfolgt und es gegebenenfalls zum Strafverfahren gegen den Fahrzeughalter wegen Art. 7 OBG kommt und mithin ein solches nicht direkt durch die Polizeiangehörigen durch dessen Verzeigung eingeleitet wurde.

2384 Art. 354 Abs. 1 StPO.

2385 Art. 310 Abs. 2 StPO i.V.m. Art. 322 Abs. 2 StPO und Art. 393 Abs. 1 Bst. a StPO.

2386 Art. 322 Abs. 2 StPO und Art. 393 Abs. 1 Bst. a StPO.

2387 Den mit der Sache befassten Gerichten kommt bei der Überweisung des Strafbefehls und der Anhebung eines Beschwerdeverfahrens sowohl in rechtlicher als auch in tatsächlicher Hinsicht volle Kognition zu (siehe Urteil des BGer 6B_152/2013 vom 27. Mai 2013 E. 3.1 m.w.H.). Bei der Berufung ist allerdings im Übertretungsbereich die Kognition eingeschränkt (Art. 398 Abs. 4 StPO; siehe Ausführungen in III.C.3.3.d). In einem allfällig nachfolgenden Verfahren vor BGer ist die Kognition gleichermassen eingeschränkt (Art. 95 BGG und Art. 97 BGG).

2388 Siehe Ausführungen in I.B.3.3.a.

c. Verweis auf die Verfolgungsverjährung

Im Gegensatz zur deutschen Regelung in § 25a Abs. 1 Satz 1 StVG (D) enthält Art. 7 OBG keinen Hinweis auf die Verfolgungsverjährung. Entscheidend ist einzig, dass die Strafverfolgungsbehörde den Fahrzeugführer nicht mit verhältnismässigem Aufwand ermitteln konnte. Wie bereits aufgezeigt wurde, können bei Eintritt der Verfolgungsverjährung des Ordnungsbussdelikts nach 3 Jahren seit der Tatbegehung vom Fahrzeughalter, gegen welchen die Übertretungsstrafbehörde oder Staatsanwaltschaft das Verfahren bisher führte, die Verfahrenskosten nicht mehr erhoben werden.²³⁸⁹ Ungeachtet des Verfahrensausgangs können dem Fahrzeughalter vor Ablauf dieser Frist die Kosten erhoben werden, wenn er säumig war oder andere fehlerhafte Verfahrenshandlungen gemäss Art. 417 StPO verursachte. Bei einer Nichtanhandnahme²³⁹⁰, einer Einstellung oder einem Freispruch werden ihm die Kosten ganz oder teilweise auferlegt, wenn er sich nicht rechtswidrig und schuldhaft im Sinne von Art. 426 Abs. 2 StPO verhielt.²³⁹¹ Dies gilt namentlich auch im Strafverfahren wegen des Ordnungsbussdelikts gegen die (mutmassliche) Fahrzeugführerschaft, welches nicht an die Hand genommen oder eingestellt wird oder mit einem Freispruch endet.²³⁹²

Bei einer allfälligen Ausgestaltung von Art. 7 OBG als Kostenregelung ist ein Hinweis auf die Verfolgungsverjährung notwendig, da ansonsten der zuwartende Fahrzeughalter der **Kostenauflegung und der Fahrzeugführer der Bussenerhebung durch Nennung von Letzterem nach Eintritt der Verfolgungsverjährung entgehen könnte**.²³⁹³ Der Hinweis auf die Verfolgungsverjährung bringt hier nicht zum Ausdruck, dass die Kostenauflegung nur nach dem Eintritt der Verjährung möglich ist; eine solche Erwähnung ermöglicht dies allerdings, was bei der derzeitigen Bussenerhebung nicht möglich war. Bei der Einführung einer Kostenregelung ist problematisch, wenn die Bekanntgabe der tatsächlichen Fahrzeugführerschaft **unmittelbar vor Eintritt der Verjährung** erfolgt.²³⁹⁴ Denn die mit verhältnismässigem Aufwand fehlende Feststellung der tatsächlichen Fahrzeugführerschaft ist ein kumu-

2389 Art. 109 StGB; siehe Ausführungen in IV.C.3.2.

2390 Siehe Art. 310 Abs. 2 StPO.

2391 Siehe Urteil des BGer 6B_792/2016 vom 18. April 2017 E. 5.

2392 Siehe Urteil des BGer 6B_792/2016 vom 18. April 2017 E. 5.

2393 Siehe HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 3a zu § 25a StVG (D).

2394 Siehe Hühnermann, Komm Strassenverkehrsrecht, N 3a zu § 25a StVG (D); vgl. KÖNIG, Kurz-Komm, N 8 zu § 25a StVG (D).

latives «Tatbestandselement», das zwingend gegeben sein muss.²³⁹⁵ Stützt sich die Nichtanhandnahme oder – bei getätigten Untersuchungshandlungen, welche über eine Aktensichtung hinausgehen – die Einstellung des Strafverfahrens wegen des Ordnungsbussdelikts gegen den Fahrzeughalter oder die Fahrzeugführerschaft auf den Eintritt der Verjährung, darf die Behörde die Kosten nicht im Strafverfahren wegen Art. 7 OBG gegen den Fahrzeughalter erheben.²³⁹⁶ Es ist deshalb unabdingbar, dass die Strafbehörde die Ermittlungen früh voranbringt und namentlich mit dem Vorhalt des begangenen Ordnungsbussentatbestandes nicht zuwartet. In Deutschland hat der Gesetzgeber hierzu eine Verjährungsfrist von drei Monaten vorgesehen, in welcher die Verwaltungsbehörde zur Unterbrechung der Verjährung eine Prozesshandlung vornehmen muss und alsdann diese Verjährungsfrist wieder von Neuem beginnt.²³⁹⁷

d. Neuformulierung von Art. 7 OBG als Kostenregelung

Im Ermittlungsverfahren könnte zunächst – wie bisher im Ordnungsbussenverfahren – gegen den Fahrzeughalter oder die durch ihn benannte Fahrzeugführerschaft die Busse (ohne Kosten) erhoben werden. Bei Ablehnung des Ordnungsbussenverfahrens oder der fehlenden / nicht fristgerechten Bezahlung kommt es alsdann zum ordentlichen Strafverfahren bzw. kostenpflichtigen Untersuchungsverfahren, in welchem dann im Anwendungsfall von Art. 7 OBG nicht die Busse, sondern nur die Verfahrenskosten – allenfalls in einem separaten Kostenentscheid – erhoben würden. In einem Verfahren, in welchem keine Bussenerhebung, sondern eine Kostenregelung zur Anwendung gelangt, ist diese Person dann nicht mehr als beschuldigte Person, sondern als **betroffene Person** zu bezeichnen. Um eine Kostenregelung gemäss § 25a StVG (D) auch in der Schweiz einführen zu können, sind zwei Lösungswege möglich. Einerseits könnte Art. 7 Abs. 5 OBG wie folgt angepasst und ein zusätzlicher Abs. 5^{bis} eingeführt werden:

«⁵ Kann vor Eintritt der Verfolgungsverjährung²³⁹⁸ oder mit verhältnismässigem Aufwand nicht festgestellt werden, wer die Widerhandlung begangen hat, (so)²³⁹⁹ erhält die Halterin oder der Halter (alternativ

2395 Siehe GÜRTLER, Kurz-Komm OWiG (D), N 13 zu Vor § 109a OWiG (D); siehe HENTSCHEL, DAR 1989, S. 92; siehe HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 3b zu § 25a StVG (D) m.w.H.; siehe JANISZEWSKI, DAR 1986, S. 259 f.; siehe KÖNIG, Kurz-Komm, N 8 und N 13 zu § 25a StVG (D); siehe REDIGER, S. 199 f.; siehe SANDHERR, NZV 2007, S. 437.

2396 Vgl. REDIGER, S. 200.

2397 § 24 StVG (D) und § 33 OWiG (D).

2398 Siehe Ausführungen in IV.C.3.2 und V.G.1.2.c.

2399 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

bei Geltung eines materiellen Halterbegriffs im Untersuchungsverfahren: gemäss Art. 78 der Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976 [Verweis in der FN auf SR 741.51] oder die Person, welche wie eine Halterin oder ein Halter für dieses verantwortlich ist) eine Frist von 30 Tagen, um die Verfahrenskosten (alternativ: Kosten) zu bezahlen (alternativ könnte hier auch der nachfolgende Abs. 5^{bis} mit «..., es sei denn ...» angefügt werden).

5^{bis} Von der Erhebung der Kosten²⁴⁰⁰ (alternativ: Hiervon) wird abgesehen, wenn die Halterin oder der Halter im ordentlichen Strafverfahren glaubhaft macht (alternativ: darlegt), dass das Fahrzeug gegen ihren oder seinen Willen benutzt wurde und dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindert werden konnte».

Hierbei bedarf es keiner Bestimmung, welche das Verhältnis von dieser Norm zu Art. 12 OBG (Kostenfreiheit des Ordnungsbussenverfahrens) regelt. Bei fehlender Ermittlung der Täterschaft mit verhältnismässigem Aufwand ist die Einleitung und Durchführung eines ordentlichen Strafverfahrens resp. eines deutschen Bussgeldverfahrens zur Feststellung und Klärung des rechtserheblichen Sachverhaltes notwendig. In diesen nachfolgenden Verfahren ist die Kostenauflegung an den Fahrzeughalter möglich, ohne dass gegen den Grundsatz des kostenfreien Ordnungsbussenverfahrens resp. Verwarnungsverfahren verstossen würde.²⁴⁰¹

Als weiterer Lösungsansatz ist nicht die Erweiterung von Art. 7 OBG um die erwähnten Abs. 5 und Abs. 5^{bis}, sondern die entsprechende Ergänzung unter dem 1. oder 2. Kapitel des 10. Titel der StPO resp. in Art. 426 StPO denkbar. Hierbei ist zusätzlich noch darauf hinzuweisen, dass dies nur für Widerhandlungen gilt, welche in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV enthalten sind. Die entsprechende Regelung könnte wie folgt aussehen:

«Kann bei Widerhandlungen gegen das Ordnungsbussenrecht vor Eintritt der Verfolgungsverjährung²⁴⁰² oder mit verhältnismässigem Aufwand nicht festgestellt werden, wer die Widerhandlung begangen hat, (so)²⁴⁰³ erhält die Halterin oder der Halter (alternativ bei Geltung eines materiellen Halterbegriffs: die Halterin oder der Halter gemäss Art. 78 der Verkehrszulassungs-

2400 Vgl. Art. 12 OBG.

2401 Zur Kostenfreiheit im Ordnungsbussenverfahren siehe Art. 12 OBG, EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 59, EICKER, NK 2018, S. 269 und MAEDER, AJP 2014, S. 680 m.w.H.

2402 Siehe Ausführungen in IV.C.3.2 und V.G.1.2.c.

2403 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

verordnung vom 27. Oktober 1976 [Verweis in der FN auf SR 741.51] oder die Person, welche wie eine Halterin oder ein Halter für dieses verantwortlich ist) eine Frist von 30 Tagen, um die Verfahrenskosten (alternativ: Kosten) zu bezahlen, es sei denn, sie oder er macht im ordentlichen Strafverfahren glaubhaft, dass das Fahrzeug gegen ihren oder seinen Willen benutzt wurde und dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindert werden konnte».

In Anbetracht dessen, dass der Gesetzgeber die Einfügung von Bestimmungen des OBG in die StPO ablehnte,²⁴⁰⁴ wird nach der hier vertretenen Ansicht die Änderung und Ergänzung von Art. 7 Abs. 5 OBG bevorzugt.

2. Pflicht zum Führen eines Fahrtenbuches als Ergänzung zur Kostenregelung

2.1 Fahrtenbuchauflage als verhältnismässiger Massnahme im Vergleich zur Bussenerhebung nach Art. 7 OBG

Die Fahrtenbuchauflage wirkt sich nicht in vergleichbarer repressiver Weise wie die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG auf eine Person aus, die – abgesehen vom Gebrauch ihres Fahrzeugs – nichts mit der Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsrecht zu tun hatte.²⁴⁰⁵ Mit der Fahrtenbuchauflage wird im Vergleich zur Bussenerhebung stärker an die Pflicht des Fahrzeughalters zur Überwachung des ausweispflichtigen Fahrzeugs angeknüpft, was deren Anordnung nachvollziehbarer macht. Die Bussenerhebung nach Art. 7 OBG erfolgt hingegen in einem Strafverfahren und geht für den Fahrzeughalter mit gesamthaft deutlich höheren Kosten (Busse und allenfalls Verfahrenskosten) als eine Kostenregelung und eine Fahrtenbuchauflage²⁴⁰⁶ einher. Letztere greifen mithin weniger stark in das Vermögen bzw. das Eigentum²⁴⁰⁷ und – bei Verfügung einer (nach der hier vertretenen Ansicht abzulehnenden)²⁴⁰⁸ Ersatzfreiheitsstrafe – in die persönliche Freiheit²⁴⁰⁹ des Fahrzeughalters ein. Wenn der Fahrzeugführer nach der Widerhandlung gegen die Verkehrsvorschriften nicht feststellbar ist, greifen mithin die deutschen Regelungen zur

2404 Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 965.

2405 Siehe Ausführungen in II.A.2.4.

2406 Die Gebühr für die Anordnung zum Führen eines Fahrtenbuches einschliesslich der Prüfung der Eintragung beträgt EUR 21.50 bis EUR 200.– (Anlage zu GebOSt [D] Ziff. 4.252); praxismässig sind es EUR 50.– und liegen damit deutlich unter den Kosten für den Erlass eines schweizerischen Strafbefehls.

2407 Art. 26 BV.

2408 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.

2409 Art. 10 Abs. 2 BV.

Kostenauflegung und zur Führung eines Fahrtenbuches als verwaltungsrechtliche Massnahmen ohne «Strafcharakter» weniger stark in die Rechte des Fahrzeughalters ein, zumal gewisse Behörden neben der Busse und Kosten keine Ersatzfreiheitsstrafe verfügen. Die im Abschnitt zuvor vorgestellte Kostenregelung und Fahrtenbuchauflage werden deshalb nach der hier vertretenen Ansicht im Vergleich zur Bussenerhebung als weniger einschneidend und verhältnismässiger betrachtet, sofern es zu einem ordentlichen Strafverfahren kommt.

Die Anordnung einer Fahrtenbuchauflage **zusätzlich zur Bussenerhebung** im Sinne von Art. 7 OBG erscheint im Sinne des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit nicht angebracht. Denn beide halten den Fahrzeughalter in direkter und indirekter Weise zur Überwachung des ausweispflichtigen Fahrzeugs an. Damit ist ein stärkerer Eingriff in die Rechte des Fahrzeughalters²⁴¹⁰ verbunden, welche durch den Verstoss und die Beeinträchtigung von straf(prozess)rechtlichen Grundsätzen infolge der Anwendung von Art. 7 OBG bereits geschmälert sind. Eine mit der deutschen vergleichbare Regelung, wonach die zuständige Behörde die Führung eines Fahrtenbuches anordnen kann, wenn die Feststellung eines Fahrzeugführers nach einer Widerhandlung gegen Verkehrsvorschriften nicht möglich war,²⁴¹¹ ist somit im schweizerischen Strassenverkehrsrecht «nur» in Ergänzung zur Einführung einer Kostenregelung denkbar. Auch so würde der Fahrzeughalter wiederum in direkter und indirekter Weise zur besseren Kontrolle darüber angehalten, wem er wann sein ausweispflichtiges Fahrzeug überlässt. Ein Führerausweisentzug ist hingegen – wie bereits erläutert – sowohl bei der derzeitigen Bussenerhebung als auch der möglichen Kostenregelung nicht möglich.²⁴¹²

2.2 Einführung der Fahrtenbuchauflage im schweizerischen Strassenverkehrsrecht

a. Festlegung der zuständigen Behörde

In Deutschland ordnet die Fahrtenbuchauflage die Bussgeldbehörde an, welche den Kostenbescheid erlässt. In der Schweiz wird die Bussenerhebung oder die Nichtanhandnahme bzw. – bei getätigten Untersuchungshandlungen, welche über eine Aktensichtung hinausgehen – die Einstellung des Verfahrens mit Kostenauflegung durch die Übertretungsstrafbehörde oder Staatsanwaltschaft vorgenommen. Die Anordnung der Fahrtenbuchauflage dient nicht dazu, die Verfolgung einer von einem (unbescholtenen) Fahrzeughalter be-

2410 Insbesondere die persönliche Freiheit nach Art. 10 Abs. 2 BV.

2411 § 31a Abs. 1 StVZO (D).

2412 Siehe Ausführungen in V.A.6.

gangenen Verkehrsordnungswidrigkeit zu ermöglichen.²⁴¹³ Als präventive Massnahme zur Gewährleistung von Sicherheit und Ordnung des Strassenverkehrs²⁴¹⁴ ist die Fahrtenbuchauflage entsprechend nicht von den vorgeannten Strafbehörden, sondern von einer **Verwaltungsbehörde** anzuordnen. Die Möglichkeit von deren Auferlegung durch die Strafbehörden ist zwar im Sinne einer möglichst einfachen Zuständigkeitsregelung (Vermeidung der Befassung mehrerer Behörden mit derselben Sache), würde aber wiederum zu einer Vermengung von Strafrecht und Verwaltungsrecht i.e.S. führen.

b. Ausformulierung der Fahrtenbuchauflage im SVG

Die mit der Führung eines Fahrtenbuches verbundenen Nachteile sind ungleich schwerer als die Auferlegung der zumeist geringen Verfahrenskosten in einem deutschen Bussgeldverfahren.²⁴¹⁵ Um diese zu rechtfertigen, müssen Verkehrsvorschriften in nennenswertem Umfang verletzt worden sein, wobei in Deutschland bereits ein lediglich mit einem Punkt bewerteter Verkehrsverstoss grundsätzlich ausreicht.²⁴¹⁶ Entscheidend ist, dass die zahlreichen Verkehrsregelverletzungen und die fehlende Ermittlung des tatsächlichen Täters mit verhältnismässigem Aufwand geeignet sind, um eine Gefährdung der Verkehrssicherheit²⁴¹⁷ herbeizuführen. Nicht sämtliche geringfügigen Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht vermögen für sich alleine die öffentliche Sicherheit zu beeinträchtigen,²⁴¹⁸ jedoch vermag die wiederholte Tatbegehung²⁴¹⁹ die Fahrtenbuchauflage unter Umständen zu rechtfertigen.²⁴²⁰ Bei Delikten, welche ein Verwarnungsgeld nach sich ziehen, resp. bei derart geringfügigen Delikten, welche Art. 7 OBG zugrunde liegen, gilt eine solche mithin nur dann als verhältnismässig, wenn **vielfache Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht** vorliegen und die Fahrtenbuchauflage der Vermeidung allfälliger weiterer Verfehlungen durch die unbekannte Täterschaft dienen kann.²⁴²¹ Die Geringfügigkeit der Delikte spricht

2413 Beschluss des VG (D) Bayern 11 CS 17.2235 vom 23. August 2018 E. II.

2414 Beschluss des VG (D) München M 23 S 17.1666 vom 20. Juni 2017 E. II.

2415 KÖNIG, Kurz-Komm, N 7 zu § 25a StVG (D); HENTSCHEL, DAR 1989, S. 92; ROGOSCH, NZV 1989, S. 219.

2416 Beschluss des VG (D) München M 23 S 17.1666 vom 20. Juni 2017 E. II.

2417 Vgl. Beschluss des VG (D) München M 23 S 17.1666 vom 20. Juni 2017 E. II.

2418 Siehe Ausführungen in I.A.2.3.

2419 Urteil des BVerwG (D) 3 C 13.14 vom 28. Mai 2015 E. II.3b.bb.

2420 Z.B. das gehäufte Parkieren des Motorfahrzeugs durch eine unbekannte Person an einer grundsätzlich gefährlichen Stelle.

2421 Die Geringfügigkeit der Delikte spricht allerdings gegen eine längere Aufrechterhaltung dieser Massnahme.

allerdings gegen eine längere Aufrechterhaltung dieser Massnahme.²⁴²² Die wiederholte Deliktsbegehung gilt somit als Voraussetzung für die Anordnung einer Fahrtenbuchauflage bei Ordnungsbussdelikten. Die Norm zur Einführung der Fahrtenbuchauflage in der Schweiz müsste deshalb die Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften in der Mehrzahl nennen und könnte wie folgt lauten:

*«Nach mehreren Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften, bei denen die Feststellung der Fahrzeugführerin oder des Fahrzeugführers nicht möglich war und die geeignet sind, die Sicherheit des Verkehrs zu gefährden²⁴²³, kann gegenüber der Halterin oder dem Halter für ein oder mehrere auf sie oder ihn zugelassene oder künftig zuzulassende Fahrzeuge die Führung eines Fahrtenbuches angeordnet werden».*²⁴²⁴

Bei einer Einfügung dieser Bestimmung bei den Administrativmassnahmen nach Art. 16 ff. SVG (z.B. als Art. 17a SVG) erübrigt sich die Nennung der Verwaltungsbehörde.²⁴²⁵

c. Weitere Anpassungen im Strassenverkehrsrecht

Neben der gesetzlichen Normierung der Fahrtenbuchauflage selbst wären auch die entsprechenden **Modalitäten** zu regeln, wie die Dauer, die Vornahme des Registervermerks, die Aufbewahrungszeit,²⁴²⁶ der Vollzug (insbesondere die Aushändigungspflicht)²⁴²⁷ oder eben die Sanktionierung²⁴²⁸ bei einer Zuwiderhandlung. Rechtlich bereits auf kantonaler Ebene normiert ist, dass in einem Verwaltungsverfahren, in welchem eine solche Fahrtenbuchauflage verfügt wird, der Anspruch des Fahrzeughalters auf **rechtliches Gehör**²⁴²⁹ zu wahren ist, indem ihm die Verwaltungsbehörde vorgängig die Gelegenheit zur Stellungnahme sowie Akteneinsicht gibt und dann nach der Prüfung der Vorbringen einen begründeten Entscheid erlässt.

2422 Urteil des BVerwG (D) 3 C 13.14 vom 28. Mai 2015 E. II.3b.bb.

2423 Da eine abstrakte Verkehrsgefährdung ausreicht, ist auf die Formulierung «und es die Sicherheit des Verkehrs erfordert» zu verzichten, weil sie den Eindruck erwecken könnte, dass eine konkrete Gefährdung vorliegen muss.

2424 Siehe § 31a Abs. 1 Satz 1 StVZO (D); durch die «Kann-»Formulierung kann auch zunächst die Androhung der Fahrtenbuchauflage erfolgen.

2425 Siehe Ausführungen in V.G.2.2.a.

2426 § 31a Abs. 3 2. Teilsatz StVZO (D).

2427 § 31a Abs. 3 1. Teilsatz StVZO (D).

2428 § 69a Abs. 5 Ziff. 4 und Ziff. 4a StVZO (D).

2429 Art. 29 Abs. 2 BV; siehe entsprechende Bestimmungen zum rechtlichen Gehör im kantonalen Recht (wie § 21 VRP [SZ]).

Zur Bestimmung der Dauer der Fahrtenbuchauflage sind das Interesse der Allgemeinheit an der Fahrtenbuchauflage und dasjenige der betroffenen Person, vorläufig von der Führung eines Fahrtenbuches verschont zu bleiben, gegeneinander abzuwägen.²⁴³⁰ Aufgrund der geringen Schwere von Ordnungsbussdelikten und des damit verbundenen bescheidenen öffentlichen Interesses an der Strafverfolgung käme die **Festsetzung einer einheitlichen Dauer** für den Regelfall in Betracht. Bei der rechtlichen Würdigung könnten dann abweichend hiervon das auffällig erschwerende Verhalten des Fahrzeughalters bei der Eruiierung des Fahrzeugführers und das Kriterium, ob es sich um einen Wiederholungsfall handelt, berücksichtigt werden.²⁴³¹ Die sich aus dieser Einzelfallbetrachtung ergebende Dauer der Auflage wäre alsdann von der für die Erteilung und den Entzug der Fahrzeugausweise zuständigen Behörde²⁴³² im **IVZ**²⁴³³ (FABER)²⁴³⁴ zu übermitteln und **Art. 89c SVG** entsprechend um die Fahrtenbuchauflage zu ergänzen.

§ 31 Abs. 3 Bst. b StVZO (D) sieht eine **Aufbewahrungsfrist** von **6 Monaten** vor. Diese Frist erscheint angemessen und hält die Behörden an, bei Vorliegen einer erneuten Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsrecht das Fahrtenbuch sogleich einzufordern.

Hinsichtlich des Vollzugs ist eine analoge Ausgestaltung wie bei der polizeilichen Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeiten von berufsmässigen Motorfahrzeugführern und -führerinnen denkbar. Durch die Einführung der Fahrtenbuchauflage wären somit mehrere Behörden involviert um die entsprechenden Verfahren zu regeln. Die Verfügung zur Führung des Fahrtenbuches sowie dessen Kontrolle sind mit einem **gewissen Aufwand** seitens der Behörden verbunden. Ein entsprechender Hinweis im digitalen Bedenkfristformular als Steckzettel, im Übertretungsvorhalt oder in der Zahlungserinnerung könnte diesen allenfalls minimieren, indem der Fahrzeughalter allenfalls zur Umgehung der Fahrtenbuchauflage einlenkt und die Busse bezahlt. Sofern **Art. 7 OBG** «Strafcharakter» zugesprochen wird, muss allerdings wiederum bedacht werden, dass die Androhung der Fahrtenbuchauflage bei Nichtbenennung und daraus folgender Nichtermittlung der Täterschaft mit verhältnismässigem

2430 Beschluss des VG (D) München M 23 S 17.1592 vom 20. Juni 2017 E. II.

2431 Siehe Urteil des BVerwG (D) 3 C 13.14 vom 28. Mai 2015 E. II. 3b.bb; siehe Beschluss des VG (D) München M 23 S 17.1592 vom 20. Juni 2017 E. II.

2432 Art. 5 Abs. 1 IVZV.

2433 Siehe Art. 89a ff. SVG.

2434 Im FABER wurden die Daten zur Führerzulassung aufgeführt, während im MOFIS die Daten der Fahrzeugzulassungen, im ADMAS die Daten der Fahrberechtigung und im TARGA die Administrativmassnahmen enthalten waren (siehe Botschaft *Via sicura* 2010 [Bundesrat], S. 8480).

Aufwand eine gewisse **Drucksituation beim Fahrzeughalter** erzeugen kann. Zudem ist dies nicht im Sinne einer strikten Trennung von Strafrecht und Verwaltungsrecht i.e.S. Von einem solchen Hinweis ist folglich abzusehen.

Durch die Anordnung der Fahrtenbuchauflage bestünde die direkte und ausdrückliche Pflicht zum Führen eines solchen, und Zuwiderhandlungen könnten sanktioniert werden. Bei der Anordnung der Fahrtenbuchauflage mittels Einzelverfügung sind dem Fahrzeughalter deshalb gleichzeitig ausdrücklich die **strafrechtlichen Konsequenzen** einer allfälligen Zuwiderhandlung aufzuzeigen, damit dieser weiss, was von ihm verlangt wird, und er sein Verhalten entsprechend ausrichten kann. Dies könnte durch die Einführung eines entsprechenden Ungehorsamstatbestandes resp. eines **Abs. 4 in Art. 103 SVG** geschehen, welcher wie folgt lauten könnte:

«Mit Busse wird bestraft, wer der von einer zuständigen Behörde oder einem zuständigen Beamten oder einer zuständigen Beamtin unter Hinweis auf die Strafdrohung dieses Artikels an ihn gerichteten Einzelverfügung zuwiderhandelt».

Denkbar ist aber auch ein expliziter Aussenverweis auf die Strafdrohung wegen Ungehorsam gegen amtliche Verfügungen gemäss **Art. 292 StGB** in der Verfügung, mit welcher die Fahrtenbuchauflage angeordnet wird. Zur Vermeidung der Einführung einer weiteren Rechtsvorschrift ist diese Vorgehensweise zu bevorzugen.

H. Zusammenfassung wesentlicher Erkenntnisse

In diesem Kapitel wurden der Korrekturbedarf und mögliche Regelungsvorschläge zur Vermeidung der Verletzung und Beeinträchtigung von straf(prozess)rechtlichen Grundsätzen durch **Art. 7 OBG** – sofern dessen derzeit noch unklarer «Strafcharakter» zu bejahen ist – aufgezeigt. Zunächst erfolgte eine Befassung mit Lösungsansätzen, welche eine rechtsgleiche Behandlung der Fahrzeughalter gewährleisten. Hierbei wurde festgestellt, dass die Erhebung von pauschal – anhand der **Bussenliste 1 Anhang 1 OBV** – bemessenen Bussen und ermessensweise festgelegten Verfahrenskosten nicht gegen das Rechtsgleichheitsgebot verstösst, weshalb **Art. 7 OBG** keiner Änderung bedarf.²⁴³⁵ Einer solchen hingegen bedarf nach der hier vertretenen Ansicht **Art. 5 Abs. 1 OBG**, indem wieder²⁴³⁶ ausdrücklich auf die «Ordnungsbussentatbestände»

²⁴³⁵ Vgl. zum Ganzen Ausführungen in V.A.1 und V.A.2.

²⁴³⁶ Art. 3a aOBG/2014.

verwiesen werden sollte. Dessen Formulierung ist entsprechend wie folgt möglich:

*«Erfüllt die beschuldige Person durch eine oder mehrere gleichzeitige Handlungen mehrere Ordnungsbussentatbestände, bei denen das Verfahren nach diesem Gesetz nicht ausgeschlossen ist, (so)²⁴³⁷ werden die Beträge zusammengezählt, und es wird eine Gesamtbusse auferlegt. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen für den Fall, dass mehrere Übertretungstatbestände denselben Schutzzweck haben».*²⁴³⁸

Es wurde festgestellt, dass eine rechtsungleiche Behandlung von Fahrzeughaltern vorliegen kann, wenn das Ordnungsbussenverfahren resp. Art. 7 OBG auf gewisse geringfügige Straftaten im Strassenverkehr nicht angewendet wird. Zu denken ist hierbei z.B. an das Nichtanbringen des Landeszeichens hinten am Motorfahrzeug. Dieses Delikt ist in seiner Schwere vergleichbar mit anderen in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV aufgezählten Übertretungen und ist deshalb ebenso darin aufzunehmen. Zudem bleibt im Einzelfall zu prüfen, ob es weitere mit denjenigen in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV vergleichbare Delikte gegen das Strassenverkehrsrecht gibt, welche dem Ordnungsbussenverfahren zu unterstellen wären.²⁴³⁹

Schliesslich erfolgte eine Befassung mit den administrativrechtlichen Folgen beim Vorliegen geringfügiger Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht. Hier wurde erkannt, dass bei einem Ausschluss des Ordnungsbussenverfahrens nach Art. 3 f. OBG / Art. 5 Abs. 2 OBG das SVG um die Möglichkeit des Verzichts auf eine Administrativmassnahme ergänzt werden müsste. Dementsprechend ist die Vorschrift gemäss Art. 16 Abs. 2 SVG bspw. wie folgt anzupassen:

*«Nach Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften, bei denen das Verfahren nach dem Ordnungsbussengesetz vom 18. März 2016 ausgeschlossen ist, wird der Lernfahr- oder Führerausweis entzogen, eine Verwarnung ausgesprochen oder in besonders leichten Fällen auf jegliche Massnahmen verzichtet».*²⁴⁴⁰

Ausserdem wurde in dieser Arbeit dargelegt, dass keine Administrativmassnahme in Betracht kommt, wenn das ordentliche Strafverfahren aufgrund anderer als der in Art. 3 f. OBG und Art. 5 Abs. 2 OBG genannten Gründe durch-

2437 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

2438 Siehe Ausführungen in V.A.3.

2439 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in V.A.4.

2440 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in V.A.6.1.

zuführen ist, dieses also z.B. infolge der Ablehnung²⁴⁴¹ des Ordnungsbussenverfahrens oder der fehlenden / nicht fristgerechten Bezahlung²⁴⁴² der Ordnungsbusse durchgeführt wird.²⁴⁴³ Insbesondere im Anwendungsfall von Art. 7 OBG wird gegen den Fahrzeughalter kein Administrativmassnahmenverfahren eingeleitet und durchgeführt.

Alsdann wurden verschiedene Lösungsansätze aufgezeigt, wie eine Norm aussehen könnte, welche die Strafbarkeit bzw. strafrechtliche Verantwortlichkeit des Unternehmens bei einem durch eine unbekannte Täterschaft begangenen Ordnungsbussendelikt regelt. Die Einführung einer solchen ist in der Praxis sehr bedeutsam, v.a. auch wenn an die Vielzahl an durch Unternehmen vermietete Fahrzeuge gedacht wird. Denkbar ist deren Erfassung durch die Einführung eines neuen Abs. 6 in Art. 7 OBG, welcher wie folgt lauten könnte:

*«Ist im Fahrzeugausweis als Fahrzeughalter ein Unternehmen oder dessen Adresse eingetragen, (so)²⁴⁴⁴ wird die Busse von diesem erhoben».*²⁴⁴⁵

Da diese Formulierung an keine Schuld (*sui generis*) anknüpft, wurde nach einem anderweitigen Lösungsansatz gesucht. Dabei wurde festgestellt, dass bei der Einführung von Art. 102 StGB vergleichbare Schwierigkeiten bestanden. Die Ausweitung der in Art. 102 StGB normierten Strafbarkeit bzw. Verantwortlichkeit des Unternehmens auf den Ordnungsbussenbereich ist durch einen Zusatz in Art. 105 Abs. 1 StGB möglich:

*«Die Bestimmungen über die bedingten und die teilbedingten Strafen (Art. 42 und Art. 43), über die Landesverweisung (Art. 66a-66d) sowie über die Verantwortlichkeit des Unternehmens (Art. 102) sind bei Übertretungen nicht anwendbar; davon ausgenommen sind Übertretungen gemäss Anhang 1 der Ordnungsbussenverordnung vom 16. Januar 2019 (Verweis in der FN auf SR 314.11)».*²⁴⁴⁶

Ebenso wäre Art. 7 OBG durch den folgenden Abs. 6 zu ergänzen:

*«Ist im Fahrzeugausweis als Fahrzeughalter ein Unternehmen oder dessen Adresse eingetragen, gilt Art. 102 des Schweizerischen Strafgesetzbuches vom 21. Dezember 1937 (Verweis in der FN auf SR 311.0)».*²⁴⁴⁷

2441 Art. 4 Abs. 3 Bst. c OBG und Art. 13 Abs. 2 OBG.

2442 Art. 6 Abs. 4 OBG, Art. 7 Abs. 3 OBG und Art. 9 Abs. 2 Bst. c OBG.

2443 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in V.A.6.2.

2444 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

2445 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in V.B.1.

2446 Siehe Ausführungen in V.B.4.1.

2447 Siehe Ausführungen in V.B.4.2.

Die Anwendung von Art. 102 StGB im Strafverfahren wegen Art. 7 OBG ist zwar im Sinne des Gebrauchs eines einheitlichen Unternehmensbegriff im Neben- und Kernstrafrecht, sie wäre aber auch mit einem gewissen Mehraufwand für die Strafverfolgungsbehörden verbunden, weshalb der folgende Regelungsvorschlag erarbeitet wurde:²⁴⁴⁸

*«Ist im Fahrzeugausweis als Fahrzeughalter ein Unternehmen oder dessen Adresse eingetragen, gelten Art. 6f. des Verwaltungsstrafrechtsgesetzes vom 22. März 1974 (Verweis in der FN auf SR 313.0)».*²⁴⁴⁹

Bei der Besprechung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit des Geschäftsherrn und Organ nach Art. 6 Abs. 2 und Abs. 3 VStrR wurde insbesondere die Notwendigkeit der Anknüpfung an die Pflicht zur Überwachung des ausweispflichtigen Fahrzeugs dargelegt, um die Garantenstellung zu begründen.²⁴⁵⁰ Mit der Pflicht zum Führen eines Fahrtenbuches²⁴⁵¹ oder eines Mieterverzeichnisses²⁴⁵² wird ein unrechtmässiges und vorwerfbares Verhalten, ein Organisationsmangel nach Art. 102 StGB und mithin ein Organisationsverschulden²⁴⁵³ resp. eine Schuld *sui generis*²⁴⁵⁴, eine Garantenpflicht nach Art. 6 Abs. 2 VStrR²⁴⁵⁵, eine Sorgfaltsnorm²⁴⁵⁶ und ein rechtswidriges Verhalten gemäss Art. 426 Abs. 2 StPO statuiert.²⁴⁵⁷

Ein Aussenverweis in Art. 7 OBG auf Art. 6f. VStrR würde zu einer Angleichung der Begrifflichkeiten führen, welche auch im Verhältnis zu Art. 102 StGB wünschenswert wäre.²⁴⁵⁸ Im Gegensatz zu Art. 102 StGB ermöglicht Art. 8 VStrR eine gewisse schematische Bussenbemessung, indem die finanziellen Verhältnisse nicht berücksichtigt werden müssen (aber können)^{2459, 2460} Wie bei Art. 102 StGB ist ein Verweis auf Art. 6 VStrR mit einem zusätzlichen Ermittlungs- und Untersuchungsaufwand verbunden.²⁴⁶¹ Gemäss Art. 7 VStrR hat

2448 Siehe Ausführungen in V.B.4.3.

2449 Siehe Ausführungen in V.B.5.4.

2450 Siehe Ausführungen in V.B.5.2.c.

2451 Art. 20 Abs. 1 SVAV.

2452 Art. 70 VZV i.V.m. Art. 149 VZV; § 13 Abs. 2 StVO (BS); Art. 9A Abs. 3 LaLCR (GE); § 15 Abs. 2 VAG (ZH).

2453 Botschaft StGB 1998 (Bundesrat), S. 2142 und S. 2144.

2454 Botschaft StGB 1998 (Bundesrat), S. 2142.

2455 Wie auch nach Art. 11 StGB und Art. 29 StGB.

2456 Art. 12 Abs. 3 StGB.

2457 Siehe Ausführungen in V.F.2.1.

2458 Siehe Ausführungen in V.B.5.5.a.

2459 EICKER/FRANK/ACHERMANN, S. 72.

2460 Botschaft VStrR 1971 (Bundesrat), S. 1006; siehe Ausführungen in V.B.5.5.c.

2461 Siehe Ausführungen in V.B.5.5.b.

hingegen das Unternehmen mangels verhältnismässiger Ermittlung – und nicht mangels Ermittelbarkeit der Täterschaft – für die Busse aufzukommen.²⁴⁶² Art. 7 VStrR erinnert an Art. 7 OBG und steht ebenso in der Kritik, wesentliche Rechtsgrundsätze zu missachten.²⁴⁶³ Es bleibt somit festzustellen, dass ein Aussenverweis auf Art. 6f. VStrR grundsätzlich möglich ist, die bisherigen Probleme im Zusammenhang mit Art. 7 OBG aber nicht gänzlich lösen kann.²⁴⁶⁴ Bei der Einführung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit des Geschäftsherrn etc., Organs usw. und Unternehmens im Ordnungsbussenbereich sind denn auch deren Folgen zu bedenken, zumal gegen ein Unternehmen mit ausländischem Sitz weder die polizeiliche Ausschreibung noch die Durchführung eines Betreibungsverfahrens möglich ist.²⁴⁶⁵

In einem nächsten Schritt erfolgte die Befassung mit möglichen Massnahmen zur Vermeidung der Missachtung des Verbots des Selbstbelastungszwangs. Hierbei wurde festgestellt, dass im Bedenkfristformular,²⁴⁶⁶ im Übertretungsvorhalt und in der Zahlungserinnerung ein Hinweis auf die Einleitung und Durchführung eines kostenpflichtigen ordentlichen Strafverfahrens möglich ist.²⁴⁶⁷ Von einem Hinweis auf die *reformatio in peius* im Strafbefehl ist hingegen abzusehen.²⁴⁶⁸ Ausserdem wurde aufgezeigt, dass bei einer allfälligen Einführung der schriftlichen Beschlussfassung statt einer öffentlichen Verhandlung im Bagatellbereich die Rechte des Fahrzeughalters weiter auszubauen sind.²⁴⁶⁹

Im Zusammenhang mit dem Offizialprinzip wurde die Frage behandelt, ob auch private Dienstkräfte Ordnungsbussen erheben und einem Fahrzeughalter auferlegen können. Es wurde aufgezeigt, dass dies infolge des staatlichen Gewaltmonopols nur unter gewissen strengen Voraussetzungen möglich ist.²⁴⁷⁰

Alsdann wurde untersucht, welche Massnahmen es zur Vermeidung der Abweichung vom Untersuchungsgrundsatz gibt. Hierbei wurde zunächst

2462 Siehe Ausführungen in V.B.5.3; vgl. EICKER/FRANK/ACHERMANN, S. 63f. und S. 68; vgl. THOMMEN, *forumpoenale* 2012, S. 261.

2463 BERETTA, S. 12; EICKER/FRANK/ACHERMANN, S. 65; FORSTER, *Strafrechtliche Verantwortlichkeit des Unternehmens*, S. 59; GARBARSKI, *ZStrR* 2012, S. 409 und S. 423; GFELLER, S. 278; LÜTOLF, S. 216; SCHUBARTH, *ZStrR* 1976, S. 370 und S. 378; ZWEIFEL, *ZStrR* 1993, S. 1 und S. 6f.; THOMMEN, *forumpoenale* 2012, S. 261.

2464 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in V.B.5.5.d.

2465 Siehe Ausführungen in V.B.2 und V.B.5.5.e.

2466 Art. 9 Abs. 2 Bst. d StPO.

2467 Siehe Ausführungen in V.C.1.

2468 Siehe Ausführungen in V.C.2.

2469 Siehe Ausführungen in V.C.3.

2470 Siehe Ausführungen in V.D.

festgestellt, dass die bisherige Behördenstruktur beizubehalten ist resp. der Übertretungsstrafbehörde weiterhin die Möglichkeit zustehen soll, die durch sie geführten Strafverfahren selbst dem Gericht zu überweisen.²⁴⁷¹ Änderungen sind hingegen beim Befreiungsbeweis nach Art. 7 Abs. 5 OBG möglich. So könnte dieser bspw. wie folgt ergänzt werden:

- «Kann mit verhältnismässigem Aufwand nicht festgestellt werden, wer die Widerhandlung begangen hat, (so)²⁴⁷² erhält die Halterin oder der Halter eine Frist von 30 Tagen, um die Busse zu bezahlen, es sei denn, sie oder er*
- a. legt im ordentlichen Strafverfahren einen schriftlichen Miet-, Leih- oder Leasingvertrag mit Angabe von Namen und Adresse der Person vor, welche das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Widerhandlung führen durfte, oder*
 - b. macht glaubhaft, dass das Fahrzeug gegen ihren oder seinen Willen benutzt wurde und dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindert werden konnte».*²⁴⁷³

Das Vorbringen entlastender Momente, wie namentlich die Vorlage eines Miet-, Leih- oder Leasingvertrags, ist weiterhin bereits im Vorverfahren möglich.²⁴⁷⁴ Durch diese Anpassung in Art. 7 Abs. 5 OBG würde teilweise die bundesgerichtliche Rechtsprechung in eine Norm überführt, wonach bei Vorliegen eines unterzeichneten Mietvertrages mit Ausschluss einer Dritt- resp. Fremdlerschaft die Mieterin als Fahrzeugführerin gilt und somit ermittelt ist.²⁴⁷⁵ Um sich angemessenen verteidigen zu können, ist der Fahrzeughalter spätestens in der Begründung oder im Dispositiv bzw. bei der «Rechtsmittel»-Behelung des Strafbefehls auf diesen Befreiungsbeweis nach Art. 7 Abs. 5 OBG hinzuweisen.²⁴⁷⁶ Eines Hinweises auf die Bescheinigung über die Verantwortlichkeitsfreistellung gemäss niederländischem Recht bedarf es hingegen nicht.²⁴⁷⁷ Der Hinweis im Strafbefehl könnte wie folgt ausgestaltet werden:

«Gemäss Art. 7 OBG wird die Busse der Fahrzeughalterin oder dem Fahrzeughalter auferlegt, wenn nicht bekannt ist, wer die Widerhandlung begangen

2471 Siehe Ausführungen in V.E.1.

2472 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

2473 Vgl. Art. 8 Bst. a und Bst. b WAHV (NL; siehe Anhang 2).

2474 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in V.E.2.1.

2475 Urteil des BGer 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.5 (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, AJP 2018, S. 1568 ff.).

2476 Siehe Ausführungen in V.E.2.2.

2477 Siehe Ausführungen in V.E.2.3.

hat. Kann mit verhältnismässigem Aufwand die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer nicht festgestellt werden, (so)²⁴⁷⁸ ist die Busse von der Halterin oder vom Halter zu bezahlen, es sei denn, sie oder er

- a. legt einen schriftlichen Miet-, Leih- oder Leasingvertrag mit Angabe von Namen und Adresse der Person vor, welche das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Widerhandlung führen durfte, oder*
- b. macht glaubhaft, dass das Fahrzeug gegen ihren oder seinen Willen benutzt wurde und dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindert werden konnte».²⁴⁷⁹*

Die Berücksichtigung vorhandener entlastender Momente ist denn auch als Massnahme zur Vermeidung der Verletzung des Grundsatzes der freien Beweiswürdigung bedeutsam. Die Gerichte sind in ihrer Beweiswürdigung freier, wenn ein materieller Halterbegriff massgeblich ist. Es erscheint in der Sache gerechter, wenn diejenige Person, welche die Verfügungsverantwortung²⁴⁸⁰ über das ausweispflichtige Fahrzeug hat und die Begehung des Delikts durch dessen Vergabe ermöglichte, «verantwortlich» sein soll.²⁴⁸¹ Es wurden daher Regelungsvorschläge erarbeitet, welche einen materiellen Halterbegriff – wie in § 25a StVG (D) – für massgeblich erklären. Hierbei wurde an die Verfügungsverantwortung, welche insbesondere in der bereits erwähnten Pflicht des Fahrzeughalters zur Überwachung des ausweispflichtigen Fahrzeugs²⁴⁸² zum Ausdruck kommt, angeknüpft:

«Wird die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer nicht anlässlich der Widerhandlung gegen das SVG, die gestützt darauf erlassenen Verordnungen oder das NSAG angetroffen oder angehalten, (so)²⁴⁸³ wird die Busse der Halterin oder dem Halter, welche/welcher die Verfügungsverantwortung über das ausweispflichtige Fahrzeug hat, auferlegt».

Da diese Verfügungsverantwortung ein im Strassenverkehrsrecht bisher (noch) nicht geläufiger Begriff ist, wurde vorgeschlagen, stattdessen Art. 7 Abs. 1 OBG mit einem Aussenverweis auf Art. 78 VZV anzupassen:

2478 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

2479 Siehe Ausführungen in V.E.2.2.

2480 Siehe Ausführungen in V.F.2.1.

2481 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in V.F.1.

2482 Z.B. bei der Pflicht zum Führen eines Fahrtenbuches (Art. 20 Abs. 1 SVAV) oder eines Mieterverzeichnisses (Art. 70 VZV i.V.m. Art. 149 VZV; § 13 Abs. 2 StVO [BS]; Art. 9A Abs. 3 LaLCR [GE]; § 15 Abs. 2 VAG [ZH]).

2483 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

*«Wird die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer nicht anlässlich der Widerhandlung gegen das SVG, die gestützt darauf erlassenen Verordnungen oder das NSAG angetroffen oder angehalten, (so)²⁴⁸⁴ wird die Busse der Halterin oder dem Halter des ausweispflichtigen Fahrzeugs gemäss Art. 78 der Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976 (Verweis in der FN auf SR 741.51) oder der Person, welche wie eine Halterin oder ein Halter für dieses verantwortlich ist, auferlegt».*²⁴⁸⁵

Um das polizeiliche Ermittlungsverfahren bzw. Ordnungsbussenverfahren besser vom nachfolgenden Untersuchungsverfahren abzugrenzen, wurde folgender Lösungsvorschlag dargelegt:

«Neuer Art. 7 OBG: Vorgehen bei unbekannter Täterschaft im Ermittlungsverfahren

- 1 *Wird die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer nicht anlässlich der Widerhandlung gegen das SVG, die gestützt darauf erlassenen Verordnungen oder das NSAG angetroffen oder angehalten, (so)²⁴⁸⁶ wird die Busse der im Fahrzeugausweis eingetragenen Fahrzeughalterin oder dem im Fahrzeugausweis eingetragenen Fahrzeughalter auferlegt.*
- 2 *Der Halterin oder dem Halter wird die Busse schriftlich eröffnet. Sie oder er kann sie innerhalb von 30 Tagen bezahlen.*
- 3 *Nennt die Halterin oder der Halter den Namen und die Adresse der Person, welche die Widerhandlung begangen hat, (so)²⁴⁸⁷ wird gegen diese das Verfahren nach Abs. 2 durchgeführt.*

Neuer Art. 7^{bis} OBG: Vorgehen bei unbekannter Täterschaft im Untersuchungsverfahren

- 1 *Wird die Busse nach Art. 7 OBG nicht innerhalb der Frist bezahlt, (so)²⁴⁸⁸ wird ein ordentliches Strafverfahren eingeleitet und durchgeführt.*
- 2 *Kann mit verhältnismässigem Aufwand nicht festgestellt werden, wer die Widerhandlung begangen hat, (so)²⁴⁸⁹ erhält die Halterin oder der Halter gemäss Art. 78 der Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976 (Verweis in der FN auf SR 741.51) oder die Person, welche wie eine Halterin oder ein Halter für dieses verantwortlich ist, eine Frist*

2484 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

2485 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in V.F.2.1 und V.F.2.2.

2486 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

2487 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

2488 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

2489 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

*von 30 Tagen, um die Busse zu bezahlen, es sei denn, sie oder er macht glaubhaft, dass das Fahrzeug gegen ihren oder seinen Willen benutzt wurde und dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindert werden konnte».*²⁴⁹⁰

Bei dieser Formulierung wird erst im Untersuchungsverfahren ein materieller Halterbegriff für massgeblich erklärt. Ausserdem wurde festgestellt, dass sich bei der Verwendung eines materiellen Halterbegriffs der Ausbau des rechtlichen Gehörs des Fahrzeughalters empfiehlt. Dies vermochte allerdings immer noch nicht die im Kapitel zuvor aufgezeigte Missachtung straf(prozess) rechtlicher Grundsätze aufzuheben, welche durch die Verfügung einer verschuldensabhängigen Busse und Ersatzfreiheitsstrafe verursacht wird.²⁴⁹¹ Es war deshalb nach weiteren Lösungsansätzen zu suchen. Hierbei wurde festgestellt, dass mit der Kostenregelung in § 25a StVG (D) eine Regelung besteht, welche nicht in vergleichbarer Weise in die Rechte des Fahrzeughalters eingreift. Nachdem in der vorliegenden Arbeit die zahlreichen Gründe für die Einführung einer Kostenregelung dargelegt wurden,²⁴⁹² erfolgte eine Befassung mit der entsprechenden Ausgestaltung von Art. 7 OBG. Nach der hier vertretenen Ansicht könnte Art. 7 Abs. 5 OBG entsprechend wie folgt geändert und ein zusätzlicher Abs. 5^{bis} eingefügt werden:

«⁵ Kann vor Eintritt der Verfolgungsverjährung oder mit verhältnismässigem Aufwand nicht festgestellt werden, wer die Widerhandlung begangen hat, (so)²⁴⁹³ erhält die Halterin oder der Halter gemäss Art. 78 der Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976 (Verweis in der FN auf SR 741.51) oder die Person, welche wie eine Halterin oder ein Halter für dieses verantwortlich ist, eine Frist von 30 Tagen, um die Verfahrenskosten zu bezahlen.

^{5bis} Von der Erhebung der Kosten wird abgesehen, wenn die Halterin oder der Halter im ordentlichen Strafverfahren glaubhaft macht, dass das Fahrzeug gegen ihren oder seinen Willen benutzt wurde und dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindert werden konnte».²⁴⁹⁴

Es wurde dargelegt, dass bei der Einführung einer Kostenregelung der Hinweis auf die Verfolgungsverjährung wie in § 25a StVG (D) unabdingbar ist, da

2490 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in V.F.2.3.

2491 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in V.F.2.4.

2492 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in V.G.1.

2493 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

2494 Siehe Ausführungen in V.G.1.2.d.

ansonsten der Fahrzeughalter der Kostenauflegung und der Fahrzeugführer der Bussenerhebung durch die Nennung der Täterschaft nach Eintritt der Verfolgungsverjährung entgehen könnte.²⁴⁹⁵ Ausserdem wurde festgestellt, dass aus prozessökonomischen Gründen und im Sinne der betroffenen Person vom Erlass eines separaten Kostenentscheids abzusehen ist.²⁴⁹⁶

Neben der Ausgestaltung von Art. 7 OBG als Kostenregelung wurde die Einführung von weiteren zwei Administrativmassnahmen geprüft. Während ein Führerausweisentzug als unverhältnismässig erkannt wurde, gilt die Fahrtenbuchauflage (zusätzlich oder neben einer Kostenregelung) im Vergleich zur Bussenerhebung und allenfalls der Kostenauflegung im ordentlichen Strafverfahren als verhältnismässigeres (milderes) Mittel.²⁴⁹⁷ Es wurde deshalb untersucht, wie eine solche Regelung einer Fahrtenbuchauflage aussehen könnte. Zunächst wurde festgestellt, dass die Anordnung dieser Administrativmassnahme durch eine Verwaltungsbehörde²⁴⁹⁸ dann als verhältnismässig gilt, wenn die gehäuften Verkehrsregelverletzungen und die fehlende Ermittlungsmöglichkeit des tatsächlichen Täters geeignet sind, eine Gefährdung der Verkehrssicherheit herbeizuführen.²⁴⁹⁹ Denkbar ist eine Ergänzung des SVG wie folgt:

*«Nach mehreren Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften, bei denen die Feststellung der Fahrzeugführerin oder des Fahrzeugführers nicht möglich war und die geeignet sind, die Sicherheit des Verkehrs zu gefährden, kann gegenüber der Halterin oder dem Halter für ein oder mehrere auf sie oder ihn zugelassene oder künftig zuzulassende Fahrzeuge die Führung eines Fahrtenbuches angeordnet werden».*²⁵⁰⁰

Neben dieser gesetzlichen Normierung der Fahrtenbuchauflage waren schliesslich die Modalitäten zur Fahrtenbuchauflage wie deren Dauer, die Vornahme des Registervermerks, die Aufbewahrungszeit,²⁵⁰¹ der Vollzug (insbesondere die Aushändigungspflicht)²⁵⁰² und die Sanktionierung²⁵⁰³ bei einer Zuwiderhandlung zu untersuchen. Dabei wurde aufgezeigt, dass die Einführung einer

2495 Siehe HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 3a zu § 25a StVG (D); vgl. zum Ganzen Ausführungen in V.G.1.2.c.

2496 Siehe Ausführungen in V.G.1.2.a.

2497 Siehe Ausführungen in V.G.2.1.

2498 Siehe Ausführungen in V.G.2.2.a.

2499 Vgl. Beschluss des VG (D) München M 23 S 17.1666 vom 20. Juni 2017 E. II.

2500 Siehe § 31a Abs. 1 Satz 1 StVZO (D); siehe Ausführungen in V.G.2.2.b.

2501 § 31a Abs. 3 2. Teilsatz StVZO (D).

2502 § 31a Abs. 3 1. Teilsatz StVZO (D).

2503 § 69a Abs. 5 Ziff. 4 und Ziff. 4a StVZO (D).

Fahrtenbuchauflage die Anpassung von mehreren Gesetzen samt Verfahrensabläufen von unter Umständen mehreren betroffenen Behörden verlangt.²⁵⁰⁴ Sie wurde nur allenfalls in Ergänzung zur Einführung einer Kostenregelung vorgeschlagen und bei der bisherigen Ausgestaltung von Art. 7 OBG als zusätzliche Massnahme aufgrund des stärkeren Eingriffs in die Rechte des Fahrzeughalters abgelehnt.²⁵⁰⁵

I. Beantwortung der Forschungsfrage

Besteht ein Korrekturbedarf und wie sehen Regelungsvorschläge aus? Zur Beantwortung dieser letzten Forschungsfrage, wird nachfolgend überblicksmässig nochmals aufgezeigt, welche Massnahmen getroffen oder unterlassen werden könnten, um eine rechtssystemkonforme(re) Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters bei geringfügigen Widerhandlungen gegen das schweizerische Strassenverkehrsrecht durch eine unbekannte Täterschaft zu normieren. Ausserdem wird bei den konkreten Regelungsvorschlägen stichwortartig auf deren Folge/n eingegangen.

1. Rechtsgleichheitsgebot

- Festhalten an pauschaler Bussenbemessung (im Regelfall) und den ermessensweise statt pauschal festgelegten Verfahrenskosten
- Abänderung von Art. 5 Abs. 1 OBG zur Anwendung des Kumulationsprinzips im Ordnungsbussenverfahren und ordentlichen Strafverfahren
 - **Neuer Art. 5 Abs. 1 OBG:**
Erfüllt die beschuldige Person durch eine oder mehrere gleichzeitige Handlungen mehrere Ordnungsbussentatbestände, bei denen das Verfahren nach diesem Gesetz nicht ausgeschlossen ist, (so)²⁵⁰⁶ werden die Beträge zusammengestellt, und es wird eine Gesamtbusse auferlegt. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen für den Fall, dass mehrere Übertretungstatbestände denselben Schutzzweck haben.
 - **Folge:** Verdeutlichung, dass Kumulationsprinzip auch im nachfolgenden ordentlichen Strafverfahren gilt

2504 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in V.G.2.2.c.

2505 Siehe Ausführungen in V.G.2.1.

2506 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

- Keine Ausweitung der Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters auf alle «geringfügigen» Strassenverkehrsdelikte, sondern Aufnahme des Nichtanbringens des Landeszeichens hinten am Motorfahrzeug in die Bussenliste 1 Anhang 1 OBV
- Einführung des Verzichts auf eine Administrativmassnahme in Art. 16 Abs. 2 SVG bei Vorliegen eines «besonders leichten Falls»
 - **Neuer Art. 16 Abs. 2 SVG:**
Nach Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften, bei denen das Verfahren nach dem Ordnungsbussengesetz vom 18. März 2016 ausgeschlossen ist, wird der Lernfahr- oder Führerausweis entzogen, eine Verwarnung ausgesprochen oder in besonders leichten Fällen auf jegliche Massnahmen verzichtet.
 - **Folge:** Besonders leichte Fälle (Art. 16a Abs. 4 SVG) werden gleich beurteilt
- Ausschluss der Einleitung und Durchführung eines Administrativmassnahmenverfahrens bei Ablehnung des Ordnungsbussenverfahrens, fehlender oder nicht fristgerechter Bezahlung der Ordnungsbusse und insbesondere im Anwendungsfall von Art. 7 OBG

2. Legalitätsprinzip

- Einführung einer Strafbarkeit oder strafrechtlichen Verantwortlichkeit des Unternehmens – und nicht nur der juristischen Person – infolge von deren Notwendigkeit in der Praxis
 - **Neuer Art. 7 Abs. 6 OBG:**
Ist im Fahrzeugausweis als Fahrzeughalter ein Unternehmen oder dessen Adresse eingetragen, (so)²⁵⁰⁷ wird die Busse von diesem erhoben.
 - **Folgen:** Fehlen einer Schuld (*sui generis*) führt zur Verletzung der Unschuldsumutung sowie des Schuld- und Täterprinzips, Schwierigkeiten beim Vollzug der Busse nach Art. 7 OBG und erschwertes Inkasso bei Unternehmen mit Sitz im Ausland
- Zusatz in Art. 105 Abs. 1 StGB und ergänzender Abs. 6 in Art. 7 OBG mit Erfassung des Unternehmens und seiner Strafbarkeit resp. strafrechtlichen Verantwortlichkeit durch Aussenverweis auf Art. 102 StGB
 - **Neuer Art. 105 Abs. 1 StGB:**
Die Bestimmungen über die bedingten und die teilbedingten Strafen (Art. 42 und Art. 43), über die Landesverweisung (Art. 66a–66d) sowie über die Verantwortlichkeit des Unternehmens (Art. 102) sind bei Über-

2507 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

tretungen nicht anwendbar; davon ausgenommen sind Übertretungen gemäss Anhang 1 der Ordnungsbussenverordnung vom 16. Januar 2019 (Verweis in der FN auf SR 314.11).

→ **Neuer Art. 7 Abs. 6 OBG:**

Ist im Fahrzeugausweis als Fahrzeughalter ein Unternehmen oder dessen Adresse eingetragen, gilt Art. 102 des Schweizerischen Strafgesetzbuches vom 21. Dezember 1937 (Verweis in der FN auf SR 311.0).

→ **Folgen:** Angleichung der Begrifflichkeiten, zusätzlicher Ermittlungsaufwand, unterschiedlicher Gerichtsstand bei Übertretungen, pauschale Bussenerhebung widerspricht Art. 102 Abs. 3 StGB

- Ergänzender Abs. 6 in Art. 7 OBG mit Erfassung des Unternehmens und der strafrechtlichen Verantwortlichkeit des Geschäftsherrn etc., Organs usw. oder Unternehmens durch Aussenverweis auf Art. 6 f. VStrR

→ **Neuer Art. 7 Abs. 6 OBG:**

Ist im Fahrzeugausweis als Fahrzeughalter ein Unternehmen oder dessen Adresse eingetragen, gelten Art. 6 f. des Verwaltungsstrafgesetzes vom 22. März 1974 (Verweis in der FN auf SR 313.0).

→ **Folgen:** Angleichung der Begrifflichkeiten, schematische Anwendung der Sonderordnung wegen zusätzlichen Aufwands der Strafbehörden, Verletzung rechtsstaatlicher Grundsätze, eingeschränkte Anwendung der kantonalrechtlichen Informationspflicht eines Geschäftsherrn

3. Verbot des Selbstbelastungszwangs

- Beibehalten des Hinweises auf die Einleitung und Durchführung eines kostenpflichtigen ordentlichen Strafverfahrens im Bedenkfristformular, im Übertretungsvorhalt und in der Zahlungserinnerung bei fehlender oder nicht fristgerechter Bezahlung der Ordnungsbusse
- Kein Hinweis im Strafbefehl auf die *reformatio in peius*
- Einführung der schriftlichen Beschlussfassung statt öffentlicher Verhandlung durch den Ausbau der Rechte der beschuldigten Person

4. Offizialprinzip

- Normierung der Bussenerhebung durch private Dienstkräfte in einem Bundesgesetz, oder
- Bussenerhebung durch Einsetzen von privaten Dienstkräften als Mitglieder einer als «kantonalen» Polizeiorgan ernannten Verwaltungsbehörde

5. Untersuchungsgrundsatz

- Beibehaltung der bisherigen Behördenstruktur
- Ausbau des Befreiungsbeweises nach Art. 7 Abs. 5 OBG und Hinweis darauf im Strafbefehl
 - **Neuer Art. 7 Abs. 5 OBG:**

Kann mit verhältnismässigem Aufwand nicht festgestellt werden, wer die Widerhandlung begangen hat, (so)²⁵⁰⁸ erhält die Halterin oder der Halter eine Frist von 30 Tagen, um die Busse zu bezahlen, es sei denn, sie oder er

 - a. *legt im ordentlichen Strafverfahren einen schriftlichen Miet-, Leih- oder Leasingvertrag mit Angabe von Namen und Adresse der Person vor, welche das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Widerhandlung führen durfte, oder*
 - b. *macht glaubhaft, dass das Fahrzeug gegen ihren oder seinen Willen benutzt wurde und dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindert werden konnte.*
 - **Hinweis auf Befreiungsbeweis im Strafbefehl:**

Gemäss Art. 7 OBG wird die Busse der Fahrzeughalterin oder dem Fahrzeughalter auferlegt, wenn nicht bekannt ist, wer die Widerhandlung begangen hat. Kann mit verhältnismässigem Aufwand die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer nicht festgestellt werden, (so)²⁵⁰⁹ ist die Busse von der Halterin oder vom Halter zu bezahlen, es sei denn, sie oder er

 - a. *legt einen schriftlichen Miet-, Leih- oder Leasingvertrag mit Angabe von Namen und Adresse der Person vor, welche das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Widerhandlung führen durfte, oder*
 - b. *macht glaubhaft, dass das Fahrzeug gegen ihren oder seinen Willen benutzt wurde und dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindert werden konnte.*
 - **Folge:** Berücksichtigung weiterer entlastender Momente möglich
- Kein Hinweis auf die Bescheinigung über die Verantwortlichkeitsfreistellung gemäss niederländischem Recht

6. Grundsatz der freien Beweiswürdigung

- Abstellen auf materiellen Halterbegriff durch Anknüpfen an die Verfügungsverantwortung, oder

2508 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

2509 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

- Einführung eines materiellen Halterbegriffs mit Aussenverweis auf Art. 78 VZV
- Abgrenzung von Ermittlungs- und Untersuchungsverfahren
 - **Neuer Art. 7 OBG: Vorgehen bei unbekannter Täterschaft im Ermittlungsverfahren**
 - ¹ *Wird die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer nicht anlässlich der Widerhandlung gegen das SVG, die gestützt darauf erlassenen Verordnungen oder das NSAG angetroffen oder angehalten, (so)²⁵¹⁰ wird die Busse der im Fahrzeugausweis eingetragenen Fahrzeughalterin oder dem im Fahrzeugausweis eingetragenen Fahrzeughalter auferlegt.*
 - ² *Der Halterin oder dem Halter wird die Busse schriftlich eröffnet. Sie oder er kann sie innerhalb von 30 Tagen bezahlen.*
 - ³ *Nennt die Halterin oder der Halter den Namen und die Adresse der Person, welche die Widerhandlung begangen hat, (so)²⁵¹¹ wird gegen diese das Verfahren nach Abs. 2 durchgeführt.*
 - **Neuer Art. 7^{bis} OBG: Vorgehen bei unbekannter Täterschaft im Untersuchungsverfahren**
 - ¹ *Wird die Busse nach Art. 7 OBG nicht innerhalb der Frist bezahlt, (so)²⁵¹² wird ein ordentliches Strafverfahren eingeleitet und durchgeführt.*
 - ² *Kann mit verhältnismässigem Aufwand nicht festgestellt werden, wer die Widerhandlung begangen hat, (so)²⁵¹³ erhält die Halterin oder der Halter gemäss Art. 78 der Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976 (Verweis in der FN auf SR 741.51) oder die Person, welche wie eine Halterin oder ein Halter für dieses verantwortlich ist, eine Frist von 30 Tagen, um die Busse zu bezahlen, es sei denn, sie oder er macht glaubhaft, dass das Fahrzeug gegen ihren oder seinen Willen benutzt wurde und dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindert werden konnte.*
 - **Folgen:** In der Sache gerechter, Mehraufwand der Behörden, Einführung eines materiellen Halterbegriffs vermag die Missachtung (straf)prozessrechtlicher Grundsätze nicht aufzuheben trotz Ausbau des rechtlichen Gehörs des Fahrzeughalters

2510 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

2511 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

2512 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

2513 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

7. Unschuldsvermutung, Schuld- und Täterprinzip

- Festhalten an Verzicht auf Kostenauflegung durch Strafbehörde
- Absehen von verschuldensunabhängiger Busse und Ersatzfreiheitsstrafe im Ordnungsbussenbereich durch Einführung einer Kostenregelung mit Verweis auf Verfolgungsverjährung
 - **Neuer Art. 7 Abs. 5 OBG:**

Kann vor Eintritt der Verfolgungsverjährung oder mit verhältnismässigem Aufwand nicht festgestellt werden, wer die Widerhandlung begangen hat, (so)²⁵¹⁴ erhält die Halterin oder der Halter gemäss Art. 78 der Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976 (Verweis in der FN auf SR 741.51) oder die Person, welche wie eine Halterin oder ein Halter für dieses verantwortlich ist, eine Frist von 30 Tagen, um die Verfahrungskosten zu bezahlen.
 - **Neuer Art. 7 Abs. 5^{bis} OBG:**

Von der Erhebung der Kosten wird abgesehen, wenn die Halterin oder der Halter im ordentlichen Strafverfahren glaubhaft macht, dass das Fahrzeug gegen ihren oder seinen Willen benutzt wurde und dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindert werden konnte.
 - **Folgen:** Nichtanhandnahme oder Einstellung mit Kostenauflegung statt Strafbefehl, keine Verletzung von Grundsätzen des Straf(prozess)rechts, Systemkonformität bei Entkriminalisierung der Ordnungsbussdelikte, milderer Mittel zur Deckung des behördlichen Aufwands im ordentlichen Strafverfahren
- Einfügung der Fahrtenbuchauflage infolge wiederholter Deliktsbegehung bei den Vorschriften über die Administrativmassnahmen
 - **Neuer Art. 17a SVG:**

Nach mehreren Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften, bei denen die Feststellung der Fahrzeugführerin oder des Fahrzeugführers nicht möglich war und die geeignet sind, die Sicherheit des Verkehrs zu gefährden, kann gegenüber der Halterin oder dem Halter für ein oder mehrere auf sie oder ihn zugelassene oder künftig zuzulassende Fahrzeuge die Führung eines Fahrtenbuches angeordnet werden.
 - **Folgen:** Im ordentlichen Strafverfahren verhältnismässigeres Mittel als Bussenerhebung gemäss Art. 7 OBG, weitere Anpassungen im Strassenverkehrsrecht und neue Verfahrensabläufe erforderlich

2514 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

J. Schlussergebnis

Es wurden einige Regelungsvorschläge aufgezeigt, welche einerseits zu mehr Systemkonformität einer Regelung zur Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters bei geringfügigen Widerhandlungen gegen das schweizerische Strassenverkehrsrecht durch eine unbekannte Täterschaft verhelfen, aber auch die Strafbehörden entlasten. Zu denken ist hier insbesondere an die Abänderung von Art. 5 Abs. 1 OBG zur Anwendung des Kumulationsprinzips im Ordnungsbussenverfahren und ordentlichen Strafverfahren, die Aufnahme des Nichtanbringens des Landeszeichens hinten am Motorfahrzeug in die Bussenliste 1 Anhang 1 OBV, die Einführung der schriftlichen Beschlussfassung statt öffentlicher Verhandlung unter dem Ausbau der Rechte der beschuldigten Person oder die Bussenerhebung durch Einsetzen von privaten Dienstkräften als Mitglieder einer als «kantonales» Polizeiorgan ernannten Verwaltungsbehörde.

Ausserdem wurden Unklarheiten bei der Anwendung von bestehenden Vorschriften aufgegriffen und geklärt. So wurde bspw. klargestellt, dass bei Ablehnung des Ordnungsbussenverfahrens, fehlender oder nicht fristgerechter Bezahlung der Ordnungsbusse und insbesondere im Anwendungsfall von Art. 7 OBG die Einleitung und Durchführung eines Administrativmassnahmenverfahrens ausgeschlossen ist. Ist das Ordnungsbussenverfahren selbst ausgeschlossen²⁵¹⁵, müsste bei Vorliegen eines «besonders leichten Falls» auf eine Administrativmassnahme verzichtet werden können. Dies könnte durch eine Abänderung von Art. 16 Abs. 2 SVG wie folgt geschehen:

Nach Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften, bei denen das Verfahren nach dem Ordnungsbussengesetz vom 18. März 2016 ausgeschlossen ist, wird der Lernfahr- oder Führerausweis entzogen, eine Verwarnung ausgesprochen oder in besonders leichten Fällen auf jegliche Massnahmen verzichtet.

Diese Bestimmung des Strassenverkehrsrechts ist jedoch nicht die einzige Norm, für welche neue Lösungsansätze erarbeitet wurden. Die gemachten Feststellungen zusammenfassend ergibt sich folgender Vorschlag zur Änderung und Ergänzung von Art. 7 OBG:

Neuer Art. 7 OBG: Vorgehen bei unbekannter Täterschaft im Ermittlungsverfahren

¹ *Wird die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer nicht anlässlich der Widerhandlung gegen das SVG, die gestützt darauf erlassenen*

²⁵¹⁵ Art. 3f. OBG und Art. 5 Abs. 2 OBG.

Verordnungen oder das NSAG angetroffen oder angehalten, (so)²⁵¹⁶ wird die Busse der im Fahrzeugausweis eingetragenen Fahrzeughalterin oder dem im Fahrzeugausweis eingetragenen Fahrzeughalter auferlegt.

- 2 *Der Halterin oder dem Halter wird die Busse schriftlich eröffnet. Sie oder er kann sie innerhalb von 30 Tagen bezahlen.*
- 3 *Nennt die Halterin oder der Halter den Namen und die Adresse der Person, welche die Widerhandlung begangen hat, (so)²⁵¹⁷ wird gegen diese das Verfahren nach Abs. 2 durchgeführt.*

Neuer Art. 7^{bis} OBG: Vorgehen bei unbekannter Täterschaft im Untersuchungsverfahren

- 1 *Wird die Busse nach Art. 7 OBG nicht innerhalb der Frist bezahlt oder ist im Fahrzeugausweis als Halter ein Unternehmen oder dessen Adresse eingetragen, (so)²⁵¹⁸ wird ein ordentliches Strafverfahren eingeleitet und durchgeführt.*
- 2 *Kann vor Eintritt der Verfolgungsverjährung oder mit verhältnismässigem Aufwand nicht festgestellt werden, wer die Widerhandlung begangen hat, (so)²⁵¹⁹ erhält die Halterin oder der Halter gemäss Art. 78 der Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976 (Verweis in der FN auf SR 741.51) oder die Person, welche wie eine Halterin oder ein Halter für dieses verantwortlich ist, eine Frist von 30 Tagen, um die Verfahrenskosten zu bezahlen.*
- 3 *Von der Erhebung der Kosten wird abgesehen, wenn die Halterin oder der Halter*
 - a. *einen schriftlichen Miet-, Leih- oder Leasingvertrag mit Angabe von Namen und Adresse der Person vorlegt, welche das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Widerhandlung führen durfte, oder*
 - b. *glaubhaft macht, dass das Fahrzeug gegen ihren oder seinen Willen benutzt wurde und dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindert werden konnte.*

Entsprechend dieser Regelung wäre auch im Strafbefehl der Hinweis auf den Befreiungsbeweis wie folgt einzufügen:

2516 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

2517 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

2518 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

2519 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

Gemäss Art. 7 OBG werden die Verfahrenskosten von der Fahrzeughalterin oder dem Fahrzeughalter erhoben, wenn nicht bekannt ist, wer die Widerhandlung begangen hat und mit verhältnismässigem Aufwand die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer nicht ermittelt werden kann, es sei denn, sie oder er

- a. legt einen schriftlichen Miet-, Leih- oder Leasingvertrag mit Angabe von Namen und Adresse der Person vor, welche das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Widerhandlung führen durfte, oder*
- b. macht glaubhaft, dass das Fahrzeug gegen ihren oder seinen Willen benutzt wurde und dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindert werden konnte.*

Neben der Einführung einer solchen Kostenregelung und Anpassung des Strafbefehls könnte ausserdem bei wiederholter Deliktsbegehung die Fahrtenbuchauflage wie folgt im Strassenverkehrsrecht (z.B. als Art. 17a SVG) normiert werden:

Nach mehreren Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften, bei denen die Feststellung der Fahrzeugführerin oder des Fahrzeugführers nicht möglich war und die geeignet sind, die Sicherheit des Verkehrs zu gefährden, kann gegenüber der Halterin oder dem Halter für ein oder mehrere auf sie oder ihn zugelassene oder künftig zuzulassende Fahrzeuge die Führung eines Fahrtenbuches angeordnet werden.

VI. Gesamtzusammenfassung

Die heutige Gesellschaft ist geprägt von einer intensiv betriebenen Sicherheitspolitik,²⁵²⁰ welche durch die Covid-Pandemie keine Eindämmung erfahren, sondern lediglich den Fokus verändert und die Ressourcen in der Strafverfolgung (zeitweise) anderweitig verteilt hat. Im Strassenverkehrsrecht sind das Bedürfnis nach mehr Verkehrssicherheit, der Trend der Zunahme von Rechtsvorschriften, das Streben nach einer (noch) effizienteren Strafverfolgung und die Tendenz zur Verfahrensverkürzung nach wie vor feststellbar.²⁵²¹ Diese Entwicklungen sind ebenfalls im vereinfachten und stetig erweiterten²⁵²² Ordnungsbussenverfahren auszumachen.²⁵²³ Vor diesem Hintergrund erfolgte die Einführung von Art. 7 OBG im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms *Via sicura* als Massnahme zur besseren Durchsetzung bestehender Regeln im Ordnungsbussenverfahren.²⁵²⁴ Diese Bestimmung regelt die Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters bei geringfügigen Widerhandlungen gegen das schweizerische Strassenverkehrsrecht durch eine unbekannte Täterschaft.²⁵²⁵ Sie gründet u.a. auf dem durch Vreni Hubmann eingereichten Postulat 06.3119 «Wider die Bussenschlupflöcher» vom 23. März 2006, welche die z.B. in der Stadt Zürich angewandte Taktik von «einigen wenigen Familien, die sich damit einen rechtlichen Freiraum schaffen», eindämmen wollte.²⁵²⁶ Der Botschaft zu *Via sicura* ist entsprechend zu entnehmen, dass Art. 7 OBG der Vermeidung von Beweisschwierigkeiten²⁵²⁷ dienen sollte.

Nach dieser Heranführung an das Forschungsthema der Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters bei geringfügigen Widerhandlungen gegen das schweizerische Strassenverkehrsrecht durch eine unbekannte Täterschaft erfolgte eine eingehende Befassung mit dem Forschungsgegenstand. Art. 7 OBG

2520 Siehe Ausführungen in I.A.1.1.

2521 Siehe Ausführungen in I.A.1.

2522 Siehe Ausführungen in I.A.2.2.

2523 Siehe Ausführungen in I.A.2.1.

2524 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8449; siehe Ausführungen in I.A.2.3.

2525 Siehe Ausführungen in I.B.1.

2526 Postulat Nr. 06.3119 «Wider die Bussenschlupflöcher» vom 23. März 2006 mit Verweis auf die Ausführungen in der NZZ Nr. 26 vom 1. Februar 2006, S. 51; vgl. Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8496.

2527 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8486; siehe Ausführungen in I.A.2.3.

wurde dabei in der mehrstufigen Verfahrensordnung des schweizerischen Strassenverkehrsrechts eingeordnet, und es wurde gleichzeitig aufgezeigt, wann diese Vorschrift zur Anwendung gelangt.²⁵²⁸ Alsdann wurden die in dieser Norm verwendeten Elemente der Rechtssätze (Adressat der Halterverantwortlichkeit, unverhältnismässiger Ermittlungs- und Untersuchungsaufwand zur Feststellung der tatsächlichen Fahrzeugführerschaft sowie Möglichkeit der Befreiung von der Bezahlung der Busse durch die Erbringung des Befreiungsbeweises bzw. des Beweises der Verwendung des Fahrzeugs gegen den Willen des Halters, welche trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindert werden konnte) untersucht.²⁵²⁹

Die eingehende Betrachtung von Art. 7 OBG ergab, dass der schweizerische Gesetzgeber durch die Normierung der Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters für fremdes Fehlverhalten gewisse Schwierigkeiten in der Praxis (bisher) nicht zu lösen vermochte (z.B. den Einbezug von sämtlichen Unternehmen als Fahrzeughalter) und gar neue Problembereiche schuf (bspw. die Frage nach der Zulässigkeit der Verfügung einer Ersatzfreiheitsstrafe). Es wurde dargelegt, dass die Vereinbarkeit von Art. 7 OBG mit mehreren rechtsstaatlichen Grundsätzen und Garantien fraglich ist. Die Erarbeitung und Konkretisierung der Forschungsfragen zeigte, dass die Einordnung dieser Bestimmung im schweizerischen Rechtssystem massgebend für die Beantwortung dieser Fragen ist.²⁵³⁰

Nach der Feststellung, dass es sich bei Art. 7 OBG um eine öffentlich-rechtliche Norm handelt,²⁵³¹ war zu erforschen, welchem Rechtsbereich diese Norm zuzuordnen ist. Abgrenzungsschwierigkeiten der beiden Rechtsbereiche Straf(prozess)- und Verwaltungsrecht i.e.S. sind bei verwaltungsrechtlichen Vorschriften mit «Strafcharakter» resp. Strafnormen, welche zur präventiven Gewährleistung von Sicherheit und Ordnung eingesetzt werden, keine Seltenheit.²⁵³² Die Untersuchung von Art. 7 OBG ergab, dass der Gesetzgeber diese Vorschrift im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms *Via sicura* einführte²⁵³³ und die Bussenerhebung sich vergleichbar mit einer eigentlichen Schuldigsprechung und Bestrafung des Fahrzeughalters auswirkt. Bei Art. 7 OBG handelt es sich jedoch um keine Strafe im Rechtssinne, welche einen schuldausgleichenden pönalen Charakter aufweist, unmittelbar wegen der

2528 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in I.B.2.

2529 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in I.B.3.

2530 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in I.C.

2531 Siehe Ausführungen in II.A.

2532 Z.B. beim Warnungsentzug.

2533 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8449.

Erfüllung eines Straftatbestandes ausgesprochen wird und die Besserung der betroffenen Person bezweckt. Dies erschwerte die Zuordnung, und entgegen der bundesgerichtlichen Rechtsprechung konnte die «Halterhaftung» nicht ohne Weiteres als materielles Recht bezeichnet werden.²⁵³⁴

In einem nächsten Schritt wurde deshalb untersucht, ob es sich bei Art. 7 OBG um eine Norm des Strafprozessrechts handelt, zumal der Bundesgesetzgeber überlegt hatte, das OBG in die StPO zu integrieren.²⁵³⁵ Es wurde erkannt, dass Art. 7 OBG als einzige Norm auf Bundesebene die indirekte²⁵³⁶ Informationspflicht des Fahrzeughalters vorsieht. Im Gegensatz hierzu kennen zahlreiche Kantone bei unbekannter Täterschaft die direkte Informationspflicht des Fahrzeughalters.²⁵³⁷ Das BGer stellte im Jahr 1981 – als die Kompetenz zum Erlass von formellem Strafrecht noch bei den Kantonen lag – die strafprozessuale Natur derartiger kantonrechtlicher Informationspflichten mit Vorbehalt der Verteidigungsrechte fest.²⁵³⁸ Soweit Letztere demselben Sinn und Zweck wie Art. 7 OBG dienen und dem Fahrzeughalter dieselben Pflichten unter Strafe stellen, sind sie infolge der derogatorischen Kraft des Bundesrechts nicht anzuwenden. Dies gilt selbst dann, wenn die Bundesbestimmung zur Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters als *lex specialis* zu den Regelungen der StPO zu sehen ist²⁵³⁹ oder die kantonrechtlichen Informationspflichten als Verkehrsvorschriften²⁵⁴⁰ einzuordnen wären. Die Regelungen des kantonalen Rechts können aber namentlich als Verhaltensnormen zur Begründung der Kostentragungspflicht im Sinne von Art. 426 Abs. 2 StPO hinzugezogen werden.

Die Befassung mit den zahlreichen kantonalen Regelungen ergab, dass diese zumeist einen Hinweis auf die Verteidigungsrechte des Fahrzeughalters

2534 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.B; vgl. Urteil des BGer 6B_722/2019 vom 23. Januar 2020 E. 1.4.

2535 Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 965.

2536 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.a.

2537 Keine Informationspflicht besteht in den Kantonen Aargau, Appenzell Ausserrhodon, Appenzell Innerrhodon, Basel-Landschaft, Freiburg, Glarus, Jura, Luzern, Neuenburg, Nidwalden, Obwalden, Schaffhausen, Schwyz, Solothurn, Thurgau (seit 1. Januar 2022), Uri, Waadt (Art. 20a LVCR [VD] ist mit Beschluss des Grossen Rats des Kantons Waadt vom 19. Mai 2009 per 1. Januar 2011 aufgehoben worden; zu Art. 20a LVCR [VD] siehe Urteil des BGer 6B_488/2007 vom 7. Dezember 2007) und Zug.

2538 BGE 107 IV 146 Regeste S. 146 und E. 2b S. 149; Urteil des Obergerichts des Kantons Zürich vom 15. Juni 1979 E. 1, in: ZR 78/1979 Nr. 91, S. 216 ff. (S. 217); GIGER, SVG Komm., N 3 zu Art. 106 SVG; siehe WALDMANN/KRAEMER, BSK SVG, FN 30 zu Art. 106 SVG, welche auf die (abschliessende) Regelung in der StPO verweisen.

2539 Aufgrund der Loslösung von einem Tatverdacht fällt Art. 7 OBG nicht in den Anwendungsbereich der StPO; siehe zum Ganzen Ausführungen in II.C.2.2.

2540 Siehe Ausführungen in II.C.2.3.

enthalten.²⁵⁴¹ Art. 7 OBG nennt hingegen keinen solchen Hinweis. Vielmehr wollte der Gesetzgeber mit der Einführung von Art. 7 OBG durch solche Rechte entstehende Beweisschwierigkeiten vermeiden. Es sollte insbesondere die Problematik gemildert werden, dass unter Familiengenossen ein Zeugnisverweigerungsrecht besteht, sodass der Halter oder die Halterin Familiengenossen nicht «verraten» müsse.²⁵⁴² Eine solche Missachtung von Verteidigungsrechten des Fahrzeughalters steht im Widerspruch zu den Bestimmungen der StPO. Die Einhaltung dieser Rechte ist aber – nach der hier vertretenen Ansicht – unabdingbar für die Gewährleistung eines fairen Strafverfahrens,²⁵⁴³ welches das Privat- und Familienleben des Fahrzeughalters achtet.²⁵⁴⁴ Es stellte sich daher die Frage, ob es sich bei Art. 7 OBG nicht um eine strafprozessuale Norm, sondern vielmehr um eine solche des Verwaltungsrechts i.e.S. handelt.

Im Verwaltungsrecht i.e.S. werden präventive und repressive Massnahmen unterschieden.²⁵⁴⁵ In präventiver Hinsicht kommt eine «polizeirechtliche» Kostentragungspflicht in Betracht. Das Vorliegen einer solchen musste jedoch verneint werden, da Art. 7 OBG nicht die Wiederherstellung des ordnungsgemässen Zustands bezweckt resp. die Bussenerhebung nicht im Rahmen einer Gefahrenabwehr oder der Beseitigung von Störungen für die öffentliche Sicherheit und Ordnung erfolgt.²⁵⁴⁶ Es wurde infolgedessen erkannt, dass der Fahrzeughalter weder Verhaltensstörer, Zustandsstörer noch Zweckveranlasser im Sinne des polizeirechtlichen Störerbegriffs ist, wenn auch gewisse Parallelen erkennbar waren.

Die repressiven Massnahmen lassen sich wiederum unterteilen in restitutorische und nichtrestitutorische bzw. pönale Sanktionen.²⁵⁴⁷ Letztere sanktionieren oft ein Fehlverhalten²⁵⁴⁸ und sind bei Bejahung eines «Strafcharakters» der betreffenden Norm vergleichbar mit den «Kriminalstra-

2541 Siehe Ausführungen in II.C.2.

2542 Vgl. zum Ganzen Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8486.

2543 Art. 6 Ziff. 1 EMRK.

2544 Art. 8 EMRK; vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.C.2.2.

2545 HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Nr. 1444 und Nr. 1450; LOCHER, Nr. 9f. und Nr. 220f.; MEIER, S. 48-50; WYSS, Freundesgabe Bernhard Schlink, S. 469; gemäss JAAG, Festschrift Niklaus Schmid, zählt die Ordnungsbusse zu den repressiven Massnahmen, zumal diese auch als Beugestrafe eingesetzt werden und verweist hierzu auf Art. 292 StGB (S. 566 und S. 575 m.w.H.); siehe Ausführungen in II.D.1.

2546 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.D.3.

2547 LOCHER, Nr. 220 und Nr. 222; MEIER, S. 49f.; zu den pönalen Sanktionen siehe JAAG, Festschrift Stefan Trechsel, S. 152; siehe Ausführungen in II.D.4.2.

2548 MEIER, S. 50 m.w.H.; siehe HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Nr. 1444.

fen».²⁵⁴⁹ Es gelten die strafrechtlichen und -prozessualen Grundsätze und Garantien.²⁵⁵⁰ Zur Beurteilung des «Strafcharakters» von Art. 7 OBG waren die durch den EGMR entwickelten «Engel-Kriterien» heranzuziehen.²⁵⁵¹ Hierbei galt es, diese anhand von deren Einordnung nach nationalstaatlichem Recht,²⁵⁵² der Art und Schwere der Widerhandlung²⁵⁵³ sowie der angedrohten Sanktion²⁵⁵⁴ zu beurteilen. Es zeigte sich, dass kein indizierendes Merkmal für die Beurteilung eines allfälligen «Strafcharakters» von Art. 7 OBG feststellbar ist. Die einzelfallbezogene Rechtsprechung des EGMR belässt einen grossen Ermessensspielraum.²⁵⁵⁵ Der EGMR stellte allerdings auch verallgemeinernd fest, dass geringfügige Verkehrsdelikte eine «Straftat» im Sinne von Art. 6 EMRK darstellen.²⁵⁵⁶ Aufgrund dieser Rechtsprechung muss davon ausgegangen werden, dass diese Norm auch bei der Bussenerhebung vom Fahrzeughalter nach Art. 7 OBG angewendet wird. Die Anwendung der «Engel-Kriterien» im konkreten Einzelfall könnte aber auch zu einem anderen Ergebnis führen.²⁵⁵⁷ Es war mithin festzustellen, dass diese Bestimmung zwar keine präventive²⁵⁵⁸ und restitutorische²⁵⁵⁹ Massnahme ist, sie aber durchaus als pönale Sanktion des Verwaltungsrechts mit «Strafcharakter» in Betracht kommt. Letztlich konnte jedoch aufgrund der bisherigen Rechtsprechung des EGMR ein «Strafcharakter» von Art. 7 OBG weder allgemein festgestellt noch ausgeschlossen werden.²⁵⁶⁰

Denkbar ist schliesslich noch die Einordnung der Busse gemäss dieser Vorschrift als öffentliche Abgabe, wobei Kausalabgaben, Steuern und Lenkungsabgaben unterschieden werden.²⁵⁶¹ Zu den Kausalabgaben gehören

2549 Die (Wieder-)Herstellung des rechtmässigen Zustandes gelingt dem Strafrecht typischerweise gerade nicht (MEIER, S. 48 mit Verweis auf NIGGLI/MAEDER, AJP 2011, S. 449).

2550 Siehe MEIER, S. 71; vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.D.4.2.

2551 Siehe Ausführungen in II.D.4.4.

2552 Siehe Ausführungen in II.D.4.4.a.

2553 Siehe Ausführungen in II.D.4.4.b.

2554 Siehe Ausführungen in II.D.4.4.c.

2555 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.D.4.4 und II.D.4.5.

2556 Falk gegen Niederlande; siehe Öztürk gegen Deutschland, § 54.

2557 Siehe Ausführungen in II.D.4.4 und II.D.4.5.

2558 Siehe Ausführungen in II.D.2.

2559 Siehe Ausführungen in II.D.4.3.

2560 Siehe Ausführungen in II.D.4.4.

2561 Urteil des BGer 2C_604/2017 vom 10. Januar 2018 E. 3.2.1 m.w.H.; BGE 143 I 220 E. 4.1 S. 221 m.w.H.; BLUMENSTEIN/LOCHER, S. 2 f. m.w.H.; CAMENISCH, SzE 2016, S. 35 f. m.w.H.; KELLER/HAUSER, AJP 2009, S. 805; HÄNER, Einführung Kausalabgaben, S. 11; siehe WIEDERKEHR, recht 2017, S. 43 und S. 59, welcher die Lenkungsabgaben bei den Sonderabgaben als Kategorie neben den Kausalabgaben und den Steuern einordnet; siehe Ausführungen in II.D.5.1.

wiederum die Benutzungs-, Verwaltungs- und Konzessionsgebühren.²⁵⁶² Für die Einordnung als solche Kausalabgabe fehlt es jedoch an einem durch (rechtmässig erwirkte) staatliche Leistung und private Gegenleistung begründeten Rechtsverhältnis sowie mithin an deren unmittelbarem Zusammenhang.²⁵⁶³ Aufgrund der Erhebung der Busse anhand der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV – und nicht nur der Verfahrenskosten – von einem unter Umständen am Ordnungsbussendelikt unbeteiligten Fahrzeughalter fehlt es an der Orientierung am Behördenaufwand,²⁵⁶⁴ und es mangelt an der Individualäquivalenz.²⁵⁶⁵ Nichtsdestotrotz wird in der Literatur teilweise die Ansicht vertreten, dass es sich bei der nach Art. 7 OBG ausgesprochenen Busse um eine Benutzungsgebühr bzw. «*simple taxe de droit administratif*» handelt.²⁵⁶⁶ Für eine solche Einordnung fehlt es allerdings bei Art. 7 OBG an der Zurverfügungstellung und der rechtmässigen Inanspruchnahme einer staatlichen Leistung.²⁵⁶⁷ Ebenso wenig war die besagte Regelung als Konzessionsgebühr einzuordnen, da die nach Art. 7 OBG zu begleichende Busse kein Entgelt für die Ausübung einer durch Regal oder Monopol grundsätzlich dem Gemeinwesen vorbehaltenen Tätigkeit oder für die Sondernutzung einer öffentlichen Sache im Gemeingebrauch darstellt.²⁵⁶⁸ Zu prüfen blieb schliesslich, ob es sich bei der Busse nach dieser Bestimmung um eine Verwaltungsgebühr handelt. Da der Fahrzeughalter nicht nur für die Kosten der Behörden, sondern für das Ordnungsbussendelikt selbst «mitverantwortlich» resp. durch die Erhebung einer Busse gemäss der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV in indirekter Weise zum Täter gemacht wird, handelt es sich um keine solche Gebühr.²⁵⁶⁹ Zu verneinen war auch eine Einordnung besagter Norm als Steuer und Lenkungsabgabe.²⁵⁷⁰ Es wurde entsprechend festgestellt, dass es sich bei Art. 7 OBG um keine öffentliche Abgabe resp. Kausalabgabe, Steuer oder Lenkungsabgabe handelt. Sofern es sich

2562 HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Nr. 2756 und Nr. 2765 ff.; MAEDER, AJP 2014, S. 687 m.w.H.; siehe Ausführungen in II.D.5.1.

2563 Siehe Ausführungen in II.D.5.2.a.

2564 Siehe Ausführungen in II.D.5.2.c.

2565 Siehe Ausführungen in II.D.5.2.b.

2566 MAEDER, AJP 2014, S. 679 ff.; MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 30 zu Art. 102 SVG; NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 89; ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 36 m.w.H.; ZURN, Strassenverkehr 2017, S. 44 m.w.H.

2567 Siehe Ausführungen in II.D.5.3.a.

2568 Vgl. HÄNER, Einführung Kausalabgaben, S. 6 m.w.H.; vgl. WIEDERKEHR, Kausalabgaben, S. 42; siehe Ausführungen in II.D.5.3.b.

2569 Siehe Ausführungen in II.D.5.3.c.

2570 Siehe Ausführungen in II.D.5.4 und II.D.5.5.

bei dieser Vorschrift um eine solche des Verwaltungsrechts i.e.S. handelt, wäre die Busse nach dieser Vorschrift mithin eine besondere öffentliche Abgabe. Art. 7 OBG erfuh somit auch aus verwaltungsrechtlicher Sicht keine eindeutige Zuordnung zu einem bestimmten Bereich des schweizerischen Rechts.²⁵⁷¹

Aufgrund dieses Untersuchungsergebnisses bleibt unklar, welche rechtsstaatlichen Prinzipien und Garantien auf Art. 7 OBG anzuwenden sind. Einige verfassungsmässige Rechte, wie die Grundrechte²⁵⁷², die allgemeinen Verfahrensgarantien²⁵⁷³, die richterliche Unabhängigkeit²⁵⁷⁴, die freie Beweiswürdigung²⁵⁷⁵, die derogatorische Kraft des Bundesrechts²⁵⁷⁶, die Wahrung von Treu und Glauben²⁵⁷⁷, die Justizgewährleistungspflicht²⁵⁷⁸, das Opportunitätsprinzip²⁵⁷⁹, der Untersuchungsgrundsatz²⁵⁸⁰ und das Rechtsgleichheitsgebot,²⁵⁸¹ sind sowohl im Straf- als auch im Verwaltungsprozess zu beachten. Es gibt aber auch Grundsätze und Prinzipien, die nur im Strafverfahren von Belang sind. Es war deshalb zu untersuchen, ob die durch das BGer (Verstoss gegen das Legalitätsprinzip²⁵⁸²) und in der Literatur (Missachtung des Selbst-

2571 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in II.D.5.6.

2572 Vgl. Art. 36 BV.

2573 Art. 29 BV.

2574 Art. 30 Abs. 1 BV, Art. 191c BV und Art. 4 StPO.

2575 Art. 10 StPO, Art. 19 VwVG i.V.m. Art. 40 BZP; siehe Ausführungen in III.F.

2576 Art. 49 Abs. 1 BV.

2577 Art. 5 Abs. 3 BV, Art. 9 BV und Art. 3 Abs. 2 Bst. a StPO.

2578 Art. 29 Abs. 1 BV, Art. 30 Abs. 1 BV (Urteil des BGer 9C_387/2011 vom 25. Juli 2011, E. 1.1), Art. 2 Abs. 1 StPO und Art. 7 Abs. 1 StPO sowie Art. 6 Ziff. 1 EMRK (BGE 118 IA 209 E. 2a S. 215).

2579 Obwohl grundsätzlich ein Verfolgungszwang besteht, können die Staatsanwaltschaft und die Gerichte aufgrund des in Art. 8 StPO festgehaltenen gemässigten Opportunitätsprinzips unter gewissen Voraussetzungen von der Strafverfolgung absehen. Im Rahmen der Strafverfolgung steht der gerichtlichen Polizei der Verzicht auf diese mithin nicht zu (GOLDSCHMID/MAURER/SOLLBERGER, S. 8). Die Polizei ist grundsätzlich verpflichtet, die Ermittlungen auch bei unsicherer Beweislage und/oder Überlastung an die Hand zu nehmen, weiterzuverfolgen und die Sache an die zuständige Behörde weiterzuleiten. Ausnahmen hiervon können gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung bei absoluten Bagatelldelicten (z.B. im Strassenverkehr) und offensichtlich unhaltbaren oder trölerischen Strafanzeigen gemacht werden (BGE 109 IV 46 E. 3 S. 50). Ausserdem kann die Polizei aufgrund von Art. 307 Abs. 4 StPO in gewissen Fällen von der Berichterstattung absehen.

2580 Art. 6 StPO und Art. 12 VwVG.

2581 Art. 8 Abs. 1 BV.

2582 BGE 144 I 242 E. 3.1.2 S. 251 und E. 3.2 S. 253 (siehe Medienmitteilung Juni 2018 [BGer], S. 1f.); a.M. Urteil des Obergerichts des Kantons Zug BZ 2015 54 vom 21. Juli 2015, in: CAN 85/2015, S. 238ff. (E. 3.3 S. 239 f.).

belastungsprivilegs bzw. des Verbots des Selbstbelastungszwangs,²⁵⁸³ Beeinträchtigung der Unschuldsvermutung,²⁵⁸⁴ Ausserachtlassung des Schuldprinzips,²⁵⁸⁵ Verstoss gegen das Täterprinzip²⁵⁸⁶) an Art. 7 OBG vorgebrachte Kritik²⁵⁸⁷ berechtigt ist. Es erfolgte mithin eine eingehende Befassung mit der Vereinbarkeit dieser atypischen verwaltungsakzessorischen Blankettnorm²⁵⁸⁸ mit einer Auswahl von Rechtsprinzipien und -garantien.

Hierbei wurde die Verletzung des Rechtsgleichheitsgebots festgestellt, wenn mit in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV vergleichbare Strassenverkehrsdelikte (z.B. das Nichtanbringen des Landeszeichens hinten am Motorfahrzeug) vom vereinfachten und kostenfreien Ordnungsbussenverfahren ausgenommen sind und Art. 7 OBG auf diese entsprechend nicht angewendet wird.²⁵⁸⁹ Dasselbe gilt, wenn das Kumulationsprinzip nicht im auf das Ord-

2583 NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 88, erachten Art. 6 aOBG/2014 (die Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) mit dem *Nemo-tenetur*-Grundsatz als nicht vereinbar (MAEDER, AJP 2014, S. 685, MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 30 zu Art. 102 SVG; siehe ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 35 f.); EICKER, NK 2018, S. 279, bezeichnet den besagten Grundsatz als tangiert; WOHLERS, Strassenverkehr 2015, S. 13, und OTT, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2016, S. 272 f., erwarten kein Einschreiten des EGMR bei dessen Beurteilung der Vereinbarkeit von Art. 6 aOBG/2014 (der Vorgängernorm des heutigen Art. 7 OBG) mit dem *Nemo-tenetur*-Grundsatz.

2584 EICKER, NK 2018, S. 279, EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 61, GIGER, Strassenverkehr 2014, S. 10, JEANNERET, Strassenverkehr 2013, S. 51, MAEDER, AJP 2014, S. 679 und S. 684 f., MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 30 zu Art. 102 SVG, MIZEL, Anwaltsrevue 2015, S. 440, NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 88 m.w.H., NIGGLI/MAEDER, Verwaltungsstrafverfahren, S. 36 f., ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 35 f., WEISSENBERGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 431 f., WEISSENBERGER, Komm SVG/aOBG/2014, S. 855, N 9 und N 11 zu Art. 6 aOBG/2014 sowie ZURN, Strassenverkehr 2017, S. 39, a.M. BUNDI, AJP 2006, S. 501-505, welcher eine neue Regelung zur Halterverantwortlichkeit unter dem Gesichtspunkt der Unschuldsvermutung als zulässig erachtet, obwohl gewisse Abstriche zu machen seien.

2585 EICKER, NK 2018, S. 279; JEANNERET, Komm SVG, N 4 zu Art. 6 aOBG/2014; JEANNERET, Strassenverkehr 2013, S. 37 und S. 51; MAEDER, AJP 2014, S. 679, S. 686 f., S. 691; MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 12, N 30 und N 35 zu Art. 102 SVG; NIGGLI, Strafverteidigung, S. 33 f.; NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 86 und S. 88; MIZEL, Anwaltsrevue 2015, S. 440; OTT, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2016, S. 273; ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 33, S. 35-37; SCHORRO, ZStrR 2017, S. 96 f., S. 103-107 und S. 109; WEISSENBERGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 431 f.; WEISSENBERGER, Komm SVG/aOBG/2014, S. 855 f. und N 9 zu Art. 6 aOBG/2014; WOHLERS, BJM 2016, S. 126; WOHLERS, Strassenverkehr 2015, S. 5 und S. 14 f.; ZURN, Strassenverkehr 2017, S. 36 f., S. 39-45.

2586 EICKER, NK 2018, S. 279; MAEDER, AJP 2014, S. 679, S. 685 f.; MAEDER/NIGGLI, BSK SVG, N 30 zu Art. 102 SVG; NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 88; NIGGLI/MAEDER, Verwaltungsstrafverfahren, S. 35; ROBERT, Strassenverkehr 2014, S. 36; SCHORRO, ZStrR 2017, S. 96 f., S. 103 und S. 108 f.

2587 Siehe Ausführungen in I.C.

2588 Siehe Ausführungen in III.B.2.

2589 Siehe Ausführungen in III.A.; vgl. EICKER/MANGO-MEIER, Repetitorium Nebenstrafrecht, S. 59; vgl. EICKER, NK 2018, S. 269; vgl. MAEDER, AJP 2014, S. 680 m.w.H.

nungsbussenverfahren nachfolgenden Strafverfahren gilt²⁵⁹⁰ oder besonders leichte Fälle nicht gleich beurteilt werden, weil der Verzicht auf eine Administrativmassnahme nicht in Art. 16 Abs. 2 SVG erwähnt ist.²⁵⁹¹

Bei der Untersuchung der Vereinbarkeit von Art. 7 OBG mit dem Legalitätsprinzip wurde dargelegt, dass aufgrund der bisherigen Rechtsprechung des BGer Hinweise für und gegen die Annahme bestehen, dass es sich hierbei um eine Vorschrift mit «Strafcharakter» handelt. Entsprechend setzt sich das BGer im Ordnungsbussenbereich aus Gründen der Verfahrensökonomie und der Rechtsgleichheit über das Analogieverbot hinweg.²⁵⁹² Andererseits verweist es bei der Prüfung der Anwendbarkeit von Art. 7 OBG auf Unternehmen auf den in Art. 1 StGB und Art. 7 Ziff. 1 EMRK verankerten Grundsatz der Legalität.²⁵⁹³ Falls Einzelunternehmen und gewisse²⁵⁹⁴ Rechtsgemeinschaften²⁵⁹⁵ als eingetragene Fahrzeughalter gemäss Art. 7 OBG für schuldig gesprochen und bestraft werden, liegt eine Verletzung dieses Grundsatzes vor.

Die Frage, ob Art. 7 OBG das Verbot des Selbstbelastungszwangs missachtet, konnte nicht abschliessend geklärt werden. Die derzeitige einzelfallbezogene und ermessensreiche Abwägungslösung des EGMR lässt keine Rückschlüsse auf die Vereinbarkeit dieser Bestimmung mit Art. 6 Ziff. 1 EMRK zu. Es zeigte sich, dass bereits bei der Auswahl der Kriterien zur Beurteilung der Vereinbarkeit mit dem Grundsatz *nemo tenetur se ipsum accusare* sich Schwierigkeiten ergaben, da nicht alle (öffentliches Interesse) unbestritten anzuwenden sind.²⁵⁹⁶ In diesem Zusammenhang wurde aufgezeigt, dass Art. 7 OBG einen unverhältnismässigen Eingriff in die Eigentumsгарantie²⁵⁹⁷ und – bei Verfügung einer (nach der hier vertretenen Ansicht abzulehnenden)²⁵⁹⁸ Ersatzfreiheitsstrafe – in die persönliche Freiheit²⁵⁹⁹ darstellt. Es musste fest-

2590 Siehe Ausführungen in III.A.3; vgl. Art. 5 Abs. 1 OBG und Art. 3a Abs. 1 aOBG/2014.

2591 Siehe Ausführungen in V.A.6.

2592 BGE 114 IV 50 E. 2b S. 53; vgl. WEISSENBARGER, Komm SVG/aOBG/2014, N 20 zu Art. 16 SVG; siehe Ausführungen in III.B.4.

2593 BGE 144 I 242 E. 3.1.2 S. 251; siehe Ausführungen in III.B.3.

2594 Die einfache Gesellschaft hat keine Firma, sondern einen Namen. Da die einfachen Gesellschaften keinen Sitz im rechtlichen Sinne haben, fehlt es zudem an der Adresse für die Vornahme eines Eintrags im Fahrzeugausweis (vgl. Art. 4 Bst. b IVZV i.V.m. Ziff. 2.22 Anhang 1 IVZV). Bei im Handelsregister eingetragenen Unternehmen kann hingegen ein solcher Eintrag erfolgen (vgl. Entscheid der Verwaltungsrekurskommission des Kantons St. Gallen I/2-2014/35 vom 8. Januar 2015 Regeste).

2595 Art. 7 OBG spricht nur von natürlichen und juristischen Person.

2596 OTT, *nemo tenetur*, S. 137; SUMMERS, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2009, S. 656f.

2597 Art. 26 BV.

2598 Siehe Ausführungen in III.I.2.4.

2599 Art. 10 Abs. 2 BV.

gestellt werden, dass die derzeitige Rechtslage zu Rechtsunsicherheit führt, weil die Vereinbarkeit von Art. 7 OBG mit besagtem Grundsatz *nemo tenetur se ipsum accusare* nicht mit Sicherheit bejaht werden kann.²⁶⁰⁰ Die darauf basierenden Diskussionen über die Rechtsnatur der betroffenen Regelungen sind denn auch bei anderen Bestimmungen mit «systemfremden» Informationspflichten der betroffenen Person längst bekannt.²⁶⁰¹

Im Gegensatz hierzu konnte mit Sicherheit festgestellt werden, dass ein Verstoss gegen das Officialprinzip vorliegt, wenn private Dienstkräfte ohne entsprechende Normierung in einem Bundesgesetz oder deren Einsetzen als Verwaltungsbehördenmitglieder Ordnungsbussen erheben und einfordern.²⁶⁰²

Die indirekte Informationspflicht²⁶⁰³ des Fahrzeughalters relativiert den Untersuchungsgrundsatz.²⁶⁰⁴ Die Beweislast wird mit dem Befreiungsbeweis gemäss Art. 7 Abs. 5 OBG teilweise auf den Fahrzeughalter abgewälzt und gewisse Vorbringen (z.B. ein «Alibi») von ihm bleiben unberücksichtigt.²⁶⁰⁵ Dies kann nicht mit dem Beschleunigungsgebot aufgewogen werden,²⁶⁰⁶ zumal die Sachverhaltsfeststellung bereits in einem verkürzten Prozess geschieht und eben unter Umständen aufgrund des direkt ausgeübten Zwangs eine Verletzung des Verbots des Selbstbelastungszwangs anzunehmen ist.²⁶⁰⁷ Es war mithin erkennbar, dass sowohl der *Nemo-tenetur*-Grundsatz als auch der Untersuchungsgrundsatz in einer punitiven Gesellschaft zunehmend als Hindernis verstanden werden.²⁶⁰⁸

Keine Anwendung findet der Grundsatz *ne bis in idem* im Strafverfahren wegen Art. 7 OBG, da keine in einem Verwaltungsverfahren erhobene Beweise in dieses Verfahren gelangen, über deren Verwertbarkeit der Sach- bzw. Strafrichter im Rahmen der Beweiswürdigung zu entscheiden hätte.²⁶⁰⁹

Alsdann erfolgte die Befassung mit dem Grundsatz der freien Beweiswürdigung.²⁶¹⁰ Indem das Gericht keinen klassischen Sachverhalt zu beurteilen

2600 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.C.

2601 Siehe Ausführungen in III.C.1; vgl. NIGGLI/MAEDER, Verwaltungsstrafverfahren, S. 30.

2602 Siehe Ausführungen in III.D.2.

2603 Siehe Ausführungen in III.C.3.2.a.

2604 Siehe Ausführungen in III.E.1.

2605 Siehe Ausführungen in III.E.1 und III.E.2.

2606 Siehe Ausführungen in III.E.2.

2607 Siehe Ausführungen in III.E.3.

2608 Vgl. LAGLER, S. 179.

2609 Vgl. Urteil des BGer 2A.580/2003 vom 10. Mai 2004 E. 2.3; vgl. GILLES, AJP 2011, S. 177 m.w.H.; siehe Ausführungen in III.G.

2610 Siehe Ausführungen in III.F.

hat²⁶¹¹ und mangels Würdigung sämtlicher Beweise aufgrund der Regelung in Art. 7 OBG²⁶¹² wird dieses Prinzip verletzt. So können gewisse entlastende Beweise, z.B. ein «Alibi» oder ein Radarfoto, auf welchem eine Person des andern Geschlechts abgebildet ist, im Strafverfahren wegen Art. 7 OBG nicht gewürdigt werden, weshalb dem Gericht keine uneingeschränkte Beurteilungsfreiheit zukommt. Da strafbefreiende Beweise teilweise unberücksichtigt bleiben, wird dem Fahrzeughalter sein rechtliches Gehör als Verteidigungsrecht nur begrenzt zugestanden.²⁶¹³ Zuletzt wurde festgestellt, dass der an die Beweiserhebung und -würdigung anschliessende Grundsatz *in dubio pro reo*²⁶¹⁴ keine Anwendung findet.

Die Einhaltung von Verteidigungsrechten ist namentlich beim Vorliegen von Tatsachen- und Rechtsvermutungen für die Vereinbarkeit mit der Unschuldsvermutung unabdingbar.²⁶¹⁵ Bei Art. 7 OBG handelt es sich – entgegen der Annahme des Gesetzgebers,²⁶¹⁶ des BGer²⁶¹⁷ und in der Literatur²⁶¹⁸ – nicht um eine Vermutung der Täterschaft und auch keine «Verantwortlichkeitsvermutung».²⁶¹⁹ Da sich Art. 7 OBG auf den Fahrzeughalter vergleichbar wie beim Vorliegen der Vermutung der Täterschaft auswirkt²⁶²⁰ und infolge der Überbindung der Beweislast aufgrund des Befreiungsbeweises und der derzeitigen strafrechtlichen Verantwortlichkeit von juristischen Personen in Art. 7 OBG²⁶²¹ ohne weitere Anpassung sowie der fehlenden angemessenen Wahrung von Verteidigungsrechten wird die Unschuldsvermutung nicht nur – wie es der Gesetzgeber feststellte²⁶²² – beeinträchtigt, sondern verletzt.

2611 Siehe Ausführungen in III.F.3.1.

2612 Siehe Ausführungen in III.F.3.2.

2613 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.F.3.2.a.

2614 Nach der hier vertretenen Ansicht ist zunächst die Beweislast aufgrund des Untersuchungsgrundsatzes zu verteilen und erst nach der freien sowie umfassenden Würdigung der Beweise durch das Gericht gelangt bei noch verbleibenden Zweifeln der Grundsatz *in dubio pro reo* zur Anwendung; siehe Ausführungen in III.F.3.2.a.; vgl. Salabiaku gegen Frankreich, § 29.

2615 Siehe Salabiaku gegen Frankreich, § 28; siehe Ausführungen in III.H.2.3.

2616 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8517, Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 988.

2617 Urteil des BGer 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.5 (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, AJP 2018, S. 1568 ff.).

2618 MAEDER, AJP 2014, S. 684 f., SCHORRO, ZStrR 2017, S. 88 f., WEISSEBERGER, Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2012, S. 430 f. und WOHLERS, Strassenverkehr 2015, S. 12; a.M. MAEDER, Contra Legem 2018, S. 67–69 und NIGGLI/MAEDER, Strassenverkehrsrechts-Tagung 2018, S. 82–84; siehe Ausführungen in III.H.2.1 und III.H.2.2.

2619 Siehe Ausführungen in III.H.2.

2620 Siehe Ausführungen in III.H.2.2.

2621 Siehe Ausführungen in III.H.3.

2622 Vgl. zum Ganzen Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8524; diese Feststellung des Gesetzgebers deutet darauf hin, dass dieser Norm «Strafcharakter» zukommt.

Ebenso wurde die Verletzung des Schuldprinzips und nicht nur dessen Einschränkung festgestellt, wie es das UVEK darlegte.²⁶²³ Dies, weil die Ausgestaltung von Art. 7 OBG entsprechend der Gefährdungshaftung nach Art. 58 Abs. 1 SVG nicht mit dem Konzept eines Schuldstrafrechts vereinbar ist resp. die Busse unabhängig von einer Schuld des Fahrzeughalters erhoben wird. Ausserdem erfolgen die Bussenerhebung resp. die teilweise in der Praxis gehandhabte Schuldigsprechung wegen Art. 7 OBG und Bestrafung mit einer pauschal nach der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV bemessenen Busse sowie die allfällige Verfügung einer nach einem fixen Umwandlungssatz festgelegten Ersatzfreiheitsstrafe ungeachtet eines Verschuldens des Fahrzeughalters.²⁶²⁴

Für ein gerechtes Strafverfahren ist es unabdingbar, dass die Fairnessregeln eingehalten werden und die beschuldigte Person als Mensch ernst genommen wird. Dies bedeutet auch, dass nur der oder die wahre «Schuldige» mit der Busse für das begangene Strassenverkehrsdelikt belegt wird, ansonsten liegt wie hier bei der pauschalen Bussenerhebung gestützt auf die formelle Haltereigenschaft eine Verletzung des Täterprinzips²⁶²⁵ vor.

Im Ergebnis folgte, dass bei der Bejahung des derzeit noch unklaren «Strafcharakters» von Art. 7 OBG diese Vorschrift bzw. deren Anwendung in gewissen Situationen straf(prozess)rechtliche Grundsätze missachtet und EMRK-widrig ist. Die Beeinträchtigung von straf(prozess)rechtlichen Prinzipien nahm der Gesetzgeber bei der Einführung von Art. 7 OBG teilweise bewusst hin,²⁶²⁶ was mit der Bagatellisierung und Entkriminalisierung der betreffenden Delikte einhergeht.²⁶²⁷ Die ausserdem damit verbundene Herabnivellierung des Schutzniveaus im Strafprozess ist bei parallel durchgeführten Verfahren bekannt,²⁶²⁸ bei welchen Beweismittel amts- und rechtshilfweise von einem Rechtssystem ins andere transferiert werden.²⁶²⁹ Bei solchen Verfahren werden regelmässig Schwierigkeiten bei der Einordnung der anzuwendenden Bestimmungen im schweizerischen Rechtssystem festgestellt, wenn eine Regulierung im Sinne der Prävention durch Massnahmen pönaler Natur geschehen soll.²⁶³⁰ Die strikte Trennung von Straf(prozess)recht und Verwal-

2623 Bericht Vernehmlassungsentwurf 2008 (UVEK), S. 52.

2624 Bericht Vernehmlassungsentwurf 2008 (UVEK), S. 52; siehe Ausführungen in III.I.2.

2625 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.I.4; das Täterprinzip wird hier verstanden als die Verantwortlichkeit des Urhebers einer Straftat für das begangene Unrecht.

2626 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8524.

2627 Siehe Ausführungen in V.G.1.1.c.

2628 Zur Vereinbarkeit mit dem Grundsatz *ne bis in idem* siehe Ausführungen in III.G.

2629 ACKERMANN/URWYLER, S. 23; siehe Ausführungen in III.J.

2630 Siehe Ausführungen in II.D.1.

tungsrecht i.e.S. hilft, die im jeweiligen Rechtsbereich geltenden Grundsätze und Garantien zu definieren und verfahrensfremde Konstruktionen mit unzulässigen Auswirkungen auf das Schutzniveau der betroffenen Person zu erkennen.²⁶³¹ Deutschland führte mit § 25a StVG (D) eine solche systemimmanente Kostenregelung ein. Kann nach dessen Abs. 1 in einem Bussgeldverfahren wegen eines Halt- oder Parkverstosses der Führer des Kraftfahrzeugs, der den Verstoß begangen hat, nicht vor Eintritt der Verfolgungsverjährung ermittelt werden oder würde seine Eruiierung einen unangemessenen Aufwand erfordern, werden dem Halter des Kraftfahrzeugs oder seinem Beauftragten die Kosten des Verfahrens auferlegt; er hat dann auch seine Auslagen zu tragen. Diese Kostenregelung gilt nach Ansicht des BVerfG (D) und der h.L. in Deutschland als mit dem Schuldprinzip vereinbar.²⁶³² Dies, weil es sich um eine (reine) Kostenregelung und keine Sanktion mit «Strafcharakter» handelt.²⁶³³ In der Folge wurden deshalb Art. 7 OBG und § 25a StVG (D) einer rechtsvergleichenden Betrachtung unterzogen.²⁶³⁴

Sowohl das deutsche als auch das schweizerische Rechtssystem kennen ein sog. Vorverfahren zur Ahndung geringfügiger Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht nach Durchführung des polizeilichen Ermittlungsverfahrens durch Polizeiangehörige. Im Gegensatz zu den deutschen Beamten des Aussen- und Polizeidienstes, welche auf die Erhebung des Verwarnungsgeldes verzichten können,²⁶³⁵ ist nach dem schweizerischen Strassenverkehrsrecht kein Verzicht auf die Erhebung einer Ordnungsbusse durch Polizeiangehörige vorgesehen. Der Verzicht auf die Strafverfolgung obliegt in der Schweiz der Staatsanwaltschaft, den Übertretungsstraßbehörden und den Gerichten.²⁶³⁶ Eine Verwarnung verfügt allenfalls die Administrativmassnahmebehörde, wobei dies bei Übertretungen des Ordnungsbussenverfahrens aus-

2631 Siehe Ausführungen in III.J

2632 Beschluss des BVerfG (D) 2 BvR 239/88 vom 1. Juni 1989 E. I und E. 2b-2d, in: NJW 42/1989, S. 2679 ff. (S. 2680), welches auch einen Verstoß gegen den allgemeinen Gleichheitssatz und das Rechtsstaatsprinzip verneinte, JANISZEWSKI, DAR 1986, S. 257 f., JANISZEWSKI, Verkehrsstrafrecht, Nr. 149, JANISZEWSKI, AnwBl 1981, S. 353, HENTSCHEL, DAR 1989, S. 89 m.w.H., KÖNIG, Kurz-Komm, N 2 zu § 25a StVG (D), HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 1 zu § 25a StVG (D), MÖSSINGER, DAR 1985, S. 270 f., ROGOSCH, NZV 1989, S. 220; a.M. MÜRBE, DAR 1987, S. 71 und S. 73 f.

2633 HENTSCHEL, DAR 1989, S. 89; KÖNIG, Kurz-Komm, N 1 zu § 25a StVG (D).

2634 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in IV.

2635 § 56 Abs. 1 Satz 2 OWiG (D); wenn der Mindestbetrag von EUR 5.– nicht erreicht wird (GÜRTLER, Kurz-Komm OWiG [D], N 18 zu § 56 OWiG [D]).

2636 Art. 8 StPO i.V.m. Art. 357 Abs. 1 StPO; Art. 52 ff. (v.a. auch Art. 55 Abs. 2) StGB; Botschaft StPO 2005 (Bundesrat), S. 1131 f.

geschlossen ist.²⁶³⁷ Von einer Speicherung im Fahreignungsregister²⁶³⁸ nach der Bewertung im Fahreignungs-Bewertungssystem²⁶³⁹ wird denn auch in Deutschland bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten abgesehen, welche im Verwarnungsverfahren zu beurteilen sind.²⁶⁴⁰ Die Kostenregelung kann unter Umständen allerdings mit einer Fahrtenbuchauflage verbunden werden.²⁶⁴¹ Ebenfalls ähnlich geregelt ist, dass sowohl im Verwarnungs- als auch im Ordnungsbussenverfahren keine Verfahrenskosten erhoben werden²⁶⁴² und die erfolgreiche Durchführung dieser Verfahren zu einem Ausschluss der Bussen-erhebung und/oder Kostenauflegung an den Fahrzeughalter führt.²⁶⁴³

Kann ein Verwarnungsverfahren nicht durchgeführt und abgeschlossen werden,²⁶⁴⁴ ist das kostenpflichtige Bussgeldverfahren einzuleiten.²⁶⁴⁵ Dies erinnert an das schweizerische Vorgehen mit Überweisung der Strafsache ins ordentliche Strafverfahren.²⁶⁴⁶ Die Höhe des Bussgeldes richtet sich nach dem Bussgeldkatalog der BKatV (D), während sich die Ordnungsbussen in der Schweiz nach der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV bemessen. Wie der Rechtsvergleich zeigt, sind die schweizerischen Ordnungsbussen höher als die Geldbussen in Deutschland, gleiches gilt für die Gebühren. Entsprechend unterschiedlich ist das finanzielle Risiko für den Fahrzeughalter.²⁶⁴⁷

Bei dessen Einspruch bzw. Einsprache können die zuständigen Behörden in Deutschland und in der Schweiz einen neuen Bussgeldbescheid resp. Strafbefehl erlassen, wobei dieser auch zum Nachteil des Fahrzeughalters ausfallen kann.²⁶⁴⁸ Anders als in der Schweiz ist in Deutschland im Bussgeldbescheid ausdrücklich darauf hinzuweisen.²⁶⁴⁹

2637 Art. 16 Abs. 2 SVG und Art. 16a Abs. 3 SVG; vgl. zum Ganzen Ausführungen in IV.B.1.

2638 § 49 ff. FeV (D).

2639 § 40 ff. FeV (D).

2640 Siehe Ausführungen in IV.B.4.1.

2641 Siehe Ausführungen in IV.B.4.2.

2642 § 56 Abs. 3 Satz 2 OWiG (D); Art. 12 OBG.

2643 KÖNIG, Kurz-Komm, N 4 zu § 25a StVG (D); Art. 11 OBG; vgl. zum Ganzen Ausführungen in IV.B.1.1.b.

2644 § 56 Abs. 4 OWiG (D).

2645 § 65 OWiG (D).

2646 Art. 5 Abs. 2 OBG, Art. 6 Abs. 4 f. OBG, Art. 7 Abs. 3 OBG, Art. 9 Abs. 2 Bst. c OBG; Art. 13 Abs. 2 OBG.

2647 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in IV.B.1.2.

2648 § 66 Abs. 2 Ziff. 1 Bst. b OWiG (D); zur fehlenden Anwendbarkeit des Verbots der *reformatio in peius* im schweizerischen Strafbefehlsverfahren siehe Urteil des BGER 6B_1079/2015 vom 29. Februar 2016 E. 5.1 mit Verweis auf RIKLIN, BSK StPO, N 4 zu Art. 355 StPO; hinsichtlich der Frage der Geltung des Verschlechterungsverbots nach Erlass eines zweiten Strafbefehls siehe MANGO-MEIER, AJP 2016, S. 1554; vgl. Art. 391 Abs. 2 StPO.

2649 § 66 Abs. 2 Ziff. 1 Bst. b OWiG (D); vgl. zum Ganzen Ausführungen in IV.B.2.

Unterschiede wurden auch beim weiteren Fortgang des Strafverfahrens erkannt, da im Gegensatz zur deutschen Regelung in der Schweiz die Überweisung an das Gericht durch eine Verwaltungsbehörde (Übertretungsstrafbehörde) möglich ist.²⁶⁵⁰ Bei einem Freispruch von einer Ordnungswidrigkeit und/oder mit dem Einverständnis der betroffenen Person kann das deutsche Gericht ein sog. Beschlussverfahren, d.h. ein Verfahren ohne eine Hauptverhandlung, durchführen, welches das schweizerische Recht nicht kennt.²⁶⁵¹ Ausserdem ist der Kostenentscheid des AG (D)²⁶⁵² bei Ordnungswidrigkeiten bis EUR 250.– nicht anfechtbar,²⁶⁵³ während dem Fahrzeughalter in der Schweiz der übliche Instanzenweg (unter Einschränkung der gerichtlichen Kognition im Übertretungsbereich) offen steht.²⁶⁵⁴

Nach der Veranschaulichung des Verfahrensablaufs beim Vorliegen von geringfügigen Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht wurden die Elemente der Rechtssätze in § 25a StVG (D) rechtsvergleichend mit denjenigen nach Art. 7 OBG betrachtet. Während sich die deutsche Regelung auf Halt- und Parkverstösse im öffentlichen Verkehrsraum beschränkt, umfasst Art. 7 OBG auch Widerhandlungen des fliessenden Verkehrs.²⁶⁵⁵

Beim verwendeten Halterbegriff waren ebenso Abweichungen der deutschen und schweizerischen Regelung festzustellen. In der Schweiz begründet der Fahrzeugausweiseintrag die Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters. Der Gesetzgeber legt mithin den eigentlichen «Täterkreis» nach Art. 7 OBG auf Verordnungsstufe fest.²⁶⁵⁶ Für die Eintragung im Fahrzeugausweis ist massgebend, wer die tatsächliche und dauernde Verfügungsgewalt über das Fahrzeug besitzt und es in seinem Interesse²⁶⁵⁷ oder auf seine Kosten²⁶⁵⁸ gebraucht oder gebrauchen lässt.²⁶⁵⁹ Dies entspricht weitgehend der im schweizerischen und deutschen Haftpflichtrecht verwendeten Terminologie wie auch

2650 § 69 Abs. 3 und Abs. 4 OWiG (D); Art. 356 Abs. 1 StPO i.V.m. Art. 357 Abs. 1 StPO; vgl. zum Ganzen Ausführungen in IV.B.3.1.

2651 § 72 Abs. 1 OWiG (D); vgl. zum Ganzen Ausführungen in IV.B.3.2.

2652 § 68 OWiG (D).

2653 § 25a Abs. 3 Satz 3 StVG (D); KRENBARGER/KRUMM, OWiG (D) Komm, N 30 zu § 62 OWiG (D); KÖNIG, Kurz-Komm, N 18 zu § 25a StVG (D); bei Ordnungswidrigkeiten ab EUR 250.– kann zu deren Beurteilung unter den Voraussetzungen nach § 79 OWiG (D) Rechtsbeschwerde an die nächsthöhere Instanz geführt werden.

2654 Art. 398 ff. StPO; Art. 78 ff. BGG; vgl. zum Ganzen Ausführungen in III.C.3.3.d.

2655 Siehe Ausführungen in IV.C.1.

2656 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in I.B.3.1.

2657 Hierin kommt die Verfügungsverantwortung zum Ausdruck.

2658 Dies entspricht der wirtschaftlichen Verfügungsgewalt.

2659 Art. 78 Abs. 1 VZV.

dem gemäss § 25a StVG (D) verwendeten materiellen Halterbegriff.²⁶⁶⁰ In beiden Rechtssystemen kann zunächst in einem Fall der «Halterverantwortlichkeit» auf den Eintrag in der Zulassungskartei²⁶⁶¹ resp. dem Fahrzeugausweis²⁶⁶² abgestellt werden, wobei aber nur in der Schweiz der Beweis des Gegenteils²⁶⁶³ (Fahrzeughalter sei nicht materieller Halter) nicht entlastend wirkt.²⁶⁶⁴ Ein weiterer markanter Unterschied zur deutschen Regelung besteht darin, dass Letztere ausdrücklich beauftragte Personen (entsprechend dem Veranlasserprinzip bzw. Verursacherprinzip)²⁶⁶⁵ und implizit Unternehmen²⁶⁶⁶ miteinbezieht.²⁶⁶⁷

In einem weiteren Schritt erfolgte die Befassung mit dem Element des (un)verhältnismässigen Ermittlungsaufwands zur Feststellung der tatsächlichen Fahrzeugführerschaft. § 25a Abs. 1 StVG (D) nennt hierbei die Unmöglichkeit der Tätermittelbarkeit und gelangt dann zur Anwendung, wenn die Behörde nicht in der Lage war, den Täter zu ermitteln, obwohl sie alle angemessenen und zumutbaren Massnahmen ergriffen hat.²⁶⁶⁸ Die daraus gewonnenen Erkenntnisse sind für die Praxis bei der Beurteilung des (un)verhältnismässigen Aufwands²⁶⁶⁹ nach Art. 7 Abs. 5 OBG dienlich. Zumeist ist die Inanspruchnahme von Rechtshilfe als unangemessen im Sinne von § 25a StVG (D)²⁶⁷⁰

2660 Siehe Ausführungen in I.B.3.1 und IV.C.2.1; vgl. BGE 129 III 102 Regeste S. 102 und E. 2.1 S. 103 m.w.H. (kritisch betrachtet diese Rechtsprechung zum Halterbegriff GIGER, SVG Komm, N 25 zu Art. 58 SVG); vgl. KÖNIG, Kurz-Komm, N 10 zu § 25a StVG (D), BERZ, NZV 1988, S. 116 und GAEDTKE/KETTNER, NZV 2008, S. 534 (a.M. Beschluss des AG [D] Mannheim 24 OWI 101/88 vom 11. Juli 1988, in: NZV 3/1988, S. 116 [S. 116]); vgl. Urteil des BGH (D) VI ZR 378/90 vom 3. Dezember 1991 E. 2a, in: NJW 14/1992, S. 900 ff. (S. 902); vgl. Beschluss des AG (D) Osnabrück 4 Ordnungswidrigkeiten 27 Js 36502/87 (1243/87) vom 30. Mai 1988, in: NZV 5/1988, S. 196 (S. 196); vgl. XANKE, Praxishandbuch, N 118 zu Kap. 4.

2661 HENTSCHEL, DAR 1989, S. 90 m.w.H.; JANISZEWSKI, NStZ 1989, S. 260 f.; KÖNIG, Kurz-Komm, N 10 zu § 25a StVG (D); SANDHERR, NZV 2007, S. 436 f.

2662 Art. 7 Abs. 1 OBG.

2663 HENTSCHEL, DAR 1989, S. 90 m.w.H.; JANISZEWSKI, NStZ 1989, S. 260 f.; KÖNIG, Kurz-Komm, N 10 zu § 25a StVG (D); SANDHERR, NZV 2007, S. 436 f.; siehe Ausführungen in IV.C.2.1.

2664 Siehe Ausführungen in IV.C.4.2.d.

2665 § 25a Abs. 1 StVG (D); siehe Ausführungen in IV.C.2.3.

2666 Siehe Ausführungen in IV.C.2.4; vgl. § 30 OWiG (D); vgl. Beschluss des OLG (D) Köln 3 Ss 523/83 vom 24. August 1983, in: VRS 66/1984, S. 157 f. (S. 157).

2667 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in IV.C.2.1.

2668 HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N 3c zu § 25a StVG (D) m.w.H. (insbesondere zu Literatur betreffend § 31a StVZO [D]).

2669 Siehe Ausführungen in I.B.3.2.

2670 KÖNIG, Kurz-Komm, N 7 zu § 25a StVG (D) m.w.H.; GÜRTLER, Kurz-Komm OWiG (D), N 11 zu Vor § 109a OWiG (D) m.w.H.; Beschluss des BVerfG (D) 2 BvR 239/88 u.a. vom 1. Juni 1989 E. 3, in: NJW 42/1989, S. 2679 f. (E. B.II.3 S. 2680).

bzw. als unverhältnismässiger Aufwand gemäss Art. 7 Abs. 5 OBG zu betrachten, v.a. dann, wenn keine Vereinbarungen mit dem anderen Staat zur Verfolgung von Strassenverkehrsdelikten bestehen.²⁶⁷¹

Ein weiterer wesentlicher Unterschied zur schweizerischen Vorschrift besteht darin, dass § 25a Abs. 1 StVG (D) ausdrücklich auf den Eintritt der Verfolgungsverjährung verweist. In der deutschen Literatur ist umstritten, ob die Kosten nach § 25a StVG (D) auch bei einer Verfahrenseinstellung aufgrund des Eintritts der Verfolgungsverjährung noch auferlegt werden dürfen.²⁶⁷² Während dies gemäss der deutschen Rechtsprechung bejaht wird,²⁶⁷³ ist die Busenerhebung vom Fahrzeughalter bei Eintritt der Verjährung des Art. 7 OBG zugrunde liegenden Strassenverkehrsdelikts nach drei Jahren nicht mehr möglich.²⁶⁷⁴

Als Nächstes wurden die Möglichkeiten zur Befreiung von der deutschen Kostenauflegung bei der Annahme von Unbilligkeit aufgezeigt.²⁶⁷⁵ Der bedeutsamste Unterschied zwischen § 25a StVG (D) und Art. 7 OBG ist, dass sich der Fahrzeughalter von der deutschen Kostenauflegung zu befreien vermag, wenn er substantiiert darlegen kann, dass er entgegen seiner Eintragung im Fahrzeugausweis nicht der tatsächliche Halter ist.²⁶⁷⁶ Dies ist namentlich dann der Fall, wenn er einen vom angeblichen Fahrzeugführer unterzeichneten Miet-, Leih- oder Leasingvertrag vorlegt.²⁶⁷⁷ In der Schweiz können solche Dokumente ebenfalls der Strafbehörde eingereicht werden. Der Fahrzeughalter beweist damit aber nicht, dass er nicht der tatsächliche Halter ist, sondern er nennt der Strafbehörde damit im Sinne von Art. 7 Abs. 4 OBG den Namen und die Adresse der Person, welche die Widerhandlung (mutmasslich) begangen hat; daneben kann er sich bei gegebenen Voraussetzungen nach Art. 7 Abs. 5 OBG von der Bezahlung der Busse befreien.²⁶⁷⁸

2671 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in IV.C.3.1.

2672 Bejahend: HENTSCHEL, DAR 1989, S. 92, HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N3b zu § 25a StVG (D) m.w.H., JANISZEWSKI, DAR 1986, S. 259, KÖNIG, Kurz-Komm, N8 und N13 zu § 25a StVG (D), SANDHERR, NZV 2007, S. 437; verneinend: GÜRTLER, Kurz-Komm OWiG (D), N13 zu Vor § 109a OWiG (D) und REDIGER, S. 199 f.

2673 Beschluss des AG (D) Bergisch Gladbach 48 OWi 1196/148 vom 20. Januar 2015, in: NZV 3/2017, S. 137 ff. (S. 137 f.).

2674 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in IV.C.3.2.

2675 Siehe Ausführungen in IV.C.4.

2676 HENTSCHEL, DAR 1989, S. 90 m.w.H.; JANISZEWSKI, NStZ 1989, S. 260 f.; KÖNIG, Kurz-Komm, N 10 zu § 25a StVG (D); SANDHERR, NZV 2007, S. 436 f.

2677 Siehe HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N9a zu § 25a StVG (D); siehe KÖNIG, Kurz-Komm, N 10 zu § 25a StVG (D); vgl. Urteil des BGer 6B_1007/2016 vom 10. Mai 2017 E. 1.5 (siehe zu diesem Urteil MÜLLER, AJP 2018, S. 1568 ff.).

2678 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in IV.C.4.2.d.

Aufgrund des Gesagten war zusammenfassend festzustellen, dass die Gesetzgeber bei der Einführung von § 25a StVG (D) bzw. Art. 7 OBG zwar die gleiche Problematik ins Auge gefasst hatten.²⁶⁷⁹ Die Ausgestaltung der beiden Regelungen variiert jedoch teilweise stark. Hieraus ergaben sich teilweise wertvolle Erkenntnisse für die Fortentwicklung der letztgenannten Norm.

Als Erstes wurden Regelungsvorschläge zur Vermeidung der Verletzung des Rechtsgleichheitsgebots erarbeitet und aufgezeigt.²⁶⁸⁰ Hierbei wurde festgestellt, dass an der Erhebung von pauschal anhand der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV bemessenen Bussen (im Regelfall) und ermessensweise festgelegten Verfahrenskosten festgehalten werden kann. Dasselbe gilt für die Anwendung des Kumulationsprinzips bei Ordnungsbussentatbeständen im nachfolgenden Strafverfahren, was jedoch zur Verdeutlichung der Anpassung von Art. 5 Abs. 1 OBG bedarf.²⁶⁸¹ Eine Änderung wurde ebenso im Zusammenhang mit der Ausweitung von Art. 7 OBG auf weitere geringfügige Delikte gegen das Strassenverkehrsrecht nahegelegt, welche allerdings nicht allgemein, sondern durch die konkrete Aufnahme von mit den Ordnungsbussdelikten ähnlichen Straftaten erfolgen soll. Die Beispiele des Nichtanbringens des Landeszeichens hinten am Motorfahrzeug und des Parkierens eines Motorfahrzeugs ohne Kontrollschilder zeigten, dass Strafnormen bestehen, welche bezüglich ihrer Schwere mit den in der Bussenliste 1 Anhang 1 OBV aufgeführten Übertretungen vergleichbar sind. Es besteht jedoch nur für das letztgenannte Delikt ein sachlicher Grund für die Durchführung unterschiedlicher Verfahren, weshalb vorgeschlagen wurde, nur Ersteres in die Bussenliste 1 Anhang 1 OBV aufzunehmen.²⁶⁸² Ebenso wurde empfohlen, bei einem Ausschluss des Ordnungsbussenverfahrens nach Art. 3 f. OBG oder Art. 5 Abs. 2 SVG die Möglichkeit des Verzichts auf eine Administrativmassnahme in Art. 16 Abs. 2 SVG vorzusehen. Zudem wurde klargestellt, dass bei einer Ablehnung und fehlender oder nicht fristgerechter Bezahlung der Ordnungsbusse sowie insbesondere im Anwendungsfall von Art. 7 OBG die Einleitung und Durchführung eines Administrativmassnahmenverfahrens ausgeschlossen ist.²⁶⁸³

Bei den Massnahmen zur Vermeidung des Verstosses gegen das Legalitätsprinzip wurde die Ausdehnung der Verantwortlichkeit nach Art. 7 OBG auf

2679 HÜHNERMANN, N 1 zu § 25a StVG (D) m.w.H.; REDIGER, S. 6; JANISZEWSKI, DAR 1986, S. 256; JANISZEWSKI, AnwBl 1981, S. 350 f.; MÖSSINGER, DAR 1985, S. 267 f.; Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8486 f.; siehe Ausführungen in I.A.2.3 und IV.A; vgl. JANISZEWSKI, Verkehrsstrafrecht, Nr. 146.

2680 Siehe Ausführungen in V.A.

2681 Siehe Ausführungen in V.A.1 bis V.A.3.

2682 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in V.A.4.

2683 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in V.A.6.

Unternehmen thematisiert.²⁶⁸⁴ Hierbei wurde festgestellt, dass eine blosser Ergänzung von Art. 7 Abs. 5 OBG um den Begriff «Unternehmen» nicht infrage kommt, da dies gegen die Unschuldvermutung sowie das Schuld- und Täterprinzip verstösst.²⁶⁸⁵ Dasselbe gilt für die derzeitige Einfügung der «juristischen Personen» ohne weitere Anpassungen in besagter Norm. Denkbar sind hingegen eine Ausnahmeregelung in Art. 105 StGB und ein Aussenverweis in Art. 7 OBG auf Art. 102 StGB²⁶⁸⁶ oder auf Art. 6 f. VStrR²⁶⁸⁷. Dies würde gleichzeitig zu einer Angleichung der Begrifflichkeiten führen.²⁶⁸⁸ Der Verweis auf Art. 102 StGB wäre jedoch mit einem Mehraufwand für die Strafbehörden verbunden, hätte Auswirkung auf den Gerichtsstand bei Übertretungen und würde zu Rechtsunsicherheit bei der Bussenbemessung führen.²⁶⁸⁹ Mit einem Verweis auf Art. 6 VStrR würde grundsätzlich am Täterprinzip festgehalten, doch könnte bei mit verhältnismässigem Aufwand nicht möglicher Feststellung der Täterschaft auf den Geschäftsherrn oder die Organe des im Fahrzeugausweis eingetragenen Unternehmens zurückgegriffen werden. Hierzu müsste allerdings bspw. eine Pflicht zur Überwachung des ausweispflichtigen Fahrzeugs – wie die Pflicht zum Führen eines Fahrtenbuches²⁶⁹⁰ oder eines Mieterverzeichnisses²⁶⁹¹ – zur Begründung der Garantenstellung nach Art. 6 Abs. 2 und Abs. 3 VStrR vorliegen.²⁶⁹² Bei Art. 7 VStrR hingegen erfolgt die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Unternehmens unabhängig von einer solchen Garantenpflicht. Diese Bestimmung enthält eine Sonderordnung bei Bussen bis zu CHF 5000.– und weist Parallelen zu Art. 7 OBG auf. Beide gelangen im niedrigen Bussenbereich zur Anwendung, stellen auf die Verhältnismässigkeit ab²⁶⁹³ und verfolgen einen prozessökonomischen Ansatz.²⁶⁹⁴ Ebenso verletzt Art. 7 VStrR die Unschuldvermutung²⁶⁹⁵ sowie das Schuld- und Täterprin-

2684 Siehe Ausführungen in V.B.

2685 Siehe Ausführungen in V.B.3.

2686 Siehe Ausführungen in V.B.4.

2687 Siehe Ausführungen in V.B.5.

2688 Siehe Ausführungen in V.B.4.2 und V.B.5.5.a.

2689 Siehe Ausführungen in V.B.4.3.

2690 Art. 20 Abs. 1 SVAV.

2691 Art. 70 VZV i.V.m. Art. 149 VZV; § 13 Abs. 2 StVO (BS); Art. 9A Abs. 3 LaLCR (GE); § 15 Abs. 2 VAG (ZH).

2692 Siehe Ausführungen in V.B.5.2.

2693 Hinsichtlich der noch nicht getätigten Ermittlungen (Art. 7 VStrR) und hinsichtlich der Ermittlungserfolge der Täterschaft nach bereits erfolgten Ermittlungshandlungen (Art. 7 OBG; vgl. EICKER/FRANK/ACHERMANN, S. 63 f. und S. 68; vgl. THOMMEN, *forum poenale* 2012, S. 261).

2694 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in V.B.5.3.

2695 Siehe Ausführungen in III.H.

zip^{2696, 2697} Bei der Anwendbarkeit dieser Vorschrift ist absehbar, dass die Sonderordnung in der Praxis schematisch angewendet werden wird, um einem zusätzlichen behördlichen Aufwand zu entgehen.²⁶⁹⁸ Sie verdeutlicht ausserdem die eingeschränkte Anwendung der kantonalrechtlichen Informationspflicht eines Geschäftsherrn als (Verbindungs-)Strafnorm.²⁶⁹⁹ Bei einer allfälligen Einführung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit des Unternehmens hätte der Gesetzgeber zudem zu berücksichtigen, dass die Ausschreibung eines Unternehmens mit Sitz im Ausland nicht möglich ist und die Verfahrenskosten nicht im Betreibungsverfahren einbringlich sind.²⁷⁰⁰

Alsdann wurden Massnahmen zur Vermeidung der Missachtung des Verbots des Selbstbelastungszwangs erarbeitet.²⁷⁰¹ Am in der Praxis gemachten Hinweis im Bedenkfristformular, Übertretungsvorhalt und in der Zahlungserinnerung, dass bei fehlender oder nicht fristgerechter Bezahlung der Ordnungsbusse ein kostenpflichtiges ordentliches Strafverfahren durchgeführt wird, kann weiterhin festgehalten werden.²⁷⁰² Ein Hinweis im Strafbefehl auf die *reformatio in peius* könnte ebenso gemacht werden, ist allerdings nicht notwendig, da die Übertretungsstrafbehörde oder Staatsanwaltschaft der beschuldigten Person nach einer erfolgten Einsprache bei Bedarf das weitere Vorgehen im Strafverfahren aufzeigt.²⁷⁰³ Die Einführung eines sog. Beschlussverfahrens²⁷⁰⁴ ist hingegen eine Überlegung wert. In Deutschland kann das Gericht durch Beschluss bzw. ohne Durchführung einer öffentlichen Verhandlung entscheiden, wenn die betroffene Person und die Staatsanwaltschaft diesem Verfahren nicht widersprechen oder es zu einem Freispruch kommt.²⁷⁰⁵

Im Zusammenhang mit der Erarbeitung notwendiger Gesetzesänderungen zur Vermeidung des Verstosses gegen das Officialprinzip wurde die Dis-

2696 Siehe Ausführungen in III.1.

2697 Siehe EICKER/FRANK/ACHERMANN, S. 65; siehe FORSTER, Strafrechtliche Verantwortlichkeit des Unternehmens, S. 59; siehe GARBARSKI, ZStrR 2012, S. 409 und S. 423; siehe GFELLER, S. 278; LÜTOLF, S. 216; siehe SCHUBARTH, ZStrR 1976, S. 370 und S. 378; siehe ZWEIFEL, ZStrR 1993, S. 1 und S. 6f.; siehe THOMMEN, forumpoenale 2012, S. 261; siehe BERETTA, S. 12; siehe Ausführungen in V.B.5.5.d.

2698 Siehe EICKER/FRANK/ACHERMANN, S. 64; siehe Ausführungen in V.B.5.5.b.

2699 Siehe Ausführungen in V.B.5.5.e.

2700 Siehe Ausführungen in V.B.2.

2701 Siehe Ausführungen in V.C.

2702 Siehe Ausführungen in V.C.1.

2703 Siehe Ausführungen in V.C.2.

2704 § 72 Abs. 1 OWiG (D); vgl. § 411 Abs. 1 Satz 1 StPO (D).

2705 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in V.C.3.

kussion²⁷⁰⁶ der Übertragung technischer Hilfs- und Kontrolltätigkeiten im Strassenverkehr auf private Dienstkräfte aufgegriffen.²⁷⁰⁷ In der Schweiz schliesst der Bundesrat die Delegation der Bussenerhebung nicht aus.²⁷⁰⁸ Die Delegation von staatlichen Aufgaben an private Dienstkräfte wird nach der hier vertretenen Ansicht abgelehnt, soweit keine entsprechende Grundlage hierzu auf Bundesebene geschaffen oder diese Personen nicht als Mitglieder einer als «kantonales» Polizeiorgan ernannten Verwaltungsbehörde eingesetzt werden. Hierbei unterliegen sie strengen Anforderungen.²⁷⁰⁹

Bei der Erarbeitung notwendiger Regelungsvorschläge zur Vermeidung der Abweichung vom Untersuchungsgrundsatz wurde zunächst festgestellt, dass die bisherige Behördenstruktur im schweizerischen Übertretungsstrafverfahren beizubehalten ist, um so die Anzahl der mit der Sache befassten Behörden aus sachlicher und finanzieller Sicht gering zu halten.²⁷¹⁰ Der Befreiungsbeweis nach Art. 7 Abs. 5 OBG ist hingegen um weitere entlastende Momente zu ergänzen,²⁷¹¹ und es wurde den Strafbehörden der Hinweis auf den Befreiungsbeweis nach Art. 7 Abs. 5 OBG in der Begründung oder im Dispositiv bzw. bei der «Rechtsmittel»-Belehrung des Strafbefehls nahegelegt.²⁷¹² Kein Hinweis hat hingegen auf die Bescheinigung über die Verantwortlichkeitsfreistellung gemäss niederländischem Recht zu erfolgen.²⁷¹³

Als rechtliche Massnahme zur Vermeidung der Verletzung des Grundsatzes der freien Beweiswürdigung wurde das Abstellen auf einen materiellen Halterbegriff untersucht.²⁷¹⁴ Es wurden die Gründe für und gegen die Verwendung eines solchen Begriffs aufgezeigt. Die Beurteilungsfreiheit der Strafbehörden führt zwar zu in der Sache gerechteren Entscheiden, ist aber auch für diese mit Mehraufwand verbunden. Beim Abstellen auf einen materiellen Halterbegriff würde an die Verfügungsverantwortung über das ausweispflichtige Fahrzeug

2706 Bericht Privatisierung 2005 (Bundesrat), S. 650; siehe zu den Möglichkeiten und Grenzen der Privatisierung polizeilicher Gefahrenabwehr die gleichnamige Diss. von GAMMA MARCO (Diss. Freiburg i.Ue. 2000, Bern 2001).

2707 Siehe Ausführungen in V.D.

2708 Botschaft OBG 2014 (Bundesrat), S. 983.

2709 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in V.D.

2710 Im Gegensatz zum deutschen Strassenverkehrsrecht muss in der Schweiz nicht zwingend die Staatsanwaltschaft die Angelegenheit betreffend die geringfügige Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsrecht an das Gericht überweisen, sondern dies kann auch eine Verwaltungsbehörde tun (§ 69 Abs. 3 und Abs. 4 OWiG [D]; Art. 356 Abs. 1 StPO i.V.m. Art. 357 Abs. 1 StPO); siehe Ausführungen in V.E.1.

2711 Siehe Ausführungen in V.E.2.1.

2712 Siehe Ausführungen in V.E.2.2.

2713 Siehe Ausführungen in V.E.2.3.

2714 Siehe Ausführungen in V.F.

angeknüpft, weshalb weitere Personen «verantwortlich» sein könnten.²⁷¹⁵ Die Einführung eines solchen Begriffs könnte durch die Streichung des Zusatzes «im Fahrzeugausweis eingetragen» und einer weiteren Anpassung von Art. 7 Abs. 1 OBG oder mit der Einführung eines Aussenverweises auf Art. 78 VZV geschehen.²⁷¹⁶ Die Verwendung eines materiellen Halterbegriffs würde in der Praxis dazu führen, dass das unter Umständen digitale Bedenkfristformular oder der Übertretungsvorhalt und die Zahlungserinnerung um die Möglichkeit zur Angabe der materiellen Halterschaft ergänzt werden müsste.²⁷¹⁷ Im Interesse der strikten Trennung von Ermittlungs- und Untersuchungsverfahren und im Sinne des Gesetzmässigkeitsprinzips könnte auch ein Art. 7^{bis} OBG eingeführt werden, welcher das Vorgehen im nachfolgenden ordentlichen Strafverfahren regelt und erst dann einen materiellen Halterbegriff zur Anwendung bringt.²⁷¹⁸

Ebenso im Interesse der strikten Trennung von Ermittlungs- und Untersuchungsverfahren ist die Einführung einer Kostenregelung.²⁷¹⁹ Eine solche Regelung wäre bei der Einführung von Art. 7 OBG ebenso möglich gewesen, um die Verfahrenskosten einbringlich zu machen. Zudem würde der Gesetzgeber damit nicht dem Vorurteil folgen, dass der Staat mittels Bussen die Staatsfinanzen sanieren will.²⁷²⁰ Die Einführung einer systemimmanenten Kostenregelung würde dazu führen, dass fundamentale Prinzipien des Straf(prozess)rechts nicht beeinträchtigt oder gar verletzt werden.²⁷²¹ Letzteres führt allerdings unweigerlich zur Diskussion, ob im Ordnungsbussenbereich eine Entkriminalisierung stattfindet, obschon der schweizerische²⁷²² (im Gegensatz zum deutschen²⁷²³) Gesetzgeber eine solche bei der Einführung von Ordnungsbussentatbeständen nicht beabsichtigt hat.²⁷²⁴ Eine Kostenregelung wäre allemal systemkonform.

Nachdem die Gründe für die Einführung einer Kostenregelung dargelegt wurden,²⁷²⁵ war zu untersuchen, wie eine solche Vorschrift aussehen könnte.²⁷²⁶ Das Vorgehen der Staatsanwaltschaft oder Übertretungsstrafbehörde

2715 Siehe Ausführungen in V.F.2.1.

2716 Siehe Ausführungen in V.F.2.2.

2717 Siehe Ausführungen in V.F.2.4.

2718 Siehe Ausführungen in V.F.2.3.

2719 Siehe Ausführungen in V.G.1.

2720 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in V.G.1.1.d.

2721 Siehe Ausführungen in V.G.1.1.a.

2722 Botschaft OBG 1969 (Bundesrat), S. 1091.

2723 Urteil Lutz gegen Deutschland, § 50 (Ansicht der Regierung); NIGGLI/RIEDO, Quasi-Strafrecht, S. 96.

2724 Siehe Ausführungen in V.G.1.1.c.

2725 Siehe Ausführungen in V.G.1.1.

2726 Siehe Ausführungen in V.G.1.2.

divergiert, je nachdem, ob es sich bei Art. 7 OBG um eine Norm zur Bussenerhebung oder eine Kostenregelung handelt. Es erfolgt entweder ein Strafbefehl mit Bussenerhebung und allenfalls Kostenauflegung oder aber die Nichtanhandnahme bzw. – bei getätigten Untersuchungshandlungen, welche über eine Aktensichtung hinausgehen – unter Mitteilung des Verfahrensabschlusses²⁷²⁷ die Einstellung des Verfahrens, wobei in diesen Fällen die Verfahrenskosten ebenso vorzugsgemäss im gleichen Entscheid erhoben werden.²⁷²⁸ Für die Einführung einer Kostenregelung kann entweder Art. 7 Abs. 5 OBG oder das 1. oder 2. Kapitel des 10. Titels der StPO resp. die strafprozessuale Kostenregelung nach Art. 426 StPO angepasst werden.²⁷²⁹ Zur Verhinderung der Umgehung der Kostenauflegung durch den Fahrzeughalter und der Bussenerhebung durch den Fahrzeugführer wurde der Hinweis auf die Verjährungsverjährung²⁷³⁰ vorgeschlagen.²⁷³¹ Infolge der Ausgestaltung als verwaltungsrechtliche Norm führt die fehlende oder nicht fristgerechte Bezahlung der Verfahrenskosten zu einem Betreibungsverfahren²⁷³² und bei dessen erfolgloser Durchführung – nach der hier vertretenen Ansicht – nicht zum Vollzug einer Ersatzfreiheitsstrafe. Ausserdem gilt es zu berücksichtigen, dass sich die Rechtswege bei einer Norm zur Bussenerhebung und einer Kostenregelung unterscheiden. Gegen den Strafbefehl²⁷³³ kann der Fahrzeughalter den Rechtsbehelf der Einsprache und gegen die Nichtanhandnahme bzw. Einstellung²⁷³⁴ sowie gegen den Kostenentscheid das Rechtsmittel der Beschwerde erheben.²⁷³⁵

Alsdann wurde die Einführung einer Pflicht zum Führen eines Fahrtenbuchs untersucht, welche mit Anpassungen im Strassenverkehrsrecht und neuen Verfahrensabläufen verbunden wäre.²⁷³⁶ Im Gegensatz zum deutschen

2727 Art. 321 StPO.

2728 Vgl. zum Ganzen Ausführungen in V.G.1.2.a.

2729 Siehe Ausführungen in V.G.1.2.d.

2730 Siehe HÜHNERMANN, Komm Strassenverkehrsrecht, N3a zu §25a StVG (D).

2731 Siehe Ausführungen in V.G.1.2.c.

2732 Art. 442 Abs. 1 StPO; bei Forderungen aus Verfahrenskosten gilt eine Verjährungsfrist von 10 Jahren (Art. 442 Abs. 2 StPO).

2733 Art. 354 Abs. 1 StPO.

2734 Art. 322 Abs. 2 StPO i.V.m. Art. 310 Abs. 2 StPO; Art. 393 Abs. 1 Bst. a StPO.

2735 Den mit der Sache befassten Gerichten kommt bei der Überweisung des Strafbefehls und der Anhebung eines Beschwerdeverfahrens sowohl in rechtlicher als auch in tatsächlicher Hinsicht volle Kognition zu (siehe Urteil des BGER 6B_152/2013 vom 27. Mai 2013 E. 3.1 m.w.H.). Bei der Berufung ist allerdings im Übertretungsbereich die Kognition eingeschränkt (Art. 398 Abs. 4 StPO; siehe Ausführungen in III.C.3.3.d). In einem allfällig nachfolgenden Verfahren vor BGER ist die Kognition gleichermassen eingeschränkt (Art. 95 BGG und Art. 97 BGG).

2736 Siehe Ausführungen in V.G.2.

Ordnungswidrigkeitenrecht²⁷³⁷ kennt das schweizerische Strassenverkehrsrecht keine Fahrtenbuchauflage bei fehlender Feststellung der Täterschaft. Eine solche ist aber durchaus denkbar und ist wie auch die Kostenregelung im ordentlichen Strafverfahren das verhältnismässigeres Mittel im Vergleich zur Bussenerhebung nach Art. 7 OBG und allenfalls Kostenauflegung.²⁷³⁸

Ein Führerausweisentzug bei fehlender oder nicht fristgerechter Bezahlung der nach dieser Vorschrift erhobenen Busse wird hingegen abgelehnt, wobei es keine Rolle spielt, ob mit dieser Vorschrift weiterhin Bussen oder künftig nur noch Verfahrenskosten erhoben werden.²⁷³⁹ Ebenso wird die Ausgestaltung von Art. 7 OBG als direkte Informationspflicht auf Bundesebene entsprechend den bereits bestehenden kantonalen Regelungen²⁷⁴⁰ verworfen. Die bei der Einführung von Art. 7 OBG beabsichtigte Deckung der Verfahrenskosten²⁷⁴¹ kann hierdurch regelmässig nicht erreicht werden, wenn der Fahrzeughalter sich zu Recht auf seine Verteidigungsrechte beruft und schweigt. Trotz alledem würde eine solche direkte Informationspflicht dessen straf(prozessuale) Rechte weniger einschränken. Dasselbe gilt für die allfällige Ausgestaltung als Kostenregelung an den Fahrzeughalter.²⁷⁴² Eine solche könnte sowohl auch in der Schweiz dazu verhelfen, Verfolgungsschwierigkeiten bei geringfügigen Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht durch eine unbekannte Täterschaft zu mindern.²⁷⁴³ Zumal eine solche Kostenregelung wie in § 25a StVG (D) bezweckt, im Falle fehlender Einlassung des Fahrzeughalters die Strafbehörden von einem übermässig zu betreibenden Aufwand bei der Verfolgung solcher Delikte und den damit anfallenden Kosten zu entlasten.²⁷⁴⁴

Aufgrund des Gesagten wurde schliesslich die Anpassung und Ergänzung von Art. 7 OBG wie folgt vorgeschlagen:

2737 § 31a StVZO (D).

2738 Siehe Ausführungen in V.G.2.1.

2739 Vgl. Art. 16 Abs. 2 SVG; siehe Ausführungen in V.G.2.1.

2740 Siehe Ausführungen in II.C.

2741 Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

2742 Siehe Ausführungen in V.G.1.1.

2743 Siehe Ausführungen in I.A.2.3 und IV.A.; vgl. HÜHNERMANN, N 1 zu § 25a StVG (D) m.w.H.; vgl. REDIGER, S. 6; vgl. JANISZEWSKI, DAR 1986, S. 256; vgl. JANISZEWSKI, AnwBl 1981, S. 350f.; vgl. MÖSSINGER, DAR 1985, S. 267f.; vgl. Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8486f.; vgl. JANISZEWSKI, Verkehrsstrafrecht, Nr. 146.

2744 Siehe GÜRTLER, Kurz-Komm OWiG (D), N 2a zu Vor § 109a OWiG (D); siehe HENTSCHEL, DAR 1989, S. 89; siehe JANISZEWSKI, AnwBl 1981, S. 351.; siehe JANISZEWSKI, DAR 1986, S. 256; siehe JANISZEWSKI, Verkehrsstrafrecht, S. 148; siehe MÖSSINGER, DAR 1985, S. 270; siehe REDIGER, S. 1; vgl. Botschaft *Via sicura* 2010 (Bundesrat), S. 8487.

Neuer Art. 7 OBG: Vorgehen bei unbekannter Täterschaft im Ermittlungsverfahren

- 1 Wird die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer nicht anlässlich der Widerhandlung gegen das SVG, die gestützt darauf erlassenen Verordnungen oder das NSAG angetroffen oder angehalten, (so)²⁷⁴⁵ wird die Busse der im Fahrzeugausweis eingetragenen Fahrzeughalterin oder dem im Fahrzeugausweis eingetragenen Fahrzeughalter auferlegt.
- 2 Der Halterin oder dem Halter wird die Busse schriftlich eröffnet. Sie oder er kann sie innerhalb von 30 Tagen bezahlen.
- 3 Nennt die Halterin oder der Halter den Namen und die Adresse der Person, welche die Widerhandlung begangen hat, (so)²⁷⁴⁶ wird gegen diese das Verfahren nach Abs. 2 durchgeführt.

Neuer Art. 7^{bis} OBG: Vorgehen bei unbekannter Täterschaft im Untersuchungsverfahren

- 1 Wird die Busse nach Art. 7 OBG nicht innerhalb der Frist bezahlt oder ist im Fahrzeugausweis als Halter ein Unternehmen oder dessen Adresse eingetragen, (so)²⁷⁴⁷ wird ein ordentliches Strafverfahren eingeleitet und durchgeführt.
- 2 Kann vor Eintritt der Verfolgungsverjährung oder mit verhältnismässigem Aufwand nicht festgestellt werden, wer die Widerhandlung begangen hat, (so)²⁷⁴⁸ erhält die Halterin oder der Halter gemäss Art. 78 der Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976 (Verweis in der FN auf SR 741.51) oder die Person, welche wie eine Halterin oder ein Halter für dieses verantwortlich ist, eine Frist von 30 Tagen, um die Verfahrenskosten zu bezahlen.
- 3 Von der Erhebung der Kosten wird abgesehen, wenn die Halterin oder der Halter
 - a. einen schriftlichen Miet-, Leih- oder Leasingvertrag mit Angabe von Namen und Adresse der Person vorlegt, welche das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Widerhandlung führen durfte, oder
 - b. glaubhaft macht, dass das Fahrzeug gegen ihren oder seinen Willen benutzt wurde und dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindert werden konnte.

2745 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

2746 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

2747 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

2748 Der Begriff «so» wird in der Bundesgesetzgebung häufig verwendet.

VII. Schlussbemerkungen

Das Ordnungsbussenrecht ist trotz dessen Praxisrelevanz mit Literatur wenig durchdrungen. Bei der Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters nach Art. 7 OBG handelt es sich um kein Nischenthema. Die Strafverfolgungsbehörden beschäftigen sich tagtäglich mit der erwähnten Norm, was eine eingehende Befassung mit ihr erfordert. Der Gesetzgeber hat Art. 7 OBG im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms *Via sicura* eingeführt (damals als Art. 6 aOBG/2014) und zeigt damit die aktuellen Entwicklungen²⁷⁴⁹ im Strassenverkehrsrecht besonders deutlich auf. Die Abkehr vom Schuldstrafrecht zur Erfüllung eines Sicherheitsbedürfnisses als weiterer Schritt vom Repressions- zum Präventionsstrafrecht führt in erster Linie zu Rechtsunsicherheit. Der derzeitige Wortlaut von Art. 7 OBG, wonach dem Fahrzeughalter die Busse «auferlegt» (Abs. 1) und er zu deren «Bezahlung» angehalten (Abs. 5) bzw. nicht mit einer solchen «bestraft» oder für diese ausdrücklich «verantwortlich» gemacht wird, widerspiegelt die Unklarheiten im Zusammenhang mit dieser Norm. Im Sinne der Rechtssicherheit sind nach der hier vertretenen Ansicht gewisse Änderungen im Zusammenhang mit der in Art. 7 OBG normierten Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters notwendig. In einem ersten Schritt wird aber die Frage zu klären sein, welchem Rechtsbereich diese Bestimmung zuzuordnen ist. Erst, wenn dies klar ist, können auch die anzuwendenden Grundsätze und Garantien bestimmt und mithin die Rechte und Pflichten des Fahrzeughalters festgelegt werden. Dies ermöglicht wiederum eine für das jeweilige Rechtsgebiet systemimmanente Ausgestaltung von Art. 7 OBG. Zudem ist zu beachten, dass die stetige und rasche Fortentwicklung der Technik das heutige Strassenverkehrsrecht stets vor neue Herausforderungen stellt. Für die Zukunft wird bspw. zu diskutieren sein, ob die Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters auch dann gegeben ist, wenn das Fahrzeug vollautonom fährt oder nicht klar ist, ob die Maschine oder der Mensch selbst das Fahrzeug geführt hat.²⁷⁵⁰

2749 Bedürfnis nach mehr Verkehrssicherheit, Trend der Zunahme von Rechtsvorschriften, Streben nach einer (noch) effizienteren Strafverfolgung und Tendenz zur Verfahrensverkürzung.

2750 Vgl. Art. 1 Bst. v und Art. 8 Ziff. 1 Wiener Strassenkonvention.

Anhang 1: Kantonale rechtliche Informationspflichten des Fahrzeughalters

Appenzell Ausserrhoden

Art. 74 Abs. 1 Ziff. 1 und Abs. 4 StPO (AR): Recht zur Zeugnisverweigerung und seine Ausnahmen (per 01.01.2011 aufgehoben)

¹ Von der Zeugnispflicht sind ausgenommen:

1. der Ehegatte, die Bluts-, Adoptiv- und Stiefverwandten in auf- und absteigender Linie, die Geschwister, der Schwager und die Schwägerin des Beschuldigten.

Besteht die das familiäre Verhältnis begründende Ehe nicht mehr, so gilt das Recht zur Zeugnisverweigerung für Tatsachen, welche sich vor der Eheauflösung zugetragen haben.

[...]

- ⁴ Das Zeugnisverweigerungsrecht nach Abs. 1 Ziff. 1 ist nicht gegeben, wenn es sich bei der Straftat ausschliesslich um eine Übertretung handelt.

Basel-Stadt

§13 StVO (BS): Halterpflichten

- ¹ Die Halterin oder der Halter eines Motorfahrzeuges oder Fahrrades ist verpflichtet, der Polizei Auskunft zu geben, wer das Fahrzeug geführt oder wem sie oder er es überlassen hat. Vorbehalten bleibt das Recht, der Polizei in sinnvoller Anwendung der Bestimmungen der Strafprozessordnung über das Zeugnisverweigerungsrecht die Auskunft zu verweigern.

- ² Die gewerbsmässige Vermieterin oder der gewerbsmässige Vermieter von Motorfahrzeugen hat ausserdem ein Verzeichnis der Mieterinnen und Mieter zu führen, in das die Polizei jederzeit Einsicht nehmen kann.

§ 25 StVO (BS): Strafbestimmungen

- 1 Widerhandlungen gegen die Vorschriften dieser Verordnung werden mit Busse bestraft. Vorbehalten bleiben die einschlägigen Bestimmungen des Schweizerischen Strafgesetzbuches vom 21. Dezember 1937 und des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) vom 19. Dezember 1958.

§ 29 ÜStG (BS): Haftung der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters

- 1 Wird die fehlbare Fahrzeugführerin oder der fehlbare Fahrzeugführer nicht anlässlich einer Widerhandlung, die mit einem Fahrzeug begangen wurde, angetroffen oder angehalten, wird die Ordnungsbusse der oder dem im Fahrzeugausweis eingetragenen Fahrzeughalterin oder Fahrzeughalter auferlegt.
- 2 Der Fahrzeughalterin oder dem Fahrzeughalter wird die Ordnungsbusse schriftlich eröffnet. Sie oder er kann sie innert 30 Tagen bezahlen. Wird die Busse nicht innert 30 Tagen bezahlt, wird das ordentliche Verfahren durchgeführt.
- 3 Nennt die Fahrzeughalterin oder der Fahrzeughalter Name und Adresse der fehlbaren Fahrzeugführerin oder des fehlbaren Fahrzeugführers, wird gegen diese oder diesen das Verfahren nach Abs. 2 eingeleitet.
- 4 Kann mit verhältnismässigem Aufwand nicht festgestellt werden, wer die Widerhandlung begangen hat, hat die Fahrzeughalterin oder der Fahrzeughalter die Ordnungsbusse zu bezahlen, es sei denn, sie oder er macht im ordentlichen Strafverfahren glaubhaft, dass das Fahrzeug gegen ihren oder seinen Willen benutzt wurde und dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindert werden konnte.

Bern

Art. 8 KSVG (BE): Auskunftserteilung bei Widerhandlungen

- 1 Bei Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften ist die Fahrzeughalterin oder der Fahrzeughalter verpflichtet, den Polizeiorganen des Kantons und der Gemeinden Name und Adresse der Fahrzeugführerin oder des Fahrzeugführers bekannt zu geben. Sind mehrere Personen als Fahrzeughalterinnen oder Fahrzeughalter eingetragen, trifft die Auskunftspflicht jede dieser Personen.
- 2 Ist das Fahrzeug auf eine **juristische Person**, eine Personengesellschaft oder eine Einzelfirma immatrikuliert, ist die mit der Führung der Geschäfte betraute Person zur Bekanntgabe von Name und Adresse der Fahrzeugführerin oder des Fahrzeugführers gegenüber den Polizeiorganen des Kantons und der Gemeinden verpflichtet. Sind mehrere Personen mit der Führung der Geschäfte betraut, trifft die Auskunftspflicht jede dieser Personen.

- 3 Vorbehalten bleibt das **Zeugnis- und Auskunftsverweigerungsrecht** in sinn- gemässer Anwendung der Bestimmungen des Gesetzes vom 15. März 1995 über das Strafverfahren (StrV [BE]). [FN 5: Aufgehoben durch EG vom 11.6.2009 zur Zivilprozessordnung, zur Strafprozessordnung und zur Jugendstrafprozess- ordnung; BESG (BE) 271.1]

Art. 18 KSVG (BE): Strafe

- 1 Verstösse gegen die Art. 8 und 16 werden mit Busse bestraft.

Genf

Art. 9A LaLCR (GE): Obligation de renseigner

- 1 En cas d'infraction à la loi sur la circulation routière commise avec un véhicule immatriculé au nom d'une personne morale ou immatriculé sous l'adresse d'une entreprise à raison individuelle, le détenteur de ce véhicule est tenu d'indiquer à la police l'identité du conducteur ou de désigner la personne à laquelle le véhi- cule a été confié.
- 2 Si le détenteur est une personne morale, notamment une société anonyme, l'obligation de renseigner incombe à l'administrateur de la société. Lorsqu'il y a plusieurs administrateurs, l'obligation de renseigner incombe au président du conseil d'administration.
- 3 Celui qui professionnellement loue des véhicules à moteur doit tenir un registre des locataires auxquels la police peut accéder en tout temps.

Art. 18 LaLCR (GE): Disposition pénale

- 1 Les contrevenants aux dispositions de la présente loi sont passibles de l'amende.
- 2 La complicité est punissable.

Graubünden

Art. 3 EGzSVG (GR): Auskunftserteilung

- 1 Die Halterin oder der Halter eines Fahrzeugs ist verpflichtet, der Polizei darü- ber Auskunft zu erteilen, wer es geführt hat oder wem es überlassen wurde. Diese Auskunftspflicht entfällt, wenn die Voraussetzung **des Zeugnisverwei- gerungsrechtes** gemäss Strafprozessordnung [FN 6: SR 312.0] erfüllt ist.

Art. 15 EGzSVG (GR): Strafandrohung

- 1 Übertretungen von Bestimmungen dieses Gesetzes oder gestützt darauf erlas- sener Vorschriften werden mit Busse bis 1000 Franken bestraft.
- 2 ... [aufgehoben]

St. Gallen

Art. 28^{bis} PG (SG): Feststellung der Personalien des Fahrzeugführers

- 1 Die Polizei kann den Halter eines Motorfahrzeuges und jeden, dem ein solches zum Gebrauch überlassen wurde, zur Auskunft verpflichten, wer das Fahrzeug geführt oder wem er es überlassen hat.
- 2 Die Auskunft kann verweigern, wer ein **Zeugnisverweigerungsrecht** nach dem Gesetz über die Strafrechtspflege hat.

Art. 12 UeStG (SG): Missachtung einer polizeilichen Anordnung

- 1 Wer einer Anordnung der Polizei nicht nachkommt, die sie im Rahmen ihrer Befugnisse erlässt, wird mit Busse bestraft.

Tessin

Art. 16 Legge di applicazione (TI): Obbligo di informare

- 1 Se richiesto, il detentore di un veicolo a motore o di un velocipede ha l'obbligo di fornire agli organi di polizia le informazioni necessarie al fine di identificare l'autore di un'infrazione alla LCS commessa con il suo veicolo.
- 2 Sono applicabili per analogia le norme del Codice di procedura penale del 5 ottobre 2007 sui testimoni.

Art. 22 Legge di applicazione (TI): Penalità e sanzioni

- 1 Le contravvenzioni alle norme della presente legge sono punite con la multa fino a CHF 100'000.–.
- 2 Sono riservate le disposizioni penali previste dalla legislazione federale.

Thurgau (per 1. Januar 2022 aufgehoben)

§ 38 EG StGB (TG): Verweigerung der Lenkerangabe

- 1 Wer es als Halterin oder Halter eines Fahrzeuges auf behördliche Anfrage unterlässt, die Lenkerin oder den Lenker des Fahrzeuges zu benennen, wird mit Busse bestraft.

Wallis

Art. 18 AGSVG (VS): Auskunftspflicht

- 1 Der Halter eines Motorfahrzeuges oder eines Fahrrades ist verpflichtet, der Behörde die notwendigen Auskünfte zu erteilen, um den Täter einer mit seinem Fahrzeug begangenen Widerhandlung gegen das SVG ausfindig machen zu können.

- 2 Vorbehalten bleiben die von der Strafprozessordnung vorgesehenen **Befreiungen von der Zeugnispflicht**. Die einvernommene Person ist ausdrücklich auf diese Bestimmungen aufmerksam zu machen.

Art. 27 AGSVG (VS): Strafbestimmungen

- 1 Wer gegen die Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes verstösst, wird, sofern keine andere Strafbestimmung anwendbar ist, mit Haft oder mit Busse bestraft.
- 2 Das Gesetz über die Übertretungen von Polizeivorschriften ist anwendbar.

Zürich

§ 15 Abs. 1 und Abs. 2 VAG (ZH)

- 1 Der Halter eines Motorfahrzeuges oder Fahrrades ist verpflichtet, der Polizei Auskunft zu geben, wer das Fahrzeug geführt oder wem er es überlassen hat. Vorbehalten bleibt das Recht, der Polizei in sinngemässer Anwendung der Bestimmungen der Strafprozessordnung über das **Zeugnisverweigerungsrecht** die Auskunft zu verweigern.
- 2 Der **gewerbsmässige Vermieter von Motorfahrzeugen oder Fahrrädern** hat ausserdem ein Verzeichnis der Mieter zu führen, in das die Polizei jederzeit Einsicht nehmen kann.

§ 18 VAG (ZH)

Zu widerhandlungen gegen die Vorschriften dieses Gesetzes oder der gestützt darauf erlassenen Verordnungen werden mit Busse bestraft. In leichten Fällen kann ein Verweis erteilt werden.

Anhang 2: Vorschriften des nieder- ländischen Rechts betreffend den Fahrzeughalter

Art. 5 WAHV (NL)

Indien is vastgesteld dat de gedraging heeft plaatsgevonden met of door middel van een motorrijtuig waarvoor een kenteken is opgegeven, en niet aanstonds is vastgesteld wie daarvan de bestuurder is, wordt, onverminderd het bepaalde in art. 31, tweede lid, de administratieve sanctie opgelegd aan degene op wiens naam het kenteken ten tijde van de gedraging in het kentekenregister was ingeschreven. Daarbij wordt hij gewezen op het bepaalde in art. 8.

Steht fest, dass die Tat mit oder durch ein Kraftfahrzeug begangen wurde, für das ein amtliches Kennzeichen eingetragen ist, und steht nicht sofort fest, wer die Fahrzeugführerschaft ist, so wird die verwaltungsrechtliche Sanktion unbeschadet des Art. 31 Abs. 2 gegen die Person verhängt, auf deren Namen das Kennzeichen zum Zeitpunkt der Tat in das Fahrzeugregister eingetragen war. Dabei ist er auf die Bestimmungen des Art. 8 hinzuweisen.²⁷⁵¹

Art. 5a WAHV (NL)

Indien is vastgesteld dat de gedraging heeft plaatsgevonden met of door middel van een motorrijtuig, waarmee een aanhangwagen waarvoor een kenteken is vereist, wordt voortbewogen, dan wel waaraan een aanhangwagen waarvoor een kenteken is vereist, is gekoppeld, en niet aanstonds is vastgesteld wie daarvan de bestuurder is, wordt, onverminderd het bepaalde in art. 31, tweede lid, de administratieve sanctie opgelegd aan degene op wiens naam het kenteken van het motorrijtuig ten tijde van de gedraging in het kentekenregister was ingeschreven. Indien het kenteken van het motorrijtuig niet is vastgesteld, wordt, onverminderd het bepaalde in art. 31, tweede lid, de administratieve sanctie opgelegd aan degene op wiens naam het kenteken van de aanhangwagen ten tijde van de gedraging in het kentekenregister was ingeschreven. In beide gevallen wordt hij gewezen op het bepaalde in art. 8.

²⁷⁵¹ Übersetzt am 23. September 2022 mit DeepL.

Steht fest, dass das Verhalten mit oder mittels eines Kraftfahrzeugs stattgefunden hat, mit dem ein zulassungspflichtiger Anhänger gefahren wird oder an das ein zulassungspflichtiger Anhänger angekuppelt ist, und steht nicht sofort fest, wer die Fahrzeugführerschaft ist, so wird die Verwaltungssanktion unbeschadet der Bestimmungen von Art. 31 Abs. 2 gegen die Person verhängt, auf deren Namen das Kennzeichen des Kraftfahrzeugs zum Zeitpunkt des Verhaltens im Kennzeichenregister eingetragen war. Wurde das amtliche Kennzeichen des Kraftfahrzeugs nicht festgestellt, so wird die verwaltungsrechtliche Sanktion unbeschadet des Art. 31 Abs. 2 gegen die Person verhängt, auf deren Namen das amtliche Kennzeichen des Anhängers zum Zeitpunkt der Zuwiderhandlung in das Fahrzeugregister eingetragen war. In beiden Fällen wird er auf die Bestimmungen von Art. 8 aufmerksam gemacht.²⁷⁵²

Art. 5b WAHV (NL)

- 1 *Indien is vastgesteld dat de gedraging heeft plaatsgevonden met of door middel van een motorrijtuig waarmede een niet-kentekenplichtige aanhangwagen wordt voortbewogen, dan wel waaraan een niet-kentekenplichtige aanhangwagen is gekoppeld, en niet aanstonds is vastgesteld wie daarvan de bestuurder is, wordt, onverminderd het bepaalde in art. 31, tweede lid, de administratieve sanctie opgelegd aan degene op wiens naam het kenteken van het trekkend motorrijtuig ten tijde van de gedraging in het kentekenregister was ingeschreven.*
 - 2 *Indien is vastgesteld dat de gedraging heeft plaatsgevonden met of door middel van een kentekenplichtige aanhangwagen, wordt de administratieve sanctie opgelegd aan degene op wiens naam het kenteken van de aanhangwagen ten tijde van de gedraging in het kentekenregister was ingeschreven. Indien het kenteken van de aanhangwagen niet is vastgesteld, dan wel indien de aanhangwagen niet kentekenplichtig is, wordt de administratieve sanctie opgelegd aan degene die ten tijde van de gedraging eigenaar of houder was van de aanhangwagen.*
 - 3 *Indien sprake is van een geval als bedoeld in het eerste of tweede lid dan wordt daarbij gewezen op het bepaalde in art. 8.*
- 1 Steht fest, dass die Tat mit oder durch ein Motorfahrzeug begangen wurde, mit dem ein nicht zulassungspflichtiger Anhänger geführt wird oder an das ein nicht zulassungspflichtiger Anhänger angehängt ist, und steht nicht sofort fest, wer der Lenker ist, so wird die Verwaltungssanktion unbeschadet des Art. 31 Abs. 2 gegen die Person verhängt, auf deren Namen das amtliche Kennzeichen des Zugfahrzeugs zum Zeitpunkt der Tat im Register eingetragen war.
 - 2 Wird festgestellt, dass die Tat mit oder mittels eines zulassungspflichtigen Anhängers begangen wurde, so wird die Verwaltungssanktion gegen die Person verhängt, auf deren Namen die Zulassungsnummer des Anhängers zum Zeit-

punkt der Tat im Zulassungsregister eingetragen war. Wurde die Zulassungsnummer des Anhängers nicht festgestellt oder ist der Anhänger nicht zulassungspflichtig, so wird die Verwaltungssanktion gegen die Person verhängt, die den Anhänger zum Zeitpunkt der Zuwiderhandlung besass oder hielt.

3 Liegt ein Fall nach Abs. 1 oder 2 vor, so wird auf Art. 8 verwiesen.²⁷⁵³

Art. 8 WAHV (NL)

De officier van justitie vernietigt de beschikking indien, in het geval van art. 5 onderscheidenlijk art. 5a, degene op wiens naam het kenteken in het kentekenregister is ingeschreven:

- a. *aannemelijk maakt dat tegen zijn wil door een ander van het motorrijtuig onderscheidenlijk de aanhangwagen gebruik is gemaakt en dat hij dit gebruik redelijkerwijs niet heeft kunnen voorkomen,*
- b. *een voor een termijn van ten hoogste drie maanden schriftelijk bedrijfsmatig aangegane huurovereenkomst overlegt waaruit blijkt wie ten tijde van de gedraging de huurder van het motorrijtuig onderscheidenlijk de aanhangwagen was, dan wel*
- c. *een vrijwaringsbewijs, bedoeld in art. 1, onderdeel i, van het Kentekenreglement, of een verklaring als bedoeld in de art. 31 tot en met 33 van het Kentekenreglement, overlegt waaruit blijkt dat hij ten tijde van de gedraging geen eigenaar of houder meer was van het betrokken motorrijtuig onderscheidenlijk de betrokken aanhangwagen.*

In de onder a, b en c bedoelde gevallen is de officier van justitie bevoegd tot het opleggen van een administratieve sanctie aan degene die de gedraging heeft verricht of aan degene die de huurder van het motorrijtuig onderscheidenlijk de aanhangwagen was, dan wel aan degene aan wie het motorrijtuig onderscheidenlijk de aanhangwagen werd overgedragen. De art. 4, 6 en 7 zijn alsdan van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat de beschikking uiterlijk binnen acht maanden nadat de gedraging heeft plaatsgevonden wordt bekendgemaakt.

Die Staatsanwaltschaft hebt die Anordnung auf, wenn in den Fällen des Art. 5 bzw. des Art. 5a die Person, auf deren Namen die Zulassung des Fahrzeugs im Fahrzeugregister eingetragen worden ist,

- a. plausibel darlegt, dass das Kraftfahrzeug oder der Anhänger gegen ihren Willen von einer anderen Person benutzt wurde und dass sie diese Benutzung vernünftigerweise nicht verhindern konnte,
- b. einen schriftlichen gewerblichen Mietvertrag für einen Zeitraum von höchstens drei Monaten vorlegt, aus dem hervorgeht, wer zum Zeitpunkt des Verhaltens Mieter des Kraftfahrzeugs oder Anhängers war, oder

- c. eine Entschädigungsbescheinigung gemäss Art. 1 Ziff. i der Zulassungsordnung oder eine Erklärung gemäss den Art. 31 bis 33 der Zulassungsordnung vorlegt, aus der hervorgeht, sie er zum Zeitpunkt des Verhaltens nicht mehr Eigentümer oder Halter des betreffenden Kraftfahrzeugs oder Anhängers war.

In den unter a, b und c genannten Fällen ist die Staatsanwaltschaft befugt, gegen die Person, die die Handlung vorgenommen hat, oder gegen die Person, die Mieter des Kraftfahrzeugs bzw. des Anhängers war, oder gegen die Person, der das Kraftfahrzeug oder der Anhänger überlassen wurde, eine Verwaltungsstrafe zu verhängen. Die Art. 4, 6 und 7 gelten dann entsprechend mit der Massgabe, dass die Entscheidung spätestens acht Monate nach dem betreffenden Verhalten bekannt gegeben wird.²⁷⁵⁴

Sachregister

A

- Adäquanz der Kausalität 112
- Administrativmassnahmenverfahren
 - Ablehnung des Ordnungsbussenverfahrens 312
 - Bei Durchführung des Ordnungsbussenverfahrens 210
 - Bei Durchführung des Strafverfahrens 310
 - Besonders leichte Fälle 310
 - Fehlende oder nicht fristgerechte Bezahlung der Ordnungsbusse 312
 - Führerausweisenzug 30, 120, 211, 313, 372
 - Leichte Fälle 311
 - Ordnungsbussenverfahren 272, 309
 - Verkehrssicherheit 314
 - Verwarnung *siehe* Verwarnung
 - Verzicht 55, 310, 313
 - Vorgehen 30
- Akteneinsicht 184, 340
- Alibi 201, 207, 215
- Anhänger 33, 34, 95, 213, 259, 307, 333
- Anhörungsbogen 282, 287, 296
- Äquivalenzprinzip 137
- Arbeitgeber 329
- Asperationsprinzip 305
- Auskunftsverweigerungsrecht 10, 91, 181, 183, 186, 189, 216, 308
- Aussageverweigerungsrecht 10, 91, 181, 183, 186, 189, 205, 216, 308
- Ausschlussgründe
 - Ablehnung 23, 26, 177, 202, 304, 312, 345, 378
 - Alter 21, 313
 - Fehlende oder nicht fristgerechte Bezahlung 23, 26, 37, 177, 202, 304, 312, 313, 317, 340, 345, 358, 369, 378
 - Gesamtbussenbetrag 21, 22, 25, 313
 - Keine Beobachtung durch Polizeiangehörige 21
 - Personenschaden 21, 70
 - Sachschaden 21, 70
 - Überwachungsanlage *siehe* Überwachungsanlage

- Überwachungsanlage *siehe* Überwachungsanlage
- Verfahrenshandlungen gemäss StPO 21
- Weitere geringfügige Strassenverkehrsdelikte 19, 158
- Aussenverweis 162
 - Art. 6f. VStrR 327
 - Art. 78 VZV 354
 - Art. 102 StGB 321
- Ausweispflicht 33
- Autobahn
 - Geschwindigkeitsüberschreitung 324
 - Parkieren 272, 303, 309
 - Zuständigkeitsabschnitte 5
- B**
- Beauftragte Person 279, 351
- Bedenkristformular 36, 37, 40, 357
- Befreiungsbeweis
 - Vergleich zum privatrechtlichen Haftungsausschluss 46
 - Vergleich zur strafrechtlichen Sorgfaltspflicht 46
 - Voraussetzungen 44
- Begünstigung 362
- Benutzungsgebühr 138
- Bescheinigung über die Verantwortlichkeitsfreistellung 349
- Beschleunigungsgebot 153, 201, 288
- Beschlussverfahren
 - Ausbau der Rechte der beschuldigten Person 341
 - Deutschland 268, 342
 - Einwilligung 342
 - Freispruch 268
 - Hauptverhandlung 268
 - Reformatio in peius 268, 342
 - Schweiz 268, 341
 - Vorgehen 268
- Betreibungsverfahren 316
- Beweis des Gegenteils 277, 288, 366
- Beweislastumkehr 205, 214, 217
- Blankettnorm 163
- Blutprobe 7, 98, 106, 170
- Bussgeldbescheid
 - Aufrechterhaltung 266
 - Erlass eines neuen Bussgeldbescheids 267

Reformatio in peius 264, 341

Rücknahme 266

Bussgeldverfahren

Einstellung 265

Staatsanwaltschaft 262

Verfahrensabtretung 262

Verfahrenskosten 265

Verfahrensübernahme 262

Verwaltungsbehörde 261

Vorgehen 261

C

Cannabis 9

D

Derogatorische Kraft des Bundesrechts 97, 153

Deutsch-schweizerischer Polizeivertrag 74, 316

Dispositionsmaxime 196

Double instance 269

Drittverschulden 115

E

Eigenhändige Delikte 77

Eigentumsgarantie 160, 188, 189, 192, 198, 344, 371

Einsprache 200, 266, 269, 341, 342, 367

Einspruch 266, 341

Einstellung

Bussgeldverfahren 265

Ne bis in idem 210

Schuldunfähigkeit 286

Unbekannte Täterschaft 40

Verfahrenskosten 30, 284, 366, 367, 369

Verjährung des Ordnungsbussentatbestands 285

Verzicht auf die Strafverfolgung 265

Wegfallen von Delikten 21

Einwände des Fahrzeughalters

Aussage gegen Aussage-Situation 41

Befreiungsbeweis *siehe* Befreiungsbeweis

Behauptung, nicht tatsächlicher Halter zu sein 288

Benennung der Täterschaft 39, 40, 45

Bestreitung des Sachverhalts 27

Einleitung des Ordnungsbussenverfahrens trotz Ausschlussgrund 26

Einleitung des Verfahrens ohne sachlichen Grund 29, 263

- Falsche Annahme von Ausschlussgründen 22
- Fehlende Kenntnis von der Täterschaft trotz Benennung 284, 287
- Fehlende Ortskenntnis 77
- Fehlerhafte Adressierung durch die Polizei 29, 264
- Fehlerhafte Verzeigung 25
- Leasingvertrag *siehe* Leasingvertrag
- Leihvertrag *siehe* Leihvertrag
- Mietvertrag *siehe* Mietvertrag
- Verfahrensverzögerung 288
- Verzeigung trotz Bezahlung der Busse 28
- Zustellungsfehler 29, 47
- Eisenbahn
 - Fahrzeuge 95
 - Störerprinzip 112
- Elektro-Stehroller 5
- Engel-Kriterien
 - Art und Schwere der angedrohten Sanktion 127
 - Art und Schwere der Widerhandlung 123
 - Einordnung der Vorschrift nach nationalstaatlichem Recht 121
- Entkriminalisierung 26, 192, 198, 255, 359, 361, 364
- Entlastende
 - Beweismittel 206
 - Momente 200, 288, 351
- Entschädigung 50, 92, 268, 342
- Entzug
 - Sicherungsentzug 120, 211
 - Warnungsentzug 120, 210, 211
- Erfolgsstrafrecht 76, 223, 361
- Ersatzfreiheitsstrafe 121, 129, 155, 179, 224, 225, 227, 360, 367
- F**
- Fahreignungsregister 272
- Fahrräder 34, 94, 95, 97
- Fahrtenbuchauflage
 - Aufbewahrungsfrist 375
 - Bei der Bussenerhebung 372
 - Bei der Kostenregelung 372
 - Dauer 375
 - Eintragung im IVZ 375
 - Hinweis im Ordnungsbussenverfahren 375
 - Kosten 371

- Rechtliches Gehör 374
- Sanktionierung 354, 376
- Speicherung im deutschen Fahrzeugregister 274
- Überwachung des Fahrzeugs *siehe* Überwachung des Fahrzeugs
- Unbekannte Täterschaft 274
- Verfügung 376
- Verhältnismässigkeit 371, 373
- Verwarnungsverfahren 373
- Vollzug 375
- Wiederholte Verkehrsregelverletzungen 373
- Zuständigkeit 372
- Fahrzeugausweis
 - Ausnahmen von der Ausweispflicht 33
 - Ausweispflichtige Fahrzeuge 33
 - Einziehung 333
 - Erteilung 34, 332
 - Meldepflicht 312, 319, 332, 351
 - Überlassen des Fahrzeugs an eine Person ohne Ausweis 332
 - Unternehmen 54, 56, 88, 164, 280, 295, 318
 - Verweigerung 333
- Fahrzeugregister 280
- Faires Verfahren 94, 153, 169, 185, 199, 222, 232, 340
- Familienleben 94, 110, 183
- Finanzielle Haftung 109, 110, 225, 242
- Freie Beweiswürdigung 153
 - Beurteilungsfreiheit des Gerichts 204, 206, 216
 - Entlastende Beweismittel *siehe* Entlastende
- Freispruch 21, 30, 40, 89, 187, 203, 206, 207, 209, 210, 223, 268, 286, 367, 368
- Führerausweisentzug 211, 313
 - Ausschluss des Ordnungsbussenverfahrens 310
 - Sicherungsentzug 120, 211
 - Strafcharakter 211
 - Warnungsentzug 120, 210, 211
- Fussgänger 275
- G**
- Gebühr
 - Benutzungsgebühr 138
 - Definition 134
 - Konzessionsgebühr 138
 - Verwaltungsgebühr 139

- Geburtsdatum 22, 87, 315, 346, 347
- Gefährdung 18, 19, 69, 70, 114, 182, 226, 312, 314
- Gefährdungshaftung 68, 223, 224, 250
- Geldbusse 261, 302, 303, 304, 309, 317
- Gemeinlastprinzip 136
- Gemischte Straftat 124
- Generalprävention 9, 12, 96, 128, 191, 224
- Geschäftsherrenverantwortlichkeit
 - Abgrenzung zur Strafbarkeit des Arbeitgebers/Vorgesetzten gemäss SVG 329
 - Abgrenzung zur Unternehmensstrafbarkeit/Unternehmensverantwortlichkeit 327
 - Abgrenzung zur Vertreterverantwortlichkeit 328
 - Anwendbarkeit im Ordnungsbussenbereich 330
 - Aussenverweis in Art. 7 OBG 328
 - Garantenstellung gemäss Art. 6 VStrR 328, 331, 336
 - Kantonalrechtliche Informationspflicht des Geschäftsherrn 338
 - Sonderstellung gemäss Art. 7 VStrR 329
 - Überwachung des Fahrzeugs *siehe* Überwachung des Fahrzeugs
 - Unbekannte verantwortliche Person 330
 - Verletzung einer Rechtspflicht 217, 319
- Geschwindigkeitsüberschreitung 10, 22, 77, 130, 174, 186, 275, 307
- Gesetzmässigkeitsprinzip 158, 160, 355, 357
- Gewaltentrennung 154
- Grundrechte 153, 187
- Grundsatz der freien Beweiswürdigung
 - Beurteilungsfreiheit durch materiellen Halterbegriff 350
 - In dubio pro duriore 202
 - In dubio pro reo 202
 - Regelungsvorschläge 350
 - Verletzung 202, 390
- Grundsatz der Öffentlichkeit des gerichtlichen Verfahren *siehe* Öffentlichkeitsgrundsatz

H

- Haftpflicht des Motorfahrzeughalters
 - Abgrenzung zur Halterverantwortlichkeit gemäss Art. 7 OBG 67, 224
 - Befreiungsbeweis 46
 - Eintragung im Fahrzeugausweis 277
 - Familienhaupthaftung 46
 - Indizienwirkung 277

- Mithalterschaft 278
- Personenschaden 224
- Sachschaden 224
- Sorgfaltsbeweis 46
- Tierhalterhaftung 46
- Unternehmenshaftung 166
- Versicherung 333
- Wiederherstellung des ordnungsgemässen Zustands 224
- Halterbegriff
 - Formeller 31, 35, 76, 165, 277
 - Haftpflichtrechtlicher 31, 35
 - Indizienwirkung *siehe* Indizienwirkung
 - Materieller 31, 35, 224, 276, 350
 - Verfügungsgewalt 32
 - Verfügungsverantwortung 32
- Handlungsprogramm *Via sicura* 11, 73, 107, 314
- Hauptverfahren
 - Aktenübersendung an das Gericht 267
 - Aktenübersendung an die Staatsanwaltschaft 267
 - Anfechtbarkeit des Kostenentscheids 268, 269, 345
 - Gebühr des Kostenentscheids 268
 - Schriftliches Beschlussverfahren 268
 - Vorgehen 267
- Höhere Gewalt 115, 204
- Hybridnorm 150, 152, 171, 246
- I**
- Individualäquivalenz 135, 136, 352
- Individuallastprinzip 136
- Indizienwirkung
 - Deutschland 277
 - Fahrzeugausweiseintrag 31, 206, 352
 - Haftpflichtrechtliches Verfahren 277
 - Registereintrag 350
 - Schweiz 277
 - Strafverfahren 205, 277
- In dubio pro duriore 202
- In dubio pro reo 41, 202
 - Beweiswürdigungsregel 203
 - Definition 203
 - Freispruch 203

Informationspflicht des Fahrzeughalters

- Direkte 76, 83, 175, 176, 189, 364
- Geschäftsherr 338
- Indirekte 175, 180
- Kantonalrechtliche 83, 364
- Verbot des Selbstbelastungszwangs 174

Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ) 34, 49, 54, 226, 280, 349, 375

Inkasso

- Ausländische Behörde 343
- Privates Unternehmen 343
- Unternehmenssitz im Ausland 284, 316

J

Juristische Person 17

Justizgewährleistungspflicht 154

K**Kantonalrechtliche Informationspflicht des Fahrzeughalters**

- Appenzell Ausserrhoden 86
- Basel-Stadt 83
- Bern 89
- Genf 87
- Graubünden 84
- St. Gallen 84
- Strafprozessuale Natur 90
- Tessin 86, 96
- Thurgau 89
- Wallis 85, 96
- Zürich 83

Kausalabgabe

- Definition 134
- Orientierung am Behördenaufwand 136
- Staatliche Leistung und private Gegenleistung 134

Kausalhaftung 224

Kontrollschilder

- Abgabe 332
- Ausfuhr 350
- Führen des Fahrzeugs durch Drittperson 333
- Inverkehrsetzung des Fahrzeugs 33
- Parkieren ohne Kontrollschilder auf öffentlichem Grund 20, 308
- Parkieren ohne Kontrollschilder auf privatem Grund 308

Konzessionsgebühr 138

Kostenauflegung in Deutschland

Adressat 276

Anhörungsbogen 282, 287

Beauftragte Person *siehe* Beauftragte Person

Entkriminalisierung 255

Fliegender Verkehr 275

Indizwirkung 277

Materieller Halterbegriff 276

Mithalterschaft 278

Öffentlicher Verkehrsraum 275

Rechtshilfe 283

Ruhender Verkehr 275

Unangemessener Ermittlungsaufwand 273, 281, 282

Unbilligkeit 286, 365

Unmöglichkeit der Täterermittlung 281

Unternehmen 280

Vereinbarkeit mit rechtsstaatlichen Grundsätzen 253, 301

Verfolgungsverjährung 284

Kostendeckungsprinzip 136**Kostenentscheid 366, 369****Kostenregelung**

Einstellung 366

Ersatzfreiheitsstrafe 367

Hinweis im Strafbefehl 367

Kostenentscheid *siehe* Kostenentscheid

Neuregelung 359, 369

Nichtanhandnahme 366

Polizeirechtliche Kostenregelung 109

Rechtsmittel 367

Verfolgungsverjährung 368

Verhältnismässigkeit 189, 363, 364

Kriminalstrafe 105, 106, 119**Kriminalstrafrecht 127, 131, 132, 191, 217, 306****Kumulationsprinzip**

Deutschland 305

Rechtsgleichheitsgebot 305

Schweiz 305

Übertretungstatbestände 305

L

Landeszeichen 20, 159, 307

Leasingvertrag 279, 289, 346

Legalitätsprinzip

 Analogieverbot 158, 167

 Bestimmtheitsgebot 76, 163, 164

 Definition 160

 Geltungsbereich 160

 Gewohnheitsrecht 161

 Regelungsvorschläge 315

 Unternehmensverantwortlichkeit 161, 163

 Verstoss 55, 160, 247, 387

Leichte Fälle 311

Leicht-Motorfahräder 33

Leihvertrag 41, 278, 279, 289, 346

Lichtsignal 10, 70, 130

M

Materieller Halterbegriff

 Anwendbarkeit des Ermittlungsverfahrens 355

 Anwendbarkeit des Untersuchungsverfahrens 356

 Definition *siehe* Halterbegriff

 Fragen zur Sachverhaltsfeststellung 358

 Vorgehen bei fließendem Verkehr 358

 Vorgehen bei ruhendem Verkehr 357

Menschenwürde 153, 185

Mieterverzeichnis 274, 334, 336, 347, 353

Mietvertrag 41, 45, 278, 279, 289, 334, 346, 353

Mietwagenfirma 315, 334, 347, 348

Mithalterschaft 278, 351

Mittellosigkeit 24, 312

Motorfahräder 33

N

Ne bis in idem 42, 209

 Definition 209

 Identität von Tat 210

 Identität von Täter 210

 Vereinbarkeit 209

Nemo tenetur se ipsum accusare 57, 169, 188, 192, 247, 254, 359

Nichtanhandnahme 21, 30, 40, 210, 265, 285, 366, 367, 369

Nichtigkeit der polizeilichen Verfügung 26, 27

Nichtigkeit des Strafbefehls 27, 28, 165

O

Öffentliche Abgabe

Besondere öffentliche Abgabe 142

Definition 134

Gebühr 137

Kausalabgabe 134

Lenkungsabgabe 140

Steuer 140

Öffentlichkeitsgrundsatz 154, 341

Offizialprinzip 154

Definition 196

Geltungsbereich 196

Private Dienstkräfte 197, 343, 344

Regelungsvorschläge 343

Verstoss 196, 389

Ökonomische Verwaltungs- und Prozessführung 12, 19, 59, 71, 119, 125, 139,
156, 188, 190, 266, 282, 317, 327, 337, 338, 364, 367

Opportunitätsprinzip 154, 317

Ordnungsbusse

Aufheben einer Ordnungsbusse im ordentlichen Strafverfahren 25

Aussprechen einer Ordnungsbusse im ordentlichen
Strafverfahren 24

Echte Strafe 74, 94, 128, 223

Einbringlichkeit 284

Ersatzfreiheitsstrafe nach fixem Umwandlungssatz 79, 155, 226, 227

Fehlende oder nicht fristgerechte Bezahlung 23, 28, 206, 312

Gesamtbussenbetrag 21, 22, 25, 312

Höchstbetrag 7, 44, 128, 129, 179, 305

Kumulationsprinzip 304

Pauschale Bussenerhebung 225, 226, 302, 360

Rechtskraft 28, 264

Strafbefreiung 24, 362

Verhältnismässigkeit 189, 363

Verzeigung trotz Bezahlung der Busse 28

Vollzug 287, 316

Zahlungserinnerung 36, 47, 53, 340, 357, 358, 375

Ordnungsbussentatbestände 18

Bussenliste 1 Anhang 1 OBV 8, 19, 163, 307

Wegfallen von Delikten 21

Ordnungsbussenverfahren

- Ablehnung 23, 27, 30, 184, 206, 312, 313, 340, 358, 369
- Akteneinsicht 184, 340
- Anonymes Verfahren 28
- Ausschluss des Administrativmassnahmenverfahrens 31, 210, 272, 309
- Ausschlussgründe *siehe* Ausschlussgründe
- Begünstigung 362
- Behördenstruktur 345
- Digitalisierung 36, 316, 357, 375
- Einordnung als Strafverfahren 81
- Einwände des Fahrzeughalters *siehe* Einwände des Fahrzeughalters
- Entkriminalisierung 26, 192, 198, 359, 361
- Hinweis auf das kostenpflichtige Strafverfahren 339
- Hinweis auf die Fahrtenbuchauflage 375
- Hinweis auf die Möglichkeit der Ablehnung des Ordnungsbussenverfahrens 340
- Kostenentscheid *siehe* Kostenentscheid
- Kostenfreiheit 29, 303, 370
- Nichtigkeit der polizeilichen Verfügung 27
- Ordnungsbussen-Steckzettel 29, 36, 48, 258, 316, 357, 375
- Quittung 37
- Revision 9, 16, 157, 160, 197, 306
- Übertretungsvorhalt *siehe* Übertretungsvorhalt
- Verfahrensabtretung 263
- Verfahrenserledigung 265
- Vorgehen 18
- Zustellung *siehe* Zustellung

Organverantwortlichkeit

- Abgrenzung zur Unternehmensstrafbarkeit/Unternehmensverantwortlichkeit 327
- Aussenverweis in Art. 7 OBG 328
- Garantenstellung *siehe* Geschäftsherrenverantwortlichkeit
- Verletzung einer Rechtspflicht *siehe* Geschäftsherrenverantwortlichkeit

OSINT-Abfrage 284

P

Parkieren

- Autobahn 303, 309
- Kontrolle 197
- Nichtingangsetzen der Parkuhr 20
- Parkbusse 343

- Parkgebühr 138
- Parkieren ohne Kontrollschilder 20, 308
- Parkverbot 70, 167
- Strassenverzweigung 12
- Überschreiten der Parkzeit 8, 12, 22, 77, 82
- Pauschale Bussenerhebung *siehe* Ordnungsbusse
- Pauschalgebühr 29, 303
- Persönliche Freiheit 96, 110, 160, 188, 189, 192, 344, 371
- Pflichten des Fahrzeughalters
 - Fahrtenbuchauflage *siehe* Fahrtenbuchauflage
 - Mieterverzeichnis *siehe* Mieterverzeichnis
 - Strassenverkehrsrechtliche Pflichten des Fahrzeughalters 331
 - Überwachung des Fahrzeugs *siehe* Überwachung des Fahrzeugs
 - Vorschriftsgemässes Fahrzeug 32, 45
- Polizeiaufgabe
 - Anzeigepflicht der Polizei 317
 - Atemalkoholtest 99
 - Ausschreibung 49, 315, 316, 346
 - Ausübung der Strafrechtspflege 197, 343
 - Beweismittelerhebung und -sicherung 100, 109, 118, 173
 - Blutprobe 98, 106
 - Bussenerhebung 344
 - Gewährleistung von Sicherheit und Ordnung 106, 109
 - Private Dienstkräfte 100
 - Rückweisung an die Polizei 263
 - Sachverhaltsermittlung 199, 369
 - Schnittstellenbereich 106
 - Verkehrskontrolle 10, 98
 - Verstärkte Einflussnahme im Vorverfahren 98, 106, 365
 - Verzeigung 22, 40, 209, 258
 - Verzicht auf die Strafverfolgung 365
 - Vorgehen im Ordnungsbussenverfahren 36
 - Vortest 7, 98
- Polizeipostenregister 130
- Private Dienstkräfte
 - Bussenerhebung 100, 197, 343
 - Delegation an Privatpersonen gemäss kantonalem Recht 100, 197, 344
 - Diskussion in der Schweiz und in Deutschland 258
 - Gewaltmonopol 198
 - Grundrechtseingriff 198, 344

- Hilfstätigkeit 197, 343
- Rekrutierung und Ausbildung 344
- Privatleben 94, 110, 183
- R**
- Radarfoto 207, 216, 348, 358
- Raser 4, 11
- Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens 94, 110, 183
- Rechtliches Gehör 40, 92, 153, 216, 342
- Rechtsgleichheitsgebot
 - Definition 154
 - Geltungsbereich 153, 154
 - Geringfügige Strassenverkehrsdelikte 306
 - Halter eines Schiffes 157
 - Kumulationsprinzip *siehe* Ordnungsbusse
 - Pauschale Bussenerhebung *siehe* Ordnungsbusse
 - Regelungsvorschläge 302
 - Schnittstellenbereich 155
 - Verletzung 54, 153, 246, 386
- Rechtsgüter 226
 - Eigentum 70, 96
 - Geordneter Gang der Rechtspflege 71
 - Individualrechtsgüter 69
 - Kollektivrechtsgüter 71
 - Leib und Leben 70
 - Öffentliches Vermögen 71
 - Persönliche Freiheit 96
 - Präventiver Rechtsgüterschutz 72, 73
 - Rechtsgüterschutz als Aufgabe des Strafrechts 69
 - Strassenverkehr 71
 - Verwaltungsgüter 71
- Rechtshilfe 49, 283, 297, 346
- Rechtshilfeführer 49, 346
- Rechtsmittel
 - Berufung 269
 - Beschwerde 367
 - Beschwerde in Strafsachen 269
- Rechtsmittelverfahren
 - Deutschland 268
 - Reformatio in peius 268
 - Schweiz 268

Rechtsöffnungstitel 165

Rechtsprechung des EGMR

Abwägungslösung 195, 247

Disziplinarrecht 124

Engel-Kriterien 120

Freiheitsstrafen 129

Geldsanktionen 129

Gemischte Straftat 124

Geringfügiges Verkehrsdelikt als Straftat 123

Gesetzgebung 123, 128

Offene Umschreibung des Adressatenkreises 124

Strafcharakter 120

Strafregister 129

Versuchsstrafbarkeit 126

Verteidigungsmöglichkeit 126

Rechtsweggarantie 154

Reformatio in peius 264, 267, 268, 341

Retrospektion 105, 106, 118, 120

Rollstühle 34

S

Schmuggeln verbotener Ware 204, 213

Schnittstellenbereich 155, 305

Schuldprinzip 76, 221

Abkehr vom Schuldprinzip im Ordnungsbussenverfahren 221

Auswirkung wie Strafe bei Bussenerhebung 225

Definition 221, 225

Ersatzfreiheitsstrafe nach fixem Umwandlungssatz *siehe* Ordnungsbusse

Individuelle Vorwerfbarkeit 223, 225

Kostenauflegung in Deutschland *siehe* Kostenauflegung in Deutschland

Mitverantwortlichkeit 16, 62, 108, 118, 133, 135, 139, 182, 223, 278, 362

Pauschale Bussenerhebung *siehe* Ordnungsbusse

Privilegierung des Fahrzeughalters 228

Regelungsvorschläge 359

Schuldübernahme 222

Strafzumessung *siehe* Strafzumessung

Unternehmensverantwortlichkeit 338

Verletzung 60, 220, 250, 391

Schuldstrafrecht 221

- Sicherheitslinie 18
- Sicherungszug 120, 211
- Societas delinquere non potest 280
- Störerbegriff
 - Adäquanz der Kausalität 112
 - Einflussnahme auf die gefahrbringende Sache 111
 - Mittelbarer Verursacher 112, 114
 - Unmittelbarer Verursacher 110
 - Unmittelbarkeitstheorie 112, 114
 - Verhaltensstörer 108, 110
 - Verursacherbegriff 108
 - Weitere Faktoren zur Abklärung der polizeirechtlichen Kostentragungspflicht 113
 - Zumutbarkeit 115
 - Zustandsstörer 108, 111
 - Zweckveranlasser 108, 114
- Störerprinzip 107, 108, 220
- Strafbefehlsverfahren 6
 - Anklageerhebung 267
 - Einsprache 266, 269
 - Erlass eines neuen Strafbefehls 267
 - Festhalten am Strafbefehl 267
 - Hinweis auf den Befreiungsbeweis 348, 367
 - Öffentlichkeitsgrundsatz 341
 - Reformatio in peius 340
 - Überweisung ans Gericht 267, 269
 - Urteilstvorschlag 200, 202, 283
 - Verfahrenseinstellung 267
 - Vieraugenprinzip 345
 - Vorgehen 266
- Strafbehörde
 - Ausübung der Strafrechtspflege 100
 - Gericht 100
 - Polizei 100
 - Staatsanwaltschaft 100
 - Strafkompetenz 69, 100, 198, 343
 - Strafverfolgungskompetenz 100
 - Übertretungsstraftbehörde 100
- Strafcharakter *siehe* Rechtsprechung des EGMR
- Strafregister 129, 190, 226, 327

Strafsubjekt 318, 335

Strafverfahren

Definition der beschuldigten Person 99

Indizienwirkung 277

Kumulationsprinzip *siehe* Ordnungsbusse

Verfahrenskosten 29

Verfahrensverkürzung 6, 8

Wahrheitsfindung 93, 186, 188, 191, 199, 338, 342, 346

Strafverfolgung

Effizienz 5, 12, 167, 233

Öffentliches Interesse 187, 375

Verzicht 265, 317, 362

Strafzumessung

Beweggründe und Ziele des Täters 226

Finanzielle Verhältnisse 79, 155, 227, 337

Gesamtstrafe 305

Gesamtsummensystem 23

Grundsatz 78, 126

Kumulationsprinzip *siehe* Ordnungsbusse

Objektive Tatschwere 226

Pauschale Bussenerhebung *siehe* Ordnungsbusse

Persönliche Verhältnisse 77, 78, 126, 221, 226, 361

Schwere der Verletzung oder der Gefährdung 226

Subjektive Tatschwere 226

Tagessatzsystem 23, 326

Tateinheit 304

Täterkomponente 227, 327, 360

Tatkomponente 227, 361

Tatmehrheit 304

Unternehmensstrafbarkeit 325

Verfahrensverzögerung 43, 288

Vermeidungsmöglichkeit 226

Verminderte Schuldfähigkeit 226

Verwerflichkeit des Handelns 226

Vorleben 77, 78, 126, 221, 226, 361

Wirkung der Strafe auf das Leben der Täterschaft 226, 326

Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit 23

Strassenverkehr

Fliessender 37, 258, 261, 275, 358

Ruhender 36, 100, 197, 256, 258, 275, 344, 357

T**Täterprinzip**

- Abkehr 391
- Definition 231
- Eruierung der wirklich schuldigen Person 231
- Regelungsvorschläge 359
- Unternehmensverantwortlichkeit 338
- Verletzung 61, 220, 231, 250

Tatprinzip 230

Tatverdacht 41, 98, 99, 173

Tierfuhrwerke 34

Treu und Glauben 36, 153

U

Übertretungsstrafbehörde 262

Übertretungsvorhalt 29, 48, 183, 185, 187, 287, 316, 340, 358, 375

Überwachung des Fahrzeugs 110, 158, 274, 328, 331, 333, 336, 353, 362, 371

Überwachungsanlage 8, 21, 42

Unabhängigkeit der Gerichte 153, 204

Unmittelbarkeitstheorie 112, 114

Unschuldsvermutung 74

- Beeinträchtigung 59, 211, 249, 391

- Beweislastumkehr bei Unternehmen 217

- Definition 212

- Geltungsbereich 211

- Regelungsvorschläge 359

- Unternehmensverantwortlichkeit 338

- Verantwortlichkeitsvermutung 204, 213

- Vermutung der Täterschaft 174, 205, 213, 215

Unterliegerprinzip 135

Unternehmensfahrzeug 213, 232, 279, 324, 334

Unternehmensstrafbarkeit

- Aussenverweis in Art. 7 OBG 322

- Ausübung geschäftlicher Verrichtung im Rahmen des Unternehmenszwecks 324

- Begriff des Unternehmens 318

- Deliktsfähigkeit 163

- Einschränkung der Unternehmensstrafbarkeit durch Geschäftsherren- und Organverantwortlichkeit 328

- Ersatzfreiheitsstrafe 326

- Gerichtsstand 324
- Inkasso 284, 316
- Organisationsmangel 217, 319, 323
- Organisationsverschulden resp. Schuld sui generis 325
- Pauschale Bussenerhebung 325
- Schuldprinzip 320
- Strafzumessung 325
- Übertretungen 322
- Unternehmensverantwortlichkeit
 - Aussenverweis in Art. 7 OBG 336
 - Begriff des Unternehmens 318
 - Deliktsfähigkeit 163
 - Gesetzgebung 164
 - Inkasso 284, 316
 - Rechtsprechung des Obergerichts des Kantons Zug 165
 - Sonderordnung 334, 336
 - Strafzumessung 337
 - Übertretungen 164
 - Unverhältnismässigkeit der Ermittlung 335, 337
 - Vergleich zu Art. 7 OBG 335
 - Verletzung rechtsstaatlicher Grundsätze 338
- Untersuchungsgrundsatz 154, 199
 - Abweichung 58, 248, 389
 - Regelungsvorschläge 345
 - Relativierung durch die Informationspflicht 199
 - Verantwortungsübernahme 200, 248
 - Vorverlagerte Faktenfixierung 199
- V
- Veranlasserprinzip 280, 360
- Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters
 - Adressat 31
 - Anwendungsbereich 275, 306
 - Art. 7 OBG als atypische verwaltungsakzessorische Norm 162
 - Befreiungsbeweis 44
 - Begünstigung 362
 - Blankettnorm 75, 162
 - Eigenverantwortliche Entscheidung des Fahrzeughalters 39, 93, 113, 190, 334, 362
 - Fahrzeugausweiseintrag 33

- Fehlende Schuld des Fahrzeughalters 76
- Fehlendes tatbestandsmässiges Verhalten des Fahrzeughalters 75
- Grundrechtseingriff 187
- Juristische Person 17, *siehe* Juristische Person
- Neuregelung 10, 16
- Revision 16
- Sittlicher Vorwurf 139, 181, 215, 223
- Unverhältnismässiger behördlicher Aufwand 36, 282
- Verantwortlichkeitsvermutung 99, 204, 213
- Verjährung 285
- Vorgehen 16
- Verbot des Selbstbelastungszwangs
 - Akteneinsicht 184
 - Angaben zum Alkoholkonsum 170
 - Art und Grad des Zwangs zur Beweiserlangung 172, 175
 - Blutprobe 170
 - Einvernahme 186
 - Existenz angemessener Verfahrensgarantien 172, 179
 - Hinweis auf das kostenpflichtige Strafverfahren 339
 - Hinweis auf die reformatio in peius 340
 - Hinweis auf die Verteidigungsrechte 185, 186, 187
 - Kerngehalt 186
 - Konkludente Zustimmung des Fahrzeughalters 180
 - Konnex zu einem Strafverfahren 172, 173
 - Kriterien 171
 - Missachtung 56, 169, 247, 388
 - Obliegenheiten durch die Akzeptanz der Strassenverkehrsgesetzgebung 180
 - Öffentliches Interesse 173, 187
 - Regelungsvorschläge 339
 - Selbstbelastende Situation 172
 - Teilgehalte 169
 - Verhaltenspflichten bei einem Unfall 169
 - Verwertbarkeit der Beweismittel 172, 175, 185
 - Verzicht auf die Verfahrensgarantien nach Art. 6 EMRK 181
- Verfahrensgarantie 118, 153, 172, 179, 187, 340
- Verfahrenskosten 41
 - Erhebung der Verfahrenskosten im Ordnungsbussenverfahren 21
 - Ermessensweise festgelegte Verfahrenskosten 303
 - Mittellosigkeit 24

- Rechtswidriges/schuldhaftes Verhalten 30, 48, 88, 95, 274, 286, 339, 354, 364, 368
- Verjährung 286
- Verfahrensordnung des schweizerischen Strassenverkehrsrechts
 - Administrativmassnahmenverfahren 30
 - Einordnung von Art. 7 OBG in der Verfahrensordnung des schweizerischen Strassenverkehrsrechts 18
 - Ordentliches Strafverfahren 21
 - Ordnungsbussenverfahren 18
- Verfassungsmässige Rechte 153, 160
- Verfügungsgewalt 35, 276, 289, 350, 352, 354
- Verfügungsverantwortung
 - Abgrenzung zur Verfügungsgewalt 352, 354
 - Begriff 32
 - Bei Personenmehrzahl 351
 - Materieller Halterbegriff *siehe* Halterbegriff
 - Neuregelung 354
 - Überwachung des Fahrzeugs *siehe* Überwachung des Fahrzeugs
- Verhaltensstörer 108, 110
- Verhältnismässigkeit
 - Eignung 189
 - Erforderlichkeit 189
 - Öffentliches Interesse 188
 - Unverhältnismässiger behördlicher Aufwand 282
 - Verhältnismässigkeit i.e.S. 190
 - Wahrung des Kerngehalts 192
- Verhältnismässigkeitsprinzip 153
- Verify 7
- Verjährung
 - Deutschland 284
 - Einstellung 285
 - Nichtanhandnahme 285
 - Schweiz 285
 - Verfahrenskosten 286
 - Verjährungsfrist 284
- Verkehrssicherheit
 - Administrativmassnahmenverfahren 314
 - Entwicklung 1
 - Führerausweisenzug 120, 211
 - Ordnungsbussenverfahren 9

- Sicherheitspolitik im Strassenverkehr 3, 4, 9
- Verhältnismässigkeit 191
- Verteidigungsrecht 215
 - Akteneinsicht 184, 340
 - Auskunftsverweigerungsrecht *siehe* Auskunftsverweigerungsrecht
 - Aussageverweigerungsrecht *siehe* Aussageverweigerungsrecht
 - Befreiungsbeweis *siehe* Befreiungsbeweis
 - Berücksichtigung weiterer entlastender Momente 346
 - Einvernahme 186
 - Hinweis auf das kostenpflichtige Strafverfahren 339
 - Hinweis auf den Befreiungsbeweis 348
 - Hinweis auf die Bescheinigung über die Verantwortlichkeitsfreistellung 349
 - Hinweis auf die reformatio in peius 340
 - Konkludente Zustimmung des Fahrzeughalters 180
 - Leasingvertrag *siehe* Leasingvertrag
 - Leihvertrag *siehe* Leihvertrag
 - Mietvertrag *siehe* Mietvertrag
 - Übertretungsvorhalt 185
 - Vermutung 215
 - Zeugnisverweigerungsrecht *siehe* Zeugnisverweigerungsrecht
- Vertreterverantwortlichkeit 328
- Verursacherprinzip 107, 135, 191, 220
- Verursacherzusammenhang 352
- Verwaltungsakzessorietät 162
- Verwaltungsgebühr 139
- Verwaltungsrechtliche Massnahme
 - Nichtrestitutorische Sanktion 118, 119
 - Pönale Sanktion 118, 119
 - Präventive Massnahme 104
 - Repressive Massnahme 104, 117
 - Restitutorische Sanktion 118, 119
 - Verwaltungsrechtliche Sanktion 104
- Verwarnung 30, 260, 310, 313
- Verwarnungsverfahren
 - Belehrung über das Weigerungsrecht 260, 339
 - Eintrag im Fahreignungsregister 272
 - Fahrtenbuchauflage 373
 - Fehlende oder nicht fristgerechte Bezahlung 260, 262
 - Kostenauflegung 261

- Kostenfreiheit 260, 303, 370
- Verwaltungsbehörde 258
- Verwarnungsgeld 258
- Vorgehen 258
- Vollstreckungshilfe 316
- Vorgesetzte 329
- W**
- Warnungsentzug 120, 210, 211
- Wohnsitz im Ausland 283, 315, 317, 346
- Z**
- Zahlungserinnerung 48, 287, 316
- Zeugnispflicht 92
- Zeugnisverweigerungsrecht 10, 93, 181, 183, 186, 189, 216, 223, 308, 339
- Zustandsstörer 108, 111
- Zustellung
 - Ausland 283
 - Fehlerhafte Adressierung durch die Polizei 29, 264
 - Fehlzustellung 287
 - Nicht abgeholt 49
 - Verweigerte Annahme 49
 - Vollstreckungshilfe 316
 - Wohnsitz im Ausland 49, 307
 - Zustellfiktion 49
 - Zustellungsart 48
 - Zustellungsfehler 47
 - Zustellungs Vorschriften 82
- Zweckveranlasser 108, 114
- Zwischenverfahren
 - Antrag auf die gerichtliche Entscheidung 266
 - Einspruch 266
 - Gültigkeitsüberprüfung 266
 - Reformatio in peius 267
 - Vorgehen 266

Über die Autorin:

Im Frühjahr 2010 beendete Dr. iur. Sonja Mango-Meier ihr Masterstudium mit dem Profil Justiz. Anschliessend an ihre Tätigkeit in zwei Anwaltskanzleien im Kanton Schwyz, war sie mehrere Jahre am Lehrstuhl von Prof. Dr. iur. Andreas Eicker an der Universität Luzern als wissenschaftliche Assistentin tätig. Dabei erhielt sie erstmals die Möglichkeit sich vertieft mit dem Strassenverkehrsrecht zu befassen. Neben Beiträgen in Zeitschriften und Sammelbänden verfasste sie als Mitautorin das Repetitorium zum Nebenstrafrecht (SVG und BetmG). Seit Oktober 2023 arbeitet Dr. iur. Sonja Mango-Meier als Gerichtsschreiberin am Schweizerischen Bundesgericht, nachdem sie zuvor einige Jahre Staatsanwältin des Kantons Schwyz war.

Die Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Luzern hat die vorliegende Arbeit nach erfolgreich bestrittenem Kolloquium im September 2023 auf Antrag von Prof. Dr. iur. Andreas Eicker (Erstgutachter) und Prof. Dr. iur. Gerhard Fiolka (Zweitgutachter) als Dissertation angenommen und mit dem Prädikat *magna cum laude* versehen.

sui generis ist ein Verein, der sich der Förderung des freien Zugangs zu juristischer Literatur, Gerichtsurteilen, Behördenentscheidungen und Gesetzesmaterialien verschrieben hat. Unter dem Label *sui generis* erscheint seit 2014 eine juristische Open-Access-Fachzeitschrift. 2019 erfolgte die Gründung des *sui generis* Verlags.

In der *sui generis* Reihe werden juristische Dissertationen und Habilitationen sowie Lehrbücher und Fachpublikationen einem breiten Publikum zugänglich gemacht. Die Bücher erscheinen als gedruckte Werke und online. Die digitale Version ist weltweit kostenlos zugänglich (Open Access). Die Urheberrechte verbleiben bei den AutorInnen; die Werke werden unter einer Creative-Commons-Lizenz veröffentlicht.

Bisher bei *sui generis* erschienen:

- 053 – Yannick Weber: Die Nichtigkeit im öffentlichen Recht
- 052 – Arezoo Sang Bastian: Between Islamic and Secular Law
- 051 – APARIUZ XXIV: Der Prozess
- 050 – Ricarda Stoppelhaar: Die Indirekte Stellvertretung
- 049 – Martin Seelmann: Strafzumessung und Doppelverwertung
- 048 – Benjamin Clément: Die strafbare Unterlassung der allgemeinen Lebensrettungspflicht
- 047 – Luca Ruggiero: Effets non coordonnés dans le contrôle des concentrations horizontales européennes
- 046 – Miriam Lüdi: Zielkonflikt zwischen Lärmschutz und Siedlungsverdichtung
- 045 – Corina Ingold: Das Kompensationsprinzip im Schweizer Raumplanungsrecht
- 044 – Alex Attinger: Wirtschaftliche Berechtigung – Konzepte und Dogmatik
- 043 – Myriam Christ: Le profilage dans le cadre d’une procédure d’embauche entre particuliers
- 042 – Andreas Wehowsky: Expedited Procedures in International Commercial Arbitration
- 041 – Lukas Valis: Digitale Ökonomie: Erforderlichkeit sektorspezifischer ex-ante Regulierung?
- 040 – Constance Kaempfer: Les mécanismes de mise en œuvre du droit international par les cantons suisses

- 039 – Ruedi Ackermann: Der Mietvertrag mit mehreren Mietern
- 038 – Lukas Hussmann: International anwendbare Streitgenossenschaftsgerichtsstände
- 037 – Nils Reimann: Foreign Electoral Interference: Normative Implications in Light of International Law, Human Rights, and Democratic Theory
- 036 – Jeremias Fellmann: Das Verbot von extremistischen Organisationen im schweizerischen Recht
- 035 – Florent Thouvenin / Eva-Maria Messerle: Zur Geschichte des Eigengebrauchs im schweizerischen Urheberrecht – Entwicklung, Erkenntnisse, Quellen
- 034 – Nora Camenisch: Journalistische Sorgfalt: Rechtliche und medienethische Anforderungen
- 033 – Joséphine Boillat / Stéphane Werly: 20 ans de la transparence à Genève
- 032 – Nicolas Leu: Kritik der objektiven Zurechnung
- 031 – Martin Klingler: Füllung der Gesetzeslücken im schweizerischen Adhäsionsverfahren
- 030 – Christoph Mettler: Der Anscheinsbeweis im schweizerischen Zivilprozess
- 029 – Simone Walser / Nora Markwalder / Martin Killias: Tötungsdelikte in der Schweiz von 1990 bis 2014
- 028 – APARIUZ XXIII: Recht in der Krise
- 027 – Maja Lysienia: Seeking Convergence?
- 026 – Marc Thommen: Introduction to Swiss Law (2nd edition, 2022)
- 025 – Severin Meier: Indeterminacy of International Law?
- 024 – Marina Piolino: Die Staatsunabhängigkeit der Medien
- 023 – Reto Pfeiffer: Vertragliche Rechtsfolge der «Verwendung missbräuchlicher Geschäftsbedingungen» (Artikel 8 UWG)
- 022 – Nicole Roth: Miteigentum an Grundstücken und einfache Gesellschaft
- 021 – Roger Plattner: Digitales Verwaltungshandeln
- 020 – Raphaël Marlétaz: L’harmonisation des lois cantonales d’aide sociale
- 019 – APARIUZ XXII: Unter Gleichen
- 018 – Kristin Hoffmann: Kooperative Raumplanung: Handlungsformen und Verfahren
- 017 – Monika Pfyffer von Altshofen: Ablehnungs- und Umsetzungsraten von Organtransplantationen
- 016 – Valentin Botteron: Le contrôle des concentrations d’entreprises

- 015 – Frédéric Erard: *Le secret médical*
014 – Stephan Bernard: *Was ist Strafverteidigung?*
013 – Emanuel Bittel: *Die Rechnungsstellung im schweizerischen Obligationenrecht*
012 – Christoph Hurni/Christian Josi/Lorenz Sieber: *Das Verfahren vor dem Berner Kindes- und Erwachsenenschutzgericht*
011 – Lorenz Raess: *Court Assistance in the Taking of Evidence in International Arbitration*
010 – David Henseler: *Datenschutz bei drohnengestützter Datenbearbeitung durch Private*
009 – Dominik Elser: *Die privatisierte Erfüllung staatlicher Aufgaben*

Die Bücher 001–008 sind im *Carl Grossmann Verlag* erschienen.

Dieses Werk ist erschienen in der Reihe *sui generis*,
herausgegeben von Marc Thommen.

1. Auflage 31. Juli 2024

© 2024 Sonja Mango-Meier

Abdruck der von der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Universität Luzern genehmigten Dissertation.

Dieses Werk wurde unter einer Creative Commons Lizenz als Open Access veröffentlicht, die bei Weiterverwendung nur die Nennung des Urhebers erfordert (CC BY 4.0 – <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>).



Die Druckvorstufe dieser Publikation wurde vom Schweizerischen Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung unterstützt.

ISBN: 978-3-907297-54-4

DOI: 10.38107/054

Korrektorat: Christoph Meyer

Gestaltung: Müller+Hess, Basel

Druck: Ebner & Spiegel, Ulm

www.suigeneris-verlag.ch

VERANTWO DES FAHRZE

Das vorliegende Werk gibt eine Übersicht über das Ordnungsbussenverfahren und befasst sich eingehend mit Art. 7 OBG. Diese Bestimmung regelt die grundsätzliche Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters bei geringfügigen Widerhandlungen gegen das schweizerische Strassenverkehrsrecht, wenn die Strafverfolgungsbehörde die Täterschaft mit verhältnismässigem Aufwand nicht feststellen konnte. Anlässlich der in der Lehre vorgebrachten Kritik und den Schwierigkeiten in der Praxis bei der Anwendung dieser Norm werden diverse Änderungs- und Ergänzungsvorschläge aufgezeigt. Der nahe Praxisbezug der Arbeit erfüllt nicht nur dogmatische, sondern auch praktische Interessen. Die Zusammenfassungen und Zwischenergebnisse erlauben es, punktgenau und in- nert kürzester Zeit auf die Erkenntnisse der Arbeit zuzugreifen.

sui generis

ISBN 978-3-907297-54-4

DOI 10.38107/054