

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Linda Vierecke (SPD)

vom 8. Januar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Januar 2026)

zum Thema:

Verbotswidrige Handynutzung im Straßenverkehr.

Wo bleibt die Kontrolle?

und **Antwort** vom 29. Januar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 2. Februar 2026)

Frau Abgeordnete Linda Vierecke (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/24869
vom 8. Januar 2026
über Verbotswidrige Handynutzung im Straßenverkehr. Wo bleibt die Kontrolle?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. In welchem Ausmaß trägt die verbotswidrige Nutzung von Mobiltelefonen oder elektronischen Geräten durch Fahrzeugführende in Berlin zu Verkehrsunfällen bei?
(Bitte um sowohl eine qualitative Einschätzung als auch eine Aufschlüsselung nach Unfallkategorien, Schwere der Personenschäden sowie nach Jahren der letzten fünf Jahre.)

Zu 1.:

Die angegebenen Daten wurden der fortgeschriebenen polizeilichen Eingangsstatistik (sog. Verlaufsstatistik) Datawarehouse Verkehrslagebild (DWH VkIB) entnommen. Da DWH VkIB stets den tagesaktuellen Stand der im Quellsystem erfassten Daten widerspiegelt, unterliegt der Datenbestand einer fortlaufenden Änderung. Dadurch können unterschiedliche Abfragezeitpunkte zu voneinander abweichenden Ergebnissen führen.

Die Anzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle (VU), bei denen die Nutzung elektronischer Geräte, die der Kommunikation, Information oder Organisation dienen unfallursächlich war, ist der folgenden Tabelle zu entnehmen. Valide Daten darüber, in wie vielen dieser Fälle konkret die Nutzung eines Mobiltelefons vorlag, liegen der Polizei Berlin nicht vor.

Unfallkategorie	Jahr/Anzahl der VU
-----------------	--------------------

	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (bis 30.11.)
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	4	10	4	3	3
VU mit Leichtverletzten	19	24	32	24	19	23
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	4	6	7	10	6	4
sonstige VU unter dem Einfluss berauscheinender Mittel	2	5	4	2	2	1
alle übrigen VU	13	23	19	20	27	30
gesamt	38	62	72	60	57	61

(Quelle: DWH VkIB, Stand: 15. Januar 2026)

Gemessen an der jährlichen Gesamtzahl der VU im Land Berlin von durchschnittlich rund 130.000 ist die Anzahl der VU, bei denen die Nutzung elektronischer Geräte unfallursächlich war, als gering einzustufen.

2. Ist eine entsprechende Prüfung der verbotswidrigen Nutzung von Mobiltelefonen oder elektronischen Geräten nach Verkehrsunfällen mit schweren Personenschäden – insbesondere bei Verletzten und Getöteten – verbindlicher Standard?
 Falls ja: Seit wann und wo findet sich diese gesetzliche Regelung?
 Falls nein: Aus welchen Gründen nicht?

Zu 2.:

Eine verbindliche Prüfung verbotswidriger Nutzung elektronischer Geräte von Fahrzeugführenden ist nach VU mit schweren Personenschäden nicht explizit gesetzlich geregelt. Die polizeiliche Beweissicherung wird durch die Strafprozeßordnung (StPO) vorgegeben. Unabhängig von der Unfallkategorie sichert die Polizei Berlin daher sämtliche entlastenden und belastenden Beweismittel zur Aufklärung eines VU bereits bei der Verkehrsunfallaufnahme sowie fortlaufend im weiteren Ermittlungsverfahren. Dazu gehören im Einzelfall auch Feststellungen über zum Tatzeitpunkt verwendete elektronische Geräte. Die erforderlichen Maßnahmen richten sich jeweils nach dem konkreten Tatverdacht, den rechtlichen Eingriffsvoraussetzungen sowie dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

3. Wie oft und nach welchen Maßgaben wird nach Verkehrsunfällen geprüft, ob unfallbeteiligte Personen verbotswidrig ein Mobiltelefon genutzt haben?
(Bitte um Darstellung der Verfahrensabläufe, Zuständigkeiten und Kriterien sowie Auflistung der Standards oder Dienstvorschriften, in denen das verpflichtend vorgeben ist oder von der Prozesslogik vorgegeben werden müsste)

Zu 3.:

Daten im Sinne der Fragestellung sind durch die Polizei Berlin im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar.

Die Prüfung, ob unfallbeteiligte Personen verbotswidrig ein elektronisches Gerät genutzt haben, erfolgt anlassbezogen und einzelfallabhängig. Maßgeblich unterschiedliche Indikatoren, insbesondere konkrete Hinweise oder Zeugenaussagen, auffällige Unfallhergänge, verzögerte oder fehlende Reaktionen von Fahrzeugführenden, Feststellungen am Unfallort (z. B. offenliegendes oder aktives Gerät) sowie kriminalistische und verkehrsunfallanalytische Bewertungen. Ergeben sich bei der Unfallaufnahme konkrete Anhaltspunkte für eine unzulässige Gerätenutzung, wird dies durch die aufnehmenden Dienstkräfte der Polizei Berlin dokumentiert und kontinuierlich bewertet. Sofern ein Anfangsverdacht für eine verbotswidrige Benutzung elektronischer Geräte besteht, ist das betreffende Gerät nach Maßgabe der §§ 94 ff. StPO sicherzustellen. Sobald ein richterlicher Beschluss vorliegt, erfolgt die technische Auswertung durch die das Verfahren führenden Ermittlungsbeamtinnen und -beamten. Die Ergebnisse werden der Ermittlungsakte hinzugefügt.

4. Welche rechtlichen Möglichkeiten und Grenzen bestehen für die polizeiliche Prüfung bzw. Auswertung, ob unfallbeteiligte Personen zum Unfallzeitpunkt ihr Mobiltelefon genutzt haben?

(Bitte insbesondere auf datenschutzrechtliche Voraussetzungen, Eingriffsgrundlagen sowie technische Verfahren eingehen.)

Zu 4.:

Die rechtlichen Möglichkeiten und Grenzen der polizeilichen Prüfung und Auswertung ergeben sich aus der StPO, den datenschutzrechtlichen Vorgaben sowie dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

Eine Auswertung von Mobiltelefonen oder die Abfrage von Mobilfunkdaten stellt einen erheblichen Grundrechtseingriff dar und ist daher nur zulässig, wenn ein begründeter Anfangsverdacht besteht, die Maßnahme zur Aufklärung erforderlich ist und eine richterliche Anordnung vorliegt. Eine Differenzierung der Eingriffstiefe nach Zweck und Verfahrensart (Straf- oder Ordnungswidrigkeitenverfahren) ist zwingend geboten und leitet sich insbesondere aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ab. In Ordnungswidrigkeitenverfahren sind diese Maßnahmen regelmäßig nur in eng begrenzten Ausnahmefällen zulässig.

In Abhängigkeit der Art und des Umfanges der richterlichen Anordnung sind technisch, vor allem forensische Auswertungen von Endgeräten oder die Nutzung vorhandener Verbindungs- bzw. Anwendungsdaten möglich, jeweils beschränkt auf den für den Tatvorwurf relevanten Zeitraum.

5. Wie erfolgt – unabhängig von Verkehrsunfällen – die Überwachung der Einhaltung des Verbots der Handynutzung am Steuer im Berliner Straßenverkehr?
(Bitte um Darstellung der eingesetzten Maßnahmen, Kontrollformen und Schwerpunktaktionen.)

Zu 5.:

Das Thema Ablenkung im Themenfeld *Gefahrenraum Kreuzung* ist regelmäßig Gegenstand von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen und fester Bestandteil der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit. Durch die Polizei Berlin werden solche Verstöße sowohl bei mobilen und stationären Verkehrsüberwachungseinsätzen, als auch während des Streifendienstes festgestellt und zur Anzeige gebracht. Darüber hinaus finden stadtweit kontinuierlich gezielte, intensive und öffentlichkeitswirksame Maßnahmen der Verkehrsüberwachung und Verkehrsunfallprävention statt.

6. Wie viele entsprechende Verkehrskontrollen fanden in den vergangenen drei Jahren sowie im laufenden Jahr jeweils statt, und wie viele Verstöße wurden jeweils festgestellt und geahndet?
(Bitte um jährliche und – soweit möglich – quartalsweise Aufschlüsselung.)

Zu 6.:

Die Anzahl der erfragten polizeilichen Kontrollen mit dem Schwerpunkt *Verbotene Handynutzung* ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Quartal	Jahr/Anzahl der Verkehrsüberwachungseinsätze			
	2022	2023	2024	2025 (bis 30.11.)
1. Quartal	203	442	339	474
2. Quartal	145	290	245	323
3. Quartal	277	266	326	303
4. Quartal	313	257	238	366
gesamt	938	1.255	1.148	1.466

(Quelle: interne Datenerhebung Polizeidirektion Einsatz/Verkehr, Abteilung Verkehr, Verkehrssicherheitsdienst 3, Stand: 17. Dezember 2025)

Daten zur Anzahl der bei diesen Kontrollen festgestellten Verstöße gemäß § 23 Absatz 1a *Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)* sind seitens der Polizei Berlin im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar.

7. Hat Berlin den Einsatz von kamerabasierten Systemen zur automatisierten Erkennung verbotswidriger Handynutzung („Handy-Blitzer“), wie sie in anderen Bundesländern bereits erprobt oder eingesetzt werden, geprüft?
 Falls ja: Mit welchem Ergebnis und welchen weiteren Planungen?
 Falls nein: Aus welchen Gründen nicht und ist eine Prüfung künftig vorgesehen?

Zu 7.:

Der Einsatz kamerabasierter Systeme zur automatisierten Erkennung von Ablenkungsverstößen wurde geprüft. Im Ergebnis liegen die rechtlichen Voraussetzungen für einen Einsatz derzeit nicht vor.

8. Welche Erkenntnisse liegen dem Senat bzw. der Polizei Berlin zu den Auswirkungen von Ablenkung durch Mobiltelefonnutzung auf Reaktionszeiten von fahrenden Verkehrsteilnehmenden vor?
(Bitte ggf. wissenschaftliche Referenzen mit angeben.)

Zu 8.:

Ablenkungen führen in der Regel zu einer verlängerten Reaktionszeit von Fahrzeugführenden. Der Senat und die Polizei Berlin stützen ihre Erkenntnisse auf die fortgeschriebenen allgemein zugänglichen Veröffentlichungen.

9. Wie verändert sich der Bremsweg bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten, wenn die Reaktionszeit sich aufgrund von Ablenkung – z. B. Texten oder Blick aufs Display – um 1 Sekunde bzw. 2 Sekunden erhöht?
(Bitte um Berechnungsbeispiele oder Verweise auf vorhandene Studien.)
10. Welche Einschätzungen hat der Senat dazu, wie groß der zeitliche Wahrnehmungsverzug („Blindflug“) bei typischen Nutzungsduern – etwa 2, 3 oder 5 Sekunden Blick aufs Handy – bei Geschwindigkeiten von 40, 60 und 80 km/h ist?
(Bitte um Darstellung der daraus resultierenden zurückgelegten Strecken.)

Zu 9. und 10.:

Eigene Untersuchungen oder Berechnungen und damit einhergehende Erkenntnisse im Sinne der Fragestellungen liegen nicht vor. Die innerhalb einer Sekunde zurückgelegte Distanz hängt von der jeweiligen Geschwindigkeit ab (Geschwindigkeit in km/h : 3,6).

11. Wie bewertet der Senat das durch Ablenkung entstehende zusätzliche Unfallrisiko im Vergleich zu anderen Hauptunfallursachen im Berliner Stadtverkehr?

Zu 11.:

Es wird auf die Beantwortung zu Frage 1. verwiesen.

12. Welche Daten oder Erkenntnisse liegen dem Senat darüber vor, wie viele Kraftfahrzeugführende in Berlin während der Fahrt ihr Mobiltelefon nutzen?
(Bitte unter Angabe der Quellen, Erhebungszeiträume und Methodiken.)

Zu 12.:

Eine valide Zahl zu Kraftfahrzeugführenden, die im Land Berlin während der Fahrt ein Mobiltelefon nutzen, liegt nicht vor.

Die Polizei Berlin gewinnt ihre Erkenntnisse über die verbotswidrige Nutzung technischer Geräte während der Fahrt aus der Erfassung von Ermittlungsverfahren. Diese ermöglichen jedoch keine vollständige oder repräsentative Aussage im Sinne der Fragestellung. Die Anzahl der polizeilich erfassten Verkehrsordnungswidrigkeitenanzeigen, bei denen die fahrzeugführende Person ein technisches Gerät im Sinne des § 23 Absatz 1a der *StVO*

genutzt hat, ist der folgenden Tabelle zu entnehmen. Belastbare Daten zur Anzahl der Nutzung eines Mobiltelefons im Vergleich zu anderen verbotswidrig verwendeten elektronischen Geräten sind im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar.

Die angegebenen Daten wurden der fortgeschriebenen polizeilichen Eingangsstatistik (sog. Verlaufsstatistik) Datawarehouse (DWH) BOWI21 entnommen. Da DWH BOWI21 stets den monatsaktuellen Stand der im Quellsystem erfassten Daten widerspiegelt, unterliegt der Datenbestand einer fortlaufenden Änderung. Dadurch können unterschiedliche Abfragezeitpunkte zu voneinander abweichenden Ergebnissen führen.

Quartal	Jahr/Anzahl der Verkehrsordnungswidrigkeitenanzeigen			
	2022	2023	2024	2025 (bis 30.11.)
1. Quartal	5.568	4.799	4.158	4.379
2. Quartal	5.293	5.114	4.367	4.674
3. Quartal	5.149	5.578	4.476	4.344
4. Quartal	4.195	3.547	3.323	2.736
gesamt	20.205	19.038	16.324	16.133

(Quelle: DWH BOWI21, Stand: 31. Dezember 2025)

13. Welche Einschätzungen und Erkenntnisse hat der Senat zur Dunkelziffer nicht entdeckter oder nicht geahndeter Verstöße gegen § 23 Abs. 1a StVO?
(Falls vorhanden: Bitte um quantifizierende Einschätzungen oder Hinweise aus Pilotprojekten, Forschung oder Modellierungen.)

Zu 13.:

Es wird auf die Beantwortung zu Frage 12. verwiesen. Darüber hinaus liegen keine Erkenntnisse im Sinne der Fragestellung vor.

14. Plant der Senat eigene Erhebungen oder Pilotstudien zur realen Nutzung von Mobiltelefonen während der Fahrt, etwa durch Beobachtungsdaten, Verkehrsmonitoring oder digitale Messsysteme?

Zu 14.:

Derzeit sind keine Erhebungen oder Studien im Sinne der Fragestellung geplant.

15. Hält der Senat die derzeitigen Bußgelder, Punkte und Fahrverbote bei verbotswidriger Handynutzung im Straßenverkehr für ausreichend abschreckend, um dieser Gefahr wirksam zu begegnen?
 Falls ja: Worauf stützt der Senat diese Einschätzung?
 Falls nein: Welche Anpassungen hält der Senat für sinnvoll?

Zu 15.:

Ja. Das Benutzen eines elektronischen Geräts, das der Kommunikation, Information oder Organisation dient oder zu dienen bestimmt ist, etwa eines Mobiltelefons, erfüllt bei der

Benutzung in vorschriftswidriger Weise beim Führen eines Fahrzeugs den Tatbestand einer vorsätzlichen Ordnungswidrigkeit.

Bei Kraftfahrzeugführenden kann diese Ordnungswidrigkeit mit einem Bußgeld in Höhe von 100,00 € und einem Punkt im Fahreignungsregister (FAER) geahndet werden. Bei Gefährdung Anderer können ein Bußgeld in Höhe von 150,00 €, zwei Punkte im FAER sowie ein Monat Fahrverbot und bei einem Unfall bzw. einer Sachbeschädigung ein Bußgeld in Höhe von 200,00 €, zwei Punkte im FAER und ein Monat Fahrverbot drohen.

Radfahrenden droht bei der Benutzung eines solchen elektronischen Geräts ein Bußgeld in Höhe von 55,00 €. Die Gefährdung Anderer kann mit einem Bußgeld in Höhe von 75,00 € und ein Unfall mit einem Bußgeld in Höhe von 100,00 € geahndet werden.

Diese Regelsätze fügen sich stimmig in das Sanktionsgefüge anderer Verkehrsordnungswidrigkeiten ein.

Entscheidend für die Begegnung des Phänomens ist das Erwirken eines Gefahrenbewusstseins bei Verkehrsteilnehmenden sowie ein kontinuierlicher Verfolgungsdruck.

16. Hat sich der Berliner Senat bereits mit möglichen Erhöhungen der Sanktionen – etwa nach dem Vorbild anderer europäischer Staaten – befasst?

Wenn ja: Welche Niveaus oder Modelle wurden geprüft (z. B. höhere Regelsätze, gestaffelte Bußgelder, verlängerte Fahrverbote)?

Wenn nein: Ist dies perspektivisch geplant?

Zu 16.:

Nein. Die *Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV)* ist Grundlage für den durch das Kraftfahrtbundesamt herausgegebenen *Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten (BT-KAT-OWi)*. Die Sanktionen für Verkehrsordnungswidrigkeiten setzt der Bundes-Verordnungsgeber in eigener Zuständigkeit fest. Dem Senat sind derzeit keine Pläne auf Bundesebene für die Erhöhung der Sanktionen zur vorschriftswidrigen Benutzung elektronischer Geräte beim Führen eines Fahrzeugs bekannt. Allerdings ist nach hiesigen Informationen eine grundhafte Überarbeitung der *BKatV* und des Sanktionsgefüges avisiert.

Berlin, den 29. Januar 2026

In Vertretung

Christian Hochgrebe
Senatsverwaltung für Inneres und Sport