

In den vergangenen Jahren wurde wiederholt die Notwendigkeit einer Radverkehrsstrecke zwischen Halle-Neustadt und Dölau sowie zwischen Dölau und Salzmünde festgestellt. Sichtbare (bauliche) Entwicklungen hat es bislang aber nicht gegeben. Daher frage ich an:

- 1. wie der konkrete Stand der Realisierung dieser Vorhaben ist,**
- 2. wann realistisch mit einer vollständigen Umsetzung zu rechnen ist und**
- 3. welche Hindernisse derzeit die weitere Fortführung erschweren?**

Antwort der Verwaltung:

Zur zweifelsohne notwendigen Radverkehrsverbindung zwischen Halle-Neustadt und Salzmünde ist grundsätzlich zu sagen, dass lediglich der Abschnitt zwischen Halle-Neustadt und Dölau (Bebauungsgrenze) im Zuständigkeitsbereich der Stadt Halle (Saale) ist. Ab dem Ortsausgang Dölau ist der Landesbetrieb Bau Straßenbaulastträger der L 159 und somit auch zuständig für die Herstellung straßenbegleitender Fuß- und Radwege.

Zu den konkreten Fragen ist Folgendes zu sagen:

Abschnitt zwischen Halle-Neustadt und Dölau (Zuständigkeitsbereich Stadt)

Zu 1 und 3:

Bereits seit längerer Zeit besteht der Wunsch nach einer ganzjährig befahrbaren Radroute zwischen den Stadtteilen Halle-Neustadt (bzw. Nietleben) und Dölau. Grund hierfür ist der nicht erst seit Einstellung der S-Bahn-Verbindung im Jahr 2002 existierende Bedarf von Alltags-Radfahrern, die insbesondere in der „dunklen Jahreszeit“ und bei Nässe die Salzmünder Straße nutzen müssen, da die Waldwege der Dölauer Heide bei diesen Bedingungen keine zumutbare Alternative darstellen. Im Übrigen ist auf diesen Wegen keine „soziale Sicherheit“ gewährleistet.

Nach der Einstellung der S-Bahn-Verbindung sah die Stadt die Chance, auf der straßennahen Bahntrasse den erforderlichen Fuß- und Radweg herzustellen. Aus verschiedenen Gründen (u. a. rechtliche und finanzielle Gründe) ist es jedoch nicht gelungen, eine schnelle Umnutzung herbeizuführen.

Im Jahr 2007 beantragte die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH in Vertretung des Vereins „Freunde der Halle–Hettstedter Eisenbahn e.V.“ eine Betreibergenehmigung für eine Museumsbahn auf der ehemaligen S-Bahnstrecke zwischen Nietleben und Dölau, die daraufhin vom Land Sachsen-Anhalt erteilt wurde.

Vor diesem Hintergrund beauftragte die Stadt Halle (Saale) noch im gleichen Jahr eine Variantenuntersuchung zu möglichen Alternativführungen eines Fuß- und Radweges zwischen Nietleben und Dölau. Diese hatte zum Ergebnis, dass, wenn die S-Bahn-Trasse dauerhaft nicht zur Verfügung stünde, unmittelbar westlich der Fahrbahn der Salzmünder Straße ein straßenbegleitender Fuß- und Radweg realisiert werden sollte. Die Kosten für ein solches Projekt würden einschließlich der Kosten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ca. 730.000 € betragen. Im Gegensatz dazu würde der Bau eines Fuß- und Radweges auf der ehemaligen S-Bahn-Trasse ca. 315.000 € kosten.

Im vergangenen Jahr wurde von Seiten des Landes Sachsen-Anhalt die gesamte Strecke inklusive aller Gebäude, Anlagen und Schienen pauschal in das Denkmalverzeichnis

eingetragen und das dadurch erwirkte Vorkaufsrecht ausgeübt. Dagegen hat die DB Services Immobilien GmbH eine Anfechtungsklage eingereicht. Das Verfahren befindet sich noch immer in der Phase der Stellungnahmen und Erwiderungen vor dem ersten Termin beim Richter.

Das von der DB Services Immobilien GmbH bei einem Sachverständigen beauftragte Denkmalgutachten liegt dem Unternehmen mittlerweile im Entwurf vor. Darin wird die Denkmaleigenschaft einiger Gebäude (z. B. Heidebahnhof) bestätigt, die der Gleistrasse aber negiert. Das Gutachten wird im o.g. Gerichtsverfahren verwendet, von einer zusätzlichen Feststellungsklage wird wohl abgesehen.

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) hat den Antrag der DB Services Immobilien GmbH auf Freistellung eines Großteils der Strecke von Eisenbahnbetriebszwecken abgelehnt. Stattdessen sei aufgrund der Betreibergenehmigung des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr für die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht zuständig.

Angesichts dieser laufenden Verfahren ist aus Sicht der Stadtverwaltung noch nicht ausgeschlossen, die sowohl aus Kosten- als auch Naturschutzsicht günstigste Variante eines Wegebbaus auf der ehemaligen Bahntrasse zu realisieren. Aus diesem Grund wäre es unserer Auffassung nach falsch, jetzt weitere Planungsschritte zur Realisierung der o. g. Alternativlösung einzuleiten und somit eine deutlich kostenintensivere Lösung zur Umsetzung zu bringen.

Zu 2:

Die zeitliche Perspektive lässt sich gegenwärtig selbst von der DB Services Immobilien GmbH für die einzelnen Verfahren nicht seriös einschätzen. Zu den von der Stadt nicht zu beeinflussenden Faktoren wird anschließend auch noch die Finanzierungsfrage treten. Es ist momentan völlig offen, ob und wie die für die vollständige Umsetzung des Projekts erforderlichen Finanzmittel (730 bzw. 315 T€) bereitgestellt werden können.

Abschnitt zwischen Dölau und Salzmünde (Zuständigkeitsbereich LB Bau)

Zu 1 und 3:

Der Planfeststellungsbeschluss liegt seit 23.07.2009 vor. Im Zusammenhang mit der Planung der A 143 erfolgen durch die DEGES noch Änderungen im Abschnitt zwischen dem Seepark und Salzmünde infolge der Einordnung eines Lärmschutzwalles. Die bauliche Realisierung des Fuß- und Radweges ist nach derzeitiger Planung ab 2012 vorgesehen (zunächst 1. Teilabschnitt zwischen Dölau und Seepark).

Zu 2:

Zum jetzigen Zeitpunkt kann keine seriöse Angabe zum Zeitpunkt einer vollständigen Realisierung abgegeben werden, da Abhängigkeiten zur Mittelzuweisung des Landes bestehen.

Die Antwort der Verwaltung wurde zur Kenntnis genommen.