Stadt Bielefeld, Amt für Verkehr, 660.24, Tel. 0521-51-3814

Anlass-Protokoll der Unfallkommission 2026-I

Sitzung am: 05.03.2026

Übersicht der polizeilich gemeldeten Unfallhäufungsstellen

Nr.	UHS	Unfallhäufungsstelle / -linie	Betrachtung	Stadtteil
1	001/ 24-26	Waldhof / Am Bach / Neustädter Straße	3 Jahre	Mitte
2	021 / 2025	Eckendorfer Straße / Finkenstraße	1 Jahr	Mitte
3	020 / 23-25	Am Pfarracker / Engersche Straße / Sieboldstraße	3 Jahre	Schildesche
4	019 / 2025	Bechterdisser Straße / Laßheider Weg	1 Jahr	Stieghorst
5	002 /24-26	Potsdamer Str. / Friedrich Hagemann-Str.	3 Jahre	Heepen

Übersicht der gemeldeten tödlichen Unfällen:

Nr.	Örtlichkeit	Datum
1	Beckendorstraße 131	21.12.2025

Stadt Bielefeld, Amt für Verkehr, 660.24, Tel. 0521-51-3814

Anlass-Protokoll der Unfallkommission

Sitzung am: 05.03.2026 **UK 2026-I** **UHS:** 001 / 24 - 26

Unfallstelle: Waldhof / Am Bach / Neustädter Straße **Stadtbezirk:** Mitte

Baulast: Stadt Bielefeld

Vorjahre: 2017-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 je Kategorie 1 - 4 (+ 5)					verteilt auf Unfalltypen 1-7 (Kt. 1-4)								davon unter Beteil. Fußg. / Radf. (Kt. 1-3)		
Unfall-daten	**1** Getötet	**2** Schwer-verletzt	**3** Leicht verletzt	**4** Schwerwieg. mit Sachsch.	**Σ** **1 - 4**	**5** Sonst. Sach-schaden	**1** Fahrunfall	**2** Abbiegeunfall	**3** Ein-biegen/ Kreuzen	**4** Fahrbahnüber-schreiten	**5** durch ruhenden Verkehr	**6** im Längsverkehr	**7** Sonst. Unfall	**1** Getötet	**2** Schwer-verletzt	**3** Leicht-verletzt
2024			**2**		**2**			**2**								**2**
2025			**3**		**3**			**1**	**1**	**1**						**3**
Σ			**5**		**5**			**3**	**1**	**1**						**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.*	Die Beschilderung und Markierung ist widersprüchlich. Die Haltlinie vor dem Stoppschild wurde nach einer Baumaßnahme nicht wieder hergestellt. Überflüssigerweise gibt es eine Fahrradschleuse. Des Weiteren hängt das Verkehrszeichen 301 ("Vorfahrt") aus FR Neustädter Str. sehr hoch (3,5 m) und ist verdreht. Eine sichere Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr fehlt. Dieser braucht aufgrund der Straßenbreite sehr lange, um die Straße zu queren, da der nächste Fußgängerüberweg (FGÜ) weiter entfernt ist.	**X**	Nachmarkierung Haltlinie vor Stoppschild, Markierung VZ 295 zur Fahrbahnteilung und Demarkierung Fahrradschleuse VZ 301 tiefer hängen Anordnung Aufhebung Linksabbieger "Am Bach" in der Neustädter Straße südwärts in FR Waldhof Umsetzung Anordnung Aufhebung Linksabbieger "Am Bach" in der Neustädter Straße südwärts in FR Waldhof Herstellung provisorische Verkehrsinsel. Sofern diese vom Fußverkehr erfolgreich angenommen wird: Dauerhafte Herstellung. Sofern diese nicht erfolgreich angenommen Planung Umgestaltung Kreuzung	660.23 660.23 660.24 660.23 660.23 660.22
Übersichtlichkeit *Alle Verkehrsteilnehmenden müssen feststellen können, ob und von wo andere Verkehrs-teilnehmende kommen. Problematisch kann auch eine zu gute Übersichtlichkeit sein. Prinzip: "Sehen & gesehen werden"*	Die Sicht ist wegen eines Baugerüstes rechts sowie Mülltonnen, Beet und Fahrradbügel linksaus der Neustädter Straße in Fahrtrichtung Waldhof und Niederwall eingeschränkt. Da der linksabbiegende Verkehr aus der Neustädter Straße aufgrund der fehlenden Haltline direkt vor dem Stoppschild hält,wird die Sicht auf den Radverkehr und Fußverkehr auf dem Radweg und den Gehweg nach links verdeckt.	**X**	sh. Begreifbarkeit	
Befahrbarkeit *Allen Verkehrsteilnehmenden müssen ausreichende Bewegungsräume zur Verfügung ge-stellt werden, die angemessen dimensioniert sind und den fahrgeometrischen und -dynamischen Anforderungen genügen. (Einheit von Bau & Betrieb) Problematisch kann auch eine zu gute Befahrbarkeit sein.*	Es gibt zu viel Fläche für Linksabbieger aus der Neustädter Straße in die Straße "Am Bach", was zu einer zu guten Befahrbarkeit der Einmündung durch die separate Linksabbiegespur führt.	**X**	sh. Begreifbarkeit	

Stadt Bielefeld, Amt für Verkehr, 660.24, Tel. 0521-51-3814

Anlass-Protokoll der Unfallkommission

Sitzung am: 05.03.2026 **UK 2026-I** **UHS:** 021 / 2025

Unfallstelle: Eckendorfer Straße / Finkenstraße **Stadtbezirk:** Mitte

Baulast: Stadt Bielefeld

Vorjahre:

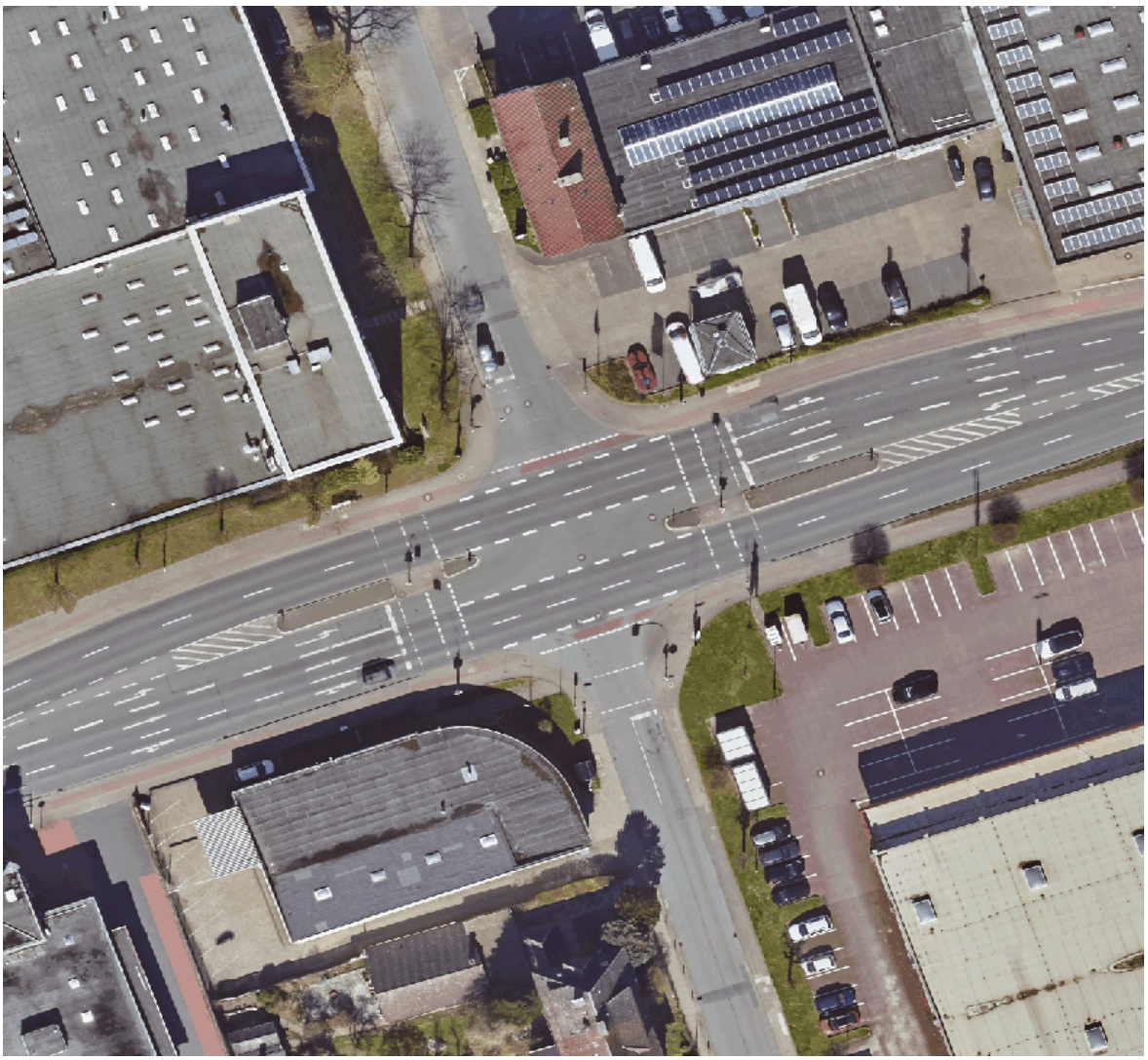
X	**1-Jahres-Betrachtung** *(mind. 3 Unfälle der Kat. 1-4 gleichen Typs)*
	3-Jahres-Betrachtung *(mind. 3 Unfälle der Kat. 1-2)*
	3 Jahres-Betrachtung (*mind. 5 Unfälle der Kat. 1-3 unter Beteil. Fußgänger / Radfahrer)*

Unfallbild:

Anzahl der Unfälle je Kategorie 1 - 4 (+ 5)					verteilt auf Unfalltypen 1-7 (Kt. 1-4)									davon unter Beteil. Fußg. / Radf. (Kt. 1-3)		
Unfall-daten	1 Getötet	2 Schwer-verletzt	3 Leicht verletzt	4 Schwerwieg. mit Sachsch.	Σ 1 - 4	5 Sonst. Sach-schaden	1 Fahrunfall	2 Abbiegeunfall	3 Ein-biegen/ Kreuzen	4 Fahrbahnüber-schreiten	5 durch ruhenden Verkehr	6 im Längsverkehr	7 Sonst. Unfall	1 Getötet	2 Schwer-verletzt	3 Leicht-verletzt
2025			1	2	3				3							
Σ			1	2	3				3							

Analyse des Verkehrsraumes Prüfung auf	Ergebnis	kausal	Beschluss (geeignet, angemessen, durchsetzbar)	Umsetzung 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 Verkehrs-teilnehmende kommen. Problematisch kann auch eine zu gute Übersichtlichkeit sein. Prinzip: "Sehen & gesehen werden"*				
Befahrbarkeit *Allen Verkehrsteilnehmenden müssen ausreichende Bewegungsräume zur Verfügung ge-stellt werden, die angemessen dimensioniert sind und den fahrgeometrischen und -dynamischen Anforderungen genügen. (Einheit von Bau & Betrieb) Problematisch kann auch eine zu gute Befahrbarkeit sein.*	Der Straßenverlauf in Fahrtrichtung Eckendorfer Str. ist sehr gut sichtbar und Verkehrsteilnehmende neigen möglicherweise dazu, mehr Gas zu geben, was zu Rotlichtverstößen führt.			

Der DTV (Durchschnittlicher Tagesverkehr) beträgt 16.448 Kfz/ 24 h. In der Verkehrsbelastungsklasse 2 (15.000 - 30.000 Kfz/ 24 Std.) werden jedoch 4 und nicht 3 Unfälle benötigt, um eine Unfallhäufungsstelle auszulösen. Die Unfallkommission beschließt daher die Örtlichkeit nicht als Unfallhäufungsstelle zu behandeln.



Stadt Bielefeld, Amt für Verkehr, 660.24, Tel. 0521-51-3814

Anlass-Protokoll der Unfallkommission

Sitzung am: 05.03.2026 **UK 2026-I** **UHS:** 019 / 2025

Unfallstelle: Bechterdisser Straße / Laßheider Weg **Stadtbezirk:** Stieghorst

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 je Kategorie 1 - 4 (+ 5)					verteilt auf Unfalltypen 1-7 (Kt. 1-4)									davon unter Beteil. Fußg. / Radf. (Kt. 1-3)		
Unfall-daten	**1** Getötet	**2** Schwer-verletzt	**3** Leicht verletzt	**4** Schwerwieg. mit Sachsch.	**Σ 1 - 4**	**5** Sonst. Sach-schaden	**1** Fahrunfall	**2** Abbiegeu nfall	**3** Ein-biegen/ Kreuzen	**4** Fahrbahnüber-schreiten	**5** durch ruhenden Verkehr	**6** im Längsverkehr	**7** Sonst. Unfall	**1** Getötet	**2** Schwer-verletzt	**3** Leicht-verletzt
2025			3		**3**				3							
Σ			3		**3**				3							

Analyse des Verkehrsraumes Prüfung auf	Ergebnis	kausal	**Beschluss** (geeignet, angemessen, durchsetzbar)	**Umsetzung** 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 Verkehrs-teilnehmende kommen. Problematisch kann auch eine zu gute Übersichtlichkeit sein. Prinzip: "Sehen & gesehen werden"*				
Befahrbarkeit *Allen Verkehrsteilnehmenden müssen ausreichende Bewegungsräume zur Verfügung ge-stellt werden, die angemessen dimensioniert sind und den fahrgeometrischen und -dynamischen Anforderungen genügen. (Einheit von Bau & Betrieb) Problematisch kann auch eine zu gute Befahrbarkeit sein.*				

Bei dem Unfall Nr. 2 handelt es sich um einen Abbiegeunfall. Damit liegen keine 3 Unfälle des gleichen Grundtyps vor, die die Unfallhäufungsstelle auslösen würden. Die Unfallkommission beschließt die Örtlichkeit nicht als Unfallhäufungsstelle zu behandeln.

Anlass-Protokoll der Unfallkommission

Sitzung am: 05.03.2026 **UK 2026-I** **UHS:** 020 / 23-25

Unfallstelle: Am Pfarracker / Engersche Str. / Sieboldstr. **Stadtbezirk:** Schildesche

Baulast: Stadt Bielefeld

Vorjahre:

	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 je Kategorie 1 - 4 (+ 5)					verteilt auf Unfalltypen 1-7 (Kt. 1-4)									davon unter Beteil. Fußg. / Radf. (Kt. 1-3)		
Unfall-daten	**1** Getötet	**2** Schwer-verletzt	**3** Leicht verletzt	**4** Schwerwieg. mit Sachsch.	**Σ 1 - 4**	**5** Sonst. Sach-schaden	**1** Fahrunfall	**2** Abbiegeunfall	**3** Ein-biegen/ Kreuzen	**4** Fahrbahnüber-schreiten	**5** durch ruhenden Verkehr	**6** im Längsverkehr	**7** Sonst. Unfall	**1** Getötet	**2** Schwer-verletzt	**3** Leicht-verletzt
2023			2		**2**		1		1							**2**
2024			2		**2**				2							**2**
2025			2		**2**				2							**2**
Σ			6		**6**		1		5							**6**

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 Sieboldstraße ist eine Gehwegüberfahrt in den Kreisverkehr (KRV) hinein. Es ist auf Grund der Lage und Gestlatung des Astes nicht erkennbar, dass der Verkehr von dort in den KRV einfährt. Der Zaun versperrt die Sicht auf die Ausfahrt. Diese ist nicht im spitzen Winkel (90 Grad) auf die Mitte der Kreisverkehrsinsel ausgerichtet.	**X**	Prüfung Beleuchtung Sieboldstraße. Wenn diese zu niedrig ist: Nachrüstung Beleuchtung	660.23
Begreifbarkeit *Die Verkehrsteilnehmenden müssen frühzeitig begreifen können, wie sie sich verhalten sollen.*				
Übersichtlichkeit *Alle Verkehrsteilnehmenden müssen feststellen können, ob und von wo andere Verkehrs-teilnehmende kommen. Problematisch kann auch eine zu gute Übersichtlichkeit sein. Prinzip: "Sehen & gesehen werden"*	Aus der Engerschen Str. aus FR Innenstand ist der Radverkehr aus Sieboldstraße nicht gut zu sehen oder erst sehr spät zu sehen. Der Radverkehr fährt geradeaus sehr viel schneller als in Schrittgeschwindigkeit aus dem Verkehrsberuhigten Bereich in den Kreisverkehr ein. Zudem müssen Zweiräder kaum ablenken um die Mittelinsel zu umfahren. Die Mittelinsel des Kreisverkehrs ist sehr niedrig bepflanzt, was dazu führt, dass Verkehrsteilnehmende über den Kreisverkehr sehen können und dazu neigen schneller zu fahren. In der Dämmerung und in der Dunkelheit ist die Ausfahrt der Sieboldstraße nicht beleuchtet. Auf der Ecke befindet sich ein Zaun der die Sicht nimmt. Nach Bebauungsplan ist eine Grundstückseinfriedung von maximal 0,7 m erlaubt.	**X**	Anfrage an den Umweltbetrieb, ob eine höhere Bepflanzung möglich und umsetzbar ist Anordnung Aufhebung der Sperrpfosten zur Abbindung mittig in der Sieboldstraße. Dafür Anordnung einer Umlaufsperre an die Einmündung der Sieboldstraße in dem Kreisverkehr. Die Öffunung der Umlaufsperre in den KRV soll auf der linken Seite sein um die Geschwindigkeit zu reduzieren u Umsetzung Anordnung Aufhebnung der Sperrpfosten zur Abbindung mittig in der Sieboldstraße. Umsetzung Anordnung Umlaufsperre an der Einmünding der Sieboldstraße in den Kresiverkehr. Die Öffunung der Schranke in den KRV soll auf der linken Seite sein. Die Umfahrbahnkeit der Sperre soll verhindert werden. Öffentlichkeitsarbeit zur Information der Anlieger und der Marienschule der Ursulinen (Anschreiben fertigen) Rücksprache mit 660.23, nach Lieferung der Umlaufschranken	660.24 660.24 660.23 660.24
Befahrbarkeit *Allen Verkehrsteilnehmenden müssen ausreichende Bewegungsräume zur Verfügung gestellt werden, die angemessen dimensioniert sind und den fahrgeometrischen und -dynamischen Anforderungen genügen. (Einheit von Bau & Betrieb) Problematisch kann auch eine zu gute Befahrbarkeit sein.*	Die Befahrbarkeit des KRV ist zu gut. Durch ein zu geringes Ablenkmaß an allen Ausfahrten außer "Am Pfarracker" wird der gepflasterte Innenring überfahren. Es ist kein Innenring mit Breitstrich markiert. Aus der Engerschen Straße aus FR stadteinwärts kommend, werden Kfz-Fahrende nach rechts in die Aufstellung gedrängt, was den Blick nach links auf die aus der Sieboldstraße fahrenden Radfahrer zusätzlich erschwert.	**X**	Prüfung des Ablenkmaßes & der Schleppkurven für den Busverkehr im KRV bzw. bzw. Mittelinsel und Erstellung Plan Markierung Breitstrich um den Innenring nach Plan	660.22 660.23

Stadt Bielefeld, Amt für Verkehr, 660.24, Tel. 0521-51-3814

Anlass-Protokoll der Unfallkommission

Sitzung am: 05.03.2026 **UK 2026-I** **UHS:** 002 / 24-26

Unfallstelle: Potsdamer Str. / Friedrich-Hagemann-Str. **Stadtbezirk:** 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 je Kategorie 1 - 4 (+ 5)					verteilt auf Unfalltypen 1-7 (Kt. 1-4)									davon unter Beteil. Fußg. / Radf. (Kt. 1-3)		
Unfall-daten	1 Getötet	2 Schwer-verletzt	3 Leicht verletzt	4 Schwerwieg. mit Sachsch.	Σ 1 - 4	5 Sonst. Sach-schaden	1 Fahrunfall	2 Abbiegeunfall	3 Ein-biegen/ Kreuzen	4 Fahrbahnüber-schreiten	5 durch ruhenden Verkehr	6 im Längsverkehr	7 Sonst. Unfall	1 Getötet	2 Schwer-verletzt	3 Leicht-verletzt
2024		1			1								1			
2025		2			2			1	1							
Σ		3			3			1	1				1			

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 Verkehrs-teilnehmende kommen. Problematisch kann auch eine zu gute Übersichtlichkeit sein. Prinzip: "Sehen & gesehen werden"*				
Befahrbarkeit *Allen Verkehrsteilnehmenden müssen ausreichende Bewegungsräume zur Verfügung ge-stellt werden, die angemessen dimensioniert sind und den fahrgeometrischen und -dynamischen Anforderungen genügen. (Einheit von Bau & Betrieb) Problematisch kann auch eine zu gute Befahrbarkeit sein.*				

Es handelt sich um ein atypisches Unfallbild (Fahrtüchtigkeit fraglich, Alleinunfall, kurioser Fall). Diese Unfälle entfallen aus der Betrachtung. Die Unfallkommission beschließt die Örtlichkeit nicht als Unfallhäufungsstelle zu behandeln.

Stadt Bielefeld, Amt für Verkehr, 660.24, Tel. 0521-51-3814

Protokoll der Unfallkommission aufgrund eines tödlichen Unfalls

Sitzung am:	05.03.2026	UK 2026-I	
Unfallstelle:	Beckendorfstraße 131	**Stadtteil:**	Jöllenbeck
Baulast:	Stadt Bielefeld		

Vermerk:
Am 21.12.2025 befahren drei Motorrad-Fahrer aus Fahrtrichtung Jöllenbeck die Beckendorfstraße. Auf Höhe Nr. 131 im Kurvenbereich kommt ein Motorradfahrer zu Fall und rutscht unter die Leitplatte. Er verstirbt noch an der Unfallstelle. Bei dem verunglückten Motorrad handelte es sich um eine neues Modell mit guter Sicherheitsausstattung. Es wurde bereits eine 2. Leitplatte im Kurvenbereich unter die bestehende montiert. Sollte sich noch einmal ein Unfall ereignen, würden künftige Unfallfolgen erheblich gemildert werden.