

# Verkehrssicherheitslage 2025 in Berlin

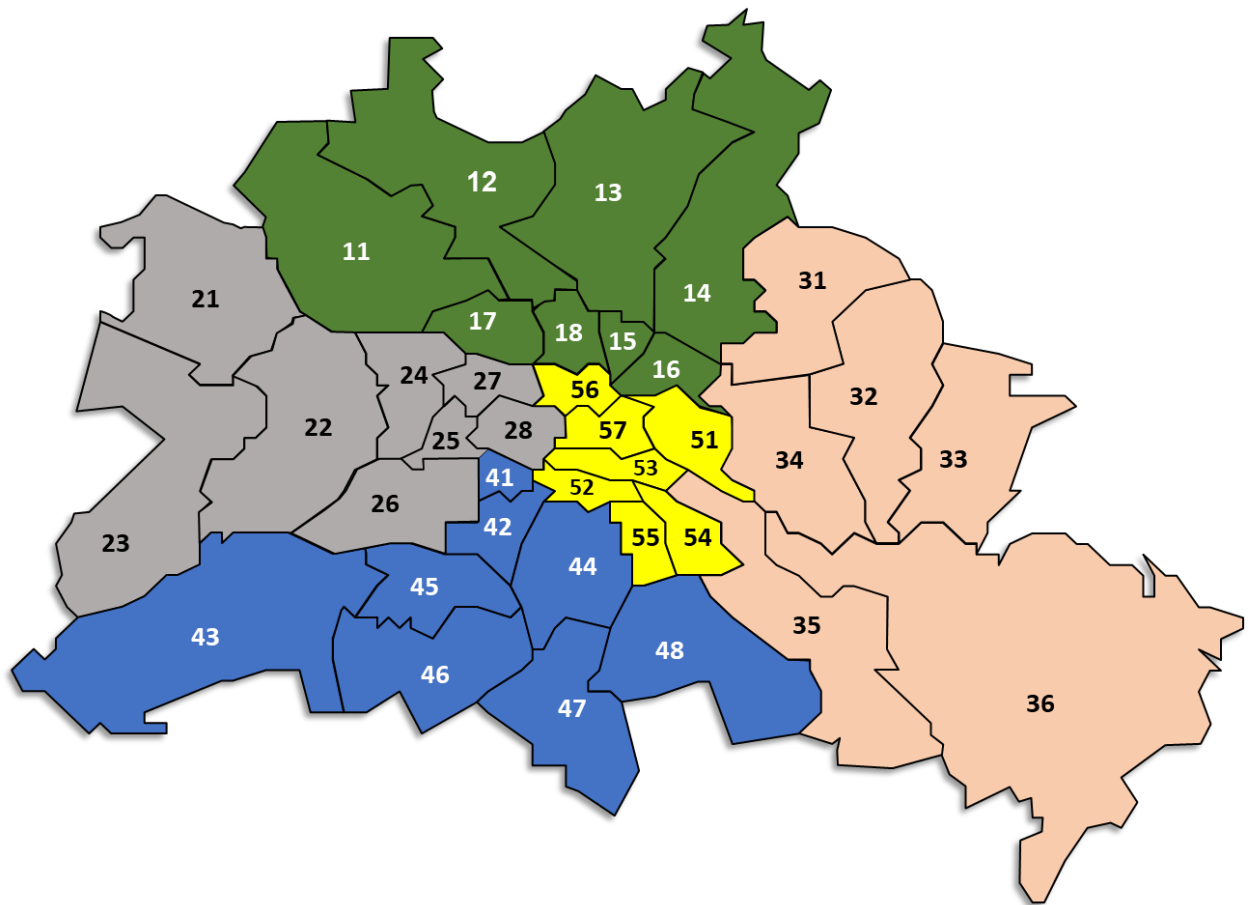


Abbildung: Berlinkarte mit den örtlichen Polizeiabschnitten

## Impressum

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

E-Mail: [lpdst14@polizei.berlin.de](mailto:lpdst14@polizei.berlin.de)  
<https://www.berlin.de/polizei/>  
<https://x.com/polizeiberlin>  
<https://www.facebook.com/PolizeiBerlin>  
<https://www.instagram.com/polizeiberlin/>

## Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeine Verkehrsunfallsituation .....	6
1.1	Eckdaten Verkehrsunfallstatistik.....	6
1.2	Verkehrsunfallentwicklung nach Jahren.....	6
1.3	Verkehrsunfallentwicklung nach Monaten .....	7
1.4	Unfallursachen .....	7
1.5	Die fünf häufigsten Verkehrsunfallstrecken.....	9
1.6	Die fünf häufigsten Verkehrsunfallkreuzungen .....	9
1.7	Alle Unfallbeteiligten nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung .....	9
1.8	Hauptunfallverursachende - Verkehrsbeteiligung.....	10
1.9	Hauptunfallverursachende - Altersgruppen.....	10
2.	Verkehrsunfallopferbilanz.....	11
2.1	Entwicklung Verunglückte .....	11
2.2	Verunglückte nach Art der Verletzung .....	12
2.3	Entwicklung der Verkehrsunfalltoten .....	12
2.4	Verkehrsunfälle mit tödlich Verletzten - Verkehrsbeteiligung .....	13
2.5	Verkehrsunfälle mit tödlich Verletzten - Altersgruppen .....	13
2.6	Verkehrsunfälle mit tödlich Verletzten - fünf häufigsten Unfallursachen.....	13
3.	Risikogruppen .....	14
3.1	Kinder .....	14
3.1.1	Verkehrsunfälle mit Kindern .....	14
3.1.2	Die fünf häufigsten Unfallörtlichkeiten mit Kindern.....	14
3.1.3	Verunglückte Kinder.....	15
3.1.4	Hauptunfallursachen von Kindern.....	15
3.2	Jugendliche .....	16
3.2.1	Verkehrsunfälle mit Jugendlichen .....	16
3.2.2	Die fünf häufigsten Unfallörtlichkeiten mit Jugendlichen.....	16
3.2.3	Verunglückte Jugendliche.....	17
3.2.4	Hauptunfallursachen von Jugendlichen.....	17

---

3.3	Junge Erwachsene .....	18
3.3.1	Verkehrsunfälle mit jungen Erwachsenen.....	18
3.3.2	Die fünf häufigsten Unfallörtlichkeiten mit jungen Erwachsenen .....	18
3.3.3	Verunglückte junge Erwachsene .....	19
3.3.4	Hauptunfallursachen von jungen Erwachsenen .....	19
3.4	Seniorinnen und Senioren.....	20
3.4.1	Verkehrsunfälle mit Seniorinnen und Senioren.....	20
3.4.2	Die fünf häufigsten Unfallörtlichkeiten mit Seniorinnen und Senioren .....	20
3.4.3	Verunglückte Seniorinnen und Senioren .....	21
3.4.4	Hauptunfallursachen von Seniorinnen und Senioren.....	21
3.5	Zu Fuß Gehende .....	22
3.5.1	Verkehrsunfälle mit zu Fuß Gehenden.....	22
3.5.2	Die fünf häufigsten Unfallörtlichkeiten mit zu Fuß Gehenden .....	22
3.5.3	Verunglückte zu Fuß Gehende .....	23
3.5.4	Hauptunfallursachen von zu Fuß Gehenden .....	24
3.5.5	Hauptunfallursachen gegenüber zu Fuß Gehenden .....	24
3.6	Radfahrende .....	25
3.6.1	Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden .....	25
3.6.2	Verkehrsunfallentwicklung mit Radfahrenden nach Monaten .....	25
3.6.3	Die fünf häufigsten Unfallörtlichkeiten mit Radfahrenden .....	26
3.6.4	Verunglückte Radfahrende.....	26
3.6.5	Hauptunfallursachen von Radfahrenden .....	27
3.6.6	Hauptunfallursachen gegenüber Radfahrenden .....	27
3.7	Elektrokleinstfahrzeuge .....	28
3.7.1	Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen .....	28
3.7.2	Die fünf häufigsten Unfallörtlichkeiten mit Elektrokleinstfahrzeugen.....	28
3.7.3	Verunglückte Elektrokleinstfahrzeug Führende .....	29
3.7.4	Hauptunfallursachen von Elektrokleinstfahrzeug Führenden .....	29
3.8	Kraffradfahrende .....	30
3.8.1	Verkehrsunfälle mit Kraffradfahrenden .....	30

---

3.8.2	Die fünf häufigsten Unfallörtlichkeiten mit Kraffradfahrenden .....	30
3.8.3	Verunglückte Kraffradfahrende .....	31
3.8.4	Hauptunfallursachen von Kraffradfahrenden .....	31
3.9	Straßenbahnen.....	32
3.9.1	Verkehrsunfälle mit Straßenbahnen.....	32
3.9.2	Die fünf häufigsten Unfallörtlichkeiten mit Straßenbahnen .....	32
3.9.3	Verunglückte bei Verkehrsunfällen mit Straßenbahnen .....	33
3.9.4	Hauptunfallursachen von Straßenbahn Führenden .....	33
4.	Verkehrsüberwachung .....	34
4.1	Verkehrsüberwachung - Übersicht Schwerpunkteinsätze .....	34
4.2	Verkehrsüberwachungseinsätze - Schwerpunktsetzungen.....	34
4.3	Geschwindigkeitsüberwachung - mobile Messanlagen.....	35
4.4	Stationäre Verkehrsüberwachungsanlagen .....	35
4.4.1	Geschwindigkeitsüberwachung - stationäre Messanlagen.....	35
4.4.2	Rotlichtüberwachung - stationäre Messanlagen .....	35
4.5	Verkehrsrechtliche Beanstandungen.....	36
5.	Verbotene Krafffahrzeugrennen .....	37
5.1	Anzahl der polizeilichen Strafermittlungsverfahren.....	37
5.2	Verbotene Krafffahrzeugrennen - Die fünf häufigsten Tatörtlichkeiten .....	37
6.	Verkehrsunfallprävention.....	38
6.1	Übersicht .....	38
6.2	Aktionen zur Verkehrsunfallprävention.....	38

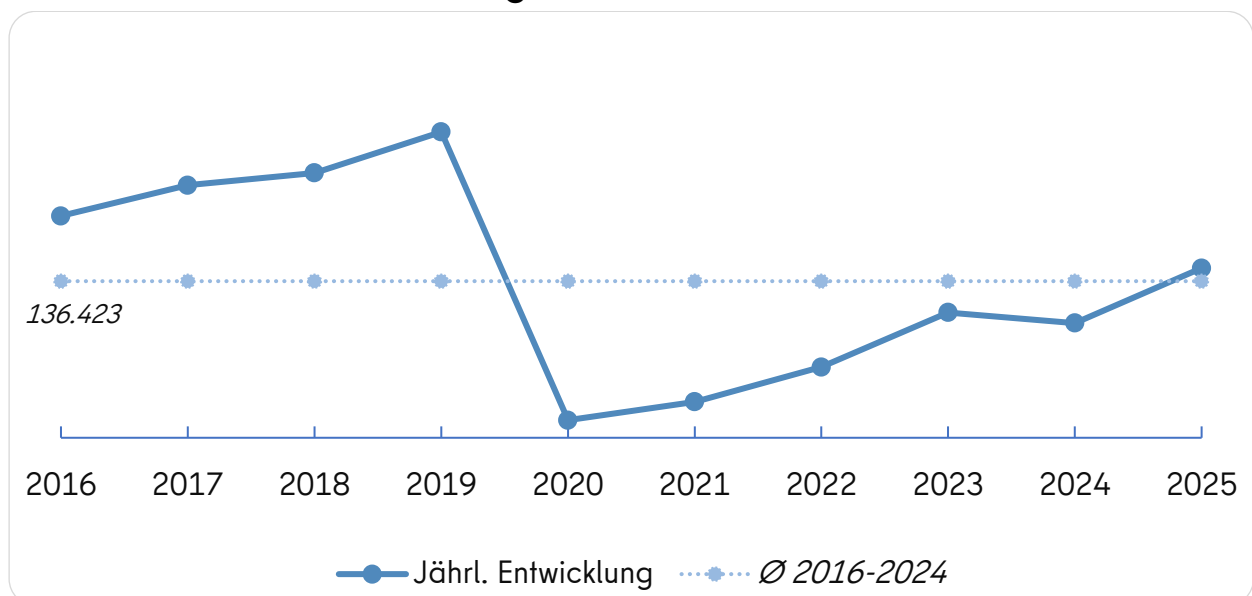
## 1. Allgemeine Verkehrsunfallsituation

Im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 registrierte die Polizei Berlin insgesamt 137.373 Verkehrsunfälle. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem Anstieg um 3,01 Prozent, was einer absoluten Zunahme von 4.009 Verkehrsunfällen gegenüber dem Jahr 2024 gleichkommt.

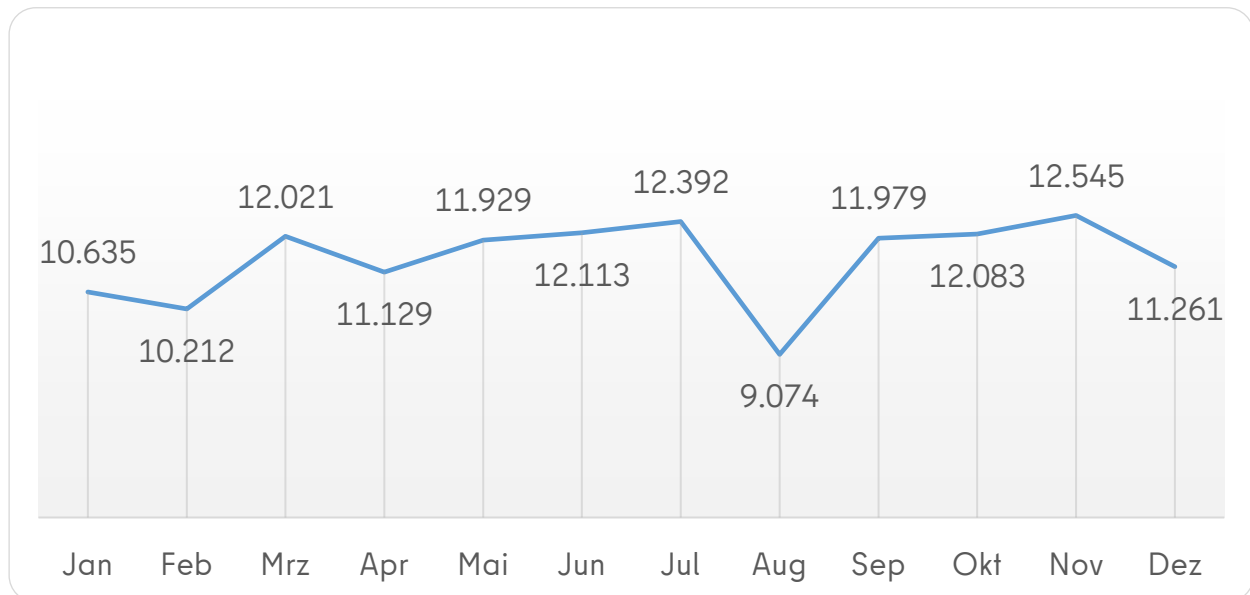
### 1.1 Eckdaten Verkehrsunfallstatistik

Jahr	2021	2022	2023	2024	2025	
<b>Verkehrsunfälle (gesamt)</b>	127.626	130.160	134.136	133.364	<b>137.373</b>	
<b>davon mit Personenschaden</b>	12.582	13.897	13.729	13.788	<b>14.161</b>	
dabei Verunglückte	14.782	16.315	16.245	16.480	<b>17.005</b>	
davon	Leichtverletzte	12.762	14.122	14.139	14.505	<b>15.128</b>
	Schwerverletzte	1.980	2.159	2.073	1.920	<b>1.840</b>
	Getötete Personen	40	34	33	55	<b>37</b>
<b>davon mit Sachschaden</b>	115.044	116.263	120.407	119.576	<b>123.212</b>	
Park-/Rangierunfälle	33.324	33.810	33.986	33.676	<b>34.161</b>	
Alleinunfälle	8.676	9.013	9.061	9.004	<b>9.219</b>	

### 1.2 Verkehrsunfallentwicklung nach Jahren



### 1.3 Verkehrsunfallentwicklung nach Monaten



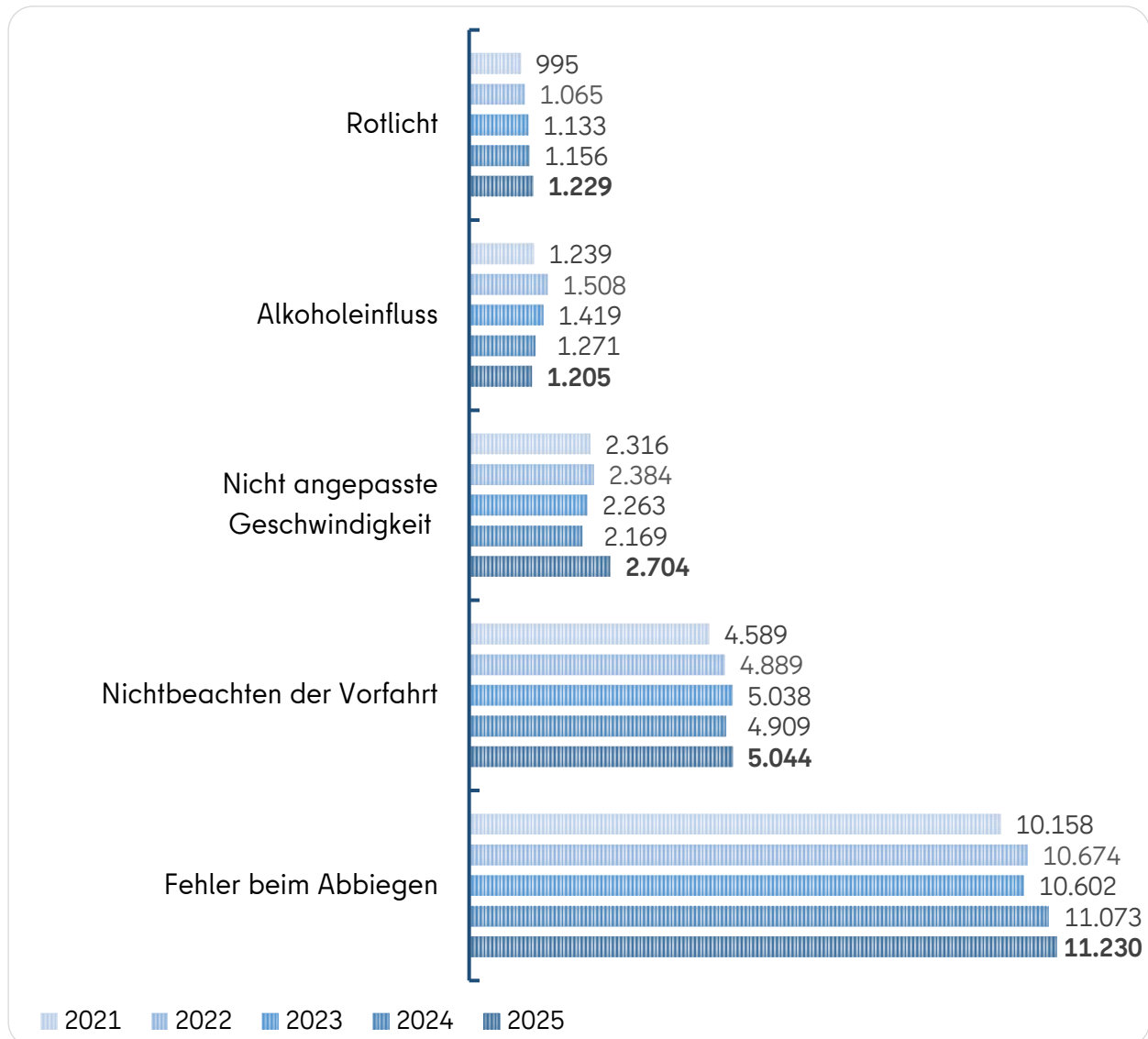
### 1.4 Unfallursachen

Die Erhebung der Unfallursachen erfolgt bundesweit nach dem seit 1975 geltenden Ursachenverzeichnis und wird durch die verkehrsunfallaufnehmenden Dienstkräfte auf Grundlage ihrer fachlichen Einschätzung des jeweils vorliegenden Sachverhalts vorgenommen.

Es wird unterschieden nach allgemeinen Ursachen (u. a. Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse, Hindernisse), die dem Unfall und nicht einzelnen Beteiligten zugeordnet werden, sowie personenbezogenem Fehlverhalten (wie Vorfahrtsmissachtung, nicht angepasste Geschwindigkeit usw.), das bestimmten Fahrzeugführenden oder zu Fuß Gehenden - also den Unfallbeteiligten - zugeschrieben wird.

Je Unfall können bis zu zwei allgemeine Ursachen angegeben werden. Beim ersten Beteiligten (Hauptverursacher) und einem weiteren Beteiligten sind jeweils bis zu drei Angaben möglich, so dass je Unfall bis zu acht Unfallursachen statistisch erfasst sein können.

Die häufigsten Unfallursachen im Land Berlin waren 2025 ungenügender Sicherheitsabstand, Fehler beim Rückwärtsfahren oder Wenden sowie fehlerhafter Fahrstreifenwechsel.



Nicht angepasste Geschwindigkeit bedeutet nicht zwingend auch eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Vielmehr umfasst sie auch die Fahrweisen aller Fahrzeugführenden, bei denen das Fahrzeug unterhalb der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bewegt wird, jedoch den spezifischen Anforderungen der vorliegenden Verkehrs-, Witterungs-, Sicht- oder Fahrbahnverhältnisse nicht gerecht wird.

Das Nichtbeachten der Vorfahrt umfasst gleichermaßen die Missachtung vorfahrtregelnder Verkehrszeichen wie auch die Verletzung der Grundregel „Rechts vor Links“.

Fehler beim Abbiegen subsumieren sowohl Verstöße gegen die Pflichten beim Linksabbiegen als auch beim Rechtsabbiegen.

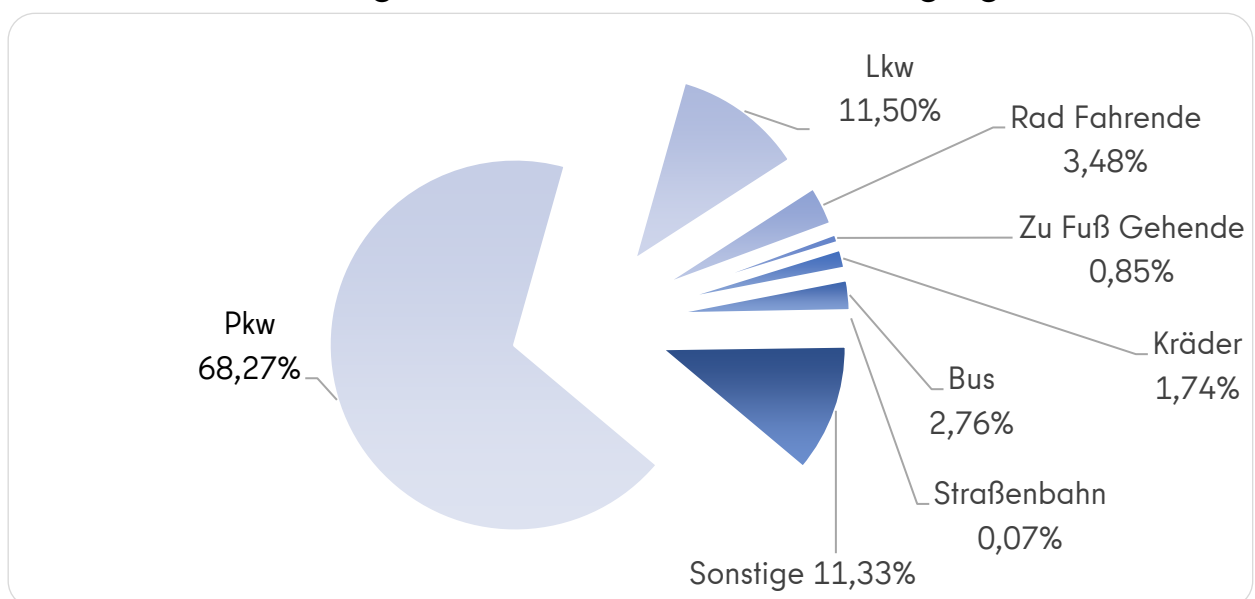
### 1.5 Die fünf häufigsten Verkehrsunfallstrecken

Örtlichkeit (ohne Park- oder Rangierunfälle)	Anzahl der Verkehrsunfälle
Tempelhofer Damm	286
Sonnenallee	286
Frankfurter Allee	252
Landsberger Allee	226
Kurfürstendamm	213

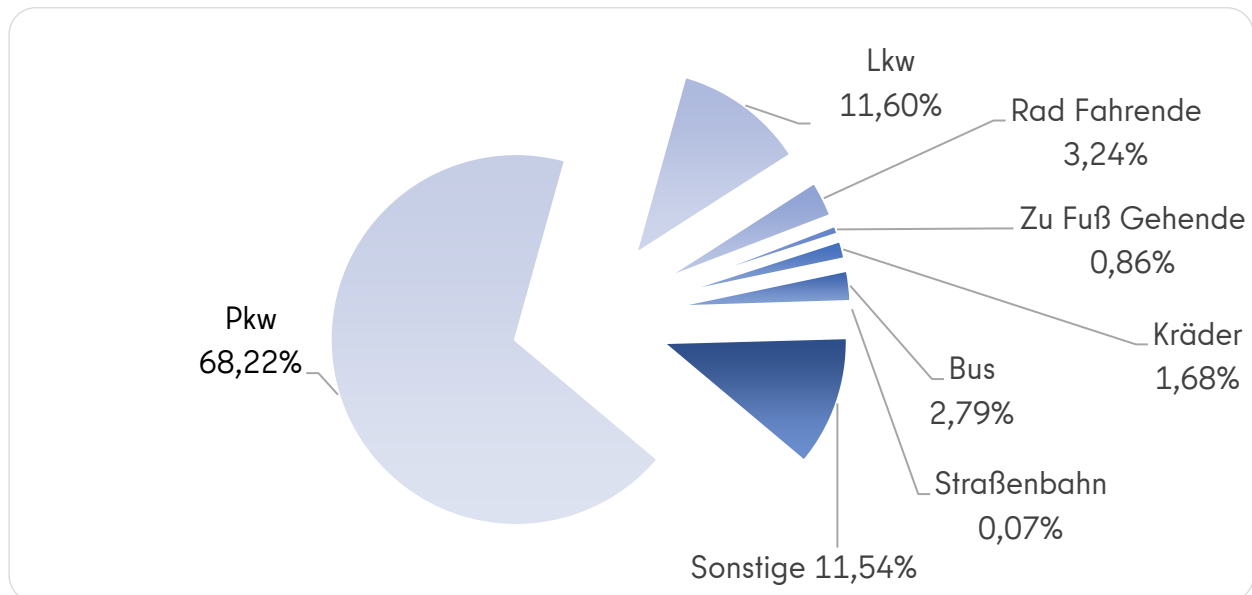
### 1.6 Die fünf häufigsten Verkehrsunfallkreuzungen

Örtlichkeit (ohne Park- oder Rangierunfälle)	Anzahl der Verkehrsunfälle
Halenseestraße/Messedamm	286
Schlesische Straße/Skalitzer Straße	219
Kaiserdamm/Königin-Elisabeth-Straße	186
Innsbrucker Platz/BAB A 100	176
Invalidenstraße/Tunnel Tiergarten	149

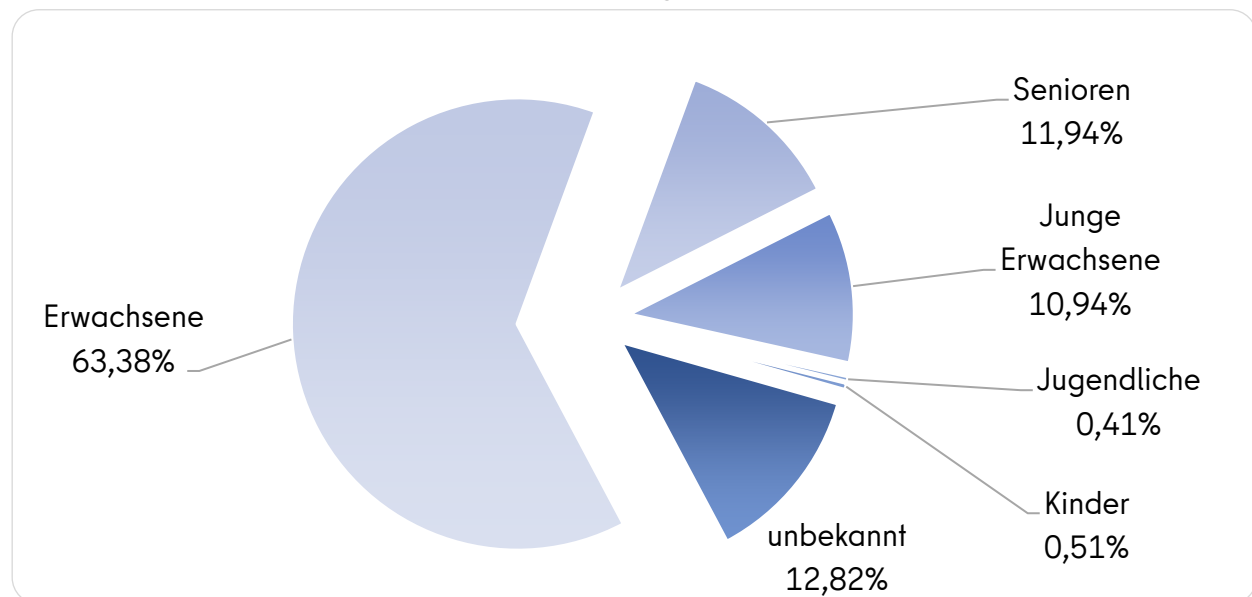
### 1.7 Alle Unfallbeteiligten nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung



### 1.8 Hauptunfallverursachende - Verkehrsbeteiligung



### 1.9 Hauptunfallverursachende - Altersgruppen



Unbekannte Verkehrsunfallverursachende sind Personen, deren Identität im Zusammenhang mit einem Verkehrsunfall nicht festgestellt werden konnte, etwa infolge einer Verkehrsunfallflucht.

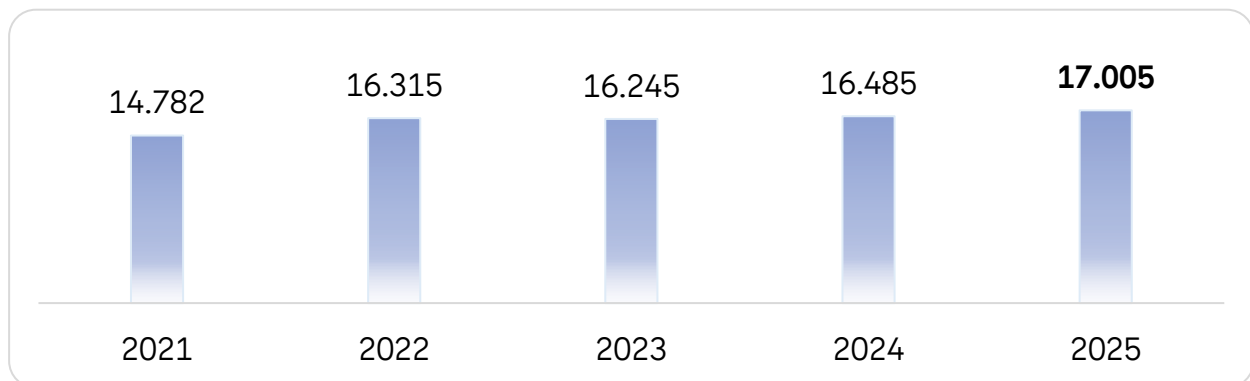
## 2. Verkehrsunfallopferbilanz

Als Verunglückte gelten Personen, die infolge eines Verkehrsunfalls körperliche Verletzungen erlitten haben. Erfordert die Art oder Schwere der Verletzungen eine stationäre Krankenhausbehandlung von mindestens 24 Stunden, werden diese Personen als Schwerverletzte eingestuft.

Als Verkehrsunfalltote gelten ausschließlich jene Personen, die innerhalb von 30 Tagen nach einem Verkehrsunfall an den unmittelbaren Folgen des Ereignisses versterben.

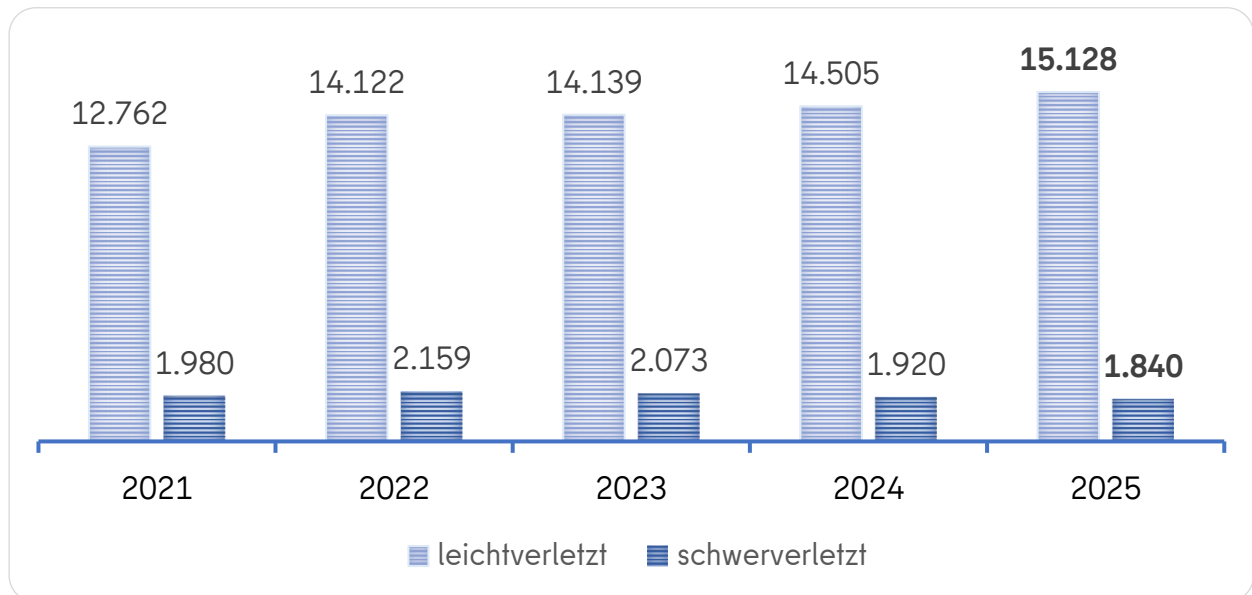
Personen hingegen, die infolge eines vorbestehenden oder akuten medizinischen Notfalls versterben und erst sekundär einen Verkehrsunfall verursachen, werden statistisch nicht als Verkehrsunfalltote geführt, da das Versterben nicht ursächlich auf das Verkehrsunfallgeschehen zurückzuführen ist.

### 2.1 Entwicklung Verunglückte

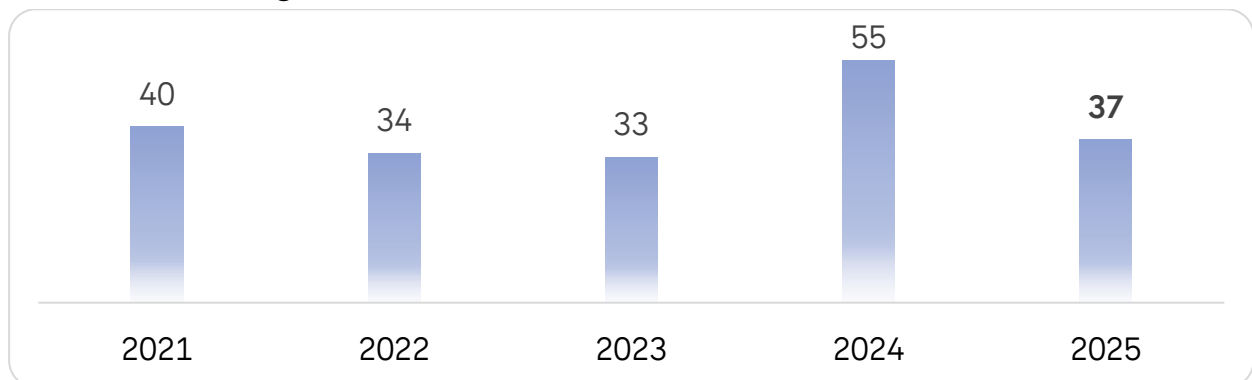


Die Zahl der Personen, die infolge eines Verkehrsunfalls körperliche Verletzungen erlitten, erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 520 Fälle, was einem Anstieg von 3,15 Prozent entspricht.

## 2.2 Verunglückte nach Art der Verletzung



## 2.3 Entwicklung der Verkehrsunfalltoten



Im Jahr 2025 verloren 37 Menschen infolge von Verkehrsunfällen ihr Leben. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies einen Rückgang um 18 Todesopfer.

Unter den Verstorbenen befanden sich 18 Personen weiblichen und 19 Personen männlichen Geschlechts. In 17 Fällen waren die tödlich verunglückten Personen hauptverantwortlich für das Unfallgeschehen. In 18 Fällen lag die Ursache im Fehlverhalten anderer Verkehrsbeteiligter. In zwei weiteren Fällen war das Unfallgeschehen durch ein Zusammenwirken von Eigen- und Fremdverschulden geprägt.

## 2.4 Verkehrsunfälle mit tödlich Verletzten - Verkehrsbeteiligung

Verkehrsbeteiligung	Tote
Zu Fuß Gehende	17
Pkw Führende/Pkw Insassen (davon 4 Alleinunfälle)	8
Radfahrende (davon 1 Alleinunfall)	5
Kraftradfahrende (davon 2 Alleinunfälle)	5
Sonstige	2

## 2.5 Verkehrsunfälle mit tödlich Verletzten - Altersgruppen

Altersgruppen	Tote
Seniorinnen/Senioren (davon 2 Alleinunfälle)	22
Erwachsene (davon 3 Alleinunfälle)	10
Junge Erwachsene (davon 2 Alleinunfälle)	4
Kinder	1

## 2.6 Verkehrsunfälle mit tödlich Verletzten - fünf häufigsten Unfallursachen

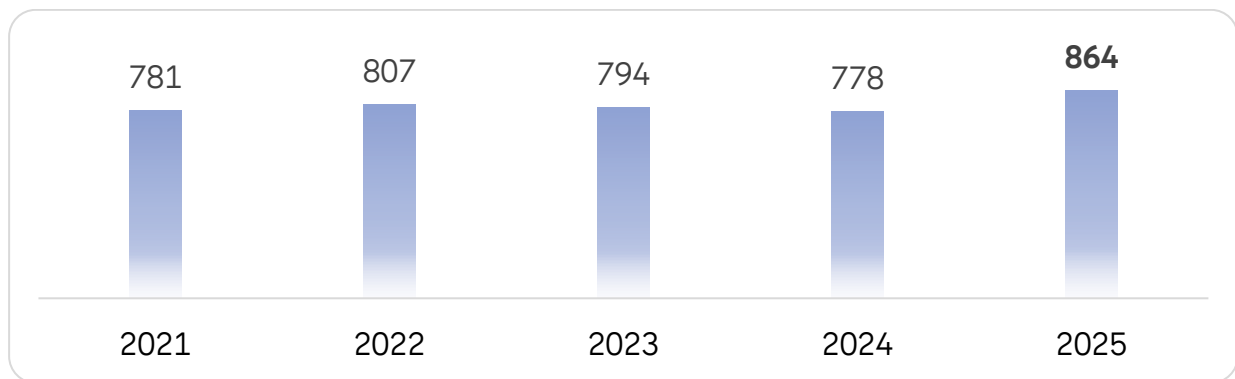
Unfallursachen	Anzahl
Nicht angepasste Geschwindigkeit	10
Fehlverhalten von zu Fuß Gehenden	9
Fehlverhalten gegenüber zu Fuß Gehenden	9
Nichtbeachtung der vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen	3
Fehler beim Abbiegen	3

### 3. Risikogruppen

#### 3.1 Kinder

Die Definition von Verkehrsunfällen mit Kindern umfasst ausschließlich Unfälle, bei denen mindestens ein Kind (0 bis 14 Jahre) aktiv als Verkehrsteilnehmer beteiligt war. Kinder, die als Mitfahrende oder in anderer Weise passiv betroffen sind, werden in dieser Statistik nicht berücksichtigt.

##### 3.1.1 Verkehrsunfälle mit Kindern

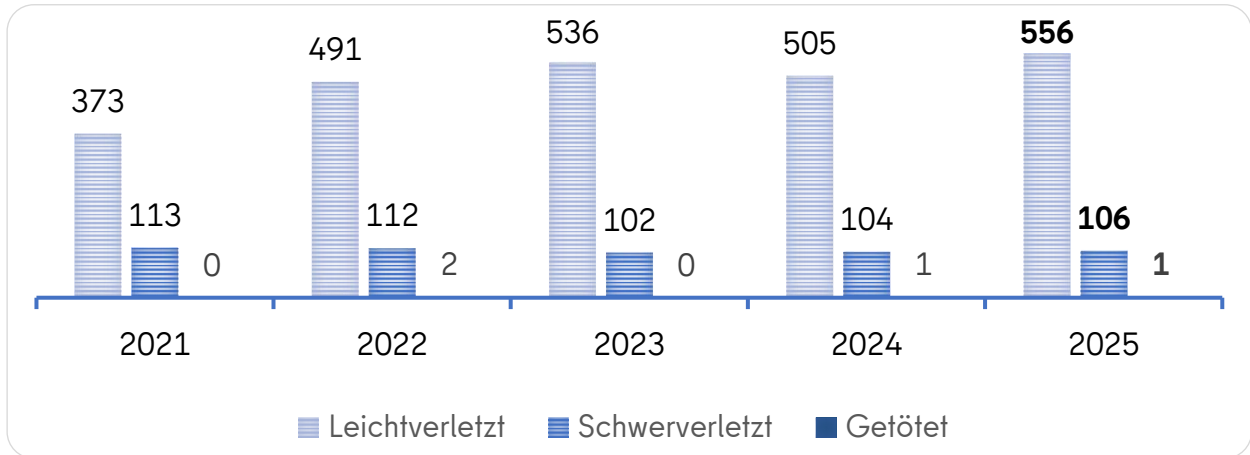


Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle mit Kindern stieg im Vergleich zum Vorjahr um 11,05 Prozent, was einer absoluten Zunahme von 86 Fällen entspricht.

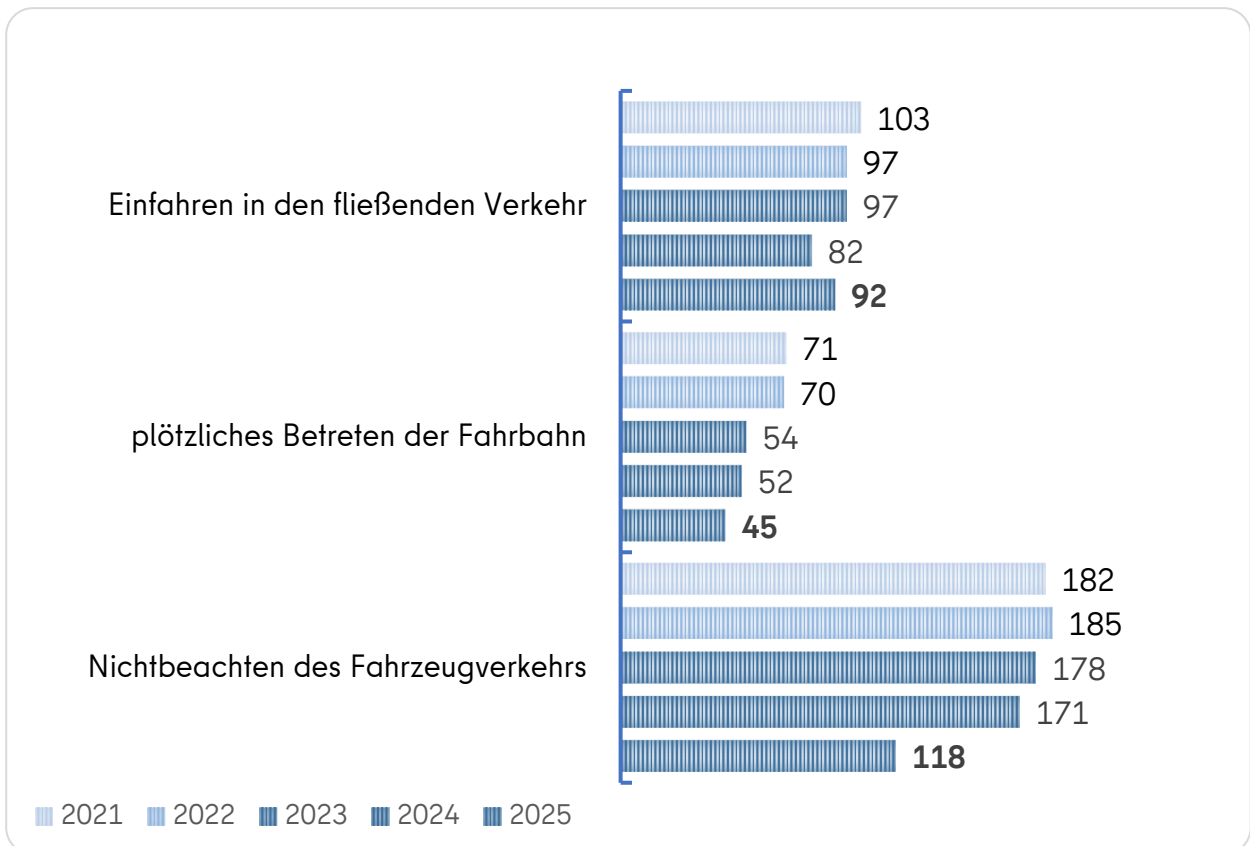
##### 3.1.2 Die fünf häufigsten Unfallörtlichkeiten mit Kindern

Örtlichkeit (ohne Park- oder Rangierunfälle)	Anzahl der Verkehrsunfälle
Marzahner Promenade	4
Greifswalder Straße /Hufelandstraße	3
Fennstraße/Müllerstraße	3
Am Wasserwerk/Landsberger Allee	3
Detmolder Straße/Mecklenburgische Straße	3

### 3.1.3 Verunglückte Kinder



### 3.1.4 Hauptunfallursachen von Kindern

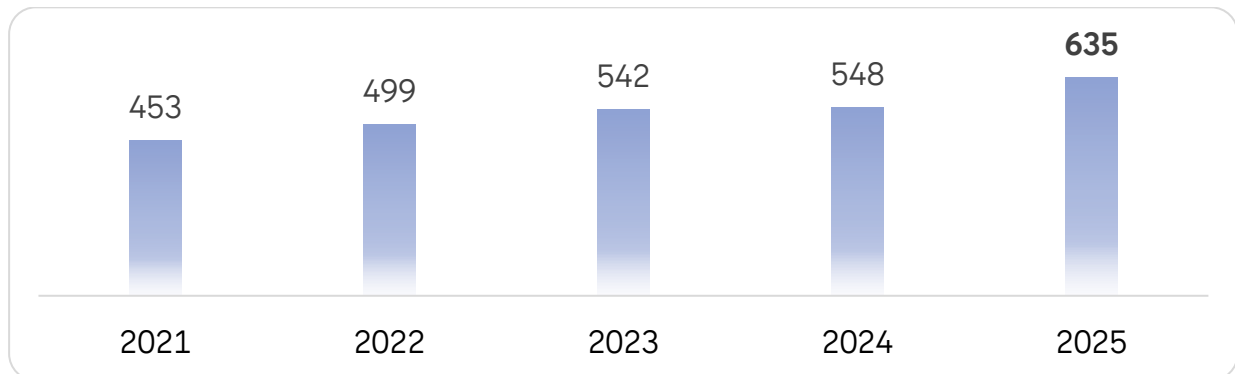


Bei 62,82 Prozent aller Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende.

## 3.2 Jugendliche

Die Definition von Verkehrsunfällen mit Jugendlichen umfasst ausschließlich Unfälle, bei denen mindestens ein Jugendlicher (15 bis 17 Jahre) aktiv als Verkehrsteilnehmer beteiligt war.

### 3.2.1 Verkehrsunfälle mit Jugendlichen

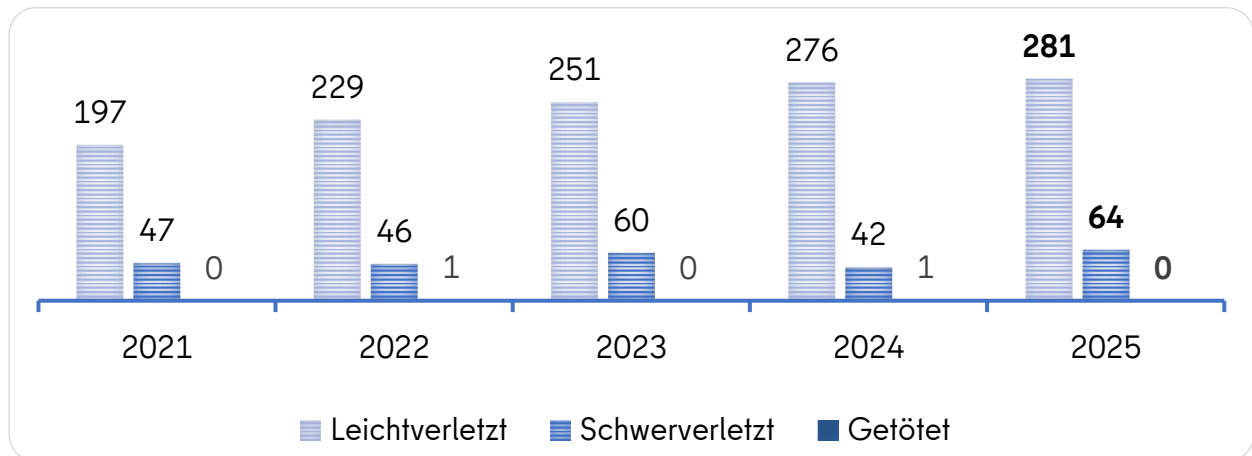


Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle mit Jugendlichen stieg im Vergleich zum Vorjahr um 15,88 Prozent, was einer absoluten Zunahme von 87 Fällen entspricht.

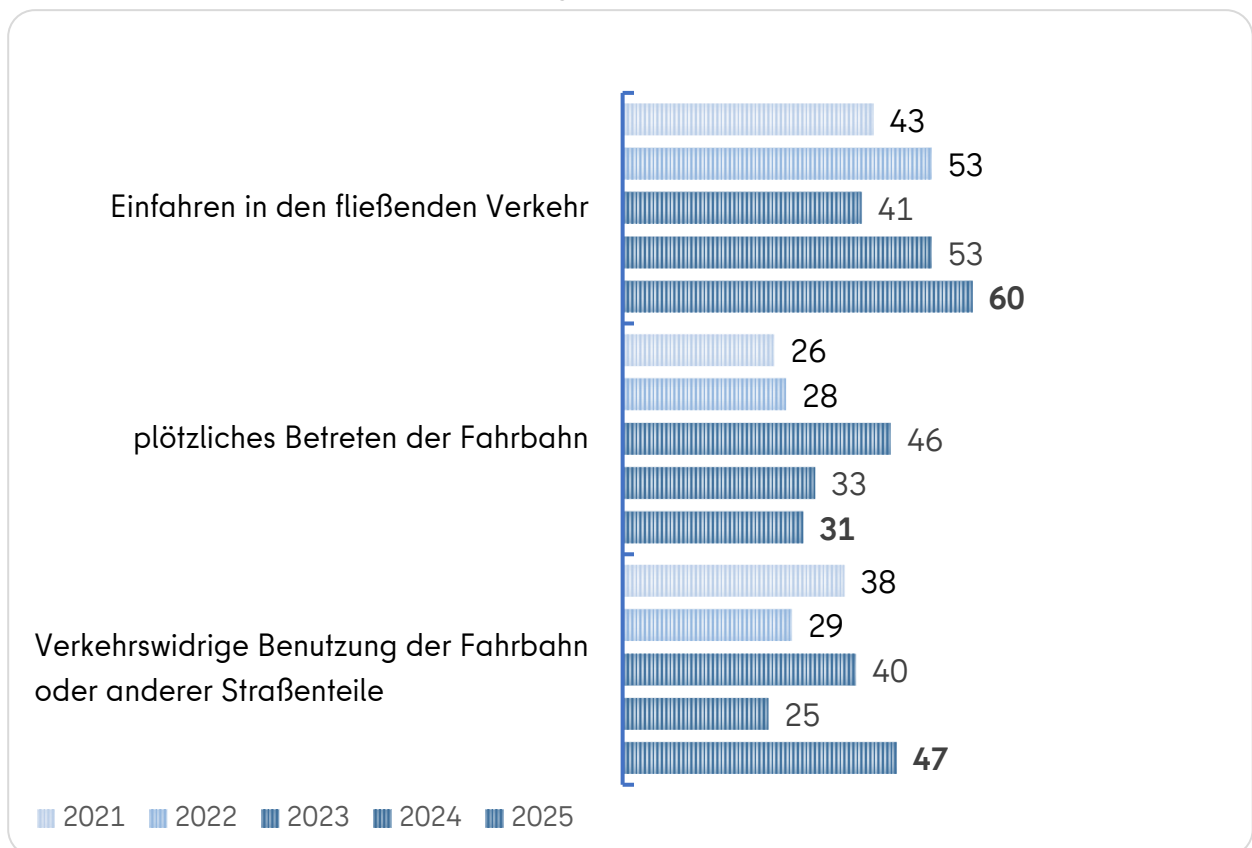
### 3.2.2 Die fünf häufigsten Unfallörtlichkeiten mit Jugendlichen

Örtlichkeit (ohne Park- oder Rangierunfälle)	Anzahl der Verkehrsunfälle
Adlergestell	4
Gitschiner Straße/Prinzenstraße	3
Tempelhofer Damm	3
Bebelplatz/Unter den Linden	3
Warschauer Straße	3

### 3.2.3 Verunglückte Jugendliche



### 3.2.4 Hauptunfallursachen von Jugendlichen

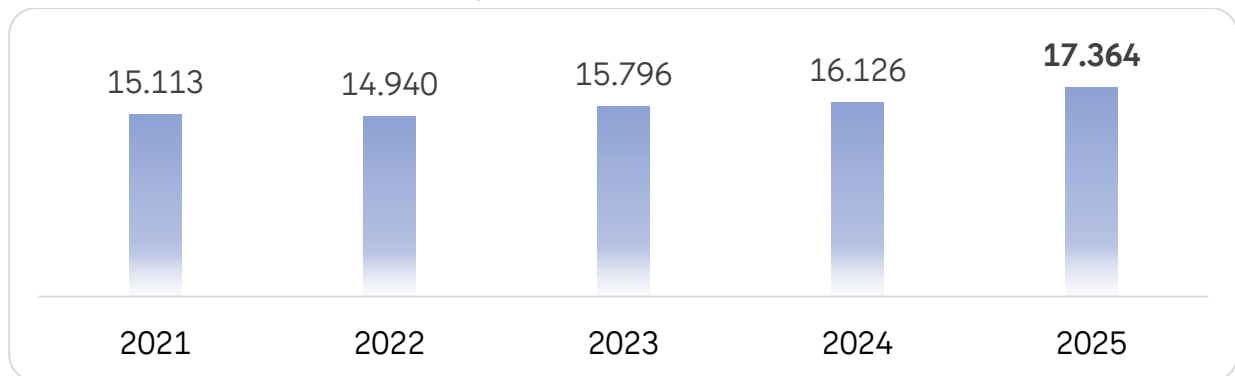


Bei 66,33 Prozent aller Verkehrsunfälle mit Jugendlichen waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende.

### 3.3 Junge Erwachsene

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

#### 3.3.1 Verkehrsunfälle mit jungen Erwachsenen

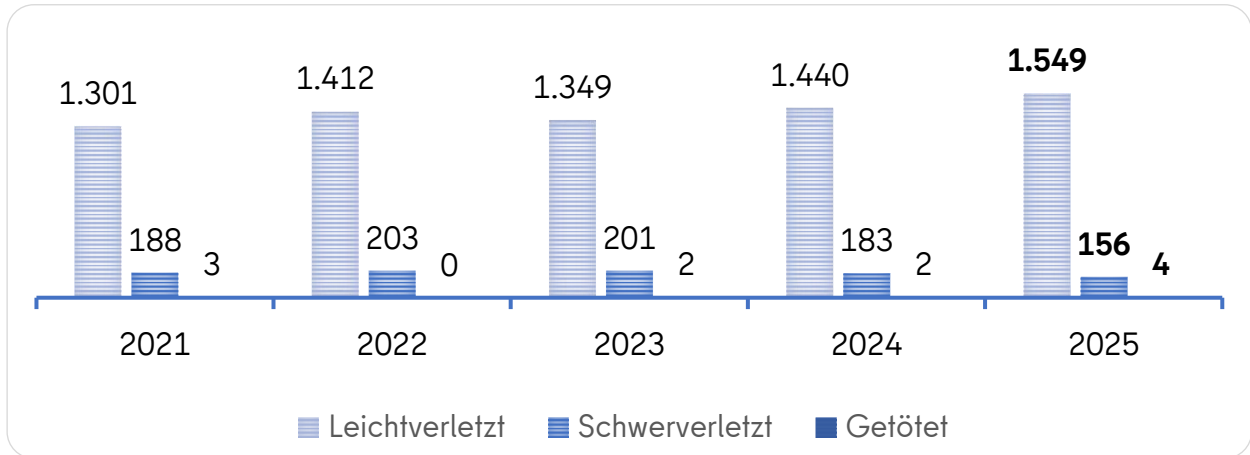


Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle stieg im Vergleich zum Vorjahr um 7,68 Prozent, was einer absoluten Zunahme von 1.238 Fällen entspricht.

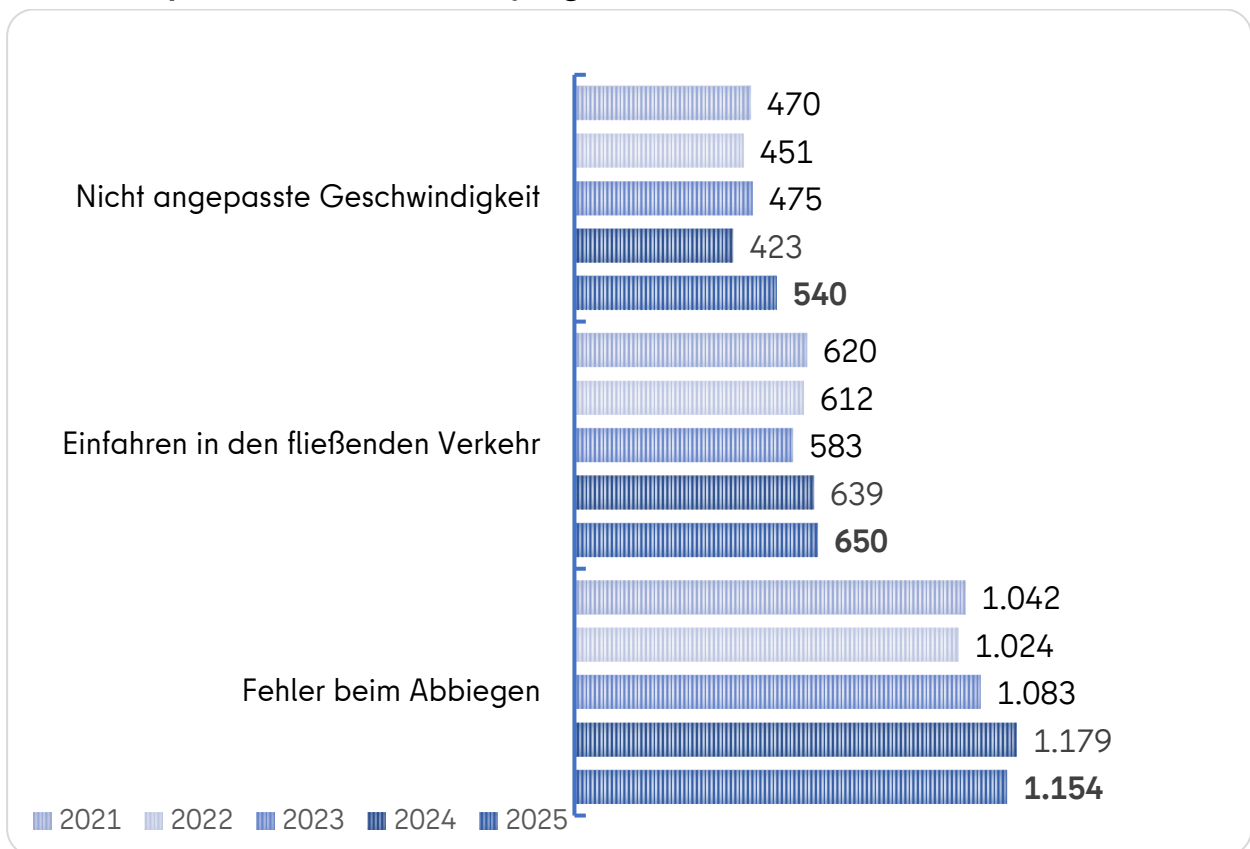
#### 3.3.2 Die fünf häufigsten Unfallörtlichkeiten mit jungen Erwachsenen

Örtlichkeit (ohne Park- oder Rangierunfälle)	Anzahl der Verkehrsunfälle
Sonnenallee	66
Tempelhofer Damm	49
Mariendorfer Damm	47
Halenseestraße/Messedamm	42
Innsbrucker Platz	41

### 3.3.3 Verunglückte junge Erwachsene



### 3.3.4 Hauptunfallursachen von jungen Erwachsenen

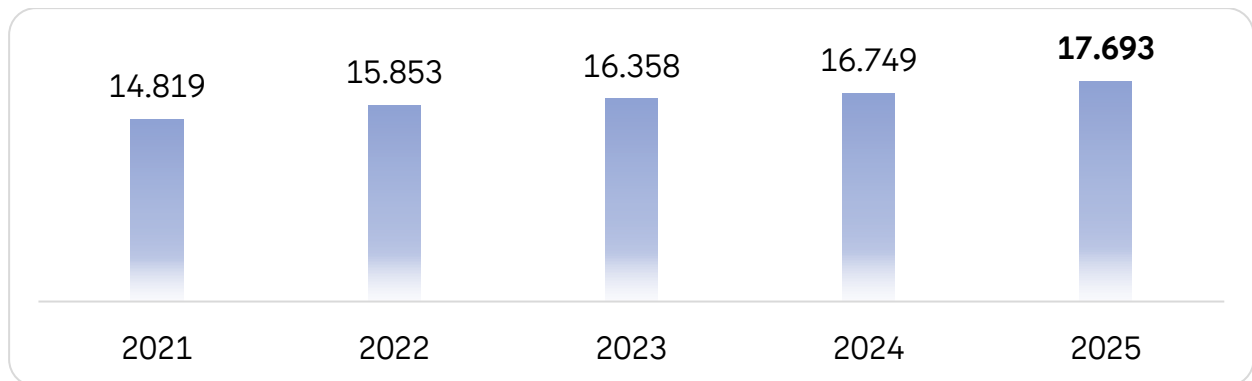


Bei 64,54 Prozent aller Verkehrsunfälle mit jungen Erwachsenen waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende.

### 3.4 Seniorinnen und Senioren

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

#### 3.4.1 Verkehrsunfälle mit Seniorinnen und Senioren

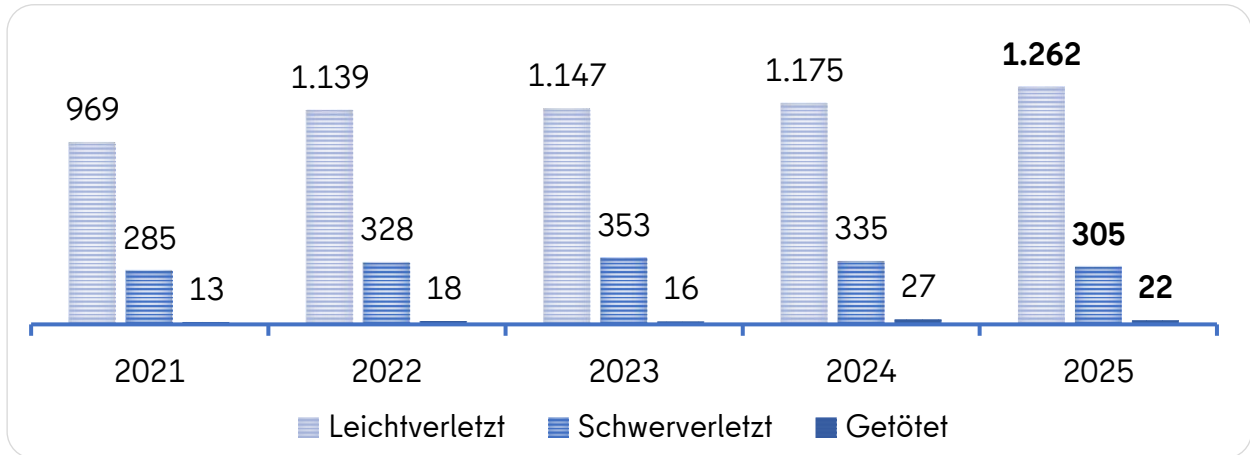


Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle ist im Vergleich zum Vorjahr um 5,64 Prozent gestiegen, was einer absoluten Zunahme von 944 Fällen entspricht.

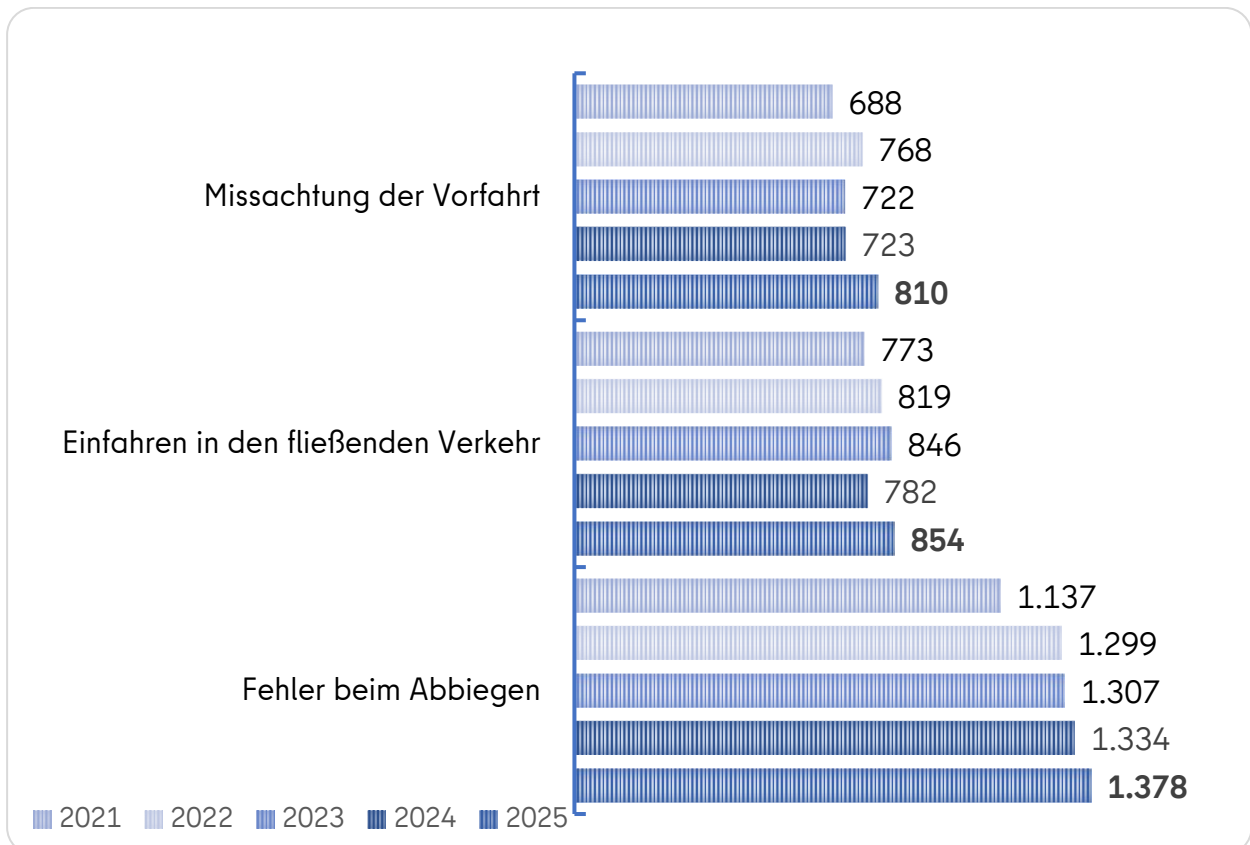
#### 3.4.2 Die fünf häufigsten Unfallörtlichkeiten mit Seniorinnen und Senioren

Örtlichkeit (ohne Park- oder Rangierunfälle)	Anzahl der Verkehrsunfälle
Kurfürstendamm	44
Clayallee	42
Halenseestraße/Messedamm	42
Landsberger Allee	41
Kaiserdamm/Königin-Elisabeth-Straße	37

### 3.4.3 Verunglückte Seniorinnen und Senioren



### 3.4.4 Hauptunfallursachen von Seniorinnen und Senioren

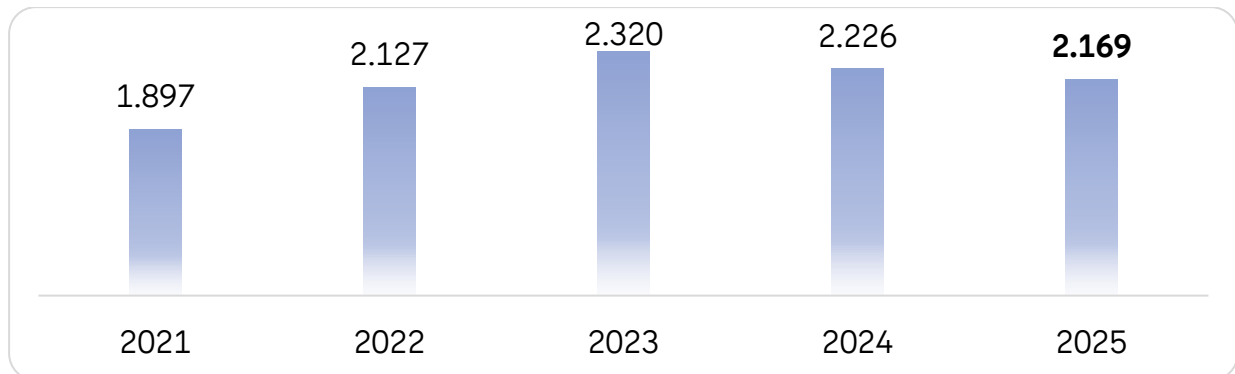


Bei 69,49 Prozent aller Verkehrsunfälle mit Seniorinnen und Senioren waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende.

### 3.5 Zu Fuß Gehende

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

#### 3.5.1 Verkehrsunfälle mit zu Fuß Gehenden

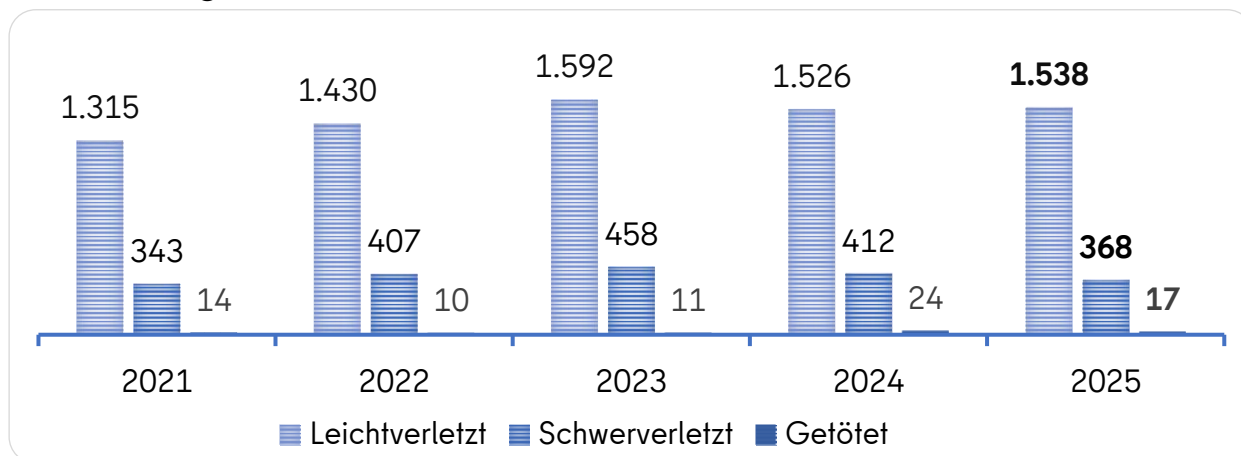


Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle sank im Vergleich zum Vorjahr um 2,56 Prozent, was einer absoluten Abnahme von 57 Fällen entspricht.

#### 3.5.2 Die fünf häufigsten Unfallörtlichkeiten mit zu Fuß Gehenden

Örtlichkeit (ohne Park- oder Rangierunfälle)	Anzahl der Verkehrsunfälle
Warschauer Straße	10
Invalidenstraße	10
Landsberger Allee	8
Fennstraße/Tegeler Straße	7
Schönhauser Allee	6

### 3.5.3 Verunglückte zu Fuß Gehende



Die Zahl der tödlich verunglückten zu Fuß Gehenden ist im Jahr 2025 auf 17 Personen gesunken, ein Rückgang um sieben im Vergleich zu 2024.

Bei acht Unfällen waren die zu Fuß Gehenden Hauptverursachende, bei einem Unfall Mitverursachende.

Sechs Personen kamen ums Leben, weil sie beim Überschreiten der Fahrbahn den Fließverkehr missachteten. Zwei verstarb infolge der Missachtung einer Lichtsignalanlage.

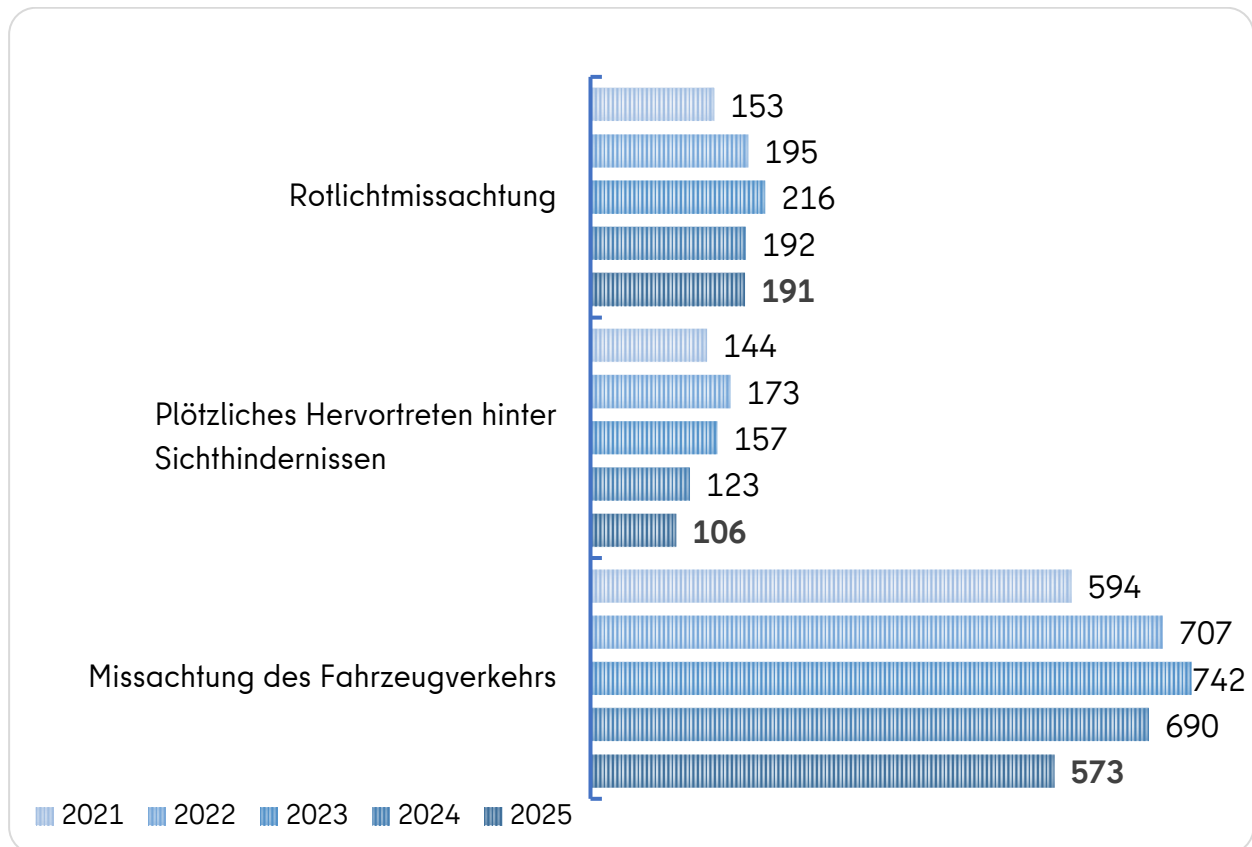
Bei einem Unfall achtete die verstorbene zu Fuß gehende Person nicht auf den Verkehr und wurde von einem Kraftrad mit nicht angepasster Geschwindigkeit erfasst.

In vier Fällen war ein Fehlverhalten von Fahrzeugführenden gegenüber zu Fuß Gehenden ursächlich für den tödlichen Unfall. Zwei Unfälle waren auf nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen, und in zwei Fällen wurde eine Person beim Rückwärtsfahren tödlich verletzt.

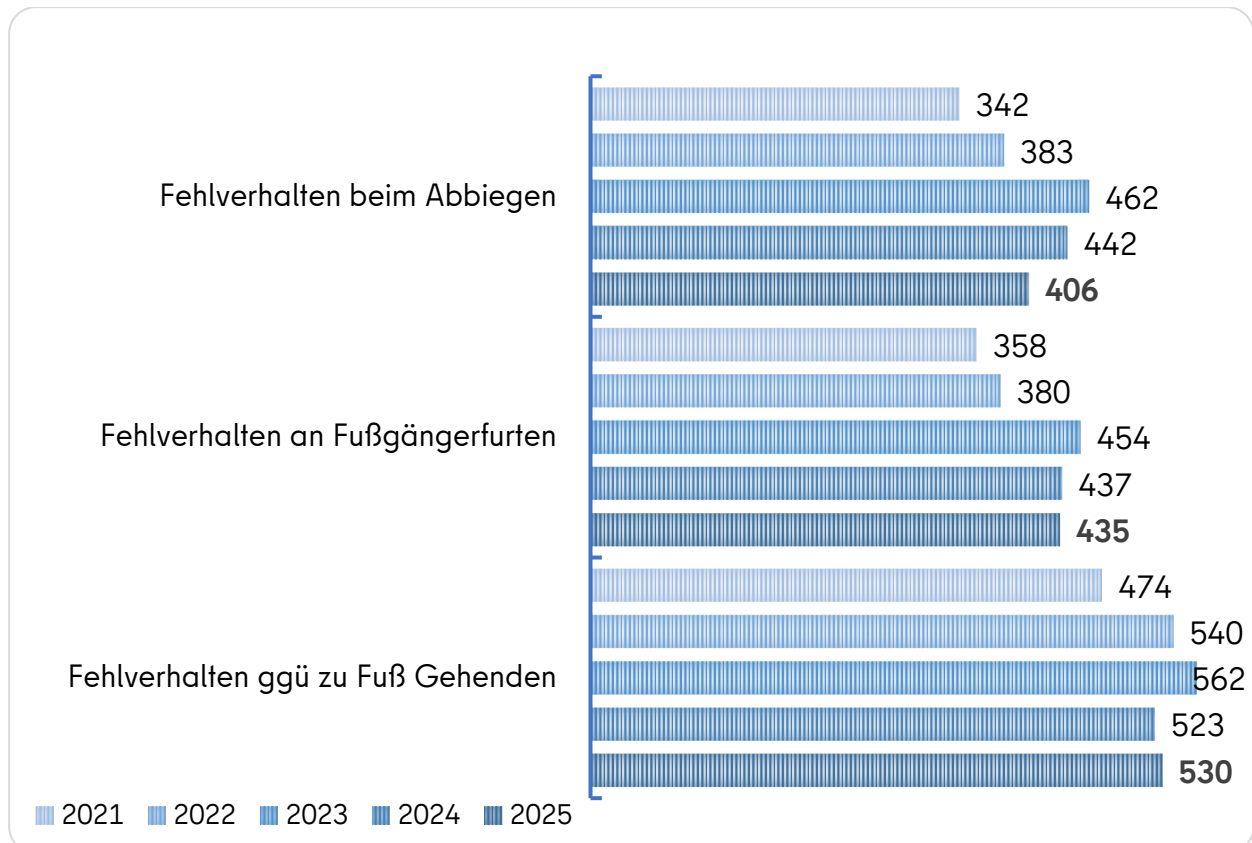
Unter den 17 Verstorbenen befanden sich 16 Seniorinnen und Senioren. Fünf Personen waren männlichen und 12 Personen weiblichen Geschlechts.

Bei 40,40 Prozent aller Verkehrsunfälle mit zu Fuß Gehenden waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende.

### 3.5.4 Hauptunfallursachen von zu Fuß Gehenden



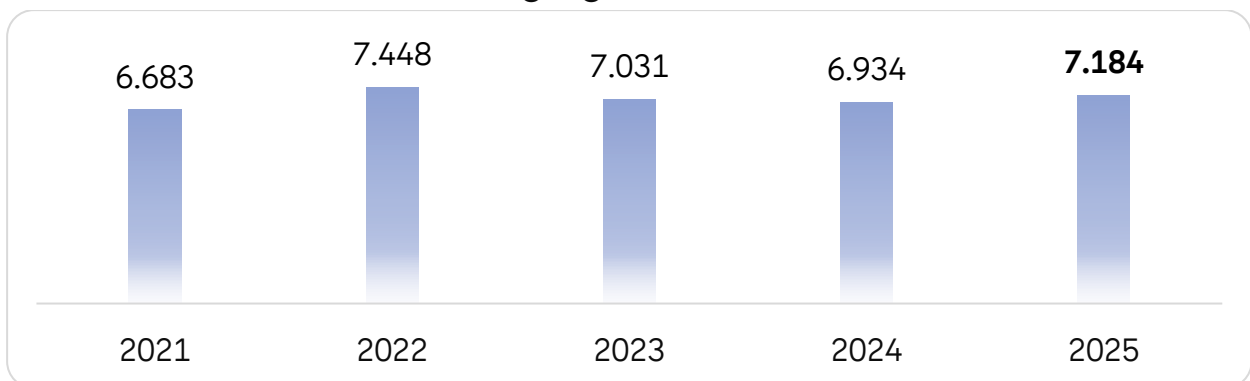
### 3.5.5 Hauptunfallursachen gegenüber zu Fuß Gehenden



### 3.6 Radfahrende

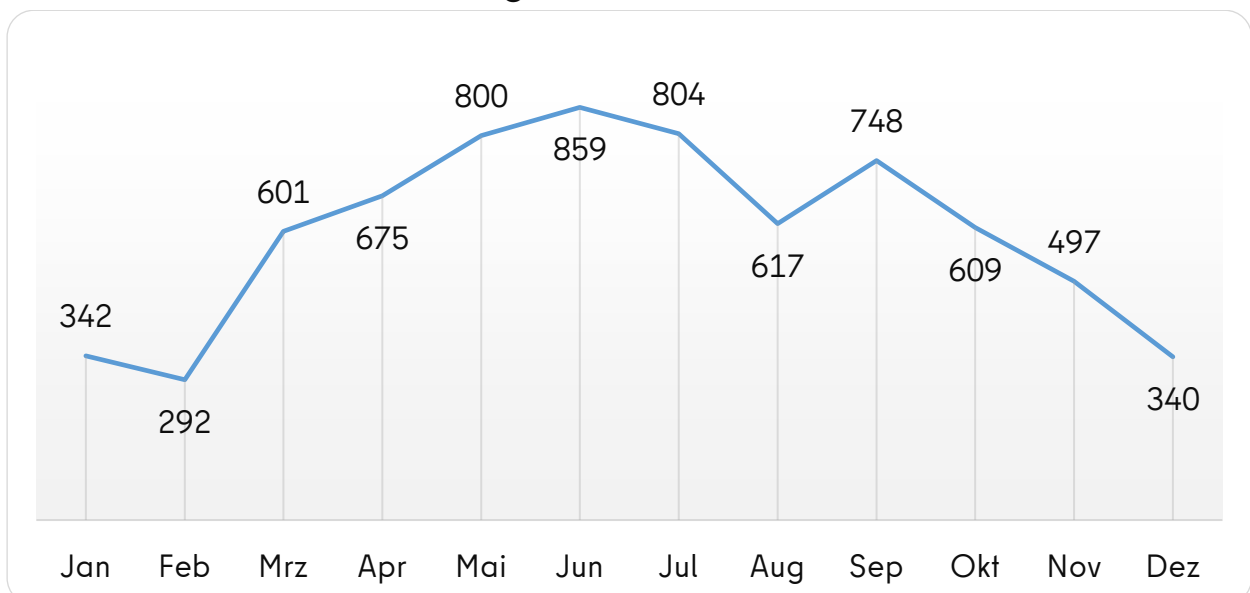
Als Verkehrsunfälle mit Radfahrenden werden solche bezeichnet, an denen mindestens ein Radfahrender aktiv beteiligt war.

#### 3.6.1 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden



Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle stieg im Vergleich zum Vorjahr um 3,61 Prozent, was einer absoluten Zunahme von 250 Fällen entspricht. Von den polizeilich erfassten Unfällen waren 446 Alleinunfälle von Radfahrenden. In 48,77 Prozent aller Verkehrsunfälle mit Radfahrenden waren diese Haupt- oder Mitverursachende.

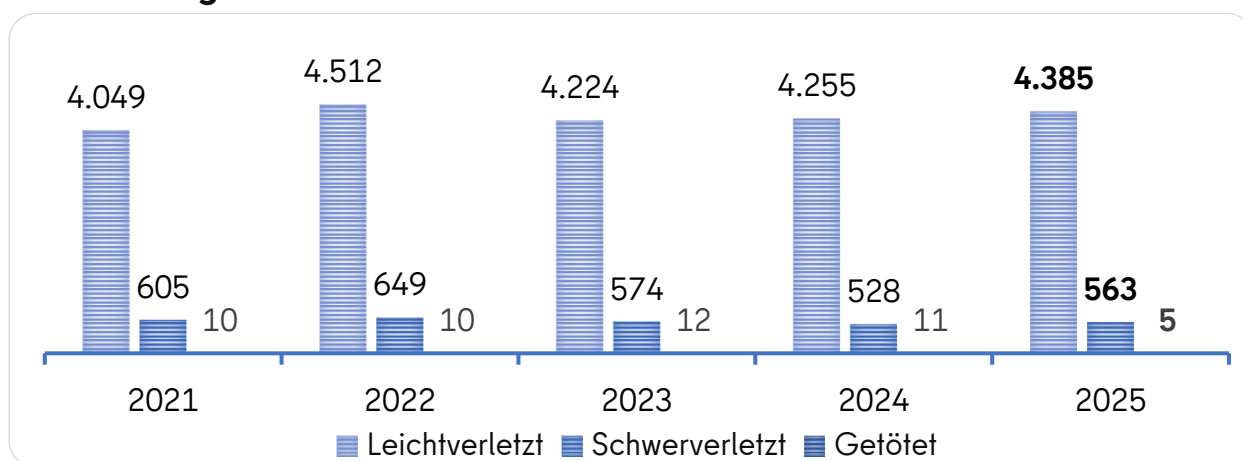
#### 3.6.2 Verkehrsunfallentwicklung mit Radfahrenden nach Monaten



### 3.6.3 Die fünf häufigsten Unfallörtlichkeiten mit Radfahrenden

Örtlichkeit (ohne Park- oder Rangierunfälle)	Anzahl der Verkehrsunfälle
Schönhauser Allee	27
Warschauer Straße	23
Chausseestraße	22
Sonnenallee	22
Karl-Marx-Straße	22

### 3.6.4 Verunglückte Radfahrende

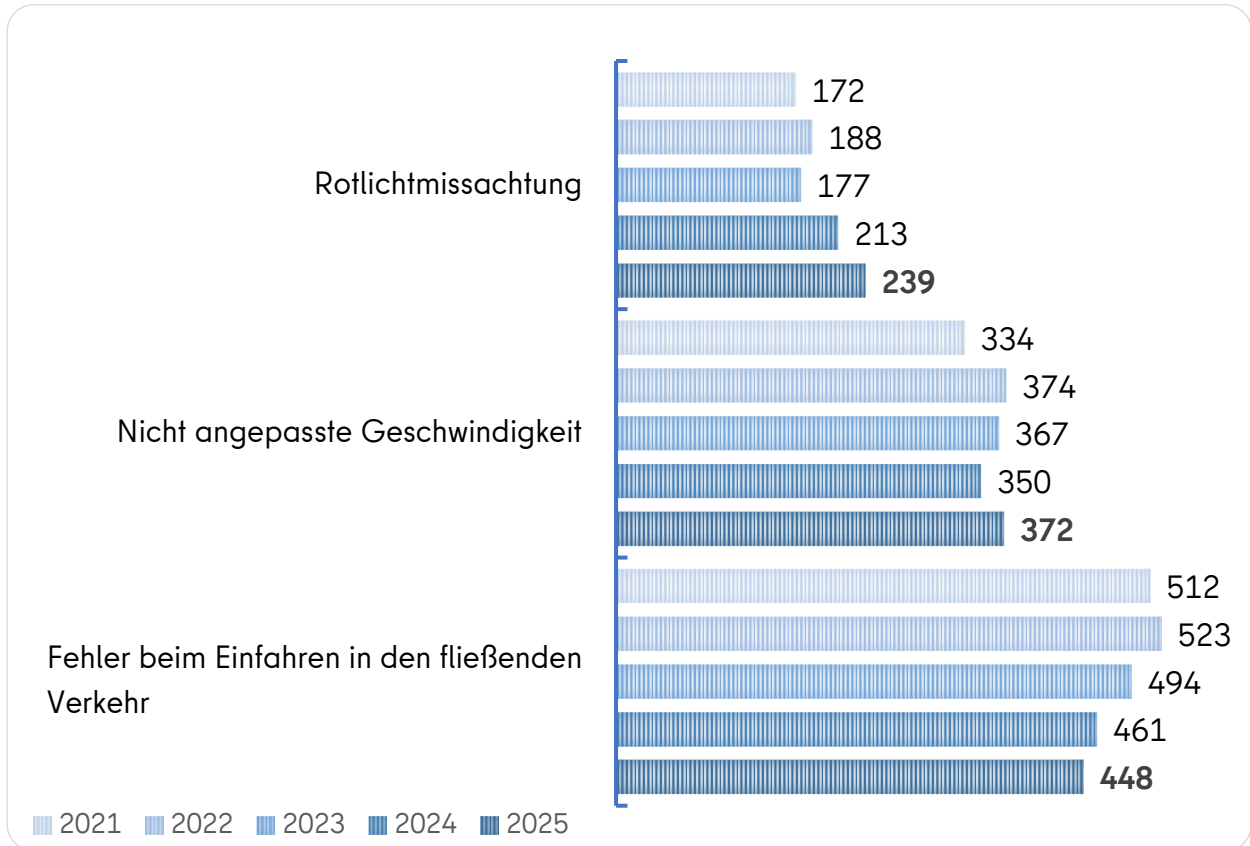


Im Jahr 2025 verunglückten insgesamt 4.953 Radfahrende bei Verkehrsunfällen, was einem Anstieg von 3,32 Prozent (+159) im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Davon erlitten 4.385 Personen leichte Verletzungen (+131) und 563 schwere Verletzungen (+34). Die Zahl der tödlich verunglückten Radfahrenden sank im Vergleich zum Vorjahr um sechs Personen.

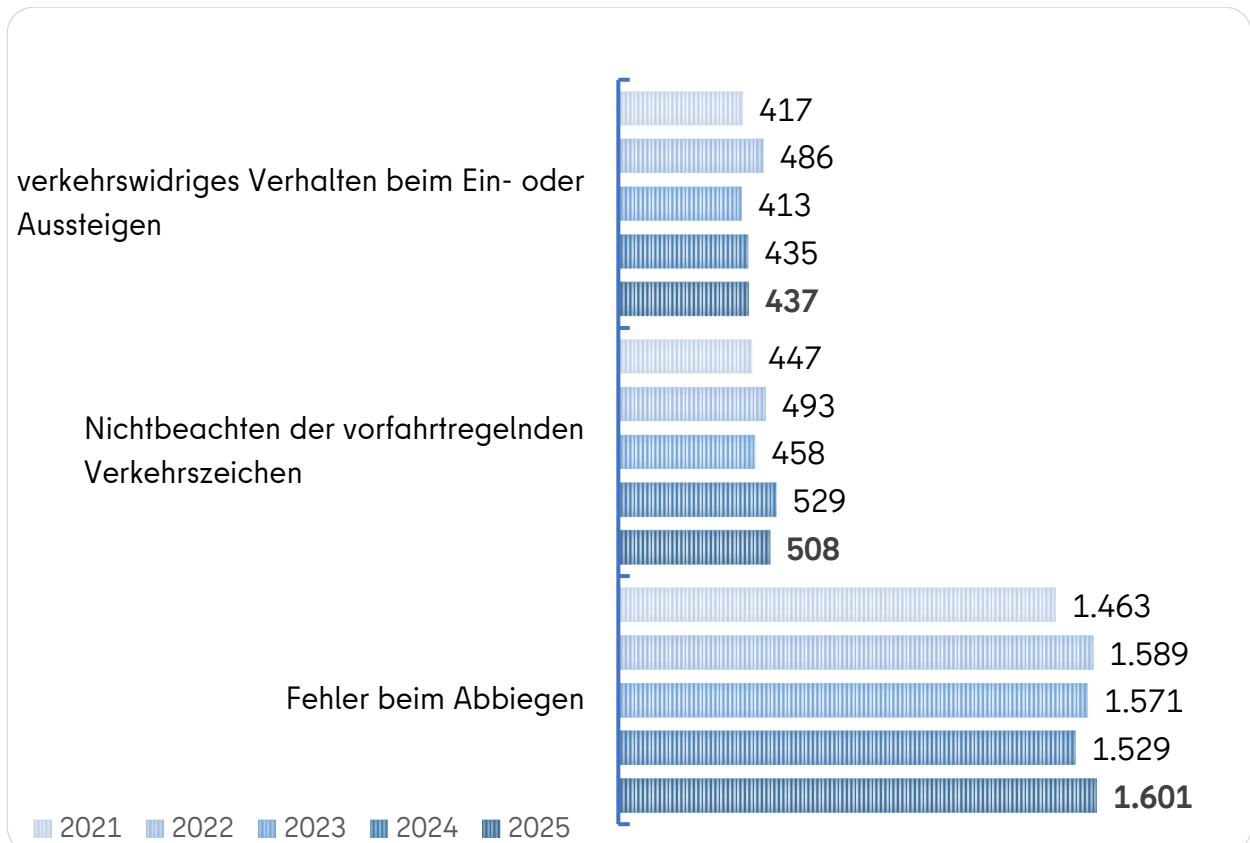
Ein Radfahrender verstarb bei einem Alleinunfall aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit. Zwei Radfahrende verstarben bei einem Abbiegeunfall. Zwei tödliche Unfälle resultierten aus Missachtung der Vorfahrt.

Unter den Verstorbenen befand sich eine Person weiblichen und vier des männlichen Geschlechts, drei der Getöteten waren Seniorinnen oder Senioren. Die vier unfallbeteiligten Kraftfahrzeuge umfassten zwei Pkw und zwei Lkw.

### 3.6.5 Hauptunfallursachen von Radfahrenden



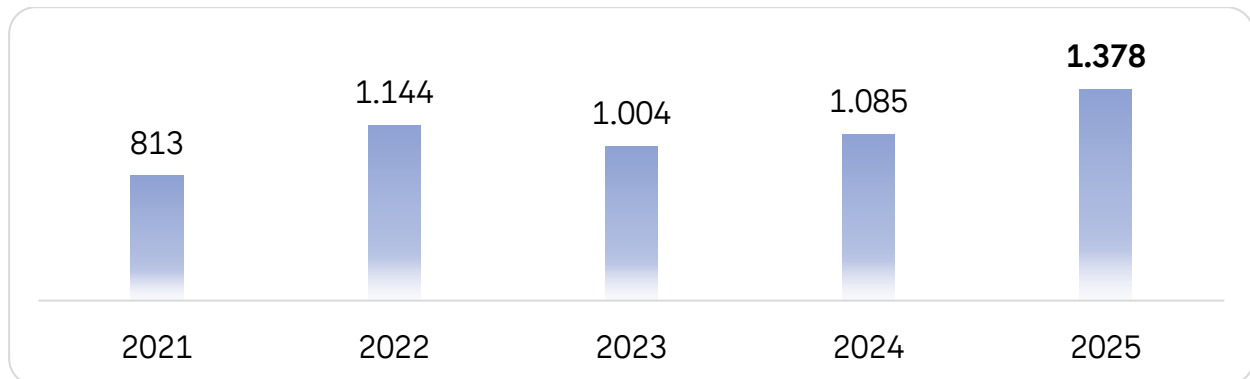
### 3.6.6 Hauptunfallursachen gegenüber Radfahrenden



### 3.7 Elektrokleinstfahrzeuge

Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen sind Unfälle, bei denen mindestens eine Person aktiv mit einem Elektrokleinstfahrzeug, wie z. B. einem E-Scooter, am Verkehrsgeschehen beteiligt war.

#### 3.7.1 Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen

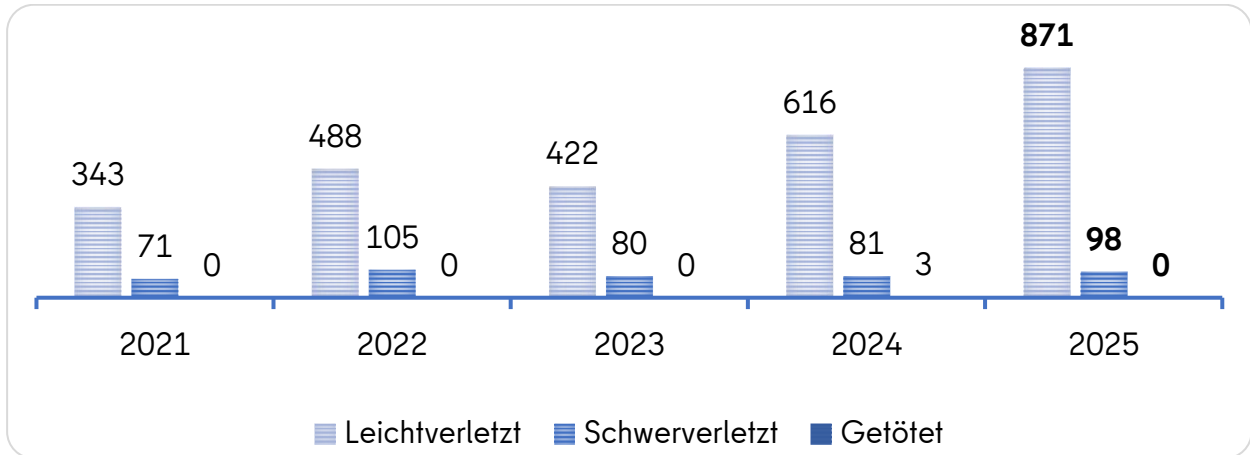


Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle ist im Vergleich zum Vorjahr um 27,0 Prozent gestiegen, was einer absoluten Zunahme von 293 Fällen entspricht. Von den polizeilich erfassten Unfällen waren 173 Alleinunfälle von Elektrokleinstfahrzeug Führenden.

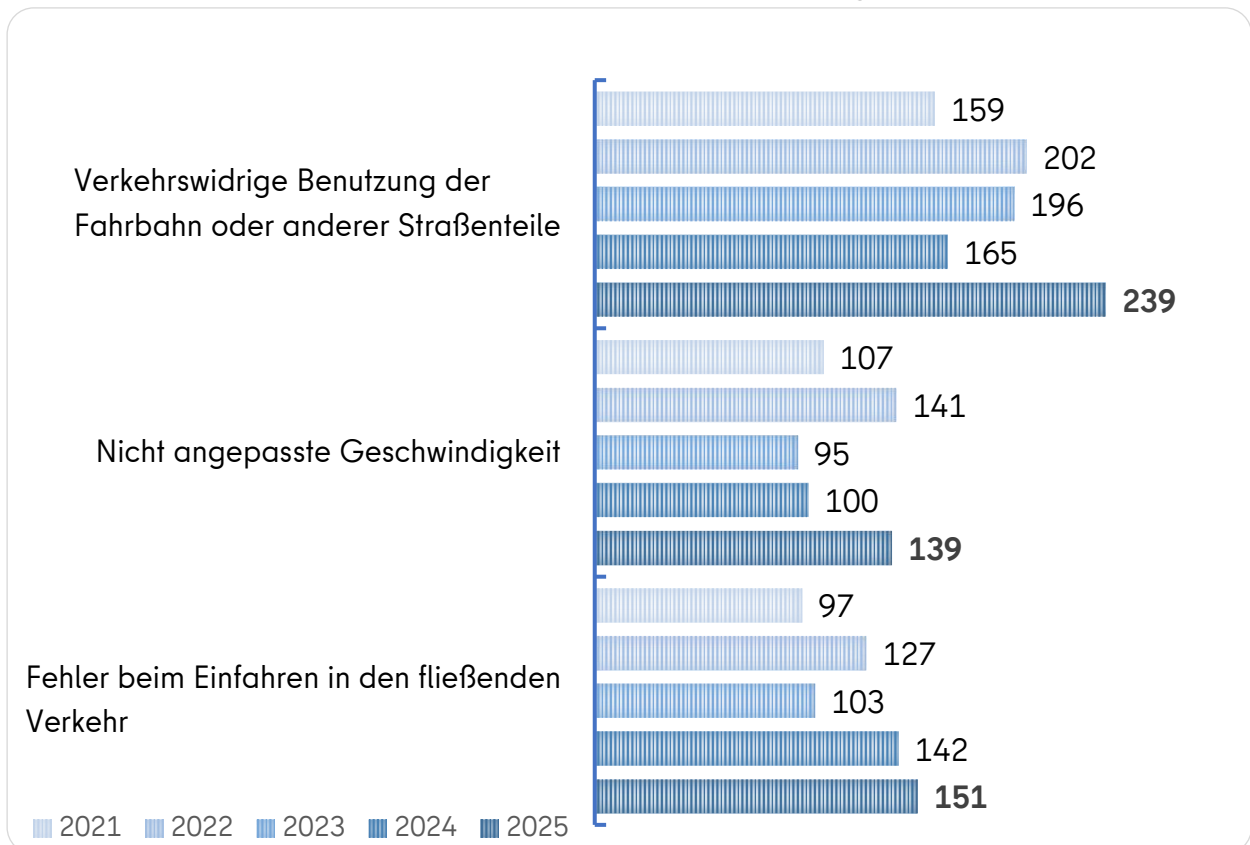
#### 3.7.2 Die fünf häufigsten Unfallörtlichkeiten mit Elektrokleinstfahrzeugen

Örtlichkeit (ohne Park- oder Rangierunfälle)	Anzahl der Verkehrsunfälle
Sonnenallee	8
Residenzstraße	5
Silbersteinstraße	5
Brunnenstraße	5
Linienstraße	4

### 3.7.3 Verunglückte Elektrokleinstfahrzeug Führende



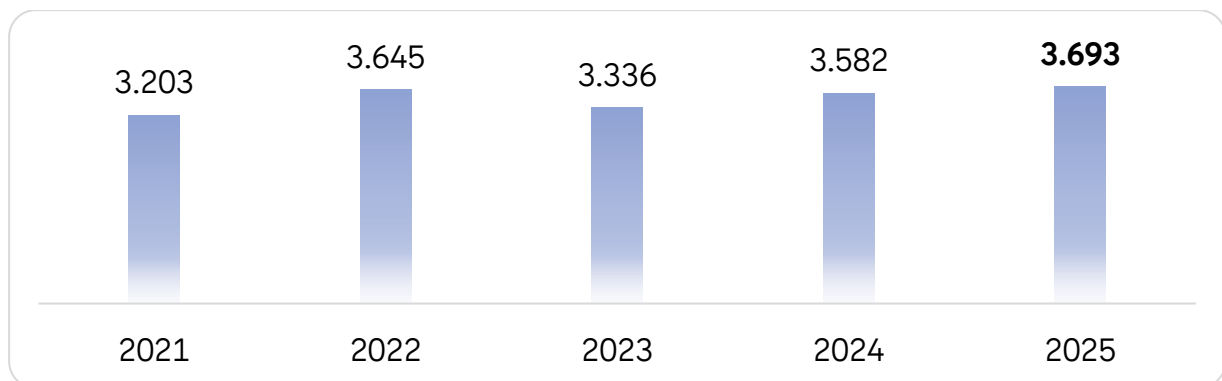
### 3.7.4 Hauptunfallursachen von Elektrokleinstfahrzeug Führenden



### 3.8 Kraffradfahrende

Verkehrsunfälle mit Kraffradfahrenden sind Unfälle, bei denen mindestens ein Kraffrad (Kleinkraffrad, Leichtkraffrad oder Kraffrad) aktiv am Verkehrsgeschehen beteiligt war.

#### 3.8.1 Verkehrsunfälle mit Kraffradfahrenden

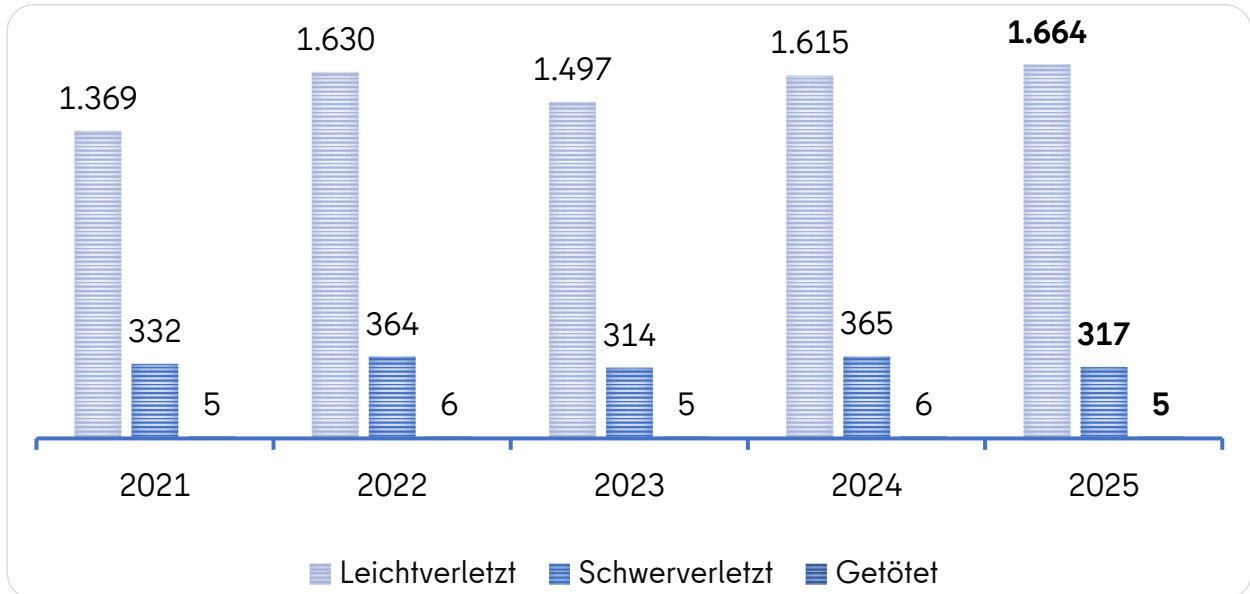


Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle ist im Vergleich zum Vorjahr um 3,10 Prozent gestiegen, was einer absoluten Zunahme von 111 Fällen entspricht. Von den polizeilich erfassten Unfällen waren 363 Alleinunfälle von Kraffradfahrenden.

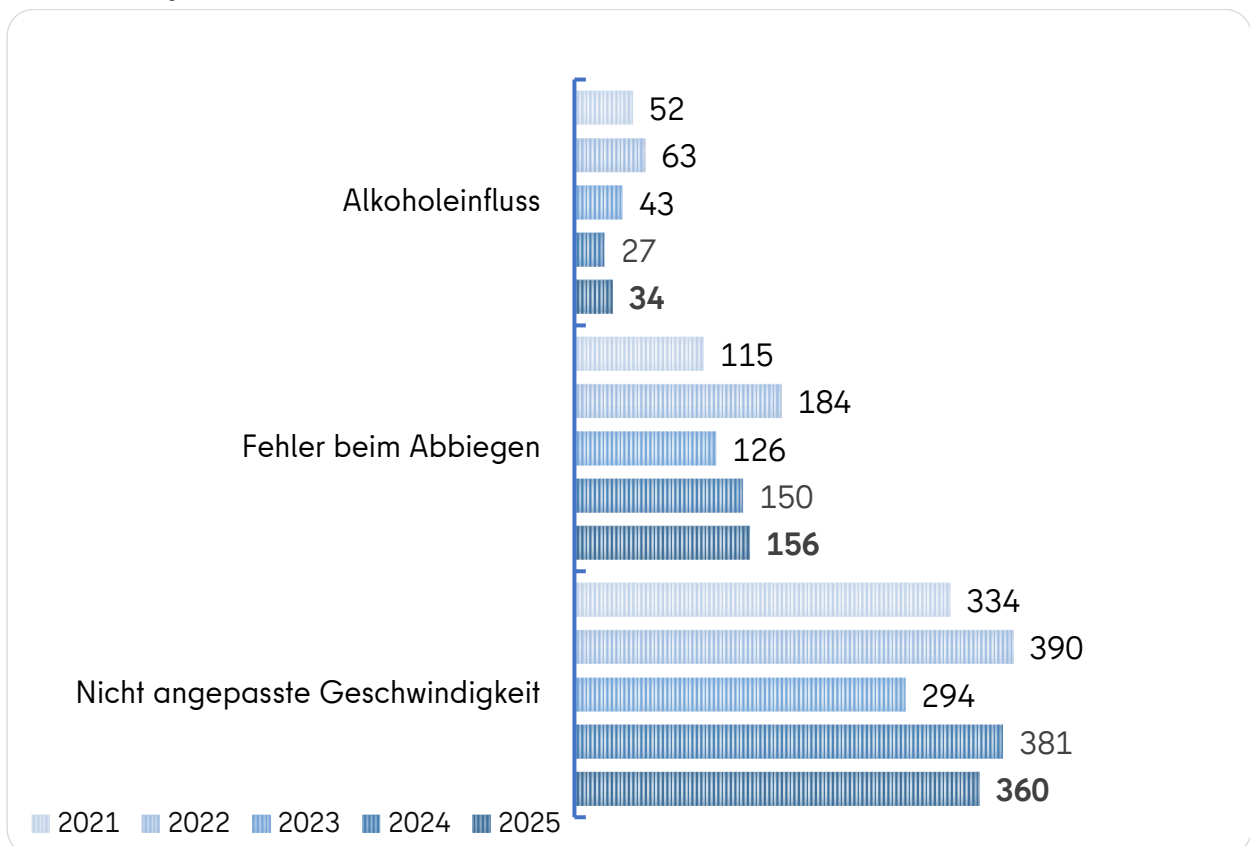
#### 3.8.2 Die fünf häufigsten Unfallörtlichkeiten mit Kraffradfahrenden

Örtlichkeit (ohne Park- oder Rangierunfälle)	Anzahl der Verkehrsunfälle
Frankfurter Allee	11
Mariendorfer Damm	10
Grunerstraße/Klosterstraße	9
Großer Stern	9
Teltower Damm	9

### 3.8.3 Verunglückte Kraffradfahrende



### 3.8.4 Hauptunfallursachen von Kraffradfahrenden

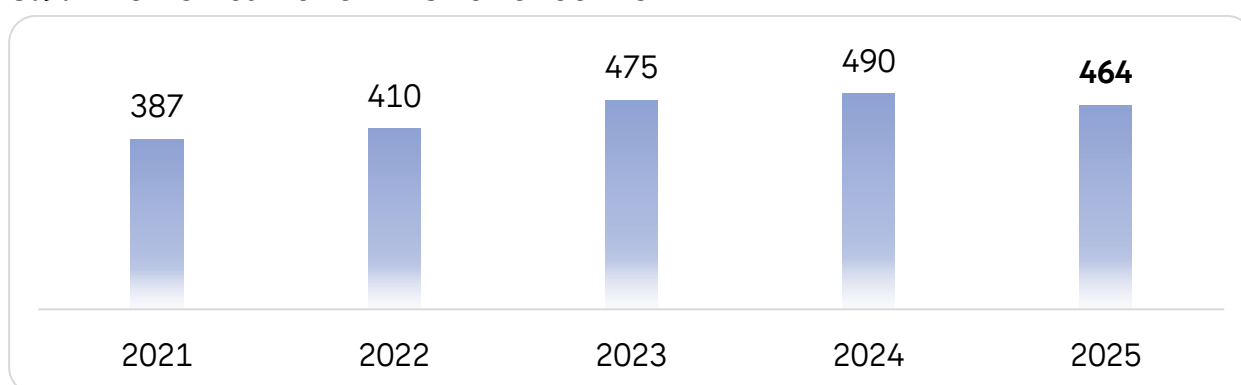


Bei 47,93 Prozent aller Verkehrsunfälle mit Kraffradfahrenden waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende.

### 3.9 Straßenbahnen

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.

#### 3.9.1 Verkehrsunfälle mit Straßenbahnen

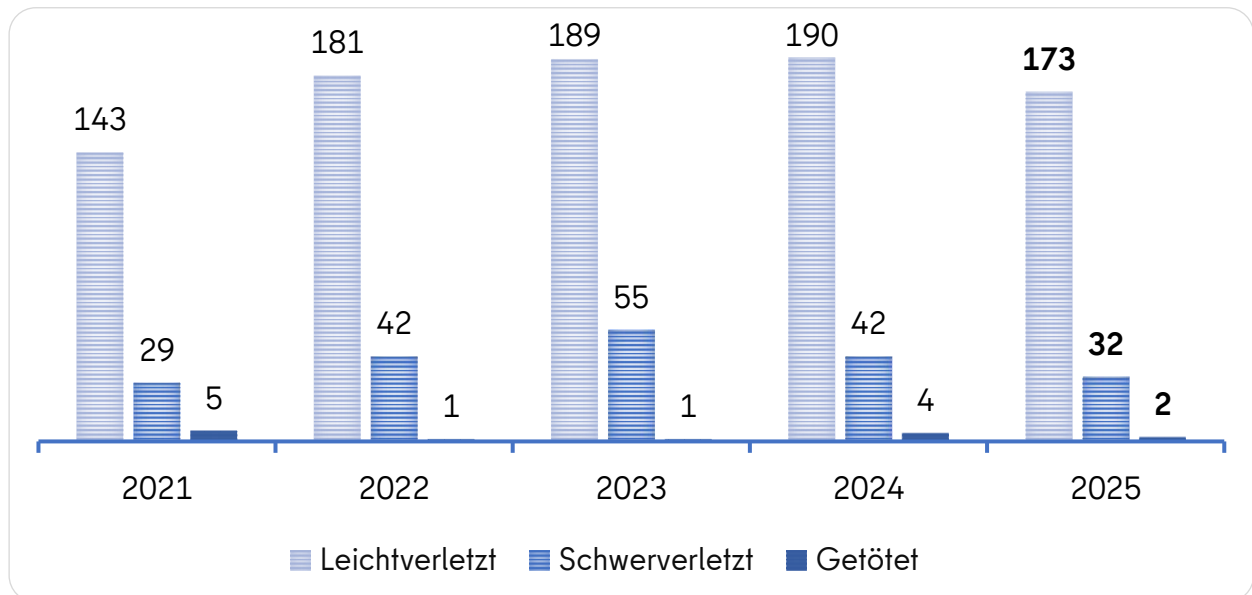


Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle ist im Vergleich zum Vorjahr um 5,31 Prozent gesunken, was einer absoluten Abnahme von 26 Fällen entspricht.

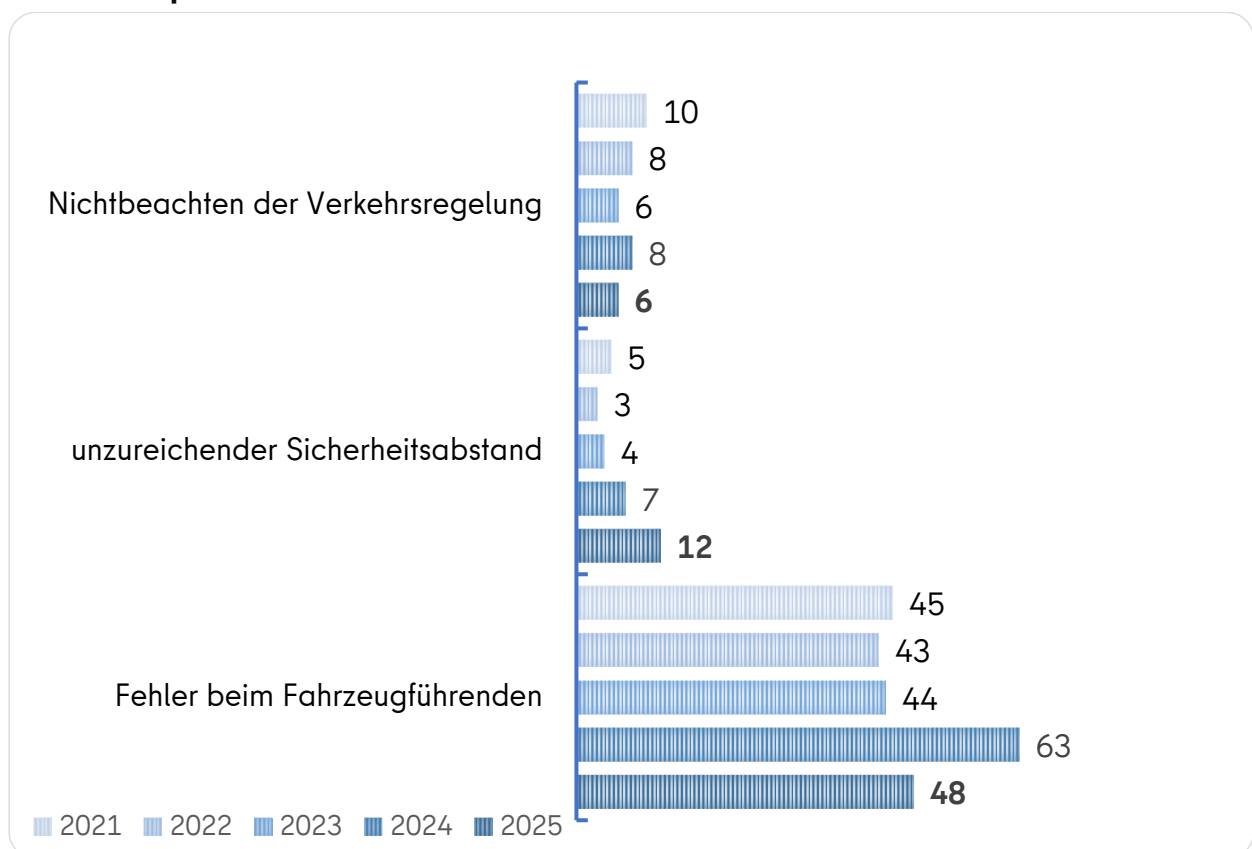
#### 3.9.2 Die fünf häufigsten Unfallörtlichkeiten mit Straßenbahnen

Örtlichkeit	Anzahl der Verkehrsunfälle
Grünauer Straße	7
Minna-Cauer-Straße/Tunnel Tiergarten	6
Invalidenstraße	6
Odesaplatz/Ehrenfeldsstraße	6
Landsberger Allee	5

### 3.9.3 Verunglückte bei Verkehrsunfällen mit Straßenbahnen



### 3.9.4 Hauptunfallursachen von Straßenbahn Führenden

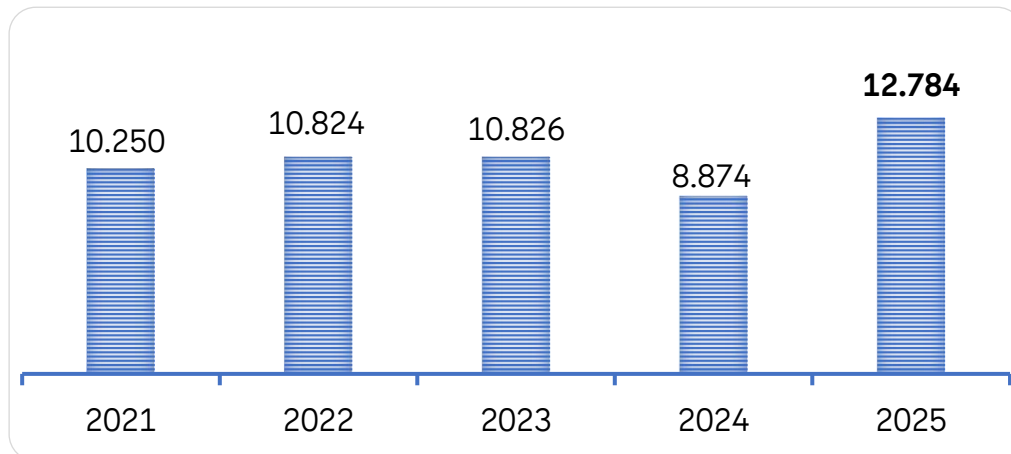


Bei 11,91 Prozent aller Verkehrsunfälle mit Straßenbahnen waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende.

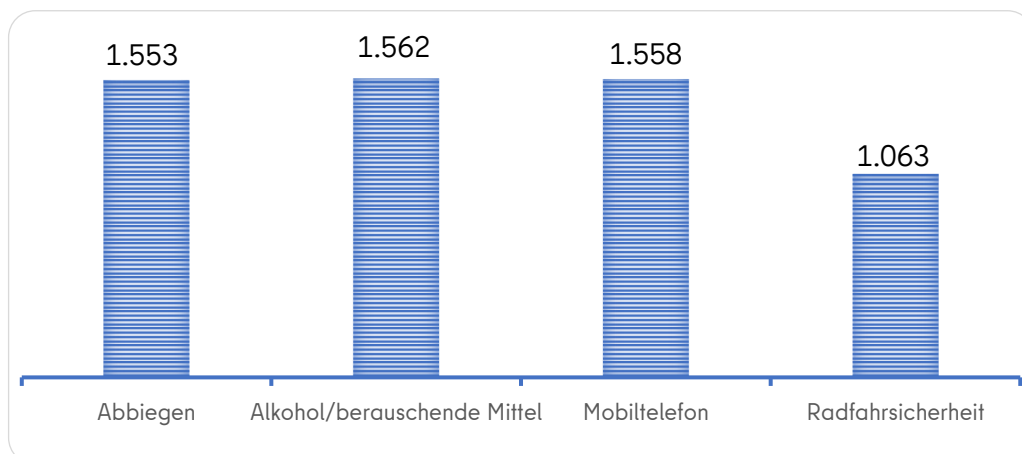
## 4. Verkehrsüberwachung

Im städtischen Verkehrsraum zählen weiterhin die schutzbedürftigeren Verkehrsteilnehmenden, insbesondere zu Fuß Gehende und Radfahrende, zu den zentral zu fokussierenden Risikogruppen. Innerhalb der Altersstruktur sind hierbei vor allem Kinder und Seniorinnen bzw. Senioren besonders gefährdet und daher in der verkehrssicherheitsstrategischen Betrachtung prioritär zu berücksichtigen. Die Gruppe der lebensälteren Menschen ab 65 Jahren stellt gegenwärtig die am stärksten wachsende Bevölkerungsgruppe dar.

### 4.1 Verkehrsüberwachung - Übersicht Schwerpunkteinsätze



### 4.2 Verkehrsüberwachungseinsätze - Schwerpunktsetzungen



### 4.3 Geschwindigkeitsüberwachung - mobile Messanlagen

Jahr	2021	2022	2023	2024	2025
Anzahl Messeinsätze	7.254	7.300	7.716	7.542	8.271
Gemessene Fahrzeuge	16.477.041	16.136.795	15.541.648	19.289.664	20.500.760
Überschreitungen	809.760	876.899	822.849	839.791	825.819
Überschreitensquote	4,91%	5,43%	5,29%	4,35%	4,03%

Die Überschreitensquote beschreibt das Verhältnis der festgestellten Geschwindigkeitsverstöße zur Gesamtzahl der im Rahmen der Verkehrsüberwachung erfassten Fahrzeuge und dient damit als zentraler Indikator zur Bewertung des Geschwindigkeitsverhaltens im Straßenverkehr.

### 4.4 Stationäre Verkehrsüberwachungsanlagen

	Stand: 31. Dezember 2025
Geschwindigkeitsmessanlagen	24
Kombinierte Geschwindigkeits- und Rotlichtlichtmessanlagen	24

#### 4.4.1 Geschwindigkeitsüberwachung - stationäre Messanlagen

Jahr	2021	2022	2023	2024	2025
Überschreitungen	245.010	164.042	106.948	247.805	351.338

#### 4.4.2 Rotlichtüberwachung - stationäre Messanlagen

Jahr	2021	2022	2023	2024	2025
Ahndungen Rotlichtverstöße	17.748	17.484	19.947	22.800	21.530
davon länger als 1 Sek.	3.001	2.982	3.755	5.903	4.897

#### 4.5 Verkehrsrechtliche Beanstandungen

Verkehrsordnungswidrigkeiten		2021	2022	2023	2024	2025
		3.390.330	3.635.647	3.668.939	3.844.123	4.035.760
davon	Kennzeichenanzeigen	3.398.471	3.441.756	3.384.381	3.634.006	3.871.212
	Personenanzeigen	237.176	227.183	206.682	210.117	164.548
	im ruhenden Verkehr	2.528.129	2.645.272	2.454.286	2.694.243	2.718.696
<b>Sofortzahlung (Kartenzahlung)</b>		42.644	48.013	57.053	54.024	72.457
<b>Kfz-Umsetzungen</b>		81.169	82.254	77.399	68.421	68.254
Rotlichtmissachtung		41.008	43.342	44.954	45.056	44.013
davon	Kraftfahrzeuge	29.545	31.737	28.435	34.176	33.657
	Radfahrende	13.524	12.654	11.836	10.406	10.102
	zu Fuß Gehende	273	563	148	474	254
Alkohol (0,5 Promille-Grenze)		639	805	649	495	545
Berauschende Mittel		1.427	1.267	1.123	923	1.043
Benutzung Mobiltelefon		19.768	17.942	16.411	13.398	14.941
Fehler beim Abbiegen		5.019	5.384	6.551	6.016	4.318
Geschwindigkeit		819.417	806.569	721.134	858.555	1.071.113

Die überwiegende Anzahl der festgestellten Verkehrsordnungswidrigkeiten resultierte aus der automatisierten Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung sowie aus Maßnahmen der Überwachung des ruhenden Verkehrs unter Einbeziehung der bezirklichen Ordnungsämter.

Eingeleitete Verkehrsstrafermittlungsverfahren		2021	2022	2023	2024	2025
		22.843	24.421	25.836	24.820	27.088
davon u. a.	Fahren ohne Fahrerlaubnis	10.102	10.338	10.387	10.620	10.449
	Fahren ohne Haftpflichtversicherung	4.852	4.645	4.951	5.598	7.016
	Alkohol/berauschende Mittel	2.493	2.631	2.456	2.032	2.095
	Nötigung im Straßenverkehr	1.786	3.089	4.100	2.099	1.925
<b>Verkehrsunfallfluchten</b>		31.139	32.061	33.205	33.464	34.221

## 5. Verbotene Kraftfahrzeugrennen

### 5.1 Anzahl der polizeilichen Strafvermittlungsverfahren

Jahr		2021	2022	2023	2024	2025
Gesamtanzahl der eingeleiteten Ermittlungsverfahren verbotene Kfz-Rennen gem. § 315d StGB		562	506	593	621	645
davon	Einzelrennen	164	185	161	171	156
	Klassische Kfz-Rennen (min. zwei Teilnehmende)	162	107	170	149	182
	Fluchten vor polizeilichen Kontrollen	236	214	262	301	307

Im Jahr 2025 wurden insgesamt 645 verbotene Kraftfahrzeugrennen polizeilich registriert, die sich auf 324 unterschiedliche Örtlichkeiten verteilten. Allein 307 dieser Straftaten waren Fluchten vor polizeilichen Kontrollen, häufig ausgelöst durch Banalitäten oder zur Verdeckung anderer Straftaten. Die meisten Taten wurden mit insgesamt 107 Ermittlungsverfahren auf den Berliner Autobahnen registriert.

### 5.2 Verbotene Kraftfahrzeugrennen - Die fünf häufigsten Tatörtlichkeiten

Tatörtlichkeiten	Eingeleitete Ermittlungsverfahren
BAB A 100	60
BAB A 113	26
Landsberger Allee	15
Sonnenallee	12
BAB A 111	10

## 6. Verkehrsunfallprävention

### 6.1 Übersicht

Zielgruppen	Veranstaltungen				
	2021	2022	2023	2024	2025
Kinder (inkl. schul. Radfahrausbildung)	7.605	10.845	12.188	12.411	12.605
Junge Menschen	268	570	945	1.109	1.117
Erwachsene	540	823	932	999	959
Ältere Menschen	301	420	459	592	1.378
Menschen mit Handicap	41	593	667	556	417
Gemischte Zielgruppen	396	1.681	2.252	2.486	3.170
Radfahrende (ohne schul. Radfahrausbild.)	435	2.413	3.077	3.213	3.649
Kraftradfahrende	11	5	22	293	415

### 6.2 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention

Die Polizei Berlin führte das gesamte Jahr über zielgruppen- und ursachenorientierte Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention durch. Neben zahlreichen kiezorientierten Veranstaltungen fanden im Jahr 2025 mehrere stadtweite Präventionsmaßnahmen statt:

#### Schulwegsicherheit

Über das gesamte Schuljahr hinweg wurden Schulen durch Verkehrsunterricht, Mobilitätstrainings und Radfahrausbildung unterstützt. Zum Schuljahresbeginn fand eine zweiwöchige Schwerpunktaktion mit verstärkter Verkehrsüberwachung statt. Ergänzend nahmen rund 230 Kinder an der Aktion „Sichtbar mobil zur Schule“ auf dem Tempelhofer Feld teil.

#### Verkehrssicherheit bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen

Mit Projekten wie „Fit für die Straße“, dem Krankenhauspräventionsprogramm „P.A.R.T.Y.“ sowie Präventionsformaten auf Jugendfestivals wurden Jugendliche praxisnah über Unfallrisiken, Alkohol und Drogen im Straßenverkehr informiert. Im Dezember 2025 konnten Schüler im Echtbetrieb erleben, welche Stationen (Rettungswagen, Schockraum, Intensivstation, Normalstation und Physiotherapie) eine schwerverletzte Person nach einem Unfall in einem Krankenhaus durchläuft und erfuhren so, welche Konsequenzen leichtsinniges Verhalten im Straßenverkehr haben kann.

#### Verkehrssicherheit für Seniorinnen und Senioren

Angesichts steigender Unfallzahlen wurden Seniorensprechstunden, Seniorensicherheitstage sowie medienwirksame Präventionsaktionen durchgeführt. Themen waren unter anderem Abbiegeunfälle, Sichtbarkeit, Radfahrersicherheit und der Einfluss von Medikamenten. Besondere Angebote wie E-Scooter-Trainings und generationenübergreifende „Großeltern-Enkel-Tage“ ergänzten das Programm. Unter dem Motto „Miteinander im Kiez“ veranstaltete die Senatsverwaltung für Arbeit, Soziales, Gleichstellung, Integration, Vielfalt und Antidiskriminierung Ende Juni 2025 die 51. Seniorenwoche.

#### Verkehrssicherheit in der dunklen Jahreszeit

Im Oktober fanden stadtweit rund 260 Aktionen zum Thema Sichtbarkeit im Straßenverkehr statt. Ziel war die Sensibilisierung für typische Unfallgefahren bei schlechten Lichtverhältnissen.

#### Zweiradsicherheit

Zum Start der Fahrradsaison wurden Präventionsaktionen, Messeauftritte und Schulprojekte durchgeführt. Ein Schwerpunkt lag auf Abbiegegefahren, Helmtragequote und der sicheren Nutzung von Fahrrädern und E-Scootern. Im Mai 2025 betreute die Polizei Berlin in enger Zusammenarbeit mit der Polizei Brandenburg auf dem Flughafen Tempelhof die Fahrradmesse „VELO Berlin“.

#### Sicher in den Urlaub - Ladungssicherung

In Zusammenarbeit mit dem ADAC fanden Präventionseinsätze zur Ferienreisezeit statt. Dabei wurden unter anderem Wohnmobile und Gespanne gewogen, um Überladungen und damit verbundene Unfallrisiken zu vermeiden.

Stand der Daten: 13. Februar 2026