

Bielefeld, 15. August 2020

An die Bezirksvertretung Stieghorst
z. Hd. des Vorsitzenden
Herrn Schäffer

Bürgergemeinschaft Dingerdisser Str.

Amt für Verkehr – zur Kenntnis

Sehr geehrter Herr Schäffer, sehr geehrte Mitglieder der BV Stieghorst,

bei der Bürgerversammlung zum Ausbau der Dingerdisser Straße im November des vergangenen Jahres hatte die Bürgergemeinschaft im Rahmen einer ausführlichen Dokumentation 10 Fragen an das Amt für Verkehr gerichtet, die in der Bürgerversammlung sämtlich ohne Antwort geblieben waren. Nach einer Erinnerung unsererseits kam nun nach 9 Monaten eine Kurzbeantwortung, die allerdings nach Form und Inhalt nicht unwidersprochen bleiben kann.

Wir hatten gefragt:

1. Welche Maßnahmen hat die Stadt Bielefeld zur Instandhaltung/Unterhaltung der Dingerdisser Straße (Am Bredenbusch/Dingerdisser Heide) in den letzten 40 Jahren unternommen?

Das Amt für Verkehr (AfV schreibt:

Die Straßenunterhaltung des Amtes für Verkehr hat im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht Schlaglöcher und schadhafte Stellen provisorisch geflickt. Eine Dokumentation dazu gibt es nicht.

Wir erwidern:

Herr Homann vom AfV teilt mit, dass in der Dingerdisser Str. seit 40 Jahren nichts anders getan wurde, als „provisorisch geflickt“.

Laut Bundesanstalt für Straßenwesen BAST 2020 existiert seit 1990 das Regelwerk der koordinierten Erhaltungsplanung (KEP) von Fahrbahnen. Seit 2001 ist der Erhalt von Straßenbefestigungen bundeseinheitlich geregelt, was also auch für Bielefeld gilt. Hier müssten kommunalspezifische Regelungen, die mit dem Regelwerk des Bundes konform gehen, vorliegen.

Mit Ausnahme von Flickwerk an der Dingerdisser Str. wurde nichts unternommen, um die Straße instand zu halten. Dieses Versäumnis der Stadt soll nun den Anwohnern zur Last gelegt werden. Wir erheben Einspruch!

Wir zitieren die Beschlussvorlage für die Sitzung der BV für den 20.08.2020 - Punkt IV.
Das Amt für Verkehr lässt den Straßenzustand im Rahmen der Inventur durch Befahrung feststellen. Sollte sich durch diese Ermittlung ergeben, dass sich der Straßenzustand verschlechtern (sic!) hat, müsste sie im Rahmen der Inventur abgewertet werden. Dann können unter bestimmten Vorgaben „Rückstellungen für unterlassene Instandhaltungen“ gebildet werden. Es wird auf dem Straßenabschnitt eine neue Asphaltdeckschicht eingebaut. Der Straßenabschnitt wird nicht abgewertet. Das Bilanzvermögen Straße-Wege-Plätze bleibt für den Straßenabschnitt erhalten. Anliegerbeiträge entstehen hierdurch nicht.

Die Dingerdisser Str. hätte also durch fehlende Instandhaltungsmaßen abgewertet werden müssen. Inwieweit ist dieses erfolgt? Rückstellungen in welcher Höhe sind durch unterlassene Instandhaltungen gebildet worden?

Wir hatten gefragt:

2. Etwa 1994 wurden 2,3 km Dingerdisser Straße instandgesetzt. Die letzten 350 m waren ausgenommen. Warum ist die Stadt auf diesem Abschnitt ihrer Verpflichtung nicht nachgekommen?

Das AfV schreibt:

In dem Bereich liegt ein ungebundener Straßenoberbau vor, der nicht tragfähig ist.

Wir erwidern:

Die Frage bezieht sich auf 1994! Sie meinen, es lag ein ungebundener Straßenoberbau vor? Demnach müsste im weiteren Straßenverlauf der Dingerdisser Str. 1994 ein gebundener Straßenoberbau vorgelegen haben!?! Dies ist bei 100% identischer Belastung in den beiden Abschnitten nicht nachvollziehbar! Warum sollte der Oberbau in den letzten 350 m plötzlich ungebunden gewesen sein?

Aus unserer Sicht deutet das eher auf die unterlassenen Erhaltungsmaßnahmen hin. Außerdem ist die Tragschicht so stabil, dass bislang keine Spurrinnen (dauerhafte Deformierungen) entstanden sind.

Worauf stützt das AfV seinen Satz, der überhaupt nicht begründet wird?

Wir hatten gefragt:

3. Welche verkehrstechnischen Gesichtspunkte liegen vor, die eine Verbesserung der Dingerdisser Straße rechtfertigen?

Das AfV schreibt:

Gutachten, technisches Regelwerk, Haltbarkeitserfahrungen, regelmäßige notwendige Instandsetzungsarbeiten (siehe Punkt 1), Straßenbegehungen

Wir erwidern:

Wir hätten gerne die Einsicht in die Gutachten und das technische Regelwerk, auf das sich hier bezogen wird. Das sind lediglich vage Hinweise. Wir erwarten nachvollziehbare, detaillierte Begründungen. Wir gehen davon aus, dass eine Sanierung der Asphaltdecke entsprechend der Sanierung, die kürzlich in Teilen der Linnenstraße erfolgt ist, ausreichend ist. Siehe dazu auch das Richert-Gutachten!

Wir hatten gefragt:

4. Wie ist die konkrete Planung incl. Zeitplanung zum Ausbau des Radwegs „Auf dem Busch“?

Das AfV schreibt:

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes und des Vertrages Radentscheid wird ein gesamtstädtisches Umsetzungskonzept erarbeitet. Eine konkrete Planung für die Straße Auf dem Busch liegt nicht vor.

Wir erwidern:

In der Beschlussfassung vom 13.6.19 zur Dingerdisser Straße wurde wie folgt argumentiert: Die Dingerdisser Straße ist Bestandteil des Hauptroutennetzes für den Radverkehr (Alltags- und Freizeitnetz). In der Sitzung der Strategiegruppe Radverkehr am 10. April 2019 wurde die Dingerdisser Straße im Radverkehrsnetz als nahräumige Verbindung eingestuft (Hauptroute, Kategorie II). Einrichtungen für den Fuß- und Radverkehr existieren derzeit nicht. Westlich des Ortseingangs fehlt an der freien Strecke eine gesicherte und komfortable Führung für den Fuß- und Radverkehr abseits des Kfz-Verkehrs mit Anschluss an den bestehenden Geh-/Radweg in Höhe „Auf dem Busch“. **Anlage eines kombinierten Geh-/Radweges auf der Südseite, um perspektivisch den Lückenschluss zu dem Geh-/Radweg in Höhe „Auf dem Busch“ herzustellen.**

Mehr als 1 Jahr später liegt noch keine konkrete Planung für den Radweg vor?

Wir hatten gefragt:

5. Warum soll eine Verbreiterung der Fahrbahn im geplanten Bereich (Tempo 50) vorgenommen werden, obwohl diese im weiteren Straßenverlauf nicht gegeben ist?

Das AfV schreibt:

Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, technisches Regelwerk (RASt 2006)

Wir erwidern:

Diese Antwort ist nicht nachvollziehbar: Hat sich mit dem Errichten der Tempo 30 Zone - wie von der Bürgergemeinschaft beantragt und von der BV Stieghorst beschlossen -, der Gedanke der Verbreiterung erledigt?

Wir hatten gefragt:

6. Welche alternativen Parkflächen werden ausgewiesen?

Das AfV schreibt:

In Tempo 30 Zonen darf laut STVO auf der Fahrbahn geparkt werden. Alternative Parkflächen sind nicht geplant.

Hier besteht kein weiterer Klärungsbedarf

Wir hatten gefragt:

7. Inwieweit ist ein max. 120 m langer Radweg ohne bisher geplante weitere Anbindung sinnvoll?

Das AfV schreibt:

Die weitere Planung sieht in einer Tempo 30 Zone keinen Radweg vor.

Hier besteht kein weiterer Klärungsbedarf

Wir hatten gefragt:

8. Aus welchem Grund soll die Fahrbahn – ohne erkennbare Fahrspuren – nicht tragfähig sein? Woran machen Sie das fest?

Das AfV schreibt:

Spurrinnen sind nicht entscheidend, vielmehr die Netzrisse und Absackungen. Hier ist von Grundbrüchen auszugehen.

Wir erwidern:

Dass ein Fehlen von Spurrinnen (Deformierungen) als nicht relevant für die Tragfähigkeit der Straße eingestuft wird, ist bei der als vage einzustufenden vorgelegten Argumentation nicht nachvollziehbar. Der Oberbau mit all seinen Schichten gewährleistet doch die Tragfähigkeit der Verkehrsfläche. Wenn nun Unterbau und Oberbau der Dingerdisser Str. nicht tragen würden, müssten durch Busse und LKWs in über 40 Jahren Spurrinnen entstanden sein.

Neben der bislang versäumten Instandhaltung war und ist die Stadt aufgefordert, eine Qualitätssicherung von Baustoffen und Bauausführungen zu betreiben (Kontrollprüfungen nach ZTV Asphalt StB). Wenn die Stadt ihre Kontrollen bei Öffnungen und Wiederverschluss der Asphaltdecke vorgenommen hätte, wären Netzrisse zu vermeiden gewesen (siehe auch das Gutachten von Straßenbauermeister Richert incl. Fotodokumentation, wo die Ausmagerung des Bitumenbindemittels in der Deckschicht und die Setzungen im Bereich der Aufbruchstellen (6.1 und 6.2) auf mangelnde Unterhaltungsmaßnahmen hinweisen).

Wir hatten gefragt:

9. Was ergaben aktuelle und bisherige Kernbohrungen?

Das AfV schreibt:

Zur Erschließung der Baugrundverhältnisse wurden am 31.5.2016 vom Erdbaulabor Dr. Fritz Krause i. o.g. Bereich 8 Kernbohrungen und 4 Rammsondierungen durchgeführt und in dem Geotechnischen Gutachten vom 7.7.2016 niedergeschrieben.

Dem Gutachten ist zu entnehmen, dass die Schottertragschicht von der Stärke nicht ausreichend ist und dass unter der Frostschutzschicht teilweise eine Bodenverbesserung durch einen Bodenaustausch stattfinden muss.

Wir erwidern:

Wir interpretieren die Aussage so, dass die Schotterschicht erweitert werden muss, die Frostschicht jedoch in Ordnung ist. Ein entscheidender Faktor für das Ausmaß der Sanierung ist die Belastungsklasse. Herr Richert legte ausgehend von einer Verkehrszählung über mehrere Tage die BK 10 für die Dingerdisser Str. fest.

Gern möchte die Bürgergemeinschaft das Gutachten einsehen, das auch schon bei der ersten Beschlussvorlage (04.06.2019) im Sinne der Transparenz hätte vorliegen sollen. In welchem Umfang - wieviel Quadratmeter umfassend - sollte ein Bodenaustausch stattfinden? Was meint „teilweise“ denn nun konkret?

Das Gutachten ist von 2016. Im Jahr 2019 wurde wieder gebohrt. Was zeigt das aktuelle Gutachten? Wir möchten auch dieses einsehen!

Wir hatten gefragt:

10. Welche EigentümerInnen sollen zu Zahlungen herangezogen werden?

Das AfV hat diese Frage als einzige (!) ausführlich beantwortet.

Am Schluss gibt das AfV eine Bewertung des von uns beauftragten Gutachtens eines von der Handwerkskammer Ostwestfalen zu Bielefeld öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen für das Straßenbauerhandwerk „Straßenbauermeister N. Richert“ ab, die dem AfV sicher nicht zusteht. Wir gehen davon aus, dass die Dingerdisser Straße entsprechend dem Gutachten und wie es das AfV auf Teilen der Linnenstraße in diesem Jahr praktiziert hat, saniert wird.

Für die Bürgergemeinschaft Dingerdisser Straße

