


Der Regionaldirektor	 REGIONALVERBAND RUHR
Drucksache Nr.: 14/1912	

	09.01.2025
Berichtsvorlage	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Mobilität	zur Kenntnis	28.01.2025	4.6

Betreff: Nutzung einer ehemaligen Bahntrasse in Bottrop zum Ausbau als Geh- und Radweg im Rahmen der Erweiterung des Regionalen Radwegenetzes

Die Stellungnahme zur Realisierung eines Geh- und Radweges wird zur Kenntnis genommen.

Sachverhalt:

Begründung

Die Berichtsvorlage dient der Verbreiterung der Beratungsbasis zur nichtöffentlichen Beschlussvorlage Drucksache Nr. 14/1762 ‚Erwerb von Grundstücken einer ehemaligen Bahntrasse in Bottrop und Gladbeck zum Ausbau als Geh- und Radweg im Rahmen der Erweiterung des Regionalen Radwegenetzes‘.

Bedeutung im Regionalen Radwegenetz

Mit dem Ausbau der ehemaligen Bahntrasse im Stadtgebiet von Bottrop würde perspektivisch eine wichtige West-Ost-Verbindung zwischen Bottrop und Gelsenkirchen sowohl für den Alltags- als auch den Freizeitverkehr gestärkt und ein Lückenschluss im Regionalen Radwegenetz des Ruhrgebiets erzielt.

In Verbindung mit den bereits vorhandenen Radwegen des Knotenpunktnetzes im Radrevier Ruhr, den geplanten Radwegebauprojekten in der Stadt Bottrop (Zeichenbahntrasse und Brücke Prosperstraße) sowie den neuen Radwegen von Emschergenossenschaft/Lippeverband entlang der Boye, die hier vorwiegend in Nord-Süd-Richtung verlaufen, wird durch den Ausbau der Bahntrasse eine Lücke geschlossen und die Netzwirkung verstärkt. Es entsteht eine attraktive Querverbindung zwischen den beschriebenen Achsen.

Insbesondere im Freizeitverkehr ergeben sich direkte und vom motorisierten Straßenverkehr unabhängige Verknüpfungen der Haldenlandschaft zwischen Bottrop und Gelsenkirchen. Für den Alltagsverkehr übernimmt die Strecke – neben der Anbindung von Ortsteilen – auch eine regionale Verbindungsfunktion zwischen Bottrop und Gelsenkirchen-Horst.

Streckenführung und Verknüpfungen

Die Nutzung der ehemaligen Bahntrasse zwischen dem Alpincenter in Bottrop und der Stadtgrenze zu Gladbeck für den Fuß- und Radverkehr schafft eine geradlinige und weitgehend störungsfreie Verlängerung der Wegeverbindung vom Bottroper Hauptbahnhof in Richtung Gelsenkirchen-Horst.

Am Knotenpunkt nördlich des Alpincenters beginnt die betreffende Strecke. Hier kann die Verknüpfung mit dem von der Stadt Bottrop geplanten Radweg auf der Zechenbahntrasse (Bottrop - Gladbeck) sowie mit der Radwegeverbindung zum Hauptbahnhof Bottrop erfolgen.

Auf dem sich Richtung Osten anschließenden Streckenabschnitt besteht die Möglichkeit, die Bottroper Wohngebiete in Boy und Welheim sowie das nördlich der Trasse anliegende Gewerbegebiet anzubinden. Die Trasse verläuft anschließend durch ein bewaldetes Gebiet und trifft kurz vor der Stadtgrenze zu Gladbeck in Höhe der Horster Straße auf den von Emschergenossenschaft/Lippeverband hergestellten Geh- und Radweg entlang der Boye. An dem Knotenpunkt mit dem Boye-Radweg sollte der Ausbau der Bahntrasse enden, da ab hier der bestehende Radweg in unmittelbarer Nachbarschaft verläuft. Im Stadtgebiet von Gladbeck kann in Brauck an die bestehenden Verbindungen des Knotenpunktnetzes angebunden werden.

Flächenverfügbarkeit und Bauprojekt

Unter Berücksichtigung der Aspekte der Radmobilität hat folgender Trassenabschnitt besondere Relevanz: aus südwestlicher Richtung (Alpincenter) kommend, bis zur Straßenüberführung Horster Straße, da ab dort bereits die oben skizzierte parallele Wegeverbindung durch Emschergenossenschaft/Lippeverband umgesetzt wurde.

Das Referat 21 Mobilität beabsichtigt, unter der Prämisse eines entsprechenden Flächenerwerbs den Ausbau der ehemaligen Bahntrasse zu einem Geh- und Radweg mittelfristig zu projektieren.

Zum heutigen Zeitpunkt können nur grobe Zeitprognosen aufgestellt werden. In Abhängigkeit von den kalkulierten Bearbeitungshorizonten der aktuell in Bearbeitung befindlichen Projekte und der damit gebundenen Personalkapazitäten ist ein Beginn der Projektentwicklung für Mitte 2027 prognostiziert. Eine durchschnittliche Projektdauer vorausgesetzt, soll bis 2029 das Projekt so weit qualifiziert sein, dass ein Förderantrag mit belastbarer Planung und Kostenberechnung gestellt werden kann. Die Fertigstellung ist für 2032 vorgesehen.

Ein frühzeitiger Flächenerwerb ist dabei sinnvoll und vorteilhaft für die Projektentwicklung, da somit die erforderliche Flächensicherung umfassend und abschließend hergestellt werden kann: so kann zielgerichtet und verbindlich geplant werden. Darüber hinaus besteht somit die Möglichkeit, dass vorbereitende Maßnahmen und Untersuchungen unaufwändiger und ohne zeitintensive Abstimmungen möglich sind. Außerdem ist für einen späteren Fördermittelantrag der Nachweis des Flächenzugriffs erfahrungsgemäß maßgeblich. Es ist daher vorteilhaft, jetzige Zeitfenster des Flächeneigentümers zu nutzen und damit unkalkulierbare Verzögerungen im weiteren Projektverlauf zu verhindern.

Finanzielle und haushaltsmäßige Auswirkungen sowie Folgewirkungen:

1. Teilergebnisplan Kostenstelle 21200; Kostenträger 0700043;

Teilergebnisplan	Lfd. HH-Jahr	2026	2027	2028	2029 ff.
Erträge	0	29.000	128.000	215.000	221.000
Personalaufwendungen	0	-29.000	-128.000	-215.000	-221.000
Sachaufwendungen					
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
Summe (Eigenanteil)	0	0	0	0	0
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH-Jahr	2026	2027	2028	2029 ff.
Erträge	0	29.000	128.000	215.000	221.000
Personalaufwendungen	0	-29.000	-128.000	-215.000	-221.000
Sachaufwendungen					
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
Summe	0	0	0	0	0
Abweichungen ¹	0	0	0	0	0

2. Teilfinanzplan Kostenstelle 21200; Kostenträger 0700043; Investitions-Nr. 21200-014

Teilfinanzplan	Lfd. HH-Jahr	2026	2027	2028	2029 ff.
Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	-75.000	-200.000	-100.000
Summe (Eigenanteil)	0	0	75.000	200.000	100.000
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH-Jahr	2026	2027	2028	2029 ff.
Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	-75.000	-200.000	-100.000
Summe	0	0	75.000	200.000	100.000
Abweichungen ¹	0	0	0	0	0

¹ Positiver Wert = Nachveranschlagung bzw. Deckung erforderlich

3. Auswirkungen

- Eine Nachveranschlagung/überplanmäßige bzw. außerplanmäßige Mittelbereitstellung ist nicht erforderlich (**Haushaltsverbesserung/-neutralität**).
- Eine Nachveranschlagung/überplanmäßige bzw. außerplanmäßige Mittelbereitstellung ist erforderlich (**Haushaltsverschlechterung**). Erläuterungen siehe unten.
- Folgewirkungen sind in dem o. g. Bedarf berücksichtigt.

Erläuterungen:

4. Bilanz

Veräußerungsgewinne bzw. -verluste können gemäß § 44 Abs. 3 KomHVO NRW zu zusätzlichen finanziellen Auswirkungen in der Bilanz führen.

- Keine Auswirkungen, weil keine Veräußerungsgewinne bzw. -verluste entstehen.
- Die finanziellen Auswirkungen aus Veräußerungsgewinnen bzw. -verlusten werden in den Erläuterungen dargestellt.

Erläuterungen:

5. Klima-Check

(Leitfaden und Formular befinden sich im Intranet)

- Der Klima-Check wurde bei der Beschlussvorlage durchgeführt.
- Es ergeben sich keine klimarelevanten Auswirkungen.
- Es ergeben sich positive oder negative klimarelevante Auswirkungen. Die Erläuterungen dazu werden im Klima-Check-Formular in der Anlage dargestellt.
- Durch einen Alternativvorschlag bei negativen Auswirkungen entsteht
 - kein Mehraufwand
 - Mehraufwand, und zwar: _____ €.

Sachbearbeiter/in	Referat / Referatsleiter/in	Bereich / Beigeordnete/r	Regionaldirektor Garrelt Duin
Pott, Thomas Mescher, Dennis	Wagener, Maria	Bereich III Planung	
Akt.zeichen		Kuczera, Stefan	