

Zwischen Denkmal-Gleisen und A143: Die unendliche Geschichte der Radwege nach Dölau

Halle (Saale) – Wer heute Morgen von Dölau nach Halle pendelt, braucht starke Nerven. Auf der Salzmünder Straße drängeln sich Lastwagen und Pendlerautos Stoßstange an Stoßstange. Tempo 50 ist hier oft nur Theorie, Ausweichraum gibt es keinen. Radfahrer dürfen die Landesstraße zwar legal nutzen – doch wer hier in die Pedale tritt, begibt sich in Lebensgefahr. Die Alternativen? Dunkle Waldwege durch die Dölauer Heide, die bei Nässe, Schnee oder Sturmschäden kaum noch befahrbar sind.

Während im Westen der Stadt die A143 ihrer Vollendung entgegenblickt und noch mehr Verkehr in die Region zieht, bleibt der Stadtteil Dölau für den umweltfreundlichen Radverkehr eine Insel. Dabei gelten gerade Entfernungen von bis zu 15 Kilometern unter Experten als ideal für den täglichen Arbeitsweg mit dem E-Bike. Dölau liegt damit eigentlich im perfekten Einzugsbereich. Doch die Realität bremst diese Theorie aus: Die Verbindungswege zwischen Halle und seinem grünen Vorort sind auch im Jahr 2026 keine modernen Lebensadern, sondern ein gefährliches Nadelöhr.

Ein Blick in die Geschichtsbücher: Große Pläne, die nie Realität wurden

Es wirkt heute fast tragisch, wenn man in die Archive blickt. Das Thema ist nämlich alles andere als neu. Bereits 1930 war der Radweg von Halle bis Nietleben erfolgreich erneuert worden. Im Oktober 1932 verkündeten die „Hallischen Nachrichten“ dann stolz das Folgeprojekt: Den Lückenschluss bis nach Dölau.

Die Pläne waren ambitioniert und konkret. Trotz „außerordentlich schwieriger Geländeverhältnisse“ sollten Freiwillige in nur drei Monaten eine zwei Meter breite Trasse in den Hang bauen. Der technische Aufwand war enorm: 2.000 Kubikmeter Mutterboden sollten abgetragen, Dämme aufgeschüttet und umfangreiche Stützmauern aus Heide-Sandstein errichtet werden. Allein für die Sicherung der gefährlichen Wegestellen waren 400 Meter Holzgeländer aus Fichtenstämmen vorgesehen.

Doch woran die Umsetzung dieses schon damals als dringend erachteten Projektes letztlich scheiterte, ist unbekannt. Fest steht nur: Was vor fast 100 Jahren bereits fertig geplant auf dem Tisch lag, fehlt auch im Jahr 2026 noch immer. Geblieben ist eine enge Landstraße mitten durch ein Fauna-Flora-Habitat (FFH-Gebiet), ohne eigenen Radweg, ohne Beleuchtung und ohne Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer.

Das Dilemma der zwei Achsen

Wer Dölau mit dem Rad verlassen will, steht vor der Wahl zwischen Pest und Cholera. Es fehlen sichere Verbindungen auf beiden Hauptachsen.

1. Die Ost-West-Route: Dölau – Heide-Nord – Kröllwitz

Für Schüler, Mitarbeiter der Uniklinik und Studenten wäre die Route über die Stadtforststraße und Waldstraße ideal. Doch die Realität sieht anders aus: Die innerörtliche Stadtforststraße präsentiert sich als schmale, stark frequentierte und lärmintensive Verkehrsader. Der begleitende Fußweg weist zwar einen rot markierten Abschnitt auf, der offenbar als Radweg konzipiert wurde, jedoch keine offizielle Ausweisung als solcher besitzt.

Die weiterführende Waldstraße in Heide-Nord ist eine stark befahrene Hauptverkehrsader. Zwar plant die Stadt hier seit Jahren einen Radweg, doch das Vorhaben zerrieb sich lange Zeit in Detailfragen: Parkplätze gegen Radweg, Baumschutz gegen Asphalt. Zudem mussten die Eigentumsverhältnisse entlang der Straße erst langwierig geklärt werden. Im Stadtmobilitätsplan wird diese Strecke als „Radroute A“ mit hoher Priorität geführt, doch die Umsetzung scheiterte bisher auch daran, dass Fördergelder des Landes oft nur an Landesstraßen fließen, während städtische Verbindungswege durch das Raster fallen – oder entsprechende Mittel schlichtweg gar nicht erst beantragt wurden.

2. Die Nord-Süd-Route: Die Posse um die Salzmünder Straße

Noch dramatischer ist die Lage auf der Verbindung nach Nietleben (L159). Rund 13.000 Fahrzeuge wälzen sich hier täglich durch die Heide. Die etwa 200 Radfahrer, die sich täglich hierher wagen, nutzen oft illegale Trampelpfade, um nicht unter die Räder zu kommen.

Eigentlich läge die ideale Lösung buchstäblich vor der Haustür. Parallel zur Straße verläuft die alte S-Bahn-Strecke zwischen Nietleben und Dölau – topografisch perfekt für einen Radschnellweg: flach, direkt und völlig getrennt vom Autoverkehr. Doch die Faktenlage rund um diese Trasse liest sich mittlerweile wie eine bürokratische Satire.

Das Hauptproblem ist dabei ein juristisches Zombie-Dasein: Die „Deutsche Regionalbahn GmbH“ besitzt eine Betriebsgenehmigung bis zum Jahr 2058. Solange diese Lizenz existiert, gilt die Fläche nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (§ 5a) als Bahnanlage, die betriebsbereit gehalten werden müsste. Das bedeutet im Klartext: Wo Eisenbahnrecht herrscht, hat das Baurecht der Kommune keine Chance. Eine Umwandlung in einen Radweg setzt zwingend eine sogenannte „Entwidmung“ voraus. Wir haben es also mit einer Strecke zu tun, die rechtlich eine funktionierende Bahn sein muss, faktisch aber eine Ruine ist. Das Land Sachsen-Anhalt stufte den Abschnitt bereits 2023 folgerichtig als „nicht betriebssicher“ ein. Rückendeckung für ein Ende dieses Zustands gab es zuletzt im August 2025 vom Landesbeauftragten für Eisenbahnaufsicht, Dipl.-Ing. Stollberg. Er sprach sich klar für einen Widerruf der Lizenz und ein offizielles Stilllegungsverfahren aus.

Erst in zweiter Linie kommt der Denkmalschutz ins Spiel und wird gern als endgültiges Totschlagargument angeführt: Selbst wenn der bahnrechtliche Knoten gelöst wäre, erschwert der Denkmalstatus die Errichtung eines Fahrradweges massiv.

Dabei ist das keineswegs in Stein gemeißelt: Bereits 2016 betonte der damalige halleche Baudezernent Uwe Stäglin, dass ein Radweg trotz Denkmalschutz machbar sei – und verwies auf das erfolgreiche Vorbild der alten Hafenbahntrasse. Für Stäglin war die Nutzung des Bahndamms stets die „optimale Variante“, da alle anderen Alternativen erhebliche Eingriffe in die Natur erfordern. Dennoch blockiert das verhängnisvolle Zusammenspiel aus bürokratischer Trägheit bei der Entwidmung und vorgeschobenem Denkmalschutz seit Jahren jede pragmatische Lösung.

Weil eine Entwidmung der Trasse somit rechtlich in weiter Ferne liegt, blieb der Stadt nur die Flucht nach vorn – direkt an den Straßenrand. Nach jahrelangen Runden Tischen und zähen Voruntersuchungen soll nun der „Variantenbeschluss 2.2“ die Lösung bringen. Der Plan sieht einen 2,50 Meter breiten, asphaltierten Geh- und Radweg vor, der durchgängig auf der Westseite der Straße verläuft, um gefährliche Querungen für Radfahrer zu vermeiden. Doch auch diese Variante hat ihre Tücken. Um das sensible FFH-Gebiet der Dölauer Heide zu schonen, muss die Fahrbahn der Landesstraße teils aufwändig verschoben werden. Eine Beleuchtung wird es im Waldstück nicht geben – der Schutz der hier heimischen Fledermäuse geht vor. Zudem läuft dem Projekt die Zeit davon: Die 2022 veranschlagten Baukosten von rund 3,3 Millionen Euro dürften angesichts der Inflation der letzten Jahre längst Makulatur sein. Auch der ursprünglich anvisierte Bauzeitraum von 2024 bis 2026 erwies sich als viel zu optimistisch, da sich Förderzusagen und das Planfeststellungsverfahren zäh wie Kaugummi in die Länge ziehen.

Das bittere Fazit im Februar 2026: Wer auf einen baldigen Spatenstich hofft, wird enttäuscht. Es gibt weder einen konkreten Termin noch gesicherte Gelder. Aktuell deutet absolut nichts darauf hin, dass hier in den nächsten Jahren überhaupt die Bagger anrollen.

Fazit: Geduld am Ende

Die Radwege-Odyssee in Dölau ist ein Lehrstück für das Scheitern deutscher Infrastrukturplanung. Während Gutachten geschrieben, Varianten geprüft und Paragraphen gewälzt wurden, riskieren täglich Menschen auf dem Weg zur Arbeit ihre Gesundheit.

Die Anwohner sind des Wartens müde. Bürgerinitiativen und der ADFC fordern zu Recht: Wenn Milliarden für Autobahnen wie die A143 da sind, darf es an drei Kilometern Asphalt für Radfahrer nicht scheitern. Es braucht jetzt keinen neuen Arbeitskreis, sondern Bagger. Die Pläne liegen bereit – es wird Zeit, dass Halle beweist, dass es die Verkehrswende ernst meint und nicht nur in Konzeptpapieren verwaltet.

Bis dahin bleibt den Dölauern nur der bittere Blick in die Geschichtsbücher: 1932 hatte man in Halle schon einmal den Mut zu ehrgeizigen Bauplänen – auf deren Umsetzung man bis heute wartet.