



Stadt Halle (Saale)
Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Umwelt
und Sicherheit

09. Juni 2026

Sitzung des Stadtrates am 24.06.2026

Anfrage der SPD-Fraktion Stadt Halle (Saale) zur Verlängerung der Europachaussee

Vorlagen Nummer: VIII/2026/02557

TOP: 12.15

Antwort der Verwaltung:

- 1. Welche wirtschaftlichen Effekte (zusätzliche Wertschöpfung in Millionen Euro pro Jahr sowie zusätzliche Arbeitsplätze) erwartet die Verwaltung in Halle durch die Verlängerung der Europachaussee?**

Konkrete wirtschaftliche Effekte und die Anzahl zusätzlicher Arbeitsplätze lassen sich nicht beziffern. Die Zahl möglicher zusätzlicher Arbeitsplätze kann auch nicht unmittelbar der Maßnahme zugerechnet werden, da sie von weiteren Faktoren, insbesondere Unternehmensart, Branche und individuellen Unternehmensentscheidungen abhängt.

Die Verwaltung erwartet jedoch Impulse für die entlang der Trasse ansässigen sowie potenziell ansiedlungswilligen Unternehmen, insbesondere durch die verbesserte Erreichbarkeit der Gewerbegebiete und damit verbundene Einsparungen bei Fahrtzeiten und Transportkosten.

- 2. Welches Konzept besteht für die nachhaltige, zukunftstaugliche Entwicklung des Gewerbegebietes entlang der Eisenbahnstraße?**

Die Gewerbeflächen entlang der Eisenbahnstraße und der angrenzenden Straßen sind Teil des Bestandsgewerbegebietes Ammendorfes mit teils hochspezialisierten zukunftssträchtigen Unternehmen. Für die bisher ungenutzten Flächen, welche alle in privater Hand liegen, besteht keine thematische Einschränkung der Entwicklung.

- 3. Welche aktuellen Verkehrszählungen und Verkehrsprognosen liegen für die Merseburger Straße im Bereich Ammendorf sowie für eine verlängerte Europachaussee vor? Welche Annahmen werden dabei für die verschiedenen Verkehrsträger zugrunde gelegt? Welcher Flächen- und Spurbedarf für den motorisierten Individualverkehr ergibt sich aus diesen Prognosen?**

In der Merseburger Straße im Bereich Ammendorf liegen die Verkehrsbelastungen derzeit bei fast 20.000 Kfz/24 h. Die Regensburger Straße weist eine Verkehrsbelegung von ca. 8.000 – 10.000 Kfz/24 h auf, die sukzessive nach Osten abnimmt.

Der Streckenzug Alfred-Reinhardt-Straße – Tiefe Straße – Eisenbahnstraße – Chemiestraße – Camillo-Irmscher-Straße ist mit 1.200 – 1.900 Kfz/24 nur gering belastet.

Unter Berücksichtigung der Entwicklung von Gewerbeflächen/Revitalisierung Brachflächen und von Verlagerungen von der B 91 wird von einer prognostischen Verkehrsbelegung im Jahr 2040 von bis zu 10.000 Kfz/24 h im Streckenzug zwischen Regensburger Straße und Anschluss an die Europachaussee ausgegangen.

In der Merseburger Straße reduzieren sich im Abschnitt zwischen Europachaussee und Regensburger Straße die Verkehrsmengen dementsprechend deutlich.



Diese Verkehrsmengen können dann in einem 2-spurigen Querschnitt mit entsprechenden Abbiegefahrstreifen in den Knotenpunkten abgewickelt werden.

Bei diesen Belegungswerten ist die neue Einwohnerprognose und die aktuelle wirtschaftliche Entwicklung noch nicht berücksichtigt.

4. **Welche Trassenvarianten werden derzeit für den letzten Abschnitt der Europachaussee untersucht? Welche Streckenverläufe werden dabei konkret betrachtet? Bitte diese Varianten in geeigneter Form kartografisch darstellen.**

Auf Grundlage des Grundsatzbeschlusses zur Linienuntersuchung für den Ausbau und die Revitalisierung des Gewerbegebietes Ammendorf /Radewell (VII/2021/02539) wurde eine städtebauliche Voruntersuchung durchgeführt, die die Trassenvarianten 1 und 3 hinsichtlich Umsetzbarkeit und Förderwürdigkeit bewertet (Variante 1 bestandsnaher Ausbau, Variante 3 Verlängerung der Eisenbahnstraße mit Unterführung der Gleisharfe). Der Anschluss erfolgt jeweils an die Regensburger Straße.

Im Ergebnis stellt die Variante 1 eine gute Basislösung dar.

5. **Welche Möglichkeiten zur Querung der Bahnanlagen werden derzeit geprüft, um (a) das Gleis zum Waggonbau Ammendorf und (b) die Bahnhaupttrasse zum Anschluss an die B91 zu queren? Wie bewertet die Verwaltung die Möglichkeit eines Tunnels unter der Bahnhaupttrasse als Alternative zur engen Unterführung der Regensburger Straße sowie eine Brücke im Verlauf der Hohen Straße (bestehende Brücke aktuell für MIV gesperrt)?**

Konkrete Planung wurden bislang nicht begonnen. Die durchgeführten Voruntersuchungen gehen von einem Beibehalten der Bahnquerungen in ihrer Lage und Höhe aus.

Eine Tunnel- oder eine Brückenlösung bewertet die Verwaltung im Hinblick auf die hohen Investitionskosten für Ingenieurbauwerke und die Flächenverfügbarkeit als nicht zielführend.

6. **Wie ist dabei der aktuelle Planungsstand bei der Querung der Gleisanlagen?**

Konkrete Planungen wurden bislang nicht begonnen.

7. **Wie sieht der aktuelle Zeitplan für die weiteren Planungsphasen, ein mögliches Planfeststellungsverfahren und den angestrebten Baubeginn aus?**

Vorbehaltlich der Einstellung der finanziellen Mittel in den Haushalt, kann Anfang 2027 die europaweite Ausschreibung der Planungsleistungen erfolgen und im Anschluss die Planung beginnen. Der Baubeginn richtet sich nach dem Ablauf des Planungsprozesses.

8. **Wie erfolgt die inhaltliche, zeitliche und bauliche Abstimmung des Vorhabens mit dem Stadtbahnprogramm im Abschnitt Merseburger Straße Süd? Wann ist der Bau des Stadtbahnprogramms dort geplant?**

Die Stadt befindet sich bezüglich der Planungen zum Abschnitt Merseburger Straße in Abstimmung mit der HAVAG.



9. Wann ist der Bau der Ortsumfahrung Radewell geplant?

Aufgrund des Verkehrsmengenrückganges auf der Regensburger Straße ist nur noch der Ausbau bzw. die Verbesserung der Erschließung zwischen Alfred-Reinhardt-Straße und Äußerer Radeweller Straße vorgesehen.

10. Welche Kosten werden derzeit für die jeweils untersuchten Varianten zur Verlängerung der Europachaussee veranschlagt? Wie werden die geplanten 15 Millionen Euro aus dem Sondervermögen hierbei verwendet? Welche Förderprogramme des Bundes oder des Landes Sachsen-Anhalt kommen hierfür in Betracht oder wurden bereits in Anspruch genommen?

Bei einem bestandsnahen Ausbau ist nach derzeitigem Stand mit überschlägigen Kosten von ca. 16,5 Mio. Euro zu rechnen. Das Sondervermögen soll für die Planung und den Bau verwendet werden. Zudem wird geprüft, ob andere Förderprogramme ebenfalls zur Finanzierung genutzt werden können.

Für die durchgeführte Voruntersuchung wurden Mittel aus dem Förderprogramm GRW verwendet (Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur).

11. Welche Erkenntnisse liegen der Verwaltung zu möglichen Berührungspunkten der geplanten Trasse mit kontaminierten Bereichen des ehemaligen Orgacid-Geländes vor? Welche Auswirkungen haben diese Erkenntnisse auf die Trassenführung und die Planung?

Die Trasse schließt südlich der bereits ausgebauten Chemiestraße an und hat damit keine Berührungspunkte mit dem Orgacid-Gelände.

12. Wie stellt sich die Eigentumsstruktur der von den derzeit betrachteten Trassenvarianten betroffenen Grundstücke dar, insbesondere im Bereich von Gartenanlagen? Wie viele Grundstücke und Kleingärten sind betroffen? Welche Gespräche wurden bislang mit Eigentümer:innen, Pächter:innen, der Deutschen Bahn oder weiteren Betroffenen zur Flächensicherung geführt?

Konkrete Aussagen dazu können erst nach Vorliegen einer detaillierten Planung getroffen werden. Grundsätzlich sind bei einem bestandsnahen Ausbau deutlich weniger private Grundstücke betroffen.

13. Welche Maßnahmen sieht die Stadtverwaltung vor, um im Zuge der weiteren Planung eine leistungsfähige und sichere Verbindung zwischen Ammendorf und Radewell für den Fuß- und Radverkehr dauerhaft zu gewährleisten?

Im Zuge eines Ausbaus des Streckenzuges wird die Herstellung regelkonformer Anlagen für Fuß- und Radverkehr angestrebt. Die Verbindung über die Bahnanlagen im Zuge der Hohen Straße hat eine große Bedeutung für den Fuß- und Radverkehr und soll erhalten bleiben.