

Vorlage Nr.: 2026/057

Berichtsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Erstellt durch	Sitzung am
Ausschuss für Landwirtschaft, Bauen und Mobilität	Frau Antkowiak	20.05.2026

Verlängerung der S-Bahnlinie S2 von Recklinghausen Hbf über Marl-Sinsen nach Marl-Mitte – Antrag der SPD- und CDU-Kreistagsfraktion vom 18.01.2026

Darstellung des Sachverhaltes:

Mit Schreiben vom 18.01.2026 beantragen die SPD- und CDU-Kreistagsfraktionen die Verlängerung der S-Bahnlinie S2 von Recklinghausen Hauptbahnhof über Marl-Sinsen nach Marl-Mitte sowie die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie. Ziel ist insbesondere eine verbesserte Anbindung der Stadt Marl an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Richtung Dortmund.

Die vorgeschlagene SPNV-Erschließung zwischen Recklinghausen Hauptbahnhof über Marl-Sinsen nach Marl-Mitte ist bereits im Masterplan Mobilität des Kreises enthalten. Hier allerdings als Ringschluss der Linienäste der S9, um perspektivisch einen 30-Minuten-Takt auf dieser Verbindung zu ermöglichen. Sie wurde als Ringschluss seitens des Kreises auch für den ÖPNV-Bedarfsplan Nordrhein-Westfalen angemeldet, um sie in das landesweite Bewertungsverfahren einzubringen. Die Bewertung erfolgt durch externe Gutachter auf Grundlage standardisierter Kosten-Nutzen-Untersuchungen. Eine belastbare Einschätzung der Maßnahme ist daher im Rahmen des laufenden Bedarfsplanverfahrens zu erwarten, dessen Abschluss im Jahr 2027 geplant ist. Vor diesem Hintergrund erscheint es sinnvoll, die Ergebnisse dieses strukturierten Bewertungsprozesses zunächst abzuwarten.

Im Masterplan Mobilität wird die Maßnahme derzeit nicht als vordringlich eingestuft, da andere Projekte höhere verkehrliche Wirkungen entfalten können. Gleichwohl stellt sie eine langfristige Entwicklungsperspektive für die Schienenerschließung dar. Die im Antrag hervorgehobene Zielsetzung einer besseren Anbindung an Dortmund, ist aus fachlicher Sicht differenziert zu bewerten. Dortmund stellt für die Stadt Marl kein dominierendes Oberzentrum dar. Wesentliche Pendlerverflechtungen bestehen vielmehr in Richtung Recklinghausen, Gelsenkirchen und Essen sowie in das nördliche Ruhrgebiet und das Münsterland. Die vorgeschlagene Verlängerung der S2 betrifft damit nur einen begrenzten Teil der tatsächlichen Verkehrsbeziehungen.



Klimpel
Landrat



Schad
Kreisdirektor



Tranel
Fachbereichsleitung

Darüber hinaus ist die Relation zwischen Recklinghausen Hauptbahnhof, Marl-Sinsen und Marl-Mitte bereits heute durch ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot erschlossen. Neben weiteren Busverbindungen (z.B. Linie 220 Recklinghausen Hauptbahnhof – Marl Sinsen – Marl Mitte) besteht mit der Schnellbuslinie SB25 zwischen Recklinghausen Hauptbahnhof und Marl Mitte eine direkte und schnelle Verbindung (Reisezeit ca. 18 Min.) mit hoher Bedienqualität. Vor diesem Hintergrund, ist der zusätzliche verkehrliche Nutzen einer parallelen schienengebundenen Verbindung im weiteren Verfahren differenziert zu bewerten.

Darüber hinaus wäre eine Umsetzung mit umfangreichen Anforderungen an die bestehende Infrastruktur verbunden. Erforderlich wären unter anderem die Nutzung und der Ausbau einer bestehenden Güterverkehrsstrecke und deren Elektrifizierung, der Neubau eines Verbindungsabschnitts sowie Anpassungen der Leit- und Sicherungstechnik. Es handelt sich somit um ein komplexes Infrastrukturvorhaben mit entsprechendem Planungs- und Realisierungsaufwand. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die betroffene Güterverkehrsstrecke in privater Hand befindet. Für eine Nutzung im Schienenpersonennahverkehr wären daher entsprechende vertragliche Vereinbarungen mit dem Infrastrukturbetreiber erforderlich. Dies kann zusätzliche Abstimmungsbedarfe, zeitliche Unwägbarkeiten sowie potenzielle Kostensteigerungen mit sich bringen und ist im weiteren Planungsprozess zu berücksichtigen.

Ein weiterer Aspekt ist die aktuelle Planungssituation vor Ort. Das für die Maßnahme erforderliche fehlende Gleisstück wird derzeit von der Stadt Marl als Geh- und Radweg entwickelt. Die Planungen hierzu sind bereits weit fortgeschritten.

Dennoch befürwortet die Stadt Marl die vorgeschlagene SPNV-Erschließung grundsätzlich und sieht, bei entsprechenden Rahmenbedingungen, auch eine parallele Entwicklung beider Planungen als denkbar an. Alternativ wird auch eine Verlängerung bis Marl-Hüls als sinnvoller Zwischenschritt betrachtet. Insgesamt ergibt sich hier ein Abstimmungsbedarf hinsichtlich der Flächennutzung und der weiteren Planungsschritte. Die grundsätzliche SPNV-Erschließung zwischen den genannten Haltepunkten ist darüber hinaus im Nahverkehrsplan des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) enthalten. So soll „durch die Zechenbahnstrecke von Marl-Sinsen zum Chemiepark Marl über eine zumindest trassierte (wenn auch wohl nie genutzte) Verbindungskurve nach Marl-Mitte der peripher gelegene Bahnhof Marl-Sinsen mit dem Stadtzentrum von Marl verbunden und darüber hinaus im SPNV eine schienenbasierte Direktverbindung mit der Kreisstadt Recklinghausen, sowie dem nordöstlichen Ruhrgebiet hergestellt werden.“

Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass der VRR-Nahverkehrsplan auch Maßnahmen mit eher langfristiger Perspektive umfasst, deren Umsetzung von weiteren Bewertungen und Rahmenbedingungen abhängt. Die konkrete Priorisierung und Umsetzbarkeit wird derzeit im Austausch mit dem VRR näher betrachtet.

Für eine Realisierung wäre ein positiver Nutzen-Kosten-Indikator im Rahmen der standardisierten Bewertung im ÖPNV-Bedarfsplan-Verfahren erforderlich. Vor dem Hintergrund der infrastrukturellen Anforderungen, der bestehenden Angebote sowie der Nachfragepotenziale wird die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme im weiteren Verfahren sorgfältig zu prüfen sein.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr. Planung, Bewertung und Priorisierung entsprechender Maßnahmen liegen daher primär beim VRR. Auch die Initiierung von Machbarkeitsstudien erfolgt in der Regel durch den Aufgabenträger.

Vor diesem Hintergrund sollte zunächst von einer eigenständigen Beauftragung einer Machbarkeitsstudie abzusehen und stattdessen den konstruktiven Austausch mit dem VRR fortgeführt werden. Ziel ist es, eine fundierte Einschätzung des SPNV-Aufgabenträgers zu den Entwicklungsperspektiven der Maßnahme zu erhalten und insbesondere die Ergebnisse aus dem laufenden ÖPNV-Bedarfsplanverfahren abzuwarten.

Die Maßnahme ist mit verschiedenen fachlichen, infrastrukturellen und planerischen Fragestellungen verbunden, die im weiteren Verfahren zu klären sind. Hierzu zählen insbesondere die verkehrliche Wirkung, die infrastrukturellen Voraussetzungen, bestehende Angebote im ÖPNV, örtliche Planungen sowie die Wirtschaftlichkeit im Rahmen der standardisierten Bewertung. Eine abschließende Bewertung ist vor diesem Hintergrund insbesondere im Zusammenhang mit den Ergebnissen des ÖPNV-Bedarfsplanverfahrens vorzunehmen.