

VISION
ZERO

ÜBERWACHUNG GEFÄHRLICHER VERKEHRS- VERSTÖSSE



Fahren mit **nicht angepasster** oder **überhöher 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** ist es eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, alles Mögliche zu tun, damit ein **Fehler** im Straßenverkehr nicht gleich zum **Tod** oder zu **schwerer Verletzung** führt. Doch welche Möglichkeiten der **Prävention** haben wir, wenn Menschen sich bewusst und gewollt falsch verhalten und dabei nicht nur ihr eigenes Leben, sondern auch das der anderen, leichtfertig aufs Spiel setzen?

Aufklärung und **Öffentlichkeitsarbeit** sind wichtig, reichen allein aber nicht aus, um auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden nachhaltig Einfluss zu nehmen. **Infrastruktur** und **Fahrzeugtechnik** bieten enorme Potenziale, aber auch ihnen sind Grenzen gesetzt. Eine **konsequente** und **gezielte Verkehrsüberwachung** sowie **spürbare Sanktionen** sind für eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit zwingend notwendig.

Manfred Wirsch
DVR-Präsident

Fehlverhalten der Fahrenden bei Unfällen mit Personenschaden

Geschwindigkeit:

39.583



Alkohol:

14.458



Ablenkung:

8.722



Abstand:

44.456



Einfluss anderer berauschender Mittel (z.B. Drogen, Rauschgift):

3.196



Quelle: Statistisches Bundesamt

WELCHE ROLLE SPIELEN VERKEHRSÜBERWACHUNG UND SANKTIONEN IM STRASSENVERKEHR?



Dazu hat das Meinungsforschungsinstitut Forsa im Auftrag des DVR in einer repräsentativen Online-Umfrage 1.000 Autofahrende befragt. (DVR-Umfrage August 2025)

Die Befragten sollten für ausgewählte Maßnahmen angeben, ob die Häufigkeit der Kontrollen ihrer Meinung nach erhöht, reduziert oder unverändert bleiben sollte.

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 %

Außerdem konnten die Befragten mit Blick auf verschiedene Verkehrsverstöße angeben, wie hoch ihrer Meinung nach aktuell das Risiko ist, „erwischt“ zu werden.

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.

sehr stark
4 %

überhaupt nicht
21 %



stark
25 %

weniger stark
49 %

Die Angst vor Sanktionen beeinflusst ihr Fahrverhalten

	sehr stark	stark	weniger stark	überhaupt nicht
Männer	4 %	28 %	48 %	19 %
Frauen	3 %	23 %	50 %	22 %
18- bis 29-Jährige	6 %	27 %	56 %	9 %
30- bis 44-Jährige	3 %	24 %	53 %	19 %
45- bis 59-Jährige	5 %	29 %	44 %	20 %
60 Jahre und älter	3 %	23 %	46 %	27 %

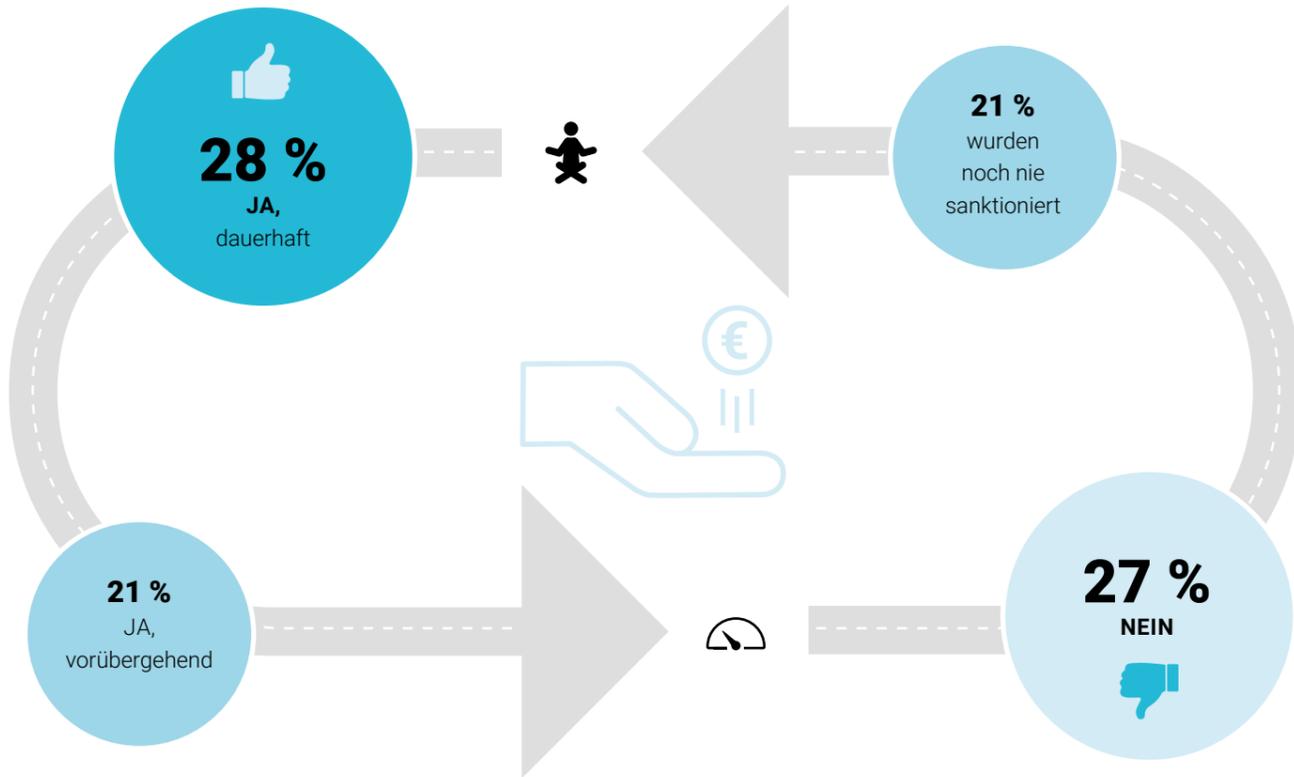
ORTSGRÖSSE (Einwohner)

unter 5.000	4 %	26 %	47 %	24 %
5.000 bis unter 20.000	6 %	27 %	45 %	21 %
20.000 bis unter 100.000	3 %	25 %	46 %	22 %
100.000 bis unter 500.000	3 %	24 %	54 %	16 %
500.000 und mehr	3 %	23 %	52 %	21 %

an 100 Prozent fehlende Angaben = weiß nicht / keine Angabe

VERÄNDERTES FAHRVERHALTEN NACH REGELVERSTOSS

Ferner wurden die Autofahrenden befragt, ob sie nach einem Regelverstoß und einer daraus resultierenden Sanktion, z.B. einem Bußgeld, ihr Fahrverhalten geändert haben.



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 %

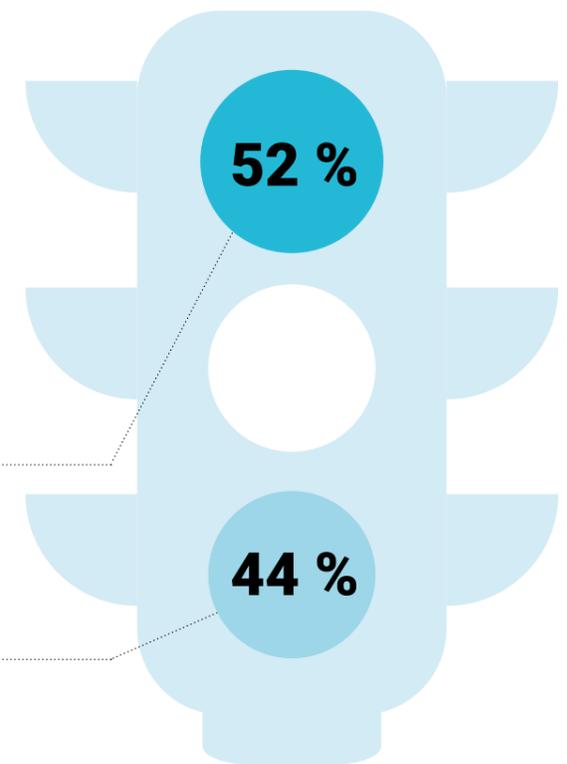
an 100 Prozent fehlende Angaben = weiß nicht / keine Angabe

BEWERTUNG DER SANKTIONEN

Zudem sollten die Befragten angeben, ob sie die derzeitigen Sanktionen als ausreichend betrachten.

NEIN,
die Sanktionen sollten
verschärft werden

JA,
die Sanktionen reichen aus



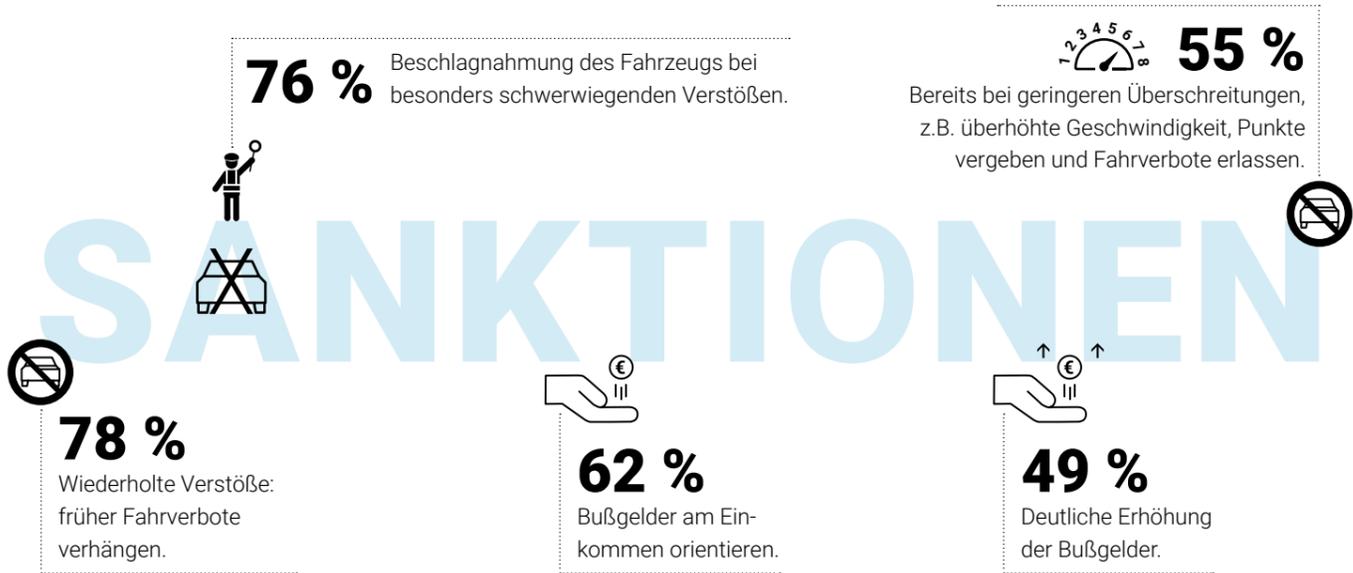
Die derzeitigen Sanktionen bei Verkehrsverstößen in Deutschland (z.B. Bußgelder, Fahrverbote) reichen aus, um Fehlverhalten im Straßenverkehr zu verhindern. Wie bewerten Sie diese Aussage?

	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

VERSCHÄRFUNG DER SANKTIONEN

Autofahrende, die sich für eine Verschärfung der Sanktionen ausgesprochen haben, sollten angeben, wie die Sanktionen ihrer Meinung nach verschärft werden sollten.



Es sind der Meinung, dass die Sanktionen auf die jeweilige Weise verschärft werden sollten

Männer Frauen

Wiederholte Verstöße: früher Fahrverbote verhängen.



77 %

79 %

Beschlagnehmung des Fahrzeugs bei besonders schwerwiegenden Verstößen.



79 %

73 %

Bußgelder am Einkommen orientieren.



72 %

54 %

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



53 %

57 %

Deutliche Erhöhung der Bußgelder.



57 %

44 %

HAUSHALTSEINKOMMEN

unter 2.500 Euro	2.500 bis unter 4.000 Euro	4.000 Euro oder mehr
77 %	82 %	77 %
67 %	81 %	74 %
62 %	57 %	64 %
57 %	60 %	50 %
36 %	52 %	54 %

77 %

82 %

77 %

67 %

81 %

74 %

62 %

57 %

64 %

57 %

60 %

50 %

36 %

52 %

54 %

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

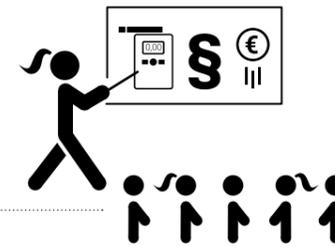
DVR-EMPFEHLUNGEN Verkehrsüberwachung



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. Die **Bundesregierung** wird aufgefordert, **gemeinsam mit den Ländern** eine umfassende **Reform des Sanktionensystems** zu entwickeln. Dabei sind auch **höhere Verwarnungsgeldgrenzen** anzustreben.

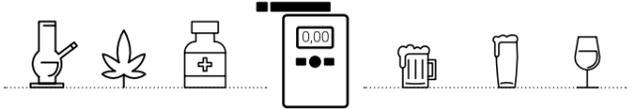


Zur besseren Entdeckung und **Ahndung von Verkehrsverstößen** sollten die Bundesländer mehr qualifiziertes **Personal** bei **Polizei, Bußgeldstellen** und in der **Justiz** bereitstellen und behördenübergreifend **Fortbildungen** organisieren.

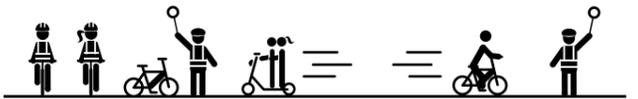


Zudem sollte die **Einführung einer Halterverantwortlichkeit** mit der Möglichkeit der **Schuldbefreiung**, z.B. durch die **Fahrerbenennung**, geprüft werden. Auch eine Pflicht zur **Fahrerbenennung durch den Halter** sollte in Betracht gezogen werden, um bei unklaren **Fahreridentitäten**, etwa bei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

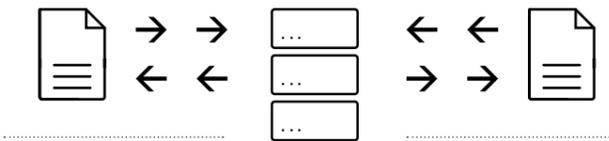
Es sollte eine bundesweit einheitliche **gesetzliche Grundlage** für die **Verkehrsüberwachung** geschaffen werden, um technische Maßnahmen wie **Abschnittskontrollen (Section Control)** einzuführen und **Richtlinien** zur Verkehrsüberwachung zu vereinheitlichen. Die **Infrastruktur** für die Verkehrsüberwachung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



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



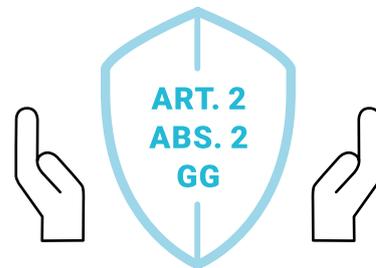
Die **Bundesländer** sollten **verkehrssicherheitsrelevante Daten**, wie Unfallzahlen, Verkehrsstärken, Ergebnisse aus Verkehrsüberwachungen und Straßendaten, systematisch zusammenführen und für eine zielgenaue **Verkehrsüberwachung** sowie die **Forschung** nutzen.



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 GG** verankerte **Schutzpflicht**, alle Maßnahmen zu treffen, um die Verkehrssicherheit der Menschen zu gewährleisten.

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 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.

Prof. Dr. jur. Dieter Müller

Leiter des Studienbereichs Verkehrswissenschaften an der Hochschule der Sächsischen Polizei und Vorsitzender des Juristischen Beirats des DVR

➔ Den DVR- Beschluss „Überwachung gefährlicher Verkehrsverstöße“ finden Sie hier:



➔ Hier geht es zur Ausgabe 21 der DVR Schriftenreihe „Verkehrsüberwachung – Staatliche Bevormundung oder Fürsorge?“:



➔ Die Ausgabe 25 der DVR Schriftenreihe „Achtsamkeit und Aggression“ gibt es hier:



Herausgegeben von:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) e. V.

Jägerstraße 67-69
10117 Berlin

T +49 (0)30 22 66 77 1-0
F +49 (0)30 22 66 77 1-29

info@dvr.de
www.dvr.de



Verantwortlich für den Inhalt:

Stefan Grieger
Hauptgeschäftsführer

Kontakt im DVR:

Jonas Hurlin
Referatsleiter Politik & Recht
jhurlin@dvr.de

Konzept und Redaktion:

Verkehrssicherheit
Konzept & Media GmbH (VKM)
www.vkm-dvr.de

Gestaltung:

Gipfelgold Werbeagentur GmbH
www.gipfelgold.de

Bildnachweis:

VITRONIC GmbH
Wolfgang Bellwinkel – DGUV