



# Sanktionierung von Regelverstößen bei Fahrrad und Pkw



**Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.**  
Unfallforschung der Versicherer (UDV)  
Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin  
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin  
Tel. 030 2020-5821, Fax 030 2020-6633  
[www.udv.de](http://www.udv.de), [www.gdv.de](http://www.gdv.de), [unfallforschung@gdv.de](mailto:unfallforschung@gdv.de)

**Redaktionsschluss**  
31.08.2023

**Redaktion**  
Dr. Tina Gehlert

**Realisation**  
zwoplus, Berlin

**Bildnachweis**  
Titel: UDV

Die Nutzungsrechte der übrigen Bilder und Grafiken in dieser Broschüre liegen bei der Unfallforschung der Versicherer.

**Alle Ausgaben**  
auf [UDV.de](http://UDV.de)

**Disclaimer**  
Die Inhalte wurden mit der erforderlichen Sorgfalt erstellt. Gleichwohl besteht keine Gewährleistung auf Vollständigkeit, Richtigkeit, Aktualität oder Angemessenheit der darin enthaltenen Angaben oder Einschätzungen.

# Inhalt

<b>Vorbemerkung</b> .....	<b>04</b>
<b>1. Projektziel</b> .....	<b>05</b>
<b>2. Methodik</b> .....	<b>05</b>
2.1 Befragung.....	06
<b>3. Ergebnisse</b> .....	<b>08</b>
3.1 Pkw-Fahrer:innen.....	08
3.2 Fahrrad- und Pedelec-Fahrer:innen .....	11
<b>4. Zusammenfassung und Empfehlungen</b> .....	<b>14</b>
<b>Literaturverzeichnis</b> .....	<b>16</b>

# Vorbemerkung

Die häufigste Unfallursache bei Unfällen mit Personenschaden in Deutschland ist mit 88 Prozent das menschliche Fehlverhalten der Fahrzeugführer:innen <sup>1</sup>. Dazu zählt unter anderem die Missachtung von Verkehrsregeln wie Abstandsfehler oder überhöhte Geschwindigkeit. <sup>1</sup> Solche Verstöße gegen die Verkehrsregeln werden nach der Straßenverkehrsordnung (StVO), dem Straßenverkehrsgesetz (StVG) und dem Strafgesetzbuch (StGB) mit Bußgeldern, Punkten (Einträge in das Fahreignungsregister FAER) oder temporären Fahrverboten sanktioniert. Die Höhe der Sanktionen ist im aktuellen Bußgeldkatalog sowie dem Fahreignungs-Bewertungssystem festgelegt. Im Sinne der Verkehrssicherheit sollte es das Ziel sein, eine enge Korrespondenz zwischen Sanktionierung und Gefährdung im Straßenverkehr zu erreichen. Eine vorangegangene UDV-Studie zeigte jedoch, dass dieses Ziel noch nicht erreicht ist. <sup>2</sup>

Im Jahr 2017 wurde das Fahreignungs-Bewertungssystem und damit die Punktevergabe überarbeitet. Auch der Bußgeldkatalog wurde mehrmals angepasst. Im Jahr 2021 trat eine neue Bußgeld-Novelle in Kraft, in der viele Bußgelder für Pkw-Fahrer:innen angehoben wurden. Im Jahr 2020 wurden die Bußgelder für Regelverstöße von Fahrradfahrer:innen erhöht. Das nahm die Unfallforschung der Versicherer (UDV) gemeinsam mit der Humboldt-Universität zu Berlin zum Anlass, in einem Forschungsprojekt erneut die Sanktionierung von Regelverstößen zu untersuchen.

# 1. Projektziel

In dem aktuellen Forschungsprojekt wurde untersucht, wie die Sanktionen von Regelverstößen in Form von Bußgeldern, Punkten und Fahrverboten für Pkw-, Fahrrad- und Pedelec-Fahrer:innen konkret ausgestaltet sein müssten, um diese zu reduzieren. Ergänzend wurde der Einfluss der subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit sowie persönlicher Merkmale auf die Wahrscheinlichkeit, Verkehrsregeln zu missachten, analysiert.

Im Ergebnis werden Empfehlungen für eine empirisch fundierte, gefährdungsorientierte Sanktionierung von Regelverstößen abgeleitet. Damit soll eine bessere Korrespondenz zwischen Gefährdung im Straßenverkehr und Sanktionierung erreicht werden, um die Regelverstöße von Pkw-, Fahrrad- und Pedelec-Fahrer:innen weiter zu reduzieren.

# 2. Methodik

Zunächst wurden die für eine gefährdungsorientierte Sanktionierung relevanten Regelverstöße identifiziert. Dazu wurden unter anderem die Unfallursachen aus der amtlichen Unfallstatistik, die Einträge im Fahreignungsregister (FAER) und psychologische Fehlermodelle herangezogen. Für die Untersuchung wurden solche Regelverstöße ausgewählt,

- die unfallrelevant sind und häufig auftreten,
- bewusst ausgeführt werden, ohne jedoch anderen Verkehrsteilnehmer:innen Schaden zufügen zu wollen,
- bei denen eine Anpassung der Sanktionen rechtlich einfach umsetzbar ist.

Bewusst beabsichtigte Regelübertretungen wurden deshalb ausgewählt, da sie (im Gegensatz zu anderen Fehlern) potenziell durch Sanktionen beeinflussbar sind. Fokussiert wurde des Weiteren auf Regelverstöße im fließenden Verkehr sowie innerorts. Tabelle 1 gibt einen Überblick über die ausgewählten Regelverstöße für Pkw- sowie Fahrrad- und Pedelec-Fahrer:innen.

## Untersuchte Regelverstöße

Tabelle 1 · Übersicht nach Art der Verkehrsteilnahme

Pkw ●	Fahrrad/Pedelec ●
Geschwindigkeitsübertretung 15 km/h innerorts	Fahren entgegen der Fahrtrichtung
Geschwindigkeitsübertretung 25 km/h innerorts	Rotlichtverstoß (Ampel < 1 Sek. Rot)
Rotlichtverstoß (Ampel > 1 Sek. Rot)	Rotlichtverstoß (Ampel > 1 Sek. Rot)
Handynutzung am Steuer	Radfahren auf dem Gehweg
Ungenügender Sicherheitsabstand	Handynutzung beim Fahren
Fahren unter Alkoholeinfluss	

## 2.1 Befragung

Im nächsten Schritt wurden von Januar bis August 2022 insgesamt 2.004 Personen befragt, davon 962 Pkw-Fahrer:innen, 864 Fahrradfahrer:innen und 178 Pedelec-Fahrer:innen. Der Fragebogen wurde per Link online ausgefüllt. Um eine möglichst breite Stichprobe zu rekrutieren, erfolgte die Akquise der Teilnehmer:innen durch persönliche Ansprache (face-to-face, telefonisch, per E-Mail), unterstützt durch Flyer und Videos. Tabelle 2 fasst wesentliche Merkmale der Stichprobe zusammen.

### Wesentliche Stichprobenmerkmale

**Tabelle 2** · Beschreibung der Stichprobe

<b>Geschlecht</b>	Weiblich	51,2 %
	Männlich	48,1 %
	Divers	0,7 %
<b>Alter (Jahre)</b>	18-24	14,1 %
	25-34	26,9 %
	35-44	19,1 %
	45-54	14,0 %
	55-64	17,0 %
	65-74	7,2 %
	75+	1,5 %
	Keine Angabe	0,2 %
<b>Meistgenutztes Verkehrsmittel</b>	Pkw	48,0 %
	Fahrrad	43,1 %
	Pedelec	8,9 %
<b>Fahrleistung</b>	Pkw	15.735,9 km pro Jahr im Durchschnitt
	Fahrrad/Pedelec	28,5 Min. im Durchschnitt *
<b>N</b>		2.004

\* am häufigsten zurückgelegter Weg in Minuten

Im Fragebogen wurde den Teilnehmer:innen für jeden Regelverstoß eine entsprechende Verkehrssituation vorgegeben. Auf einer fünfstufigen Likert-Skala von 1 (sehr unwahrscheinlich) bis 5 (sehr wahrscheinlich) sollten sie angeben, wie wahrscheinlich es ist, in dieser Situation gegen die entsprechende Regel zu verstoßen.

Die Beschreibung der Situation „ungenügender Sicherheitsabstand“ lautete beispielsweise:

Sie fahren auf der Autobahn auf der linken Spur mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 130km/h. Das Fahrzeug vor Ihnen fährt langsamer. Sie möchten gern die 130 km/h beibehalten, weil Sie es eilig haben. Sie können nun entweder sehr dicht auffahren, um die vorausfahrende Person zum Spurwechsel zu bewegen, oder Sie halten den vorgeschriebenen Sicherheitsabstand ein. Wie wahrscheinlich ist es, dass Sie in dieser Situation sehr dicht auffahren, wenn folgende Bedingungen gegeben sind?

Diese Frage sollte jeweils für drei Sanktionsoptionen und eine vorgegebene subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit (gering, mittel oder hoch) beantwortet werden.

- Die Wahrscheinlichkeit, dass Sie bei dieser Fahrt von der Polizei kontrolliert werden, ist **gering (hoch, mittel)**.
- Im Falle, dass Sie von der Polizei kontrolliert werden, hätten Sie folgende Sanktionen zu erwarten:
  - Option 1: 75 Euro Bußgeld und 1 Punkt
  - Option 2: 150 Euro Bußgeld und 1 Punkt
  - Option 3: 75 Euro Bußgeld, 1 Punkt und 1 Monat Fahrverbot

Die Ausgestaltung der Sanktionsoptionen erfolgte nach folgendem Schema. Option 1 entspricht der zum Zeitpunkt der Fragebogenentwicklung geltenden Sanktionierung für Ersttäter:innen als Ausgangspunkt<sup>3</sup>. Option 2 und 3 sind Verschärfungen der Sanktionierung um ein höheres Bußgeld, zusätzliche Punkte oder Fahrverbote. Dabei wurde jeweils eine Sanktionsform verschärft, während die andere konstant blieb. Das Bußgeld wurde unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit zumeist verdoppelt, ebenso wurde mit den Punkten verfahren. Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden im Folgenden alle monetären Sanktionen als Bußgelder bezeichnet.

Die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit wurde zwischen den Personen variiert. Jede Person antwortete also auf Basis einer zufällig zugewiesenen Entdeckungswahrscheinlichkeit.

Des Weiteren wurden von den an der Befragung teilnehmenden Personen demografische Daten, die wahrgenommene Bedeutung von Verkehrsregeln für die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz von Verkehrsregeln im Allgemeinen erhoben.

## 3. Ergebnisse

Insgesamt wird die Wahrscheinlichkeit der eigenen Regelübertretung als gering eingeschätzt. Die mittleren Urteile liegen über alle Verkehrsteilnahmearten und Regelverstößen hinweg unterhalb der Skalenmitte von 3 (1 = sehr unwahrscheinlich bis 5 = sehr wahrscheinlich). Je höher die Sanktionen sind, desto geringer ist die angegebene Wahrscheinlichkeit für eine Regelübertretung. Je wichtiger die Einhaltung von Regeln für die Verkehrssicherheit von den Teilnehmer:innen bewertet wurde, desto geringer war ihre subjektiv eingeschätzte Wahrscheinlichkeit von Regelübertretungen. Sie war ebenfalls umso geringer, je höher die allgemeine Regelakzeptanz bei den Teilnehmer:innen ausgeprägt war. Auch eine höhere Entdeckungswahrscheinlichkeit ist mit einer subjektiv geringeren Wahrscheinlichkeit einer Regelübertretung verbunden.

Im Folgenden werden die Ergebnisse für die Regelverstöße im Einzelnen dargestellt, und zwar unter der Bedingung „geringe Entdeckungswahrscheinlichkeit“. Alle weiteren Ergebnisse sind im UDV Forschungsbericht Nr. 89 dokumentiert. <sup>4</sup>

### 3.1 Pkw-Fahrer:innen

Pkw-Fahrer:innen schätzen die Übertretungswahrscheinlichkeit am höchsten für die Geschwindigkeitsübertretung von 15 km/h innerorts und die Handynutzung am Steuer ein, am niedrigsten für das Fahren unter Alkoholeinfluss.

#### 3.1.1 Geschwindigkeitsübertretung (15 km/h innerorts)

Abbildung 1 zeigt die mittlere Wahrscheinlichkeit einer Geschwindigkeitsübertretung um 15 Kilometer pro Stunde innerorts in Abhängigkeit von den drei verschiedenen Sanktionsoptionen bei geringer Entdeckungswahrscheinlichkeit. Derzeit beläuft sich die Sanktionierung auf 50 Euro Bußgeld. Bei einem höheren Bußgeld von 100 Euro schätzen die Pkw-Fahrer:innen die Wahrscheinlichkeit einer Regelübertretung signifikant geringer ein als bei der derzeitigen Sanktionierung. Das Gleiche gilt für die Erhöhung der Sanktionierung um zusätzlich einen Punkt (und wie bisher 50 Euro Bußgeld). Es gibt keine signifikanten Unterschiede zwischen den beiden verschärften Sanktionsoptionen. Eine Erhöhung des Bußgeldes erzielt demnach die gleiche Wirkung wie das Hinzufügen eines Punktes.

#### Geschwindigkeitsübertretung 15 km/h innerorts

**Abbildung 1** · Berichtete Wahrscheinlichkeit (MW) der Regelübertretung bei verschiedenen Sanktionen und geringer Entdeckungswahrscheinlichkeit für Pkw-Fahrer:innen; \* sign. ( $p < .05$ )

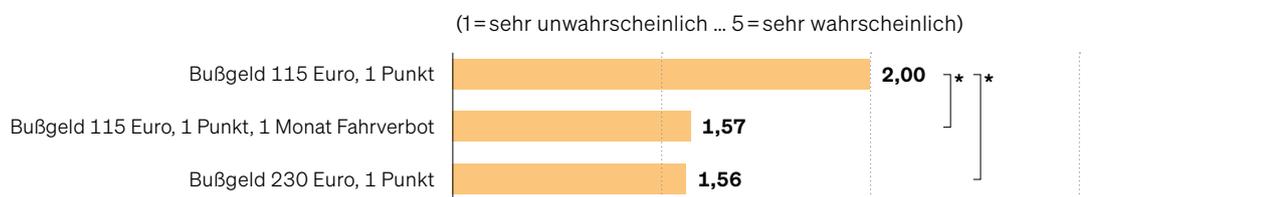


### 3.1.2 Geschwindigkeitsübertretung (25 km/h innerorts)

Derzeit wird eine Geschwindigkeitsübertretung von 25 Kilometern pro Stunde innerorts mit 115 Euro Bußgeld und einem Punkt sanktioniert. Die subjektiv eingeschätzte Wahrscheinlichkeit einer solchen Geschwindigkeitsübertretung ist signifikant geringer sowohl bei einer Erhöhung des Bußgeldes auf 230 Euro, als auch wenn ein zusätzliches Fahrverbot von einem Monat verhängt wird (bei wie bisher 115 Euro Bußgeld) (Abb. 2). Beide Sanktionsverschärfungen unterscheiden sich nicht signifikant. Das bedeutet, ein zusätzliches Fahrverbot erzielt bei Pkw-Fahrer:innen die gleiche Wirkung wie eine Verdopplung des Bußgeldes.

#### Geschwindigkeitsübertretung 25 km/h innerorts

**Abbildung 2** · Berichtete Wahrscheinlichkeit (MW) der Regelübertretung bei verschiedenen Sanktionen und geringer Entdeckungswahrscheinlichkeit für Pkw-Fahrer:innen; \* sign. ( $p < .05$ )

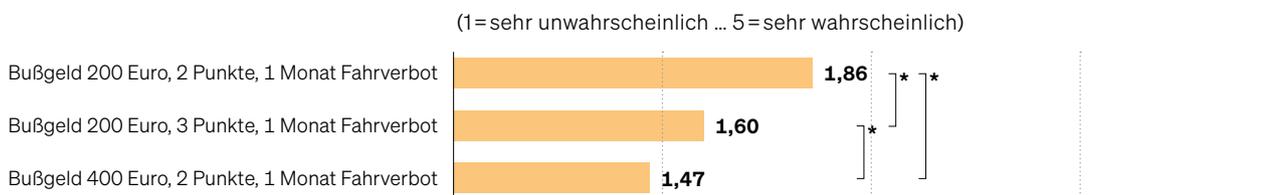


### 3.1.3 Rotlichtverstoß (Ampel > 1 Sek. Rot)

Ein Rotlichtverstoß, bei dem die Ampel bereits **länger als** eine Sekunde Rot zeigt, wird derzeit mit einem Bußgeld von 200 Euro, zwei Punkten sowie einem Monat Fahrverbot sanktioniert. Eine Erhöhung auf drei Punkte senkt signifikant die subjektiv eingeschätzte Wahrscheinlichkeit, einen solchen Rotlichtverstoß zu begehen (Abb. 3). Bei einer Erhöhung des Bußgeldes auf 400 Euro (bei gleicher Punkteanzahl und Fahrverbot) verringert sich die Verhaltenswahrscheinlichkeit noch einmal signifikant. Die Bußgeldverdopplung zeigt also eine stärkere Wirkung als die Erhöhung der Punkte.

#### Rotlichtverstoß (Ampel > 1 Sek. Rot)

**Abbildung 3** · Berichtete Wahrscheinlichkeit (MW) der Regelübertretung bei verschiedenen Sanktionen und geringer Entdeckungswahrscheinlichkeit für Pkw-Fahrer:innen; \* sign. ( $p < .05$ )

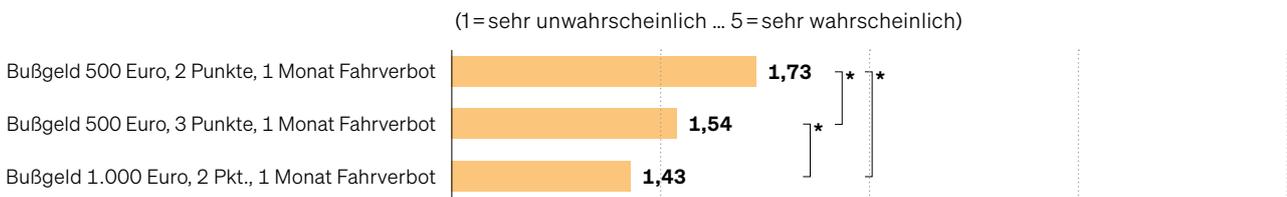


### 3.1.4 Fahren unter Alkoholeinfluss

Ein ähnliches Bild zeigt sich auch beim Fahren unter Alkoholeinfluss (Abb. 4). Derzeit wird das Fahren unter Alkoholeinfluss mit 500 Euro Bußgeld, zwei Punkten und einem Monat Fahrverbot sanktioniert. Die Erhöhung auf drei Punkte verringert die subjektiv eingeschätzte Verhaltenswahrscheinlichkeit zwar signifikant, aber nicht so stark wie die Erhöhung des Bußgeldes auf 1.000 Euro.

#### Alkoholverstoß

**Abbildung 4** · Berichtete Wahrscheinlichkeit (MW) der Regelübertretung bei verschiedenen Sanktionen und geringer Entdeckungswahrscheinlichkeit für Pkw-Fahrer:innen; \* sign. ( $p < .05$ )

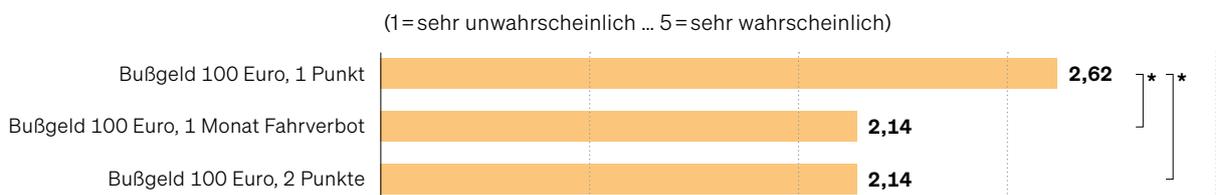


### 3.1.5 Handynutzung

Die Handynutzung am Steuer wird derzeit mit 100 Euro Bußgeld und einem Punkt sanktioniert. Sowohl bei einer Erhöhung auf zwei Punkte als auch bei der Ergänzung um einen Monat Fahrverbot (bei gleichbleibendem Bußgeld/gleichbleibenden Punkten) schätzen die Teilnehmer:innen die Wahrscheinlichkeit, das Handy zu nutzen, statisch signifikant geringer ein (Abb. 5). Dabei gibt es keine signifikanten Unterschiede zwischen beiden Sanktionsverschärfungen. Demnach erzielen beide die gleiche Wirkung bei Pkw-Fahrer:innen.

#### Handynutzung am Steuer

**Abbildung 5** · Berichtete Wahrscheinlichkeit (MW) der Regelübertretung bei verschiedenen Sanktionen und geringer Entdeckungswahrscheinlichkeit für Pkw-Fahrer:innen; \* sign. ( $p < .05$ )

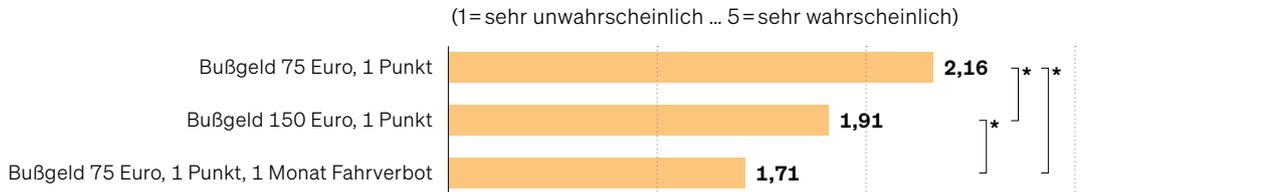


### 3.1.6 Ungenügender Sicherheitsabstand

Für das „Drängeln“ oder einen ungenügenden Sicherheitsabstand sind derzeit ein Bußgeld von 75 Euro sowie ein Punkt festgelegt. Bei Erhöhung des Bußgeldes auf 150 Euro schätzen die Pkw-Fahrer:innen die Wahrscheinlichkeit, einen ungenügenden Sicherheitsabstand einzuhalten, signifikant geringer ein (Abb. 6). Diese Wahrscheinlichkeit sinkt nochmals signifikant bei Ergänzung eines Fahrverbotes von einem Monat (bei gleichbleibendem Bußgeld von 75 Euro). Das zusätzliche Fahrverbot hat demnach eine stärkere Wirkung auf die subjektiv eingeschätzte Verhaltenswahrscheinlichkeit als die Bußgelderhöhung.

## Ungenügend Sicherheitsabstand

**Abbildung 6** · Berichtete Wahrscheinlichkeit (MW) der Regelübertretung bei verschiedenen Sanktionen und geringer Entdeckungswahrscheinlichkeit für Pkw-Fahrer:innen; \* sign. ( $p < .05$ )



Insgesamt zeigen sich keine signifikanten Zusammenhänge zwischen der angegebenen Wahrscheinlichkeit einer Regelübertretung unter den verschiedenen Sanktionsoptionen und dem Einkommen oder weiteren persönlichen Merkmalen. Für die Regelverstöße „Geschwindigkeitsüberschreitung 15 km/h innerorts“, „Handynutzung am Steuer“ und „nicht ausreichender Sicherheitsabstand“ zeigt sich: Je jünger die Pkw-Fahrer:innen sind, desto geringer ist die subjektiv eingeschätzte Wahrscheinlichkeit einer Regelübertretung, insbesondere bei der derzeitigen Sanktionierung.

## 3.2 Fahrrad- und Pedelec-Fahrer:innen

Fahrrad- und Pedelec-Fahrer:innen wurden für die Auswertung zu einer Gruppe zusammengefasst.

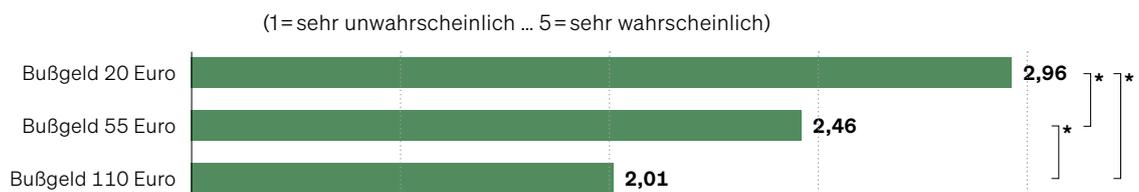
Fahrrad- und Pedelec-Fahrer:innen schätzen ihre subjektive Regelübertretungswahrscheinlichkeit am höchsten für das Fahren auf der linken Seite entgegen der Fahrtrichtung sowie das Fahren auf dem Gehweg und am niedrigsten für die Handynutzung beim Fahren ein.

### 3.2.1 Fahren entgegen der Fahrtrichtung

Das Fahren mit dem Fahrrad oder Pedelec auf der linken Seite entgegen der Fahrtrichtung wird derzeit mit einem Bußgeld von 20 Euro sanktioniert. Sowohl bei einer Erhöhung auf 55 Euro als auch einer weiteren Erhöhung auf 110 Euro schätzen die Fahrrad- und Pedelec-Fahrer:innen die Wahrscheinlichkeit, auf der linken Seite entgegen der Fahrtrichtung zu fahren, signifikant geringer ein (Abb. 7). Ein höheres Bußgeld erzielt demnach eine stärkere Wirkung.

### Fahren auf der linken Seite entgegen der Fahrtrichtung

**Abbildung 7** · Berichtete Wahrscheinlichkeit (MW) der Regelübertretung bei verschiedenen Sanktionen und geringer Entdeckungswahrscheinlichkeit für Fahrrad- bzw. Pedelec-Fahrer:innen; \* sign. ( $p < .05$ )



### 3.2.2 Rotlichtverstoß (Ampel < 1 Sek. Rot)

Ein Rotlichtverstoß, bei dem die Ampel **kürzer als** eine Sekunde lang Rot anzeigt, wird aktuell mit 60 Euro Bußgeld und einem Punkt sanktioniert. Sowohl bei einer Verdopplung des Bußgeldes als auch einer Erhöhung auf zwei Punkte (bei gleichbleibendem Bußgeld) verringert sich die subjektiv eingeschätzte Wahrscheinlichkeit, das Rotlicht zu missachten, signifikant (Abb. 8). Zwischen den beiden Sanktionsverschärfungen besteht kein signifikanter Unterschied. Beide sind demnach in ihrer Wirkung auf regelkonformes Fahrverhalten gleichwertig.

#### Rotlichtverstoß (< 1 Sek. Rot)

**Abbildung 8** · Berichtete Wahrscheinlichkeit (MW) der Regelübertretung bei verschiedenen Sanktionen und geringer Entdeckungswahrscheinlichkeit für Fahrrad- bzw. Pedelec-Fahrer:innen; \* sign. (p<.05)



### 3.2.3 Rotlichtverstoß (Ampel > 1 Sek. Rot)

Die Missachtung einer Ampel, die bereits **länger als** eine Sekunde Rot anzeigt, wird mit einem Bußgeld von 100 Euro und einem Punkt sanktioniert. Abermals verringert sich die subjektiv eingeschätzte Wahrscheinlichkeit, das Rotlicht zu missachten, sowohl bei der Verdopplung des Bußgeldes als auch der Punkte signifikant (Abb. 9). Beide Sanktionsverschärfungen sind demnach in gleichem Maße verhaltenswirksam.

#### Rotlichtverstoß (> 1 Sek. Rot)

**Abbildung 9** · Berichtete Wahrscheinlichkeit (MW) der Regelübertretung bei verschiedenen Sanktionen und geringer Entdeckungswahrscheinlichkeit für Fahrrad- bzw. Pedelec-Fahrer:innen; \* sign. (p<.05)



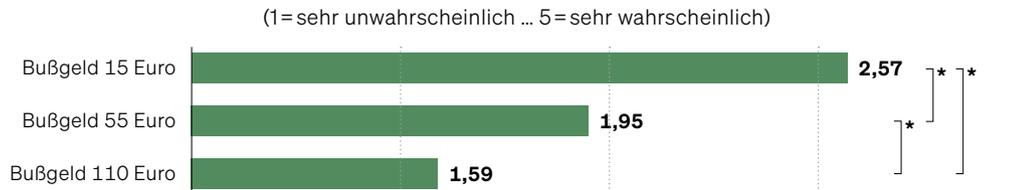
### 3.2.4 Radfahren auf dem Gehweg

Für das Radfahren auf dem Gehweg wurde (abweichend vom sonstigen Sanktionsvariationsschema) als Ausgangspunkt ein fiktives Bußgeld von 15 Euro gewählt. Als erste Sanktionsverschärfung wurde ein Bußgeld von 55 Euro festgelegt, da dies die oberste Grenze für so genannte Verwarngelder darstellt. Als zweite Sanktionsverschärfung wurde dieser Betrag verdoppelt. Abbildung 10 zeigt, dass sich bei beiden Sanktionsverschärfungen die subjektiv eingeschätzte Wahrscheinlichkeit,

auf dem Gehweg zu fahren, jeweils signifikant verringert. Je höher das Bußgeld ist, umso unwahrscheinlicher wird demnach das Radfahren auf dem Gehweg.

### Radfahren auf dem Gehweg

**Abbildung 10** · Berichtete Wahrscheinlichkeit (MW) der Regelübertretung bei verschiedenen Sanktionen und geringer Entdeckungswahrscheinlichkeit für Fahrrad- bzw. Pedelec-Fahrer:innen; \* sign. ( $p < .05$ )

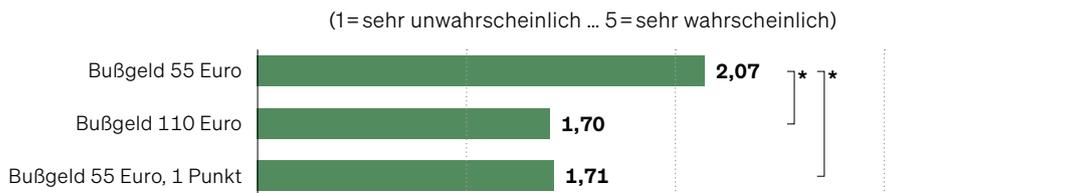


### 3.2.5 Handynutzung

Das Handy beim Radfahren in der Hand zu halten, wird derzeit mit 55 Euro Bußgeld sanktioniert. Eine Erhöhung des Bußgeldes auf 110 Euro ist mit einer signifikanten Verringerung der subjektiv eingeschätzten Verhaltenswahrscheinlichkeit assoziiert. Das Gleiche trifft auf eine Sanktionierung mit 55 Euro und einem Punkt zu. Beide Sanktionsverschärfungen unterscheiden sich nicht signifikant. Eine Verdopplung des Bußgeldes hat demnach die gleiche Wirkung wie die Ergänzung der derzeitigen Bußgeldhöhe um einen Punkt.

### Handynutzung beim Fahren

**Abbildung 11** · Berichtete Wahrscheinlichkeit (MW) der Regelübertretung bei verschiedenen Sanktionen und geringer Entdeckungswahrscheinlichkeit für Fahrrad- bzw. Pedelec-Fahrer:innen; \* sign. ( $p < .05$ )



Auch bei Fahrrad-bzw. Pedelec-Fahrer:innen zeigen sich keine signifikanten Zusammenhänge zwischen der subjektiv eingeschätzten Wahrscheinlichkeit einer Regelübertretung unter den verschiedenen Sanktionsoptionen und dem Einkommen oder weiteren persönlichen Merkmalen. Für die Kategorien ‚Fahren auf dem Gehweg‘, ‚Handynutzung beim Fahren‘ und ‚Rotlichtverstoß (Ampel < 1 Sek. Rot)‘ zeigt sich: Je jünger die Pkw-Fahrer:innen sind, desto geringer ist die subjektiv eingeschätzte Wahrscheinlichkeit einer Regelübertretung vor allem bei der derzeitigen Sanktionierung.

## 4. Zusammenfassung und Empfehlungen

Insgesamt zeigen die Ergebnisse der Studie, dass die Sanktionshöhe einen signifikanten Einfluss auf das regelwidrige Verhalten hat. Mit zunehmender Höhe der Sanktionen sinkt die subjektiv eingeschätzte Wahrscheinlichkeit, die Regelverstöße zu begehen. Dies war bei **allen Regelverstößen** gleichermaßen der Fall. Mit einer Verschärfung der Sanktionen für Regelverstöße kann also ein erheblicher Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet werden.

Tabelle 3 fasst die Empfehlungen für eine Anpassung der Sanktionierung der Regelverstöße zusammen. Bei einigen Regelverstößen (mit \* gekennzeichnet) haben die Sanktionsverschärfungen die geringe Entdeckungswahrscheinlichkeit teilweise oder vollständig „kompensiert“. Das bedeutet, der Effekt der **Sanktionsverschärfung bei geringer Entdeckungswahrscheinlichkeit** war vergleichbar mit dem Effekt einer hoher Entdeckungswahrscheinlichkeit bei derzeit geltender Sanktion.

Eine Verschärfung des Bußgeldes sollte eine deutliche Erhöhung beinhalten, wobei sich die in der Befragung verwendeten Beträge als sehr wirksam erwiesen haben.

Die zusätzliche Vergabe von Punkten oder Fahrverboten anstelle von Bußgelderhöhungen ist dann zu empfehlen, wenn bei Pkw-Fahrer:innen die Verschärfung der einzelnen Sanktionselemente gleichwertig ist. Da diese einkommensunabhängig sind, wäre das ein faireres Verfahren. Wiederholungstäter:innen erhalten im Falle der Punktevergabe zudem schneller weitere Sanktionen wie beispielsweise Aufforderungen zu einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) oder den Entzug der Fahrerlaubnis.

Neben Sanktionen verbessert auch die Erhöhung der Kontrolldichte bzw. Entdeckungswahrscheinlichkeit entscheidend die Regeleinhaltung.

## Sanktionsverschärfungen für Regelverstöße

Tabelle 3 · Empfehlungen für die Anpassung der Sanktionen für Regelverstöße

Pkw	Derzeit (Stand 14.3.2023)	UDV Vorschlag
Geschwindigkeitsübertretung 15 km/h innerorts	50 Euro	50 Euro, <b>1 Punkt</b>
*Geschwindigkeitsübertretung 25 km/h innerorts	115 Euro, 1 Punkt	deutliche Bußgelderhöhung, 1 Punkt
*Rotlichtverstoß (Ampel > 1 Sek. Rot)	200 Euro, 2 Punkte, 1 Monat Fahrverbot	deutliche Bußgelderhöhung, 2 Punkte, 1 Monat Fahrverbot
Handynutzung am Steuer	100 Euro, 1 Punkt	100 Euro, <b>2 Punkte</b>
*Ungenügender Sicherheitsabstand	75 Euro, 1 Punkt	75 Euro, 1 Punkt, <b>1 Monat Fahrverbot</b>
Fahren unter Alkoholeinfluss	500 Euro, 2 Punkte, 1 Monat Fahrverbot	deutliche Bußgelderhöhung, 2 Punkte, 1 Monat Fahrverbot

Fahrrad / Pedelec	Derzeit (Stand 14.3.2023)	UDV Vorschlag
*Fahren entgegen der Fahrtrichtung, linke Seite	55 Euro	deutliche Bußgelderhöhung
Rotlichtverstoß (Ampel < 1 Sek. Rot)	60 Euro, 1 Punkt	60 Euro, <b>2 Punkte</b>
Rotlichtverstoß (Ampel > 1 Sek. Rot)	100 Euro, 1 Punkt	100 Euro, <b>2 Punkte</b>
*Radfahren auf dem Gehweg	55 Euro	deutliche Bußgelderhöhung
Handynutzung beim Radfahren	55 Euro	55 Euro, <b>1 Punkt</b>

\* Anmerkung: Effekt Sanktionsverschärfung = Effekt hohe Entdeckungswahrscheinlichkeit

# Literaturverzeichnis

- 1 **Statistisches Bundesamt (Destatis) (2022)**. Verkehr. Verkehrsunfälle 2021. Fachserie 8, Reihe 7.
- 2 **Rößger, L., Schade, J., Schlag, B. & Gehlert, T. (2011)**. Regelakzeptanz und Enforcement. Forschungsbericht Nr. 06. Unfallforschung der Versicherer (UDV). Gesamtverband der Versicherungswirtschaft e.V. (GDV), Berlin.
- 3 **Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (2020)**. Bundeseinheitlicher Tatbestandskatalog Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten (BKat). 13. Auflage, Flensburg.
- 4 **van der Meer, E., Gerlach, R., Kröling, S. & Gehlert, T. (2023)**. Gefährdungsorientierte Sanktionierung von Regelverstößen. Forschungsbericht Nr. 89. Unfallforschung der Versicherer (UDV). Gesamtverband der Versicherungswirtschaft e.V. (GDV), Berlin.



---

**Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.**  
Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin  
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin  
Tel. 030 2020-5000, Fax 030 2020-6000  
[www.gdv.de](http://www.gdv.de), [berlin@gdv.de](mailto:berlin@gdv.de)