

Gremium: Mobilitätsausschuss
Sitzung am: 09.09.2026

öffentlich

Fußgängerzone; Beschluss

Sachverhalt:

Auf die Vorlage zu TOP 5.1 der Sitzung des Mobilitätsausschusses vom 17.06.2026 wird verwiesen. Gemäß dem Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 17.06.2026 hat die Verwaltung die rechtlich möglichen Handlungsoptionen für die Verkehrsregelung der Fußgängerzone nach Inkrafttreten der StVO-Änderungen ab 01.03.2027 intern diskutiert und geprüft.

Die Überführung nahezu aller verhaltensrechtlicher Vorschriften für Elektrokleinstfahrzeuge aus der Elektrokleinstfahrzeugeverordnung (eKFV) in die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die in der Novelle enthaltenen Änderungen führen zu einer verkehrsrechtlichen Gleichstellung von Elektrokleinstfahrzeugen mit dem Radverkehr. Abweichungen von der rechtlich vorgesehenen Gleichstellung müssen dementsprechend umfänglich und dezidiert begründet werden, um zulässig zu sein.

Eine **grundsätzliche Rücknahme der Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr** ist (wie in der Vergangenheit auch) immer eine rechtlich mögliche Handlungsoption, die jedoch weder durch die derzeitige Unfalllage begründet noch aus verkehrsplanerischer Sicht sinnvoll ist. Nach Einschätzung der Polizei bestehen keine auffälligen Unfallentwicklungen, die einen solchen Schritt erforderlich machen würden.

Die zwischenzeitliche Unfallhäufungslinie auf der Neue Poststraße konnte dieses Jahr gelöscht werden, d.h. dort ist es aktuell unfallunauffällig.

Eine neue Unfallhäufungslinie auf dem Europaplatz betrifft sechs relevante Unfälle in 32 Monaten unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Elektrokleinstfahrzeug-Nutzenden. Bei einem derartig hohen Aufkommen und Frequenz verschiedenster Verkehrsarten im Bahnhofsbereich und bei der Analyse der einzelnen Unfälle eine eher vernachlässigbare Größe für diesen Bereich. Eine anlassbezogene Sitzung der örtlichen Unfallkommission (UK) zu dieser neuen Unfallhäufungslinie steht noch aus. Hoch frequentierte Fußverkehrsbereiche wie Markt, Holzgasse und Kaiserstraße, wo die eigentliche Diskussion abzielt, sind dagegen unfallunauffällig.

Folgende Handlungsvarianten wurden eruiert:

- Freigabe für den Radverkehr & Elektrokleinstfahrzeuge
- Freigabe für den Radverkehr, Verbot von Elektrokleinstfahrzeugen
- Zeit- und abschnittsweise Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr & Elektrokleinstfahrzeuge

Variante 1: Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr & Elektrokleinstfahrzeuge

Regelung: Die bestehende Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr bleibt erhalten und gilt ab 01.03.2027 automatisch auch für Elektrokleinstfahrzeuge.

Vorteile: Die Regelung entspricht den Vorgaben der StVO, vermeidet Einschränkungen für den Radverkehr und erfordert keine zusätzliche Beschilderung. Sie ist die einfachste, kostengünstigste und verständlichste Lösung. Diese Regelung kann nach einer Eingewöhnungsphase durch Kameraerhebungen evaluiert werden, sodass bei Bedarf zukünftig weitere Maßnahmen oder verkehrsrechtliche Änderungen auf Grundlage einer belastbaren Datenlage ergriffen werden können (z.B. Anzahl durchfahrende Elektrokleinstfahrzeuge). In der Beteiligung zum SUMP wurde eine Freigabe der Fußgängerzone für E-Tretroller mehrfach gewünscht. Es entstehen keine zusätzlichen Kosten.

Nachteile: Das Befahren der Fußgängerzone durch E-Tretroller hat in der Vergangenheit immer wieder zu Beschwerden geführt.

Einschätzung der Polizei: Seitens der Polizei wird eine einheitliche Regelung für die gesamte Fußgängerzone empfohlen.

. Als Hauptproblem wird von der Polizei nicht die Freigabe selbst, sondern die häufig fehlende Einhaltung der vorgeschriebenen Schrittgeschwindigkeit durch Radfahrende und E-Tretroller-Fahrende gesehen. Daher empfiehlt die Verwaltung eine begleitende Kampagne, da eine mehr oder weniger intensive Überwachung durch die Polizei nicht geleistet werden kann, um entsprechende Verstöße zu ahnden.

Empfehlung - Begleitende Maßnahmen: Informationskampagne zu Schrittgeschwindigkeit, Rücksichtnahme und Verhalten in der Fußgängerzone; anschließende Evaluation möglich.

Variante 2: Freigabe für den Radverkehr, Verbot von Elektrokleinstfahrzeugen

Regelung: Die aktuelle Regelung (Rad frei, E-Tretroller-Verbot) bleibt bestehen. Es müssen zusätzliche Verbotsschilder für Elektrokleinstfahrzeuge an allen Eingängen der Fußgängerzone angebracht werden.

Vorteile: Das politisch gewünschte Durchfahrtsverbot für E-Tretroller bleibt erhalten.

Nachteile: Die Polizei kann, laut eigenen Angaben, keinen höheren Kontrollaufwand leisten. Die E-Tretroller-Nutzenden müssten große Umwege in Kauf nehmen und wären zur Erreichbarkeit der Innenstadt benachteiligt. Dies würde zu weiterhin illegalen Fahrten führen (wie bereits heute auch).

Kosten: Es entstehen Kosten für eine StVO-konforme Verbotsschilderung an allen Fußgängerzonen-Schildern.

Herausforderungen: Es ist ein Beschilderungschaos zu erwarten, das schwer zu verstehen ist. Der Ausschluss von E-Tretrollern bei gleichzeitiger Fahrradfreigabe in der Fußgängerzone stellt eine Abweichung von der rechtlich vorgesehenen Gleichstellung dar und muss dementsprechend umfänglich und dezidiert begründet werden. Eine rechtssichere Begründung ist unwahrscheinlich, da keine objektiven Gründe (oder aussagekräftige Daten) für den Ausschluss von Elektrokleinstfahrzeugen vorliegen, die gleichzeitig nicht den Radverkehr betreffen.

Empfehlung: Aus Sicht der Fachverwaltung baut diese Variante auf einem nicht belastbaren rechtlichen Fundament auf. Es sollten Erfahrungen & Beispiele aus anderen Städten abgewartet werden.

Variante 3: Zeit- und abschnittsweise Freigabe der Fußgängerzone

Regelung: Wie in der Vergangenheit bereits vorgeschlagen, werden sensible Bereiche wie Markt, Holzgasse und Kaiserstraße – von Holzgasse bis Ringstraße – mit einer zeitlichen Freigabe in Phasen mit weniger Fußverkehr (z.B. werktags 19-11 Uhr, da Lieferverkehre ebenfalls bis 11 Uhr zugelassen sind) beschildert. Die bestehende Freigabe für den Radverkehr am Europaplatz, Neue

Poststraße, Nogenter Platz und übriger Kaiserstraße bleibt erhalten und gilt dann ab 01.03.2027 auch für Elektrokleinstfahrzeuge. Eine grafische Darstellung der Bereiche ist dem Anhang zu entnehmen.

Vorteile: Die Regelung erlaubt ausschließlich Fußverkehr in den Kernbereichen in der fußverkehrsstärksten Zeit. Hierdurch werden Konflikte mit anderen Verkehrsarten verhindert. Außerhalb der Zeiten kann der Radverkehr (und Elektrokleinstfahrzeuge) die dann ruhigeren Zeiten nutzen und die Fußgängerzone befahren und Wege verkürzen.

Nachteile: Die Beschilderung muss in den betroffenen Bereichen geändert bzw. ergänzt werden. Dies führt möglicherweise zu Missverständnissen der beteiligten Verkehrsarten.

Einschätzung der Polizei: Seitens der Polizei wird eine einheitliche Regelung für die gesamte Fußgängerzone empfohlen.

Kosten: Es entstehen Kosten für eine StVO-konforme Beschilderung an allen Fußgängerzonen-Schildern im Bereich der zeitlich beschränkten Freigabe.

Empfehlungen: Auch hier empfiehlt die Verwaltung eine begleitende Kampagne und Evaluation (siehe oben), da eine Überwachung durch die Polizei schwer geleistet werden kann, um entsprechende Verstöße zu ahnden und evtl. nachgebessert werden könnte.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Kosten der jeweiligen Variante finden sich im entsprechenden Abschnitt und können in 2027 aus dem dann laufenden Haushalt finanziert werden, die Verwaltung würde die Ansätze für Beschilderung etc. entsprechend anmelden.

Leit- und strategische Ziele:

- Konformität mit den rechtlichen Änderungen der StVO auf Bundesebene
- Verträgliche Verkehrsregelungen in der Fußgängerzone Siegburgs
- Verkehrssicherheit und Erreichbarkeit der Innenstadt

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss beschließt die Variante (...)

Siegburg, 26.08.2026

Anlage:

Fußgängerzone Variante 3