

Aufgrund der hohen Verkehrsdichte auf der Heidestraße/Salzmünder Straße sind Radfahrer beim Befahren der Straßen erheblich gefährdet.

Ich frage daher an:

1. Gibt es seitens der Verwaltung zeitnah Planungen, parallel zu den vorgenannten Straßen einen befestigten Radweg herzustellen?
Wenn ja, wann und wenn nein, warum?
2. Welche Möglichkeit sieht die Verwaltung, vorausgesetzt die stillgelegte S-Bahnstrecke von Nietleben nach Dölau wird entwidmet, im Gleisbett analog des Hafenbahnprojektes, einen Radweg bzw. Wanderweg herzustellen?

Antwort der Verwaltung:

Von Seiten der Stadtverwaltung wird bestätigt, dass für Radfahrer (und Fußgänger) auf der Heidestraße/Salzmünder Straße zwischen den Stadtteilen Nietleben und Dölau aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsdichte ein relativ hohes Gefährdungspotenzial besteht.

Hinzu kommt der Umstand, dass es in der Relation zwischen den Stadtteilen Nietleben und Dölau keine empfehlenswerten alltagstauglichen (also auch bei Dunkelheit und schlechtem Wetter befahrbaren) Alternativen zur Salzmünder Straße gibt. Etwaige Routen durch die Dölauer Heide sind relativ umwegig, hügelig und hinsichtlich der Wegebeschaffenheit insbesondere bei Nässe nicht durchgängig gut befahrbar.

Aus den genannten Gründen gibt es seitens der Stadtverwaltung bereits seit einigen Jahren Bestrebungen, entlang der Salzmünder Straße einen straßenbegleitenden Fuß- und Radweg herzustellen. Nach Einstellung des S-Bahnbetriebes zwischen Nietleben und Dölau lag dazu die Ideallösung auf der Hand, diesen Fuß- und Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse zu errichten. Die Verwaltung war daher in den vergangenen Jahren bestrebt, die stillgelegte Bahnstrecke, nach deren Entwidmung, von der DB AG zu erwerben.

Durch die Aktivitäten des Vereins „Freunde der Halle-Hettstedter Eisenbahn e. V.“, der das Ziel eines Museumsbahnbetriebes verfolgt, wurde jedoch die von Seiten der Stadt Halle verfolgte Entwidmung verhindert. Hinzu kommt, dass das Land Sachsen-Anhalt dem o. g. Verein vorbehaltlich einiger Auflagen eine Betriebserlaubnis für die nächsten 50 Jahre erteilt hat. Vor diesem Hintergrund hat die Verwaltung eine Untersuchung in Auftrag gegeben, in der Alternativführungen aufgezeigt und Bewertungen der einzelnen Varianten vorgenommen werden. Im Ergebnis dessen hat sich herausgestellt, dass die Variante mit einer Führung des Fuß- und Radweges unmittelbar westlich der Fahrbahn (auf gesamter Länge zwischen dem S-Bahnhof Nietleben und Heidebahnhof) im Hinblick auf das Planungsziel einer alltagstauglichen Trasse als am kostengünstigsten und am wenigsten konfliktreich in Hinsicht auf die Aspekte des Naturschutzes angesehen wird. Diese Variante wurde daher, nicht zuletzt nach deren Bestätigung im „Runden Tisch Radverkehr“, als Vorzugsvariante bestimmt. Die Baukosten würden sich bei dieser Variante auf ca. 300.000 Euro belaufen (bei Realisierung ohne Beleuchtung).

Unter Beachtung der Aussagen zur Thematik des Bahnbetriebes verfolgt die Stadtverwaltung derzeit die Strategie, zunächst die Entscheidung über die Rechtmäßigkeit der Betriebserlaubnis des Landes, die von der DB AG rechtlich geprüft wird, abzuwarten und im Falle einer Entscheidung pro Museumsbahn die o. g. Alternativvariante mit einer Führung

des Fuß- und Radweges westlich der Fahrbahn planerisch vorzubereiten und die erforderlichen Baumittel im Haushalt einzustellen.

Dr. Thomas Pohlack
Bürgermeister

Die Antwort der Verwaltung wurde zur Kenntnis genommen.