

Kirchditmold³

Gutachterverfahren Kirchditmold
2023

Kassel documenta Stadt



Bearbeitung

Verkehrsplanung

Dipl.-Ing. Gringel GmbH
Schubertstraße 8b
35043 Marburg/Lahn

Telefon 06421 94818 0
marburg@ing-buero-gringel.de
www.ing-buero-gringel.de

Jochen Kempf

Freiraumplanung

RB+P Landschaftsarchitektur
Bauermann, Otto, Ludwigs Gesellschaft mbB
Erzbergerstraße 47
34117 Kassel

Telefon 0561 96992 0
info@rbplusp.de
www.rbplusp.de

Dr. Anja Ludwigs, Karina Kirmeir,
Katharina Hammermann

Auftrag

Stadt Kassel
Stadtplanung, Bauaufsicht u. Denkmalschutz
Jan Schindler
Untere Königsstraße 46
34117 Kassel

Telefon 0561 7876163
jan.schindler@kassel.de

Inhalt

4	Allgemein
4	Einleitung
4	Arbeitsgrundlage
6	Ortsanalyse - Kirchditmold
8	Konzept
8	Leitbild
12	Materialien
14	Mobiles und modulares System
16	Konzept Variante 1 „mittelfrist umsetzbare Variante mit Kfz-Durchgangsverkehr“
24	Konzept Variante 2 „mittelfrist umsetzbare Variante ohne Kfz-Durchgangsverkehr“
33	Kirchditmold ³ - Konzept Variante 3 „langfristig umsetzbare Variante“
40	Kosten
40	Kostenschätzung Variante 1 bis 3
41	Beurteilung
41	Vor- und Nachteile gegenüber Bestand
42	Matrix - Gegenüberstellung Varianten
44	Fazit

Einleitung

In einem ausführlichen Planungsprozess wurden drei Bietergemeinschaften ausgewählt, bestehend aus je einem Landschaftsarchitektur- und Verkehrsplanungsbüro. Die Planung basiert auf einem bereits vorhandenen Mobilitätskonzept sowie einer Ortskernstudie, die als Grundlage für die weiteren Schritte dient. Die Herausforderung besteht darin, konkrete Vorentwürfe für den Straßenraum zu entwickeln, wobei der Schwerpunkt auf mittelfristigen bis langfristigen Maßnahmen liegt. Dabei reichen die vorgeschlagenen Veränderungen von kleineren bis hin zu umfassenden Umgestaltungen in den Varianten 1 bis 3.

Ein zentrales Ziel dieser Planungsaufgabe ist die Schaffung von Ordnung im Verkehrsraum und die gleichzeitige Aufwertung des Freiraums. Dies erfordert eine sorgfältige Abwägung der Bedürfnisse aller Beteiligten, um eine harmonische und nachhaltige Gestaltung des öffentlichen Raums zu erreichen. Die Vorentwürfe sollen daher nicht nur die verkehrstechnischen Aspekte berücksichtigen, sondern auch die ästhetische und ökologische Qualität des Straßenraums in den Fokus rücken.

Die Ergebnisse dieses Planungsprozesses werden einen entscheidenden Beitrag zur Weiterentwicklung der betreffenden Region leisten und sowohl die Mobilität als auch die Lebensqualität vor Ort verbessern.

Arbeitsgrundlagen

Die umfangreichen Arbeitsgrundlagen der Stadt wurden bereitgestellt und die darin enthaltenen Vorgaben und Erkenntnisse fließen in unsere Bearbeitung ein. Dies stellt sicher, dass unsere Planung auf einer fundierten Informationsbasis aufbaut. Im Jahr 2021 wurde ein Entwurf für eine

Konzeptstudie zur Stadtteilentwicklung „Ortskern Kirchditmold“ von „plan zwei“ erstellt und im Jahr 2022 als Stadtentwicklungskonzept beschlossen. Dieses Konzept bildet die Grundlage für unsere aktuellen Arbeiten und ermöglicht eine gezielte Weiterentwicklung des Stadtteils.

Die erfolgreiche Umsetzung dieses Stadtentwicklungskonzepts führte zur Teilnahme am Landesprogramm „Zukunft Innenstadt“, was eine wichtige Anerkennung unserer Arbeit und unseres Engagements für die Stadtentwicklung darstellt.

Im Juni 2023 wurde ein Mobilitätskonzept von der LK Argus Kassel GmbH erarbeitet und veröffentlicht. Dieses Konzept bildet einen entscheidenden Baustein für unsere aktuellen Planungen und berücksichtigt die neuesten Entwicklungen im Bereich der Mobilität. Im Rahmen einer Erprobungsphase im April und Mai 2023 wurde eine vor Ort durchgeführte Untersuchung in Zusammenarbeit mit Studio Raamwerk durchgeführt. Die Ergebnisse und Erkenntnisse aus dieser Phase fließen ebenfalls in unsere aktuellen Arbeiten ein und tragen zur Weiterentwicklung des Projekts bei.

Abbildung 002 rechts (RB+P 2023): Blick Richtung Teichstraße und Zentgrafestraße in Kassel und zeigt den aktuellen Bestand des Freiraums.



Ortsanalyse - Kirchditmold

Im Rahmen unserer Arbeit haben wir eine Vielzahl von Analysen zur Freiraumplanung durchgeführt. Diese Analysen bildeten die Grundlage für unsere Planungen und Entscheidungen. Wir haben mehrere Ortsbegehungen durchgeführt, um ein tiefgehendes Verständnis für das Gebiet zu entwickeln und die örtlichen Gegebenheiten genau zu erfassen. Die Analyse gliederte sich in zwei Hauptteile: Zum einen beschäftigten wir uns mit dem „Ortskern und den Anrainern“, und zum anderen widmeten wir uns der Analyse von „Mobilität und Freiraum“. Diese detaillierte Betrachtung half uns, die spezifischen Herausforderungen und Potenziale des Gebiets besser zu verstehen.

Kirchditmold hat eine lange Geschichte, die bis ins 11. Jahrhundert zurückreicht und älter ist als die Stadt Kassel selbst. Der Stadtteil beherbergt heute etwa 11.000 Einwohner. Historische und denkmalgeschützte Gebäude und Bauwerke, wie die Friedrich-List-Schule, die Kirche, der Opferhof mit Fachwerkhäusern und der Brunnen „Regenmond“, prägen das Stadtbild. Ein weiterer Brunnen, der „Ziegenbrunnen“, befindet sich südlich der Schule.

Die Gleisanlage der Straßenbahn erstreckt sich durch das gesamte Bearbeitungsgebiet und verbindet die Innenstadt von Kassel mit dem Habichtswald (Haltestelle Hessenschanze). Teilweise befindet sich Natursteinpflaster im Gleisbett sowie in der westlichen Zentgrafengrafenstraße (ab Ecke Harleshäuserstraße). Einige Mauern sind denkmalgeschützt.

Im Ortskern finden sich eine Vielzahl von Bildungseinrichtungen, Kinderbetreuungen, Arztpraxen, Apotheken, eine Physiotherapiepraxis, Bekleidungsgeschäfte, Nahversorger, Post, Büchereien, Nähgeschäfte, ein Reisebüro, Gastronomie und vieles mehr. Das Interesse der Bewohner an Dienstleistungen im Ortskern wurde aus einer Befragung im Rahmen der Ortskernstudie und des Mobilitätskonzepts deutlich.

Es besteht noch erhebliches Potenzial zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Freiraumangebote im Bereich. Die Bewohner äußerten den Wunsch nach gemeinsamen Aktivitäten, die das Gemeinschaftsgefühl stärken. Der Freiraum wird derzeit vorwiegend vom motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) dominiert, wobei wenig Raum für Fußgänger und Fahrradfahrer vorhanden ist. Die Gehweg- und Radwegbreiten sind nicht zeitgemäß, und es gibt keine klare Zuweisung für Verkehrsteilnehmer, was ein Sicherheitsrisiko darstellt.

Das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs ist gut, aber noch ausbaufähig. Sharing-Angebote wie Carsharing, Fahrradverleih und E-Scooter sind ebenfalls ausbaufähig. Es besteht Bedarf an mehr überdachten Fahrradabstellmöglichkeiten, um die Nutzung des Fahrrads zu fördern.

Der Baumbestand ist gering, aber es gibt einige vitale Platanen. Ansonsten ist die Vegetation sehr artenarm. Die Aufwertung von Baumscheiben und die Einführung von mobilem Grün könnten die Situation verbessern.

Die häufigen Wechsel zwischen verschiedenen Bodenbelägen wie Asphalt, Betonstein, Naturstein und Beton sorgen für eine unruhige Gestaltung des Straßenraums. Ein weiteres Merkmal des Bearbeitungsgebiets ist das große Gefälle, das berücksichtigt werden muss.

Es gibt nur wenig Platz für Aufenthaltsbereiche und Sitzmöglichkeiten, die fast ausschließlich im Bereich der Gastronomie und an Haltestellen vorhanden sind. Ein Mangel an sicheren Straßen- und Schienenquerungen erschwert die Mobilität der Bewohner und Besucher.



Abbildung 003 - 010 v.l.n.r. (RB+P 2023): Zugang südliche Teichstraße

Haltestellenbereich Teichstraße

Außengastronomie Teichstraße

Brunnen am Opferhof

Kreuzung Teichstraße - Zentgrafengrafenstraße

Geschäfte in der Zentgrafengrafenstraße

Gleisbett Zentgrafengrafenstraße

Zugang westliche Zentgrafengrafenstraße Kreuzung Harleshäuser Straße

Leitidee

Das Leitbild umfasst verschiedene Themenfelder, die die Grundlage für die Planung bilden. Hierzu gehören Raum für Begegnungen, Ankommen, Mobilität, Spiel und Grün in der Stadt. Diese Themenfelder dienen als Leitlinien für die Gestaltung des öffentlichen Raums. Entlang der Straßen Teichstraße und Zentgrafestraße wurde eine Platzfolge konzipiert, die eine sinnvolle Abfolge von Räumen und Aufenthaltsbereichen entlang dieser

Straßen schafft. Besonderes Augenmerk liegt auf Entschleunigung und Ruheinseln zwischen dem fließenden Verkehr, um den öffentlichen Raum angenehmer und sicherer zu gestalten. Ein wichtiger Aspekt des Entwurfs ist die Schaffung von Plätzen, die als Orte des Zusammenkommens und des Austauschs dienen. Diese Plätze sollen dazu beitragen, die soziale Interaktion und das Gemeinschaftsgefühl im Stadtteil zu stärken.

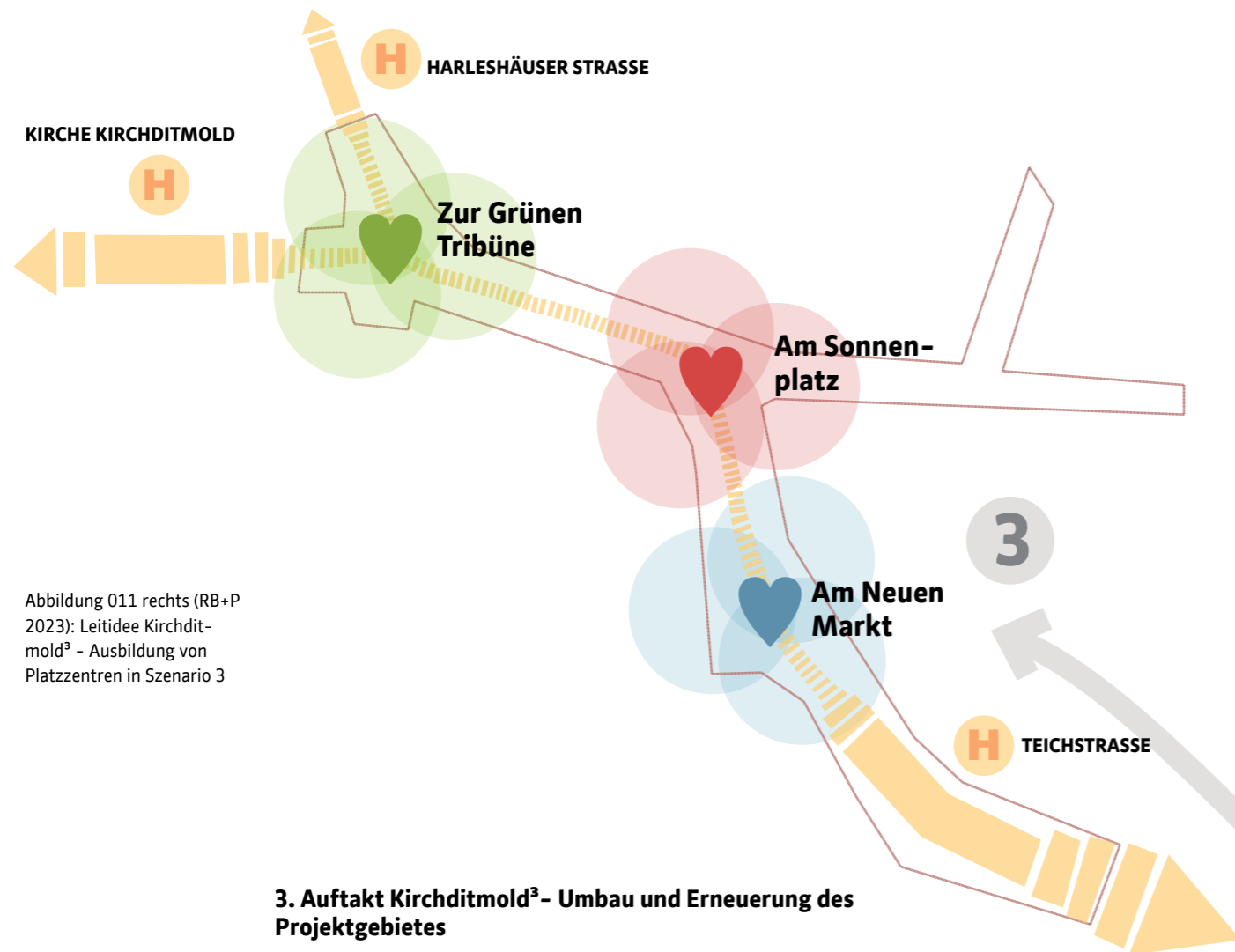


Abbildung 011 rechts (RB+P 2023): Leitidee Kirchditmold³ - Ausbildung von Platzzentren in Szenario 3

3. Auftakt Kirchditmold³ - Umbau und Erneuerung des Projektgebietes

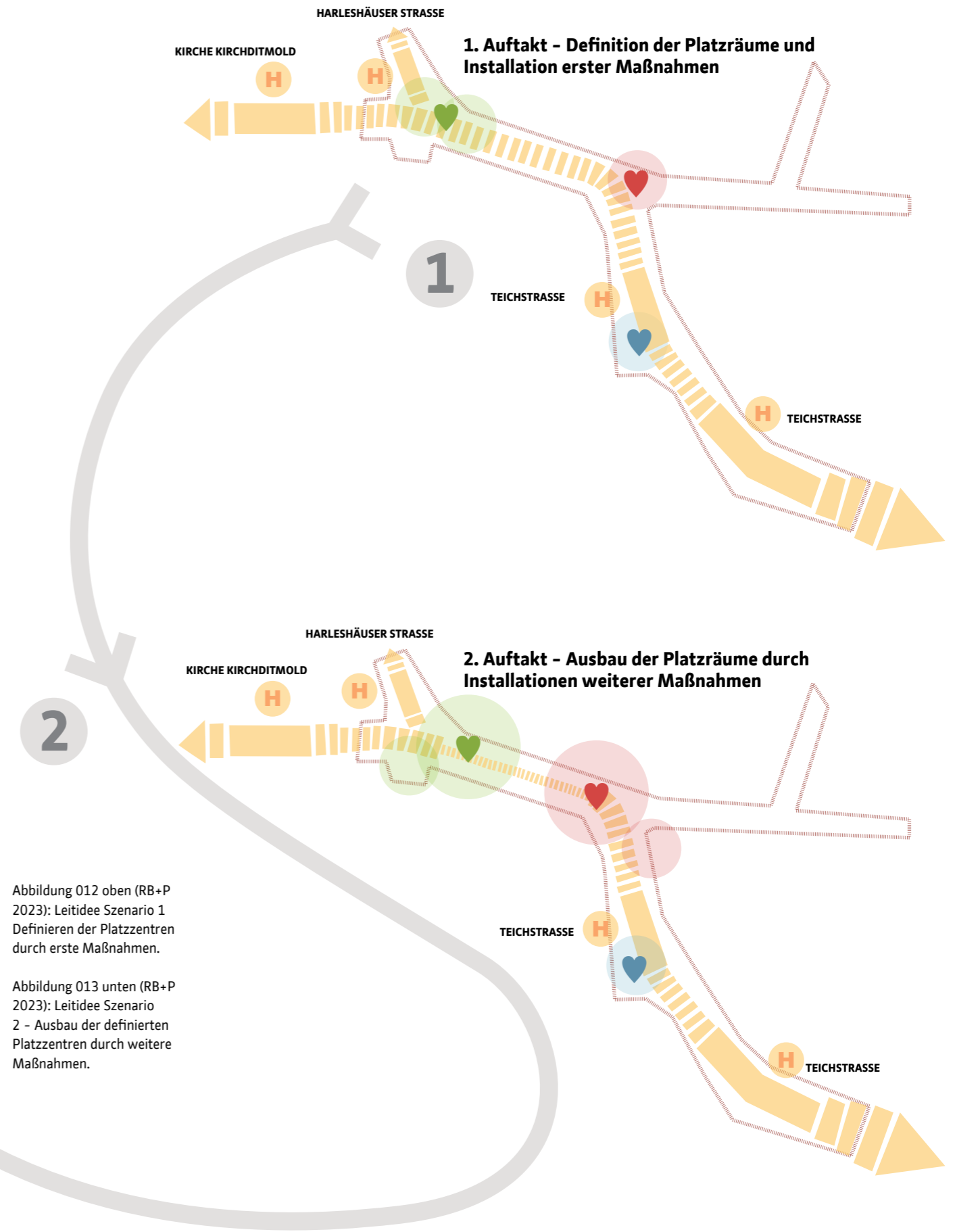


Abbildung 012 oben (RB+P 2023): Leitidee Szenario 1 Definieren der Platzzentren durch erste Maßnahmen.

Abbildung 013 unten (RB+P 2023): Leitidee Szenario 2 - Ausbau der definierten Platzzentren durch weitere Maßnahmen.

Die Planung umfasst drei Varianten: Variante 1 und 2 stellen Optionen für erste Maßnahmen dar und können jeweils in Variante 3 erweitert werden. Variante 3 stellt einen umfassenden Eingriff in den öffentlichen Raum dar, der eine langfristige Neugestaltung ermöglicht. Es ist wichtig zu betonen, dass auch ohne bauliche Maßnahmen eine Steigerung der Aufenthaltsqualität erreicht werden kann. Dennoch wird die größte Aufwertung im Rahmen der Endvariante erzielt, die alle Aspekte des Leitbilds berücksichtigt. Die Einflüsse, die in das Leitbild einfließen, haben sowohl historische Grundlagen als auch zukunftsorientierte Elemente. Historisch gesehen bezieht sich die Planung beispielsweise auf vorhandene Quellen und die bestehenden Brunnen im Gebiet. Ein neuer Brunnen ist geplant, der in Achse mit den beiden vorhandenen Brunnen angelegt wird. Gleichzeitig werden zukunftsorientierte Mobilitätskonzepte berücksichtigt, darunter der Ausbau der Gleisanlage und die Förderung von Sharing-Angeboten wie Carsharing, Fahrradverleih und E-Scooter. Dies ermöglicht eine nachhaltige und moderne Gestaltung des öffentlichen Raums.



Abbildung 014 rechts (RB+P 2023): Kirchditmold³ - Freiraum & Ausstattung Szenario 3

Materialien

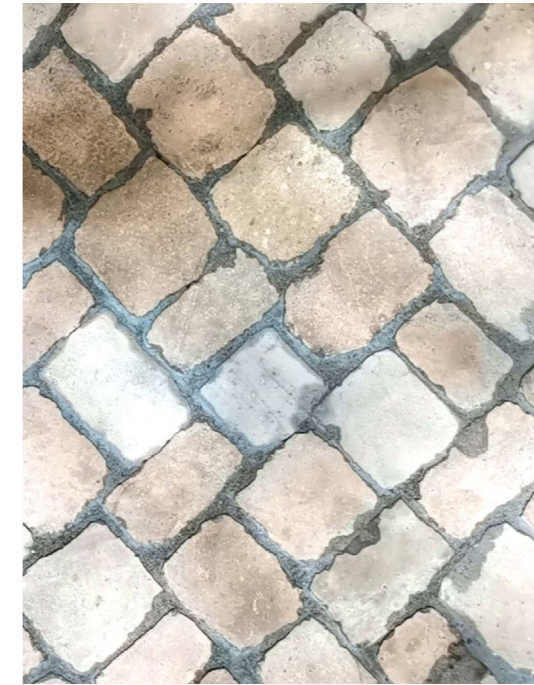
Zur Schaffung eines einheitlichen Erscheinungsbilds, welches auch den teils historischen Fassaden gerecht wird, zieht sich ein Natursteinbelag in Grau-Beige-Tönen durch den als Fußgängerzone gestalteten Ortskern. Die Oberflächen sind gesägt und gestrahlt, um eine Nutzung für mobilitätseingeschränkte Personen zu erleichtern. Der einheitliche Bodenbelag sorgt für ein harmonisches Bild und erzeugt eine Abgrenzung zu den angrenzenden Straßenräumen. Diese werden mit ortstypischen Betonplatten gestaltet.

Im Kontrast zu dem an die Historie angelehnten Naturstein stehen die modernen Ausstattungselemente mit intensiven Farben. Die spezifische Farbwahl schafft ein identitätsschaffendes Highlight in Kirchditmold. Die Elemente umfassen Sitzmobiliar, Pflanzkübel, Fahrradbügel und vieles mehr.

Bei der Pflanzauswahl wird auf zukunftsfähige, stadtklimaresistente Gehölze, Stauden und Gräser zurückgegriffen. In erdangeschlossenen Pflanzflächen werden größere Gehölze und Pflanzungen für Baumscheiben oder Grünflächen vorgesehen. In den Pflanzgefäßen werden in Kombination mit den Stauden- und Gräserpflanzungen teils kleinere, mehrstämmige Gehölze vorgesehen. Für die Pflege und Gestaltung der Pflanzgefäße ist auch das Einbinden von Bürgerinitiativen für urbanes Gärtnern denkbar.

Die Sitzgelegenheiten werden vereinzelt mit Pflanzkübeln kombiniert oder stehen in Form von Bänken oder Podesten frei im Raum oder können aufgeschraubt werden. Die Sitzauflagen aus Holz bieten einen Kontrast zu Treppenstufen und Sitzkanten aus Betonfertigteilen.

Das Modulare System kann unterschiedlich kombiniert und hinsichtlich der Positionierung verändert werden. So kann der Freiraum nach den Bedürfnissen der Anwohnerschaft oder Veränderungen der örtlichen Gastronomie und Geschäften angepasst werden.



Abbildungen v.l.n.r.

Abbildung 015 (RB+P 2021): Geschnittenes Natursteinpflaster barrierefreie Oberfläche geschnitten.

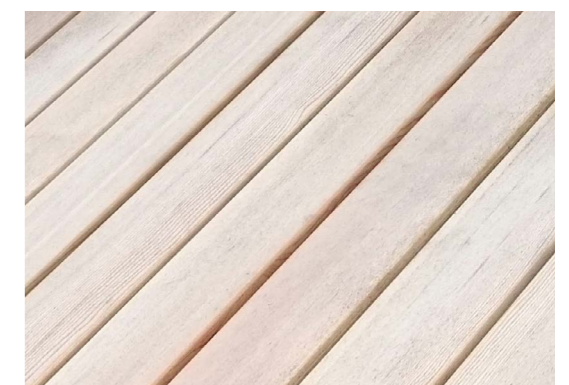
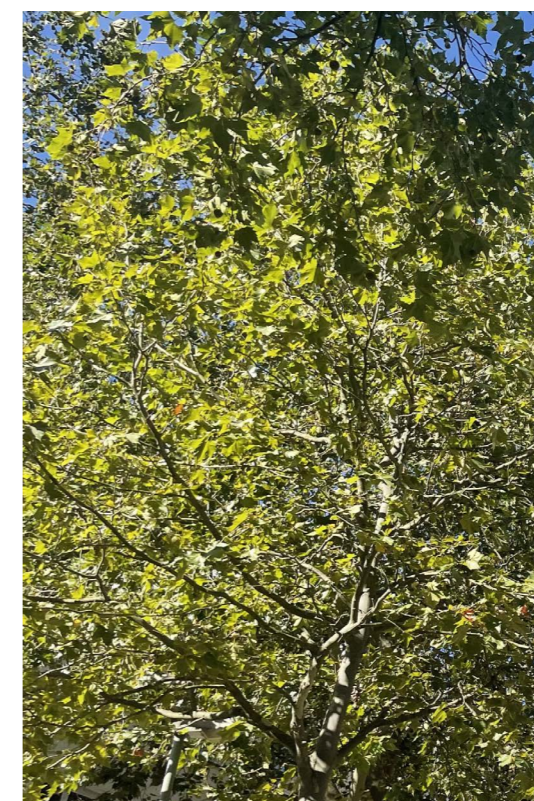
Abbildung 016 (Fa. Vestre): Stahl-Holzkonstruktion im Detail.

Abbildung 017 (RB+P 2022): Staudenpflanzungen.

Abbildung 018 (RB+P 2023): Bestandsbäume Kirchditmold.

Abbildung 019 (RB+P 2022): Holz im Detail.

Abbildung 020 (www. Depositphotos.com): Trinkwasserquelle



Modulares und mobiles System

Die entworfenen Ausstattungselemente, darunter Bänke, Tische und Pflanzkübel, basieren auf einem modularen System, das ohne großen Aufwand veränderbar ist. Dies ermöglicht eine flexible Anpassung an die Bedürfnisse des öffentlichen Raums. Die angebrachte Höhenstaffelung des Mobiliars beträgt 30 cm, 45 cm, 60 cm und 75 cm, um unterschiedlichen Nutzungsansprüchen gerecht zu werden, insbesondere in Bezug auf die Größe der Personen. Die gut kombinierbaren Breiten der Elemente liegen bei 50 cm, 100 cm, 150 cm und 200 cm. Zum Beispiel kann eine 200 cm breite Verkehrsinsel mit vorgestellten Pflanzkübeln in 2 x 100 cm unterteilt werden. Die einheitliche Farbwahl der Ausstattung schafft einen Wiedererkennbarkeit des Ortskerns. Die Einfassung besteht aus farblich einheitlichem, pulverbeschichtetem Stahl und wetterbeständigen Holzauflagen. Für die Pflanzgefäße sind kleinere Gehölze, Stauden und Gräser vorgesehen, um eine vielfältige Begrünung im öffentlichen Raum zu ermöglichen.

Zusätzlich zu den genannten Ausstattungselementen sind Fahrradbügel, Abfalleimer, Sonnenschirme, Informationstafeln vor historischen Bauten sowie dreiteilige Brunnen und Spielelemente geplant, die dem Design des öffentlichen Raums angepasst werden. Bodenintarsien oder Ausstattungselemente an den Begegnungsorten sollen zum Sitzen, Spielen und Springen einladen und den öffentlichen Raum beleben.

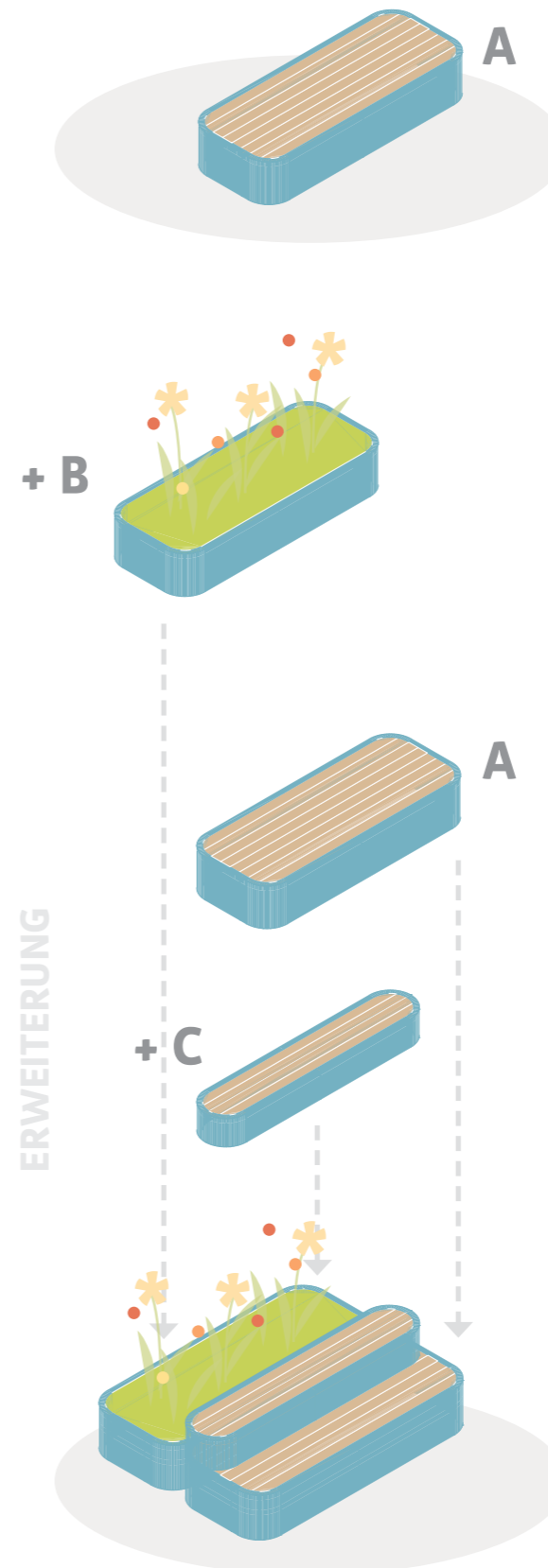
Ein neuer Trinkbrunnen in drei verschiedenen Höhen für Tiere, Kinder und Erwachsene wird installiert, um erfrischendes Trinkwasser insbesondere zu Hitzezeiten anzubieten. Dieser Brunnen befindet sich in einer Achse zwischen den bereits vorhandenen Brunnen „Regenmond“ am Opferhof und dem „Ziegenbrunnen“. Dies ist eine Anlehnung an die drei Quellen Kirchditmolds und soll eine zusätzliche Attraktion im öffentlichen Raum darstellen.



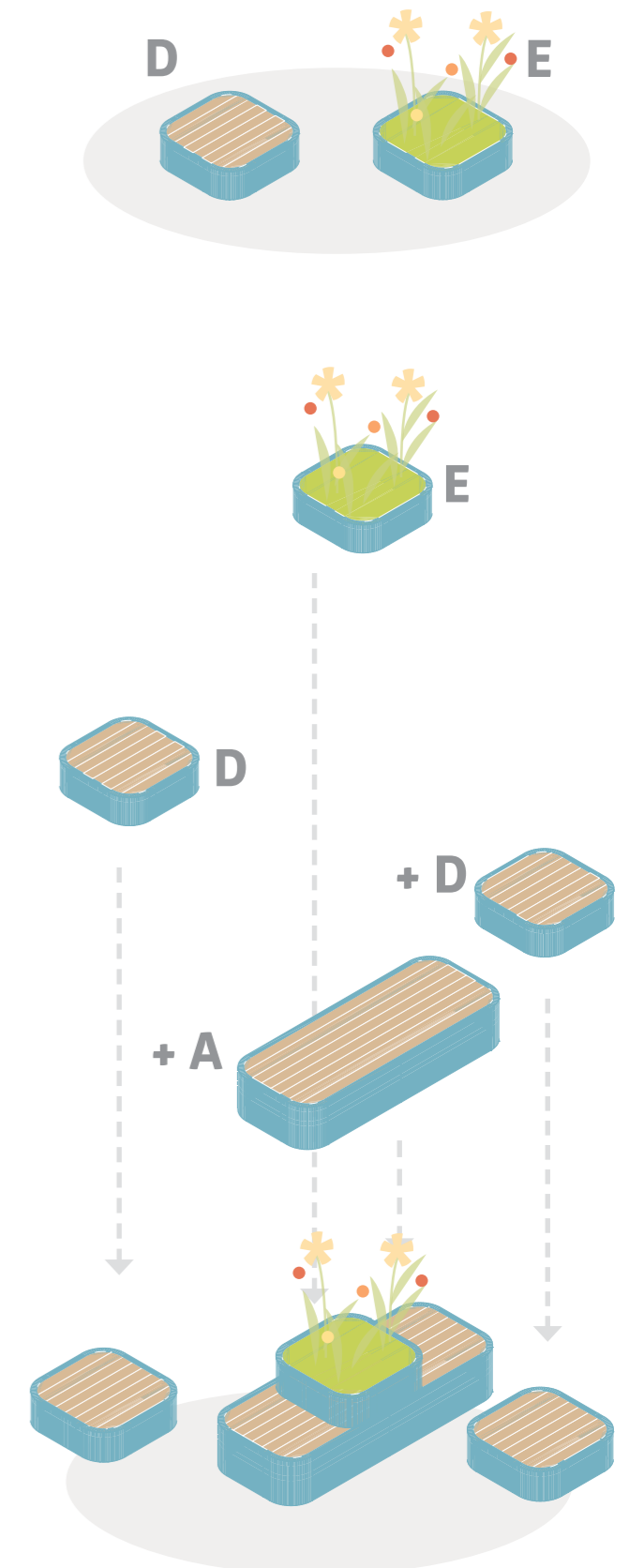
Abbildung 021 v.l.n.r. (Fa. Vestre): Stahl-Holzkonstruktion im Detail.

Abbildung 022 (RB+P 2023): Isometrie Modulares und Mobiles System

Beispiel 1



Beispiel 2



ERWEITERUNG

Konzept Variante 1 „mittelfristig umsetzbare Variante mit Kfz-Durchgangsverkehr“

Variante 1 orientiert sich stark an der „Variante Kfz-Durchfahrt“ des Mobilitätskonzepts. In dieser Variante sind keine baulichen Maßnahmen vorgesehen, außer der Installation eines neuen Trinkbrunnens zwischen der Bestandshaltestelle und dem Eiscafé. Die Zonierung des Raums erfolgt in dieser Variante weniger stark als in den anderen. Die Parkbuchten vor dem Nahkauf werden in eine 2,5 m breite und 14 m lange Be- und Entladezone für Lieferungen umgewandelt. Parkplätze in der Zentgrafestraße vor der Schule werden entfernt, wodurch der Gehweg an Breite gewinnt und Verkehrsbuchten

den Verkehr entschleunigen. Der so gewonnene Raum bietet Platz für Sitzgelegenheiten, Fahrradbügel, Abfallbehälter und Pflanzkübel. Auch vor Grill & Pizzeria wird Raum für Mobiliar geschaffen. Das modulare System wird aufgeschraubt und kann ohne großen Aufwand verändert und neu angeordnet werden. Bodenmarkierungen in farblicher Abstimmung mit den Ausstattungselementen laden zum Spielen ein.

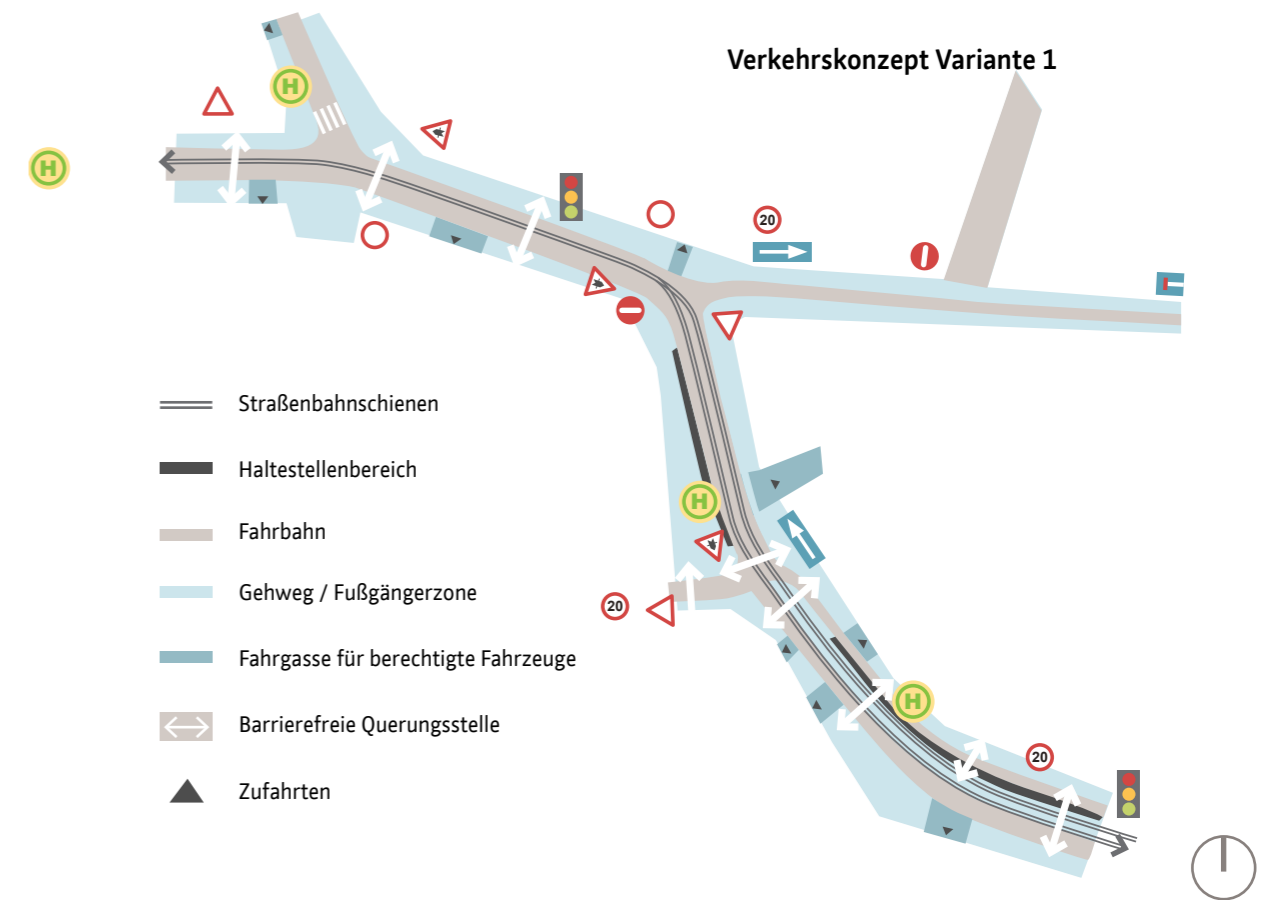


Abbildung 023 links (RB+P 2023): Blick Richtung Teichstraße und Zentgrafestraße in Kassel und zeigt den 1. Auftakt der Installation der erster Maßnahmen.

Abbildung 024 oben (RB+P 2023): Verkehrskonzept Variante 1.

Abbildung 025 unten (RB+P 2023): Freiraum und Ausstattung Variante 1.





Abbildung 026 rechts (RB+P 2023): Lageplan Variante 1 - mittelfristig umsetzbare Maßnahme mit Kfz-Durchfahrt.

Abbildung 027 S.20 f (RB+P 2023): Schnitt Teichstraße - Variante 1

Abbildung 028 S.22 f (RB+P 2023): Schnitt Zentgrafenstraße - Variante 1

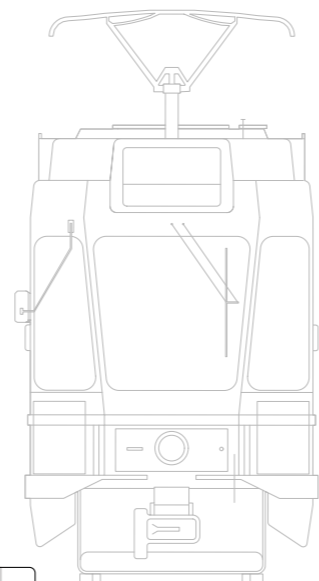
Lageplan Variante 1 o.M.



Variante 1 Schnitt A-A' Teichstraße
o.M.

Haus Nr. 43
Teichstraße

Gehweg - Außengastronomie
Bestand Betonsteinpflaster

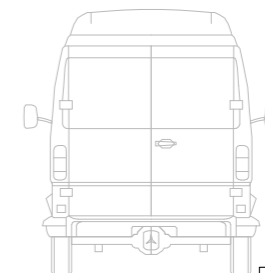


Gleisbett Straßenbahn
Bestand Betonsteinpflaster

Straße MIV
Bestand Asphalt



Lieferzone
Bestand Asphalt



Gehweg
Bestand Betonsteinpflaster



Haus Nr. 24
Teichstraße

8,10

30

6,00

20

4,00

2,50

2,50

**Variante 1 Schnitt B-B' Zentgrafenstraße
o.M.**

Haus Nr. 107
Zentgrafenstraßen

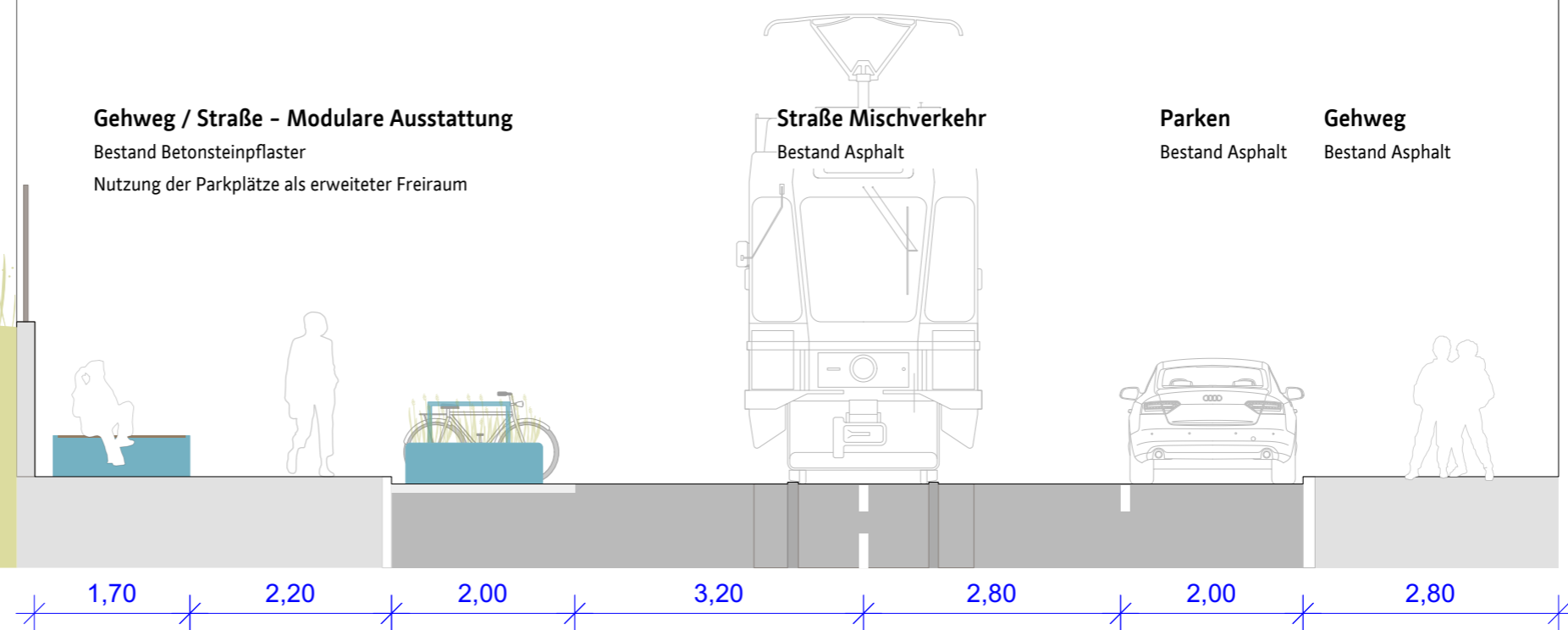
Gehweg / Straße - Modulare Ausstattung
Bestand Betonsteinpflaster
Nutzung der Parkplätze als erweiterter Freiraum

Straße Mischverkehr
Bestand Asphalt

Parken
Bestand Asphalt

Gehweg
Bestand Asphalt

Haus Nr. 134
Zentgrafenstraße



Konzept Variante 2 „mittelfristig umsetzbare Variante ohne Kfz-Durchgangsverkehr“

Die „Variante 2“ orientiert sich stark an der „Variante Kleiner Kfz freier Bereich“ des Mobilitätskonzepts. Hierbei sind kleine bauliche Maßnahmen geplant: Die Mittelinsel an der Kreuzung vor dem Backhaus und das dazugehörige Bord, das in die Teichstraße führt, werden entfernt. Der (MIV) darf an dieser Stelle nur noch rechts in die östliche Zentgrafenstraße in Richtung Loßbergstraße abbiegen (berechtigte Fahrzeuge dürfen weiterhin links abbiegen). Der MIV, welcher aus der Teichstraße ankommt, wird nach links über die nach Norden führenden Straßenbahnschienen geleitet, um Platz für einen

doppelten Fahrradweg von insgesamt 3 m Breite zu schaffen. Berechtigte Fahrzeuge, die nach links in die Zentgrafenstraße abbiegen, werden durch zusätzliche Verkehrsbuchten ausgebremst. Wie in Variante 1 werden an entfallenden Stellplätzen, Aufenthalts- und Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen. In dieser Variante erfolgt dies in größerem Umfang, da durch die Einbahnstraßenregelung mehr Raum gewonnen wird. Die Parkplätze sowohl vor der Schule als auch vor der Bücherei entfallen, und es entstehen wechselseitig der Zentgrafenstraße Aufenthalts- und Fahrradabstellbereich.

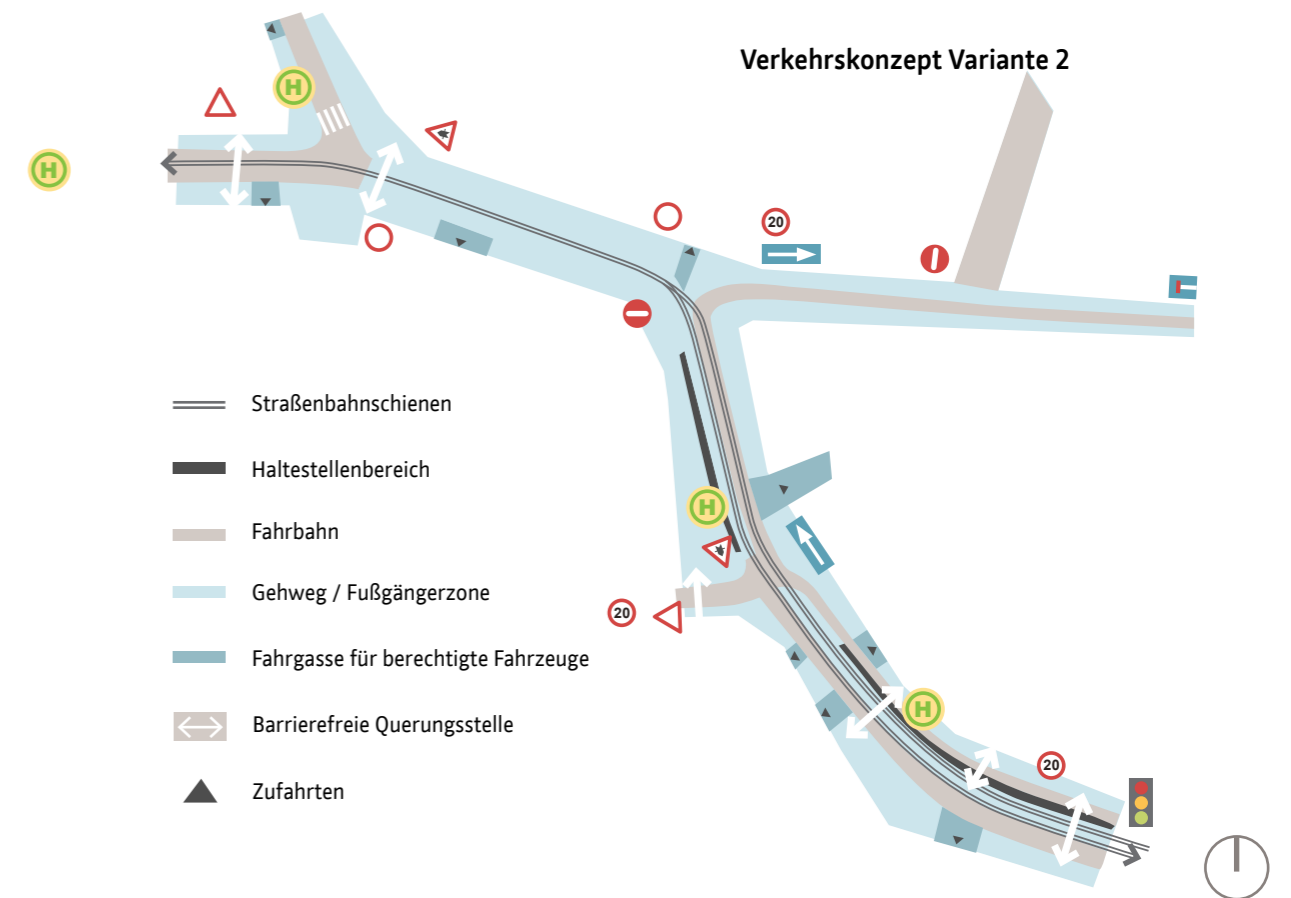


Abbildung 029 links (RB+P 2023): Blick Richtung Teichstraße und Zentgrafenstraße in Kassel und zeigt den 2. Auftakt der Installation der weiteren Maßnahmen.

Abbildung 030 oben (RB+P 2023): Verkehrskonzept Variante 2.

Abbildung 031 unten (RB+P 2023): Freiraum und Ausstattung Variante 2.



Abbildung 032 rechts (RB+P 2023): Lageplan Variante 2 - mittelfristig umsetzbare Maßnahme ohne Kfz-Durchfahrt.

Abbildung 033 S.28 f (RB+P 2023): Schnitt Teichstraße - Variante 2

Abbildung 034 S.30 f (RB+P 2023): Schnitt Zentgrafenstraße - Variante 2

Lageplan Variante 2 o.M.



Variante 2 Schnitt A-A' Teichstraße
o.M.

Haus Nr. 43
Teichstraße

Gehweg - Außengastronomie
Bestand Betonsteinpflaster

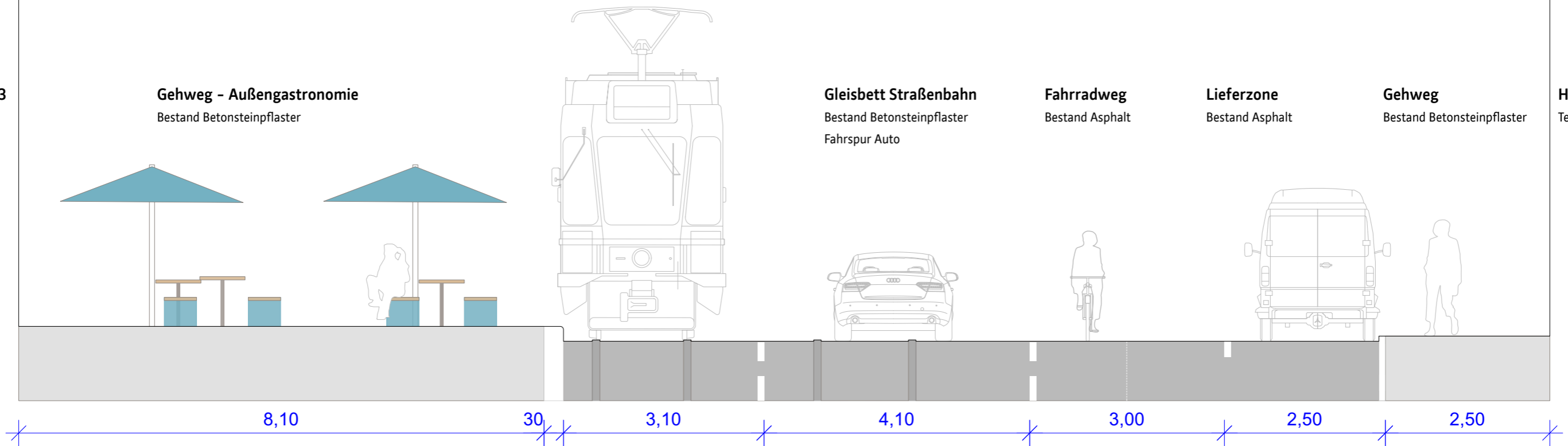
Gleisbett Straßenbahn
Bestand Betonsteinpflaster
Fahrspur Auto

Fahrradweg
Bestand Asphalt

Lieferzone
Bestand Asphalt

Gehweg
Bestand Betonsteinpflaster

Haus Nr. 24
Teichstraße



**Variante 2 Schnitt B-B' Zentgrafenstraße
o.M.**

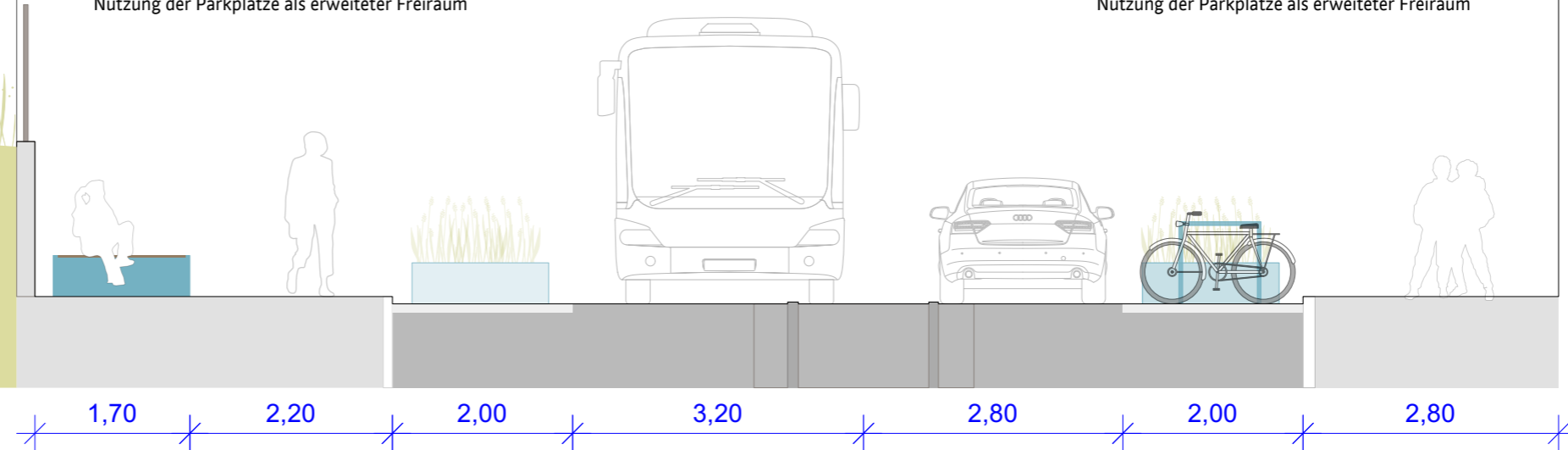
Haus Nr. 107
Zentgrafenstraßen

Gehweg / Straße - Modulare Ausstattung
Bestand Betonsteinpflaster
Nutzung der Parkplätze als erweiterter Freiraum

Straße Mischverkehr
Bestand Asphalt

Gehweg / Straße - Modulare Ausstattung
Bestand Betonsteinpflaster
Nutzung der Parkplätze als erweiterter Freiraum

Haus Nr. 134
Zentgrafenstraße



Kirchditmold³ – Konzept Variante 3 „langfristig umsetzbare Variante“

Variante 3 des Konzepts Kirchditmold³ orientiert sich stark an der „Variante Großer Kfz freier Bereich“ des Mobilitätskonzepts und stellt die Endstufe mit den größten Veränderungen und Potenzialen für den Freiraum dar. Die Straßenbahn- und Bushaltestelle wird in die südliche Teichstraße verlegt, wodurch im zentralen Bereich des Ortskerns ein großer Raum für die Bewohner Kirchditmolds entsteht.

Dieser hebt sich durch das durchgängige Natursteinpflaster und die schwellenlos gestaltete Fläche von der südlichen Teichstraße, der Harleshäuserstraße und der östlichen Zent-

grafensteinstraße ab. Es entsteht ein einheitlicher Platzcharakter.

Fußgänger und Fahrradfahrer müssen lediglich auf die den Platz kreuzenden Straßenbahnen und berechtigten Fahrzeuge achten. Im gesamten Gebiet gilt Tempo 20 km/h für Straßenbahnen und Schrittgeschwindigkeit für andere Verkehrsteilnehmer.

Vor der Kinderbetreuung „Die Klambauterlinge“ wird eine neue Treppen- und Rampenanlage mit integrierter Sitzstufe installiert.

Auf dem neuen „Am Sonnenplatz“ an der Kreuzung Teichstraße Nord - Zentgrafensteinstraße entstehen neue Aufenthaltsmög-

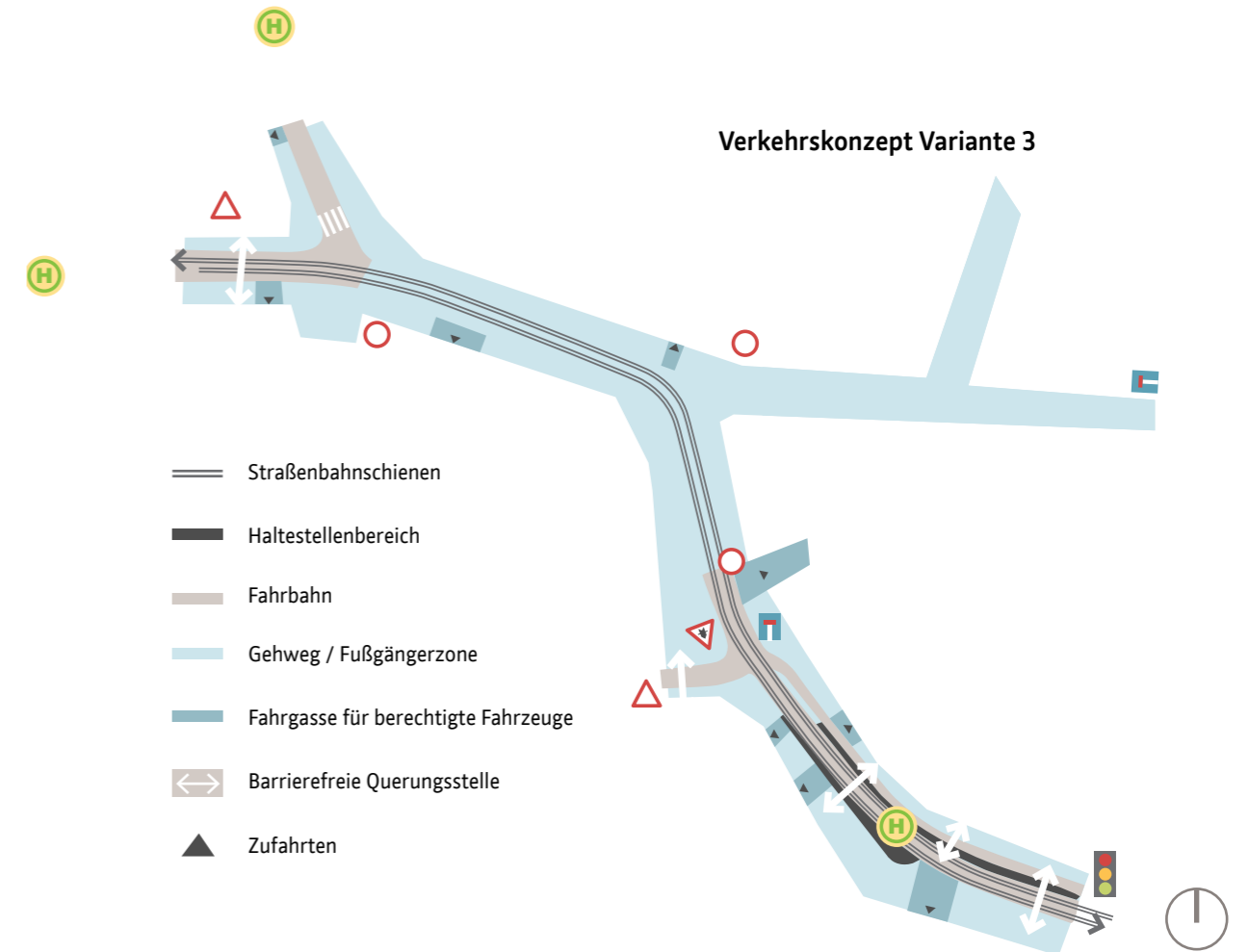


Abbildung 035 links (RB+P 2023): Blick Richtung Teichstraße und Zentgrafensteinstraße in Kassel und zeigt den 3. Auftakt - Umsetzung von Kirchditmold³

Abbildung 036 oben (RB+P 2023): Verkehrskonzept Kirchditmold³.

Abbildung 037 unten (RB+P 2023): Freiraum und Ausstattung Kirchditmold³.



Abbildung 038 rechts (RB+P 2023): Lageplan Kirchditmold³

Abbildung 039 S.28 f (RB+P 2023): Schnitt Teichstraße - Kirchditmold³

Abbildung 040 S.30 f (RB+P 2023): Schnitt Zentgrafenstraße - Kirchditmold³

Lageplan Kirchditmold³ o.M.



lichkeiten. Vor der Cafeteria sorgen neu gepflanzte Gehölze für zusätzlichen Schatten und Abkühlung, ohne in die denkmalgeschützte Bestandsmauer einzugreifen. Auch unter diesen Gehölzen bieten Sitzgelegenheiten Möglichkeiten für Erholung und nachbarschaftlichen Austausch. Eine Pflanzinsel mit Sitzaufkantung vor dem Restaurant „Grill & Pizzeria“ lädt zum Verweilen ein. Die Stauden- und Gräserpflanzungen im gesamten Gebiet sind an den Standort angepasst. Die Zentgrafenstraße Ost wird zur Einbahnstraße. Die Stellplätze werden neu geordnet, und Gehölze lockern

die enge Häuserflucht auf. Durch die Verlegung der Gleisanlage in die Mitte der Straße entstehen an den Seitenräumen Aufenthaltsqualitäten für Dienstleister und Besucher des Stadtteils.

Die mobile Ausstattung aus Variante 1 bzw. 2 wird in der Endvariante neu angeordnet. Sie dienen dabei weiter als Sitzangebot und Begrünung entlang der Fußgängerzone. Der Schulhof wird angelehnt an den Entwurf des Büros „plan zwei“ zur Zentgrafenstraße hin geöffnet, und eine große Sitzstufenanlage bietet einen großen Aufenthaltsbereich.

Kleinere, mehrstämmige Gehölzpflanzungen lockern das massive Bauwerk auf. Der Beuys-Baum auf der westlichen Seite bleibt erhalten und bekommt eine neue Einfassung in Form einer Grünfläche, eingefasst mit einer durchgängigen Betonsitzkante.

Die Bushaltestelle Harleshäuserstraße wird Richtung Norden versetzt, um einen neuen Aufenthaltsbereich zu gewinnen. Hier werden eine Bank und eine Mauer platziert, die den Schwung des Gehwegs aufnehmen. Große Veränderungen finden im südlichen Teil der Teichstraße statt. Die Bündelung der

Haltestellen beider Fahrtrichtungen verdichtet den Raum an dieser Stelle. Durch vereinzelte Absenkungen der Bahnsteige, insbesondere im oberen Bereich, wird die Zufahrt zu den Grundstücken mit den Hausnummern 41 (Alle Sinne Beauty) bis 31 (Post) ermöglicht. Der stadteinwärts fahrende Verkehr, der aus der Brunnenstraße kommt und nicht zu den genannten Grundstücken hinter der neuen Haltestelle möchte, wird über die Gleise aus dem Ortskern herausgeführt. Vor dem Brillengeschäft (Nice Price Brillen) sind im Gehweg Unterflurcontainer für Abfall eingelassen. Die Haltestelle

Kirchditmold³ Schnitt A-A'
o.M.

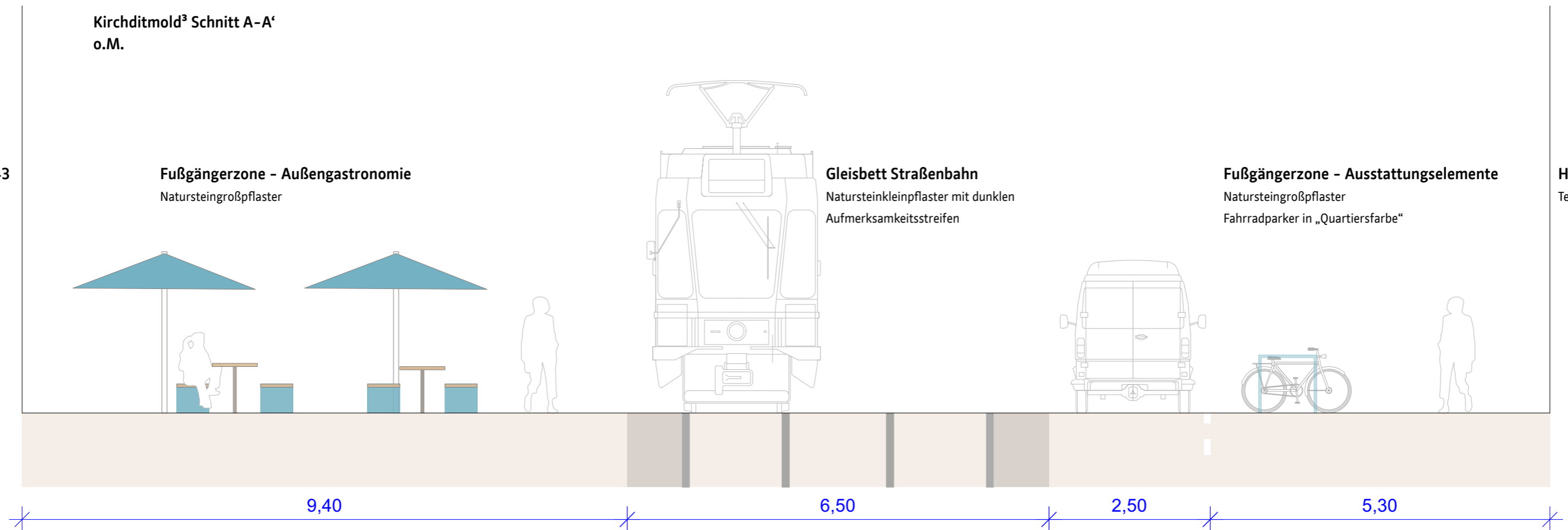
Haus Nr. 43
Teichstraße

Fußgängerzone - Außengastronomie
Natursteingroßpflaster

Gleisbett Straßenbahn
Natursteinkleinpflaster mit dunklen
Aufmerksamkeitsstreifen

Fußgängerzone - Ausstattungselemente
Natursteingroßpflaster
Fahrradparker in „Quartiersfarbe“

Haus Nr. 24
Teichstraße



Kirchditmold³ Schnitt B-B' Zentgrafenstraße
o.M.

Haus Nr. 107
Zentgrafenstraßen

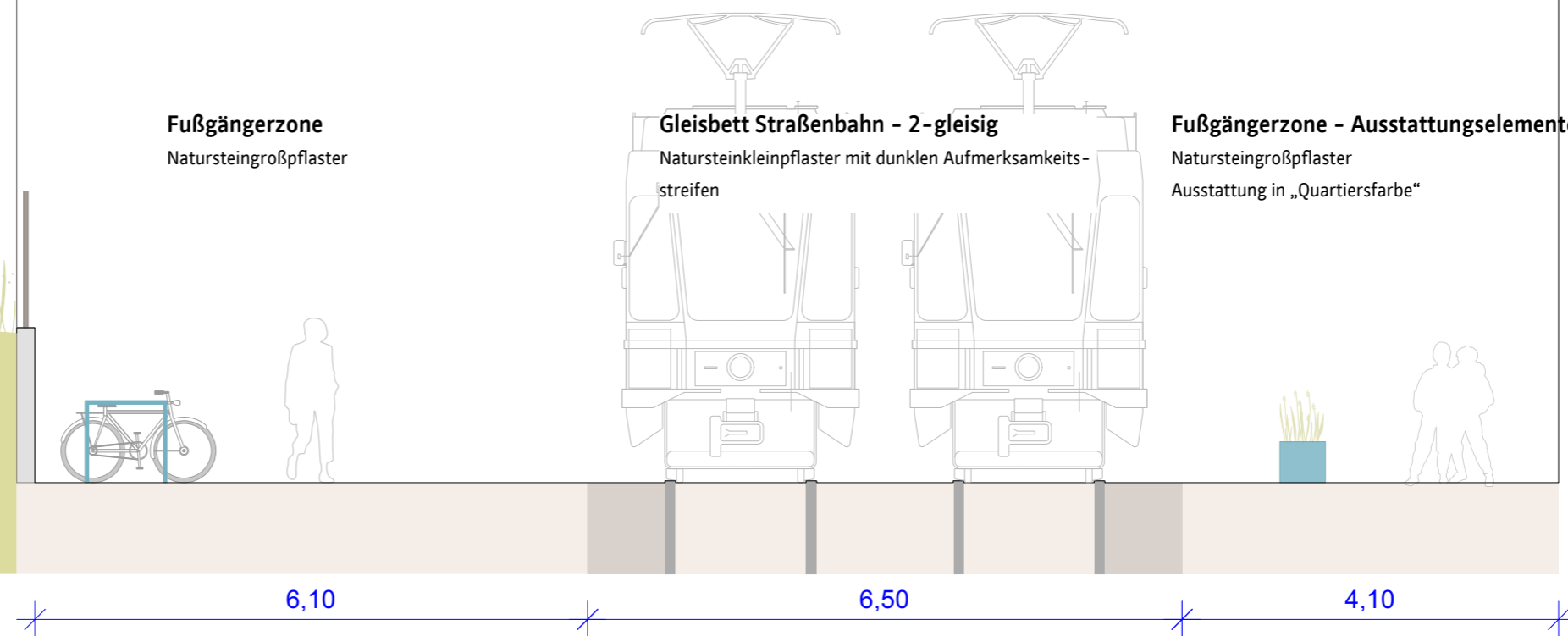
Fußgängerzone
Natursteingroßpflaster

Gleisbett Straßenbahn - 2-gleisig
Natursteinkleinpflaster mit dunklen Aufmerksamkeits-
streifen

Fußgängerzone - Ausstattungselemente
Natursteingroßpflaster
Ausstattung in „Quartiersfarbe“

Haus Nr. 134
Zentgrafenstraße

bietet neben überdachten Haltestellenhäuschen auch eine überdachte Abstellmöglichkeit für Fahrräder. Im oberen Bereich der bereits vorhandenen Haltestelle wurde die versiegelte Fläche von einer begrünten Fläche mit drei Gehölzneupflanzungen unterbrochen. Gegenüber befindet sich ein Stellplatz für ein Carsharing-Angebot.



Kosten

Die Aufstellung der Kosten erfolgte für jede Variante einzeln und hinsichtlich der für diese Variante erforderlichen Arbeiten vollumfänglich. Eine aufbauende Gestaltung ist in den Kosten nicht berücksichtigt.

Für die Kostenerstellung konnte kein Bodengutachten berücksichtigt werden, da dies nicht vorliegt. Bei der Kalkulation für den Umbau der Gleisanlagen liegt die Annahme zugrunde, dass die Materiallieferung der Gleise und Oberleitungsanlagen sowie die Entsorgung der Bestandsgleise separat über den Auftraggeber erfolgt.

Kostenschätzung (alle Angaben brutto):

Variante 1:

Herstellungskosten: 221.760 €

Folgekosten für 5 Jahre Pflege: 5.620 €

Variante 2:

Herstellungskosten: 292.630 €

Folgekosten für 5 Jahre Pflege: 7.230 €

Variante 3:

Herstellungskosten: 4.280.200 €

Folgekosten für 5 Jahre Pflege: 39.480 €

Vor- und Nachteile Gegenüberstellung Bestand

Die Gestaltungsvarianten stellen Veränderungen gegenüber dem Bestand dar, wobei die Verbesserung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger sowie der Radfahrer im Vordergrund stand. Es ergeben sich jedoch Einschränkungen, insbesondere für den MIV.

Variante 1:

Es entsteht mehr Raum für Fußgänger vor allem im Bereich der Friedrich-List-Schule. Der Trinkbrunnen bietet eine Erfrischungsmöglichkeit bei Hitzeperioden.

Im Gegenzug werden die Stellplätze an der Zentgrafenstraße verringert. Ebenso entfallen Stellplätze in der Teichstraße zugunsten einer Ladezone.

Variante 2:

Es entsteht deutlich mehr Raum für Fußgänger auf beiden Seiten der Zentgrafenstraße. Dieser wird mit Sitzmöglichkeit und mobilem Grün attraktiv gestaltet. Zudem entstehen mehr Fahrradabstellplätze sowie eine gesonderte Fahrradspur in der Teichstraße.

Die Stellplätze in der Zentgrafenstraße werden weiter reduziert und der Verkehr durch die optische Straßenverengung beruhigt.

Variante 3:

Die einheitlich und barrierearm gestaltete Fußgängerzone hebt sich deutlich von den umgebenden Straßenräumen ab und widmet sich fokussiert dem nachbarschaftlichen Miteinander und Aufenthalt. Es entsteht Raum für Sitzen, Spielen, Grün und Fahrradstellplätze. Aber auch die Möglichkeit für Markt oder Stadtteilstände wird durch die Verlegung der Haltestelle nach Süden und die daraus resultierende stufenlose Platzgestaltung verbessert. Zahlreiche neue Bäume verbessern das örtliche Klima und die Atmosphäre des Freiraums. Dadurch werden auch die ansässigen Geschäfte und Gastronomien in einem attraktiven Umfeld präsentiert. Das

neue individuelle Mobiliar schafft Wiedererkennbarkeit und stützt dadurch die Identität des Stadtteils. Das modulare System ist wiederum anpassbar und dadurch für künftige Veränderungen des Ortskerns gut geeignet. Einzelne fest installierte Objekte, wie die Pflanzinsel mit Sitzkante, schaffen einen starken räumlichen Rahmen hierfür. Die Sperrung des Ortskerns für den MIV bedeutet eine Intensivierung des Verkehrs auf den Umgehungsstraßen. Die Verträglichkeit dessen sowie der entfallenden Stellplätze wurde jedoch im Mobilitätskonzept geprüft und bestätigt.

Matrix - Gegenüberstellung Varianten

Übersicht Schrittweise Entwicklung

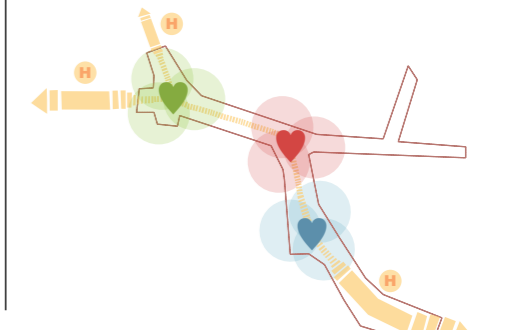
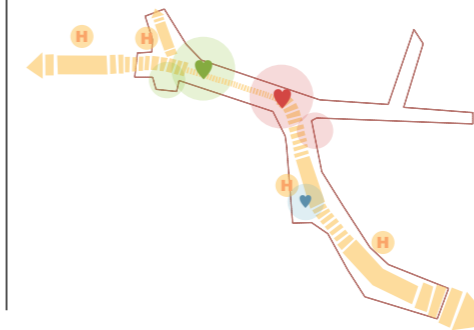
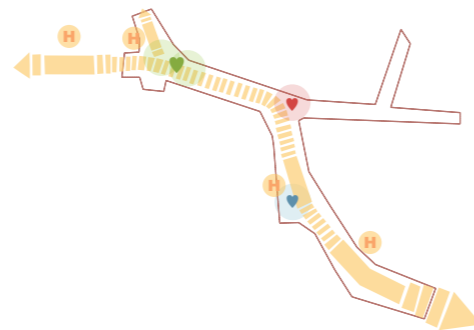
	1. Auftakt	2. Auftakt	Endstufe - Kirchditmold ³
Umfang Eingriff	Bodenmarkierungen, Beschilderung, zusätzliche Ausstattung (aufgeschraubt)	Bodenmarkierungen, Beschilderung, zusätzliche Ausstattung (aufgeschraubt)	Umbau Zentgrafenstr. Ost, Umbau gesamte Fußgängerzone Verlegung Haltestellen, Öffnung Schulhof
Besondere Orte	Auftakt zentraler Platz durch Installation Trinkbrunnen	Umwandlung Stellplätze zu Aufenthaltsflächen	Sitzstufen F-List-Schule, Platzcharakter vor Backhaus
MIV	Stellplätze bei F-List-Schule entfallen, Verkehrsbuchten mittels Markierungen und Mobiliar entschleunigen Verkehr	kein Durchgangsverkehr Teichstraße Nord, Zentgrafenstr.: Einbahnstraße, Neuordnung Stellplätze, Wegfall vor Bücherei	Fußgängerzone entlang Gleisen, stark entschleunigt, für Lieferverkehr zugänglich
Straßenbahn	keine Veränderung	keine Veränderung	zweispuriger Ausbau + Haltestelle
Fahrrad	Neue Fahrradständer	Zweispuriger Fahrradweg Teichstraße Nord zu Zentgrafenstr.	Fußgängerzone für Fahrräder untergeordnet passierbar
Vegetation	Mobiles Grün in Pflanzkübeln	Zusätzliches mobiles Grün in Pflanzkübeln	+18 neue Bäume (darunter kleine und große Gehölze), Pflanzinsel
Aufenthalt	Bänke + Podeste (aufgeschraubt), Spielangebot, Trinkbrunnen	Zusätzliche Bänke (aufgeschraubt) Grüne Insel Gelenkplatz	Stufenanlage - Schule, Platz Harleshäuserstr., Stufen vor Kita

Abbildungen v.l.n.r.

Abbildung 041 (RB+P 2023): Leitidee Szenario 1 Definieren der Platzzentren durch erste Maßnahmen.

Abbildung 042 (RB+P 2023): Leitidee Szenario 2 - Ausbau der definierten Platzzentren durch weitere Maßnahmen.

Abbildung 043 (RB+P 2023): Leitidee Kirchditmold³ - Ausbildung von Platzzentren in Szenario 3



Fazit

Die Neugestaltung des Ortskerns Kirchditmolds im Rahmen des Gutachterverfahrens bringt sowohl große Herausforderungen als auch beachtliche Möglichkeiten mit sich. Es gilt den Stadtteil mit seiner lang zurückreichenden Geschichte für die Zukunft zu wappnen. Während die Straßenbahn die Stadt Kassel mit dem Habichtswald verbindet, zerschneiden die Gleise das Planungsgebiet und erschweren es den Straßenraum mit teilweise starkem Gefälle zu nutzen. Zusätzlich sorgen motorisierter Individualverkehr, Busse und andere für Unruhe.

In Anlehnung an das Mobilitätskonzept konnten drei Entwicklungsstadien für den Raum erarbeitet werden. Das Vorgehen, die Veränderung schrittweise zu bewirken ermöglicht es auf die Bedürfnisse des Stadtteils und seiner Bürgerschaft zu reagieren und sich künftigen Entwicklungen anzupassen. Die drei Varianten stellen eine schrittweise Stärkung des Freiraums und seiner Widmung für Fußgänger und Aufenthaltsqualität dar. Die damit einhergehende Verdrängung des MIV entspricht den heutigen Visionen für unsere Städte als lebensfreundliches Umfeld, sowohl im sozialen als auch klimaangepassten Sinne. In diesem Kontext ist auch der Erhalt bzw. die Erneuerung der Straßenbahnquerung zu befürworten. Der ÖPNV ist ein wesentlicher Baustein für die Verringerung des MIV.

Die Schaffung neuer Baumstandorte und die Verwendung von langlebigem Naturstein sind Investitionen in ein zukunftsfähiges Kirchditmold. Sowohl Pflaster als auch die modularen Ausstattungselemente können auf Veränderungen reagieren, so beispielsweise den Wechsel der ansässigen Geschäfte. Kultur- und Gastronomieangebote könnten gut integriert und mit eigenem Aufenthalt oder freier Fläche versehen werden. Die vorgeschlagenen drei Platzsituationen entlang des verkehrsberuhigten Ortskerns

sind Auftakt in die Stadtteilmitte, schaffen Treffpunkte und geben dem Raum gliedernde Schwerpunkte. Das Konzept zeigt drei Stufen, die sich dem Ziel des lebenswerten und zukunftsfähigen Ortskerns Schritt für Schritt nähern.

Abbildung 044 rechts (RB+P 2023): Blick Richtung Teichstraße und Zentgrafestraße in Kassel und zeigt das Szenario 3

