

Pressekonferenz zur
Verkehrssicherheitslage 2019
in Berlin



Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz



Senatsverwaltung
für Inneres und Sport



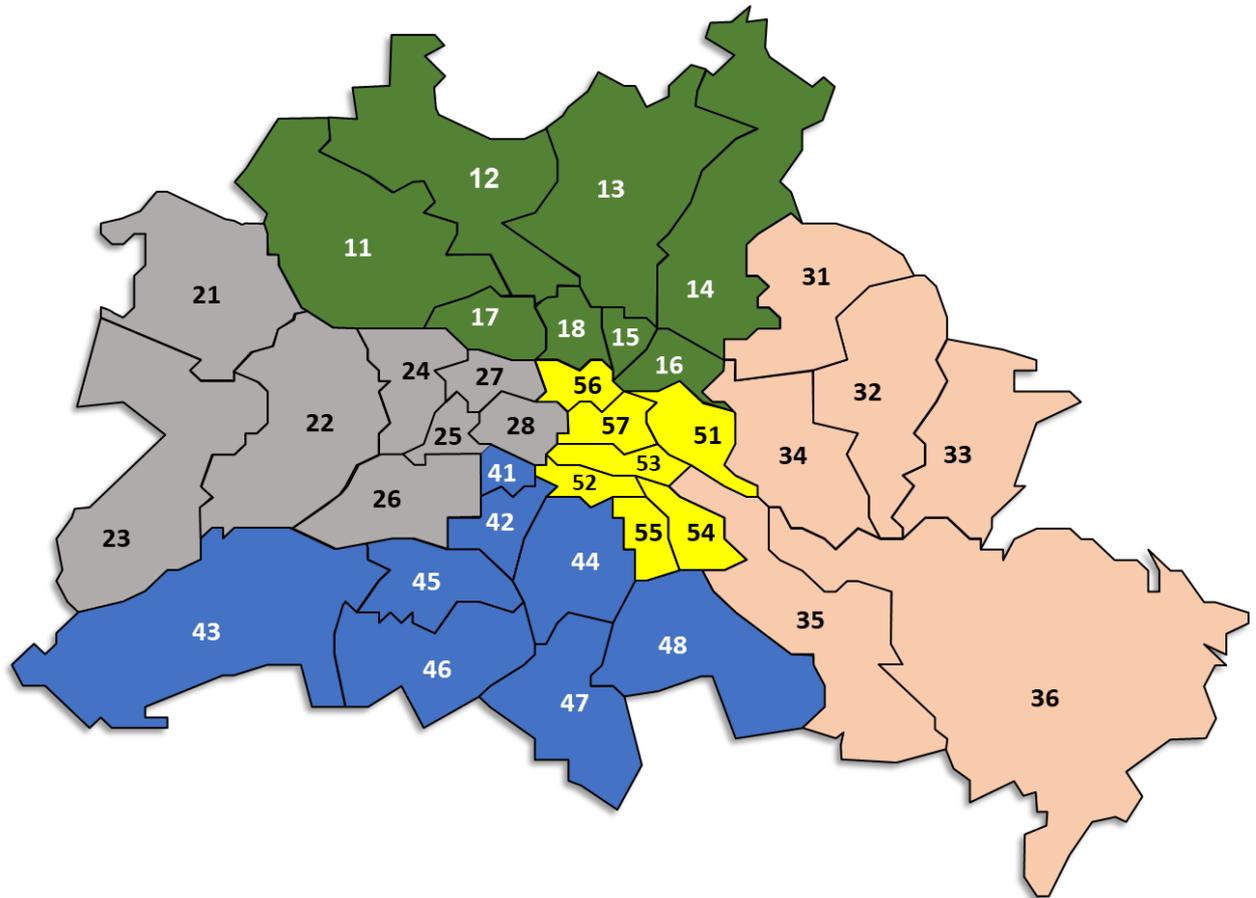


Abbildung: Berlinkarte mit den örtlichen Polizeiabschnitten

Impressum

Herausgeber: Der Polizeipräsident in Berlin
Landespolizeidirektion
LPD Stab 14 Verkehr
Invalidenstraße 57
10557 Berlin

E-Mail: lpdst14@polizei.berlin.de
www.polizei.berlin.de
<https://twitter.com/polizeiberlin>
<https://www.facebook.com/PolizeiBerlin>

Inhalt

Einleitung

ab Seite 6

1. Allgemeine Unfallsituation
2. Verkehrsoferbilanz
3. Risikogruppen
4. Verkehrsüberwachung
5. Kraftfahrzeugrennen
6. Verkehrsunfallprävention

1. Allgemeine Unfallsituation

ab Seite 8

- 1.1 Eckdaten Verkehrsunfallstatistik
- 1.2 Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle
- 1.3 Bevölkerungsentwicklung Berlin
- 1.4 Übersicht Verkehrsunfälle / Bevölkerung / Fahrzeugbestand
- 1.5 Entwicklung Verunglückte
- 1.6 Hauptunfallursachen
- 1.7 Unfallbeteiligte nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung
- 1.8 Unfallverursachende – Verkehrsbeteiligung
- 1.9 Unfallverursachende – Altersgruppen

2. Verkehrsoferbilanz

ab Seite 12

- 2.1 Verunglückte nach Art der Verletzung
- 2.2 Entwicklung der Verkehrsunfalltote
- 2.3 Verkehrsunfalltote in Deutschland
- 2.4 Verkehrsunfalltote – Verkehrsbeteiligung
- 2.5 Verkehrsunfalltote – Altersgruppen

3. Risikogruppen

ab Seite 15

3.1 Kinder	15
3.1.1 Verkehrsunfälle mit verunglückten Kindern	
3.1.2 Verunglückte Kinder	
3.1.3 Hauptunfallursachen von Kindern	
3.2 Junge Erwachsene	16
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	18
3.3.1 Verkehrsunfälle mit Senioren	
3.3.2 Verunglückte Senioren	
3.3.3 Hauptunfallursachen von Senioren	
3.4 Zu Fuß Gehende	19
3.4.1 Verkehrsunfälle mit zu Fuß Gehenden	
3.4.2 Verunglückte zu Fuß Gehende	
3.4.3 Hauptunfallursachen von zu Fuß Gehenden	
3.5 Rad Fahrende	21
3.5.1 Verkehrsunfälle mit Rad Fahrenden	
3.5.2 Verunglückte Rad Fahrende	
3.5.3 Hauptunfallursachen von Rad Fahrenden	
3.5.4 Hauptunfallursachen gegenüber Rad Fahrenden	
3.5.5 Verkehrsunfallbrennpunkte 2019 mit Rad Fahrenden	
3.6 Kraftrad Fahrende	23
3.6.1 Verkehrsunfälle von motorisierten Zweirad Fahrenden	
3.6.2 Verunglückte Kraftrad Fahrende	
3.6.3 Hauptunfallursachen von motorisierten Zweirad Fahrenden	
3.7 Elektrokleinstfahrzeuge	25
3.7.1 Hauptunfallursachen von Elektrokleinstfahrzeugen	
3.8 Verkehrsunfallörtlichkeiten – „Top 5“	25
3.9 Unfälle mit Polizeibeteiligung	26

4. Verkehrsüberwachung

ab Seite 27

-
- 4.1 Gemessene Spitzenwerte von Schnellfahrenden in Berlin
 - 4.2 Verkehrssonderkontrollen – Übersicht
 - 4.3 Verkehrssonderkontrollen – Schwerpunkte
 - 4.4 Geschwindigkeitskontrollen – mobil und stationär
 - 4.4.1 Geschwindigkeitskontrollen – Laser/Radar/Nachfahren
 - 4.4.2 Geschwindigkeitskontrollen – stationäre Anlagen
 - 4.5 Rotlichtüberwachung – stationäre Anlagen

5. Verbotene Kraftfahrzeugrennen

ab Seite 32

-
- 5.1 Anzahl der polizeilichen Strafermittlungsverfahren
 - 5.2 Verbotene Kraftfahrzeugrennen – „TOP 5“ Örtlichkeiten

6. Verkehrsunfallprävention

ab Seite 33

-
- 6.1 Übersicht verkehrspolizeilicher Aktionen
 - 6.2 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention
 - 6.3 Busabfahrtskontrollen

Einleitung

1. Allgemeine Unfallsituation

Im Berichtszeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2019 registrierte die Polizei Berlin 147.306 Verkehrsunfälle. Dies entspricht einem Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 2,02 Prozent.

Als Hauptunfallursachen zu allen Verkehrsunfällen dominierten im Jahr 2019:

- Fehler beim Abbiegen
- Nichtbeachten der Vorfahrt
- Nicht angepasste Geschwindigkeit
- Falsches Verhalten von zu Fuß Gehenden
- Alkoholeinfluss

2019 wurde die Polizei Berlin alle 4 Minuten zu einem Verkehrsunfall gerufen.

2. Verkehrsoferbilanz

In Folge der Verkehrsunfälle verunglückten insgesamt 17.797 Verkehrsteilnehmende, im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem Rückgang um 2,36 Prozent. 15.458 (-172) wurden leicht- und 2.299 (-243) schwerverletzt.

Die Zahl der Verkehrsunfalltoten verringerte sich von 45 im Jahr 2018 auf 40 im Jahr 2019.

3. Risikogruppen

Hinsichtlich des Alters sind es Kinder, junge Erwachsene und Senioren, die besonders im Straßenverkehr gefährdet sind.

Bei der Verkehrsbeteiligung liegt das Hauptaugenmerk auf den zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Kraftrad Fahrenden.

4. Verkehrsüberwachung

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, Ansatzpunkte für geeignete Maßnahmen der Verkehrsunfallprävention und der Verkehrsüberwachung insbesondere bezogen auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden zu gewinnen und zielgerichtete Maßnahmen zu steuern.

Die Polizei Berlin führte im vergangenen Jahr 2019 eine Vielzahl stadtweiter Schwerpunkteinsätze zur Bekämpfung von Hauptunfallursachen durch. Dabei standen Delikte wie Fehler beim Abbiegen, Missachtung der Vorfahrt oder Geschwindigkeitsüberschreitungen im Fokus der polizeilichen Kontrollen. Darüber hinaus wurden Einsätze zur Schulwegüberwachung und zur Radfahrsicherheit durchgeführt. Flankiert wurden diese Überwachungseinsätze mit Präventionsmaßnahmen. Zudem wurden gemeinsame Verbundeinsätze mit der BVG und den Ordnungsämtern zur Überwachung der Halt- und Parkverbote an Haltestellen, Busspuren, Radverkehrsflächen und in zweiter Reihe durchgeführt. Am 15. Juni 2019 trat die Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr in Kraft. Seitdem können unter bestimmten Bedingungen sogenannte E-Scooter auf öffentlichen Straßen in Betrieb genommen werden. Die Polizei Berlin richtet im Rahmen der täglichen Verkehrsüberwachung ein Augenmerk auf E-Scooter und das Verhalten ihrer Nutzenden. E-Scooter sind keine „Spielzeuge“, sondern Kraftfahrzeuge.

Ergänzend zu den regelmäßig durchgeführten mobilen Geschwindigkeitsüberwachungen setzt die Polizei Berlin auch 31 stationäre Überwachungsanlagen zur Ahndung dieser Verkehrsverstöße ein.

6. Verkehrsunfallprävention

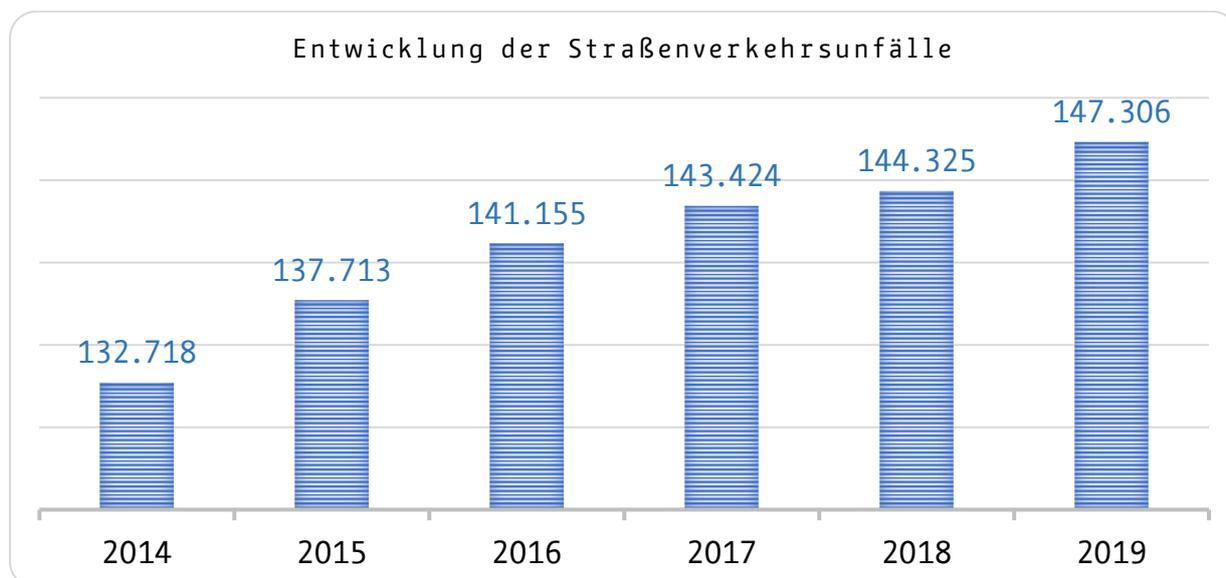
Die polizeiliche Verkehrssicherheitsberatung ist neben der Verkehrsunfallanalyse und der Mitwirkung bei der Gestaltung des Verkehrsraumes ein wesentlicher Bestandteil der Verkehrsunfallprävention. Sie zeichnet sich u. a. durch zielgruppenorientiertes Sensibilisieren der Verkehrsteilnehmenden für die Gefahren des Straßenverkehrs, Vermitteln von Kenntnissen und Fähigkeiten im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr und dem Entwickeln von Eigen- und Mitverantwortung der Verkehrsteilnehmenden aus. Durchgeführt wird sie hauptsächlich von den 72 Verkehrssicherheitsberatenden auf den Polizeiabschnitten.

1. Allgemeine Unfallsituation

1.1 Eckdaten Verkehrsunfallstatistik

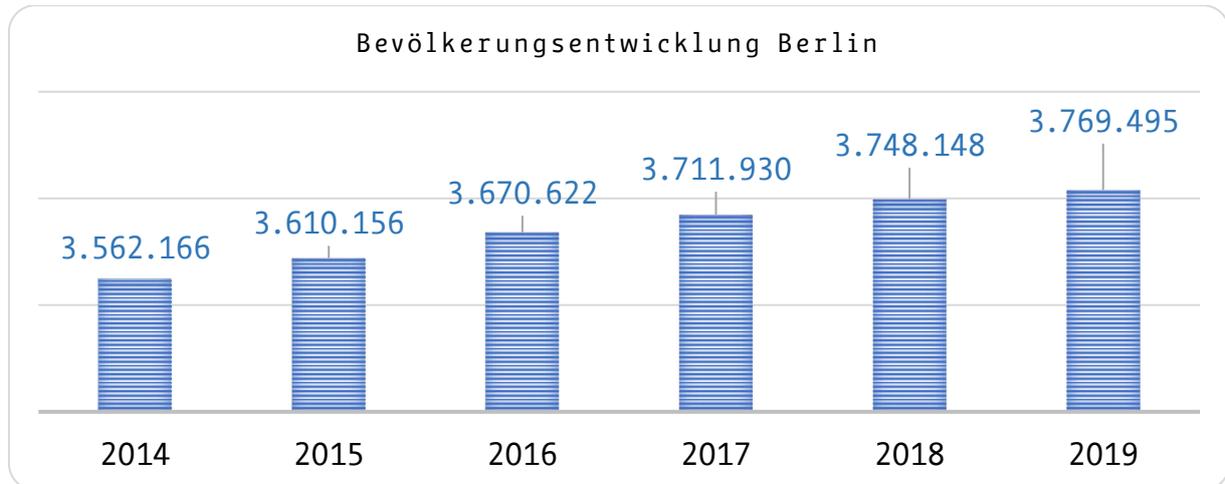
	2018	2019
Verkehrsunfälle (Insgesamt)	144.325	147.306
Verkehrsunfälle mit Sachschaden	129.202	132.362
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	15.123	14.944
Verunglückte	18.217	17.797
Leichtverletzte	15.630	15.458
Schwerverletzte	2.542	2.299
Getötete Personen	45	40

1.2 Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle



Im Jahr 2019 wurden 147.306 Verkehrsunfälle von der Polizei Berlin aufgenommen. Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle ist damit im Vergleich zum vergangenen Jahr um 2,02 Prozent (+2.981) gestiegen.

1.3 Bevölkerungsentwicklung Berlin

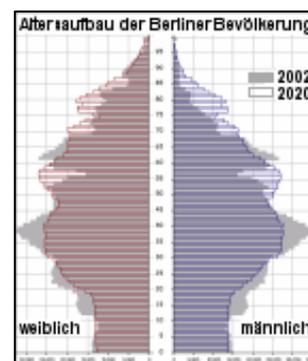


Quelle Amt für Statistik Berlin - Brandenburg

Am 31. Dezember 2019 waren im Einwohnermelderegister Berlin 3.769.495 Personen mit ihrem Hauptwohnsitz erfasst. Damit ist die Bundeshauptstadt um 21.347 Einwohnerinnen und Einwohner bzw. 0,57 Prozent gewachsen (Quelle: PM Nr. 32 vom 14. Februar 2020, Amt für für Statistik Berlin-Brandenburg). Der Seniorenanteil (ab 65 J.) in Berlin liegt bei 19,14 %.

1.4 Übersicht Verkehrsunfälle / Bevölkerung / Fahrzeugbestand

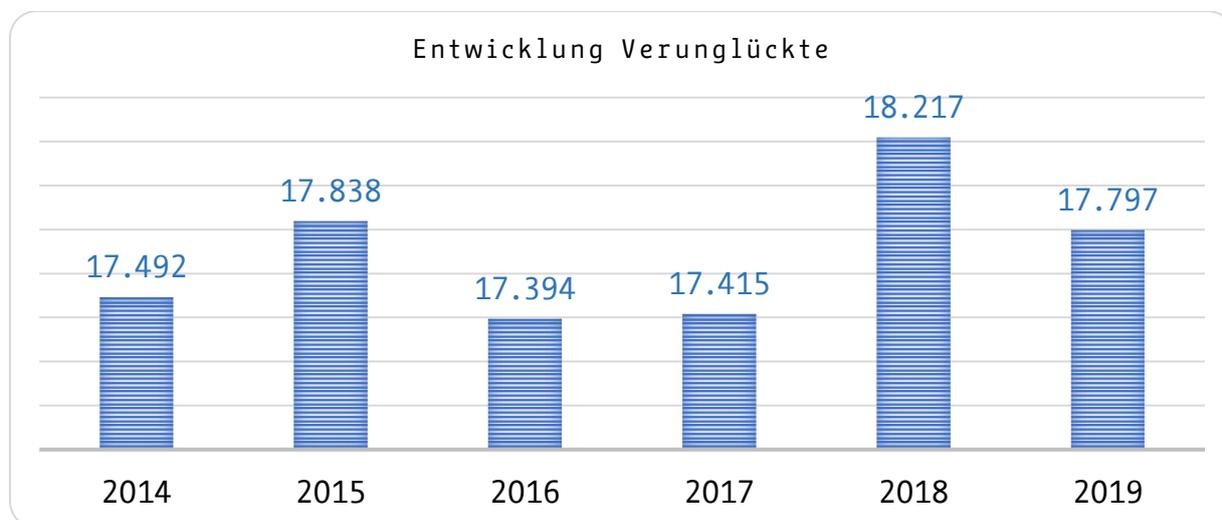
	Verkehrsunfälle	Kfz-Bestand	Bevölkerungszahl
2017	143.424	1.409.642	3.711.930
2018	144.325	1.422.065	3.748.148
2019	147.306	1.434.141	3.769.495



Quelle Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

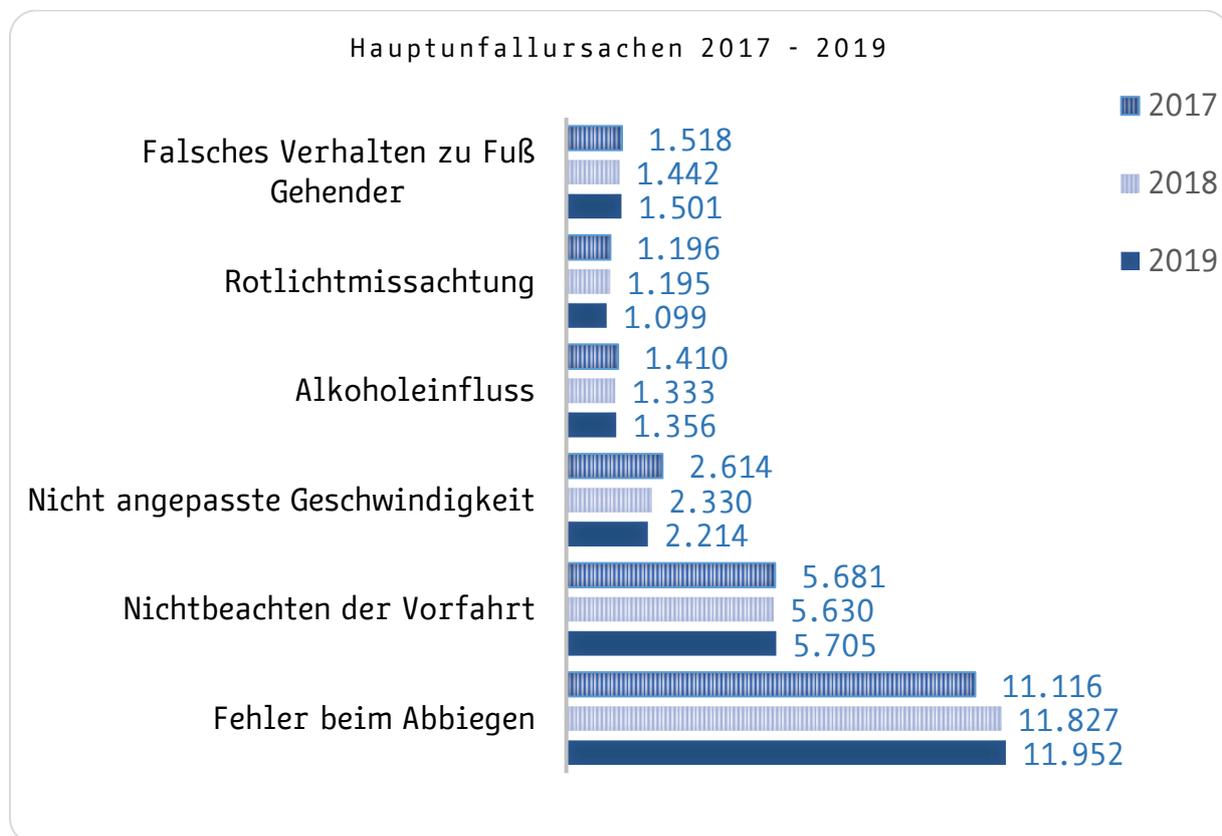
In Berlin sind die Bevölkerungs- und Verkehrsunfallzahlen sowie der Kfz – Bestand seit dem Jahr 2015 kontinuierlich angestiegen. Das Verhältnis der drei Werte zueinander ist im selben Vergleichsraum relativ konstant. Allerdings war 2019 das Jahr mit dem geringsten Bevölkerungszuwachs seit 2011. In 2019 konnte die Hauptstadt ungefähr 14 Millionen Touristen begrüßen; ein Plus von 3,4 Prozent zum Vorjahr. Hinzu kommen täglich ca. 320.000 Pendler, die die Stadt aufsuchen.

1.5 Entwicklung Verunglückte

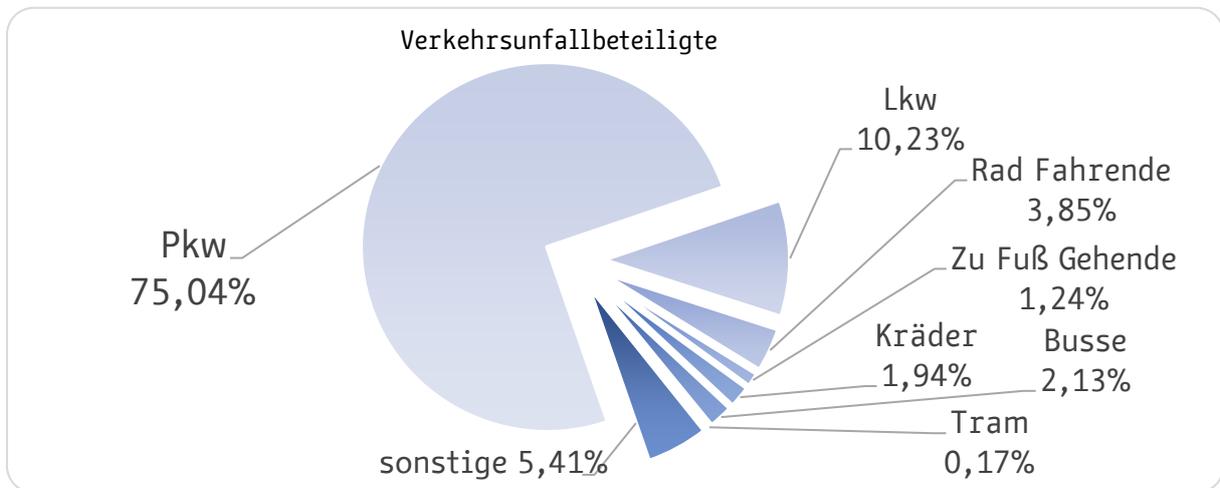


Die Anzahl derer, die durch einen Verkehrsunfall körperliche Schäden erlitten, ist im Vergleich zum Vorjahr um 420 bzw. 2,36 Prozent gesunken.

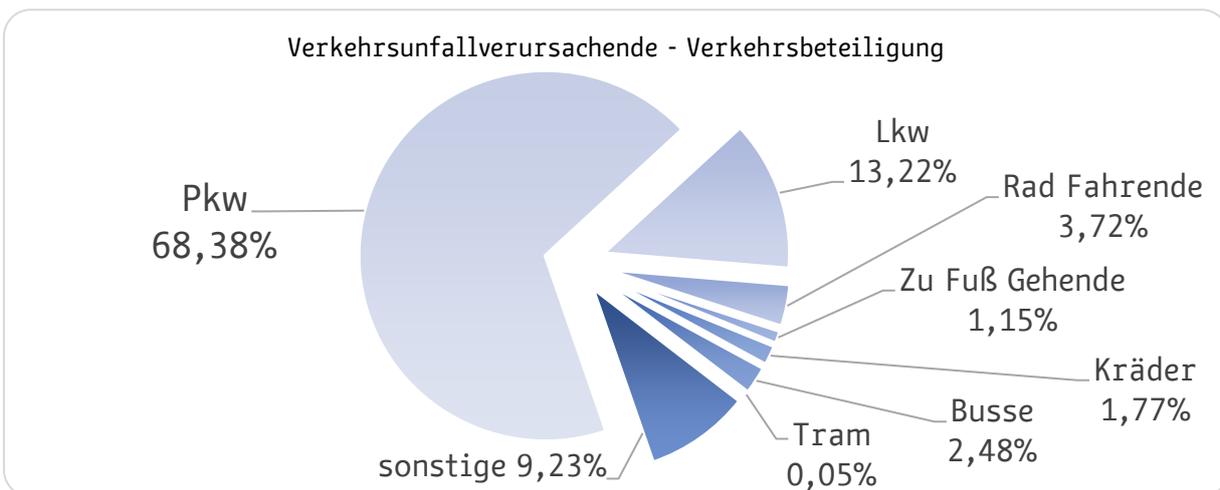
1.6 Hauptunfallursachen



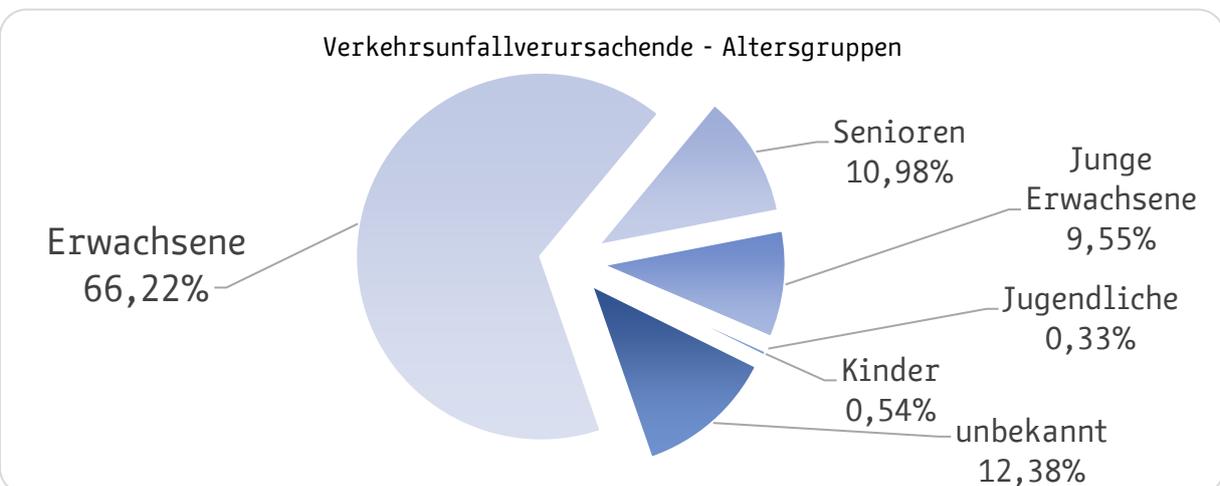
1.7 Unfallbeteiligte nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung



1.8 Unfallverursachende - Verkehrsbeteiligung

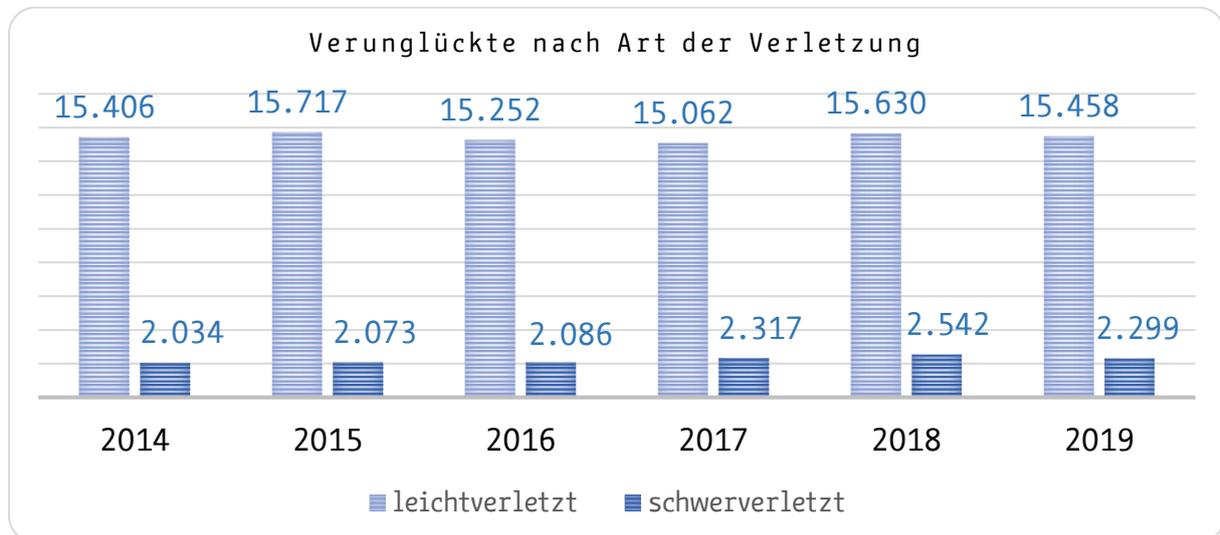


1.9 Unfallverursachende - Altersgruppen



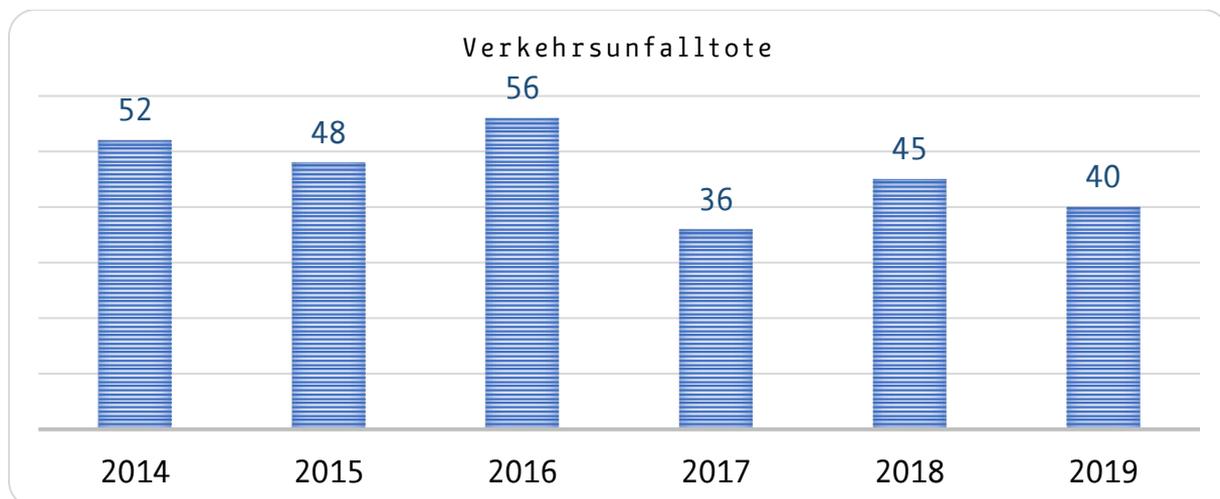
2. Verkehrsoferbilanz

2.1 Verunglückte nach Art der Verletzung



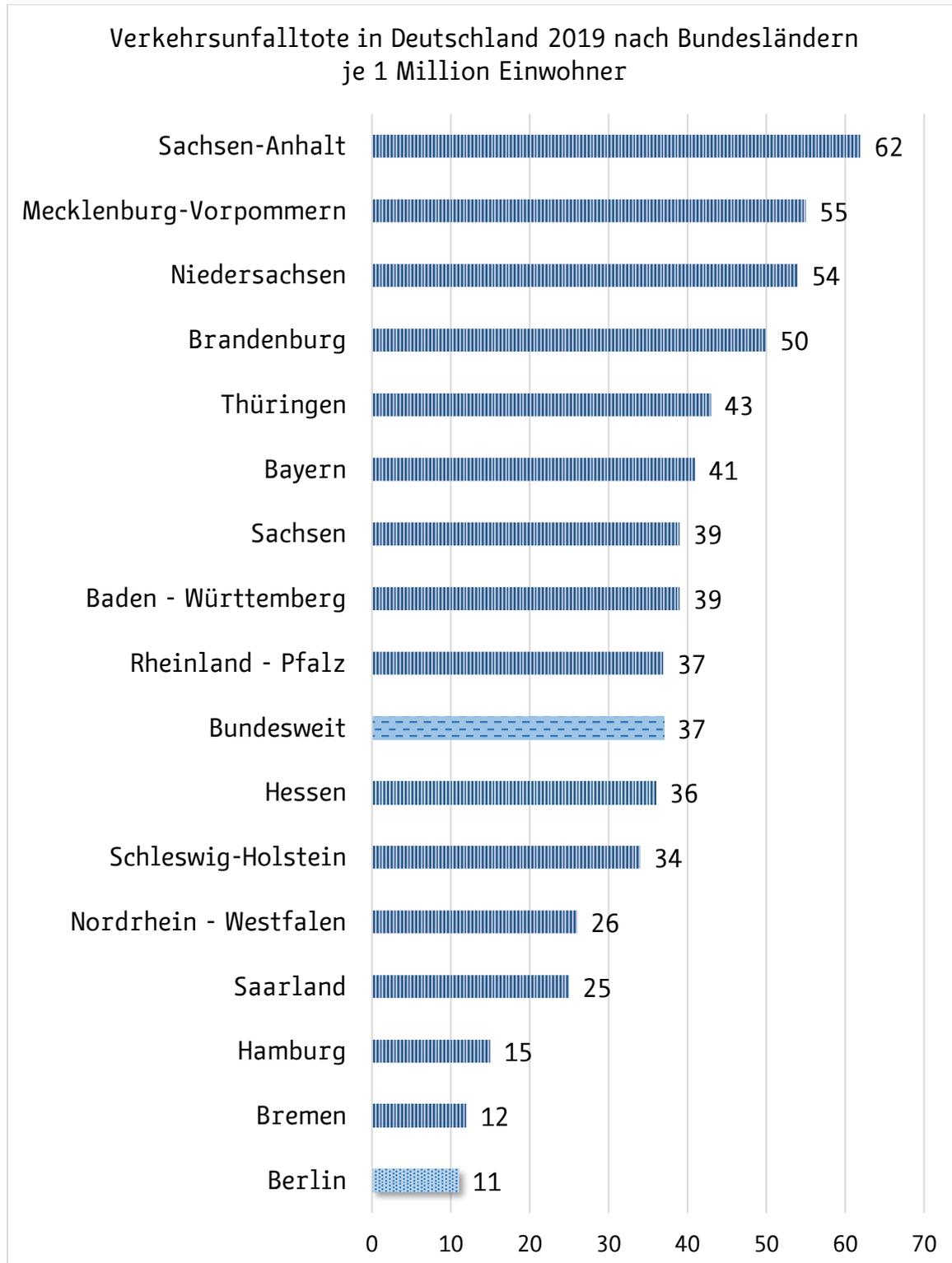
Berlinweit verunglückten im Jahr 2019 insgesamt 17.797 am Straßenverkehr teilnehmende Personen.

2.2 Entwicklung der Verkehrsunfalltote

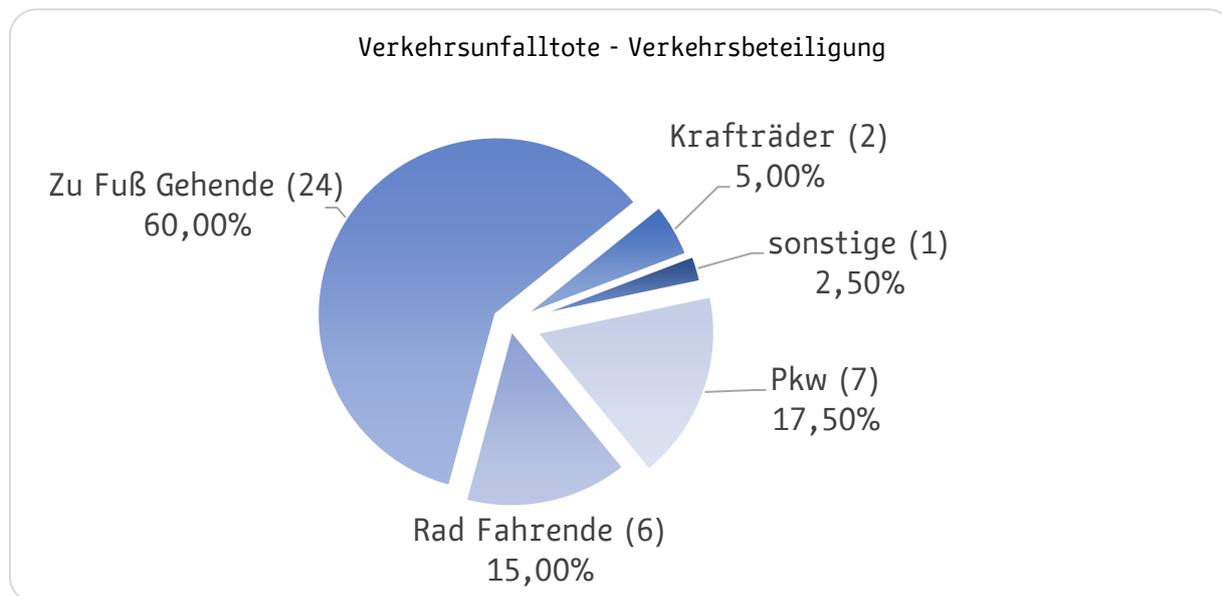


Es kamen 40 Menschen durch Verkehrsunfälle zu Tode (-5 zum Vorjahr). Die meisten Verkehrstoten gab es aufgrund Fehlverhaltens gegenüber zu Fuß Gehenden (14) und nicht angepasster Geschwindigkeit (5). Bei Abbiegeunfällen verstarben 2 Verkehrsteilnehmende.

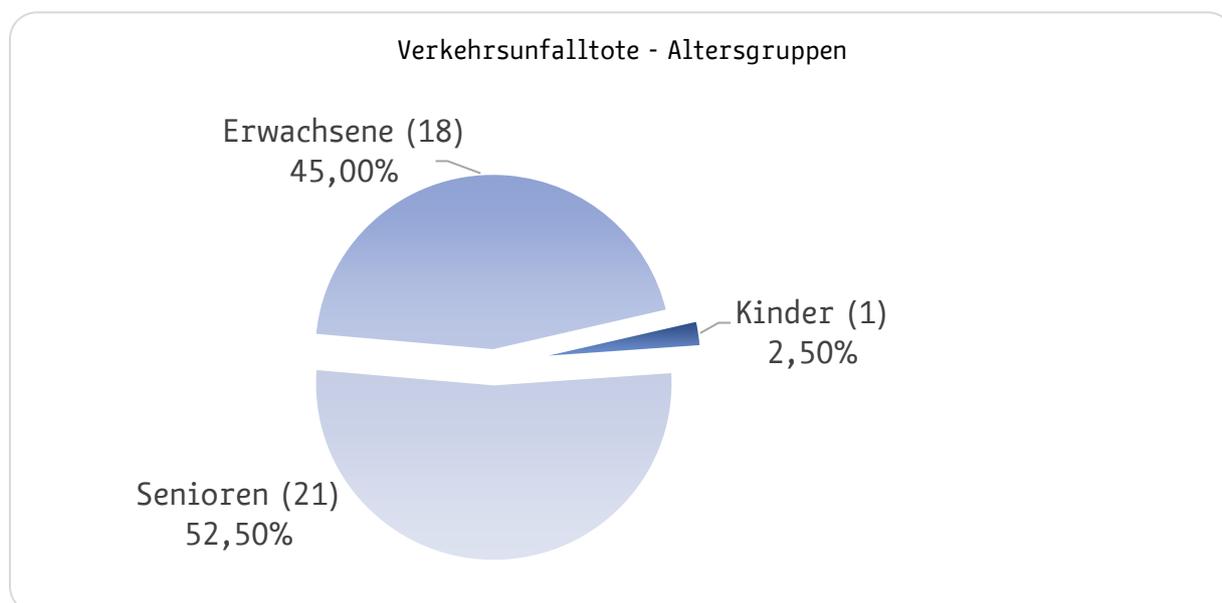
2.3 Verkehrsunfalltote in Deutschland (Vergleich)



2.4 Verkehrsunfalltote - Verkehrsbeteiligung



2.5 Verkehrsunfalltote - Altersgruppen



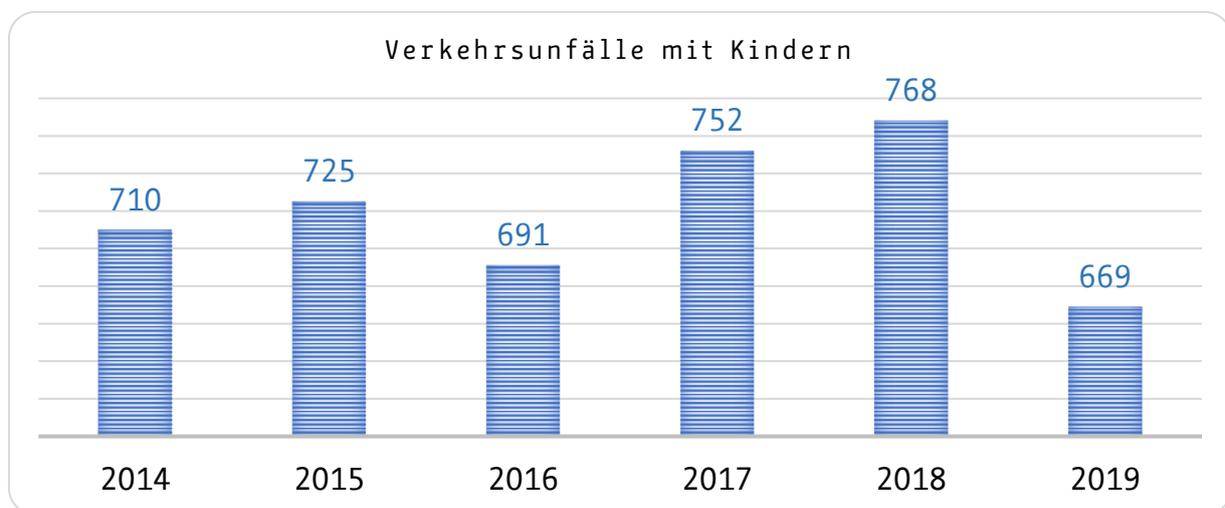
Ende 2019 waren 721.506 Personen über 65 Jahre in Berlin gemeldet. Die meisten Seniorinnen und Senioren leben in den Bezirken Charlottenburg-Wilmersdorf (80.540) und Steglitz-Zehlendorf (79.844).

3. Risikogruppen

3.1 Kinder

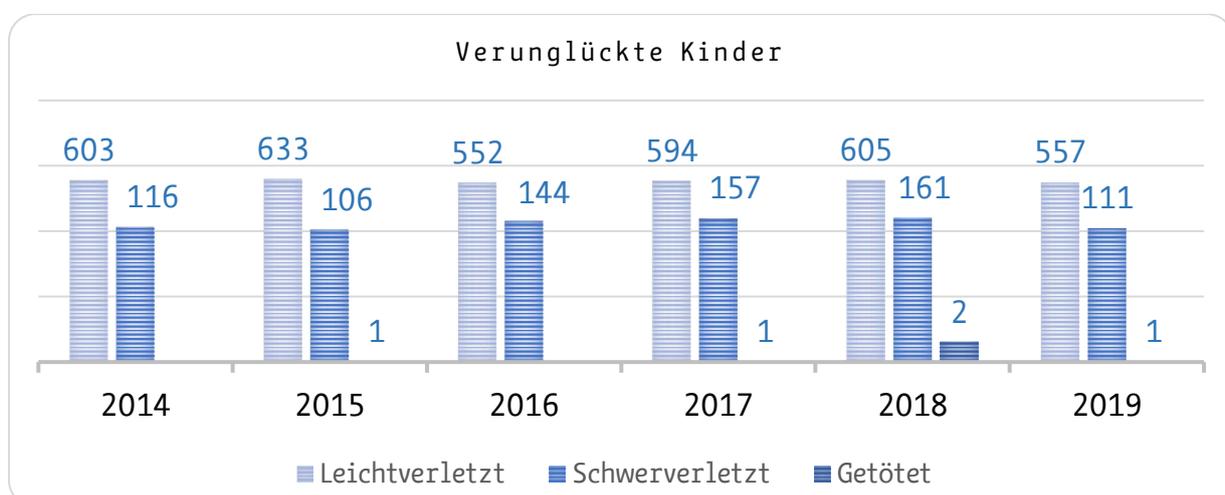
Um Verkehrsunfällen mit Kindern handelt es sich, wenn bei Verkehrsunfällen jeweils mindestens ein Kind (0 – 14 Jahre) aktiv als Verkehrsteilnehmer beteiligt war. Kinder, die als sonstige Geschädigte (z. B. als Mitfahrende) verunglückten, sind deshalb nicht in den Angaben über Kinderunfälle enthalten.

3.1.1 Verkehrsunfälle mit verunglückten Kindern

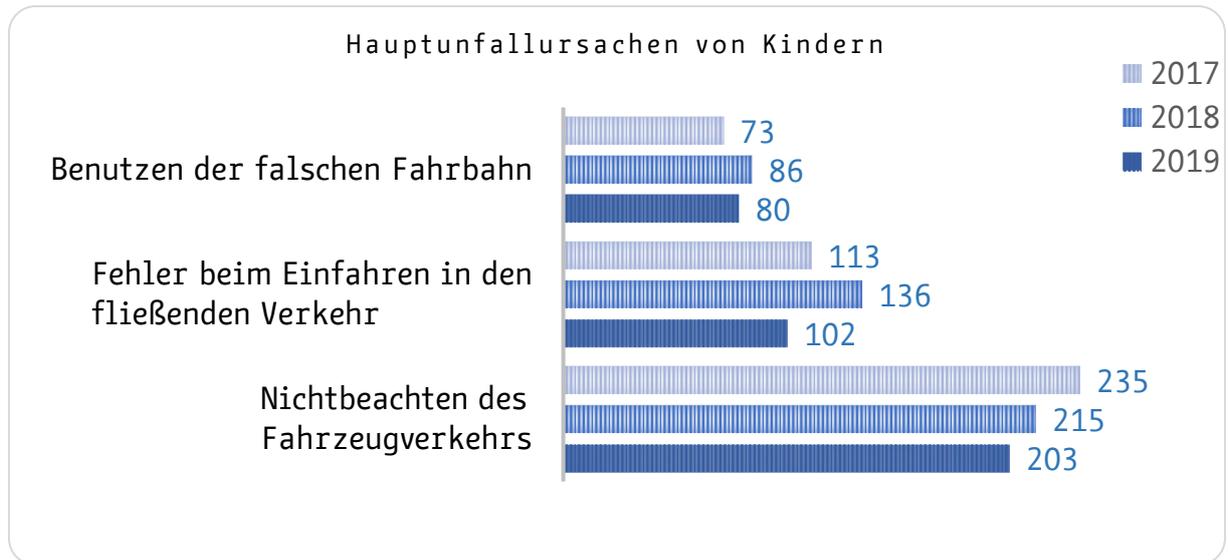


Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle ist im Vergleich zum vergangenen Jahr um 14,80 Prozent (-99) gesunken.

3.1.2 Verunglückte Kinder



3.1.3 Hauptunfallursachen von Kindern

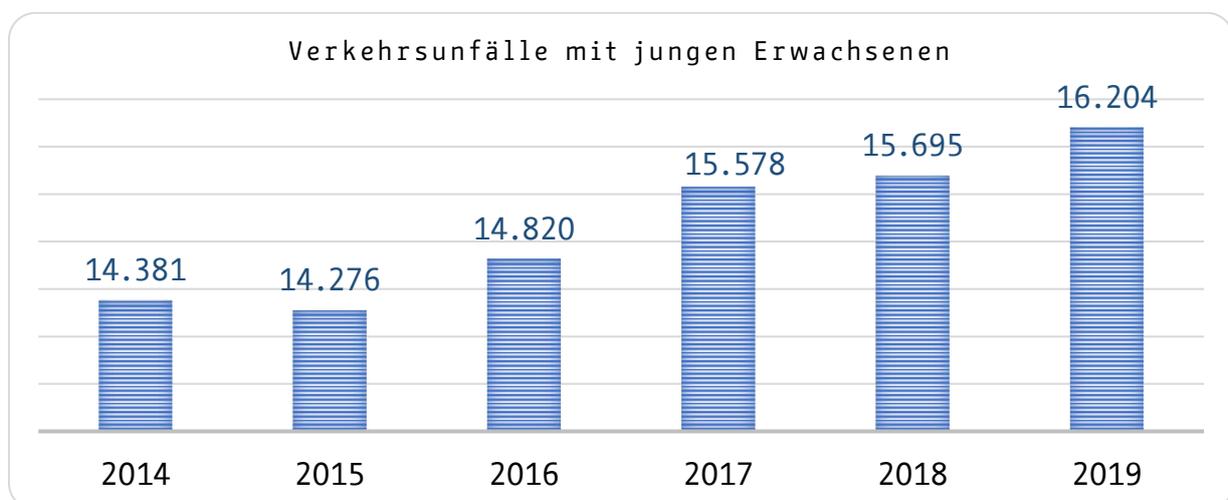


Bei 64,3 Prozent aller Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung waren diese Hauptunfallverursachende.

3.2 Junge Erwachsene

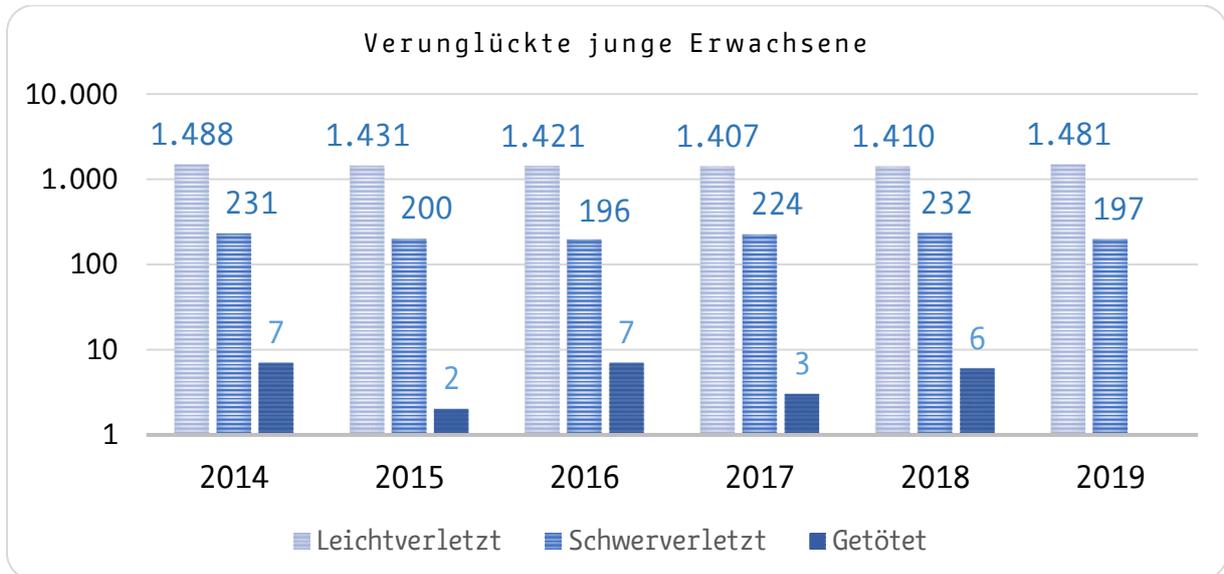
Verkehrsunfälle mit jungen Erwachsenen sind diejenigen, bei denen mindestens ein Junger Erwachsener (18 – 24 Jahre) bei einem Verkehrsunfall aktiv beteiligt war.

3.2.1 Verkehrsunfälle mit jungen Erwachsenen

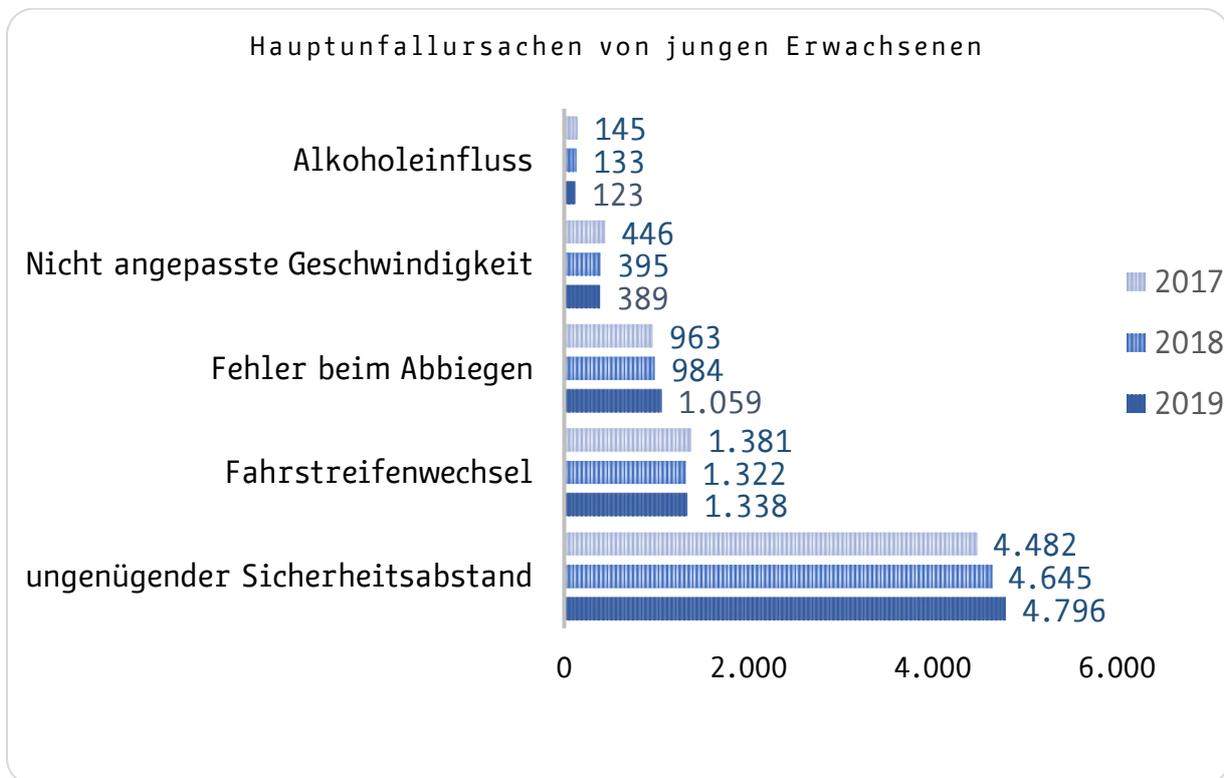


Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle ist im Vergleich zum vergangenen Jahr um 3,14 Prozent (+509) gestiegen.

3.2.2 Verunglückte junge Erwachsene



3.2.3 Hauptunfallursachen von jungen Erwachsenen

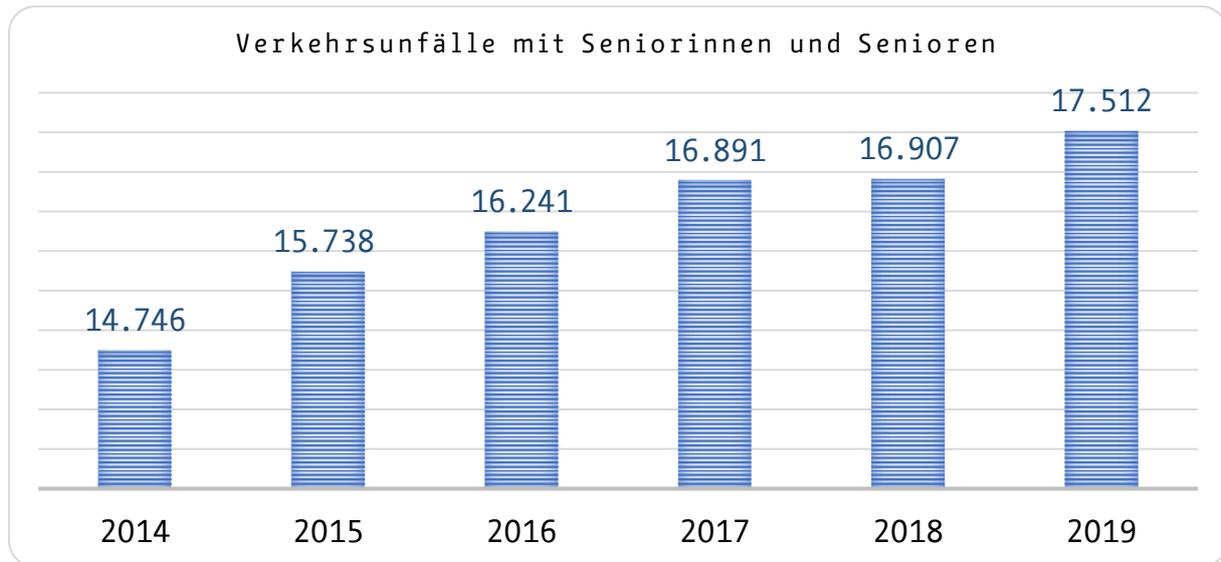


Bei 63,1 Prozent aller Verkehrsunfälle mit jungen Erwachsenen waren diese Hauptunfallverursachende.

3.3 Seniorinnen und Senioren

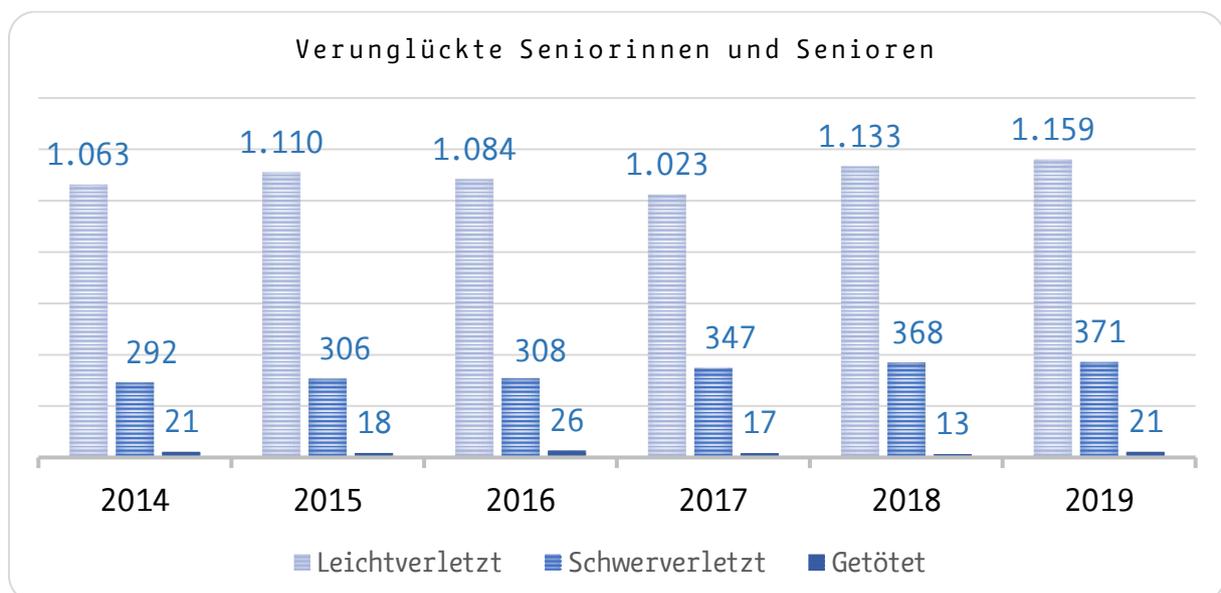
Seniorenunfälle sind Verkehrsunfälle mit mindestens einer aktiv beteiligten Person, die älter als 64 Jahre ist.

3.3.1 Verkehrsunfälle mit Seniorinnen und Senioren



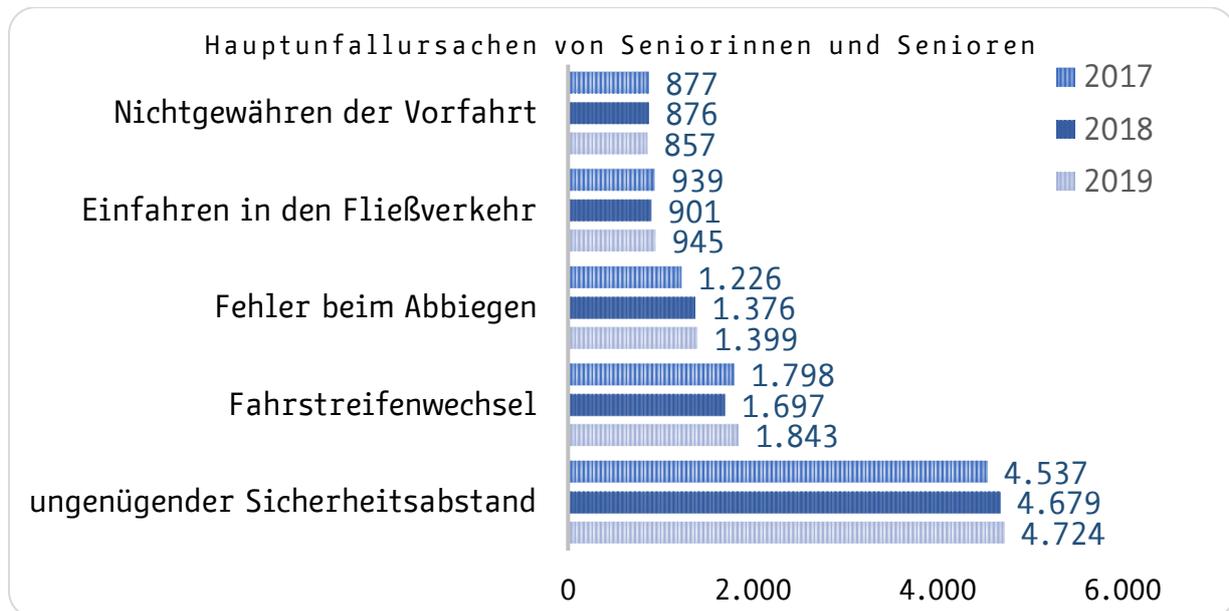
Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle ist im Vergleich zum vergangenen Jahr um 3,45 Prozent (+605) gestiegen.

3.3.2 Verunglückte Seniorinnen und Senioren



2019 verunglückten insgesamt 1.551 Seniorinnen und Senioren.

3.3.3 Hauptunfallursachen von Seniorinnen und Senioren

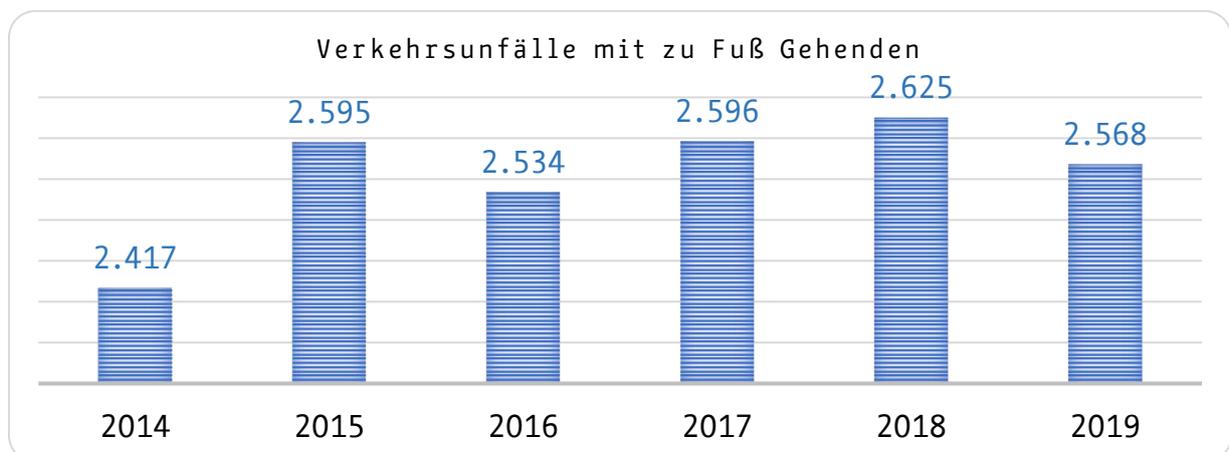


Bei 67,7 Prozent aller Verkehrsunfälle mit Seniorinnen und Senioren waren diese Hauptunfallverursachende.

3.4 Zu Fuß Gehende

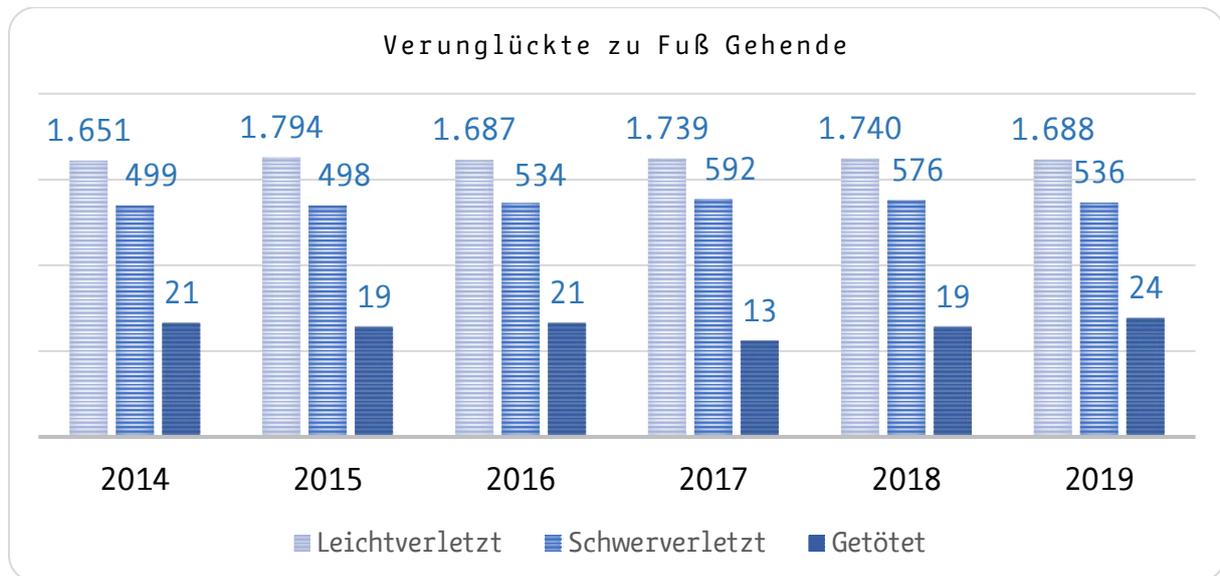
Als Unfälle mit zu Fuß Gehenden werden Verkehrsunfälle bezeichnet, an denen mindestens ein zu Fuß Gehender aktiv beteiligt war.

3.4.1 Verkehrsunfälle mit zu Fuß Gehenden

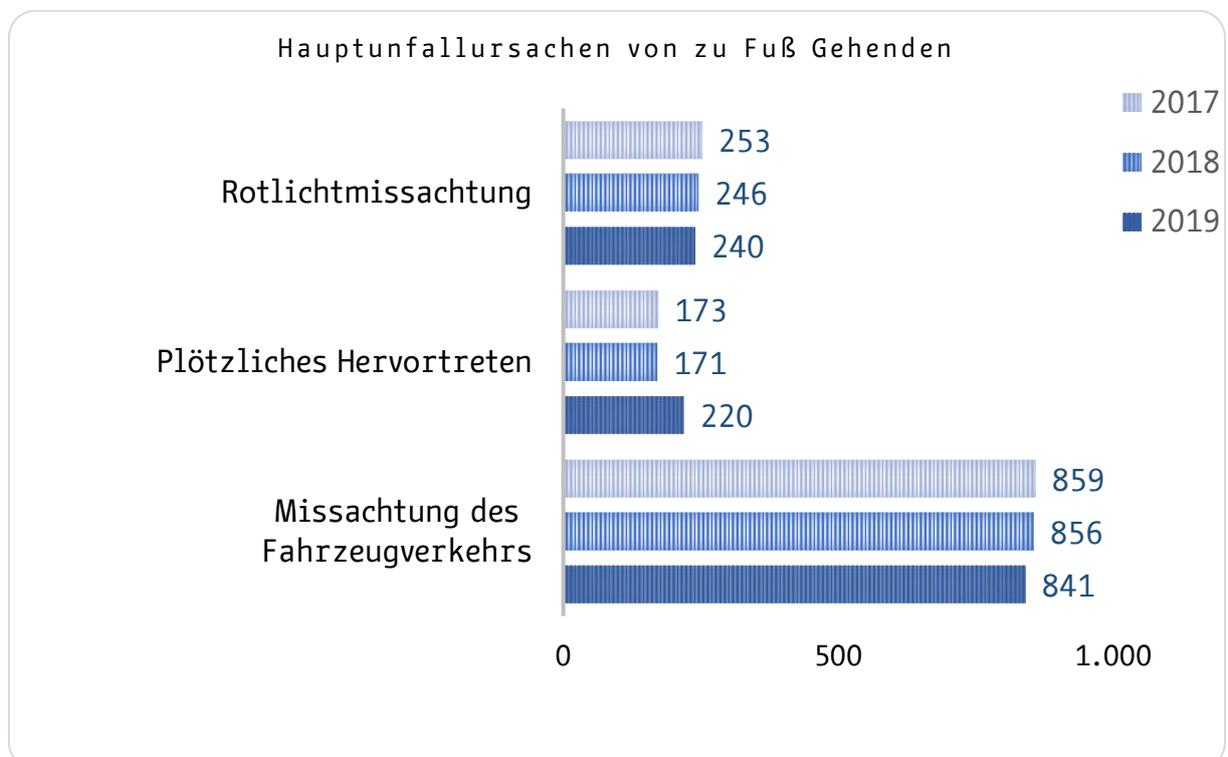


Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle ist im Vergleich zum vergangenen Jahr um 2,22 Prozent (-57) gesunken.

3.4.2 Verunglückte zu Fuß Gehende



3.4.3 Hauptunfallursachen von zu Fuß Gehenden

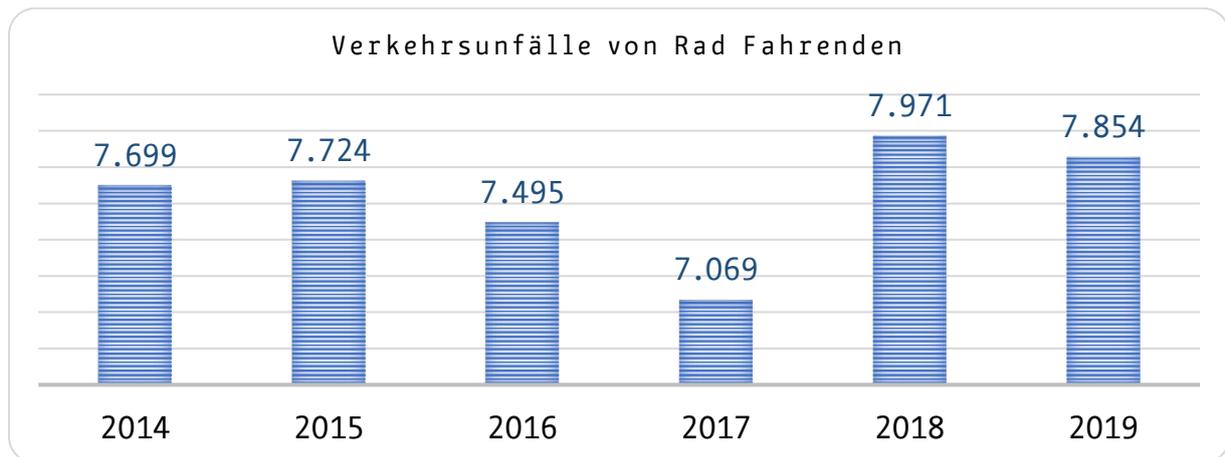


Bei 47,0 Prozent aller Verkehrsunfälle mit zu Fuß Gehenden waren diese Hauptunfallverursachende.

3.5 Rad Fahrende

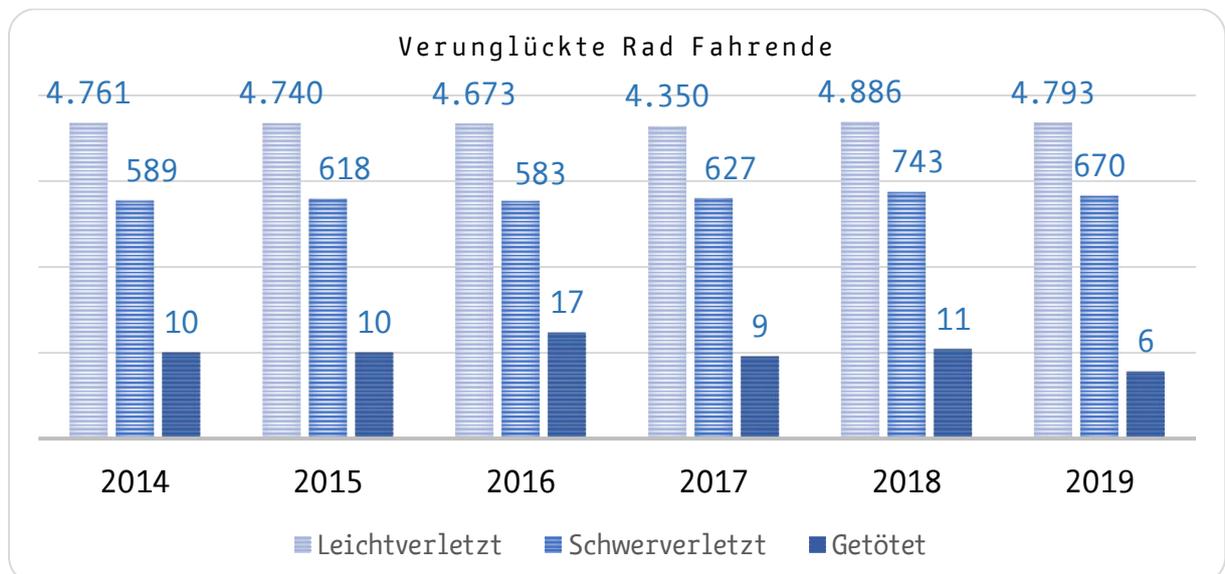
Als Verkehrsunfälle mit Rad Fahrenden Personen werden solche bezeichnet, an denen mindestens eine Radfahrerin bzw. ein Radfahrer aktiv beteiligt war.

3.5.1 Verkehrsunfälle von Rad Fahrenden



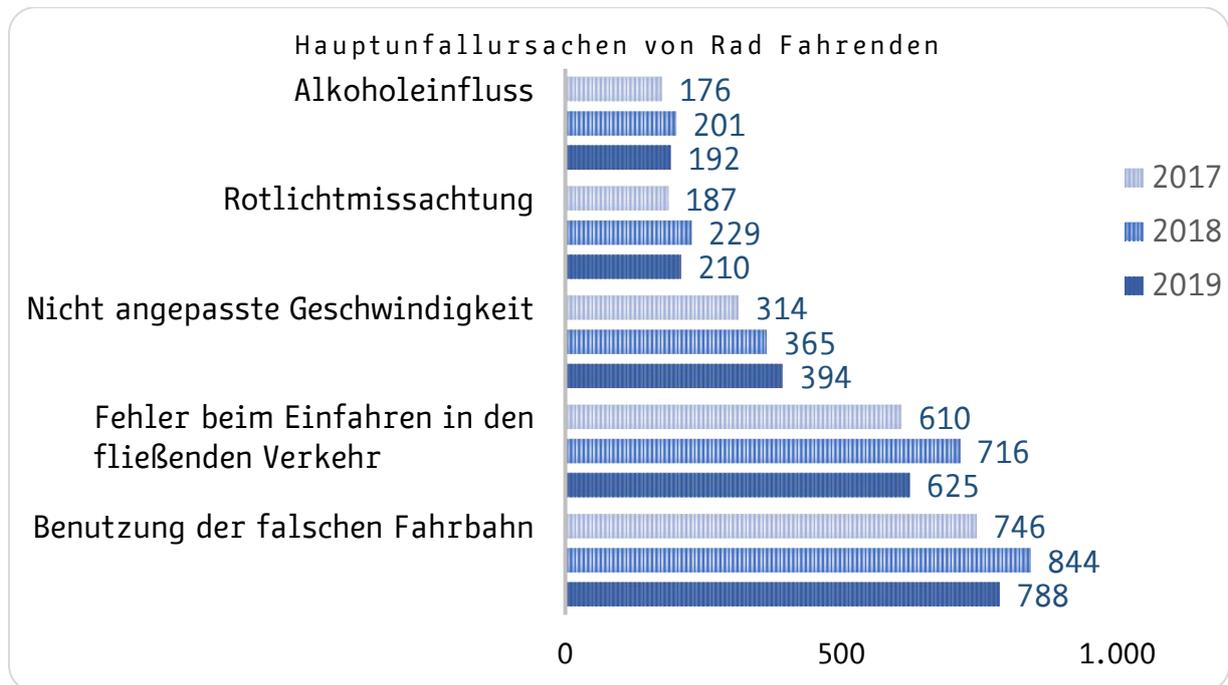
Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle ist im Vergleich zum vergangenen Jahr 1,47 Prozent (-117) gesunken.

3.5.2 Verunglückte Rad Fahrende



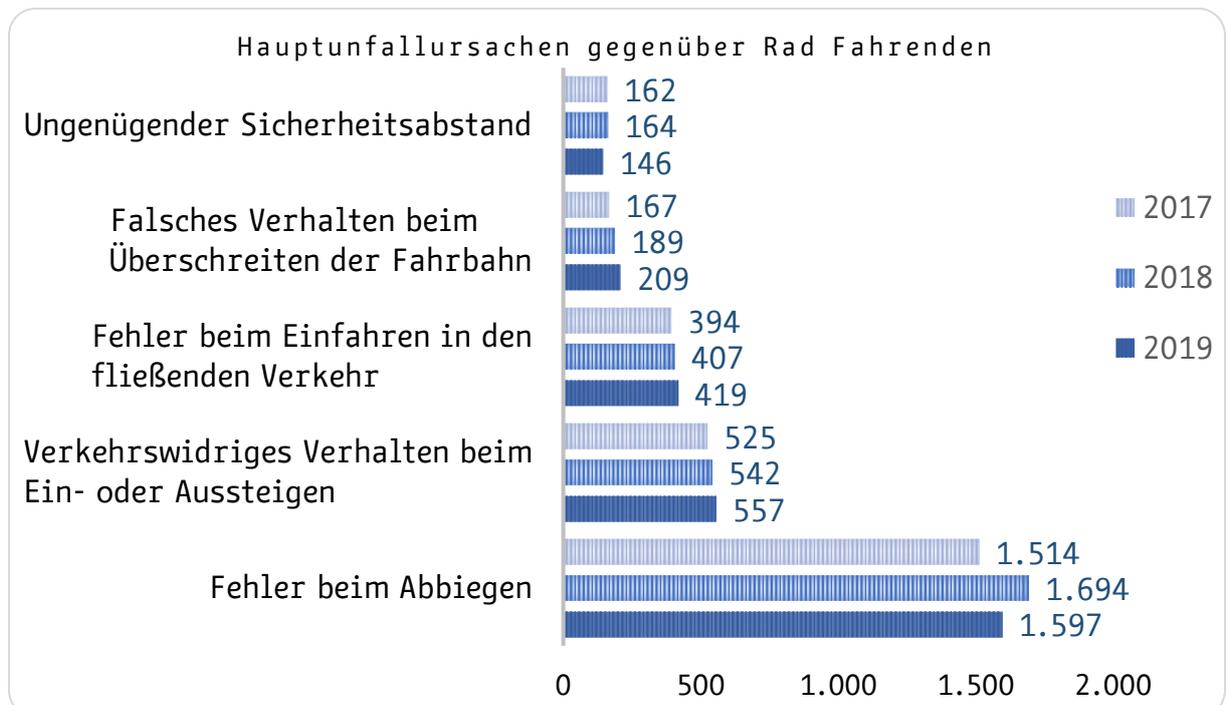
In Folge der Verkehrsunfälle verunglückten insgesamt 5.469 Rad Fahrende, im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem Rückgang um 3,13 Prozent (-171). 4.793 (-93) wurden leicht- und 670 (-73) schwerverletzt. Die Zahl der tödlich verunglückten Rad Fahrenden verringerte sich von 11 im Jahr 2018 auf 6 im Jahr 2019 (-5).

3.5.3 Hauptunfallursachen von Rad Fahrenden



Bei 52,13 Prozent aller Verkehrsunfälle mit Rad Fahrenden waren diese Hauptunfallverursachende.

3.5.4 Hauptunfallursachen gegenüber Rad Fahrenden



448 polizeilich registrierte Verkehrsunfälle waren Alleinunfälle von Rad Fahrenden.

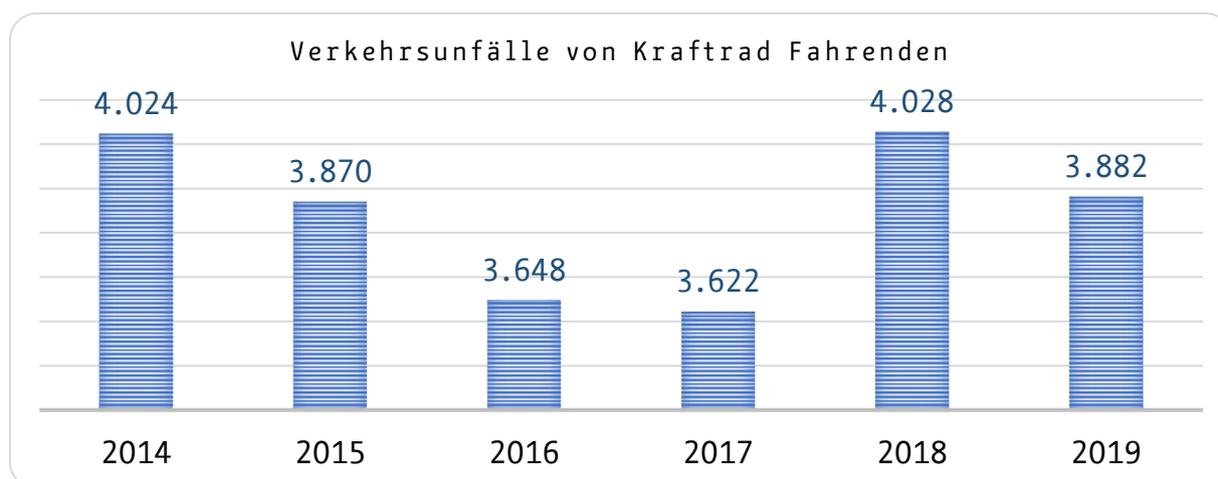
3.5.5 Verkehrsunfallbrennpunkte 2019 mit Rad Fahrenden

	Beteiligte Rad Fahrende	Leichtverletzte	Schwerverletzte
Warschauer Straße / Am Oberbaum	18	8	2
Frankfurter Tor	16	6	2
Otto-Braun-Straße / Mollstraße	16	8	-
Wilhelmstraße / Unter den Linden	14	9	-

3.6 Kraftrad Fahrende

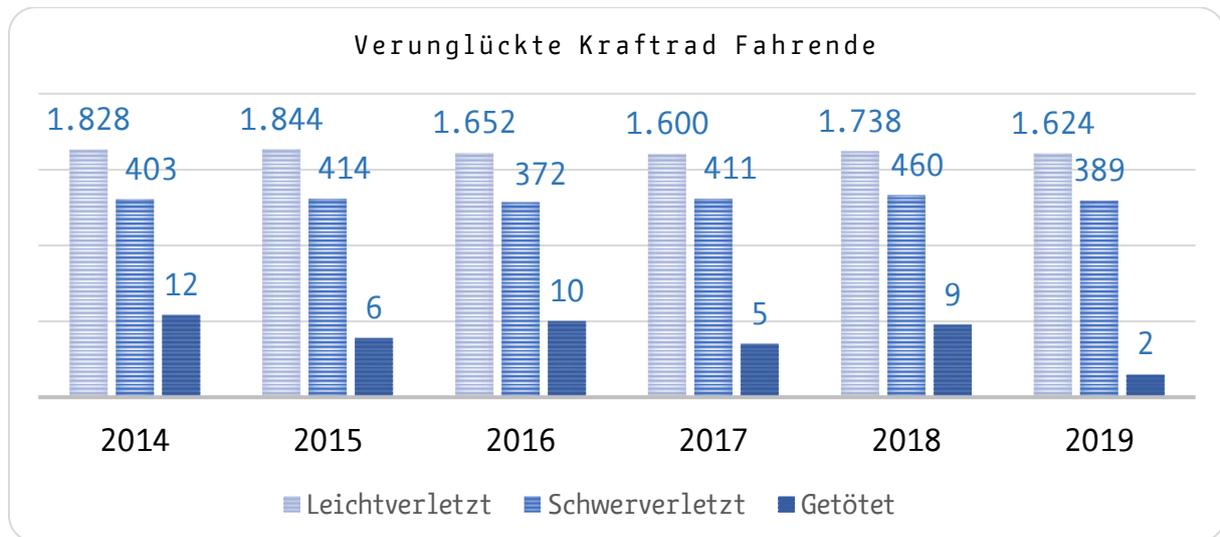
Als Verkehrsunfälle mit Kraftrad Fahrenden werden Unfälle bezeichnet, bei denen mindestens ein Kraftrad aktiv beteiligt war.

3.6.1 Verkehrsunfälle von Kraftrad Fahrenden



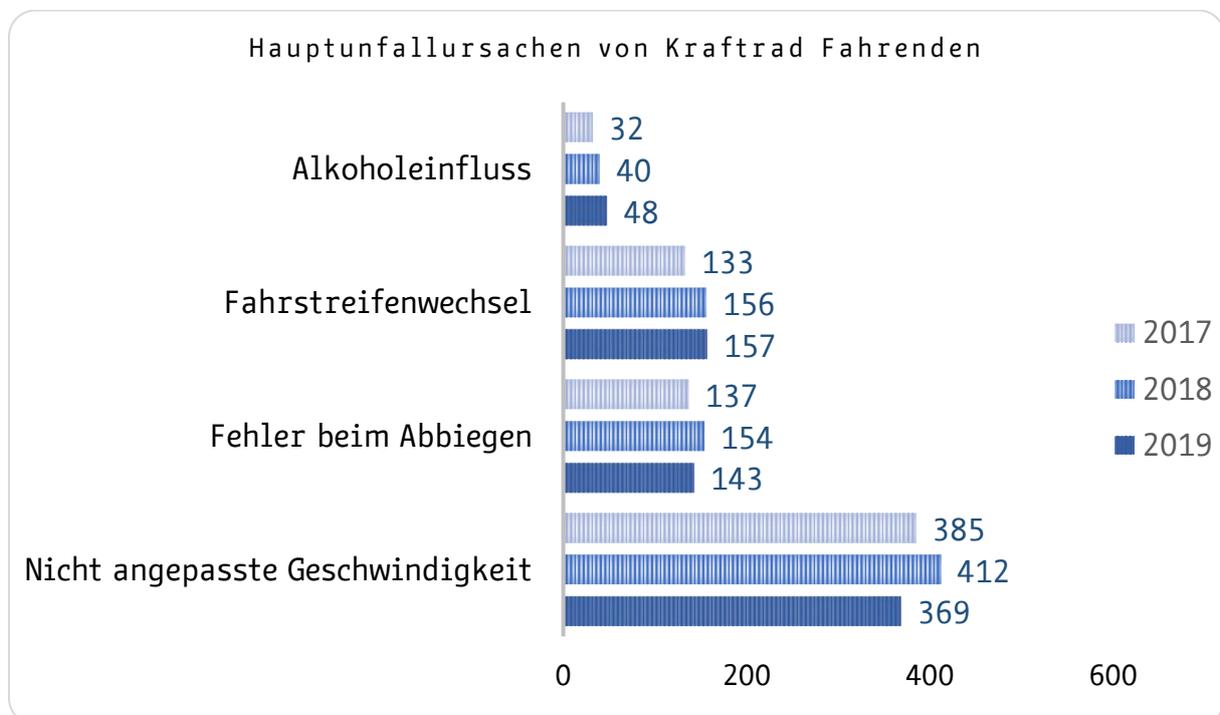
Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle ist im Vergleich zum vergangenen Jahr 3,76 Prozent (-146) gesunken.

3.6.2 Verunglückte Kraftrad Fahrende



Die guten Wetterbedingungen in 2019 ließen eine intensivere Nutzung von motorisierten Zweirädern jeglicher Art bis zum Jahresende zu.

3.6.3 Hauptunfallursachen von Kraftrad Fahrenden

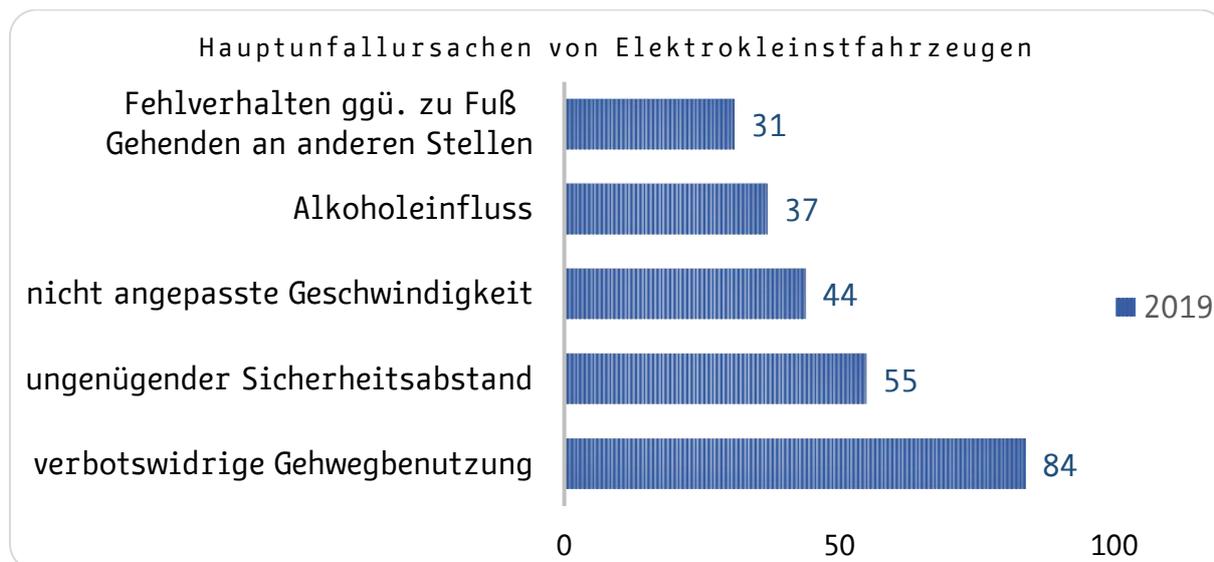


Bei 46,16 Prozent aller Verkehrsunfälle mit Kraftrad Fahrenden waren diese Hauptunfallverursachende.

3.7 Elektrokleinstfahrzeuge

Im Zeitraum 15. Juni bis 31. Dezember 2019 ereigneten sich 284 Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen. In Folge der Verkehrsunfälle verunglückten insgesamt 172 Verkehrsteilnehmende. 145 wurden leicht- und 32 schwerverletzt.

3.7.1 Hauptunfallursachen von Elektrokleinstfahrzeugen



Bei 88,73 Prozent aller Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen waren diese Hauptunfallverursachende.

3.8 Unfallschwerpunkte – „Top 5“ Örtlichkeiten

	2018	2019
Schlesische Straße / Skalitzer Straße	354	392
Großer Stern	289	313
Jakob-Kaiser-Platz	337	290
Ernst-Reuter-Platz	255	274
Theodor-Heuss-Platz	275	261

3.9 Unfälle mit Polizeibeteiligung

	2018	2019
Einsätze - gesamt	748.098	761.284
davon Verkehrsunfälle - gesamt	1.167	1.235
Quote	0,156 %	0,162 %
Polizei als Verursacher	738	800
Quote	0,099 %	0,105 %
Einsätze mit Sonder- und Wegerechten	157.964	160.645
davon Verkehrsunfälle - gesamt	136	137
Quote	0,086 %	0,085 %
Polizei als Verursacher	83	99
Quote	0,053 %	0,062 %

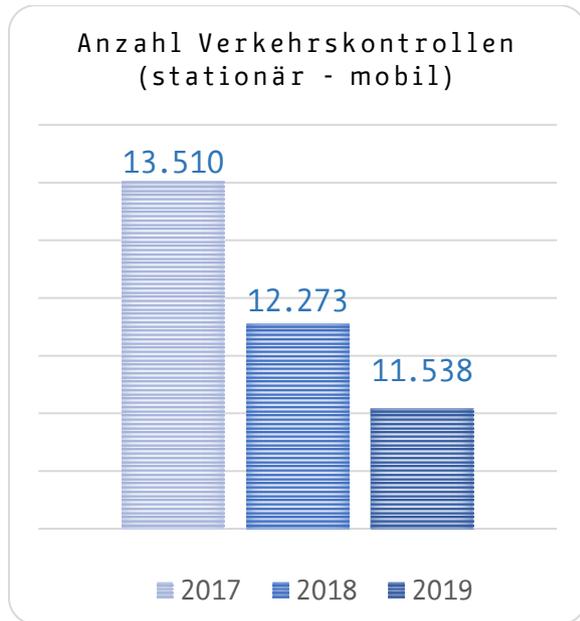
Die Hauptunfallursachen waren im Jahr 2019 unzureichender Abstand und Rückwärtsfahren. In sechs Fällen war nicht angepasste Geschwindigkeit die Hauptunfallursache.

4. Verkehrsüberwachung

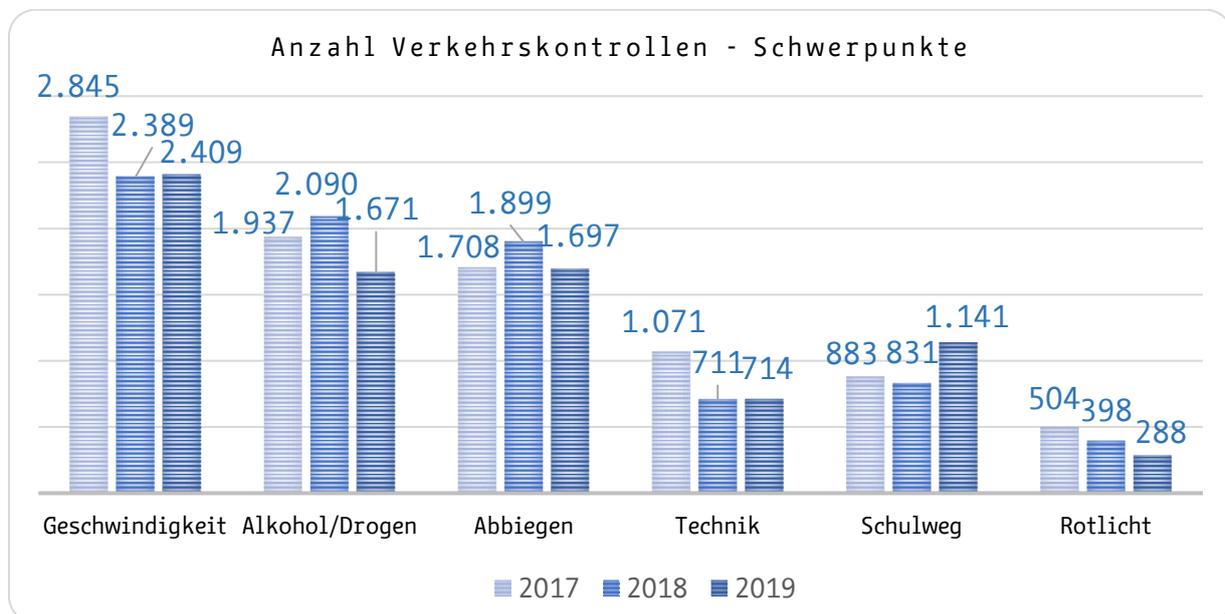
4.1 Gemessene Spitzenwerte bei Geschwindigkeitsverstößen

zulässige Geschwindigkeit km/h	gefahrere Geschwindigkeit km/h	Überschreitung um km/h	Kfz-Art	Feststellungsort
	208	128	Pkw	BAB 100 AS Seestraße
	151	91	Pkw	BAB 100 AS Konstanzer Straße
	157	107	Pkw	Adlergestell / Otto-Franke-Straße
	146	96	Pkw	Nonnendammallee
	107	77	Pkw	Tempelhofer Damm

4.2 Verkehrskontrollen - Übersicht



4.3 Verkehrskontrollen - Schwerpunkte



Anzahl Verkehrskontrollen Risikogruppen	2018	2019
Zu Fuß Gehende	306	353
Rad Fahrende	2.553	2.926
Kraftrad Fahrende	2.080	1.870

4.4 Geschwindigkeitskontrollen – mobil und stationär

	2018	2019
Ahndungen	829.049	1.149.405

4.4.1 Geschwindigkeitskontrollen – mobile Geräte

	2018	2019
Einsätze	10.299	9.150
Ahndungen	626.506	697.991

4.4.2 Geschwindigkeitskontrollen – stationäre Anlagen

	2018	2019
Ahndungen	202.543	449.436

4.5 Rotlichtüberwachung – stationäre Anlagen

	2018	2019
Ahndungen Rotlichtverstöße	41.791	25.931
davon länger als 1 Sek.	10.338	6.388

4.6 Anzahl an stationären Überwachungsanlagen

	Anzahl 2019
Geschwindigkeitsüberwachung	7
Rotlichtüberwachung	2
Kombinierte Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachungsanlagen	24

4.7 Interventionslage

	2018	2019
Eingeleitete Verkehrsstraftaten	20.955	22.041
davon u.a.		
Fahren ohne Fahrerlaubnis	9.328	9.771
Fahren ohne Haftpflichtversicherung	4.729	4.914
Alkohol / Berauschende Mittel	2.258	2.568
Nötigung im Straßenverkehr	1.698	1.925
Verkehrsunfallfluchten	34.204	34.769

Verkehrsordnungswidrigkeiten	3.989.992	4.518.772
davon		
Kennzeichenanzeigen	3.753.352	4.306.966
Personenanzeigen	236.640	211.806
Barverwarnungen	7.344	27.858
Rotlichtmissachtung	62.419	46.312
davon		
Rad Fahrende	9.575	10.051
Zu Fuß Gehende	407	302
Kraftfahrzeugführende	52.437	35.959
Alkohol (0,5 Promille-Grenze)	855	1.061
Berauschende Mittel	1.580	1.728
Fehler beim Abbiegen	9.299	7.561
Benutzung Mobiltelefon	20.824	21.147
Fahrzeugumsetzungen	74.059	82.555

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

5. Verbotene Kraftfahrzeugrennen

5.1 Anzahl der polizeilichen Strafermittlungsverfahren

	2018	2019
Gesamtanzahl Ermittlungsverfahren verbotene Kfz-Rennen § 315d StGB	279	362
Beschlagnahme Kraftfahrzeuge	164	186
Beschlagnahme Führerscheine	130	197
Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit verbotenen Kfz-Rennen	40	46

Verbotene Kraftfahrzeugrennen finden grundsätzlich zufällig und spontan statt, wenn sich zwei „Gleichgesinnte“ im Fließverkehr begegnen. Sie werden nahezu auf jeder Straße im Stadtgebiet durchgeführt. Jede mögliche Fahrzeugkontrolle kann ein (Einzel-)Autorennen initiieren. Nach gängiger Rechtsprechung kann die Flucht vor der Polizei im Rahmen von Verfolgungsfahrten auch den Verdacht eines verbotenen Kraftfahrzeugrennens nach § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB begründen.

5.2 Verbotene Kraftfahrzeugrennen – „Top 5“ Tatörtlichkeiten

	Anzahl an Feststellungen 2019
Tatörtlichkeiten insgesamt	197
BAB A 100	23
Tunnel Tiergarten	8
Kantstraße	7
Pankower Allee	7
Hasenheide	6

6. Verkehrsunfallprävention

6.1 Übersicht

Risikogruppen	Veranstaltungen	
	2018	2019
Kinder (inkl. schul. Radfahrausbildung)	13.232	11.639
Jugendliche / Junge Erwachsene	645	545
Erwachsene	802	797
Seniorinnen und Senioren	445	420
Menschen mit Behinderung	133	115
Gemischte Zielgruppe	477	461
Rad Fahrende (ohne schul. Radfahrausbildung)	1.748	1.184
Kraftrad Fahrende	12	30

6.2 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention

Kinder
Kita- und Schulwegtrainings
Aktion „Achtung Auto“ für 5. Klassen mit dem ADAC
Puppenbühne „Die verzauberte Ampel“, „Der Wunsch“
„Integration durch Verkehrserziehung“
Aktion „Toter Winkel“ mit Grundschulen
„Zu Fuß zur Schule“ und „Zu Fuß zur Kita“ in Zusammenarbeit mit dem BUND Berlin
„Radfahren im Velodrom“ mit Berliner Radsportverband
Schülerlotsenausbildung / Schülerlotsenehrung

Menschen mit Behinderung
„Mobil und sicher im Straßenverkehr“
Radfahrtraining für Menschen mit Behinderung
Aktionstag Verkehrssicherheit mit den BWB Berlin

Jugendliche / Junge Fahrer
Projekt „Courage Schaffen“
„Fit für die Straße“ (z.B. „Landhaus Rosenthal, cool in Pankow“)
Begleitetes Fahren mit 17 / Fahrerlaubnis auf Probe
Projekt „Mit Helm – Aber sicher“ mit Kinderneurologie-Hilfe/UKB Marzahn
Schulung an Beruf- und Oberschulen „Profilierungsfahrten“
Alkohol und andere Drogen im Straßenverkehr
Beratungstag an OSZ „Markt der Möglichkeiten“
Jugendfilmtage – Alltagsdrogen im Visier in der Direktion 4
Gefahren mit der Mobilität / Zusammenarbeit mit der Bundespolizei
„Verantwortung im Straßenverkehr“
„Ablenkung und andere Gefahren im Straßenverkehr“ Direktion 5

Rad Fahrende
Fahrradchecktage in den Grundschulen
Beteiligung an der Fahrradpublikumsmesse „Velo Berlin“
Präventionsveranstaltungen „Toter Winkel“
Schutz und Überwachung des Radfahr- und Fußgängerverkehrs / Fahrradstreife
Schwerpunktaktion „Bekämpfung Abbiegeunfälle mit Radfahrbeteiligung“
Velomenal Fahrradfahren für Frauen
Einsatz Direktion 6 „Sicherheit rund um das Fahrrad“
Sicher rund ums Fahrrad (Fahrradkennzeichnung)
Aufklärung zum Thema „E-Scooter“
Radfahrkurs für geflüchtete Frauen

Kraftrad Fahrende
Berliner Motorradtage 2019
„Sicher in die Motorradsaison“
„Sicher durch den Sommer“

Seniorinnen und Senioren
Integratives Präventionstheater Charlottenburg – Wilmersdorf
Teilnahme bei der Seniorenmesse an der Urania
Unterstützung der Mobilitätstage für Senioren des ADAC
Aktionstag „Alte Hasen – neue Regeln“ in der Jugendverkehrsschule Steglitz
„Senioren sicher in Bus und Bahn“
Einführungskurs Pedelecs für Senioren
"Dunkle Jahreszeit - Sicher durch den Straßenverkehr"
Fußstreife „Senioren – Sicher unterwegs und zu Hause“
Informationsstand beim Seniorengesundheitstag in der Direktion 4
Integrative Seniorenveranstaltungen „Sicher und mobil im Alter“ - A 13
Informationsveranstaltung in der AG-Seniorenvertretung - BA Pankow

6.3 Busabfahrtskontrollen

	2018	2019
Anmeldungen	651	652
Durchgeführte Kontrollen	441	453
Beanstandungen	107	104

Die Anzahl der zu beanstandenden Fahrzeuge ist nahezu gleich. Der überwiegende Teil der Beanstandungen bezieht sich auf den Bereich der Lenkzeitüberwachung. Dort werden, da bis zu vier Wochen ausgelesen werden kann, immer wieder Verstöße der Fahrzeugführenden (Lenkzeitverstöße) und auch Verstöße der Unternehmer (Downloadversäumnisse) festgestellt. Die Abfahrt musste 13 Fahrzeugführenden versagt werden. Gründe waren zumeist Ölundichtigkeiten im Motorraum, Mängel an der Druckluftanlage des Fahrzeuges und erhebliche Mängel an den Bremsanlagen oder der Bereifung.