



Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **VIII/2026/02749**
Datum: 08.06.2026
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto: 1.51101
Verfasser: FB Stadtentwicklung
und Planung

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten und Stadtentwicklung	23.06.2026	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für Finanzen, städtische Beteiligungsverwaltung und Liegenschaften	23.06.2026	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben	23.06.2026	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	24.06.2026	öffentlich Entscheidung

Betreff: Baubeschluss - Umbau Riebeckplatz zur Baufeldfreimachung für das Zukunftszentrum für Deutsche Einheit und Europäische Transformation

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat fasst den Baubeschluss des Riebeckplatzes zur Baufeldfreimachung für das Zukunftszentrum für Deutsche Einheit und Europäische Transformation im Gesamtwertumfang von 47.250.286 €.
2. Der Stadtrat beauftragt den Oberbürgermeister, diese Änderungen mit der Haushaltsplanung 2027 ff. im Haushaltsplan entsprechend abzubilden.
3. Der Stadtrat beauftragt den Oberbürgermeister, ab November 2026 einmal pro Quartal im Ausschuss für Planungsangelegenheiten und Stadtentwicklung über den Projektfortschritt zu berichten.

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 gibt keine kostengünstigere Alternative.

Folgen bei Ablehnung

Die Baufeldfreimachung ist die essentielle und durch die Stadt – basierend auf dem Grundsatzbeschluss des Stadtrates zur „Transformation von Grünflächen und Verkehr am Riebeckplatz“ (VII/2023/06123) – gegenüber dem Bund schriftlich zugesicherte Voraussetzung für die Errichtung des Zukunftszentrums für Deutsche Einheit und Europäische Transformation. Erst auf dieser Basis hat der Bund den Internationalen Architekturwettbewerb explizit für diesen Standort ausgeschrieben. Eine Ablehnung des Baubeschlusses führt dazu, dass die Stadt das zugesicherte Baufeld nicht zur Verfügung stellen kann. Damit steht zudem das Versagen der Fördermittel für den erforderlichen Umbau des Riebeckplatzes durch das Land Sachsen-Anhalt im Raum und es ist zudem davon auszugehen, dass der Bund die ihm bisher entstandenen Kosten (insbesondere für den Internationalen Architekturwettbewerb) gegenüber der Stadt geltend machen wird. Ebenfalls ungelöst bliebe das statische Problem der beiden Spannbetonbrücken/Hochstraße. Die absehbare Bauzustandsverschlechterung (Ende der Nutzungszeit aufgrund Materialermüdung u. ä. analog zur Carolabrücke in Dresden) führt dazu, dass die beiden Brücken/Hochstraße dann ohne Fördermittel und ohne die erforderliche Anpassung des Kreisverkehrs (neue Signalisierung, dreispurige Volkmannstraße) zurückgebaut werden müssten. Ohne die nunmehr vorgeschlagene, vorausschauende Lösung würde eine spontane Feststellung eines kritischen Bauzustandes in den nächsten Jahren unweigerlich zur sofortigen Vollsperrung des gesamten Platzbereiches für alle Verkehrsarten führen. Situationen wie in Dresden oder Magdeburg sollten nach Möglichkeit vorausschauend vermieden werden.

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

Ergebnisplan	Ertrag (gesamt)			
	Aufwand (gesamt)			
Finanzplan	Einzahlungen (gesamt)	2025	1.000.000	8.54101184.705
		Überplanmäßiger HH-Antrag	197.400	8.51108187.705/68110903
		2026	9.000.000	8.54101184.705
		Überplanmäßiger	429.600	8.51108187.705/68110903

		HH-Antrag		
		2027	13.000.000 623.000	8.54101184.705 8.51108187.705/68110903
		2028	5.971.000 1.140.000 66.700	8.54101184.705 8.51108187.705/68110903 8.51108189.705/68110903
		2029	806.200 66.700	8.51108187.705/68110903 8.51108189.705/68110903
		2030	583.700 1.089.800	8.51108187.705/68110903 8.51108189.705/68110903
		2031	2.153.600 1.361.100	8.51108187.705/68110903 8.51108189.705/68110903
		2032	1.905.500	8.51108189.705/68110903
	Auszahlungen (gesamt)	2025 Überplanmäßiger HH-Antrag	314.900 691.000	8.54101184.700 8.51108187.700/78520000
		2026 Erm. VJ 2026 Überplanmäßiger HH-Antrag	3.743.300 11.324.200 500.000	8.54101184.700 8.54101184.700 8.51108187.700/78520000
		2027	16.054.500 1.669.000 100.000	8.54101184.700 8.51108187.700/78520000 8.51108189.700/78530903
		2028	9.025.600 2.257.500 100.000	8.54101184.700 8.51108187.700/78530903 8.51108189.700/78530903
		2029	1.337.000 150.000	8.51108187.700/78520000 8.51108189.700/78530903
		2030	965.200 1.484.800	8.51108187.700/78520000 8.51108189.700/78520000
		2031	1.480.500 3.500.000	8.51108187.700/78520000 8.51108189.700/78520000
		2032	1.400.000	8.51108189.700/78520000

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

Auswirkungen auf den Stellenplan
Wenn ja, Stellenerweiterung:

☐ ja

☒ nein

Stellenreduzierung:

Familienverträglichkeit:

☒ ja

Gleichstellungsrelevanz:

☒ ja

Klimawirkung:

☒ positiv

☐ keine

☐ negativ

Haushaltskonsolidierungsrelevant

☒ ja

☐ nein

Erläuterung:

Eine Ablehnung des Baubeschlusses und damit die Ablehnung der Baufeldfreimachung würde den Haushalt wie folgt zusätzlich belasten:

(1) Die Kosten für den Rückbau der Brücken/Hochstraße in naher Zukunft müssten nach derzeitigem Stand allein über den städtischen Haushalt finanziert werden. Die für die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur im Rahmen der Baufeldfreimachung bewilligten Fördermittel müssten an das Land zurückgegeben werden und gleichzeitig müssten die absehbaren Instandhaltungsmaßnahmen an den Bestandsanlagen (z.B. die derzeitige Anbindung an die Volkmannstraße) vollständig aus dem Haushalt bestritten werden. Die zur Umsetzung des vom Stadtrat beschlossenen Grundsatzbeschlusses bereits verausgabten Mittel für Gutachten, Vorbereitung und Begleitung Totalunternehmer-Ausschreibung usw. wären umsonst verausgabt worden. Mit hoher Wahrscheinlichkeit würde die Stadt zudem mit Regressforderungen seitens des Bundes konfrontiert werden, da die qua Stadtratsbeschluss sanktionierte Zusage an den Bund zur Baufeldfreimachung nicht eingehalten werden kann.

(2) Gleichzeitig verbindet die Stadt mit dem Bau des Zukunftszentrums die Erwartung, dass die Einnahmen insbesondere für Gastronomie, Gewerbetreibende und Kultureinrichtungen steigen (Übernachtungszahlen, Veranstaltungen, Kongresse, Einzelhandel etc. und daraus resultierend Zunahme an sozialversicherungspflichtiger Beschäftigung, erhöhtes Steueraufkommen, Verringerung des Zuschussbedarfs aufgrund erhöhter Einnahmen aus Eintrittsgeldern etc.). Diese, mit der Errichtung des Zukunftszentrums verbundenen positiven Effekte würden in der Folge zur Stabilisierung der städtischen Haushaltslage beitragen.

Inhaltsverzeichnis

1	Veranlassung	7
2	Beschreibung der auszuführenden Leistungen	8
	A1 Volkmannstraße Nord: Umbau Fahrstreifen Ost	9
	A2 Volkmannstraße (Querspange): Umbau Fahrstreifen Ost	9
	A4 Volkmannstraße Süd: Ausbau mit 3. Fahrstreifen	9
	A5 Riebeckplatz Nord: Umbau Knotenpunkte mit Fahrstreifen sowie Geh-/Radweg	9
	A6 Riebeckplatz Süd: Umbau Knotenpunkte mit Fahrstreifen	10
	A7 Magdeburger Straße: Ausbau Fahrstreifen	10
	A8 Delitzscher Straße: Umbau Fahrstreifen mit Geh-/Radweg	10
	A9 Riebeckplatz Nord: Umbau sonstige Verkehrsanlagen	10
	B3 Brückenabriss: Bauwerk West und Bauwerk Ost	11
	B2 Systemanpassung Riebeckplatz	11
3	Grunderwerb	11
4	Kosten	11
5	Finanzierung der Maßnahme	12
6	Folgekosten	12
7	Familienverträglichkeit, Barrierefreiheit, Fuß- und Radverkehr	12
8	Klimawirkung	13
9	Zeitschiene der Maßnahmenumsetzung	13

Zusammenfassende Sachdarstellung und Begründung

Baubeschluss - Umbau Riebeckplatz zur Baufeldfreimachung zur Errichtung des Zukunftszentrums für Deutsche Einheit und Europäische Transformation

Zusammenfassung

Pro:	Contra:
- Die Totalunternehmer-Vergabe ermöglicht eine rechtzeitige Bereitstellung des Baufeldes für das Zukunftszentrum (Investition des Bundes in Höhe von 277 Mio. € und Schaffung von 180-200 Arbeitsplätzen). - Rückbau der Spannstahlbruch gefährdeten Brückenkonstruktion (Hochstraße) mit Fördermitteln und mit Anpassung des Kreisverkehrs und der Volkmannstraße. Vermeidung einer spontanen Vollsperrung. - Verbesserung der Geh- und Radwegenanlagen und Erhöhung der Sicherheit. - Optimierte Spuraufteilungen, wodurch eine bessere Übersicht und dadurch eine höhere Sicherheit geschaffen werden. - Beseitigung des Unfallschwerpunktes am Hans-Dietrich-Genscher-Platz.	- Durch Altlasten, Kampfmittel und ggf. globale Preissteigerungen bei Materialkosten besteht ein Nachtragsrisiko. - Während der Bauphase kommt es zu Einschränkungen und Umleitungen für den Verkehr. - Im Nachgang müssen weitere Maßnahmen zur Umsetzung des Transformationskonzeptes für Grünflächen und Verkehr erfolgen.

Gegenstand dieser Beschlussvorlage ist der Umbau des Riebeckplatzes für die Baufeldfreimachung und Erschließung des Zukunftszentrums. Der Umbau ist in mehrere Maßnahmen (Bauabschnitte) gegliedert. Deren Bezeichnung ist in enger Zusammenarbeit mit dem Fördermittelgeber entstanden und durch die Fortschreibung der Inhalte nicht mehr durchgängig nummeriert.

Grundlagen für die Maßnahmen sind das am 30.08.2023 vom Stadtrat beschlossene Konzept zur „Transformation von Grünflächen und Verkehr am Riebeckplatz“ im Sinne eines Variantenbeschlusses sowie der Bebauungsplan Nr. 174.2 „Riebeckplatz Zukunftszentrum“, dessen Satzung am 25.02.2026 beschlossen wurde.

Im Wesentlichen erfolgen Veränderungen der vorhandenen Verkehrsflächen durch beispielsweise Deckensanierungen, Umarkierungen und eine optimierte Spurführung. Im Zuge dessen werden die Geh- und Radwege ausgebaut und verbessert. Die Lichtsignalanlagen werden einschließlich entsprechender Modernisierungsmaßnahmen optimiert. Die Volkmannstraße wird als neue dreispurige Straßen an die Bahnflächen gelegt. Dadurch entsteht zwischen Magdeburger Straße und Volkmannstraße neu das Baufeld für das Zukunftszentrum sowie eine große zusammenhängende Grünfläche, die später

gemeinsam mit dem Bund als Park gestaltet werden soll.

Für den Beschluss dieses Bauvorhabens wurden eine Familienverträglichkeitsprüfung, Abstimmungen mit dem Fuß- und Radverkehrsbeauftragten sowie mit dem Behindertenbeauftragten der Stadt Halle Saale) durchgeführt (siehe Anlagen 3, 4, 5).

Maßnahmenträger ist die Stadt Halle (Saale) in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken EVH und HWS. Die Ausschreibung der Leistungen wird über eine Totalunternehmer-Vergabe realisiert, wodurch Planung und Bau aus einer Hand erfolgen.

Die Baufeldfreimachung erfolgt bis zum 31.12.2028, bis Ende 2029 sollen restliche Arbeiten abgeschlossen sein.

1 Veranlassung

Mit Beschluss des Kabinetts vom 01. März 2023 hat die Bundesregierung nach Durchführung eines Wettbewerbs in Ostdeutschland die Stadt Halle (Saale) als künftigen Standort des Zukunftszentrums für Deutsche Einheit und Europäische Transformation benannt. Für das Zukunftszentrum investiert die Bundesrepublik Deutschland 277 Mio. € (Bestätigung des Haushaltsausschuss vom 25.02.2026, TOP 18) und schafft mindestens 180 neue dauerhafte Arbeitsplätze in verschiedenen Branchen.

Nach der Standortentscheidung haben Treffen mit Vertreterinnen und Vertretern des Bundes und des Landes Sachsen-Anhalt stattgefunden, in denen u. a. auch die Ziele für die Optimierung des Standorts diskutiert und bearbeitet wurden. Im „Grundsatzbeschluss zur Transformation von Grünflächen und Verkehr am Riebeckplatz“ beschloss der Stadtrat der Stadt Halle (Saale) am 30.08.2023 (Vorlage-Nr. VII/2023/05851), die zum Riebeckplatz führenden Verkehrsanlagen und Infrastrukturen sowie den Riebeckplatz neu zu ordnen, um den Bau des Zukunftszentrums mit einem Park für eine grundsätzliche Transformation und Umgestaltung des Riebeckplatzes zu nutzen.

Der Riebeckplatz ist der zentrale Verkehrsknotenpunkt der Stadt Halle (Saale) und zählt mit einem täglichen Verkehrsaufkommen von bis zu 80.000 Fahrzeugen, 52 Straßenbahnzügen pro Stunde und 17 Buslinien zu den verkehrsreichsten Plätzen Mitteldeutschlands. Diese Rolle führt aber auch dazu, dass der Stadteingang Riebeckplatz seit Jahren wegen seiner „Autobahnkreuz“-Atmosphäre unter starker Kritik steht. Der Riebeckplatz fungiert auch als zentraler Knotenpunkt für die Versorgungs- und Telekommunikationsinfrastruktur der Stadt Halle (Saale). Zahlreiche Leitungen (u. a. der EVH GmbH, HWS GmbH) müssen zurückgebaut, neu verlegt und in Teilen auch durch neue Anschlüsse ergänzt werden. Durch die Verlegung der Volkmannstraße an die Bahnflächen kann eine bestehende 110 kV-Hochspannungsleitung am Standort verbleiben und gesichert werden. Das Transformationskonzept berücksichtigt die verkehrlichen Rahmenbedingungen und soweit möglich den vorhandenen Baumbestand. Die bislang nur unzureichend vernetzten Geh- und Radwegebeziehungen werden verbessert. Der Riebeckplatz wird mit dem Bau des Zukunftszentrums und den weiteren Gestaltungsmaßnahmen erheblich aufgewertet.

Die durch die Baumaßnahme der Bundesrepublik Deutschland vorgegebene Zeit für die Baufeldfreimachung und somit die Umgestaltung der Verkehrs- und Infrastrukturanlagen ist sehr kurz, da die Baufeldfreimachung für das Zukunftszentrum 2028 abgeschlossen sein soll. Für dieses Bauvorhaben muss die Baustellenlogistik über den gesamten Zeitraum des Baus ermöglicht werden. Hierzu müssen die Straßen, Leitungs- und Tiefbauleistungen für die Baufeldfreimachung des Zukunftszentrums bis Ende 2028 fertiggestellt sein.

Der o. g. Grundsatzbeschluss zur Transformation von Grünflächen und Verkehr am Riebeckplatz vom 30.08.2023 wird im Sinne als Variantenbeschluss angesehen. Zwischenzeitlich sind die künftigen Verkehrsflächen auf Grundlage des weiter optimierten Verkehrsgutachtens vom 20.02.2024 definiert und im Bebauungsplan Nr. 174.2 „Riebeckplatz Zukunftszentrum“ (Vorlage-Nr. VIII/2025/02084) festgeschrieben worden. Dieses Verkehrsgutachten bildete die Grundlage der Totalunternehmer-Ausschreibung, die

am 10.06.2025 veröffentlicht wurde. In den insgesamt sehr aufwendigen und langwierigen Verhandlungen im Rahmen der Totalunternehmer-Ausschreibung, die sich über einen Zeitraum von 7 Monaten erstreckten, musste aus Kosten- und Wirtschaftlichkeitsgründen eine Reduzierung des Leistungsumfanges vorgenommen werden. Dies beeinträchtigt aber nicht die grundsätzliche Funktionsfähigkeit des Knotens. Verbleibende Maßnahmen, welche nicht innerhalb der Totalunternehmer-Vergabe realisiert werden, erfolgen zu einem späteren Zeitpunkt. Die SWH war in das Verfahren eingebunden. Die Zustimmung von EVH und HWS zur Beauftragung und Umsetzung der Maßnahmen liegt vor.

Die Leistungsfähigkeit ist auch während der Umbauphase entsprechend der Ergebnisse der Verhandlungen gewährleistet.

2 Beschreibung der auszuführenden Leistungen

Der Baubeschluss umfasst den städtischen Anteil am Umbau des Riebeckplatzes zur Baufeldfreimachung für das Zukunftszentrum für Deutsche Einheit und Europäische Transformation.

Die nachfolgend dargestellten Baumaßnahmen verfolgen als Neu-, Um- und Ausbau das Ziel, die dauerhafte Funktionsfähigkeit des Riebeckplatzes als bedeutendstem Verkehrsknoten im Stadtgebiet von Halle (Saale) unter Beachtung der rechtzeitigen Baufeldfreimachung zur Errichtung des Zukunftszentrums sicherzustellen. Neben den Verkehrsanlagen ist auch die Straßenausstattung (Wegweiser, Beschilderung, Markierung etc.) entsprechend zu ergänzen und anzupassen.

Ein wesentliches Element hierbei ist die Verlagerung des Kfz-Verkehrs von den bestehenden Fahrbahnen der Brückenbauwerke/Hochstraße über den Riebeckplatz auf die vorhandene Ebene des signalisierten großen Kreisverkehrs sowie der anschließende Rückbau der Brücken/Hochstraße. Dies ermöglicht die Schaffung eines Baufeldes zur Errichtung des Zukunftszentrums. Die Verkehrsverlagerung bedingt aber eine Zunahme des Kfz-Verkehrsaufkommens auf den „Kreisfahrbahnen“ des Riebeckplatzes, die kompensiert werden muss.

Die Gewährleistung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit erfolgt im Wesentlichen durch einen optimierten Spurplan und eine Anpassung der Signalanlagen auf der Grundlage des Verkehrsgutachtens von Verkehrs-System-Consult Halle GmbH (VSC). Um das Zukunftszentrum wird quasi zusätzlich zum vorhandenen Kreisverkehr ein Einbahnstraßenring hergerichtet mit einer optimierten Zu- und Abfahrt. Die angrenzenden Verkehrsflächen sind zu verlegen bzw. neu zu organisieren. Des Weiteren sind Anpassungsmaßnahmen vorgesehen, welche die Fuß- und Radwegebeziehungen zwischen dem Zukunftszentrum, dem Hauptbahnhof sowie dem ZOB und dem Stadtzentrum (Altstadt) verbessern sollen.

Entlang des Baufeldes wird die Fuß- und Radverkehrsverbindung in die später mit dem Bund zu realisierende Parkgestaltung des Zukunftszentrums integriert. Es entstehen kurze Verbindungen und doppelte Anlagen werden vermieden.

In der Anlage 2 sind Vorgaben zur Lage der einzelnen Verkehrsanlagen einschließlich Grün-/Baumstreifen, zu den Knotenpunkten, zu den Spuraufteilungen/-führungen und zu den Fuß- und Radverkehrsführungen enthalten. Querungsstellen für den Fußgängerverkehr sind mit differenzierten Bordhöhen auszubilden. Das Material für die Fußwege wird Betonsteinpflaster mit Vorsatz analog zum Bestand gemäß „Hallesches Format“ sein. Für die Radverkehrsanlagen wird Asphalt verwendet. Für Inseln/ Fahrbahnteiler gelten die Vorgaben für das Pflaster analog dem Bestand. Die Bepflanzung ist kein Bestandteil der Totalunternehmer-Vergabe. Es werden lediglich die Baumgruben hergestellt und die Bepflanzung wird durch die Stadt im Nachgang realisiert. Dafür können dann auch laut B-Plan erforderliche Ersatzpflanzungen des Bundes für den Bau des Zukunftszentrum herangezogen werden.

Im Rahmen des Totalunternehmer-Angebotes wurden durch die Bieter auch die Aushubmengen des Erdreiches auskömmlich kalkuliert. Auf Grund der Ergebnisse der Baugrunduntersuchung kann es stellenweise auch die Notwendigkeit geben, den Erdaushub auf entsprechend zugelassene Deponien für die Klassen DK I – DK IV zu fahren. Das wird keine Auswirkungen auf die kalkulierte Aushubmenge haben.

Weiterhin sind bei der durch den Totalunternehmer zu liefernden Planung ausreichende Sichtweiten zu berücksichtigen und nachzuweisen. Darüber hinaus sind die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 174.2 „Riebeckplatz Zukunftszentrum“ zur Gestaltung öffentlicher Verkehrsflächen und von Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung zu beachten. Der Baubeschluss umfasst im Ergebnis der Verhandlungen zur Totalunternehmer-Vergabe folgende einzelne Teilmaßnahmen:

A1 Volkmannstraße Nord: Umbau Fahrstreifen Ost

Im Baubereich der Volkmannstraße – südlich der Halberstädter Straße bis zur geplanten neuen Querspange zwischen Volkmannstraße und Magdeburger Straße - ist eine Verlagerung der östlichen Richtungsfahrbahn mit zwei Fahrspuren in Richtung Bahngelände erforderlich. Auf der Ostseite sind neue Beleuchtungsmasten herzustellen und Baumgruben für die spätere Neubepflanzung zu berücksichtigen. Des Weiteren werden in der vorhandenen Querspange die Leuchtmittel ausgetauscht und die Wegweisung angepasst.

In einer gesonderten Vergabe wird später in Abhängigkeit der Herstellung der neuen Querspange die westliche Richtungsfahrbahn in der Volkmannstraße Nord umgebaut.

A2 Volkmannstraße (Querspange): Umbau Fahrstreifen Ost

Zur Verbindung des Kfz-Verkehr aus Süden zwischen der Volkmannstraße Süd (Maßnahme A4) und der Volkmannstraße Nord (Maßnahme A1) ist die östliche Richtungsfahrbahn, ohne Knotenpunkt inkl. Linksabbiegespur zur mittelfristig geplanten neuen Querspange, herzustellen. Auf der Ostseite sind neue Beleuchtungsmasten herzustellen und Baumgruben für die spätere Neubepflanzung zu berücksichtigen.

In einem gesonderten Vorhaben soll die Querspange samt Knotenpunkten vergeben und später realisiert werden (unter Berücksichtigung der Abhängigkeiten zum Stadtbahnprogramm Magdeburger Straße).

Bis zum Endausbau der Verbindungsspanne wird eine vorübergehende Abbiegemöglichkeit geschaffen, um die Funktionsfähigkeit des Systems und die Erschließung der Magdeburger Straße trotzdem zu sichern.

A4 Volkmannstraße Süd: Ausbau mit 3. Fahrstreifen

Der südlich der geplanten neuen Querspange gelegene Abschnitt der Volkmannstraße wird nach Osten verschoben und über den derzeitigen bereits entwidmeten Parkplatz an die Grenze zum Bahngelände verlegt. Eine überwiegend dreistreifige Fahrbahn wird künftig den nach Norden führenden Verkehr von Hochstraße und Kreisverkehr bündeln. Der dritte, zusätzliche Fahrstreifen wird zur Linksabbiegespur in die später herzustellenden Querspange. Von diesem Fahrstreifen wird auch die Zufahrt/ Grundstückerschließung für das Zukunftszentrum abgehen. Das Ende der Linksabbiegespur am Knoten A2 soll mit baulich abzustimmenden Leitelementen versehen werden. Es sind Wegweiser für den späteren Knoten und ein Parkleitsystem-Element zu setzen. Auf der Ostseite sind neue Beleuchtungsmasten herzustellen und Baumgruben für die spätere Neubepflanzung zu berücksichtigen.

A5 Riebeckplatz Nord: Umbau Knotenpunkte mit Fahrstreifen sowie Geh-/Radweg

Im Verknüpfungsbereich des Kreisverkehrs mit der Delitzscher Straße und der Volkmannstraße werden neue LSA zur Querung für die Fuß- und Radwege im Zweirichtungsverkehr errichtet, wodurch eine gesicherte Verbindung zwischen Hauptbahnhof

und Zukunftszentrum geschaffen wird. In diesem Zusammenhang erfolgt auch eine Verbreiterung der Fuß- und Radwege auf der Nordseite im Zweirichtungsverkehr sowie eine Ergänzung des heute fehlenden Fußwegs entlang der Fahrbahn zwischen Zentralem Busbahnhof und Bahnhofsvorplatz auf der Südseite. (siehe auch A6)

A6 Riebeckplatz Süd: Umbau Knotenpunkte mit Fahrstreifen

Zur Bewältigung der Verkehrsmengen sowie zur Einbindung der veränderten Verkehrsanlagen sind im westlichen und südlichen Bereich des Riebeckplatzes bauliche und verkehrsorganisatorische Anpassungen (insbesondere Ummarkierungen und neuzubauende Lichtsignalanlagen) vorgesehen. Zur wirksamen Demarkierung des Bestandes ist eine Deckensanierung erforderlich.

Um den Gehweg westlich des Zentralen Busbahnhofs ohne Eingriff in die geschützte Baumreihe zu ermöglichen, erfolgt außerdem eine Anpassung der Fahrbahnbreite in der Zufahrt Merseburger Straße und eine Verschiebung des rechten Bordes in Richtung Westen. Im Bereich der als Brücke ausgebildeten Fahrbahn über dem Rondell existiert eine Engstelle, die nur mit einem gemeinsamen Geh- und Radweg auf eine Länge von 35 m bewältigt werden kann. Die Brückenkonstruktion über das Rondell kann nicht verbreitert werden, da dafür ein Brückenneubau erforderlich wäre.

Südlich des Bahnübergangs in der Merseburger Straße wird die Spurführung durch Ummarkierung angepasst. Dies umfasst für die östliche Fahrbahn in Richtung Norden die Ausstattung mit Leitelementen auf der Fahrspur zur Hochstraße. Bis zum finalen späteren Ausbau dient die rechte Fahrspur als Buswarteplätze und die beiden linken Fahrspuren für Kfz-Verkehr, im Bereich zwischen dem Knotenpunkt zur R.-E.-Weise-Straße und der abknickenden Fahrspur zur Hochstraße, anzupassen.

In einer gesonderten Planung und Vergabe wird die Platzgestaltung im Bereich der jetzt vorhandenen Auffahrtsspuren auf die Brücken/Hochstraße über den Riebeckplatz erfolgen.

A7 Magdeburger Straße: Ausbau Fahrstreifen

In der Magdeburger Straße ist die Schaffung eines zusätzlichen, am Südende der Magdeburger Straße gelegenen Linksabbiegestreifens erforderlich. Die Leitungsführung wird so koordiniert, dass spätere Baumreihen pflanzbar bleiben und die Parkbeleuchtung technisch möglich ist.

A8 Delitzscher Straße: Umbau Fahrstreifen mit Geh-/Radweg

Zur Verbesserung der Fuß- und Radwegführung zwischen Hans-Dietrich-Genscher-Platz und Riebeckplatz erfolgt eine Anpassung der stadtauswärts gerichteten Fahrspuren auf der Delitzscher Straße. Dafür wird auf der Südseite ein Gehweg ergänzt und der Radweg auf der Nordseite für einen Zweirichtungsverkehr ausgebaut.

Der Knoten Hans-Dietrich-Genscher-Platz ist derzeit ein Unfallschwerpunkt. Eine Vollsignalisierung ist nicht leistungsfähig. Der Knoten wird so angepasst, dass zukünftig nur noch eine Fahrspur pro Richtung zur Verfügung steht. Durch die reduzierten, im Sinne der Leistungsfähigkeit ausreichenden Fahrspuren wird der Knotenpunkt übersichtlicher, weshalb eine höhere Sicherheit entsteht. Zudem erfolgen Anpassungen bei der Koordinierung der Lichtsignalanlage, Wegweisung und des Parkleitsystems.

A9 Riebeckplatz Nord: Umbau sonstige Verkehrsanlagen

Im Zusammenhang mit den o. g. Maßnahmen sind weitere umfangreiche Umbauten von Verkehrsflächen und Nebenanlagen erforderlich. Diese umfassen insbesondere den Rückbau von Straßenflächen, Rampen, Bauwerkswiderlagern sowie von Parkplatz- und sonstigen Flächen westlich und östlich der bestehenden Volkmannstraße. Dies schafft Baufreiheit für das Zukunftszentrum und die gesonderte Parkgestaltung nördlich der Brücke/Hochstraße.

Im Rahmen der Planung kommt es zu weiteren sonstigen Baunebenkosten. Diese setzen sich u. a. aus Beratungsleistungen, der baufachlichen Prüfung, geo- und kampfmitteltechnischen Untersuchungen, externe Bauoberleitung und der unabhängigen Bauüberwachung zusammen.

B3 Brückenabriss: Bauwerk West und Bauwerk Ost

Die vorhandenen Brückenbauwerke der Hochstraße sind vollständig inklusive Widerlager abzurechen. Die südlichen Rampen bleiben vorerst aus Kostengründen bestehen und werden im Zusammenhang mit der Platzgestaltung Merseburger Straße zurückgebaut. Die Dimensionen und Abmessungen sind in den Plänen ersichtlich. Die Notwendigkeit des Brückenabrisses ergibt sich unabhängig vom Transformationskonzept auf Grund der Spannstahlkonstruktion der 1960-er Jahre, die eine dauerhafte Weiternutzung ausschließt. Das entsprechende statische Gutachten war jeweils Anlage zu den bisher gefassten Beschlüssen. Der Brückenzustand wurde in den vergangenen Jahren regelmäßig detailliert geprüft, um rechtzeitig auf Verschlechterungen reagieren zu können. Mit dem Beschluss besteht die Möglichkeit, den Brückenrückbau über Fördermittel zu finanzieren und gleichzeitig die notwendigen verkehrlichen Anpassungen zum Erhalt der Leistungsfähigkeit am Kreisverkehr vorzunehmen. Eine spontane Vollsperrung des gesamten Platzes wird so verhindert.

B2 Systemanpassung Riebeckplatz (nicht Teil des Baubeschlusses)

Darüber hinaus erfolgen weitere Maßnahmen zur Leitungsänderung und Medienschließung der Stadtwerke Halle und werden als Systemanpassung über das Städtebauförderprogramm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ gefördert. Folgende Baumaßnahmen werden durch die Stadtwerke durchgeführt:

- F1 Gashochdruck
- F2 Mittelspannung
- F3 und F4 Infotechnik
- F5 Trinkwasser

Der Stadtrat hat die anteilige Förderung dieser Maßnahmen am 24.09.2025 (Vorlagen-Nr. VIII/2025/01251, 01252, 01253 und 01255) beschlossen. Die Stadt hat entsprechende Fördervereinbarungen mit der EVH und der HWS abgeschlossen. Alle weiteren Kosten für sind durch die EVH und HWS zu tragen.

Weitere Maßnahmen am Riebeckplatz (nicht Teil des Baubeschlusses)

Die Umgestaltung des Riebeckplatzes soll in weiteren Teilmaßnahmen nach Abschluss der Totalunternehmer-Leistungen zur Realisierung des „Grundsatzbeschluss zur Transformation von Grünflächen und Verkehr am Riebeckplatz“ erfolgen. Die Finanzierung dieser Maßnahmen wird in Abhängigkeit von Fördermittelzuweisungen der EU, des Bundes und des Landes Sachsen-Anhalt erfolgen.

3 Grunderwerb/Baurecht

Die zu beschließenden Baumaßnahmen erfolgen bestandsnah im öffentlichen Raum, welcher im Besitz der Stadt Halle (Saale) ist. Ein baubedingter Grunderwerb ist nicht erforderlich. Die Stadt Halle (Saale) ist für die Baulast der Bundesstraßen gemäß § 5 Abs. 2 FStrG verantwortlich. Zudem ist die Stadt Halle (Saale) als kreisfreie Stadt für die Baulast der Kreis- und Gemeindestraßen gemäß § 42 Abs. 1 StrG LSA und als Gemeinde mit mehr als 50.000 Einwohnern für die Baulast der Landesstraßen gemäß § 42 Abs. 2 StrG LSA verantwortlich.

Das Baurecht für die Baumaßnahme wurde mit dem B-Plan Nr. 174.2 geschaffen.

4 Kosten

Kostenträger sind die Stadt Halle (Saale), die EVH GmbH, die HWS GmbH und die

Fördermittelgeber (Land Sachsen-Anhalt und Bund).

Die folgenden Kostenaufstellungen sind das Ergebnis des Verhandlungsverfahrens im Rahmen der Totalunternehmer-Ausschreibung. Es sind ausdrücklich keine klassischen Kostenberechnungen. Sie enthalten alle Bauleistungen des Totalunternehmers für die Erneuerung bzw. den Neubau der jeweiligen Verkehrsanlage (Abbruchkosten, Erdarbeiten, Erneuerung der Entwässerungsarbeiten usw.) einschließlich der bauzeitlichen Verkehrssicherungen sowie zum gegenwärtigen Zeitpunkt den Ersatz der statisch kritischen Hochmastleuchten. Hier ist die Stadt in Anbetracht des generellen Themas parallel im Gespräch mit der EVH als beauftragtes Unternehmen für Straßenbeleuchtung. Sollte sich zeitnah eine technisch und finanziell bessere Lösung als im Totalunternehmer-Angebot ergeben, wird die Stadt diese Leistung nicht mit dem Totalunternehmer-Vertrag beauftragen. Dadurch würde sich der städtische Anteil am Totalunternehmer-Auftrag voraussichtlich um 3.055.611 € (brutto) verringern. Die Kosteneinsparung muss allerdings ins Verhältnis zu den Kosten gesetzt werden, die bei einer generellen Lösung entstehen. Die ausgewiesenen Kosten umfassen zudem die Planungsleistungen, Leistungen für Projektsteuerung, Vermessung und sonstige Baunebenkosten.

Die Gesamtkosten betragen 47.250.286 € (brutto).

Die Kosten für die verkehrlichen Maßnahmen „Infrastruktur Riebeckplatz zur Errichtung des Zukunftszentrums“ betragen 38.385.616 €. Diese setzen sich zusammen aus:

Bau-/Planungskosten A1-A9:	36.985.616 €
Sonstige Baunebenkosten:	1.400.000 €

Die Kosten für den Brückenabriss betragen 8.864.670 €.

5 Finanzierung der Maßnahme

Für den Umbau der Infrastruktur am Riebeckplatz hat die Stadt Halle (Saale) einen Zuwendungsbescheid „Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Straßenbauvorhaben an Bundes- oder Landesstraßen in den Oberzentren im Land Sachsen-Anhalt (Richtlinien Förderung Straßenbau Oberzentren)“ am 14.02.2025 erhalten. Die Zuwendung ist zweckgebunden und muss für die Maßnahmen „Infrastruktur Riebeckplatz zur Errichtung des Zukunftszentrum (Baufeldfreimachung) verwendet werden.

Die Stadt erhält für die Finanzierung des Vorhabens einen Zuschuss in Höhe von 28.971.000 €. Die Finanzierung stellt sich wie folgt dar:

Gesamtkosten A1-A9:	38.385.616 €
Fördermittel (Zuschuss):	28.971.000 €
Eigenmittel:	9.414.616 €

Das Landesverwaltungsamt ist für die Zuwendung der Städtebauförderung „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ verantwortlich. Die Zuwendung ist zweckgebunden und muss für die städtebaulichen Maßnahmen (B3) sowie den leitungsbezogenen Folgemaßnahmen des Zukunftszentrums (F1 bis F5) verwendet werden. Es liegen entsprechende Bewilligungen in der erforderlichen Höhe vor.

6 Folgekosten

Es ist grundsätzlich festzuhalten, dass sich die Reduzierung der Verkehrsflächen nach Umsetzung des Transformationskonzeptes um ca. 3.800 m² positiv auf die Folgekosten auswirkt. Hinzukommt die entfallenden Kosten für die Instandhaltung der Brücken (Hochstraße).

Im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen müssen insgesamt 170 Bäume gepflanzt werden. Die Kosten für die Baumpflanzungen liegen bei ca. 1.500 € je Baum sowie bei ca. 500 € jährlichen Pflegekosten als Folgekosten, wobei diese mit den Pflegekosten für die zu

fällenden Bäume verrechnet werden müssen. Teilweise werden die Baumpflanzungen durch den Bund im Zusammenhang mit der Errichtung des Zukunftszentrums zu leisten sein.

7 Familienverträglichkeit, Barrierefreiheit, Fuß- und Radverkehr

Die Familienverträglichkeitsprüfung auf Grundlage des Kriterienkataloges B ist erfolgt und liegt als Anlage 3 bei.

Die vom Fuß- und Radverkehrsbeauftragten zur Planung abgegebene Stellungnahme vom 26.05.2026 liegt als Anlage 4 bei. Die Zustimmung des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten liegt vor. Sich aus der Stellungnahme ergebende Hinweise werden im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt.

Die gesamte Verkehrsanlage wird barrierefrei (Anlage 5) gestaltet.

8 Klimawirkung

Im Ergebnis der vollständigen Umsetzung des „Grundsatzbeschlusses zur Transformation von Grünflächen und Verkehr am Riebeckplatz“ ergibt sich bei Beibehaltung der vollen Funktionsfähigkeit des Verkehrsknotens gleichzeitig eine Verringerung der versiegelten Flächen um ca. 3.800 m², da im Zuge des Umbaus derzeit noch versiegelte Verkehrsflächen entsiegelt werden. Des Weiteren ist die Pflanzung von 170 Bäumen als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen. Der klimafreundliche Fuß- und Radverkehr wird umfassend gefördert, indem die entsprechenden Wegebeziehungen verbessert, ausgebaut und attraktiviert werden. In Summe tragen die Bau- wie auch die Ausgleichsmaßnahmen zur Entsiegelung von Flächen, zur Begrünung und Attraktivierung des Riebeckplatzes, zur Stärkung der Hitzeresilienz und letztendlich auch zur Minderung des CO₂-Ausstoßes bei.

9 Zeitschiene der Maßnahmenumsetzung

Die Bauausführung erfolgt in sechs Abschnitten. Baubeginn ist vorbehaltlich des Baubeschlusses und des Vergabebeschlusses im September 2026. Die genaue Einordnung erfolgt in Abhängigkeit und in Koordinierung mit den einzelnen Baumaßnahmen, weiterer Baumaßnahmen am Riebeckplatz (z.B. 3. Gleis HAVAG am Hauptbahnhof, Hotelneubau) sowie der verkehrsrechtlichen Anordnungen. Ggf. erforderliche Sperrzeiten mit größerem Umfang werden soweit möglich in die Ferienzeiten gelegt.

vorgesehener Grobablauf

Baufeldfreimachung Zukunftszentrum:	09/2026 bis 12/2028
Restliche Bauarbeiten	01/2029 bis 12/2029

Anlagen:

- Anlage 1 Konzept zur Transformation von Grünflächen und Verkehr am Riebeckplatz
- Anlage 2 Übersichtsplan Totalunternehmerleistungen
- Anlage 3 Familienverträglichkeit
- Anlage 4 Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten
- Anlage 5 Checkliste für die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen