

## Kurzfassung

Der Straßenraum der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße 225 (B 225) in Alt-Marl, der Streckenzug der „Breite Straße/Hochstraße“, ist bis zu 26,0 m breit, von ca. 16.000 Kfz/24 h befahren und Kfz-orientiert gestaltet. Breite Fahrstreifen und große Knotenpunkte sowie ein direkter Rechtsabbieger ermöglichen Kfz-Fahrenden kurze Reisezeiten auf dem Streckenabschnitt. In Mittellage befindet sich eine ca. 5,5 m breite Sperrfläche, die in älteren Bebauungsplänen als Vorhaltefläche für eine einspurige Hochbahn nach dem Vorbild der Wuppertaler Schwebebahn freigehalten wurde. Die aufgezählten Rahmenbedingungen, die aufgrund neuerer Pläne überdimensioniert sind, führen dazu, dass die Trennwirkung der Fahrbahn für Zufußgehende und Radfahrende groß ist. Vor allem Radfahrende werden nicht adäquat berücksichtigt. Ihnen werden nur wenige Quermöglichkeiten geboten, mit der Folge, dass die Verkehrssicherheit leidet, da z.B. Flächen für Zufußgehende mitbenutzt werden.

Neben dem Straßenraum der Ortsdurchfahrt wurde der zentral verortete Marktplatz sowie die umliegenden Straßen, die „Schillerstraße“ und die „Loestraße“, miteinbezogen. Beide Räume sind abhängig voneinander und sollten zusammen betrachtet werden. Zum einen beeinträchtigt die Verkehrsbelastung der Bundesstraße die Aufenthaltsqualität im Straßenraum und auf dem Marktplatz selbst. Zum anderen sind der Marktplatz und die umliegenden Geschäfte und Gastronomiebetrieben Anziehungspunkte, welche die Marlerinnen und Marler besuchen und ggf. dazu die Bundesstraße queren müssen.

In dieser Arbeit wird das Untersuchungsgebiet zuerst analysiert. Dazu werden Verkehrsdaten erhoben und eine Umfeld- und Nutzungsanalyse auf makroskopischer und mikroskopischer Sichtweise durchgeführt. Der Marktplatz wird mit Hilfe einer SWOT-Analyse (engl. Abkürzung für Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken) untersucht. Weiter werden eine Unfallanalyse, ein Bestandsaudit sowie Leistungsfähigkeitsberechnungen durchgeführt. Alle Erkenntnisse werden in einer Zieltabelle zusammengetragen, die für die Begründung der Entwurfselemente herangezogen wird. Bestandteile dieser Arbeit sind ebenfalls sechs Expertengespräche, um verschiedene Interessen mitberücksichtigen zu können. Neben Fachingenieuren der Stadtverwaltung Marl werden ebenfalls Gespräche mit zwei Gastronomen im Untersuchungsraum geführt, da diesen Akteuren und ihren Lokalitäten Schlüsselfunktionen zugesprochen werden. Außerdem werden die Belange der Radfahrenden mit einem Vertreter des „Radler-Stammtische-Marls“ evaluiert. Verschiedene Varianten sind Bestandteil der Diskussion, um abschließend einen Vorentwurf im Maßstab 1:500 computergestützt zu zeichnen.

Dieser Vorentwurf soll aufzeigen, wie sich der Straßenraum der Ortsdurchfahrt verändern kann, um den identifizierten Nutzungsansprüchen gerecht zu werden und vor allem, wie die Dominanz des Kfz-Verkehrs verringert werden kann. Außerdem betonen die Veränderungsvorschläge für den Marktplatz und die Erkenntnisse aus den Gesprächen, dass das Potential des Platzes, in Hinblick auf Gastronomie, Aufenthalt und Integration des Umfelds, zu verbessern ist.

Der Vorentwurf zeigt, dass die „Breite Straße“ ihren Namen zwar beibehält, aber er sinnbildlich gesprochen nicht mehr dafürsteht.

## Abstract

The area of the through road of the Bundesstraße 225 (B 225) in Alt-Marl, the stretch of the "Breite Straße/Hochstraße", is up to 26.0 m wide, frequented by approx. 16,000 motor vehicles per 24 hours and designed in a car-oriented manner. Wide lanes and large intersections as well as a direct right-hand turn lane allow motorists short travel times on the route section. In the central area of the street there is an approx. 5.5 m wide restricted area, which was kept free in older development plans as a retention area for a single-track suspension railway modelled on the Wuppertaler Schwebebahn. The above-mentioned framework conditions, which are oversized due to more recent plans, mean that the separating effect of the carriageway is great for pedestrians and cyclists. Cyclists in particular are not adequately considered. They are offered only a few crossing possibilities, with the consequence that traffic safety suffers, as, for example, areas for pedestrians are also used.

In addition to the street space of the village thoroughfare, the centrally located market place and the surrounding streets, the "Schillerstraße" and the "Loestraße", were included. Both rooms are dependent on each other and should be considered together. On the one hand, the traffic load on the Bundesstraße has a negative impact on the quality of life in the street space and on the market place itself. On the other hand, the market place and the surrounding shops and restaurants are points of attraction which the people of Marl enjoy visiting. To reach the shops and restaurants the people have to cross the B 225.

In this thesis the area of research is first analysed. To this end, traffic data will be collected and an environment and usage analysis will be carried out from a macroscopic and microscopic perspective. The marketplace is examined with the help of a SWOT analysis (strengths, weaknesses, opportunities and risks). Furthermore, an accident analysis, an deficit audit and performance calculations of the intersections are conducted. All findings are compiled in a target table, which is used to justify the design elements. This work also includes six expert discussions in order to take various interests into account. Furthermore, specialist engineers from the Marl city council, conversations are also held with two restaurateurs in the research room, as key functions are attributed to them and their locales. In addition, the interests of cyclists are evaluated with a representative of the "Radler-Stammtisch-Marl". Different variants are part of the discussion, in order to finally draw a pre-draft on a scale of 1:500 computer-aided.

This preliminary concept is intended to show how the road space of the cross-town area can be changed to meet the identified usage requirements and, above all, how the dominance of motor vehicle traffic can be reduced. In addition, the suggestions for changes to the market-place and the feedback from the discussions emphasize that the potential of the square is to be improved in terms of gastronomy, stay and integration of the environment.

The preliminary concept shows that although the "Breite Straße" will retain its name, it will symbolically no longer be so.