



Fachbereich WD 7

Einkommensabhängige Bußgelder

Einkommensabhängige Bußgelder

Aktenzeichen: WD 7 - 3000 - 002/26
Abschluss der Arbeit: 13.03.2026 (zugleich letzter Abruf der Internetquellen)
Fachbereich: WD 7: Zivil-, Straf- und Medienrecht, Bauen und Wohnen

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Rechtslage in Deutschland	4
3.	Rechtslage im Ausland	6
3.1.	Norwegen	6
3.2.	Finnland	7
3.3.	Schweden	9
3.4.	Schweiz	11
4.	Fazit	12

1. Einleitung

Obwohl die Anzahl an Verkehrstoten in der Bundesrepublik Deutschland mit 2.770 Verkehrstoten im Jahr 2024 (33 Verkehrstote/1 Mio. Einwohner) verglichen mit noch 11.300 tödlich Verunglückten im Jahr 1991 in der Tendenz rückläufig ist, bleibt die Anzahl der Verkehrsunfälle mit über 2,5 Mio. erfassten Unfällen und 338.705 Personenschäden im Jahr 2024 sowie in den Vorjahren insgesamt weiterhin auf einem hohen Niveau.¹ Trotz des langfristigen Rückgangs der Zahl der Verkehrstoten zeigt das anhaltende Unfallgeschehen, dass verkehrspolitische und rechtliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit weiterhin Gegenstand öffentlicher Diskussion sind.

Auftragsgemäß wird im Folgenden das Konzept von einkommensabhängigen Bußgeldern bei Verkehrsdelikten untersucht. Hierzu wird zunächst in einer kurzen Übersicht die aktuelle Rechtslage hinsichtlich der Bemessung von Geldstrafen und der Verhängung von Bußgeldern in Deutschland dargestellt. Im Anschluss wird aus einer rechtsvergleichenden Perspektive die Rechtslage in den ausgewählten Ländern Finnland, Schweden, Norwegen und der Schweiz erörtert. Dabei soll ein besonderes Augenmerk auf den sachlichen Anwendungsbereich und die Bemessungsgrundsätze für die Höhe einkommensabhängiger Strafen in den jeweiligen Ländern gelegt werden.

2. Rechtslage in Deutschland

In Deutschland werden Bußgelder bei Verstößen gegen Ordnungswidrigkeiten verhängt. Dabei richtet sich die Höhe des Bußgeldes nicht nach dem Einkommen der betroffenen Person, sondern folgt für alle gleichermaßen geltenden Regelsätzen für die jeweilige Ordnungswidrigkeit.

§ 26a Abs. 1 Straßenverkehrsgesetz (StVG)² ermächtigt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, die Bemessung der Bußgelder durch Rechtsverordnung festzulegen. Auf dieser Grundlage können in den Fällen der §§ 24 und 24a StVG, Bußgelder verhängt werden. Die konkrete Höhe der einzelnen Bußgelder ergibt sich aus der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV)³. In der Anlage zu § 1 Abs. 1 BKatV sowie in den dazugehörigen Anhängen ist für jeden einzelnen Verkehrsverstoß die jeweilige Regelbuße ausgewiesen, sodass für jeden Tatbestand ein bestimmter Betrag vorgesehen ist.

Die in der Bußgeldkatalog-Verordnung festgelegten Beträge gelten als Regelsätze. Sie basieren auf gewöhnlichen Tatumständen und setzen in der Regel eine fahrlässige oder vorsätzliche Begehung

1 Statistisches Bundesamt (Destatis), Verkehrsunfälle und Verunglückte im Zeitvergleich (ab 1950), abrufbar unter: [Destatis – Verkehrsunfälle und Verunglückte im Zeitvergleich, Stand 16. Juli 2025](#).

2 Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310), das zuletzt durch das erste Gesetz zur Änderung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 3. Februar 2026 (BGBl. I S. 30) geändert worden ist, abrufbar unter: [Straßenverkehrsgesetz – StVG](#).

3 Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbotes wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. März 2013 (BGBl. I S. 498), welche zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung zur Änderung der Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (eKFVuaÄndV) (BGBl. I S. 32) geändert worden ist, abrufbar unter: [Bußgeldkatalog-Verordnung \(BKatV\)](#).

der Ordnungswidrigkeit voraus (§ 1 Abs. 3 BKatV). Weichen die konkreten Umstände des Einzelfalls hiervon ab, kann die Bußgeldhöhe entsprechend nach oben oder unten angepasst werden.

Zu diesen berücksichtigungsfähigen Tatumsständen zählen jedoch nicht die Einkommensverhältnisse der betroffenen Person, sodass allein aus diesem Grund keine Änderung der Bußgeldhöhe vorgesehen ist.

Für die Berechnungsgrundlage kann zum Vergleich auf die Praxis bei Geldstrafen verwiesen werden. Diese werden einkommensabhängig bemessen. Gemäß § 40 Abs. 2 StGB wird die Höhe eines Tagessatzes durch das Gericht unter Berücksichtigung der persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse des Täters bestimmt. Dabei geht es in der Regel von dem Nettoeinkommen aus, das der Täter durchschnittlich an einem Tag hat oder haben könnte. Das Gericht achtet zugleich darauf, dass dem Täter zumindest das zum Leben unerlässliche Minimum seines Einkommens verbleibt. Ein einzelner Tagessatz wird auf mindestens einen Euro und höchstens 30.000 Euro festgesetzt.

Erteilt der Täter keine Auskunft über sein Einkommen, ist das Gericht befugt, Einkommen, Vermögen und weitere für die Bemessung maßgebliche Grundlagen zu schätzen (§ 40 Abs. 3 StGB). Das Gericht darf dabei nach herrschender Meinung aufgrund des strafprozessualen „nemo-tenetur-Grundsatzes“, nach welchem der Täter nicht verpflichtet ist sich zur Sache zu äußern oder ihn selbst belastende Angaben zu machen, die Schätzungsbefugnis nicht als Instrument einsetzen, um z.B. durch eine überhöhte Schätzung Druck auf einen Täter auszuüben, welcher Angaben über sein Einkommen verweigert.⁴

Die Unterteilung von missbilligten rechtswidrigen Handlungen in „Ordnungswidrigkeiten“ und „Straftaten“ in Deutschland ist nicht per Definition festgelegt und beruht in erster Linie auf kriminalpolitischen Erwägungen des Gesetzgebers. Sie erfolgt grundsätzlich anhand der qualitativen Schwere und der besonderen sozialetischen Verwerflichkeit der jeweiligen Handlung als Unterteilungsmerkmale.⁵ Der Unterteilung liegt der Rechtsgedanke zugrunde, dass das Strafrecht als „ultima ratio“ der staatlichen Gewalt nur dann Anwendung finden soll, wenn die Wahrung der allgemeinen Rechtsordnung, der Schutz der individuellen Rechte der Bürger und die Sühne für besonders schweres Unrecht es unbedingt erforderlich machen.⁶

Für die Verfolgung von Straftaten sind die Polizei, Staatsanwaltschaften und Gerichte als Strafverfolgungsorgane zuständig.⁷ Die Zuständigkeit für die Verhängung von Bußgeldern bei Ordnungswidrigkeiten liegt dagegen bei den Verwaltungsbehörden.⁸

Der deutsche Gesetzgeber hat dabei mit den Tatbeständen § 315b (Gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr), § 315c (Gefährdung des Straßenverkehrs), § 315d (Verbotene

4 Radtke, in: Münchener Kommentar zum StGB, 5. Aufl. 2025, § 40 StGB Rn. 121.

5 Kinzig, in: Tübinger Kommentar zum Strafgesetzbuch, 31. Aufl. 2025, Vor § 38 StGB Rn. 37.

6 Kinzig, in: Tübinger Kommentar zum Strafgesetzbuch, 31. Aufl. 2025, Vor § 38 StGB Rn. 1.

7 Krenberger/Krumm, in: Krenberger/Krumm OWiG, 8. Aufl. 2024, § 1 OWiG Rn. 3.

8 Krenberger/Krumm, in: Krenberger/Krumm OWiG, 8. Aufl. 2024, § 1 OWiG Rn. 4.

Kraftfahrzeugrennen) und § 316 (Trunkenheit im Verkehr) im StGB und dem Fahren ohne Fahrerlaubnis in § 21 StVG einige ausgewählte Verkehrsdelikte aufgrund ihrer besonderen Schwere und Gefährlichkeit als Straftaten eingestuft.

3. Rechtslage im Ausland

3.1. Norwegen

In Norwegen werden Verkehrsdelikte in der Regel mit Geldstrafen geahndet. Bei schwerwiegenden Verstößen können daneben auch der Entzug der Fahrerlaubnis, gemeinnützige Arbeit und/oder Freiheitsstrafen verhängt werden. Diese Sanktionen sind in den §§ 31 und 33 des Straßenverkehrsgesetzes (*vegtraffikloven*)⁹ geregelt.

Die Verordnung über vereinfachte Bußgelder für Verkehrsdelikte (*Forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker*)¹⁰ gilt für geringfügige Verstöße, welche nicht dem Anwendungsbereich des Strafrechts unterfallen und in etwa mit Ordnungswidrigkeiten im deutschen Rechtssystem vergleichbar sind. Dazu gehören in Norwegen z.B. geringfügige Geschwindigkeitsüberschreitungen und bestimmte Verstöße gegen die Verkehrsregeln, wie das Befahren von Sperrzonen oder das Überfahren einer roten Ampel. Die Höhe der Bußgelder ist in § 1 dieser Verordnung ähnlich wie in der deutschen BKatV festgelegt und gilt allgemein für jedes einzelne Ordnungswidrigkeitsdelikt. Demnach werden die Bußgelder für Verstöße nach der Verordnung nicht nach dem Einkommen des Täters bemessen.

Einkommensabhängige Geldstrafen werden im norwegischen Strafrechtssystem ebenso wie in Deutschland allgemein und nicht nur speziell für Verkehrsdelikte angewandt. Schwerwiegendere Verstöße gegen das Straßenverkehrsgesetz, die nicht unter die oben genannte Verordnung über vereinfachte Bußgelder für Verkehrsdelikte fallen, unterliegen daher den allgemeinen Bestimmungen des norwegischen Strafgesetzbuches. Gemäß § 53 Strafgesetzbuch (*straffeloven*)¹¹ sind bei der Verhängung von Geldstrafen als strafrechtliche Sanktion durch ein Gericht neben den Faktoren, die bei der Strafzumessung allgemein berücksichtigt werden, auch die finanziellen Verhältnisse des Täters zu berücksichtigen.

Es ist dabei beispielsweise etablierte Praxis der norwegischen Rechtsprechung, dass bei Verurteilungen wegen Trunkenheit am Steuer gemäß § 31 des Straßenverkehrsgesetzes Geldstrafen in der Regel dem Eineinhalbfachen des Monatsgehalts des Täters entsprechen. Dies ist jedoch keine gesetzlich verbindliche Norm und kann gemäß dem bereits genannten § 53 des Strafgesetzbuches im Einzelfall nach Ermessen des Gerichts an die finanziellen Verhältnisse des Täters angepasst

9 Norwegisches Straßenverkehrsgesetz (auf Norwegisch), abrufbar unter: [Lov om vegtrafikk \(vegtrafikkloven\)](#).

10 Die Verordnung über vereinfachte Bußgelder bei Verkehrsdelikten (auf Norwegisch), abrufbar unter: [Forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker](#).

11 Norwegisches Strafgesetzbuch (auf Norwegisch), abrufbar unter: [Lov om straff \(straffeloven\)](#). Das Strafgesetzbuch ist in einer [inoffiziellen englischen Übersetzung](#) verfügbar. Die inoffizielle Übersetzung beinhaltet nur Änderungen des Gesetzes bis einschließlich zum 1. Januar 2020.

werden. Konkrete Vorgaben zu Art und Weise der Bemessung der Geldstrafe bestehen darüber hinaus nicht.¹²

Als allgemeine Sicherheitsmaßnahme zur Förderung einer vorsichtigen Fahrweise wendet Norwegen darüber hinaus für bestimmte Verkehrsverstöße ein Strafpunktesystem ähnlich dem in Deutschland beim Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg geführten Fahreignungsregister an. Wenn ein Fahrer innerhalb eines bestimmten Zeitraums zu viele Punkte sammelt, kann ihm vorübergehend die Fahrerlaubnis entzogen werden. Die konkreten Voraussetzungen sind in der Verordnung über die Registrierung von Strafpunkten (*Forskrift om prikkbelastning*)¹³ geregelt.

Weitergehende Angaben zu Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten können für Norwegen nicht gemacht werden, da hierzu keine belastbaren Zahlen erhoben werden. Im Vergleich ist allerdings festzustellen, dass Norwegen, trotz vergleichbarer Rechtslage mit lediglich 89 Verkehrstoten im Jahr 2024 (20 Verkehrstote/1 Mio. Einwohner) weniger Verkehrstote als Deutschland zu verzeichnen hat.¹⁴

3.2. Finnland

In Finnland wurde im Jahr 1921 erstmals ein Gesetz zur einkommensabhängigen Verhängung von Geldstrafen eingeführt. Zuvor wurden Geldstrafen stets in Form von Festbeträgen verhängt. Sinn und Zweck dieser Gesetzesänderung sollte es nach dem Willen des finnischen Gesetzgebers sein ein System zu schaffen, dass sich auf Personen in unterschiedlichen finanziellen Verhältnissen gleichermaßen auswirkt. Darüber hinaus sollte die Höhe der Strafe von Währungsschwankungen unabhängig gemacht werden.

Das System wurde seit 1921 mehrfach reformiert, wobei das Grundprinzip aber unverändert geblieben ist. Für Geldstrafen wird zunächst eine Zahl von Tagessätzen verhängt, welche sich nach der Schwere der Tat richtet. Gemäß Kapitel 2a, Abschnitt 1 des finnischen Strafgesetzbuches (*Rikoslaki*)¹⁵ beträgt die gesetzliche Mindestanzahl an Tagessätzen dabei eins und die Höchstzahl 120. Für Gesamtstrafen bei der Aburteilung mehrerer Taten in einem Verfahren erhöht sich die maximale Anzahl von Tagessätzen gemäß Kapitel 7, Abschnitt 3 des Strafgesetzbuches auf 240.

Die Tagessatzhöhe hängt wiederum von der konkreten Zahlungsfähigkeit des Täters ab und ist daher am jeweiligen Einzelfall zu bestimmen. Gemäß Kapitel 2a, Abschnitt 2 des Strafgesetzbuches gilt ein Sechzigstel (1/60) des durchschnittlichen Monatseinkommens des Täters, abzüglich

12 Lovdata (2024) (auf Norwegisch), abrufbar unter: [Fyllekjøring – farlig, dyrt og dumt - Lovdata](#).

13 Verordnung über die Registrierung von Strafpunkten (auf Norwegisch), abrufbar unter: [Forskrift om prikkbelastning](#).

14 Zahlen abrufbar unter: [Statista - Anzahl der Getöteten bei Straßenverkehrsunfällen in Norwegen von 2001 bis 2024](#).

15 Finnisches Strafgesetzbuch (offizielle englische Übersetzung), abrufbar unter: [Rikoslaki 39/1889](#).

der in der „Verordnung über die Höhe von Tagessätzen“ (*Asetus päiväsakon rahamäärästä*)¹⁶ festgelegten Steuern und Gebühren und eines festen Abzugs von 255 Euro Grundsicherung, als angemessener Geldbetrag für einen Tagessatz.

Die primäre Grundlage für die Berechnung des monatlichen Einkommens ist das durchschnittliche Einkommen zum Zeitpunkt der zuletzt durchgeführten Steuerprüfung bzw. eingereichten Steuererklärung des Täters. Gemäß der Verordnung über die Höhe von Tagessätzen wird das durchschnittliche monatliche Einkommen aus dem Bruttoeinkommen und den laufenden Kapitaleinkünften berechnet. Dabei werden auch bestimmte Einkünfte berücksichtigt, die ansonsten von der Steuer befreit sind. Früher wurde ebenfalls das Vermögen des Täters bei der Höhe der Strafsätze für Geldstrafen berücksichtigt. Seit der Abschaffung der Vermögenssteuer in Finnland im Jahr 2006 werden jedoch keine belastbaren Daten mehr über die Vermögensverhältnisse der Einwohner Finnlands erhoben, sodass das Vermögen in der Praxis nur noch selten bei der Bemessung von Geldstrafen herangezogen wird.

Wenn das Einkommen nicht zuverlässig aus den Steuerdaten ermittelt werden kann oder sich seit der letzten Steuererklärung wesentlich geändert hat, kann es auf der Grundlage anderer verfügbarer Informationen geschätzt werden. Nach Auffassung der finnischen Rechtsprechung bedeutet eine „wesentliche Änderung“ dabei eine Änderung des Nettoeinkommens um etwa 20 bis 25 %.

Die Geldstrafe wird vom Gericht auf Grundlage der während des Verfahrens bis zum Zeitpunkt der letzten gerichtlichen Verhandlung vorliegenden Informationen über die Vermögensverhältnisse des Täters verhängt. Handelt es sich um ein Festsetzungsverfahren zur Bestimmung der Höhe der Geldstrafe ohne Gerichtsverhandlung (z.B. auf Antrag der Straßenverkehrsbehörde nach einer gemessenen Geschwindigkeitsübertretung o.Ä.) dann wird auf die bekannten Informationen über die Vermögensverhältnisse zum Zeitpunkt des Eingangs des Verfahrens bei Gericht abgestellt.

Die Höhe des Tagessatzes darf nicht unter dem in der Verordnung über von Tagessätzen festgelegten Mindestbetrag liegen. Dieser beträgt derzeit 6 Euro. Im Gegensatz zum deutschen Strafrecht ist im finnischen Strafrecht nach oben hin keine allgemeine Maximalgrenze für die Höhe eines Tagessatzes festgelegt. Die Höhe des Tagessatzes wird für jeden Ehepartner und jedes unterhaltsberechtigten minderjährige Kind um 3 Euro gemindert.

Die Geldstrafe wird in Finnland als Strafe für weniger schwere Straftaten, aber auch für schwerere Straftaten als Alternative zu einer Freiheitsstrafe verhängt. Verkehrsdelikte gehören dabei nach den statistischen Fallzahlen in Finnland zu den häufigsten Gründen für die Verhängung einer Geldstrafe.

Gemäß Kapitel 2a, Abschnitt 8 des Strafgesetzbuches kann für weniger schwere Delikte ausnahmsweise auch eine feste Geldbuße anstelle einer Geldstrafe nach Tagessätzen festgelegt

16 Verordnung über die Höhe von Tagessätzen (auf Finnisch), abrufbar unter: [Asetus päiväsakon rahamäärästä 609/1999](#).

werden. Von dieser Möglichkeit macht der finnische Gesetzgeber jedoch zurückhaltend Gebrauch. So wird im Straßenverkehr z.B. bei Geschwindigkeitsüberschreitungen bis zu maximal 20 km/h noch eine feste Geldbuße von 200 Euro und für Verstöße gegen die Gurtpflicht eine feste Geldbuße von 70 Euro verhängt.

Da die einkommensabhängige Geldstrafe bereits 1921 in Finnland eingeführt wurde, liegen keine belastbaren statistischen Zahlen zu Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten oder die Einnahmen durch Bußgelder seit der Einführung einkommensabhängiger Geldstrafen vor.¹⁷ Im Jahr 2024 hatte Finnland mit 176 Verkehrstoten zwar einen historischen Tiefststand zu vermelden¹⁸, hochgerechnet auf die Einwohnerzahl ist der Unterschied zu Deutschland mit 31 Verkehrstoten/1. Mio. Einwohner jedoch nur marginal.

3.3. Schweden

In Schweden wurden einkommensabhängige Geldstrafen erstmals im Jahr 1965 eingeführt.

Gemäß Kapitel 25, Abschnitt 1 des schwedischen Strafgesetzbuches (*brottsbalken*)¹⁹ gibt es drei Arten von Geldstrafen: Tagesgeldstrafen (*dagsböter*), feste Geldstrafen (*penningböter*) und standardisierte Geldstrafen (*normerade böter*). Ist für die Straftat keine bestimmte Form der Geldstrafe vorgeschrieben, werden Tagesgeldstrafen verhängt. Anstelle von Tagesgeldstrafen werden feste Geldstrafen verhängt, wenn die Straftat eine Strafe von weniger als 30 Tagessätzen rechtfertigt. Der Anwendungsbereich für standardisierte Geldstrafen ist im schwedischen Strafgesetzbuch sehr begrenzt und folgt einem spezifischen Berechnungssystem, weshalb auf diese der Übersicht halber nicht näher eingegangen wird.

Feste Geldstrafen werden auf mindestens 200 Schwedische Kronen (SEK) und höchstens 4.000 SEK festgesetzt. Ist jedoch ausdrücklich ein niedrigerer Höchstbetrag festgelegt, so gilt dieser (Kapitel 25, Abschnitt 3 des Strafgesetzbuches). Feste Geldstrafen sind nicht einkommensabhängig.

Gemäß Kapitel 25, Abschnitt 2 des Strafgesetzbuches werden Tagesgeldstrafen auf mindestens 30 und höchstens 150 Tagessätze festgesetzt. Wenn hingegen Tagesgeldstrafen als Gesamtstrafe für mehrere Straftaten verhängt werden sollen, können die Tagesgeldstrafen gemäß Kapitel 25, Abschnitte 5 und 6 des Strafgesetzbuches auf maximal 200 Tagessätze festgesetzt werden. Die Höhe eines Tagessatzes wird auf einen Betrag zwischen 50 und 1.000 SEK festgesetzt, der unter Berücksichtigung des Einkommens, des Vermögens, der Unterhaltsverpflichtungen und der allgemeinen finanziellen Verhältnisse des Angeklagten als angemessen erachtet wird. Dementsprechend beträgt die Mindesttagesgeldstrafe 1.500 SEK (30 x 50), während die Höchsttagessatzstrafe

17 Finnland begann erst ab dem Jahr 1922 damit motorisierte Fahrzeuge zentral zu registrieren, Schätzungen zufolge gab es zu diesem Zeitpunkt im gesamten Land lediglich zwischen 1.800 und 2.500 motorisierte Fahrzeuge: [Suomen moottoriajoneuvokanta ennen vuotta 1922](#).

18 Zahlen abrufbar unter: [Statista - Anzahl der Verkehrstoten in Finnland in den Jahren 2001 bis 2024](#).

19 Schwedisches Strafgesetzbuch (offizielle englische Übersetzung, beinhaltet Änderungen bis zum Jahr 2019), abrufbar unter: [Brottsbalken, SFS 1962:700](#).

150.000 SEK (150 x 1.000) oder 200.000 SEK (200 x 1.000) beträgt, sofern sie als Gesamtstrafe für mehrere Straftaten verhängt wird.

Die Festsetzung der Anzahl der Tagessätze erfolgt anhand der allgemeinen Strafzumessungsregeln in Kapitel 29 des Strafgesetzbuches und orientiert sich an der Schwere der Tat.

Für die Festsetzung der Höhe der Tagessätze werden vom Generalstaatsanwalt Richtlinien herausgegeben.²⁰ In der Praxis haben diese Richtlinien einen erheblichen Einfluss auf die Gerichtspraxis, obwohl die Gerichte nicht an die Richtlinien gebunden sind und in jedem Einzelfall unabhängig entscheiden müssen.

Die Tagessatzhöhe wird auf der Grundlage des geschätzten Jahreseinkommens des Täters zum Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung festgesetzt. Das Jahreseinkommen bezieht sich auf das Einkommen vor Steuern abzüglich der Ausgaben, die zur Erzielung des Einkommens angefallen sind. Das Jahreseinkommen umfasst auch fortlaufende Zahlungen oder staatliche Leistungen an den Täter. Dazu gehören beispielsweise Arbeitslosengeld, finanzielle Unterstützung, Studienbeihilfen, Wohngeld und Unterhaltszahlungen. Der Täter kann selbstständige Angaben zu seinen Vermögensverhältnissen machen. In Fällen, in denen die Angaben des Täters nicht glaubwürdig erscheinen, wird das Jahreseinkommen auf Grundlage der dem Gericht verfügbaren Informationen geschätzt.

Wenn der Täter über ein Nettovermögen (die Differenz zwischen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten) von mehr als 1.500.000 SEK verfügt, wird die Tagessatzhöhe um 50 SEK und um weitere 50 SEK für jede weiteren 500.000 SEK erhöht.

Bei einem Täter, der nur über ein geringes oder gar kein bekanntes Einkommen oder Vermögen verfügt, im Einzelfall im Ermessen des Gerichts so festgesetzt, dass sie im Verhältnis zum Lebensstandard angemessen erscheint.

Verkehrsdelikte werden in Schweden im Wesentlichen in zwei Gesetzen geregelt: dem Gesetz über Strafen für Verkehrsdelikte (*Lag om straff för vissa trafikbrott* (TBL))²¹ und der Straßenverkehrsordnung (*Trafikförordning* (TraF))²². Das TBL regelt die schwerwiegendsten Verstöße gegen die Verkehrsregeln, während das TraF weniger schwerwiegende Verstöße regelt.

Die folgenden Verstöße gegen das TBL werden mit einer Tagesgeldstrafe geahndet:

- Unachtsamkeit im Straßenverkehr,

20 Richtlinien des schwedischen Generalstaatsanwalts zur Berechnung der Höhe von Geldstrafen (*Riksåklagarens riktlinjer, Beräkningen av dagsbotsbeloppet vid strafföreläggande 2007:2*) (auf Schwedisch), abrufbar unter: [Riksåklagarens riktlinjer 2007:2](#).

21 Gesetz über Strafen für Verkehrsdelikte (auf Schwedisch), abrufbar unter: [Lag \(1951:649\) om straff för vissa trafikbrott](#).

22 Straßenverkehrsordnung (auf Schwedisch), abrufbar unter: [Trafikförordning \(1998:1276\)](#).

- Fahren ohne Führerschein,
- Fahren unter Alkoholeinfluss,
- Fahrerflucht nach einem Verkehrsunfall.

Die TraF enthält eine Vielzahl von Verkehrsregeln, die beispielsweise die Geschwindigkeitsbegrenzungen, die Vorfahrt, das Parken, die Fahrzeugbeleuchtung usw. regeln. Gemäß Kapitel 14 der TraF stellen feste Geldstrafen anstelle der einkommensabhängigen Tagesgeldstrafen die Hauptsanktion für Verstöße gegen diese Verordnung dar.

Für Schweden liegen keine belastbaren statistischen Zahlen zu Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten seit Einführung der einkommensabhängigen Geldstrafen oder die Entwicklung der Einnahmen aus Bußgeldern für Verkehrsdelikte vor. Im Jahr 2024 gab es in Schweden 213 Verkehrstote (22 Verkehrstote/1 Mio. Einwohner) und lag damit auf einem mit den Vorjahren vergleichbar niedrigen Niveau.²³

3.4. Schweiz

In der Schweiz wurde die einkommensabhängige Geldstrafe mit Inkrafttreten der Revision des Strafgesetzbuches vom 13.12.2002 am 1.1.2007 als neue Sanktion strafbaren Verhaltens eingeführt.

Bei schweren Verkehrsverstößen werden Geldstrafen in Tagessätzen ausgesprochen. Diese sind gemäß Art. 34 schweizerisches Strafgesetzbuch (StGB)²⁴ explizit einkommensabhängig. Ein Tagessatz beträgt höchstens 3000 Franken. Bestimmt es das Gesetz nicht anders, so beträgt die Geldstrafe mindestens einen und höchstens 360 Tagessätze. Die Geldstrafe ergibt sich aus einer Multiplikation der Anzahl Tagessätze mit der Tagessatzhöhe. Die Anzahl der Tagessätze bestimmt sich gemäß Art. 34 Abs. 1 Satz 2 StGB nach dem Verschulden des Täters. Dabei werden neben der Schwere der Tat auch persönliche Lebensverhältnisse des Täters (nicht jedoch die wirtschaftlichen Verhältnisse), Beweggründe der Tat und das Nachtatverhalten (z.B. Geständigkeit, Einsicht, Reue) berücksichtigt.²⁵

Das Gericht hat die Höhe des Tagessatzes auf Grundlage der persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse des Täters zu bestimmen (Art. 34 Abs. 2 Satz 2 StGB). Berücksichtigt werden dabei Einkommen (inklusive den Einkünften aus Kapitalerträgen, Mietzahlungen oder Sozialleistungen), Vermögen, Lebensaufwand, Unterhaltungspflichten und das Existenzminimum. Maßgebend ist die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Täters zum Zeitpunkt des Urteils, wobei Ausgangspunkt der Berechnung das Tagesnettoeinkommen des Täters ist.²⁶ Die Bestimmung der

23 Zahlen abrufbar unter: [Statista - Anzahl der Verkehrstoten in Schweden in den Jahren 2001 bis 2024](#).

24 Schweizerisches Strafgesetzbuch vom 21. Dezember 1937, abrufbar unter: [schweizerisches Strafgesetzbuch - StGB](#).

25 Dolge, in: Basler Kommentar zum Strafgesetzbuch I, 3. Aufl. 2013, Art. 34 StGB Note 39-40.

26 Dolge, in: Basler Kommentar zum Strafgesetzbuch I, 3. Aufl. 2013, Art. 34 StGB Note 45.

Tagessatzhöhe ist Teil der richterlichen Strafzumessung. Das Gesetz setzt hierfür keine Maßstäbe fest, sodass die Strafzumessung durch Ermessen des Gerichts vollständig am Einzelfall bestimmt wird.²⁷ Lassen sich die wirtschaftlichen Verhältnisse des Täters nicht ermitteln oder macht er hierzu keine Angaben, kann das Gericht ein „hypothetisches Durchschnittseinkommen“, welches der Täter aufgrund seiner beruflichen Ausbildung und persönlichen Arbeitsfähigkeit erzielen könnte, schätzen.²⁸

Schwere Verkehrsverstöße sind in der Schweiz in Art. 90 Straßenverkehrsgesetz (SVG)²⁹ geregelt. Hervorzuhebender Unterschied ist dabei, dass nicht allein auf konkrete Handlungen, sondern vielmehr darauf abgestellt wird, ob der Verstoß gegen eine Verkehrsvorschrift zu konkreten Gefährdungen für andere geführt hat. Nur bei Geschwindigkeitsverstößen sind explizite Grenzwerte vorgesehen.

Nicht in Artikel 90 SVG genannte Verstöße, werden ohne die Berücksichtigung persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse mit Ordnungsbußgeldern belegt. Die Ordnungsbußgelder betragen gemäß Art. 1, Bst. 4 Ordnungsbussengesetz (OBG)³⁰ höchstens 300 Franken.

Statistisch gesehen ist die Anzahl von erfassten Delikten nach dem SVG in der Schweiz seit Einführung der einkommensabhängigen Geldstrafe mit 49.819 Delikten im Jahr 2007 und 53.842 Delikten im Jahr 2024 tendenziell leicht angestiegen, wobei diese Zahl einen deutlichen Rückgang vom Spitzenwert von 59.448 Delikten im Jahr 2014 darstellt.³¹

4. Fazit

Die rechtsvergleichende Betrachtung zeigt, dass einkommensabhängige Geldstrafen in den untersuchten Staaten ein etabliertes Instrument der Sanktionierung darstellen, jedoch überwiegend auf den Bereich der Straftaten beschränkt bleiben. Mit Ausnahme von Norwegen erfolgt in allen untersuchten Ländern bei schwereren schweren Verkehrsverstößen eine Bemessung der Geldstrafe nach einem dem deutschen Recht ähnlichen Tagessatzsystem. Stärkere Unterschiede zeigen sich in den einzelnen Ländern jedoch bei der Art der Festsetzung der jeweiligen Tagessatzhöhe, wobei das norwegische Recht kaum feste Vorgaben macht und im Ermessen des Gerichts lediglich die „finanziellen Verhältnisse“ zu berücksichtigen sind, während das finnische Recht sehr konkrete Vorgaben zur Berechnungsmethode enthält.

Demgegenüber werden geringfügige Verkehrsverstöße überwiegend weiterhin mit festen Bußgeldern geahndet. Finnland stellt insoweit eine Ausnahme dar, als dass die einkommensabhängige

27 Dolge, in: Basler Kommentar zum Strafgesetzbuch I, 3. Aufl. 2013, Art. 34 StGB Note 46.

28 Dolge, in: Basler Kommentar zum Strafgesetzbuch I, 3. Aufl. 2013, Art. 34 StGB Note 50.

29 Straßenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958, abrufbar unter: [Straßenverkehrsgesetz – SVG](#).

30 Ordnungsbussengesetz vom 18. März 2016, abrufbar unter: [Ordnungsbussengesetz – OBG](#).

31 Zahlen abrufbar unter: [Statistiken des Bundesamts für Statistik «Verurteilungen für ein Vergehen oder Verbrechen des Strassenverkehrsgesetzes \(SVG\), nach Art und Dauer der Hauptstrafe, ab 2007](#).

Tagessatzstrafe dort auch bei weniger schweren Verkehrsdelikten häufiger Anwendung findet und feste Bußgelder nur ausnahmsweise für sehr geringfügige Verstöße vorgesehen sind.

Es wird deutlich, dass die Unterschiede zwischen Deutschland und den untersuchten Staaten bei einkommensabhängigen Bußgeldern für Verkehrsdelikte nicht in der Bemessung der Sanktionen, sondern vielmehr darin liegen, welche Verstöße als besonders schwerwiegende Straftaten eingestuft sind, um den Anwendungsbereich der einkommensabhängigen Strafen zu eröffnen.
