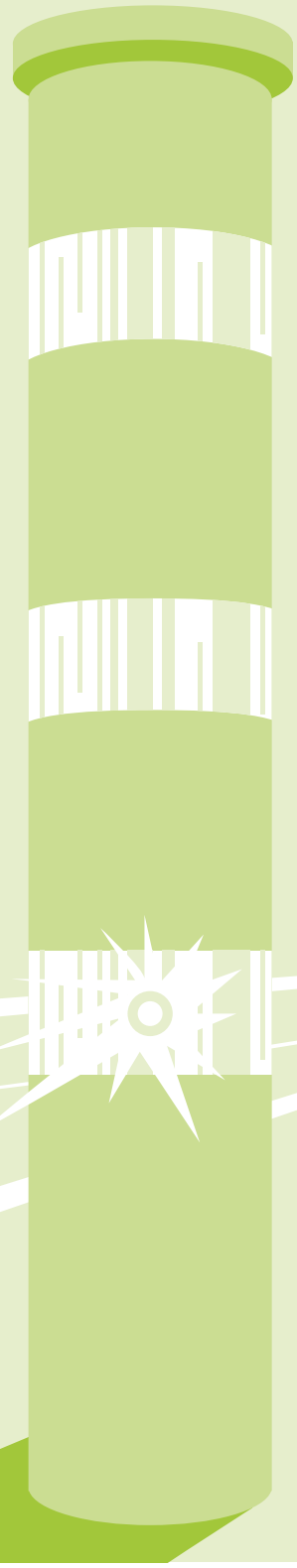
ÜBERWACHUNG GEFÄHRLICHER VERKEHRSVERSTÖSSE

Fahren mit nicht angepasster oder überhöhter Geschwindigkeit, Abstandsverstöße, Trunkenheitsfahrten oder Ablenkung – die Liste regelwidriger Verhaltensweisen im Straßenverkehr ist lang. Mit Gesetzen und Verordnungen sollen Verkehrsunfälle, die aus solchen Regelverstößen resultieren, verhindert werden. Doch zu viele Verkehrsteilnehmende halten sich nicht an die Regeln. Sei es, weil sie die Gefahren des Straßenverkehrs unterschätzen, Fehlverhalten im Straßenverkehr bagatellisieren oder die Angst vor Sanktionen gering ist. Wird man doch einmal „erwischt", ist häufig von „Abzocke" und „Schikane" die Rede.

Im Sinne der Vision Zero sind aus Sicht des DVR eine konsequente und gezielte Verkehrsüberwachung sowie spürbare Sanktionen für eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit zwingend notwendig.

Befragung von Autofahrenden

Aber wie sehen das die Autofahrerinnen und Autofahrer in Deutschland? Welche Rolle spielen Verkehrsüberwachung und Sanktionen in ihrem Mobilitätsalltag? Dazu hat das Meinungsforschungsinstitut Forsa im Auftrag des DVR im August dieses Jahres in einer repräsentativen Online-Umfrage 1.000 Autofahrende befragt.



REPRÄSENTATIVE BEFRAGUNG

Grundgesamtheit der Untersuchung sind deutschsprachige Personen in Deutschland, die in den letzten zwölf Monaten als Fahrerin oder Fahrer eines Pkw im Straßenverkehr unterwegs waren. Im Rahmen der Untersuchung wurden insgesamt 1.010 nach einem systematischen Zufallsverfahren ausgewählte Personen der Grundgesamtheit befragt.

Die Erhebung wurde vom 14. bis 21. August 2025 als Online-Befragung durchgeführt.

Kontrollen erhöhen

Die Befragten sollten für ausgewählte Maßnahmen angeben, ob die Häufigkeit der Kontrollen ihrer Meinung nach erhöht, reduziert oder unverändert bleiben sollte. Jeweils etwa drei Viertel der Autofahrenden sind der Ansicht, dass die Häufigkeit von Kontrollen zur Überwachung der Handynutzung während der Fahrt (76 Prozent) sowie die Häufigkeit von Kontrollen der Fahrtüchtigkeit, insbesondere mit Blick auf Alkohol- und Drogenkonsum (73 Prozent), erhöht werden sollte. Jeweils knapp die Hälfte gibt dabei an, dass die Kontrollen in diesen Bereichen „stark“ erhöht werden sollten. Etwas weniger als ein Viertel meint, dass die Häufigkeit dieser Kontrollen unverändert bleiben sollte. Fast niemand (jeweils zwei Prozent) sagt, dass Kontrollen in diesen Bereichen reduziert werden sollten.

Jeweils etwa die Hälfte meint, dass Abstandskontrollen (53 Prozent), Geschwindigkeitskontrollen (49 Prozent) sowie Kontrollen von Rotlichtverstößen (47 Prozent) häufiger durchgeführt werden sollten als bisher. Jeweils mehr als ein Drittel wünscht sich hier keine Veränderung.

Die Häufigkeit der derzeitigen Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit sollte ...	stark erhöht werden	etwas erhöht werden	unverändert bleiben	etwas reduziert werden	stark reduziert werden
Kontrollen zur Überwachung der Handynutzung während der Fahrt	**49 %**	**27 %**	**20 %**	**1 %**	**1 %**
Kontrollen der Fahrtüchtigkeit, insbesondere in Bezug auf Alkohol- und Drogenkonsum	**42 %**	**31 %**	**24 %**	**1 %**	**0 %**
Kontrollen, ob Abstandsvorschriften eingehalten werden	**22 %**	**31 %**	**38 %**	**4 %**	**2 %**
Geschwindigkeitskontrollen	**24 %**	**25 %**	**37 %**	**9 %**	**3 %**
Kontrollen von Rotlichtverstößen (Überfahren von roten Ampeln)	**22 %**	**25 %**	**46 %**	**4 %**	**1 %**

an 100 Prozent fehlende Angaben = weiß nicht / keine Angabe

Sanktionsrisiko einschätzen

Außerdem konnten die Befragten mit Blick auf verschiedene Verkehrsverstöße angeben, wie hoch ihrer Meinung nach aktuell das Risiko ist, erwischt zu werden. Etwa 50 Prozent der Autofahrenden schätzen das Risiko, beim Fahren mit überhöhter oder nicht angepasster Geschwindigkeit sanktioniert zu werden, als sehr hoch (zehn Prozent) beziehungsweise eher hoch (38 Prozent) ein. Die andere Hälfte (51 Prozent) hält das Risiko für eher niedrig (42 Prozent) oder gar sehr niedrig (zehn Prozent).

Nur jeweils ein Viertel bewertet das Risiko als hoch, dass man beim Überfahren einer roten Ampel (26 Prozent) oder beim Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss (23 Prozent) erwischt wird. Je drei Viertel schätzen das Risiko derzeit als (eher) niedrig ein.

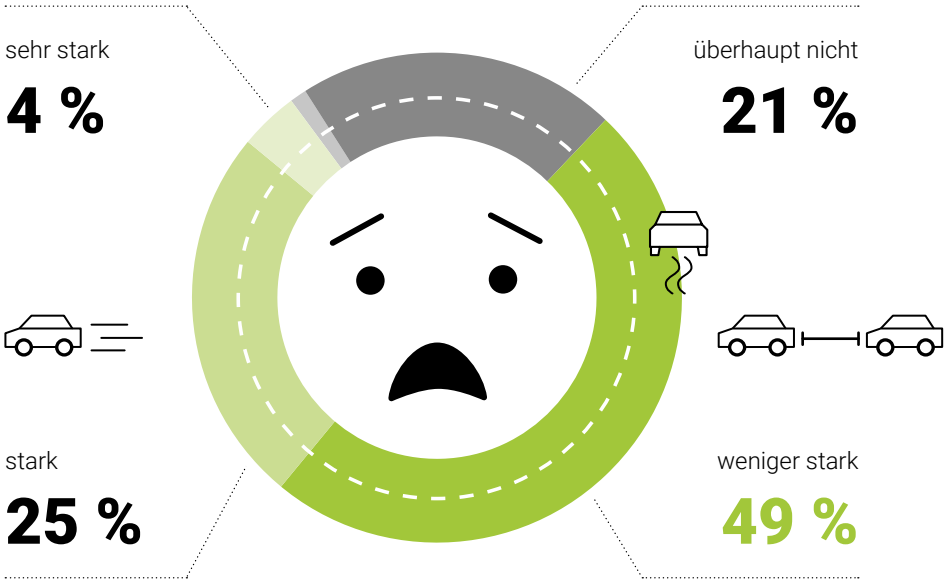
Noch seltener als (sehr) hoch eingeschätzt wird das Risiko, bei der Handynutzung während der Fahrt (15 Prozent) oder bei zu dichtem Auffahren (14 Prozent) ertappt zu werden. Mehr als acht von zehn Autofahrenden bewerten das Risiko, bei diesen Verstößen erwischt zu werden, als (eher) niedrig.

Wie hoch schätzen Sie aktuell das Risiko ein, bei einem Verkehrsverstoß erwischt zu werden?	sehr hoch	eher hoch	eher niedrig	sehr niedrig
Handynutzung während der Fahrt	**5 %**	**10 %**	**46 %**	**37 %**
Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss	**5 %**	**18 %**	**53 %**	**22 %**
zu dichtes Auffahren	**5 %**	**10 %**	**46 %**	**39 %**
Fahren mit überhöhter oder nicht angepasster Geschwindigkeit	**10 %**	**38 %**	**42 %**	**10 %**
Überfahren einer roten Ampel	**4 %**	**22 %**	**51 %**	**21 %**

an 100 Prozent fehlende Angaben = weiß nicht / keine Angabe

Angst vor Sanktionen

Darüber hinaus wurden die Teilnehmenden befragt, wie stark die Angst vor Sanktionen ihr Fahrverhalten beeinflusst. 29 Prozent der Befragten sagen, dass die Angst vor Sanktionen ihr Fahrverhalten sehr stark (vier Prozent) oder stark (25 Prozent) beeinflusst. Knapp die Hälfte (49 Prozent) gibt an, dass ihr Fahrverhalten weniger stark von der Angst vor Sanktionen beeinflusst wird. Dass die Angst vor Sanktionen keinen Einfluss auf ihr Fahrverhalten hat, sagen 21 Prozent.

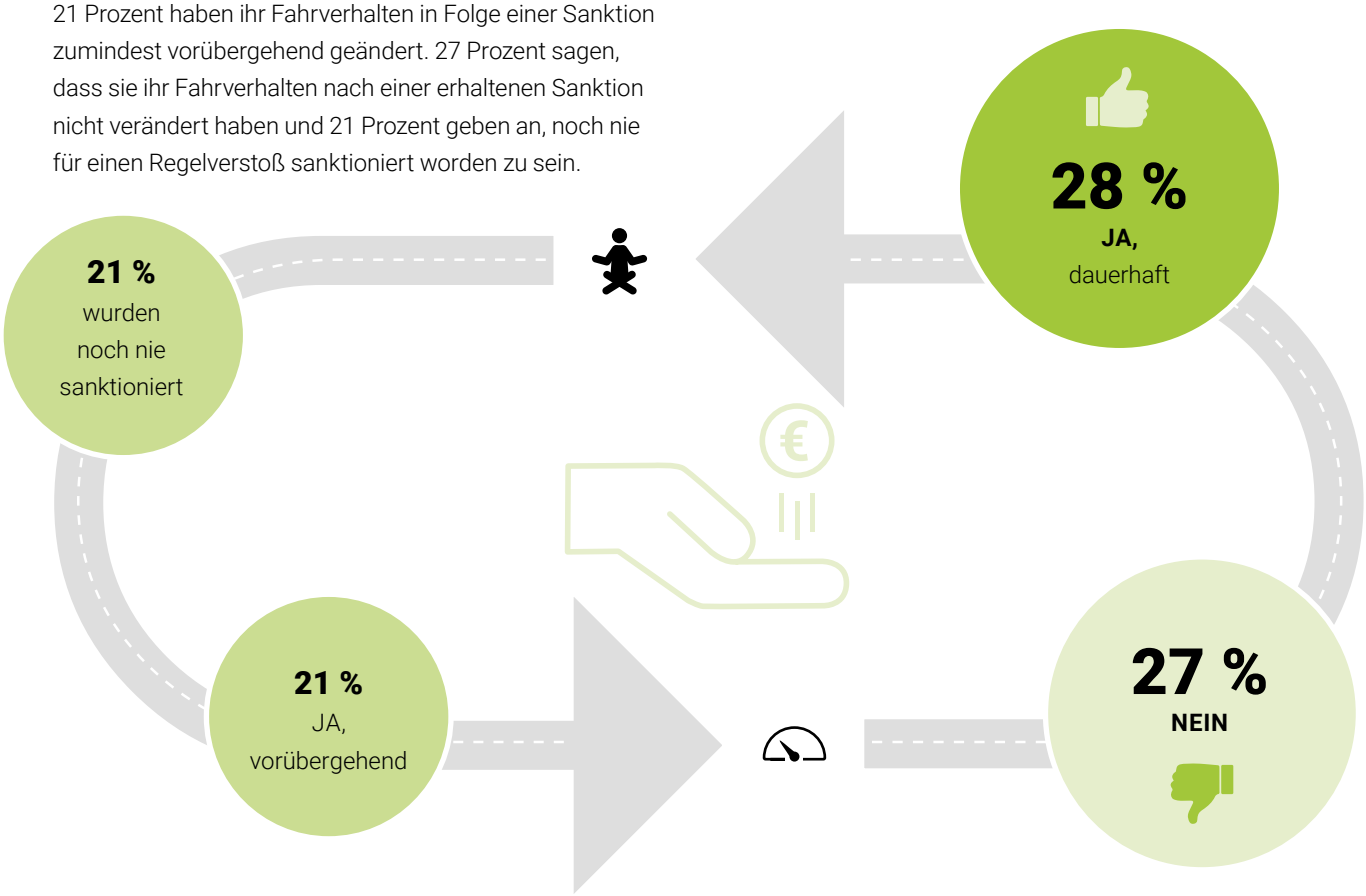


an 100 Prozent fehlende Angaben = weiß nicht / keine Angabe

Einfluss auf das Fahrverhalten

Ferner wurden die Autofahrenden befragt, ob sie nach einem Regelverstoß und einer daraus resultierenden Sanktion ihr Fahrverhalten geändert haben. 28 Prozent geben an, ihr Fahrverhalten nach einem Regelverstoß und einer daraus resultierenden Sanktion dauerhaft geändert zu haben. 21 Prozent haben ihr Fahrverhalten in Folge einer Sanktion zumindest vorübergehend geändert. 27 Prozent sagen, dass sie ihr Fahrverhalten nach einer erhaltenen Sanktion nicht verändert haben und 21 Prozent geben an, noch nie für einen Regelverstoß sanktioniert worden zu sein.

Über 30-Jährige geben etwas häufiger als jüngere Befragte an, ihr Fahrverhalten infolge einer Sanktion angepasst zu haben. Unter 30-Jährige sowie Frauen geben zudem überdurchschnittlich häufig an, noch nie für einen Regelverstoß sanktioniert worden zu sein.



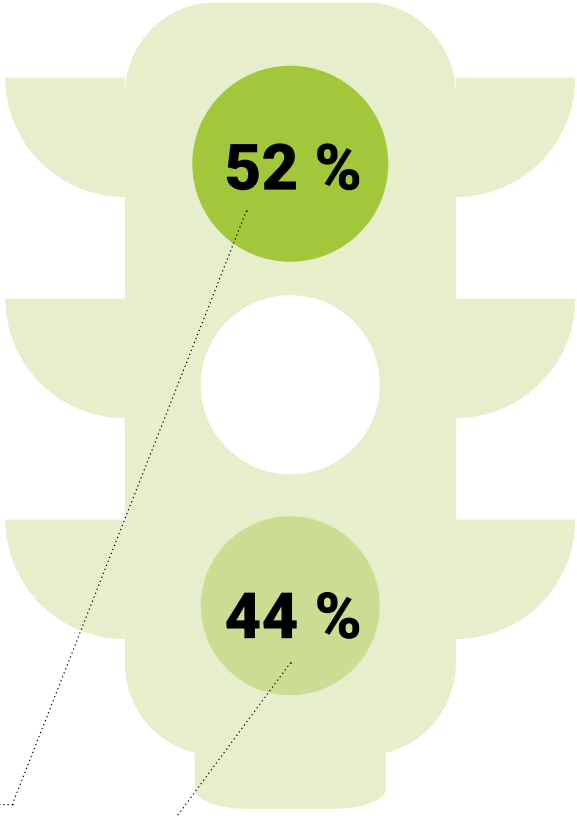
Es haben schon einmal nach einem Regelverstoß ihr Fahrverhalten geändert	JA, dauerhaft	JA, vorübergehend	NEIN	wurden noch nie sanktioniert
Männer	30 %	22 %	32 %	15 %
Frauen	27 %	20 %	23 %	28 %
18- bis 29-Jährige	17 %	21 %	32 %	29 %
30- bis 44-Jährige	27 %	24 %	25 %	22 %
45- bis 59-Jährige	33 %	20 %	28 %	18 %
60 Jahre und älter	30 %	21 %	27 %	21 %

an 100 Prozent fehlende Angaben = weiß nicht / keine Angabe

Bewertung der Sanktionen

Zudem sollten die Befragten angeben, ob sie die derzeitigen Sanktionen als ausreichend betrachten. 44 Prozent der Autofahrenden sind der Meinung, dass die derzeitigen Sanktionen bei Verkehrsverstößen in Deutschland (zum Beispiel Bußgelder oder Fahrverbote) ausreichend sind, um Fehlverhalten im Straßenverkehr zu verhindern. 52 Prozent sagen, dass die Sanktionen verschärft werden sollten.

Frauen und unter 45-Jährige sprechen sich etwas öfter für eine Verschärfung aus als Männer und ältere Befragte. Befragte mit einem Haushaltsnettoeinkommen von mindestens 4.000 Euro sprechen sich etwas häufiger für eine Verschärfung der Sanktionen aus als Befragte mit niedrigerem Haushaltseinkommen.



NEIN, die Sanktionen sollten verschärft werden

JA, die Sanktionen reichen aus

Die derzeitigen Sanktionen bei Verkehrsverstößen in Deutschland (z.B. Bußgelder, Fahrverbote) reichen aus, um Fehlverhalten im Straßenverkehr zu verhindern. Wie bewerten Sie diese Aussage?	**JA,** die Sanktionen reichen aus	**NEIN,** die Sanktionen sollten verschärft werden
Männer	52 %	47 %
Frauen	36 %	57 %
18- bis 29-Jährige	39 %	56 %
30- bis 44-Jährige	38 %	57 %
45- bis 59-Jährige	46 %	51 %
60 Jahre und älter	48 %	48 %
HAUSHALTS-EINKOMMEN: unter 2.500 Euro	44 %	49 %
2.500 bis unter 4.000 Euro	47 %	48 %
4.000 Euro oder mehr	42 %	56 %

an 100 Prozent fehlende Angaben = weiß nicht / keine Angabe

SANKTIONEN

76 % Beschlagnahmung des Fahrzeugs bei besonders schwerwiegenden Verstößen.

55 % Bereits bei geringeren Überschreitungen, z.B. überhöhte Geschwindigkeit, Punkte vergeben und Fahrverbote erlassen.

78 % Wiederholte Verstöße: früher Fahrverbote verhängen.

62 % Bußgelder am Einkommen orientieren.

49 % Deutliche Erhöhung der Bußgelder.

Verschärfung der Sanktionen

Autofahrende, die sich für eine Verschärfung der Sanktionen ausgesprochen haben, sollten angeben, wie die Sanktionen ihrer Meinung nach verschärft werden sollten. Jeweils drei Viertel der Befragten sind der Ansicht, dass bei wiederholten Verstößen früher als bisher Fahrverbote verhängt werden sollten (78 Prozent) beziehungsweise die Polizei die Möglichkeit haben sollte, bei besonders schwerwiegenden Verkehrsverstößen das Fahrzeug zu beschlagnahmen (76 Prozent).

Mehrheitlich sagen die Befragten, die sich eine Verschärfung der Sanktionen wünschen, zudem, dass sich Bußgelder am jeweiligen Einkommen orientieren sollten (62 Prozent) und dass bei bestimmten Verstößen bereits bei geringeren Überschreitungen als bisher Punkte vergeben und Fahrverbote erlassen werden sollten (55 Prozent). Dass Bußgelder deutlich erhöht werden sollten, sagt knapp die Hälfte (49 Prozent), die sich für eine Erhöhung von Sanktionen ausspricht.

Männer, die sich eine Verschärfung wünschen, sind häufiger als Frauen mit dieser Haltung der Ansicht, dass Bußgelder deutlich erhöht werden beziehungsweise sich am jeweiligen Einkommen orientieren sollten. Befragte mit einem Haushaltsnettoeinkommen von unter 2.500 Euro sprechen sich deutlich seltener für eine Erhöhung von Bußgeldern aus als andere Befragte. Dass sich Bußgelder am jeweiligen Einkommen orientieren sollten, fordern sie hingegen nicht häufiger als die anderen Befragten.

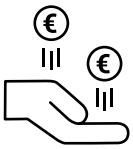
Es sind der Meinung, dass die Sanktionen auf die jeweilige Weise verschärft werden sollten	Männer	Frauen	HAUSHALTSEINKOMMEN unter 2.500 Euro	2.500 bis unter 4.000 Euro	4.000 Euro oder mehr
Wiederholte Verstöße: früher Fahrverbote verhängen.	77 %	79 %	77 %	82 %	77 %
Beschlagnahmung des Fahrzeugs bei besonders schwerwiegenden Verstößen.	79 %	73 %	67 %	81 %	74 %
Bußgelder am Einkommen orientieren.	72 %	54 %	62 %	57 %	64 %
Bereits bei geringeren Überschreitungen, z.B. überhöhte Geschwindigkeit, Punkte vergeben und Fahrverbote erlassen.	53 %	57 %	57 %	60 %	50 %
Deutliche Erhöhung der Bußgelder.	57 %	44 %	36 %	52 %	54 %

Basis: Befragte, die der Meinung sind, dass die derzeitigen Sanktionen bei Verkehrsverstößen in Deutschland verschärft werden sollten

EMPFEHLUNGEN DES DVR

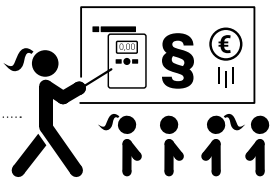
Regelmäßige und sichtbare Überwachung

Der DVR sieht sich durch die aktuellen Umfrageergebnisse in seinen Empfehlungen bestätigt. Die Einhaltung von Verkehrsregeln sollte flächendeckend durch regelmäßige und sichtbare Überwachung verbessert und für die einzelnen Verkehrsteilnehmenden nicht kalkulierbar gestaltet werden. Polizei und Kommunen sollten bei der Einsatzplanung den Sicherheitsaspekt berücksichtigen, um die Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen.

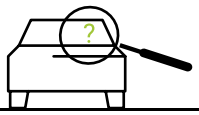


Gefährliche Verkehrsverstöße sollten entsprechend ihrem Risiko sanktioniert werden. Der DVR appelliert deshalb an die Bundesregierung, gemeinsam mit den Ländern eine umfassende Reform des Sanktionensystems zu entwickeln. Dabei seien auch höhere Verwarnungsgeldgrenzen anzustreben.

Qualifiziertes Personal



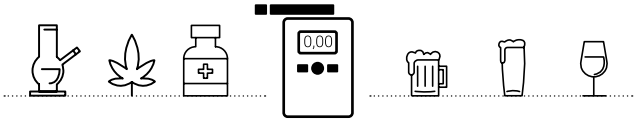
Zur besseren Entdeckung und Ahndung von Verkehrsverstößen sollten die Bundesländer mehr qualifiziertes Personal bei Polizei, Bußgeldstellen und in der Justiz bereitstellen und behördenübergreifend Fortbildungen organisieren.



Zudem sollte die Einführung einer Halterverantwortlichkeit mit der Möglichkeit der Schuldbefreiung, zum Beispiel durch die Fahrerbenennung, geprüft werden. Auch eine Pflicht zur Fahrerbenennung durch den Halter sollte in Betracht gezogen werden, um bei unklaren Fahreridentitäten, etwa bei Geschwindigkeitsüberschreitungen, auf die Halter zurückgreifen zu können.

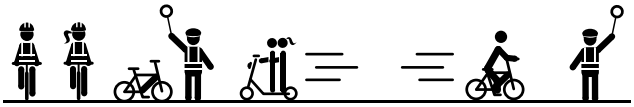
Einheitliche Richtlinien

Es sollte eine bundesweit einheitliche gesetzliche Grundlage für die Verkehrsüberwachung geschaffen werden, um technische Maßnahmen wie Abschnittskontrollen (Section Control) einzuführen und Richtlinien zur Verkehrsüberwachung zu vereinheitlichen. Die Infrastruktur für die Verkehrsüberwachung sollte zudem in die Straßenausstattung integriert werden.

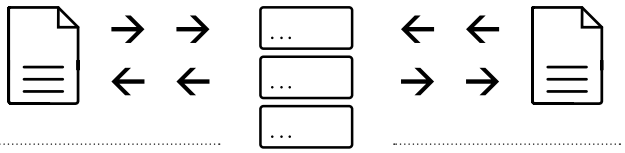


Zur Kontrolle der Fahrtüchtigkeit sollten verdachtsunabhängige Alkohol- und Drogenkontrollen eingeführt werden. Dazu sollte die bisher in § 36 Abs. 5 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) enthaltene polizeiliche Verkehrskontrollbefugnis im Straßenverkehrsgesetz (StVG) neu geregelt werden.

Fahrradstaffeln und Fußstreifen



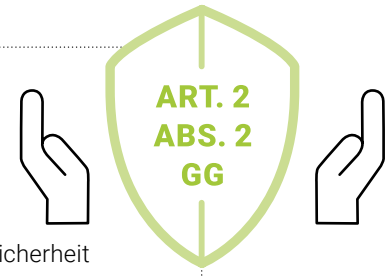
Für Großstädte wird die Einrichtung polizeilicher Fahrradstaffeln und Fußstreifen empfohlen, die Verkehrsverstöße von Radfahrenden und solche, die Radfahrende gefährden, überwachen und aufklären sollen.



Die Bundesländer sollten verkehrssicherheitsrelevante Daten, wie Unfallzahlen, Verkehrsstärken, Ergebnisse aus Verkehrsüberwachungen und Straßendaten, systematisch zusammenführen und für eine zielgenaue Verkehrsüberwachung sowie die Forschung nutzen.

Digitale und bildhafte Geschwindigkeitsanzeigen – sogenannte Dialogdisplays – vor Schulen, Kindergärten, Krankenhäusern oder Altenheimen sollten verstärkt genutzt werden, um das Fahrverhalten präventiv zu beeinflussen.

Wir treten seit vielen Jahren auf der Stelle



Gefährlich werden Verkehrsverstöße dadurch, dass sie Leib und Leben von Menschen gefährden. Den Staat trifft daher die in Art. 2 Abs. 2 Grundgesetz (GG) verankerte Schutzpflicht, alle Maßnahmen zu treffen, um die Verkehrssicherheit der Menschen zu gewährleisten.

Verfassungsrechtlicher Auftrag

Diese Verpflichtung trifft ausnahmslos alle drei Staatsgewalten, angefangen beim Gesetzgeber, über die Verwaltung bis zur Justiz und alle darin beschäftigten Personen, die Entscheidungen rund um den Straßenverkehr zu treffen haben. Es hat allerdings zunehmend den Eindruck, dass dieser verfassungsrechtliche Auftrag nicht von allen betroffenen Institutionen und Personen ernst genommen wird; denn sonst hätten wir eine deutlich bessere, weil geringere Bilanz der Verkehrsunfallopfer und Verkehrsunfälle sowie eine deutlich höhere Bilanz bei den verfolgten und geahndeten Verkehrsverstößen. Wir treten seit vielen Jahren auf der Stelle und erreichen keine messbaren Fortschritte mehr, weil wichtige Entscheidungen nicht getroffen oder nicht in konkrete schützende Maßnahmen umgesetzt werden. Einige Beispiele: Nicht einmal bei den besonders gefährlichen Verkehrsstraftaten, die zu Recht mit den Rechtsfolgen von Geld- und Freiheitsstrafe sowie einer Entziehung der Fahrerlaubnis bewehrt sind, nimmt der Staat seine Schutzaufgabe in einem vertretbaren Umfang wahr. Zahlreiche gefährliche Handlungsweisen wie das Überholen im Überholverbot können im fließenden Verkehr ausschließlich mittels Videokraftfahrzeugen der Polizei erkannt und verfolgt werden. Das ist personalintensiv, aber höchst wirksam und dennoch verzichten viele Polizeidienststellen in den 16 Bundesländern auf eine ausreichend flächendeckende Videoüberwachung. Verstöße bleiben unentdeckt und gefährliche Fahrerinnen und Fahrer bleiben ohne rechtliche Konsequenzen.

Technische Möglichkeiten wie Abstandsmessung und Videoüberwachung der Nutzung von elektronischen Geräten werden zu selten angewandt und dürfen nicht von den Ortspolizeibehörden eingesetzt werden, weil sie allein der Vollzugspolizei überantwortet werden.

> Gefährlich werden Verkehrsverstöße dadurch, dass sie Leib und Leben von Menschen gefährden.

Prof. Dr. jur. Dieter Müller
Leiter des Studienbereichs Verkehrswissenschaften an der Hochschule der Sächsischen Polizei und Vorsitzender des Juristischen Beirats des DVR

Weitere Informationen:

- DVR-Beschluss „Überwachung gefährlicher Verkehrsverstöße“.
- Ausgabe 21 der DVR Schriftenreihe „Verkehrsüberwachung – Staatliche Bevormundung oder Fürsorge?“.
- Ausgabe 25 der DVR Schriftenreihe „Achtsamkeit und Aggression“.