



# Verkehrssicherheitslage 2022 in Berlin

Berlin, den 17.02.2023

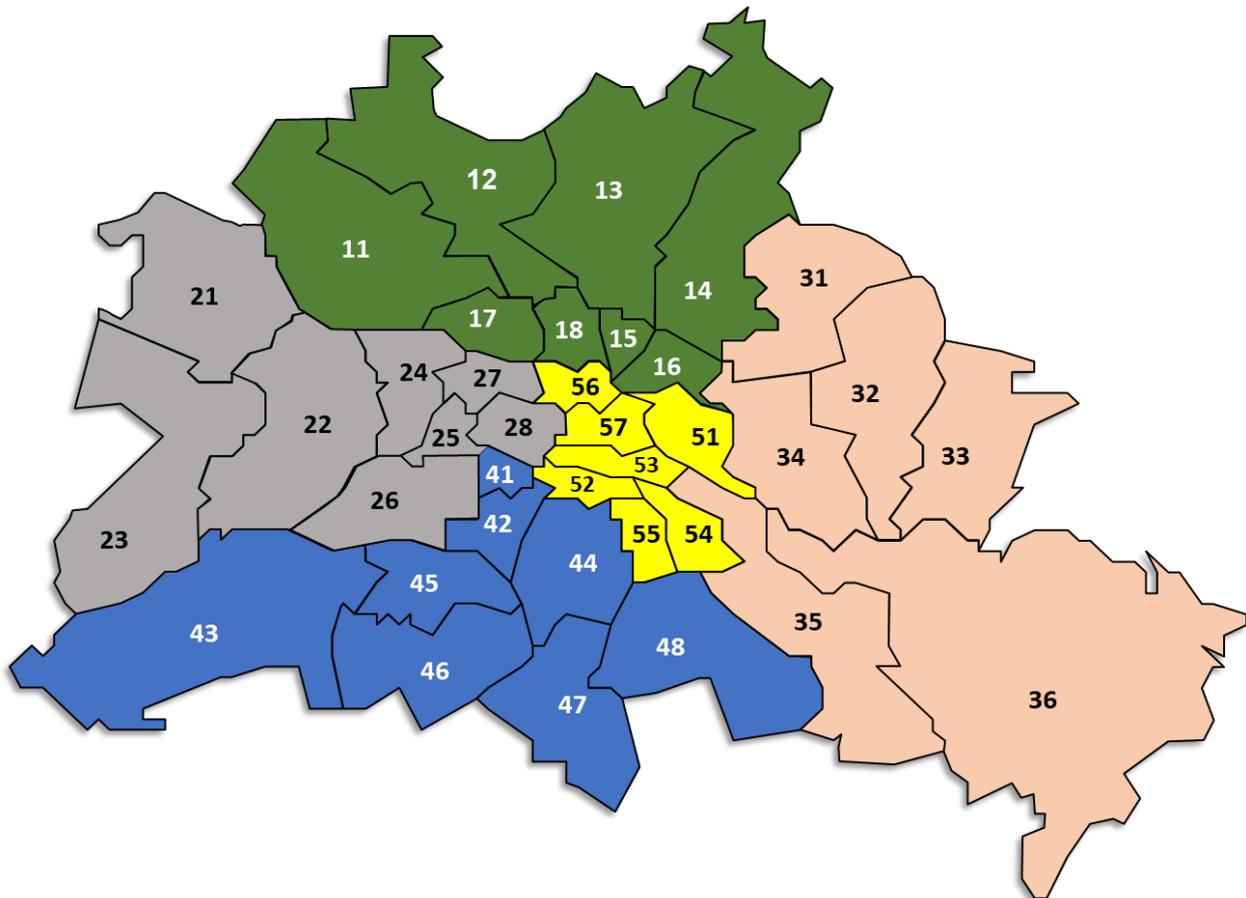


Abbildung: Berlinkarte mit den örtlichen Polizeiabschnitten

## Impressum

Herausgeber: Polizei Berlin  
Landespolizeidirektion  
LPD Stab 14 Verkehr  
Invalidenstraße 57  
10557 Berlin

E-Mail: [lpdst14@polizei.berlin.de](mailto:lpdst14@polizei.berlin.de)

[www.polizei.berlin.de](http://www.polizei.berlin.de)

<https://twitter.com/polizeiberlin>

<https://www.facebook.com/PolizeiBerlin>

## Inhalt

<b>Einleitung</b>	<b>ab Seite</b>	<b>5</b>
<hr/>		
Verkehrssicherheitsarbeit		
<b>1. Allgemeine Unfallsituation</b>	<b>ab Seite</b>	<b>6</b>
<hr/>		
1.1 Eckdaten Verkehrsunfallstatistik		
1.2 Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle		
1.3 Hauptunfallursachen		
1.4 Die fünf häufigsten Verkehrsunfallorte		
1.5 Unfallbeteiligte nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung		
1.6 Unfallverursachende - Verkehrsbeteiligung		
1.7 Unfallverursachende - Altersgruppen		
<b>2. Verkehrsoferbilanz</b>	<b>ab Seite</b>	<b>9</b>
<hr/>		
2.1 Entwicklung Verunglückte		
2.1.1 Verunglückte nach Art der Verletzung		
2.2 Entwicklung der Verkehrsunfalltoten		
2.3 Verkehrsunfalltote - Verkehrsbeteiligung		
2.4 Verkehrsunfalltote - Altersgruppen		
2.5 Verkehrsunfalltote - Hauptunfallursachen		
<b>3. Risikogruppen</b>	<b>ab Seite</b>	<b>12</b>
<hr/>		
3.1 Kinder		12
3.1.1 Verkehrsunfälle mit verunglückten Kindern		
3.1.2 Verunglückte Kinder		
3.1.3 Hauptunfallursachen von Kindern		
3.2 Junge Erwachsene		13
3.2.1 Verkehrsunfälle mit jungen Erwachsenen		
3.2.2 Verunglückte junge Erwachsene		
3.2.3 Hauptunfallursachen von jungen Erwachsenen		
3.3 Seniorinnen und Senioren		15
3.3.1 Verkehrsunfälle mit Seniorinnen und Senioren		
3.3.2 Verunglückte Seniorinnen und Senioren		
3.3.3 Hauptunfallursachen von Seniorinnen und Senioren		

---

3.4 Zu Fuß Gehende	16
3.4.1 Verkehrsunfälle mit zu Fuß Gehenden	
3.4.2 Verunglückte zu Fuß Gehende	
3.4.3 Hauptunfallursachen von zu Fuß Gehenden	
3.4.4 Die fünf häufigsten Unfallorte mit zu Fuß Gehenden	
3.5 Rad Fahrende	19
3.5.1 Verkehrsunfälle mit Rad Fahrenden (Jahre)	
3.5.1.1 Verkehrsunfälle mit Rad Fahrenden (Monate)	
3.5.2 Verunglückte Rad Fahrende	
3.5.3 Die fünf häufigsten Unfallorte mit Rad Fahrenden	
3.5.4 Hauptunfallursachen gegenüber Rad Fahrenden	
3.5.5 Hauptunfallursachen von Rad Fahrenden	
3.6 Kraftrad Fahrende	22
3.6.1 Verkehrsunfälle mit Kraftrad Fahrenden	
3.6.2 Verunglückte Kraftrad Fahrende	
3.6.3 Hauptunfallursachen von Kraftrad Fahrenden	
3.7 Straßenbahnen	24
3.7.1 Verkehrsunfälle mit Straßenbahnen	
3.7.2 Verkehrsunfalltote mit Straßenbahnen	
3.8 Elektrokleinstfahrzeuge	25
3.8.1 Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeuge	
3.8.2 Verunglückte Elektrokleinstfahrzeug Führende	
<b>4. Verkehrsüberwachung</b>	<b>ab Seite 26</b>
4.1 Verkehrskontrollen - Übersicht	
4.2 Verkehrskontrollen - Schwerpunkte 2022	
4.3 Geschwindigkeitskontrollen - mobile Messgeräte	
4.4 Anzahl der stationären Anlagen	
4.5 Interventionslage	
<b>5. Verbotene Kraftfahrzeugrennen</b>	<b>ab Seite 29</b>
5.1 Anzahl der polizeilichen Strafermittlungsverfahren	
5.2 Verbotene Kraftfahrzeugrennen - „TOP 5“ Örtlichkeiten	
<b>6. Verkehrsunfallprävention</b>	<b>ab Seite 30</b>
6.1 Übersicht	
6.2 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention	

---

## Einleitung

Die COVID19-Pandemie mit ihren Auswirkungen auf das gesamte öffentliche Leben in Deutschland hat in den letzten Jahren auch auf das Mobilitätsverhalten in Berlin Einfluss gehabt. Nach den „Corona-Jahren“ 2020 und 2021 ist für das abgelaufene Jahr 2022 wieder eine Trendumkehr des Verkehrsaufkommens festzustellen. Vor diesem Hintergrund ist die in dieser Unterlage dargestellte Verkehrsunfalllage für das Jahr 2022 mit denen der vorhergehenden zwei Jahre nur schwer vergleichbar. Die Verkehrsunfallzahlen stehen auch immer im Zusammenhang mit der Bevölkerungsanzahl, dem Fahrzeugbestand und dem Pendelverkehr. Berlin ist eine pulsierende Großstadt mit stetig steigenden Zahlen an Kfz-Zulassungen und Zuzug von Menschen. Im Jahr 2022 waren nahezu 1,6 Millionen Kraftfahrzeuge und Anhänger im Land Berlin zugelassen (2012: 1,4 Millionen). Hinzu kommen täglich Kfz-Pendler sowie Miet- und Firmenfahrzeuge, die nicht in Berlin zugelassen sind. Nachdem 2020 ein leichter Bevölkerungsrückgang festzustellen war, waren Ende 2022 mehr als 3,85 Millionen Menschen in Berlin gemeldet (2012: 3,46 Millionen).

(Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Abgerufen: 15. Februar 2023)

## Verkehrssicherheitsarbeit

---

Eine wesentliche Voraussetzung für eine erfolgreiche Verkehrsunfallbekämpfung ist das Erkennen und Beseitigen von Unfallgefahren im Verkehrsraum. Hierzu erfolgt eine kontinuierliche und zeitnahe Analyse der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle. Ziel ist es, behördenübergreifend Ansatzpunkte für geeignete Maßnahmen der Verkehrsunfallprävention, der Verkehrsüberwachung sowie für eine verbesserte Verkehrsraumgestaltung zu gewinnen. Die Polizei Berlin wertet insbesondere das unfallursächliche Verhalten der Verkehrsteilnehmenden aus, um zielgerichtete Maßnahmen zu steuern. So wurden im vergangenen Jahr 2022 eine Vielzahl stadtweiter Schwerpunkteinsätze zur Bekämpfung von Hauptunfallursachen durchgeführt. Ins Zentrum der Betrachtung rückten an Kreuzungen und Einmündungen nicht nur die unmittelbaren Verhaltensweisen von Verkehrsteilnehmenden, die ursächlich für die Hauptunfallursachen Abbiegen und Vorfahrt sind, sondern auch das mittelbare Verkehrsverhalten im Bereich von Kreuzungen / Einmündungen wurde entsprechend bewertet. Zudem standen Geschwindigkeitsüberschreitungen im Fokus der polizeilichen Kontrollen. Darüber hinaus wurden viele Einsätze zur Schulwegüberwachung und zur Radfahrtsicherheit durchgeführt. Flankiert wurden diese Überwachungseinsätze mit zielgruppenorientierten Präventionsmaßnahmen.

---

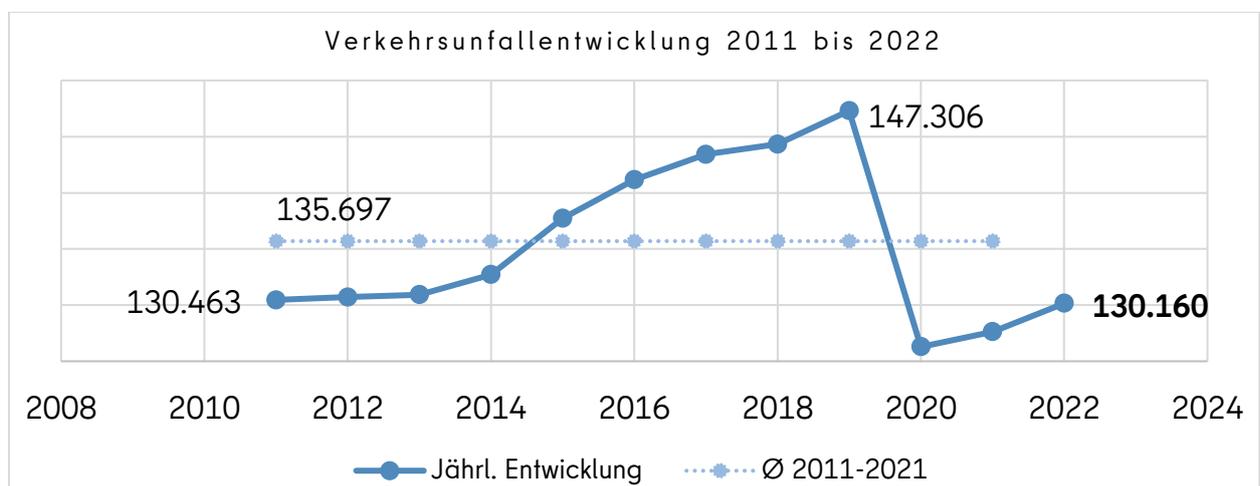
## 1. Allgemeine Unfallsituation

Im Berichtszeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2022 registrierte die Polizei Berlin 130.160 Verkehrsunfälle. Dies entspricht einem Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 1,99 Prozent, d. h. 2.534 Verkehrsunfälle mehr als in 2021. Im Vergleich zum direkten Vor-Corona-Jahr 2019 ist dies ein Rückgang um 11,64 Prozent.

### 1.1 Eckdaten Verkehrsunfallstatistik

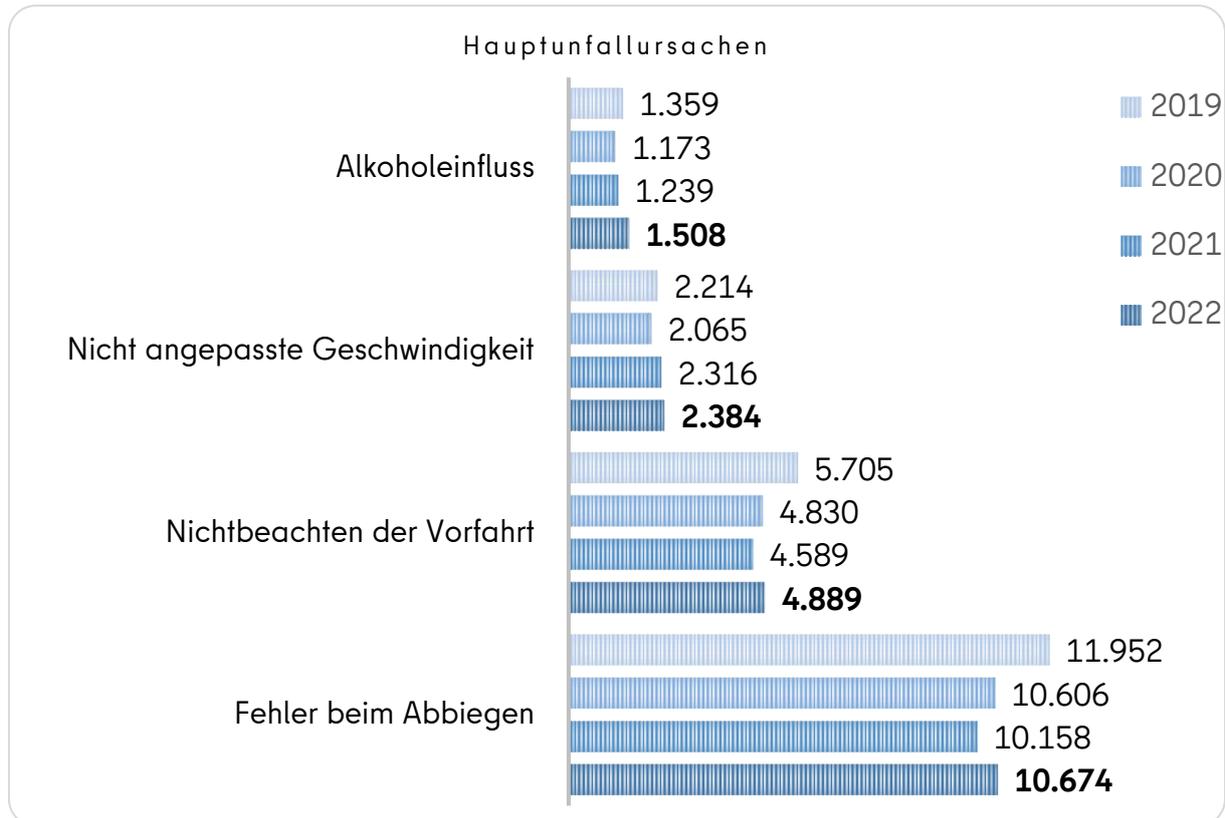
		2022	2021	2020	2019
Verkehrsunfälle (Insgesamt)		<b>130.160</b>	<b>127.626</b>	<b>126.286</b>	<b>147.306</b>
Verkehrsunfälle mit Sachschaden		116.263	115.044	113.137	132.362
Park-/Rangierunfälle		33.810	33.324	34.051	39.869
Alleinunfälle		9.013	8.676	8.345	8.086
Verkehrsunfälle mit Personenschaden		<b>13.897</b>	<b>12.582</b>	<b>13.149</b>	<b>14.948</b>
dabei Verunglückte		16.315	14.782	15.377	17.809
davon	Leichtverletzte	14.122	12.762	13.273	15.465
	Schwerverletzte	2.159	1.980	2.054	2.304
	Getötete Personen	34	40	50	40

### 1.2 Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle



### 1.3 Hauptunfallursachen

Neben den häufigsten Unfallursachen wie ungenügender Sicherheitsabstand, Wenden oder Rückwärtsfahren sowie Fahrstreifenwechsel, dominierten als Unfallursachen zu allen Verkehrsunfällen im Jahr 2022:

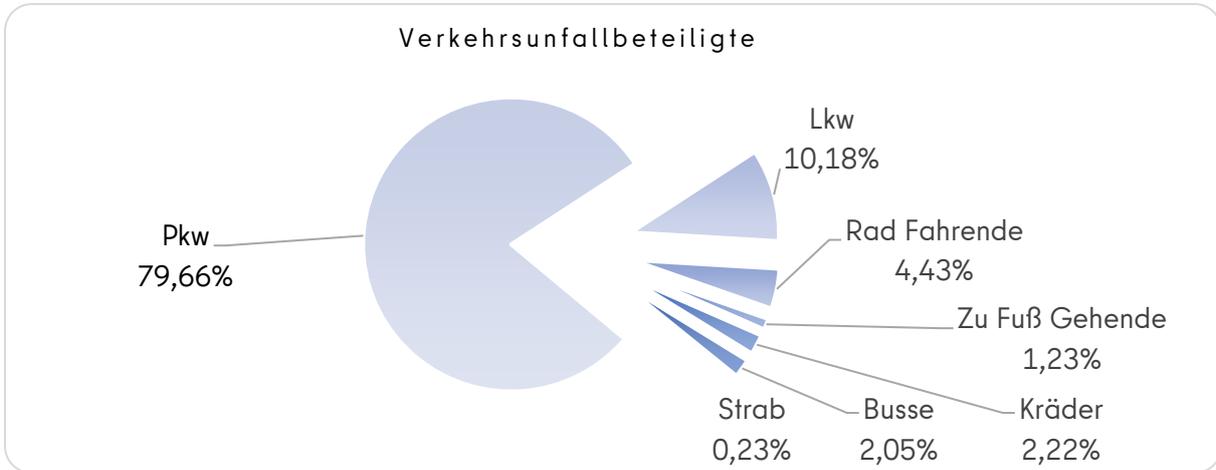


Nicht angepasste Geschwindigkeit bedeutet nicht zwingend auch eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

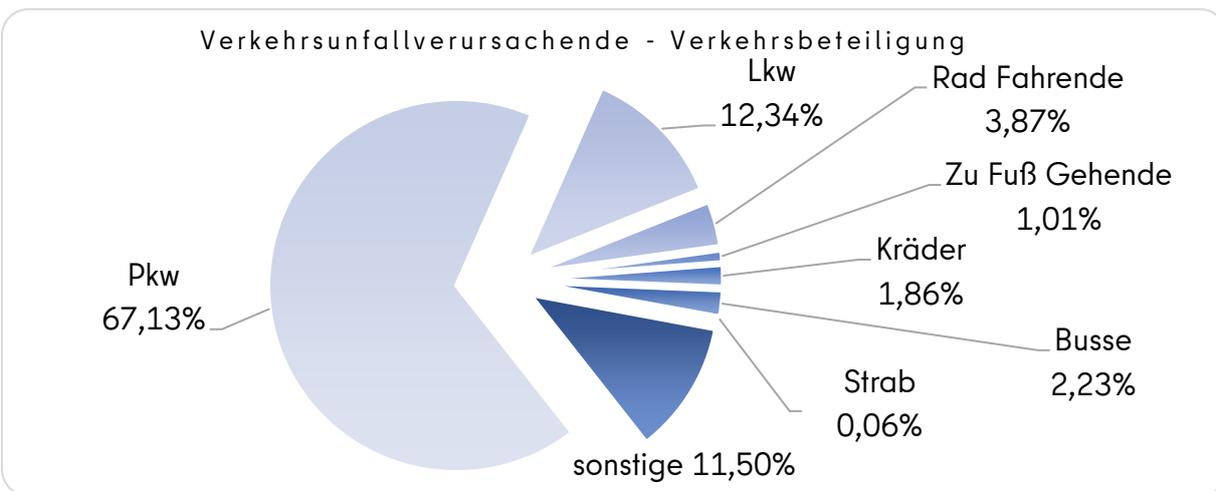
### 1.4 Die fünf häufigsten Verkehrsunfallorte

Örtlichkeit	Anzahl der Verkehrsunfälle
Tempelhofer Damm	293
Landsberger Allee	279
Seestraße	225
Mariendorfer Damm	222
Sonnenallee	208

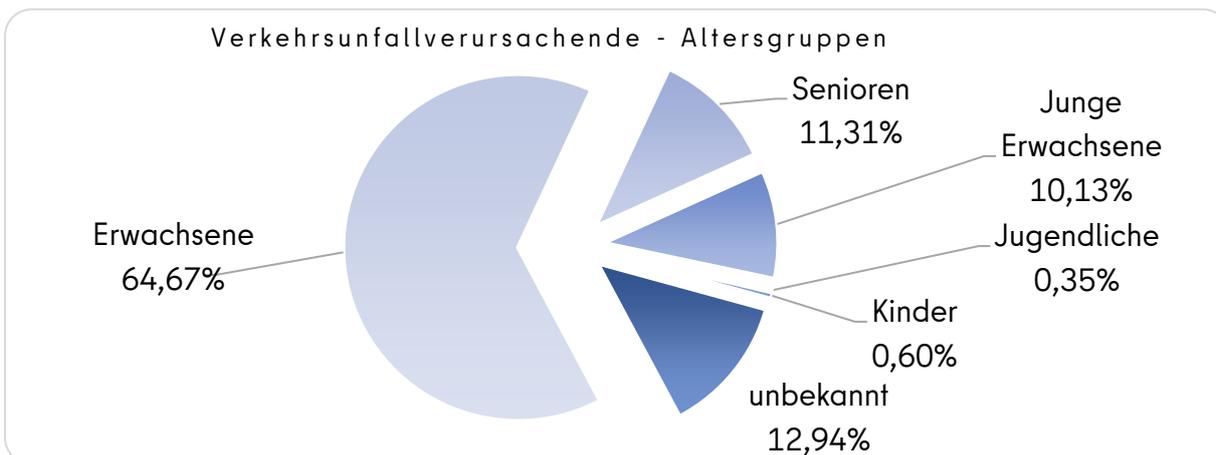
**1.5 Unfallbeteiligte nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung**



**1.6 Unfallverursachende - Verkehrsbeteiligung**

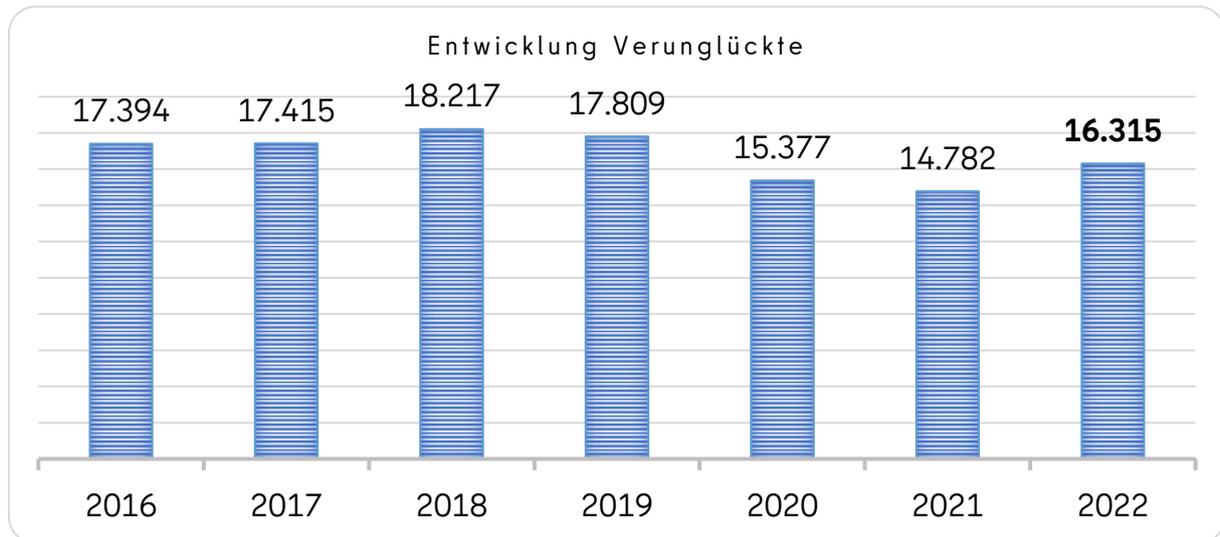


**1.7 Unfallverursachende - Altersgruppen**



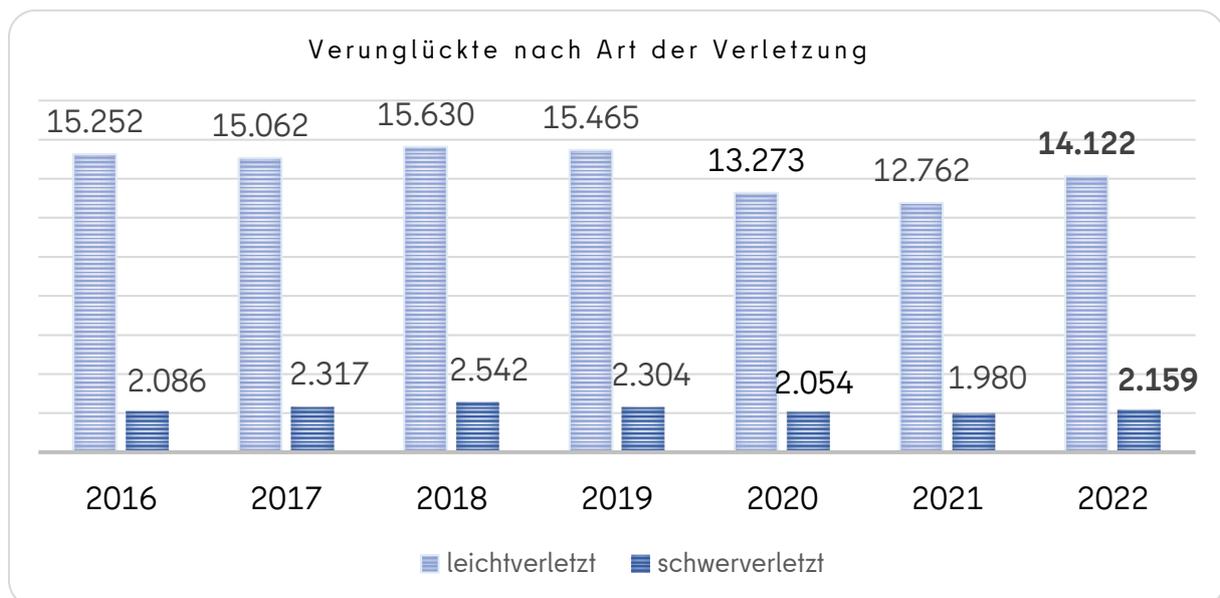
## 2. Verkehrsofferbilanz

### 2.1 Entwicklung Verunglückte



Die Anzahl derer, die durch einen Verkehrsunfall körperliche Schäden erlitten, ist im Vergleich zum Vorjahr um 1.533 bzw. 10,37 Prozent gestiegen.

### 2.1.1 Verunglückte nach Art der Verletzung



Verunglückte sind Personen, die bei dem Unfall einen Körperschaden erlitten haben. Werden sie deshalb zur stationären Behandlung in ein Krankenhaus aufgenommen, so gelten sie als Schwerverletzte.

## 2.2 Entwicklung der Verkehrsunfalltote



Als Verkehrsunfalltote werden alle Personen gezählt, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Ereignis an den Unfallfolgen verstorben sind.

Während 1990 noch 226 Personen bei Verkehrsunfällen im Berliner Straßenverkehr ums Leben kamen, wurde im Jahr 2022 mit 34 verstorbenen Menschen der bisherige Tiefststand erreicht. Bei den Unfällen verstarben 14 weibliche und 20 männliche Personen. Bei 19 Verkehrsunfällen waren die tödlich Verunglückten Hauptunfallverursachende, darunter waren fünf Alleinunfälle.

Verkehrsunfalltote nach Bezirken	Anzahl der tödlich Verunglückten
Charlottenburg-Wilmersdorf	4
Friedrichshain-Kreuzberg	1
Lichtenberg	3
Marzahn-Hellersdorf	3
Mitte	2
Neukölln	2
Pankow	4
Reinickendorf	4
Spandau	1
Steglitz-Zehlendorf	7
Tempelhof-Schöneberg	1
Treptow-Köpenick	2

### 2.3 Verkehrsunfalltote - Verkehrsbeteiligung

Verkehrsbeteiligung	Tote
Rad Fahrende	10
Zu Fuß Gehende	10
Kraftrad Fahrende (davon zwei Alleinunfälle)	6
Pkw Führende / Pkw Insassen (davon drei Alleinunfälle)	7
Sonstige	1

### 2.4 Verkehrsunfalltote - Altersgruppen

Altersgruppen	Tote
Seniorinnen/Senioren (davon ein Alleinunfall)	18
Erwachsene (davon vier Alleinunfälle)	13
Jugendliche	1
Kinder	2

### 2.5 Verkehrsunfalltote - Hauptunfallursachen

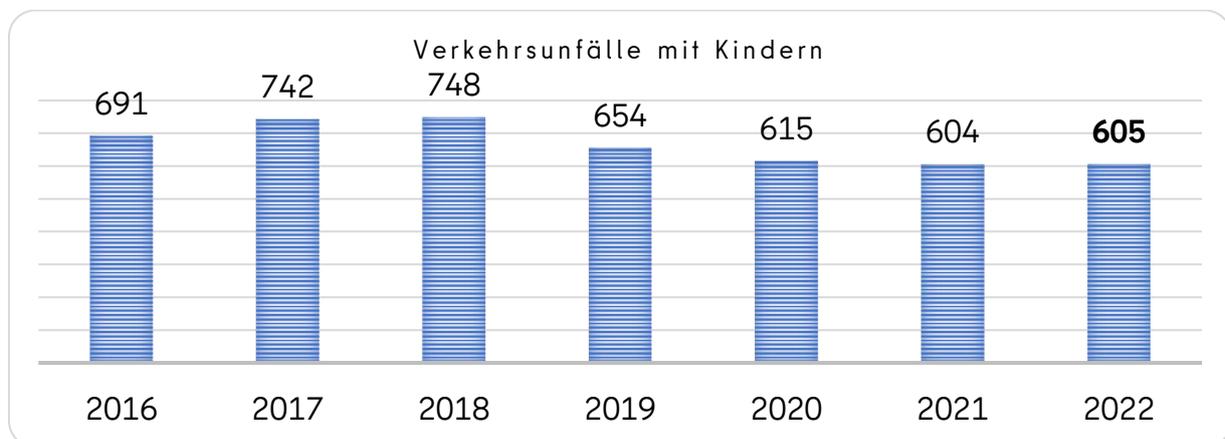
Hauptunfallursachen	Tote
Körperliche Mängel	5
Fehlverhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	4
Fehlverhalten ggü. zu Fuß Gehenden	4
Nicht angepasste Geschwindigkeit (davon drei Alleinunfälle)	4
Fehler beim Einfahren in den Verkehr	3
Fehler beim Abbiegen nach links	3
Fehler beim Überholen (davon ein Alleinunfall)	2
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	2
Fehler bei Straßenbenutzung	2
Missachtung Verkehrsregelung	2
Fehler beim Abbiegen nach rechts	1
Missachtung Vorfahrt	1
Alkohol (Alleinunfall)	1

## 3. Risikogruppen

### 3.1 Kinder

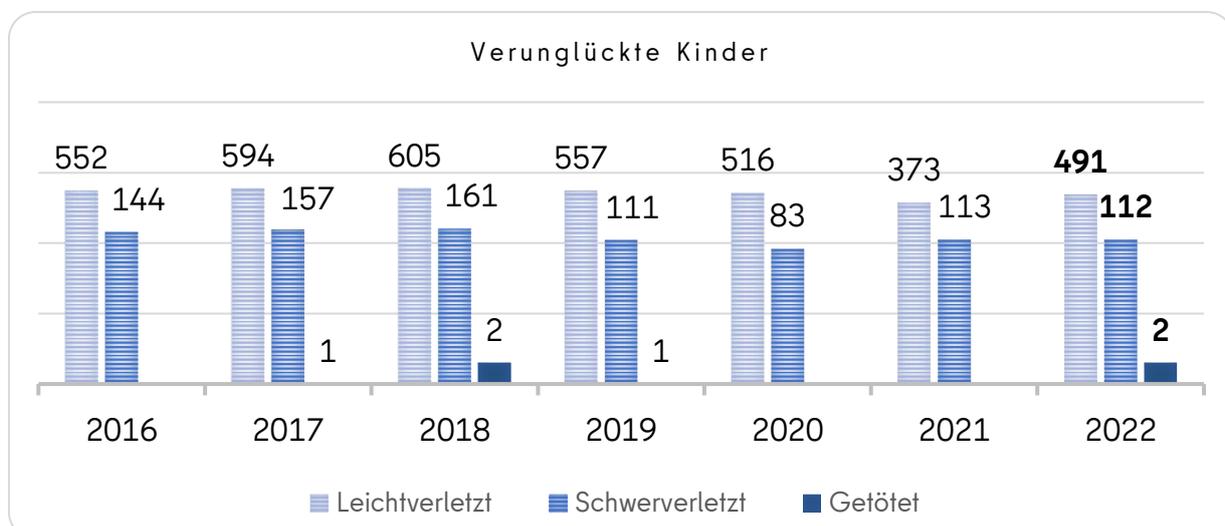
Um Verkehrsunfälle mit Kindern handelt es sich, wenn bei Verkehrsunfällen jeweils mindestens ein Kind (0 - 14 Jahre) aktiv als Verkehrsteilnehmende beteiligt war. Kinder, die als sonstige Geschädigte (z. B. als Mitfahrende) verunglückten, sind deshalb nicht in den Angaben über Kinderunfälle enthalten.

#### 3.1.1 Verkehrsunfälle mit verunglückten Kindern

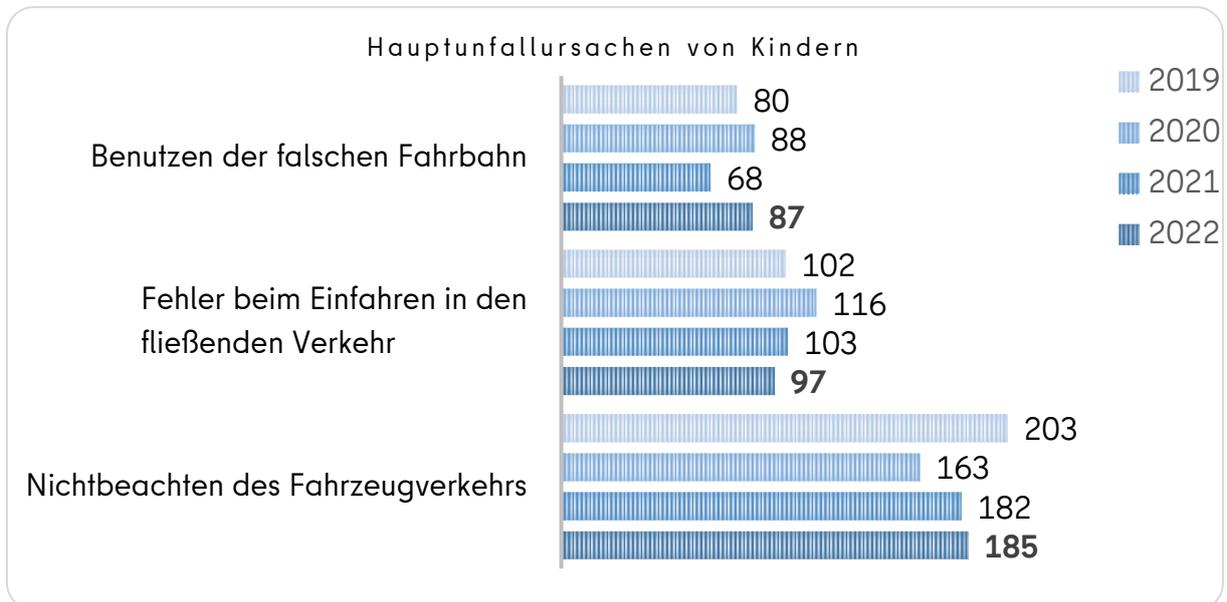


Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle ist im Vergleich zum vergangenen Jahr um einen Unfall angestiegen.

#### 3.1.2 Verunglückte Kinder



### 3.1.3 Hauptunfallursachen von Kindern



Bei 68,50 Prozent aller Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende.

## 3.2 Junge Erwachsene

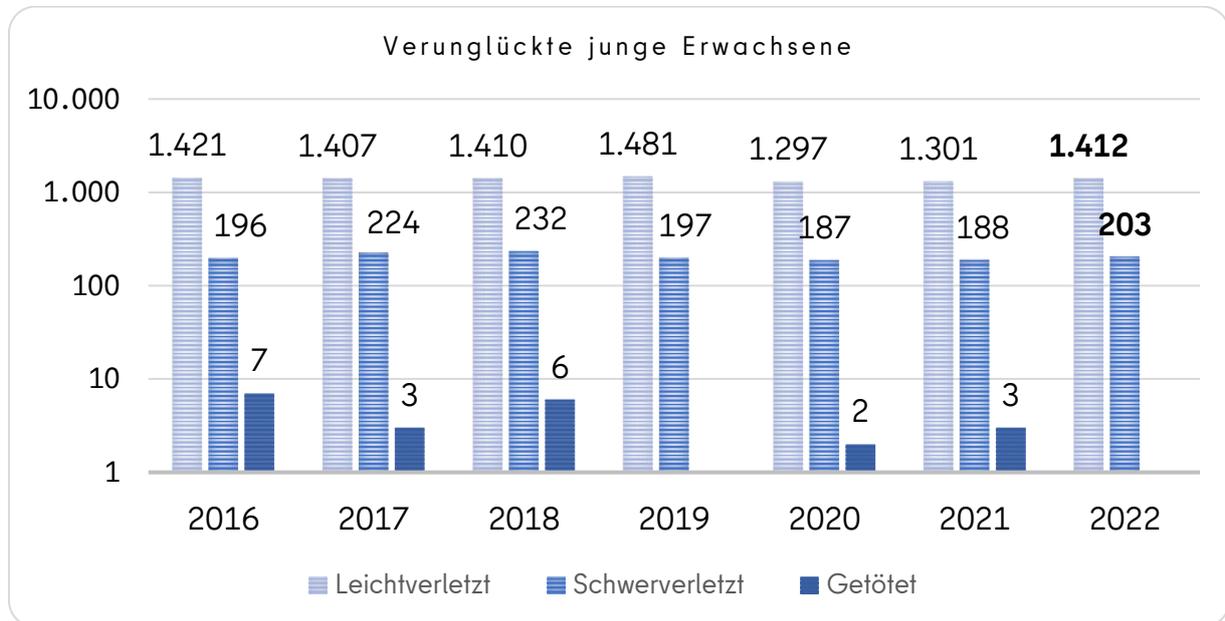
Verkehrsunfälle mit jungen Erwachsenen sind diejenigen, bei denen mindestens ein junger Erwachsener (18 - 24 Jahre) bei einem Verkehrsunfall aktiv beteiligt war.

### 3.2.1 Verkehrsunfälle mit jungen Erwachsenen

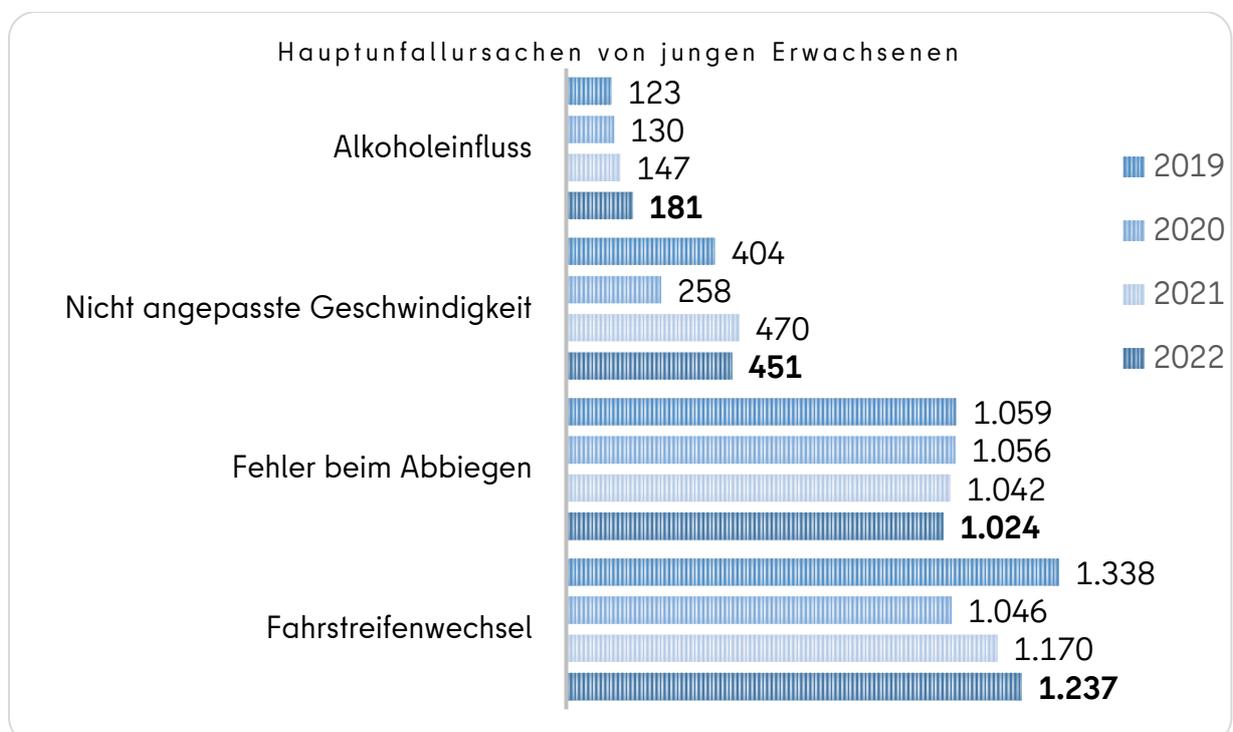


Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle ist im Vergleich zum vergangenen Jahr um 1,20 Prozent (-181) gesunken.

### 3.2.2 Verunglückte junge Erwachsene



### 3.2.3 Hauptunfallursachen von jungen Erwachsenen

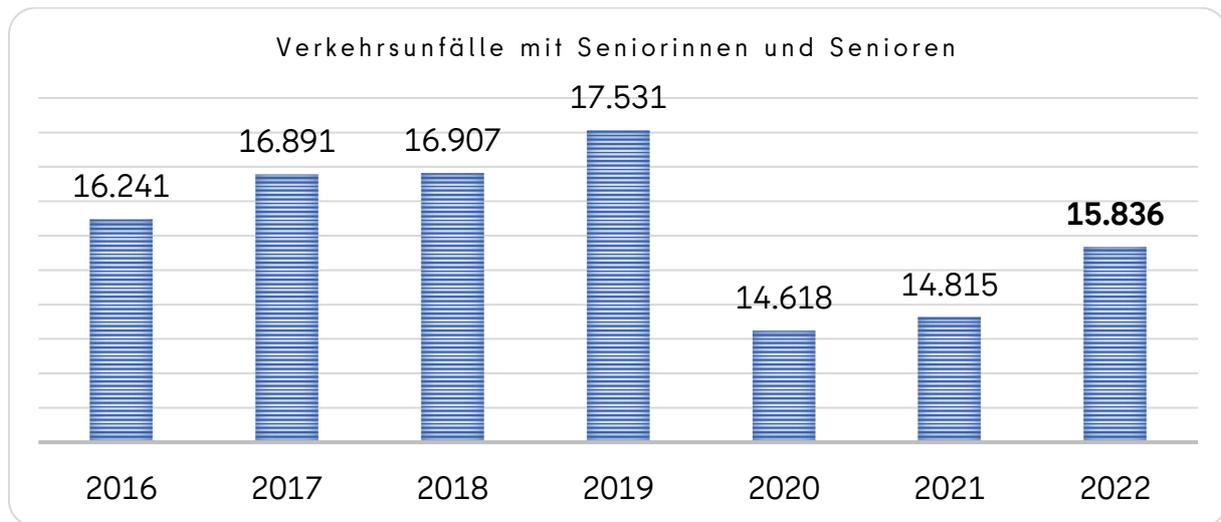


Bei 64,72 Prozent aller Verkehrsunfälle mit jungen Erwachsenen waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende.

### 3.3 Seniorinnen und Senioren

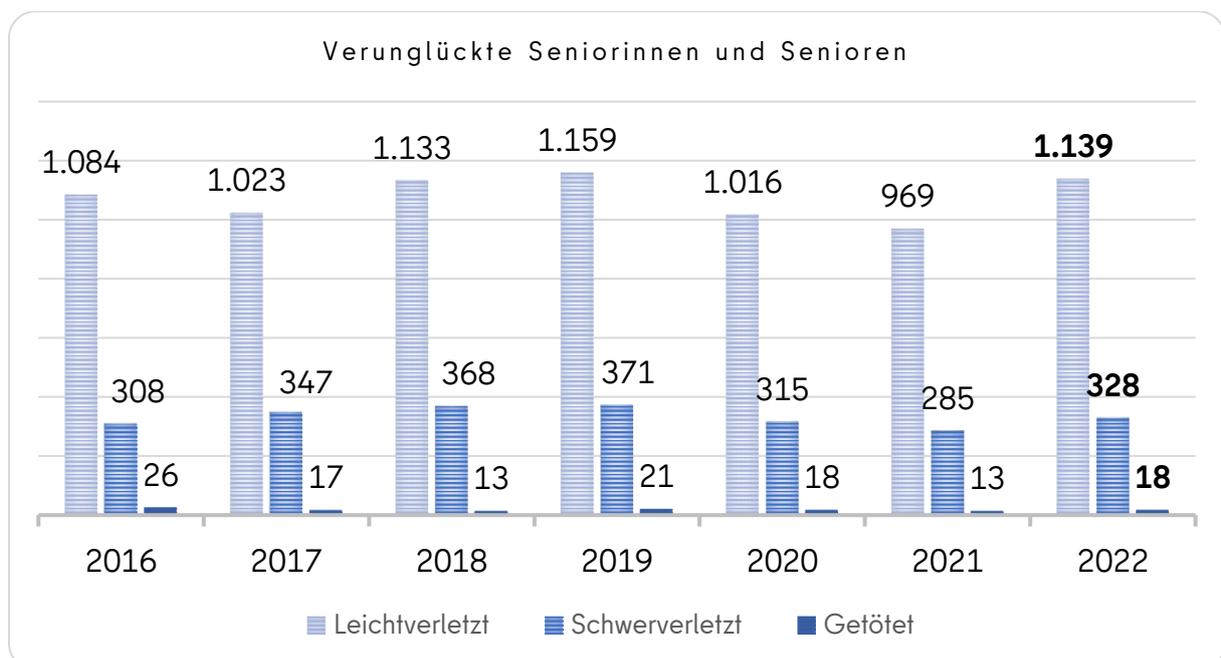
Unfälle mit Seniorinnen und Senioren sind Verkehrsunfälle mit mindestens einer aktiv beteiligten Person, die älter als 64 Jahre ist.

#### 3.3.1 Verkehrsunfälle mit Seniorinnen und Senioren

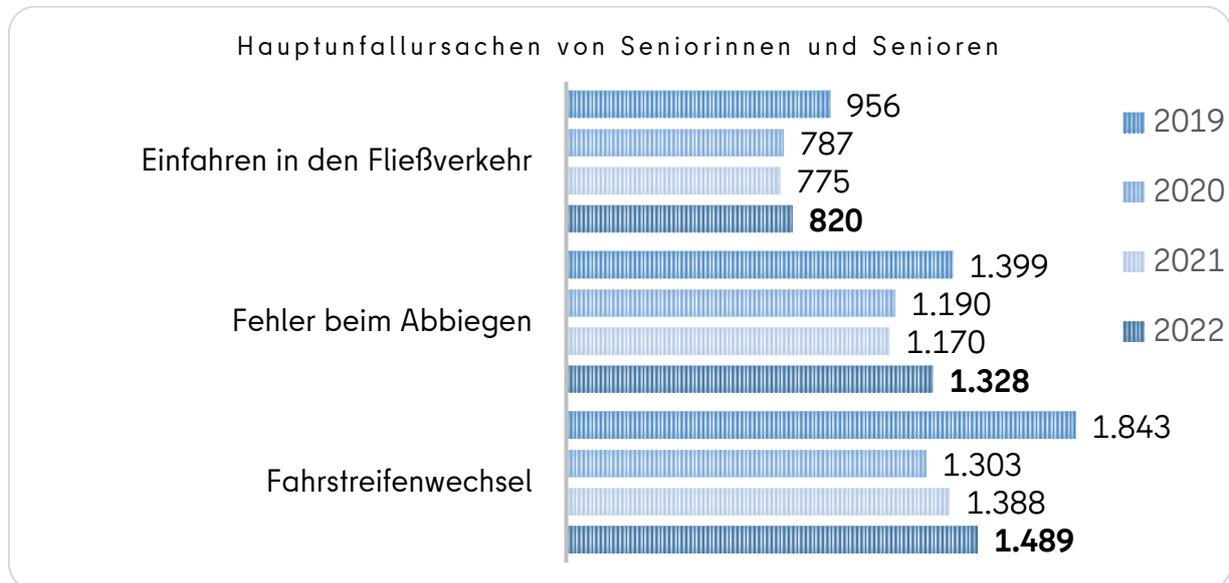


Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle ist im Vergleich zum vergangenen Jahr um 6,89 Prozent (+1.021) angestiegen.

#### 3.3.2 Verunglückte Seniorinnen und Senioren



### 3.3.3 Hauptunfallursachen von Seniorinnen und Senioren

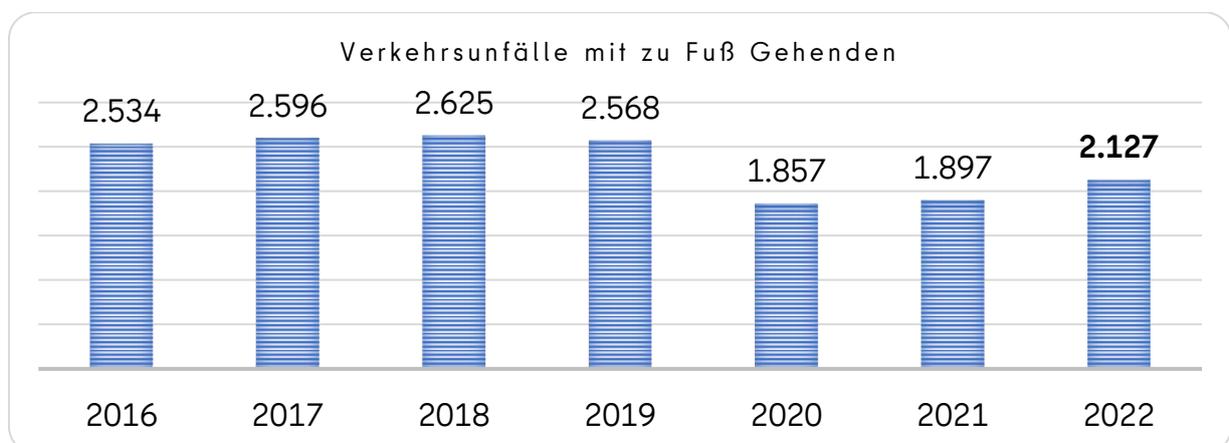


Bei 68,09 Prozent aller Verkehrsunfälle mit Seniorinnen und Senioren waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende.

## 3.4 Zu Fuß Gehende

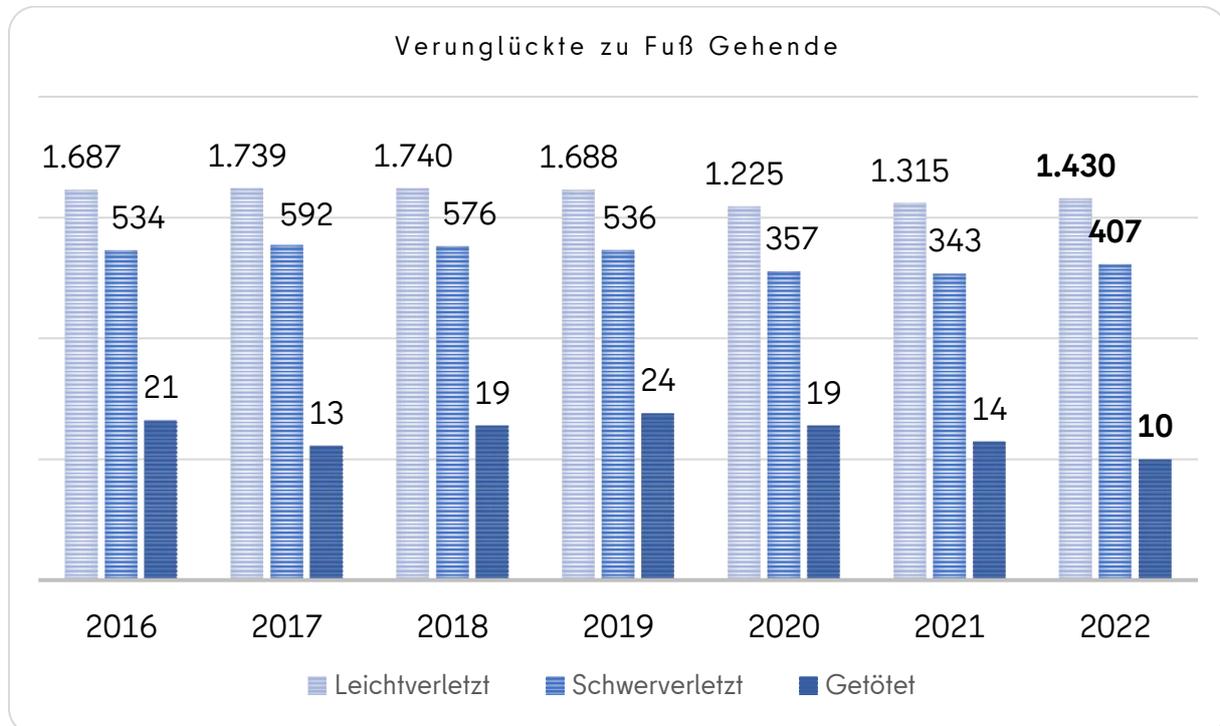
Als Unfälle mit zu Fuß Gehenden werden Verkehrsunfälle bezeichnet, an denen mindestens ein zu Fuß Gehender aktiv beteiligt war.

### 3.4.1 Verkehrsunfälle mit zu Fuß Gehenden



Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle ist im Vergleich zum vergangenen Jahr um 12,12 Prozent (+230) gestiegen.

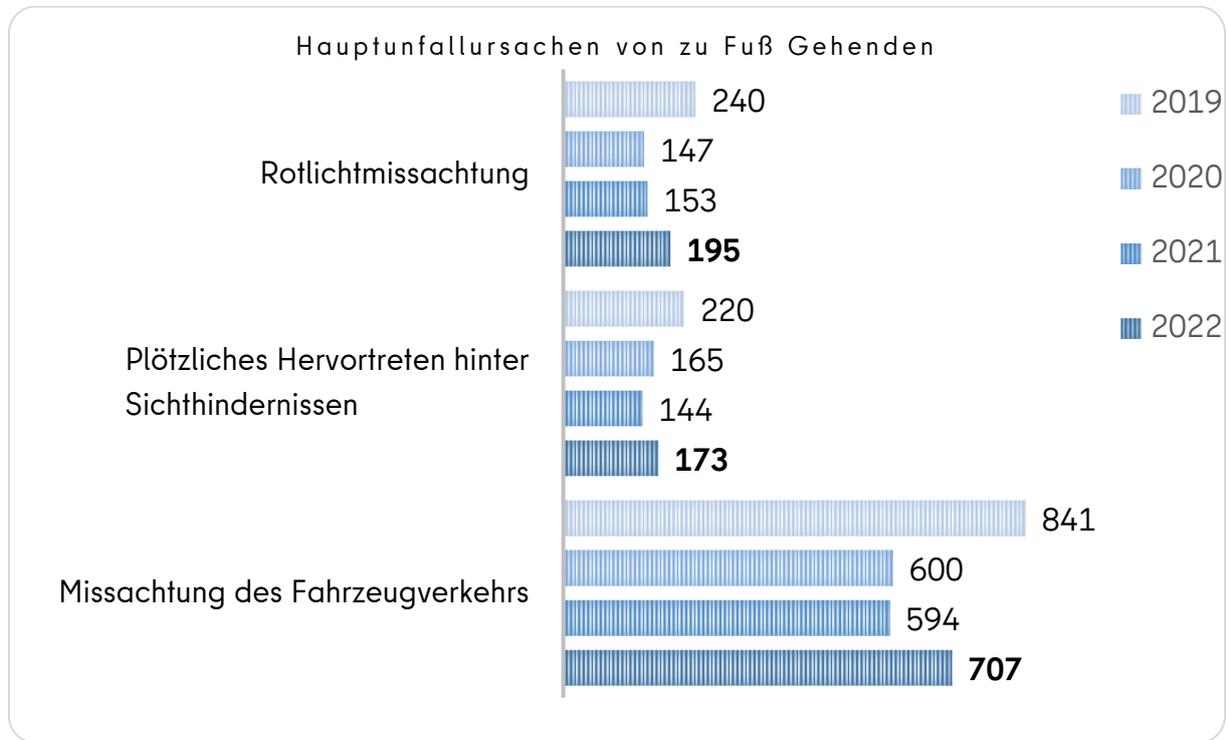
### 3.4.2 Verunglückte zu Fuß Gehende



Die Zahl der tödlich verunglückten zu Fuß Gehenden ist gegenüber dem Jahr 2021 mit zehn Personen (-4) rückläufig. Vier zu Fuß Gehende verstarben beim Überschreiten der Fahrbahn, ohne dabei auf den Fließverkehr zu achten. Drei zu Fuß Gehende verstarben durch falsches Verhalten anderer Verkehrsteilnehmender an Fußgängerfurten. Ein Todesfall passierte aufgrund eines krankheitsbedingten körperlichen Mangels. Ein zu Fuß Gehender missachtete die bestehende Verkehrsregelung und wurde dabei tödlich verletzt. Eine zu Fuß Gehende wurde auf dem Gehweg von einem Rad fahrenden Kind angefahren und verstarb später im Krankenhaus.

Bei sechs tödlichen Verkehrsunfällen mit zu Fuß Gehenden waren diese Hauptunfallverursachende. Unter den zehn Verstorbenen waren acht Seniorinnen/Senioren sowie eine Jugendliche und ein Kind. Neun Personen waren weiblichen und eine Person männlichen Geschlechts.

### 3.4.3 Hauptunfallursachen von zu Fuß Gehenden



Bei 45,10 Prozent aller Verkehrsunfälle mit zu Fuß Gehenden waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende.

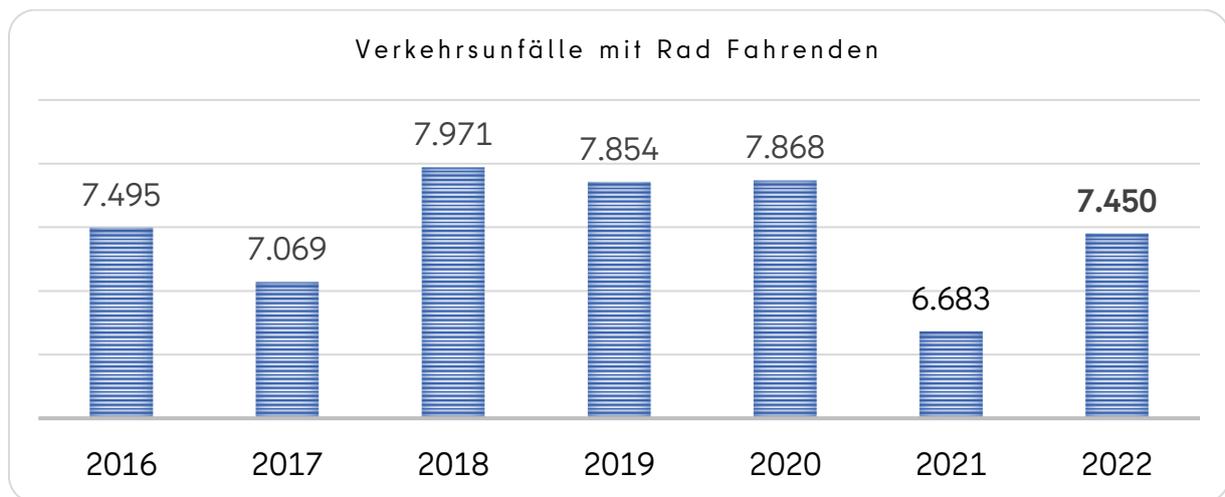
### 3.4.4 Die fünf häufigsten Unfallorte mit zu Fuß Gehenden

Örtlichkeit	Anzahl VU mit zu Fuß Gehenden
Schönhauser Allee	10
Skalitzer Straße	9
Scharnweberstraße (Reinickendorf)	7
Wilhelmsruher Damm	7
Sonnenallee	7

### 3.5 Rad Fahrende

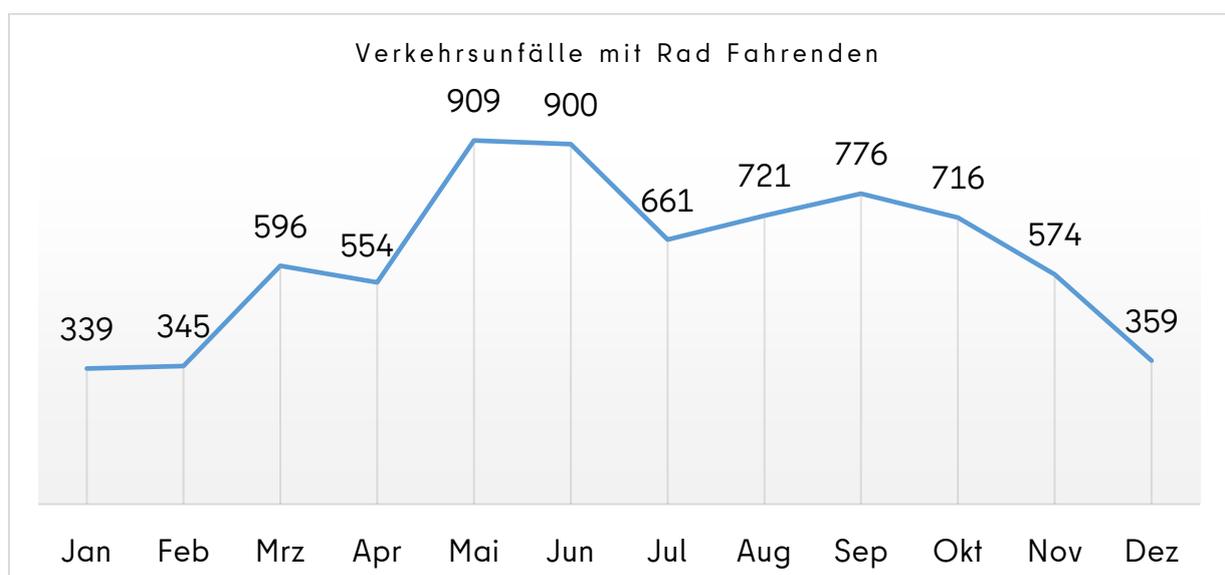
Als Verkehrsunfälle mit Rad Fahrenden werden solche bezeichnet, an denen mindestens eine Radfahrerin bzw. ein Radfahrer aktiv beteiligt war.

#### 3.5.1 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad Fahrenden (Jahre)

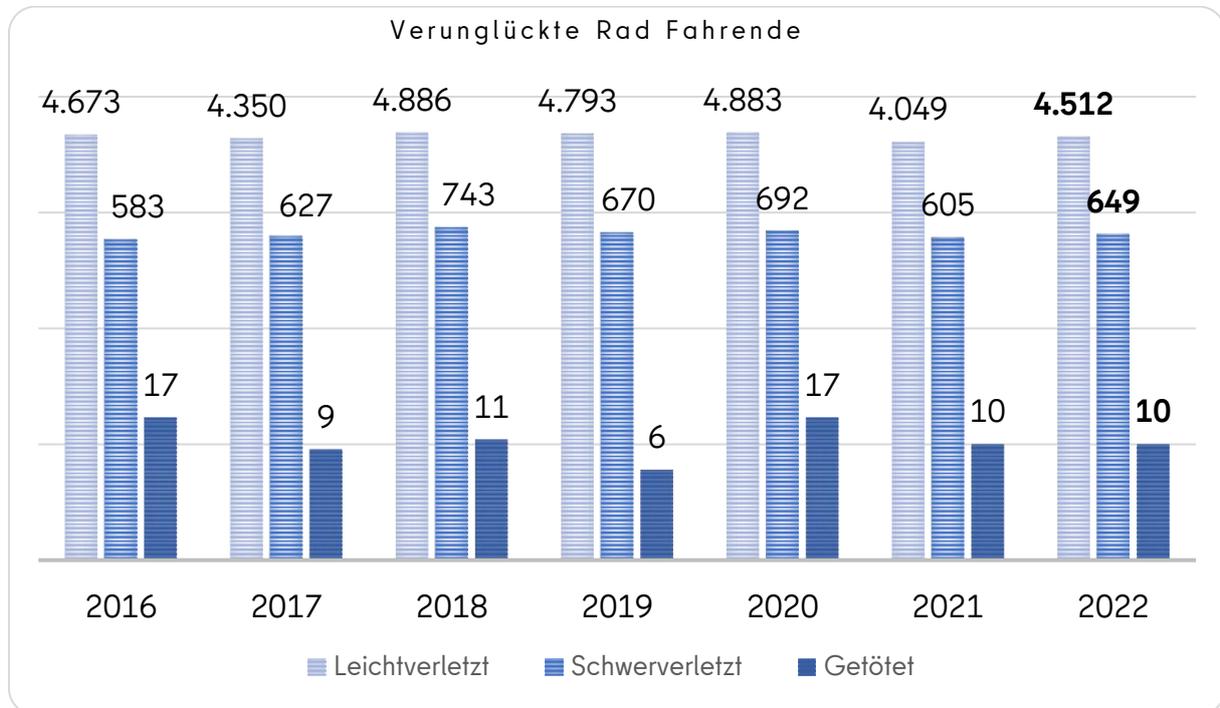


Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle ist im Vergleich zum vergangenen Jahr um 11,48 Prozent (767) gestiegen. 510 der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle waren Alleinunfälle von Rad Fahrenden. Bei 48,20 Prozent aller Verkehrsunfälle mit Rad Fahrenden waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende.

#### 3.5.1.1 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad Fahrenden (Monate)



### 3.5.2 Verunglückte Rad Fahrende



Bei Verkehrsunfällen verunglückten insgesamt 5.171 Rad Fahrende, im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem Anstieg von 10,87 Prozent (+507). Gegenüber 2019 bedeutet dies einen Rückgang von 5,45 Prozent (-298). Im Jahr 2022 wurden 4.512 (+463) Rad Fahrende leicht- und 649 (+44) schwerverletzt.

Die Zahl der tödlich verunglückten Rad Fahrenden ist gegenüber dem Jahr 2021 mit zehn gleichbleibend. Vier Rad Fahrende verstarben beim Einfahren in den Fließverkehr. Zwei Rad Fahrende verstarben bei Abbiegeunfällen. Zwei Rad Fahrende verstarben bei der verkehrswidrigen Benutzung der Fahrbahn. Ein Todesfall ereignete sich aufgrund eines körperlichen Mangels. Ein Rad Fahrender verstieß gegen die Vorfahrtregelung und wurde dabei tödlich verletzt.

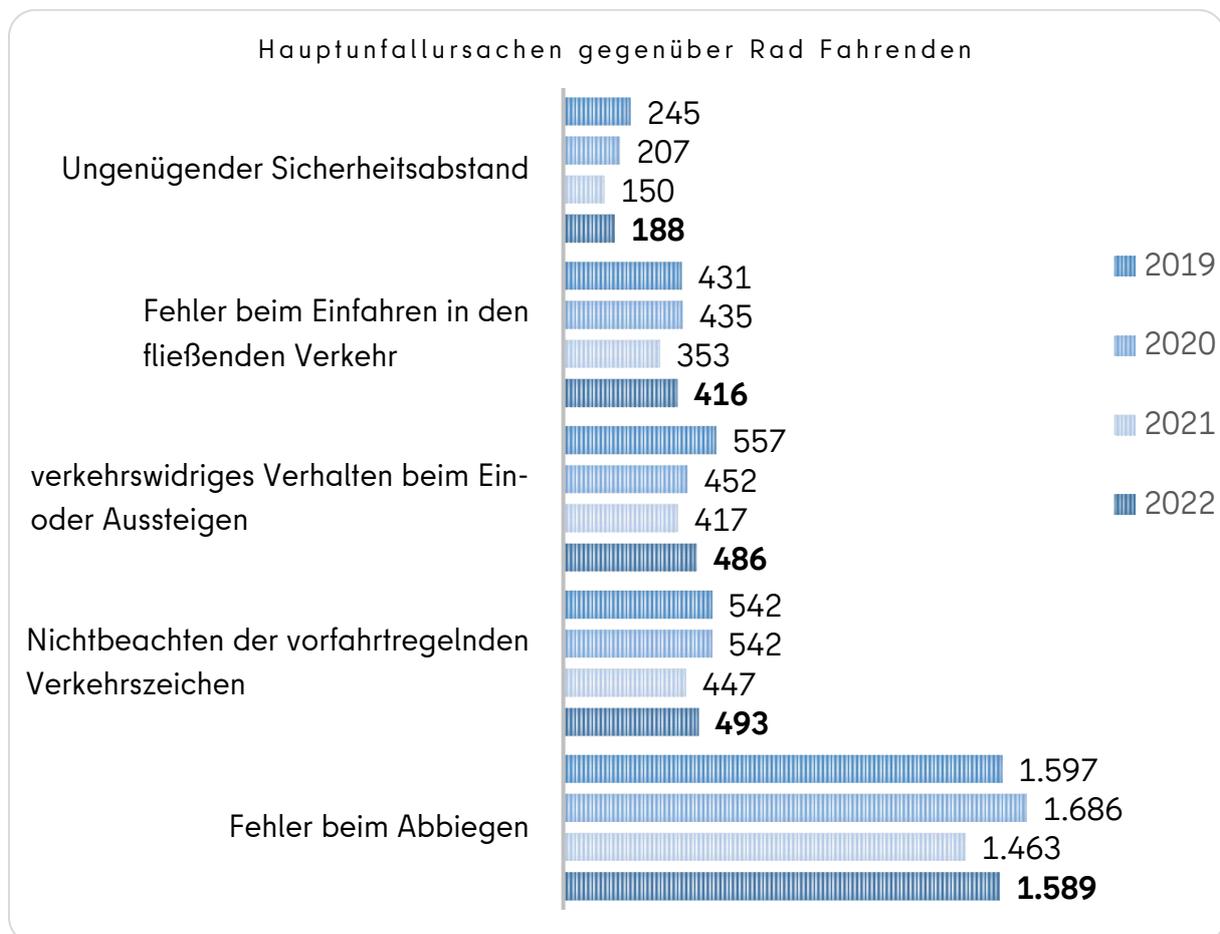
Bei sechs tödlichen Verkehrsunfällen mit Rad Fahrenden waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende. Bei den verstorbenen Rad Fahrenden waren drei Personen weiblichen und sieben Personen männlichen Geschlechts. Fünf Verstorbene waren Seniorinnen/Senioren. Zudem verstarb ein Rad fahrendes Kind.

Von den zehn unfallbeteiligten Krafffahrzeugen waren sechs Pkw, zwei Sattelzugmaschinen / Sattelzugmaschinen mit Anhänger, eine Selbstfahrende Arbeitsmaschine und ein Lkw über 3,5 t.

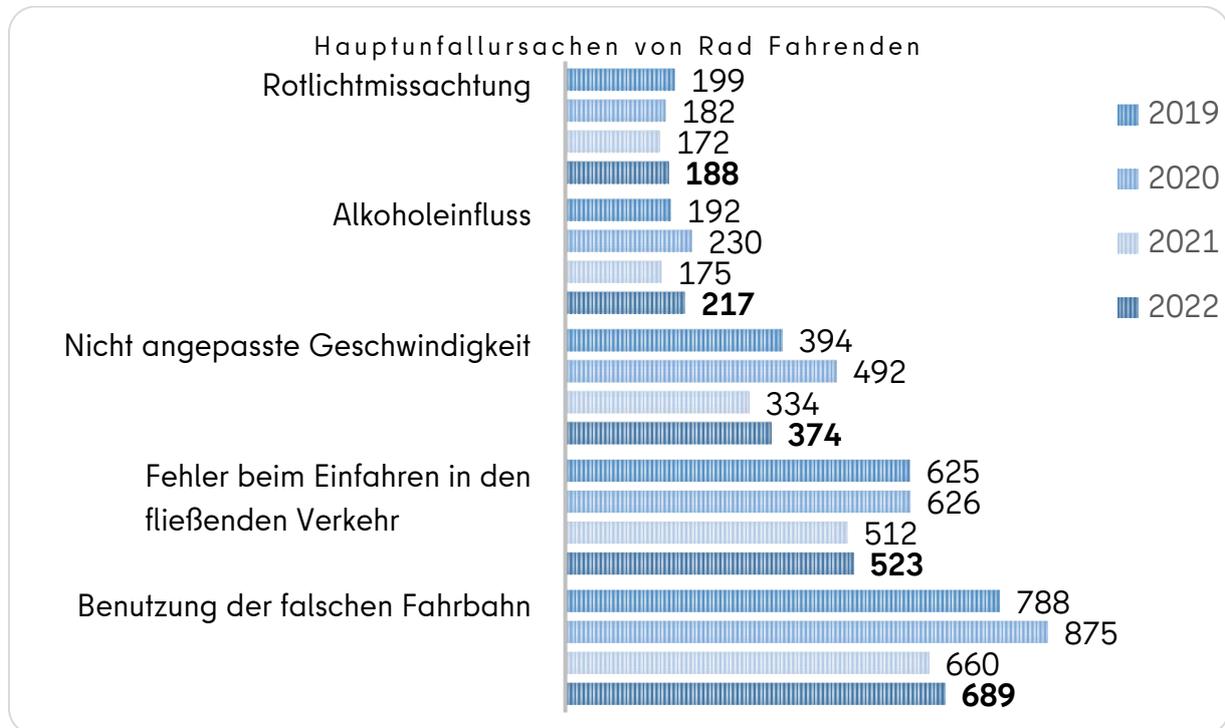
### 3.5.3 Die fünf häufigsten Unfallörtlichkeiten mit Rad Fahrenden

	Anzahl VU mit Rad Fahrenden	Leichtverletzte	Schwerverletzte	Tote
Schönhauser Allee	28	20	3	-
Warschauer Straße	27	22	3	-
Karl-Marx-Straße	21	14	2	-
Müllerstraße	17	12	1	-
Wilhelmsruher Damm	16	12	-	-

### 3.5.4 Hauptunfallursachen gegenüber Rad Fahrenden



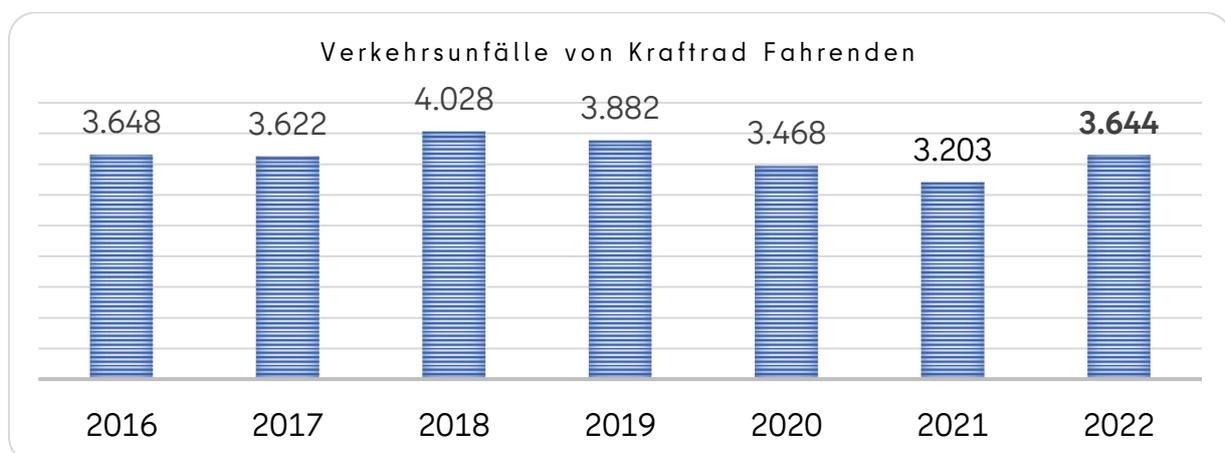
### 3.5.5 Hauptunfallursachen von Rad Fahrenden



### 3.6 Kraffrad Fahrende

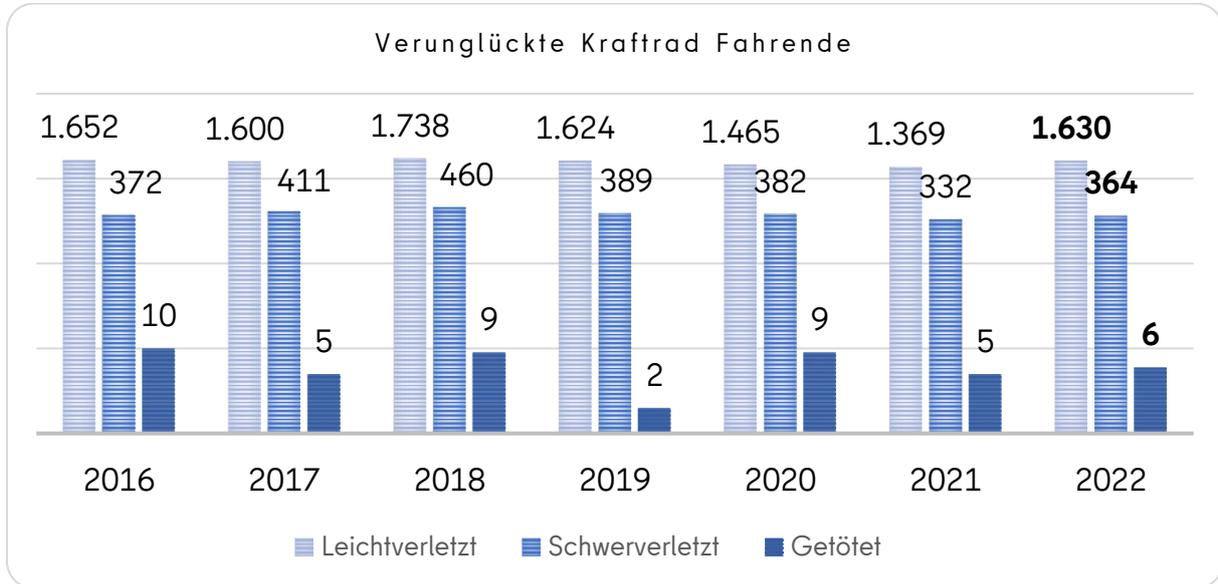
Als Verkehrsunfälle mit Kraffrad Fahrenden werden Unfälle bezeichnet, bei denen mindestens ein Kraffrad (Kleinkraffrad, Leichtkraffrad und Kraffrad) aktiv beteiligt war.

#### 3.6.1 Verkehrsunfälle mit Kraffrad Fahrenden

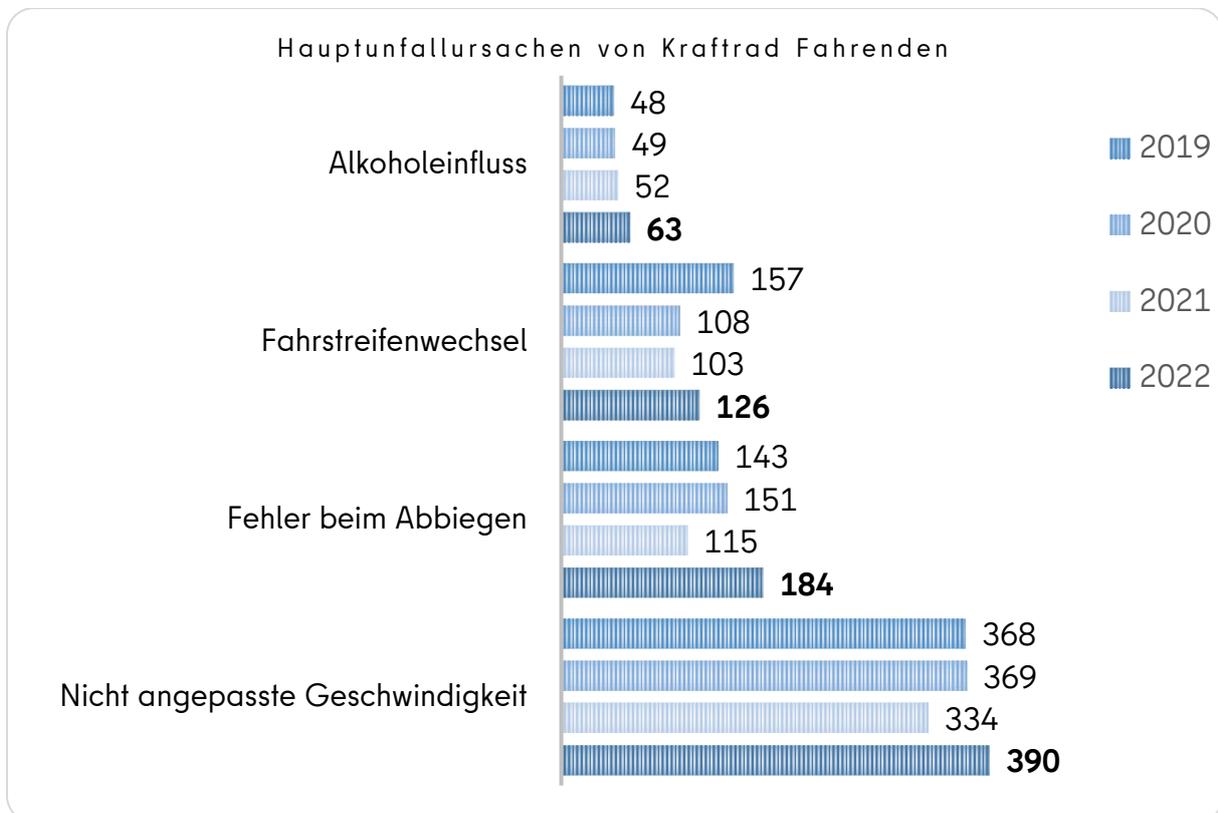


Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle ist im Vergleich zum vergangenen Jahr um 13,77 Prozent (+441) angestiegen.

### 3.6.2 Verunglückte Kraffrad Fahrende



### 3.6.3 Hauptunfallursachen von Kraffrad Fahrenden

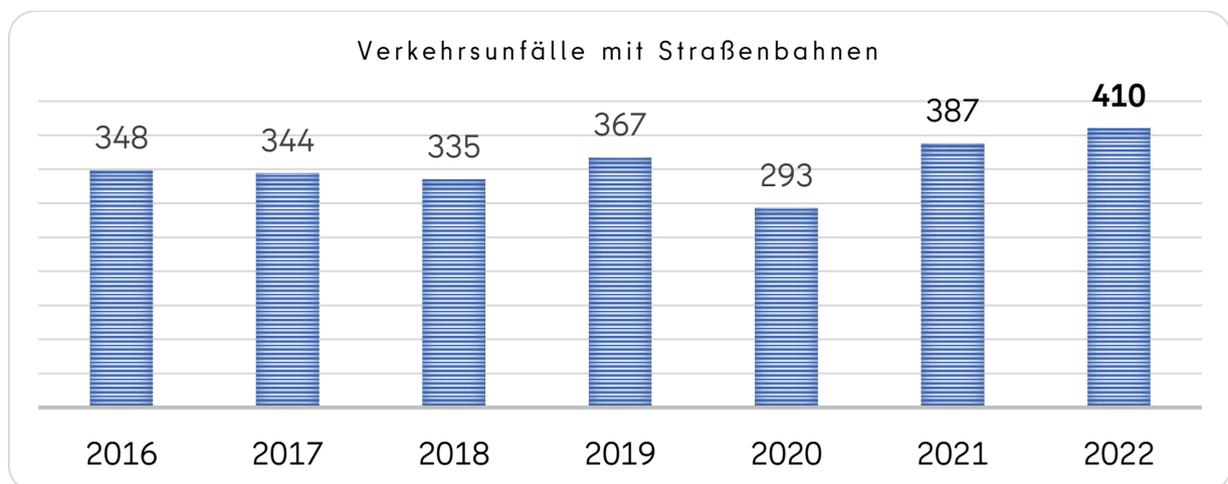


Bei 48,94 Prozent aller Verkehrsunfälle mit Kraffrad Fahrenden waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende.

### 3.7 Straßenbahn

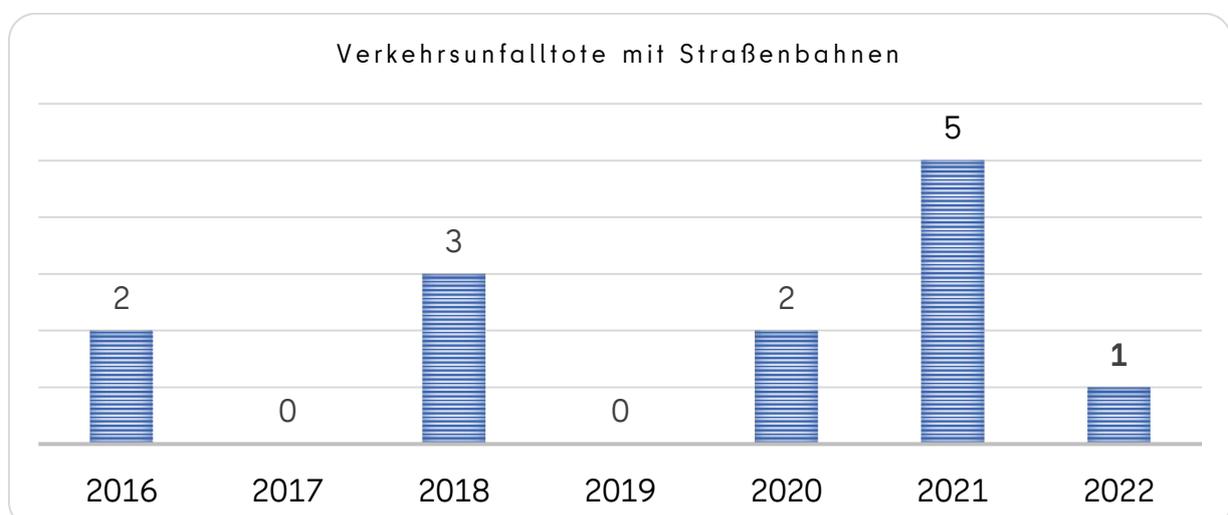
Bei Schadensereignissen mit beteiligten Straßenbahnen ist zu prüfen, ob das Schienenfahrzeug am öffentlichen Straßenverkehr teilnimmt. Eine Teilnahme liegt immer dann vor, wenn die Straßenbahn auf straßenbündigen (niveaugleichen) Gleisanlagen innerhalb der auch von anderen Verkehrsteilnehmenden genutzten Verkehrsfläche fährt. Nur wenn dies bejaht werden kann, liegt ein Verkehrsunfall im Sinne der Verkehrsunfallstatistik vor; alles andere wird als Betriebsunfall gewertet.

#### 3.7.1 Verkehrsunfälle mit Straßenbahnen



Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle ist im Vergleich zum vergangenen Jahr um 5,94 Prozent (+23) angestiegen.

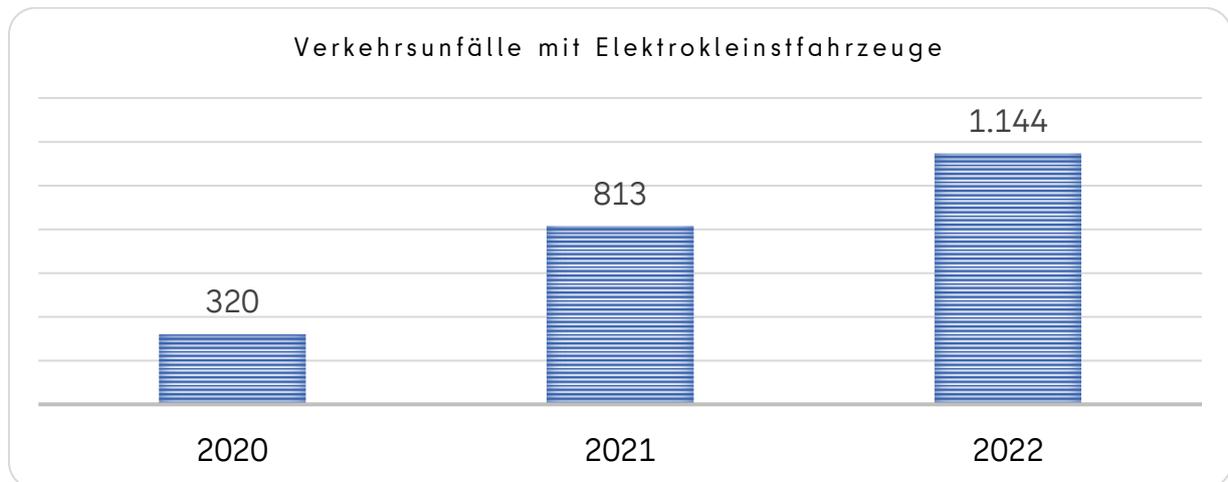
#### 3.7.2 Verkehrsunfalltote mit Straßenbahnen



### 3.8 Elektrokleinstfahrzeuge (Kfz nach der eKFV)

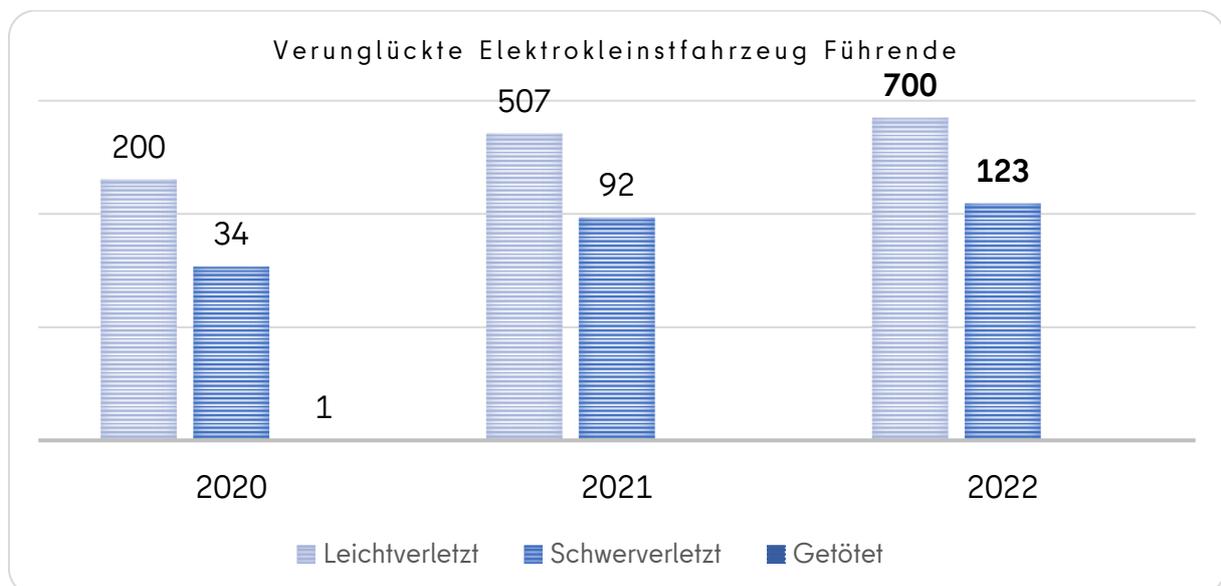
Als Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen werden Unfälle bezeichnet, bei denen mindestens ein Elektrokleinstfahrzeug (z. B. E-Scooter) aktiv beteiligt war. Die eKFV trat am 15. Juni 2019 in Kraft.

#### 3.8.1 Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeuge



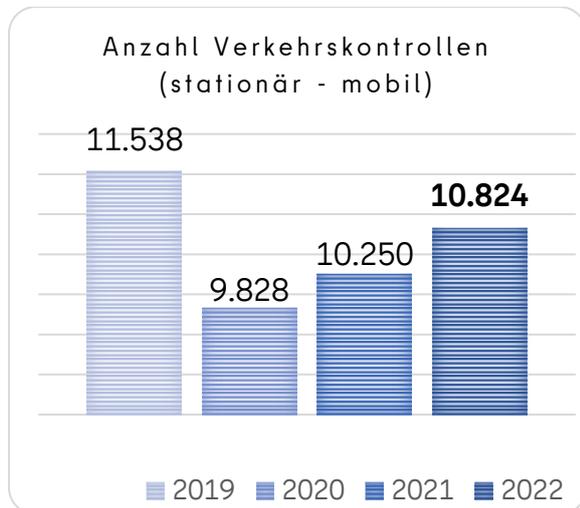
Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle ist im Vergleich zum vergangenen Jahr um 40,71 Prozent (+331) angestiegen.

#### 3.8.2 Verunglückte Elektrokleinstfahrzeug Führende

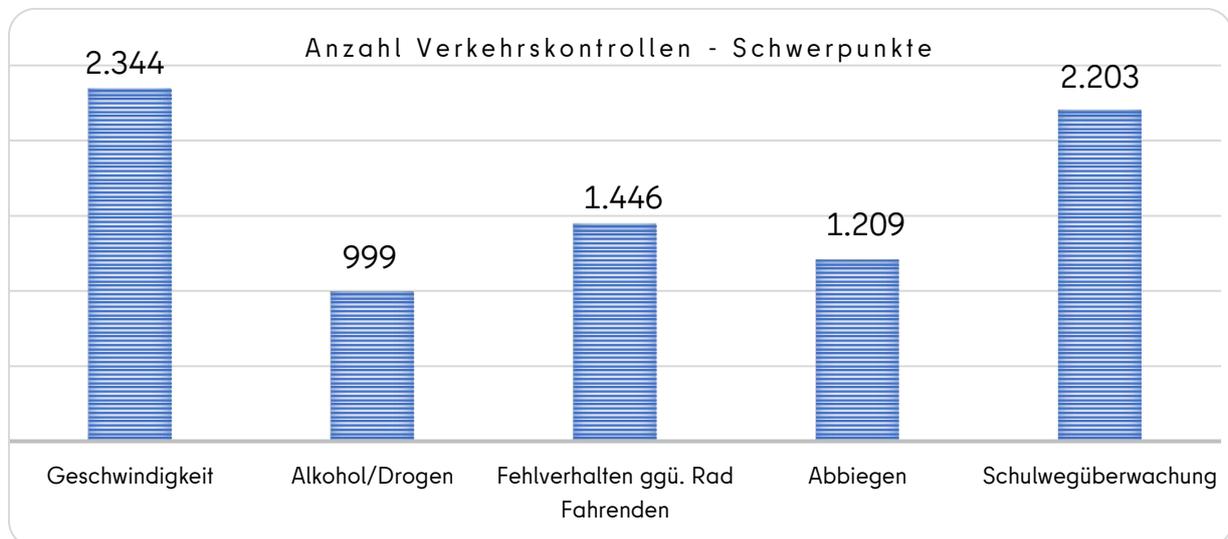


## 4. Verkehrsüberwachung

### 4.1 Verkehrskontrollen - Übersicht



### 4.2 Verkehrskontrollen - Schwerpunkte 2022



Anzahl Verkehrskontrollen Risikogruppen	2022	2021	2020	2019
Zu Fuß Gehende	399	498	362	353
Rad Fahrende	3.212	3.397	2.939	2.926
Kraftrad Fahrende	1.733	1.746	2.165	1.870

#### 4.3 Geschwindigkeitskontrollen - mobile Messgeräte

	2022	2021	2020	2019
Einsätze	7.297	7.731	8.079	9.150
Ahndungen	593.754	569.816	572.263	697.991

#### 4.4 Anzahl an stationären Überwachungsanlagen

	Stand: 31. Dezember 2022
Geschwindigkeitsüberwachung	12
Kombinierte Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachungsanlagen	24

##### 4.4.1 Geschwindigkeitskontrollen - stationäre Anlagen

	2022	2021	2020	2019
Ahndungen	164.042	245.010	322.763	449.436

##### 4.4.2 Rotlichtüberwachung - stationäre Anlagen

	2022	2021	2020	2019
Ahndungen Rotlichtverstöße	17.484	17.748	19.295	25.955
davon länger als 1 Sek.	2.982	3.001	4.964	6.400

#### 4.5 Interventionslage

		2022	2021	2020	2019
Verkehrsordnungswidrigkeiten		3.635.647	3.390.330	3.591.063	4.448.291
davon	Kennzeichenanzeigen	3.398.471	3.172.737	3.384.381	4.209.907
	Personenanzeigen	237.176	217.593	206.682	238.384
	ruhender Verkehr	2.528.129	2.394.421	2.454.286	3.030.177
Barverwarnungen		48.013	42.644	25.941	27.858
Kfz-Umsetzungen		82.254	81.169	56.271	66.914
Benutzung Mobiltelefon		17.942	19.768	18.522	21.147
Rotlichtmissachtung		43.342	41.008	40.419	46.312
davon	Kraftfahrzeuge	29.545	27.541	28.435	35.959
	Rad Fahrende	13.524	13.319	11.836	10.051
	Zu Fuß Gehende	273	148	148	302
Alkohol (0,5 Promille-Grenze)		805	639	768	1.061
Berauschende Mittel		1.267	1.427	1.670	1.728
Fehler beim Abbiegen		5.384	5.019	5.375	7.561

Die überwiegende Anzahl von Kennzeichenanzeigen stammen aus der automatisierten Geschwindigkeits- und/oder Rotlichtüberwachung sowie aus der Überwachung des ruhenden Verkehrs.

		2022	2021	2020	2019
Eingeleitete Verkehrsstrafanzeigen		24.421	22.843	23.976	22.041
davon u.a.	Fahren ohne Fahrerlaubnis	10.338	10.102	10.320	9.771
	Fahren ohne Haftpflichtversicherung	4.645	4.852	5.396	4.914
	Alkohol / berauschende Mittel	2.631	2.493	2.278	2.568
	Nötigung im Straßenverkehr	3.089	1.786	1.821	1.925
Verkehrsunfallfluchten		32.061	31.139	30.298	34.769

## 5. Verbotene Kraftfahrzeugrennen

### 5.1 Anzahl der polizeilichen Strafermittlungsverfahren

		2022	2021	2020	2019
Gesamtanzahl der eingeleiteten Ermittlungsverfahren verbotene Kfz-Rennen gem. § 315d StGB		506	562	750	362
davon	Einzelrennen	185	164	254	-*
	Klassische Kfz-Rennen (min. 2 Teilnehmende)	107	162	251	-*
	Fluchten vor polizeilichen Kontrollen	214	236	245	-*

\*= Nicht im automatisierten Verfahren auswertbar

Die im Jahr 2022 insgesamt polizeilich registrierten 506 verbotenen Kraftfahrzeugrennen ereigneten sich an 260 unterschiedlichen Örtlichkeiten. Allein 214 dieser registrierten Straftaten waren Fluchten vor polizeilichen Kontrollen, in der Regel ausgelöst durch Banalitäten oder zur Verdeckung anderer Straftaten. Die meisten Taten wurden mit insgesamt 75 Strafermittlungsverfahren auf den Berliner Autobahnen registriert.

### 5.2 Verbotene Kraftfahrzeugrennen - „Top 5“ Tatörtlichkeiten

	Anzahl an Feststellungen 2022
Tatörtlichkeiten insgesamt	260
BAB A 100	53
Kurfürstendamm	17
Landsberger Allee	12
BAB A 113	10
BAB A 111	9

Anfang Dezember 2022 wurden u. a. an den bekannten Örtlichkeiten für verbotene Kraftfahrzeugrennen Berlin-Lichtenberg, Landsberger Allee und Berlin Charlottenburg-Wilmersdorf, Kurfürstendamm stationäre Geschwindigkeitsmessenanlagen errichtet.

## 6. Verkehrsunfallprävention

### 6.1 Übersicht

Zielgruppen	Veranstaltungen			
	2022	2021	2020	2019
Kinder (inkl. schul. Radfahrausbildung)	10.845	7.605	10.618	11.639
Junge Menschen	570	268	409	545
Erwachsene	823	540	560	797
Ältere Menschen	420	301	318	420
Menschen mit Handicap	593	41	73	115
Gemischte Zielgruppen	1.681	396	417	461
Rad Fahrende (ohne schul. Radfahrausbildung)	2.413	435	568	1.184
Kraftrad Fahrende	5	11	14	30

### 6.2 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention

Kinder
„Busschule mit geflüchteten Kindern“
„Integration durch Verkehrserziehung“
„Zu Fuß zur Schule“
Aktion „Toter Winkel“ mit Grundschulen
Kita- und Schulwegtrainings
Schule im Velodrom
Schülerlotsenausbildung
Schulwegsicherung
Verkehrssicherheitstag der Polizei Berlin

<b>Junge Menschen</b>
„Ablenkung und andere Gefahren im Straßenverkehr“
„Fit für die Straße“
„Verantwortung im Straßenverkehr“
Ablenkung/Jugend fragt - Polizei antwortet
Alkohol und andere berauschende Mittel im Straßenverkehr
Begleitetes Fahren mit 17 / Fahrerlaubnis auf Probe
Die Verkehrswelt der ADAC Stiftung (Thema: Rausch, Geschwindigkeit, Ablenkung im Straßenverkehr, Toter Winkel)
Informationsveranstaltungen im Rahmen der Ausstellung „Wahnsinn - illegale Straßenrennen - Wie stoppen wir den Temporausch?“ in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Technikmuseum
Jugendfilmtage „Nikotin und Alkohol im Visier“
Projekt „Courage Schaffen“
Projekt „Mit Helm - Aber sicher“ mit Kinderneurologie-Hilfe / UKB Marzahn

<b>Ältere Menschen</b>
„Dunkle Jahreszeit - Sicher durch den Straßenverkehr“
„Seniorinnen / Senioren sicher in Bus und Bahn“
Einführungskurs „Pedelegs für Seniorinnen / Senioren“
Fußstreife „Seniorinnen / Senioren - Sicher unterwegs und zu Hause“
Informationsstand beim Seniorengesundheitstag
Integratives Präventionstheater

<b>Menschen mit Handicap</b>
„Mobil und sicher im Straßenverkehr“
Radfahrtraining für Menschen mit Behinderung

<b>Berufskraftfahrende</b>
„Brummifest“
Stammtisch für Fernfahrerinnen und Fernfahrer Motel AVUS

<b>Rad Fahrende</b>
„Sicher unterwegs mit dem Fahrrad“
Aufklärung zum Thema „E-Scooter“
Fahrradchecktage in den Grundschulen
Präventionsveranstaltungen „Toter Winkel“
Radfahrkurs für geflüchtete Frauen
Schutz und Überwachung des Radfahr- und Fußgängerverkehrs / Fahrradstreife
Schwerpunktaktion „Bekämpfung Abbiegeunfälle mit Radfahrbeteiligung“
Sicherheit rund ums Fahrrad (integrativer Einsatz Radfahrsicherheit, Fahrradkennzeichnung)

<b>Kraftrad Fahrende</b>
„Sicher in die Motorradaisaison“
„Sicher durch den Sommer“
Informationsveranstaltungen zu den Themen „Geschwindigkeit und Alkohol / berauschende Mittel“ im Straßenverkehr

Verkehrssicherheit ist nicht allein Aufgabe der Polizei Berlin, sie ist ein gesamtgesellschaftliches und behördenübergreifendes Anliegen. Das Zusammenspiel der für alle Sicherheitsbereiche relevanten „3-E-Formel“ - „Engineering“ (straßenbauliche Maßnahmen) - „Education“ (erzieherische und aufklärende Maßnahmen) - „Enforcement“ (gesetzgeberische sowie polizeiliche Maßnahmen) - bildet die Basis für die Verkehrssicherheitsarbeit. Nur gemeinsam können auf diesem wichtigen Gebiet weitere Erfolge erzielt werden; auch in 2023.

Bleiben Sie gesund!

Stand der Daten: 16. Februar 2023