



Änderungsantrag

TOP:
Vorlagen-Nummer: **VIII/2026/02638**
Datum: 29.04.2026
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto:
Verfasser:

Beratungsfolge	Plandatum: Termin	Status
Stadtrat	29.04.2026	öffentlich Entscheidung

Betreff: Änderungsantrag der AfD-Stadtratsfraktion zum Änderungsbeschluss zum Grundsatzbeschluss zur Umsetzung des Sondervermögens des Bundes Infrastruktur und Klimaneutralität in der Stadt Halle (Saale) vom 25.03.2026

Beschlussvorschlag:

- Der Stadtrat beschließt **den am 25.03. durch den Stadtrat beschlossenen Maßnahmenplan „Investitionsprojekte der Stadt Halle (Saale) zur Umsetzung des Sondervermögens des Bundes Infrastruktur und Klimaneutralität“ gemäß Anlage 1 mit folgenden Änderungen und Ergänzungen:**
 - Es werden 65 Millionen Euro für den Neubau eines zweispurigen südlichen Saaleüberganges mit beidseitigem Radweg und weiterführenden, in das Hauptstraßennetz einbindenden, Straßenabschnitten, als Direktverbindung der Stadtbezirke Halle West und Halle Süd zwischen Passendorfer Damm und Südstadtring bereitgestellt.
 - Es werden 1.166.182 Euro für die Erneuerung der Straßenbeleuchtung auf energieeffiziente und lichtintensive LED- Beleuchtung bereitgestellt.
 - In der Beschlussvorlage der Stadtverwaltung sind alle anderen Positionen zu streichen außer:
 - Maßnahme 1 Grundhafte Sanierung des Stadthauses (33 Millionen Euro)
 - Maßnahme 2 Sanierung und Erweiterung der Freiwilligen Feuerwehr Halle-Neustadt (3,7 Millionen Euro Eigenmittel)
 - Maßnahme 3 Sanierung und Erweiterung Freiwillige Feuerwehr Passendorf (3,7 Millionen Euro Eigenmittel)
 - Maßnahme 21 Ersatzneubau der Reidebachbrücke Osendorf (3 Millionen Euro)
 - Maßnahme 22 Ersatzneubau der Brücke Angersdorf (7 Millionen Euro)
- Der Stadtrat beauftragt den Oberbürgermeister, diese Investitionsprojekte bei der zuständigen Investitionsbank des Landes Sachsen-Anhalt anzuzeigen und fortfolgend umzusetzen.

gez. A. Raue
Fraktionsvorsitzender AfD-Stadtratsfraktion

Begründung:

Die AfD-Stadtratsfraktion lehnt von Anfang an ab, dass in diesem Ausmaß eine Verschuldung auf künftige Generationen zukommt, die bisher fast ausschließlich dazu dient Wahlgeschenke für Wunschprojekte einzelner Gesellschaftsgruppen zu verteilen.

Da der Deutsche Bundestag aber mit einer Mehrheit an willigen Abgeordneten entschieden hat, diese Verschuldung trotz der absehbar schlimmen Folgen für den Steuerzahler und die deutsche Wirtschaft zu beschließen, muss klar sein, dass das Geld nur in tatsächlich nachhaltige Investitionen für die Infrastruktur fließen darf. Bereits im März war festgestellt worden, dass 86% der verausgabten Mittel aus dem sogenannten „Sondervermögen“ zweckentfremdet worden waren, überwiegend zum Stopfen von Haushaltslöchern.¹ Diesen Trend sehen wir auch bei der neu von der Verwaltung vorgelegten Beschlussvorlage. Daher legen wir mit unserem Änderungsantrag den Fokus auf diese nachhaltigen Investitionen für die Zukunft. Die Verlängerung der Europachaussee hat das Potential eine hohe Förderquote über GRW-Mittel zu erhalten und kann daher absehbar auch aus dem laufenden Haushalt finanziert werden. Zudem ist sie gemäß Aussagen der Verwaltung in den Ausschüssen vor allem dazu gedacht den baldigen Abriss der Brücken zwischen Altstadt und Neustadt zu kompensieren. Diese Planungen möchten wir nicht unterstützen.

Zu a:

Der Bau einer direkten Straßenverbindung zwischen der Neustadt und der Südstadt/Silberhöhe ist das einzige Projekt, welches den Sinn des Sondervermögens umsetzt. Es sieht vor allem die Entlastung der Bürger von innerstädtischem Verkehr und von unnötig langen innerstädtischen Fahrten vor. Ein Projekt, vor allem für uns Hallenser.

Die Überlegungen zur Errichtung eines weiteren 3. Saaleüberganges zur Entlastung der Giebichenstein Brücke im Norden und der Hochstraßenbrücke im Zentrum der Stadt, werden in Halle seit langem geführt und wurden vor allem aus finanziellen Gründen immer wieder verworfen. Insbesondere weil sich für derartige Großprojekte keine Fördermittel generieren ließen.

Bei der Projektfinanzierung gibt es den wichtigen Unterschied, ob ein Verkehrsprojekt genehmigungsfähig geplant und mit eigenen Finanzmitteln (Sondervermögen) umgesetzt werden kann oder ob es zwar genehmigungsfähig, aber nicht förderfähig ist, und nur deshalb kommunal nicht finanziert werden kann.

Seit die Zuteilung des Sondervermögens beschlossen wurde und die Rahmenbedingungen erkennbar sind, ist klar, dass sich die Stadt Halle einen weiteren Saaleübergang leisten kann. Die Verwendungsvorschriften dieses Sondervermögens haben gerade die Realisierung solcher neuen großen, bislang unfinanzierbaren kommunalen Infrastrukturprojekte zum Ziel.

Dieses übergeordnete Ziel, ein für unsere Stadt sinnvolles, nachhaltiges, wirtschaftliches und zukunftsweisendes Bauwerk zu errichten, begründet diesen Änderungsantrag.

Jetzt gibt es für uns die einmalige Chance, etwas Großartiges für unsere Stadt zu errichten. Dem Brückenbauwerk, welches womöglich für Jahrzehnte unfinanzierbar bleiben würde, hat sich eine Tür in die Zukunft geöffnet, die wir gemeinsam durchschreiten müssen.

Dieser 3. Saaleübergang ist das fehlende Puzzleteil in Halles Verkehrsinfrastruktur.

Der Bedarf an einem nördlichen Saaleübergang in Trotha wird sich vermutlich mit der Schließung des Autobahnringes um Halle, durch die Fertigstellung des letzten Teilstückes der A 143, erheblich verringern.

Dabei bleibt die Hochstraßenbrücke als Verkehrsverbindung des einwohnerstarken Stadtteils

¹ <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/konjunktur/sondervermoegen-zweckentfremdung-studien-100.html>, abgerufen am 28.04.2026 um 11 Uhr.

Halle-Neustadt mit den großen Stadtbezirken Nord, Mitte und Süd die zentrale Schlagader der innerstädtischen Verkehrsinfrastruktur, selbst wenn sich durch den fertiggestellten Autobahnring auch beim Fernverkehr über die B80 Entlastungen ergeben werden.

Zudem wird innerhalb der Stadtverwaltung über einen Abriss der Hochstraßenbrücken diskutiert, ohne dass bereits klar ist, wie sich die Verkehrsströme innerstädtisch verteilen lassen, ohne der Bevölkerung und den Wirtschaftsbetrieben Umwege zuzumuten, die zusätzlichen Zeit- und Kostenaufwand bedeuten.

Damit bleibt ein südlicher Saaleübergang ein wichtiges zukunftsweisendes Verkehrsprojekt, mit dem sich in Halle Nachhaltigkeit, ökonomischer- und ökologischer Nutzen, Familienfreundlichkeit, Krisen-Resilienz, Katastrophenvorsorge und infrastrukturelle Stadtentwicklung ideal verbinden lassen. Zudem würden die Wohngebiete zwischen Glauchaer Platz und Südstadtring von Fahrzeugverkehr entlastet. Dadurch steigt die Wohnqualität in diesen Quartieren.

In der Stadt Halle sind Fahrten zwischen Halle-Neustadt und der Südstadt, seit jeher nur über einen etwa 8 Kilometer langen Umbogen / Umweg über die Magistralenbrücke möglich, der für Bürger und Unternehmen zeit- und kostenintensiv ist. Dabei wäre es für Rettungsdienste, Berufstätige, Handwerker, Freizeit- und Einkaufsverkehr, ÖPNV und Fahrradfahrer optimal und wirtschaftlicher, wenn sich zukünftig **zwischen Passendorfer Damm und dem Südstadtring eine direkte neu zu bauende 2 km lange Straßenverbindung** nutzen ließe, die den Weg um 6 Km verkürzen würde.

Auch die wichtigen Gewerbegebiete Ammendorf und Neustadt würden dadurch direkt verbunden, wodurch sich auch hier eine Fahrstrecke von 6 km durch die Stadt einsparen ließe.

Innerhalb der Diskussion werden den ökonomischen Vorteilen eines südlichen Saaleübergangs oft umweltrechtliche Argumente entgegengestellt und diese dann übergewichtet. Jedoch ist nicht hinnehmbar, dass einem 20m breiten Uferstreifen des 413 Kilometer langen Saaleflusses, ein solch großer ökologischen Wert zugeschrieben wird, dass er die nachweislichen Vorteile für die Stadtentwicklung und den großen nachhaltigen volkswirtschaftlichen Mehrwert für die Menschen sowie für die regionale Wirtschaft übertreffen soll. Zumal ein südlicher Saaleübergang über seine Entlastungsfunktion für dicht bewohnte Stadtgebiete und der Abkürzung von Verkehrswegen und Fahrzeiten einen eigenen positiven ökologischen und klimawirksamen Beitrag einbringt. Auch die Auenflächen ließen sich, ähnlich der historischen Bogenbrücke Angersdorf, welche selbige Aue als Bahntrasse schneidet, mit mehreren einfachen hintereinander liegenden Kurzbrücken funktional erhalten.

Der Bau der weit größeren, teureren und komplexeren Waldschlößchenbrücke über das Elbtal in Dresden zeigt klar, dass solche Projekte auch heute noch genehmigungsfähig sind, wenn ein herausragendes öffentliches Interesse an einer solchen Infrastrukturmaßnahme besteht

Insbesondere die erwartbaren Einsparungen bei den Fahrzeugkosten, den Kraftstoffkosten, sowie den Fahr/Wege-Zeiten lassen den volkswirtschaftlichen Mehrwert und den gesellschaftlichen Nutzen erkennen. Dies soll anhand von überschlägigen Annahmen gerundet und verdeutlicht werden.

Bei einer erwartbaren Nutzung des südlichen Saaleüberganges durch etwa 2500 Fahrzeuge pro Richtung und Tag ergeben sich jeden Tag etwa 5000 Querungen des Übergangs. Dabei können allein durch PKWs etwa 0,4 Liter Kraftstoff pro 6 Km Wegverkürzung eingespart werden. Am Tag entspricht dies dann 2000 Litern und 730.000 Litern pro Jahr. Dazu kommen die Mehrverbräuche von LKW.

Gleichzeitig würde eine Senkung des Kraftstoffverbrauches auch die Senkung von Importen fossiler Energieträger bedeuten und somit einen kleinen Beitrag leisten, um die Abhängigkeit vom internationalen Rohölmarkt zu verringern.

Zudem würden die bisher durchfahrenen Wohngebiete von diesen ca. 5000 Fahrzeugen

entlastet, was auch in den betroffenen Quartieren die Belastungen durch Abgase, Rußpartikel, Feinstaub und Verkehrslärm deutlich reduzieren würde und der die Gesundheit der Anwohner förderlich wäre.

Ein Berufspendler könnte jährlich, bei 225 Arbeitstagen und täglich zwei Brückenquerungen, 2700 Km oder 190 Liter Kraftstoff oder derzeit 450 Euro sparen. Bei einem Ansatz der Entfernungspauschale für Fahrzeugnutzung von 0,38 Euro pro Km wegen z.B. Fahrzeugabnutzung und Reparaturen, entspricht die Einsparung einem jährlichen Betrag von etwa 1026 Euro. Selbst wenn man den geringeren Steuer- und Versicherungsanteil pro Fahrkilometer herausrechnet, hätten Familien damit deutlich mehr Geld zur Verfügung oder Unternehmen weniger Kosten.

Allein aus den Einsparungen bei den privaten Kfz-Kosten käme man auf einen jährlichen Betrag von 4,16 Mio. Euro, der sich aus 5000 Brückenquerungen und jeweils 6 Km Wegeverkürzung zu 0,38 Euro/Km ergibt.

Noch größer ist die ökonomische Relevanz beim Wirtschaftsverkehr. Zum Beispiel verkürzen sich Anfahrtszeiten, Wegezeiten und Kosten für Handwerker.

Legt man für 5000 Überfahrten eine durchschnittliche Zeiteinsparung von 20 Minuten zu Grunde ergeben sich pro Tag 100.000 Minuten oder 1667 Stunden weniger Fahrzeit im Stadtgebiet. Das kann effizienter genutzte Arbeitszeit oder ein Mehr an Frei-, Familien- oder Kindererziehungszeit sein. Dies ist sowohl im Hinblick auf die Debatte um fehlende Fachkräfte bedeutsam als auch für ein Mehr an Lebensqualität und Zeit für Kinder und Familienleben. Denn im Jahr addieren sich diese so gewonnenen Frei- und Arbeitszeiten auf über 600.000 Stunden auf. Gibt man dieser Zeit zur Verdeutlichung einen pauschalen Wert von 20 Euro pro Stunde, ergibt sich ein volkswirtschaftlicher Nutzen von 12 Mio. Euro im Jahr.

Zusammen mit den Einsparungen durch eine geringere Fahrzeugbelastung ergeben sich dauerhafte volkswirtschaftliche Vorteile von etwa 16 Mio. Euro pro Jahr durch den vorgeschlagenen Bau einer südlichen Saalequerung.

Gleichwohl lassen sich aber noch weitere Vorteile erkennen. So ist zu erwarten, dass sich in besonderen Situationen die Rettungszeiten für kranke oder verunglückte Menschen verkürzen, wodurch in vielen Fällen die Gesundheit oder das Leben der betroffenen Personen gerettet werden dürfte. Meistens kann nur durch besonders schnelle medizinische Hilfe / Feuerwehr / Polizei die Selbstständigkeit und Arbeitskraft der verunglückten oder bedrohten Person überhaupt erhalten oder wiederhergestellt werden. Auch hieraus ergeben sich ökonomische Vorteile für die Gesellschaft.

Ebenfalls kann erwartet werden, dass sich durch Fahrzeiteinsparungen und Streckenverkürzungen weniger hohe Stress- und Belastungssymptome bei Fahrzeugfahrern einstellen, also eine entspanntere Verkehrssituation entsteht. Auch durch das Entflechten der bisher stark frequentierten Straßenverbindung im Berufs- und Feierabendverkehr.

Zudem würden auch Radfahrer von der verkürzten direkten Straßenverbindung zwischen den bevölkerungsreichen Stadtteilen profitieren.

Auch für Bürgerinnen und Bürger, die die Angebote des ÖPNV nutzen, z.B. den HAVAG-Bus, wäre eine direkte Verbindung beider Stadtteile vorteilhaft, da sich hier die Reisezeiten ebenfalls deutlich um 20-30 Minuten pro Fahrt reduzieren würden. Somit erhöht sich der familiennützliche Wert und die Familienfreundlichkeit des Neubauprojektes durch generell verkürzte Fahrzeiten zwischen den Stadtteilen. Vorteile, die sich für PKW-Fahrer ergeben, ergeben sich auch für die Fahrgäste, die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen wollen.

Die jetzt mögliche Vernetzung der beiden großen Stadtbezirke West und Süd ist eine wirkliche Gewinnchance für alle in Halle und ein echter Mehrwert für unsere regionale Wirtschaft.

Wir steigern die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Halle durch eine leistungsfähige, belastbare Verkehrsinfrastruktur, die Mobilitätskosten senkt und durch Redundanz krisenfester wird.

Somit ist eine engere Verzahnung der nebeneinander liegenden und durch die Saale getrennten Stadtteile nachhaltig und sinnvoll.

Natürlich ist eine solche Planung auch eine Herausforderung. Naturschutzrechtliche, umwelttechnische und den Hochwasserschutz sichernde Aspekte lassen sich

berücksichtigen, wenn erforderlich ausgleichen und somit lösen. **Die Rabeninsel wird durch dieses Projekt nicht berührt werden, da die Trassenführung mit großem Abstand westlich davon vorgesehen ist und eine Einbindung nach genauer Prüfung aller Belange idealerweise in den Südstadtring erfolgen soll.**

Wenn wir dieses Projekt wollen, dann wird es auch entstehen, weil wir starke Argumente haben und der Bau in herausragendem gesellschaftlichem Interesse steht.

Aus Sicht der AfD-Stadtratsfraktion ist die Errichtung eines südlichen Saaleübergangs familien- und wirtschaftspolitisch geboten.

Zu b: Die Stadtverwaltung hat bisher alle Anträge (vor allem der AfD-Stadtratsfraktion) die Straßenbeleuchtung in den Großraumsiedlungen zu erneuern mit Verweis auf die Kosten abgewehrt. Die 1.166.182 Euro sollen einen Anfang dabei machen, die veralteten Beleuchtungen (teilweise mit Neon- Röhren) durch helle LED- Leuchten auszutauschen. Diese sparen nicht nur massiv Stromkosten ein, sondern erhöhen die Helligkeit der Straßenbeleuchtung deutlich und steigern das Sicherheitsgefühl in der Dunkelheit damit signifikant.

Zu c: Die Sanierung des Stadthauses ist dringend erforderlich, um den Erhalt des Gebäudes, das nicht nur dem Stadtrat, sondern auch der Öffentlichkeit als Tagungsort dient und als beliebter Ort für Eheschließungen genutzt wird, sicherzustellen.

Die Freiwilligen Feuerwehren in Neustadt und Passendorf sind Teil der kommunalen Vorsorge für Brand- und Katastrophenschutz und daher unbedingt zu sanieren.

Die Brücken in Osendorf und Angersdorf sollten gesichert werden. In Osendorf handelt es sich um eine alte Spannbetonbrücke, die von Osendorf in den Saalekreis führt. Im Sinne der Verkehrssicherheit für die Regensburger Straße ist diese zu ersetzen. Auch die Bahn-Brücke in der Nähe zu Angersdorf ist als Eisenbahnüberbrückung und Verbindung zur B80 und nach Neustadt prioritär zu betrachten.