

Bericht

Mobilitätskonzept Ortskern Kirchditmold

Mobilitätskonzept mit Erprobungsphase

„Lebendiges Kirchditmold – gemeinsam nachhaltig unterwegs“



Juli 2023

LK Argus Kassel GmbH

Stadt Kassel

Mobilitätskonzept Ortskern Kirchditmold

Mobilitätskonzept mit Erprobungsphase

Bericht Juli 2023

Auftraggeber

Magistrat der Stadt Kassel

Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz

Untere Königsstraße 46

34117 Kassel

Auftragnehmer

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@lk-argus.de

www.lk-argus-kassel.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Michael Volpert

Moritz Gottschling, B. Sc.

In Zusammenarbeit mit

Studio Raamwerk GmbH

Julienstraße 2

D-34121 Kassel

Tel. 0173.3611224

mail@raamwerk.de

www.raamwerk.de

Bearbeitung

Samson Kirschning, M. Sc.

Thomas Schmelzer, M. Sc.

Lena Hellmann, M. Sc.

Sabine von der Tann, M. Sc.

Kassel, 21. Juli 2023

Inhalt

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Ausgangslage | 1 |
| 1.1 | Einordnung, Anlass und Ziel der Planung | 1 |
| 1.2 | Untersuchungsgebiet | 2 |
| 1.3 | Vorgehensweise, Abstimmung und Beteiligung | 3 |
| 1.4 | Aussagen aus der Ortskernstudie Kassel Kirchditmold | 4 |
| 1.5 | Beteiligung am Aktionstag | 6 |
| 2 | Bestandsanalyse | 7 |
| 2.1 | Fußverkehr und öffentlicher Raum | 7 |
| 2.2 | Radverkehr | 14 |
| 2.3 | Öffentlicher Personennahverkehr | 17 |
| 2.4 | Fließender Kfz-Verkehr | 21 |
| 2.5 | Ruhender Kfz-Verkehr und Belieferung | 24 |
| 2.6 | Verkehrssicherheit | 29 |
| 2.7 | Zusammenfassung: Stärken, Schwächen, Chancen | 31 |
| 3 | Leitsätze und Anforderungen | 32 |
| 4 | Erprobungsphase | 34 |
| 4.1 | Das Freiluft-Experiment | 34 |
| 4.2 | Umfrage zum Freiluft-Experiment | 38 |
| 4.3 | Beteiligungsveranstaltung Planungszelle | 44 |
| 4.4 | Verkehrliche Auswertung des Freiluft-Experiments | 45 |
| 5 | Maßnahmen | 56 |
| 5.1 | Sofortmaßnahmen | 57 |
| 5.2 | Langfristige Grundmaßnahmen | 65 |
| 5.3 | Langfristige Variantenplanung | 71 |
| 6 | Anhang | 80 |

Stadt Kassel

**Mobilitätskonzept
Ortskern Kirchditmold**

Juli 2023

| | | |
|-----|--|----|
| 6.1 | Andere Varianten | 80 |
| 6.2 | Beteiligung am Aktionstag 17.09.2022 | 87 |
| 6.3 | Online-Umfrage zum Freiluft-Experiment | 90 |
| 6.4 | Beteiligungsveranstaltung Planungszelle 11.05.2023 | 93 |
| 6.5 | Verzeichnisse | 95 |
| 6.6 | Kartenband | 99 |

1 Ausgangslage

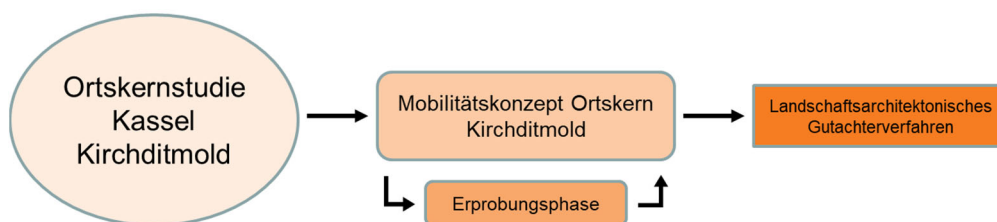
1.1 Einordnung, Anlass und Ziel der Planung

Die Aufstellung eines Mobilitätskonzeptes für den Ortskern von Kirchditmold ist eine Schlüsselmaßnahme der am 19.09.2022 von der Kasseler Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Ortskernstudie Kassel Kirchditmold¹. Normative Grundlage für die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts sind weiterhin die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans Stadt Kassel 2030², die Ziele der Ortskernstudie Kassel Kirchditmold und die Empfehlungen aus der Klimaschutzstrategie 2030 der Stadt Kassel³. Der Ortsbeirat Kirchditmold fasste in den vergangenen Jahren mehrere Beschlüsse für eine Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Ortskern. Allgemein lässt sich von erstarkten gesellschaftlichen Anforderungen an nachhaltige Mobilität und die Rolle von Ortszentren für die Nahversorgung und das soziale Leben sprechen.

Das Mobilitätskonzept baut auf der Ortskernstudie als städtebaulichem Rahmenplan auf. Aus dem Mobilitätskonzept wurde eine temporär umsetzbare Verkehrsführung erprobt, woraus fachliche Rückschlüsse gezogen wurden. Aufbauend auf das fertiggestellte Mobilitätskonzept soll dann ein landschaftsarchitektonisches Gutachterverfahren die Gestaltung des zentralen Ortskerns weiter konkretisieren (Abbildung 1). Das Mobilitätskonzept, die Erprobungsphase und das landschaftsarchitektonische Gutachterverfahren werden durch das Programm „Zukunft Innenstadt“ des Landes Hessen gefördert.

Mit der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes hat die Stadt Kassel das Verkehrsplanungsbüro LK Argus Kassel beauftragt. In Zusammenarbeit mit der Studio Raamwerk GmbH wurde die Erprobungsphase durchgeführt.

- **Abbildung 1:** Einordnung von Mobilitätskonzept und Erprobungsphase in den städtebaulichen Planungsprozess für den Kirchditmolder Ortskern



¹ Stadt Kassel / plan zwei Stadtplanung und Architektur (2022): Lebendiges Kirchditmold. Ortskernstudie Kassel Kirchditmold. Hannover.

² Stadt Kassel / Planersocietät / Gertz Gutsche Rümenapp (2015): Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030. Dortmund.

³ Klimaschutzrat der Stadt Kassel (2022): Empfehlung des Klimaschutzrates der Stadt Kassel für eine Klimaschutzstrategie 2030. Kassel.

Stadt Kassel

Mobilitätskonzept
Ortskern Kirchditmold

Juli 2023

Dem Mobilitätskonzept liegen gemäß Leistungsbeschreibung die folgenden Ziele für den Ortskern von Kirchditmold zugrunde:

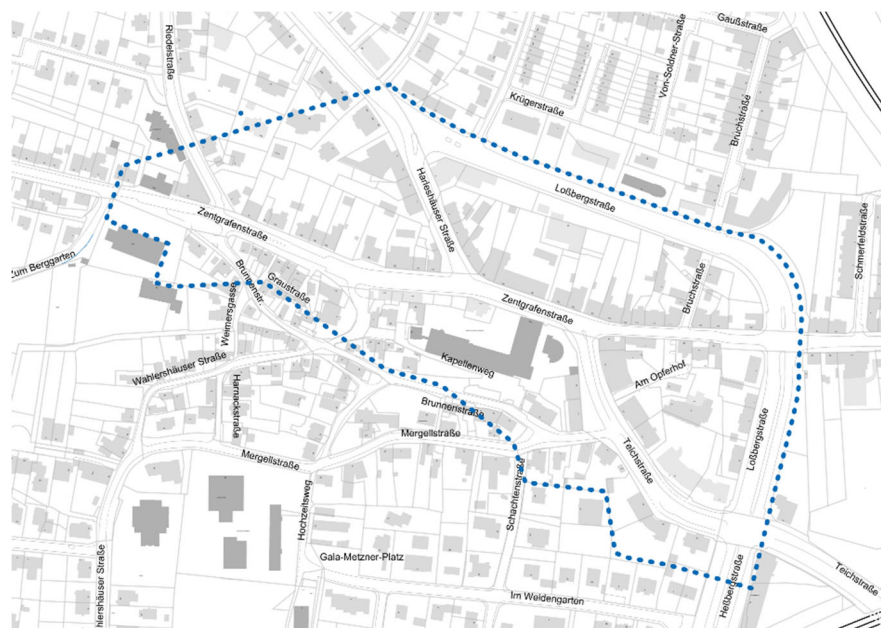
- Aufwertung und Attraktivitätssteigerung des Fuß- und Radverkehrs
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Stärkung des Einzelhandels, Hervorheben der Qualitäten eines lebendigen Ortskerns gegenüber autogerechten peripheren Lagen und Online-Handel

1.2 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet für das Mobilitätskonzept Ortskern Kirchditmold umfasst die Loßbergstraße, die Zentgrafenstraße zwischen Kirche Kirchditmold und Loßbergstraße, die Teichstraße zwischen Zentgrafenstraße und Loßbergstraße sowie die Brunnenstraße bis zur Mergellstraße. Es ist damit etwas kleiner gefasst als das Untersuchungsgebiet der Ortskernstudie und umfasst in etwa die denkmalgeschützte „Gesamtanlage Dorfkern Kirchditmold“ (Anhang).

Das Untersuchungsgebiet ist geprägt von einer überwiegend geschlossenen Bebauung mit einer gemischten Nutzung aus Einzelhandel, Gastronomie, weiteren Dienstleistungsbetrieben und Arztpraxen im Erdgeschoss sowie Wohnungen in den darüber liegenden Geschossen. An der Zentgrafenstraße befindet sich die Friedrich-List-Schule (Oberschule). Die Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel wird durch die Straßenbahn- und Bushaltestelle Teichstraße sowie die Straßenbahnhaltestelle Kirche Kirchditmold und die Bushaltestelle Harleshäuser Straße gesichert. Das übergeordnete Straßennetz wird über die Loßbergstraße angebunden.

- **Karte 1:** Untersuchungsgebiet Mobilitätskonzept Ortskern Kirchditmold



1.3 Vorgehensweise, Abstimmung und Beteiligung

Mit der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes wurde im Sommer 2022 begonnen. Zuerst erfolgten eine Sichtung vorhandener Unterlagen und eine verkehrliche Bestandsanalyse (Kapitel 2). Erste Analyseergebnisse und Leitsätze (Kapitel 3) wurden am 12. Juli 2022 im Ortsbeirat Kirchditmold vorgestellt. Am 17. September 2022 wurde im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche für einen Samstagnachmittag der zentrale Ortskern für den Kfz-Verkehr gesperrt und ein Straßenfest gefeiert. Hier waren Stadt Kassel, LK Argus und Raamwerk vor Ort und konnten erste Hinweise zum Mobilitätskonzept sammeln (Kapitel 1.5).

Im Herbst 2022 wurde aufbauend auf die Analyse, die Beteiligung und die Leitsätze ein erster Maßnahmenentwurf für das Mobilitätskonzept erarbeitet und in zahlreichen Abstimmungsterminen mit den Fachämtern und der KVG diskutiert. Hauptgegenstand war dabei die komplexe Gestaltung des zentralen Ortskerns, für die nun verschiedene Varianten vorliegen (Kapitel 5.3). Parallel wurden Überlegungen angestellt, welche Verkehrsführung im zentralen Ortskern in der Erprobungsphase umgesetzt werden soll und kann (Kapitel 4). Erste Varianten und die Verkehrsführung für die Erprobungsphase wurden am 13. Dezember 2022 im Ortsbeirat Kirchditmold vorgestellt. Ergänzend wurden weitere Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes für den Ortskern entwickelt (Kapitel 5.2).

Die Erprobungsphase wurde ab Januar 2023 intensiv vorbereitet. Der Zeitraum der Erprobung einer Variante wurde auf Samstag, 22. April 2023 bis einschließlich Sonntag, 21. Mai 2023 festgelegt. Ihre Auswertung folgte im Mai/Juni 2023 und diente der Finalisierung des Mobilitätskonzeptes (Kapitel 4).

Da die mit einem Umbau des Straßenraums verbundenen Varianten und Maßnahmen nicht kurzfristig umsetzbar sind, wurden im Nachgang des Freiluft-Experiments Sofortmaßnahmen entwickelt, die vorbehaltlich eines Ortsbeiratsbeschlusses zeitnah umgesetzt werden können und bereits eine spürbare Verbesserung im Sinne der Leitsätze und der Beteiligung bringen (Kapitel 5.1). Die langfristigen Maßnahmen teilen sich dann auf in allgemein empfohlene Grundmaßnahmen (Kapitel 5.2) und eine Variantenplanung für den zentralen Ortskern (Kapitel 5.3). Die Varianten des Mobilitätskonzeptes sind eine Vorplanung für das landschaftsarchitektonische Gutachterverfahren, welches sich ab Sommer 2023 anschließt und detaillierte Vorentwürfe für die Gestaltung des Ortskerns hervorbringen soll. Die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes wurden mit den betroffenen Fachämtern und Trägern öffentlicher Belange abgestimmt und am 20. Juni 2023 im Ortsbeirat von Kirchditmold präsentiert.

1.4 Aussagen aus der Ortskernstudie Kassel Kirchditmold

Die Ortskernstudie Kassel Kirchditmold⁴ als städtebaulicher Rahmenplan umfasst eine Bestandsanalyse, Ziele sowie Maßnahmen. Die Aussagen aus der Konzeptstudie stellen eine hilfreiche Basis dar – im Folgenden werden die für das Mobilitätskonzept relevanten Ziele und Maßnahmen aufgeführt.

Relevante Ziele:

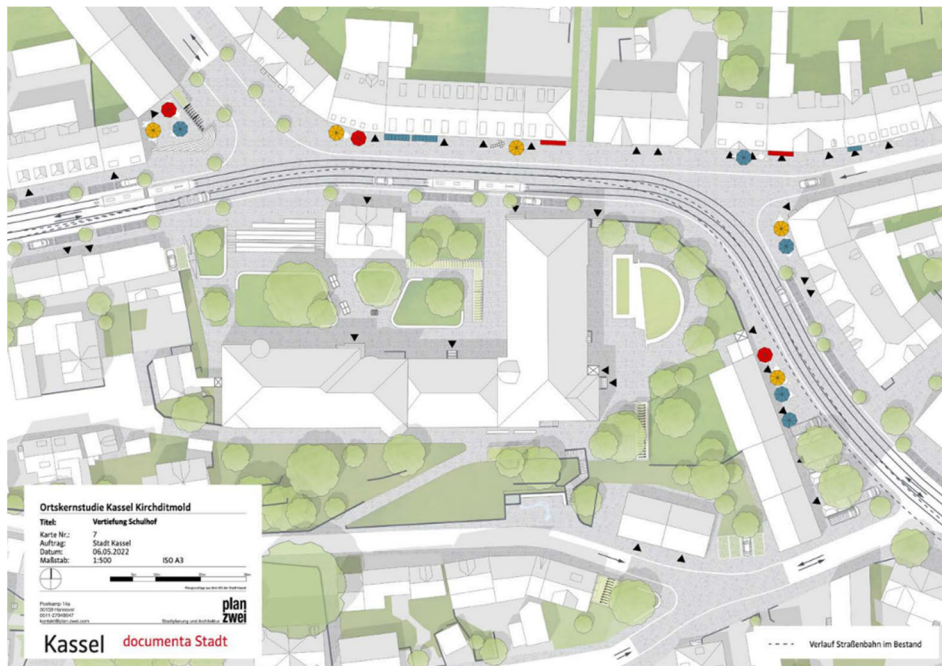
- Funktionsvielfalt und Versorgungssicherheit schaffen
- Aufwertung des öffentlichen Raums unterstützen
- Stadtverträgliche Mobilität umsetzen
- Sozialen Zusammenhalt stärken

Relevante Maßnahmen im Untersuchungsgebiet des Mobilitätskonzeptes:

- M 1 Mobilitätskonzept
- M 2 Erprobungsphase
- M 3 Landschaftsarchitektonisches Gutachterverfahren
- M 4, M 5, M 6 Öffnung und Multicodierung Schulhof
- M 7, M 8 Radabstellmöglichkeiten Schulgelände und öffentlicher Raum
- M 55 Straßenraum Kirche: Neuordnung des Straßenraums zugunsten der Sicherheit von Radfahrenden, Zufußgehenden und Kindern
- M 56 Gestaltung Bereich Kapellenweg, M 57 Brunnenstraße, M 58 Graustraße, M 59 Wahlershäuser Straße: Verkehrsberuhigung, Aufwertung und barrierefreie Umgestaltung Straßenräume
- M 60 Anlage von Straßenbäumen mit Baumrigolen
- M 61 Umbau Zentgrafenstraße, M 62 Umbau Loßbergstraße: auch außerhalb des zentralen Versorgungsbereichs Ergänzung Versickerungsflächen, Baumpflanzungen, Aufenthaltsbereiche, Fuß- und Radverkehrsflächen
- M 71 Mobilitätsknotenpunkt: Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr und Integration neuer Mobilitätsangebote (Sharing, E-Mobilität, Ridesharing/-pooling) an der Haltestelle Teichstraße

⁴ Stadt Kassel / plan zwei Stadtplanung und Architektur (2022): Lebendiges Kirchditmold. Ortskernstudie Kassel Kirchditmold. Hannover.

- **Abbildung 2:** Plan „Vertiefung Schulhof“ aus der Ortskernstudie Kassel Kirchditmold (Quelle: Stadt Kassel / plan zwei Stadtplanung und Architektur (2022): Lebendiges Kirchditmold. Ortskernstudie Kassel Kirchditmold. Hannover. S. 74)



1.5 Beteiligung am Aktionstag

Im Folgenden werden die wesentlichen Themen der Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger am Beteiligungsstand während des Aktionstages im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche, Samstag, 17. September 2022, 14-18 Uhr zusammenfassend wiedergegeben. Die vollständige Auflistung aller Anmerkungen ist im Anhang 6.2 enthalten.

- Autofreier Ortskern bzw. Fußgängerzone
 - Verkehrsberuhigung, kein Durchgangsverkehr
 - Radverkehrsführung im Ortskern verbessern
 - Bessere Überquerbarkeit und Barrierefreiheit
 - Stadtplatz mit Aufenthaltsqualität und Begrünung, Spielplatz und Café
 - Haltestelle Teichstraße in südlicher Teichstraße
 - Fahrradparkplätze ausbauen
 - Straßenbahn ausbauen
 - Parken der Friedrich-List-Schüler:innen berücksichtigen und ordnen
 - Fuß- und Radverkehr in Mergellstraße sichern, ruhenden Kfz-Verkehr ordnen
 - Radverkehrsführung an Loßbergstraße und an den Ampelkreuzungen verbessern
- **Abbildung 3:** Beteiligungsstand am Aktionstag 17. September 2022



2 Bestandsanalyse

Um eine umfassende Kenntnis des Gebiets zu erlangen, wurde eine Bestandsanalyse für die verschiedenen Verkehrsarten durchgeführt. Diese wird in Kapitel 2.7 in Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken zusammengefasst.

Stadt Kassel

2.1 Fußverkehr und öffentlicher Raum

Mobilitätskonzept

Ortskern Kirchditmold

Juli 2023

Der Ortskern von Kirchditmold ist zentraler Anlaufpunkt für den Stadtteil, Fußverkehr ist aus allen Richtungen bedeutsam. Hier finden sich lokale Ziele der Nahversorgung (Einzelhandel, Gastronomie, Arztpraxen). Der Ortskern ist zudem sozialräumliches Zentrum und Treffpunkt. An den Haltestellen Teichstraße, Kirche Kirchditmold und Harleshäuser Straße findet Zu- und Abgang statt. Wichtiges überörtliches Ziel ist die Friedrich-List-Schule mit den Fußverkehrsbeziehungen zur Haltestelle Teichstraße und zum Bahnhof Kirchditmold.

Der öffentliche Raum im zentralen Ortskern wird seiner Funktion für den Fußverkehr und den Aufenthalt im Sinne eines sozialräumlichen Zentrums für den Stadtteil bisher nicht gerecht. Hierfür beanspruchen und zerschneiden die Bahnkörper, die Fahrbahnen mit dem fließenden Kfz-Verkehr und die Parkstreifen in der Zentgrafenstraße und der Teichstraße den Straßenraum zu stark (Abbildung 4). Dies wirkt sich auf die Aufenthaltsqualität, die Begrünung, die Fußverkehrsqualität und die Barrierefreiheit negativ aus.

- **Abbildung 4:** Straßenräumliche Dominanz von Bahnkörper, Fahrbahnen und Parkstreifen in der nördlichen Teichstraße (oben links), an der Einmündung Zentgrafenstraße/Teichstraße (oben rechts), in der Zentgrafenstraße westlich Teichstraße (unten links) und in der Zentgrafenstraße westlich Harleshäuser Straße (unten rechts). Fußverkehr und Aufenthalt sind nur als Randerscheinung vorgesehen



Längsverkehr und Aufenthalt

Für den Längsverkehr zu Fuß und den Aufenthalt stehen im Kirchditmolder Ortskern vor allem die Seitenräume zur Verfügung. Für die Begegnung von zwei Zufußgehenden oder Rollstuhlfahrenden auf dem Gehweg bei angrenzender Bebauung und Fahrbahn bzw. Parkständen sind mind. 2,50 m Breite erforderlich. Für das Verweilen, Kinderspiel und Wirtschaftsgärten sind Breitenaufschläge von mind. 1,00 – 2,00 m nötig.⁵ Menschen mit Sehbehinderung können sich an der Häuserkante der geschlossenen Bebauung orientieren.

Die nötigen Breiten werden in der Teichstraße südlich Am Opferhof und in der Harleshäuser Straße bis auf kurze Engstellen, in der Zentgrafenstraße an der Haltestelle Kirche Kirchditmold und an der Loßbergstraße erfüllt (Abbildung 5).

- **Abbildung 5:** Ausreichend breite Seitenräume in der südlichen Teichstraße (links) und im umgebauten Bereich der Haltestelle Kirche Kirchditmold (rechts)



In der nördlichen Teichstraße sowie auf der Nordseite der Zentgrafenstraße zwischen Teichstraße und Wahlershäuser Straße sind die Gehwege zwar 2,50 m breit, es fehlen hier aber erforderliche Flächen für den Aufenthalt. Dennoch sind Wirtschaftsgärten vorhanden, die die barrierefreie Nutzbarkeit des Gehwegs einschränken. Bergab an der Haltestelle Teichstraße kommt es wegen eines benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwegs sowie groß dimensionierter Fahrgastunterstände zu Konflikten von Fußverkehr und Aufenthalt mit dem Radverkehr (Abbildung 6). Dieser Punkt konnte in der Bearbeitung durch die Entfernung eines Fahrgastunterstandes kurzfristig angegangen werden. Grundsätzlich wird die stadteinwärtige Haltestelle in der nördlichen Teichstraße als stark raumgreifend angesehen.

⁵ Maße siehe FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): RASt Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Köln. S. 81f.

- **Abbildung 6:** Konflikte im Seitenraum an der Zentgrafenstraße Nordseite Einmündung Teichstraße (links) und an der Haltestelle Teichstraße Westseite (rechts)



Der Seitenraum in der Zentgrafenstraße direkt vor der Friedrich-List-Schule wird durch Gehwegparken auf 1,00 – 1,50 m unzulässig⁶ verengt. In der Zentgrafenstraße östlich der Teichstraße und in der Bruchstraße sowie in der Zentgrafenstraße vor den Hausnummern 119 und 121 sind die Gehwege lediglich ca. 1,50 m, stellenweise nur 1,00 m breit angelegt und damit deutlich zu schmal (Abbildung 7). Gemäß Ortskernstudie soll der Schulhof der Friedrich-List-Schule über eine Freitreppe zur Zentgrafenstraße geöffnet werden.

- **Abbildung 7:** Zu schmale Gehwege an der Zentgrafenstraße vor der Friedrich-List-Schule (links) und an der Zentgrafenstraße zwischen Teichstr. und Bruchstr. (rechts)



Einige Wohnwege sind als Mischverkehrsflächen gestaltet, so Am Opferhof, Brunnenstraße, Wahlershäuser Straße und Graustraße.

⁶ Nr. II zu Anl. 2 Idf. Nr. 74 und Nr. I zu Z 315 VwV-StVO

Überquerbarkeit

In der Zentgrafenstraße und der Teichstraße liegt aufgrund der geschlossenen Bebauung und des Geschäftsbesatzes allgemein ein besonderer Querungsbedarf linienhaft vor. Darüber hinaus besteht an allen Einmündungen ein besonderer punktueller Querungsbedarf über die Fahrbahn.⁷ Eine sichere, barrierefreie und leichte Überquerbarkeit von Fahrbahnen erfordert gute Sichtverhältnisse, möglichst kompakte Fahrbahnen bzw. Überquerungsdistanzen (z. B. bei ÖPNV im Gegenverkehr 6,50 m) sowie eine möglichst geringe Geschwindigkeit und Frequenz des Fahrzeugverkehrs.

Die Teichstraße und Zentgrafenstraße im zentralen Ortskern sowie die Harleshäuser Straße und Loßbergstraße am Rande des Ortskerns sind aufgrund ihrer **straßenräumlichen Anlage** mit Bahnkörper, aufgeweiteten Fahrbahnen und Parkstreifen **grundsätzlich schlecht überquerbar** und stellen das größte Hindernis für den Fußverkehr im Ortskern dar (Abbildung 4). Bodenindikatoren und differenzierte Bordhöhen zur Auffindbarkeit und barrierefreien Nutzung der Querungsstellen sind bisher nur an den Lichtsignalanlagen (LSA) und am Fußgängerüberweg (FGÜ, umgangssprachlich Zebrastreifen) vorhanden.

In der **Teichstraße** sind neben dem Bahnkörper, den auch die Busse benutzen, eine separate Fahrbahn für den Kfz- und Radverkehr sowie Parkstreifen vorhanden. In der nördlichen Teichstraße muss so eine Distanz von ca. 12,50 m überquert werden. Hier fehlen Querungshilfen für die Fußverkehrsbeziehung Brunnenstraße – stadteinwärtige Haltestelle Teichstraße – Opferhof auch aufgrund des Hochbords der Haltestelle. Die stadteinwärtige Haltestelle in der nördlichen Teichstraße wird wegen der beiden Fahrgastunterstände, des Hochbords, der separaten Fahrbahn und des Parkstreifens neben dem Gleiskörper und der haltenden Busse und Straßenbahnen als große Barriere im Stadtraum wahrgenommen. In der südlichen Teichstraße liegt die stadtauswärtige Haltestelle Teichstraße in Insellage (Abbildung 8).

- **Abbildung 8:** Nördliche Teichstraße (links) und südliche Teichstraße (rechts)



⁷ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): EFA Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln. S. 14.

In der **Zentgrafenstraße** östlich der Teichstraße ist nur ein Gleis angelegt, sodass beidseitig Ausweichstreifen für Busse, Kfz und Radfahrende vorgehalten werden zuzüglich Parkstreifen. Hier sind Distanzen von 10,00 – 12,50 m zu überqueren. Auf Höhe des Eingangs zum Schulhof ist eine bedarfsgesteuerte LSA mit Bodenindikatoren und differenzierter Bordhöhe vorhanden (Abbildung 9).

- **Abbildung 9:** Zentgrafenstraße westlich Harleshäuser Straße (links) und LSA Höhe Friedrich-List-Schule (rechts)



Die **zentrale Einmündung Zentgrafenstraße/Teichstraße** ist in allen Fußverkehrsbeziehungen schlecht überquerbar. Über die Teichstraße muss der Bahnkörper (ca. 10,50 m) und die separate Fahrbahn (ca. 6,50 m) überquert werden, die Mittelinsel weist mit ca. 1,80 m eine zu geringe Tiefe auf (Abbildung 10). In die Teichstraße ist aufgrund der Kurve und Topografie die Sicht von der südöstlichen Knotenpunkt-Ecke durch ruhenden Kfz-Verkehr verstellt. Der Querung über die östliche Zentgrafenstraße (ca. 8,00 m Breite) soll eine Seitenraumvorstreckung auf der Nordseite helfen. Diese ragt jedoch nicht über die Parkstände hinaus, sodass die Sicht in die östliche Zentgrafenstraße verstellt ist (Abbildung 10). Über die westliche Zentgrafenstraße (ca. 10,00 m Breite) gibt es an der Einmündung keine Querungshilfe.

- **Abbildung 10:** Zentrale Einmündung Zentgrafenstraße/Teichstraße (links), dort Gefährdung durch schlechte Sicht in die Teichstraße (rechts)



An der **Einmündung Zentgrafenstrasse/Harleshäuser Straße** gibt es keine Querungshilfen über die Zentgrafenstrasse, es sind ca. 10,50 – 12,00 m zu überwinden. Über die Harleshäuser Straße führt ein Fußgängerüberweg, Bodenindikatoren und eine differenzierte Bordhöhe sind vorhanden. Die Fahrbahn ist mit ca. 11,00 m überbreit⁸. Ein Geländer schleust den Fußverkehr auf den mit ca. 5,50 m zu weit von der Gehlinie abgerückten FGÜ⁹ (Abbildung 11).

- **Abbildung 11:** Einmündung Zentgrafenstrasse/Harleshäuser Straße



Auch die Einmündung **Harleshäuser Straße/Lößbergstraße** ist stark aufgeweitet. In der wartepflichtigen Harleshäuser Straße ist eine nicht barrierefreie Mittelinsel vorhanden, die Querungstrecken betragen ca. 7,00 m und ca. 11,00 m. Die Querung über die Lößbergstraße wird von einer LSA gesichert, über die nördliche Harleshäuser Straße mit ca. 14,50 m Breite gibt es keine Querungshilfe (Abbildung 12). Die Harleshäuser Straße weist im weiteren Verlauf Fahrbahnbreiten von 8,00 – 10,00 m auf.

⁸ Nr. 3.1 Abs. 3 R-FGÜ.

⁹ Nr. 2.2 Abs. 4 R-FGÜ.

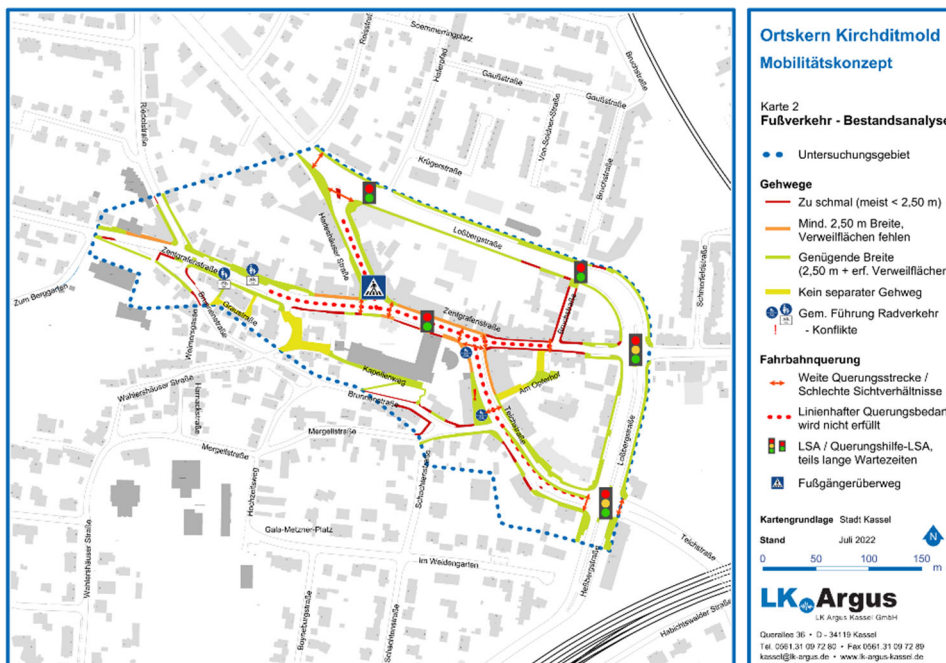
An der **Loßbergstraße** mit ihrer breiten Fahrbahn, den Radfahrstreifen und Parkstreifen sind 16,00 m – 24,50 m zu überwinden. An den Knotenpunkten sichern LSA die Querung (Abbildung 12), wobei teils lange Sperrzeiten für den Fußverkehr bzw. Mindestzeiten für den Fahrzeugverkehr vorliegen, z. B. an der Kreuzung Loßbergstraße/Teichstraße.

- **Abbildung 12:** Aufgeweiteter Knotenpunkt Harleshäuser Straße/Loßbergstraße (links) und LSA Loßbergstraße/Bruchstraße (rechts)



An den Einmünden Zentgrafstraße/Bruchstraße und Brunnenstraße/Mergellstraße sind die Sichtverhältnisse durch ruhenden Kfz-Verkehr zum Teil schlecht, hier bieten sich Seitenraumvorstreckungen an.

- **Karte 2:** Analysekarte Fußverkehr (siehe vergrößert im Anhang)



2.2 Radverkehr

Der Ortskern von Kirchditmold ist für den Radverkehr vor allem als Ziel zur Erreichung der Nahversorgungseinrichtungen und der „Bike School“ Friedrich-List-Schule relevant. Zudem wird der Ortskern auf den Routen des Kasseler Radverkehrsnetzes gemäß Radverkehrskonzept 2030 auch durchfahren:

- Hauptroute Harleshäuser – Vorderer Westen über Loßbergstraße
- Nebenrouten Teichstraße, Zentgrafenstraße, Harleshäuser Straße, Brunnenstraße
- Zudem Schülerradrouten Riedelstraße und Kapellenweg

Wegeinfrastruktur und Knotenpunkte

An der Hauptroute entlang der **Loßbergstraße** sind benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen vorhanden. Zwischen Teichstraße und Zentgrafenstraße ist auf der Westseite ein ca. 1,85 m breiter Radfahrstreifen vorhanden. Auf der Ostseite sowie in der Kurve zwischen Zentgrafenstraße und Bruchstraße sind bauliche Radwege in 2,00 m Breite angelegt, es fehlen 0,50 m breite Sicherheitsräume zur Fahrbahn. Zwischen Bruchstraße und Harleshäuser Straße sind die Radfahrstreifen mit ca. 1,50 m zu schmal. An der Einmündung Loßbergstraße/ Harleshäuser Straße sind die Radwegfurten rot eingefärbt, dennoch kommt es aufgrund des großen Abbiegeradius von der nördlichen in die südliche Harleshäuser Straße zu Konflikten. An den LSA-Knotenpunkten Loßbergstraße/ Zentgrafenstraße und Loßbergstraße/Teichstraße sind Aufstellflächen und Signalgeber mit Anforderungstastern für das indirekte Linksabbiegen vorhanden. In der Beteiligung wurden direkte Abbiegemöglichkeiten gefordert. Für den Radverkehr von der Berliner Brücke kommend wurde eine getrennte Signalisierung gegen rechtsabbiegende Kfz eingerichtet, das Geradeausfahren wird durch ungünstig platzierte Masten jedoch erschwert.

- **Abbildung 13:** Radfahrstreifen in der Loßbergstraße westlich Bruchstraße (links), Radverkehrsführung an der Kreuzung Loßbergstraße/Teichstraße von der Berliner Brücke kommend (rechts)



Im **Ortskern selbst** wird der Radverkehr grundsätzlich im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, es herrscht überwiegend eine verträgliche zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (bis auf Tempo 50 in der Harleshäuser Straße). In der Teichstraße und der Zentgrafenstraße ist der Radverkehr bergauf verlangsammt, hier können folgende Kfz als subjektiv unangenehm empfunden werden. Teils ist die verbleibende Fahrbahnbreite zwischen Verkehrsraum der Tram und parkenden Kfz zu schmal für ein sicheres Vorbeifahren (Abbildung 14).

Die Befahrung des Seitenraums ist im Bereich der Haltestelle Kirche Kirchditmold freigegeben und an der Haltestelle Teichstraße bergab vorgeschrieben, damit der Radverkehr nicht die Straßenbahngleise überfahren muss. An der Haltestelle Teichstraße kommt es dabei zu Konflikten zwischen bergab Radfahrenden und dem Fußverkehr, wartenden Fahrgästen und Wirtschaftsgärten (Abbildung 14). Die Benutzungspflicht ist nicht praxistauglich, viele Radfahrende nutzen den Bahnkörper. In der Beteiligung wurden für den Radverkehr zur Grundschule Kirchditmold häufig die Mergellstraße und der Hochzeitsweg wegen chaotischen Parkens kritisiert (außerhalb Untersuchungsgebiet).

- **Abbildung 14:** Konflikte im Längsverkehr – zu geringe verbleibende Fahrbahnbreite zwischen parkenden Kfz und Tram-Verkehrsraum an der Zentgrafenstraße östlich der Wahlershäuser Straße (links) und Führung bergab in Haltestelle Teichstraße (rechts)



Am **Knotenpunkt** Zentgrafenstraße/Teichstraße muss der bergab geradeaus der Zentgrafenstraße folgende Radverkehr in spitzem Winkel das sich aufteilende Gleis überfahren (Abbildung 15), hier kommt es zu Stürzen. Für den Radverkehr vom Opferhof in die südliche Teichstraße und in die Brunnenstraße gibt es keine Führung, hier kommt es zu Verkehrsunfällen (Kapitel 2.6).

- **Abbildung 15:** Spitzwinklig zu überfahrende Gleise in der Zentgrafenstraße Ecke Teichstraße (links), fehlende Linkseinbieger-Radverkehrsführung vom Opferhof in die Teichstraße nach Süden und zur Brunnenstraße (rechts)



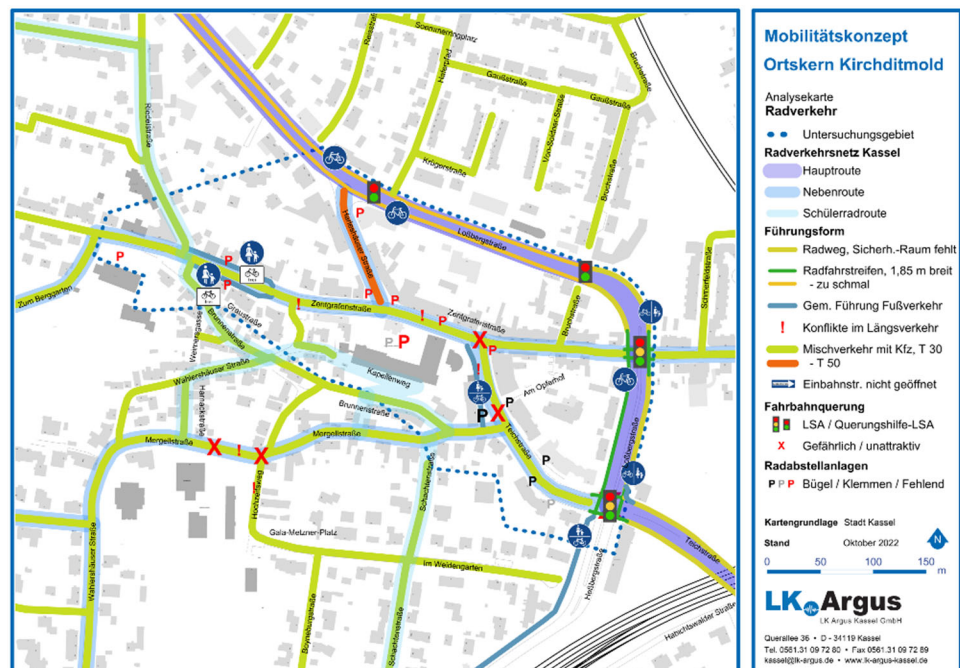
Fahrradparken

An der stadteinwärtigen Haltestelle Teichstraße sind fünf überdachte Anlehnbügel als Bike+Ride-Anlage vorhanden. In der Teichstraße sind darüber hinaus einige Bügel verteilt vorhanden. Auf dem Schulhof der Friedrich-List-Schule sind Vorderradhalter vorhanden, eine attraktive überdachte Sammelabstellanlage fehlt. In der Zentgrafenstrasse fehlen Radabstellanlagen im öffentlichen Raum an den Geschäften, an der Kirche und an der Haltestelle Kirche Kirchditmold; Fahrräder müssen ungeordnet abgestellt werden. Aktuell werden weitere Radbügel im Ortskern errichtet.

- **Abbildung 16:** Bike+Ride-Anlage an der stadteinwärtigen Haltestelle Teichstraße (links), Vorderrad-Klemmen auf dem Schulhof der Friedrich-List-Schule (rechts)



- **Karte 3:** Analysekarte Radverkehr (siehe vergrößert im Anhang)



2.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr ist im Ortskern von Kirchditmold sowohl im Hinblick auf den Zugang zu Mobilitätsoptionen und die damit verbundene Daseinsvorsorge als auch auf die Rauminanspruchnahme und -wirkung von Fahrweg, Fahrzeugen und Haltestellen zu betrachten.

Fahrwege

Von der Berliner Brücke über die Teichstraße in die westliche Zentgrafenstraße sind Straßenbahngleise vorhanden. In der Teichstraße ist ein besonderer Bahnkörper zweigleisig ausgebaut. Nur zwischen Brunnenstraße und Teichstraße Nr. 33 darf dieser in östlicher Fahrtrichtung für ca. 60 m als straßenbündiger Bahnkörper vom Individualverkehr mitgenutzt werden, ansonsten sind separate Fahrbahnen vorhanden. Ab dem Gleisbogen von der Teichstraße in die Zentgrafenstraße wird der Straßenbahnfahrweg für ca. 150 m eingleisig (allerdings ohne Weiche, sondern per Doppelgleis), an der Einmündung Wahlershäuser Straße wird er zur Haltestelle Kirche Kirchditmold wieder zweigleisig. Eine Fahrsignalisierung für die Straßenbahn ist vorhanden. Die Eingleisigkeit ist laut KVG historisch bedingt, nur die Haltestellen wurden zweigleisig ausgebaut. In der Zentgrafenstraße ist der Bahnkörper straßenbündig. Hier müssen der Straßenbahn entgegenkommende Fahrzeuge inkl. Bussen auf Sicht nach rechts ausweichen. Dies wird auf der Nordseite durch parkende Kfz erschwert.

Der Linienbusverkehr ist auf dem besonderen Bahnkörper freigegeben (sog. Nahverkehrsspur). Die Buslinien knicken an der Harleshäuser Straße vom Straßenbahnfahrweg ab. Die Busse fahren auf Sicht und müssen entgegenkommenden Straßenbahnen in der Zentgrafenstraße nach rechts ausweichen, was durch parkende Kfz erschwert wird. Busse bzw. Busse und Bahnen können sich in der Linienwegs-Kurve Zentgrafenstraße – Teichstraße nicht begegnen und müssen bei Gegenverkehr vor der Einmündung warten.

Haltestellen und räumliche Erschließung

Der Ortskern von Kirchditmold wird durch die Haltestellen Teichstraße, Kirche Kirchditmold und Harleshäuser Straße räumlich gut erschlossen. Im gesamten Gebiet ist die nächste Haltestelle jeweils höchstens 200 m Luftlinie entfernt, das relativ engmaschige Wegenetz bedingt nur geringe Umwege zu Fuß.

Zentral im Ortskern liegt die **Haltestelle Teichstraße**, an der die Straßenbahnlinie 8 und die Buslinien 11, 12, 14 und 110 halten. Die Haltestelle erfüllt eine wichtige Erschließungsfunktion für die Geschäfte und die Wohnbevölkerung im Ortskern und den umliegenden Gebieten sowie für die Friedrich-List-Schule. Daneben erfüllt sie auch eine Umsteigefunktion zwischen Straßenbahn und Bus sowie ergänzend zwischen den Buslinien 12 und 110. Die Haltestelle ist in zwei Richtungshaltestellen aufgeteilt (Abbildung 17): die stadteinwärtige Richtungshaltestelle befindet sich in der nördlichen Teichstraße im Seitenraum und hat

Stadt Kassel

Mobilitätskonzept**Ortskern Kirchditmold**

Juli 2023

ein ca. 60 m langes Hochbord, die stadtauswärtige Richtungshaltestelle befindet sich in der südlichen Teichstraße in Insellage mit einem ca. 100 m langen Hochbord mit Unterbrechung durch eine Querungshilfe. An den Hochborden verbleibt ein Restspalt in der Höhe zum Fahrzeug. An der stadteinwärtigen Haltestelle sind ein Fahrgastunterstand, eine überdachte B+R-Anlage mit fünf Anlehnbügeln und eine Dynamische Fahrgastinformation (DFI) vorhanden. An der stadtauswärtigen Haltestelle gibt es einen Fahrgastunterstand und eine DFI-Anzeige. Bodenindikatoren wurden im Frühjahr nachgerüstet. Die Insellage erschwert die Zugänglichkeit der Haltestelle im Straßenraum, sie ist durch den zu befürchtenden Rückstau von Kfz in die LSA-Kreuzung Loßbergstraße/Teichstraße zu erklären. Die Aufteilung der Richtungshaltestellen erschwert die Orientierung und intuitive Begreifbarkeit für Ortsfremde und den Umstieg zwischen Linienfahrten in verschiedenen Richtungen. Bis in die 1980er Jahre war die Haltestelle in beiden Richtungen in der südlichen Teichstraße gelegen.

- **Abbildung 17:** Haltestelle Teichstraße – stadteinwärtige Haltestelle (links) und stadtauswärtige Haltestelle (rechts)



Die **Haltestelle Kirche Kirchditmold** mit Halt der Straßenbahnlinie 8 befindet sich nicht direkt an der Kirche, sondern in der Zentgrafenstraße zwischen Riedelstraße und Wahlershäuser Straße. Die Haltestelle und der gesamte Straßenraum wurden hier vor jüngerer Zeit umgebaut und dabei aufgewertet und barrierefrei ausgestaltet (Abbildung 18). Auf einen Fahrgastunterstand an der stadtauswärtigen Haltestelle wurde dabei verzichtet.

Die **Haltestelle Harleshäuser Straße** ist eine reine Bushaltestelle, hier halten die Linien 11, 12, 14 und 110. Die Haltestelle ist in zwei Richtungshaltestellen aufgeteilt: die stadteinwärtige Haltestelle liegt nördlich der Zentgrafenstraße (Abbildung 18), während die stadtauswärtige Haltestelle ca. 60 m entfernt südlich der Loßbergstraße liegt. Hochbord und Leitstreifen zum vorderen Einstiegsfeld sind jeweils vorhanden, Leitstreifen zum hinteren Einstiegsfeld und ein Fahrgastunterstand an der stadtauswärtigen Haltestelle fehlen. Die Aufteilung in Richtungshaltestellen erschwert die Orientierung für Ortsfremde. Die Erschließungswirkung ist im Hinblick auf das nördliche Wohngebiet rund um den Haferpfad wäre bei der Lage südlich der Loßbergstraße insgesamt besser.

- **Abbildung 18:** Umgebauter Straßenraum um Haltestelle Kirche Kirchditmold (links), stadteinwärtige Haltestelle Harleshäuser Straße (rechts)



Im Norden außerhalb des Untersuchungsgebiets in ca. 400 m Gehentfernung von der Einmündung Zentgrafestraße/Teichstraße befindet sich der **Bahnhof Kirchditmold**, an dem die Regiotram-Linien 1 und 4 viertelstündig zum Hauptbahnhof und in die Kasseler Innenstadt sowie nach Hofgeismar und Wolfhagen verkehren.

Verbindungen und zeitliche Bedienung

Die Haltestellen im Ortskern Kirchditmold werden mit einem attraktiven Fahrplanangebot bedient (Tabelle 1). Die Straßenbahn 8 fährt viertelstündig in die Kasseler Innenstadt über die Friedrich-Ebert-Straße. Mit den Bussen 11 und 12 kann viertelstündig der Bahnhof Wilhelmshöhe erreicht werden. Der Bus 110 fährt halbstündig in die Kasseler Innenstadt sowie nach Harleshäuser und weiter nach Wolfhagen. Die Buslinie 14 dient dem Schulverkehr.

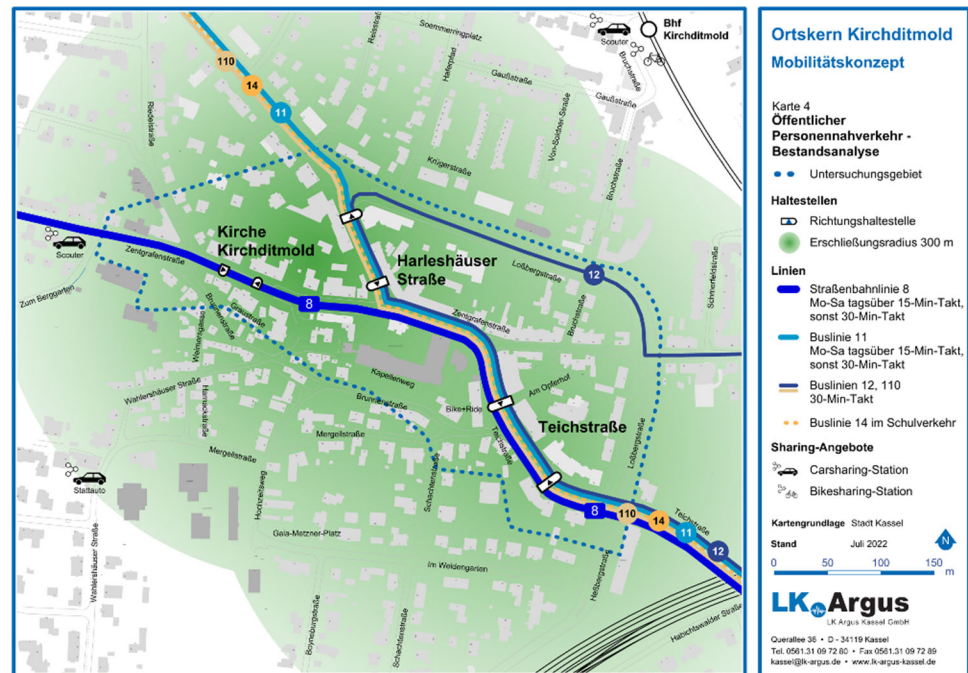
- **Tabelle 1:** Fahrplanangebot an der Haltestelle Teichstraße

| Liniennummer | Relation | Takt Mo-Fr | Takt Sa | Takt So+Fei |
|--------------|---|--------------|---------|-------------|
| 8 | Hessenschanze – Kaufungen Papierfabrik | 15 Min. | 15 Min. | 30 Min. |
| 11 | Holländische Straße / Vellmar Dörnbergstraße – Bf. Wilhelmshöhe – DEZ-Einkaufszentrum | 10 Min. | 15 Min. | 30 Min. |
| 12 | Weserspitze – Bf. Wilhelmshöhe – Waldau | 30 Min. | 30 Min. | 30 Min. |
| 14 | Harleshäuser Am Kubergraben – Königsplatz/Mauerstraße | Schulverkehr | - | - |
| 110 | Wolfhagen – Kassel Holländische Straße | 30 Min. | 30 Min. | 60 Min. |

Sharing-Angebote

Im Untersuchungsgebiet selbst gibt es bisher keine Car- oder Bikesharing-Station. Angrenzend befindet sich in der Schanzenstraße westlich Ecke Zum Berggarten eine Scouter-Carsharing-Station mit einem Pkw. Am Regiotram-Bahnhof Kirchditmold befinden sich eine Scouter-Carsharing-Station mit einem Pkw und eine Nextbike-Bikesharing-Station. In der Wahlershäuser Straße Ecke Riedwiesen befindet sich eine Stattauto-Carsharing-Station mit 2 Pkw.

- **Karte 4:** Analysekarte öffentlicher Personennahverkehr (siehe vergrößert im Anhang)



2.4 Fließender Kfz-Verkehr

Der Ortskern von Kirchditmold wird durch den fließenden Kfz-Verkehr sowohl erschlossen als auch durchfahren. Dient Ersteres der Anbindung und Erreichbarkeit des Ortskerns, so ist Letzteres grundsätzlich als störend für die Aufenthaltsqualität zu bewerten.

Straßennetz und Verkehrsregelung

Der Kirchditmolder Ortskern ist gut an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Die L 3420 Harleshäuser Straße führt nach Harleshausen, nach Vellmar und zur B 251 Richtung Wolfhagen. In östlicher Richtung führt die L 3420 über die Berliner Brücke zum Vorderen Westen und Richtung Kasseler Innenstadt. Nach Süden geht die K 4 Heßbergstraße zur Druseltalstraße Richtung BAB 44. Die K 7 Zentgrafenstraße führt nach Rothenditmold und zur B 251 Richtung Holländischer Platz und zur BAB 7.

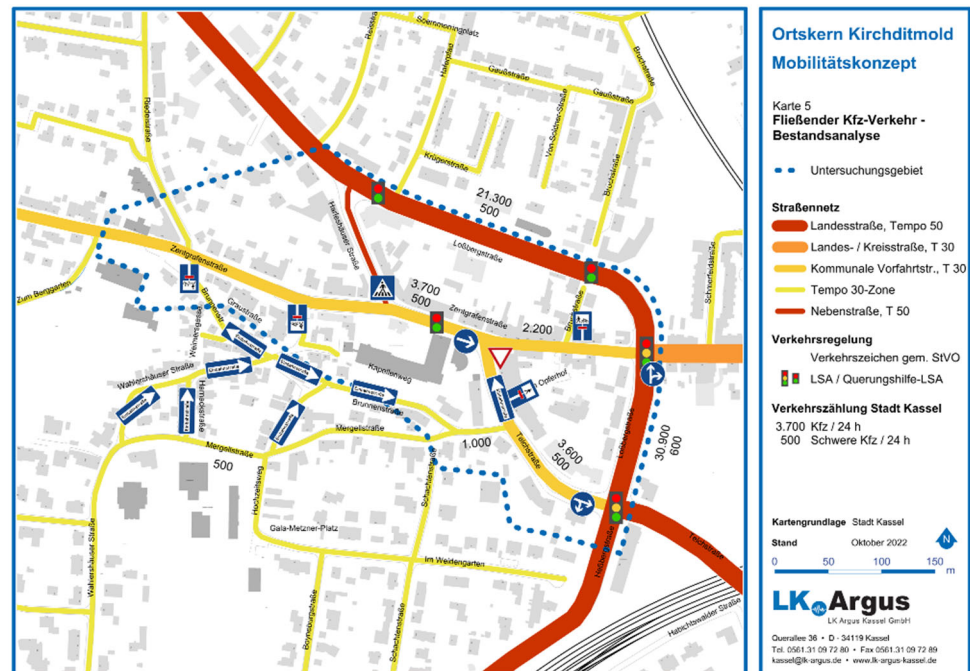
Die L 3420 Loßbergstraße wird um den Ortskern herum als leistungsfähig ausgebaute Umfahrungsstraße geführt. Die Knotenpunkte sind voll signalisiert bis auf die nur per Fußgänger-LSA über die Loßbergstraße signalisierte Einmündung Loßbergstraße/Harleshäuser Straße. Innerhalb des Ortskerns gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h als Streckenverbot auf der Teichstraße und Zentgrafenstraße. Auf der Harleshäuser Straße zwischen Loßbergstraße und Zentgrafenstraße gilt Tempo 50. Die Brunnenstraße und Mergellstraße sind Tempo 30-Zone. Die Straßenräume innerhalb des Ortskerns sind obgleich ihrer überwiegenden Erschließungsfunktion als Relikt autogerechter Stadtplanung stark auf den fließenden Kfz-Verkehr ausgelegt (Kapitel 2.1).

Die Zentgrafenstraße innerhalb des Ortskerns ist Vorfahrtstraße. In der nördlichen Teichstraße zwischen Brunnenstraße und Zentgrafenstraße ist eine Einbahnstraße nordwärts als Fahrbahn rechts vom besonderen Bahnkörper eingerichtet. Von der südlichen Loßbergstraße darf nicht in die Zentgrafenstraße Richtung West abgebogen werden. Anlieger der Zentgrafenstraße zwischen Teichstraße und Loßbergstraße und der Sackgassen Bruchstraße und Am Opferhof müssen von Süden über die Teichstraße oder von Norden über die Harleshäuser Straße kommen. Von der Teichstraße darf nicht nach links in die Loßbergstraße eingebogen werden. Hier muss über die nördliche Teichstraße und Zentgrafenstraße oder Harleshäuser Straße aus dem Ortskern ausgefahren werden. In der Brunnenstraße sind zur Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs gegenläufige Einbahnstraßen eingerichtet.

Kfz-Verkehrsaufkommen und Fahrbeziehungen

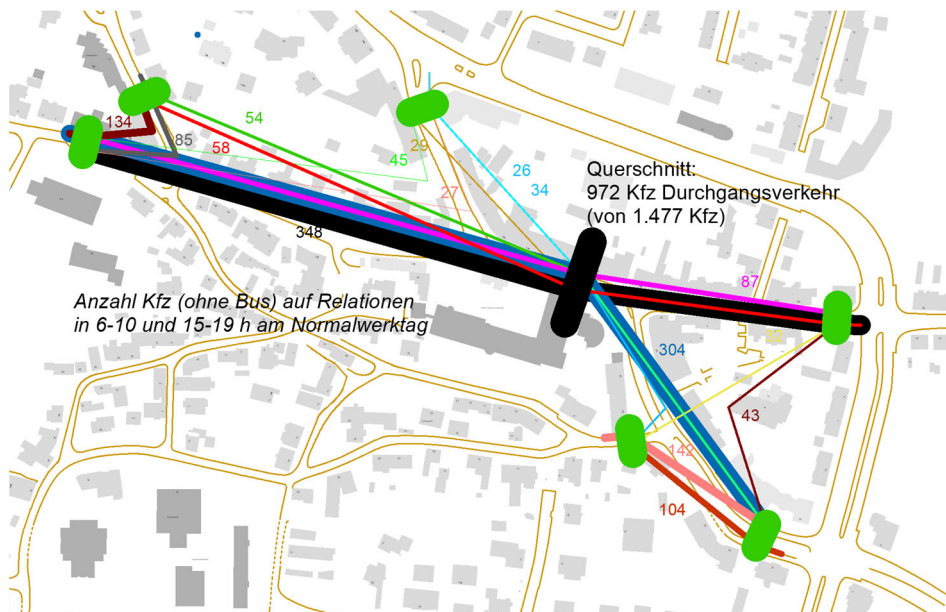
Seitens der Stadt Kassel liegen Knotenstromzählungen vor. Die Loßbergstraße ist mit ca. 30.900 Kfz/24 h zwischen Teichstraße und Zentgrafenstraße und ca. 21.300 Kfz/24 h zwischen Zentgrafenstraße und Harleshäuser Straße stark befahren. Die Teichstraße südlich der Brunnenstraße befahren ca. 3.600 Kfz/24 h, die Zentgrafenstraße östlich der Teichstraße ca. 2.200 Kfz/24 h.

- **Karte 5:** Analysekarte fließender Kfz-Verkehr (siehe vergrößert im Anhang)

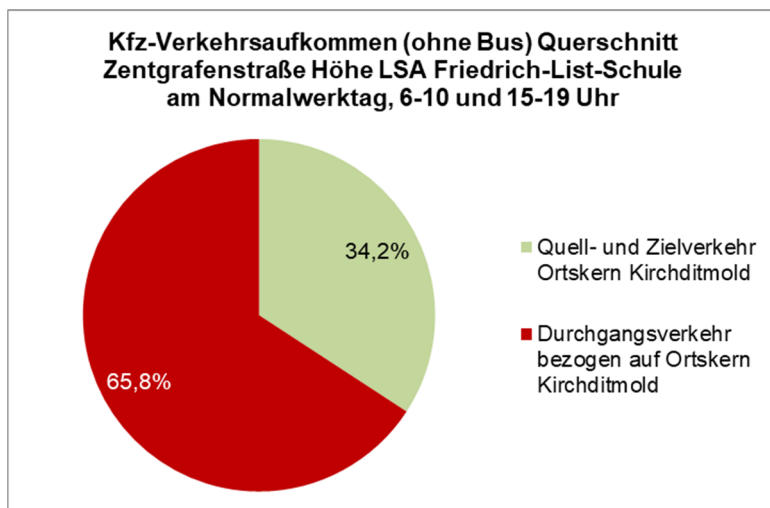


Im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes wurden eine Verkehrszählung an einem Querschnitt und Kennzeichenerhebungen an 8 Querschnitten durchgeführt, um das Aufkommen und den Anteil an Kfz-Durchgangsverkehr im Ortskern zu überprüfen (Erhebung Dienstag, 19. Juli 2022). Den Querschnitt an der Zentgrafenstraße Höhe LSA Friedrich-List-Schule zwischen Harleshäuser Straße und Teichstraße befahren ca. 3.700 Kfz/24 h. Es konnte festgestellt werden, dass ca. zwei Drittel des Kfz-Verkehrs am Querschnitt weder Ziel noch Quelle im Ortskern selbst hat, d. h. in Bezug auf den Ortskern Durchgangsverkehr ist. Vom Kfz-Durchgangsverkehr wiederum fährt ca. ein Drittel von der Schanzenstraße kommend über die Zentgrafenstraße zur Loßbergstraße aus und ein weiteres Drittel umgekehrt von der Teichstraße kommend über die Zentgrafenstraße zur Schanzenstraße, d. h. dies sind die wesentlichen Fahrbeziehungen im Ortskern (Abbildung 19). Dies deckt sich mit den Ergebnissen der Knotenstromzählung an der Einmündung Zentgrafenstraße/Teichstraße. Weiträumiger Kfz-Durchgangsverkehr (Kennzeichenerhebungen am Wilhelmshöher Weg und an der Hessenallee) ist dagegen kaum feststellbar.

- **Abbildung 19:** Per Kennzeichenerfassung (Grüne Querschnitte) über 2x4 h ermittelte Fahrbeziehungen des Kfz-Verkehrs über den „schwarzen“ Querschnitt Zentgrafenstrasse Höhe LSA Friedrich-List-Schule



- **Abbildung 20:** Quell- und Zielverkehr gegenüber Durchgangsverkehr am Querschnitt Zentgrafenstrasse Höhe LSA Friedrich-List-Schule



2.5 Ruhender Kfz-Verkehr und Belieferung

In Bezug auf den ruhenden Kfz-Verkehr wurde zuerst das Angebot an Parkplätzen erfasst, bevor die tatsächliche Nachfrage durch den ruhenden Kfz-Verkehr und die Befolgung der Parkscheibenregelung erhoben wurde.

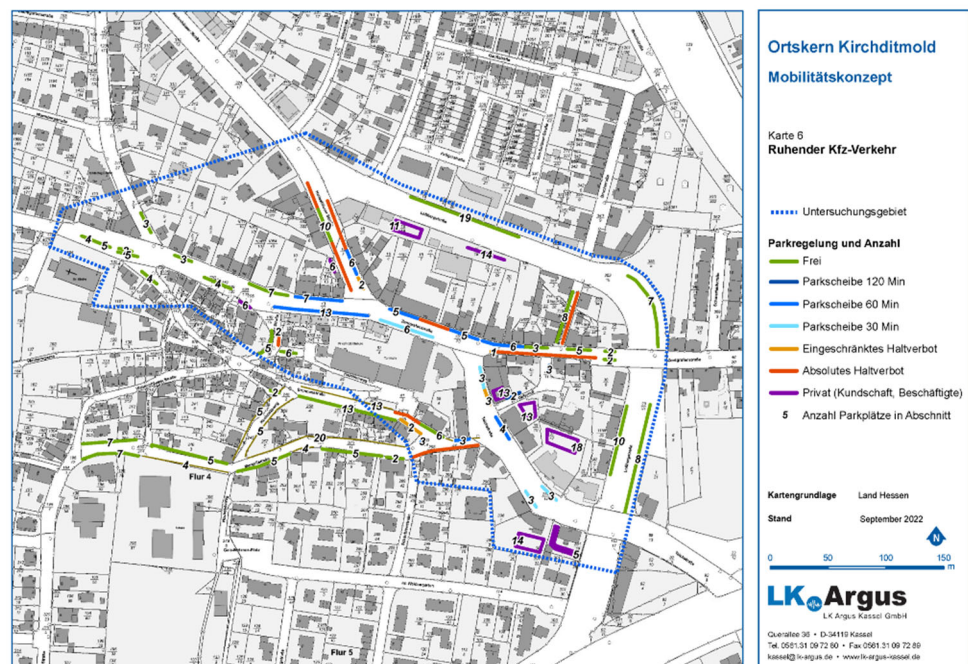
Angebot an Parkplätzen

Im Untersuchungsgebiet Ortskern Kirchditmold gibt es insgesamt 207 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum. Davon unterliegen 72 einer Parkscheibenregelung (Kurzzeitparkplätze), auf 135 kann dauerhaft geparkt werden. Zusätzlich wurden ca. 100 private Stellplätze erfasst, die für Kundschaft oder Beschäftigte von Betrieben vorgehalten werden.

Die Parkscheibenregelung betrifft die zentralen Bereiche des Ortskerns und differenziert sich nach 30 Minuten, 60 Minuten und 120 Minuten Parkdauer. Sie gilt jeweils Montag bis Freitag von 8 bis 18 Uhr und Samstag von 8 bis 14 Uhr (teils kleine Uneinheitlichkeiten in der Regelungsdauer). Von den 72 Parkplätzen mit Parkscheibenregelung sind 15 mit 30 Minuten, 52 mit 60 Minuten und fünf mit 120 Minuten beschränkt. Vor dem Ärztehaus in der Teichstraße 22 finden sich zwei öffentliche Behindertenparkplätze.

Für den Lieferverkehr gibt es keine Ladezonen, es müssen hilfsweise die regulären Park- und Haltemöglichkeiten mitgenutzt werden. Im Bestand sind dies die eingeschränkten Haltverbote (für kurzes Laden) oder die 30 Minuten-Parkscheiben-Abschnitte; im Bereich Kirche Kirchditmold fehlen solche.

- **Karte 6:** Analysekarte ruhender Kfz-Verkehr (siehe vergrößert im Anhang)



Nachfrage des ruhenden Kfz-Verkehrs

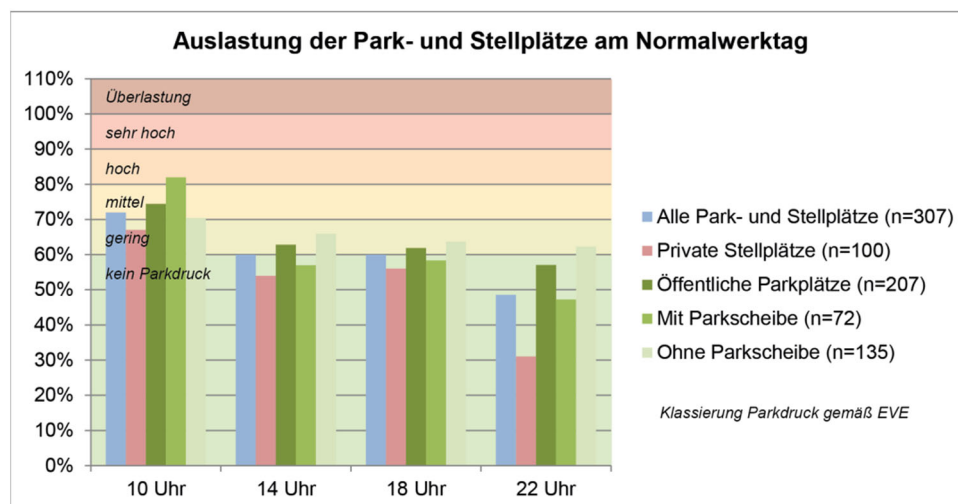
Die Belegung der Park- und Stellplätze im Untersuchungsgebiet wurde an einem Normalwerktag (Dienstag, 13.09.2022) und an einem Samstag (10.09.2022) in vier Rundgängen zu 10, 14, 18 und 22 Uhr erhoben.

Am Normalwerktag ist die Belegung aller Park- und Stellplätze vormittags (10 Uhr) am höchsten und beläuft sich auf 72 %, dies entspricht per Definition einem mittleren Parkdruck¹⁰ (Abbildung 21). Dabei sind die öffentlichen Parkplätze zu 74 % und die privaten Stellplätze zu 67 % ausgelastet. Die Belegung der zentralen Kurzzeitparkplätze ist mit 82 % wiederum höher als die der öffentlichen Dauerparkplätze mit 70 %.

Zum Nachmittag (14 Uhr) und Abend (18 Uhr) am Normalwerktag liegt die Auslastung aller Park- und Stellplätze noch bei 60 % (kein bis geringer Parkdruck). Die öffentlichen Parkplätze sind zu 62-63 % belegt (geringer Parkdruck). Waren vormittags noch die Parkscheibenabschnitte stärker nachgefragt als die Dauerparkplätze, so hat sich die Situation nun verkehrt und die Dauerparkplätze sind mit ca. 65 % stärker nachgefragt als die Kurzzeitparkplätze mit 57-58 %. Die privaten Stellplätze sind zu ca. 55 % ausgelastet.

Am späten Abend (22 Uhr) des Normalwerktags sind noch 49 % aller Park- und Stellplätze belegt (kein Parkdruck). Von den öffentlichen Parkplätzen sind 57 % belegt. In der Nacht gilt die Parkscheibenregelung nicht und es kann dauerhaft geparkt werden. Die privaten Stellplätze sind noch zu 31 % ausgelastet.

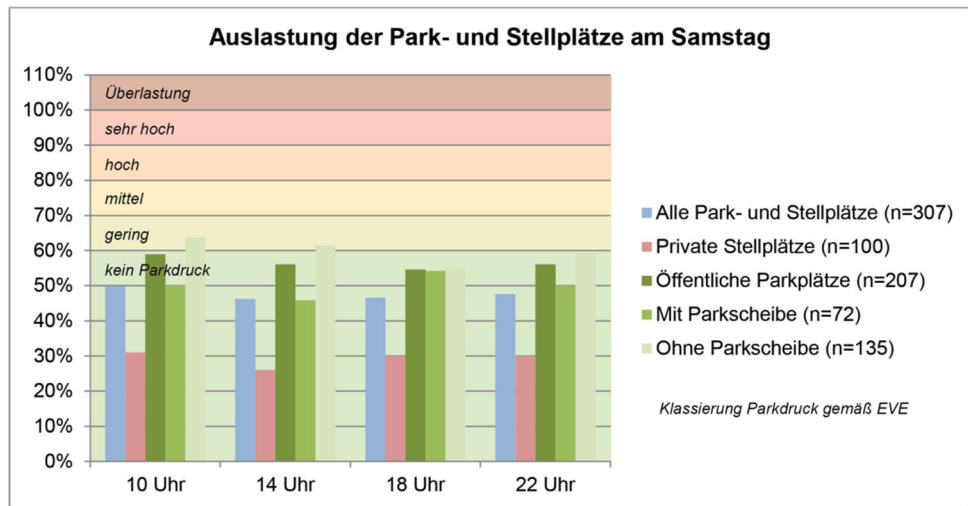
- **Abbildung 21:** Belegung der Park- und Stellplätze am Normalwerktag (Dienstag, 13.09.2022)



¹⁰ Klassierung des Parkdrucks siehe FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): EVE Empfehlungen für Verkehrserhebungen. Köln. S. 42.

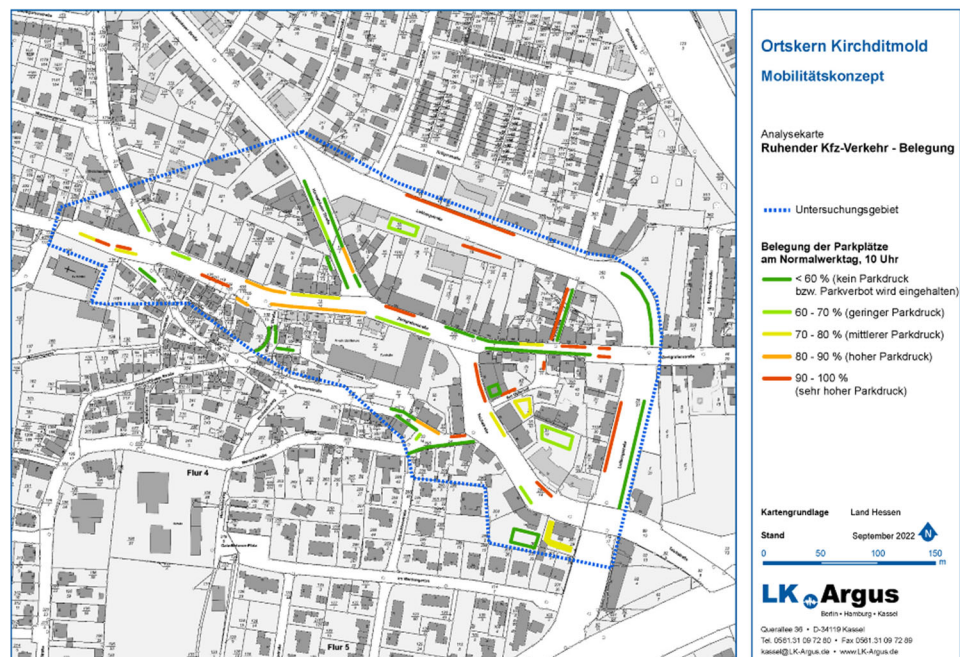
Am Samstag ist die Belegung aller Park- und Stellplätze den ganzen Tag über mit 46-50 % relativ konstant und insgesamt niedrig (kein Parkdruck) (Abbildung 22). Die Belegung der öffentlichen Parkplätze liegt bei 55-59 %. Die Dauerparkplätze sind den ganzen Tag über etwas stärker nachgefragt als die von 8 bis 14 Uhr mit Parkscheibe beschränkten Abschnitte, dies kann mit dem Dauerparken von Bewohner:innen erklärt werden. Die privaten Stellplätze sind nur zu ca. 30 % ausgelastet (freier Samstag z. B. im Ärztehaus).

● **Abbildung 22:** Belegung der Park- und Stellplätze am Samstag (10.09.2022)



Bezüglich der räumlichen Verteilung des ruhenden Kfz-Verkehrs am Normalwerktag und am Samstag lässt sich kein klares Muster feststellen. Einzelne Abschnitte sind beliebt, während direkt benachbarte gering ausgelastet sind.

● **Karte 7:** Exemplarische Analysekarte zur Belegung der Parkplätze am Normalwerktag 10 Uhr. Alle Belegungskarten sind vergrößert im Anhang zu finden

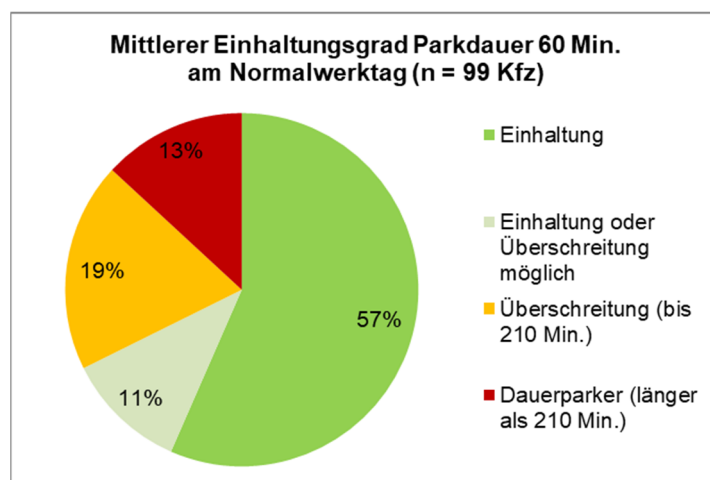


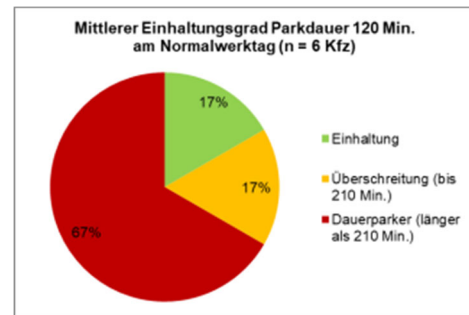
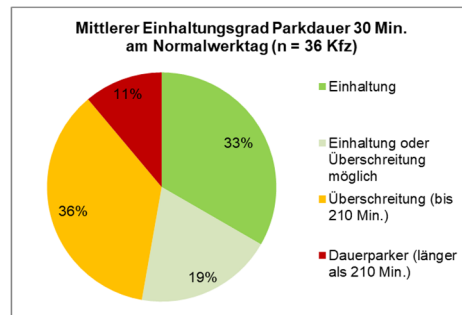
Befolgung der Parkscheibenregelung

Für die Erreichbarkeit des Ortskerns für die Kundschaft, Patienten und Besuchenden per Kfz ist es unabdingbar, dass die Kurzzeitparkplätze auch tatsächlich zur Verfügung stehen. Daher wurde die Befolgung der Parkscheibenregelung zwischen 10 und 14 Uhr in 8 (Normalwerktag) bzw. 7 (Samstag) halbstündigen Rundgängen anonym erhoben. Die Einhaltung der Parkdauer der beobachteten Kfz kann dabei nur mit gewissen Unschärfen erfasst werden. Einerseits kann beispielsweise ein Kfz, das zweimal angetroffen wurde, auch länger als 60 Minuten gestanden haben; hier wurde konservativ davon ausgegangen, das erst ein Fahrzeug, das dreimal angetroffen wird die 60 Minuten überschreitet. Andererseits ist nicht bekannt, wie lange die Fahrzeuge vor oder nach der Erhebung dort parken. Diese zu den Randzeiten der Erhebung erfassten Fahrzeuge, die innerhalb der Erhebungszeit die Parkdauer nicht überschreiten, aber vorher oder nachher noch länger dort gestanden haben können, wurden als „Einhaltung oder Überschreitung möglich“ kategorisiert.

Im Ergebnis zeigt sich, dass die Parkdauer häufig überschritten wird (Abbildung 23). Am Normalwerktag wird auf den 60-Minuten-Parkplätzen (50 Parkplätze) die Parkdauer nur zu maximal zwei Dritteln eingehalten („Mittlerer Einhaltungsgrad“). 57 % der beobachteten Kfz befolgen sie eindeutig, bei 11 % ist es wegen der Randzeiten nicht eindeutig; 19 % stehen länger als 60 Minuten bis zu 210 Minuten und weitere 13 % wurden als Dauerparker bei jedem der acht Rundgänge erfasst. Die Befolgung der 30 Minuten Parkdauer ist schlechter, hier stehen mindestens 47 % länger als erlaubt. Die fünf 120-Minuten-Parkplätze werden überwiegend als Dauerparkplätze missbraucht. In Bezug auf das Dauerparken in den Parkscheibenabschnitten gibt es die Vermutung auf einen gewissen Anteil an Schüler:innen der Friedrich-List-Schule.

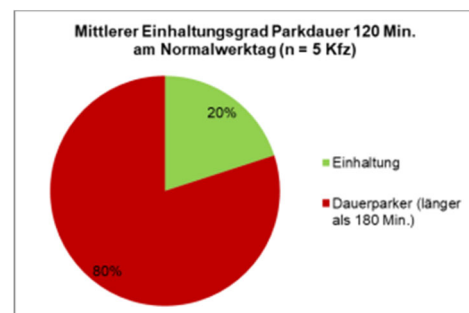
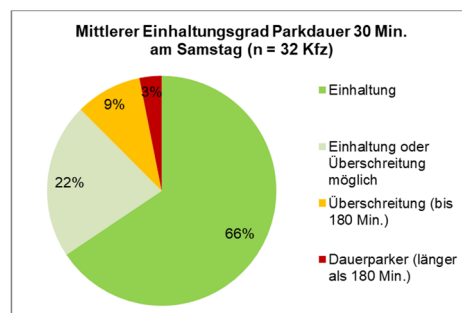
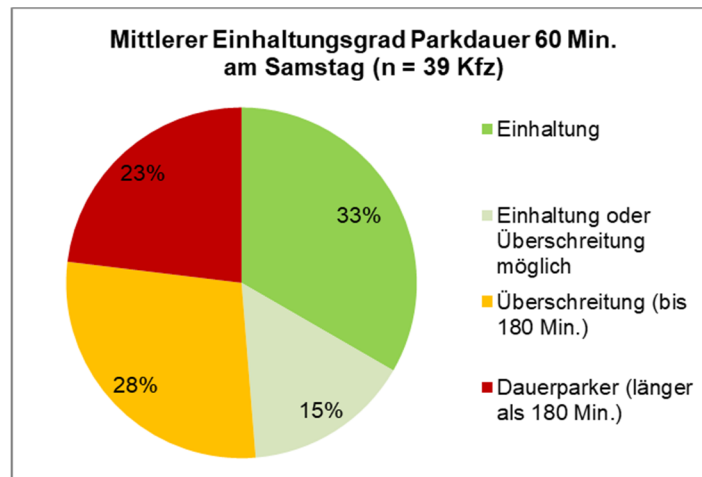
- **Abbildung 23:** Anteile der Kfz, die am Normalwerktag (Dienstag 13.09.2022 10-14 Uhr) die per Parkscheibenregelung vorgeschriebenen Parkdauern einhalten oder überschreiten





Am Samstag ist die Befolgung auf den 60-Minuten-Parkplätzen noch schlechter als am Normalwerktag, mindestens 51 % der Kfz stehen länger als erlaubt. Dagegen ist die Einhaltung auf den 15 Parkplätzen mit 30-Minuten-Beschränkung besser, hier stehen mindestens 66 % höchstens eine halbe Stunde. Auch am Samstag werden die 120-Minuten-Parkplätze überwiegend zu Dauerparkplätzen zweckentfremdet.

● **Abbildung 24:** Anteile der Kfz, die am Samstag (10.09.2022 10-14 Uhr) die per Parkscheibenregelung vorgeschriebenen Parkdauern einhalten oder überschreiten



2.6 Verkehrssicherheit

Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ist einerseits auf das polizeilich dokumentierte Unfallgeschehen und andererseits auf die in der planerischen Analyse erkannten sicherheitstechnischen Mängel im Straßenraum abzustellen.

Unfallgeschehen

Betrachtet wurden alle Unfälle mit Personenschaden im Straßenverkehr im Untersuchungsgebiet Ortskern Kirchditmold in den letzten zehn vorliegenden Jahren, d. h. vom 01.01.2011 bis 31.12.2020. Es ereignete sich kein tödlicher Unfall. Allerdings sind vier Knotenpunkte und eine Strecke mit einer gewissen Häufung von Unfällen mit Leicht- und teilweise Schwerverletzten auszumachen:

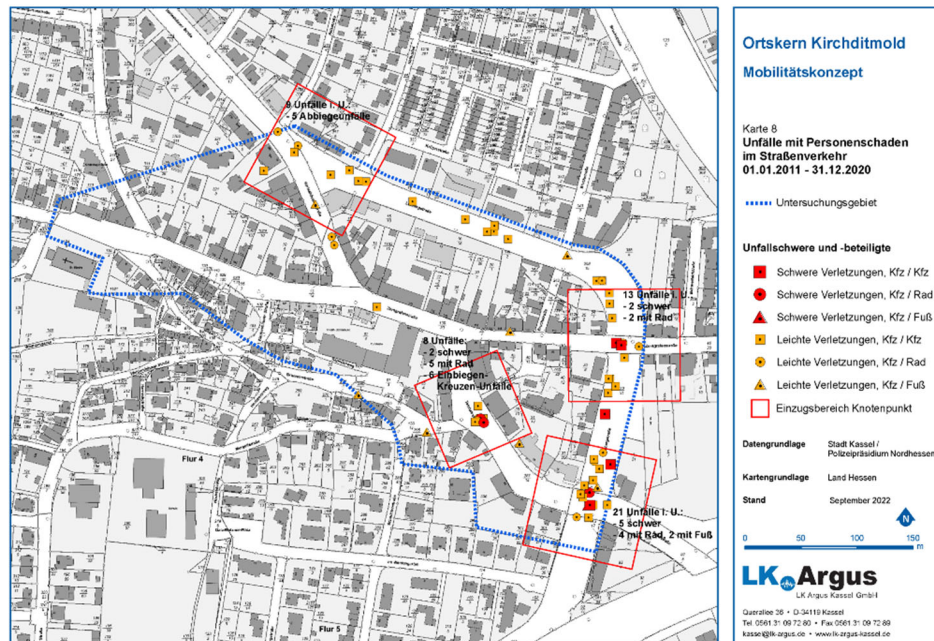
- LSA-Kreuzung Loßbergstraße/Teichstraße: 21 Unfälle im Untersuchungsgebiet, davon fünf schwer; vier mit Radverkehrs- und zwei mit Fußverkehrsbeteiligung; acht Unfälle im Längsverkehr, sieben Abbiegeunfälle. 2017 wurde der Knotenpunkt durch die Polizei als Unfallhäufungsstelle auf der 1-Jahres-Karte (alle Unfälle inkl. Sachschäden) wegen einer Häufung von sowohl Unfällen im Längsverkehr als auch Unfällen im ruhenden Verkehr ausgemacht. Die Kreuzung wurde 2013 umgebaut, seitdem ist das Unfallgeschehen zurückgegangen: 2011 und 2012 10 Unfälle, Ende 2013 bis Ende 2020 elf Unfälle.
- LSA-Kreuzung Loßbergstraße/Zentgrafestraße: 13 Unfälle im Untersuchungsgebiet, davon zwei schwer; zwei mit Radverkehrsbeteiligung; vier Abbiegeunfälle. Die Kreuzung wurde ebenfalls 2013 umgebaut, es lässt sich kein klarer Rückgang der Unfallzahlen ausmachen.
- Einmündung Harleshäuser Straße/Loßbergstraße: neun Unfälle im Untersuchungsgebiet mit Leichtverletzten; davon zwei mit Radverkehrs- und einer mit Fußverkehrsbeteiligung; fünf Abbiegeunfälle.
- Versetzt gegenüberliegende Einmündungen Teichstraße/Brunnenstraße und Teichstraße/Am Opferhof: acht Unfälle, davon zwei schwer; fünf mit Radverkehrsbeteiligung; sechs Einbiegen-Kreuzen-Unfälle.
- Loßbergstraße zwischen Harleshäuser Straße und Bruchstraße: sechs Unfälle; davon vier im Längsverkehr.

Sicherheitstechnische Mängel im Straßenraum

Im Folgenden werden die aus gutachterlicher Sicht wesentlichen Mängel im Straßenraum für die objektive und subjektive Verkehrssicherheit aufgeführt.

- Einmündung Harleshäuser Straße/Loßbergstraße: Unvollständige Signalisierung; Aufgeweiteter Knotenpunkt mit großen Radien, insbesondere fürs Rechtsabbiegen aus der nördlichen in die südliche Harleshäuser Straße

- Einmündung Harleshäuser Straße/Loßbergstraße und Kreuzung Harleshäuser Straße/Christbuchenstraße: Unvollständige Signalisierung
- Loßbergstraße (Harleshäuser Str. – Bruchstr.): Überbreite Fahrstreifen
- LSA-Kreuzung Loßbergstraße/Zentgrafenstraße: zweistreifiges Linkseinbiegen aus östlicher Zentgrafenstr. in Loßbergstr. nicht per Leitlinie markiert
- Harleshäuser Straße: 11,00 m überbreite Fahrbahn an Fußgängerüberweg¹¹
- Einmündung Zentgrafenstraße/Teichstraße: Sicht auf Querungsstellen durch ruhenden Kfz-Verkehr verdeckt; Bergab aus westlicher Zentgrafenstraße geradeaus fahrender Radverkehr überfährt Gleise in spitzem Winkel
- Zentgrafenstraße: Mangelhafte Überquerbarkeit wegen großer Fahrbahnbreiten bzw. ruhendem Kfz-Verkehr ohne Seitenraumvorstreckungen
- Einmündungen Teichstraße/Brunnenstraße/Am Opferhof: Keine Linkseinbieger-Führung für den Radverkehr aus Am Opferhof
- **Karte 8:** Analysekarte Unfallgeschehen (siehe vergrößert im Anhang)



¹¹ Nr. 3.1 Abs. 3 R-FGÜ.

2.7 Zusammenfassung: Stärken, Schwächen, Chancen

Die wesentlichen Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse lassen sich zur besseren Übersicht in Stärken, Schwächen und Chancen zusammenfassen.

- **Tabelle 2:** Stärken, Schwächen und Chancen der verkehrlichen Situation im Ortskern Kirchditmold als Zusammenfassung der Bestandsanalyse

| Stärken | |
|------------------|--|
| + | Gute Anbindung mit dem ÖPNV: Erschließung, Verbindung und Bedienung |
| + | LSA als Querungsanlagen über Loßbergstraße (teils lange Wartezeit Fußverkehr) |
| + | Radwege/Radfahrestreifen an der Loßbergstraße (allerdings teils zu schmal) |
| + | Fahrradbügel in der Teichstraße (fehlend Ecke Zentgrafestraße/Teichstraße) |
| + | Tempo 30 innerhalb des Ortskerns (bis auf Harleshäuser Straße) |
| + | Überwiegend kein Parkdruck |
| Schwächen | |
| - | Mittlerer bis hoher Parkdruck am Werktag vormittags im Zentrum |
| - | Aufenthaltsqualität durch Kfz-Verkehr eingeschränkt (Flächen, Emissionen) |
| - | Hoher Anteil Kfz-Durchgangsverkehr |
| - | Radverbindung Am Opferhof – Brunnenstraße über Teichstraße gefährlich |
| - | Unfallkonzentrationen Knotenpunkte Loßbergstraße (Verbesserung seit Umbau) |
| - | Schlechte Überquerbarkeit insb. der Zentgrafestraße und nördlicher Teichstr. |
| - | Schmale Gehwege / fehlende Aufenthaltsflächen in Zentgrafenstr. und Teichstr. |
| - | Konflikte an stadteinwärtiger Haltestelle Teichstraße: gemeinsamer Geh- und Radweg bergab, Außenbestuhlung Gastronomie, Fahrgastunterstand |
| - | Stadtauswärtige Haltestelle Teichstraße Insellage → Fahrbahnquerung nötig |
| - | Kfz-Verkehrsführung durch Abbiegeverbote und Einbahnstr. teils unübersichtlich |
| - | Überschreitung der zulässigen Parkdauer |
| - | Eingleisige Tram erfordert beidseitig Fahrestreifen für Gegenverkehr |
| - | Kein Fahrrad-, Lastenrad- oder Carsharing im Ortskern |
| Chancen | |
| + | Verkehrsberuhigter Bereich Brunnenstraße + Kapellenweg |
| + | Friedrich-List-Schule: „Bike School“ + Öffnung Schulhof zum Ortskern |
| + | Potenzielle Mobilitätsstation Teichstraße mit Sharing-Angeboten |
| + | Ortskernumfahrung Loßbergstraße zur Entlastung |
| + | Private Sammelanlagen gering ausgelastet – Aufnahme Straßenrandparken? |

Stadt Kassel

Mobilitätskonzept**Ortskern Kirchditmold**

Juli 2023

3 Leitsätze und Anforderungen

Bevor Maßnahmen erarbeitet werden können, muss eine Übereinkunft darüber stattfinden, wie sich der Ortskern in verkehrlicher Sicht grundsätzlich entwickeln soll. Hierzu sind Zielvorstellungen nötig, welche für den Kirchditmolder Ortskern in Form von Leitsätzen gutachterlich in Abstimmung mit dem Ortsbeirat, der Öffentlichkeit und den beteiligten Fachämtern der Stadt Kassel und der KVG aufgestellt wurden. Die Leitsätze bauen auf die erkannten Stärken, Schwächen und Chancen des Verkehrs im Ortskern (Kapitel 2.7) auf und dienen dann als Grundlage für die Maßnahmenentwicklung (Kapitel 5), sind also ein Bindeglied zwischen Analyse und Maßnahmen.

Die Leitsätze für die Verkehrsentwicklung im Ortskern von Kirchditmold sind:

- Fußverkehrsfreundlichkeit, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität erhöhen
- Radverkehrsinfrastruktur zum Fahren und Abstellen verbessern
- ÖPNV-Anbindung beibehalten und stärken
- Kfz-Durchgangsverkehr über Loßbergstraße führen
- Grundsätzliche Erreichbarkeit des Ortskerns mit dem Kfz aufrechterhalten
- Umweltverbund als Alternative zum privaten Kfz ausbauen
- Verkehrssicherheit objektiv und subjektiv erhöhen

→ Ortskern als Wohn-, Wirtschafts- und Lebensraum nachhaltig stärken

„Lebendiges Kirchditmold – gemeinsam nachhaltig unterwegs“

Die Leitsätze wurden dem Ortsbeirat Kirchditmold erstmalig am 12. Juli 2022 und in der obigen Form am 13. Dezember 2022 vorgestellt und von diesem begrüßt.

Aufbauend auf die Ortskernstudie Lebendiges Kirchditmold, die Leitsätze, die SWOT-Analyse, die Spezifika der Verkehrsarten und des Ortskerns sowie die Abstimmung und Beteiligung wurden städtebauliche Anforderungen sowie Anforderungen der einzelnen Verkehrsarten an die Gestaltung des Ortskerns konkretisiert (Tabelle 3).






- **Tabelle 3:** Anforderungen an die Gestaltung des zentralen Ortskerns

Stadt Kassel

Mobilitätskonzept

Ortskern Kirchditmold

Juli 2023

| Städtebauliche Anforderungen | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ● Zusammenhängender Ortskern ohne verkehrliche Zerschneidungen ● Größere Aufenthaltsbereiche und höhere Aufenthaltsqualität für verschiedene Nutzungen ● Verringerung der Lärm- und Luftschadstoffemissionen durch den motorisierten Verkehr ● Begrünung; Übergänge in den umgestalteten Ortskern angemessen ausprägen | |
| Verkehrliche Anforderungen | |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ● Breitere Seitenräume mit hoher Aufenthaltsqualität und ohne schnellen Radverkehr ● Linienhafte Überquerbarkeit durch Verkehrsberuhigung und Gestaltung, ggf. Kfz-freie Bereiche ● Vollständig barrierefreie Querungsstellen |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ● Radverkehrsförderung für unsichere sowie souveräne Radfahrende (> Schrittgeschwindigkeit) ● Qualitativ hochwertige Radabstellanlagen |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ● Haltestelle Teichstraße mit hoher Erschließungs- und Umsteigequalität (Tram + Bus, 68 m Länge, kein IV auf Bahnkörper) ● Befahrbarkeit des Ortskerns mit 20 km/h ● Neue Sharing-Angebote zur Ergänzung des ÖPNVs |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ● Möglichst kein Durchgangsverkehr durch Ortskern, zugleich keine unverträglichen Verlagerungen ● Möglichst intuitive und einheitliche Verkehrsregelung ● Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte an der Loßbergstraße ● Sicherung der Belieferung durch Ladezonen und Sicherung der Erschließung der Grundstücke |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ● Kurzzeitparken für Kundschaft und Besuchende gewährleisten ● Dauerparken für Bewohner:innen, Langzeitparken von Beschäftigten und Schüler:innen berücksichtigen |

4 Erprobungsphase

In der Erprobungsphase wurden die Zentgrafenstraße zwischen Harleshäuser Straße und Am Opferhof sowie die Teichstraße zwischen Zentgrafenstraße und Am Opferhof vom 22. April bis 21. Mai 2023 für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt. Dies sollte einerseits dazu dienen, den Stadtraum durch vielfältige Nutzungen und Aktionen zu bespielen, temporäre Aneignungen durch lokale Akteure und Anwohner:innen zu ermöglichen sowie die Aufenthaltsqualität und die Begegnung zu fördern und somit insgesamt den sozialen Zusammenhalt und die Lebensqualität zu stärken (Kapitel 4.1). Andererseits ging es darum, eine alternative Verkehrsführung zu erproben und daraus per Beteiligung (Kapitel 4.2 und 4.3) und verkehrlicher Erhebungen (Kapitel 0) Erkenntnisse für die dauerhafte Gestaltung zu gewinnen.

4.1 Das Freiluft-Experiment

Die Erprobungsphase („Freiluft-Experiment“) wurde durch die Studio Raamwerk GmbH organisiert und durchgeführt. Raamwerk steht für eine lebenswerte, menschenzentrierte und resiliente Stadt und Gesellschaft und arbeitet seit 2018 mit konkreten Projekten daran, dies in Kassel in die Umsetzung zu bringen. Ziel der Projekte ist es, in Kooperation mit den Menschen vor Ort positive Veränderungen mitzugestalten und erlebbar zu machen.

Gemeinsam mit den Anwohner:innen aus dem Ortskern und vielen weiteren engagierten Kirchditmolder:innen wurde die Erprobungsphase vom 22. April 2023 bis 21. Mai 2023 dafür genutzt, den Ortskern neu und anders erfahrbar zu machen. Das Konzept des Freiluft-Experiments lieferte eine Struktur, die innerhalb des Projektzeitraums einen Rahmen schaffte und die Bürger:innen dazu ermächtigte sich ihren Ortskern selbst anzueignen, die entstandenen Freiräume anders zu denken, zu gestalten und zu bespielen. Parallel zu dieser Ebene der Beteiligung konnten sie ihre Erfahrungen in einer Befragung reflektieren. Die Ergebnisse dieser Befragung wurden ausgewertet und sind in dieses Mobilitätskonzept eingeflossen (Kapitel 4.2).

Organisation, Veranstaltungen und Gestaltung

Im ersten Schritt wurde der Kontakt zu den Kirchditmolder:innen, den direkten Anwohner:innen und Gewerbetreibenden sowie diversen angrenzenden Vereinen und Initiativen aufgenommen. Der Fokus lag darauf die Voraussetzungen und Gegebenheiten vor Ort kennenzulernen, in den Austausch zu kommen und ein Miteinander aufzubauen. Vor Beginn der Erprobungsphase wurde dafür zu zwei aufeinander aufbauenden Auftaktveranstaltungen eingeladen. Hier wurden in Kleingruppen Wünsche, Bedürfnisse und Ideen zur Gestaltung des Freiluft-Experiments herausgearbeitet und anschließend für die Umsetzung konkretisiert. Ziel war es für den Ortskern eine Vielzahl von Perspektiven zu schaffen, Transformation erlebbar zu machen und Möglichkeits-

räume zu eröffnen. Die insgesamt 60 während des Freiluft-Experiments umgesetzten Aktionen und Veranstaltungen zeigten das große Engagement und Bedürfnis der Kirchditmolder:innen ihren Ortskern neu zu denken, anders zu nutzen und menschenzentrierter zu gestalten (Abbildung 25). Die Bandbreite umfasste sowohl größere Straßenfeste, sportliche Aktivitäten, Salsa-Abende und kulturelle Veranstaltungen als auch Spielenachmittage, Geschichtenerzählen im Büchereicafé, gemeinsames Tafeln auf der Straße und viele weitere. Zudem initiierte Raamwerk auf Wunsch der Kirchditmolder:innen einen wöchentlichen Markt mit Lebensmitteln aus der Region. So wurden verschiedene Möglichkeiten skizziert, wie sich der Straßenraum von den Menschen vor Ort angeeignet und im Alltag für Aufenthalt und Begegnung genutzt werden kann. Raamwerk gestaltete für das Freiluft-Experiment modulare und mobile, temporäre Sitzgelegenheiten und sorgte für eine Begrünung durch Bäume und Pflanzkübel.

Raamwerk begleitete die Umsetzung der Erprobungsphase u. a. durch die Organisation von Genehmigungen, die Koordination der Aktionen und Veranstaltungen und durch die Bereitstellung von Materialien. Zudem wurde ein digitaler Aktions- und Veranstaltungskalender sowie ein Infopoint als zentrale Anlaufstelle für die Zusammenarbeit, die Bereitstellung von Informationen zum Freiluft-Experiment und den direkten Austausch mit den Kirchditmolder:innen eingerichtet.

● **Abbildung 25:** Umgesetzte Aktionen und Veranstaltungen

- | | |
|---|---|
| 1. Eröffnungs-Fest | 31. Planungszelle (Beteiligungsformat) |
| 2. Biergarten Heimatverein | 32. Büchereicafé |
| 3. Aquarell Malen | 33. Outdoor Galerie |
| 4. Die Piazza in Kirchditmold | 34. Pilates |
| 5. Bienenvorführung | 35. Bienenvorführung |
| 6. Spielenachmittag | 36. Salsa Abend |
| 7. Büchereicafé | 37. Jubiläumsfeier Heimatverein |
| 8. Salsa Abend | 38. Skate Workshop |
| 9. Tausch-Maarkt mit Mitmach-Angeboten | 39. Trikot malen & Fußball |
| 10. Kirchditmold Singt | 40. Wir bewegen Kirchditmold |
| 11. Aquarell Malen | 41. Walken/Nordic Walken |
| 12. Feierabend-Maarkt | 42. Partnering Workshop |
| 13. Infostand Nachbarschaftstreff | 43. Tauschparty |
| 14. Die Piazza in Kirchditmold | 44. Open-Air Kino |
| 15. Wir bewegen Kirchditmold | 45. Carry-Shit-Olympics |
| 16. Walken/Nordic Walken | 46. Arbeiter*innenliederchor |
| 17. Radsport-Aktion | 47. Erzähltheater |
| 18. Spielenachmittag | 48. Feierabend-Maarkt |
| 19. Büchereicafé | 49. Aquarell Malen |
| 20. Geschichten zu Kaffee und Kuchen | 50. Die Piazza in Kirchditmold |
| 21. Bienenvorführung | 51. Erdforum |
| 22. Ulmentanz | 52. Boule spielen |
| 23. Wimmelbild-Aktion | 53. Spielenachmittag |
| 24. Frühlingsfest der Bücherei | 54. Büchereicafé |
| 25. Kidical Mass | 55. Geschichten zu Kaffee und Kuchen |
| 26. Feierabend-Maarkt | 56. Salsa Abend |
| 27. Aquarell Malen | 57. Bienenvorführung |
| 28. Die Piazza in Kirchditmold | 58. Partnering Workshop |
| 29. Dankeschön für den Erhalt der Läden | 59. Kirchditmold tafelt in seiner Mitte |
| 30. Spielenachmittag | 60. Abschluss-Fest |

- **Karte 9:** Lageplan Freiluft-Experiment mit gekennzeichneten Flächenvorgaben (siehe vergrößert im Anhang)



- **Karte 10:** Beschilderungsplan Freiluft-Experiment (siehe vergrößert im Anhang)



● **Abbildung 26:** Impressionen aus dem Freiluft-Experiment (Quelle und Copyright: Fiona Körner im Auftrag der Studio Raamwerk GmbH)



**ZUKUNFT
INNENSTADT**

Stadt Kassel

Mobilitätskonzept

Ortskern Kirchditmold

Juli 2023

4.2 Umfrage zum Freiluft-Experiment

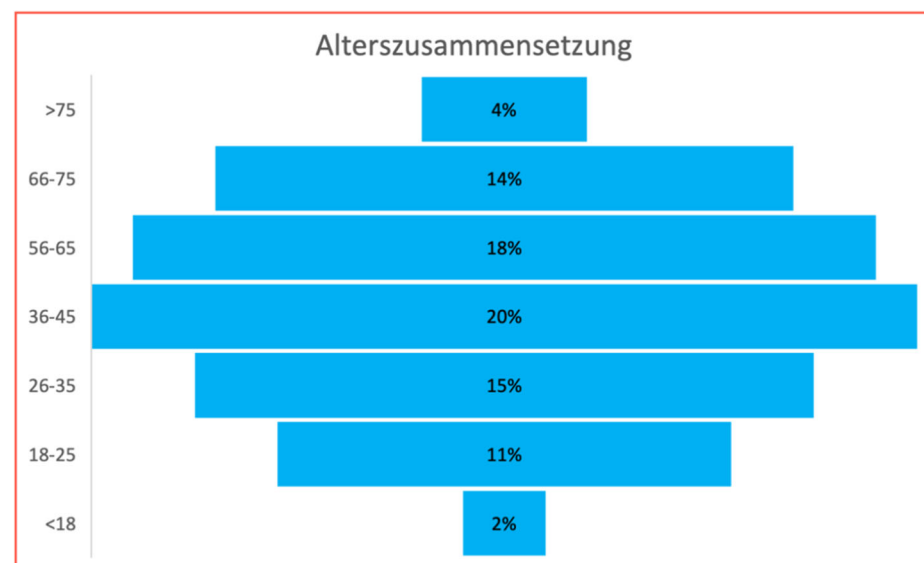
Online-Umfrage

Das Freiluft-Experiment wurde von einer durch Raamwerk erstellten und ausgewerteten Online-Umfrage auf der Plattform senf.app begleitet. Die direkten Anwohner:innen wurden über die Befragung, die Möglichkeit und die Art und Weise der Teilnahme per Anschreiben informiert. Die Ankündigung einer Befragung erfolgte auch auf den beiden öffentlichen Auftaktveranstaltungen und darüber hinaus über die offizielle Projektwebseite der Stadt Kassel und diverse Plakate und Flyer im Ortsgebiet. Die Online-Plattform senf.app bot außerdem die Möglichkeit mit Hilfe einer digitalen Karte des Ortskerns Ideen zu teilen, diese zu verorten, andere Ideen zu kommentieren und zu unterstützen.

Im Rahmen der Online-Umfrage wurden demografische Daten erhoben. Die Befragung diente dazu die Erfahrungen während der Erprobungsphase zu reflektieren, das Verkehrsverhalten der Teilnehmer:innen im Ortskern abzufragen und eine Tendenz der Akzeptanz etwaiger Transformationen des Ortskerns abzubilden.

Die Umfrage umfasst insgesamt 21 Fragen mit einer durchschnittlichen Bearbeitungszeit von 25 Minuten und war über einen Zeitraum von 23 Tagen sowohl online (mit Erstellung eines Accounts bei senf.app unter Angabe der E-Mail-Adresse) als auch im Infopoint (vollständig anonym, ggf. mit Hilfestellung) zugänglich. Sie wurde mit einer Abschlussquote von 75 % von 192 Menschen abgeschlossen. Die Umfrage ist keine wissenschaftlich validierte Studie. Nachfolgende anonymisierte Auswertungsergebnisse wurden hinsichtlich der Frage, welche Rolle das Auto zur Belebung des Ortskerns in Kirchditmold einnimmt, ausgewählt.

● **Abbildung 27:** Frage 1 – Wie alt bist du? (Single Choice; n=253)



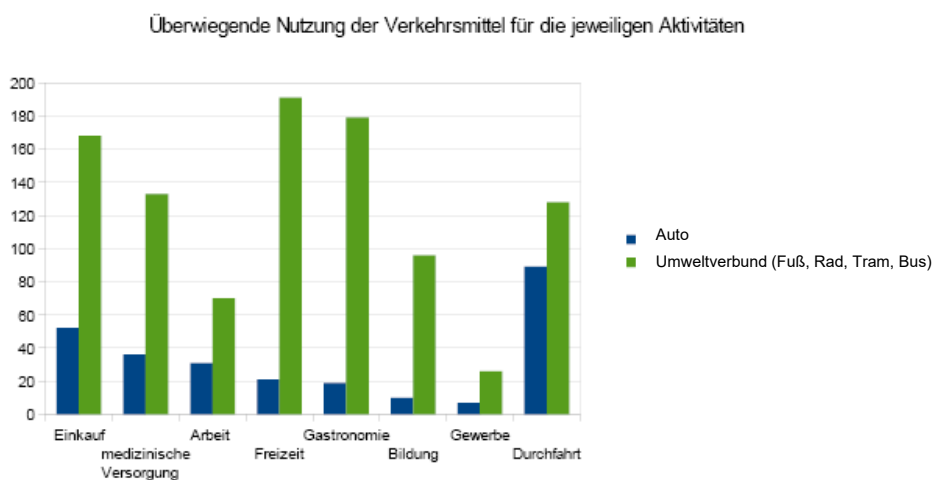
Die Teilnehmenden der Online-Befragung setzen sich aus allen Altersgruppen zusammen. Es überwiegen die Erwachsenen zwischen 36 und 65 Jahren mit 38 % Anteil. Senioren bis 75 Jahre machten 14 % aus, über 75 wurden noch 4 % erreicht. Junge Erwachsene zwischen 18 und 35 Jahren machten 26 % aus, 2 % der Teilnehmenden waren Jugendliche unter 18 Jahren (Abbildung 27).

● **Abbildung 28:** Frage 2 – Wo wohnst du? (Single Choice; n=253)



Mit 69 % gab die Mehrheit aller Befragten an in Kirchditmold zu wohnen, 14 % wohnen direkt im Ortskern (Gebiet des Freiluft-Experimentes), 17 % woanders (Abbildung 28).

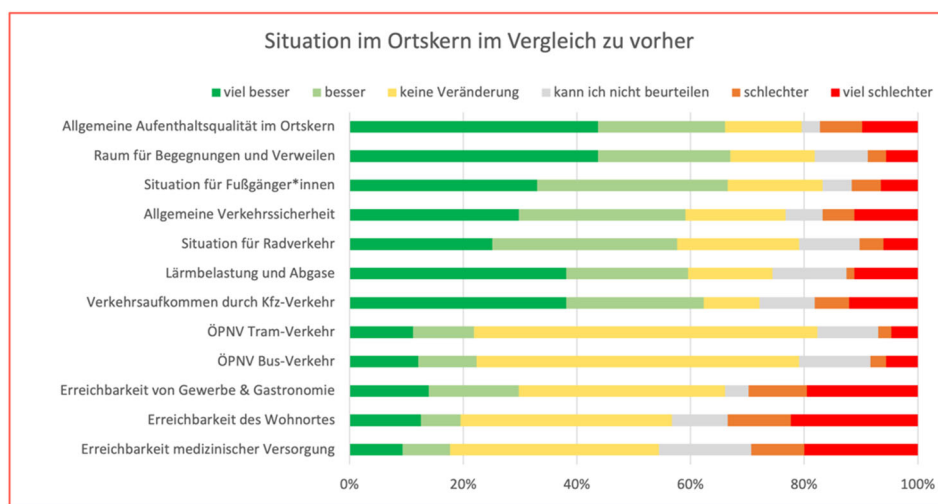
● **Abbildung 29:** Frage 4 – Für welche dieser Aktivitäten im Ortskern nutzt du überwiegend welches Verkehrsmittel? (Matrix; n=239) (siehe vergrößert im Anhang)



Bei der Auswertung der Frage "Für welche dieser Aktivitäten im Ortskern nutzt du überwiegend welches Verkehrsmittel?" wurde der Umweltverbund (Fuß,

Rad, Tram und Bus) in der Grafik zusammengefasst. Für jede Aktivität gab es die Möglichkeit "betrifft mich nicht" auszuwählen, was die unterschiedliche Höhe der Balken erklärt. Eine überwiegende Nutzung des Umweltverbundes ist bei allen Aktivitäten festzustellen, das Auto spielt lediglich bei der Durchfahrt des Ortskerns eine größere Rolle (89 Nennungen). Jedoch überwiegt auch hier die Nutzung des Umweltverbundes (insgesamt 128 Nennungen) (Abbildung 29).

- **Abbildung 30:** Frage 7 – Aktuelle Situation im Vergleich zu vorher: Wie bewertest du die entstandenen Veränderungen im Ortskern von Kirchditmold? (Matrix; n=215) (siehe vergrößert im Anhang)



Die allgemeine Aufenthaltsqualität im Ortskern, Raum für Begegnungen, die Situation für Fußgänger:innen und den Radverkehr, die allgemeine Verkehrssicherheit sowie die Immissionsbelastung (Lärm/Abgase) und das Verkehrsaufkommen des Kfz-Verkehrs wurden während der Erprobungsphase als viel besser/besser bewertet. Keine Veränderung ist beim ÖPNV-Verkehr (Bus/Tram) zu verzeichnen. Eine Tendenz zur leichten Verschlechterung lässt sich in der Erreichbarkeit von Gewerbe/Gastronomie, des Wohnorts und der medizinischen Versorgung ablesen, allerdings überwiegt prozentual die Angabe "keine Veränderung" (Abbildung 30).

- **Abbildung 31:** Frage 12 – Besonders wichtig sind mir im Ortskern von Kirchditmold ... (max. 7 Felder zur Mehrfachauswahl; n=204) (siehe vergrößert im Anhang)



Als besonders wichtig im Ortskern wurde mehr Straßenraumbegrünung und eine Belebung des Gewerbes/der Gastronomie genannt sowie größere Aufenthaltsbereiche/Raum für Begegnungen und Sitzgelegenheiten. Ebenfalls hoch bewertet wurden eine gute ÖPNV-Anbindung, bessere Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr sowie kein Kfz-Durchgangsverkehr und weniger Emissionen. Aussagen, die die Nutzung des privaten Kfz beinhalten (Parkmöglichkeiten für Kundschaft/Besuchende/Anwohnende, gute Erreichbarkeit, Durchfahrbarkeit des Ortskerns) sind in der Grafik rot markiert und spielen eine eher untergeordnete Rolle (Abbildung 31).

Umfrage zur Variantenplanung

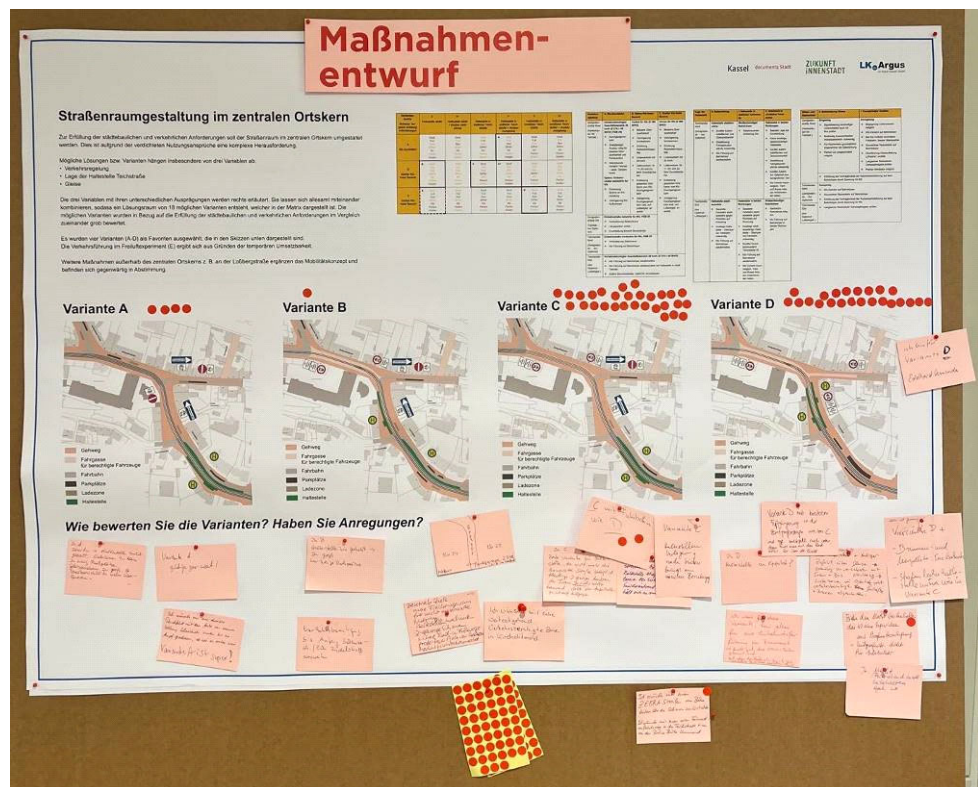
Als Bestandteil der Öffentlichkeitsbeteiligung im Freiluft-Experiment wurden auch vier vorläufige Varianten zur langfristigen Umgestaltung des zentralen Ortskerns zur Diskussion gestellt (Varianten siehe Anhang 6.1). In der Online-Umfrage konnten die einzelnen Varianten jeweils mit „Finde ich am besten“, „Noch am ehesten“ oder „Nein, finde ich nicht gut“ bewertet werden. Durch das Umfragedesign ergeben sich hohe Ablehnungswerte, da nur eine von vier Varianten als „am besten“ oder „noch am ehesten“ ausgewählt werden konnte.

Die Ergebnisse der Umfrage zu den Varianten sind in der Tabelle 4 dargestellt. Einbezogen ist dabei auch die Bewertung der Varianten durch Klebpunkte auf dem Plakataushang im eingerichteten Infopoint in der Zentgrafenstraße 132 (Abbildung 32). Das Stimmungsbild der Teilnehmenden zeigt eine Bevorzugung der Varianten C und D, welche einen kleinen bzw. großen Kfz-freien Bereich vorsehen bzw. eine Einschränkung des Kfz-Verkehrs im Ortskern beinhalten. Durch eine Sichtung der Online- und schriftlichen Kommentare konnte insgesamt eine Bevorzugung der Verlegung der Haltestelle Teichstraße in die südliche Teichstraße erkannt werden.

● **Tabelle 4:** Bewertung der vorgeschlagenen Varianten in der Umfrage

| | Online-Umfrage: „Finde ich am besten“ | Online-Umfrage: „Noch am ehesten“ | Online-Umfrage: „Nein, finde ich nicht gut“ | Plakatausgang: Klebepunkte |
|---|--|--------------------------------------|--|-------------------------------|
| Variante A: Kfz-Durchfahrt | 20 | 31 | 94 | 4 |
| Variante B: Kleiner Kfz-freier Bereich | 9 | 17 | 121 | 1 |
| Variante C: Kleiner Kfz-freier Bereich + Haltestelle in südlicher Teichstraße + zweigleisig | 33 | 23 | 84 | 29 |
| Variante D: Großer Kfz-freier Bereich + Haltestelle in nördlicher Teichstraße | 36 | 29 | 87 | 23 |

● **Abbildung 32:** Plakatausgang im Infopoint



Fazit zu den Umfrageergebnissen

Aus der Auswertung der Umfrage, der Beteiligung während der Erprobungsphase und aus Gesprächen mit Kirchditmolder:innen ergibt sich folgendes Stimmungsbild.

Stadt Kassel

Mobilitätskonzept**Ortskern Kirchditmold**

Juli 2023

Die Beteiligung und das Engagement aus und in Kirchditmold für die Gestaltungen des Ortskerns sind groß. Initiativen wie beispielsweise der Bücherei Kirchditmold e. V. sind eine starke Ressource und in ihrer Funktion als Bindeglied und Netzwerk essentiell für die Entwicklung und Revitalisierung des Ortskerns.

Die Ergebnisse der Online-Befragung zeigen, dass das Auto für die Belebung des Ortskerns eine untergeordnete Rolle spielt. Für die vorrangigen Nutzungen im Ortskern, wie das Einkaufen im Einzelhandel, für Arztbesuche, die Nutzung des gastronomischen Angebots oder zur Freizeitgestaltung wird mit großer Mehrheit der Umweltverbund (Fuß-, Rad-, Tram- und Busverkehr) genutzt. Der Großteil des Kfz-Aufkommens ist dagegen Durchgangsverkehr. Insgesamt zeigt das Stimmungsbild, dass ein mindestens kleiner Kfz-freier Bereich gewünscht ist. Zudem wird die Verlegung der Haltestelle in die südliche Teichstraße zugunsten eines zusammenhängenden Aufenthaltsbereiches in der nördlichen Teichstraße gewünscht.

Für eine Belebung des Ortskerns ist es wichtig, Räume zu schaffen, in denen sich die Menschen sicher und barrierefrei bewegen können. Die Erreichbarkeit der Wohnorte ist entsprechend mitzudenken. Die Ansiedlung weiterer inhabergeführter Geschäfte und Gastronomie ist ebenfalls besonders gewünscht, sollte möglichst unterstützt werden und ist wichtig für die Vitalisierung des Ortskerns. Die Gestaltung des Straßenraumes durch Sitzgelegenheiten und Begrünung wurde bei den Wünschen am häufigsten erwähnt und sind unerlässlich für die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und die Verweildauer im Ortskern.

4.3 Beteiligungsveranstaltung Planungszelle

Am 11. Mai 2023 von 18 bis 21:30 Uhr fand eine sogenannte Planungszelle als Beteiligungsveranstaltung zur Variantenplanung des Mobilitätskonzepts für den Ortskern von Kirchditmold statt. Die Organisation und Durchführung übernahm die Gemeinwohlökonomie Kassel e. V. zusammen mit der Initiative Kassel 2030 und Studio Raamwerk GmbH. Die fachliche Betreuung übernahmen die Stadtverwaltung und LK Argus. Es nahmen 25 Personen teil, die in Kleingruppen fokussiert zwei Fragestellungen bearbeiteten, die erarbeiteten Aussagen anschließend im Plenum vorstellten und danach mit Klebepunkten bewerteten.

Die Aussagen der Kleingruppen und ihre Bewertung im Plenum wird im Anhang 6.4 vollständig wiedergegeben. Im Folgenden werden die wesentlichen und am höchsten priorisierten Ergebnisse kurz zusammengefasst.

Was macht einen guten Ortskern aus?

- Multifunktionalität und stetige Weiterentwicklung
- Erholung und Begegnung: Grün, Sitzmöglichkeiten, Begegnungsräume, ästhetische Gestaltung, (entschleunigte) Atmosphäre
- Nahversorgung: Geschäfte, Café/Kneipe, Wochenmarkt, Anlässe zum Kommen

Bewerten Sie die 4 gezeigten Varianten nach ihrer Eignung für einen guten Ortskern. (Gezeigte Varianten siehe Anhang 6.1)

- Möglichst großer Kfz-freier Bereich gewünscht
- Parkraum am Rand des Ortskerns
- Kfz-Verkehr im Umfeld regulieren
- Aufgewertete Haltestelle überwiegend in südlicher Teichstraße gewünscht
- Zweigleisiger Ausbau der Zentgrafenstraße grundsätzlich gewünscht, da er verbreiterte Seitenräume ermöglicht
- Radverkehrsführung braucht Platz; soll Gehwege nicht durchschneiden

● **Abbildung 33:** Gruppenfoto von der Planungszelle



Befahrung des gesperrten Bereichs mit leichten Kfz

Einmündung Zentgrafenstraße/Teichstraße (Zählung 09.05.2023):

- 180 Kfz/24 h (Pkw, Krad, Lieferwagen) befahren noch die Einmündung, die per Z 260 StVO für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt ist (statt wie üblich 3.760 Kfz/24 h)
- Die verbleibenden 180 Kfz/24 h setzen sich aus zulässigen Zufahrten in die Grundstücke, zulässigem Lieferverkehr zwischen 19 und 11 Uhr, unzulässigem Lieferverkehr zwischen 11 und 19 Uhr, unzulässigem Hol- und Bringverkehr sowie unzulässigem Durchgangsverkehr zusammen; es wird geschätzt, dass gut die Hälfte der verbleibenden 180 Kfz-Bewegungen bewusst oder aus Verwirrung das Z 260 StVO missachtet hat

4.4 Verkehrliche Auswertung des Freiluft-Experiments

Während des Freiluft-Experiments war vom 22. April bis 21. Mai 2023 der zentrale Ortskern von Kirchditmold für den allgemeinen fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr gesperrt. Dies betraf die folgenden Straßenabschnitte:

Zentgrafenstraße zwischen Harleshäuser Straße und Am Opferhof

- Teichstraße zwischen Zentgrafenstraße und Am Opferhof
- **Abbildung 34:** Sperrung der Teichstraße ab Am Opferhof (links) und der Zentgrafenstraße ab Harleshäuser Straße (rechts) während des Freiluft-Experiments



Während der Sperrung wurden sowohl Beteiligungsformate (Kapitel 4.2 und 4.3) als auch Erhebungen zum fließenden und ruhenden Verkehr durchgeführt.

Während des Freiluft-Experimentes wurden Anfang Mai 2023 an sechs Knotenpunkten im und um den Ortskern von Kirchditmold Knotenstromzählungen über 24 h an Normalwerktagen durch die Stadt Kassel durchgeführt. Diese können mit vorherigen Referenzzählungen (Frühjahr 2023 oder von 2022, frühere werden hier nicht herangezogen) verglichen werden. Aussagen zur statistischen Signifikanz der Abweichung der Zählung im Freiluft-Experiment können aufgrund nur einmalig vorliegender Referenzzählungen nicht getroffen werden.

Stadt Kassel

Mobilitätskonzept

Ortskern Kirchditmold

Juli 2023

Die Erhebungen zum **fließenden Verkehr** zeigen Veränderungen der Verkehrsströme ab Differenzen über 50 Fahrzeuge/24 h:

- Im leichten Kfz-Verkehr (Pkw, Krad, Lieferwagen)
- Im Radverkehr

Im schweren Kfz-Verkehr (Lkw, Busse) konnten keine wesentlichen Veränderungen erkannt werden.

Fließender leichter Kfz-Verkehr (Pkw, Krad, Lieferwagen)

Siehe zur Veranschaulichung Karte 11

Einmündung Teichstraße/Brunnenstraße (Zählungen 07.03.2023 und 09.05.2023):

- Abnahme der Ausfahrt insb. von der südlichen Teichstraße, aber auch von der Brunnenstraße in die nördliche Teichstraße von 1.990 auf 430 Kfz/24 h; diese Verbleibenden haben entweder den Opferhof oder regelwidrig die Teichstraße durchfahren; die Differenz von 1.560 Kfz/24 h hat eine andere Route (oder ggf. zum kleinen Teil ein anderes Ziel oder Verkehrsmittel) gewählt
- Zunahme des Linksabbiegens von der südlichen Teichstraße in die Brunnenstraße von 350 auf 540 Kfz/24 h; diese Zunahme um 190 Kfz/24 h kann überwiegend als Ausweichverkehr durch die Mergellstraße – Riedwiesen – Zum Berggarten – Schanzenstraße (oder ggf. Mergellstraße – Harnackstraße – Brunnenstraße) anstelle der Durchfahrt des Ortskerns interpretiert werden
- Zunahme des Rechtseinbiegens von der Brunnenstraße in die südliche Teichstraße von 320 auf 400 Kfz/24 h; diese Zunahme um 80 Kfz/24 h kann weniger erklärt werden als Schleichverkehr durch die Mergellstraße, sondern eher als alternative Ausfahrt aus dem Wohngebiet Richtung Norden statt über die Zentgrafenstraße nun über die Teichstraße und die Kehrwege in der Heßbergstraße in die Loßbergstraße

Einmündung Harleshäuser Straße/Loßbergstraße (Zählungen 02.03.2023 und 11.05.2023):

- Zunahme des Linksabbiegens von der Loßbergstraße in die südliche Harleshäuser Straße von 70 auf 630 Kfz/24h; diese Zunahme um 560 Kfz/24 h wird als erfolgreiche Verlagerung von Kfz-Durchgangsverkehr von der Teichstraße → Zentgrafenstraße auf die Loßbergstraße interpretiert
- Zunahme des Rechtseinbiegens von der südlichen Harleshäuser Straße in die Loßbergstraße von 210 auf 790 Kfz/24 h; diese Zunahme um gerundet 590 Kfz/24 h kann ebenfalls als erfolgreiche Verlagerung von Kfz-Durchgangsverkehr von der Zentgrafenstraße auf die Loßbergstraße interpretiert werden
- Zunahme des Geradeausfahrens von der Loßbergstraße in die nördliche Harleshäuser Straße von 9.920 auf 10.580 Kfz/24 h; diese Zunahme um gerundet 670 Kfz/24 h kann als Zusammensetzung gedeutet werden aus Anliegern des Wohngebiets nördlich der Schanzenstraße, welche nun in die Christbuchenstraße einfahren, sowie ggf. aus ehemaligen Durchfahrenden bzw. Kurzparkenden im Ortskern von der Relation Knoten Berliner Brücke → Teichstraße → Harleshäuser Straße und ggf. natürlicher Schwankung oder großräumigen Veränderungen

Stadt Kassel

Mobilitätskonzept

Ortskern Kirchditmold

Juli 2023

- Zunahme des Geradeausfahrens von der nördlichen Harleshäuser Straße in die Loßbergstraße von 10.720 auf 10.990 Kfz/24 h; diese Zunahme um 270 Kfz/24 h kann erklärt werden mit Anliegern des Wohngebiets nördlich der Schanzenstraße, die ehemals über die Zentgrafenstraße ausgefahren sind und nun über die Riedelstraße in die Harleshäuser Straße einbiegen, sowie ggf. mit natürlicher Schwankung oder großräumigen Veränderungen
- Abnahme des Linkseinbiegens von der südlichen Harleshäuser Straße in die nördliche Harleshäuser Straße von 480 auf 220 Kfz/24 h; diese Abnahme um 260 Kfz/24 h kann aus ehemaligen Ausfahrenden vom Wohngebiet Mergellstraße → Teichstraße → Harleshäuser Straße nach Norden sowie ggf. Durchfahrenden bzw. Kurzparkenden im Ortskern von der Relation Knoten Berliner Brücke → Teichstraße → Harleshäuser Straße verursacht werden

Kreuzung Harleshäuser Straße/Christbuchenstraße (Zählungen 17.11.2022 und 04.05.2023):

- Zunahme des Geradeausfahrens von der südlichen Harleshäuser Straße in die nördliche Harleshäuser Straße von 8.900 auf 9.110 Kfz/24 h; diese Zunahme um 210 Kfz/24 h kann ggf. als großräumige Veränderung oder natürliche Schwankung angesehen werden
- Zunahme des Geradeausfahrens von der nördlichen Harleshäuser Straße in die südliche Harleshäuser Straße von 10.200 auf 10.530 Kfz/24 h; diese Zunahme um gerundet 340 Kfz/24h kann ggf. als großräumige Veränderung oder natürliche Schwankung angesehen werden
- Zunahme des Linksabbiegens von der südlichen Harleshäuser Straße in die westliche Christbuchenstraße von 700 auf 850 Kfz/24 h; diese Zunahme um 150 Kfz/24 h kann erklärt werden mit Anliegern des Wohngebiets nördlich der Schanzenstraße, welche nun statt Teichstraße → Zentgrafenstraße die Loßbergstraße → Harleshäuser Straße → Christbuchenstraße nutzen

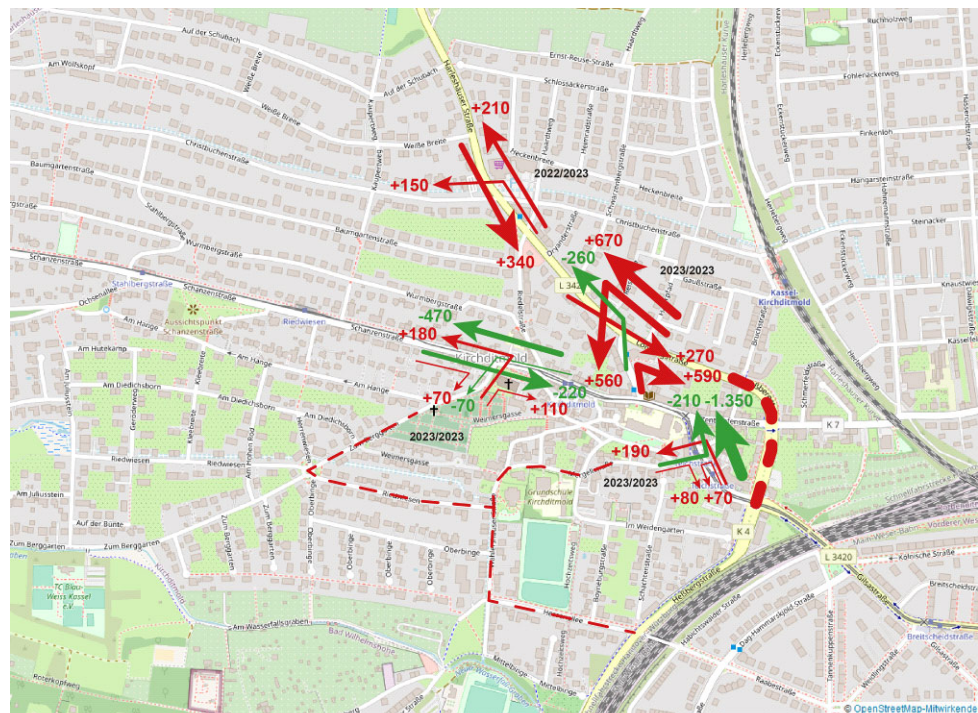
Einmündung Schanzenstraße/Zentgrafenstraße/Zum Berggarten (Zählungen 02.03.2023 und 11.05.2023):

- Zunahme des Rechtsabbiegens von der Schanzenstraße in Zum Berggarten von 140 auf 200 Kfz/24 h; diese Zunahme um gerundet 70 Kfz/24 h kann mit Anliegern des Wohngebiets nördlich der Schanzenstraße erklärt werden, die nun statt Zentgrafenstraße → Knoten Loßbergstraße die Schleichverbindung Zum Berggarten → Riedwiesen → Hessenallee (ggf. auch → Mergellstraße) nutzen
- Zunahme des Linkseinbiegens von Zum Berggarten in die Schanzenstraße von 90 auf 270 Kfz/24 h; diese Zunahme um 180 Kfz/24 h kann mit Anliegern des Wohngebiets nördlich der Schanzenstraße erklärt werden, die nun statt Teichstraße → Zentgrafenstraße die Schleichverbindungen Mergellstraße → Riedwiesen → Zum Berggarten oder Hessenallee → Riedwiesen → Zum Berggarten nutzen

- Zunahme des Rechtseinbiegens von Zum Berggarten in die Zentgrafenstraße von 330 auf 440 Kfz/24 h; diese Zunahme um 110 Kfz/24 h kann erklärt werden mit Anliegern des Wohngebiets Riedwiesen Richtung Norden und Nordosten, die nun statt über die Mergellstraße → Teichstraße über Zum Berggarten → Zentgrafenstraße → Riedelstraße oder → Harleshäuser Straße ausfahren
- Abnahme des Geradeausfahrens von der Zentgrafenstraße in die Schanzenstraße von 930 auf 460 Kfz/24 h; diese Abnahme kann erklärt werden mit Anliegern des Wohngebiets nördlich der Schanzenstraße, die nun statt über die Zentgrafenstraße über Zum Berggarten oder über die Christbuchenstraße einfahren, sowie ggf. aus einer veränderten Ziel- oder Verkehrsmittelwahl
- Abnahme des Geradeausfahrens von der Schanzenstraße in die Zentgrafenstraße von 730 auf 510 Kfz/24 h; diese Abnahme um 220 Kfz/24 h kann erklärt werden mit Anliegern des Wohngebiets nördlich der Schanzenstraße, die nun statt über die Zentgrafenstraße über Zum Berggarten ausfahren, sowie ggf. aus einer veränderten Ziel- oder Verkehrsmittelwahl
- Abnahme des Linksabbiegens von der Zentgrafenstraße in Zum Berggarten von 460 auf 390 Kfz/24 h; diese Abnahme um 70 Kfz/24 h kann erklärt werden mit Anliegern des Wohngebiets Riedwiesen, die statt über die Zentgrafenstraße nun über die Mergellstraße einfahren

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass – trotz ggf. teils überlagernder großräumiger Veränderungen auf der Loßbergstraße und Harleshäuser Straße – die erwünschte Verlagerung des Kfz-Durchgangsverkehrs vom Ortskern auf die Loßbergstraße mit ca. 1.200 Kfz/24 h deutlich eingetreten ist. Darüber hinaus hat sich jedoch auch Kfz-Verkehr statt auf der Zentgrafenstraße (– Schanzenstraße) auf den Wohnstraßen Christbuchenstraße im Norden sowie Zum Berggarten, Riedwiesen, Mergellstraße und vermutlich Hessenallee gesammelt. Dabei ist die Verlagerung insbesondere auf die Riedwiesen und Zum Berggarten (ca. 300 Kfz/24 h zusätzlich) kritisch zu sehen, da diese fernab der Hauptverkehrsstraßen keine zusätzliche Sammelfunktion übernehmen sollen. Insbesondere Verkehre der Relation Schanzenstraße – Knoten Berliner Brücke, die vormals den Ortskern durchfahren haben, sollen bei einer Sperrung des Ortskerns nicht die Relation Schanzenstraße – Zum Berggarten – Riedwiesen – Mergellstraße – Teichstraße (und möglichst auch nicht – Riedwiesen – Hessenallee) nutzen, sondern den „S-Schlängel“ Zentgrafenstraße – Harleshäuser Straße – Loßbergstraße.

- **Karte 11: Knotenstromdifferenz Freiluft-Experiment gegenüber Referenzzählung** (siehe vergrößert im Anhang)



LK Argus Kassel, Juni 2023
Kartengrundlage: Openstreetmap

Karte 11: Knotenstromdifferenz Freiluftexperiment gegenüber Referenzzählung
Pkw, Krad, Lieferwagen in 24 h am Normalwerktag. Differenzen über 50, gerundet

Videobeobachtung Riedwiesen

Videobeobachtungen Höhe Nr. 15 Richtung Westen bis „Kreisel“, Do 04.05.2023 7-9 und 15-18 Uhr sowie Höhe Nr. 11 Richtung Osten bis Wahlershäuser Straße, Di 16.05.2023 7-9 und 15-18 Uhr zeigen eine mutmaßliche Gehwegbefahrung durch Kfz. Durch Anwohner:innen wurden häufige Gehwegbefahrungen insbesondere zu Beginn des Freiluft-Experiments bemängelt.

Ruhender Kfz-Verkehr

Um die Auswirkungen der Sperrung des Ortskerns mit 32 entfallenden öffentlichen Parkplätzen für den ruhenden Kfz-Verkehr zu untersuchen, wurde eine Parkraum-Belegungserhebung an einem Normalwerktag (10.05.2023) und an einem Samstag (06.05.2023) in vier Rundgängen um 10, 14, 18 und 22 Uhr durchgeführt. Diese kann mit der Parkraum-Belegungserhebung vom September 2022 (10.09.2022 und 13.09.2022) als Referenzzählung (siehe Kapitel 2.5) verglichen werden. Über das Gebiet der Referenzzählung hinaus wurden auch ergänzend die Mergellstraße und die Brunnenstraße jeweils bis Wahlershäuser Straße erhoben („Erweiterung des Gebiets“).

Am Normalwerktag ist die Belegung aller Park- und Stellplätze vormittags (10 Uhr) am höchsten und beläuft sich auf 67 %, dies entspricht per Definition einem geringen Parkdruck¹² (Abbildung 35). Im Untersuchungsgebiet, das mit der Referenzzählung identisch ist, liegt die Auslastung der öffentlichen Parkplätze während des Freiluft-Experiments bei 75 % (mittlerer Parkdruck); vor dem Freiluft-Experiment lag diese bei 74 % (Abbildung 36). Die Belegung der zentralen Kurzzeitparkplätze ist mit 87 % hoch und liegt um 5 % höher als vor dem Freiluft-Experiment, während die Belegung der öffentlichen Dauerparkplätze gleichbleibend bei 70 % liegt. Auf den privaten Stellplätzen herrscht mit 59 % Auslastung kein Parkdruck (8 % niedriger als vor dem Freiluft-Experiment).

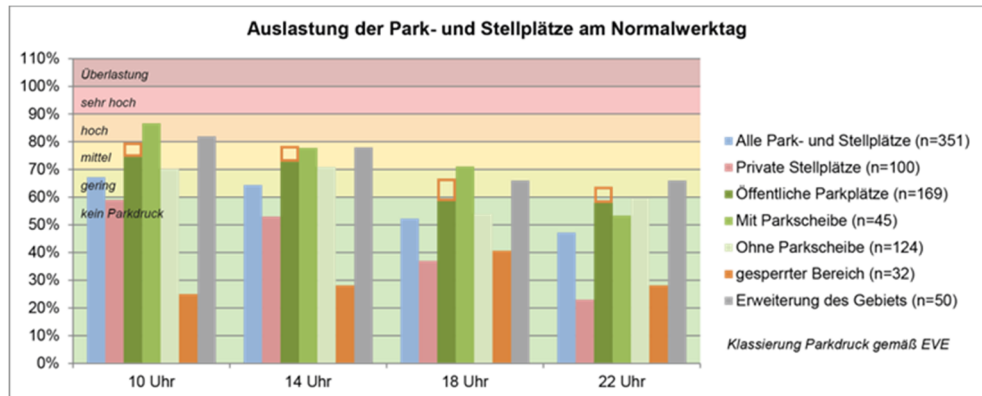
Zu beachten ist, dass in einem Teil des gesperrten Bereichs, der Zentgrafensstraße östlich der Teichstraße, fast dauerhaft illegal geparkt wurde. Werden die hier parkenden Kfz unter der Annahme, dass sie auf den öffentlichen Parkplätzen rund um den gesperrten Bereich parken müssten, auf den Parkdruck addiert, ergibt sich auf den öffentlichen Parkplätzen um 10 Uhr eine „korrigierte“ Auslastung von 80 % (mittlerer bis hoher Parkdruck), die damit um 6 % höher liegt als bei der Referenzzählung.

Zum Nachmittag (14 Uhr) hat sich die Belegung der öffentlichen Parkplätze zwar verringert, nicht so stark jedoch wie in der Referenzzählung. Die korrigierte Auslastung der öffentlichen Parkplätze liegt noch bei 78 % (gegenüber 63 % vor dem Freiluft-Experiment), wobei nur die Belegung der Kurzzeitparkplätze zurückgegangen ist und nun im mittleren Bereich liegt. Dagegen lag die Auslastung der Kurzzeitparkplätze vor dem Freiluft-Experiment bereits bei 57 %.

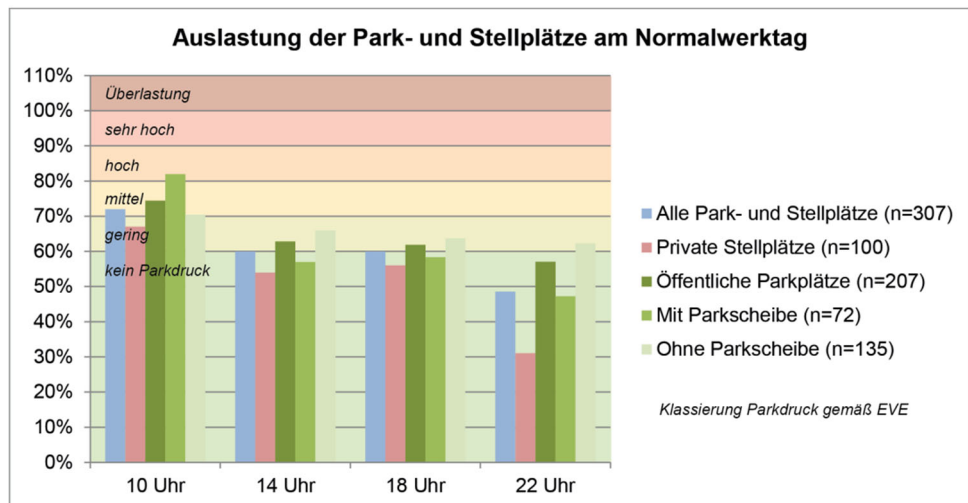
Am Abend (18 Uhr) liegt die korrigierte Auslastung der öffentlichen Parkplätze noch bei 67 %, vor dem Freiluft-Experiment lag diese bei 62 %. Am späten Abend (22 Uhr) schließlich sind noch 63 % der öffentlichen Parkplätze belegt, vor dem Freiluft-Experiment waren es 57 %. Die privaten Stellplätze sind mit 23 % geringer ausgelastet als vor dem Freiluft-Experiment (31 %).

¹² Klassierung des Parkdrucks siehe FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): EVE Empfehlungen für Verkehrserhebungen. Köln. S. 42.

- **Abbildung 35:** Freiluft-Experiment – Belegung der Park- und Stellplätze am Normalwerktag (Mittwoch, 10.05.2023)

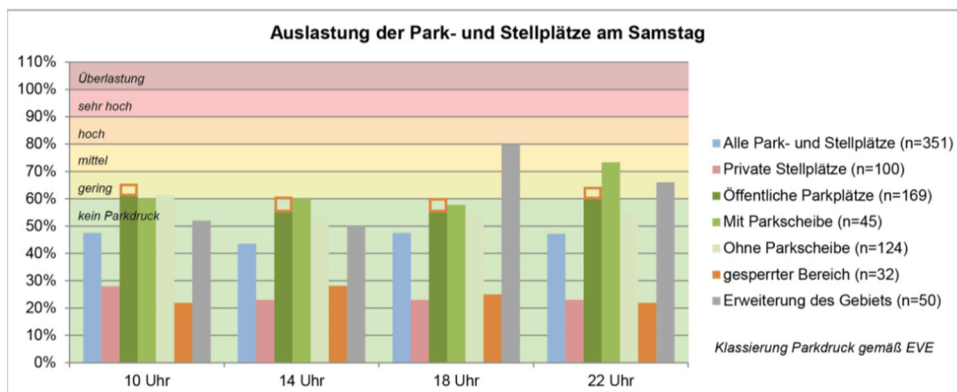


- **Abbildung 36:** Referenzzählung – Belegung der Park- und Stellplätze am Normalwerktag (Dienstag, 13.09.2022) (siehe Kapitel 2.5)

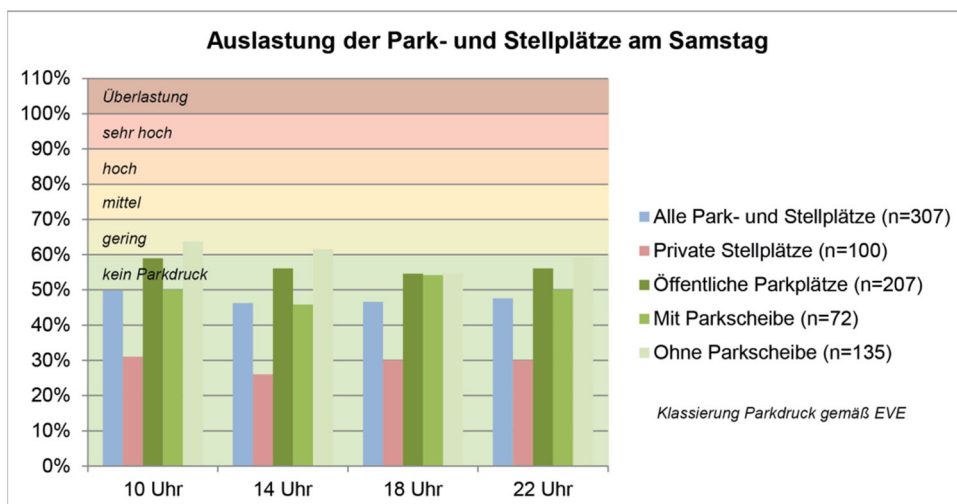


Am Samstag ist die korrigierte Auslastung der öffentlichen Parkplätze im identischen Untersuchungsgebiet über den Tag hinweg relativ konstant bei ca. 60-63 %. Vor dem Freiluft-Experiment lag diese bei 55-59 %. Auffällig ist die erhöhte Auslastung der zentraleren parkscheibengeregelten Abschnitte um 22 Uhr mit 72 %; dies lässt sich damit erklären, dass die Parkscheibenregelung im Freiluft-Experiment ausgeweitet wurde und nun auch einzelne Abschnitte enthält, die vormals der großen Menge der nicht parkscheibengeregelten Parkplätze angehörten.

● **Abbildung 37:** Freiluft-Experiment – Belegung der Park- und Stellplätze am Samstag (06.05.2023)

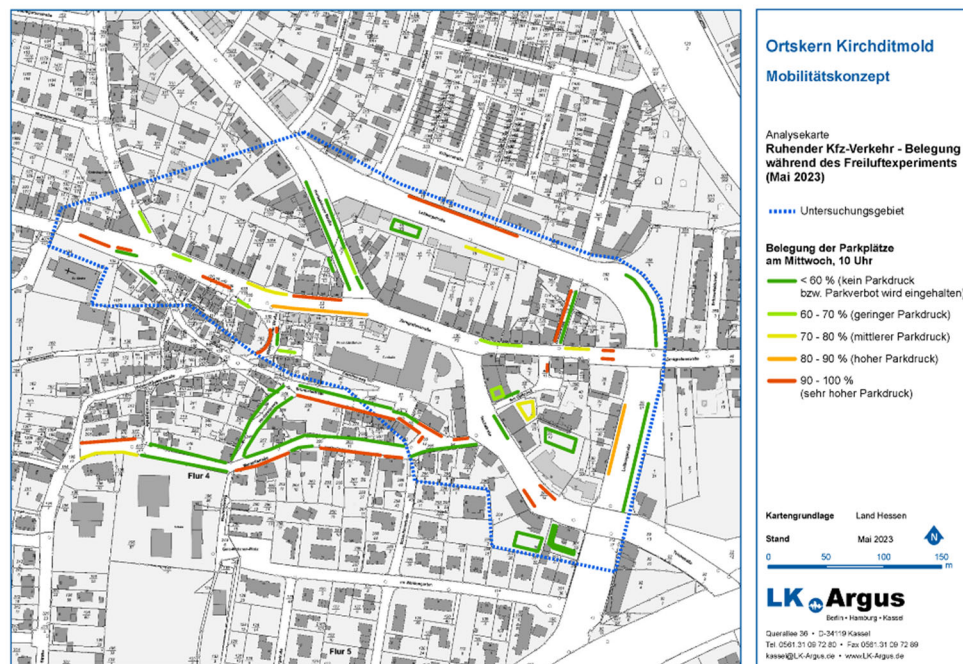


● **Abbildung 38:** Referenzzählung – Belegung der Park- und Stellplätze am Samstag (10.09.2022)



Bezüglich der räumlichen Verteilung des ruhenden Kfz-Verkehrs am Normalwerktag und am Samstag lassen sich nur eingeschränkt Muster feststellen. Es scheint, als habe sich Parkdruck vom gesperrten Bereich der Zentgrafenstraße insbesondere weiter nach Westen in die Zentgrafenstraße Richtung Kirche verlagert, während die südliche Harleshäuser Straße nicht stärker belastet wird. Auch die östliche Brunnenstraße nahe der Teichstraße scheint tagsüber etwas stärker belastet.

- **Karte 12:** Exemplarische Analysekarte zur Belegung der Parkplätze am Normalwerktag 10 Uhr. Alle Belegungskarten der Referenzzählung und aus dem Freiluft-Experiment sind vergrößert im Anhang zu finden



Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Sperrung von 32 Parkplätzen in der Zentgrafenstraße und der Teichstraße während des Freiluft-Experiments für eine Erhöhung des Parkdrucks auf den öffentlichen Parkplätzen im Umfeld gesorgt hat. Dieser lag dort nun bei ca. 80 % am Vormittag, 78 % am Nachmittag, 67 % am Abend, 63 % am späten Abend. Damit liegt die Auslastung (außer am Nachmittag) um ca. 5-6 % höher als vor dem Freiluft-Experiment, wo noch 32 Parkplätze mehr im Zentrum verfügbar waren. Angesichts der Flächenknappheit im Ortskern und der zu stärkenden Nutzungsansprüche des Aufenthalts, der Begrünung, des Fuß- und des Radverkehrs erscheint eine Auslastung von 80 % der Parkplätze und damit einem mittleren bis hohen Parkdruck aus planerischer Sicht als legitim. Bei der Umgestaltung kann es damit als gerechtfertigt angesehen werden, öffentliche Parkplätze in ähnlichem Umfang wie im Freiluft-Experiment umzuwandeln. Potenzial zur effizienteren Nutzung wird überdies erneut bei den privaten Sammelstellplatzanlagen gesehen, die während des Freiluft-Experiments immer und teils deutlich unter zu 60 % ausgelastet waren.

Radverkehr

Einmündung Teichstraße/Brunnenstraße (Zählungen 07.03.2023 und 09.05.2023):

- Zunahme des gesamten Radverkehrsaufkommens von 450 auf 1.180 Räder/24 h
- Diese Zunahme um 730 Räder/24 h ist zu erklären mit dem Radschutzstreifen vom Opferhof zur Brunnenstraße, dem angenehmeren Radfahren angesichts ausbleibenden Kfz-Verkehrs im Ortskern, der fortgeschrittenen Baustelle in der Brunnenstraße sowie ggf. jahreszeitlichen Effekten

Einmündung Zentgrafestraße/Teichstraße (Zählungen 01.03.2022 und 09.05.2023):

- Zunahme des gesamten Radverkehrsaufkommens von 450 auf 730 Räder/24 h
- Diese Zunahme um 270 Räder/24 h ist zu erklären mit dem angenehmeren Radfahren angesichts ausbleibenden Kfz-Verkehrs im Ortskern sowie ggf. jahreszeitlichen Effekten

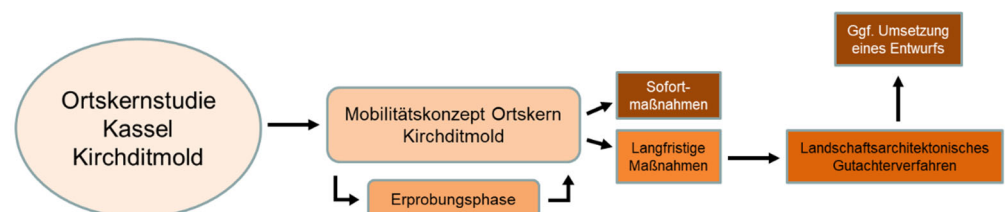
Einmündung Harleshäuser Straße/Loßbergstraße (Zählungen 02.03.2023 und 11.05.2023):

- Abnahme des gesamten Radverkehrsaufkommens von 830 auf 660 Räder/24 h
- Diese Abnahme um gerundet 160 Räder/24 h ist zu erklären mit dem angenehmeren Radfahren angesichts ausbleibenden Kfz-Verkehrs im Ortskern, sodass Anlieger des Wohngebiets nördlich der Schanzenstraße auf der Relation Richtung Innenstadt statt der Harleshäuser Straße – Loßbergstraße nun die Zentgrafestraße – Teichstraße durch den Ortskern nutzen

5 Maßnahmen

Um die aufgestellten Leitsätze und Anforderungen (Kapitel 3) vor Ort zu erfüllen und die erkannten verkehrlichen Probleme (Kapitel 2.7) zu lösen, wurden Maßnahmen entwickelt. Dabei konnte dankenswerter Weise auch auf die Erkenntnisse aus der Beteiligung und der Erprobungshase zurückgegriffen werden (Kapitel 1.5 und 4). Es wurden Sofortmaßnahmen und langfristige Maßnahmen erarbeitet. Die Sofortmaßnahmen sind vorbehaltlich eines Ortsbeiratsbeschlusses kurzfristig umsetzbar (Kapitel 5.1). Die langfristigen Maßnahmen dagegen sind planerisch noch vertiefend weiterzuentwickeln und bedeuten meist einen größeren baulichen Aufwand. Daher bedürfen sie eines längeren Vorlaufs für die fachliche Ausarbeitung, politische Abstimmung und die Klärung der Finanzierung und sind frühestens in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts umsetzbar. Die langfristigen Maßnahmen teilen sich auf in Grundmaßnahmen und Varianten. Für den Katalog an Grundmaßnahmen kann eine eindeutige planerische Empfehlung gegeben werden (Kapitel 5.2). Für den zentralen Ortskernbereich rund um die Einmündung Zentgrafenstraße/Teichstraße wurden in einem komplexeren Planungsprozess drei Varianten der Gestaltung aufbauend auf verschiedene Möglichkeiten der Verkehrsregelung entwickelt (Kapitel 5.3). Für die hier als Vorplanung entwickelten Varianten sollen in einem anschließenden landschaftsarchitektonischen Gutachterverfahren detailliertere Vorentwürfe erarbeitet werden, sodass durch eine Jury eine Vorzugsvariante gewählt werden kann, die dann zur Umsetzung in Frage kommt. Für die Umsetzung bedarf es dann eines Beschlusses der Kasseler Stadtverordnetenversammlung. Die Einordnung der Sofortmaßnahmen und der langfristigen Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes in den gesamten städtebaulichen Planungsprozess für den Ortskern von Kirchditmold wird in der Abbildung 39 veranschaulicht.

- **Abbildung 39:** Einordnung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes in den städtebaulichen Planungsprozess für den Ortskern von Kirchditmold

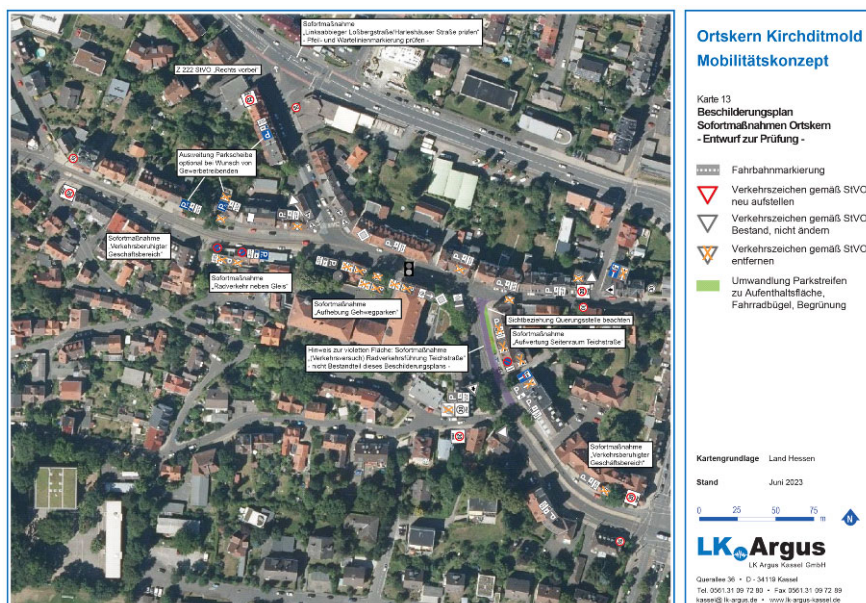


5.1 Sofortmaßnahmen

Ein größerer Umbau des Ortskerns von Kirchditmold aufbauend auf die langfristigen Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes und das landschaftsarchitektonische Gutachterverfahren kann zeitlich erst anhand der Ergebnisse des Gutachterverfahrens eingeordnet werden. Daher wurden mit dem Mobilitätskonzept rasch umsetzbare Sofortmaßnahmen entwickelt, welche bereits eine spürbare Verbesserung im Sinne der planerisch erkannten Probleme im Bestand, der aufgestellten Leitsätze und Anforderungen und der Hinweise von Bürgerinnen und Bürgern sowie aus dem Ortsbeirat bewirken. Sie betreffen insbesondere einfache Regeländerungen des fließenden Kfz-Verkehrs sowie die Umwandlung einzelner Parkplätze zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und des Aufenthalts und berücksichtigen dabei auch die Organisation des ruhenden Kfz-Verkehrs. Die Sofortmaßnahmen wurden zum Teil bereits im Freiluft-Experiment erprobt, fachlich teils vorabgestimmt und können vorbehaltlich eines Beschlusses des Ortsbeirates Kirchditmold zeitnah realisiert werden.

Es handelt sich um die folgenden Sofortmaßnahmen:

- Beschilderung eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs 20 km/h
- Aufhebung Gehwegparken vor Friedrich-List-Schule
- Aufwertung Seitenraum Teichstraße
- (Verkehrsversuch) Radverkehrsführung Teichstraße
- Radverkehr neben Gleis in Zentgrafenstrasse
- Schutz des Gehwegs vor Befahrung in den Riedwiesen
- Anregung an Eigentümer zur effizienteren Auslastung privater Stellplätze
- Markierung Linksabbieger Loßbergstraße/Harleshäuser Straße prüfen
- **Karte 13:** Beschilderungsplan Sofortmaßnahmen (siehe vergrößert im Anhang)



Beschilderung eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches 20 km/h

- Im zentralen städtischen Bereich mit hohem Fußverkehrsaufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion gemäß § 45 Abs. 1d StVO
- Ortskern von Kirchditmold weist aufgrund der Nahversorgung und der ÖPNV-Haltestellen ein hohes Fußverkehrsaufkommen (ca. 1.200 Fg/24 h am Querschnitt Zentgrafenstraße Höhe Friedrich-List-Schule) auf und ist als Ortsteilzentrum mit Versorgungs- und sozialer Begegnungsfunktion prädestiniert für Aufenthalt im öffentlichen Raum. Überdies liegt aufgrund überwiegender geschlossener Bebauung mit größtenteils beidseitigem Geschäftsbesatz ein linienhafter Querungsbedarf vor.
- Betrifft Teichstraße westlich Loßbergstraße, Zentgrafenstraße zwischen Brunnenstraße und Bruchstraße sowie Harleshäuser Straße südlich Loßbergstraße
- Die Herabsenkung der Geschwindigkeit von 30 km/h auf 20 km/h erhöht die Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs im Zentrum gegenüber dem Fußverkehr und dem Aufenthalt und erhöht die Verkehrssicherheit aufgrund kürzerer Anhaltewege und geringerer kinetischer Energie
- Eine räumliche Verlagerung von Kfz-Verkehren aufgrund der Maßnahme ist wegen längerer Umfahungsstrecken kaum zu erwarten
- **Abbildung 40:** Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in grün eingefärbt



Aufhebung Gehwegparken vor Friedrich-List-Schule

- Unzulässig schmale verbleibende Gehwegbreiten gemäß Nr. I zu Z 315 und Nr. II zu Anl. 2 Idf. Nr. 74 und Nr. I zu Z 315 VwV-StVO. Im Bestand verbleiben vor der Friedrich-List-Schule und dem Gebäude Zentgrafenstraße 107 ca. 1,00-1,50 m zwischen parkenden Kfz und Gebäude bzw. Einfriedung, es sind für den Fußverkehr mind. 2,50 m erforderlich. Im unmittelbaren Bereich der Friedrich-List-Schule mit starkem Zu- und Abgangs-Verkehr von Schülerinnen und Schülern zu Fuß zu den Haltestellen Teichstraße und Harleshäuser Straße müssen die erforderlichen Gehwegbreiten besonders dringend eingehalten werden.
- Sechs Parkplätze mit Parkscheibenregelung 30 Min. Mo-Fr 8-18 h und Sa 8-14 h entfallen; ausreichend freie Kapazitäten im öffentlichen Straßenraum im Umfeld (Zentgrafenstraße Richtung Kirche, Harleshäuser Straße) vorhanden
- Zur Kompensation kann die Parkscheibenregelung 60 Min. Mo-Fr 8-18 h und Sa 8-14 h vor der Zentgrafenstraße 156 (empfohlen) oder der Harleshäuser Straße 11 nach Bedarf der Gewerbetreibenden ausgeweitet werden, die Parkraum-Belegungserhebung unterstützt dies
- Zur Erhöhung der Straßenraumqualität vor der Friedrich-List-Schule können einzelne platzsparende Sitzmöbel oder Pflanzkübel integriert werden, diese sollen weniger als einen Meter der Gehwegbreite einnehmen
- **Abbildung 41:** Gehwegparken in der Zentgrafenstraße (Höhe Nr. 107)



Aufwertung Seitenraum Teichstraße

- Zentraler Bereich mit hohem Potenzial für Aufenthaltsnutzung
 - Anordnung einer ca. 14,00 m langen Ladezone nördlich Am Opferhof
 - Kurzfristig: Umwandlung des Parkstreifens nördlich der Ladezone und Nutzung der angrenzenden Schotterfläche zur Aufenthaltsfläche durch Aufstellung von Sitzmöbeln, Fahrradbügeln und Pflanzkübeln; ggf. Außenbestuhlung für anliegende Gastronomie
 - Neben der Schaffung von Aufenthaltsqualität wird durch diese Maßnahme auch die Verkehrssicherheit mit der Verbesserung der Sichtbeziehungen an der Querungsstelle Teichstraße Ecke Zentgrafenstraße erhöht (bisher durch parkende Kfz auf dem Parkstreifen in der nördlichen Teichstraße verdeckt)
 - Drei Parkplätze mit Parkscheibenregelung 60 Min. Mo-Fr 8-18 h und Sa 8-14 h entfallen; ausreichend freie Kapazitäten im öffentlichen Straßenraum im Umfeld (südliche Teichstraße, Brunnenstraße, Zentgrafenstraße Richtung Bruchstraße) sowie für Besucher:innen des Nahkaufs in privater Sammelstellplatzanlage gemäß Parkraum-Belegungserhebung vorhanden
 - Zur Kompensation kann die Parkscheibenregelung 60 Min. Mo-Fr 8-18 h und Sa 8-14 h vor der Brunnenstraße 8 nach Bedarf der Gewerbetreibenden ausgeweitet werden, die Parkraum-Belegungserhebung unterstützt dies
 - Langfristig: Dauerhafte Umgestaltung der Flächen (s. a. Kapitel 5.2, 5.3)
 - Falls keine ostseitige Zweirichtungs-Radverkehrsführung auf dem gesamten Stück der Teichstraße zwischen Zentgrafenstraße und Brunnenstraße (s. u.) möglich ist, soll ein kurzer gegenläufiger Radschutzstreifen zwischen Am Opferhof und Brunnenstraße wie im Freiluft-Experiment geprüft werden
- **Abbildung 42:** Parkstreifen in der nördlichen Teichstraße mit verdeckter Sichtbeziehung



Bereits erfolgt: Entfernung des nördlichen Fahrgastunterstandes an stadteinwärtiger Haltestelle zur Entschärfung der Konfliktsituation Aufenthalt – Haltestelle – Radverkehr

(Verkehrsversuch) Radverkehrsführung Teichstraße

Ausgangslage:

- Bisher schlecht geordnete und unsichere Radverkehrsführung in der Teichstraße bergab bzw. südwärts aufgrund von Konflikten im westlichen Seitenraum: dort enger gemeinsamer Geh- und Radweg auf Gleisbogeninnenseite aufgrund ungünstiger Querschnittsaufteilung, Gefällestrecke durch Haltestellenbereich, Gastronomie- und Aufenthaltsnutzung¹³
- Gleisbefahrung soll vermieden werden (Sturzgefahr, Behinderung ÖPNV-Betriebsablauf in Umsteigehaltestelle)
- Radstreifen in Gegenrichtung zwischen Am Opferhof und Brunnenstraße im Freiluft-Experiment war praktikabel und wurde gut angenommen

Lösungsansatz der Sofortmaßnahme:

- Führung des Radverkehrs in der Teichstraße zwischen Zentgrafenstraße und Brunnenstraße in beiden Richtungen auf der Ostseite des Bahnkörpers auf der separierten Fahrbahn; damit Führung des südwärtigen Radverkehrs außerhalb des o. g. Konfliktbereichs
- Führung des nordwärtigen Kfz-Verkehrs auf dem Bahnkörper zwischen Brunnenstraße und Zentgrafenstraße
- Dauerhafte Anordnung oder Verkehrsversuch gemäß § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO zur Erprobung der folgenden verkehrssichernden und verkehrsregelnden Maßnahmen für mind. 6 Monate

Umsetzungsmöglichkeiten und Prüfsteine:

- Aufhebung der Benutzungspflicht im westlichen Seitenraum, Ersatz Z 240 StVO durch Z 239 StVO mit Zz „Radverkehr frei“
- Anordnung einer Fahrradstraße oder eines Zweirichtungsradwegs in der Teichstraße auf der vom Bahnkörper östlich separierten Fahrbahn zwischen Zentgrafenstraße und Brunnenstraße
- Markierungsmöglichkeit: Fahrradstraße oder Zweirichtungsradweg mind. 3,00 m Breite mit mittiger Leitlinie und 0,50 m breit abmarkiertem Sicherheitstrennstreifen zum Bord des nun straßenbündigen Bahnkörpers (s. u.)
- Bei Zweirichtungsradweg: Abweichung von Nr. II 1 zu § 2 Abs. 4 S. 3 VwV-StVO nach sorgfältiger Prüfung aufgrund besonderer straßenräumlicher Situation in der Teichstraße mit Straßenbahnhaltestelle in Gefällestrecke und beengtem bzw. stark genutztem Seitenraum sowie nur einer Zufahrt auf der Ostseite

¹³ Vgl. FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010): ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. S. 27

- Bei einer Fahrradstraße müssen schwierige Vorfahrtsituationen bei rechtlich gesehen zwei parallelen Straßen geprüft werden
- Freigabe der Befahrung des Bahnkörpers mit Kfz bedeutet Umwandlung des besonderen in einen straßenbündigen Bahnkörper; hierzu Zustimmung der Technischen Aufsichtsbehörde gemäß § 62 BOStrab nötig
- Zulässigkeit der Kfz-Zufahrt auf/über Fahrradstraße bzw. Zweirichtungsradweg in die Behindertenparkplätze am Ärztehaus nördlich Brunnenstraße, von Lieferverkehr in die Ladezone und für die Grundstücke in der unteren Zentgrafenstraße, von Stadtreinigern und Rettungsfahrzeugen prüfen
- Lkw-Verkehrsführung gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf dem Bahnkörper, Linkseinbiegegebot in die Zentgrafenstraße empfohlen
- Radverkehrsführung Einmündung Zentgrafenstraße/Teichstraße: Markierung einer stumpfwinkligen (möglichst mind. 45 °) Gleisüberfahrt prüfen
- Einmündung Teichstraße/Am Opferhof: F-Bord absenken, Roteinfärbung Fahrradstraße bzw. Zweirichtungsradweg empfohlen
- Radverkehrsführung Einmündung Teichstraße/Brunnenstraße: Vorfahrtsituation prüfen, z. B. Anlage provisorischen Bords gegen Ende Fahrradstraße bzw. Zweirichtungsradweg, damit Vorfahrt gegenüber entgegenkommenden Kfz gewährt wird
- Evaluation der Veränderung der Radverkehrsmengen im Seitenraum und auf der Fahrbahn bzw. dem Zweirichtungsradweg (Querschnittszählung mit Unterscheidung Radverkehr auf Fahrbahn / im Seitenraum vorher und währenddessen), des Unfallgeschehens sowie der Annehmlichkeit (Rückmeldungen aus der Bevölkerung und dem Ortsbeirat) empfohlen

Behelfsmäßige Alternative:

- Falls keine ostseitige Zweirichtungs-Radverkehrsführung auf dem gesamten Stück der Teichstraße zwischen Zentgrafenstraße und Brunnenstraße möglich ist, sollte ein kurzer gegenläufiger Radschutzstreifen zwischen Am Opferhof und Brunnenstraße wie im Freiluft-Experiment geprüft werden

Radverkehr neben Gleis in Zentgrafenstraße

- In der Zentgrafenstraße stadteinwärts hinter der Einmündung Wahlershäuser Straße muss der Radverkehr bisher das Straßenbahngleis spitzwinklig überfahren, um im sicheren Abstand (> 1,00 m) an parkenden Kfz am Fahrbahnrand vorbeizufahren
- Anordnung eines eingeschränkten Haltverbots ab Straßenschildpfosten Zentgrafenstraße/Wahlershäuser Straße auf ca. 20 m bis Mitte Gebäude Nr. 121, wo der Abstand zwischen parkendem Pkw und rechter Straßenschiene mind. 1,80 m beträgt
- Drei Parkplätze mit Parkscheibenregelung 30 Min. Mo-Fr 8-18 h und Sa 8-14 h entfallen; ausreichend freie Kapazitäten im Umfeld vorhanden
- Zur Kompensation kann die Parkscheibenregelung 60 Min. Mo-Fr 8-18 h und Sa 8-14 h vor der Zentgrafenstraße 156 nach Bedarf von Gewerbetreibenden ausgeweitet werden
- **Abbildung 43:** Geringer Abstand zwischen parkendem Pkw und Straßenbahngleis in der Zentgrafenstraße Ecke Wahlershäuser Straße



Markierung Linksabbieger Loßbergstraße/Harleshäuser Straße prüfen

- Zur Kfz-Umfahrung des Ortskerns soll die Relation Loßbergstraße – südliche Harleshäuser Straße gestärkt werden
- Auf dem Linksabbiegestreifen hinter der Mittelinsel von der Loßbergstraße in die südliche Harleshäuser Straße sollte zur besseren Erkennlichkeit der Verkehrsführung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eine Wartelinie sowie Linksabbiegepeile markiert werden
- Dabei ist aufgrund der Entfernung der zu markierenden Wartelinie von der Ausfahrt rechts der Tropfeninsel in die südliche Harleshäuser Straße zu prüfen, inwieweit die Fahrbeziehung bzw. das Linksabbiegen in großem Bogen erkenntlich ist. Ggf. könnte das Z 222 StVO „Rechts vorbei“ in einem anderen Winkel oder ein zweites Z 222 StVO aufgehängt werden

Schutz des Gehwegs vor Befahrung in den Riedwiesen

Ausgangslage:

- In der Straße Riedwiesen, welche eine Sammelfunktion für das westlich gelegene Wohngebiet besitzt und zugleich Schulweg ist, kommt es wiederholt zur Befahrung des Gehwegs durch Kfz mangels Ausweichstellen und Wartetoleranz; dies wird ermöglicht durch regelmäßiges Parken auf der Südseite und Bordsteinabsenkungen auf der Nordseite
- Dieses Problem hatte sich im Freiluft-Experiment durch ein erhöhtes Kfz-Verkehrsaufkommen noch verschärft

Lösungsansatz und Umsetzungsmöglichkeiten:

- Maßnahmen zur Vermeidung der Gehwegbefahrung durch Kfz erforderlich
- Gewährleistung von Ausweichstellen per Z 286 StVO „Eingeschränktes Haltverbot“ prüfen (einzelne Parkmöglichkeiten entfallen)
- Versperrung der Gehwegbefahrung durch Baken (Z 605 StVO) am Fahrbahnrand (nicht auf dem mit ca. 1,90 m bereits zu schmalen Gehweg) hinter Bordsteinabsenkungen prüfen
- **Abbildung 44:** Gehwegbefahrung in den Riedwiesen



Anregung an Eigentümer zur effizienteren Auslastung privater Stellplätze

- Geringe Belegung privater Stellplatzanlagen im Ortskern von Kirchditmold gemäß Parkraum-Belegungserhebung
- Es sollten Wege erörtert werden, wie die Kundschaft besser auf bestehende Stellplätze aufmerksam gemacht werden kann (z. B. Beschilderung) und geprüft werden, ob bisher der Belegschaft vorbehaltenen Stellplätze für Kundschaft geöffnet werden können

5.2 Langfristige Grundmaßnahmen

Im Folgenden werden zunächst allgemeine Grundansätze der gesamten Planung dargestellt, bevor konkretere Handlungsempfehlungen für einzelne Straßenabschnitte, Knotenpunkte und Bereiche gegeben werden. Die hier vorgestellten Grundmaßnahmen ergänzen die im anschließenden Kapitel 5.3 vorgestellten Varianten der Gestaltung für den zentralen Ortskern. Sie bauen auf die in Kapitel 5.1 dargelegten Sofortmaßnahmen auf.

Grundansätze der Planung und Anregungen für das landschaftsar-chitektonische Gutachterverfahren:

- Verbreiterung der Seitenräume durch Führung des Individualverkehrs auf dem Bahnkörper (Umwandlung des besonderen in einen straßenbündigen Bahnkörper in der Teichstraße), Reduzierung der Fahrbahnbreite auf das minimal nötige Maß und verträgliche Reduzierung der Parkstände
- Pflasterstreifen als Radverkehrsraum neben dem Bahnkörper
- Weiche Separation der Fahrbahn bzw. des Bahnkörpers vom Seitenraum zugunsten der Überquerbarkeit und des städtebaulichen Zusammenhangs
- Prüfung Kfz-freier Bereiche, Fußgängerzone wegen Linienbusverkehr nicht machbar, aber Sperrung für allgemeinen Kfz-Verkehr per Teileinziehung gemäß § 6 HStrG und Anordnung Z 260 StVO; Beachtung der Verlagerung der Kfz-Verkehrsströme
- Einrichtung von Ladezonen kombiniert mit Hol- und Bringzonen zur Ordnung des Lieferverkehrs und des Hol- und Bringverkehrs; auch Einrichtung von E-Ladestationen an Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr prüfen
- Einrichtung von E-Ladestationen an einzelnen zentral gelegenen öffentlichen Parkplätzen
- Ausführung der Gehwege, der Parkstände im Seitenraum sowie möglichst auch der Fahrbahnen in ansprechend gestaltetem eben verfugtem Verbundpflaster mit Materialwechsel zwischen den Flächen; sensibler Umgang mit historischem Kopfsteinpflaster
- Entsiegelung, Begrünung und Anlage von Baumscheiben zur Aufwertung des Straßenraums und Verbesserung des Mikroklimas
- Aufstellen von Sitz- und anderen Stadtmöbeln, Ausbau von Fahrradbügeln; Nutzung solcher Elemente als „elegante“ Sperrern gegen wildes Parken
- Ausweitung Parkscheibenregelung
- Ausbau dezentraler Radabstellanlagen sowie Sammelradabstellanlage Friedrich-List-Schule
- Zweigleisiger Ausbau des straßenbündigen Bahnkörpers in der Zentgrafensstraße gemäß § 15 Abs. 5 BOStrab; möglichst mit gepflasterten Radstreifen neben dem Bahnkörper, andernfalls perspektivisch Schienengummis prüfen

Stadt Kassel

Mobilitätskonzept

Ortskern Kirchditmold

Juli 2023

Maßnahmen zur Aufwertung des Straßenraums im Umfeld der Variantenplanung für den zentralen Ortskern

Zentgrafenstraße (Cuntzeweg – Haltestelle Kirche Kirchditmold):

- Perspektivisch Umbau zu zweigleisigem straßenbündigen Bahnkörper zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Gegenverkehr
- Aufwertung des öffentlichen Raums vor der Kirche
- Anlage einer Gehwegvorstreckung vor der Treppe zum Kircheneingang
- **Abbildung 45:** Zentgrafenstraße vor der Kirche Kirchditmold (links) und westlich Harleshäuser Straße (rechts)



Zentgrafenstraße (Graustraße – Harleshäuser Straße):

- Umbau zu zweigleisigem straßenbündigen Bahnkörper 6,50 m Breite in Straßenmitte mit beidseitig gepflasterten Radstreifen 1,8 m Breite
- Verbreiterung Seitenräume
- Anlage von Parkbuchten (reduzierte Anzahl) und Begrünung im Seitenraum
- Ausweitung Parkscheibenregelung Mo-Fr 8-18 h und Sa 8-14 h für 1 h weiter Richtung Kirche Kirchditmold nach Bedarf der Gewerbetreibenden

Harleshäuser Straße (Zentgrafenstraße – Loßbergstraße):

- Umbau zu 6,50 m breiter Fahrbahn
- Möglichst Berücksichtigung eines potenziellen Straßenbahn-Ausbaus
- Verbreiterung Seitenräume
- Anlage von Parkbuchten und Begrünung (Baumscheiben) im Seitenraum
- Insgesamt Entfall von Parkplätzen
- Ausweitung Parkscheibenregelung Mo-Fr 8-18 h und Sa 8-14 h für 1 h weiter Richtung Harleshäuser Straße nach Bedarf der Gewerbetreibenden

Zentgrafenstraße (Am Opferhof – Loßbergstraße):

Bei Variante Kfz-Durchfahrt oder Kleiner Kfz-freier Bereich (Kapitel 5.3):

- Verbreiterung der Seitenräume durch Reduzierung der Fahrbahnbreite auf ca. 5,00 m in der Zentgrafenstraße im Einmündungsbereich
- Gehwegüberfahrt im Zuge Zentgrafenstraße über Bruchstraße

Bei Variante Großer Kfz-freier Bereich (Kapitel 5.3):

- Umbau zu niveaugleichem Straßenraum
- Anordnung Verkehrsberuhigter Bereich, Markierung Parkflächen
- **Abbildung 46:** Einmündungen Zentgrafenstraße/Bruchstraße/Am Opferhof (links) und Bruchstraße (rechts)

**Bruchstraße** (Zentgrafenstraße – Loßbergstraße):

- Umbau zu niveaugleichem Straßenraum
- Anordnung Verkehrsberuhigter Bereich, Markierung Parkflächen

Parkscheibengeregelte öffentliche Parkplätze:

- Parkscheibenregelung einheitlich Mo-Fr 8-18 h und Sa 8-14 h für 1 h
- Ausweitung der Kontrollen zur Gewährleistung des Parkraumangebots für Kundschaft und Besuchende des Ortskerns
- Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken prüfen
- Elektro-Ladestationen an einzelnen Parkplätzen mit Freigabe des Parkens für Elektrofahrzeuge während des Ladevorganges

Maßnahmen an der Loßbergstraße – Harleshäuser Straße

Bei einer Sperrung des Kfz-Verkehrs im Ortskern (Kapitel 4) kann die Ortskernumfahrung die Kfz-Verkehre aufnehmen (vgl. Kapitel 0). Hierfür sollen die Knotenpunkte ertüchtigt werden.

Einmündung Harleshäuser Straße/Loßbergstraße:

- Umbau zu Vollsignalisierung statt einzelner Fußgänger-LSA¹⁴
 - Zufahrten zweistreifig mit Abbiegestreifen, baulich angelegte Radwege
 - Verkleinerung Eckausrundung
 - Getrennte Freigabephasen rechtsabbiegender Kfz-Verkehr und Busverkehr gegenüber Radverkehr prüfen
- **Abbildung 47:** Einmündung Harleshäuser Straße/Loßbergstraße (links) und noch nicht umgebauter Abschnitt der Loßbergstraße (Harleshäuser Straße – Bruchstraße)



Kreuzung Loßbergstraße/Christbuchenstraße:

- Umbau zu Vollsignalisierung statt einzelner Fußgänger-LSA¹⁵

Loßbergstraße (Harleshäuser Straße – Bruchstraße):

- Noch nicht umgebauter Abschnitt der Loßbergstraße mit überbreiten Fahrstreifen
- Umbau zugunsten mind. 2,00 m breiter Radwege in beiden Richtungen mit 0,50 m Sicherheitsraum zur Fahrbahn bzw. 0,75 m Sicherheitsraum rechts vom Parkstreifen (Nordseite) prüfen; Schrägbordsteine und rechtzeitige Unterbrechung des Parkstreifens an den Grundstückszufahrten
- An LSA Höhe Bruchstraße Verkürzung Wartezeiten für Fußverkehr prüfen

Kreuzung Loßbergstraße/Zentgrafensteinstraße:

¹⁴ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): RASt Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Köln. S. 91.

¹⁵ Ebd.

- Prüfen, ob perspektivisch Linksabbiegen von Loßbergstraße in Zentgrafentraße West ermöglicht werden kann (insb. bei Variante Großer Kfz-freier Bereich, siehe Kapitel 5.3)

Kreuzung Loßbergstraße/Teichstraße:

- Ggf. Signalphasen für Relation Loßbergstraße – Berliner Brücke verlängern
- Ggf. Grünpfeil für einbiegenden Radverkehr von Teichstraße in Heßbergstraße
- Ggf. Radverkehr von Berliner Brücke kommend sicherer führen durch Versetzen des Oberleitungsmastes
- Ggf. Linkseinbiegen von Teichstraße in Loßbergstraße ermöglichen
- Ggf. Verkürzung der Wartezeiten für Fuß- und Radverkehr prüfen

Stadt Kassel

Mobilitätskonzept**Ortskern Kirchditmold**

Juli 2023

Maßnahmen in Wohnstraßen im Umfeld des Ortskerns

Bei einer Sperrung des Kfz-Verkehrs im Ortskern (Kapitel 4) sollen Schleichverkehre durch die Wohnstraßen im südwestlichen Umfeld vermieden werden (vgl. Kapitel 0).

Die betreffenden Relationen sind:

Schanzenstraße – Zum Berggarten – Riedwiesen – Mergellstraße – Teichstr.,

Schanzenstraße – Zum Berggarten – Riedwiesen – Hessenallee

sowie ggf. unerlaubter Weise

Schanzenstraße – Zentgrafentraße – Brunnenstraße – Teichstraße.

Brunnenstraße:

- Überwachung der Einhaltung der Einbahnstraßenregelung

Mergellstraße:

- Einrichtung einer Fahrradstraße prüfen
- Diagonalsperre Mergellstraße/Hochzeitsweg prüfen
- Markierung der Parkflächen



Zum Berggarten:

- Versetzt gegenüberliegende seitliche Fahrbahneinengungen
- Ggf. Geradeausfahrgebot Schanzenstraße → Zentgrafentraße
- Ggf. Rechtseinbiegegebot Zum Berggarten → Zentgrafentraße
- Erreichbarkeit Friedhof beachten

Den ÖPNV betreffende Maßnahmen

Zentgrafenstraße (Harleshäuser Straße – Teichstraße):

- Einbezug des Busverkehrs in die Fahrsignalschaltung der Straßenbahn, um ein Begegnen von ÖPNV-Fahrzeugen in dem kurzen Abschnitt zu vermeiden und diese in beiden Richtungen mittig auf dem Gleis zu führen

Haltestelle Teichstraße:

- Einrichtung einer Nextbike-Bikesharing-Station
- Einrichtung einer Scouter- oder Stattauto-Carsharing-Station
- Ggf. Anbringung von Überdachungen an den Gebäuden als Fahrgastunterstände zur Reduzierung der Trennwirkung auf dem Platz prüfen
- Verlegung der stadteinwärtigen Haltestelle in die südliche Teichstraße (Kapitel 5.3)







Haltestelle Harleshäuser Straße:

- Verlegung südwärtiger Haltestelle Richtung Loßbergstraße gegenüber nordwärtige Haltestelle (bessere Orientierung und Erschließungswirkung für Wohngebiet Haferpfad)
- Fahrgastunterstände an nordwärtiger Haltestelle
- Einrichtung Leitstreifen für Sehbehinderte

5.3 Langfristige Variantenplanung

Im zentralen Ortskern von Kirchditmold, dem Bereich der Zentgrafenstraße zwischen Harleshäuser Straße und Bruchstraße und der Teichstraße zwischen Zentgrafenstraße und Loßbergstraße, verdichten sich die Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum und die verkehrlichen Verflechtungen sind komplex. Daher wurden aufbauend auf die Analyse (Kapitel 2), die Leitsätze und Anforderungen (Kapitel 3), die Erkenntnisse aus Beteiligung und Freiluft-Experiment (Kapitel 4) sowie die entwickelten Grundansätze der Planung (Kapitel 5.2) in einem ergebnisoffenen Prozess schließlich drei verschiedene Varianten der Gestaltung für den zentralen Ortskern entwickelt. Diese werden im Folgenden vorgestellt:

- Variante Kfz-Durchfahrt
 - Variante Kleiner Kfz-freier Bereich
 - Variante Großer Kfz-freier Bereich
- **Tabelle 5:** Variantenvergleich

| Variante | Qualität Fuß, Rad, Aufenthalt | Verlegung Haltestelle | Zweigleisiger Ausbau | Hürden / Probleme | Kostenvergleich |
|----------------------------|---|-----------------------|----------------------|---|-----------------|
| Kfz-Durchfahrt |  | (X) | (X) |  | € |
| Kleiner Kfz-freier Bereich |  | (X) | (X) |  | € |
| Großer Kfz-freier Bereich |  | X | X |  | € |

Wie die Benennung der drei Varianten bereits anzeigt, unterscheiden diese sich zunächst bezüglich der **Regelung für den Kfz-Verkehr**. Der Ortskern kann weiterhin vollständig durchfahren werden; gegen den Durchgangsverkehr wird ein einzelner Abschnitt der Zentgrafenstraße gesperrt; oder es wird sogar ein größerer Bereich wie im Freiluft-Experiment Kfz-frei. Es gilt damit abzuwägen, inwieweit der allgemeine Kfz-Verkehr in alle Straßen des zentralen Ortskerns weiter zugelassen werden soll. Im Konflikt stehen hier die Erschließung des Ortskerns und der direkteste Weg für den Kfz-Verkehr zwischen Schanzenstraße und Berliner Brücke/Heßbergstraße gegen die Aufenthaltsqualität und die Fuß- und Radverkehrsfreundlichkeit. Zu beachten ist dabei insbesondere auch die räumliche Verlagerung der Kfz-Verkehrsströme auf das umliegende Netz, welche während des Freiluft-Experiments untersucht werden konnte (Kapitel 0) und in den Grundmaßnahmen berücksichtigt ist (Kapitel 5.2). In der Öffentlich-

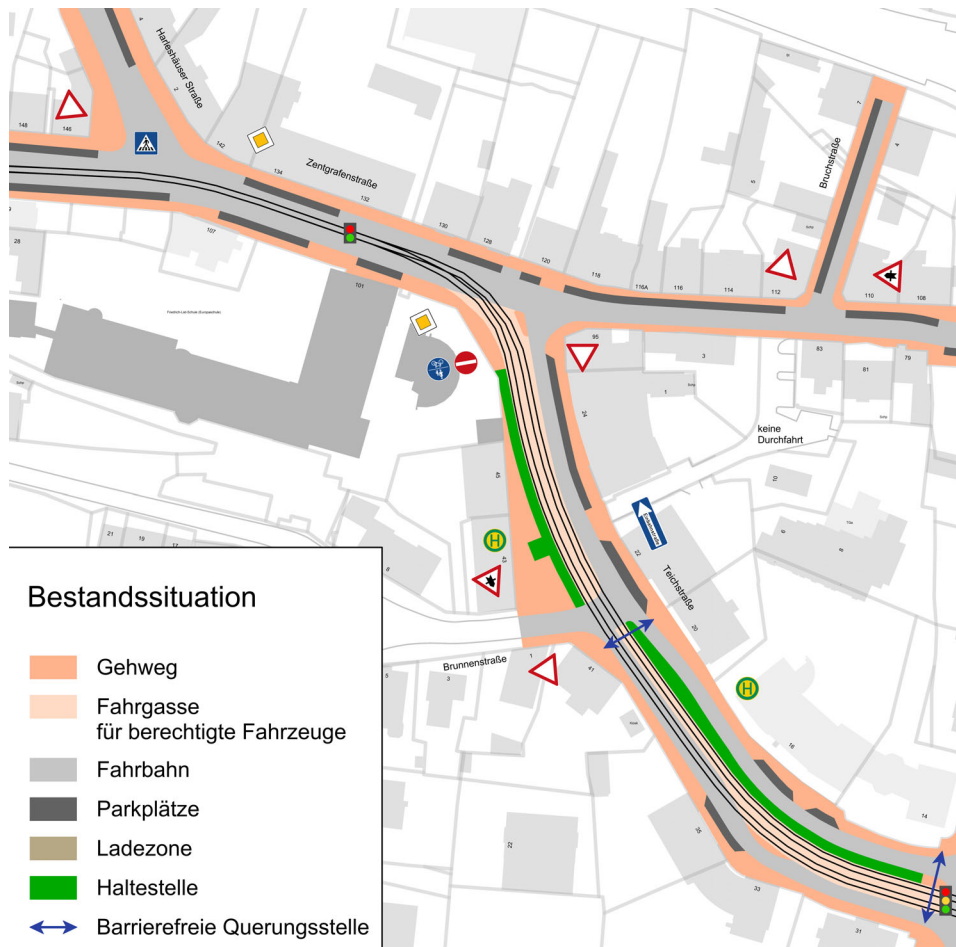
keitsbeteiligung gab es für alle Varianten der Kfz-Regelung jeweils Befürwortung, wobei insgesamt das Stimmungsbild zugunsten eines mindestens kleinen Kfz-freien Bereichs überwiegt (Kapitel 4.2 und 4.3).

Darüber hinaus wurde auch eine **Verlegung der Haltestelle Teichstraße** untersucht. In der Öffentlichkeitsbeteiligung hat sich insgesamt eine Befürwortung der Verlegung der stadteinwärtigen Haltestelle in die südliche Teichstraße herausgestellt (Kapitel 1.5, 4.2 und 4.3). Da diese aus städtebaulicher Perspektive wegen der Verbesserung eines zusammenhängenden Aufenthaltsbereiches in der nördlichen Teichstraße sinnvoll ist, wird sie grundsätzlich planerisch als sinnvoll und konsensfähig erachtet. Die Idee einer Verlegung der stadtauswärtigen Haltestelle in die nördliche Teichstraße zugunsten von mehr Parkplätzen und einer prominenteren Haltestellenlage wurde dagegen verworfen. Die Verlegung der Haltestelle in die südliche Teichstraße wird in allen drei Varianten grundsätzlich empfohlen. Sie wurde aber nur in der dritten Variante explizit vorgesehen, da sie hier verkehrstechnisch für den großen Kfz-freien Bereich erforderlich ist. Die Haltestellenverlegung wirft neben einem größeren baulichen Aufwand auch noch nicht ausgeräumte technische Problematiken auf, da Kfz nicht zwischen wartende Busse und Trams geraten sollen und hier zwei Grundstückszufahrten liegen. Dies wird bei der Variante Großer Kfz-freier Bereich dargelegt. Die Varianten Kfz-Durchfahrt und Kleiner Kfz-freier Bereich wurden zugunsten einer besseren Realisierbarkeit ohne Haltestellenverlegung gezeichnet; sie kann hier aber ergänzt werden.

Zudem wurde auch ein **zweigleisiger Ausbau der Zentgrafenstraße** betrachtet. Wegen der kürzlichen Gleiserneuerung 2023 und der Fördermittelbindung ist dies erst perspektivisch als realistisch anzusehen. Der ÖPNV-Betriebsablauf kann damit verbessert werden, es wird mehr Tramverkehr möglich. Zudem entfallen die jeweils rechts des heutigen Gleises notwendigen Ausweichstreifen für den Individualverkehr („Dreistreifigkeit“) und die Fahrbahn wird dort, wo Kfz fahren, schmaler. Die Trennung Fahrbahn/Gehweg wird klarer. Daher wurde ein zweigleisiger Ausbau auch in der Beteiligung befürwortet (Kapitel 4.3). Der zweigleisige Bahnkörper sollte in der nördlichen Teichstraße und der Zentgrafenstraße zur Straßenmitte verschoben werden, sodass auch auf der Bogeninnenseite ein Pflasterstreifen für den bergab fahrenden Radverkehr angelegt werden kann. Alternativ sollte in der Zukunft unbedingt die Wirtschaftlichkeit des Einsatzes von Schienengummis erneut geprüft werden, damit der bergab fahrende Radverkehr den Bahnkörper nutzen kann und nicht den Seitenraum in Anspruch nimmt. Ein zweigleisiger Ausbau wird in allen drei Varianten empfohlen, wurde aber wegen einer erst perspektivischen Realisierbarkeit nur in der dritten Variante gezeichnet.

Im Laufe der Planung und Beteiligung wurden auch **andere mögliche Varianten** untersucht. In der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden vier Entwurfs-Varianten A, B, C, D zur Debatte gestellt (Anhang 6.1), die sich von den nun weiterentwickelten drei Varianten teils unterscheiden. Die Ergebnisse aus der Beteiligung zu den vormaligen Varianten wurden in die Weiterentwicklung der Varianten einbezogen.

- **Karte 14:** Skizzierte Bestandssituation im Ortskern von Kirchditmold als Abgleich für die folgende Variantenplanung (siehe vergrößert im Anhang)



Variante Kfz-Durchfahrt

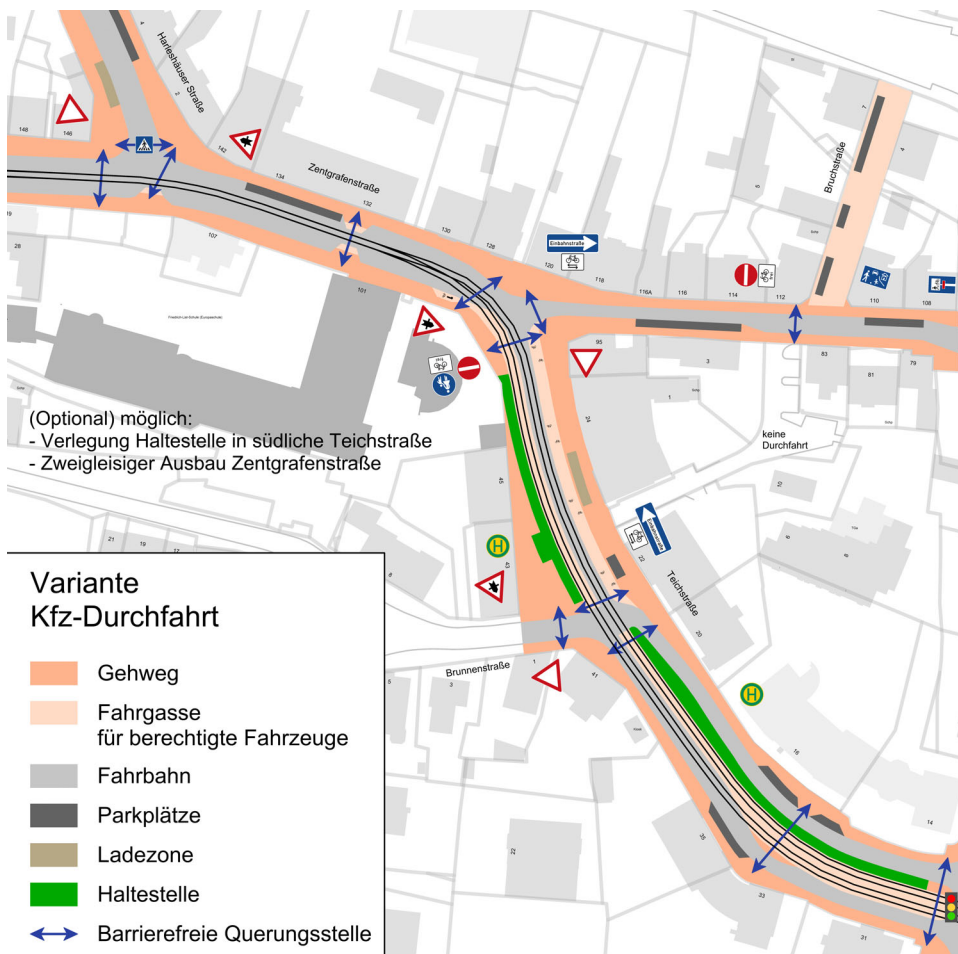
Gemäß dem pragmatischen Titel kann bei dieser Variante der Ortskern weiterhin vollständig mit dem Kfz durchfahren werden. Der Verkehrsberuhigte Geschäftsbereich mit 20 km/h (Sofortmaßnahme) verbessert die Aufenthaltsqualität und Überquerbarkeit leicht. In der Teichstraße nördlich der Brunnenstraße wird zum Flächengewinn der Kfz-Verkehr auf dem Bahnkörper geführt. Ostseitig davon ist ein 3,00 m breiter Pflasterstreifen für den Radverkehr in beiden Richtungen vorgesehen. Der ostseitige Gehwegbereich wird um ca. 2,50 m breiter und kann Sitzmöbel und Begrünung aufnehmen, zudem sollen ein Behindertenparkplatz und eine Ladezone integriert werden. Zur Verbesserung der Überquerbarkeit und zur Verkehrsberuhigung in der Zentgrafenstraße sollen für den Radverkehr überfahrbare Seitenraumvorstreckungen („Gehwegnasen“) an der Ecke Harleshäuser Straße, auf Höhe Eingang Schulhof sowie zugunsten eines Platzcharakters im Einmündungsbereich Teichstraße angelegt werden. Diese letztere Seitenraumausbuchtung hier auf der Nordseite (vor Gebäude Nr. 120) wird durch eine ostwärtige Einbahnstraße mit 3,50 m Fahrbahnbreite ermöglicht. Bis zur Einmündung Am Opferhof kann der Seitenraum um 3,00 m abzüglich Längsparkstände verbreitert werden.



Der Ortskern wird weiterhin vom Kfz-Durchgangsverkehr belastet. Wesentliche räumliche Verlagerungen allein aufgrund der Gestaltung und Tempo 20 sind wegen längerer Umfahrungsstrecken noch nicht zu erwarten. Es entfallen ca. 21 Parkplätze im Bereich der Variantenplanung (ca. 11 % vom gesamten Ortskern; Vergleich: beim Freiluft-Experiment entfielen 32 Parkplätze) bzw. nach Umsetzung aller Sofortmaßnahmen noch ca. 12 Parkplätze. In der Zentgrafenstraße zwischen Teichstraße und Harleshäuser Straße ist wegen deringleisigkeit vorerst keine Änderung des Querschnittes und damit auch keine Seitenraumverbreiterung möglich. Für den Radverkehr entstehen durch die Führung bergab auf der Ostseite Gleisüberfahrten und eine schwierige Vorfahrtsituation an der Einmündung Teichstraße/Brunnenstraße. Das Hochbord der stadteinwärtigen Haltestelle Teichstraße wird am südlichen Ende um 3 Meter verkürzt, um eine barrierefreie Querungsstelle einzurichten (ca. 60 m Haltestellenkante verbleiben).



● **Karte 15:** Planskizze Variante Kfz-Durchfahrt (siehe vergrößert im Anhang)



● **Tabelle 6:** Zusammenfassung Variante Kfz-Durchfahrt

| Straßenabschnitt | Maßnahme |
|---|--|
| Zentgrafenstrasse West (Harleshäuser Str. – Teichstr.) | <ul style="list-style-type: none"> ● Kfz-Durchfahrt weiterhin möglich ● <i>Ergänzend möglich: Zweigleisiger Ausbau</i> |
| Zentgrafenstrasse Ost (Teichstr. – Am Opferhof) | <ul style="list-style-type: none"> ● Einbahnstrasse ostwärts für Kfz |
| Teichstrasse Nord (Zentgrafenstr. – Brunnenstr.) | <ul style="list-style-type: none"> ● Einbahnstrasse nordwärts für Kfz auf Bahnkörper ● Zweirichtungsradweg ostseitig |
| Teichstrasse Süd (Brunnenstr. – Loßbergstr.) | <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Ergänzend möglich: Verlegung stadteinwärtige Haltestelle hierher</i> |

Variante Kleiner Kfz-freier Bereich

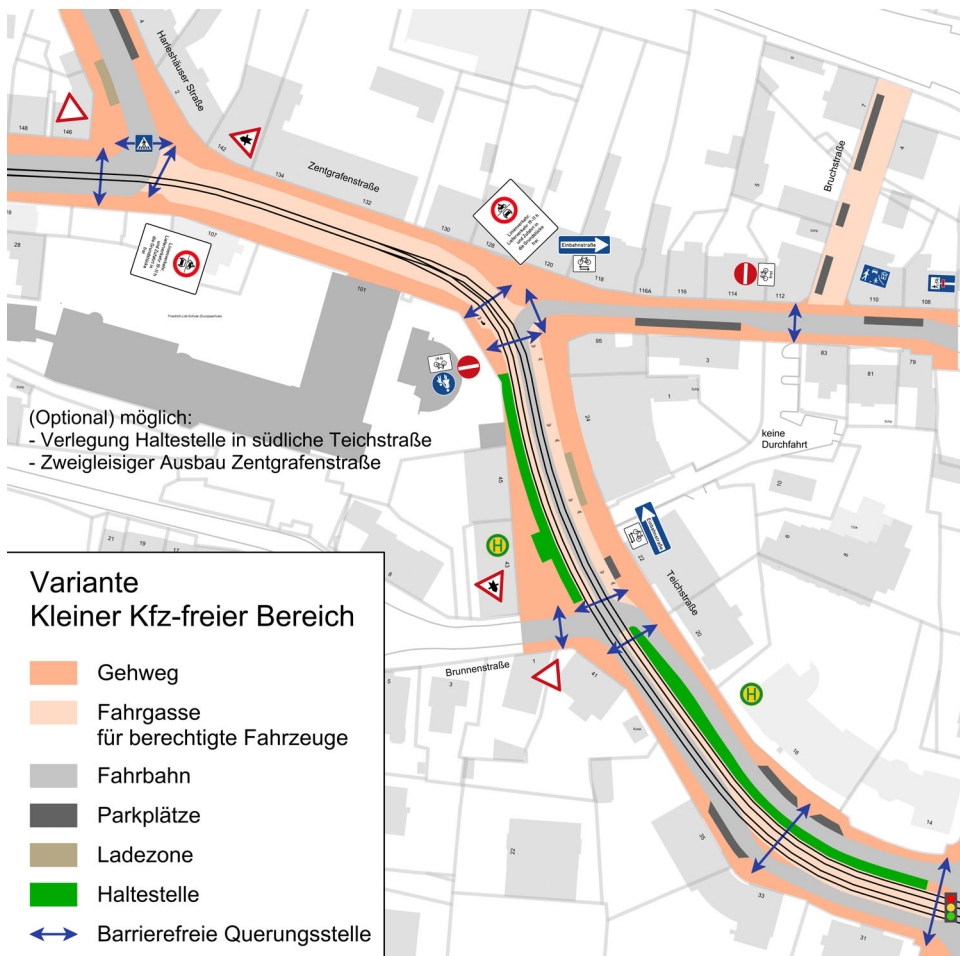
Die Zentgrafenstraße wird zwischen Harleshäuser Straße und Teichstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr gemäß § 6 HStrG teileingezogen und per Z 260 StVO gesperrt. Linienverkehr mit 20 km/h, Lieferverkehr 19-11 Uhr und Zufahrt in die Grundstücke sind ausgenommen. Das Gemeinwohl i. S. d. HStrG wird gefördert, indem sich hier im zentralen Bereich vor der Friedrich-List-Schule die Aufenthaltsqualität (weniger Immissionen) und Überquerbarkeit (längere Zeitlücken zwischen Fahrzeugen) verbessern und auch die Teichstraße und Zentgrafenstraße Ost vom Durchgangsverkehr (ca. 2/3 des heutigen Kfz-Verkehrsaufkommens) entlastet werden. In die bestehende Fahrsignalisierung der Straßenbahn soll der Busverkehr zwischen Harleshäuser Straße und Teichstraße einbezogen werden, damit sich zugunsten des Fuß- und Radverkehrs die ÖPNV-Fahrzeuge in dem kurzen Abschnitt nicht begegnen und in beiden Richtungen nur das mittige Gleis befahren. Das Radfahren wird im gesperrten Abschnitt der Zentgrafenstraße ohne Kfz-Verkehr neben dem Gleis und auch in der Teichstraße angenehmer. Von der Teichstraße kann mit dem Kfz noch ostwärts in die Zentgrafenstraße eingebogen werden, damit entsteht eine Erschließungsschleife für den Opferhof und den Bereich Bruchstraße. In der Teichstraße nördlich der Brunnenstraße wird zum Flächengewinn der geringer gewordene Kfz-Verkehr auf dem Bahnkörper geführt. Ostseitig davon ist ein 3,00 m breiter Pflasterstreifen für den Radverkehr in beiden Richtungen vorgesehen. Der ostseitige Gehwegbereich wird um ca. 2,50 m breiter und kann Sitzmöbel und Begrünung aufnehmen, zudem sollen ein Behindertenparkplatz und eine Ladezone integriert werden.



Der Kfz-Verkehr kann den Ortskern von Kirchditmold nicht mehr von West nach Ost durchfahren, die Relation soll über die leistungsfähige Loßbergstraße (– Harleshäuser Straße) mit ertüchtigten Knotenpunkten abgewickelt werden (Kapitel 5.2). Möglicher Schleichverkehr durch Wohnstraßen (insb. Riedwiesen) soll vermieden werden (ebenda). An den Einmündungen Zentgrafenstraße/Harleshäuser Straße und Zentgrafenstraße/Teichstraße muss der „Abknick“ des Kfz-Verkehrs gestalterisch und per Überwachung durchgesetzt werden. Es entfallen insgesamt ca. 26 Parkplätze im Bereich der Variantenplanung (ca. 13 % vom gesamten Ortskern; beim Freiluft-Experiment entfielen 32 Parkplätze) bzw. nach Umsetzung aller Sofortmaßnahmen noch ca. 17 Parkplätze. Das Hochbord der stadteinwärtigen Haltestelle Teichstraße wird am südlichen Ende um 3 Meter verkürzt, um eine barrierefreie Querungsstelle einzurichten (ca. 60 m Haltestellenkante verbleiben). Für den Radverkehr entstehen durch die Führung bergab auf der Ostseite Gleisüberfahrten und schwierige Vorfahrtsituationen an den Einmündungen Zentgrafenstraße/Teichstraße und Teichstraße/Brunnenstraße.



● **Karte 16:** Planskizze Variante Kleiner Kfz-freier Bereich (siehe vergrößert im Anhang)



● **Tabelle 7:** Zusammenfassung Variante Kleiner Kfz-freier Bereich

| Straßenabschnitt | Maßnahme |
|--|--|
| Zentgrafenstraße West (Harleshäuser Str. – Teichstr.) | <ul style="list-style-type: none"> ● Sperrung für Kfz (Z 260 StVO), Teileinziehung gemäß § 6 HStrG zum Gemeinwohl ● <i>Ergänzend möglich: Zweigleisiger Ausbau</i> |
| Zentgrafenstraße Ost (Teichstr. – Am Opferhof) | <ul style="list-style-type: none"> ● Einbahnstraße ostwärts für Kfz |
| Teichstraße Nord (Zentgrafenstr. – Brunnenstr.) | <ul style="list-style-type: none"> ● Einbahnstraße nordwärts für Kfz auf Bahnkörper ● Zweirichtungsradweg ostseitig |
| Teichstraße Süd (Brunnenstr. – Loßbergstr.) | <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Ergänzend möglich: Verlegung stadteinwärtige Haltestelle hierher</i> |

Variante Großer Kfz-freier Bereich



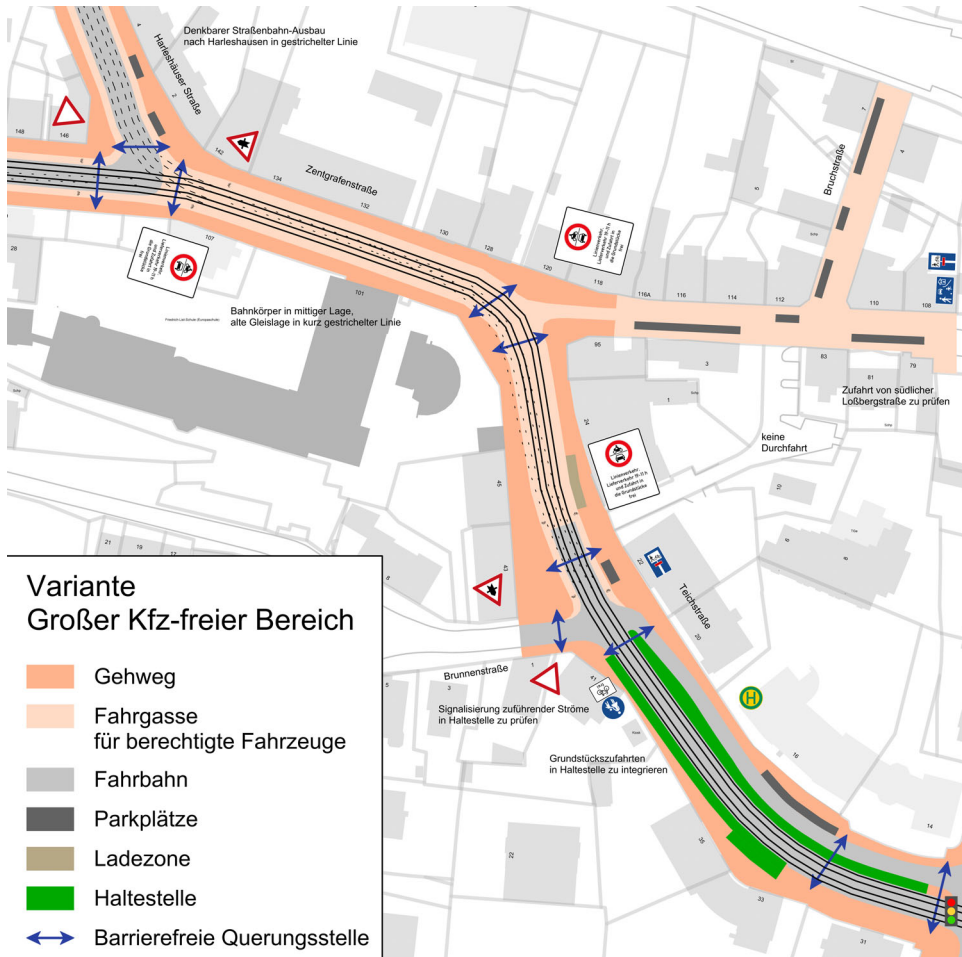
Diese Variante hat den größten Visionscharakter. Zusammen mit der Zentgrafenstraße wird auch die Teichstraße nördlich Am Opferhof für den allgemeinen Kfz-Verkehr gemäß § 6 HStrG teileingezogen und per Z 260 StVO gesperrt. Linienverkehr mit 20 km/h, Lieferverkehr 19-11 Uhr und Zufahrt in die Grundstücke sind ausgenommen. Mit dem Kfz-freien Bereich auch in der nördlichen Teichstraße (wie im Freiluft-Experiment) werden die Aufenthaltsqualität, die Überquerbarkeit zu Fuß und die Radverkehrsqualität neben der Zentgrafenstraße auch im zentralen Einmündungsbereich, in der nördlichen Teichstraße und in der östlichen Zentgrafenstraße (Sackgassen) weiter verbessert und damit das Gemeinwohl i. S. d. HStrG gefördert. Zusammen mit der Verlegung der Haltestelle in die südliche Teichstraße entsteht nördlich der Brunnenstraße bis zur Harleshäuser Straße ein zusammenhängender Aufenthaltsbereich, beeinträchtigt nur durch entlang der Gleisachse passierende Busse, Trams und Fahrräder sowie wenige Kfz zur Erschließung der Grundstücke, nicht mehr aber durch allgemeinen Kfz-Verkehr. In der Zentgrafenstraße wird mittig ein zweigleisiger Bahnkörper angelegt. Dies verbessert die Betriebsabläufe im ÖPNV und ermöglicht mehr Tramverkehr. Durch die gegenüber dem Bestand verschobene Gleislage können in Fahrtrichtung rechts Pflasterstreifen für Radfahrende angelegt werden. Mitgedacht werden sollte auch ein zukünftig denkbarer Straßenbahn-Ausbau über die Harleshäuser Straße. Die Sackgasse Zentgrafenstraße westlich Loßbergstraße kann zusammen mit der Bruchstraße zu einem Verkehrsberuhigten Bereich umgebaut werden.



Die räumliche Kfz-Verkehrsverlagerung ist analog zum Kleinen Kfz-freien Bereich einzuschätzen, entsprechend sollen die gleichen Maßnahmen ergriffen werden. Es entfallen ca. 27 Parkplätze (ca. 14 % des gesamten Ortskerns) bzw. nach Umsetzung aller Sofortmaßnahmen noch ca. 18 Parkplätze. Die (ohnehin erwünschte) Verlegung der Haltestelle in die südliche Teichstraße ist hier zwingend erforderlich, damit aus dem Opferhof in die Teichstraße nach Süden ausgefahren werden kann. In der verlegten Haltestelle entsteht die Problematik, dass Kfz nicht zwischen wartende Busse und Trams geraten sollen, um störungsfreie Betriebsabläufe zu gewährleisten. Hier könnte eine aufwändige Signalisierung der Zufahrten der Brunnenstraße, aus dem Opferhof und der Kehrwendung in der Teichstraße erfolgen. In die Haltestelle müssen die Grundstückszufahrten Teichstraße 35 und 41 integriert werden, der Radverkehr sollte eine angehobene Führung bekommen. Für die Anlieger des Bereichs untere Zentgrafenstraße/Bruchstraße verschlechtert sich die Erreichbarkeit, wenn kein Linksabbiegen von der südlichen Loßbergstraße in die Zentgrafenstraße ermöglicht wird. Der aufwändige zweigleisige Ausbau bedeutet gegenüber einer Eingleisigkeit mit Bus-Fahrsignalisierung mehr Raumgreifung durch den ÖPNV.

Im Sinne des Radverkehrs muss die Gleislage zur Straßenmitte verschoben werden, um Radstreifen neben dem Gleis zu ermöglichen, oder es sollten perspektivisch erneut Schienengummis geprüft werden.

● **Karte 17:** Planskizze Variante Großer Kfz-freier Bereich (siehe vergrößert im Anhang)



**Variante
Großer Kfz-freier Bereich**

- Gehweg
- Fahrgasse für berechnete Fahrzeuge
- Fahrbahn
- Parkplätze
- Ladezone
- Haltestelle
- Barrierefreie Querungsstelle

Stadt Kassel

Mobilitätskonzept

Ortskern Kirchditmold

Juli 2023

● **Tabelle 8:** Zusammenfassung Variante Großer Kfz-freier Bereich

| Straßenabschnitt | Maßnahme |
|---|--|
| Zentgrafenstraße West (Harleshäuser Str. – Teichstr.) | <ul style="list-style-type: none"> ● Sperrung für Kfz (Z 260 StVO), Teileinziehung gemäß § 6 HStrG zum Gemeinwohl ● Zweigleisiger Ausbau |
| Zentgrafenstraße Ost (Teichstr. – Am Opferhof) | <ul style="list-style-type: none"> ● Sackgasse ab Nr. 118 |
| Teichstraße Nord (Zentgrafenstr. – Brunnenstr.) | <ul style="list-style-type: none"> ● Kfz-Sperrung per Z 260 StVO, Teileinziehung gen. § 6 HStrG zum Gemeinwohl nördl. Am Opferhof |
| Teichstraße Süd (Brunnenstr. – Loßbergstr.) | <ul style="list-style-type: none"> ● Verlegung stadteinwärtiger Haltestelle hierher ● Probleme: Signalisierung der zuführenden Ströme und Grundstückszufahrten Teichstr. 35+41 |

Stadt Kassel

Mobilitätskonzept

Ortskern Kirchditmold

Juli 2023

6 Anhang

6.1 Andere Varianten

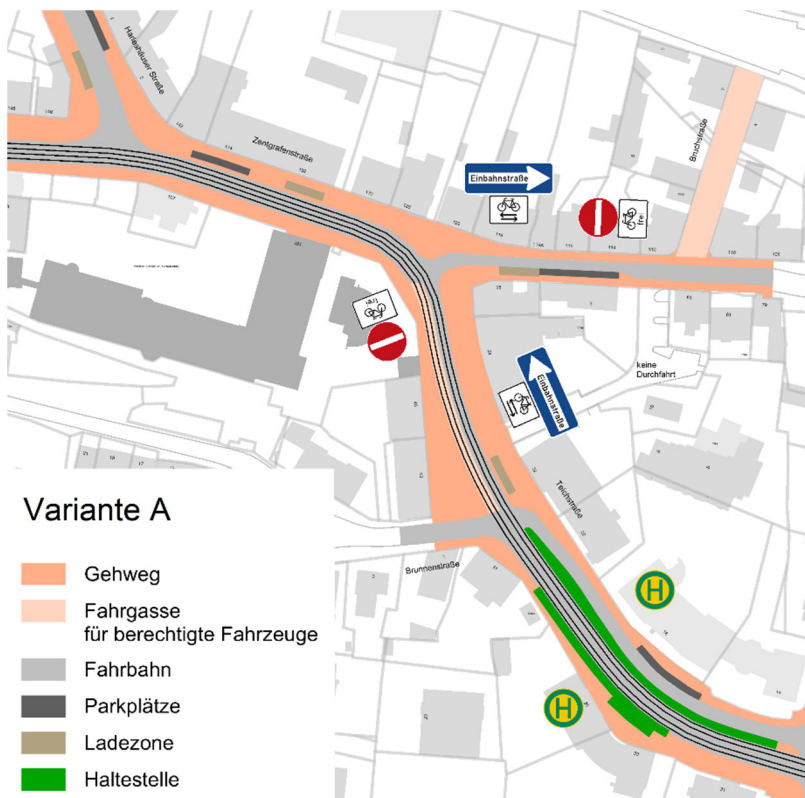
Im Laufe der Planung wurden drei Variablen gebildet:

- Verkehrsregelung und Umgang mit dem fließenden Kfz-Verkehr (Tabelle 9)
- Lage der Haltestelle Teichstraße (Tabelle 10)
- Potenzieller zweigleisiger Ausbau der Zentgrafenstraße (Tabelle 11)

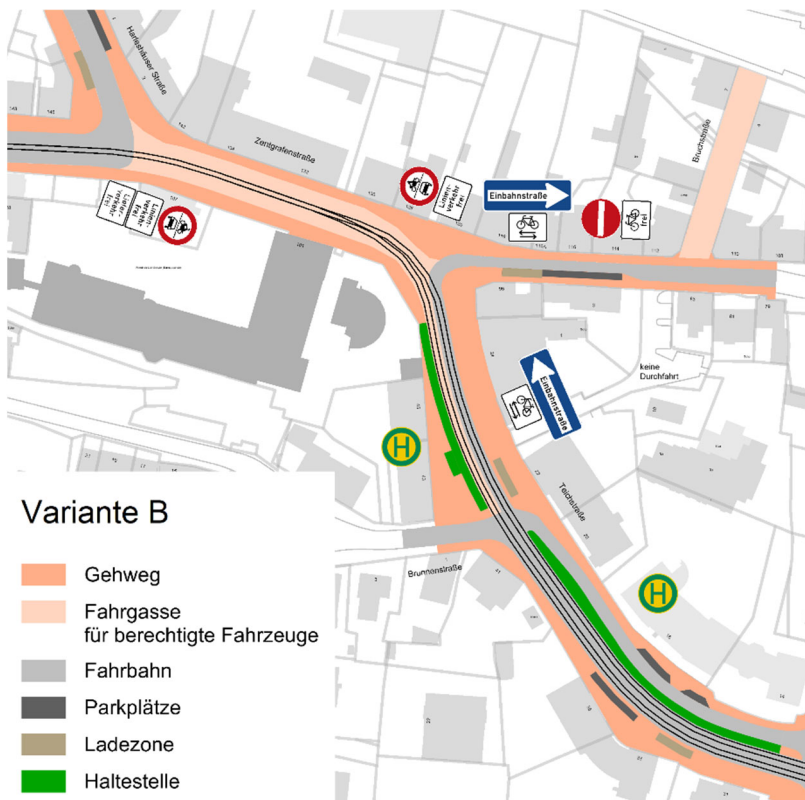
Die drei Variablen Verkehrsregelung (Ausprägungen A, B und C), Lage der Haltestelle (Ausprägungen 0, I und II) und Gleise (Ausprägungen 0 und +) lassen sich allesamt kombinieren, sodass 18 mögliche Varianten entstehen (Tabelle 12). Hier musste durch eine grobe Abschätzung der Erfüllung der städtebaulichen und verkehrlichen Anforderungen und der Kosten der Lösungsraum eingegrenzt werden, um im Anschluss eine Detailbetrachtung von Variantenfavoriten vornehmen zu können. Ausgewählt für die Öffentlichkeitsbeteiligung wurden vier Varianten sowie eine temporär umsetzbare Verkehrsführung, die unterschiedliche Vor- und Nachteile aufweisen und nachfolgend beschrieben werden:

- Variante A
- Variante B
- Variante C
- Variante D
- E: Verkehrsführung im Freiluft-Experiment

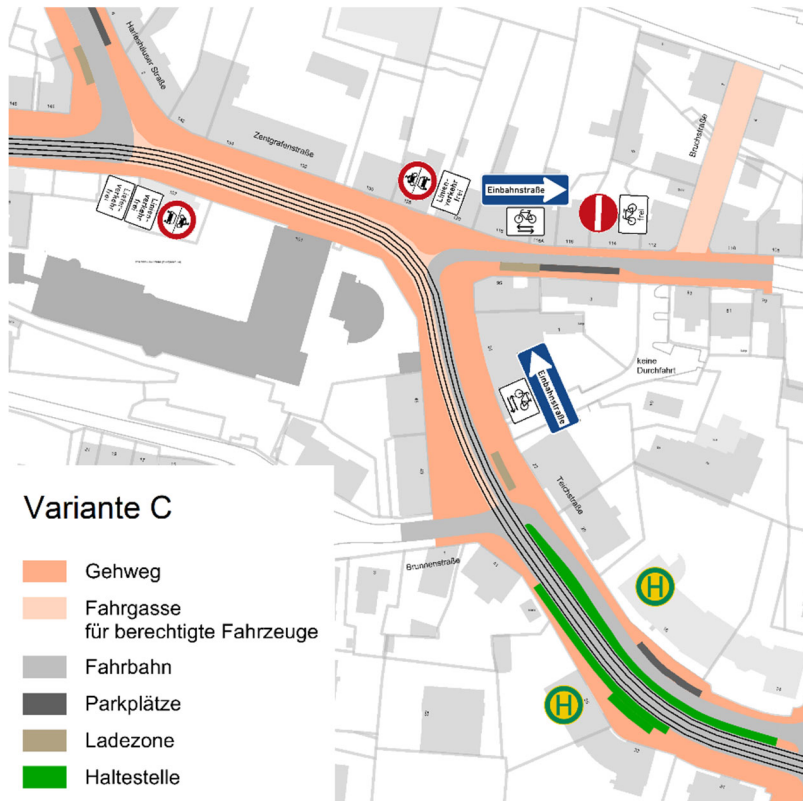
● **Abbildung 48:** Ehemalige Variante A



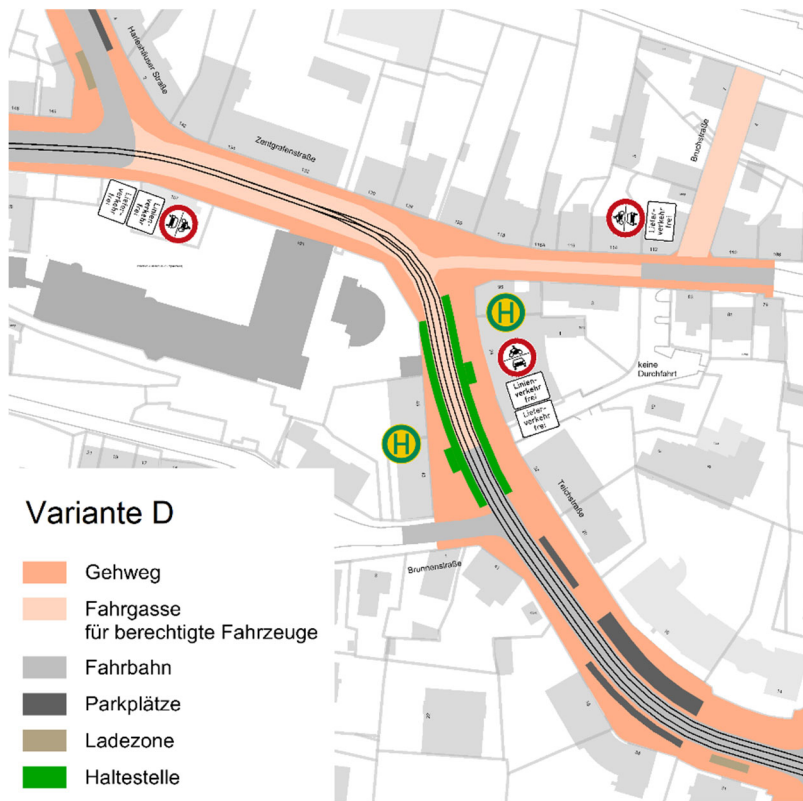
● **Abbildung 49:** Ehemalige Variante B



● **Abbildung 50: Ehemalige Variante C**



● **Abbildung 51: Ehemalige Variante D**



● **Tabelle 9:** Variable Verkehrsregelung

| Verkehrsregelung | A. Kfz-Durchfahrt | B. Kleiner Kfz-freier Bereich | C. Großer Kfz-freier Bereich |
|---|--|--|--|
| Zentgrafens- straße West (Harleshäuser Str. – Teichstr.) | Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich 20 km/h (Z 274.1-20 StVO) (VGB 20) <ul style="list-style-type: none"> ● Durchgangsverkehr ● Zweigleisiger Ausbau nötig für bessere Überquerbarkeit und Parkbuchten ● Abknickende Vorfahrt Teichstr. – westl. Zentgrafenstr. Option: Einbahn- straße westwärts für Kfz <ul style="list-style-type: none"> ● Entzerrung Ströme an Einmündung ● Verringerung Kfz-Aufkommen | Verbot für Kfz (Z 260 StVO) <ul style="list-style-type: none"> ● Bessere Überquerbarkeit ● Verringerung Immissionen ● Erhöhung Radverkehrsqualität ● Linienverkehr mit 20 km/h ● Lieferverkehr 19-11 Uhr und Zufahrt Grundstücke frei ● Entlastung gesamten Ortskerns vom Kfz-Durchgangsverkehr ● Verlagerung Durchgangsverkehr insb. auf Loßbergstr. erwartet | Verbot für Kfz (Z 260 StVO) <ul style="list-style-type: none"> ● Bessere Überquerbarkeit ● Verringerung Immissionen ● Erhöhung Radverkehrsqualität ● Linienverkehr mit 20 km/h ● Lieferverkehr 19-11 Uhr und Zufahrt Grundstücke frei ● Entlastung gesamten Ortskerns vom Kfz-Durchgangsverkehr ● Verlagerung Durchgangsverkehr insb. auf Loßbergstr. erwartet |
| Zentgrafens- straße Ost (Teichstr. – Am Opferhof) | Einbahnstraße ostwärts für Kfz, VGB 20 <ul style="list-style-type: none"> ● Verbreiterung Seitenräume ● Längsparken rechts ● Erschließung Bereich Bruchstraße | | <ul style="list-style-type: none"> ● Problem: Ausfahrt Am Opferhof in Haltestelle Teichstraße ● Problem: Zufahrt Zentgrafensstraße/Bruchstraße von südlicher Loßbergstraße aus |
| Teichstraße Nord (Zentgrafenstr. – Am Opferhof) | Einbahnstraße nordwärts für Kfz, VGB 20 <ul style="list-style-type: none"> ● Verbreiterung Seitenraum ● Kfz-Führung auf Bahnkörper | | |
| Teichstraße Süd (Am Opferhof – Loßbergstr.) | Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich 20 km/h (Z 274.1-20 StVO) <ul style="list-style-type: none"> ● Kfz-Führung auf Bahnkörper stadteinwärts ● Kfz-Führung auf Bahnkörper stadtauswärts bei Haltestelle in nördl. Teichstr. ● Zufahrt Brunnenstraße, Opferhof, Grundstücke | | |

**ZUKUNFT
INNENSTADT**

Stadt Kassel

Mobilitätskonzept**Ortskern Kirchditmold**

Juli 2023

Stadt Kassel

Mobilitätskonzept

Ortskern Kirchditmold

Juli 2023

● **Tabelle 10:** Variable Lage der Haltestelle Teichstraße

| Lage der Haltestelle | 0. Beibehaltung | I. Haltestelle in südlicher Teichstraße | II. Haltestelle in nördlicher Teichstraße |
|--|---|---|---|
| Teichstraße Nord (Zentgrafenstr. – Am Opferhof) | Haltestelle stadteinwärts <ul style="list-style-type: none"> ● Konflikt Aufenthaltsflächen und Überquerbarkeit ● Detaillösung Fahrgastunterstände notwendig ● Kfz-Führung auf Bahnkörper stadtauswärts | Straßenbündiger Bahnkörper <ul style="list-style-type: none"> ● Seitenraumverbreiterung Ost | Haltestelle in beiden Richtungen <ul style="list-style-type: none"> ● Bessere Lage zur Erschließung ● Keine Insellage stadtauswärtiger Haltestelle ● Konflikt Aufenthaltsflächen und Überquerbarkeit ● Detaillösung Fahrgastunterstände notwendig ● Konflikt Zufahrt Am Opferhof bzw. Zentgrafenstr. Ost ● Kfz-Verkehr kaum möglich, Tram und Busse müssen hintereinander halten |
| Teichstraße Süd (Am Opferhof – Loßbergstr.) | Haltestelle stadtauswärts <ul style="list-style-type: none"> ● Separate Fahrbahn stadtauswärts gegen Rückstau auf Kreuzung ● Insellage Haltestelle – Überqueren Fahrbahn notwendig ● Kfz-Führung auf Bahnkörper stadteinwärts | Haltestelle in beiden Richtungen <ul style="list-style-type: none"> ● Separate Fahrbahn stadtauswärts gegen Rückstau auf Kreuzung ● Insellage stadtauswärtige Haltestelle – Überqueren Fahrbahn notwendig ● Konflikt Grundstückszufahrt Teichstraße 35 ● Kfz-Führung auf Bahnkörper stadteinwärts ● Kfz-Verkehr kaum möglich, Tram und Busse müssen hintereinander halten | Straßenbündiger Bahnkörper <ul style="list-style-type: none"> ● Senkrecht-Parkstände möglich ● Kfz-Führung auf Bahnkörper in beiden Richtungen |

Tabelle 11: Variable Gleise und Radverkehr

| Gleise und Radverkehr | 0. Beibehaltung Gleise | + Zweigleisiger Ausbau |
|--|--|--|
| Zentgrafens- straße West (Harleshäu- ser Str. – Teichstr.) | Eingleisig <ul style="list-style-type: none"> ● Signalisierung einstreifiger Linienverkehr auch für Bus prüfen ● Beidseitig Ausweichstellen Individualverkehr notwendig ● Für Radverkehr grundsätzlich angenehmer als Gleisführung ● Parken nur eingeschränkt möglich | Zweigleisig <ul style="list-style-type: none"> ● Begegnung Linienverkehr möglich ● Kfz-Verkehr auf Bahnkörper ● Bei Kfz-Verkehr schmalere Fahrbahn, besser überquerbar ● Gepflasterte Radstreifen ca. 1,80 m Breite neben Bahnkörper, alternativ Schienengummi ● Überführung Gleisaufteilung („Weiche“) entfällt ● Parken Nordseite möglich |

● **Tabelle 12:** Variantenmatrix zur Kombination der 3 Variablen

| Variantenmatrix Relativer Vergleich Erfüllung Anforderungen | 0 Haltestelle bleibt | 0+ Haltestelle bleibt + Ausbau zweigleisig | I Haltestelle in südlicher Teichstraße | I+ Haltestelle in südlicher Teichstraße + Ausbau zweigleisig | II Haltestelle in nördlicher Teichstraße | II+ Haltestelle in nördlicher Teichstraße + Ausbau zweigleisig |
|--|--|--|--|---|--|---|
| A Kfz-Durchfahrt | Stadt Fuß Rad ÖPNV Kfz Parken Kosten | Stadt Fuß Rad ÖPNV Kfz Parken Kosten | Stadt Fuß Rad ÖPNV Kfz Parken Kosten | A Stadt Fuß Rad ÖPNV Kfz Parken Kosten | Stadt Fuß Rad ÖPNV Kfz Parken Kosten | Stadt Fuß Rad ÖPNV Kfz Parken Kosten |
| B Kleiner Kfz-freier Bereich | Stadt Fuß Rad ÖPNV Kfz Parken Kosten | Stadt Fuß Rad ÖPNV Kfz Parken Kosten | C Stadt Fuß Rad ÖPNV Kfz Parken Kosten | C+ Stadt Fuß Rad ÖPNV Kfz Parken Kosten | Stadt Fuß Rad ÖPNV Kfz Parken Kosten | Stadt Fuß Rad ÖPNV Kfz Parken Kosten |
| C Großer Kfz-freier Bereich | E Stadt Fuß Rad ÖPNV Kfz Parken Kosten | Stadt Fuß Rad ÖPNV Kfz Parken Kosten | Stadt Fuß Rad ÖPNV Kfz Parken Kosten | Stadt Fuß Rad ÖPNV Kfz Parken Kosten | D Stadt Fuß Rad ÖPNV Kfz Parken Kosten | Stadt Fuß Rad ÖPNV Kfz Parken Kosten |

6.2 Beteiligung am Aktionstag 17.09.2022

Vollständige Auflistung der Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger am Beteiligungsstand während des Aktionstages im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche, Samstag, 17. September 2022, 14-18 Uhr (Kapitel 1.5), grob nach Themen sortiert:

Öffentlicher Raum und Verkehrsführung im Ortskern

- Autofreier Ortskern
- Autos sollen den Ortskern nicht befahren; Busse von Berliner Brücke könnten direkt nach dem Rechtsabbiegen in Loßbergstraße halten und dann wieder gegenüber Harleshäuser Straße (wo heute Ersatzhaltestelle ist)
- Barrieren wie Stufen + Treppen abbauen
- Fußgängerzone in Kirchditmold befürwortet; wichtig: dann von Loßbergstraße nach links in Zentgrafestraße abbiegen können
- Grünbereich, breite Gehwege zum Begegnen, Spielplatz mit kleinem Café, gute durchgehende Radwege
- Haltestelle Teichstraße zurück zur Post → höhere Aufenthaltsqualität für Gastronomie
- Kein Autoverkehr; Radverkehr + Zufußgehende auf der Fahrbahn
- Teichstraße Höhe Opferhof für Kfz sperren
- Teichstraße: Ampeln und Zebrastreifen
- Teichstraße: Sichere Übergänge für Kinder Richtung Schule
- Teichstraße: Spielfläche für Kids + Café mit Außenbereich zur Spielfläche
- Verkehrsberuhigung für private Pkw; für ÖPNV bereits ausreichend
- Verkehrsberuhigung im Ortskern – gute Idee!
- Zentgrafestraße: Durchgangsverkehr stoppen
- Zentgrafestraße: Endstück Zentgrafestraße zur Loßbergstraße dicht machen → Ortskern dann von Bäckerei Markus bis Am Opferhof
- Zentraler Platz mit Aufenthaltsqualität fehlt

Parken

- Belebung Ortskern heißt Geschäfte, d. h. Erreichbarkeit → Parkplätze
- Friedrich-List-Schule: eigener Parkplatz; Schüler:innen parken im Umkreis
- Friedrich-List-Schule: weitere Kfz-Parkplätze vor Eingang schaffen
- Fußballfeld: weniger Parkchaos
- Gehwegparken an Zentgrafestraße vor der Schule abschaffen
- Grundschule: Feuerwehrezufahrt und Eingang zugesperrt
- Konsequenter mit den (falsch) parkenden Schülern und Lehrern umgehen

Radverkehr

- Brunnenstraße – Teichstraße – Am Opferhof: Verbindung für Radfahrende über Teichstraße verbessern
- Fahrradparkplätze ausweisen (2x)
- Straßenbahnschienen für Radfahrende sicher machen (Gummi-Einlagen)
- Teichstraße: Abschaffung der rechtswidrigen benutzungspflichtigen Radwege – Radverkehr gehört auf die Fahrbahn!
- Teichstraße: Baulich getrennter Radweg vor der Eisdielen
- Teichstraße: Fahrradweg anlegen

ÖPNV

- Straßenbahn 8 mit Windstrom statt „Bus 8“ mit fossilem Diesel
- Straßenbahn Richtung Hessenschanze: Rasen- statt Schottergleis
- Straßenbahn sollte beim Straßenfest vor der Teichstraße wenden können und nicht bis zur Hessenschanze fahren
- Straßenbahnlinie entlang Wolfhager Straße einrichten
- Straßenbahnverbindung auch von Harleshäuser über Kirchditmold zum Bahnhof Wilhelmshöhe

Loßbergstraße

- Ampelphasen zu lang für Autos; Tempo 30 einführen
- Benutzungspflicht Radfahrstreifen südwärts vor Knotenpunkt Teichstraße abschaffen (direktes Linksabbiegen)
- Kreuzung Teichstraße: Ampelschaltung überarbeiten
- Kreuzung Teichstraße: Andere Fahrradampelschaltung Berliner Brücke Richtung Teichstraße sowie durchgehender Radweg
- Kreuzung Zentgrafenstraße: Ampelschaltung überarbeiten
- Kreuzung Zentgrafenstraße: Ausschilderung der zwei Linkseinbiegerstreifen aus Zentgrafenstraße Ost könnte viele (Beinahe-)Unfälle verhindern
- Kreuzung Zentgrafenstraße: Bettelampel für indirekt linksabbiegende Radfahrende von Loßbergstraße in Zentgrafenstraße West abschaffen
- Radwege zwischen Bruchstraße und Harleshäuser Straße verbreitern
- Überbreite Fahrbahn/Zweistreifigkeit zurückbauen, Radstreifen verbreitern

Bereich Mergellstraße

- Bauliche Trennung von Fußweg und Straße wäre besser als geteilte Fläche (zu unübersichtlich für Kindergarten)
- Fahrradstraße + weniger parkende Autos
- Gefährdungen an Einmündungen, schlechte Sicht wegen parkender Autos
- Hochzeitsweg/Mergellstraße mit Markierungen versehen
- Hochzeitsweg: Getrennten Gehweg zwischen Gala-Metzner-Platz und Mergellstraße anlegen

- Konflikte Rad/Kfz wegen schmaler Fahrbahn bei einseitigem Parken
- Parkverbot statt Stau und Gefahr für Radelnde
- Schulweg zur Grundschule (insb. Hochzeitsweg) sichern
- Verkehrsberuhigter Bereich („Spielstraße“)

Sonstiges

- Boule-Anlage im Ortskern (Vorschlag: Gala-Metzner-Platz)
- Friedrich-List-Schule: öffentliches Café, nach Schulschluss Toiletten öffnen; Lage der Cafeteria ist gut, weil keine Gefährdung durch Kfz möglich ist
- Gala-Metzner-Platz: mehr Lebensqualität, seit kein Parkplatz mehr
- Kita nicht im Ortskern, sondern Geschäfte
- Leitstreifen für Sehbehinderte auf neu gepflasterten/asphaltierten Wegen konsequent einführen
- Mehr Mülleimer, z. B. vor dem Schuleingang und auf dem Brunnenplatz

Stadt Kassel

Mobilitätskonzept

Ortskern Kirchditmold

Juli 2023

6.3 Online-Umfrage zum Freiluft-Experiment

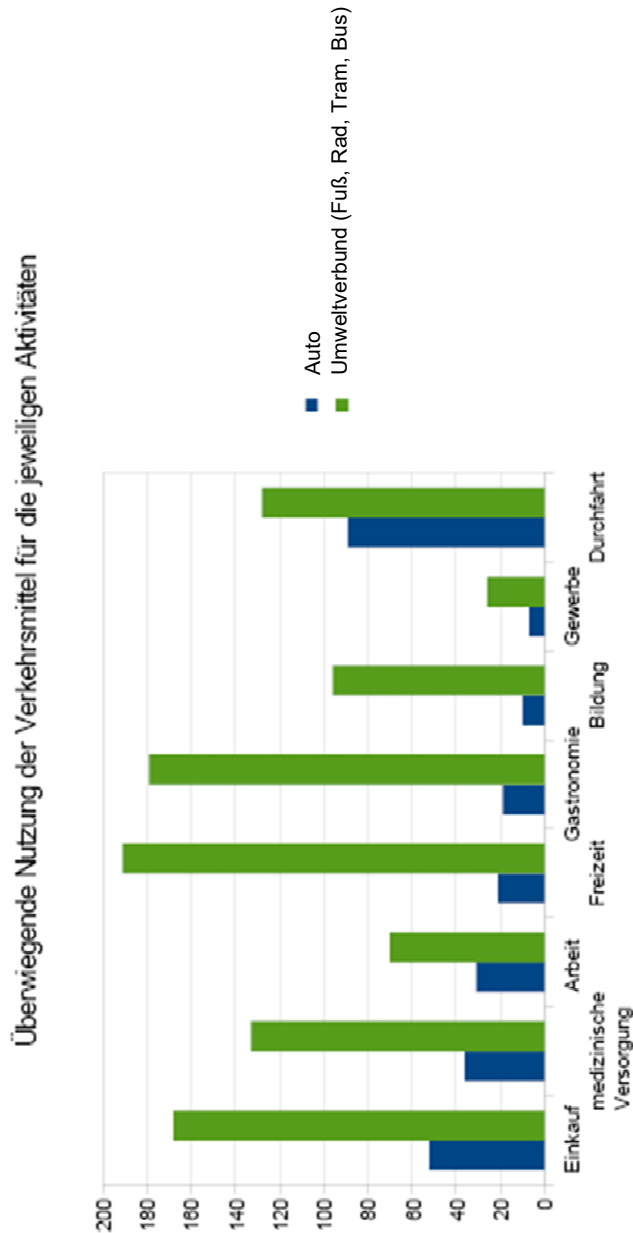
Vergrößerte Abbildungen aus Kapitel 4.2

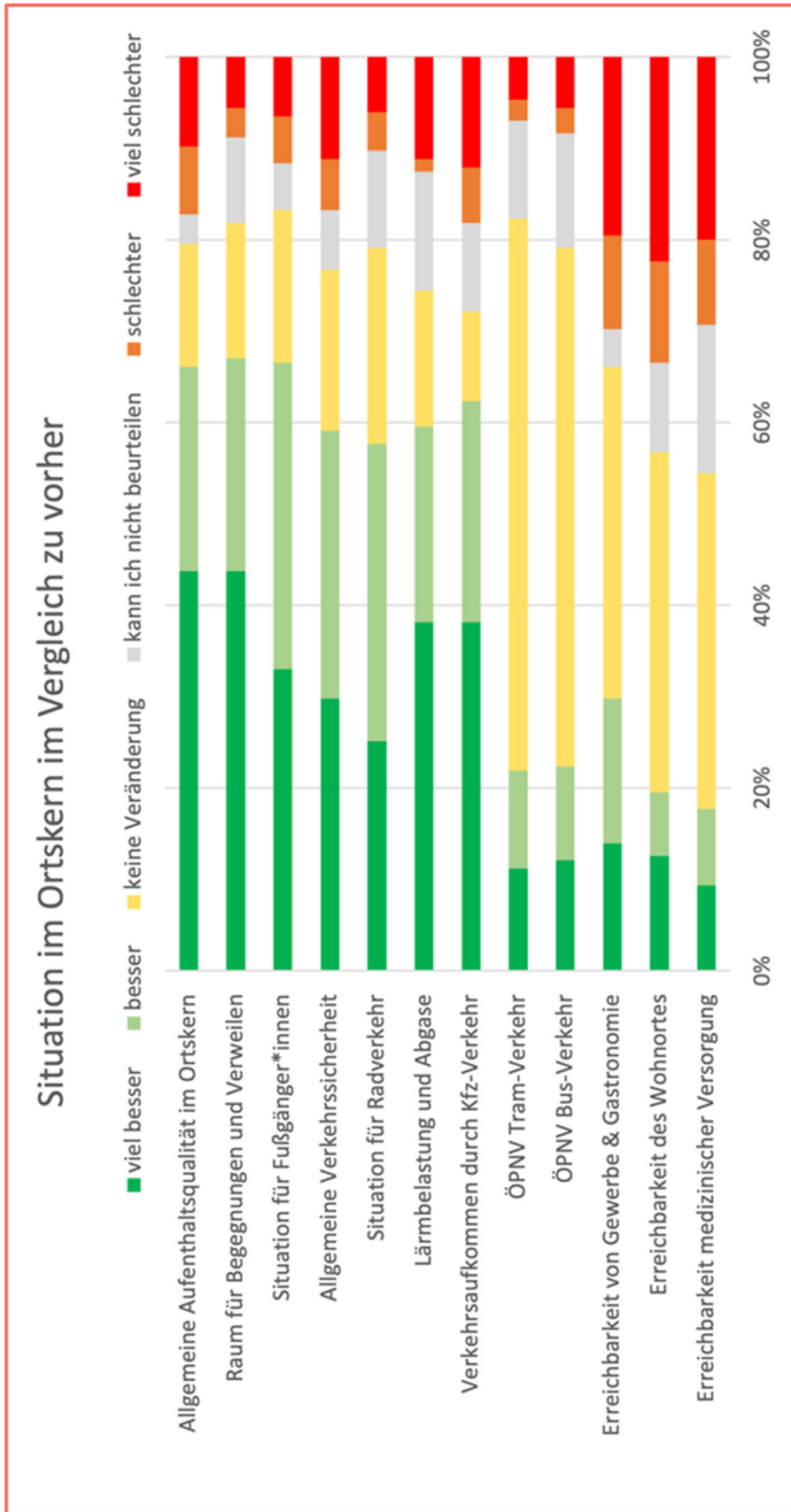
Stadt Kassel

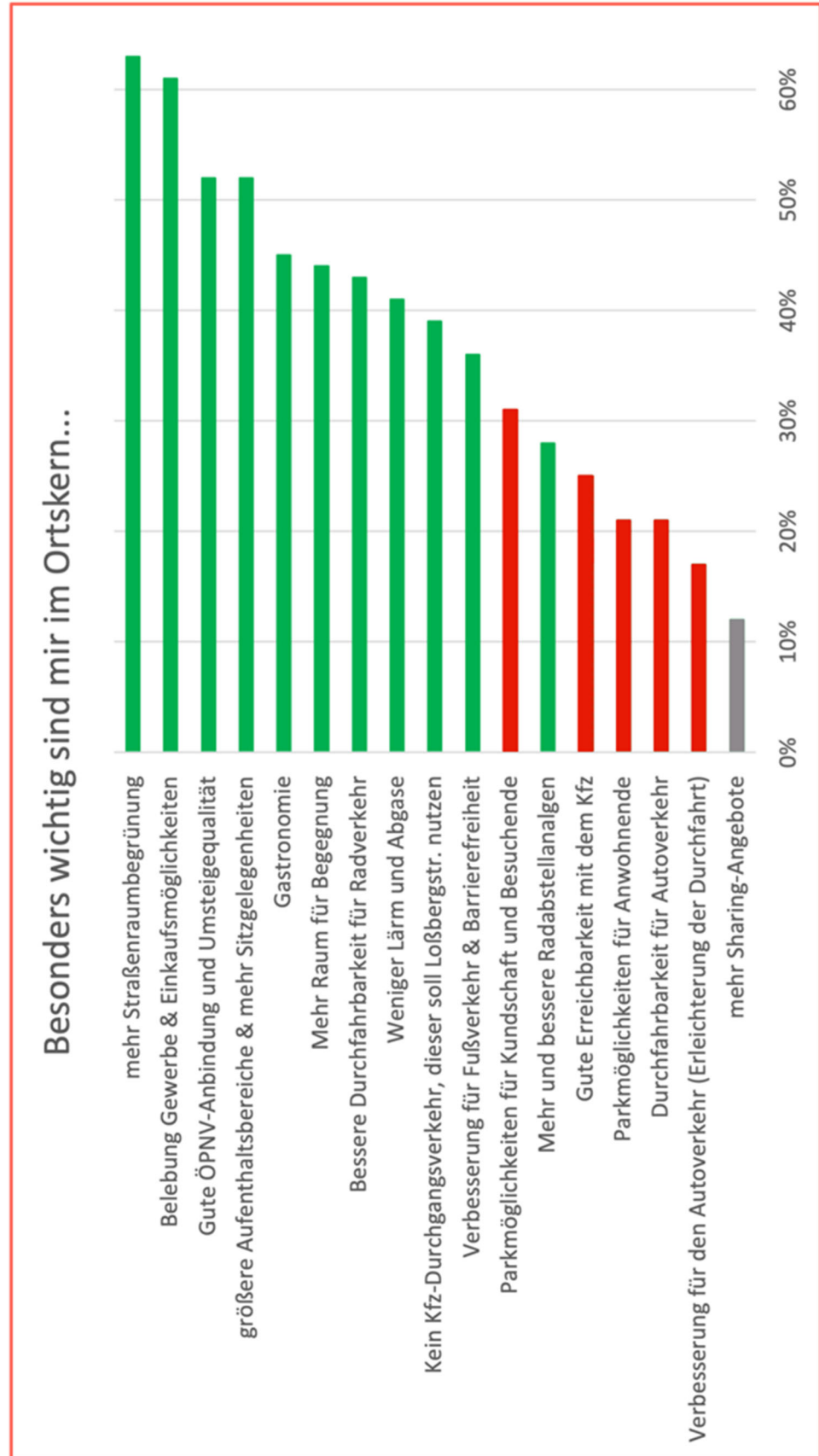
Mobilitätskonzept

Ortskern Kirchditmold

Juli 2023







6.4 Beteiligungsveranstaltung Planungszelle 11.05.2023

Vollständige Auflistung der niedergeschriebenen Aussagen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer in den Gruppen der Beteiligungsveranstaltung „Planungszelle“ am 11. Mai 2023 (Kapitel 4.3) sortiert nach der Zustimmung im Plenum:

Was macht einen guten Ortskern aus?

- Attraktive Gestaltung und Angebote: Grün, Sitzmöglichkeiten, Atmosphäre, Café/Kneipe (12 Punkte)
- Ästhetische Gestaltung mit viel Grün, Sitzgelegenheiten und Platz für zufällige Begegnungen (11 Punkte)
- Versorgungsaufgabe mit Treffpunktcharakter wie bspw. Wochenmarkt (Anlässe zum Kommen) (12 Punkte)
- Menschen können ihre Bedürfnisse des täglichen Bedarfs und nach Begegnung erfüllen (9 Punkte)
- Ein Ortskern ist multifunktional! – Geschäfte, Erholung, Begegnungsräume (10 Punkte)
- Gestalteter, auch flexibel nutzbarer Rahmen (4 Punkte)
- Vielfältige Nutzungsfunktion (2 Punkte)
- Entschleunigte Atmosphäre (15 Punkte)
- Ein Ortskern ist nie fertig! – Er entwickelt sich, ein ständiger Prozess – Lumbung (13 Punkte)
- Sicherheit + Inklusion (z. B. Abgrenzung zum fließenden Verkehr, Barrierefreiheit) (7 Punkte)
- Verschiedene kreative, neue Zugänge & Mobilitätsformen nebeneinander ohne Gefährdung z. B. für Kinder, Ältere usw. (Kurzparkzonen, Rad- und Fußverkehr, ÖPNV, Rikschas, Lastenräder, Carsharing) (4 Punkte)
- Genug Platz zum Aufhalten (z. B. breite Fußwege als Aufenthaltsräume) (6 Punkte)
- Aufenthaltsqualität benötigt Raum – „Platz“
- Der Ortskern ist für alle da! – Generationen, Lebensformen, Geschlechter, Mobilitätsformen (5 Punkte)
- Fußläufige Erreichbarkeit (1 Punkt)

Bewerten Sie die 4 gezeigten Varianten nach ihrer Eignung für einen guten Ortskern. (Gezeigte Varianten siehe Anhang 6.1)

- Favorit: Variante C ohne Durchgangsverkehr [d. h. Haltestelle in südlicher Teichstraße, Kfz-freier Bereich, zweigleisiger Ausbau, Anm. MG] mit Bezugspunkt: Attraktiver Ortskern (12 Punkte)
- Möglichst großflächige Bildung eines Ortsangers (9 Punkte)
- Für attraktiven Ortskern – Ziel der ersten Frage – wird viel Fläche benötigt, daher max. Reduzierung des Kfz-Verkehrs
- Durch die 2-Gleisigkeit entsteht am meisten zusätzlicher Raum als Gehweg mit Aufenthaltsqualität. A+C [Varianten mit zweigleisigem Ausbau, Anm. MG] (7 Punkte)
- Zweispurige Gleise schaffen erstaunlich viel Raum! → wie A&C (7 Punkte)
- Grundsätzlich: + zweigleisiger Ausbau (6 Punkte)
- Autoverkehr heraushalten, Parkraum wird konzentriert am Rand / Haltestelle aufgewertet / Fahrräder? D [Variante mit Haltestelle in nördlicher Teichstraße und großem Kfz-freien Bereich, Anm. MG] (10 Punkte)
- Autoverkehr vollständig aus Ortskern heraushalten mit entsprechenden Parkmöglichkeiten in der Peripherie → wie D (6 Punkte)
- Parkplätze erreichbar auch außerhalb aber fußläufig (z. B. Variante D) (2 Punkte)
- Verlegung Haltestelle nach Süden, max. Verkehrsberuhigung vor Bäcker Markus → Variante CI+ [Haltestelle in südlicher Teichstraße, großer Kfz-freier Bereich, zweigleisiger Ausbau, Anm. MG] (11 Punkte)
- Beide Haltestellen in den Süden! → wie in A&C (6 Punkte)
- Verkehr im Umfeld regulieren (Einbahnstraßen o. Ä.) (13 Punkte)
- Fahrradwege brauchen Raum, dürfen aber nicht die Aufenthaltsräume durchschneiden, A, C (12 Punkte)
- Haltestelle komprimieren für mehr Platz (1 Punkt)

Ergänzung:

- Mo-Do: Ortskern für Autoverkehr offen – den Bedürfnissen der Pendler:innen wird Rechnung getragen
- Fr-So: Ortskern für Autoverkehr gesperrt – öffentliche Verkehrsmittel können durchfahren, so ähnlich wie Situationen an Schulen: 7-17 Uhr 30er-Zone! Raum für Begegnung, attraktiver Ortskern

6.5 Verzeichnisse

Tabellenverzeichnis

| | |
|--|----|
| • Tabelle 1: Fahrplanangebot an der Haltestelle Teichstraße | 19 |
| • Tabelle 2: Stärken, Schwächen und Chancen der verkehrlichen Situation im Ortskern Kirchditmold als Zusammenfassung der Bestandsanalyse | 31 |
| • Tabelle 3: Anforderungen an die Gestaltung des zentralen Ortskerns | 33 |
| • Tabelle 4: Bewertung der vorgeschlagenen Varianten in der Umfrage | 42 |
| • Tabelle 5: Variantenvergleich | 71 |
| • Tabelle 6: Zusammenfassung Variante Kfz-Durchfahrt | 75 |
| • Tabelle 7: Zusammenfassung Variante Kleiner Kfz-freier Bereich | 77 |
| • Tabelle 8: Zusammenfassung Variante Großer Kfz-freier Bereich | 79 |
| • Tabelle 9: Variable Verkehrsregelung | 83 |
| • Tabelle 10: Variable Lage der Haltestelle Teichstraße | 84 |
| Tabelle 11: Variable Gleise und Radverkehr | 85 |
| • Tabelle 12: Variantenmatrix zur Kombination der 3 Variablen | 86 |

Abbildungsverzeichnis

| | |
|--|---|
| • Abbildung 1: Einordnung von Mobilitätskonzept und Erprobungsphase in den städtebaulichen Planungsprozess für den Kirchditmolder Ortskern | 1 |
| • Abbildung 2: Plan „Vertiefung Schulhof“ aus der Ortskernstudie Kassel Kirchditmold (Quelle: Stadt Kassel / plan zwei Stadtplanung und Architektur (2022): Lebendiges Kirchditmold. Ortskernstudie Kassel Kirchditmold. Hannover. S. 74) | 5 |
| • Abbildung 3: Beteiligungsstand am Aktionstag 17. September 2022 | 6 |
| • Abbildung 4: Straßenräumliche Dominanz von Bahnkörper, Fahrbahnen und Parkstreifen in der nördlichen Teichstraße (oben links), an der Einmündung Zentgrafenstraße/Teichstraße (oben rechts), in der Zentgrafenstraße westlich Teichstraße (unten links) und in der Zentgrafenstraße westlich Harleshäuser Straße (unten rechts). Fußverkehr und Aufenthalt sind nur als Randerscheinung vorgesehen | 7 |
| • Abbildung 5: Ausreichend breite Seitenräume in der südlichen Teichstraße (links) und im umgebauten Bereich der Haltestelle Kirche Kirchditmold (rechts) | 8 |
| • Abbildung 6: Konflikte im Seitenraum an der Zentgrafenstraße Nordseite Einmündung Teichstraße (links) und an der Haltestelle Teichstraße Westseite (rechts) | 9 |

Stadt Kassel

Mobilitätskonzept**Ortskern Kirchditmold**

Juli 2023

Stadt Kassel

Mobilitätskonzept

Ortskern Kirchditmold

Juli 2023

- Abbildung 7: Zu schmale Gehwege an der Zentgrafenstraße vor der Friedrich-List-Schule (links) und an der Zentgrafenstraße zwischen Teichstr. und Bruchstr. (rechts) 9
- Abbildung 8: Nördliche Teichstraße (links) und südliche Teichstraße (rechts) 10
- Abbildung 9: Zentgrafenstraße westlich Harleshäuser Straße (links) und LSA Höhe Friedrich-List-Schule (rechts) 11
- Abbildung 10: Zentrale Einmündung Zentgrafenstraße/Teichstraße (links), dort Gefährdung durch schlechte Sicht in die Teichstraße (rechts) 11
- Abbildung 11: Einmündung Zentgrafenstraße/Harleshäuser Straße 12
- Abbildung 12: Aufgeweiteter Knotenpunkt Harleshäuser Straße/Lößbergstraße (links) und LSA Lößbergstraße/Bruchstraße (rechts) 13
- Abbildung 13: Radfahrstreifen in der Lößbergstraße westlich Bruchstraße (links), Radverkehrsführung an der Kreuzung Lößbergstraße/Teichstraße von der Berliner Brücke kommend (rechts) 14
- Abbildung 14: Konflikte im Längsverkehr – zu geringe verbleibende Fahrbahnbreite zwischen parkenden Kfz und Tram-Verkehrsraum an der Zentgrafenstraße östlich der Wahlershäuser Straße (links) und Führung bergab in Haltestelle Teichstraße (rechts) 15
- Abbildung 15: Spitzwinklig zu überfahrende Gleise in der Zentgrafenstraße Ecke Teichstraße (links), fehlende Linkseinbieger-Radverkehrsführung vom Opferhof in die Teichstraße nach Süden und zur Brunnenstraße (rechts) 15
- Abbildung 16: Bike+Ride-Anlage an der stadteinwärtigen Haltestelle Teichstraße (links), Vorderrad-Klemmen auf dem Schulhof der Friedrich-List-Schule (rechts) 16
- Abbildung 17: Haltestelle Teichstraße – stadteinwärtige Haltestelle (links) und stadtauswärtige Haltestelle (rechts) 18
- Abbildung 18: Umgebauter Straßenraum um Haltestelle Kirche Kirchditmold (links), stadteinwärtige Haltestelle Harleshäuser Straße (rechts) 19
- Abbildung 19: Per Kennzeichenerfassung (Grüne Querschnitte) über 2x4 h ermittelte Fahrbeziehungen des Kfz-Verkehrs über den „schwarzen“ Querschnitt Zentgrafenstraße Höhe LSA Friedrich-List-Schule 23
- Abbildung 20: Quell- und Zielverkehr gegenüber Durchgangsverkehr am Querschnitt Zentgrafenstraße Höhe LSA Friedrich-List-Schule 23
- Abbildung 21: Belegung der Park- und Stellplätze am Normalwerktag (Dienstag, 13.09.2022) 25
- Abbildung 22: Belegung der Park- und Stellplätze am Samstag (10.09.2022) 26

| | |
|---|----|
| • Abbildung 23: Anteile der Kfz, die am Normalwerktag (Dienstag 13.09.2022 10-14 Uhr) die per Parkscheibenregelung vorgeschriebenen Parkdauern einhalten oder überschreiten | 27 |
| • Abbildung 24: Anteile der Kfz, die am Samstag (10.09.2022 10-14 Uhr) die per Parkscheibenregelung vorgeschriebenen Parkdauern einhalten oder überschreiten | 28 |
| • Abbildung 25: Umgesetzte Aktionen und Veranstaltungen | 35 |
| • Abbildung 26: Impressionen aus dem Freiluft-Experiment (Quelle und Copyright: Fiona Körner im Auftrag der Studio Raamwerk GmbH) | 37 |
| • Abbildung 27: Frage 1 – Wie alt bist du? (Single Choice; n=253) | 38 |
| • Abbildung 28: Frage 2 – Wo wohnst du? (Single Choice; n=253) | 39 |
| • Abbildung 29: Frage 4 – Für welche dieser Aktivitäten im Ortskern nutzt du überwiegend welches Verkehrsmittel? (Matrix; n=239) (siehe vergrößert im Anhang) | 39 |
| • Abbildung 30: Frage 7 – Aktuelle Situation im Vergleich zu vorher: Wie bewertest du die entstandenen Veränderungen im Ortskern von Kirchditmold? (Matrix; n=215) (siehe vergrößert im Anhang) | 40 |
| • Abbildung 31: Frage 12 – Besonders wichtig sind mir im Ortskern von Kirchditmold ... (max. 7 Felder zur Mehrfachauswahl; n=204) (siehe vergrößert im Anhang) | 41 |
| • Abbildung 32: Plakataushang im Infopoint | 42 |
| • Abbildung 33: Gruppenfoto von der Planungszelle | 44 |
| • Abbildung 34: Sperrung der Teichstraße ab Am Opferhof (links) und der Zentgrafenstraße ab Harleshäuser Straße (rechts) während des Freiluft-Experiments | 45 |
| • Abbildung 35: Freiluft-Experiment – Belegung der Park- und Stellplätze am Normalwerktag (Mittwoch, 10.05.2023) | 52 |
| • Abbildung 36: Referenzzählung – Belegung der Park- und Stellplätze am Normalwerktag (Dienstag, 13.09.2022) (siehe Kapitel 2.5) | 52 |
| • Abbildung 37: Freiluft-Experiment – Belegung der Park- und Stellplätze am Samstag (06.05.2023) | 53 |
| • Abbildung 38: Referenzzählung – Belegung der Park- und Stellplätze am Samstag (10.09.2022) | 53 |
| • Abbildung 39: Einordnung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes in den städtebaulichen Planungsprozess für den Ortskern von Kirchditmold | 56 |
| • Abbildung 40: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in grün eingefärbt | 58 |
| • Abbildung 41: Gehwegparken in der Zentgrafenstraße (Höhe Nr. 107) | 59 |
| • Abbildung 42: Parkstreifen in der nördlichen Teichstraße mit verdeckter Sichtbeziehung | 60 |

Stadt Kassel

Mobilitätskonzept

Ortskern Kirchditmold

Juli 2023

- Abbildung 43: Geringer Abstand zwischen parkendem Pkw und Straßenbahngleis in der Zentgrafenstraße Ecke Wahlershäuser Straße 63
- Abbildung 44: Gehwegbefahrung in den Riedwiesen 64
- Abbildung 45: Zentgrafenstraße vor der Kirche Kirchditmold (links) und westlich Harleshäuser Straße (rechts) 66
- Abbildung 46: Einmündungen Zentgrafenstraße/Bruchstraße/Am Opferhof (links) und Bruchstraße (rechts) 67
- Abbildung 47: Einmündung Harleshäuser Straße/Loßbergstraße (links) und noch nicht umgebauter Abschnitt der Loßbergstraße (Harleshäuser Straße – Bruchstraße) 68
- Abbildung 48: Ehemalige Variante A 81
- Abbildung 49: Ehemalige Variante B 81
- Abbildung 50: Ehemalige Variante C 82
- Abbildung 51: Ehemalige Variante D 82

6.6 Kartenband

Kartenverzeichnis

| | |
|--|----|
| • Karte 0: Denkmalgeschützte „Gesamtanlage Dorfkern Kirchditmold“ | |
| • Karte 1: Untersuchungsgebiet Mobilitätskonzept Ortskern Kirchditmold | 2 |
| • Karte 2: Analysekarte Fußverkehr (siehe vergrößert im Anhang) | 13 |
| • Karte 3: Analysekarte Radverkehr (siehe vergrößert im Anhang) | 16 |
| • Karte 4: Analysekarte öffentlicher Personennahverkehr (siehe vergrößert im Anhang) | 20 |
| • Karte 5: Analysekarte fließender Kfz-Verkehr (siehe vergrößert im Anhang) | 22 |
| • Karte 6: Analysekarte ruhender Kfz-Verkehr (siehe vergrößert im Anhang) | 24 |
| • Karte 7: Exemplarische Analysekarte zur Belegung der Parkplätze am Normalwerktag 10 Uhr. Alle Belegungskarten sind vergrößert im Anhang zu finden | 26 |
| • Karte 8: Analysekarte Unfallgeschehen (siehe vergrößert im Anhang) | 30 |
| • Karte 9: Lageplan Freiluft-Experiment mit gekennzeichneten Flächenvorgaben (siehe vergrößert im Anhang) | 36 |
| • Karte 10: Beschilderungsplan Freiluft-Experiment (siehe vergrößert im Anhang) | 36 |
| • Karte 11: Knotenstromdifferenz Freiluft-Experiment gegenüber Referenzzählung (siehe vergrößert im Anhang) | 50 |
| • Karte 12: Exemplarische Analysekarte zur Belegung der Parkplätze am Normalwerktag 10 Uhr. Alle Belegungskarten der Referenzzählung und aus dem Freiluft-Experiment sind vergrößert im Anhang zu finden | 54 |
| • Karte 13: Beschilderungsplan Sofortmaßnahmen (siehe vergrößert im Anhang) | 57 |
| • Karte 14: Skizzierte Bestandssituation im Ortskern von Kirchditmold als Abgleich für die folgende Variantenplanung (siehe vergrößert im Anhang) | 73 |
| • Karte 15: Planskizze Variante Kfz-Durchfahrt (siehe vergrößert im Anhang) | 75 |
| • Karte 16: Planskizze Variante Kleiner Kfz-freier Bereich (siehe vergrößert im Anhang) | 77 |
| • Karte 17: Planskizze Variante Großer Kfz-freier Bereich (siehe vergrößert im Anhang) | 79 |

Stadt Kassel

Mobilitätskonzept**Ortskern Kirchditmold**

Juli 2023

Stadt Kassel

Mobilitätskonzept

Ortskern Kirchditmold

Juli 2023

Kassel **documenta Stadt**

LK Argus
LK Argus Kassel GmbH

**ZUKUNFT
iNNENSTADT**

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@lk-argus.de

www.lk-argus-kassel.de