



Anlass-Protokoll der Unfallkommission 2025-I

Sitzung am: 23.01.2025

Übersicht der polizeilich gemeldeten Unfallhäufungsstellen

Nr.	UHS	Unfallhäufungsstelle / -linie	Betrachtung	Stadtteil
1	006/ 22-24	Engersche Str./ Talbrückenstr./ Westerfeldstr.	3 Jahre	Schildesche
	006/ 2022	Engersche Str./ Talbrückenstr./ Westerfeldstr.	1 Jahr	Schildesche
	006/ 2023	Engersche Str./ Talbrückenstr./ Westerfeldstr.	1 Jahr	Schildesche
	006/ 2024	Engersche Str./ Talbrückenstr./ Westerfeldstr.	1 Jahr	Schildesche
2	283/ 22-24	Beckhausstr./ Schildescher Straße	3 Jahre	Schildesche
3	284/ 2024	Beckhausstr. -Straßenbahn-	1 Jahr	Schildesche
4	158/ 2024	Oerlinghauser Str./ Lipper Hellweg	1 Jahr	Stieghorst
5	282/ 22-24	Stralsunder Str. 24	3 Jahre	Stieghorst
6	204/ 22-24	Schildescher Str./ Nowgorodstr.	3 Jahre	Mitte
8	264/ 17-19 (22- 24)	Carl-Severing-Str./ Borgsen Allee / Klemensstr.	3 Jahre	Brackwede
9	285/ 22-24	Bechterdisser Straße zw. Evenhausener Str. u. Dingerdisser Heide	3 Jahre	Heepen

Übersicht der gemeldeten tödlichen Unfällen:

Nr.	Örtlichkeit	Datum
1	Bechterdisser Straße, Dingerdisser Heide 6	01.10.2024
2	Kusenweg	01.11.2024
3	Bergstr. 24	05.09.2024
4	Schopketalweg 72	16.10.2024



Anlass-Protokoll der Unfallkommission

Sitzung am:23.01.2025

UK 2025-I

UHS:006/ 2022
006/ 2023
006/ 2024
006/ 22-24

Unfallstelle:Engersche Str. / Talbrückenstr./ Westerfeldstr.

Stadtteil: Schildesche

Baulast:Stadt Bielefeld

Vorjahre:1994, 1995, 1997 – 1999, 2007-I, 2008-I, 2009-II, 2010-I+II, 2012-I, 2013-I, 2019-I

X	1-Jahres-Betrachtung (mind. 3 Unfälle der Kat. 1-4 gleichen Typs)
	3-Jahres-Betrachtung (mind. 3 Unfälle der Kat. 1-2)
X	3 Jahres-Betrachtung (mind. 5 Unfälle der Kat. 1-3 unter Beteil. Fußgänger / Radfahrer)

Unfallbild:

Anzahl der Unfälle					verteilt auf Unfalltypen 1-7 (Kt. 1-4)									davon unter Beteil. Fußg. / Radf. (Kt. 1-3)		
Unfall-daten	1	2	3	4	Σ	5	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3
	Getötet	Schwer-verletzt	Leicht verletzt	Schwerwieg. mit Sachsch.	1 - 4	Sonst. Sach-schaden	Fahrerunfall	Abbiege-unfall	Ein-biegen/ Kreuzen	Fahrbahnüber-schreiten	durch ruhenden Verkehr	im Längsverkehr	Sonst. Unfall	Getötet	Schwer-verletzt	Leicht-verletzt
2022			3		3			3								3
2023		1	4		5			3	2						1	4
2024			2	1	3			3								2
Σ		1	9	1	11			9	2							9

Beschluss: Die Unfallhäufungsstelle wird in den 1-Jahres- Betrachtungen 2022, 2023 und 2024 bei jeweils 3 Unfällen des Typs 2 der Kategorien 1-4 wegen der Knotenpunktbelastung von 33.000 Kfz/ 24h nicht als Unfallhäufungsstelle behandelt. Die nachfolgende Analyse bezieht sich auf die 3-Jahres-Betrachtung Fuß- und Rad.

Information: Bei der durchschnittlichen Knotenpunktbelastung von 30.000 - 45.000 Kfz/ 24h sind nach dem Erlass "Aufgaben der Unfallkommission" des Landes NRW 5 Unfälle des gleichen Grundtyps der Kategorien 1-4 notwendig, um eine Unfallhäufungsstelle auszulösen.

Analyse des Verkehrsraumes			Beschluss	Umsetzung
Prüfung auf	Ergebnis	kausal	(geeignet, angemessen, durchsetzbar)	durch
Erkennbarkeit <i>Der Straßenraum, der Straßenverlauf, die Kreuzung oder die Einmündung muss für alle Verkehrsteilnehmenden rechtzeitig erkennbar sein.</i>				
Begreifbarkeit <i>Die Verkehrsteilnehmenden müssen frühzeitig begreifen können, wie sie sich verhalten sollen.</i>	Aus der südlichen Richtung der Talbrückenstraße befindet sich ein einseitiger 2-Richtungsradweg. Für die Radfahrenden gibt es keine Möglichkeit die Straßenseite zu wechseln bzw. ist es unklar, wie die Kreuzung befahren werden soll. Aus Fahrtrichtung Talbrückenstraße endet der Radfahrstreifen plötzlich. Dies führt auch zu Unsicherheiten bei anderen Verkehrsteilnehmenden.	X	Planung Umlegung Radfahrfurt und Installation Querung (Vorstellung in UK 2025-II)	660.22
Übersichtlichkeit <i>Alle Verkehrsteilnehmenden müssen feststellen können, ob und von wo andere Verkehrsteilnehmende kommen. Prinzip: "Sehen & gesehen werden"</i>	Im Rückstau stehende Fahrzeuge verdecken andere Verkehrsteilnehmende (z.b. Radfahrende bzw. Links- und Rechtsabbiegende Fahrzeuge)	X	Zur Lösung der Übersichtlichkeit des aus der Engerschen Straße links in die Talbrückenstraße einbiegenden Verkehrs ist die einzige geeignete Maßnahme die Phasentrennung der Linksabbieger. Diese Maßnahme ist aufgrund der Knotenpunktbelastung von 33.000 Kfz/24 h und der damit verbundenen Verschlechterung der Leistungsfähigkeit um 25 % und des einzigen Unfalls nicht angemessen.	
Befahrbarkeit <i>Allen Verkehrsteilnehmenden müssen ausreichende Bewegungsräume zur Verfügung gestellt werden, die angemessen dimensioniert sind und den fahrgometrischen und -dynamischen Anforderungen genügen.</i>	Aufgrund hoher Verkehrsbelastung ist die Leichtigkeit des Verkehrs nicht gegeben. Dies erzeugt bei vielen Verkehrsteilnehmenden eine hektische Fahrweise, um die Kreuzung nach Möglichkeit in möglichst wenigen Grünphasen zu überqueren. Viele Verkehrsteilnehmende geraten in Hektik, um die Kreuzung so schnell wie möglich zu überqueren.			





Anlass-Protokoll der Unfallkommission

Sitzung am: 23.01.2025 UK 2025-I UHS: 283/ 22-24

Unfallstelle: Beckhausstr./ Schildescher Str. Stadtteil: Schildesche

Baulast: Stadt Bielefeld

Vorjahre: 2024-II

	1-Jahres-Betrachtung (mind. 3 Unfälle der Kat. 1-4 gleichen Typs)
	3-Jahres-Betrachtung (mind. 3 Unfälle der Kat. 1-2)
X	3 Jahres-Betrachtung (mind. 5 Unfälle der Kat. 1-3 unter Beteil. Fußgänger / Radfahrer)

Unfallbild:

Anzahl der Unfälle					verteilt auf Unfalltypen 1-7 (Kt. 1-4)										davon unter Beteil. Fußg. / Radf. (Kt. 1-3)		
je Kategorie 1 - 4 (+ 5)					Σ									1	2	3	
1	2	3	4	5		1	2	3	4	5	6	7					
Unfall-daten	Getötet	Schwer-verletzt	Leicht verletzt	Schwerwieg. mit Sachsch.	1 - 4	Sonst. Sach-schaden	Fahrerunfall	Abbiege-unfall	Ein-biegen/ Kreuzen	Fahrbahnüber-schreiten	durch ruhenden Verkehr	im Längsverkehr	Sonst. Unfall	Getötet	Schwer-verletzt	Leicht-verletzt	
2022					2										1	1	
2023			1		1			1								1	
2024		1	1		2					2					1	1	
Σ		2	3		5			2		3					2	3	

Analyse des Verkehrsraumes			Beschluss	Umsetzung
Prüfung auf	Ergebnis	kausal	(geeignet, angemessen, durchsetzbar)	durch
Erkennbarkeit <i>Der Straßenraum, der Straßenverlauf, die Kreuzung oder die Einmündung muss für alle Verkehrsteilnehmenden rechtzeitig erkennbar sein.</i>				
Begreifbarkeit <i>Die Verkehrsteilnehmenden müssen frühzeitig begreifen können, wie sie sich verhalten sollen.</i>				
Übersichtlichkeit <i>Alle Verkehrsteilnehmenden müssen feststellen können, ob und von wo andere Verkehrs-teilnehmende kommen. Prinzip: "Sehen & gesehen werden"</i>				
Befahrbarkeit <i>Allen Verkehrsteil-nehmenden müssen ausreichende Bewegungsräume zur Verfügung gestellt werden, die angemessen dimensioniert sind und den fahr-geometrischen und -dynamischen Anforderungen genügen.</i>				

Beschluss: In der Unfallkommission 2024-II wurden bereits Maßnahmen beschlossen und auf ihre Umsetzbarkeit geprüft. Es erfolgte eine Rückmeldung über die Umsetzbarkeit dieser Möglichkeiten. Die umsetzbaren Warnblinker sind bereits installiert und sollen nun auf ihre Wirksamkeit geprüft werden. Eine Phasentrennung bzw. Verlängerung des Grünverlaufs für Fußgehende kann nur durch Austausch eines neuen Steuergerät der LSA erreicht werden. Dieses soll bei der Anschaffung priorisiert werden.





Anlass-Protokoll der Unfallkommission

Sitzung am: 23.01.2025 UK 2025-I UHS: 284/ 2024

Unfallstelle: Beckhausstraße – Straßenbahn - Stadtteil: Schildesche

Baulast: Stadt Bielefeld

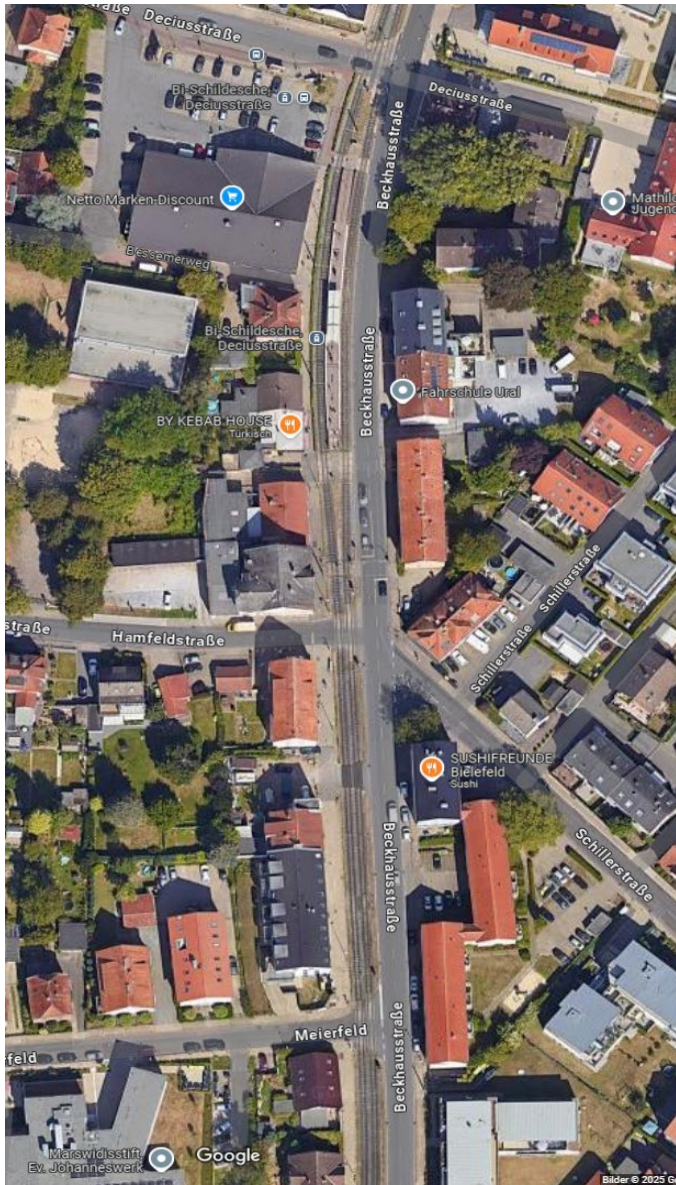
Vorjahre: ./.

x	1-Jahres-Betrachtung (mind. 3 Unfälle der Kat. 1-4 gleichen Typs)
	3-Jahres-Betrachtung (mind. 3 Unfälle der Kat. 1-2)
	3 Jahres-Betrachtung (mind. 5 Unfälle der Kat. 1-3 unter Beteil. Fußgänger / Radfahrer)

Unfallbild:

Anzahl der Unfälle					verteilt auf Unfalltypen 1-7 (Kt. 1-4)										davon unter Beteil. Fußg. / Radf. (Kt. 1-3)			
je Kategorie 1 - 4 (+ 5)					Σ 1 - 4											1	2	3
Unfall- daten	1	2	3	4		5	1	2	3	4	5	6	7					
	Getötet	Schwer- verletzt	Leicht verletzt	Schwerwieg. mit Sachsch.		Sonst. Sach- schaden	Fahrunfall	Abbiege-unfall	Ein-biegen/ Kreuzen	Fahrbahnüber-schreiten	durch ruhenden Verkehr	im Längsverkehr	Sonst. Unfall	Getötet	Schwer- verletzt			
2024			4	2	6			6										
Σ			4	2	6			6										

Analyse des Verkehrsraumes			Beschluss	Umsetzung
Prüfung auf	Ergebnis	kausal	(geeignet, angemessen, durchsetzbar)	durch
Erkennbarkeit <i>Der Straßenraum, der Straßenverlauf, die Kreuzung oder die Einmündung muss für alle Verkehrsteilnehmenden rechtzeitig erkennbar sein.</i>	Die Bahnübergänge sind nicht nach den Maßgaben der technischen Regelwerke ausgestaltet. So fehlen Fahrbahnrandmarkierungen. lt. VwV zu § 41 StVO zu Zeichen 201 Andreaskreuz zur Abgrenzung der Gleise vom Verkehrsraum.	X	Anordnung Fahrbahnrandmarkierungen, sowie Vz. 295 als nicht zu überfahrende Mittellmarkierung zur Trennung der Fahrstreifen im Einmündungsbereich um ein rechtswinkliges Abbiegen mit geringerer Geschwindigkeit zu fossieren, welches einen besseren Blick auf eine von hinten kommende Stadtbahn erlaubt. Aufbringung Fahrbahnrandmarkierungen sowie Vz. 295 als nicht zu überfahrende Mittellmarkierung zur Trennung der Fahrstreifen im Einmündungsbereich um ein rechtswinkliges Abbiegen mit geringerer Geschwindigkeit zu fossieren, welches einen besseren Blick auf eine von hinten kommende Stadtbahn erlaubt. Sensibilisierung Stadtbahnführer 30 km/h zu fahren + Beschilderung Tempo 30 für die Stadtbahn (umgesetzt durch Dienstanweisung)	660.24 660.23 Mobiel
Begreifbarkeit <i>Die Verkehrsteilnehmenden müssen frühzeitig begreifen können, wie sie sich verhalten sollen.</i>	Verkehrsteilnehmende rechnen nicht immer damit, dass der Wechselblinker durch anhaltendes Blinken anzeigt, dass nach einer vorbeifahrenden Straßenbahn noch eine zweite von hinten kommen kann.	X	Vollsignalisierung Kreuzung Meierfeld	660.22 660.23 Mobiel
Übersichtlichkeit <i>Alle Verkehrsteilnehmenden müssen feststellen können, ob und von wo andere Verkehrs-teilnehmende kommen. Prinzip: "Sehen & gesehen werden"</i>	Durch den Abstand zum parallelen Gleis, ist dieses sowie eine parallel darauf fahrende Straßenbahn nicht sofort zu sehen.	X	Maßnahmen analog Begreifbarkeit	
Befahrbarkeit <i>Allen Verkehrsteilnehmenden müssen ausreichende Bewegungsräume zur Verfügung gestellt werden, die angemessen dimensioniert sind und den fahr-geometrischen und -dynamischen Anforderungen genügen.</i>	Durch große Platten beim Gleisübergang an Kreuzungen entsteht ein breiter Trichter (zum Teil möglicherweise für Schleppkurven der Busse oder LKW) aufgrund dem zu gut auf den Gleisübergang eingefahren werden kann.	X	Maßnahmen analog Erkennbarkeit	





Anlass-Protokoll der Unfallkommission

Sitzung am: 23.01.2025 UK 2025-I UHS: 158/ 2024

Unfallstelle: Oerlinghauser Straße/ Lipper Hellweg Stadtteil: Stieghorst

Baulast: Stadt Bielefeld

Vorjahre: 2007-I, 2008-III, 2015-II, 2019-II, 2020-II, 2021-III, 2022-II, 2024-II

X	1-Jahres-Betrachtung (mind. 3 Unfälle der Kat. 1-4 gleichen Typs)
	3-Jahres-Betrachtung (mind. 3 Unfälle der Kat. 1-2)
	3 Jahres-Betrachtung (mind. 5 Unfälle der Kat. 1-3 unter Beteil. Fußgänger / Radfahrer)

Unfallbild:

Anzahl der Unfälle															davon unter Beteil. Fußg. / Radf. (Kl. 1-3)		
je Kategorie 1 - 4 (+ 5)					verteilt auf Unfalltypen 1-7 (Kl. 1-4)												
Unfall-daten	1	2	3	4	Σ	5	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	
	Getötet	Schwer-verletzt	Leicht verletzt	Schwerwieg. mit Sachsch.	1 - 4	Sonst. Sachschaden	Fahrunfall	Abbiege-unfall	Ein-biegen/ Kreuzen	Fahrbahnüber-schreiten	durch ruhenden Verkehr	im Längsverkehr	Sonst. Unfall	Getötet	Schwer-verletzt	Leicht-verletzt	
2024		1	4		5				5								
Σ		1	4		5				5								

Analyse des Verkehrsraumes			Beschluss	Umsetzung
Prüfung auf	Ergebnis	kausal	(geeignet, angemessen, durchsetzbar)	durch
Erkennbarkeit Der Straßenraum, der Straßenverlauf, die Kreuzung oder die Einmündung muss für alle Verkehrsteilnehmenden rechtzeitig erkennbar sein.				
Begreifbarkeit Die Verkehrsteilnehmenden müssen frühzeitig begreifen können, wie sie sich verhalten sollen.				
Übersichtlichkeit Alle Verkehrsteilnehmenden müssen feststellen können, ob und von wo andere Verkehrsteilnehmende kommen. Prinzip: "Sehen & gesehen werden"	Die Sicht auf den Verkehr ist bei Zufahrt auf die Oerlinghauser Straße zu schlecht. Zudem müssen Kraftfahrzeugführende auf PKW und Radfahrende aus beiden Richtungen achten.	X	Umbau der Kreuzung: Der 2-Richtungs-Radweg wird aufgelöst, sodass es nur noch einen 1-Richtungsradweg auf beiden Straßenseiten der Oerlinghauser Straße gibt. Die Planung für die Baumaßnahme ist bereits fertig gestellt und die Ausführung aktuell für das Jahr 2027 geplant.	
Befahrbarkeit Allen Verkehrsteilnehmenden müssen ausreichende Bewegungsräume zur Verfügung gestellt werden, die angemessen dimensioniert sind und den fahr-geometrischen und -dynamischen Anforderungen genügen.	Trotz der Installation eines 4. Leitboy ist es noch möglich sich rechts aufstellen. Aufgrund von Schleppkurven für den Busverkehr kann der Leitboy nicht so gesetzt werden, dass die Fahrbahn weiter verengt wird. Die aus dem Lipper Hellweg kommenden Kfz halten nicht konsequent an der Haltelinie, sondern überfahren diese.	X	Der dazugekommene Unfall fand vor der Maßnahmenumsetzung aus UK 2024-II statt. Die Maßnahmen aus 2024-II werden auf ihre Wirksamkeit geprüft; sofern weitere Unfälle passieren, sollen weitere Leitboys verdichteter gesetzt werden. Umbau der Kreuzung analog Übersichtlichkeit Kontrollen der Polizei: Richtige Aufstellung der Fahrzeuge vor dem Stoppschild	660.23 Polizei





Anlass-Protokoll der Unfallkommission

Sitzung am: 23.01.2025 UK 2024-II UHS: 282/22-24

Unfallstelle: Stralsunder Str. 24 Stadtteil: Stieghorst

Baulast: Stadt Bielefeld

Vorjahre: 2024-II

	1-Jahres-Betrachtung (mind. 3 Unfälle der Kat. 1-4 gleichen Typs)
	3-Jahres-Betrachtung (mind. 3 Unfälle der Kat. 1-2)
x	3 Jahres-Betrachtung (mind. 5 Unfälle der Kat. 1-3 unter Beteil. Fußgänger / Radfahrer)

Unfallbild:

Anzahl der Unfälle					verteilt auf Unfalltypen 1-7 (Kt. 1-4)									davon unter Beteil. Fußg. / Radf. (Kt. 1-3)		
Unfall-daten	1	2	3	4	Σ 1 - 4	5	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3
	Getötet	Schwer-verletzt	Leicht verletzt	Schwerwieg. mit Sachsch.		Sonst. Sach-schaden	Fahr-unfall	Abbiege-unfall	Ein-biegen/ Kreuzen	Fahrbahnüber-schreiten	durch ruhenden Verkehr	im Längsverkehr	Sonst. Unfall	Getötet	Schwer-verletzt	Leicht-verletzt
2022			4		4				1				3			4
2023			1		1				1							1
2024			1		1				1							1
Σ			6		6				3							6

Analyse des Verkehrsraumes			Beschluss	Umsetzung
Prüfung auf	Ergebnis	kausal	(geeignet, angemessen, durchsetzbar)	durch
Erkennbarkeit <i>Der Straßenraum, der Straßenverlauf, die Kreuzung oder die Einmündung muss für alle Verkehrsteilnehmenden rechtzeitig erkennbar sein.</i>				
Begreifbarkeit <i>Die Verkehrsteilnehmenden müssen frühzeitig begreifen können, wie sie sich verhalten sollen.</i>				
Übersichtlichkeit <i>Alle Verkehrsteilnehmenden müssen feststellen können, ob und von wo andere Verkehrsteilnehmende kommen. Prinzip: "Sehen & gesehen werden"</i>				
Befahrbarkeit <i>Allen Verkehrsteilnehmenden müssen ausreichende Bewegungsräume zur Verfügung gestellt werden, die angemessen dimensioniert sind und den fahr-geometrischen und -dynamischen Anforderungen genügen.</i>				

Beschluss: Nach Überprüfung der Sichtdreiecke ist kein Mangel ersichtlich. Weitere Maßnahmen wie die Entfernung der Litfaßsäule oder der Rückschnitt des Grüns wurden veranlasst. Diese Maßnahmen sollen auf ihre Wirksamkeit geprüft werden. Der Großteil der Unfälle fand im Jahr 2022 statt, wo diese Art der Querung für viele Verkehrsteilnehmende noch neu und ungewohnt war. Seither ist das Unfallbild stetig zurückgegangen.





Anlass-Protokoll der Unfallkommission

Sitzung am: 23.01.2025 **UK 2025-I**

UHS: 204/ 21-23 (22-24)

Unfallstelle: Schildescher Str. / Nowgorodstr.

Stadtteil: Mitte

Baulast: Stadt Bielefeld

Vorjahre: 2010-I, 2015-II, 2016-II

	1-Jahres-Betrachtung (mind. 3 Unfälle der Kat. 1-4 gleichen Typs)
	3-Jahres-Betrachtung (mind. 3 Unfälle der Kat. 1-2)
X	3 Jahres-Betrachtung (mind. 5 Unfälle der Kat. 1-3 unter Beteil. Fußgänger / Radfahrer)

Unfallbild:

Anzahl der Unfälle					verteilt auf Unfalltypen 1-7 (Kt. 1-4)										davon unter Beteil. Fußg. / Radf. (Kt. 1-3)		
je Kategorie 1 - 4 (+ 5)																	
Unfall-daten	1	2	3	4	Σ 1 - 4	5	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	
	Getötet	Schwer-verletzt	Leicht verletzt	Schwerwieg. mit Sachsch.		Sonst. Sachschaden	Fahrunfall	Abbiege-unfall	Ein-biegen/ Kreuzen	Fahrbahnüber-schreiten	durch ruhenden Verkehr	im Längsverkehr	Sonst. Unfall	Getötet	Schwer-verletzt	Leicht-verletzt	
2022		1	2		3		1	1							1	1	
2023		1	3		4		2	2							1	3	
2024			1				0	1							0	1	
Σ		2	5		7		3	4							2	5	

Analyse des Verkehrsraumes			Beschluss	Umsetzung
Prüfung auf	Ergebnis	kausal	(geeignet, angemessen, durchsetzbar)	durch
Erkennbarkeit <i>Der Straßenraum, der Straßenverlauf, die Kreuzung oder die Einmündung muss für alle Verkehrsteilnehmenden rechtzeitig erkennbar sein.</i>				
Begreifbarkeit <i>Die Verkehrsteilnehmenden müssen frühzeitig begreifen können, wie sie sich verhalten sollen.</i>				
Übersichtlichkeit <i>Alle Verkehrsteilnehmenden müssen feststellen können, ob und von wo andere Verkehrsteilnehmende kommen. Prinzip: "Sehen & gesehen werden"</i>				
Befahrbarkeit <i>Allen Verkehrsteilnehmenden müssen ausreichende Bewegungsräume zur Verfügung gestellt werden, die angemessen dimensioniert sind und den fahrgeometrischen und -dynamischen Anforderungen genügen.</i>				

Beschluss: Die Unfallhäufungsstelle wurde zuletzt in der UK 2024-I besprochen. Die dort beschlossenen Maßnahmen (Installation und Umsetzung Hinweisschilder) sind nach dem aufgetretenen Unfall in 2024 umgesetzt worden. Seitdem sind keine Unfälle mehr aufgetreten. Die Maßnahmen werden auf ihre Wirksamkeit geprüft.





Anlass-Protokoll der Unfallkommission

Sitzung am: 23.01.2025 **UK 2025-I** **UHS:** 264/ 17-19 (22-24)

Unfallstelle: Carl-Severing-Str./Borgsen Allee/Klemensstr. (Kreisverkehr) **Stadtteil:** Brackwede

Baulast: Stadt Bielefeld

Vorjahre: 2019-II, 2020-II, 2021-III, 2021-IV, 2021-V, 2024-I

	1-Jahres-Betrachtung (mind. 3 Unfälle der Kat. 1-4 gleichen Typs)
	3-Jahres-Betrachtung (mind. 3 Unfälle der Kat. 1-2)
X	3 Jahres-Betrachtung (mind. 5 Unfälle der Kat. 1-3 unter Beteil. Fußgänger / Radfahrer)

Unfallbild:

Anzahl der Unfälle					verteilt auf Unfalltypen 1-7 (Kt. 1-4)									davon unter Beteil. Fußg. / Radf. (Kt. 1-3)		
Unfall-daten	1	2	3	4	Σ 1 - 4	5	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3
	Getötet	Schwer-verletzt	Leicht verletzt	Schwerwieg. mit Sachsch.		Sonst. Sachschaden	Fahrerunfall	Abbiege-unfall	Ein-biegen/ Kreuzen	Fahrbahnüber-schreiten	durch ruhenden Verkehr	im Längsverkehr	Sonst. Unfall	Getötet	Schwer-verletzt	Leicht-verletzt
2022			3		3				3							3
2023			1		1							1				1
2024			2		2				2							2
Σ			6		6											6

Analyse des Verkehrsraumes			Beschluss	Umsetzung
Prüfung auf	Ergebnis	kausal	(geeignet, angemessen, durchsetzbar)	durch
Erkennbarkeit <i>Der Straßenraum, der Straßenverlauf, die Kreuzung oder die Einmündung muss für alle Verkehrsteilnehmenden rechtzeitig erkennbar sein.</i>				
Begreifbarkeit <i>Die Verkehrsteilnehmenden müssen frühzeitig begreifen können, wie sie sich verhalten sollen.</i>				
Übersichtlichkeit <i>Alle Verkehrsteilnehmenden müssen feststellen können, ob und von wo andere Verkehrsteilnehmende kommen. Prinzip: "Sehen & gesehen werden"</i>	Es besteht eine zu gute Sicht durch den Kreisverkehr, auf Grund seines Baus als Minikreisverkehr, welches eine gepflasterte Kreisinselfür Schwerlastverkehr überfahrbar sein muss und damit verbundenen ein zu schnelles Durchfahren.	X	Umbau Mini-Kreisverkehr in einen kleinen Kreisverkehr. Die Unfallkommission schließt sich dem Beschluss der BV Brackwede unter TOP 5.1 vom 03.03.2005 an. Erhebung der Einfahrtsgeschwindigkeit der Kfz in den Kreisverkehr, da die Zufahrt aus Westen bereits auf Tempo 30 beschränkt ist, um eine mögliche Wirksamkeit vom weiteren Geschwindigkeitsbeschränkungen zu prüfen.	660.22 320.31
Befahrbarkeit <i>Allen Verkehrsteilnehmenden müssen ausreichende Bewegungsräume zur Verfügung gestellt werden, die angemessen dimensioniert sind und den fahrgeometrischen und -dynamischen Anforderungen genügen.</i>	Die Mittelinsel des Kreisverkehrs ist überfahrbar und nicht mittig im Kreisverkehr angelegt, sodass Fahrzeugführende kaum lenken müssen, um durch den Kreisverkehr zu fahren. Zudem ist die Kreisfahrbahn sehr breit.	X	Reduzierung der Kreisfahrbahn auf 5 m durch Markierung	660.32





Anlass-Protokoll der Unfallkommission

Sitzung am: 23.01.2025 **UK 2025-I** **UHS:** 285/ 22-24

Unfallstelle: Bechterdisser Straße zw. Evenhausener Straße und Dingerdisser Heide **Stadtteil:** Heepen

Baulast: Stadt Bielefeld

Vorjahre: ./.

	1-Jahres-Betrachtung (mind. 3 Unfälle der Kat. 1-4 gleichen Typs)
x	3-Jahres-Betrachtung (mind. 3 Unfälle der Kat. 1-2)
	3 Jahres-Betrachtung (mind. 5 Unfälle der Kat. 1-3 unter Beteil. Fußgänger / Radfahrer)

Unfallbild:

Anzahl der Unfälle					verteilt auf Unfalltypen 1-7 (Kt. 1-4)									davon unter Beteil. Fußg. Radf. (Kt. 1-3)		
je Kategorie 1 - 4 (+ 5)																
Unfall- daten	1	2	3	4	Σ 1 - 4	5	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3
	Getötet	Schwer- verletzt	Leicht verletzt	Schwerwieg. mit Sachsch.		Sonst. Sach- schaden	Fahrunfall	Abbiege-unfall	Ein-biegen/ Kreuzen	Fahrbahnüber-schreiten	durch ruhenden Verkehr	im Längsverkehr	Sonst. Unfall	Getötet	Schwer- verletzt	Leicht- verletzt
2022		1			1		1									
2023		1			1		1									
2024		1			1		1									
Σ		3			3		4									

Analyse des Verkehrsraumes			Beschluss	Umsetzung
Prüfung auf	Ergebnis	kausal	(geeignet, angemessen, durchsetzbar)	durch
Erkennbarkeit Der Straßenraum, der Straßenverlauf, die Kreuzung oder die Einmündung muss für alle Verkehrsteilnehmenden rechtzeitig erkennbar sein.	Die Fahrbahnrandmarkierungen sind abgängig.	x	Fahrbahnmarkierungen nachholen	660.23

Begreifbarkeit <i>Die Verkehrsteilnehmenden müssen frühzeitig begreifen können, wie sie sich verhalten sollen.</i>	Der schlechte Fahrbahnzustand ist nicht ersichtlich, daher ist eine gemäß § 3 StVO geminderte Fahrgeschwindigkeit ebenfalls nicht ersichtlich.	X	Geschwindigkeit wurde bereits auf 70 herabgesetzt	660.32
Übersichtlichkeit <i>Alle Verkehrsteilnehmenden müssen feststellen können, ob und von wo andere Verkehrsteilnehmende kommen. Prinzip: "Sehen & gesehen werden"</i>				
Befahrbarkeit <i>Allen Verkehrsteilnehmenden müssen ausreichende Bewegungsräume zur Verfügung gestellt werden, die angemessen dimensioniert sind und den fahr-geometrischen und -dynamischen Anforderungen genügen.</i>	Auf der Straße befinden sich Straßenschäden und eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ist erlaubt.	X	Am 04.11.2024 wurde Tempo 70 km/h angeordnet und mit Beschilderung umgesetzt. Die Maßnahme wird auf ihre Wirksamkeit geprüft. Vollausbau der Straße Durchführung Geschwindigkeitsmessung	660.32 320.31





Protokoll der Unfallkommission aufgrund eines tödlichen Unfalls

Sitzung am: 23.01.2025 UK 2025-I

Unfallstelle: Bechterdisser Straße, Dingerdisser Heide 6

Stadtteil: Heepen

Baulast: Stadt Bielefeld

Vermerk:

Der tödliche Unfall ereignete sich am 01.10.2024 bei feuchter Fahrbahn. Der Verunglückte fuhr in Fahrtrichtung Innenstadt als er plötzlich von der Fahrbahn abkam. Unfallursachen sind nicht feststellbar. (Sh. Ergebnisse UHS 285)



Protokoll der Unfallkommission aufgrund eines tödlichen Unfalls

Sitzung am: 23.01.2025 UK 2025-I

Unfallstelle: Kusenweg

Stadtteil: Heepen

Baulast: Stadt Bielefeld

Vermerk:

Der tödliche Unfall ereignete sich am 14.07.2024. Ein in Auftrag gegebenes Gutachten ergab, dass es sich um einen Suizid handelt.



Protokoll der Unfallkommission aufgrund eines tödlichen Unfalls

Sitzung am: 23.01.2025 UK 2025-I

Unfallstelle: Bergstr. 24 (Dornberg)

Stadtteil: Dornberg

Baulast: Straßen.NRW

Vermerk:

Der tödliche Unfall ereignete sich am 05.09.2024. Ein Motorradfahrender verunglückte tödlich, als er in einer Kurve ein Auto überholte. Anschließend verlor er die Kontrolle über sein Fahrzeug und prallte in den Gegenverkehr. Die außerorts liegende Strecke weist ein starkes Gefälle und viele Kurven auf. Es handelt sich um eine beliebte Strecke für Motorradfahrende, da aktuell eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/ h erlaubt ist. Auf der Bergkuppe befindet sich die Ortsgrenze zu Gütersloh. Auf der Gütersloher Seite wurde eine Unfallhäufungslinie gemeldet. Die Kollegen wollen eine Griffigkeitsmessung durchführen und weitere Maßnahmen entscheiden. Da die Strecke auch Bielefeld betrifft, ist geplant sich ortsübergreifend abzustimmen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung und ein Überholverbot stehen zur Diskussion.



Protokoll der Unfallkommission aufgrund eines tödlichen Unfalls

Sitzung am: 23.01.2025 UK 2025-I

Unfallstelle: Schopketalweg 72

Stadtteil: Sennestadt

Baulast: Stadt Bielefeld

Vermerk:

Der tödliche Unfall ereignete sich am 16.10.2024. Zeugen für diesen Unfall nicht, daher lässt sich der Unfallhergang lediglich vermuten. Danach kam der Verunglückte gegen 6 Uhr morgens bei Dunkelheit in der Linkskurve rechts von der Fahrbahn ab, fuhr durch das vermutlich offen stehende Weidetor und prallte auf den dahinter liegenden 2,5 m hohen Erdhügel. Es wurde im Nachgang festgestellt, dass der Helm nicht ausreichend gesichert worden sei. Der Fahrer fuhr des weiteren ohne Fahrerlaubnis und stammte nicht aus Bielefeld. Es handelt sich um einen Alleinunfall, dessen Hergang nicht eindeutig zu bestimmen ist.