

Übersicht



Hilden

Der Bürgermeister
Hilden, den 17.02.2026
AZ.: IV/66.1

WP 25-30 SV 66/005

Anregung/Beschwerde nach § 24 GO NRW

Bürgeranregung nach §24 GO zur Gestaltung des Verkehrsknotenpunkts Schalbruch / Westring

Für eigene Aufzeichnungen: Abstimmungsergebnis			
	JA	NEIN	ENTH.
CDU			
SPD			
AfD			
Grüne			
FDP			
Linke			
BA Piraten			

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen

Organisatorische Auswirkungen

☐ ja

☐ ja

☐ nein

☒ nein

☒ noch nicht zu übersehen

☐ noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Hauptausschuss

18.03.2026

Entscheidung

Ausschuss für technische Infrastruktur

18.06.2026

Entscheidung

001-25 Anreg. nach § 24 GO - Gestaltung Verkehrsknotenpunkt Schalbruch_Westring

Beschlussvorschlag für den Hauptausschuss:

Alternative 1:

Vor dem Hintergrund der mehrheitlichen Entscheidung des Rates am 16.12.2025 zur Abwägung der hinsichtlich der Ausgestaltung des Knotenpunkts eingegangenen Anregungen zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 267 für den Bereich Westring / Schalbruch lehnt der Hauptausschuss den Bürgerantrag ab.

Alternative 2:

Der Bürgerantrag wird zur fachlichen Bewertung sowie zur Entscheidung an den Ausschuss für technische Infrastruktur verwiesen.

Eine Empfehlung hierzu spricht der Hauptausschuss nicht aus.

Bei Beschluss der Alternative 2 - Beratung im Ausschuss für technische Infrastruktur:

Antragstext:

Bitte schaffen Sie am Knotenpunkt Stelle Schalbruch/Westring einen Kreisverkehr mit Alleinstellungsmerkmal.

Begründung:

Im Kreis Mettmann ist die Stadt Hilden bereits die Stadt mit der höchsten Ampeldichte und der geringsten Anzahl von Kreisverkehren.

Viele unserer Nachbargemeinden (Monheim, Langenfeld, Haan) schufen in den letzten Jahren Kreisverkehre, tlw. Mit Alleinstellungsmerkmalen, bzw. wandeln aktuell Verkehrsknotenpunkte mit Ampelschaltungen in Kreisverkehre um z.B.

-Geysir-Kreisverkehr und Plattenspieler in Monheim (mehr als 20 Kreisel)

-Meilenstein und hübsch begrünte Kreisverkehre in Langenfeld (mehr als 10 Kreisel)

-in Haan gesponserte gut gestaltete3 Kreisverkehre Felsenquelle-Kreisel, Ostermann, etc.

D-Benrath an der Ortsgrenze Hilden ersetzt eine Ampelanlage durch Kreisverkehr

Hilden hingegen als die „Stadt der roten Welle“ (nicht politisch, sondern verkehrstechnisch) bekannt, aufgrund ständigem „Stopp and Go“ vor roten Ampeln.

...

Wir benötigen nicht eine weitere „rote“ Ampel.

Es bietet sich hier eine Zusammenarbeit mit Vabali als Sponsor an, hier zusammen mit Bürgern und Gestaltungsbeirat, etc. einen signifikanten Knotenpunkt mit Alleinstellungsmerkmal zu schaffen.

Ich bitte diesen Antrag an den Rat zu Entscheidung zu stellen und als Erweiterungsantrag in der Ratssitzung zu berücksichtigen.

Verfahrensablauf:

Der Hauptausschuss hat die Anregung/die Beschwerde inhaltlich zu prüfen. Danach kann er selbst abschließend entscheiden oder er überweist sie an eine zur Entscheidung berechnigte Stelle. Bei einer Überweisung kann er Empfehlungen aussprechen, an die die zur Entscheidung berechnigte Stelle jedoch nicht gebunden ist (§ 6 Absatz 5 Hauptsatzung).

Gemäß §§ 5f der Zuständigkeitsordnung ist der Ausschuss für technische Infrastruktur in dieser Angelegenheit entscheidungsbefugt.

Stellungnahme der Verwaltung**Abhandlung im Rahmen der Abwägung zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 267**

In der Sitzungsvorlage WP 20-25 SV 61/212, auf deren Grundlage unter anderem die in der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans Nr. 267 eingegangenen Anregungen in der Ratssitzung am 24.09.2025 zur Beratung gestellt sowie im Rat am 16.12.2025 abschließend beraten und mehrheitlich beschlossen wurden, wurde zum Vorschlag „Kreisverkehr“ zusammenfassend wie folgt Stellung genommen:

„Ein Kreisverkehr ist nicht zielführend, da die zu- und abfließenden Verkehre an dem Knotenpunkt nicht gleichmäßig aufgeteilt sind, sondern ein deutlicher Schwerpunkt auf dem Westring liegt. Bei einem Kreisverkehr würden die Verkehre auf dem Westring fließen und die Verkehre vom Schallbruch aus Osten und Westen hätten kaum Möglichkeiten einzubiegen. Außerdem ist ein Kreisverkehr für den Fuß- und Radverkehr die unsichere Lösung im Vergleich zu einer Lichtsignalanlage. Es ist jedoch Aufgabe der Stadt, eine angemessene Lösung für alle Verkehrsteilnehmer zu finden. Die Errichtung einer Ampelanlage wird, als die bessere Lösung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit gesehen. Es ist zwar richtig, dass bei einem Kreisverkehr die Wartungs- und Reparaturkosten weitgehend entfallen würden und sich die höheren Baukosten im Laufe der Jahre grundsätzlich amortisieren; diese Argumentation lässt allerdings völlig außer Acht, dass der Kreisverkehr an dieser Stelle keine verkehrstechnisch sinnvolle Lösung darstellt. Gerade in Anbetracht der Geschwindigkeit auf dem Westring ist die geplante LSA sinnvoll und bei möglichen künftigen Geschwindigkeiten von bis zu 70 km/h sogar zwingend erforderlich. Es gilt hier alle Verkehrsteilnehmer - Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger - gleichermaßen zu schützen.“

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 267 wurde das Gutachten „Verkehrserhebung und Leistungsfähigkeitsberechnung Knotenpunkt Westring/Schalbruch in Hilden“ erstellt. In diesem Gutachten wurde auf Grundlage der gezählten Bestandsverkehre sowie unter Berücksichtigung der Verkehrsprognosen des Mobilitätskonzepts der Stadt Hilden eine Prognose zu den künftig an diesem Knotenpunkt zu bewältigenden Verkehren erarbeitet und bewertet.

Auf dieser Basis hat die Stadtverwaltung die Stellungnahme zur Abwägung der hinsichtlich der Ausgestaltung des Knotenpunkts eingegangenen Anregungen erarbeitet. Diese Stellungnahme wurde immer wieder im Laufe des Aufstellungsverfahrens des Bebauungsplans in den diversen politischen Beratungen, z.B. in den Fachausschusssitzungen zur Vorberatung des Beschlusses zur öffentlichen Auslegung sowie zum Satzungsbeschluss seitens der Stadtverwaltung erläutert und begründet.

Der genannten Sitzungsvorlage lag zum Ratsbeschluss am 16.12.2025 auch ein vom Tiefbau- und Grünflächenamt erarbeiteter Vorentwurf zur Gestaltung des Knotenpunkts signalgeregelter Kreuzung mit dreiphasiger Lichtsignalanlage bei.

Grundlage dieser zusammenfassenden Bewertung

Die Stadtverwaltung nimmt den vorliegenden § 24 GO-Antrag des ehemaligen Ratsmitglieds zum Anlass, um noch einmal darzustellen, warum eine lichtsignalgesteuerte Kreuzung im Hinblick auf alle Verkehrsteilnehmenden leistungsfähiger und verkehrssicherer ist als ein Verkehrskreisel:

Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sind Knotenpunkte so zu wählen, dass sie leistungsfähig, verkehrssicher, städtebaulich verträglich und für alle Verkehrsarten geeignet sind.

Kreisverkehre stellen dabei gleichrangige, vorfahrtgeregelte Knotenpunkte ohne signaltechnische Steuerung dar und unterscheiden sich grundlegend von steuerbaren Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen.

Die Leistungsfähigkeit eines Kreisverkehrs wird gemäß den einschlägigen Merkblättern der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) im Wesentlichen durch die Verkehrsbelastung im Kreis, die Anzahl der Zufahrten sowie die Verteilung der Verkehrsströme bestimmt.

- Am Knotenpunkt Westring / Schalbruch liegt eine deutlich ungleiche Verkehrsverteilung vor:
Der Westring in Nord-Süd-Richtung weist eine hohe Verkehrsbelastung auf, die auch durch einen relevanten Anteil an Schwerlastverkehr geprägt ist.
Als wichtige Hauptverkehrsachse übernimmt der Westring Funktionen des regionalen und lokalen Güterverkehrs. Schwerlastfahrzeuge nutzen bei Kreisverkehren mit überfahrbarer Mitte regelmäßig den Innenring. Dies ist zwar betrieblich erforderlich, beeinträchtigt jedoch aufgrund längerer Räumzeiten und geringerer Beschleunigung zusätzlich die Leistungsfähigkeit.
Die Verkehrsströme in Ost-West-Richtung (Schalbruch) fallen deutlich geringer aus. Die Dominanz der Nord-Süd-Achse führt dazu, dass Fahrzeuge aus den untergeordnet belasteten Zufahrten nur eingeschränkt Einfahrtsmöglichkeiten erhalten. Infolge dessen sinkt die Leistungsfähigkeit eines Kreisverkehrs erheblich, insbesondere für die Ost-West-Beziehungen, und es kann zu Rückstaubildungen in den Nebenarmen kommen.
- Nach FGSV sind einspurige Kreisverkehre nur bis zu einer Gesamtverkehrsstärke von etwa 20.000 bis 25.000 Kfz pro 24 Stunden geeignet, wobei eine möglichst gleichmäßige Verkehrsverteilung vorausgesetzt wird. Bei stark dominierenden Verkehrsrichtungen, wie sie am Westring / Schalbruch vorliegen, wird diese Voraussetzung nicht erfüllt. Zudem liegt mit einem DTV von ca. 32.000 Kfz/24 h die Verkehrsbelastung deutlich über der Kapazitätsgrenze eines einspurigen Kreisverkehrs.
- Hinsichtlich der Verkehrssicherheit ist festzustellen, dass Kreisverkehre zwar die Unfallschwere durch reduzierte Fahrgeschwindigkeiten senken, jedoch neue Konfliktlagen erzeugen. Insbesondere bestehen erhöhte Konflikte zwischen ausfahrenden Kraftfahrzeugen und querenden Fußgängern sowie zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrenden. Diese Konflikte verstärken sich bei hohem Verkehrsaufkommen auf der dominierenden Nord-Süd-Achse, da sich die Aufmerksamkeit der Kraftfahrzeugführenden primär auf den fließenden Kfz-Verkehr im Kreis richtet.

Die Belange des Fuß- und Radverkehrs werden bei einer Ausgestaltung des Knotenpunkts als Kreisverkehr bei seiner Lage außerhalb des eigentlichen Siedlungsbereichs nur eingeschränkt berücksichtigt. Die RAST fordert barrierefreie, sichere und verständliche Querungen. Kreisverkehre bieten in der Regel keine signalgesicherten Quermöglichkeiten für Zufußgehende sowie Radfahrende und stellen somit hohe Anforderungen an Wahrnehmung und Reaktionsfähigkeit der nichtmotorisierten

Verkehrsteilnehmenden. Bei einem stark belasteten Westring sind diese Anforderungen insbesondere für schutzbedürftige Nutzergruppen als kritisch zu bewerten.

- Darüber hinaus ist der Kreisverkehr nicht steuerbar. Eine verkehrsabhängige Steuerung, eine Anpassung an tageszeitlich schwankende Verkehrsbelastungen sowie eine Koordinierung mit benachbarten Knotenpunkten im Sinne einer Netzsteuerung sind nicht möglich. Angesichts der hohen Verkehrsbedeutung des Westrings als Nord-Süd-Achse ist diese fehlende Steuerbarkeit als erheblicher Nachteil zu bewerten, da Rückstauwirkungen nicht gezielt begrenzt oder verlagert werden können.
- Im Gegensatz dazu zeigt die durchgeführte Verkehrsuntersuchung von MobilWerk (2024), dass ein signal geregelter Knotenpunkt mit einer dreiphasigen Lichtsignalanlage (LSA) eine deutlich verbesserte Verkehrsabwicklung ermöglicht. Im Prognosefall kann die Leistungsfähigkeit von Qualitätsstufe E bis F auf Qualitätsstufe B angehoben werden. Zudem wird das Unfallpotenzial insbesondere zwischen Rechtsabbiegern vom Schalbruch (Ost) und Radfahrern vom Norden auf dem Zweirichtungsradweg deutlich reduziert. Der Rückstau auf dem Schalbruch (West) ist dabei als unkritisch zu bewerten; es steht eine ausreichende Aufstelllänge bis zur Einfahrt des geplanten Wanderparkplatzes zur Verfügung.
- Die örtlichen Gegebenheiten ließen lediglich einen einspurigen Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von ca. 32 m zu. Bei einem DTV von 32.000 Kfz/24 h liegt die Verkehrsbelastung jedoch deutlich über der nach FGSV empfohlenen Kapazität von etwa 20.000–25.000 Kfz pro 24 Stunden. Eine Vergrößerung des Radius oder die Anlage eines zweistreifigen Kreisverkehrs würde die städtebauliche Integration verschlechtern, die Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr reduzieren und die Verkehrssicherheit nicht verbessern. Außerdem ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung des Westrings und der stark ungleichen Verteilung der Zufahrtsströme selbst bei optimalen geometrischen Abmessungen keine ausreichende Leistungsfähigkeit zu erwarten.

Tabellarische Gegenüberstellung:

Kriterium	Kreisverkehr	Knotenpunkt mit LSA
Leistungsfähigkeit	Gut bei mittleren, gleichmäßigen Belastungen	Hoch, auch bei großen und ungleichen Verkehrsströmen
Verkehrssteuerung	Keine Steuerung möglich	Voll steuerbar (zeit- & verkehrsabhängig)
Netzintegration	Nicht koordinierbar	Koordinierbar („Grüne Welle“)
Verkehrssicherheit Kfz	Geringe Unfallschwere	Mehr Konfliktpunkte
Fußverkehr	Ungesicherte Querungen	Signalgesicherte Querungen
Radverkehr	Konfliktträchtig, v. a. bei Mehrstreifigkeit	Klare Führung und Trennung möglich
Flächenbedarf	Hoch	Vergleichsweise gering

Fazit

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung in Nord-Süd-Richtung auf dem Westring bei gleichzeitig deutlich geringerer Belastung der Ost-West-Richtung (Schalbruch) liegen stark ungleichmäßige Verkehrsströme vor. Damit sind wesentliche Voraussetzungen für den leistungsfähigen Betrieb eines Kreisverkehrs nach RAS 06 und FGSV nicht erfüllt.

Ein Kreisverkehr ist aus verkehrsplanerischer Sicht nicht geeignet, die Anforderungen an

Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit und Netzfunktion dauerhaft zu erfüllen.

Vor diesem Hintergrund kann aus Sicht der Stadtverwaltung nur der Beschluss des Rates vom 16.12.2025 hinsichtlich der Ausgestaltung des Knotenpunkts eingegangenen Anregungen zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 267 nur bestätigt werden und der Bürgerantrag, den Knotenpunkt Westring / Schalbruch als Kreisverkehr auszugestalten, abgelehnt werden.

Ein signal geregelter Knotenpunkt mit dreiphasiger Lichtsignalanlage ermöglicht eine gezielte Steuerung und Priorisierung der stark belasteten Nord-Süd-Achse, eine leistungsfähige Abwicklung der untergeordneten Ost-West-Verkehre sowie eine sichere und barrierefreie Führung des Fuß- und Radverkehrs.

Gez.

Dr. Claus Pommer
Bürgermeister

Klimarelevanz:

Die Maßnahme hat keine wesentlichen bzw. nachhaltigen Auswirkungen auf die Klimasituation. Klimarelevante Veränderungen, insbesondere in Bezug auf Treibhausgasemissionen, Flächenversiegelung oder mikroklimatische Effekte, sind nicht zu erwarten.

Inklusionsrelevanz:

Sofern bauliche Maßnahmen betroffen sind, werden die einschlägigen Regelwerke zur Barrierefreiheit und inklusiven Gestaltung berücksichtigt.

Bei Ausbau des Knotenpunkts als lichtsignalgesteuerte Kreuzung mit entsprechenden in die Steuerung eingebundenen Furten liegt eine erheblich höhere Verkehrssicherheit für Zufußgehende und Radfahrende und somit auch für mobilitäts- oder seheingeschränkte Personen vor.

Ernst Kalversberg
Richrather Str. 91
40723 Hilden
Email: Erkalvi@gmail.com

Kalversberg - 40723 Hilden - Richrather Str. 91

Stadt Hilden
Bürgermeister Dr. Claus Pommer

Dez. 2026

**Bürgeranregung nach § 24 GO
zur Gestaltung des Verkehrsknotenpunkt Schalbruch/Westring**

Sehr geehrter Herr Dr. Pommer,

im Kreis Mettmann ist die Stadt Hilden bereits die Stadt mit der höchsten Ampeldichte und der geringsten Anzahl von Kreisverkehren.

Viele unserer Nachbargemeinden (Monheim, Langenfeld, Haan) schufen in den letzten Jahren Kreisverkehre, tw. mit Alleinstellungsmerkmalen, bzw. wandeln aktuell Verkehrsknotenpunkte mit Ampelschaltungen in Kreisverkehre um
z.B.

- Geysir-Kreisverkehr und Plattenspieler in **Monheim** (mehr als 20 Kreisel)
- Meilenstein und hübsch begrünte Kreisverkehre in **Langenfeld** (mehr als 10 Kreisel)
- in **Haan** gesponserte gut gestaltete Kreisverkehr **Felsenquelle-Kreisel**, Ostermann, etc.

- **D-Benrath** an der Ortsgrenze Hilden ersetzt eine Ampelanlage durch Kreisverkehr.

Hilden hingegen ist als die „Stadt der roten Welle“ (nicht politisch sondern verkehrstechnisch) bekannt, aufgrund ständigem „Stopp an Go“ vor roten Ampeln.

Bitte schaffen Sie am **Knotenpunkt Stelle Schalbruch/Westring** einen Kreisverkehr mit Alleinstellungsmerkmal.

Wir benötigen nicht eine weitere „rote“ Ampel.

Es bietet sich hier die Zusammenarbeit mit Vabali als Sponsor an, hier zusammen mit Bürgern und Gestaltungsbeirat, etc. einen signifikanten Knotenpunkt mit Alleinstellungsmerkmal zu schaffen.

Ich bitte diesen Antrag an den Rat zur Entscheidung zu stellen und als Erweiterungsantrag in der Ratssitzung zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

