

Informationsvorlage

- öffentlich -

Drucksache Nr. 100/FB4/2025



Beratungsfolge	Termin	Behandlung
Bauausschuss	10.11.2025	nicht öffentlich
Stadtrat der Großen Kreisstadt Eilenburg	01.12.2025	öffentlich

Einreicher: Oberbürgermeister, Herr Scheler

Betreff: Informationen zu geplanten Regelungen im Straßenverkehr

Der Stadtrat wird über geplante Änderungen der Verkehrsführung und von Verkehrsregelungen im Stadtgebiet informiert. Vor Erlass der entsprechenden verkehrsrechtlichen Anordnungen wird u. a. die Polizei, wenn übergeordnete Straßen betroffen sind auch die zuständigen Straßenbaulastträger, zu den geplanten Änderungen angehört.

Scheler
Oberbürgermeister

Problembeschreibung/Begründung:

Gemäß den Ausführungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 1 „Grundregeln“ der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist die Verkehrssicherheit das oberste Ziel aller Regelungen zum Straßenverkehr. Hierbei ist Vermeidung von Verkehrsunfällen mit Todesfolge oder schweren Personenschäden Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen. In den Ausführungen der VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 StVO „Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ steht unmissverständlich, dass die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer Vorrang vor der Leichtigkeit des Verkehrs hat. Das bedeutet, dass Einschränkungen des Verkehrsflusses oder auch des ruhenden Verkehrs hingenommen werden müssen, wenn es der Erhöhung der Verkehrssicherheit dient.

In der Stadt Eilenburg sollen folgende Verkehrsregelungen zukünftig geändert werden:**Bahnhofsstraße: Durchgehendes Halteverbot in Richtung Stadtzentrum.**

Vom Stadtbahnhof in Richtung Innenstadt bestehen bereits Halteverbote in den meisten Abschnitten. Nur zwischen Schützenplatz und Walter-Rathenau-Straße sowie zwischen Kranold- und Schreckerstraße fehlt die entsprechende Beschilderung. Aufgrund des starken Linienbusverkehrs kommt es häufig zu Begegnungen von Bussen, Pkws und Fahrradfahrern. Durch am Straßenrand parkende Autos wird die für den fließenden Verkehr nutzbare Fahrbahnbreite von ca. 7,5 m auf etwa 5,0 m eingeengt, so dass bei Begegnungsverkehr das Überholen von Radfahrern unter Einhaltung des Mindestabstands von 1,5 m nicht mehr funktioniert. Dies kann zu gefährlichen Situationen für Radfahrer oder zu Behinderung des motorisierten Verkehrs führen. Durch die durchgehende Anordnung eines Halteverbots stadteinwärts vom Bahnhofsvorplatz bis zum Dr.-Külz-Ring wird eine einheitliche Regelung geschaffen, durch die sowohl die Sicherheit, als auch die „Flüssigkeit“ des Verkehrs verbessert wird.

Am Anger: Dauerhafte Beibehaltung des Zweirichtungsverkehrs unter Ausschluss des Schwerlastverkehrs in westlicher Fahrtrichtung.

Die Straße Am Anger stellt zusammen mit dem Dr.-Külz-Ring und der Alternativroute Wilhelm-Raabe-Straße – Franz-Mehring-Straße – Samuelisdamm die südliche Umfahrung der Innenstadt dar. Diese Umfahrung funktioniert bei einer Rückkehr zur Einbahnstraßenregelung nur in östlicher Fahrtrichtung. Wer z.B. vom Bahnhof oder Landratsamt kommend Richtung Berg fahren möchte, muss dann die Route über die Leipziger Straße nehmen. Um eine Verkehrsberuhigung in der Innenstadt zu erreichen, müssen die Verkehrsströme gleichmäßiger auf die verschiedenen Routen Nordring, Innenstadtachse und Südumfahrung verteilt werden. Die Beibehaltung des Zweirichtungsverkehrs in der Straße Am Anger ist ein entscheidender Beitrag zur Erreichung dieses Ziels. Um der geringen Straßenbreite und dem engen Einmündungsbereich in die Bahnhofstraße Rechnung zu tragen, sollen Lkws und Busse nur in östlicher Fahrtrichtung in die Straße einfahren dürfen, während in westlicher Fahrtrichtung ein Durchfahrtsverbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 t angeordnet werden soll.

S 11 / Wurzener Landstraße: Verlegung der Ortstafel um ca. 200 m stadtauswärts.

Autofahrer, die auf der S 11 von Thallwitz Richtung Eilenburg fahren und häufig auf die B 87 auffahren wollen, oder auch in umgekehrter Fahrtrichtung, sind teilweise innerorts auf der Wurzener Landstraße mit erhöhter Geschwindigkeit unterwegs. Für die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern, die die Wurzener Landstraße meist nahe der Einmündungen Florian-Geyer-Straße und Am Grünen Fink überqueren wollen, stellen solche Fahrzeuge eine Gefahr dar. Ortstafeln markieren den Beginn einer geschlossenen Ortschaft und damit auch den Geltungsbereich der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts. Die geschlossene Bebauung zieht sich südlich der Wurzener Landstraße bis etwa zur Einmündung der Collemener Landstraße. An diesen Standort soll die Ortstafel ver-

setzt werden, damit die Fahrzeugführer, die nach Eilenburg hereinkommen, früher den Bremsvorgang einleiten bzw. die Fahrzeugführer, die Eilenburg Richtung Thallwitz verlassen, später mit der Beschleunigung beginnen.

Kreisstraße K 7442 (Leipziger Straße - Marktplatz - Torgauer Straße): Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h.

Die Anordnung von Tempo 30 an Hauptstraßen kann zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erforderlich sein, wenn eine qualifizierte Gefahrenlage vorliegt (§ 45 Abs. 9 S. 3 StVO), das bedeutet, dass eine konkrete Gefahr besteht, die sich aus den besonderen örtlichen Verhältnissen ergibt.

Gemäß Verkehrserhebung vom 24.06.2021 passieren an einem durchschnittlichen Werktag (DTVw) 16.100 Kfz die K 7442 im Bereich der Muldebrücke, mit einem Schwerlastanteil von 4 %. Die vom LRA im Oktober und November 2024 durchgeführten Messungen an der Kreisstraße im Abschnitt Torgauer bzw. Leipziger Straße ergaben Werte von 9.600 bzw. 12.100 Kfz/24 h. Der Schwerlastanteil lag bei 2,5 bzw. 7,1 %. Die Verkehrsbelastung der Kreisstraße K 7442 ist damit vergleichbar mit den Verkehrsstärken auf den Bundes- und Staatsstraßen rund um Eilenburg, allerdings mit einem deutlich geringeren Anteil des Schwerlastverkehrs. Die Auswertung der Geschwindigkeitsmessungen hat zudem ergeben, dass der V 85-Wert (Geschwindigkeit, die von 85 % der Fahrzeuge nicht überschritten wird) tagsüber zwischen 40 und 50 km/h liegt und nachts zwischen 50 und 60 km/h. Somit ist belegt, dass aktuell tatsächlich Tempo 50 gefahren wird und eine Reduzierung auf Tempo 30 einen deutlichen Gewinn an Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr bringen würde.

In der Eilenburger Innenstadt besteht generell ein erhöhter Querungsbedarf wegen der hohen Dichte von Einrichtungen und Angeboten, wie Rathaus, Geschäften, Wochenmarkt, Gastronomie, Ärzten, Dienstleistungen, Stadtbibliothek, Sparkasse und Banken, etc. (Abb. 1). Die Lichtsignalanlage (LSA) Marktkreuzung, die Bedarfs-LSA Torgauer Straße und die Mittelinsel Leipziger Straße sind die einzigen Querungshilfen, die sich jedoch in einer Distanz von jeweils rund 300 m befinden. „Wilde“ Querungen finden laufend praktisch überall dazwischen, verstärkt aber im Bereich zwischen Marktplatz und Kornmarkt statt.

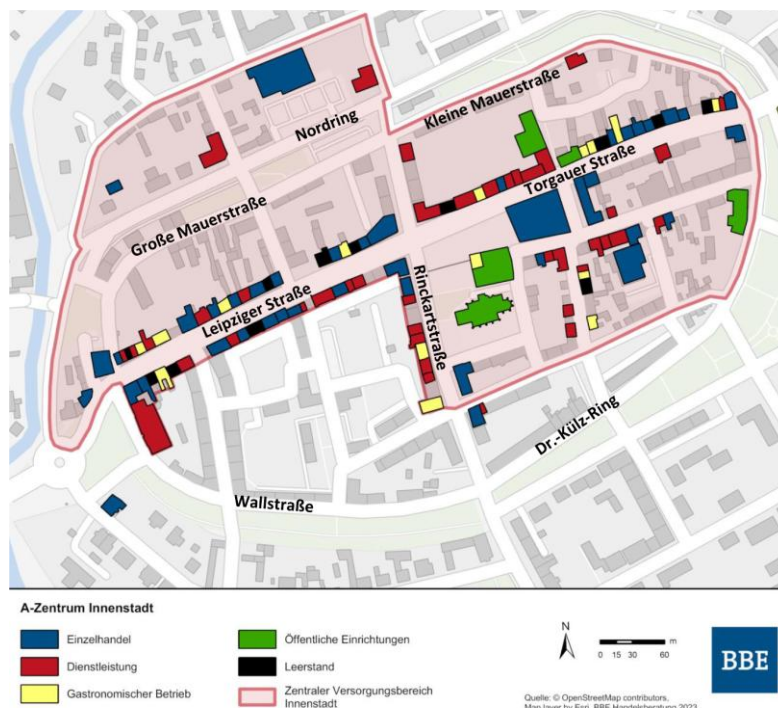


Abb. 1: Nutzungserhebung Hauptgeschäftszentrum Eilenburg

Quelle: Einzelhandels- und Zentrenkonzept Eilenburg, Fortschreibung 2023, S. 51

Am 14. und 16.10.2025 wurden Zählungen querender Fußgänger durchgeführt, dabei wurden drei Bereiche unterschieden (Abb. 2): die Lichtsignalanlage (LSA) Marktkreuzung, der Bereich Marktplatz, und der Bereich Torgauer Straße bis zum Kornmarkt. Gezählt wurden alle Fußgänger die die Straße querten, sowohl im Bereich der sicheren Querung (LSA), als auch Querungen auf freier Strecke. Somit konnte ein umfassendes Bild von den Verkehrsströmen des Fußverkehrs in diesen Abschnitten ermittelt werden.



Abb. 2: Bereiche der Zählung querender Fußgänger am 14. und 16.10.2025.
Quelle: Stadtverwaltung Eilenburg

Am 14.10. wurden zwischen 09:00 und 13:30 Uhr durchschnittlich 381 Querungen pro Stunde ermittelt, davon fanden 29,3 % an der LSA statt, 23,3 % im Bereich Marktplatz und 47,4 % im Bereich Torgauer Straße bis Kornmarkt. Somit waren 70,7 % oder 269 pro Stunde „wilde“ Querungen auf freier Strecke. Von den am 16.10. zwischen 12:00 und 13:30 Uhr erhobenen durchschnittlich 281 Querungen pro Stunde fanden 25,2 % an der LSA statt, 16,6 % im Bereich Marktplatz und 58,2 % im Bereich Torgauer Straße bis Kornmarkt. Somit fanden 74,8 % der Querungen im Stadtzentrum außerhalb der LSA statt.

Es ist in der Vergangenheit leider schon zu schweren Unfällen in diesen Abschnitten gekommen. Der erhebliche Querungsbedarf und die Aufenthaltsfunktion im Stadtzentrum machen es dringend erforderlich, Verbesserungen für die Sicherheit der Fußgänger zu erreichen und die Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum zu erhöhen. Eine Temporeduzierung trägt zugleich auch zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit der motorisierten Verkehrsteilnehmer auf der Kreisstraße bei, da bei geringerer Grundgeschwindigkeit die Wahrnehmung der querenden Fußgänger und das rechtzeitige Abbremsen erleichtert wird. Eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung auf der K 7442 ist zur Verminderung der Gefährdung querender Fußgänger und für die Sicherheit des Radverkehrs auf der Kreisstraße erforderlich.

Fazit

Die Innenstadtachse in Eilenburg wurde seit der Abstufung von der Bundes- zur Kreisstraße in Bezug auf die Straßenraumgestaltung und Verkehrsregelungen kaum geändert. Aus der Kombination eines überdurchschnittlichen Verkehrsaufkommens mit relativ hohen Fahrgeschwindigkeiten, der bedeutenden Aufenthaltsfunktion der Straße und dem starken Querungsgeschehen im Stadtzentrum ergibt sich eine qualifizierte Gefahrenlage

gemäß § 45 Abs. 9 S. 3 StVO. Um das erhöhte Unfallrisiko insbesondere für Fußgänger zu reduzieren, ist eine Verkehrsberuhigung in der Eilenburger Innenstadt erforderlich. Diese soll zum einen durch die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h und zum anderen durch flankierende Maßnahmen der Verkehrsraumgestaltung, wie zusätzliche Querungshilfen mit Mittelinsel, Reduzierung der Fahrbahnbreiten auf das erforderliche Maß und perspektivisch auch Umgestaltung der Kreuzungs- und Einmündungsbereiche erreicht werden. Damit bleibt mehr Raum etwa für den ruhenden Verkehr und Anlieferzonen für Geschäfte, aber z. B. auch für Gestaltungselemente, die der Aufenthaltsfunktion der Straße Rechnung tragen. Denn eine effektive Verkehrsberuhigung kann niemals alleine durch das Anbringen von Verkehrszeichen erreicht werden.