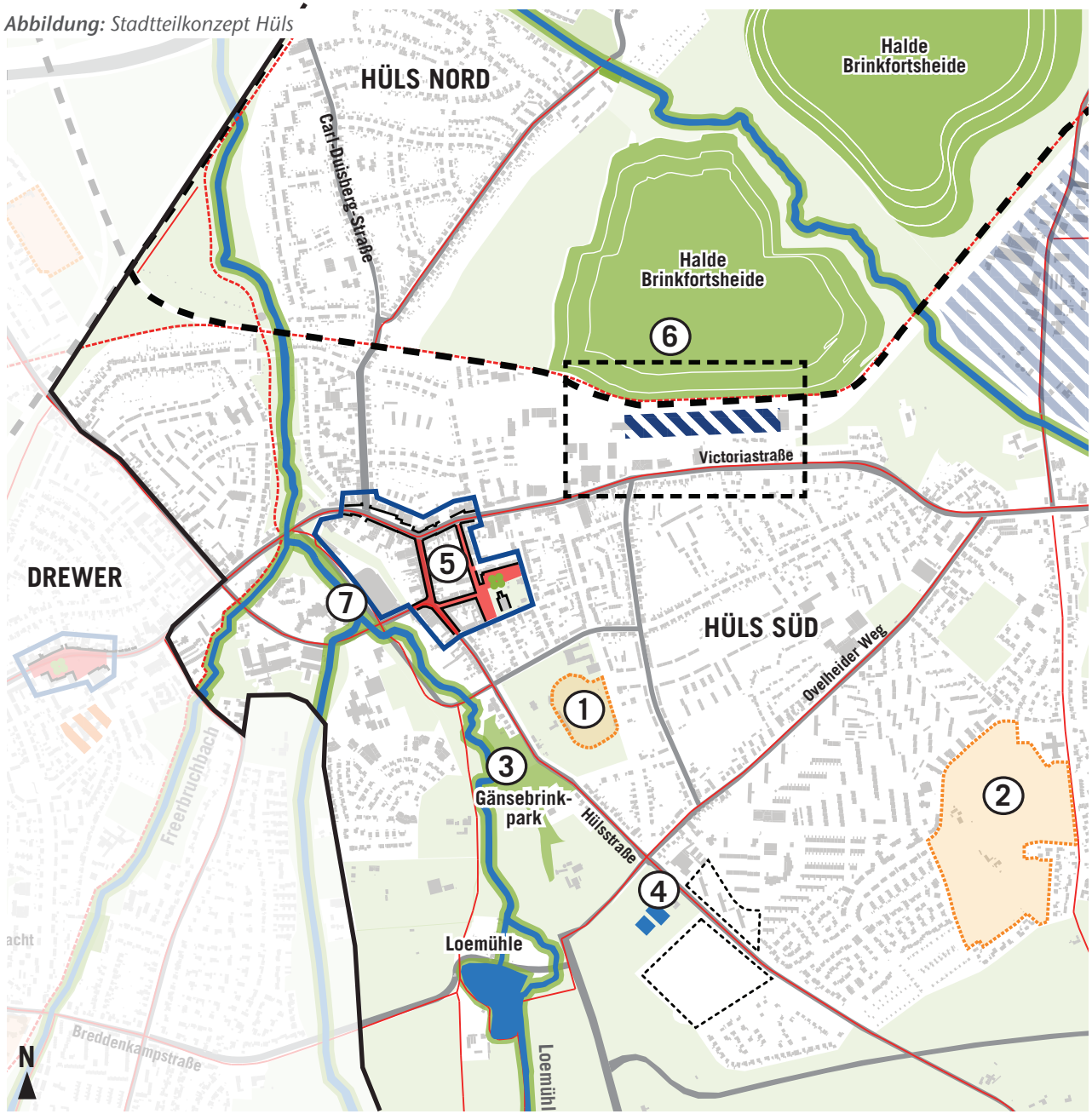
Abbildung: *Stadtteilkonzept Hüls*



Projekte in Hüls (H)

1 Wohnbebauung Jahnstadion (H1)
2 Potenzialfläche Ringerottstraße (H2)
3 Aufwertung Gänsebrinkpark (H3)
4 Erhalt Freibad (H4)
5 Zentrum Hüls (Leitprojekt 3)
6 Gestaltung Halden und Zechenbahn (Teil von Leitprojekt 5)
7 Erlebbarkeit Loemühlenbach, Bockholter Bach (Teil von Leitprojekt 5)

- Verortung Vertiefungsbereich
- Wohnbaupotenzialflächen
- Aufwertung öffentlicher Raum
- Wohnbauentwicklungsflächen (in Realisierung)
- Qualifizierung / Ausbau Einzelhandel
- Gewerbegebiet (Potentialfläche)
- Gewerbegebiet (Bestand)
- Radwege Bestand
- Radwege Planung
- Bahntrasse

4.5.4 Sinsen-Lenkerbeck – Tor zur Haard

Der Stadtteil Sinsen ist insbesondere durch seine Lage an der Haard und die regionale Zuganbindung gekennzeichnet. Der Haltepunkt Marl Sinsen ist Ausgangspunkt für Besucher der Haard. Die Verbindung zur Haard sollte räumlich und gestalterisch deutlicher hervorgehoben werden. Im Eingangbereich der Haard sollten Wegweiser und Informationstafeln stehen. Für Touristen, die mit dem Pkw anreisen, könnte ein neuer Parkplatz entstehen. Auch ein Informationszentrum zu Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten in der Haard ist denkbar. Im Zuge des Projektes Waldband der Regionale 2016 werden neue Wege angelegt und es erfolgt eine touristische, regionale Einbindung.

Am Haltepunkt der Deutschen Bahn sollte eine Aufwertung durchgeführt werden. Während die Investitionen am Haltepunkt durch die Deutsche Bahn erfolgen müssen, bedarf es zusätzlicher öffentlicher Investitionen. Die Unterführung selbst ist in die Jahre gekommen und der Straßenraum muss neu gestaltet werden. Auf dem bisherigen Parkplatz soll (zumindest teilweise) ein Platz entstehen. Durch die Investitionen im öffentlichen Raum besteht die Chance, weitere Aufwertungsprozesse durch die Privateigentümer der umliegenden Gebäude zu initiieren. Der Haltepunkt und sein Umfeld sind eine Art »Visitenkarte« der Stadt und ein wichtiger Stadteingang, durch den ein erster Eindruck vermittelt wird. Zur gestalterischen Qualität muss auch die verkehrliche Anbindung verbessert werden. Die Intermodalität (Kombinierbarkeit verschiedener Verkehrsmittel), die durch die Radstation und die Park-and-Ride-Anlage besteht, soll weiter gestärkt werden.

Südlich der Bahntrasse befinden sich Flächen, die bisher untergenutzt sind. Hier sind zukünftig unter Berücksichtigung der Lagefaktoren städtebauliche Entwicklungen möglich. Für zusätzliche Wohnnutzungen steht die Potenzialfläche an der Schulstraße (ehemals Haardschule) zur Verfügung.

Das Zentrum Sinsens liegt mittig im Siedlungsbereich. Die Nahversorgungsfunktion konnte hier bisher erhalten bleiben, steht jedoch in Konkurrenz zu mehreren Nahversorgern an der Bahnhofstraße. Die wohnortnahe Nahversorgung soll nach Möglichkeit erhalten bleiben.

Abbildung: *Vertiefungsbereich Sinsen-Lenkerbeck*

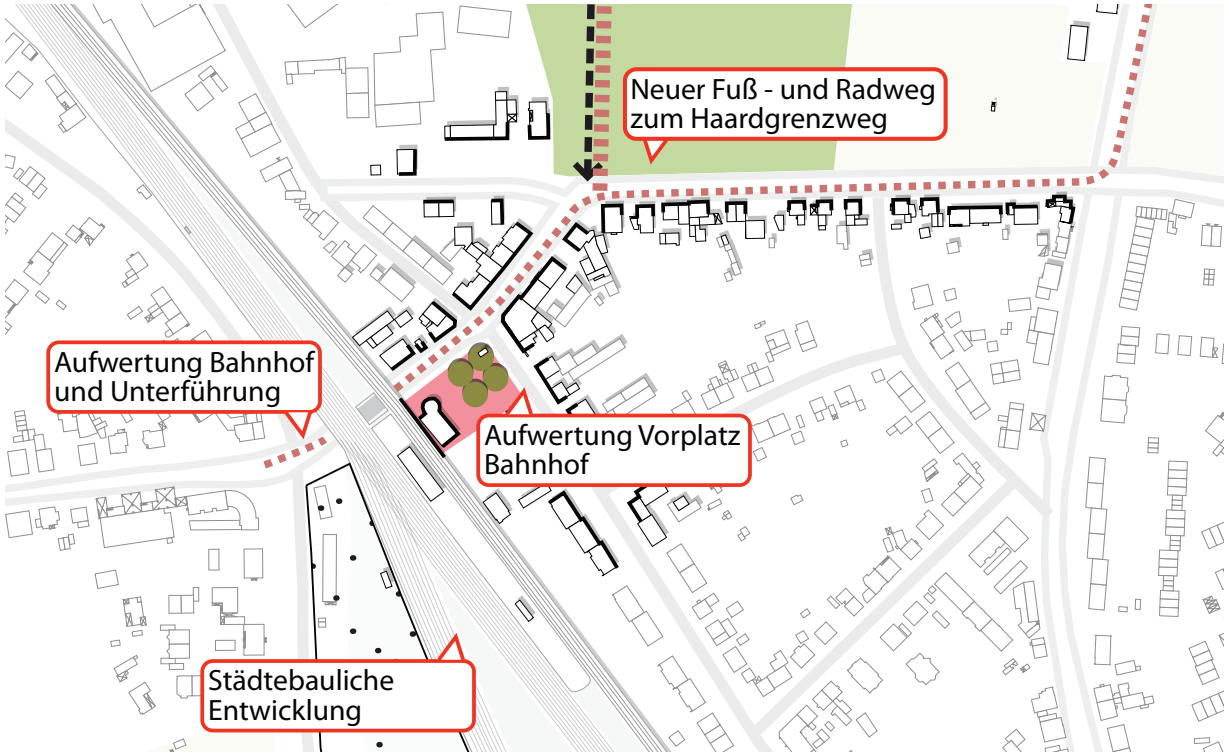
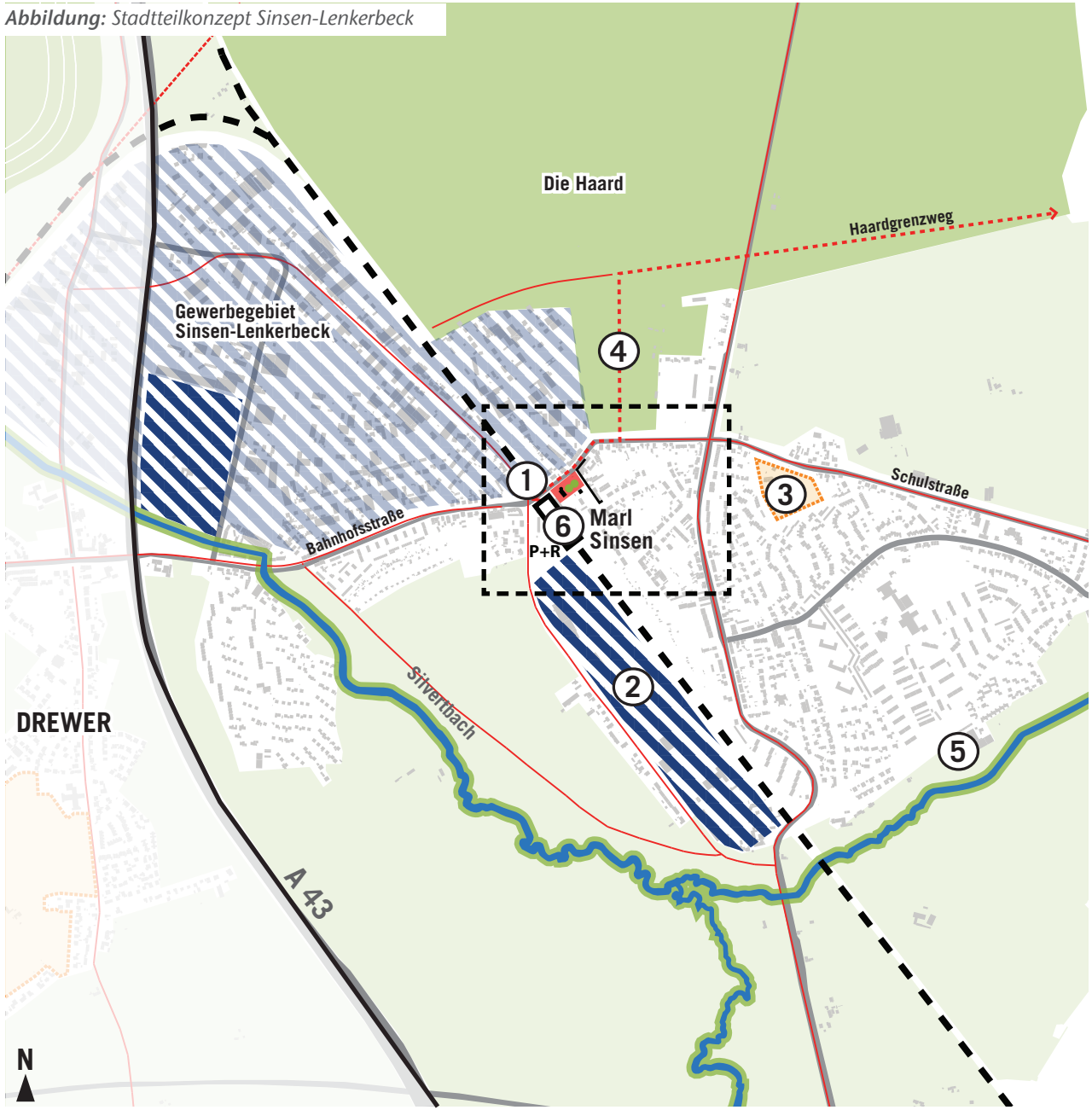


Abbildung: *Stadtteilkonzept Sinsen-Lenkerbeck*



Projekte in Sinsen-Lenkerbeck (SL)

1 Ortsbildaufwertung Bahnhofstraße und Umfeld Haltepunkt (SL1)
2 Städtebauliche Entwicklung Fläche südlich der Bahntrasse (SL 2)
3 Potenzialfläche ehemalige Haardschule (SL3)
4 Nutzung des touristischen Potenzials der Haard, »Info-Point«, Anbindung an Haardpromenade, Waldband Regionale 2016 (SL4)
5 Nutzung des touristischen Potenzials der Reiterhöfe (SL5)
6 Aufwertung Haltepunkt, bessere Intermodalität (SL6)

Verortung Vertiefungsbereich
Wohnbaupotenzialflächen / Konversionsflächen
Aufwertung öffentlicher Raum
Grünverbindung zur Haard
Gewerbegebiet (Bestand)
Gewerbegebiet (Potentialfläche)
Radwege Bestand
Radwege Planung
Bahntrasse

4.5.5 Alt-Marl – Historisches Zentrum

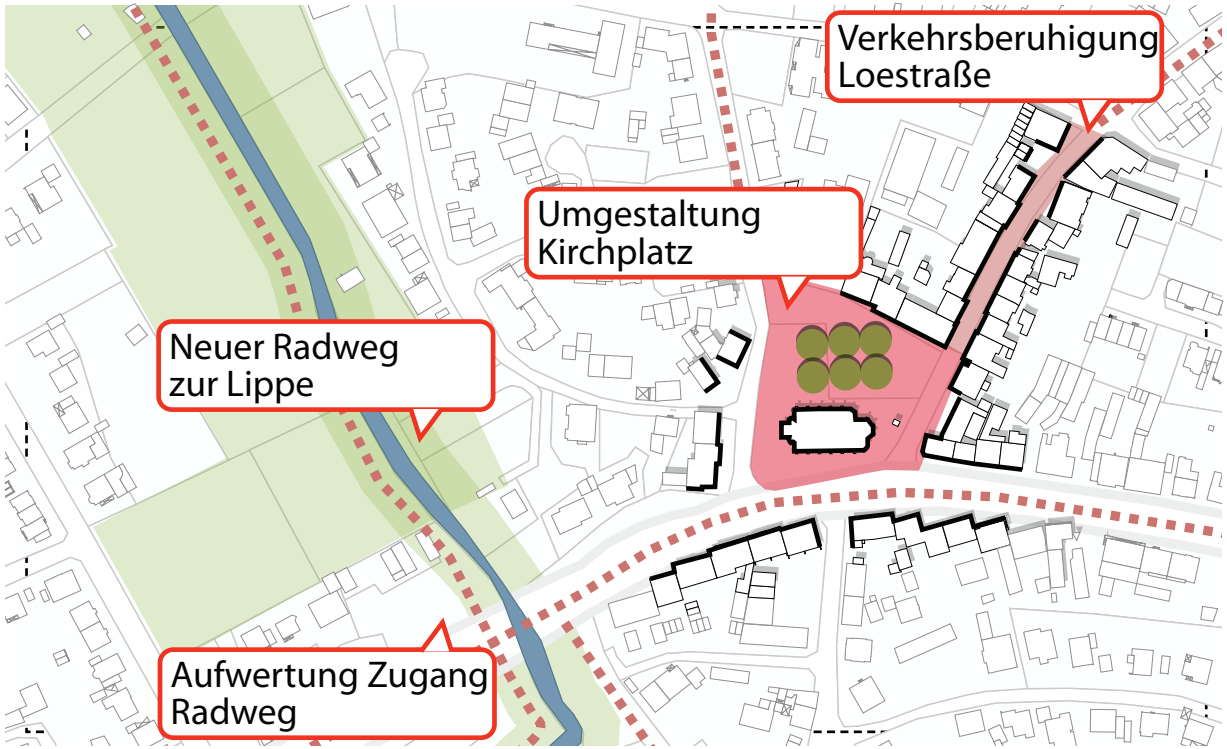
Alt-Marl ist das historische Zentrum Marls und weist dementsprechend Ansätze einer Altstadt auf. Mit Blick auf den Einzelhandel ist zukünftig eine abnehmende Bedeutung zu erwarten. Im Bereich um den Kirchplatz und an der Loestraße bietet sich Potenzial für gastronomische Nutzungen. Durch einzelne Maßnahmen im Umfeld kann eine hohe Aufenthaltsqualität entstehen. Dazu gehört eine Neugestaltung des Kirchplatzes, insbesondere dessen Möblierung. Zudem sind verkehrsberuhigende Maßnahmen an der Loestraße notwendig (z.B. Spielstraße), um mehr Raum für Fußgänger zu schaffen. Ersatz für wegfallende Stellplätze ist an der B 225 denkbar.

Durch Alt-Marl verläuft die B 225, über die häufig Lkw-Verkehr des Industriepark Dorsten-Marl geführt wird. Die B 225 stellt für den Stadtteil eine Barriere dar, die zukünftig abgebaut werden soll. Der Verkehrslärm in den Nachtstunden soll vermindert werden. Zu möglichen Maßnahmen zählen neue Kreuzungsmöglichkeiten, Geschwindigkeitsbegrenzungen und Fahrbahnwiderstände (z.B. Berliner Kissen).

In fußläufiger Entfernung vom Alt-Marler Zentrum liegt der Volkspark. Er wird bereits heute als Ort der Erholung genutzt und sollte zu diesem Zweck auch weiterhin entwickelt werden. Neben allgemeinen Maßnahmen wie einer Wegesanierung und neuen Möblierung können auch zusätzliche Angebote den Park aufwerten. Hier ist beispielsweise an Gärten oder besondere Anpflanzungen zu denken. Die Einrichtungen Guido-Heiland-Bad und Heimatmuseum sollten bei der Konzeption für den Volkspark einbezogen werden. Außerdem wird der Park über den Weierbach in das Freiraumnetz Marls integriert.

Im Westen Alt-Marls liegen Teile des Industrieparks Dorsten-Marl sowie das TechnoMarl. Daran abgrenzend eignet sich die Fläche »Schwatter Jans für Industrie- oder Gewerbenutzungen. Dabei sollte die Nähe zum TechnoMArl berücksichtigt werden. Neue Wohnbauflächen sind in Alt-Marl an der Ophoffstraße denkbar. Eine weitere Potenzialfläche befindet sich im Osten an der Herzlia-Allee. Anknüpfend an umgebende Wohn- und Gewerbenutzungen ist hier zukünftig ein urbanes Mischgebiet mit Wohnen und Gewerbe denkbar.

Abbildung: *Vertiefungsbereich Zentrum Alt-Marl*



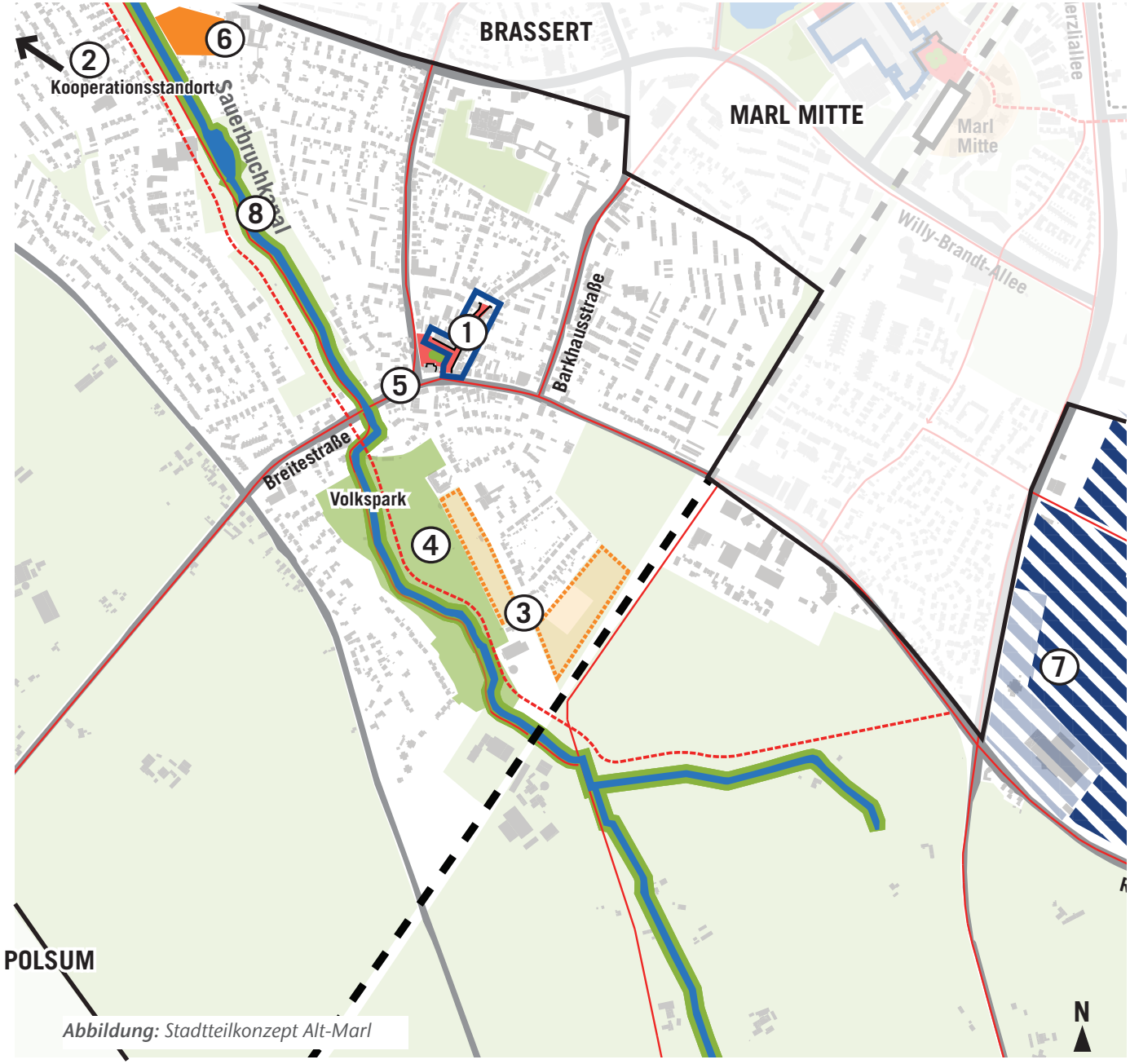
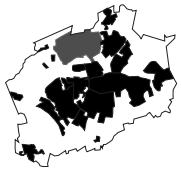


Abbildung: Stadtteilkonzept Alt-Marl

Projekte in Alt-Marl (A)

1 Qualifizierung historisches Zentrum/ Gastronomie-Quartier (A1)
2 Gewerbegebiet Schwatter Jans als Erweiterung des Industriepark Frentrop (A2)
3 Potenzialfläche Ophoffstraße (A3)
4 Aufwertung Volkspark (A4)
5 Verkehrslärmreduzierung und Abbau der Barrierewirkung B225 (A5)
6 Potenzialfläche an der Goetheschule (A 6)
7 Urbanes Mischgebiet Herzlia Allee (A 7)
8 Erlebbarkeit Weierbach (Teil von Leitprojekt 5)

- Potenzialfläche Neubau
- Wohnbaupotenzialflächen
- Aufwertung öffentlicher Raum
- Konzentration Einzelhandel / Neuprofilierung Nutzung
- Radwege Bestand
- Radwege Planung
- Bahntrasse



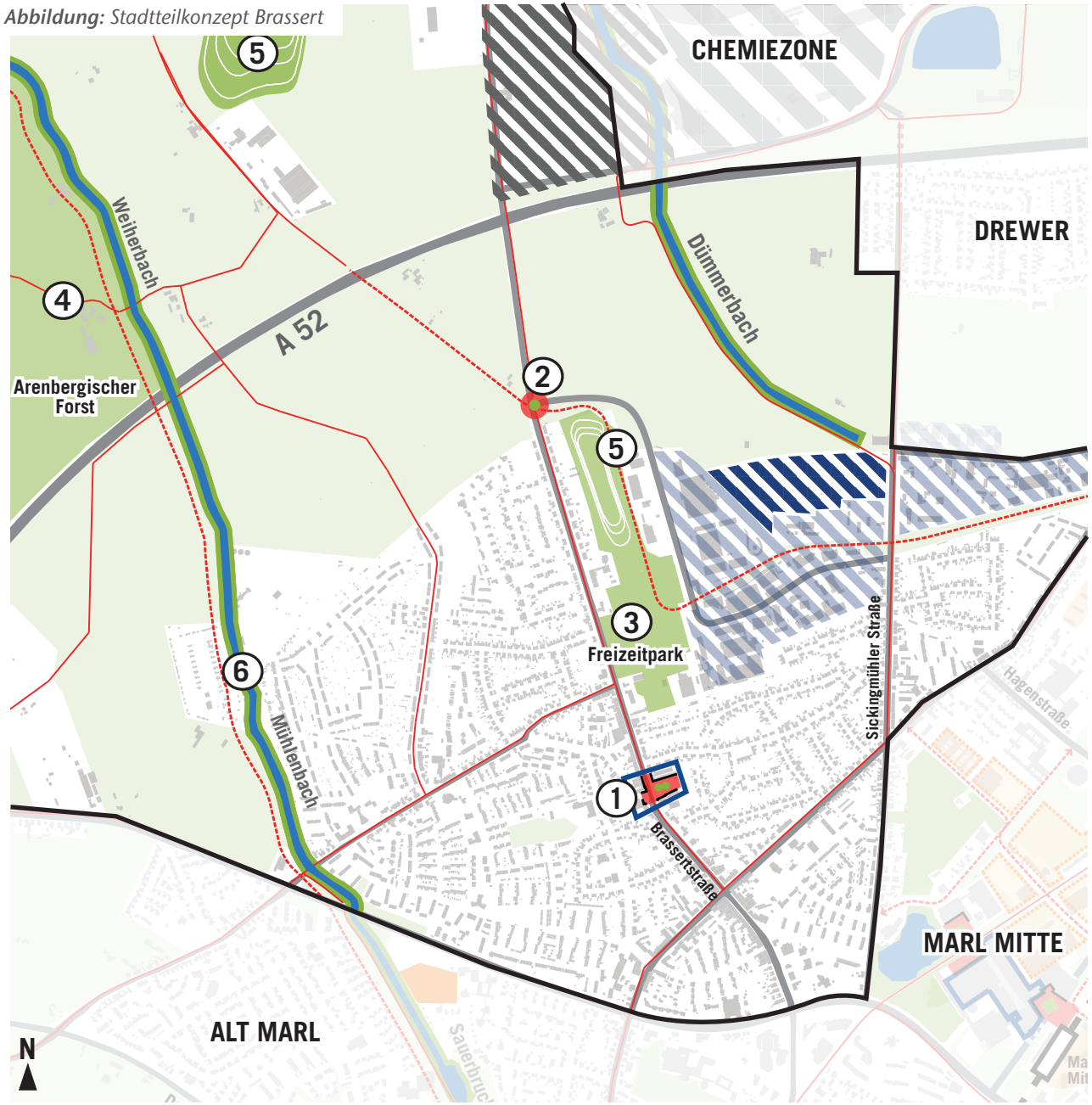
4.5.6 Brassert – Wohnen und Tradition

Der Stadtteil Brassert ist durch sein Potenzial an Freizeitnutzungen und Freiflächen gekennzeichnet. Er profitiert vom Leitprojekt Freiraumvernetzung. Über den Weierbach, entlang dessen neue Wege entstehen sollen, können der Kanal und die Lippe erreicht werden. Die beiden Halden im Stadtteil sollen zukünftig für Freizeitnutzungen entwickelt werden. Sie sind über die ehemalige Zechenbahn vernetzt. Der Freizeitpark Brassert soll zukünftig aufgewertet werden, um hier ein neues Ausflugsziel zu entwickeln, das von überörtlicher Bedeutung ist. Er soll über die ehemalige Zechenbahn erreichbar und so an das Freizeitnetz in Marl angebunden sein. Denkbar ist eine Modernisierung zum Themenpark. Der Park soll weiterhin vor allem Angebote für Kinder und Jugendliche bereithalten. Im Gegensatz zu diesen aktiven Räumen soll der Arenbergische Forst auch zukünftig eher der ruhigen Erholung dienen.

Als Eingangstor zum Stadtteil und zur Gesamtstadt sollte der Kreisverkehrsplatz Brassertstraße aufgewertet werden, der den nördlichen Eingang zum Stadtteil markiert. Hier kann über ein privates Sponsoring nachgedacht werden. Die Zuständigkeit für den Kreisverkehr liegt beim Kreis Recklinghausen.

Die Brassertstraße ist die Einkaufsstraße Brasserts, an der sich der Marktplatz befindet. Entlang der Einkaufstraße sind einzelne Leerstände zu verzeichnen, so dass »Lücken« entstehen, die die Attraktivität des Zentrums deutlich mindern. Es empfiehlt sich hier eine räumliche Konzentration des Zentrums im Bereich des Marktplatzes. Dieser sollte ergänzend eine Aufwertung durch eine neue Gestaltung erfahren, z.B. neue Oberflächengestaltung und Möblierung. In diesem Zusammenhang sind auch Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs denkbar, z.B. durch Schaffung zusätzlicher Abstellmöglichkeiten.

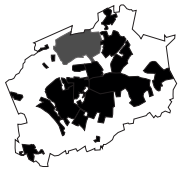
Abbildung: *Stadtteilkonzept Brassert*



Projekte in Brassert (B)

1 Neugestaltung und Nutzungsergänzung des Marktplatzes, Konzentration des Einzelhandels (B1)
2 Neugestaltung Kreisverkehrsplatz (Eingangstor) (B2)
3 Aufwertung Freizeitpark Brassert (insb. Kinder und Jugendliche) (B3)
4 Erholungsraum Arenbergischer Forst (B4)
5 Gestaltung Halden und Zechenbahn (Teil von Leitprojekt 5)
6 Erlebbarkeit Weierbach (Teil von Leitprojekt 5)

- Aufwertung öffentlicher Raum
- Konzentration Einzelhandel / Neuprofilierung Nutzung
- Gewerbegebiet (Bestand)
- Gewerbegebiet (Potentialfläche)
- Industriegebiet (Bestand)
- Industriegebiet (Erweiterungsfläche)
- Radwege Bestand
- Radwege Planung
- Bahntrasse



4.5.7 Polsum – Dörfliches Leben

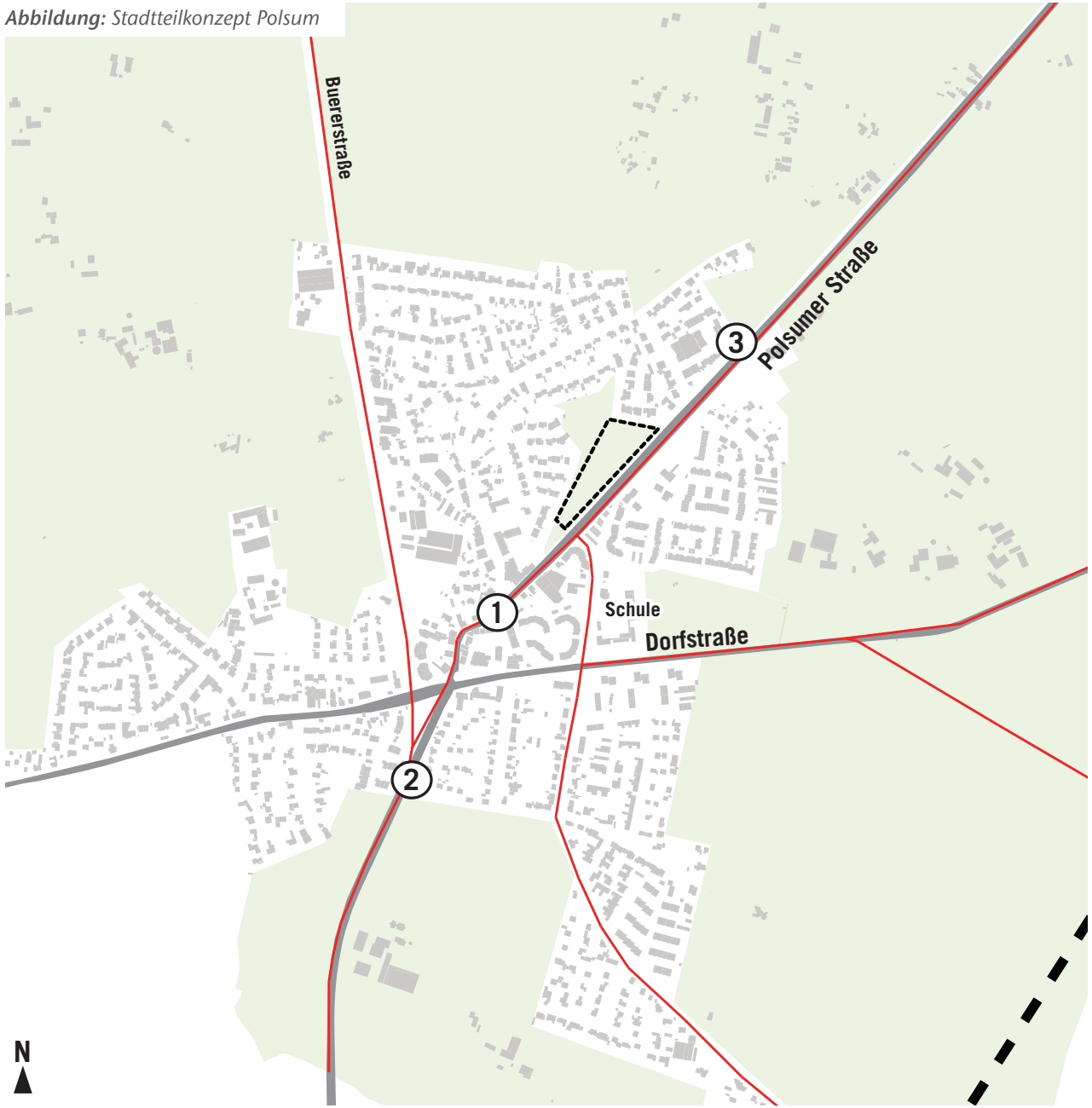
Polsum bildet einen eigenständigen Siedlungskörper und ist über die Polsumer Straße an die sonstigen Siedlungsflächen Marls angeschlossen. Polsum soll zukünftig in das Grün- und Freiraumnetz Marls integriert sein. So können die Bewohner in Polsum gut andere Freizeit- und Erholungsorte erreichen. Umgekehrt können Bewohner anderer Stadtteile von der dörflichen Atmosphäre in Polsum profitieren.

Der dörfliche Charakter des Stadtteils soll auch zukünftig erhalten bleiben. Dazu gehören ein attraktiver Ortskern und eine behutsame Siedlungsflächenentwicklung. Neue Baugebiete sollen nur in kleinem Umfang für die lokale Nachfrage entstehen. Vorrangig gilt es, den Generationenwechsel in den bestehenden Siedlungen zu begleiten, um Leerstände und ein Ausdünnen des Kerns zu vermeiden.

Der Ortskern in Polsum wird insgesamt als attraktiv wahrgenommen. Lediglich bei der Verkehrssituation besteht ein Handlungsbedarf. Sie könnte durch ein neues Stellplatzkonzept und eine Verkehrsberuhigung verbessert werden.

Die Lage des Stadtteils Polsum macht für die Bewohner die Nutzung eines Pkw fast unerlässlich. Die Anbindung an den ÖPNV ist ausbaufähig und könnte den motorisierten Individualverkehr mindern. Konkret wird in diesem Zusammenhang ein Anschluss Polsums an die Schnellbuslinie SB 28 vorgeschlagen.

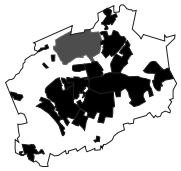
Abbildung: *Stadtteilkonzept Polsum*



Projekte in Polsum (P)

1 Verkehrskonzept für das Zentrum (P1)
2 Anschluss an die Schnellbuslinie SB 28 (P2)
3 Einbindung in die Freiraumvernetzung (Teil von Leitprojekt 5)

Wohnbauentwicklungsflächen (in Realisierung)
Radwege Bestand
Radwege Planung
Bahntrasse



4.5.8 Marl-Hamm – Wohnen im Grünen und Zugang zur Lippe

Der Stadtteil Marl-Hamm befindet sich in einem Veränderungsprozess. Zum einen nimmt der Leerstand im Zentrum des Stadtteils zu. Neue Lebensmittelmärkte sind aufgrund der Verkaufsflächenansprüche im Süden und Norden des Siedlungsbereichs realisiert worden. In Zukunft werden im Hammer Zentrum andere Nutzungen anzusiedeln sein. Einzelne Leerstände könnten auch zu Wohnnutzungen umgewandelt werden. Im öffentlichen Raum sollten Aufwertungsmaßnahmen umgesetzt werden, wobei der Marktplatz und der umliegende Bereich an der Schwalbenstraße im Fokus stehen.

Die Verbindung zu den südlich gelegenen Stadtteilen soll gestärkt werden. Hierzu ist eine Sanierung des Radweges sowie eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung geplant. Neue Verbindungen, die aber eher dem Freizeitbereich zuzuordnen sind, sollen an den Bachläufen entstehen. Durch Marl-Hamm fließt einer der Bachläufe, die im Zuge des Leitprojektes Freiraumvernetzung erlebbar werden. Über Sickingmühle und den Kanal ist ein direkter Zugang zur Lippe möglich, der im Zuge des Leitprojektes ausgebaut werden soll.

Trotz eines hohes Anteils an unter 18-Jährigen im Stadtteil gingen die Anmeldezahlen der dortigen Schulen zuletzt stark zurück. Aus diesem Grund werden die Günther-Eckerland-Realschule im Jahr 2016 und die Hermann-Claudius-Hauptschule im Jahr 2017 schließen. Das Realschulgebäude soll als Schule weitergenutzt werden. Die Hauptschul-Fläche bietet ein Potenzial für neue Wohnnutzungen. An der Hermann-Löns-Straße wurde zusätzliches Potenzial für eine Nachverdichtung im Blockinnenbereich identifiziert. Es könnten auf diesen Flächen altengerechte Wohnangebote geschaffen werden. Aufgrund der besonderen baulichen Voraussetzungen könnten sich auch Baugruppen oder Mehrgenerationen-Wohnprojekte für die Standorte interessieren. Zur Sicherung der Wohnqualität ist auch in diesem Stadtteil eine Modernisierung des Bestands geboten. Im Bereich Waldsiedlung soll eine integrierte Quartiersentwicklung durchgeführt werden, die den städtebaulichen und sozialen Handlungsbedarf aufgreift.

Beim Neubau und bei der Bestandsentwicklung ist die Seveso-III-Richtlinie zu beachten, die deutliche Einschränkungen mit sich bringt. Darüber hinaus sollten im Zuge der Umnutzung der Fläche Auguste Victoria 3/7 die Belange der Wohnsiedlungen in Marl-Hamm Berücksichtigung finden. Um einen konfliktarmen Anschluss dieser Fläche zu ermöglichen wird ein neuer Autobahnanschluss östlich der Halde (erreichbar über Hülsbergstraße) angestrebt.

Abbildung: *Stadtteilkonzept Marl-Hamm*

Projekte in Marl-Hamm (MH)

1 Aufwertung Marktplatz, neue Nutzungen im Umfeld (MH1)
2 Konversion Hauptschule (MH 3)
3 Potenzialfläche Hermann-Löns-Straße (MH 4)
4 Verbindung zur Stadtmitte (Busverbindung, Sanierung Radweg) (MH 5)
5 Neuer Autobahnanschluss zur Anbindung der Konversionsfläche AV 3/7 (MH 6)
6 Quartiersentwicklung Waldsiedlung (Teil von Leitprojekt 4)
7 Erlebbarkeit Sickingmühlenbach (Teil von Leitprojekt 5)

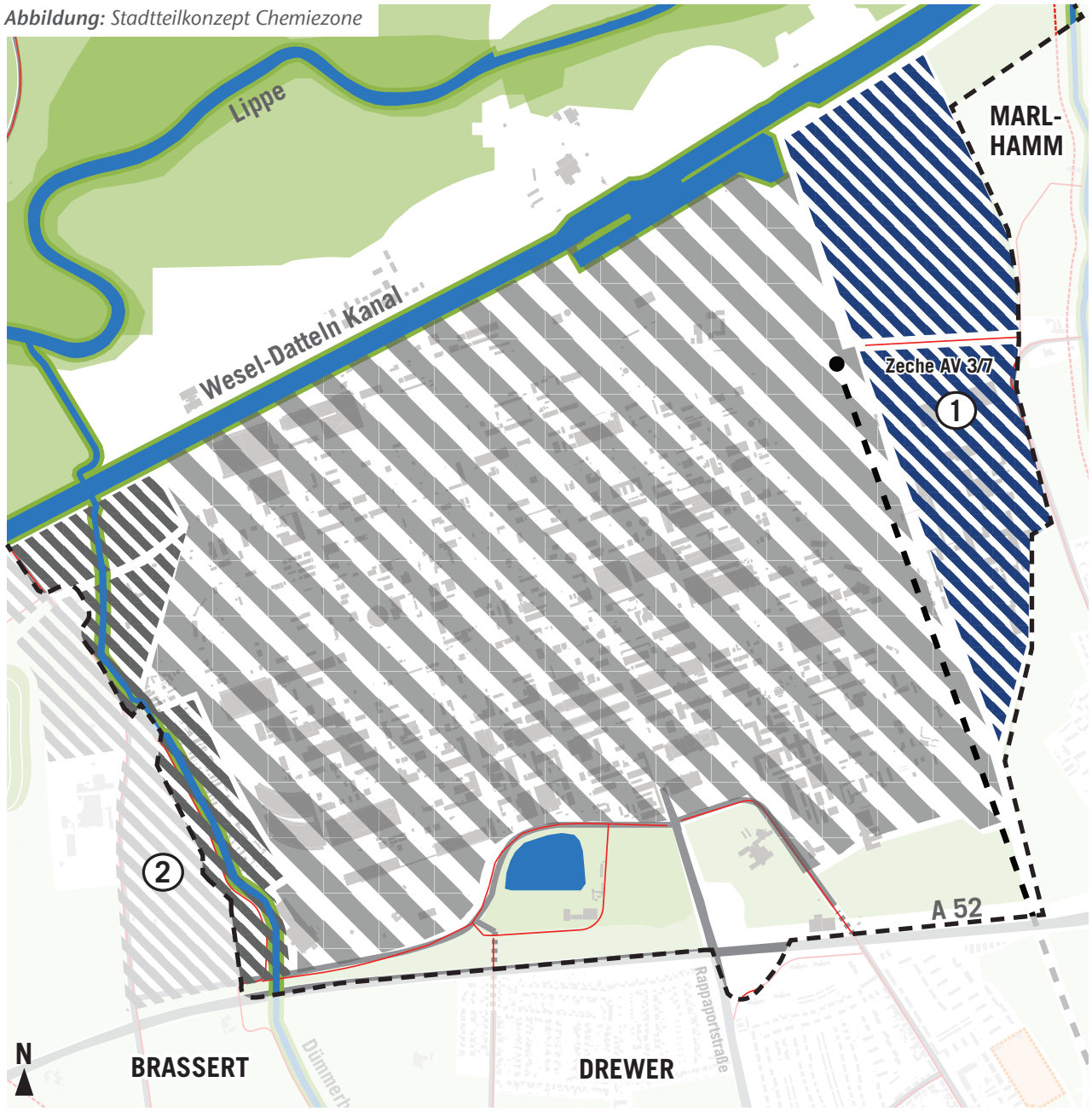
- Konversionsfläche
- Wohnbaupotenzialflächen
- Wohnumfeldverbesserung
- Konzentration Einzelhandel / Neuprofilierung Nutzung
- Industriegebiet (Bestand)
- Gewerbegebiet (Potentialfläche)
- Neue Anbindung AV 3/7 zur Autobahn
- Radwege Bestand
- Radwege Planung
- Bahntrasse

4.5.9 Chemiezone – Motor der Stadt

Der Chemiepark nimmt in Marl eine wichtige Rolle als Wirtschaftsakteur und als Imagegeber ein. Durch die Stärke im Chemiesektor und die besondere Infrastruktur vor Ort ist Marl für weitere Unternehmen in dieser Branche attraktiv. Sowohl östlich als auch westlich des Chemieparks sind derzeit Flächen ungenutzt, die sich für zusätzliches Gewerbe eignen. Im Westen liegen Flächenpotenziale für industrielle und gewerbliche Nutzungen aus dem Chemiesektor. So können Synergien zum Chemiepark entstehen, dessen Betreiber ursprünglich neue Investitionen auf der Westerweiterung vorgesehen hatte. Dazu bedarf es einer Schärfung des angestrebten Nutzungsprofils und einer gezielten Vermarktung. Sie könnte in ein Clustermanagement der Wirtschaftsförderung eingebunden werden.

Im Ost liegt die Fläche der Zeche AV 3/7 deren Nachnutzungsmöglichkeiten derzeit geprüft werden. Zu den möglichen Branchen, die sich dort ansiedeln könnten, gehören die Logistik und die Ressourcenwirtschaft. Insbesondere zur Schaffung von Arbeitsplätzen für die vielen Arbeitslosen in Marl könnte ein Potenzial bestehen. Zur Anbindung der östliche Fläche (AV 3/7) wird ein neuer Autobahnanschluss an die A 43 angestrebt (s. Kap. 4.5.8).

Abbildung: *Stadtteilkonzept Chemiezone*



Projekte in der Chemiezone (C)

- Nachnutzung AV 3/7 (Leitprojekt) (C1)
- Profilierung und Vermarktung Westerweiterung (C2)

(alle Projekte sind Teil von Leitprojekt 2)

Gewerbegebiet (Potentialfläche)

Industriegebiet (Bestand)

Industriegebiet (Erweiterungsfläche)

Radwege Bestand

Radwege Planung

Bahntrasse

4.6 Projekte für das gesamte Stadtgebiet, ohne konkrete Verortung

Das ISEK Marl 2025+ stellt eine ganzheitliche Konzeption dar, die viele verschiedene Handlungsfelder umfasst. Die vorgeschlagenen Projekte lassen sich nicht immer einem konkreten Ort zuordnen. Einerseits gibt es Projekte, die sich über das gesamte Stadtgebiet erstrecken. Andererseits gibt es Projekte, die sich nicht in Marl verorten lassen (z.B. Akteursvernetzungen etc.). Diese Art von Projekten wird hier vorgestellt. Dabei wird jeweils auf die Handlungsfelder hingewiesen, denen das Projekt zugeordnet werden kann.

4.6.1 Clustermanagement (G 1)

HF Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Einzelhandel

In Marl fehlt es bisher an einem aktiven Clustermanagement, das zu einer stärkeren Vernetzung der Unternehmen beiträgt. Dies gilt insbesondere für den prägenden Bereich Chemie/Kunststoffe. Das Clustermanagement strebt eine Profilierung an, bei der folgende Instrumente eingesetzt werden können:

- Veranstaltungen, Marketing (innen und außen)
- Bildung von Netzwerken,
- Einbindung des »Vereins« TechnoMarl, in dem viele bedeutende Promotoren der Technologieszene sitzen (Steuerungsinstrumentarium),
- »Öffnung« der drei Science-to-business-Center,
- Wissenschaftliche Einrichtungen »andocken« bzw. einbinden (Hochschulanbindung),
- Entwicklung von Gewerbestandorten für diese Profilierung

4.6.2 Steuerung des Einzelhandels (G 2)

HF Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Einzelhandel
HF Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur

Die Stadt Marl verfügt über ein Einzelhandelskonzept, das derzeit fortgeschrieben wird. Es dient der Steuerung von Einzelhandelsansiedlungen. Darüber hinaus sollten die Inhalte des Einzelhandelskonzeptes konsequent in der Bauleitplanung verwendet werden. Im Zusammenspiel kann so eine Einzelhandelssteuerung gelingen, die sowohl dem Markt als auch den städtebaulichen Anforderungen gerecht wird.

4.6.3 Bündnis zum Übergang zwischen Schule und Beruf (G 3)

HF Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Einzelhandel
HF Schule, Bildung, Kultur

Trotz guter Schulen gelingt es in Marl nicht ausreichend Schüler auf den Arbeitsmarkt zu führen. Dazu sollten Netzwerke zwischen Schulen und Unternehmen entstehen, um Jugendlichen den Übergang zwischen Schule und Beruf zu erleichtern. Diese Maßnahme kommt auch der Wirtschaft in Marl zugute und sollte von der Wirtschaftsförderung koordiniert werden.

4.6.4 Beratungs- und Kompetenznetzwerk »Bestandssanierung« (G 4)

HF Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur

Der Wohnungsbestand ist in Teilen sanierungsbedürftig. Maßnahmen wie Grundrissänderungen, energetische Sanierungen etc. sind notwendig. Diese Maßnahmen müssen von den Eigentümern selbst umgesetzt werden, wobei sie Unterstützung von städtischer Seite erhalten können. Ein Beratungs- und Kompetenznetzwerk mit zentralem Ansprechpartner dient dazu, Eigentümern technische Fragen zu beantworten und bei der Suche nach Fördermöglichkeiten (z.B. KfW) zu unterstützen. Das vorhandene Handwerker-Netzwerk sollte zu einem weiteren Austausch von Know-how und Kooperationen führen. Auch Weiterbildungsangebote für Handwerker sind denkbar.

4.6.5 Route der Baukultur (G 5)

HF Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur

Die Stadt Marl verfügt über mehrere baukulturell wertvolle Gebäude aus der Nachkriegsmoderne. Allen voran stehen das Rathaus, das saniert werden soll, die Scharounschule und die Hügelhäuser. Auch in den Nachbarstädten und in der Region sind ähnliche Projekte zu finden. Daraus kann eine Route der Baukultur mit dem Themenschwerpunkt Nachkriegsmoderne entstehen. Sie ließe sich einbetten in das touristische Angebot der metropole ruhr, die ähnliche Projekte wie die

Route der Industriekultur bereits betreut. In diesem Zusammenhang ist das Projekt RUHRmoderne der Initiative StadtBauKultur NRW zu nennen.

4.6.6 Gestaltung Arbeitersiedlungen (G 6)

HF Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur

Die Siedlungsgeschichte Marls hängt eng zusammen mit der wirtschaftlichen Entwicklung. Daher sind einige für das Ruhrgebiet typische »Arbeitersiedlungen« entstanden (z.B. Bereitschaftssiedlung in Drewer, Zechensiedlung in Brassert). Die Wohnqualität in diesen Siedlungen ist hoch und sollte in Zukunft erhalten bleiben. Dazu gehört die Sicherung der städtebaulichen Gestalt z.B. durch Gestaltungsfibeln oder durch einzelne Maßnahmen an repräsentativen Orten wie zentralen Plätzen. Zudem sollte die Geschichte und Bedeutung der Siedlungen vermittelt werden z.B. durch Veranstaltungen und Informationstafeln. Hier kann an regionale Aktivitäten angeknüpft werden.

4.6.7 Patenschaften für Grünflächen (G 7

HF Freiraum, Freizeit, Umwelt, Ökologie, Klimaschutz
HF Kinder, Jugend, Senioren, Soziales, Sport, Gesundheit

Zwar sind die vielen Grünflächen im Marler Stadtgebiet positiv zu bewerten, ihre Pflege ist jedoch mit hohen Kosten verbunden. Hier sind stellenweise Defizite festzustellen. Durch Unterstützung aus der Bürgerschaft in Form von Patenschaften (Sponsoring oder ehrenamtliche Pflege) könnten die Grünflächen in Marl besser gepflegt werden. Die Patenschaften sollten vorwiegend für kleine Einzelflächen vergeben werden. Es bedarf einer Koordination und Unterstützung durch die Stadtverwaltung.

4.6.8 Verbesserung Internetqualität (G 8)

HF Energie, Ver- und Entsorgung

Eine gute Internetqualität ist nicht nur ein Standortfaktor für den Wohnort, sondern insbesondere für den Wirtschaftsstandort Marl. Eine gute Internetqualität wurde auch im Zuge der Bürgerbeteiligung gefordert. Derzeit erfolgt die Verlegung von Glasfaserleitungen im Stadtgebiet.

4.6.9 Potenzialkataster für Solarenergie und Abwasserwärmenutzung (G 9)

HF Energie, Ver- und Entsorgung
HF Freiraum, Freizeit, Umwelt, Ökologie, Klimaschutz

Im Zuge der Energiewende stellt sich auch in Marl die Frage nach erneuerbaren Energien. Da das Windkraftpotenzial in Marl weitgehend ausgeschöpft ist, gilt es andere Möglichkeiten zu prüfen. Die Nutzung von Sonnenenergie ermöglicht den Marler Bürgern individuell einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Sie können dabei durch ein Potenzialkataster unterstützt werden, das eine erste Einschätzung zur Energieausbeute ermöglicht. Der RVR stellt ein Solapotenzialkataster zur Verfügung. Solche Kataster werden in anderen Städten von Sponsoren (z.B. Banken) bereitgestellt. Im Bereich Wärmeversorgung ließe sich prüfen, welchen Beitrag Abwasserwärme liefern kann.

4.6.10 Aufstellung Verkehrsentwicklungsplan (VEP) (G 10)

HF Mobilität und Verkehr

Um die Verkehrssituation in Marl verbessern zu können, sollte eine themenspezifische Strategie in Form eines Verkehrsentwicklungsplans aufgestellt werden. Er sollte alle Verkehrsmittel und deren Kombinierbarkeit in den Blick nehmen. Ein Verkehrsentwicklungsplan identifiziert Handlungsbedarfe im Verkehrsnetz und bietet Lösungsansätze. Er dient als langfristiger Orientierungsrahmen für die Verkehrsplanung. Das ISEK Marl 2025+ beinhaltet erste Inhalte, die in einem VEP zu integrieren und zu vertiefen sind (z.B. Radroutenkonzept, neuer Anschluss A 43, etc.)

4.6.11 Verbesserung der Radrouten (G 11)

HF Mobilität und Verkehr
HF Freiraum, Freizeit, Umwelt, Ökologie, Klimaschutz
HF Kinder, Jugend, Senioren, Soziales, Sport, Gesundheit

In Marl gibt es zahlreiche Fahrradwege, die jedoch zum Teil sanierungsbedürftig sind. Auch weist das Radwegenetz Lücken auf. Detaillierte Aussagen zu Handlungsbedarfen sollen im Verkehrsentwick-

lungsplan gemacht werden. Die wichtigen Radrouten sind zu identifizieren. Hier sollen prioritär Verbesserungsmaßnahmen umgesetzt werden. So wird ein gezielter Ausbau des Radwegenetzes möglich, an dessen Ende durchgehende Verbindungen zu den wichtigsten Zielen entstehen.

4.6.12 Informations- und Leitsystem (G 12)

HF Mobilität und Verkehr
HF Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur

Das Beschilderungssystem in Marl bedarf einer Überarbeitung. Die Schilder sind wenig ansehnlich. Zudem erscheint eine inhaltliche Aktualisierung angebracht. Durch ein neues Informations- und Leitsystem können auch Verkehrsströme aktiv umgeleitet werden, um Verkehrsbelästigungen zu vermindern.

4.6.13 Pilotprojekt E-Mobilität (G 13)

HF Mobilität und Verkehr HF Freiraum, Freizeit, Umwelt, Ökologie, Klimaschutz

Bisher gibt es keine E-Mobilitätsangebote in Marl. Um dieser neuen Antriebsform Starthilfe zu geben bietet sich ein Pilotprojekt an. Dieses kann auch gemeinsam mit privaten Anbietern durchgeführt werden. Sowohl bei Pkw als auch bei Fahrrädern ist elektrischer Antrieb möglich. Im Zuge einer neuen Fahrradwache (z.B. in der Stadtmitte) sollte eine Lademöglichkeit mitbedacht werden. Bei Pkw könnten Probefahrten und eine Stromtankstelle realisiert werden. Mittelfristig lässt sich evtl. ein Carsharing-System für E-Pkw etablieren.

4.6.14 Stadtmarketing zur Imagepflege und Veranstaltungskoordination (G 14)

HF Schule, Bildung, Kulturr
HF Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Einzelhandel

Die vielen Kulturangebote in Marl sind unter dem Dach eines Stadtmarketings besser zu vernetzen und zu koordinieren. Ein solches Stadtmarketing sollte auch die Aufgabe der Öffentlichkeitsarbeit unter einem Dach vereinen. Zusätzlich zu etablierten Medien wie »wohin in Marl« sind Online-Medien zunehmend von Bedeutung. Sie müssen ansprechend gestaltet und stetig aktualisiert werden. Es sollte mit bestehenden und zu stärkenden Netzwerken aus Kulturschaffenden, Schulen (z.B. Berufskolleg), Vereine etc. zusammengearbeitet werden.

Eine weitere Aufgabe des Stadtmarketings ist die Imagepflege der Stadt. Es sollte ein Fokus auf die Stärken in Marl gelegt werden, um positive Impulse für die Zukunft zu erzielen. Es liegen bereits ausreichende Stärken vor, die jedoch deutlicher kommuniziert und attraktiver vermittelt werden sollten. Im Zusammenhang mit zukünftigen Projekten hat Marl das Potenzial zur Entstehung eines neuen Images.

4.6.15 Schulen als Stadtteileinrichtungen (G 15)

HF Schule, Bildung, Kultur
HF Kinder, Jugend, Senioren, Soziales, Sport, Gesundheit

Die Schulen sind zwar Einrichtungen für Schüler, nehmen jedoch auch im Leben der Eltern und im Stadtteil eine wichtige Rolle als Treffpunkte und Austauschorte ein. Dies soll in Zukunft verstärkt werden, indem Schulgebäude für öffentliche Veranstaltungen nutzbar werden. Auch Angebote der Erwachsenenbildung könnten in Schulen stattfinden. Häufig sind Sportanlagen mit den Schulen verbunden, die bereits heute durch Vereine genutzt werden und von denen einzelne auch öffentlich gemacht werden könnten.

4.6.16 Spielplatzkonzept (G 16)

HF Kinder, Jugend, Senioren, Soziales, Sport, Gesundheit
HF Freiraum, Freizeit, Umwelt, Ökologie, Klimaschutz

Die Spielplätze in Marl zählen zu den wichtigen Angeboten für Kinder. Ausgenommen die Spielplätze, die in den letzen Jahren modernisiert oder neu angelegt wurden (z.B. Citysee), besteht ein Sanierungsbedarf. Um zielgerichtet solche Spielplätze aufzuwerten, die auch genutzt werden, sollte ein Spielplatzkonzept wichtige Spielplätze identifizieren und Gestaltungsentwürfe vorschlagen.

4.7 Projektübersicht

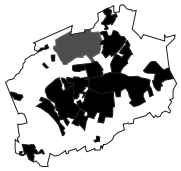
Im vorangegangenen Kapitel wurden die wesentlichen Ziele, Visionen und Projekte beschrieben. In der folgenden Projektübersicht sind alle genannten Projekte aufgegriffen und mit Kurzbeschreibungen versehen. Jedem Projekt werden die betroffenen Handlungsfelder sowie handelnde Akteure zugeordnet. Zudem erfolgt eine grobe Kostenschätzung, die allerdings lediglich einen Orientierungswert darstellt, der einer weiteren Projektkonkretisierung unterliegt. Die Kostenschätzung wird ergänzt durch Hinweise auf mögliche Finanzierungshilfen und Einsparungen.

4.7.1 Erste Priorität (Umsetzung ab 2016 oder bereits begonnen)

Nr.	Projekt	Kurzfassung	Verortung	Handlungsfelder	Akteure	Erste Kostenschätzung	Potenzielle Finanzierung/ Förderung / Einsparung
L 1	Leitprojekt Entwicklung Stadtmitte	• Maßnahmen aus dem Handlungskonzept Stadtmitte (u.a. Rathaussanierung, Urbanes Band, Umgestaltung Creiler Platz, Stadtteilmanagement, etc.)	Stadtmitte	alle	Stadt Marl Bezirksregierung Private Eigentümer	ca. 68 Mio. Euro ergänzt durch private Investitionen	Städtebauförderung
L 2	Leitprojekt Gewerbliche Nachnutzung von Brachflächen (Westerweiterung und AV 3/7)	• Konzeptentwicklung • Freimachung und Erschließung • Vermarktung	Chemiezone	• Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Einzelhandel	Stadt Marl RAG Unternehmen	ca. 20 Mio. Euro ergänzt durch private Investitionen	Fördermittelzugang prüfen Grundstücksverkäufe
L 3	Leitprojekt Aufwertung Zentrum Hüls	• Integriertes Handlungskonzept • Umgestaltung öffentlicher Raum • Veränderung Wegeführung • Bespielung Marktplatz	Hüls	• Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Einzelhandel • Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur	Stadt Marl Privateigentümer Einzelhändler	ca. 5 Mio. Euro ergänzt durch private Investitionen	-
L 4	Leitprojekt Integrierte Quartiersentwicklung	• Integriertes Handlungskonzept • Aufwertung öffentlicher Raum • Aufwertung Wohnungsbestand • Energetische Sanierungen • Soziale Maßnahmen	Gesamtstadt (Drewer, Hamm)	alle	Stadt Marl Private Eigentümer Fördermittelgeber	je nach Gebiet verschieden ergänzt durch private Investitionen	Städtebauförderung
L 5	Leitprojekt Vernetzung und Qualifizierung Grün- und Freiräume	• Zechenbahn als Freizeitweg • Gestaltung der Halden mit Freizeitnutzungen • Zugänge, Fuß- und Radwege entlang der Bachläufe, Lippe und Kanal • Pflege des Naturraums • »Grüner Bogen«	Gesamtstadt	• Freiraum, Freizeit, Umwelt, Ökologie, Klimaschutz	Stadt Marl Private Investoren Fördermittelgeber	ca. 15 Mio. Euro	Fördermittelzugang prüfen Private Investitionen Sponsoring/ Spenden

Nr.	Projekt	Kurzfassung	Verortung	Handlungsfelder	Akteure	Erste Kostenschätzung	Potenzielle Finanzierung/ Förderung / Einsparung
L 6	Leitprojekt Beratung, Vernetzung und Flächenangebot für kleine und mittlere Unternehmen	• Beratung und Vernetzung durch Wirtschaftsförderung Marl • Bereitstellung von Flächen und Einrichtungen zur Miete • Stärkung TechnoMarl	Gesamtstadt	• Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Einzelhandel	Stadt Marl Unternehmen	ca. 200.000 Euro p.a.	-
G 1	Clustermanagement	• Unternehmensvernetzung • Regionale Einbindung • Befragung von Unternehmen und Entwicklung einer Zukunftsperspektive • Standortmarketing • Organisation von Service-Leistungen	Gesamtstadt	• Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Einzelhandel	Stadt Marl Unternehmen	ca. 100.000 Euro p.a.	Sponsoring Regionale Kooperation
G 2	Steuerung des Einzelhandels	• Fortschreibung Einzelhandelskonzept • Bauleitplanung	Gesamtstadt	• Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Einzelhandel • Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur	Stadt Marl Dienstleister	ca. 30.000 Euro	-
G 3	Bündnis zum Übergang zwischen Schule und Beruf	• Organisation eines Netzwerks und Veranstaltungen (Messe, Exkursionen, etc.)	Gesamtstadt	• Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Einzelhandel • Schule, Bildung, Kultur	Stadt Marl Schulen Unternehmen Arbeitsagentur	ca. 10.000 Euro p.a.	-
G 4	Beratungs- und Kompetenznetzwerk »Bestandssanierung«	• Beratungsstelle für Eigentümer zu baulichen Maßnahmen und Fördermöglichkeiten	keine	• Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur	Stadt Marl Partner (Region, Unternehmen, Eigentümer etc.)	ca. 60.000 Euro p.a.	Sponsoring Regionale Kooperation
G 7	Patenschaften für Grünflächen	• Organisation eines Patenschaftsprogramms für kleinteilige Grünflächen	Gesamtstadt	• Freiraum, Freizeit, Umwelt, Ökologie, Klimaschutz • Kinder, Jugend, Senioren, Soziales, Sport, Gesundheit	Stadt Marl Unternehmen und Bürger	keine Angabe	Sponsoring / Spenden Ehrenamt
G 8	Verbesserung der Internetqualität	• Glasfasernetz	Gesamtstadt	• Energie, Ver- und Entsorgung	Stadt Marl Dienstleister	keine Angabe	Private Investitionen
G 10	Verkehrsentwicklungsplan (VEP)	• Analyse der Verkehrssituation aller Verkehrsmittel und der Intermodalität • Ziele aufstellen • Projekte entwickeln und priorisieren (unter Berücksichtigung der Aussagen des ISEK Marl 2025+)	Gesamtstadt	• Mobilität und Verkehr	Stadt Marl	ca. 100.000 Euro	-

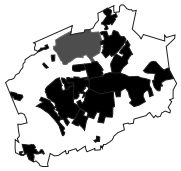
Nr.	Projekt	Kurzfassung	Verortung	Handlungsfelder	Akteure	Erste Kostenschätzung	Potenzielle Finanzierung/ Förderung / Einsparung
G 14	Stadtmarketing und Veranstaltungskoordination	• Imagepflege für die Stadt Marl • Vernetzung der Kulturschaffenden und Koordination der Veranstaltungen • Öffentlichkeitsarbeit für den Kulturbereich (Veranstaltungskalender online und gedruckt etc.)	Gesamtstadt	• Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Einzelhandel • Schule, Bildung, Kultur	Stadt Marl	ca. 80.000 Euro p.a.	Regionale Kooperation
S 1 L 1	Aufwertung Marler Stern	• Fassadengestaltung • Grundrissanpassungen und Innenraumgestaltung	Stadtmitte	• Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Einzelhandel	Private Eigentümer	in L1 integriert (ca. 1. Mio. Euro)	Städtebauförderung
S 2 L 1	Sanierung Rathaus und Weiterentwicklung zum sozialen Rathaus	• Erhalt und Sanierung des Denkmals • Neue soziale Funktionen (z.B. Bürgertreff)	Stadtmitte	• Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur	Stadt Marl Fördermittelgeber	in L1 integriert (ca. 40 Mio. Euro)	Städtebauförderung
S 4 L 1	Umgestaltung Creiler Platz	• Neugestaltung Platzoberfläche und Möblierung	Stadtmitte	• Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur	Stadt Marl	in L1 integriert (ca. 2 Mio. Euro)	Städtebauförderung
S 5 L 1	Konversion Hauptschule und Hallenbad	• Wettbewerb für den städtebaulichen Entwurf • Schaffung planungsrechtlicher Grundlagen • Vermarktung und Entwicklung neuer Wohnbauflächen	Stadtmitte	• Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur • Freiraum, Freizeit, Umwelt, Ökologie, Klimaschutz	Stadt Marl Private Investoren/ Käufer	in L1 integriert (ca. 1 Mio. Euro ergänzt durch private Investitionen	Städtebauförderung Grundstücksverkäufe
S 6 L 1	Integrierte Quartiersentwicklung Merkurstraße	• Aufwertung Wohnangebot und Wohnumfeld (• Sozialräumliche Arbeit, s. S9)	Stadtmitte	alle	Stadt Marl Private Eigentümer	in L1 integriert (ca. 2,5 Mio. Euro) ergänzt durch private Investitionen)	Städtebauförderung
D 3	Potenzialfläche Gerhard-Jüttner-Stadion	• Neuschaffung von Wohngebieten (Planung, Erschließung, Bebauung) (evtl. Entwicklungseinschränkungen durch Seveso III)	Drewer	• Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur	Stadt Marl Private Eigentümer	keine Angabe	Grundstücksverkäufe
H 4	Erhalt Freibad Hüls	• Prüfung der Finanzierbarkeit des Freibades • Unterstützung der Ehrenamtlichen	Hüls	• Freiraum, Freizeit, Umwelt, Ökologie, Klimaschutz • Kinder, Jugend, Senioren, Soziales, Sport, Gesundheit	Stadt Marl Bürger	keine Angabe	Sponsoring / Spenden Ehrenamt



Nr.	Projekt	Kurzfassung	Verortung	Handlungsfelder	Akteure	Erste Kostenschätzung	Potenzielle Finanzierung/ Förderung / Einsparung
SL 6	Aufwertung Haltepunkt Sinsen, Verbesserung Intermodalität	• Neuer Park-and-Ride-Platz • Umgestaltung Haltepunkt DB	Sinsen-Lenkerbeck	• Freiraum, Freizeit, Umwelt, Ökologie, Klimaschutz • Mobilität und Verkehr	Stadt Marl Deutsche Bahn Private Eigentümer	ca. 1,5 Mio. Euro ergänzt durch private Investitionen	-
A 5	Verkehrslärmreduzierung und Abbau der Barrierewirkung B225 im Siedlungsbereich	• Verkehrsberuhigung (z. B. Geschwindigkeit, Widerstände) • Querungsmöglichkeiten für Fußgänger	Alt-Marl	• Mobilität und Verkehr	Stadt Marl Straßen NRW	ca. 500.000 Euro	-
B 2	Neugestaltung Kreisverkehrsplatz Brassertstr.	• Neue Gestaltung der Mitte des Kreisverkehrs als Eingang nach Brassert (keine verkehrliche Maßnahme)	Brassert	• Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur	Kreis Recklinghausen	ca. 50.000 Euro	Sponsoring / Spenden Ehrenamt
P 1	Verkehrskonzept Polsum	• Erstellung Verkehrskonzept als Grundlage für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen	Polsum	• Mobilität und Verkehr	Stadt Marl	ca. 20.000 Euro	-
MH 2	Konversion Hermann-Claudius-Hauptschule	• Städtebaulicher Entwurf, Schaffung planungsrechtlicher Grundlagen • Entwicklung und Vermarktung neuer Wohnbauflächen, evtl. für Baugruppen (evtl. Entwicklungseinschränkungen durch Seveso III)	Marl-Hamm	• Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur • Freiraum, Freizeit, Umwelt, Ökologie, Klimaschutz	Stadt Marl Private Investoren/ Käufer	keine Angabe	Grundstücksverkäufe
C 1 L 2	Konversion AV 3/7	• Konzeptentwicklung • Freimachung und Erschließung • Vermarktung	Chemiezone	• Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Einzelhandel	Stadt Marl Unternehmen	in L2 integriert	Fördermittelzugang prüfen Grundstücksverkäufe
C 2 L 2	Profilierung und Vermarktung Westerweiterung	• Konzeptentwicklung • Erschließung • Vermarktung	Chemiezone	• Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Einzelhandel	Stadt Marl Unternehmen	in L2 integriert	Fördermittelzugang prüfen Grundstücksverkäufe

4.7.2 Zweite Priorität (Umsetzung ab 2020)

Nr.	Projekt	Kurzfassung	Verortung	Handlungsfelder	Akteure	Erste Kostenschätzung	Potenzielle Finanzierung/ Förderung / Einsparung
G 9	Potenzialkataster für Solarenergie und Abwasserwärmenutzung	• Öffentlich zugängliches Kataster als Information für interessierte Bürger/Investoren • Pilotprojekt Abwasserwärmenutzung	Gesamtstadt	• Freiraum, Freizeit, Umwelt, Ökologie, Klimaschutz • Energie, Ver- und Entsorgung	Stadt Marl Dienstleister Sponsoren (z.B. Banken)	ca. 100.000 Euro	Sponsoring oder private Investition
G 11	Verbesserung der Radrouten	• Ausbau und Erneuerung an wichtigen Punkten	Gesamtstadt	• Freiraum, Freizeit, Umwelt, Ökologie, Klimaschutz • Mobilität und Verkehr • Kinder, Jugend, Senioren, Soziales, Sport, Gesundheit	Stadt Marl	ca. 5 Mio. Euro	-
S 3 L 1	Urbanes Band Stadtmitte	• Schaffung und Gestaltung Adolf-Grimme-Straße und Verbindung bis Kampstraße • Ansiedlung neuer Nutzungen	Stadtmitte	• Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur	Stadt Marl Private Eigentümer/ Investoren	in L1 integriert (ca. 2 Mio. Euro)	Städtebauförderung
S 7 L 1	Sanierung Willy-Brandt-Schule	• Energetische Sanierung • Dachsanierung	Stadtmitte	• Freiraum, Freizeit, Umwelt, Ökologie, Klimaschutz • Schule, Bildung, Kultur	Stadt Marl	in L1 integriert (ca. 7,5 Mio. Euro)	Städtebauförderung
S 8 L 1	Zusätzliches Raumangebot Skulpturenmuseum Glaskasten	• Einrichtung zusätzlicher Ausstellungsflächen	Stadtmitte	• Schule, Bildung, Kultur	Stadt Marl Museum Förderverein	in L1 integriert (ca. 1 Mio. Euro)	Städtebauförderung Sponsoring / Spenden
S 9 L 1	Stadtteilmanagement Stadtmitte	• Koordination sozialer Angebote im Stadtteil	Stadtmitte	• Kinder, Jugend, Senioren, Soziales, Sport, Gesundheit	Stadt Marl	in L1 integriert (ca. 80.000 Euro p.a.)	Städtebauförderung
S 10 L 1	Kinder- und Jugendtreff Stadtmitte	• Einrichtungen für Freizeitangebote	Stadtmitte	• Kinder, Jugend, Senioren, Soziales, Sport, Gesundheit	Stadt Marl	in L1 integriert (ca. 100.000 Euro p.a.)	Städtebauförderung
D 1	Leerstand Bergstraße bekämpfen, inkl. Alternativen zum Einzelhandel, Platzgestaltung (Drewer)	• Gestaltung öffentlicher Raum • Beratung der Eigentümer • Umnutzung einzelner Ladeneinheiten • Modernisierung Gebäudebestand	Drewer	• Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Einzelhandel • Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur	Stadt Marl Private Eigentümer Einzelhändler	ca. 3 Mio.Euro ergänzt durch private Investitionen	-
D 5	Verbesserung Fuß- und Radwegenetz Drewer	• Neugestaltung Straßenraum Westfalenstraße und Umfeld (Scharounschule)	Drewer	• Mobilität und Verkehr	Stadt Marl	ca. 1 Mio. Euro	-
H 1	Wohnbebauung Jahnstadion	• Neuschaffung von Wohngebieten (Planung, Erschließung, Bebauung)	Hüls	• Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur	Stadt Marl Private Investoren/ Käufer	keine Angabe	Grundstücksverkäufe



Nr.	Projekt	Kurzfassung	Verortung	Handlungsfelder	Akteure	Erste Kostenschätzung	Potenzielle Finanzierung/ Förderung / Einsparung
SL 1	Ortsbildaufwertung Bahnhofstraße und Umfeld Haltepunkt (Sinsen-Lenkerbeck)	• Gestaltungswettbewerb • Umgestaltung Straßenraum und Unterführung • Gestaltung Bahnhofsvorplatz • Aufwertung Gebäudebestand	Sinsen-Lenkerbeck	• Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur • Freiraum, Freizeit, Umwelt, Ökologie, Klimaschutz • Mobilität und Verkehr	Stadt Marl Private Eigentümer	ca. 5 Mio. Euro ergänzt durch private Investitionen	-
SL 4	Tourismus Haard	• Einrichtung eines Info-Punktes • Gestaltung der Wegeverbindung zum Hbf • Parkplatz • Touristische Vermarktung • Anbindung an Haardpromenade	Sinsen-Lenkerbeck	• Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Einzelhandel • Freiraum, Freizeit, Umwelt, Ökologie, Klimaschutz	Stadt Marl metropole Ruhr Münsterland Tourismus Fördermittelgeber	ca. 100.000 Euro	Fördermittelzugang prüfen Regionale Kooperation
A 1	Gastronomie-Quartier Alt-Marl	• Städtebaulicher Wettbewerb • Gestaltung öffentlicher Raum • Verkehrsänderungen (Stellplätze, Beruhigung) • Ansiedlung von Gastronomiebetrieben	Alt-Marl	• Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Einzelhandel • Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur • Kinder, Jugend, Senioren, Soziales, Sport, Gesundheit	Stadt Marl Gastronomen	ca. 1 Mio. Euro ergänzt durch private Investitionen	-
B 1	Neugestaltung und Nutzungsänderung Marktplatz Brassert, Konzentration des Einzelhandels	• Städtebaulicher Wettbewerb • Gestaltung öffentlicher Raum • Organisation von Veranstaltungen	Brassert	• Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Einzelhandel • Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur	Stadt Marl Einzelhändler	ca. 500.000 Euro ergänzt durch private Investitionen	Ehrenamt
B 3	Freizeitpark Brassert	• Modernisierung der Angebote für Kinder und Jugendliche	Brassert	• Freiraum, Freizeit, Umwelt, Ökologie, Klimaschutz • Kinder, Jugend, Senioren, Soziales, Sport, Gesundheit	Stadt Marl	ca. 200.000 Euro ergänzt durch private Investitionen	-
P 2	Anschluss an SB 28 Polsum	• Anpassung Linienführung und neue Haltestelle	Polsum	• Mobilität und Verkehr	Stadt Marl Vestische	ca. 50.000 Euro	Öffentliche Träger
MH 1	Aufwertung Marktplatz Marl-Hamm, neue Nutzungen im Umfeld	• Beratung der Eigentümer • Umnutzung einzelner Ladeneinheiten • Modernisierung Gebäudebestand	Marl-Hamm	• Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Einzelhandel • Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur	Stadt Marl Private Eigentümer Einzelhändler	ca. 500.000 Euro ergänzt durch private Investitionen	-
MH 5	Neuer Anschluss A43 (Marl-Hamm – AV 3/7)	• Neuer Autobahnanschluss A 43 östlich der Halde zur konfliktarmen Erschließung AV 3/7	Marl-Hamm	• Mobilität und Verkehr	Stadt Marl Straßen NRW	keine Angabe	Öffentliche Träger

4.7.3 Dritte Priorität (Umsetzung ab 2025)

Nr.	Projekt	Kurzfassung	Verortung	Handlungsfelder	Akteure	Erste Kostenschätzung	Potenzielle Finanzierung/ Förderung / Einsparung
G 13	Pilotprojekt E-Mobilität	• Radladestationen • Stromtankstelle • Probefahrten • Verbindung mit Carsharing	Gesamt-stadt	• Freiraum, Freizeit, Umwelt, Ökologie, Klimaschutz • Mobilität und Verkehr	Stadt Marl Dienstleister	ca. 200.000 Euro ergänzt durch private Investi-tion	Sponsoring
G 15	Schulen als Stadtteil-einrichtungen	• Öffnung von Bibliotheken o.ä. für die Öffentlichkeit • Möglichkeit abendlicher Stadtteil-veranstaltungen	Gesamt-stadt	• Schule, Bildung, Kultur • Kinder, Jugend, Senioren, Soziales, Sport, Gesundheit	Stadt Marl Schulen Bürger	ca. 50.000 p.a. (Personal)	Ehrenamt
D 4	Konversion Haupt-schule Drewer	• Neuschaffung von Wohngebieten (Planung, Erschließung, Bebau-ung)	Drewer	• Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur	Stadt Marl Private Investoren/ Käufer	keine Angabe	Grundstücksverkäufe
H 3	Aufwertung Gänse-brinkpark	• Pflege und Gestaltung der Be-pflanzung • Verbesserung der Wege	Hüls	• Freiraum, Freizeit, Umwelt, Ökologie, Klimaschutz	Stadt Marl	ca. 250.000 Euro	Sponsoring/ Spenden-
SL 2	Städtebauliche Ent-wicklung südlich der Bahntrasse (Sinsen-Lenkerbeck)	• Umstrukturierung entlang der Gräwenkolkstraße (Entwurf, Pla-nungsrecht, Umsetzung)	Sinsen-Lenkerbeck	• Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Einzelhandel • Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur	Stadt Marl Private Eigentümer	ca. 500.000 Euro ergänzt durch private Investiti-onen	-
SL 3	Potenzialfläche ehe-malige Haardschule	• Neuschaffung von Wohngebieten (Planung, Erschließung, Bebau-ung)	Sinsen-Lenkerbeck	• Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur	Stadt Marl Private Investoren/ Käufer	keine Angabe	Grundstücksverkäufe
A 2	Gewerbegebiet Schwatter Jans	• Erweiterung Industriepark Fren-trop • Entwicklung und Vermarktung	Alt-Marl	• Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Einzelhandel	Stadt Marl Unternehmen	keine Angabe	-
A4	Aufwertung Volks-park	• Anlegen von Themengärten • Verbesserung der Wege • Verknüpfung mit Heimatmuseum und Guido-Heiland-Bad	Alt-Marl	• Freiraum, Freizeit, Umwelt, Ökologie, Klimaschutz	Stadt Marl Bürger	ca. 250.000 Euro	Private Investitionen Sponsoring/ Spenden Ehrenamt
A 7	Potenzialfläche Urbanes Mischgebiet Herzlia-Allee	• Neuschaffung eines gemischten Wohn- und Gewerbequartiers (Pla-nung, Erschließung, Bebauung)	Alt-Marl	• Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Einzelhandel • Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur	Stadt Marl Private Investoren/ Käufer	keine Angabe	Grundstücksverkäufe
B 4	Nutzungsmög-lichkeiten Aren-bergischer Forst	• Einrichtung Waldlehrpfad und/ oder Kletterpfad	Brassert	• Freiraum, Freizeit, Umwelt, Ökologie, Klimaschutz	Stadt Marl Bürger evtl. Investoren	ca. 30.000 Euro	Private Investitionen Sponsoring/ Spenden Ehrenamt
MH 4	Verbindung zur Stadtmitte aus Marl-Hamm	• Ausbau Busverbindung • Sanierung Radweg Römerstraße/ Carl-Duisberg-Straße	Marl-Hamm	• Mobilität und Verkehr	Stadt Marl Vestische	ca. 1 Mio. Euro	-

4.7.4 Vierte Priorität (Umsetzung nach Bedarf)

Nr.	Projekt	Kurzfassung	Verortung	Handlungsfelder	Akteure	Erste Kostenschätzung	Potenzielle Finanzierung/ Förderung / Einsparung
G 5	Route der Baukultur	• Entwicklung einer (regionalen) Route der Baukultur, Schwerpunkt Nachkriegsmoderne mit Stationen in Marl	Region	• Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur	Stadt Marl metropole Ruhr	10.000 Euro ergänzt durch regionale Mittel	-Regionale Kooperation
G 6	Gestaltung der Arbeitersiedlungen	• Maßnahmen im öffentl. Raum • Erarbeitung von Gestaltungsfibeln	Gesamtstadt	• Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur	Stadt Marl	ca. 5 Mio. Euro	Private Investitionen
G 12	Informations- und Leitsystem	• Beschilderungskonzept • Gestaltung der Beschilderung an Stadteingängen • Beschilderung erneuern	Gesamtstadt	• Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur • Mobilität und Verkehr	Stadt Marl	ca. 200.000 Euro	-
G 16	Spielplatzkonzept	• Identifikation von Handlungsbedarfen • Konzepte für einzelne Spielplätze	Gesamtstadt	• Freiraum, Freizeit, Umwelt, Ökologie, Klimaschutz • Kinder, Jugend, Senioren, Soziales, Sport, Gesundheit	Stadt Marl	ca. 20.000 Euro	-
D 2	Potenzialfläche Gärtnerei Lauf	• Neuschaffung von Wohngebieten	Drewer	• Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur	Stadt Marl Private Eigentümer	keine Angabe	Grundstücksverkäufe
H 2	Potenzialfläche Ringerottstraße	• Neuschaffung von Wohngebieten (Planung, Erschließung, Bebauung)	Hüls	• Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur	Stadt Marl Private Investoren/ Käufer	keine Angabe	Grundstücksverkäufe
SL 5	Reittourismus	• Beratung der bestehenden Reiterhöfe, Vernetzung mit Tourismusbranche	Sinsen-Lenkerback	• Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Einzelhandel • Freiraum, Freizeit, Umwelt, Ökologie, Klimaschutz	Stadt Marl metropole Ruhr Münsterland Tourismus Reiterhöfe	keine Angabe	Regionale Kooperation
A 3	Potenzialfläche Ophoffstraße	• Neuschaffung von Wohngebieten (Planung, Erschließung, Bebauung)	Alt-Marl	• Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur	Stadt Marl Private Investoren/ Käufer	keine Angabe	Grundstücksverkäufe
A 6	Potenzialfläche an der Goetheschule	• Ansiedlung einer noch zu klärenden Nutzung (z.B. Wohnen oder Gemeinbedarf) (Planung, Erschließung, Bebauung)	Alt-Marl	• Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur	Stadt Marl	keine Angabe	Grundstücksverkäufe
MH 3	Potenzialfläche Hermann-Löns-Straße	• Neuschaffung von Wohngebieten (Planung, Erschließung, Bebauung) (evtl. Einschränkungen durch Seveso III)	Marl-Hamm	• Demographie, Wohnen, Stadtbaukultur	Stadt Marl Private Investoren/ Käufer	keine Angabe	Grundstücksverkäufe

5. ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

In der Analyse wurde deutlich, dass Marl eine Reihe von Stärken aufweist. Dazu zählen beispielsweise die Grünflächenausstattung, das Kulturangebot oder die Sportmöglichkeiten. Marl ist eine vielfältige Stadt. Sowohl bei den Einwohnern der Stadt als auch bei Betrachtern von außen werden die Stärken der Stadt nicht ausreichend wahrgenommen. Darunter leiden das Image und die Identifikation der Bewohner. Durch eine gezielte Kommunikation sollte ein Wandel in der Wahrnehmung forciert werden, denn »Marl ist besser als sein Ruf.« Nichtsdestotrotz sind selbstverständlich auch in Marl Herausforderungen zu finden, die zukünftig gelöst werden müssen. Das ISEK Marl 2025+ zeigt Möglichkeiten auf, Stärker auszubauen und Schwächen zu verringern.

Die Marler Bevölkerung identifiziert sich stark mit den einzelnen Stadtteilen. Dadurch entsteht eine dörfliche Atmosphäre, bei der nicht die Anonymität einer großen Mittelstadt aufkommt. Die einzelnen Stadtteile weisen unterschiedliche Eigenschaften auf und unterscheiden sich in ihren Stärken. Marl hat talentierte Stadtteile. Im Zusammenspiel und Austausch kann eine polyzentrische Stadt entstehen, bei der jeder Bewohner sich in seinem Stadtteil wohlfühlt und die Gesamtstadt für ergänzende Angebote schätzt.

Marl – Stadt der Möglichkeiten

Marl gilt für viele bisher als Stadt der Arbeit und wird nicht als attraktiver Wohnstandort wahrgenommen. Das spiegelt sich unter anderem darin wider, dass die zahlreichen Einpendler ihren Wohnort nicht nach Marl verlegen. Zwar bietet Marl als Wohnstandort einige Qualitäten, gleichzeitig besteht aber auch Handlungsbedarf. Hier sind insbesondere das Wohnangebot sowie die Gestaltung der öffentlichen Räume zu nennen. Durch gezielte integrierte Quartiersentwicklungen soll eine behutsame Bestandsentwicklung erfolgen. Es sollten beliebte Wohnlagen entstehen, die modernen Wohnbedürfnissen entsprechen und von denen aus alltägliche Nutzungen gut zu erreichen sind. Eine Entwicklung der Stadt im Sinne der »Stadt der kurzen Wege« trägt auch zum Ressourcen- und Klimaschutz bei. Die Entwicklung des Wohnungsbestands bietet dabei ein wichtiges Potenzial. Durch Aufwertungen des Wohnumfeldes in integrierten Lagen profitieren nicht nur neue, sondern auch bestehende Bewohner.

Neben der Entwicklung des Bestandes können Freiflächen in integrierter Lage für Wohnungsneubau genutzt werden. Es sollte eine behutsame Innenentwicklung erfolgen, die in erster Linie brachgefallene Flächen (z.B. Leerstände, aufgegebene Trainingsplätze) betrifft. Im Umkehrschluss können zusammenhängende Freiflächen im Außenbereich geschont werden.

Zu den Stärken der Stadt Marl gehören die Grünflächen innerhalb des Siedlungsraumes und im Außenbereich. Sie können als Potenzial zukünftig stärker genutzt werden und als Erholungs- und Freizeitorte zur Lebensqualität in Marl beitragen. Neben innerstädtischen Grünflächen (Citysee, Skulpturenpark, Volkspark, etc.) sind auch die Freiräume im Außenbereich von Bedeutung. Insgesamt soll eine stärkere Freiraumvernetzung erfolgen. Die Halden sollen als Freizeitorte gestaltet und durch die ehemalige Zechenbahn miteinander verknüpft werden. Hinzu kommt das Potenzial der Bachläufe, die den Siedlungsraum fast durchgehend durchziehen sowie der Lippe und des Kanals im Norden der Stadt. Hier sollten neue Wege entstehen. Sie sorgen für eine Nord-Süd Verbindung und integrieren auch die Grünflächen im Süden der Stadt in einen »Grünen Bogen«. Die Marler Bürger könnten von einer besseren Erlebbarkeit dieser Räume deutlich profitieren und die Grundidee Marl als »Grüne Stadt« zu entwickeln wird konsequent weiterentwickelt.

Eine weitere Stärke, von der die Stadt Marl profitiert, ist die Vielfalt und Qualität des kulturellen Angebotes. Dieses sollte auch in Zukunft erhalten bleiben. Die Kultur spielt in der Marler Stadtentwicklung traditionell eine wichtige Rolle. Trotz knapper Ressourcen sollte dieses Prinzip aufrecht erhalten bleiben. Kulturelle Einrichtungen wie das Theater oder der Glaskasten sind nicht nur für die Bevölkerung vor Ort, sondern ebenso für die regionale Wahrnehmung positiv. Es bedarf einer verstärkten Koordination und Kommunikation des kulturellen Angebotes.

Für die Identifikation und Bindung der Bewohner ist auch die Gestaltung der Zentren von großer Bedeutung. Sie geben einem Stadtteil ein Gesicht und dienen als Nukleus des sozialen Miteinanders. Aufgrund des Wandels im Einzelhandel erfüllt diese Nutzung nicht mehr im Maße wie früher ihre Rolle als Anziehungspunkt. Stattdessen bedarf es neuer Nutzungen, um die Zentren als Treffpunkte zu erhalten. Zudem ist in einigen Zentren eine räumliche Konzentration empfehlenswert, um ihre Zukunftsfähigkeit zu sichern. Jedes Zentrum sollte jedoch nach Möglichkeit der Nahversorgung (täglicher Bedarf) und dem sozialen Miteinander (Treffpunkt) dienen. Einzelhandelsagglomerationen, die auch ein breites Angebot des mittel- und langfristigen Bedarfs bieten, sollen in der Stadtmitte und in Hüls erhalten bleiben und konzentriert werden.

Das Image der Stadt Marl ist bisher vor allem von Bergbau und Chemiepark geprägt. Ende 2015 endete die Ära des aktiven Bergbaus mit der Schließung der Zeche Auguste Victoria 3/7. Für diese Fläche wird (unter Vorbehalt der Seveso III Regelung) eine gewerblich-industrielle Nutzung angestrebt. Dieser bereits länger andauernde Prozess verändert die wirtschaftliche Lage in Marl deutlich. Es gilt, bestehende Unternehmen zu sichern und das Branchenspektrum zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Dabei sollen neben der Großindustrie auch kleine und mittlere Unternehmen besonders in den Fokus rücken. Ziel ist es, auch zukünftig zahlreiche Arbeitsplätze in Marl zu bieten. Dabei kann an bestehende Standortfaktoren angeknüpft werden, z.B. durch Unternehmen der industriellen Biotechnologie. Trotz der vielen Arbeitsplätze am Standort ist die (Langzeit-)Arbeitslosigkeit unter den Marlern vergleichsweise hoch. Zukünftig sollen auch für diese Zielgruppe Chancen geschaffen werden.

Das soziale Miteinander in Marl findet vorwiegend innerhalb der Stadtteile statt. Ehrenamt und Selbstorganisation sind dabei von großer Bedeutung. Die Stadt kann in diesem Zusammenhang eine unterstützende Rolle einnehmen. Auch zukünftig soll der Zusammenhalt erhalten bleiben. Hier ist auch die Integration von Zuwanderern zu bedenken, mit der Marl als ehemalige Bergbaustadt schon langjährige Erfahrung hat.

Die nachhaltige Entwicklung Marls kann und soll nicht durch städtische Institutionen allein erfolgen. Es sind ebenso private Investitionen notwendig. Außerdem bedarf es des Engagements aus der Bürgerschaft. Nicht zuletzt fußt das ISEK Marl 2025+ auf Anregungen und Wünschen der Bürger. Stadtentwicklung muss immer ein gemeinsamer Prozess sein, in dem verschiedene Akteure zusammen handeln. Das ISEK Marl 2025+ dient dabei als Arbeitsgrundlage, um sicherzustellen, dass alle »an einem Strang« ziehen.