



Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **VIII/2026/02914**
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/Ergänzung Baubeschluss VII/2019/00349 GRW-Maßnahme
Saaleradwanderweg Kaiserslauterer Straße Ausbau der Fahrbahn und
Deckensanierung Kaiserslauterer Straße im Bereich der GRW-Maßnahme**

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat beschließt die bauliche Realisierung der GRW-Maßnahme Saaleradwanderweg Kaiserslauterer Straße und den dazu erforderlichen grundhaften Ausbau der Fahrbahn sowie die Deckensanierung in der Kaiserslauterer Straße im Bereich der GRW-Maßnahme Saaleradwanderweg Kaiserslauterer Straße
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

Der Ausbau der Fahrbahn und die Deckensanierung sind notwendig um die GRW-Maßnahme Saaleradwanderweg Kaiserslauterer Straße wirtschaftlich und nachhaltig zu realisieren. Für die GRW-Maßnahme 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 GRW- Maßnahme kann ohne den Ausbau der Fahrbahn und die Deckensanierung nicht fachgerecht und wirtschaftlich realisiert werden. Die GRW-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)	HH-Planung ab 2026		
		2027		
		2028	126.200,00	8.54101105.705
			325.700,00	8.54101105.705
	Auszahlungen (gesamt)	2018	6.442,00	8.54101105.700
		2019	8.141,00	8.54101105.700
		2022	3.659,00	8.54101105.700
		2025	3.708,00	8.54101105.700
		HH-Rest	42.600,00	8.54101105.700
		HH-Planung ab		
		2026-2027	444.300,00	8.54101105.700
		bis 2025	3.000,00	8. 54101191.700
		2026 - 2028	892.000,00	8. 54101191.700

B Folgekosten (Stand:		ab Jahr	Höhe (jährlich, Euro)	Wo veranschlagt (Produkt/Projekt)
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	Ertrag (gesamt)			
	Aufwand (ohne Abschreibungen)		3.850,00	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 der Fahrbahn und die Decksanierung erfolgen im bereits vorhandenen Fahrbahnbereich ohne Eingriffe in Natur und Umwelt. Der Ausbau des Radweges Kaiserslauterer Straße dient der Förderung der Radverkehrsinfrastruktur und damit der klimafreundlichen Mobilität.

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

Erläuterung:

Die GRW-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 – Saaleradwanderweg Kaiserslauterer Straße

- Änderung/Ergänzung 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 über 400 km lange Saaleradwanderweg gehört zu den wichtigsten überregional bedeutenden Fernradwegen und ist Bestandteil der deutschlandweiten Radroute D11 zwischen Ostsee und Oberbayern. Auf einer Strecke von gut 25 km führt der Saaleradweg in Nord-Süd-Richtung durch das gesamte Stadtgebiet und befindet sich teilweise noch in einem schlechten Ausbauzustand. Einige hochwassergeschädigte Abschnitte konnten durch die Inanspruchnahme von Fluthilfemitteln bereits erneuert und einheitlich ausgebaut werden. Durch Oberflächensanierung, Straßenumbaumaßnahmen bzw. die Einordnung von straßenbegleitenden Radwegen soll durchgängige fahrradfreundlich Gestaltung hergestellt und die Nutzbarkeit verbessert werden.

In der Kaiserslauterer Straße verläuft der Saaleradwanderweg auf der vorhandenen Fahrbahn. Die Trassenführung wird beibehalten. Allerdings wird die Sicherheit durch die Einrichtung von Schutzstreifen verbessert und das abschnittsweise vorhandene Kopfsteinpflaster im Radstreifenbereich durch einen Asphaltbelag ersetzt, so dass sich auch der Fahrkomfort deutlich verbessert.

Mit dem Beschluss des Stadtrates vom 26.09.2018 (Vorlagen-Nr.: VI/2018/04204) wird auf einen Variantenbeschluss verzichtet.

Aufgrund der deutlichen Verschlechterung des baulichen Zustandes der Fahrbahnoberflächen in der Kaiserslauterer Straße in den letzten Jahren infolge Frosteinwirkungen muss zur Errichtung von Schutzstreifen der vorhandene Pflasterbelag im gesamten Fahrbahnbereich grundhaft ausgebaut werden. Außerdem ist es wegen der erheblichen Rissbildungen im bereits asphaltierten Bereich erforderlich vor der Markierung der Schutzstreifen eine komplette Deckensanierung vorzunehmen. Durch die zusätzlichen Maßnahmen können die Schutzstreifen ohne zusätzliche Borde zur Abgrenzung der vorhandenen Pflasterfahrbahn errichtet werden, außerdem entfallen Anpassungsmaßnahmen. Durch diese Einsparungen können die gestiegenen Kosten infolge der Baupreisfortschreibung für die baulichen Leistungen kompensiert werden und das geplante Kostenniveau der GWR-Maßnahmen gehalten werden.

Die Änderung bzw. Ergänzung des Baubeschlusses VII/2019/00349 vom 12.12.2019 wird auf Grund der zur Umsetzung der GWR-Maßnahme zwingend erforderlichen Zusatzmaßnahmen notwendig.

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 Saaleradwanderweg trifft dies u. a. auf den Streckenabschnitt Kaiserslauterer Straße zwischen der Einmündung Bremer Straße und der alten Ortslage Wörmlitz zu. Momentan werden Radfahrende über eine überbreite, teilweise mit Kopfsteinpflaster, teilweise mit Asphalt befestigte Straße ohne Abtrennung vom motorisierten Verkehr geführt. Hier ist geplant, beidseitig Fahrbahnbereiche für den Radverkehr mit Asphaltbelag auszubauen bzw. einen Schutzstreifen auf dem vorhandenen Asphaltbelag abzumarkieren.

2	Entwurfslösung
----------	-----------------------

Der Saaleradweg wird weiterhin über die Kaiserslauterer Straße geführt und ist in zwei Ausbauabschnitte unterteilt.

1. Abschnitt: Bremer Straße bis Prager Straße

Von der Bremer Straße bis zum Sportplatz / Prager Straße ist die Fahrbahn über eine Länge von 342 m asphaltiert. Hier sollte ursprünglich lediglich beidseitig eine Markierung bestehend aus einer Leitlinie sowie Piktogramme "Radfahrer" aufgebracht werden. Der Radfahrschutzstreifen erhält eine Breite von 1,50 m einschließlich Leitlinie.

Da sich der Zustand der vorhandenen Fahrbahn in den letzten Jahren extrem verschlechtert hat und ein großflächiges Rissbild aufweist, muss die Fahrbahndecke vor den Markierungsarbeiten komplett saniert werden. Ansonsten können die Markierungsarbeiten nicht fachgerecht ausgeführt werden und die bauausführende Firma würde keine Gewährleistung übernehmen. Außerdem ist die Sanierung zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit notwendig.

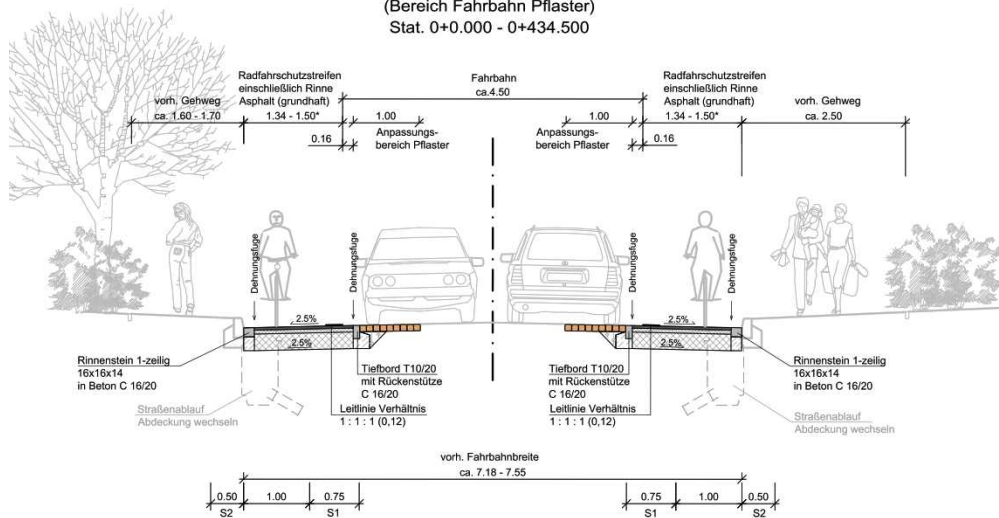
Geplant ist die Erneuerung der Binder- und Deckschicht, hierzu werden die Deck- und Binderschicht abgefräst und neu aufgebaut.

2. Abschnitt: Prager Straße bis Straße Am Schenkteich

Beidseitig sollte hier das vorhandene Kleinsteinpflaster auf einer Länge von 441 m für einen Radfahrschutzstreifen in bituminöser Bauweise in einer Breite von jeweils 1,50 m grundhaft ausgebaut und die Pflasterfahrbahn zwischen den Schutzstreifen erhalten bleiben.

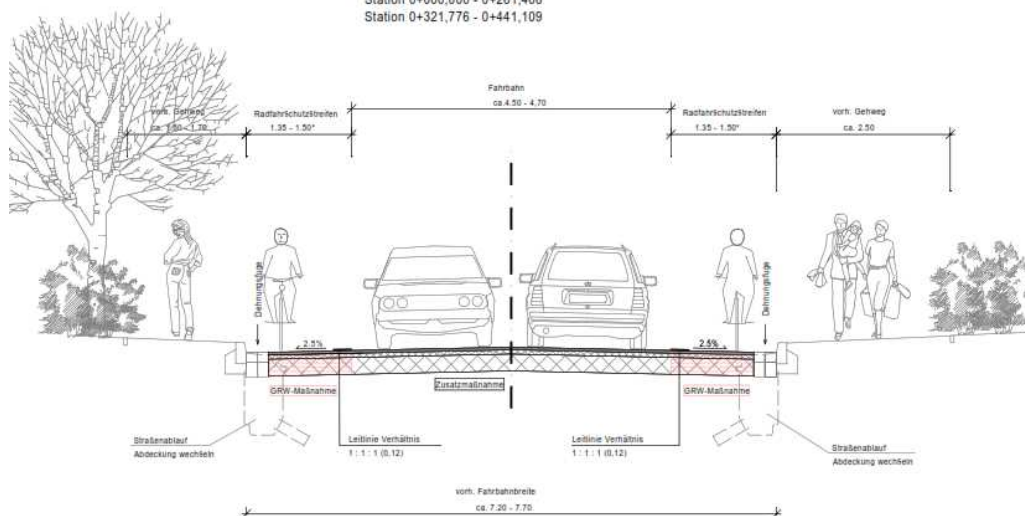
Der geplante Radfahrschutzstreifen aus Asphalt sollte durch einen Betontiefbordstein 10/25 eingefasst werden. Das vorhandene Pflaster müsste dazu in einer Breite von ca. 1,00 m aufgenommen und angepasst werden.

Regelquerschnitt 1 - 1
(Bereich Fahrbahn Pflaster)
Stat. 0+0.000 - 0+434.500



Dieser Abschnitt befindet sich jedoch in einem sehr schlechten baulichen Zustand und weist größere Fahrbahnabsenkungen auf. Durch diesen schlechten baulichen Zustand der gesamten Fahrbahn ist ein Ausbau lediglich am Randbereich unwirtschaftlich und kritisch zu betrachten. Die Standsicherheit der Restfahrbahn kann bei Eingriffen in Randbereiche nicht gewährleistet werden. Ebenso kann infolge der Fahrbahnabsenkungen eine technisch funktionierende Oberflächenentwässerung nicht gesichert werden. Die Kaiserslauterer Straße stellt eine wichtige Verkehrsverbindung von Süden in Richtung Norden dar. Die Linienführung der Buslinie 30 verläuft über die Kaiserslauterer Straße. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist eine grundhaften Erneuerung der verbleibenden Restfahrbahn zwischen den Radfahrschutzstreifen im gepflasterten Bereich als Voraussetzung für eine fachgerechte und wirtschaftliche Herstellung der Radschutzstreifen zwingend erforderlich. Eine gemeinsame Ausführung mit dem Ausbau der Radverkehrsanlage (GRW-Maßnahme) stellt eine wirtschaftliche und kostengünstige Lösung dar und sichert die Herstellung einer technisch-funktionalen Verkehrsanlage. Durch Synergieeffekte können insgesamt Kosten eingespart werden, z.B. für Verkehrssicherungsmaßnahmen während der Bauzeit und Entfall der zusätzlichen Bordführung als Abgrenzung der Radstreifen.

Regelquerschnitt (grundhafter Ausbau)
Station 0+000,000 - 0+261,406
Station 0+321,776 - 0+441,109



Der grundsätzliche Ausbau im 2. Abschnitt ergibt sich aufgrund der Busfrequentierung nach RStO 12, Tafel 4, Zeile 1 mit einer Belastungsklasse BK 1,8 bei einer Frostepfindlichkeitsklasse F3 wie folgt:

4 cm Asphaltdeckschicht AC 8 DN, 50/70
6 cm Asphaltbinderschicht AC 16 BN, 25/55-55
24 cm Asphalttragschicht AC 32 TN 50/70
34 cm Gesamtdicke

Es sind Bodenverbesserungsmaßnahmen zur Erreichung der Mindesttragfähigkeit des Planums erforderlich.

Die vorhandenen Abläufe erhalten neue Abdeckungen mit quer zur Fahrtrichtung verlaufenden Schlitten und sind somit für Radfahrende gefahrlos befahrbar. Vorhandene Schächte müssen teilweise in der Höhe angepasst werden.

3 Anlass der Beschlussänderung / Finanzierung

Der modifizierte Baubeschluss umfasst die Änderung bzw. Ergänzung des Baubeschluss VII/2019/00349 vom 12.12.2019 im Hinblick auf die zur Umsetzung der GRW-Maßnahme erforderlichen Zusatzmaßnahmen und auf den Kostenrahmen.

Für die GRW-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. Dadurch wurde bei den Planungskosten unter Berücksichtigung der neuen Honorarordnung für Architekten und Ingenieure 2021 eine Anpassung der Honorarkosten erforderlich.

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.

Durch den Gesamtausbau der Fahrbahn im bisher gepflasterten Bereich kommt es zu Einsparungen bei der GRW-Maßnahme, deshalb können die gestiegenen Kosten infolge der Baupreisfortschreibung für die baulichen Leistungen kompensiert werden.

Insgesamt stellt sich die Kostenentwicklung gegenüber dem Baubeschluss vom 12.12.2019 wie folgt dar:

Grundlage Kostenberechnung zum Baubeschluss VII/2019/00349 (brutto):

Baukosten	438.000 Euro
Planungskosten	53.100 Euro
Gesamtkosten gemäß Baubeschluss vom 12.12.2019	491.100 Euro

Grundlage Kostenfortschreibung Änderungsbeschluss (brutto):

Baukosten GRW-Maßnahme	437.000 Euro
Planungskosten GRW-Maßnahme	71.850 Euro

Gesamtkosten GRW	508.850 Euro
Baukosten Fahrbahn	600.000 Euro
<u>Planungskosten Fahrbahn</u>	<u>195.000 Euro</u>
Gesamtkosten Fahrbahn	895.000 Euro

Gesamtkosten Änderung Baubeschluss 1.403.850 Euro

Die Mehrkosten für die Einzelmaßnahme SRWW – Kaiserslauterer Straße werden im Rahmen des bewilligten Gesamt-GRW-Budgets gedeckt. Die Kosten werden mit der 2. Lesung zur Haushaltsplanung 2027ff entsprechend aufgenommen.
Die Kosten für die Fahrbahn Kaiserslauterer Straße sind im Haushaltsplan eingestellt.

5 Folgekosten

Kostenfaktor	Bestand			Neu		
	Menge	Einheit	Summe / Jahr	Menge	Einheit	Summe / Jahr
Verkehrsflächen						
Asphaltflächen, bauliche Unterhaltung	0	m²	0,00 €	2.597	m²	2.207,45 €
Markierungen (Heißplastik)	0	m	0,00 €	1.760	m	3.520,00 €
Radpiktogramme (Heißplastik)	0	Stk	0,00 €	58	Stk	870,00 €
Pflaster- / Plattenflächen	2.597	m²	3.376,10 €	0	m²	0,00 €
Summe / Jahr (netto)			3.376,10 €			6.597,45 €
Mehrwertsteuer 19%			641,46 €			1.253,52 €
Summe / Jahr (brutto)			4.017,56 €			7.850,97 €

Insgesamt erhöhen sich die Folgekosten um ca. 3.850 € pro Jahr, die aus dem PSP-Element 1.54101/52210100 des Fachbereichs Tiefbau gedeckt werden.

6 Zeitschiene

Für diese Baumaßnahme ist folgender Grobablauf vorgesehen:

- Änderung Baubeschluss:	2026
- Ausführungsplanung und Vergabe der Bauleistungen:	2026/2027
- Bauausführung:	2027/2028

Anlagen:

- Anlagen gesamt
 - Anlage 1 Lagepläne 1-4
 - Anlage 2 Querschnitt Ausbaubereich