




Stadt Freiburg im Breisgau · Bürgermeisteramt Dezernat V
Postfach, 79095 Freiburg im Breisgau

FREIE WÄHLER
Rathausplatz 2 -4
79098 Freiburg

- per E-Mail als pdf -

 Stadt Freiburg im Breisgau
Bürgermeisteramt
Dezernat V

T 0761 201-4510
dez-V@freiburg.de
Fehrenbachallee 12
Gebäude A
79106 Freiburg im Breisgau
www.freiburg.de

Ihr Zeichen/Schreiben vom

Unser Aktenzeichen

Ihnen schreibt

Freiburg, den

12.06.2026

Anfrage nach § 24 Abs. 4 GemO zu Sachthemen außerhalb von Sitzungen

hier:

Nachfrage zum Fahrradweg Opfingen – Rissbildung und Ausführung
der Sanierung

Sehr geehrte Frau Stadträtin Zimmermann,
sehr geehrter Herr Stadtrat Vesper,
sehr geehrter Herr Stadtrat Wagner,

vielen Dank für Ihre Anfrage vom 13.05.2026 an Herrn Oberbürgermeister Horn. In
Absprache mit dem Oberbürgermeister antworte ich Ihnen gerne auf Ihre Fragen be-
züglich der Thematik Fahrradweg zwischen Opfingen und Freiburg und den aufgetre-
tenen Rissbildungen und Ausführung der Sanierung.

1. In diesem Zusammenhang ergeben sich für uns noch einige Rückfragen. Sie
führen aus, dass aufgrund der Untergrundsituation langfristig erneut Risse
auftreten könnten. Tatsächlich sind die Rissbildungen jedoch bereits rund drei
bis vier Monate nach Abschluss der Arbeiten sichtbar geworden. Vor diesem
Hintergrund bitten wir um eine genauere Erläuterung, wie es zu einer derart
schnellen Schadensentwicklung kommen konnte. Aus Gesprächen vor Ort
wurde uns zudem berichtet, dass die Arbeiten nach etwa 130 Metern unter-
brochen und später fortgesetzt wurden, möglicherweise unter Verwendung
einer anderen Asphaltmischung. Dies könnte erklären, warum die ersten 130
Meter bislang nicht von Rissen betroffen sind.

Hintergrund der Maßnahme war die Sanierung eines Fahrradweges, bei dem die vor-
handene Untergrund- und Schadenssituation bekannt war. Bereits im Vorfeld wurde
davon ausgegangen, dass vorhandene Rissstrukturen aufgrund der bestehenden
Rahmenbedingungen mittel- bis langfristig erneut an die Oberfläche durchschlagen
können.

Der genaue Zeitpunkt eines solchen Reflexionsrissverhaltens lässt sich jedoch nicht zuverlässig prognostizieren und hängt von verschiedenen Faktoren wie Temperaturwechseln, Verkehrsbelastung und den örtlichen Schichtenverhältnissen ab.

Bezüglich des von Ihnen angesprochenen Bauablaufs ist zutreffend, dass die Arbeiten nach etwa 130 Metern unterbrochen wurden. In diesem ersten Abschnitt wurde im Rahmen eines Pilotversuchs eine Asphaltmischung mit verstärkenden Kunststofffasern erprobt. Im Zuge der Ausführung stellte sich jedoch heraus, dass dieses Verfahren die erwarteten Einbaueigenschaften nicht erreichte und daher nicht weiterverfolgt wurde.

Aus diesem Grund wurde die Ausführung im anschließenden Abschnitt wie geplant fortgesetzt. Das zunächst eingebaute Versuchsmaterial wurde wieder überbaut und durch eine andere Bauweise ergänzt. Hierdurch entstand auf den genannten rund 130 Metern ein deutlich stärkerer Schichtenaufbau, dessen Dicke mehr als doppelt so groß ist, wie im übrigen Abschnitt.

Nach unserer fachlichen Einschätzung, kann dieser verstärkte Aufbau ein wesentlicher Grund dafür sein, dass in diesem Bereich bislang keine vergleichbaren Rissbildungen festgestellt wurden beziehungsweise sich vorhandene Spannungen noch nicht an der Oberfläche zeigen. Ein belastbarer Nachweis hierfür liegt jedoch nicht vor, sodass ein unmittelbarer Zusammenhang nicht abschließend bestätigt werden kann.

Die frühzeitige Rissbildung in den übrigen Bereichen ist vor diesem Hintergrund nicht überraschend, sondern steht grundsätzlich im Einklang mit den bekannten Vorschädigungen und den zu erwartenden Reflexionsrissen aus dem vorhandenen Untergrund. Der unterschiedliche Schichtenaufbau der beiden Abschnitte könnte dabei das unterschiedliche Schadensbild erklären.

2. Aus welchem Anlass wurden die Arbeiten unterbrochen, und kam dabei tatsächlich unterschiedlicher Asphalt zum Einsatz?

Nein, es kam keine andere Asphaltart zum Einsatz.

Die Arbeiten wurden unterbrochen, da im ersten Abschnitt ein faserverstärkter Asphalt im Rahmen eines Pilotversuchs erprobt wurde. Nachdem sich die vorgesehene Verarbeitung nicht wie erwartet umsetzen ließ, wurde dieser Abschnitt überbaut. Dadurch entstand im ersten Abschnitt ein deutlich stärkerer Aufbau mit einer bis zu dreifachen Schichtstärke gegenüber dem übrigen Streckenabschnitt.

3. Welche Gesamtkosten sind bei der damaligen Maßnahme entstanden?

Die Gesamtkosten belaufen sich auf ca. 50.000 € netto.

4. Wie hoch wären die Kosten für eine vollständige Erneuerung gewesen und mit welcher Haltbarkeit wäre in diesem Fall zu rechnen?

Die Kosten für eine vollständige Erneuerung lassen sich nur näherungsweise beziffern, da hierfür ein Vollausbau des Radweges erforderlich gewesen wäre. Für den betreffenden Abschnitt mit einer Länge von etwa 800 m wären unter günstigen Rahmenbedingungen (z. B. tragfähiger Untergrund und keine Altlasten) voraussichtlich Kosten von bis zu 500.000 € entstanden.

5. War der mangelhafte Untergrund schon vor der Sanierung bekannt oder erst während der Sanierung?

Der mangelhafte Zustand des Untergrundes war bereits vor Beginn der Sanierungsmaßnahme bekannt. Ebenso war bekannt, dass vorhandene Risse aufgrund der Schäden im Untergrund innerhalb vergleichsweise kurzer Zeit wieder an die Oberfläche durchschlagen würden. Vor diesem Hintergrund wurde bewusst eine wirtschaftliche Sanierungsvariante gewählt, die sich auf die Erneuerung der oberen Asphaltsschicht in einer Stärke von etwa 3 cm beschränkte.

6. Wurden seitens der ausführenden Firma schriftlich Bedenken angemeldet? Falls ja, welche Maßnahmen wurden daraufhin ergriffen?

Von Seiten der ausführenden Firma wurden zu Recht Bedenken angemeldet, da die ausführende Firma niemals eine Gewährleistung für einen bestehenden Untergrund übernehmen wird. Diese Bedenken wurden zur Kenntnis genommen.

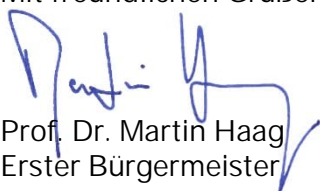
7. Aus welchem Grund war es nicht möglich, die ausführende Firma im Rahmen der Gewährleistung oder anderweitig in Regress zu nehmen?

Seitens des ausführenden Unternehmens wurden erwartungsgemäß Bedenken hinsichtlich des vorhandenen Untergrundes geäußert, da für dessen Zustand keine Gewährleistung übernommen werden kann. Diese Hinweise wurden im Rahmen der Planung und Entscheidungsfindung berücksichtigt. Die Maßnahme wurde dennoch in Kenntnis der bestehenden Randbedingungen und unter Abwägung der Wirtschaftlichkeit umgesetzt. Für sämtliche bei der Maßnahme verwendeten Einbaumaterialien lagen keine Hinweise auf Materialmängel vor. Die eingesetzten Baustoffe entsprechen den einschlägigen technischen Regelwerken, den geltenden technischen Lieferbedingungen sowie den vertraglich vereinbarten Anforderungen. Die ordnungsgemäße Verwendung der Materialien wurde im Rahmen der Bauausführung sichergestellt.

Festzuhalten ist, dass sich der Radweg in einem verkehrssicheren Zustand befindet. Bei der seinerzeit durchgeführten Sanierungsmaßnahme wurde unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit das bestmögliche Ergebnis erzielt. Eine vollständige Erneuerung des Oberbaus bis in die tieferen Schichten war zu keinem Zeitpunkt vorgesehen, da der hierfür erforderliche Aufwand in keinem angemessenen Verhältnis zum Nutzen gestanden hätte. Durch die gezielte Sanierung konnte mit vergleichsweise geringem Mitteleinsatz eine nachhaltige und langfristige Verbesserung des Zustands erreicht werden.

Die übrigen im Gemeinderat vertretenen Fraktionen, Fraktionsgemeinschaften, Gruppierungen und der Einzelstadtrat erhalten Nachricht von diesem Schreiben.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr. Martin Haag
Erster Bürgermeister