



Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **VIII/2026/02734**
Datum: 01.09.2026
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto: 1.51101
Verfasser: FB Stadtentwicklung
und Planung

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten und Stadtentwicklung	13.10.2026	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben	22.10.2026	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	28.10.2026	öffentlich Entscheidung

**Betreff: Änderung des Baubeschlusses VII/2019/00348 GRW-Maßnahme
Elsterradweg Regensburger Straße**

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat beschließt die Änderung des Baubeschlusses VII/2019/00348 und die bauliche Realisierung der GRW-Maßnahme Elsterradweg Regensburger Straße mit fortgeschriebenen Gesamtkosten in Höhe von 1.570.200 €, sowie den barrierefreien Ausbau der beiden Bushaltestellen mit Gesamtkosten in Höhe von 80.600 €.
2. Der Baubeschluss erfolgt vorbehaltlich der Bestätigung des Investitionshaushaltes und der Gewährung des Änderungsbescheides für die GRW-Maßnahmen durch die Investitionsbank.

René Rebenstorf
Beigeordneter

Darstellung finanzielle Auswirkungen

Für Beschlussvorlagen und Anträge der Fraktionen

Finanzielle Auswirkungen

☒ ja

☐ nein

Aktivierungspflichtige Investition

☒ ja

☐ nein

Ergebnis Prüfung kostengünstigere Alternative

Es wurden Fördermittel über das Programm „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur – Tourismus“ beantragt. Eine vorläufige Förderzusage liegt vor. Die Förderquote liegt bei 88 %. Andere Fördermittel stehen nicht zur Verfügung.

Folgen bei Ablehnung

Die Maßnahme ist Bestandteil eines Gesamtpakets zur Förderung der touristischen und wassertouristischen Infrastruktur der Stadt Halle, das neben dem Ausbau des Saale- und Elsterradwegs auch die Errichtung anderer, begleitender Infrastruktur und den Neubau der Saalepforte am Zoo beinhaltet. Der Gesamtwertumfang liegt bei ca. 32 Mio Euro. Die Förderzusage ist u.a. an den Nachweis eines Durchführungsbeschlusses gebunden. Bei Nichteinhaltung oder Nichtumsetzung von Einzelmaßnahmen wäre unter Umständen die Förderwürdigkeit des Gesamtpakets oder die Höhe der Förderquote in Frage gestellt. Bereits verausgabte Planungsmittel sowie die Kosten der bereits durchgeführten Vorleistungen wären dann mit einem höheren Eigenanteil oder zu 100 % über Eigenmittel der Stadt zu finanzieren.

A	Haushaltswirksamkeit HH-Jahr ff.	Jahr	Höhe (Euro)	Wo veranschlagt (Produkt/Projekt)
---	----------------------------------	------	-------------	--------------------------------------

Ergebnisplan	Ertrag (gesamt)			
	Aufwand (gesamt)			
Finanzplan	Einzahlungen (gesamt)	2027	120.100,00	8.54101110.705
		2028	1.249.300,00	8.54101110.705
		2026 - 2028	80.600,00	8.54702010.705
		anteilig		anteilig
	Auszahlungen (gesamt)	bis 2025 finanziert	46.145,10	8.54101110.700
		2026 HH-Rest	90.600,00	8.54101110.700
		2027	899.500,00	8.54101110.700
		2028	533.900,00	8.54101110.700
		2026 - 2028	80.600,00	8.54101085.700
		anteilig		anteilig

B Folgekosten (Stand:		ab Jahr	Höhe (jährlich, Euro)	Wo veranschlagt (Produkt/Projekt)
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	Ertrag (gesamt)			
	Aufwand (ohne Abschreibungen)	2028	3.100,00	1.54101/52210100
	Aufwand (jährliche Abschreibungen)			

Auswirkungen auf den Stellenplan	☐ ja	☒ nein
Wenn ja, Stellenerweiterung:		Stellenreduzierung:
Familienverträglichkeit:	☒ ja	
Gleichstellungsrelevanz:	☒ ja	

Klimawirkung:	☐ positiv	☒ keine	☐ negativ
---------------	----------------------------------	---	----------------------------------

Der Ausbau des Radweges Regensburger Straße dient der Förderung der Radverkehrsinfrastruktur und damit der klimafreundlichen Mobilität.
Die durch die Maßnahme verursachten Eingriffe werden durch geeignete Kompensationsmaßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen.

Haushaltskonsolidierungsrelevant	☒ ja	☐ nein
----------------------------------	--	-------------------------------

Erläuterung:

Die Maßnahme kann durch Fördermittel aus dem Förderprogramm Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ GRW) - Vorhaben: „Ergänzung und Verbesserung der touristischen und wassertouristischen Infrastruktur in Halle (Saale)“ finanziert werden. Andere Fördermittelquellen stehen nicht zur Verfügung. Wird das Vorhaben nicht umgesetzt muss die Stadt, die bereits getätigten Ausgaben mit Eigenmitteln selbst tragen. Darüber hinaus wird die Förderfähigkeit des Gesamtmaßnahmenpaketes gefährdet, wodurch ggf. auch hier die bereits verausgabten Kosten der andern Einzelprojekte durch Eigenmittel der Stadt finanziert werden müssten.

Zusammenfassende Sachdarstellung und Begründung

GRW-Maßnahme – Elsterradweg Regensburger Straße

- Änderung Baubeschluss -

Der GRW-Förderantrag zielt darauf ab, das touristische Potential der Stadt weiter zu entwickeln und die touristische Infrastruktur auszubauen. Ein Maßnahmenswerpunkt liegt auf dem weiteren Ausbau der touristischen Radwege im Stadtgebiet. Mit den beantragten Fördermitteln kann der Ausbau sowohl des Saale- als auch des Elster-Radwanderweges im gesamten Stadtgebiet durchgängig fertiggestellt werden.

Der Elsterradwanderweg, der von seiner Quelle an der tschechischen Grenze bis zur Mündung in die Saale ca. 250 km Streckenlänge umfasst, endet im Stadtgebiet. Der hallesche Abschnitt umfasst ca. 7 km. Im Bestand wird der Elsterweg beinahe ausschließlich entlang von Straßen geführt, meist ohne separate Abgrenzung und teilweise in einem schlechten Ausbauzustand. Beim Elsterradweg liegt das Ziel der Antragstellung darin, die Trassenführung überhaupt erst einmal in Flussnähe zu verlagern und den Weg abschnittsweise in landschaftlich reizvolle Bereiche in Ufernähe zu führen. Dies ist aufgrund hoher Naturschutzauflagen nur in Teilen möglich. In den restlichen Abschnitten sollen durch Straßenausbau bzw. durch die Einordnung von straßenbegleitenden Radwegen die Oberflächen zumindest fahrradfreundlich gestaltet werden.

Im ersten Abschnitt soll der Elsterradweg, beginnend an der Stadtgrenze, etwa 1230 m entlang der Regensburger Straße auf eine neue, kürzere Trasse verlagert werden. Ausschlaggebend war hier die Möglichkeit, mit einem Asphaltbelag eine nutzungsfreundliche Alternative zum Kopfsteinpflaster der bestehenden Trasse anbieten zu können. Die Trasse wird auf der Nordseite überwiegend als Gehweg / Radfahrer frei im 2-Richtungsverkehr entstehen. Zwischen Karl-Meißner-Straße und dem Bauende an der Straße Zum Burgholz wird sie beidseitig im 1-Richtungsverkehr geführt. Ab der Straße Zum Burgholz verschwenkt die Trasse wieder auf die vorhandene Wegeführung auf Nebenstraßen, da die Regensburger Straße im weiteren Verlauf zu schmal für separate Radwegeanlagen wird. Die im Ausbaubereich vorhandenen 2 Bushaltestellen sollen barrierefrei ausgebaut und der Wertstoffcontainerplatz geringfügig verlagert und erneuert werden.

Die durch die Trasse verursachte Versiegelung wird an anderer Stelle im Stadtgebiet wieder ausgeglichen. Einer der vorhandenen Straßenbäume muss aus Platzgründen gefällt werden. Als Ersatz werden 2 neue Hochstämme gepflanzt.

Die Änderung des Baubeschlusses VII/2019/00348 vom 18.12.2019 wird auf Grund gestiegener Kosten infolge der Baupreisfortschreibung für die baulichen Leistungen und einer entsprechenden Anpassung der Planungshonorare erforderlich. Außerdem musste der geplante Ausbau der Bushaltestellen im Haushalt neu eingeordnet werden, da dieser mit Zuwendungsbescheid vom 28.12.2023 als nichtförderfähig eingestuft wurde.

1 Anlass der Planung / Entwicklungsziele

Ziel ist es, die für die touristische Entwicklung relevanten und überregional bedeutsamen Flussradwanderwege an Elster und Saale durchgängig im gesamten Stadtgebiet auf einen einheitlichen, sicheren und funktionsfähigen Ausbaustandard zu heben und abschnittsweise auf ufernähere und möglichst autofreie Trassen zu verlagern. Im Stadtgebiet konnten in den letzten Jahren zwar bereits einige Trassenabschnitte saniert und ausgebaut werden, nach wie vor gibt es aber auch qualitativ stark abfallende Wegebereiche, die sowohl im Hinblick auf Attraktivität und Nutzungsfreundlichkeit, vor allem aber auf Grund ihres Zustandes

problematisch sind.

Für den Elsterradweg trifft dies u. a. auf den Streckenabschnitt in Osendorf zu. Hier wird die Trasse im Moment abseits der Regensburger Straße über weniger stark befahrene Nebenstraßen durch die Ortslage geführt. Von der Fritz-Kießling-Straße aus führt der Radweg über die Karl-Meißner Straße, die aber mit Kopfsteinpflaster befestigt ist, was die Benutzungsfreundlichkeit sehr stark einschränkt. Eine Ertüchtigung des Abschnittes durch einen separat geführten Radfahrstreifen ist dort aufgrund der räumlichen Enge nicht möglich. Daher soll eine alternative, direkter geführte und kürzere Strecke entlang der Regensburger Straße mit einer Asphaltoberfläche ausgebaut und der Elsterradweg zukünftig auf diese Trasse verlegt werden.

2 Entwurfslösung

Der Elsterradweg wird auf der Nordseite der Regensburger Straße als „Gehweg - Radfahrer frei“ mit einer Asphaltoberfläche mit Zweirichtungsverkehr ausgebaut, lediglich der Abschnitt zwischen der Straße Zum Burgholz und der Regensburger Straße 106 sind beidseitig als 1-Richtungsverkehr ausgebaut.

Aus Platzgründen ist die Herstellung eines separaten Gehwegs und eines Radwegs nicht möglich.

Der „Gehweg - Radfahrer frei“ wird mit einer Regelbreite von 3,00 m hergestellt. Die Randbereiche bis zur vorhandenen Mauer werden mit einer wassergebundenen Decke befestigt.

Für den „Gehweg - Radfahrer frei“ ist folgender grundhafter Aufbau vorgesehen:

4 cm Asphaltdeckschicht AC 8 DN, 50/70
8 cm Asphalttragschicht AC 22 TN 50/70
28 cm Schottertragschicht B1 0/32 $E_{v2} \geq 100$ MPa
40 cm Gesamtdicke

In den Grundstückszufahrten wird die Gesamtaufbaustärke auf 50 cm für PKW- und 60 cm für LKW-zufahrten erweitert. Der Belag wird in Anlehnung an das Bestandsmaterial in Asphalt oder Betonsteinpflaster hergestellt.

Es sind Bodenverbesserungsmaßnahmen zur Erreichung der Mindesttragfähigkeit des Planums erforderlich.

Als Zusatzmaßnahme, die nicht aus dem Programm „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur – Tourismus förderfähig ist, werden die beiden Bushaltestellen auf der Nordseite werden mit Busborden barrierefrei ausgebaut.

Für die Warteflächen der Haltestellen ergibt sich gemäß RStO12, Tafel 6, Zeile 1 folgender grundhafter Aufbau:

8 cm Betonsteinpflaster
4 cm Pflasterbettung
15 cm Schottertragschicht B1 0/32 $E_{v2} \geq 120$ MPa
23 cm Frostschutzschicht B2 0/45, $E_{v2} \geq 100$ MPa
50 cm Gesamtdicke

Die Entwässerung der geplanten Flächen erfolgt über Straßeneinläufe in den vorhandenen Mischwasserkanal. Vor verschiedenen Grundstückszufahrten und Grundstückszugängen müssen Entwässerungsrinnen gesetzt und über separate Anschlussleitungen an den vorhandenen Mischwasserkanal angeschlossen werden.

Durch den Ausbau der bislang weitgehend un- oder teilbefestigten Nebenflächen werden zusätzliche Flächen versiegelt. Der Ausgleich erfolgt aus dem Flächenpool „Kleingartenanlage Saaletal-Lettin“. Hier wurde im Rahmen einer

Hochwasserfolgemaßnahme die Kleingartenanlage rückgebaut und Flächen entsiegelt. Auf der Nordseite, bei Station 0+308 muss im Kurvenbereich aus Platzgründen ein Baum gefällt werden. Der Ausgleich erfolgt im Rahmen der Baumschutzsatzung der Stadt Halle durch die Neupflanzungen von zwei großkronigen Laubbäumen mit einem Stammumfang von 18-20 cm.

Darüber hinaus werden in der Regensburger Straße zur Vervollständigung der Baumreihe 5 weitere Bäume neu gepflanzt. Diese Pflanzungen dienen dem externen Ausgleich anderer GRW-Maßnahmen.

3	Anlass der Beschlussänderung / Finanzierung
----------	--

Der modifizierte Baubeschluss umfasst die Änderung des Baubeschluss VII/2019/00348 vom 18.12.2019 im Hinblick auf den Kostenrahmen.

Für die Maßnahme wurden Fördermittel aus dem Programm „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur – Tourismus“ mit Zuwendungsbescheid vom 28.12.2023 bewilligt. Die Förderquote liegt bei ca. 88 %. Die Mittel stehen bis Ende 2028 zur Verfügung und müssen in diesem Zeitraum in Anspruch genommen werden.

Nach Vorliegen des Bewilligungsbescheides konnte mit den Planungsleistungen ab Leistungsphase 4 begonnen werden. Die Planungsleistungen mussten in einem VgV-Verfahren neu ausgeschrieben werden, da das ursprünglich gebundene Planungsbüro nicht mehr zur Verfügung stand.

Durch die Corona-Pandemie, den Ukrainekrieg und die wirtschaftlichen Krisen haben sich die Baukosten seit 2019 überdurchschnittlich stark erhöht. Der Baupreisindex des Statistischen Bundesamtes stieg für Straßen von 102,6 zum IV. Quartal 2021 auf 142,9 zum I. Quartal 2026.

Die Baukosten wurden entsprechend der Indizes fortgeschrieben.

Bei den Planungskosten wurde unter Berücksichtigung der neuen Honorarordnung für Architekten und Ingenieure 2021 ebenfalls eine Anpassung der Honorarkosten erforderlich.

Insgesamt stellt sich die Kostenentwicklung gegenüber dem Baubeschluss vom 18.12.2019 wie folgt dar:

Grundlage Kostenberechnung zum Baubeschluss VII/2019/00348 (brutto) (inkl. Ausbau der Bushaltestellen):

Baukosten	901.000 Euro
Planungskosten	109.000 Euro
Gesamtkosten gemäß Baubeschluss vom 18.12.2019	1.010.000 Euro

Grundlage Kostenfortschreibung Änderungsbeschluss (brutto):

Baukosten GRW-Maßnahme	1.428.000 Euro
Planungskosten GRW-Maßnahme	142.200 Euro
Baukosten Bushaltestellen	74.600 Euro
Planungskosten Bushaltestellen	6.000 Euro
Gesamtkosten Änderung Baubeschluss	1.650.800 Euro

Die Mehrkosten für die Einzelmaßnahme ERW – Regensburger Straße werden im Rahmen des bewilligten Gesamt-GRW-Budgets gedeckt. Die Kosten werden mit der

Haushaltsplanung 2027 entsprechend angepasst.

5	Folgekosten
----------	--------------------

Die Folgekosten für die Flächenunterhaltung erhöhen sich um ca. 1.930 € pro Jahr, da zum Teil brachliegende, nicht unterhaltene Nebenflächen ausgebaut und in Nutzung genommen werden.

Darüber hinaus sind für die standortgerechte Erziehung und Pflege der neuen Einzelbäume Maßnahmen entsprechend der ZTV - Baumpflege über einen Zeitraum von 15 Jahren erforderlich. Das erste Jahr Fertigstellungspflege nach der Baumpflanzung ist Bestandteil der Baumaßnahme und wird gefördert. Für die restlichen 14 Jahre fallen im Durchschnitt 167 € pro Jahr und Baum an Unterhaltungskosten an.

Insgesamt erhöhen sich die Folgekosten um 3.100 € pro Jahr, die aus dem PSP-Element 1.54101/52210100 des Fachbereichs Tiefbau gedeckt werden.

Anlagen:

Anlagen gesamt

Anlage 1 Kostenfortschreibung vom 03/2026

Anlage 2 Lageplan 1-6