

Stadtrat der Großen Kreisstadt Eilenburg am 02.11.2026

Betreff: Erprobung eines Minikreisverkehrs an der Marktkreuzung im Rahmen des EFRE-Vorhabens „Fußgänger- und radfahrerfreundliche Umgestaltung des Stadtkerns“

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt, dass ein Minikreisverkehr an der Marktkreuzung im Rahmen eines Verkehrsversuches von 12/2026 bis 05/2027 erprobt werden soll und beauftragt die Stadtverwaltung eine Vereinbarung dazu mit dem Landratsamt Nordsachsen abzuschließen. Bei positivem Ausgang der Probephase soll der Minikreisverkehr im Rahmen des EFRE-Vorhabens „Fußgänger- und radfahrerfreundliche Umgestaltung des Stadtkerns“ noch im Jahr 2027 dauerhaft eingerichtet werden.

Problembeschreibung/Begründung:

Im Rahmen der umfassenden Maßnahme „Nachhaltige integrierte Stadtentwicklung EFRE 2021–2027“ mit einem Gesamtbudget von 3.351.600 € stellt das Einzelvorhaben „Fußgänger- und radfahrerfreundliche Umgestaltung des Stadtkerns mit dem Schwerpunkt Marktkreuzung“ mit geplanten 243.000 € ein eher kleineres Vorhaben dar. Dass es aber einen hohen Stellenwert für die Eilenburger hat, zeigt sich an der vom Stadtrat 2024 beschlossenen **Priorität 1** und der wiederholten Bestätigung der Projektfortführung im Stadtrat im Juni 2026 und im Bauausschuss im August, September und Oktober 2026.

Das Vorhaben dient der Verkehrsberuhigung und Aufwertung der Eilenburger Innenstadt und soll die Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer verbessern, ohne den motorisierten Verkehr auf der Kreisstraße einzuschränken. Wichtigster Bestandteil des Vorhabens ist eine Umgestaltung der Ampelkreuzung mit vier Linksabbiegespuren zu einem Minikreisverkehr, der ohne Abbiegespuren auskommt. Ein Minikreisverkehr ist eine übliche Kreuzungslösung für angebaute Hauptstraßen innerorts gemäß Regelwerk RAS 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006). Die Verkehrsqualität der Kreisstraße wird durch die geplante Umgestaltung deutlich verbessert, weil durch den Wegfall der Lichtsignalanlage (LSA) nachweislich ein besserer Verkehrsfluss für den motorisierten Verkehr gegeben ist. Zudem können Straßenflächen, die dann nicht mehr für die Fahrbahn benötigt werden, anders genutzt werden, z.B. für zusätzliche Stellplätze, für Lieferzonen oder Fahrradabstellanlagen.

Fakten zum Minikreisverkehr:

Im Rahmen der vom Landkreis geforderten Verkehrsuntersuchung zur Marktkreuzung wurden der Bestandsknotenpunkt sowie vier Varianten hinsichtlich folgender Punkte untersucht:

- Leistungsfähigkeit
- Verkehrsqualität
 - für motorisierten Verkehr
 - Rad- und Fußverkehr

- Beitrag zur
 - Verkehrssicherheit
 - Verkehrsberuhigung
 - städtebauliche Aufwertung

Die wichtigsten Ergebnisse:

Bestandsanalyse des vorhandenen Knotens:

- Überdimensionierte Abbiegestreifen (-)
- Lange Wartezeiten und lange Querungswege für Fußgänger (--)
- Erschwerte Orientierung für Radfahrer aufgrund der großen Knotenpunktfäche (-)
- Gute bis mittlere Verkehrsqualität für den motorisierten Verkehr (+)

Variante A) LSA mit verkürzten Linksabbiegestreifen:

- Eingeschränkter Flächengewinn für städtebauliche Aufwertung (+)
- Lange Wartezeiten und lange Querungswege für Fußgänger (--)
- Erschwerte Orientierung für Radfahrer aufgrund der großen Knotenpunktfäche (-)
- Gute bis mittlere Verkehrsqualität für den motorisierten Verkehr (+)

Variante B) LSA ohne Linksabbiegestreifen:

- Großer Flächengewinn für städtebauliche Aufwertung (++)
- Verbesserte Querungsmöglichkeit für Fußgänger durch Mittelinseln (+)
- Bessere Orientierung für Radfahrer durch einstreifige Verkehrsführung (+)
- Gute bis mittlere Verkehrsqualität für den motorisierten Verkehr (+)
- Die zusätzlichen Signalgeber auf den Mittelinseln erfordern einen höheren Aufwand für die Errichtung, Unterhaltung und den Betrieb der LSA. (--)

Variante C) Ohne LSA und ohne Linksabbiegestreifen:

- Großer Flächengewinn für städtebauliche Aufwertung (++)
- Verbesserte Querungsmöglichkeit für Fußgänger durch Mittelinseln (+)
- Bessere Orientierung für Radfahrer durch einstreifige Verkehrsführung (+)
- Gegenüber der signalgeregelten Variante ergeben sich überwiegend geringere Wartezeiten. Sehr gute bis gute Verkehrsqualität für den motorisierten Verkehr (++)

Variante D) Minikreisverkehr:

- Großer Flächengewinn für städtebauliche Aufwertung (++)
- Verbesserte Querungsmöglichkeit für Fußgänger durch Mittelinseln (+)
- Bessere Orientierung für Radfahrer durch einstreifige Verkehrsführung (+)
- Gegenüber der signalgeregelten Variante ergeben sich durchweg geringere Wartezeiten. Sehr gute Verkehrsqualität für den motorisierten Verkehr (++)
- Kreisverkehr unterstützt die Verkehrsberuhigung durch Abbremsung (+)

Fazit und Vorzugsvariante

Die Geometrie des Bestandsknotenpunktes ist durch großzügig dimensionierte Verkehrsflächen, lange Querungswege und einen hohen Flächenbedarf geprägt. Der vollständige Rückbau der Linksabbiegestreifen führt zu einer deutlichen Neuordnung des Knotenpunktes. Der Minikreisverkehr vereint die Vorteile einer kompakten Knotenpunktgeometrie mit einer hohen

Leistungsfähigkeit und einer wirksamen Verkehrsberuhigung. Die kreisförmige Verkehrsführung bewirkt eine deutliche Geschwindigkeitsdämpfung und trägt damit zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Aufenthaltsqualität im Umfeld des Marktplatzes bei. Gleichzeitig entstehen durch die Fahrbahnteiler und Fußgängerüberwege kurze und übersichtliche Querungsstellen. Aus verkehrstechnischer Sicht wird daher empfohlen, die Planung auf Grundlage der Kreisverkehrsvariante weiterzuverfolgen (Siehe Anlage 1, S. 15).

Der Bauausschuss hat sich am 17.08.26 einstimmig für die Variante Minikreisverkehr entschieden. Bei der Abstimmung zwischen Stadtverwaltung und Landratsamt im Beisein der Bauausschussvorsitzenden Fr. Häußler am 09.09.26 gab es von Seiten des LRA (anwesend waren Frau Rödiger und Herr König) zum Minikreisverkehr und zum Verkehrsversuch keine ablehnende Haltung. Auch wurde eine Teilnahme von Herrn König am Bauausschuss im September vereinbart. Es wurde ein Markierungs- und Beschilderungsplan gefordert und nochmals betont, dass weitere Maßnahmen, wie Querunginseln, mit ihnen noch konkret abzustimmen sind. Bei allen Überlegungen muss der Charakter der Kreisstraße erhalten bleiben und die Schleppkurven müssen für lange Fahrzeuge mit teilweiser Überfahung der Mittelinsel geeignet sein.

In der Bauausschusssitzung am 14.09.26 wurde einstimmig entschieden, dass die weiteren Abstimmungen mit dem LRA zur Erprobung des Minikreisverkehrs im Rahmen eines Verkehrsversuchs erfolgen sollen. Der Bauausschuss am 12.10.26 hat sich, wie auch der Ältestenrat, dafür ausgesprochen, im November-Stadtrat einen Beschluss über die Durchführung des Verkehrsversuchs zu fassen. Der Oberbürgermeister hat in diesem Zusammenhang mitgeteilt, dass er so einen Beschluss nicht in den Stadtrat einbringen wird. Daher bringt die Fraktion Freie Wähler/Die Linke den Antrag ein.

Auf Grundlage der bisherigen positiven Entscheidungen des Stadtrats zur Durchführung des EFRE-Vorhabens und der einstimmigen Empfehlung des Bauausschusses, die Marktkreuzung zu einem Minikreisverkehr umzugestalten, wird dem Stadtrat vorgeschlagen zu beschließen, den Minikreisverkehr im Rahmen eines Verkehrsversuches zu erproben und bei positivem Ausgang der Probephase dauerhaft einzurichten.

Anlagen:

1. Verkehrsuntersuchung vom 05.08.2026
2. Lageplan Minikreisverkehr vom 23.09.2026

Finanzielle Auswirkungen: **Ja**

Im HH 2025/26 steht ein Budget von 65.000 € für das Projekt zur Verfügung. Bisher sind Aufträge in Höhe von rund 58.000 € im Rahmen des EFRE-Vorhabens beauftragt worden. Bei Nicht-Durchführung des Vorhabens können diese Kosten nicht bei der SAB abgerechnet und somit keine Fördermittel eingenommen werden. Bei Durchführung des Einzelvorhabens können rund 240.000 € in die Aufwertung der Innenstadt investiert werden. Der Eigenanteil der Stadt Eilenburg beträgt dann 60.000 € (25%), wovon nur noch 2.000 € aufzubringen sind.

Ellen Häußler
Fraktionsvorsitzende