



# AG VPA

## Überprüfung der Bußgeldverordnung

### Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten mit hohem Gefährdungsgrad

Erstellt vom Niedersächsischen Ministerium für Inneres und Sport,  
der Direktion Polizeikommissariate und Verkehr der Polizei Hamburg  
und der Deutschen Hochschule der Polizei

---

## Inhaltsverzeichnis

---

<b>1. Auftrag</b>	<b>3</b>
<b>2. Zuständigkeiten</b>	<b>3</b>
<b>3. Interventionsmöglichkeiten im Zusammenhang mit Verkehrsdelikten in Deutschland</b>	<b>4</b>
3.1 Bundeseinheitlicher Tatbestandskatalog	4
3.2 Fahreignungs-Bewertungssystem	4
<b>4. Auswirkungen der Sanktionshöhe auf das Verkehrsverhalten</b>	<b>5</b>
4.1 Entdeckungswahrscheinlichkeit	5
4.2 Höhe und wahrgenommene Härte der Sanktionierung	5
<b>5. Verkehrsordnungswidrigkeiten mit hohem Gefährdungsgrad</b>	<b>6</b>
5.1 Unfallursachen	6
5.2 Tatbestände mit hohem Gefährdungspotential	6
<b>6. Sanktionsandrohung im Ausland</b>	<b>9</b>
6.1 Schweiz	9
6.2 Spanien	10
6.3 Übersicht Europa	10
<b>7. Fazit / Empfehlung</b>	<b>11</b>

## **1. Auftrag**

Mit Schreiben des Vorsitzenden des UA FEK vom 15.07.2016 wurde die AG VPA beauftragt, zur Herbstsitzung des UA FEK am 06./07.09.2016 einen Bericht zu den gegenwärtig in Deutschland bestehenden Bußgeldern bei Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten mit hohem Gefährdungsgrad zu erstellen. Dieser soll außerdem eine Einschätzung enthalten, ob und für welche Bereiche Änderungen angeregt werden sollten.

Grundlage des Auftrages ist der Beschluss der 204. IMK am 15. -17.06.2016 zu TOP 36, der vom AK II an den UA FEK gegeben wurde. Dieser Beschluss wurde bereits im Rahmen der Herbstsitzung der AG VPA am 22./23.06.2016 unter TOP 8.4 thematisiert. Es herrschte Einigkeit darüber, dass im Falle einer Beauftragung der AG VPA durch diese keine rechtlichen Einschätzungen oder konkrete Regelungsvorschläge erstellt werden können.

Vielmehr solle ein Bericht darstellen, bei welchen Tatbeständen eine Erhöhung sinnvoll erscheint und welche Effekte man sich davon erhofft. Dabei sollen Studien zur Sanktionshöhe und deren Wirkung sowie ein Vergleich der derzeitigen Rechtslage in Deutschland und anderer (europäischer) Staaten einbezogen werden.

## **2. Zuständigkeiten**

Die federführende Zuständigkeit für eine Überarbeitung des Sanktionsniveaus bei Verkehrsordnungswidrigkeiten liegt beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Das BMVI regelt durch eine „Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbotes wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (Bußgeldkatalog-Verordnung – BKatV)“ die Sanktionshöhen. Die Verordnung bedarf der Zustimmung der Länder.

Im Nachgang zur Reform des Verkehrszentralregisters (VZR) im Mai 2014 hat das BMVI eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe (BLAG) eingerichtet, die das Erfordernis von Anpassungen der BKatV im Nachgang zur VZR-Reform prüfen sollte. An der BLAG sind die Länder Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, das Saarland und Thüringen beteiligt. Forderungen nach einer prinzipiellen Heraufsetzung der Sanktionen werden in der BLAG nicht behandelt, weil der Arbeitsauftrag dies nicht umfasst.

Die Vorbereitungsarbeiten der BLAG sind mittlerweile weitestgehend abgeschlossen, ein Abschlussbericht steht allerdings noch aus.

### **3. Interventionsmöglichkeiten im Zusammenhang mit Verkehrsdelikten in Deutschland**

#### **3.1 Bundeseinheitlicher Tatbestandskatalog**

Der bundeseinheitliche Tatbestandskatalog für Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten (Stand: 01.05.2014) beruht auf der BKatV vom 01.04.2013 und beinhaltet die im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden festgelegten Tatbestände bei Verstößen im Straßenverkehr und die diesbezüglichen Regelsätze. Dabei sieht er grundsätzlich Regelsanktionen von 5 Euro bis 1.000 Euro, sowie punktebewährte Eintragungen in das Fahreignungsregister (FAER) vor. Weiterhin besteht die Möglichkeit der Verhängung von Fahrverboten bis zu 3 Monaten.

#### **3.2 Fahreignungs-Bewertungssystem**

Das FAER löste zum 01.05.2014 das Verkehrszentralregister ab und wird vom Kraftfahrt-Bundesamt geführt. Es erfasst Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, die durch Verkehrsverstöße sich und andere gefährdet haben. Im FAER werden folgende Entscheidungen erfasst:

- Entscheidungen der Fahrerlaubnisbehörden über die Entziehung, Versagung oder Neuerteilung einer Fahrerlaubnis sowie Entscheidungen über Maßnahmen nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem,
- rechtskräftige Entscheidungen wegen einer Ordnungswidrigkeit, soweit sie in der Anlage 13 zu § 40 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) aufgeführt ist und eine Geldbuße von mindestens 60 Euro festgesetzt wurde oder ein Fahrverbot verhängt wurde,
- rechtskräftige Entscheidungen der Strafgerichte über Straftaten, die in der Anlage 13 zu § 40 FeV aufgeführt sind.

Die im FAER eingetragenen Entscheidungen werden je nach Art und Schwere der Zuwiderhandlung mit einem bis drei Punkten<sup>1</sup> bewertet und nach bestimmten Fristen gelöscht. Das Kraftfahrt-Bundesamt unterrichtet das jeweils zuständige Straßenverkehrsamt

---

<sup>1</sup> ein bis zwei Punkte bei Verkehrsordnungswidrigkeiten gem. BKat, zwei bis drei Punkte bei Verkehrsstraf-taten

der/des Betroffenen beim Erreichen bestimmter Punktestände nach dem Fahreignungsbewertungssystem. In der Regel entzieht die Fahrerlaubnisbehörde bei einem Stand von acht Punkten einer Person die Fahrerlaubnis. Bei vier und fünf Punkten kommt es zu einer Ermahnung, verbunden mit der Möglichkeit, durch ein freiwilliges Fahreignungsseminar einen Punkt abzubauen. Bei sechs und sieben Punkten wird eine Verwarnung ausgesprochen, die die Verpflichtung enthält, innerhalb von drei Monaten ein Nachschulungsseminar zu absolvieren. Durch dieses Nachschulungsseminar werden jedoch keine Punkte getilgt.

## **4. Auswirkungen der Sanktionshöhe auf das Verkehrsverhalten**

### **4.1 Entdeckungswahrscheinlichkeit**

Als besonders bedeutsamer Faktor im Kontext der Abschreckung wird in der Literatur allgemein die Wahrscheinlichkeit eingestuft, bei einer Regelverletzung entdeckt und sanktioniert zu werden.<sup>2</sup>

Die objektive Entdeckungswahrscheinlichkeit spiegelt dabei das tatsächliche Risiko - also die Kontrolldichte - einer Verkehrsteilnehmerin oder eines Verkehrsteilnehmers wider, bei einer Regelverletzung entdeckt und sanktioniert zu werden. Die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit spiegelt im Gegenzug dazu die von den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern wahrgenommene Wahrscheinlichkeit wider, bei einem Regelverstoß entdeckt und sanktioniert zu werden.

### **4.2 Höhe und wahrgenommene Härte der Sanktionierung**

Neben der subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit kann aber auch die Höhe bzw. die wahrgenommene Härte der erwarteten Sanktionierung einen nicht unwesentlichen Einflussfaktor darstellen. Dabei wird angenommen, dass jeder dieser beiden Faktoren für sich allein gesehen wirkungslos ist. Wird die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit von den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern als gering bewertet, stellt eine hohe Sanktion keinen nennenswerten Einflussfaktor für die Verhaltensweise dar. Umgekehrt gilt das Gleiche: Eine hohe subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit bleibt ohne Wirkung,

---

<sup>2</sup> Vgl. Gelau, C., Pfeiffer, M. Methoden für die Evaluation von Maßnahmen der polizeilichen Überwachung. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 47, 2001, S.68

wenn die zu erwartende Sanktion nur gering ist oder nicht erfolgt - insbesondere bei Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern, die vorsätzlich Verkehrsverstöße begehen.

Im Rahmen einer von der Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführten Untersuchung zu „Auswirkungen der Verkehrsüberwachung auf die Befolgung von Verkehrsvorschriften“ konnte festgestellt werden, dass die Entdeckungswahrscheinlichkeit über eine informelle Sanktionierung (gesellschaftliche Stigmatisierung) zudem einen Einfluss auf den Befolgungsgrad von Regeln ausübt. Es zeigte sich, dass die Härte einer Sanktion allein (z.B. Bußgeldhöhe) ohne die informelle Sanktionierung wenig Einfluss auf den Grad der Regelbefolgung hat.<sup>3</sup>

## **5. Verkehrsordnungswidrigkeiten mit hohem Gefährdungsgrad**

### **5.1 Unfallursachen**

Betrachtet man die Ursachen der Verkehrsunfälle mit Verunglückten (getötete, schwer- und leicht verletzte Personen) sind seit Jahren dieselben Hauptunfallursachen festzustellen. Geschwindigkeit, Abstand, Überholen, fehlerhaftes Abbiegen und Vorfahrtsverstöße sowie Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot, Fahrstreifenwechsel, Alkohol und falsches Verhalten gegenüber Fußgängern sind hier beispielhaft zu benennen.<sup>4</sup>

Diesen Ursachen stehen eine Vielzahl an Verkehrsordnungswidrigkeiten gegenüber, die das Verhalten sanktionieren sollen, das zu derartigen Verkehrsunfällen führen kann.

### **5.2 Tatbestände mit hohem Gefährdungspotential**

Verstöße im Bereich Geschwindigkeitsbegrenzungen weisen dabei ein besonders hohes Gefährdungspotential auf, da die Geschwindigkeit, auch wenn sie oft nicht die alleinige Unfallursache ist, sich immer verschärfend auf die Folgen auswirkt. Die Sanktionsandrohung muss jedoch differenziert betrachtet werden.

So ist die Sanktionshöhe im Bereich einer Überschreitung von 20 km/h innerhalb geschlossener Ortschaften eher gering, die Folgen können aber immens sein. Ein Pkw, der sich in

---

<sup>3</sup> Vgl. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Mensch und Sicherheit, Heft M126, 2001, S. 63

<sup>4</sup> Bundeslagebild „Verkehrsunfallentwicklung in Deutschland“ der Jahre 2012 bis 2015 sowie Statistisches Bundesamt Destatis „Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2015“

einer 30er-Zone an die Geschwindigkeitsbegrenzung hält, steht bei einer Vollbremsung bereits, während ein Pkw, der mit 50 km/h fährt, zum Beispiel ein Kind nahezu ungebremst erfasst.<sup>5</sup> Der Verstoß ist innerhalb geschlossener Ortschaften trotz der beschriebenen Gefährlichkeit mit 35 Euro zu ahnden, außerhalb mit 30 Euro.

Bei Strecken außerhalb geschlossener Ortschaften besteht ein hohes Gefährdungspotential durch riskante Überholmanöver oder Geschwindigkeitsüberschreitungen, da diese immer wieder dazu führen, dass man die Kontrolle über das Fahrzeug verliert und von der Fahrbahn abkommt. Dabei ist die Gefahr groß, im Seitenraum mit einem Hindernis zu kollidieren oder in den Gegenverkehr zu geraten, so dass man sich selbst, Mitfahrerinnen und Mitfahrer und Unbeteiligte erheblichen Gefahren aussetzt. Auch der Anhalteweg verlängert sich bei 140 km/h statt 100 km/h um 57,4 m.<sup>6</sup> Das entspricht der Länge eines halben Fußballfeldes. Geahndet werden Geschwindigkeitsüberschreitungen von 36 bis 40 km/h durch Pkw außerhalb geschlossener Ortschaften mit 120 Euro und einem Punkt, Überholen bei unklarer Verkehrslage mit 100 Euro und ebenfalls einem Punkt. Beide Verstöße enden auf den sog. Landstraßen oft tödlich.<sup>7</sup>

Kommt es zu einem Unfall, ist es wesentlich und oft lebensrettend, dass professionelle Hilfe schnell vor Ort ist. Auf mehrstreifigen Strecken ist dazu die Bildung einer Rettungsgasse unerlässlich und eine Verpflichtung für jede Verkehrsteilnehmerin und jeden Verkehrsteilnehmer. Ein Verstoß dagegen ist in Deutschland derzeit mit 20 Euro belegt.

Auf Autobahnen kommt es immer wieder zu schwerwiegenden Auffahrunfällen unter Beteiligung des Schwerlastverkehrs. Grund sind hier zumeist zu geringe Abstände und Unaufmerksamkeit. Während letztere als repressive Maßnahme derzeit kaum bzw. nicht angemessen sanktioniert werden kann, wird ein Abstand von weniger als 50 m bei Lkw auf Autobahnen mit lediglich 80 Euro und einem Punkt geahndet. Auf den sog. Landstraßen kann ein Abstandsverstoß teilweise sogar mit nur 25 Euro geahndet werden. Doch bei 80

---

<sup>5</sup> Anhalteweg = Reaktionsweg (1s) + Bremsweg (8m/s<sup>2</sup>)

bei 30 km/h: 8,33 m + 4,34 m = **12,67 m**

bei 50 km/h: **13,89 m** + 12,06 m = 25,95 m

<sup>6</sup> Anhalteweg bei 100 km/h: 27,77 m + 48,23 = 76,0 m

Anhalteweg bei 140 km/h: 38,88 m + 94,52 = 133,4 m

<sup>7</sup> Außerhalb geschlossener Ortschaften (ohne BAB) verstarben im Jahr 2015 bundesweit 25,88 % aller Verkehrstoten durch einen sog. Baumunfall.

km/h oder auch 60 km/h wirken bei einem Lkw immense Kräfte, so dass der Fahrzeugführende eine hohe Verantwortung trägt, der die Sanktionsandrohung nicht gerecht wird. Sie vermittelt im Gegenteil den Eindruck, die Unterschreitung des Sicherheitsabstands sei ein Bagatelldelikt. Auch innerhalb geschlossener Ortschaften werden Unterschreitungen des Sicherheitsabstandes bei allen Fahrzeugarten lediglich mit 25 Euro Verwarngeld belegt, obwohl Abstandverstöße seit mehreren Jahren in diesem Bereich die Hauptunfallursache bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden darstellen.<sup>8</sup>

Ein weiteres Problem innerhalb geschlossener Ortschaften stellen Abbiegevorgänge und Vorfahrtverstöße dar. Während Vorfahrtverstöße nur bei einer konkreten Gefährdung mit bis zu 100 Euro geahndet werden können, liegt die Regelsanktion bei einem Abbiegevorgang mit konkreter Gefährdung bei 30 Euro.

Weiterhin ist festzustellen, dass gerade die Gruppe der sog. „schwachen Verkehrsteilnehmer“ (Fußgänger und Radfahrer) besonders gefährdet sind. So verunglückten im Jahr 2015 auf deutschen Straßen 78.176 Radfahrerinnen und Radfahrer und 31.610 Fußgängerinnen und Fußgänger.<sup>9</sup> Grundsätzlich soll bei Fußgängerinnen und Fußgängern das Verwarngeld 5 Euro betragen, bei Radfahrerinnen und Radfahrer 15 Euro, sofern der Bußgeldkatalog keine gesonderten Regelungen vorsieht. Es ist aber festzustellen, dass 42,3 % der beteiligten Radfahrerinnen und Radfahrer bzw. 26,1 % der beteiligten Fußgängerinnen und Fußgänger die Unfälle selbst verursacht haben.<sup>10</sup> Trotz dieses selbstgefährdenden Verhaltens liegen die Regelsanktion bei Missachtung des Fahrzeugverkehrs oder Abbiegeverstößen durch Radfahrerinnen und Radfahrer bei 15 bis 30 Euro sowie bei 5 bis 10 Euro für Fußgängerinnen und Fußgänger, die einen Rotlichtverstoß begehen.

Wie beispielhaft dargelegt, ist bei einer Reihe von Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten die Höhe der Regelsanktion im Vergleich zum Gefährdungsgrad und den möglichen Folgen unangemessen gering.

Die Anlage 1 enthält eine beispielhafte Übersicht derartiger Verstöße.

---

<sup>8</sup> Bundeslagebild „Verkehrsunfallentwicklung in Deutschland“ der Jahre 2013 bis 2015

<sup>9</sup> Statistisches Bundesamt Destatis „Zeitreihen 2015“, Blatt 5.1.1

<sup>10</sup> Statistisches Bundesamt Destatis „Zeitreihen 2015“, Blatt 4.3



## 6. Sanktionsandrohung im Ausland

Als Beispiele werden Referenzdaten aus der Schweiz bzw. aus Spanien betrachtet.

### 6.1 Schweiz<sup>11</sup>

#### Geschwindigkeitsüberschreitung in der Schweiz innerorts

1-5 km	40 CHF (etwa 40 Euro)
6-10 km/h	120 CHF (etwa 120 Euro)
11-15 km/h	250 CHF (etwa 250 Euro)
16-20 km/h	Bußgeld nach Tagessätzen
21-25 km/h	Bußgeld nach Tagessätzen, mindestens 1 Monat Fahrverbot
über 25 km/h	Bußgeld nach Tagessätzen, mindestens 3 Monate Fahrverbot, Eintrag ins Strafregister
ab 50 km/h	Straftat "Rasen" liegt vor - Mindestfreiheitsstrafe von 1 Jahr, Führerscheinentzug zwischen 2 Jahren und lebenslang

#### Geschwindigkeitsüberschreitung in der Schweiz außerorts

1-5 km/h	40 CHF (etwa 40 Euro)
6-10 km/h	100 CHF (etwa 100 Euro)
11-15 km/h	160 CHF (etwa 160 Euro)
16-20 km/h	240 CHF (etwa 240 Euro)
21-25 km/h	Bußgeld nach Tagessätzen
26-29 km/h	Bußgeld nach Tagessätzen, mindestens 1 Monat Fahrverbot
über 30 km/h	Bußgeld nach Tagessätzen, mindestens 3 Monate Fahrverbot
ab 60 km/h	Straftat "Rasen" liegt vor - Mindestfreiheitsstrafe von 1 Jahr, Führerscheinentzug zwischen 2 Jahren und lebenslang

#### Geschwindigkeitsüberschreitung in der Schweiz Autobahn

1-5 km/h	20 CHF (etwa 20 Euro)
6-10 km/h	60 CHF (etwa 60 Euro)
11-15 km/h	120 CHF (etwa 120 Euro)
16-20 km/h	180 CHF (etwa 180 Euro)
21-25 km/h	260 CHF (etwa 260 Euro)
26 - 29 km/h	Bußgeld nach Tagessätzen
30 - 34 km/h	Bußgeld nach Tagessätzen, mindestens 1 Monat Fahrverbot
über 35 km/h	Bußgeld nach Tagessätzen, mindestens 3 Monate Fahrverbot
ab 80 km/h	Straftat "Rasen" liegt vor - Mindestfreiheitsstrafe von 1 Jahr, Führerscheinentzug zwischen 2 Jahren und lebenslang

<sup>11</sup> Sanktionen laut Bußgeldkatalog Schweiz, siehe auch <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19960142/index.html>

## 6.2 Spanien<sup>12</sup>

Vergehen	Bußgeld im spanischen Bußgeldkatalog
Promillegrenze (0,5 Promille) überschritten	ab 500 Euro
Geschwindigkeitsverstoß	ab 20 km/h: ab 100 Euro, über 50 km/h: ab 600 Euro
Rotlichtverstoß	ab 200 Euro
Überholverstoß	ab 200 Euro
Handy am Steuer	ab 200 Euro
Sicherheitsgurt nicht angelegt	ab 200 Euro
Parkverstoß	bis 200 Euro
Warnwestenpflicht missachtet	bis 90 Euro

In Spanien existiert das sog. „Demerit Point System“ bei diesem verliert die Verkehrsteilnehmerin bzw. der Verkehrsteilnehmer bei Verkehrsverstößen je nach Schweregrad des Verstoßes Punkte von einer festgelegten Ausgangszahl von zwölf Punkten (Fahrerinnen und Fahrer mit wenigstens drei Jahren Fahrerfahrung, acht Punkte für Fahranfängerinnen und Fahranfänger). Bei Verlust aller Punkte droht die Entziehung der Fahrerlaubnis. Nach einer Karenzzeit von sechs Monaten kann die Fahrerlaubnis neu beantragt werden. Dabei ist ein Kurs ähnlich der Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) zu durchlaufen. Bei einer Neuerteilung wird mit einer Punktzahl von acht begonnen.

## 6.3 Übersicht Europa

Die höheren Sanktionen in Spanien und der Schweiz stellen dabei europaweit keine Ausnahme dar, wie die nachfolgende exemplarische Aufstellung für den Bereich den Geschwindigkeits- und Überholverstöße bei Pkw zeigt.<sup>13</sup>

	Geschwindigkeitsverstöße <sup>14</sup>		Überholverstöße <sup>14</sup>
	bis 20 km/h	über 50 km/h	
<b>Belgien</b>	ab 100	ab 300	ab 165
<b>Finnland</b>	ab 100	14 TS	ab 10 TS
<b>Frankreich</b>	ab 135	1500	ab 135
<b>Großbritannien</b>	ab 130	bis 3300	ab 130
<b>Kroatien</b>	ab 65	ab 650	ab 90

<sup>12</sup> Spanisches Verkehrsministerium <http://www.dgt.es/es/>

<sup>13</sup> Quelle: 03/2016 ADAC e.V.

<sup>14</sup> in Euro oder Tagessätzen (TS)

	Geschwindigkeitsverstöße <sup>14</sup>		Überholverstöße <sup>14</sup>
	bis 20 km/h	über 50 km/h	
<b>Niederlande</b>	ab 165	ab 660	230
<b>Norwegen</b>	ab 420	ab 940	600
<b>Österreich</b>	ab 30	bis 2180	ab 70
<b>Schweden</b>	ab 270	ab 450	ab 280
<b>Schweiz</b>	ab 160	ab 60 TS	ab 275
<b>Spanien</b>	ab 100	ab 600	ab 200
<b>Deutschland</b>	bis 35	ab 240	30 - 250

Ein international anerkannter Faktor für die Bestimmung der Verkehrssicherheit ist die sog. Getötetenhäufigkeitszahl (GHZ). Hierunter versteht man die Anzahl der Verkehrstoten je eine Million Einwohner. Diese liegt in Deutschland für das Jahr 2014 bei 42. In den Niederlanden liegt sie dagegen bei 28, ebenso in Schweden. Großbritannien und Norwegen haben im Jahr 2014 28 Verkehrstote je eine Million Einwohner zu beklagen, die Schweiz 30 und Spanien 36.<sup>15</sup> Auch hier zeigt sich, dass die Sanktionshöhe zur Verkehrssicherheit beitragen kann.

## 7. Fazit / Empfehlung

Die Beispiele unter Punkt 5.2 belegen, dass gerade im Bereich der Hauptunfallursachen die Regelsanktionen teilweise äußerst gering sind und in keinem Verhältnis zum hohen Rechtsgut der körperlichen Unversehrtheit stehen, welches durch das verkehrswidrige Verhalten bedroht wird.

Eine empfindliche Sanktionierung von Verkehrsordnungswidrigkeiten trägt aber zur Stärkung der Verkehrssicherheit bei. Sie ist jedoch nur ein Bestandteil einer effizienten Verkehrssicherheitsarbeit, bei der es auf das Zusammenspiel mehrerer Faktoren ankommt.

Es muss ein hinreichend großes subjektives Entdeckungsrisiko bestehen, welches durch Überwachungsdruck erreicht werden kann. Die polizeiliche Kernaufgabe der Verkehrsüberwachung muss diesbezüglich auf allen polizeilichen Ebenen anerkannt, unterstützt und umgesetzt werden. Diese Umsetzung muss Führungsaufgabe auf allen Ebenen sein. Die polizeilichen Konzepte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind fortlaufend zu prüfen

<sup>15</sup> Europäischen Kommission - [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/gis/mapcare\\_fatal\\_2014.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/gis/mapcare_fatal_2014.pdf)  
Daten für 2015 liegen derzeit noch nicht vor.

und gegebenenfalls zu aktualisieren. Nach Möglichkeit sind innovative Ansätze zu entwickeln.

Wesentlich ist auch die gesellschaftliche Akzeptanz, dass es sich bei den Tatbeständen nicht um Kavaliersdelikte sondern um potentiell tödliches Verhalten handelt. Diese Einsicht ist nur durch intensive Aufklärungsarbeit und eine öffentliche Diskussion langfristig zu erreichen.

Es wird empfohlen,

- eine Überprüfung der Sanktionshöhe für Verkehrsordnungswidrigkeiten mit einem hohen Gefährungspotential bei der Verkehrsministerkonferenz anzuregen,
- eine Konzentration auf die zentralen Herausforderungen in der polizeilichen Kernaufgabe Verkehrssicherheitsarbeit zu betreiben,
- durch intensive Präventionsarbeit aller Träger der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland die Bevölkerung für die Gefahren des Straßenverkehrs zu sensibilisieren, um einen gesellschaftlichen Wandel zu mehr Regeltreue im Straßenverkehr und damit zu mehr Sicherheit auf den Straßen zu erreichen.