

Vorlage Nr. 26/0104

Federf. Stadamt: Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Verkehr

Vorlage für den	Berichtersteller:in	Zuständigkeit	Sitzung am	Punkt
Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Bauen	Erster Beigeordneter/Stadtbaurat Dr. Volker Kreuzer	Kenntnisnahme	05.03.2026	12

öffentliche Sitzung

Betrifft:

Planung und Förderung Radvorrangroute Ellinghorst - Bottrop

Begründung:

Diese Vorlage dient der politischen Entscheidungsfindung bezüglich der Beauftragung von Planungsleistungen und der Stellung eines Förderantrags für die geplante Radvorrangroute Ellinghorst - Bottrop, welche einen entscheidenden Beitrag zur Förderung nachhaltiger Mobilität in der Region leisten soll. Die Route, ein Kooperationsprojekt mit der Stadt Bottrop, befindet sich auf Gladbecker Stadtgebiet und nutzt die ehemalige Hafenbahntrasse, wodurch sie sich ideal in die bestehende und geplante Infrastruktur integriert und gleichzeitig neue Wege für den Radverkehr erschließt. Diese Maßnahme zielt darauf ab, ein attraktives Radverkehrsangebot zu schaffen, das die Fortführung bestehender Radwegnetze ermöglicht und somit die interkommunale Vernetzung deutlich verbessert.

Die Planung der Radvorrangroute wurde gemeinsam mit der Stadt Bottrop und Straßen.NRW konzeptionell entwickelt und umfasst detaillierte Abstimmungen zu Trassenführung, Ausbauzustand und Anschlüssen. Der Abschnitt auf Bottroper Stadtgebiet ist dort im Bau- und Verkehrsausschuss am 26.03.2025 (Vorlage Nr. 2025/0114) beschlossen worden. Die Grundidee ist eine grüne Verbindungsachse zwischen den beiden Städten zu schaffen, die eine attraktive Alternative zum geplanten Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet auf Bottroper Stadtgebiet darstellt. Der Radschnellweg wird in der Planung über die Gladbecker Straße geführt und ist dort politisch umstritten, da er potenzielle Konflikte mit dem lokalen Verkehr birgt.

Mitzeichnungen				
Bürgermeisterin:	Erster Beigeordneter/ Stadtbaurat:	Stadtkämmerin/ Beigeordnete:	Beigeordnete:	Rechtsamt:
Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____

Im Gegensatz dazu bietet die Radvorrangroute eine schneller umsetzbare Variante mit hoher Attraktivität durch ihre Lage im Grünen entlang des Haarbachs. Besonders für den Freizeitradverkehr entsteht hier langfristig ein signifikanter Mehrwert im Radnetz, da die Route durchgängig, konfliktarm und wetterunabhängig ausgebaut werden soll – mit asphaltierter Fahrbahn, einer Breite von fünf Metern und (vrsl.) Bedarfsbeleuchtung. Die Nutzung der ehemaligen Hafenbahntrasse minimiert Konflikte mit dem motorisierten Verkehr vollständig, ermöglicht eine durchgängige Führung ohne Niveauwechsel und integriert sich nahtlos in den Citytrail sowie den Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet an der Bottroper Straße und in Höhe der A2-Autobahnbrücke. Dadurch wird nicht nur der lokale Radverkehr gestärkt, sondern auch die überregionale Vernetzung im Ruhrgebiet vorangetrieben.

Lage

Der ca. einen Kilometer lange Streckenabschnitt der Radvorrangroute befindet sich im Gladbecker Stadtteil Ellinghorst und verläuft entlang des Haarbachs von der Bottroper Straße bis zur Stadtgrenze nach Bottrop. Dieser Abschnitt nutzt die ruhige, naturnahe Lage am Bachlauf, um eine konfliktarme und landschaftlich ansprechende Radverbindung zu schaffen. Mit einem neu zu errichtenden Brückenbauwerk über die Boye setzt sich die Trasse nahtlos auf Bottroper Stadtgebiet fort und ermöglicht eine durchgängige Querung des Gewässers ohne Unterbrechungen. An der Bottroper Straße erfolgt der direkte Anschluss an den bestehenden Citytrail sowie an den zukünftigen Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet, wodurch die Route in das überregionale Radnetz eingebunden wird. Ergänzend ist in Höhe der Autobahnbrücke A2 ein weiterer flexibler Anschluss an den Citytrail vorgesehen, der alternative Routenoptionen eröffnet und ein robustes, komfortables Netzsystem in diesem Bereich schafft. Dieser Lückenschluss ist von zentraler Bedeutung, um eine kohärente und vernetzte Radverkehrsinfrastruktur zu gewährleisten: Er verbindet nicht nur lokale Wege, sondern integriert die Radvorrangroute nahtlos in bereits existierende und geplante Hauptverkehrsachsen des Radverkehrs, steigert die Attraktivität des Fahrradfahrens als nachhaltige, klimafreundliche Verkehrsoption und fördert die interkommunale Mobilität zwischen Gladbeck und Bottrop.

Planung

Die Radvorrangroute soll einen Ausbauzustand erhalten, der eine ganzjährige Nutzung fördert und somit eine attraktive Route für Freizeit- und Alltagswege darstellt. Der angrenzende Citytrail ist mit einer wassergebundenen Decke ausgebaut, die eine eingeschränkte Nutzung in der nassen Jahreszeit mit sich bringt, was die Notwendigkeit einer optimierten Oberflächenbeschaffenheit für die Radvorrangroute Ellinghorst - Bottrop unterstreicht. Daher wird ein asphaltierter Belag präferiert, um Witterungsunabhängigkeit und einen hohen Fahrkomfort zu gewährleisten. Diese Wahl des Materials trägt dazu bei, dass der Abschnitt als schnelle Radverbindung fungieren kann, ähnlich den Standards von Radschnellwegen in der Metropole Ruhr, welche auf eine breite und durchgehend befahrbare Infrastruktur setzen. Ebenfalls in Anlehnung an den Radschnellwegstandard wird eine Fahrbahnbreite von fünf Metern angestrebt.

Die Radtrassen im Ruhrgebiet sind in der Regel mit vier Metern ausgebaut. In den Sommermonaten ist hier mit einem erhöhten Aufkommen an Radfahrenden zu rechnen, was die Notwendigkeit einer großzügigen Breite für die Konfliktvermeidung und die Gewährleistung eines flüssigen Verkehrsflusses unterstreicht. Neben Radfahrenden ist auch die Nutzung durch Fußgänger:innen vorgesehen. Die Schaffung einer etwas breiteren Fahrspur würde somit sowohl der Sicherheit als auch dem Komfort aller Nutzenden dienen. Die Radvorrangroute ist in dem geplanten Abschnitt zudem ein Verbindungsstück zwischen dem Radschnellweg, der mit einer Fahrbahn von 4 Metern plus einem Gehweg von 2,5 Metern, standardmäßig geplant wird und der Radvorrangroute auf Bottroper Gebiet, die mit 4 Metern geplant wird. Mit diesem Abschnitt wird somit auch das Ordnen der Verkehrsteilnehmer:innen auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg erleichtert.

Neben einem asphaltierten Belag ist ein weiterer Faktor zentral für die ganzjährige Nutzbarkeit der Verbindung und damit für die Alltagstauglichkeit der Strecke. Es ist anzustreben die Strecke mit Beleuchtung auszustatten, um insbesondere in dunklen Stunden einen Nutzungskomfort und auch ein Sicherheitsgefühl bei Radfahrer:innen und Fußgänger:innen zu erzeugen. Diese Beleuchtung wird nur bei Bedarf, also sich nähernden Personen aktiv. Die Umsetzbarkeit ist jedoch noch hinsichtlich der Umweltbelange zu prüfen.

Ein Übersichtsplan sowie ein beispielhafter Querschnitt können der Anlage entnommen werden.

Umweltrechtliche Belange

Die ehemalige Hafenbahntrasse zwischen Gladbeck und Bottrop wird beim Kreis Recklinghausen als Altlast Nr. 4407/2099 geführt. Die Gefährdungsabschätzung (03/2019–08/2020) mit 112 Rammkernsondierungen, 11 Bodenproben und 9 Gleisschotterproben ergab keine Risiken: Keine Auffälligkeiten in Bodenluftanalysen, keine BBodSchV-Überschreitungen im Abschnitt Bottroper Straße bis Stadtgrenze und keine Gefährdungen über den Wirkungspfad Boden → Mensch. Die Bergaufsicht wurde beendet. Bei Baumaßnahmen zur Radvorrangroute – insbesondere Bodenaushub – ist eine bodengutachterliche Begleitung erforderlich.

Zusätzlich liegt für den Bereich Bottroper Straße bis Boye ein artenschutzrechtliches Gutachten vor. Planungsrelevante Tierarten sind potenziell betroffen, doch Vermeidungsmaßnahmen machen eine vertiefte Prüfung unnötig. Die Untere Naturschutzbehörde stimmt zu und fordert hellen Asphalt sowie keine Beleuchtung im durchquerten Landschaftsschutzgebiet. Hier besteht noch Absprachebedarf im weiteren Planungsverlauf um eine ganzjährig attraktive Verkehrsfläche herzustellen mit Beleuchtung und die Artenschutzbelange zu sichern.

Kostenschätzung

Die Realisierung der Radvorrangroute Bottrop erfordert eine detaillierte Kostenschätzung, die sowohl die Planungsleistungen als auch die bauliche Umsetzung umfasst und somit eine fundierte Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln schafft.

Für die Berechnung der Baukosten wurden folgende Annahmen getroffen:

- Streckenläng 1 km
- Ausbaubreite 5,00 m
- Voraussichtlich Herstellung von Beleuchtung
- Abfahren des belasteten Schotters
- Herstellung eines tragfähigen Untergrundes
- schwierige Baustellenlogistik
- Asphaltierung, Markierung und Beschilderung

Es wird der Schätzwert für den Straßenneubau von 250 €/qm angesetzt zzgl. eines 10% Aufschlags für Unsicherheiten. Bei einer Gesamtfläche von 5.000 qm ist somit mit einer Baukostensumme von 1.375.000 € zu rechnen. Die Planungskosten werden mit dem üblichen Schätzwert von 15% errechnet und belaufen sich auf 206.250 €.

10% der Planungskostenpauschale sind förderfähig (somit 137.500). Für die Baukosten besteht die Möglichkeit der Förderung über die FöRiNah. Abhängig vom Fördersatz, den das zuständige Ministerium im Jahresförderprogramm aufgestellt hat, sind bis zu 90% der Baukosten förderfähig. Das entspräche einer maximalen Fördersumme von 1.237.500 €. Hinzu kommen die Kosten für den Grunderwerb mit 1€ pro qm, diese belaufen sich auf 22.543 € inkl. Nebenkosten. Der förderfähige Betrag ist hiervon bemisst sich mit 19.274 €. Die gesamte förderfähige Summe beläuft sich somit auf maximal 1.380.524 €. Der Restbetrag liegt somit mindestens bei 223.269 €, kann jedoch erst mit Erteilung des Förderbescheids genau benannt werden.

	Gesamtkosten	förderfähig	Eigenanteil
Baukosten	1.375.000	1.237.500	137.500
Planungspauschale	206.250	123.750	82.500
Grunderwerb	22.543	19.274	3.269
Gesamt	1.603.793	1.380.524	223.269

Zeitlicher Ablauf

In der Stadt Bottrop ist der Bau bereits weiter vorangeschritten. Entsprechend ist ein Baubeginn auf Gladbecker Stadtgebiet im Jahr 2027 anzustreben. Hierfür haben die Vergabe der Planungsleistung und die Planung im Jahr 2026 zu erfolgen. Für einen Baubeginn in 2027 und eine Förderung der Baukosten ist ein Förderantrag bis zum 31.05.2026 bei der zuständigen Bezirksregierung einzureichen.

Anlage 1: Übersichtsplan

Anlage 2: beispielhafter Querschnitt

Finanzielle Auswirkungen:

keine

folgende

Ergebnisrechnung

Ertrag	€
einmalig	
jährlich	

Aufwand	€
einmalig	1.603.793
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Personalaufwand	
Sach- und Dienstleistungen	
Transferaufwand	

investiver Finanzplan

Einzahlung	€
	1.380.524
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Zuschüsse	1.380.524
Beiträge Dritter	

Auszahlung	€
einmalig	
jährlich	

Haushaltsmittel stehen: zur Verfügung nicht zur Verfügung

Klimarelevante Auswirkungen:

- keine wesentliche Klimarelevanz**
Die Durchführung der Haupt- und Alternativenprüfung war daher nicht notwendig (keine Anlage).
- keine negative oder eine positive Klimawirkung**
Die Durchführung der Alternativenprüfung war daher nicht notwendig (keine Anlage).
- eine negative Klimawirkung**
Die Alternativenprüfung wurde durchgeführt und das Prüfungsergebnis ist als Anlage beigefügt.

Beschlussentwurf:

Die Verwaltung wird mit der Weiterführung der Planung wie im Sachverhalt geschildert beauftragt. Insbesondere ist ein Förderantrag gem. FöRiNah zu stellen.

Die Bürgermeisterin
I.V.



- Dr. Volker Kreuzer -
Erster Beigeordneter/Stadtbaurat

In der Sitzung des

_____-Ausschusses

Rates

Haupt-, Finanz- und Digitalisierungsausschusses

am _____ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: