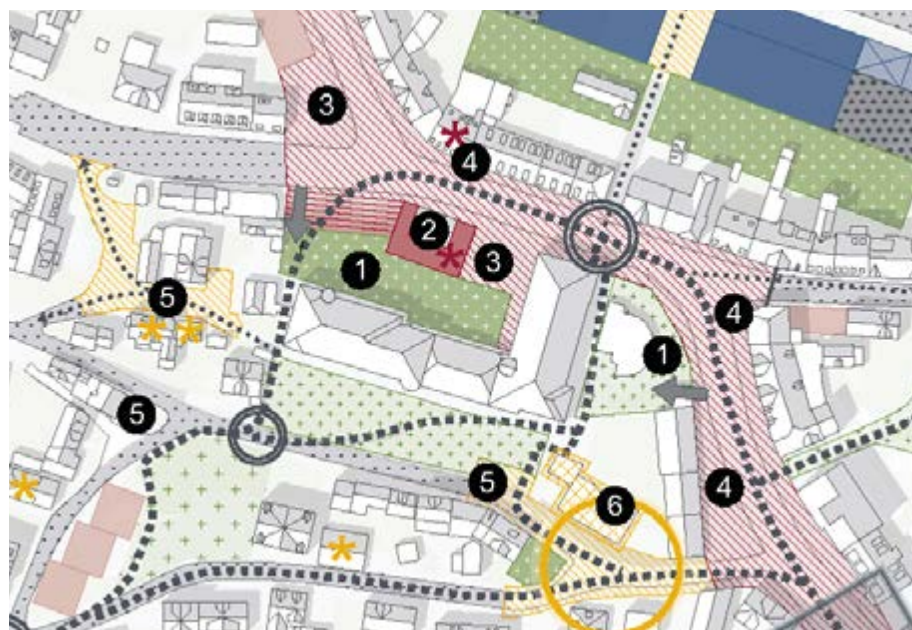


Lebendiges Kirchditmold

Ortskernstudie Kassel Kirchditmold

Kassel documenta Stadt



Bearbeitung

plan zwei Stadtplanung und Architektur GbR
Dr. Ulrich Berding, Kirsten Klehn, Lisa Nieße
Postkamp 14a
30159 Hannover

Telefon 0511-27949543
kassel@plan-zwei.com
www.plan-zwei.com

Dipl.-Ing. Lisa Nieße
M.Sc. Janine Dušek
M.Sc. Marcel Jürgens

Auftrag

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

Telefon 0561-7876163
jan.schindler@kassel.de

Mai 2022

Vorwort wird ergänzt

Inhalt

1 Anlass und Vorgehen	3
1.1 Inhalte	3
1.2 Vorgehensweise	4
2 Rahmenbedingungen und Planungskontext	9
2.1 Stadträumliche Lage und Einbindung des Untersuchungsgebiets	9
2.2 Siedlungsgeschichte	10
2.3 Übergeordnete Planungen	13
3 Bestandsanalyse	19
3.1 Demografie und statistische Analyse	19
3.2 Städtebau und Stadtgestalt	22
3.3 Wohnen, Versorgung und Freiraum	32
3.4 Wirtschaft und Verkehr	43
3.5 Potenziale und Herausforderungen	53
4 Ziele, Rahmenplan und Leitbild	61
4.1 Ziele	62
4.2 Rahmenplan	68
4.3 Leitbilder	69
5 Maßnahmenkatalog	77
5.1 Impulsprojekte	77
5.2 Mögliche Ordnungsmaßnahmen	85
5.3 Mögliche Baumaßnahmen	89
5.4 Mögliche nicht-investive Maßnahmen	92
5.5 Weiteres Vorgehen	94
6 Fazit	97
Verzeichnisse	101



1 Anlass und Vorgehen

Der Ortskern Kirchditmold weist vereinzelte Leerstände, unbebaute bzw. untergenutzte Grundstücke sowie in vielen Bereichen eine geringe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum auf. So fehlen ein städtebaulicher und gesellschaftlicher Mittelpunkt, kleinere Begegnungs- und Aufenthaltsräume sowie das Ortsbild prägende Grünstrukturen, während die Straßenquerschnitte überdimensioniert sind und nicht den heutigen Ansprüchen genügen. Zudem ist die Loßbergstraße als zentrale innerstädtische Verbindungsstraße baulich nur eingeschränkt gefasst (s. Abb. 2).

Aus diesen Gründen wurde auf Initiative des Ortsbeirats ein integriertes Konzept für den Ortskern des Stadtteils Kirchditmold erarbeitet. Es bringt die Qualifizierung des öffentlichen Raumes und der teilweise denkmalgeschützten Bestandsbauten mit der potenziellen Nachverdichtung in Einklang und begegnet gleichzeitig aktuellen Herausforderungen wie u.a. der Verkehrswende, dem Wohndruck, dem Klimaschutz und der Klimaanpassung.

1.1 Inhalte

Die Ortskernstudie analysiert die heutige Situation im Quartier, um darauf aufbauend Entwicklungsziele zu definieren. Sie enthält einen Rahmenplan, der die identifizierten Ziele als Handlungsfelder räumlich verortet.

Eine Darstellung als Leitbild veranschaulicht ein mögliches Szenario. Schließlich präsentiert die Studie zahlreiche Maßnahmen. Impulsmaßnahmen werden hier hervorgehoben und ausführlich vorgestellt.

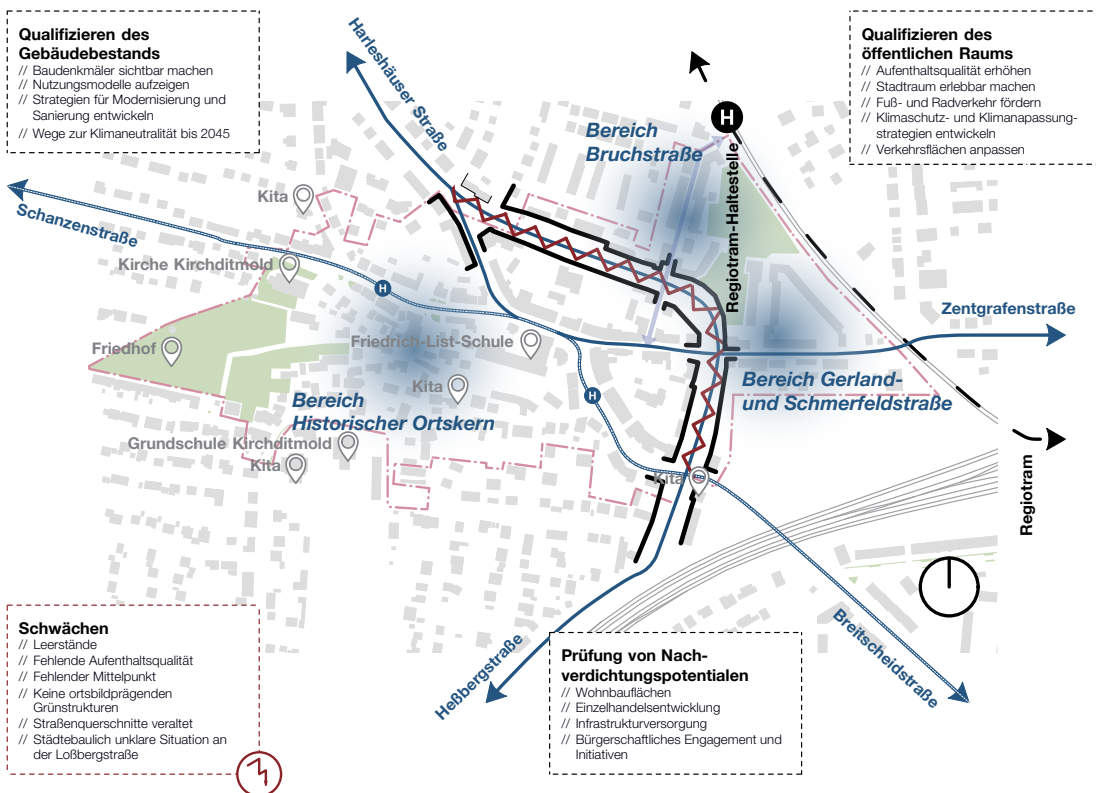


Abb. 1 (linke Seite): Ziegenbrunnen an der Brunnenstraße (Foto: plan zwei)

Abb. 2: Darstellung der übergeordneten Zielstellungen der Ortskernstudie (Darstellung: plan zwei auf Basis von OpenStreetMaps)

Diese Inhalte wurden fachlich und unter Beteiligung der Verwaltung, politischer Vertreter*innen und Bürger*innen erarbeitet. Die Ortskernstudie ist also ein abgestimmtes Gesamtkonzept mit Handlungsbedarfen, Entwicklungspotenzialen, Zielen und einem Maßnahmenkatalog für viele Jahre.

Die Ortskernstudie bildet einen langfristigen Orientierungsrahmen und Handlungsleitfaden für die weitere Stadtentwicklung. Mit der Darstellung der begründeten Anpassungserfordernisse definiert sie Leitplanken für die Entwicklung und dient als Steuerungs- und Koordinierungsinstrument. Nach Beschluss

der Ortskernstudie durch die kommunalen Gremien ist sie sowohl planerische Grundlage als auch Arbeitsprogramm. Der Rechtsnatur nach ist die Studie eine von der Stadt beschlossene informelle Planung und kann fortgeschrieben werden.

Fördervoraussetzung für viele Programme ist ein unter Beteiligung der Bürger*innen erstelltes integriertes Entwicklungskonzept, in dem Ziele und Maßnahmen im Gebiet dargestellt sind. Die Ortskernstudie bietet hier den Rahmen, um Handlungsbedarfe integriert zu argumentieren.

1.2 Vorgehensweise

Die Konzeptstudie zur Entwicklung des Ortskerns Kirchditmold wurde zwischen Januar und Oktober 2021 im Dialog zwischen den Ämtern der Stadtverwaltung, dem Ortsbeirat und der Öffentlichkeit inhaltlich erarbeitet. Die Vorgehensweise wurde den Rahmenbedingungen der Corona-Pandemie flexibel angepasst.

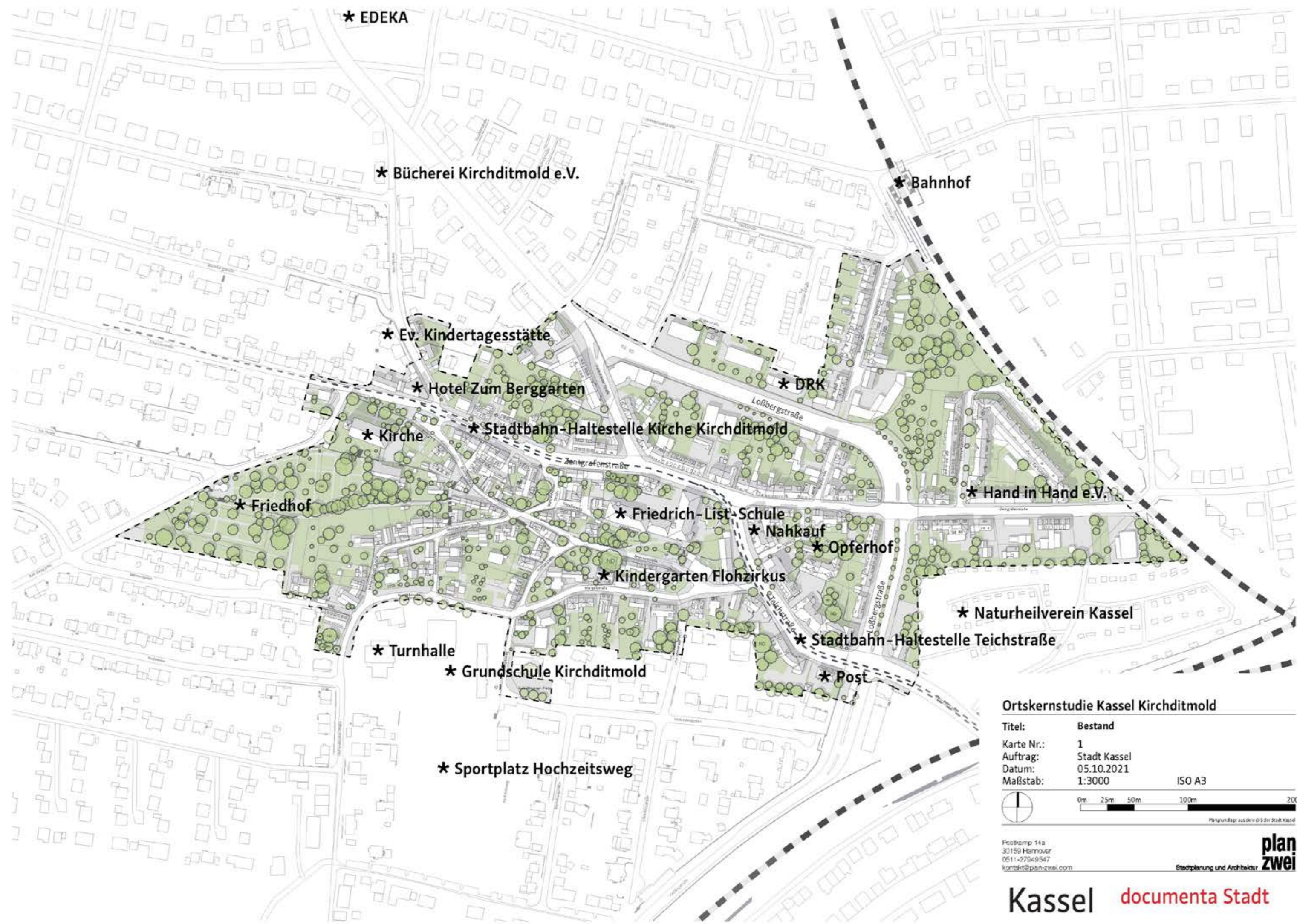
Zunächst erfolgte anhand von Literatur- und Kartenrecherchen, der Betrachtung statistischer Daten sowie persönlicher Begehungen eine erste Analyse des Untersuchungsgebiets. Diese untersuchte zahlreiche thematische Schwerpunkte wie Städtebau, Verkehr oder Wirtschaft, zudem wurden Potenziale und Herausforderungen ausgearbeitet. Diese erste Analyse wurde gemeinsam mit den Vertreter*innen der beteiligten Ämter der Stadtverwaltung und auch der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft sowie KasselWasser in einer Projektgruppe überprüft und ergänzt.

Auch die Bürger*innen im Quartier hatten die Möglichkeit, die Analyse online unter www.kassel.de/konzeptstudie einzusehen und

inhaltliche Anmerkungen zu machen. Mithilfe dieser Informationen wurde die Analyse detaillierter ausgearbeitet und vervollständigt. Außerdem wurden in der Analysephase Gespräche mit Vertreter*innen örtlicher Einrichtungen, Initiativen sowie Vereinen, die sogenannten Multiplikatorensgespräche, geführt.

In einer darauffolgenden öffentlichen Bürger*innenbeteiligung konnten die Kirchditmolder*innen im Frühsommer 2021 ihre Interessen, Anliegen und Wünsche in unterschiedlichen Beteiligungsangeboten frühzeitig in die Planungen einbringen. Um die Teilhabe auch unter den Vorgaben der Kontaktbeschränkungen im Rahmen der Corona-Maßnahmen zu ermöglichen, wurden Beteiligungsmöglichkeiten auch online zur Verfügung gestellt. In einer Befragung, einem Online-Treffen und einem „Info-Fenster“ vor Ort konnten von der Planung Betroffene ihrer Ortskenntnis gemäß lokales Expertenwissen ergänzen. Auch die Ergebnisse dieser Bürger*innenbeteiligung wurden den Bürger*innen im Anschluss über die Webseite

*Abb. 3 (rechte Seite):
Abgrenzung des
Untersuchungsgebiets
und Verortung wichtiger
Nutzungen
(Darstellung: plan zwei auf
Grundlage des GIS der Stadt
Kassel)*



★ EDEKA

★ Bücherei Kirchditmold e.V.

★ Bahnhof

★ Ev. Kindertagesstätte

★ Hotel Zum Berggarten

★ DRK

★ Kirche

★ Stadtbahn-Haltestelle Kirche Kirchditmold

★ Hand in Hand e.V.

★ Friedhof

★ Friedrich-List-Schule

★ Nahkauf

★ Opferhof

★ Kindergarten Flohzirkus

★ Naturheilverein Kassel

★ Turnhalle

★ Grundschule Kirchditmold

★ Stadtbahn-Haltestelle Teichstraße

★ Post

★ Sportplatz Hochzeitsweg

Ortskernstudie Kassel Kirchditmold

Titel:	Bestand
Karte Nr.:	1
Auftrag:	Stadt Kassel
Datum:	05.10.2021
Maßstab:	1:3000
	ISO A3



Postkamp 14a
30159 Hannover
0511-27369547
kontakt@plan-zwei.com

plan
zwei
Stadtplanung und Architektur

www.kassel.de/konzeptstudie zugänglich gemacht. Rückmeldungen hierauf waren möglich.

Ausgehend von der Analyse, den Eingaben der Fachämter sowie den Beteiligungsergebnissen wurde schließlich ein Rahmenplan für das Untersuchungsgebiet (s. Abb. 3) erarbeitet. Dieser Plan stellt zunächst die übergeordneten Zielstellungen für das Untersuchungsgebiet dar und zeigt Potenzialbereiche für eine zukünftige Entwicklung auf. Auf Grundlage dieses Rahmenplanes wurden kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmenvorschläge zur Umsetzung der Zielsetzungen

erarbeitet. Auch diese wurden den Fachämtern vorgestellt, Rückmeldungen wurden eingearbeitet. Mit ausgewählten Fachämtern fanden außerdem vorbereitende Einzelgespräche statt, in denen einzelne Maßnahmen detaillierter erläutert und besprochen wurden.

In einem letzten Schritt wurden die Ergebnisse der Analyse sowie der Bürger*innenbeteiligung, die erarbeiteten Zielstellungen und die daraus resultierenden Maßnahmenvorschläge in dem vorliegenden Abschlussbericht dokumentiert und durch grafische Darstellungen illustriert.

1.2.1 Bürger*innenbeteiligung

Ein wesentlicher Baustein in der Erarbeitung der Ortskernstudie war die Beteiligung der Bürger*innen. Diese konnten ihre Interessen, Anliegen und Wünsche frühzeitig in die Planungen einbringen und sie durch Ortskenntnis und lokales Expertenwissen ergänzen und bereichern. Um mit den Bürger*innen ins Gespräch zu kommen wurden folgende Möglichkeiten gewählt:

- Multiplikator*innengespräche als Gruppengespräch mit ausgewählten Teilnehmenden
- Bürger*innenbefragung mit Fragebogen, der in lokalen Blättern mit einer Auflage von 5000 (mit Postwurf) und 2000 (als Auslage) abgedruckt wurde
- Auslage von Fragebögen in den wenigen geöffneten Geschäften und Verteilung über Multiplikator*innen (Auflage 500)
- gleichzeitige Möglichkeit, den Fragebogen online auf der Seite kassel.de/konzeptstudie auszufüllen

- Plakate mit Einladung und QR-Code zur Informations-Internetseite und Online-Fragebogen in geöffneten Einrichtungen und Läden (Auflage 25)
- Info-Veranstaltung pandemiebedingt als Online-Werkstatt
- Infofenster vor Ort – coronabedingt unter strengen Hygienevorgaben
- eigenes E-Mail-Postfach zum Prozess und telefonische Erreichbarkeit des Planungsbüros

Multiplikator*innengespräche

Im Zuge der Bürger*innenbeteiligung wurden zunächst fünf Gespräche mit Vertreter*innen örtlicher Einrichtungen, Initiativen sowie Vereine, die sogenannten Multiplikator*innengespräche, geführt. Diese Gespräche dienten einer ersten Abfrage der Einschätzungen des Ortskernes aus Sicht der Bürger*innen. Um einen möglichst umfassenden Eindruck zu bekommen, wurden Vertreter*innen aus

verschiedenen stadtrelevanten Handlungsfeldern (Schwerpunkten) befragt:

- Schwerpunkt Kultur
(Vertreter*innen Bücherei Kirchditmold e.V.; Hand in Hand e.V.; Transition Town e.V.; Bürger- und Heimatverein, Projekt „Alte Schmiede“)
- Schwerpunkt Schule
(Schulleiter der Friedrich-List-Schule)
- Schwerpunkt Soziales
(Vertreter*innen aus Kirche, Kindergarten und Elternbeirat)
- Schwerpunkt Wirtschaft
(Vertreter*innen von Gewerbeverein Kirchditmold (er)leben e.V., Wirtschaftsförderung Region Kassel und IHK)
- Schwerpunkt Senioren
(Vertreter*innen aus Seniorenbeirat, Ortsbeirat und Stadtrat)

Bürger*innenbefragung

Darüber hinaus war die Öffentlichkeit eingeladen sich am Planungsprozess zu beteiligen. Zum einen konnten Stärken und Schwächen Kirchditmolds sowie die Prioritäten für die Entwicklung des Ortskerns zwischen dem 3. Mai und dem 6. Juni 2021 anhand eines teilstandartierten Fragebogens genannt werden.

Der Fragebogen wurde über die Stadtteilzeitungen „Blickpunkt“ und „Kirchditmolder Schauplatz“ sowie über in Geschäften und weiteren Einrichtungen ausgelegte Faltposter verteilt und konnte über den in der Zentgrafendruckhandlung aufgestellten Ideenbriefkasten abgegeben werden. Alternativ war es möglich, den Fragebogen digital über einen QR-Code oder unter www.kassel.de/konzeptstudie auszufüllen. Hier bestand auch die Möglichkeit sich zu den innerhalb der

räumlichen Analyse erstellten Plänen mit den Themen „Städtebau und Stadtgestalt“, „Wohnen, Versorgung und Freiraum“ sowie „Wirtschaft und Verkehr“ zu äußern.

Insgesamt wurden 337 ausgefüllte Fragebögen an das Büro plan zwei übermittelt (260 online, 77 über Ideenbriefkasten). Die Ergebnisse wurden auf den folgenden Beteiligungsveranstaltungen dargestellt und auf der Internetseite veröffentlicht.

Infofenster

Interessierte hatten die Möglichkeit sich am 28. Mai und am 4. Juni 2021 für ein „Infofenster“ anzumelden. Diese dienten der Information der Bürger*innen über den bisherigen Prozess und beförderten den Austausch der Teilnehmenden untereinander, mit der Verwaltung sowie mit dem Planungsbüro. Zentraler Inhalt war die Abstimmung der Ziele und darüber hinaus eine Ideensammlung für entsprechende Maßnahmen. Die Zielideen konnten im Wesentlichen bestätigt werden und zahlreiche Ideen für Maßnahmen wurden gesammelt.

Aufgrund des Pandemiegeschehens musste das Infofenster im Mai als digitale Alternativveranstaltung stattfinden, im Juni konnten sich die Teilnehmenden dank Hygienekonzept mit Maske, Abstand und negativem Corona-Test vor dem Gemeindehaus der Petrus-Kirchengemeinde in Kleingruppen treffen. Hier fanden sich am 4. Juni drei Kleingruppen ein, um mehr über den Prozess der Ortskernstudie zu erfahren, eigene Ideen und Anregungen anzubringen und gemeinsam zu diskutieren.

Eine zusammenfassende Auswertung der Bürger*innenbeteiligung wurde auf der Internetseite der Stadt Kassel veröffentlicht.



Harteshausen

(661.7)

Niederfeld

Kirchthal

Hardfeld

636

Bahnh. (625.)

Auf der Höhe

Auf dem Bruche

Kirchditmold

(668.9)

Mittel B.

Bahnh. (600) Hs. 607

Strußkopf

Kalkofen

Wahlershausen

(617.3)

Wilhelmshöher Allee Bahnh. (601)

Lange Feld

Wehlheiden

370 Hauptkuppel

(501)

2 Rahmenbedingungen und Planungskontext

Die Lage des Untersuchungsgebiets im Kasseler Westen und in räumlicher Nähe zu den westlich an Kassel anschließenden großen naturräumlichen Anlagen verdeutlicht die grundsätzlich privilegierte Situation Kirchditmolds. Die weit zurückreichende Geschichte des Ortes macht einen bewussten Umgang mit der Ortsgeschichte zu einer

großen Aufgabe und Maßgabe für zukünftige Entwicklungsschritte.

Die für die weitere Ortskernentwicklung maßgeblichen formellen und informellen Planungen für das Gebiet beschreiben es als einen vom Wohnen aber auch vom zentralen Versorgungsbereich geprägten Ort.

2.1 Stadträumliche Lage und Einbindung des Untersuchungsgebiets

Das etwa 3,6 Quadratkilometer umfassende und 1906 zur Stadt Kassel eingemeindete Kirchditmold liegt im Westen des Kasseler Beckens und ist von den Stadtteilen Rothenditmold, Harleshausen, Bad Wilhelmshöhe

und dem Vorderen Westen umgeben (s. Abb. 4 und 5). Im Osten wird Kirchditmold an der Zentgrafen- und der Heißbergstraße durch die Gleise des Rangierbahnhofs und im Westen durch den Habichtswald begrenzt.



Abb. 4 (linke Seite):
Kirchditmold um 1850
(Quelle: Hessisches
Landesamt für
geschichtliche Landeskunde)



Abb. 5 (links oben):
Verortung Kirchditmolds im
Stadtgebiet Kassel
(Darstellung:
NordNordWest)

Abb. 6 (rechts oben):
Verortung des
Untersuchungsgebiets im
Stadtteil Kirchditmold
(Darstellung: plan zwei auf
Grundlage des GIS der Stadt
Kassel)

Abb. 7 (unten):
Das Untersuchungsgebiet im
Luftbild
(Darstellung: plan zwei auf
Grundlage des GIS der Stadt
Kassel)

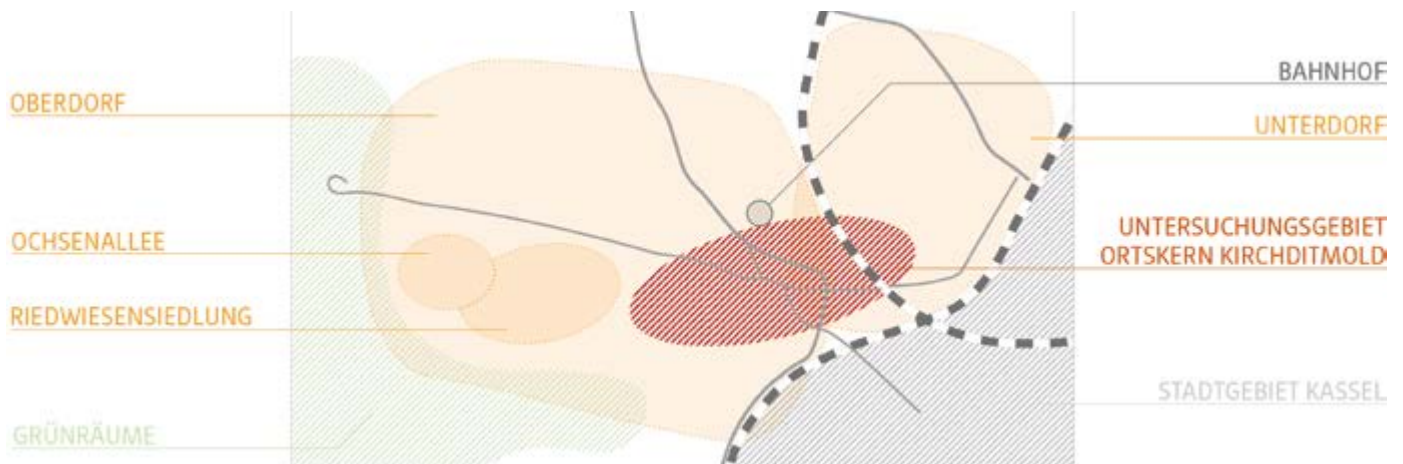


Abb. 8:
Das Untersuchungsgebiet
als Scharnier zwischen den
Ortsteilen
(Darstellung: plan zwei)

Das 20 Hektar große, zentral im bebauten Teil Kirchditmolds liegende Untersuchungsgebiet erstreckt sich von der Gerlandstraße über die Loßbergstraße, den historischen Ortskern bis zu den Vereinsstätten des VfL Kassel. Zentral im Gebiet liegt die Friedrich-List-Schule, die westliche Grenze bilden die Kirche der Petrus-Gemeinde und der Friedhof (s. Abb. 6 und 7).

Westlich des Untersuchungsbereiches befindet sich das sogenannte „Oberdorf“, der besser situierte Teilbereich Kirchditmolds. Hier befinden sich unter anderem die in den 1920er Jahren entstandene Riedwiesensiedlung mit den für sie charakteristischen Ein- und Zweifamilienhäusern (Landesamt für Denkmalpflege Hessen, Wiesbaden 2008,

S. 217) und die Baumgartenstraße mit ihren noch vor dem Ersten Weltkrieg für Lehrer, Kaufleute oder Juristen aus dem Bürgertum erbauten Villen (ebd., S. 195).

Nordöstlich der Loßbergstraße schließt das „Unterdorf“ mit seinen ebenfalls vor dem Ersten Weltkrieg durch den Arbeiter-Bauverein errichteten Zeilenbauten an. Hier wohnt auch heute noch die einkommensschwächere Bevölkerung Kirchditmolds. Der Untersuchungsbereich, zu dem auch der zentrale Versorgungsbereich mit Handel, medizinischer Versorgung sowie sozialen Einrichtungen gehört, verbindet Ober- und Unterdorf und muss eine integrierende Scharnierfunktion zwischen den beiden Teilen Kirchditmolds übernehmen (s. Abb. 8).

2.2 Siedlungsgeschichte

Kirchditmold kann auf eine jahrhundertealte Geschichte zurückblicken (s. Abb. 9 bis 14). Es wird angenommen, dass sich bereits in vorchristlicher Zeit eine Siedlung im Bereich des heutigen Kirchditmolds befunden hat. Das wohl älteste heute noch bestehende Zeugnis der Entstehung des Orts ist der steinerne Gerichtstisch, der sich am ehemaligen Gerichtspratz befindet. Auch der Name Kirchditmold (Diethmelle oder Thiedmali – „Diet“

= Volk, „melle“ = sprechen, mit Nachdruck reden, Recht sprechen) erinnert noch an die Bedeutung als Gerichtspratz. (Landesamt für Denkmalpflege Hessen, Wiesbaden 2008, S. 179)

Erstmals erwähnt wurde der Ort im Jahr 1015 in der Vita des Heiligen Heimerad, in der eine Kapelle beschrieben wird, die unweit des Gerichtstisches lag. Diese soll sich allerdings bereits im 11. Jahrhundert in einem

schlechten Zustand befunden haben, so dass davon auszugehen ist, dass der Ort deutlich älter ist. (Bürger- und Heimatverein Kassel-Kirchditmold e.V. (a))

Bis in die Neuzeit war der Ort als kirchlicher Mittelpunkt der Dörfer Wehlheiden, Wahlershausen, Rothenditmold und Harleshausen mit niederer Rechtsprechung von großer Bedeutung. Hier befanden sich die Kirche sowie der Friedhof, auch der zuständige Geistliche war hier wohnhaft.

Die Kirche stand an Stelle der ehemaligen Kapelle unweit des Gerichtstisches auf dem Gelände der heutigen Friedrich-List-Schule. Nachdem 1780 der Kirchturm bereits zum zweiten Mal einstürzte, wurde die Kirche 1792 durch einen Neubau an ihrem heutigen Standort in der Schanzenstraße ersetzt. Der Friedhof befand sich bis 1833 weiterhin auf dem Gelände, auf dem später verschiedene Schulen errichtet wurden. Ein Zeugnis dieser früheren Nutzung ist mit der im Wohnhaus Kapellenweg 30 integrierten

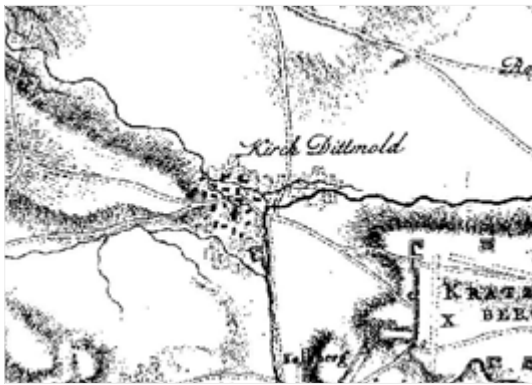


Abb. 9 (links oben): Kirchditmold um 1762 (Quelle: Le Prince Frederic Auguste Duc de Brunwic et de Lunebourg)



Abb. 10 (rechts oben): Kirchditmold um 1835 (Quelle: Kurfürstlicher Generalstab, Cassel)

Abb. 11 (links): Kirchditmold um 1850 (Quelle: Hessisches Landesamt für geschichtliche Landeskunde)

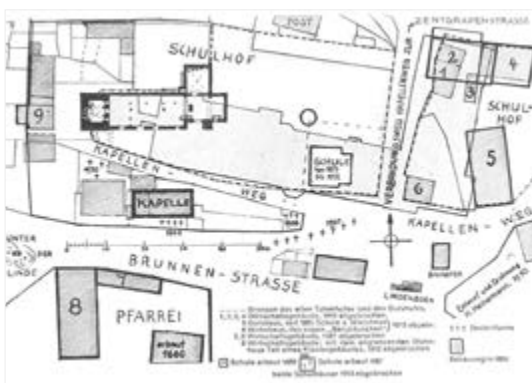


Abb. 12 (rechts): Kirchditmold 1907 mit Planungen (Quelle: Stadt Kassel)

Abb. 13 (links unten): Der historische Ortskern im Wandel im 19. und 20. Jahrhundert (Quelle: Helmut Heinemann)

Abb. 14 (rechts unten): Ortskern und Bruchstraße um 1913 (Quelle: Stadtarchiv Kassel)

Bruchsteinmauer bis heute erhalten. (Landesamt für Denkmalpflege Hessen, Wiesbaden 2008, S. 179)

Die Siedlung Kirchditmold entwickelte sich in diesem Bereich um den Gerichtsplatz und die Kirche mit Friedhof. Neben diesen Einrichtungen spielte die Quelle Lindenborn, die sich unterhalb der heutigen Friedrich-List-Schule befand, eine wichtige Rolle. Heute erinnert der sogenannte Ziegenbrunnen an die 1910 im Zuge des Schulneubaus an dieser Stelle zugeschüttete Quelle. Der Ort wuchs zunächst bis zum Siebenjährigen Krieg (1756–1763) langsam auf 60 Haushalte an, um die folgende Jahrhundertwende errichtet man an Stelle älterer schadhafter Bauernhäuser dann zahlreiche Neubauten im Ortskern. Viele dieser damals errichteten Gebäude sind heute noch in der Mergell-, Teich- und Zentgrafenstraße sowie am Opferhof zu finden (ebd., S. 180).

Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts verfünffachte sich die Bevölkerung des Ortes. Kirchditmold wurde durch seine Lage am Rande des Büroparks Wilhelmshöhe ein attraktiver Wohnstandort für die Arbeiter der Fabriken im benachbarten Rothenditmold. So entstanden zu dieser Zeit neben zahlreichen

Wohnhäusern auch Schulbauten, Geschäftshäuser und Gaststätten, die die Hauptstraßen des Dorfes, die Zentgrafenstraße und die Teichstraße, zu einem städtisch geprägten Einkaufszentrum wandelten. (ebd., S. 180 f.) Bis heute bildet dieser Bereich das Herzstück des Stadtteils, in dem sich auch zukünftig das öffentliche Leben abspielen soll.

1906 wurde der stetig wachsende Ort in Kassel eingemeindet, ab dem Jahr 1914 führte dann auch die Straßenbahn über Kirchditmold bis zum Habichtswald. In dieser Zeit entwickelte sich der Stadtteil stetig weiter und rund um den historischen Ortskern entstanden mehrere neue Quartiere (ebd.). Einige von ihnen waren reine Arbeiterquartiere, andere wurden von besser situierten Bürger*innen bewohnt.

Östlich der Bahnstrecke errichtete der Arbeiter-Bauverein ab 1902 im Bereich der Bardelebenstraße/Dalwigstraße drei- bis viergeschossige Mietshauszeilen, die einen zentralen Platz umschließen. Diese Wohnanlage wurde nach dem Ersten Weltkrieg stetig erweitert (ebd., S. 192). Im Bereich nordöstlich der Zentgrafenstraße entstanden ebenfalls zu Beginn des 20. Jahrhunderts zwischen Haferpfad und Bahntrasse teils durch

Abb. 15:
Übersichtskarte der
geschützten Gesamtanlagen
in Kirchditmold
(Quelle: Hessisches
Landesamt für
Bodenmanagement und
Geoinformation; bearbeitet)



genossenschaftliche Bautätigkeit, teils aufgrund privater Initiativen mehrere Quartiere für Bahnbedienstete und Fabrikarbeiter*innen (ebd., S. 181). Die durch den Verlauf des Bahndammes dreieckig angelegte Gebäudegruppe zwischen Gerlandstraße und Schmerfeldstraße wurde nach dem Ersten Weltkrieg fertiggestellt.

Parallel zur Zentgrafenstraße und Schanzenstraße entstand kurz nach der Jahrhundertwende die Baumgartenstraße. Hier erbauten zwischen 1909 und 1916 unter anderem Lehrer und Juristen mehrere Villen entlang der frühesten Gartenstadtstraße Kassels (ebd., S. 195 f.). Westlich des historischen Ortskerns begründete eine Erbbaugenossenschaft in den 1920er Jahren die

Riedwiesensiedlung, die sich durch ihre charakteristische eingeschossige Bauweise mit Schrägdach sowie ihr kontrastreiches Farbkonzept auszeichnete (ebd., S. 220). Diese Siedlungen stehen, ebenso wie der historische Ortskern und die beschriebenen Arbeitersiedlungen, als Gesamtanlagen unter Ensembleschutz (s. Abb. 15).

Um den Ortskern vom Durchgangsverkehr, u.a. nach Harleshausen, zu entlasten wurde in den Jahren 1964/65 mit der Loßbergstraße eine Umgehungsstraße gebaut. Hier siedelten sich verschiedene Gewerbebetriebe an, die von der hier gegebenen guten Verkehrsanbindung profitierten. (Stadt Kassel o.J.)

2.3 Übergeordnete Planungen

Die Erarbeitung der Ortskernstudie berücksichtigt einerseits die für das Untersuchungsgebiet geltenden formellen Planungen (Flächennutzungsplan und Bebauungspläne), andererseits konnten auch informelle Planwerke einfließen, wie etwa der Kommunale Entwicklungsplan und der

Kinderspielplatzplan. Darüber hinaus wurden von den Akteur*innen zwei Arbeiten von Studierenden der Universität Kassel häufig benannt, die schon in der Vergangenheit mit Bürger*innen zu dem Untersuchungsgebiet gearbeitet hatten.

2.3.1 Formelle Planungen

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Stadt Kassel (s. Abb. 16, S. 14) wurde im Jahr 2009 aufgestellt, eine Neubekanntmachung aller bis dahin rechtswirksam gemachten Änderungen erfolgte im Dezember 2016.

Ein großer Teil des Untersuchungsgebietes ist als Wohnbaufläche dargestellt. Zwischen Loßbergstraße und Zentgrafenstraße sowie entlang der Teichstraße sind gemischte Bauflächen zu finden. Um die

Friedrich-List-Schule sowie die Kirche befinden sich Flächen für den Gemeinbedarf. Entlang der Bahntrasse ist die bestehende Grünverbindung zu sichern. (Zweckverband Raum Kassel 2016a)

Landschaftsplan

Die räumliche Beschreibung des Untersuchungsgebietes in der Bestandsanalyse des Landschaftsplans entspricht im Wesentlichen den Flächenbeschreibungen innerhalb des Flächennutzungsplans.

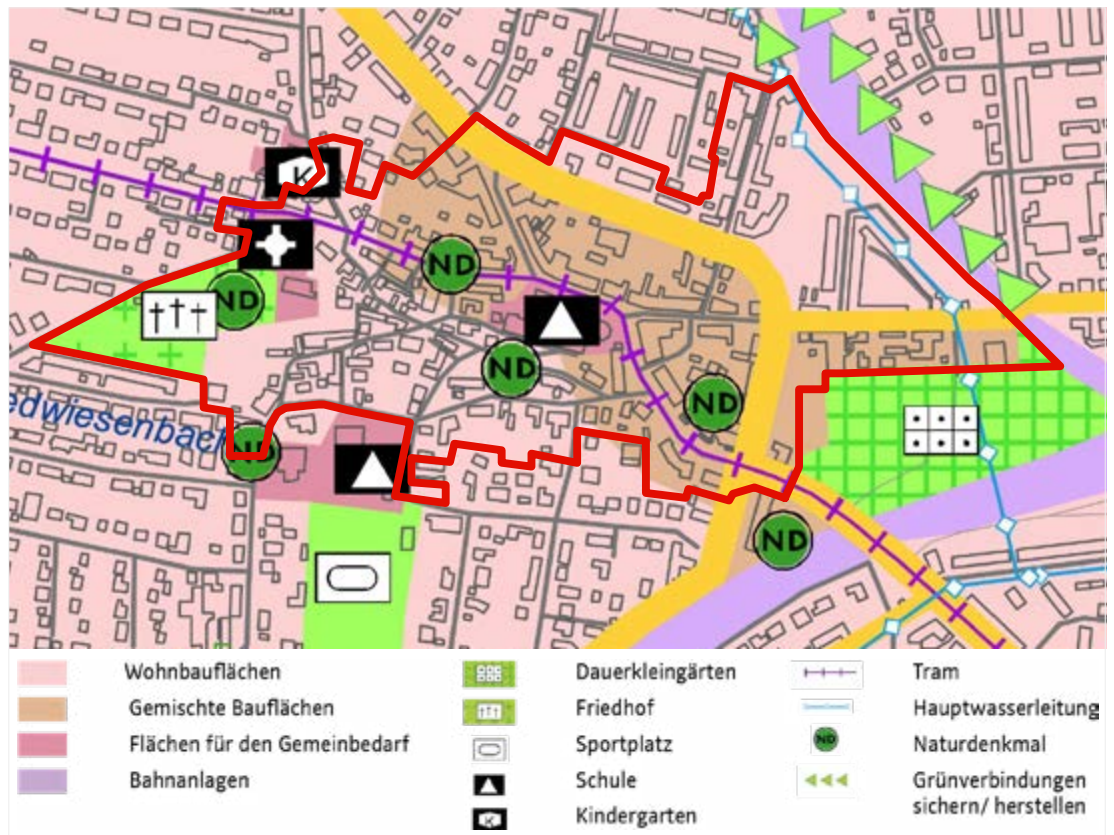


Abb. 16 (oben):
Ausschnitt
Flächennutzungsplan
(Quelle: Zweckverband
Raum Kassel 2016,
bearbeitet)

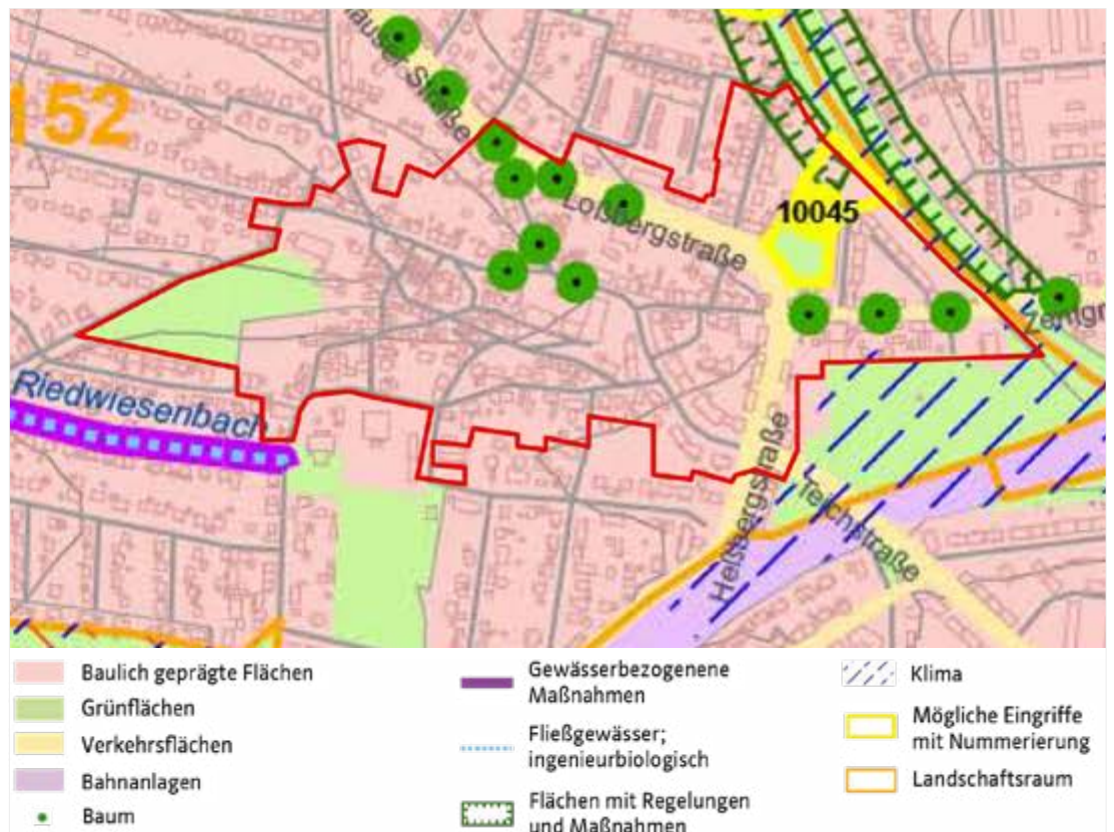


Abb. 17 (unten):
Ausschnitt Landschaftsplan
(Quelle: Zweckverband
Raum Kassel 2007,
Entwicklungskarte 1)

Innerhalb der Maßnahmenkarte (s. Abb. 17) wird für die Fläche zwischen Bruchstraße und Schmerfeldstraße bereits ein möglicher baulicher Eingriff beschrieben. Entlang der Loßbergstraße, der östlichen Zentgrafenstraße und auch im zentralen Versorgungsbereich werden geplante Baumpflanzungen angezeigt. (Zweckverband Raum Kassel 2007, Karte 4)

Die Flächen entlang der RegioTram sowie der angrenzenden Kleingartenanlage wird als „Funktionsfläche Klima“ dargestellt, die insbesondere für die Sicherstellung der lokalen Durchlüftungssysteme wichtig sind und ein Grundgerüst des Biotopverbundes bilden. Diese Flächen sind aus klimatischen Gründen auch zukünftig freizuhalten (ebd., S. 528).

Bebauungspläne

Der Bebauungsplan Nr. 4D – Kirchditmold (s. Abb. 18), der bis auf wenige Ausnahmen im Untersuchungsgebiet gilt, wurde im Jahr 1979 aufgestellt. In ihm sind, entsprechend dem Flächennutzungsplan, die meisten

Bereiche als allgemeines Wohngebiet, also ein Gebiet das vorwiegend, aber nicht ausschließlich dem Wohnen dient, festgelegt. Lediglich einige kleine Bereiche im historischen Ortskern sind reine Wohngebiete. Die zulässige Zahl der Vollgeschosse beträgt im Süden des Untersuchungsgebietes zwei, im Norden und Nordosten drei bis vier. Als Anlagen für den Allgemeinbedarf sind ebenfalls die Friedrich-List-Schule, der evangelische Kindergarten und die Flächen der Kirche beschrieben. Die Post an der Loßbergstraße existiert heute nicht mehr. (Stadt Kassel 1979)

Der Bebauungsplan Nr. IV 9-17 Schmerfeldstraße aus dem Jahr 1998 legt für den nördlichen Bereich der Grünfläche zwischen Bruchstraße und Schmerfeldstraße die Nutzung als Freizeitgärten mit mindestens 200 m² Größe und als Grabeland fest. (Stadt Kassel 1998)

Der Bebauungsplan Nr. IV 42 ist für einige Grundstücke im südwestlichen Bereich des

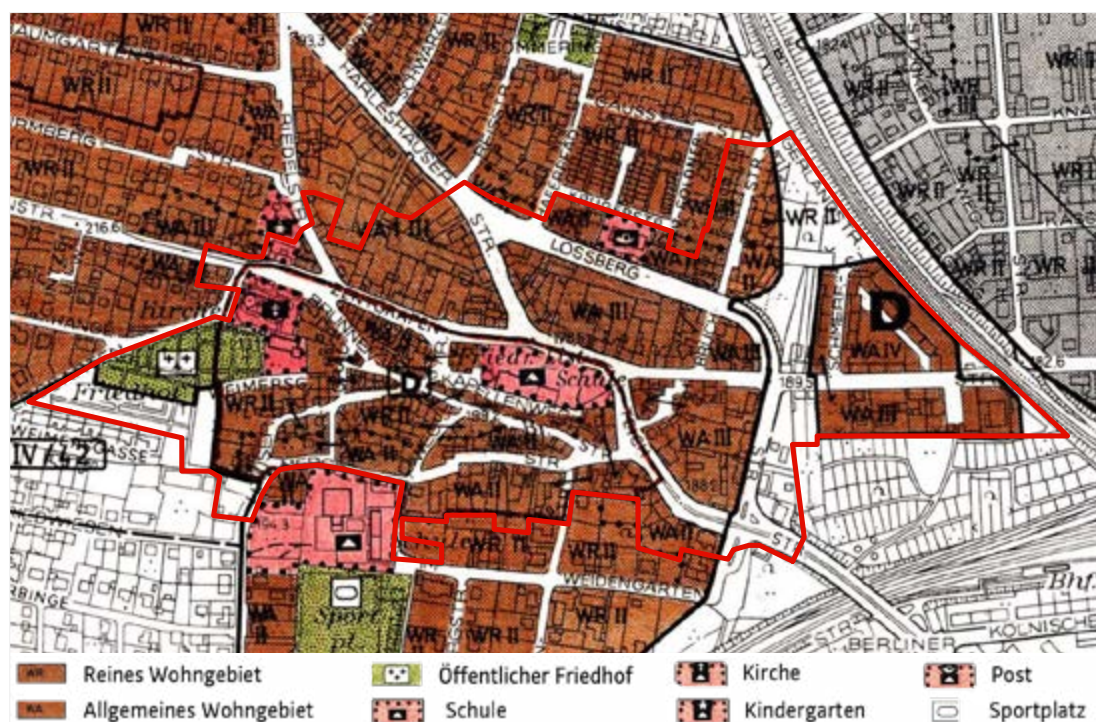


Abb. 18:
Ausschnitt Bebauungsplan
4D Kirchditmold
(Quelle: Stadt Kassel 1979)

Untersuchungsgebietes relevant. Neben der Festlegung der Flächen südlich und nördlich der unteren Weimersgasse als reines Wohngebiet wird eine dem Friedhofsgelände

gegenüberliegende Fläche als gärtnerisch genutzte Fläche beschrieben.

2.3.2 Informelle Planungen

Neben dem Flächennutzungsplan, dem Landschaftsplan und den Bebauungsplänen wurden zur Erarbeitung der vorliegenden Ortskernstudie weitere, informelle Planwerke herangezogen.

Kommunaler Entwicklungsplan Zentren

Die Fortschreibung des kommunalen Entwicklungsplanes Zentren aus dem Jahr 2015 ist ein interkommunales Steuerungsinstrument der Einzelhandelsentwicklung im Zweckverband Raum Kassel. Hier wird der zentrale Versorgungsbereich Kirchditmolds als Nahversorgungszentrum (C-Zentrum) beschrieben, das den Stadtteil im Schwerpunkt mit Angeboten des kurzfristigen Bedarfes versorgt und in dem ein Supermarkt oder Discounter vorhanden sein soll. (Zweckverband Raum Kassel 2016b)

Spielflächenbedarfsplan

Der Spielflächenbedarfsplan untersucht die Ausstattung der Stadt Kassel mit öffentlich zugänglichen Spiel- und Bewegungsräumen. Er zeigt im Untersuchungsgebiet Versorgungslücken insbesondere in der Versorgung mit Stadtteilspielplätzen, aber auch mit Angeboten für 3- bis 5-jährige sowie 10- bis 16-jährige Kinder und Jugendliche auf. (Stadt Kassel 2020, Karten 4, 12, 14)

Klimaschutzkonzept

Das integrierte Klimaschutzkonzept für die Stadt Kassel gibt Handlungsempfehlungen zur nachhaltigen Reduktion des Ausstoßes von Treibhausgasen im Stadtgebiet. Innerhalb des Konzeptes wurden Maßnahmen und

Projekte zur CO₂-Reduzierung im Bereich der Stadtverwaltung und der öffentlichen Einrichtungen, für Gebäude und Wohnen, Mobilität und weitere Bereiche entwickelt. (Stadt Kassel 2012, S. 173 ff.)

Innerhalb eines Klimaforums wurden auch in Kirchditmold im Oktober 2011 bereits gemeinsam mit den Bürger*innen klimarelevante Handlungsansätze zusammengetragen. Viele der bereits hier genannten Ideen, wie zum Beispiel eine Geschwindigkeitsreduzierung in der Zentgrafenstraße oder eine Förderung des ÖPNV sowie des Fuß- und Radverkehrs, wurden auch innerhalb der Bürger*innenbefragung zur Ortskernentwicklung erneut genannt. (Stadt Kassel 2012, S. 249 ff.)

Klimaschutzteilkonzept „Anpassung an den Klimawandel“

Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes „Anpassung an den Klimawandel“ wurden zahlreiche, das Stadtklima beeinflussende Faktoren, wie beispielsweise die topografische Lage, Vegetationsanteil oder Luftaustausch, analysiert. Auf Basis dieser Analyse wurde die vom Zweckverband Raum-Kassel erarbeitete Klimafunktionskarte, die klimatische Wechselwirkungen sowie lokale und regionale dynamische Prozesse darstellt, verfeinert und aktualisiert. (Stadt Kassel 2017, S. 9) Auf Basis dieser Analyse wurden räumliche Planungsempfehlungen und Maßnahmenvorschläge formuliert, mit denen die Stadt Kassel dem Klimawandel bestmöglich begegnen kann. Die Analyse,

Planungsempfehlungen und Maßnahmen der Klimafunktionskarte werden regelmäßig (zuletzt 2019) vom Zweckverband Raum-Kassel aktualisiert.

Diese Empfehlungen, wie die Beachtung bestehender Kalt- und Frischluftschneisen, Verschattung und Hitzereduktion durch Vegetation und klimaangepasste Baumaßnahmen oder Entsiegelung sowie Schaffung von Versickerungsflächen (ebd., S. 63) sind auch für die vorliegende Ortskernstudie relevant und fanden bei der Erarbeitung der Zielsetzungen und der Entwicklung der Maßnahmen Beachtung.

Verkehrsentwicklungsplan

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Kassel stellt einige wesentliche Leitziele für die zukünftige Entwicklung der Mobilität auf. Diese Ziele, wie beispielsweise die „Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer“, die „Erhöhung der Stadt- und Lebensqualität“ oder die „Minimierung der Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt“ (Stadt Kassel 2015, S. 16), sollen auch innerhalb der Ortskernstudie verfolgt werden. Die Ortskernstudie soll außerdem langfristig einen Beitrag zum Erreichen der im Verkehrsentwicklungsplan festgelegten Zielwerte des Modal-Split leisten. Hier soll der derzeitige Schwerpunkt vom motorisierten Individualverkehr gleichmäßig auf alle Formen des Verkehrs verteilt werden (ebd., S. 19).

Wohnraumbedarfsanalyse

Basierend auf dem Wohnungsmarktbericht der Stadt Kassel aus dem Jahr 2017 wurde im Jahr 2019 die Wohnraumbedarfsanalyse für die Stadt Kassel erarbeitet. Sie soll die Grundlage für eine differenzierte und angepasste Strategie für die Entwicklung des städtischen Wohnungsmarktes bilden und dient als quantitativer Ausgangspunkt für ein

Wohnraumversorgungskonzept. (Institut für Wohnen und Umwelt 2019, S. 6 f.)

Auf Basis des Wohnungsmarktberichtes sowie der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung und Entwicklung der Haushalte wurde für die Gesamtstadt zwischen 2018 und 2030 ein kumulativer Wohnungsbedarf von 11.749 Wohneinheiten, der sich aus dem Neubedarf, dem Nachholbedarf und dem Ersatzbedarf zusammensetzt, prognostiziert (ebd., S. 20 f.).

Studentisches Projekt: „Studenten machen Stadtkonzepte“

In Zusammenarbeit mit dem „Forum Kirchditmold“ sowie weiteren interessierten Bürger*innen aus Kirchditmold wurden innerhalb eines studentischen Projektes unterschiedliche Vorschläge zur Neugestaltung der Straßenräume im Ortskern, zur Öffnung und Umgestaltung des Schulhofes oder für ein Café an verschiedenen Standorten gemacht. (Arnold u.a. 2002, S. 2) Die hier betrachteten Themenschwerpunkte spiegeln auch heute noch nicht gelöste Problemstellungen im Ortskern sowie die Wünsche vieler Bewohner*innen des Stadtteils wider.

Studentisches Projekt: „Nextkassel“

Innerhalb des studentischen Projektes „nextkassel im Quartier“ des Fachbereiches Architektur, Stadtplanung und Landschaftsplanung der Universität Kassel wurde vom Herbst 2015 bis Frühling 2016 innerhalb offener Inforunden und Events zusammen mit den Bürger*innen des Stadtteils ein Zukunftsbild für den Stadtteil entwickelt. (Bischoff u.a. 2016, S. 7) Es wurden Wünsche der Teilnehmenden, wie ein Café oder eine Straßenbegrünung im Ortskern, temporär ausprobiert (ebd., S. 70 ff.) und Szenarien für die zukünftige Entwicklung des Stadtteils entworfen (ebd., S. 112).

*Abb. 19 (folgende Seite):
Straßenraum der
Zentgrafenstraße
(Foto: plan zwei)*



3 Bestandsanalyse

Innerhalb der Analyse wurden die zur Verfügung stehenden statistischen Daten untersucht. Hierbei wurden die Werte für das Untersuchungsgebiet, den Stadtteil Kirchditmold und die Gesamtstadt vergleichend betrachtet. Neben der Analyse der statistischen Daten wurden außerdem ausgewählte

Themenfelder in Bezug auf das Untersuchungsgebiet genauer beleuchtet. Es wurden insgesamt drei Karten zur Bestandsanalyse erstellt, die die Themen „Städtebau und Stadtgestalt“, „Wohnen, Versorgung und Freiraum“ sowie „Wirtschaft und Verkehr“ vertiefend betrachten.

3.1 Demografie und statistische Analyse

Insgesamt leben 10.962 Menschen im Stadtteil Kirchditmold. 1.207 davon leben im Untersuchungsgebiet (Stand 31.12.2020). Nachdem die Bevölkerungszahlen ab 2014 leicht angestiegen sind, stagnieren sie seit 2017. (s. Abb. 20; Einwohnermelderegister 2021a) Im Gegensatz zur Bevölkerungsprognose für die Gesamtstadt, die ein Bevölkerungswachstum um 2,3 % prognostiziert, wird für Kirchditmold ein Bevölkerungsrückgang um 2,3 % vorausgesagt (s. Abb. 21). Dieser Wert liegt nicht nur unter dem für die Gesamtstadt prognostizierten Wert, sondern

bleibt auch hinter den angrenzenden Stadtteilen Harleshausen (-1,5 %), Bad Wilhelms Höhe (2,2 %) und Rothenditmold (7,6 %) zurück. (Einwohnermelderegister 2021b)

Der natürliche Bevölkerungssaldo im Untersuchungsgebiet ist relativ ausgeglichen und entspricht annähernd dem der Gesamtstadt und auch dem des Stadtteils Kirchditmold. Lediglich die Geburtenrate ist im Untersuchungsgebiet mit 10,8 % überdurchschnittlich hoch (s. Abb. 22; Einwohnermelderegister 2021c und Stadt Kassel 2021a).

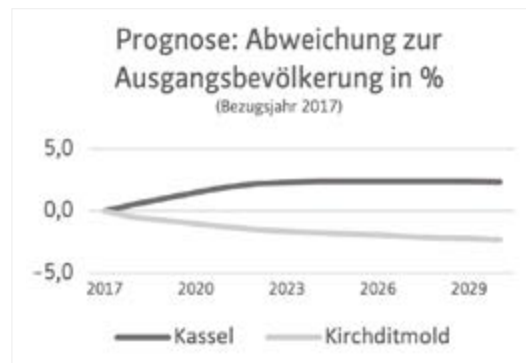


Abb. 20 (links oben): Bevölkerungsentwicklung 2005–2020 (Darstellung: plan zwei, Quelle: Einwohnerregister Stadt Kassel)

Abb. 21 (rechts oben): Bevölkerungsprognose 2017–2030 (Darstellung: plan zwei, Quelle: Einwohnerregister Stadt Kassel)

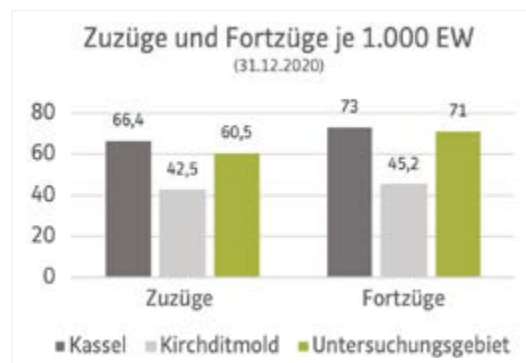


Abb. 22 (links unten): Vergleich der Geburten und Sterbefälle (Darstellung: plan zwei, Quelle: Einwohnerregister Stadt Kassel)

Abb. 23 (rechts unten): Vergleich der Zuzüge und Fortzüge (Darstellung: plan zwei, Quelle: Einwohnerregister Stadt Kassel)

Betrachtet man allerdings die Altersverteilung im Vergleich, ist festzustellen, dass es nicht mehr Kinder unter 6 Jahren und sogar weniger Jugendliche als in der Gesamtstadt und im Stadtteil gibt (s. Abb. 24; Einwohnermelderegister 2021a und Stadt Kassel 2021b). Auch die Betrachtung der Haushaltsgrößen bestätigt dies. Mit einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 1,66 Personen im Untersuchungsgebiet leben hier mehr Personen allein oder in kleineren Haushalten als in Kirchditmold (1,89) oder der Gesamtstadt (1,86). Während Kirchditmold selbst im städtischen Vergleich überdurchschnittlich viele Haushalte mit Kindern und vielen Kindern (18,9 %) und aufweist, leben im Untersuchungsgebiet nur in 15,5 % der Haushalte Kinder (s. Abb. 25; Einwohnermelderegister 2021d und Stadt Kassel 2021c).

Der Vergleich der Wanderungsbewegungen zeigt, dass die Fluktuation im Untersuchungsgebiet im Vergleich zu Kirchditmold deutlich höher liegt. Die Zahlen der

Zuzüge und Fortzüge je 1.000 Einwohner*innen entsprechen dabei eher den Werten der Gesamtstadt, wobei mehr Personen das Untersuchungsgebiet verlassen haben als zugezogen sind (s. Abb. 23, S. 19; Einwohnermelderegister 2021c und Stadt Kassel 2021a).

Eine Erklärung wäre, dass hier junge Familien gegründet werden, diese dann aber das Untersuchungsgebiet verlassen. Diese Vermutung wurde auch innerhalb der Gespräche mit den Akteur*innen vor Ort bestätigt. Hier wurde berichtet, dass Wohnraum für Familien in Kirchditmold generell, aber auch im Untersuchungsgebiet stark nachgefragt sei, die Wohnungen und Häuser im Bestand aber zu klein für eine Familie oder die Mietpreise zu hoch seien. Viele Immobilien seien außerdem stark sanierungsbedürftig, so dass Familien bei der Suche nach Wohnraum auf andere Stadtteile ausweichen.

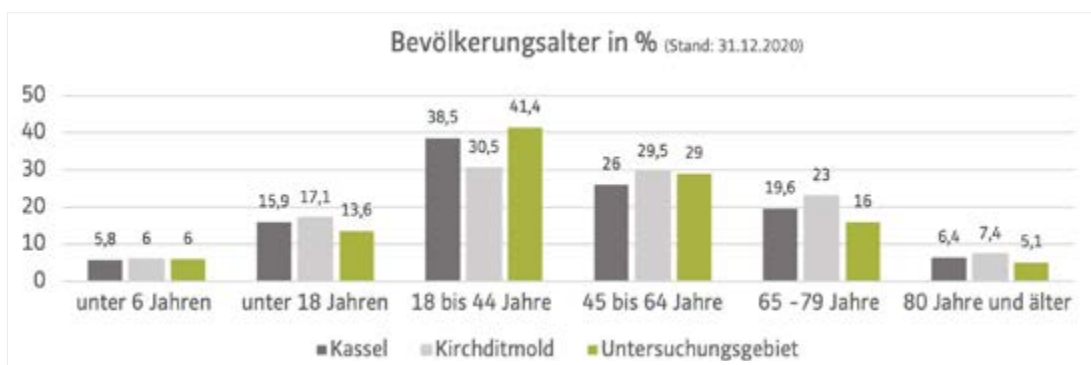


Abb. 24 (oben): Vergleich des Bevölkerungsalters (Darstellung: plan zwei, Quelle: Einwohnerregister Stadt Kassel)

Abb. 25 (unten): Vergleich der Haushaltsformen (Darstellung: plan zwei, Quelle: Einwohnerregister Stadt Kassel)

Die Bevölkerungsdichte liegt im Vergleich mit 5.860 Personen pro Quadratkilometer sowohl deutlich über der Dichte in der Gesamtstadt (1.911 Personen je Quadratkilometer) als auch der Dichte Kirchditmolds mit 3.037 Personen je Quadratkilometer (s. Abb. 26; Einwohnermelderegister 2021e und Stadt Kassel 2021d). Diese hohe Dichte liegt begründet in der teilweise sehr kompakten Bebauung des Untersuchungsgebietes. Im Bereich der Gerlandstraße/Schmerfeldstraße, der Bruchstraße sowie entlang des zentralen Versorgungsbereiches findet sich überwiegend Geschosswohnungsbau, die Ein- und Mehrfamilienhäuser im historischen Ortskern haben ebenso wie die Grundstücke einen vergleichsweise kleinen Grundriss. Größere Grün- oder Freiflächen sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

Neben der größeren Bevölkerungsdichte liegt auch die Dichte an privaten PKWs in Kirchditmold deutlich über den Werten der Gesamtstadt. Während durchschnittlich

38,5 % aller Bewohner*innen Kassels einen eigenen PKW besitzen, hat in Kirchditmold beinahe jede zweite Person ein eigenes Auto (s. Abb. 27; Kraftfahrtbundesamt 2021). Ganz im Gegensatz zu dem, was dieser statistische Wert vermuten lässt, wünschten sich viele Bürger*innen innerhalb des Beteiligungsprozesses für die zukünftige Entwicklung des Ortskerns einen stärkeren Fokus auf den ÖPNV und die E- und Sharingmobilität sowie mehr Flächengerechtigkeit für alle Verkehrsteilnehmer*innen.

Die sozialen Indikatoren lassen auf eine stabile soziale Lage im Untersuchungsgebiet schließen. Die Beschäftigtendichte, also der Anteil an sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten an der erwerbsfähigen Bevölkerung zwischen 15 und 64 Jahren, ist im Untersuchungsgebiet höher als im Stadtteil und der Gesamtstadt (s. Abb. 28; Bundesagentur für Arbeit 2021a und Stadt Kassel 2021e).

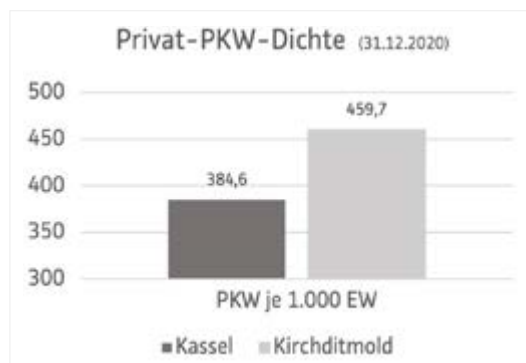


Abb. 26 (links oben): Vergleich der Bevölkerungsdichte (Darstellung: plan zwei, Quelle: Einwohnerregister Stadt Kassel)

Abb. 27 (rechts oben): Vergleich der Privat-PKW-Dichte (Darstellung: plan zwei, Quelle: Kraftfahrtbundesamt)



Abb. 28 (links unten): Vergleich der Beschäftigtendichte (Darstellung: plan zwei, Quellen: Bundesagentur für Arbeit, Einwohnerregister Stadt Kassel)

Abb. 29 (rechts unten): Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund (Darstellung: plan zwei, Quelle: Einwohnerregister Stadt Kassel)

Auch die Arbeitslosenquote sowie der Anteil an SGB II-Leistungsempfänger*innen liegt mit 6,8 und 8,2 % unter den Werten der Gesamtstadt mit 8,8 und 14,3 % sowie des Stadtteils mit 7,0 und 11 % (Bundesagentur für Arbeit 2021b und Stadt Kassel 2021f).

Auch der Anteil der Personen mit Migrationshintergrund liegt hier niedriger als in der Gesamtstadt, übersteigt aber den Anteil von 25 % in ganz Kirchditmold leicht (s. Abb. 29, S. 21; Einwohnermelderegister 2021f und Stadt Kassel 2021g).

3.2 Städtebau und Stadtgestalt

Das Untersuchungsgebiet ist durch seine Hanglage maßgeblich durch eine lebendige Topografie geprägt. So liegt das Areal um die Kirche im westlichen Bereich mit 212 Metern deutlich höher als die Loßbergstraße oder die untere Teichstraße mit etwa 188 Metern über Normal-Null. Auch die zentral gelegene Friedrich-List-Schule überragt den historischen Ortskern sowie den zentralen Versorgungsbereich deutlich. Um diese Höhenunterschiede zu überwinden, sind insbesondere im historischen Ortskern zahlreiche Treppenanlagen zu finden.

Historischer Ortskern

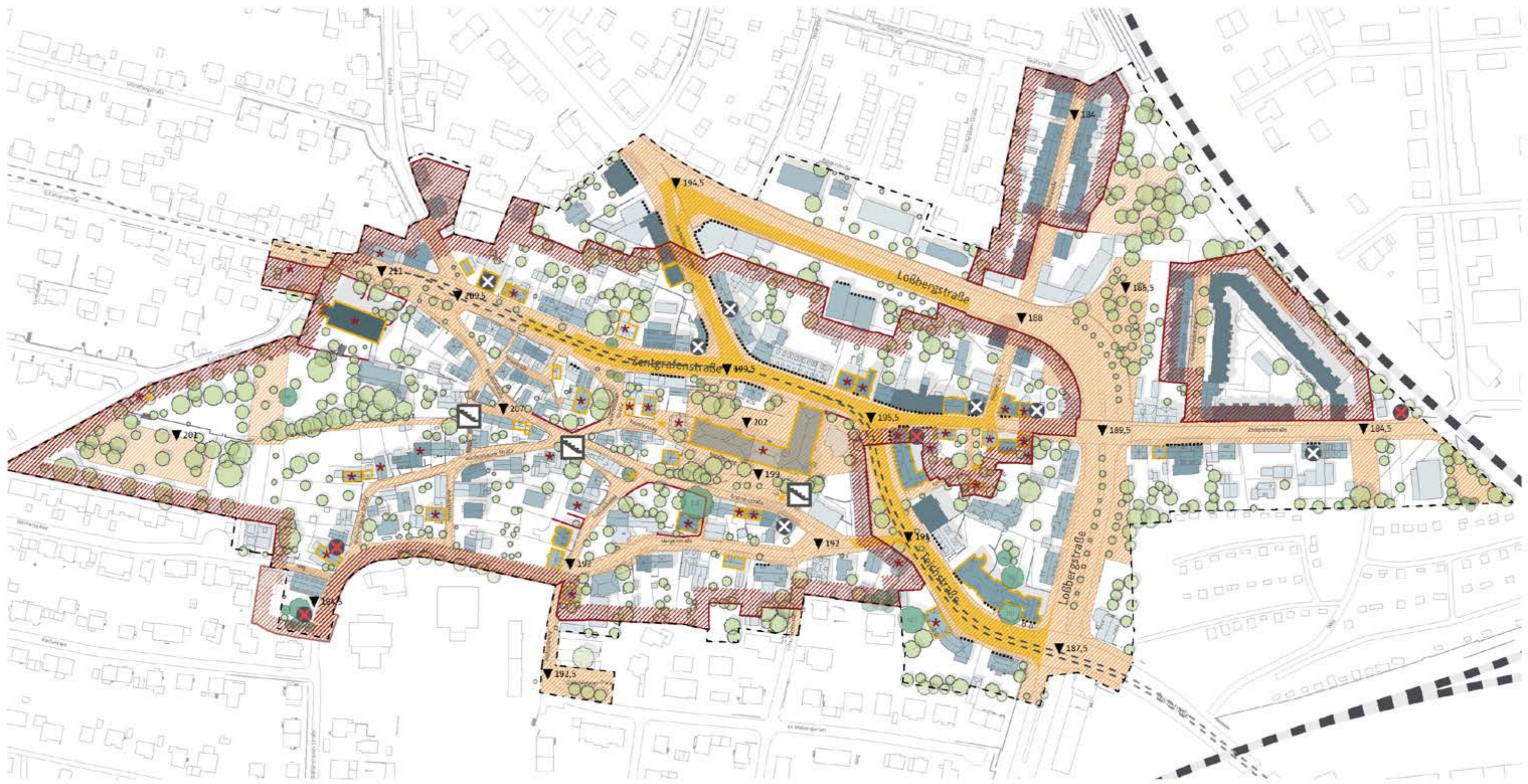
Drei denkmalgeschützte Gesamtanlagen bilden den größten Teil des Untersuchungsgebiets. In diesen Anlagen ist, im Gegensatz zu Einzelkulturdenkmälern, nicht nur die Substanz an sich, sondern das gesamte Erscheinungsbild geschützt, um das Stadtbild zu erhalten. Die größte der drei Anlagen ist die Gesamtanlage Dorfkern Kirchditmold, die sich vom Friedhof bis zum Kreuzungsbereich Loßbergstraße/Zentgrafenstraße erstreckt und die Zentgrafenstraße mit ihrer rückwärtigen Bebauung und den historischen Ortskern bis zur Mergellstraße umfasst.

Im historischen Ortskern südwestlich der Friedrich-List Schule befinden sich gut erhaltene Bauernhäuser aus dem 18. und 19. Jahrhundert, aber auch mittelalterliche Relikte wie der Gerichtstisch oder Reste einer mittelalterlichen Wehrmauer, die die Hausseite

eines Wohnhauses im Kappellenweg bildet. Dieser Bereich ist fast ausschließlich durch eine ein- bis zweigeschossige Wohnbebauung geprägt. Zahlreiche dieser ortsbildprägenden Gebäude (s. Abb. 141, S. 94) sind heute als Kulturdenkmale geschützt (Landesamt für Denkmalpflege Hessen, Wiesbaden 2008, S. 186 ff.), wobei einige der Gebäude im Ortskern ihren Geschichtswert durch eine vorgesetzte Verkleidung oder nachträglich ergänzte Nebengebäude kaum noch erkennen lassen (s. Abb. 32, S. 24). Besonders prägend ist in diesem Bereich unter anderem das alte Pfarrhaus (Mergellstraße 23), ein repräsentativer, die Nachbarbebauung überragender Fachwerkbau, der von einer ebenfalls denkmalgeschützten Mauer umgeben ist und unter anderem einen Kindergarten beherbergt (s. Abb. 31, S. 24). Nur an einigen Stellen wird dieses Ensemble durch einzelne aus dem städtebaulichen Kontext herausfallende Gebäude unterbrochen. Hier sind unter anderem das Gebäude Brunnenstraße 8 (Bierkontor, s. Abb. 33, s. 24) oder Mergellstraße 22 (Fahrschule Wicke, s. Abb. 31, S. 24) und die benachbarten Wohngebäude zu nennen. Ein weiterer Bereich mit städtebaulichem Aufwertungsbedarf ist das Grundstück Wahlershäuser Straße 44, auf dem sich neben einer geschützten Kastaniengruppe ein leerstehender und verfallener Kiosk befindet (s. Abb. 34, S. 24).







Neben den erhaltenen Bauwerken befinden sich hier weitere Denkmale als Zeugnis

Abb. 30 (rechte Seite):
Bestandsanalyse
Städtebau und Stadtgestalt
(Darstellung: plan zwei auf
Grundlage des GIS der Stadt
Kassel)



-  1 - 1,5 Geschosse
-  2 - 2,5 Geschosse
-  3 - 3,5 Geschosse
-  4 - 4,5 Geschosse
-  5 und mehr Geschosse
-  Leerstand im Erdgeschoss/
Komplettleerstand

-  Denkmalschutzter Bereich
-  Denkmalschutztes Gebäude
-  Mauer mit Denkmalwert
-  Denkmal/ Brunnenanlage
-  Naturdenkmal/ Beuys-Baum
-  ortsbildprägendes Gebäude

-  Treppenanlage
-  Flächen in städtischem (Teil-) Besitz
-  zentraler Versorgungsbereich (C-Zentrum)
-  Schaufensterfassade
-  123 Meter über NN
-  Untersuchungsgebiet

Ortskernstudie Kassel Kirchditmold

Titel: Bestandsanalyse Städtebau und Stadtgestalt
Karte Nr.: 2
Auftrag: Stadt Kassel
Datum: 05.10.2021
Maßstab: 1:2500 ISO A3



Postkamp 14a
 30159 Hannover
 0511-27369547
 kontakt@plan-zwei.com

plan
zwei
 Stadtplanung und Architektur

Kassel documenta Stadt

der Geschichte des Orts. Dies sind beispielsweise der ehemalige Dorfgerichtstisch in der Brunnenstraße mit dem bis heute erhaltenen Gerichtstisch und der Gerichtslinde (s. Abb. 35; ebd., S. 210), die Schwelle der bis 1792 auf dem Gelände der heutigen Friedrich-List-Schule liegenden Kirche (s. Abb. 36; ebd., S. 181) oder die historischen Mauern, die unter anderem das alte Pfarrhaus oder die Kirche umgeben (ebd., S. 188 f.). Südlich der Kirche und westlich des historischen Ortskerns befindet sich der heutige Friedhof, der mit seinem Baumbestand und der ruhigen Lage von den Bürger*innen als Geheimtipp beschrieben wird.

Östlich der Teichstraße befindet sich außerdem der Opferhof. Der Name dieses Teilbereichs geht auf den „Oppermann“, den Küster, der die Spenden und Almosen der Kirche verwaltete und hier lebte, zurück. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts entstanden hier mehrere kleine Bauernhäuser in Rundbebauung, von denen heute noch drei sanierte Fachwerkhäuser (Am Opferhof 1, 3 und 10) erhalten sind (s. Abb. 39). Heute befindet sich hier ein Platz, dessen Zentrum eine in den 1980er Jahren entstandene Brunnenskulptur (s. Abb. 37; Brunnenstraße 8) bildet. (Bürger- und Heimatverein Kassel-Kirchditmold e.V. (b)). Wie an vielen historisch



Abb. 31 (links oben):
Ehemaliges Pfarrhaus und
Fahrschule Wicke in der
Brunnenstraße
(Foto: plan zwei)



Abb. 32 (rechts oben):
Verkleidetes denkmal-
geschütztes Gebäude im
Hochzeitsweg 18
(Foto: plan zwei)



Abb. 33 (rechts):
Bierkontor in der
Brunnenstraße 8
(Foto: plan zwei)



Abb. 34 (links unten):
Leerstehender Kiosk
gegenüber der Grundschule
(Foto: plan zwei)



Abb. 35 (rechts unten):
Gerichtstisch in der
Brunnenstraße
(Foto: plan zwei)

geprägten Orten Kirchditmolds ist auch hier eine durch den Bürger- und Heimatverein entwickelte Beschilderung mit geschichtlichen Informationen zu finden (s. Abb. 38).

Zentraler Versorgungsbereich

Entlang der zentralen Straßen, der Zentgrafensteinstraße und der Teichstraße, befindet sich neben prägenden Bauten wie der Kirche (s. Abb. 40; Schanzenstraße 1) und der Friedrich-List-Schule (Zentgrafensteinstraße 101) der zentrale Versorgungsbereich des Orts. Auch die Tram-Linie 8, die den Stadtteil sowohl mit dem Habichtswald als auch mit dem Zentrum Kassels verbindet, verläuft hier entlang

der Teichstraße und Zentgrafensteinstraße. Baulich ist dieser Teilbereich durch zahlreiche drei- bis viergeschossige spätgründerzeitliche Häuser geprägt. Die um 1900 entstandenen Wohn- und Geschäftshäuser (s. Abb. 41, S. 26) kennzeichnen den in Kirchditmold zusammen treffenden Kontrast zwischen den dörflichen Strukturen und städtischer Architektur. Neben diesen Wohn- und Geschäftshäusern befinden sich hier ältere Gebäude, wie das Fachwerkgebäude der ehemaligen Zentgrafendrogerie in der Zentgrafensteinstraße 156, die 1689 als Forstamt errichtet wurde, oder das älteste erhaltene Schulhaus aus dem Jahr 1754 in der Zentgrafensteinstraße 170/172



Abb. 36 (links oben): Schwelle der alten Kirchditmolder Kirche im Kapellenweg (Foto: plan zwei)

Abb. 37 (rechts oben): Brunnen am Opferhof (Foto: plan zwei)

Abb. 38 (ganz rechts oben): Durch den Bürger- und Heimatverein entwickelte Beschilderung der Sehenswürdigkeiten (Foto: plan zwei)

Abb. 39 (links unten): Gebäude Am Opferhof 10 (Foto: plan zwei)

Abb. 40 (rechts unten): Kirche der Petrus-Kirchengemeinde Kassel in der Schanzenstraße 1 (Foto: plan zwei)

(s. Abb. 42; Landesamt für Denkmalpflege Hessen, Wiesbaden 2008, S. 238). Ergänzungen neueren Alters sind beispielsweise der eingeschossige Flachbau in der Immobilienvermittlung raum 34 (s. Abb. 43) in der Zentgrafenstraße 119, genau gegenüber befindet sich ein modernes Wohn- und Praxisgebäude.

Im Kreuzungsbereich Harleshäuser Straße/ Zentgrafenstraße wird ein großer Höhenunterschied überwunden, was im Bereich der Haltestelle zu einer für mobilitätseingeschränkte Personen schwer zu überwindenden Situation im Gehwegbereich führt

(s. Abb. 45). Das Gebäude der Zentgrafenstraße 146 steht in Teilen leer (s. Abb. 44), im hinteren Bereich befinden sich ein Reisebüro sowie ein Atelier.

Friedrich-List-Schule

Massiv, inmitten des Ortskerns Kirchditmolds liegt die Friedrich-List-Schule (s. Abb. 46 bis 49). Der Komplex, der sich zwischen Zentgrafenstraße, Teichstraße, Kapellenweg und Brunnenstraße in erhöhter Lage befindet, wurde innerhalb der Bürgerbeteiligung mehrfach als „Burg“ im Herzen Kirchditmolds bezeichnet, die eine Barriere darstellt. Der dreistöckige 1913/1914 eröffnete



Abb. 41 (links oben): Wohn- und Geschäftsgebäude in der Zentgrafenstraße 174 (Foto: plan zwei)



Abb. 42 (rechts oben): Ehemaliges Schulhaus in der Zentgrafenstraße 170/172 (Foto: plan zwei)



Abb. 43 (rechts): raum 34 in der Zentgrafenstraße 119 (Foto: plan zwei)



Abb. 44 (links unten): Leerstand in der Zentgrafenstraße 146 (Foto: plan zwei)



Abb. 45 (rechts unten): Starker Höhenversprung im Haltestellenbereich (Foto: plan zwei)

Schulbau, der durch die letzte Phase des Historismus geprägt ist (ebd.; S. 234), befindet sich auf dem Gelände der ehemaligen Kirche und des ehemaligen Friedhofs. Aufgrund seiner Ausdehnung und Undurchlässigkeit sowie der erhöhten Lage des Schulgeländes ist es momentan nicht möglich den historischen Ortskern vom zentralen Versorgungsbereich in der Zentgrafenstraße zu erreichen. Auch das Schulgelände selbst ist überwiegend durch Mauern oder Vegetationsflächen, die das ansteigende Gelände abfangen, vom umgebenden öffentlichen Raum abgeschottet. Dies verstärkt den Eindruck der Unüberwindbarkeit. Der Schulhof ist stark versiegelt

und bietet derzeit nur wenig Aufenthaltsqualität für die Schüler*innen der Schule.

Diese isolierte und erhöhte Lage im Ortskern sowie das Baualter des Gebäudes erschweren außerdem die barrierefreie Erschließung. Bisher können mobilitätseingeschränkte Personen die Schule nur über die Feuerwehrein-fahrt an der Zentgrafenstraße oder über die rückwärtige Rampe an der Brunnenstraße erreichen. Beide Wege weisen eine unzumutbare Steigung von deutlich über 6 % auf. Auch die barrierefreie Erschließung innerhalb des Gebäudes ist bisher nicht gegeben. Hier soll in den kommenden Jahren ein



Abb. 46 (links oben):
Eingang der
Friedrich-List-Schule
(Foto: plan zwei)

Abb. 47 (rechts oben):
Cafeteria-Bereich der
Friedrich-List-Schule
(Foto: plan zwei)

Abb. 48 (links unten):
Schulhof der
Friedrich-List-Schule
(Foto: plan zwei)

Abb. 49 (rechts unten):
Zugang zur
Friedrich-List-Schule aus
der Brunnenstraße
(Foto: plan zwei)

Außenaufzug im östlichen Gebäudetrakt nachgerüstet werden. Auch die Räumlichkeiten werden in diesem Bereich im Zuge dessen barrierefrei umgebaut.

Gesamtanlage Gerlandstraße/ Schmerfeldstraße

Der zweite der drei als Ensemble geschützten Bereiche ist die Gesamtanlage Gerlandstraße/Schmerfeldstraße. In diesem Bereich, der sich zwischen Loßbergstraße, Zentgrafenstraße und der Bahntrasse der RegioTram befindet, setzt sich die bereits entlang der Zentgrafenstraße zu findende drei- bis viergeschossige Bebauung fort. Die Gesamtanlage

besteht aus einem, einen Innenhof umfassenden, dreieckig angeordneten Gebäudekomplex (s. Abb. 50) sowie einem diesem gegenüberstehenden solitären Gebäuderiegel an der Schmerfeldstraße (s. Abb. 51). Die um den Ersten Weltkrieg entstandenen und nach dem Zweiten Weltkrieg ergänzten Sandsteinbauten mit Natursteinsockel wurden durch den damaligen Arbeiter-Bauverein errichtet und sind auch heute noch im genossenschaftlichen Besitz der Vereinigten Wohnstätten 1889 eG. Eine geplante Verbindung zwischen Gerlandstraße und Bahnhof sowie die Durchwegung zur Bruchstraße wurden bislang nicht realisiert. (ebd., S. 212)



Abb. 50 (links oben):
Innenhof des
Gebäudekomplexes
Gerlandstraße
(Foto: plan zwei)

Abb. 51 (rechts oben):
Blick in die
Schmerfeldstraße
(Foto: plan zwei)



Abb. 52 (links unten):
Blick in die Bruchstraße
(Foto: plan zwei)

Abb. 53 (rechts unten):
Freifläche zwischen
Bruchstraße,
Schmerfeldstraße und
RegioTram
(Foto: plan zwei)



Gesamtanlage Bruchstraße

Die letzte der drei im Untersuchungsgebiet liegenden geschützten Anlagen ist die Gesamtanlage Bruchstraße. Die Bruchstraße, die von der Zentgrafenstraße aus nach Norden führt und von der Loßbergstraße unterbrochen wird, ist derzeit die wichtigste fußläufige Verbindung zum Bahnhof. In dem ab 1906 entstandenen mit spätgründerzeitlichen dreigeschossigen Mietshäusern bebauten Straßenzug lebten zu dieser Zeit vorwiegend Eisenbahnmitarbeiter. Während die zuerst erbauten nördlichen Gebäude sehr eng beieinander liegen und so eine Schneise bilden, erhielten die um 1912 erbauten

südlicheren Gebäude einen Vorgarten, der diese Enge aufweiten sollte. (s. Abb. 52; ebd., S. 207 f.) Zwischen den beiden Anlagen Bruchstraße und Schmerfeldstraße befindet sich bis heute eine Freifläche, die teilweise gärtnerisch genutzt wird (s. Abb. 53).

Naturdenkmale

Neben den Kulturdenkmälern befinden sich im Untersuchungsgebiet auch zahlreiche als Naturdenkmal geschützte Bäume und Baumgruppen. Neben den Naturdenkmälern im historischen Ortskern (s. Abb. 54), stehen im Bereich der Teichstraße mehrere schützenswerte Bäume und Baumgruppen (s. Abb. 55).



Abb. 54 (links oben):
Geschützte Stieleiche vor
dem Alten Pfarrhaus
(Foto: plan zwei)

Abb. 55 (rechts oben):
Naturdenkmal bestehend
aus vier Winterlinden in der
Teichstraße
(Foto: plan zwei)

Abb. 56 (links unten):
Geschützte Rosskastanien in
der Wahlershäuser Straße
(Foto: GeorgDerReisende)

Abb. 57 (rechts unten):
Beuys-Baum vor der
Friedrich-List-Schule
(Foto: plan zwei)

Auch unweit der Grundschule befindet sich in der Wahlershäuser Straße ein Grundstück, auf dem sich mehrere ausladende Rosskastanien befinden. Ein kleiner Kiosk, der in der Vergangenheit hier betrieben wurde, steht derzeit leer (s. Abb. 56, S. 29). Außerdem gibt es im Untersuchungsgebiet drei Beuys-Bäume, die entlang der Zentgrafenstraße vor der Friedrich-List-Schule (s. Abb. 57, S. 29) sowie im Eingangsbereich der Wahlershäuser Straße stehen.

Weitere Bereiche

Außerhalb dieser drei als Ensemble geschützten Gesamtanlagen gibt den Bereich

Loßbergstraße. Entlang der breiten, in den 1960er Jahren entstandenen Loßbergstraße befinden sich im nördlichen Bereich ein- bis zweigeschossige Gewerbebauten (s. Abb. 58), die unter anderem auch den Eingang in den Ortskern über die Harleshäuser Straße markieren. Ab dem Kurvenbereich Loßbergstraße östlich von unbebauten Freiflächen gesäumt, auf der gegenüberliegenden Straßenseite befinden sich unter anderem drei Mehrfamilienhäuser aus der Nachkriegszeit (s. Abb. 59). Gegenüber dieser Bebauung liegt eine teilweise begrünte private Freifläche, die an ein freistehendes zweistöckiges Eckgebäude (Teichstraße 10) mit einem



Abb. 58 (links oben):
Umzugsspedition an der
Loßbergstraße 13
(Foto: plan zwei)

Abb. 59 (rechts oben):
Loßbergstraße mit
dreigeschossiger
Wohnbebauung
(Foto: plan zwei)



Abb. 60 (links unten):
Parkplatz und Freifläche an
der Loßbergstraße
(Foto: plan zwei)

Abb. 61 (rechts unten):
Tierarztpraxis im
Kreuzungsbereich
Heßbergstraße/Teichstraße
(Foto: plan zwei)



Anbau angrenzt (s. Abb. 60 und 61) Der Ortskerneingang über die Zentgrafenstraße wird durch einen eingeschossigen Bungalowbau begleitet (s. Abb. 62), an der Teichstraße wird der Eingang in den zentralen Bereich durch das Gebäude der Post sowie ein gegenüberliegendes Bürogebäude gerahmt (s. Abb. 63).

Entgegen der gründerzeitlichen Bebauung, die insbesondere die Zentgrafenstraße prägt, befinden sich an der Teichstraße mehrere neuere Gebäude, in denen sich ein Nahversorger, Ärzte sowie die Sparkasse (s. Abb. 74, S. 36) befinden. Während eine Straßenseite durchgängig mit mehrgeschossigen

Gebäuden bebaut ist, liegt zwischen dem Eckgebäude Teichstraße/Brunnenstraße und dem Gebäude der Luisen-Apotheke ein eingeschossiger ehemaliger Kiosk (s. Abb. 64) sowie eine Stellplatzfläche. Im rückwärtigen Bereich dieser untergenutzten Grundstücke befindet sich eine als Naturdenkmal definierte Baumgruppe, die derzeit nicht zugänglich ist. Der Eingang zum historischen Ortskern über die Mergellstraße, der sich in diesem Bereich befindet, ist momentan von einer Stellplatzfläche sowie dem Gebäude des Bierkontors bestimmt (s. Abb. 65).



Abb. 62 (links oben):
Eingang in den Ortskern an
der Zentgrafenstraße
(Foto: plan zwei)

Abb. 63 (rechts oben):
Eingang in den Ortskern an
der Teichstraße
(Foto: plan zwei)

Abb. 64 (links unten):
Ehemaliger Kiosk in der
Teichstraße
(Foto: plan zwei)

Abb. 65 (rechts unten):
Eingang in den historischen
Ortskern an der
Mergellstraße
(Foto: plan zwei)

Der gesamte Bereich Loßbergstraße ist städtebaulich nur unzureichend gefasst. Es fehlt an Raumkanten, die den ohnehin überdimensionierten Straßenquerschnitt begrenzen. Daraus ergeben sich Potenziale für eine dichtere Randbebauung mit einer ausgeprägteren Gebäudehöhe.

Ebenfalls außerhalb der denkmalgeschützten Bereiche befindet sich die dem Gebäudekomplex Gerlandstraße/Schmerfeldstraße gegenüberliegende Bebauung südlich der Zentgrafstraße. Hier finden sich neben einer zwei- und dreigeschossigen Wohnbebauung mit gewerblicher Nutzung im Erdgeschoss gewerbliche Betriebe, die als eingeschossige Flachbauten einen städtebaulichen Bruch mit der umgebenden Bebauung darstellen. Sie überblicken größere zusammenhängende Freibereiche mit Kleingartennutzung in Richtung Bahnschienen.

Wie bereits die statistische Untersuchung vermuten ließ, ist das Untersuchungsgebiet insbesondere im historischen Ortskern städtebaulich bereits stark verdichtet. Größere unbebaute oder untergenutzte Freiflächen finden sich lediglich nordöstlich der Loßbergstraße.

An einigen Stellen im Ort wurden in den vergangenen Jahren freistehende Mehrfamilienhäuser errichtet. Obwohl die Nachfrage nach Wohnraum im ohnehin schon stark verdichteten Ortskern hoch ist, sehen viele Anwohner neue Wohnformen in freistehenden Mehrfamilienhäusern kritisch und betonten innerhalb des Beteiligungsprozesses, dass sie sich zukünftig andere Formen der Nachverdichtung wünschten.

3.3 Wohnen, Versorgung und Freiraum

Wohnen

Das Untersuchungsgebiet ist vorwiegend durch Wohnnutzung geprägt. Im historischen Ortskern finden sich zahlreiche Ein- oder Zweifamilienhäuser. Während die Grundstücke insbesondere im Bereich des Kapellenwegs, der Graustraße, im nördlichen Bereich der Wahlershäuser Straße und der Brunnenstraße kleiner sind (s. Abb. 67, S. 34), sind die Gebäude der südlichen Wahlershäuser Straße sowie entlang der Mergellstraße von deutlich größeren Grundstücken mit bis zu 1000 m² umgeben (s. Abb. 68, S. 34). Viele der Grundstücke sind überwiegend begrünt, nur wenige Bereiche der privaten Grundstücke weisen einen hohen Versiegelungsgrad auf.

Im zentralen Versorgungsbereich ist die Wohnnutzung überwiegend in den Obergeschossen der Wohn- und Geschäftshäuser zu

finden. Vereinzelt werden in jüngster Vergangenheit auch ehemalige leerstehende Geschäftsräume für eine Wohnnutzung umgestaltet (s. Abb. 69, S. 34).

Die Bereiche der Bruchstraße sowie der Gerlandstraße und Schmerfeldstraße sind fast ausschließlich durch Wohnen geprägt. Während die Mehrfamilienhäuser in der Bruchstraße in überwiegend privatem Besitz sind, ist der Wohnungsbestand in der Gerlandstraße sowie der Schmerfeldstraße schon seit seiner Erbauung in genossenschaftlicher Hand (s. Abb. 70, S. 34).

Nachverdichtung

Die Wohnraumbedarfsanalyse Kassel des Instituts Wohnen und Umwelt beschreibt zwischen 2019 und 2030 einen Wohnungsbedarf

*Abb. 66 (rechte Seite):
Bestandsanalyse
Wohnen, Versorgung und
Freiraum
(Darstellung: plan zwei auf
Grundlage des GIS der Stadt
Kassel)*



-  Wohnen/ Wohnen im Obergeschoss
-  Nahversorgung
-  öffentliche Einrichtung
-  kirchliche Einrichtung
-  medizinische Versorgung
-  kulturelle Einrichtung
-  Geldinstitut
-  zentraler Versorgungsbereich (C-Zentrum)

-  Grünfläche in öffentlichem/privatem Besitz
-  versiegelte Fläche in öffentlichem/privatem Besitz
-  öffentliche Parkanlage
-  temporärer Festplatz im Straßenraum
-  Friedhof
-  Kleingartenanlage
-  Streuobstwiese
-  Naturdenkmal/ Beuys-Baum

-  Wohngebiete ohne fußläufig erreichbare größere Freiräume
-  Spielplatz
-  Kindergarten
-  Schule
-  Vereinsarbeit
-  Leerstand im Erdgeschoss/ Komplettleerstand
-  Untersuchungsgebiet

Ortskernstudie Kassel Kirchditmold

Bestandsanalyse Wohnen, Versorgung und Freiraum
 Titel: Bestandsanalyse Wohnen, Versorgung und Freiraum
 Karte Nr.: 3
 Auftrag: Stadt Kassel
 Datum: 05.10.2021
 Maßstab: 1:2500 ISO A3



Postkamp 14a
 30159 Hannover
 0511-27369547
 kontakt@plan-zwei.com

Stadtplanung und Architektur
plan zwei

Kassel documenta Stadt

von über 11.000 Wohneinheiten. Dies beschreibt neben dem Wohnungsneubedarf auf Basis der Bevölkerungsentwicklung auch einen Nachholbedarf bestehender Versorgungsrückstände sowie den Ersatzbedarf von Wohnungsabgängen. Daraus leitet sich ein erheblicher Wohnungsbedarf für die Gesamtstadt ab, so dass auch das Untersuchungsgebiet auf mögliche Nachverdichtungspotenziale hin überprüft werden muss.

In den Jahren 2014 bis 2017 wurden jedoch jährlich weniger als 400 Wohneinheiten fertiggestellt, was deutlich unter den aktuellen Bedarfen liegt. (Institut Wohnen und Umwelt

GmbH 2019, S. 17 ff.) Die in der Analyse festgestellten Bedarfe des Bereiches Nordwest, in dem sich Kirchditmold befindet, liegen ebenfalls deutlich unter denen der weiteren Bereiche. Jedoch grenzt Kirchditmold direkt an die Bereiche Mitte und Nord an, für die bis 2025 ein gemeinsamer Wohnraumbedarf von mehr als 2000 Wohneinheiten prognostiziert wird (ebd., S. 19).

Unter allen Handlungsfeldern wurden Fragen zum Wohnraumbedarf innerhalb der Bürger*innenbefragung als weniger wichtiges Handlungsfeld bewertet. Viele Teilnehmende gaben an, bereits in Kirchditmold zu

Abb. 67 (links oben):
Kleine verwinkelte
Grundstücke in der
Graustraße
(Foto: plan zwei)



Abb. 68 (rechts oben):
Großes Gartengrundstück an
der Weimersgasse
(Foto: plan zwei)



Abb. 69 (links):
Wohnnutzung im
Erdgeschossbereich in der
Zentgrafenstraße
(Foto: plan zwei)



Abb. 70 (rechts):
Genossenschaftliches
Wohnen in der
Gerlandstraße
(Foto: plan zwei)

Abb. 71 (links unten):
Nahkauf und Bäckerei
Markus in der Teichstraße
(Foto: plan zwei)

Abb. 72 (rechts unten):
Schmanddibben in der
Zentgrafenstraße 166
(Foto: plan zwei)

wohnen. In den Multiplikator*innengesprächen hingegen wurde der Wohnraumbedarf als wichtiges Handlungsfeld hervorgehoben. Soziale Institutionen, Elternvertretung und Gewerbeverein berichteten von der starken Nachfrage nach Wohnraum, dem geringen Angebot, der Vergabe von zum Verkauf stehenden Immobilien „unter der Hand“ (ohne Anzeige) und den hohen Preissteigerungen im Stadtteil Kirchditmold. Allerdings bietet der Bestand im Ortskern zum einen eher kleinere Wohneinheiten oder ist sanierungsbedürftig, zum anderen sorgen hohe Mieten dafür, dass sich größere Haushalte anderweitig orientieren.

Eine Nachverdichtung innerhalb des Bestands wird durch die Bürger*innen unterschiedlich bewertet. Eine Schließung der Baulücken wird begrüßt. Das Ersetzen baufälliger Einfamilienhäuser durch freistehende Mehrfamilienhäuser wird dagegen kritisch gesehen. Neben der Veränderung des Ortsbilds wird hier auch die zu starke Versiegelung der Grundstücke befürchtet.

Versorgung

Entlang der Zentgrafenstraße, der Harleshäuser Straße sowie der Teichstraße findet sich die Wohnnutzung überwiegend in den Obergeschossen, während sich in den Erdgeschossen Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe befinden. Der zentrale Versorgungsbereich, der sich von der Zentgrafenstraße auf Höhe der Graustraße, über die Harleshäuser Straße und Teichstraße bis zur Heßbergstraße erstreckt, wird im kommunalen Entwicklungsplan (KEP) aus dem Jahr 2015 als Nahversorgungsbereich eingestuft (Zweckverband Raum Kassel 2016b, S. 14). Unter anderem sind hier ein Gardinenladen, zwei Geschäfte für Second-Hand-Bekleidung, ein Spezialgeschäft für Kindersitze und ein Buchladen ansässig. Im Gespräch mit der Vorsitzenden des Gewerbevereins wurde berichtet,

dass in den vergangenen Jahren immer mehr kleine Geschäfte in diesem Bereich schließen mussten und das Angebot im Ortskern dadurch zurückging. Teilweise findet jetzt eine Wohnnutzung in früheren Geschäftsräumen im Erdgeschoss statt.

Im Bereich der Nahversorgung bestehen neben einem Nahkauf-Markt (s. Abb. 71) ein Naturkostladen (s. Abb. 72) und ein Hofladen, der Bio-Produkte aus dem Kasseler Umland anbietet. Außerdem liegen zwei Bäckereien im Untersuchungsgebiet, zum einen eine Filiale einer Kasseler Traditionsbäckerei an der Zentgrafenstraße (s. Abb. 71) sowie eine derzeit im Bau befindliche Filiale einer überregional tätigen Bäckerei mit einem angeschlossenen Café mit Außensitz (s. Abb. 73, S. 36). Jedoch liegt im Untersuchungsgebiet oder unmittelbar angrenzend kein Vollversorger oder Discounter. Sowohl der in Richtung Harleshäuser liegende Edeka-Markt als auch ein Penny-Markt in Wahlershausen sowie ein Lidl-Markt in Rothenditmold sind fußläufig kaum erreichbar. Dieser Mangel an lokalen Nahversorgungsmöglichkeiten, aber auch der Wunsch nach einem Drogeriemarkt und einem Wochenmarkt in unmittelbarer Nähe, wurden auch im Bürger*innenbeteiligungsprozess wiederkehrend erwähnt.

Im kommunalen Entwicklungsplan wird beschrieben, dass in einem Nahversorgungsbereich Waren des kurzfristigen (Lebensmittel, Drogerieartikel etc.), des mittelfristigen (Bekleidung, Schreibwaren etc.) sowie des langfristigen Bedarfs (Elektroartikel, Schmuck etc.) angeboten werden sollten (ebd., Anhang). Aufgrund eines fehlenden Vollversorgers oder Discounters und einer Drogerie kann der Ortskern seine Aufgabe als Nahversorgungsbereich derzeit nicht vollumfänglich erfüllen.

Öffentliche Einrichtungen im Ortskern sind neben der zentral gelegenen Friedrich-List Schule und der DRK Rettungswache an der Loßbergstraße die im Ort befindlichen Kindertagesstätten. Neben der evangelischen Kindertagesstätte, die sich nahe der Kirche in der Zentgrafenstraße 182 befindet, dem Kindergarten Flohzirkus im alten Pfarrhaus sowie mehreren Kindertagespflegeeinrichtungen soll zukünftig eine zusätzliche Kindertagesstätte in den Räumlichkeiten der ehemaligen Volksbank entstehen.

Im zentralen Versorgungsbereich liegen Einrichtungen zur medizinischen

Grundversorgung, wie Zahnärzt*innen, Allgemeinmediziner*innen und einige Fachärzt*innen. Auch Praxen für Physiotherapie und Osteopathie sind in der Teichstraße zu finden (s. Abb. 75). So ist insbesondere für ältere Personen eine medizinische Grundversorgung vor Ort ohne lange Anfahrtswege gewährleistet. Da sich die meisten Ärzt*innen im Bereich der Straßenbahnhaltstellen Teichstraße befinden, ist die Erreichbarkeit auch ohne eigenes Fahrzeug gegeben.

Des Weiteren liegt eine Filiale der Kasseler Sparkasse in der Teichstraße, in der neben der Bereitstellung der Automatenutzung



Abb. 73 (links oben):
Neubau der Bäckereikette
Amthor in der Loßbergstraße
(Foto: plan zwei)



Abb. 74 (rechts oben):
Sparkasse in der Teichstraße
(Foto: plan zwei)



Abb. 75 (links):
Ärztehaus in der Teichstraße
(Foto: plan zwei)

Abb. 76 (links unten):
Räumlichkeiten des Hand in
Hand e.V.
(Foto: plan zwei)



Abb. 77 (rechts unten):
Der neue Standort
des Vereins Bücherei
Kirchditmold e.V.
(Foto: plan zwei)



auch ein BeratungsCenter vorhanden ist (s. Abb. 74). Die Filiale der Volksbank auf der Zentgrafenstraße wurde in jüngerer Vergangenheit geschlossen, die neue Filiale befindet sich in der Harleshäuser Straße unweit des Edeka-Markts.

Das Vereinsleben in Kirchditmold ist rege, engagiert und die im Stadtteil aktiven Personen sind gut vernetzt. Zu nennen ist in diesem Zusammenhang der Bürger- und Heimatverein Kassel-Kirchditmold e.V., der beispielsweise den Sommertreff und den Weihnachtsmarkt im Bereich Wahlershäuser Straße/Kapellenweg organisiert, die Homepage www.kirchditmold.de pflegt, eine Beschreibung der Kirchditmolder Sehenswürdigkeiten entwickelt und aktualisiert sowie Führungen durch den Stadtteil organisiert (Bürger- und Heimatverein Kassel-Kirchditmold e.V. (c)). Auch der Verein Bücherei Kirchditmold e.V. engagiert sich ehrenamtlich neben dem Verleih von Büchern unter anderem mit einem Leseclub für Kinder oder durch Deutschkurse für zugewanderte Personen (Bücherei Kirchditmold e.V.). Erwähnt sei hier auch der „Fairteiler“ in der Brunnenstraße 19, über den engagierte Kirchditmolder*innen Lebensmittel teilen und sich so gegen Lebensmittelverschwendung einsetzen (Foodsharing e.V.). Allerdings wirken die Vereine und aktiven Bürger*innen überwiegend im historischen Ortskern südwestlich der Loßbergstraße.

Im Bereich des „Unterdorfs“ kommt aufgrund einer anderen Bewohner*innenstruktur weniger Engagement aus der Bewohnerschaft selbst. Mit Hand in Hand e.V., dem Nachbarschaftshilfeverein der Vereinigten Wohnstätten 1899 eG (s. Abb. 76), wird auch in diesem Bereich des Untersuchungsgebiets ein Anlaufpunkt für die Bewohner*innen dieses Quartiers bereitgestellt. Im Angebot sind unter anderem Sportgruppen,

Hausaufgabenhilfe oder eine Waffelbar. (Hand in Hand e.V.)

Obwohl das Vereinsleben in Kirchditmold aktiv ist, sind kaum kulturelle Einrichtungen an sich beziehungsweise Räumlichkeiten für Veranstaltungen vorhanden. Jährliche Feste wie das Sommerfest oder der Weihnachtsmarkt finden im Bereich Wahlershäuser Straße/Kapellenweg im öffentlichen Raum statt. Einen Festplatz, der beispielsweise auch für einen Wochenmarkt genutzt werden könnte, gibt es im Untersuchungsgebiet nicht. Die Feste werden in der Regel gemeinschaftlich von den Vereinen organisiert, aber auch die evangelische Petrus-Kirchengemeinde bringt sich hier mit einem gleichzeitig stattfindenden Weihnachtsbasar ein. Größere Räume bietet das Gemeindehaus der Petrus-Gemeinde und für Versammlungen kann abends der Mehrzweckraum der Friedrich-List-Schule verwendet werden.

Im Jahr 2021 hat der Bücherei Kirchditmold e.V. seinen neuen Standort im ehemaligen Schleckermarkt in der Zentgrafenstraße 142 bezogen (s. Abb. 77). Hier sollen zukünftig durch den Verein organisierte Veranstaltungen stattfinden. Außerdem ist hier neben dem Büchereibetrieb ein kleines ehrenamtlich betriebenes Café vorgesehen, das mit Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum den Ortskern beleben soll.

Auch versuchen einige engagierte Kirchditmolder*innen in den Räumlichkeiten der alten Schmiede in der Harleshäuser Straße 4 einen neuen Veranstaltungsort im Stadtteil zu etablieren. Die Räumlichkeiten, die derzeit noch von einzelnen Künstler*innen als Atelier genutzt werden, sollen zukünftig den Bürger*innen für Veranstaltungen, Treffen, aber auch sportliche Aktivitäten zur Verfügung stehen.

Freiraum

Trotz der dichten Besiedlung im Untersuchungsgebiet gibt es viele unversiegelte und begrünte Flächen mit einem teilweise sehr alten Baumbestand. Allerdings befinden sich diese Freiflächen fast ausschließlich in privatem Besitz. Obwohl größere Freiräume wie die Hessenschanze im Westen oder das Tannenwäldchen in östlicher Richtung nur wenige Kilometer entfernt sind, sind insbesondere für den nordöstlichen Bereich des Untersuchungsgebiets keine Freiräume mit einer Größe von über zwei Hektar fußläufig, also in weniger als 500 Metern Entfernung, erreichbar. Ein nutzbarer Grünraum im

Untersuchungsgebiet ist der Friedhof hinter der Kirche der Petrus-Kirchengemeinde Kassel in der Schanzenstraße 1 (s. Abb. 78). Er wird von den Kirchditmolder*innen als „Geheimtipp“ beschrieben. Des Weiteren sind die öffentlichen Grünflächen zwischen Friedrich-List-Schule und Brunnenstraße (s. Abb. 79), zwischen Schulhof und Zentgrafenstraße (s. Abb. 80) sowie südwestlich der Kurve Loßbergstraße (s. Abb. 81) als städtische Parkanlagen ausgewiesen, jedoch bieten Sie aufgrund ihrer Lage, Größe oder Vegetation kaum Aufenthaltsqualitäten.



Abb. 78 (oben):
Friedhof hinter der Kirche
der Petrus-Kirchengemeinde
(Foto: plan zwei)



Abb. 79 (links):
Grünfläche zwischen
Friedrich-List-Schule und
Brunnenstraße
(Foto: plan zwei)



Abb. 80 (links unten):
Grünfläche im
Kreuzungsbereich
Zentgrafenstraße/
Harleshäuser Straße
(Foto: plan zwei)

Abb. 81 (rechts):
Grünfläche südwestlich der
Kurve Loßbergstraße
(Foto: plan zwei)



Einen größeren Freiraum innerhalb des Untersuchungsgebiets bilden die Flächen zwischen der Bruchstraße und der Schmerfeldstraße. Die Fläche, die in Teilen der Stadt Kassel, in Teilen aber auch privaten Eigentümer*innen gehört, wird zurzeit partiell gärtnerisch genutzt. Hier finden sich auch öffentlich zugängliche Obstbäume, zudem wurden einige Bienenvölker angesiedelt (s. Abb. 82). Aufgrund der Eigentumsverhältnisse und der fehlenden Erschließung ist dieser Bereich für die Bürger*innen nicht für den Aufenthalt geeignet. Es wird geprüft, ob die Erschließung für eine Wohnnutzung in diesem Bereich zukünftig möglich ist.

Im Untersuchungsgebiet selbst liegt nur ein Spielplatz, der sich östlich der Bahntrasse der RegioTram und der Druckerei Riem in der Zentgrafenstraße 43A befindet (s. Abb. 83 und 84). Zusätzliche Spielplätze befinden sich in der Nähe des Untersuchungsgebiets an der Grundschule Kirchditmold, an der Christbuchenstraße sowie der Schanzenstraße auf Höhe der Prinzenquelle. Laut Spielflächenbedarfsplan der Stadt Kassel ist die Spielplatzversorgung für unter 2-jährige sowie für 6- bis 9-jährige im Untersuchungsgebiet fast vollständig gegeben, die Spielplatzversorgung für 3- bis 5-jährige sowie für 10- bis 16-jährige ist insbesondere im westlichen



Abb. 82 (links oben): Obstbäume und Bienenvölker auf der Brachfläche zwischen Loßbergstraße und RegioTram (Foto: plan zwei)



Abb. 83 (rechts oben): Spielplatz an der Zentgrafenstraße (Foto: plan zwei)



Abb. 84 (rechts): Von Kindern gestalteter Eingangsbereich des Spielplatzes (Foto: plan zwei)

Abb. 85 (links unten): Einzelner Straßenbaum im Bereich Haltestelle Kirche Kirchditmold (Foto: plan zwei)

Abb. 86 (rechts unten): Fehlende straßenbegleitende Begrünung in der Loßbergstraße (Foto: plan zwei)

Teil des Untersuchungsgebiets mangelhaft. (Stadt Kassel 2020, Karte 11 bis 14) Dieser Mangel an Spielplätzen wird auch innerhalb der Projektgruppenarbeit durch die Vertretung des Jugendamtes bestätigt.

Neben den mangelnden öffentlichen Grünräumen im Ortskern ist auch der Straßenraum nur unzureichend begrünt. Während im bereits sanierten Abschnitt der Zentgrafengasse auf Höhe der Haltestelle Kirche Kirchditmold bereits einige schattenspendende Straßenbäume sowie einzelne begrünte Versickerungsflächen zu finden sind (s. Abb. 85, S. 39), mangelt es im restlichen Versorgungsbereich sowie dem historischen Ortskern an einer straßenbegleitenden Begrünung. Auch in Teilen der Loßbergstraße (s. Abb. 86, S. 39), die in jüngerer Vergangenheit bereits saniert wurden, wurden Bäume im Straßenraum ergänzt. In westlichen Bereichen der Loßbergstraße wurden bisher keine Maßnahmen getroffen, die lufthygienischen Problemlagen sowie die Hitzebelastung im Untersuchungsgebiet zu mindern.

Neben fehlenden öffentlichen Grünräumen ist auch das Angebot an sonstigen öffentlichen Räumen begrenzt. In den Gesprächen mit den Akteur*innen vor Ort wurde deutlich, dass dies ein großes Anliegen der Bürger*innen ist. Die derzeit vorherrschende Pandemie hat noch einmal unterstrichen, wie wichtig Grünflächen, aber auch der Stadtraum für die Erholung sind. Das Treffen im Freien erfährt eine besondere Wertschätzung und die Freiräume werden vermehrt aufgesucht und schmerzlicher vermisst, wo sie nicht vorhanden sind.

Es gibt im Stadtteil keinen Festplatz oder einen ähnlichen Raum, auf dem Feste, Veranstaltungen oder Märkte abgehalten werden können. Momentan finden diese im Straßenraum Wahlershäuser Straße/Kapellenweg

statt, die für das Sommerfest und den Weihnachtsmarkt für den Verkehr gesperrt werden (s. Abb. 87). Diese Feste sind bei den Kirchditmolder*innen sehr beliebt und in der Bürger*innenbefragung zeigte sich der Wunsch nach mehr Veranstaltungen dieser Art, aber auch einem Wochenmarkt, der ebenfalls momentan im Ortskern keinen Platz findet.

Neben Raum für Veranstaltungen fehlt es aber auch an alltäglichen Begegnungsräumen. Bestehende Plätze wie der Opferhof oder der Ziegenbrunnen werden genutzt, jedoch fehlt es hier an Sitzgelegenheiten und auch mangelnde Sauberkeit und Müll machen den Aufenthalt unattraktiv. Der Straßenquerschnitt entlang des zentralen Versorgungsbereichs an der Zentgrafengasse sowie der Teichstraße ist an vielen Stellen zu schmal, um sich hier aufzuhalten (s. Abb. 88). So stehen in diesem Bereich kaum Bänke zum Verweilen und auch das Aufstellen einer Außenbestuhlung der Gastronomie ist kaum möglich. Vor der Eisdiele an der Teichstraße kommt es im Bereich der Außenbestuhlung immer wieder zu Konfliktsituationen zwischen Gästen, Passant*innen, dem Radverkehr und den ÖPNV-Nutzer*innen der Haltestelle (s. Abb. 89).

Innerhalb des Beteiligungsprozesses wurde häufig ein Konflikt zwischen den Bewohner*innen des Ortskerns und den Schüler*innen der Friedrich-List-Schule genannt. Die Schüler*innen nutzen als bereits junge Erwachsene die Parkplätze im öffentlichen Raum. Sie suchen in den Pausenzeiten und nach der Schule den Ortskern auf und hinterlassen zur Verärgerung der Anwohner*innen hier teilweise Müll. Der Schulhof (s. Abb. 90), der stark versiegelt und unattraktiv von einer Mauer abgeschlossen im Ortskern liegt, wird kaum genutzt und auch die rückwärtigen Grünflächen bieten den Schüler*innen

keine Aufenthaltsqualität. Es besteht bei vielen Anwohnenden der Wunsch nach mehr Aufenthaltsbereichen im Ortskern, während zeitgleich zentrale Flächen unter- oder fehlgenutzt werden.

Generell wird von den Bürger*innen, aber auch von den Vertreter*innen der mobilen Jugendarbeit sowie des Jugendamtes beschrieben, dass es im Untersuchungsgebiet keine öffentlichen Aufenthaltsräume für Kinder und Jugendliche gibt. Einige Jugendliche halten sich auf dem Spielplatz an der Grundschule oder dem Schulhof der Friedrich-List-Schule auf, was aber gegenwärtig

immer wieder zu Konflikten führt. Momentan werden Gespräche bezüglich der Zwischennutzung einer ungenutzten Fläche des TSV Wilhelmshöhe außerhalb des Untersuchungsgebietes mit dem Verein geführt. Aufgrund der zum Untersuchungszeitpunkt herrschenden Pandemiebedingungen kam ein persönliches Gespräch mit den Kindern und Jugendlichen im Ortskern leider nicht zustande. Eine Beteiligung dieser Gruppen ist bei weiteren Planungen unbedingt zu beachten.



Abb. 87 (links oben):
Temporärer Festplatz im
Bereich Wahlershäuser
Straße/Kapellenweg
(Foto: plan zwei)

Abb. 88 (rechts oben):
Straßenraum im zentralen
Versorgungsbereich
(Foto: plan zwei)

Abb. 89 (links unten):
Außengastronomie in der
Teichstraße
(Foto: plan zwei)

Abb. 90 (rechts unten):
Schulhof der Friedrich-List-
Schule
(Foto: plan zwei)

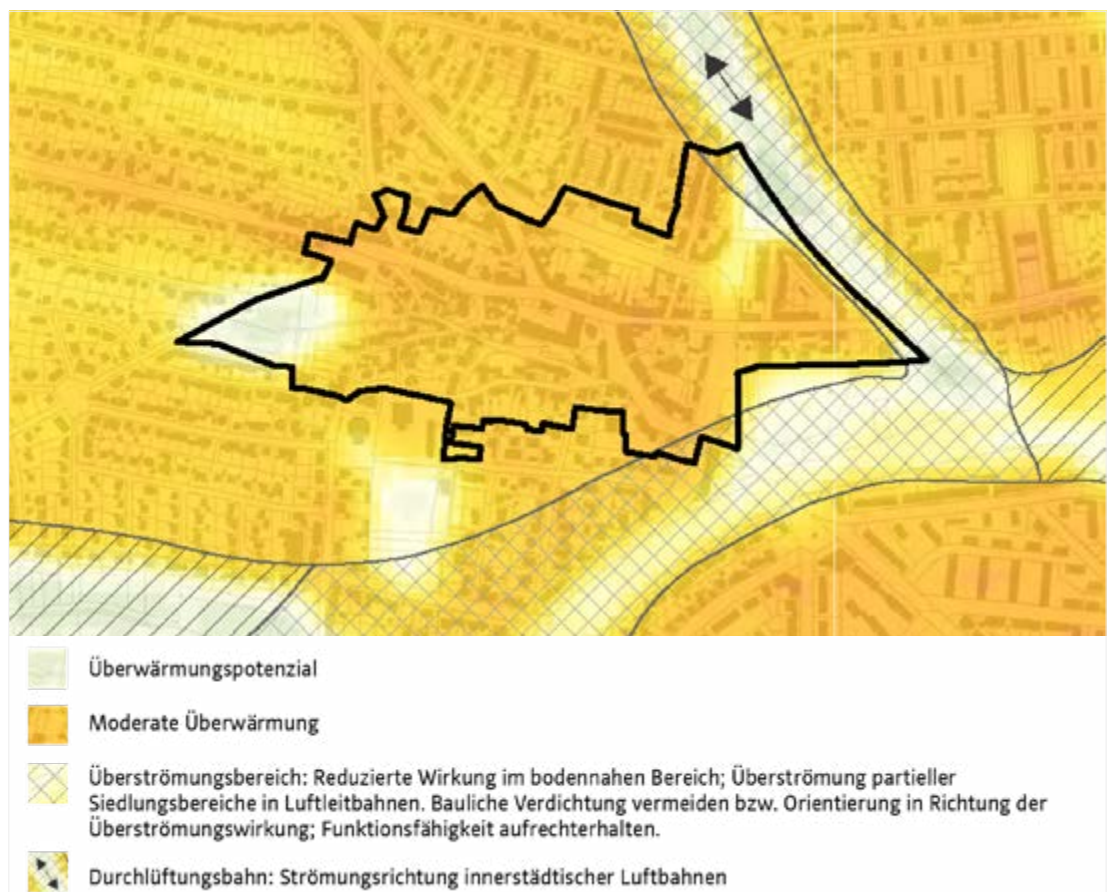
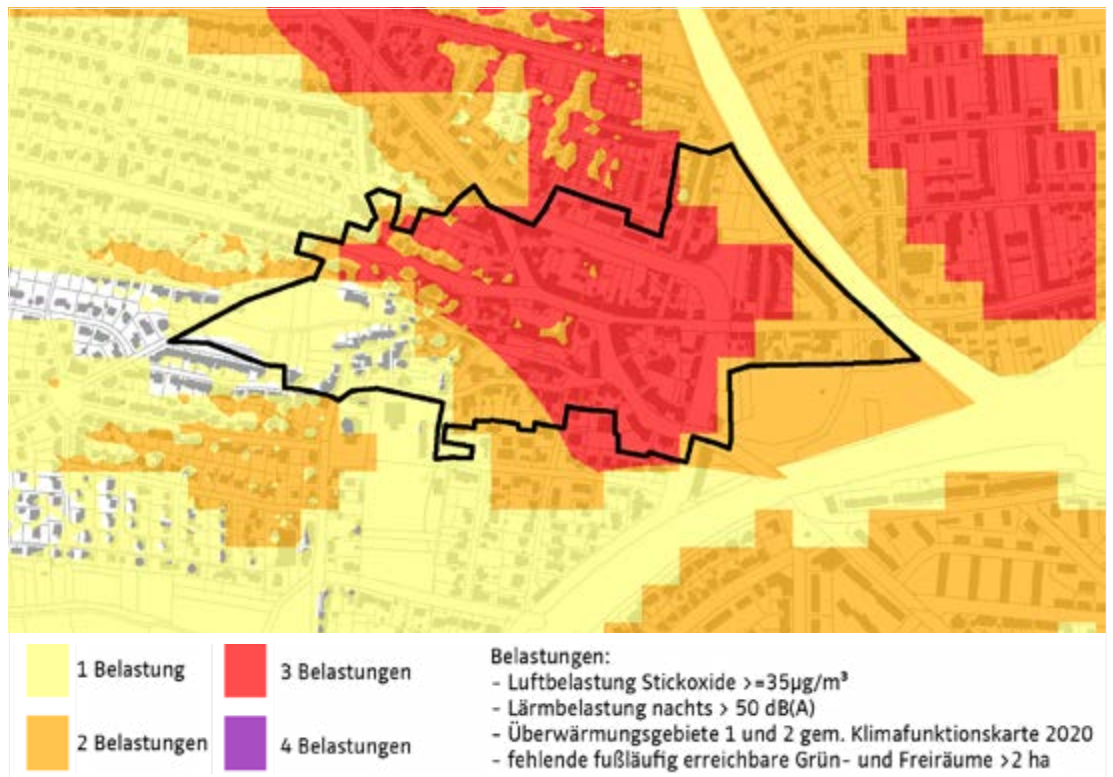


Abb. 91 (oben):
 Belastungsfaktoren im
 Untersuchungsgebiet
 (Darstellung: Stadt Kassel
 2018)

Abb. 92 (unten):
 Ausschnitt aus der
 Klimafunktionskarte 2017
 (Darstellung: Zweckverband
 Raum Kassel 2017)

Klimaschutz und Klimaanpassung

Das im August 2021 verabschiedete Klimaschutzgesetz sieht eine Klimaneutralität bis 2045 vor. Die jährlich zulässigen CO₂-Emissionen der Energiewirtschaft, der Industrie, im Verkehr und im Gebäudebereich werden abgesenkt und bereits 2030 soll so die Menge der Treibhausemissionen im Vergleich zu den Werten aus dem Jahr 1990 um 65 % verringert werden. (Presse- und Informationsamt der Bundesregierung 2021)

Auch die Stadt Kassel hat es sich zum Ziel gesetzt einen Beitrag zur Begrenzung der globalen Erderwärmung entsprechend des Pariser Klimaabkommens zu leisten. So soll die Stadt Kassel entgegen den Vorgaben der Bundesregierung bereits bis zum Jahr 2030 klimaneutral werden (Stadt Kassel 2019, S. 1). Um diese Zielsetzung zu erreichen, müssen alle zukünftig geplanten Maßnahmen auf diese Zielerreichung hin überprüft und eine klimaneutrale Umsetzung forciert werden.

Für das Untersuchungsgebiet zeigten sich in den Klimaschutzuntersuchungen der Stadt Kassel bereits einige Belastungsfaktoren. Neben der fehlenden Nähe zu größeren

Freiräumen stellen auch eine derzeit noch moderate Überwärmung des Gebiets sowie die Luftbelastung durch Stickoxide eine Mehrfachbelastung der Anwohnenden dar (s. Abb. 91; Stadt Kassel 2018, S. 19), denen zukünftig durch eine Qualifizierung und klimagerechte Gestaltung der öffentlichen Räume begegnet werden muss. Entlang der östlichen sowie in Teilen der südlichen Begrenzung des Untersuchungsgebiets verläuft ein Überströmungsgebiet innerhalb einer Luftleitbahn (s. Abb. 92). Hier findet ein bodennaher Lufttransport statt, partiell werden Siedlungsbereiche überströmt. Entlang der Bahntrasse der RegioTram wird diese Luftströmung kanalisiert. Es gilt diese Bereiche möglichst von einer Bebauung freizuhalten. (Stadt Kassel 2017, Anhang 1)

Obwohl der Stadtteil selbst durch seine Hanglage nicht direkt durch Starkregenereignisse gefährdet ist, ist trotzdem bei zukünftigen Planungen auf einen sensiblen Umgang mit Niederschlägen zu achten, da diese entlang der Hangneigung in das weitere Stadtgebiet transportiert werden. Hierfür erarbeitet KasselWasser zurzeit eine Starkregenanalyse- und Gefahrenpotentialkarte.

3.4 Wirtschaft und Verkehr

Wirtschaft

Wie bereits im Kapitel 3.2 (S. 25) beschrieben, erstreckt sich der zentrale Versorgungsbereich des Stadtteils Kirchditmold von der Zentgrafenstraße auf Höhe der Graustraße über die Harleshäuser Straße und Teichstraße bis zur Kreuzung Heßbergstraße. Hier zentrieren sich der Handel, Dienstleistungen sowie einige gastronomische Angebote. Neben den hier ansässigen Lebensmittelhändlern gibt es eine Apotheke, eine Postfiliale im örtlichen Schreibwarenladen,

einen Buchladen sowie einige wenige Spezialgeschäfte, wie zum Beispiel ein Geschäft für Wohnaccessoires, eine Musikschule und einen Laden für Second-Hand-Mode (s. Abb. 93, S. 44). Außerhalb des Versorgungsbereichs liegen ein Fahrradgeschäft in der Zentgrafenstraße 61 und das „Photostübchen“ in der Mergellstraße 14 (s. Abb. 94, S. 44). Zwar konnten diese Geschäfte bisher im Ortskern bestehen, jedoch befindet sich das Angebot derzeit im Erosionsprozess. Das stetige

Wachstum des Onlinehandels, das durch die Corona-Pandemie noch einmal verstärkt wurde, stellt für kleine Händler eine große Herausforderung dar. Die Vorsitzende des Gewerbevereins Kirchditmold (er)leben e.V. beschreibt, dass kleine Läden hier nur als Nischenläden funktionieren können oder ein zusätzliches Online-Angebot machen müssen.

Das gastronomische Angebot im Untersuchungsgebiet ist übersichtlich. Entlang der Zentgrafensteinstraße liegen neben der Gastronomie im Hotel „Zum Berggarten“, dem einzigen Hotel im Untersuchungsgebiet, ein

italienisches Restaurant sowie ein Imbissangebot im Kreuzungsbereich Zentgrafensteinstraße/Teichstraße. Hier befindet sich auch das bei den Bürger*innen beliebte Eiscafé des Orts. Außerhalb des zentralen Versorgungsbereichs bestehen ein weiteres griechisches Imbissangebot entlang der Harleshäuser Straße, das „Bierkontor“ und ein griechisches Restaurant im historischen Ortskern. Auf dem Gelände der Friedrich-List-Schule gibt es außerdem ein Cafeteria-Angebot (s. Abb. 95), das allerdings durch fehlende sanitäre Anlagen im Gebäude selbst bisher nur den Schüler*innen der Friedrich-List-Schule zur Verfügung steht. Eine ehemals in unmittelbarer

Abb. 93 (links oben):
Second-Hand-Laden
und die Musikschule
„Das Klangwerk“ in der
Zentgrafensteinstraße 107
(Foto: plan zwei)



Abb. 94 (rechts oben):
„Photostübchen“ in der
Mergellstraße 16
(Foto: plan zwei)



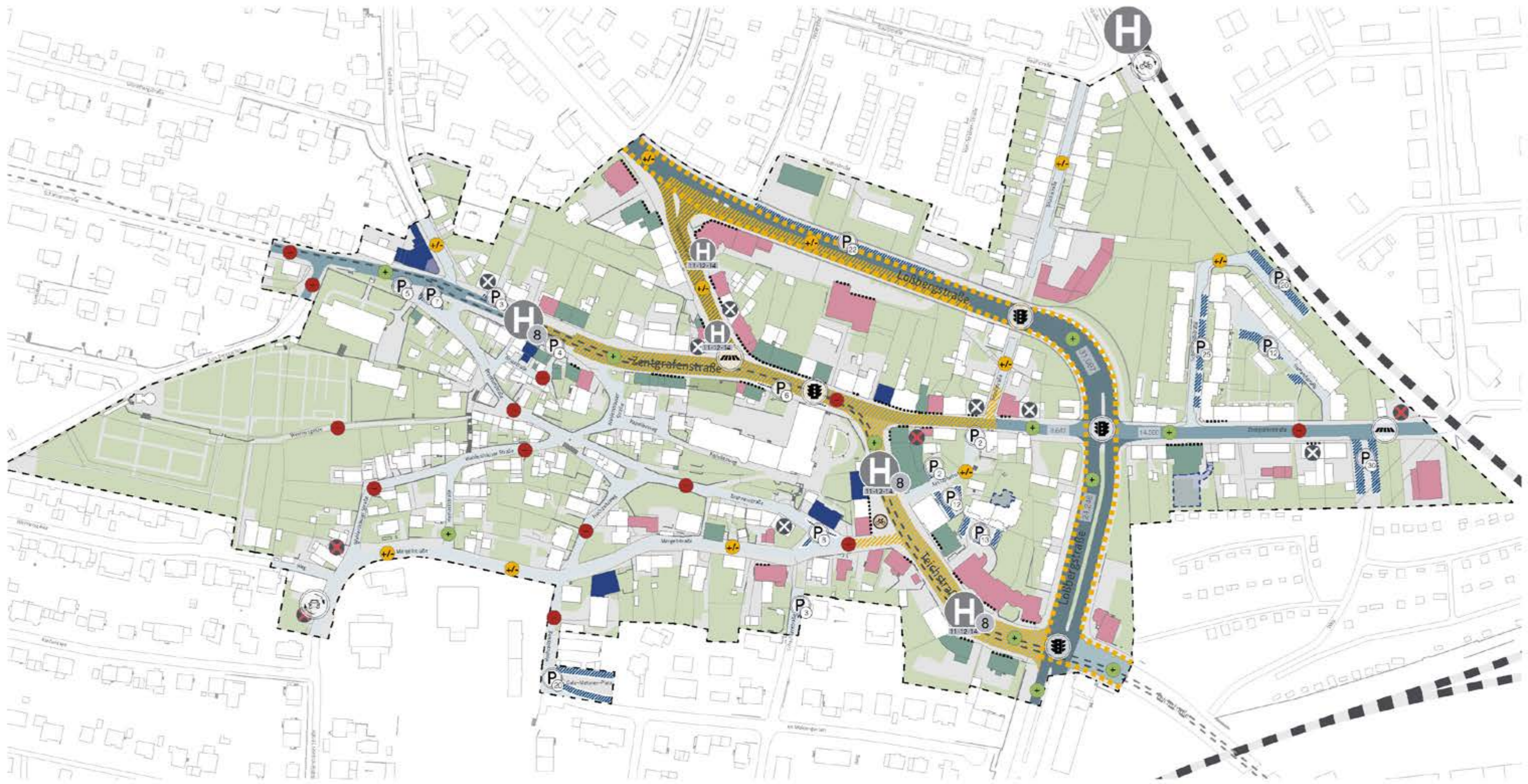
Abb. 95 (links unten):
Cafeteria der
Friedrich-List-Schule
(Foto: plan zwei)



Abb. 96 (rechts unten):
Ehemalige öffentliche
Toilette im zentralen
Versorgungsbereich
(Foto: plan zwei)



Abb. 97 (rechte Seite):
Bestandsanalyse
Wirtschaft und Verkehr
(Darstellung: plan zwei auf
Grundlage des GIS der Stadt
Kassel)



- | | | | | | |
|--------|--|--|----------------------|--|--|
| | Dienstleistungen | | Landesstraße | | Ampelanlage |
| | Handel und Gewerbe | | Kreisstraße | | Fußgängerquerung |
| | Gastronomie | | Erschließungsstraße | | Verlauf Straßenbahn |
| | Schaufensterfassade | | Anliegerstraße | | Bahnhaltestelle/ Bushaltestelle/ RegioTram |
| | zentraler Versorgungsbereich (C-Zentrum) | | Fahrradabstellanlage | | öffentliche Stellplätze |
| | Leerstand/ Leerstand im Erdgeschoss | | Radweg | | Tiefgarage |
| | Straßenzustand | | Carsharing-Angebot | | Regio-Tram-Strecke |
| 10.000 | DTV KFZ (Stand 2019) | | Bikesharing-Angebot | | Untersuchungsgebiet |

Ortskernstudie Kassel Kirchditmold

Titel: Bestandsanalyse Wirtschaft und Verkehr
Karte Nr.: 4
Auftrag: Stadt Kassel
Datum: 05.10.2021
Maßstab: 1:2500 ISO A3



Postkamp 14a
 30159 Hannover
 0511-27369547
 kontakt@plan-zwei.com

Nähe befindliche öffentliche Toilette ist seit einigen Jahren geschlossen und kann den Nutzer*innen der Cafeteria in ihrem derzeitigen Zustand nicht zugänglich gemacht werden (s. Abb. 96, S. 44). Während also durchaus ein gastronomisches Angebot vorhanden ist, kann dieses durch seinen Imbisscharakter oder eine fehlende Außengastronomie kaum zur Belebung des Ortskerns beitragen. Viele Bürger*innen wünschen sich hier ein Café mit einem Außenbereich. Die 2021 eröffnete Bäckerei Amthor bietet zwar einen Außenbereich an, jedoch kann sie mit ihrer Lage in der Loßbergstraße kaum zur Attraktivierung und Belebung des Versorgungsbereichs beitragen.

Kleine Dienstleister mit Büronutzung wie Architekten, die Musikschule oder ein Reisebüro haben sich im zentralen Versorgungsbereich entlang der Zentgrafenstraße angesiedelt.

Auch in der Mergellstraße sowie dem unteren Bereich der Teichstraße finden sich verschiedene Dienstleistungen unterschiedlicher Bereiche. Unter anderem liegen hier ein Schönheitssalon, eine Fahrschule sowie ein Finanzberater. Das ortsbildprägende Arkadengebäude in der Teichstraße 12–18 (s. Abb. 98), in dessen Erdgeschoss in der Vergangenheit noch kleine Läden zu finden



Abb. 98 (links oben):
Arkadengebäude in der
Teichstraße 12–18
(Foto: plan zwei)

Abb. 99 (rechts oben):
Kfz-Prüfstelle in der
Zentgrafenstraße
51 und angrenzende
Wohnbebauung
(Foto: plan zwei)



Abb. 100 (links):
Druckerei „Riehm“ in der
Zentgrafenstraße 43a
(Foto: plan zwei)

Abb. 101 (links unten):
Computer Extra an der
Kreuzung Loßbergstraße /
Harleshäuser Straße
(Foto: plan zwei)



Abb. 102 (rechts unten):
Straßenquerschnitt
Loßbergstraße
(Foto: plan zwei)



waren, beherbergt heute unter anderem die Büroflächen einer großen Beratungsgesellschaft für Unternehmen.

Entlang der Loßbergstraße haben sich Firmen mit größerem Flächenbedarf angesiedelt. Zu nennen sind eine Umzugsspedition, ein IT-Service (s. Abb. 101) und ein Malereibetrieb. Neben diesen Nutzungen stehen derzeit noch Potenzialflächen für eine Ergänzung des Dienstleistungsangebots zur Verfügung. Auch im östlichen Bereich der Zentgrafenstraße haben sich neben der Wohnbebauung eine Druckerei und eine Kfz-Werkstatt angesiedelt (s. Abb. 99 und 100).

Verkehr

Im Untersuchungsgebiet sind insgesamt vier Straßentypen vorhanden. Die Loßbergstraße (s. Abb. 102) als Landesstraße wurde in den 1960er Jahren als Ortsumgehung um den Ortskern Kirchditmold gebaut, um den Stadtteil Harleshausen und die Innenstadt besser zu verknüpfen. Mit einer durchschnittlichen Verkehrsmenge von 24.000-31.000 Kfz am Tag sind sie die meistbefahrenen Straßen im Untersuchungsgebiet. Beide Straßen weisen einen sehr breiten Querschnitt von bis zu 20 Metern auf bis zu 5 Spuren auf. Auch die Kreuzungsbereiche im Bereich der Harleshäuser Straße, der Zentgrafenstraße



Abb. 103 (links oben):
Kreuzungsbereich
Loßbergstraße/
Zentgrafenstraße
(Foto: plan zwei)



Abb. 104 (rechts oben):
Kreuzungsbereich
Heßbergstraße/Teichstraße
(Foto: plan zwei)

Abb. 105 (links):
Straßenquerschnitt
Zentgrafenstraße
(Foto: plan zwei)

Abb. 106 (rechts):
Straßenquerschnitt
Teichstraße
(Foto: plan zwei)



Abb. 107 (links unten):
Kreuzungsbereich
Teichstraße/
Zentgrafenstraße
(Foto: plan zwei)

Abb. 108 (rechts unten):
Kreuzungsbereich
Zentgrafenstraße/
Harleshäuser Straße
(Foto: plan zwei)

sowie der Teichstraße (s. Abb. 101, 103 und 104, S. 46 und 47) sind teilweise sehr groß dimensioniert.

Die Zentgrafenstraße (s. Abb. 105, S. 47) als Kreisstraße hat im östlichen Bereich noch ein Verkehrsaufkommen von ca. 14.500 Kfz täglich, den Ortskern selbst queren nur noch etwa 3.600 Fahrzeuge am Tag. Die Teichstraße (s. Abb. 106, S. 47) ist als Erschließungsstraße kategorisiert. Auf beiden Straßen fährt die Tramlinie 8. Die Buslinien 11, 12 und 14 verkehren hier mehrmals täglich. Bis auf einen kurzen Abschnitt der Zentgrafenstraße zwischen Loßbergstraße und

Teichstraße, in dem aufgrund der geringen Straßenbreite ein Begegnungsverkehr kaum möglich ist, sind die Fahrbahnbreiten der Zentgrafenstraße, der Teichstraße sowie der Harleshäuser Straße tendenziell sehr breit. So ist die Zentgrafenstraße auf zwei Spuren teilweise 12 Meter breit, die Teichstraße misst im Haltestellenbereich sogar bis zu 18 Meter. Während die Straßenbreiten in vielen Bereichen überdimensioniert wirken, fehlt es in den Seitenbereichen an Platz für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Es kommt dadurch insbesondere im Kreuzungsbereich Zentgrafenstraße/Teichstraße (s. Abb. 107, S. 47) häufig zu Konflikten zwischen den



Abb. 109 (links oben):
Straßenquerschnitt
Brunnenstraße
(Foto: plan zwei)



Abb. 110 (rechts oben):
Zentgrafenstraße
zwischen Teichstraße und
Loßbergstraße
(Foto: plan zwei)



Abb. 111 (links unten):
Straßenbereich vor
der evangelischen
Kindertagesstätte in der
Zentgrafenstraße
(Foto: plan zwei)



Abb. 112 (rechts unten):
Schulweg zur Grundschule
Kirchditmold entlang der
Mergellstraße
(Foto: plan zwei)

Verkehrsteilnehmer*innen. Auch für Aufenthaltsbereiche im öffentlichen Raum sowie eine Begrünung durch Straßenbäume oder Versickerungsflächen ist hier kaum Platz. Im Beteiligungsprozess merkten mehrere Personen an, dass eine sichere Querung der Zentgrafenstraße im zentralen Bereich durch die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kaum möglich sei. Auch sei es hier durch das Kopfsteinpflaster sehr laut (s. Abb. 108, S. 47).

Die übrigen Straßen im Untersuchungsgebiet sind als Anliegerstraßen klassifiziert. Sie dienen hauptsächlich den Anwohnenden zum Erreichen der Grundstücke und weisen ein dementsprechend niedriges Verkehrsaufkommen auf. Insbesondere die Brunnenstraße (s. Abb. 109), die Wahlershäuser Straße, der Hochzeitsweg, die Harnackstraße und die Graustraße im historischen Ortskern sind sehr schmal. Hinzu kommt, dass viele Anwohner*innen aufgrund fehlender Stellplatzflächen auf dem eigenen Grundstück im öffentlichen Raum parken, was die Befahrbarkeit der Straßen einschränkt.

Die Mergellstraße, die von der Grundschule Kirchditmold bis zur Teichstraße führt, weist einen etwas breiteren Straßenquerschnitt auf. Obwohl hier nur eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gestattet ist, bemerkten mehrere Teilnehmende der Bürger*innenbeteiligung, dass die Autos in diesem Bereich deutlich schneller fahren würden und so die Schulwegsicherheit in diesem Bereich nicht mehr gegeben sei.

Der Zustand der Straßen ist unterschiedlich. Während Teile der Loßbergstraße sowie Bereiche der Zentgrafenstraße und Teichstraße in jüngerer Vergangenheit saniert wurden, wird der Zustand der Zentgrafenstraße im Bereich der Friedrich-List-Schule durch die Stadt Kassel als mangelhaft

bewertet. Auch der überwiegende Teil der Straßen im historischen Ortskern ist in einem schlechten Zustand. Für die Brunnenstraße und den Kapellenweg bestehen konkrete Planungen einer barrierefreien Umgestaltung und Umwidmung zu einem verkehrsberuhigten Bereich, die noch in diesem Jahr umgesetzt werden sollen.

Auch die Verkehrsführung ist an einigen Stellen derzeit aus Sicht der Bewohner*innen schwierig. So wird angemerkt, dass der Bereich der Zentgrafenstraße zwischen Teichstraße und Loßbergstraße für den gegenläufigen Verkehr deutlich zu schmal sei (s. Abb. 110). Außerdem können aus der Teichstraße kommende Autofahrende, die beispielsweise nur eine Besorgung bei der Post oder der Apotheke machen, im Kreuzungsbereich Teichstraße/Heßbergstraße nicht wenden oder über die Zentgrafenstraße in den zentralen Versorgungsbereich zurückkehren, sondern müssen einen Umweg über die Berliner Brücke oder die Hessenallee in Kauf nehmen.

Innerhalb der Bürger*innenbeteiligung merkten mehrere Bürger*innen an, dass die Sicherheit auf den Wegen zu den Kindertagesstätten, aber auch der Schulweg zur Grundschule entlang der Mergellstraße mangelhaft seien. So bestehe beispielsweise keine Querungsmöglichkeit im Straßenbereich der Zentgrafenstraße vor der Kindertagesstätte der Kirche (s. Abb. 111). Auch entlang der Mergellstraße sowie im historischen Ortskern seien die Kinder durch mangelnde Querungsmöglichkeit, Fahrradwege und zu schnelle Autofahrende insbesondere auf dem Fahrrad gefährdet (s. Abb. 112).

Stellplatzsituation

Wie in vielen historisch gewachsenen und verdichteten städtischen Bereichen ist auch in Kirchditmold die Parkplatzsituation im

öffentlichen Raum angespannt. Im Bereich der Zentgrafenstraße und der Teichstraße sowie der Loßberg- und Bruchstraße wird straßenbegleitend geparkt (s. Abb. 113), allerdings ist dies insbesondere im historischen Ortskern durch die schmalen Straßenquerschnitte kaum möglich. Es gibt im zentralen Versorgungsbereich keine größeren zusammenhängenden Parkplatzflächen. Lediglich in der Teichstraße liegen einige Stellplätze für die Nutzer*innen des Ärztehauses sowie der Sparkasse (s. Abb. 114), entlang der Zentgrafenstraße gibt es vereinzelt kleinere Parkplatzgruppen (s. Abb. 115 und 116).

Die Händler*innen im zentralen Versorgungsbereich beklagen, dass zu wenige Stellplätze vorhanden seien und viele Kund*innen ihre Einkäufe aus diesem Grund lieber in der Innenstadt oder online erledigen. Auch wird beschrieben, dass die Schüler*innen und Lehrer*innen der Friedrich-List-Schule wochentags im Ortskern parken und für Anwohner*innen und Kund*innen keine Parkplätze mehr zur Verfügung stehen.

Die einzige größere zusammenhängende Parkplatzfläche ist der Gala-Metzner-Platz (s. Abb. 117). Die geschotterte mit einigen Bäumen bestandene Parkplatzfläche im



Abb. 113 (links oben):
Im Straßenrandbereich
geparkte Fahrzeuge in der
Zentgrafenstraße
(Foto: plan zwei)



Abb. 114 (rechts oben):
Stellplatzflächen in der
Teichstraße
(Foto: plan zwei)



Abb. 115 (links):
Stellplatzflächen in der
Harleshäuser Straße
(Foto: plan zwei)



Abb. 116 (rechts):
Stellplatzflächen in der
Zentgrafenstraße
(Foto: plan zwei)



Abb. 117 (links unten):
Stellplatz
Gala-Metzner-Platz
(Foto: plan zwei)

Abb. 118 (rechts unten):
Verbindung der Hessenallee
mit dem Gala-Metzner-
Platz über den Hochzeitsweg
(Foto: plan zwei)

Süden des Untersuchungsgebiets wird hauptsächlich an Wochenenden während stattfindender Wettkämpfe sowie während der nachmittäglichen Trainingszeiten vom direkt gegenüberliegenden VfL Kassel genutzt. Obwohl der Parkplatz insbesondere in den Vormittagsstunden häufig leersteht, wird er für den Vereinsbetrieb dringend benötigt. Mit dem PKW ist der Gala-Metzer-Platz über den Hochzeitsweg von der Mergellstraße aus erreichbar. Fußläufig ist der Bereich ebenfalls über den Hochzeitsweg mit der Hessenallee im Süden verknüpft (s. Abb. 118).

Rad- und Fußgängermobilität

Die Infrastruktur für Fußgänger*innen und Radfahrende im Untersuchungsgebiet ist an vielen Stellen als mangelhaft zu bewerten. Im Bereich der Loßbergstraße sind Radfahrstreifen auf der Fahrbahn bzw. straßenbegleitende Fahrradwege vorhanden (s. Abb. 119). Im restlichen Untersuchungsgebiet nutzen die Radfahrenden die Straße. Da insbesondere im Bereich Zentgrafenstraße und Teichstraße ein starkes Gefälle von teilweise bis zu 8 % besteht, ist die Unfallgefahr hier ohnehin deutlich erhöht (Technische Universität Dortmund 2015, S. 28). Eine nicht vorhandene Trennung zwischen PKW-Verkehr,



Abb. 119 (links oben):
Radweg entlang der
Loßbergstraße
(Foto: plan zwei)

Abb. 120 (rechts oben):
Fehlender Radweg
und enger Fußweg
im Kreuzungsbereich
Zentgrafenstraße/
Teichstraße
(Foto: plan zwei)



Abb. 121 (links):
Fahrradabstellanlage in der
Teichstraße
(Foto: plan zwei)

Abb. 122 (links unten):
Fahrrad-Container der
Friedrich-List-Schule
(Foto: plan zwei)

Abb. 123 (rechts unten):
RegioTram-Haltestelle in
der Bruchstraße
(Foto: plan zwei)



der Tramlinie und dem Radverkehr verschärft diese Situation. Viele Radfahrende weichen aus diesem Grund auf den Fußweg aus, der aufgrund der breiten Straßenquerschnitte allerdings ohnehin in vielen Bereichen stark verengt ist. Insbesondere im Kreuzungsbereich Zentgrafstraße/Teichstraße kommt es daher immer wieder zu Konflikten zwischen Fußgänger*innen und Radfahrenden. Ein auf dem Fußweg stehendes Straßenschild verschärft die Situation zusätzlich (s. Abb. 120, S. 51).

Es gibt im Untersuchungsgebiet eine Fahrradabstellanlage (s. Abb. 121, S. 51), die sich

im stadteinwärtigen Bereich der Tram-Haltestelle befindet. Hier können etwa zehn Räder abgestellt werden. Vereinzelt sind Fahrradbügel im Untersuchungsgebiet vorhanden.

Auf dem Schulhof der Friedrich-List-Schule, die sich als „Bike-School“ der Fahrradmobilität verpflichtet fühlt, fehlen bislang ausreichende und überdachte Fahrradständer. Die für den Schulunterricht benötigten Fahrräder werden derzeit in Containern auf dem Schulhof gelagert (s. Abb. 122, S. 51).

Auch in Bezug auf den Fußverkehr herrschen im Untersuchungsgebiet Defizite. So ist durch



Abb. 124 (links oben):
Haltestelle Teichstraße
stadteinwärts
(Foto: plan zwei)

Abb. 125 (rechts oben):
Haltestelle Teichstraße
stadtauswärts
(Foto: plan zwei)



Abb. 126 (links):
Haltestelle Kirche
Kirchdittmold
(Foto: plan zwei)

Abb. 127 (links unten):
Bushaltestelle Harleshäuser
Straße
(Foto: plan zwei)



Abb. 128 (rechts unten):
Leihfahrradstation des
Anbieters nextbike
(Foto: plan zwei)



breite Straßenquerschnitte im zentralen Versorgungsbereich ein fußläufiges Queren der Zentgrafenstraße sowie der Teichstraße außerhalb der Ampelanlagen und Fußgängerquerungen insbesondere für mobilitäts eingeschränkte Personen kaum möglich. Der Fußweg vor der Kirche ist unübersichtlich gestaltet, so dass eine Orientierung in diesem Bereich sowie eine Querung zur gegenüberliegenden Kindertagesstätte nur schwer möglich ist. Auch im Bereich der Mergellstraße ist die Schulwegsicherheit durch Übertretungen der Höchstgeschwindigkeit, ein vermehrtes PKW-Aufkommen vor der Grundschule zu den Hol- und Bringzeiten sowie eine fehlende Querungsmöglichkeit nicht gegeben.

ÖPNV, E-Mobilität und Sharing Mobility

Das Untersuchungsgebiet ist sehr gut an das ÖPNV-Netz angebunden. Am nördlichen Ende der Bruchstraße befindet sich eine Haltestelle der RegioTram (s. Abb. 123, S. 51). Von hier aus erreicht man innerhalb weniger Minuten die Innenstadt und ist gut an das Umland angebunden. Über die Bruchstraße und den Opferhof erreicht man zügig die Haltestelle Teichstraße, an der die Tramlinie 8 (Richtung Hessenschanze) sowie die Buslinien 11, 12, 14 und 110 zusammentreffen (s. Abb. 124 und 125). Der stadteinwärts führende Teil der Haltestelle befindet sich gegenüber des Opferhofes, der stadtauswärtige Teil liegt in etwa 50 Metern Entfernung im Bereich der Sparkasse.

Eine weitere Tram-Haltestelle befindet sich westlich. Im Bereich der Haltestelle Kirche

Kirchditmold wurde die Zentgrafenstraße vor einigen Jahren saniert (s. Abb. 125). Die Buslinien 11, 12, 14 und 110 halten außerdem in der Harleshäuser Straße (s. Abb. 127). Im historischen Ortskern sowie im Bereich der Gerlandstraße/Schmerfeldstraße besteht keine ÖPNV-Anbindung.

Es gibt bisher keine öffentlich nutzbaren E-Ladesäulen im Untersuchungsgebiet. Zwei Car-Sharing-Stellplätze befinden sich gegenüber der Grundschule an der Wahlerhäuser Straße/Ecke Mergellstraße. Außerdem befindet sich eine Fahrradstation des Anbieters nextbike (s. Abb. 128) am Bahnhof Kirchditmold und auch die E-Scooter zahlreicher Anbieter werden hier genutzt.

Bürgerschaftliches Engagement

Die Verkehrsführung im zentralen Versorgungsbereich ist auch für die Bürger*innen ein zentrales Thema in der Ortskernentwicklung. So entwickelten, unabhängig von der vorliegenden Konzeptstudie, engagierte Personen in der Initiative OKE Kirchditmold bereits Ideen für ein Gestaltungs- und Verkehrskonzept für den Ortskern Kirchditmold. Dieses sieht eine Umgestaltung des zentralen Bereiches zwischen Teichstraße/Ecke Opferhof, Zentgrafenstraße/Ecke Bruchstraße und Zentgrafenstraße/Höhe Zentgrafen Buchhandlung zu einer Fußgängerzone vor. Ziel der Initiative ist es, die Aufenthaltsqualität im Ortskern zu erhöhen, Begegnungen im öffentlichen Raum zu stärken, die Attraktivität zu steigern sowie den ÖPNV und die E-Mobilität in diesem Bereich zu stärken.

3.5 Potenziale und Herausforderungen

Aus den Ergebnissen der statistischen und räumlichen Analyse sowie der Bürger*innenbeteiligung wurden in einem nächsten Schritt

konkrete Herausforderungen und Potenziale (s. Abb. 129, S. 55) für das Untersuchungsgebiet abgeleitet.

3.5.1 Der zentrale Versorgungsbereich

Der Ortskern als ein Zentrum der polyzentral organisierten Stadt ist Bezugspunkt für weite städtische Bereiche und ist dicht bebauter zentraler Versorgungsbereich sowie historisches Zentrum mit denkmalgeschützter Bausubstanz. Er muss eine integrierende Scharnierfunktion zwischen wohlhabenderen und weniger privilegierten Teilbereichen im Stadtteil erfüllen.

In der Bürger*innenbefragung und den geführten Gesprächen ist eines deutlich geworden: Kirchditmold wünscht sich einen öffentlichen Ort als zentralen Anlaufpunkt für das soziale und kulturelle Leben. In der Vorstellung ist dieser Raum stark verknüpft mit einem vielfältigen Einzelhandelsangebot. Man wünscht sich den zentralen Versorgungsbereich als Mittelpunkt des wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und politischen Lebens Kirchditmolds mit Strahlkraft in andere Kasseler Stadtteile und in die Region.

Herausforderungen

Verstärkt durch die Corona-Pandemie entwickelten sich in den letzten Jahren generelle Verödung, Schließungen (inhabergeführter) Läden, Reduktion des Warenangebots, Fehlnutzungen im Erdgeschossbereich und minderwertige Gastronomie. Geschäfte fürchten um ihre Existenz. Der Ortskern profitiert nicht von der hohen Kaufkraft in Kirchditmold und im Kasseler Westen. Es fehlen Grün- und Aufenthaltsräume für die Anwohnenden, die im dicht bebauten Ortskern kaum anzubieten sind. Als Umweltbelastungen kommen eine hohe Wärmebelastung, die fehlende Erreichbarkeit für Grün- und Freiräume und eine hohe Luftbelastung zum Tragen. Der Schulhof wird als abgeschottete „Burg“ wahrgenommen und Konflikte prägen das Verhältnis von Anwohner*innen und Schüler*innen. Überdimensionierte

MIV-orientierte Straßenräume mit schmalen Gehwegen verhindern Flanieren und erschweren das Radfahren.

Der im Zentrum vorhandene Lebensmittelmarkt, der die Grundversorgung in diesem Bereich sichert, verfügt nicht über eine zeitgemäße Verkaufsflächengröße und ist daher in seinem Bestand gefährdet. Eine Schließung dieses Marktes hätte weitreichende Versorgungsdefizite sowie einen weiteren Frequenzrückgang für den Ortskern zur Folge.

Der zentrale Versorgungsbereich läuft Gefahr weiter an Anziehungskraft zu verlieren. Dabei setzt die Digitalisierung den zentralen Versorgungsbereich unter einen besonderen Druck. Veränderte Bedürfnisse der Kund*innen und der zunehmende Online-Handel werden ebenfalls als Ursachen für Frequenzverluste genannt. Der Frequenzrückgang wird als großes Problem für Handel, Gastronomie und das öffentliche Leben beschrieben.

Potenziale

Das Versorgungsangebot im zentralen Versorgungsbereich ist derzeit noch grundsätzlich zufriedenstellend. Es bestehen Angebote für den täglichen Bedarf. Entlang der Loßbergstraße und auf einigen kleineren Flächen entlang der Teichstraße gibt es auch im zentralen Bereich Nachverdichtungspotenzial. Ein aktiver Gewerbeverein mit guter Vernetzung zu anderen Initiativen ist vorhanden.

Als zentrales Handlungsfeld muss der öffentliche Raum, hier in erster Linie die Verkehrsflächen und der Schulhof, in den Fokus zukünftiger Maßnahmen gerückt werden. Auch neue Flächen für ergänzende Einzelhandelsangebote müssen geschaffen werden, um das breite Einkaufserlebnis in historischer Kulisse zu ermöglichen.

Abb. 129 (rechte Seite):
Potenziale und
Herausforderungen
(Darstellung: plan zwei auf
Grundlage des GIS der Stadt
Kassel)



Potenziale

- Potenzialfläche Handel und Gewerbe
- Wertvolle Grünfläche

Herausforderungen

- städtebaulich unzulänglicher Bereich
- fehlende/ ausbaufähige Wegeverbindung
- veralteter Straßenquerschnitt
- Linksabbiegen nicht möglich

- Potenzialfläche Wohnen

- Potenzialfläche Sonstiges
- geplante Aufwertung des öffentlichen Raumes
- drohende Verödung des zentralen Versorgungsbereiches
- historische Gebäude mit Erneuerungsbedarf

- fehlende Raumkante
- überdimensionierter Straßenraum mit Barrierewirkung

- Potenzialfläche Grünraum

- Bestehende historische Identität
- gute Anbindung an den ÖPNV
- geschlossenes Schulgelände
- (Teil-) Leerstand

- fehlender Klimaschutz, -anpassung und Flächengerechtigkeit
- mangelnde Verkehrssicherheit

- Potenzialfläche Aufenthalt

- Denkmal in gutem Erhaltungszustand
- Vereinsarbeit
- Schulgebäude nicht barrierefrei zugänglich
- historische Mauer nicht sichtbar

- überdimensionierter Kreuzungsbereich
- Straßenbreite unzureichend für Begegnungsverkehr
- Untersuchungsgebiet

Ortskernstudie Kassel Kirchtoldmold

Titel: Potenziale und Herausforderungen
Karte Nr.: 5
Auftrag: Stadt Kassel
Datum: 05.10.2021
Maßstab: 1:2500 ISO A3



Postkamp 14a
 30159 Hannover
 0511-27369547
 kontakt@plan-zwei.com

Stadtplanung und Architektur
plan zwei

3.5.2 Friedrich-List Schule

Die Friedrich-List-Schule prägt den Ortskern Kirchditmolds stark. Das imposante, in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts erbaute Schulgebäude erhebt sich über dem zentralen Versorgungsbereich und bildet das Zentrum des Ortskerns.

Herausforderungen

Durch die Architektur der Schule, aber auch durch die erhöhte Lage und das zum Ortskern hin abgeschlossene Schulgelände, fügt sich die Friedrich-List-Schule bisher nur unzureichend in den zentralen Versorgungsbereich ein. Von den Bürger*innen wurde sie innerhalb des Beteiligungsprozesses als Burg beschrieben, die sich über dem Ort erhebt. Momentan ist es nicht möglich das Schulgelände zu nutzen oder zu überqueren. Auch die barrierefreie Zugänglichkeit des Schulgebäudes sowie der Cafeteria ist nicht gegeben. Entwicklungsoptionen des Schulhofs sind vom komplexen Ineinandergreifen unterschiedlicher Kompetenzen geprägt: So werden für die Zukunftsperspektive Ideen von Hochbauamt, Schulamt, Liegenschaftsamt, Umwelt- und Gartenamt sowie den Abteilungen Stadtplanung und Denkmalschutz zusammengeführt. Nicht zuletzt müssen die Perspektiven der Schulleitung sowie der

Schüler*innen und Lehrer*innen Berücksichtigung finden.

Potenziale

Um das Schulgebäude herum befinden sich der Schulhof, das Gelände rund um die Cafeteria sowie die rückwärtig angeschlossene Grünfläche. Diese Freiflächen, die sonst in diesem Ausmaß im dicht bebauten Ortskern kaum noch zu finden sind, bieten Potenziale zur Entwicklung multicodierter Grünflächen und zur Schaffung von Aufenthaltsbereichen, die sowohl den Schüler*innen als auch den Bewohner*innen des Stadtteils zukünftig zur Verfügung stehen könnten. Auf den öffentlich zugänglichen Flächen können die biologische Vielfalt gestärkt, Lärm und lufthygienische Problemlagen gemindert und die Hitzebelastung des urbanen Raums verringert werden, um das physische und psychische Wohlbefinden zu erhöhen. Klimaschutz und Klimaanpassung können durch Schaffung von Retentionsflächen, Speicherungs- und Verdunstungsflächen sowie Entsiegelung und eine zusätzliche Begrünung integriert werden. Die Öffnung des Schulhofs stärkt durch einen gemeinsam nutzbaren öffentlichen Raum die gegenseitige Akzeptanz.

3.5.3 Zentgrafenstraße, Teichstraße und Harleshäuser Straße

Die Zentgrafenstraße sowie die Teichstraße bilden das Zentrum des Untersuchungsgebietes. Hier befinden sich der zentrale Versorgungsbereich und ortsbildprägende Gebäude wie die Kirche der Petrusgemeinde und die Friedrich-List-Schule.

Herausforderungen

Beinahe der gesamte Verkehrsraum entlang der Zentgrafenstraße, der Teichstraße

und der unteren Harleshäuser Straße entspricht nicht den aktuellen Anforderungen an Klimaschutz, Klimaanpassung und Flächen-gerechtigkeit. Es gibt nur im neu gestalteten Bereich um die Tram-Haltestelle und punktuell in der Teichstraße eine straßenbegleitende Begrünung sowie Versickerungsflächen. Die Straßenquerschnitte sind größtenteils veraltet und stark auf die Bedarfe des motorisierten Individualverkehrs ausgelegt. Raum

für Rad- und Fußmobilität fehlt oder ist nur unzureichend dimensioniert und ausgestattet. Die Straßenbreite der Zentgrafenstraße zwischen Teichstraße und Loßbergstraße ist zu schmal für den Begegnungsverkehr, im Kreuzungsbereich Teichstraße/Heßbergstraße fehlt eine Möglichkeit nach links abzubiegen.

Der Haltestellenbereich an der Kreuzung Zentgrafenstraße/Harleshäuser Straße hat städtebaulichen Aufwertungsbedarf. Eine starke Steigung an dieser Stelle erschwert die Benutzbarkeit des Fußweges sehr, das Gebäude Zentgrafenstraße 146 steht in Teilen leer und auch die derzeitigen Nutzungen treten durch die vorgelagerte Bushaltestelle und die Architektur des Gebäudes zurück. Direkt angrenzend ist die Bebauung durch eine Stellplatzfläche unterbrochen.

Auch der der Sparkasse und der Tram-Haltestelle gegenüberliegende Freiraum, auf dem sich ein einstöckiger ehemaliger Kiosk befindet, sowie der benachbarte Stellplatz stellen einen städtebaulichen Bruch dar. Der mit mehreren Naturdenkmalen bestandene rückwärtige Bereich ist momentan nicht nutzbar.

Auch die Tram-Haltestelle selbst ist überdimensioniert und erschwert die Querung der Teichstraße. Der durch die Teilung im oberen Bereich der Teichstraße liegende stadteinwärtige Teil der Haltestelle steht durch die entstehenden Nutzerströme und die ohnehin

beengte räumliche Situation in Konflikt mit der gastronomischen Nutzung an dieser Stelle. Das Schienenbett ist leicht erhöht ausgebildet und stellt so eine Schwelle dar, die sich, durch die stadtauswärtige Haltestelle fortgesetzt, vom Kreuzungsbereich Teichstraße/Zentgrafenstraße bis zur Kreuzung Teichstraße/Heßbergstraße zieht. Der stadtauswärtige Teil der Tram-Haltestelle ist außerdem durch ein Geländer vom Straßenraum abgegrenzt, was eine fußläufige Querung ebenfalls erschwert.

Potenziale

Die Zentgrafenstraße sowie die Teichstraße stellen die Verbindung zwischen den westlich gelegenen großen Freiräumen und der Innenstadt dar. Durch die fußläufig erreichbare RegioTram-Haltestelle, die Tramlinie 8 sowie einigen Buslinien, die an mehreren Haltestellen im Ortskern halten, ist der Ortskern auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut angebunden.

Einige kleinere Baulücken in diesem Bereich bieten hier Nachverdichtungspotenzial. Im östlichen Bereich der Zentgrafenstraße, zwischen Loßbergstraße und der Bahntrasse der RegioTram, besteht gegenüber des Gebäudekomplexes Gerlandstraße/Schmerfeldstraße das Potenzial für einen größeren Nachverdichtungsbereich, der, durch eine multicoodierte Grünfläche ergänzt, eine Verbindung zu den benachbarten Kleingärten herstellt.

3.5.4 Historischer Ortskern

Grundsätzlich besteht im historischen Ortskern eine historische Identität, die Zeugnis der langen Geschichte des Ortes ist. Viele der Denkmale und Baudenkmale sind in einem guten Zustand. Im Bereich der Brunnenstraße, der Wahlershäuser Straße und des

Kapellenweges finden bereits Umbaumaßnahmen statt, so dass der öffentliche Raum hier aufgewertet und zukünftig besser nutzbar sein wird.

Herausforderungen

Neben den gut erhaltenen und teilweise liebevoll ausgebauten Baudenkmalen gibt es im historischen Ortskern auch zahlreiche historische Gebäude, die einen Erneuerungsbedarf aufweisen. Auch die historischen Mauern, die an vielen Stellen im Ortskern zu finden sind, sind im Bereich der Fahrschule Wicke derzeit durch die umgebende Bebauung kaum wahrnehmbar.

Neben einigen (Teil-) Leerständen entlang der Wahlershäuser Straße und in der Brunnenstraße gibt es weitere Bereiche mit städtebaulichem Aufwertungsbedarf. Hier sind der untere Bereich des Hochzeitsweges, der Bereich um die Fahrschule Wicke, das Bierkontor in der Brunnenstraße 8 und der gegenüberliegende Eingangsbereich des historischen Ortskerns zu nennen.

Aufgrund des historischen Grundrisses sind alle Wege und Straßen innerhalb des historischen Ortskerns bezüglich der Klimaanpassung, des Klimaschutzes und der Flächengerechtigkeit nur unzureichend ausgestattet. Im Bereich der Mergellstraße beschreiben die Bürger*innen durch fehlende Quermöglichkeiten sowie zu schnell fahrende Autos eine unzureichende Verkehrssicherheit für die Schulkinder. Die fußläufigen Verbindungen zwischen historischem Ortskern und dem zentralen Versorgungsbereich über das Gelände der Friedrich-List-Schule ist bislang unzureichend. Auch die fußläufige Verbindung des Opferhofes zur Bruchstraße und zur Mergellstraße ist derzeit nur schlecht ausgebaut. Sie muss, insbesondere zur Stärkung der fußläufigen Verbindung zur RegioTram-Haltestelle, zukünftig verbessert werden.

Potenziale

Der Opferhof, der von vielen Bürger*innen als wichtiger Aufenthaltsbereich gesehen wird,

könnte zukünftig durch eine stärkere Begrünung und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität aufgewertet werden. Hier werden insbesondere Bänke gewünscht. Eine Moderation mit den Anwohner*innen scheint in diesem Fall angezeigt.

Es gibt einige Potenzialflächen, in denen die Möglichkeit der Nachverdichtung besteht. So könnten zwischen Weimersgasse und Wahlershäuser Straße sowie an der Mergellstraße unbebaute Flächen für eine neue Wohnbebauung genutzt werden. Andere Gebäude, wie zum Beispiel im Bereich der Fahrschule Wicke oder einzelne Gebäude am Hochzeitsweg, könnten langfristig durch eine besser in den historischen Kontext eingebundene Bebauung ersetzt werden. Insbesondere eine Nachverdichtung an der Weimersgasse bietet die Chance neben den Gebäuden einen neuen, multicodierten Grünraum zu schaffen.

Eine weitere Potenzialfläche für eine andere Nutzung befindet sich an der Wahlershäuser Straße/Ecke Mergellstraße. Der von einer als Naturdenkmal ausgewiesenen Kastaniengruppe geprägte, der Grundschule gegenüberliegende Bereich könnte beispielsweise zukünftig Kindern und Jugendlichen als Aufenthaltsbereich dienen. Auch die Funktion des Gala-Metzner-Platzes als momentan nur in begrenzten Zeiträumen genutzter Stellplatz könnte in Kooperation mit der Grundschule Kirchditmold ausgebaut werden.

Der Friedhof wird von den Kirchditmolder*innen als Geheimtipp beschrieben. Der einzige größere zusammenhängende Grünraum im Untersuchungsgebiet ist bereits eine wertvolle Grünfläche, die zukünftig erhalten und weiter für die Naherholung aufgewertet werden soll. Auch die begrünten Flächen um die Kirche bieten weitere Potenziale bezüglich des Aufenthalts sowie zur Klimaanpassung und Versickerung.

3.5.5 Bruchstraße und Gerlandstraße/Schmerfeldstraße

Die Wohngebäude der Bruch-, Gerland- und Schmerfeldstraße liegen heute wenig integriert und durch die größeren Verkehrsstrassen Zentgrafenstraße und Loßbergstraße isoliert in einer Insellage.

Herausforderungen

Momentan fehlen in diesem Bereich wichtige Wegeverbindungen. Zum einen ist die RegioTram-Haltestelle weder von der Gerlandstraße noch von der Schmerfeldstraße direkt zu erreichen. Auch eine Verbindung zwischen Schmerfeldstraße und Loßbergstraße, die ursprünglich bei der Erschließung dieses Bereiches vorgesehen war, ist nicht vorhanden.

Potenziale

Die bisher unbebaute Freifläche zwischen Bruchstraße, Loßbergstraße, Schmerfeldstraße und der Bahntrasse der RegioTram bietet ein großes Nachverdichtungspotenzial.

Hier kann durch die Ergänzung eines Geschosswohnungsbaus ein Beitrag zur Deckung des bestehenden jährlichen Wohnraumbedarfes geleistet werden. Im Kurvenbereich der Loßbergstraße kann diese Wohnbebauung durch Gewerbe oder Dienstleistungsangebote ergänzt werden. Sie können dazu führen die heutige Insellage aufzuheben.

Gleichzeitig ist darauf zu achten, dass sowohl die neu entstehenden Gebäude als auch das Wohnumfeld durch entsprechende Maßnahmen den Anforderungen an eine hitzeangepasste und wassersensible Stadtentwicklung entsprechen. Ergänzende Maßnahmen zur Qualitätssteigerung der öffentlichen Räume betreffen hier die Verkehrswege insbesondere an der Zentgrafenstraße. Baumpflanzungen oder Geschwindigkeitseinschränkungen sollten eine Entwicklung begleiten.

3.5.6 Loßbergstraße

Die Loßbergstraße wurde in den 1960er Jahren als Umgehung für den Ortskern Kirchditmold gebaut.

Herausforderungen

Die Straßenräume in der Loßbergstraße sind in weiten Bereichen veraltet und generell überdimensioniert. Sie entsprechen nicht den Ansprüchen an Klimaschutz, Klimaanpassung und Flächengerechtigkeit. Auch alle Kreuzungsbereiche sind überdimensioniert und markieren die Eingänge in den Ortskern nur unzureichend. Durch städtebaulich unzusammenhängende eingeschossige Gebäudestrukturen fehlen strukturierende Raumkanten und die Flächenpotenziale werden nicht ausreichend genutzt.

Potenziale

Entlang der breiten Loßberg- und Heßbergstraße finden sich zahlreiche Flächenpotenziale für die Ergänzung von Handel, Dienstleistungen oder Gewerbe, die Verbesserung bestehender Wohnraumangebote sowie weiterer Nutzungen. Sie können das notwendige Rückgrat für die Einzelhandelsentwicklung entlang der Zentgrafenstraße bilden, ein neues nach außen gewandtes Gesicht des zentralen Versorgungsbereichs werden und damit der Verödung des Ortskerns entgegenwirken.

*Abb. 130 (folgende Seite):
Blick auf die Kirche der
Petrus-Gemeinde aus dem
Friedhof
(Foto: plan zwei)*



4 Ziele, Rahmenplan und Leitbild

Basierend auf der Analyse und den herausgearbeiteten Potenzialen und Herausforderungen wurden zehn konkrete Ziele für den Ortskern Kirchditmold zukünftig ganzheitlich stärken und eine zukunftsfähige Entwicklung ermöglichen soll.

Außerdem wurde ein übergeordneter Rahmenplan erarbeitet, der Perspektiven und zukünftige Nutzungspotenziale in groben Zügen grafisch darstellt.

Sowohl der Rahmenplan als auch die Ziele wurden den Bürger*innen innerhalb des Beteiligungsprozesses vorgestellt. Sie hatten hier die Möglichkeiten diese anhand einer „Zielscheibe“ nach ihrer Relevanz zu bewerten und den Planer*innen Anregungen und Veränderungswünsche mitzuteilen. Sowohl die Bürger*innen als auch die Fachämter der Stadt Kassel bestätigten den Rahmenplan und die Ziele, auf deren Grundlage im nächsten Schritt konkrete Maßnahmenvorschläge erarbeitet wurden.

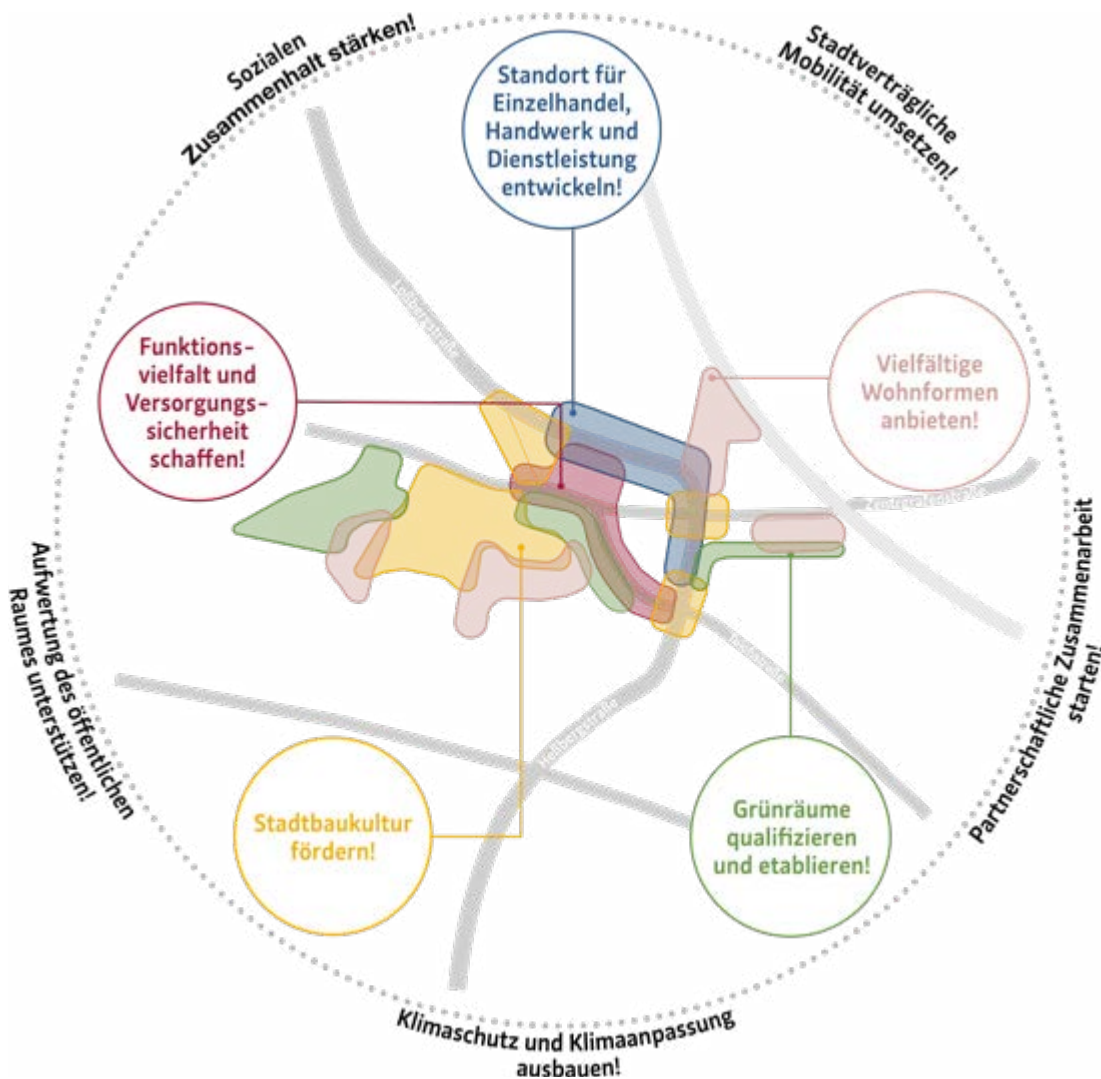


Abb. 131:
Darstellung der zehn
Entwicklungsziele für das
Untersuchungsgebiet
(Darstellung: plan zwei)

4.1 Ziele

Es wurden zehn übergeordnete Entwicklungsziele herausgearbeitet. Einige dieser Entwicklungsziele sind eng mit einzelnen

Stadträumen verknüpft, während andere Zielsetzungen übergeordnet auf das gesamte Untersuchungsgebiet wirken.

4.1.1 Funktionsvielfalt und Versorgungssicherheit schaffen!

Die abnehmende Funktionsvielfalt kennzeichnet heute das Zentrum Kirchditmolds an Teichstraße und Zentgrafenstraße. Von der Bürgerschaft wird der zentrale Versorgungsbereich jedoch geschätzt und soll ihrer Meinung nach zukünftig gesichert werden. Das Ziel ist, bestehende Nutzungen zu stärken und neue Nutzungen, zum Beispiel Wohnen, Kultur, Bildung und Gesundheit, an dieser Stelle zu ergänzen.

Auch der öffentliche Raum im Ortskern rückt zukünftig besonders in den Fokus. Eine Stärkung seiner Bedeutung als Aufenthaltsraum und Treffpunkt außerhalb fester Institutionen, als Raum für Feste und Kultur, in dem

sich die Bürger*innen begegnen, soll wesentlich zum Ausbau der bisherigen Nutzungsvielfalt im Ortskern beitragen.

In Zukunft wird dabei noch stärker auf das Zusammenwirken privater und öffentlicher Akteure gesetzt, um die funktionale Verknüpfung vor Ort zu stärken. Das so geförderte breite Nutzungsspektrum soll zur Versorgungssicherheit und in Verbindung mit städtebaulichen Qualitäten zur Attraktivität Kirchditmolds beitragen. Auf lange Sicht gewinnen so mit der Funktionsvielfalt in den Zentren nicht nur Wohnen, Dienstleistung oder das Handwerk, sondern alle Funktionsbereiche, insbesondere der stationäre Handel.

4.1.2 Stadtbaukultur fördern!

Der Stadtgrundriss und die visuelle Integrität des historischen Ortskerns sowie der weiteren Ensembles sollen geschützt und gepflegt werden, um das städtebauliche Erbe vergangener Jahrhunderte zu bewahren und für nachfolgende Generationen zu erhalten. Dies setzt eine altstadtverträgliche Nutzung der historischen Bausubstanz voraus. Wo es mit dem historischen Stadtgrundriss vereinbart werden kann, können in Baulücken neue Nutzungen entstehen. Die Ortseingänge sollen herausgearbeitet und der städtebaulichen Struktur des Ortskerns gerecht werden.

Eine wichtige Rolle nehmen neben den privaten Wohngebäuden die öffentlichen Bauten

und Räume, wie der Opferhof oder der Friedhof, ein. Bestehende Straßen- und Platzräume von geschichtlicher und städtebaulicher Bedeutung sollen erhalten bleiben. Zusätzlich sollen barrierefreie Umgestaltungen den öffentlichen Raum für alle zugänglich machen. Ziel ist es durch individuelle Abwägung in zukünftigen Projekten einen größtmöglichen Konsens zwischen Barrierefreiheit und Denkmalschutz zu finden.

Um das baukulturelle Erbe im stadträumlichen Zusammenhang zu erhalten, zu sichern und weiterzuentwickeln, werden Planungen und Konzepte notwendig, die die vielfältigen Ansprüche an Nutzbarkeit und

Denkmalschutz zusammenbringen, koordinieren und aufeinander abstimmen. Gestaltungskonzepte, Dialogverfahren, Wettbewerbe oder öffentliche Diskurse über den Umgang mit besonders erhaltenswerter Bausubstanz können dabei unterstützen, baukulturelle Werte im Zentrum zu erhalten. Eine Diskussionskultur über Fragen der

Stadtgestaltung sowie ein Bewusstsein dafür, wie sich Nutzungs- und Gestaltungsentscheidungen auf die Anziehungskraft des Zentrums auswirken, soll vor Ort gestärkt werden. So können baukulturelle Prozesse auslöst werden, die eine hohe Gestaltqualität sichern und private und öffentliche Investitionen für die Stadtbildpflege anregen.

4.1.3 Grünräume qualifizieren und etablieren!

Grünräume im städtischen Raum erfüllen neben ihren wichtigen ökologischen Aufgaben im Sinne des Klimaschutzes sowie der Klimaanpassung auch zahlreiche wichtige Aufgaben für die Bewohner*innen der Stadt. Sie verringern die Hitzebelastung im urbanen Raum, mindern Lärm und lufthygienische Problemlagen und erhöhen das physische und psychische Wohlergehen der Nutzer*innen.

Aus diesem Grund sollen die Erreichbarkeit und Nutzbarkeit bestehender Grünflächen verbessert werden. Hier gilt es zum einen durch die Stärkung der Fuß- und Fahrradmobilität und des ÖPNV sowie einen klimagerechten Straßenumbau die Verbindung zu großen umgebenden Freiräumen, wie beispielsweise dem Bergpark, auszubauen. Sowohl kleine Freiräume wie der Opferhof als auch der Friedhof als größter Grünraum im

Untersuchungsgebiet sollen zukünftig durch gezielte Umgestaltung und eine barrierefreie Erschließung als Orte der Erholung, aber auch der kulturellen Bedeutung, der biologischen Vielfalt und des Klimaschutzes attraktiver werden.

Neue multicodierte Grünflächen sollen im Bestand ergänzt und langfristig im Stadtraum etabliert werden. Grünflächen dürfen nicht nur Raum für Aufenthalt und Erholung sein, sondern müssen auch weitere Funktionen wie Regenwasserbewirtschaftung, Kühlung des öffentlichen Raumes oder die Steigerung der Biodiversität erfüllen. Hier sind neben der Entwicklung und Pflege neuer Freiräume im öffentlichen Raum auch bei privaten Bauvorhaben wohnungsnah Grünräume vorzusehen und gegebenenfalls durch Zwischenkäufe und ein Vergabeverfahren durch die Stadt Kassel zu regulieren.

4.1.4 Vielfältige Wohnformen anbieten!

Obwohl der Ortskern Kirchditmolds bereits ein stark verdichteter Bereich ist, bietet er Nachverdichtungspotenziale. Neben kleineren Flächen im Bereich des historischen Ortskerns und des zentralen Versorgungsbereiches gibt es größere Potenzialflächen nordwestlich der Loßbergstraße, die mittel- oder langfristig entwickelt werden können.

Im Untersuchungsgebiet soll mit neuen und vielfältigeren Wohnangeboten dazu beigetragen werden, das Angebot generell zu erweitern. Junge Familien, die derzeit aufgrund mangelnder und hochpreisiger Wohnangebote das Untersuchungsgebiet verlassen und sich in anderen Stadtteilen ansiedeln, sollen die Möglichkeit erhalten weiter im Stadtteil

zu leben. Ebenfalls sollen seniorengerechte barrierefreie Wohnangebote ergänzt werden, die es auch im Alter ermöglichen in der gewohnten Umgebung zu verbleiben.

Neubauprojekte im historischen Ortskern sowie im zentralen Versorgungsbereich müssen mit dem historischen Stadtgrundriss vereinbar sein. Neue Gebäude, die sowohl neuen Ansprüchen an Klimagerechtigkeit und Energieeffizienz genügen müssen, sollen sich sowohl im Grundriss als auch in Gestalt und Höhe in den Bestand einfügen.

Die beiden größeren zusammenhängenden Potenzialflächen entlang der Loßbergstraße sowie der Zentgrafenstraße bieten die Möglichkeit, wie auch im benachbarten Quartier Gerlandstraße/Schmerfeldstraße, genossenschaftliche Wohnangebote zu entwickeln. Hier kann den neuen Anforderungen an klimagerechtes Bauen entsprochen und es können neue wohnungsnah Grünräume angeboten werden, die neben ihrem Aufenthaltswert auch der Hitzeanpassung sowie dem Umgang mit Regenwasser dienen.

4.1.5 Standort für Einzelhandel, Handwerk und Dienstleistungen entwickeln!

Die Flächen entlang der Loßbergstraße, an denen schon heute eine überwiegend gewerbliche Nutzung stattfindet, können für die Zukunft effizienter genutzt werden. Hier besteht die Möglichkeit mit einer höheren Bebauung entlang der Loßbergstraße eine klare Raumkante zu schaffen und den derzeit wenig strukturierten Raum entlang der viel befahrenen Umgehungsstraße zu ordnen.

Die gute verkehrliche Anbindung für den motorisierten Individualverkehr und den ÖPNV sowie die teilweise noch un bebauten

oder untergenutzten Flächen bieten die Möglichkeit hier einen vitalen Büro-, Handwerks- und Dienstleistungsstandort zu entwickeln. Neben diesen Nutzungen kann durch die Ansiedlung eines Supermarkts und einer Drogerie ein neues Nahversorgungsangebot für den Ortskern sowie die neuen Quartiere geschaffen werden. Durch eine fußläufige Verbindung zum zentralen Versorgungsbereich wird dieser gestärkt und die Nahversorgung der Bewohner*innen langfristig gesichert.

4.1.6 Aufwertung des öffentlichen Raumes unterstützen!

Die Qualifizierung der öffentlichen Räume bildet einen wichtigen Schwerpunkt der zukunftsfähigen Entwicklung des Untersuchungsgebiets. Die Aufwertung und Vernetzung öffentlicher Räume soll dazu beitragen, das Ortsteilzentrum zu beleben und die Standortbedingungen für Gewerbe, Handel, öffentliche Einrichtungen und Wohnen zu verbessern. Durch eine barrierearme Gestaltung soll die Zugänglichkeit der öffentlichen

Räume verbessert und die Nutzungsfähigkeit für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen erhöht werden. Ansprechend umgestaltete und unterschiedlich dimensionierte öffentliche Räume im zentralen Versorgungsbereich und dessen Umgebung sollen zu einer hohen Aufenthaltsqualität beitragen. Zusätzlich soll die Möglichkeit bestehen, die öffentlichen Plätze nach einer Umgestaltung zusätzlich für Feste, Veranstaltungen

oder Märkte zu nutzen. Mit einer stärkeren Nutzung sollen zusätzlich Anreize für private Investitionen entstehen. Darüber hinaus sollen Maßnahmen in Grün- und Freiräumen

einen wichtigen Beitrag zu Klimaschutz und Klimafolgenanpassung leisten. Diese werden verknüpft mit Maßnahmen zur stadtverträglichen Mobilitätsgestaltung.

4.1.7 Klimaschutz und Klimaanpassung ausbauen!

Der Schutz des Klimas vor weiteren Veränderungen sowie die Anpassung an die Folgen des Klimawandels sind Querschnittsaufgaben für Kirchditmold. Aufgrund des fortschreitenden Klimawandels und der daraus resultierenden veränderten Lebensbedingungen sind Maßnahmen zum Klimaschutz sowie zur Klimaanpassung bei jeder zukünftigen Veränderung vorzusehen. Die erklärte Zielsetzung der Stadt Kassel ist es, bis 2030 Klimaneutralität erreicht zu haben. Wichtige Bausteine auf diesem Weg sind eine energetische Quartiers- und Gebäudesanierung sowie die langfristige Nutzung von Bestandsgebäuden. Neubauprojekte integrieren Klimagerechtigkeit. Das bedeutet, dass neben der Einhaltung energetischer Standards bereits im Bauprozess die Verwendung nachhaltiger, regionaler und kreislaufgerechter Baustoffe vorzusehen ist. Darüber hinaus sind Dach- und Fassadenbegrünungen sowie wohnungsnaher Grünräume zu etablieren. Ein weiterer wichtiger Aspekt für die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes ist die Veränderung der Mobilität, die durch die Umsetzung des von der Stadt Kassel angestrebten Modal Split erreicht wird.

Im Bereich der Klimaanpassung gilt es Strategien der hitzeangepassten und der

wassersensiblen Stadtentwicklung umzusetzen, um die Lebensqualität in der Stadt trotz des Klimawandels zu sichern und Schäden durch extreme Wetterereignisse zu mindern. Durchlüftungsbahnen im Stadtgefüge sind weiterhin freizuhalten. Öffentliche Räume brauchen Verschattung und die Rückstrahlungswirkung der Oberflächen im bebauten Raum soll erhöht werden. Ziel ist es, mehr Flächen zu begrünen und ihre Verdunstungswirkung zu erhöhen. Nach dem Prinzip der Schwammstadt soll dadurch der urbane Raum das Wasser der zunehmenden Starkregenereignisse speichern, um es in Hitzeperioden wieder abzugeben.

Zwar ist die Gefährdung Kirchditmolds durch Starkregenereignisse aufgrund seiner Hanglage relativ gering, jedoch führt ein falsches Regenwassermanagement zur Gefährdung der tiefer gelegenen östlichen Stadtteile. Im Sinne des Regenwassermanagements soll daher eine weitere Versiegelung eingegrenzt und Flächen entsiegelt werden. Statt einer zentralen Entwässerung sind Maßnahmen zur Versickerung, Rückhaltung und Speicherung im öffentlichen und privaten Bereich vorzusehen.

4.1.8 Partnerschaftliche Zusammenarbeit starten!

Partnerschaftliche Zusammenarbeit soll zu einem zentralen Bestandteil der zukünftigen Entwicklung Kirchditmolds werden und dazu beitragen, die Identifikation der lokalen

Akteur*innen mit dem Zentrum Kirchditmolds zu erhöhen. Dabei ist das Ziel, Veränderungen aus einer Kombination von baulich-investiven Projekten und partizipativen

Ansätzen vor Ort anzustoßen und umzusetzen. Verschiedene Formate, wie Workshops, Veranstaltungen oder digitale Beteiligungsformate, können einen Beitrag dazu leisten, die Bürger*innen auf der Zielebene der integrierten Handlungsansätze zu beteiligen, die Bedarfe der lokalen Akteur*innen zielgerichtet in der Maßnahmenumsetzung zu berücksichtigen und eine höhere Qualität

der Maßnahmen zu erreichen. Dauerhafte Beteiligungsstrukturen, wie lokale Gremien Anwohnender sowie Gewebetreibender und Händler*innen, helfen dabei, bürgerschaftliches Engagement auch über längere Zeiträume hinweg aufrechtzuerhalten. So gelingt es, privates Engagement zu verstetigen, Akteur*innen zu vernetzen und private finanzielle Ressourcen zu aktivieren.

4.1.9 Stadtverträgliche Mobilität umsetzen!

Die Förderung stadtverträglicher Mobilität in Kirchditmold umfasst eine Vielzahl von Teilaufgaben. Maßnahmen, die das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsmittel optimieren, tragen dazu bei, die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs zu verringern. Dies ist die Voraussetzung, um nachfolgend öffentliche Räume zu qualifizieren, barrierefreie Fuß- und Radwege zu schaffen und so einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

Als wichtiger Baustein der stadtverträglichen Mobilität ist der öffentliche Personennahverkehr zu nennen. Seine Leistungsfähigkeit soll gesteigert werden, indem er mit

verschiedenen Verkehrsträgern an Knotenpunkten verknüpft wird und das Umfeld dieser Knoten attraktiv gestaltet wird. Ergänzend sollen in diesen Bereichen Bike- und Carsharing-Angebote etabliert werden.

Ein weiterer Baustein ist die Reduzierung von Barrieren für Fußgänger*innen, die immer parallel zur geplanten Umgestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen umgesetzt werden soll. Im Zuge des Umbaus von Straßen- und Wegeverbindungen ergeben sich zudem Möglichkeiten, die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zu installieren und dadurch die Elektromobilität zu unterstützen.

4.1.10 Sozialen Zusammenhalt stärken!

Im Untersuchungsgebiet in Kirchditmold sollen Treffpunkte und Gemeinschaftseinrichtungen geschaffen und die öffentlichen Räume qualifiziert werden. Durch neue städtebauliche und funktionale Qualitäten im Wohnumfeld sollen sich Anreize für Wohnungssanierung und -neubau durch private und öffentliche Investoren ergeben. Dabei bestehen Potenziale zur Bündelung mit wohnungspolitischen Instrumenten und Programmen. Es soll darauf hingewirkt werden, dass bezahlbarer Wohnraum für unterschiedliche gesellschaftliche Gruppen

geschaffen wird. Darüber hinaus bedeuten spezielle Angebote für die Zielgruppe der älteren und pflegebedürftigen Menschen einen Schwerpunkt sozial verantwortlicher Zentrumsentwicklung in Kirchditmold. Angebote für generationenübergreifendes Wohnen können dem Austausch unterschiedlicher Bewohnergruppen dienen. Ein so geschaffener Möglichkeitsraum für gruppenübergreifende Begegnung und gesellschaftliche Vielfalt ist ein wichtiger Beitrag zur sozialen Stabilität im Quartier.

*Abb. 132 (rechte Seite):
Rahmenplan
(Darstellung: plan zwei auf
Grundlage des GIS der Stadt
Kassel)*



-  Aufwertung der Ortsmitte
-  Baukulturelle Inwertsetzung des historischen Ortskerns
-  Gestaltung der Ortskerneingänge
-  Verbindung stärken
-  Potenzialbereich Versorgungsbereich
-  Potenzialbereich Handel, Handwerk und Dienstleistungen
-  Potenzialbereich Grün- und Freifläche
-  Potenzialbereich Nachverdichtung Wohnen
-  Potenzialbereich Sonstiges
-  Grüne Trittsteine
-  Klimagerechter Straßenumbau
-  Untersuchungsgebiet

Ortskernstudie Kassel Kirchditmold

Titel: Rahmenplan
Karte Nr.: 6
Auftrag: Stadt Kassel
Datum: 05.10.2021
Maßstab: 1:2500 ISO A3



Postkamp 14a
 30159 Hannover
 0511-27349547
 kontakt@plan-zwei.com

plan
zwei
 Stadtplanung und Architektur

4.2 Rahmenplan

Der Rahmenplan (s. Abb. 132, S. 67) beschreibt die übergeordneten Leitlinien für die Entwicklung des Ortskerns und zeigt seine Potenziale auf.

Der Ortskern, insbesondere entlang des zentralen Versorgungsbereiches, wird aufgewertet. Neben einer Sicherung des Versorgungsbereichs und der hier ansässigen Geschäfte werden auch Kunst und Kultur sowie das soziale Miteinander gestärkt. Der öffentliche Raum ist durch eine barrierefreie und klimagerechte Gestaltung Ort des Aufenthalts für alle Altersgruppen. Fuß- und Radverkehr, ÖPNV sowie E- und Sharingmobilität werden gestärkt. Durch eine bewusste Reduzierung der für den motorisierten Individualverkehr vorgehaltenen Flächen herrscht zukünftig mehr Flächengerechtigkeit.

Der historische Ortskern wird baukulturell in Wert gesetzt. Sein Grundriss bleibt erhalten und neue Bebauungen werden nur dort erlaubt, wo sie mit diesem Grundriss vereinbar sind. Bau- und Naturdenkmale sowie Straßen und Plätze von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung werden bewahrt. Außerdem ist der Ensemblewert bereits an den Ortskerneingängen ablesbar.

Die Nord-Süd-Verbindung vom Bahnhof der RegioTram über die Loßbergstraße und den zentralen Versorgungsbereich bis in den historischen Ortskern wird zukünftig besser herausgearbeitet. Wegeverbindungen für den Rad- und Fußverkehr werden gestärkt und die Barrierewirkung der Friedrich-List-Schule wird im größtmöglichen Rahmen aufgehoben. Auch die Wegesicherheit, insbesondere für Kinder, wird im Untersuchungsgebiet erhöht.

Die bestehenden Potenziale werden dem jeweiligen Standort entsprechend genutzt. So wird der Umfang des zentralen Versorgungsbereiches den Anforderungen und Bedarfen entsprechend langfristig reduziert und wichtige Funktionen werden zentriert. Großflächiger Handel sowie Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe werden an den derzeit untergenutzten Flächen entlang der Loßbergstraße angesiedelt. Kompakter und umfangreicher Wohnungsbau wird auf den hierfür identifizierten Potenzialflächen umgesetzt. Die Nachverdichtung im Bestand erfolgt unter Beachtung des historischen Grundrisses und des städtebaulichen Kontexts.

Bestehende Grün- und Freiflächen werden den Anforderungen an Klimaschutz und Klimaanpassung gemäß aufgewertet. Sie sind Teil eines Netzwerkes an grünen multicodeierten „Trittsteinen“. Diese Grünräume unterschiedlicher Größe und Art werden im Bestand herausgearbeitet und innerhalb aller neuen öffentlichen und privaten Planungen etabliert. Es entstehen Grünräume unterschiedlicher Größe und Art, die neben der Aufenthaltsqualität auch im Sinne einer hitzeangepassten und wassersensiblen Stadtentwicklung wirken. Neben diesen „Trittsteinen“, die sich innerhalb des Untersuchungsgebiets verteilen, ist auch der Straßenraum diesen Anforderungen angepasst. Neben der Verschattung und Begrünung durch Straßenbäume wird das Niederschlagswasser im Straßenraum versickert, zurückgehalten und gespeichert.

4.3 Leitbilder

Leitbild Stadtbaukultur

Der Stadtgrundriss und die visuelle Integrität des historischen Ortskerns bleiben erhalten. Das städtebauliche Erbe der vergangenen Jahrhunderte wird auch für die kommenden Generationen bewahrt. Die denkmalgeschützten und ortsbildprägenden Gebäude befinden sich in einem guten und gepflegten Zustand und wurden in Abstimmung mit dem Denkmalschutz energetisch saniert.

Zeugnisse der Geschichte, wie der Opferhof, der Gerichtstisch oder die Schwelle der alten Kirche, aber auch die zahlreichen Naturdenkmale, die überall im Ortskern zu finden sind, sind gepflegt. In ihrer Umgebung befinden sich kleine Aufenthaltsbereiche.

Der öffentliche Raum und die Verkehrsräume sind, wo möglich, barrierearm ausgebaut und werden von allen Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt genutzt. Auch eine fußläufige Verbindung zum zentralen Versorgungsbereich wurde etabliert.

Baulücken wurden geschlossen und städtebaulich unzureichende Bereiche langfristig umgebaut. Die hier realisierten Neubauprojekte fügen sich in Grundriss, Gestalt und Höhe in den Bestand ein, ohne diesen nachzuzahlen. Sie entsprechen den aktuellen Anforderungen an Klimaanpassung und Energieeffizienz.

Abb. 133:
Visualisierung Leitbild
Stadtbaukultur
(Darstellung: plan zwei)



Leitbild Grünräume

Der Ortskern Kirchditmolds ist trotz seiner verdichteten Stadtstruktur durch „grüne Trittsteine“ geprägt. Sie ermöglichen Naturwahrnehmung, bieten Rückzugsräume für Tiere und Kälteinseln in dicht bebauten Bereichen. Der Friedhof als größter dieser Grünräume ist barrierefrei erschlossen und bietet Möglichkeiten zum Verweilen. Er ist durch seine biologische Vielfalt sowie seine kulturelle Bedeutung ein wichtiger wohnungsnaher Erholungsort.

Im gesamten Untersuchungsgebiet verteilt finden sich kleinere fußläufig erreichbare Grünräume. Sie sind multicodiert, sie übernehmen also gleichzeitig ökologische und technische Funktionen, leisten einen wichtigen Beitrag zur Klimaanpassung und bieten ,

Aufenthaltsqualität und Raum für Begegnung. Wohnungsnahe Freiflächen ergänzen neue Wohnbauprojekte und der Schulhof der Friedrich-List-Schule zeigt sich als begrünter Stadtplatz, der den Anwohner*innen, Besucher*innen und Schüler*innen gleichermaßen zur Erholung dient.

Bereits bestehende Grünräume, wie die Fläche zwischen Friedrich-List-Schule und Brunnenstraße, sind im Sinne der Biodiversität bepflanzt und gepflegt und bieten so auch Insekten und Kleintieren einen Lebensraum.

Abb. 134:
Visualisierung Leitbild
Grünräume
(Darstellung: plan zwei)



Leitbild Wohnen

Die bestehenden Flächenpotenziale zwischen Schmerfeldstraße und Bruchstraße sowie gegebenenfalls auch in der Zentgrafenstraße werden genutzt, um niedrigpreisige Wohnbauprojekte umzusetzen. Eine drei- bis viergeschossige Wohnbebauung bietet hier Raum für unterschiedliche Wohnformen und Haushaltsgrößen und leistet einen Beitrag dazu, dem bestehenden Wohnraumangel in Kassel zu begegnen.

Neben Wohnangeboten für Familien, Paare und Alleinstehende wurde auch barrierefreier und generationsübergreifender Wohnraum geschaffen, der es Senior*innen ermöglicht im höheren Alter in ihrem gewohnten Umfeld zu leben.

Die neu entstandenen Wohngebäude sind nach den neuesten energetischen Standards und unter Verwendung nachhaltiger, regionaler und kreislaufgerechter Baustoffe gebaut. Dächer und Fassaden sind begrünt und leisten einen Beitrag zu Klimaschutz und Klimaanpassung.

Zwischen den Gebäuden befinden sich öffentliche multicodierte Grünräume, die, durch eine Wasserfläche ergänzt, neben ihrer Leistung zur Steigerung des psychischen und physischen Wohlergehens und der Minderung von Lärm und lufthygienischen Problemlagen, einen Beitrag zur hitzeangepassten und wassersensiblen Stadtentwicklung leisten.

Abb. 135:
Visualisierung Leitbild
Wohnen
(Darstellung: plan zwei)



Leitbild Einzelhandel, Handwerk und Dienstleistungen

Die bestehenden verkehrlichen sowie räumlichen Potenziale der Loßbergstraße werden ausgeschöpft und der Bereich entlang der zwei größten Straßen im Untersuchungsgebiet bildet eine Adresse als Büro-, Handwerks- und Gewerbestandort.

Die raumgreifenden Nutzungen, die sich zukünftig in vier- bis fünfgeschossigen klimagerechten Gebäuden entlang der Straßenräume befinden, bilden eine neue Raumkante aus und schützen damit die Wohnbebauung an der Zentgrafenstraße. Kleine Grünräume und versickerungsfähige Stellplatzflächen schließen an die Wohnbebauung an, so dass der Ausblick dem eines grünen Innenhofs entspricht.

Ein hier neu etablierter Nahversorger sowie eine Drogerie sind sowohl über die Loßbergstraße als auch fußläufig über die Zentgrafenstraße erreichbar. Sie bilden eine wichtige Ergänzung zum bestehenden Einzelhandel im Ortskern und ermöglichen den Bewohner*innen des Untersuchungsgebietes eine wohnungsnahe Versorgung.

Stellplatzdefizite des zentralen Versorgungsbereiches werden hier durch die Ergänzung versickerungsfähiger und klimaangepasster Stellplatzflächen und einer Parkpalette aufgefangen.

Abb. 136:
Visualisierung Leitbild
Einzelhandel, Handwerk und
Dienstleistungen
(Darstellung: plan zwei)



Leitbild Zentraler Versorgungsbereich

Der zentrale Versorgungsbereich Kirchditmolds ist ein attraktiver, multifunktionaler Ortskern. Der öffentliche Raum lädt zum Verweilen ein. Er ist Treffpunkt, Ort für Märkte, Feste sowie kulturelle Veranstaltungen und bietet auch dem Handel und der Gastronomie Platz sich zu entfalten.

Neben dem Handel sind neue Wohnangebote, Kultur und Bildung sowie Gastronomie und Gesundheitseinrichtungen fest etabliert. Verkehrsflächen dienen allen Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen, sodass auch Radfahrende und Zufußgehende sich hier neben den Autos und den öffentlichen Verkehrsmitteln sicher und gut bewegen können. Bäume und Versickerungsflächen leisten einen Beitrag zu Klimaschutz und Klimaanpassung.

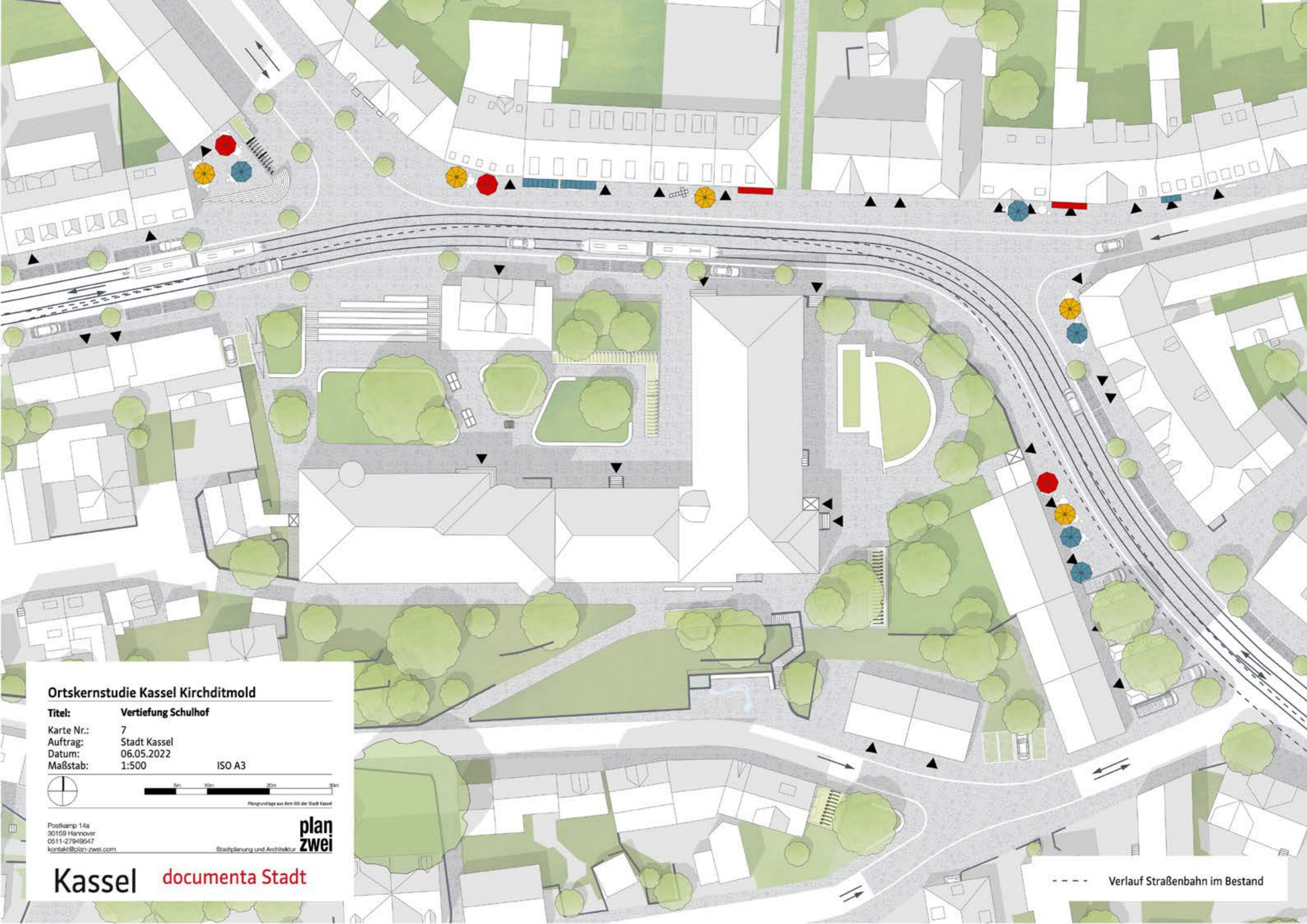
Der geöffnete Schulhof ist ein multimedialer Bereicherungsraum und wird ergänzt durch ein neues Bürger*innenhaus, in dem Sitzungen, Veranstaltungen und Feste stattfinden können. Er ist über eine große Sitztreppe vom zentralen Versorgungsbereich aus erreichbar und stellt eine Verbindung zum historischen Ortskern dar. Der hier entstandene begrünte Platzraum sowie die Treppe bieten Anwohnenden und Schüler*innen gleichermaßen einen Ort des Aufenthalts und der Begegnung und stärken die gegenseitige Akzeptanz. Es werden Lärm und lufthygienische Problemlagen gemindert. Die Hitzebelastung des urbanen Raums wird verringert, um das physische und psychische Wohlbefinden zu erhöhen.

Abb. 137:
Visualisierung
Leitbild Zentraler
Versorgungsbereich
(Darstellung: plan zwei)

Abb. 138 (folgende Seite):
Zukunftsbild Zentraler
Versorgungsbereich und
Umgebung Friedrich-
List-Schule (Aufsicht)
(Darstellung: plan zwei auf
Grundlage des GIS der Stadt
Kassel)

Abb. 139 (folgende Seite):
Zukunftsbild Zentraler
Versorgungsbereich und
Umgebung Friedrich-List-
Schule (Schnitt)
(Darstellung: plan zwei)





Ortskernstudie Kassel Kirchtoldmold

Titel: Vertiefung Schulhof

Karte Nr.: 7
Auftrag: Stadt Kassel
Datum: 06.05.2022
Maßstab: 1:500

ISO A3



Plangrundlage aus dem GIS der Stadt Kassel

Postkamp 14a
30169 Hannover
0511-27949547
kontakt@plan-zwei.com

Stadtplanung und Architektur

**plan
zwei**

Kassel documenta Stadt

--- Verlauf Straßenbahn im Bestand



Ortskernstudie Kassel Kirchditmold

Schnitt Zentraler Versorgungsbereich

0m 5m 10m 15m 25m

Postkamp 14a
30159 Hannover
0511-27949547
kontakt@plan-zwei.com

plan
zwei
Stadtplanung und Architektur

Kassel documenta Stadt



5 Maßnahmenkatalog

Basierend auf den Zielen, dem Rahmenplan und den daraus entwickelten Leitbildern wurden insgesamt mehr als hundert Ideen für Einzelmaßnahmen für das Untersuchungsgebiet entwickelt. Neben den zehn Impulsprojekten werden zahlreiche weitere mögliche Maßnahmen auf städtischen und privaten Flächen beschrieben, deren Umsetzung einen Beitrag zum Erreichen der Entwicklungsziele für den Ortskern leisten kann. Durch die Stadt Kassel umzusetzende Maßnahmen werden in der folgenden Auflistung optisch (grau hinterlegt) hervorgehoben.

5.1 Impulsprojekte

M 1 Mobilitätskonzept Zentraler Versorgungsbereich



Foto: plan zwei

Basis des Mobilitätskonzepts ist zunächst eine verkehrsträgerübergreifende Bestandsaufnahme. Auf Grundlage der Bestandsanalyse sollen Vorschläge für eine Umgestaltung vorgelegt werden. Zudem sollen Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Varianten für alle Verkehrsarten, der grobe Umbaufwand und Kostenrahmen sowie die Auswirkungen auf das umliegende Verkehrsnetz dargestellt werden.

In Abstimmung mit der lokalen Politik und der Öffentlichkeit bietet das Mobilitätskonzept eine programmatische, verkehrspolitische Grundlage. Kernpunkte der Aufgabenformulierung für den Ortskern sind die Organisation des motorisierten Individualverkehrs, die Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs, die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs, das Ausloten der Potenziale für neue Mobilitätsformen wie neuer Sharing-Angebote und der E-Mobilität sowie das Parkraummanagement. Sicherheit, Barrierefreiheit und eine hohe Gestaltqualität sind dabei ebenso umzusetzen wie eine funktionale Infrastruktur.

Projekträgerin: Stadt Kassel

Maßnahmentyp: Vorbereitende Maßnahme

Abb. 140 (linke Seite):
Von Kindern gestalteter
Eingangsbereich
des Spielplatzes
Zentgrafenstraße
(Foto: plan zwei)

M 2 Erprobungsphase verkehrsplanerisches Konzept zur Bürgeraktivierung



Für mehrere Wochen werden (Teil-) Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes (M 1) im öffentlichen Raum simuliert. Dabei entstehen Perspektiven auf neu gewonnene Freiflächen und Verkehrsführung. Räume werden aufgezeigt, in denen attraktive Außenbereiche entstehen, die Fußgänger*innen anziehen und ein Verweilen ermöglichen.

Bürger*innen, Ladenbesitzer*innen, Vereine und Initiativen sowie die Schüler*innen der Friedrich-List-Schule erhalten, unterstützt und begleitet durch die Stadt Kassel, die Möglichkeit die temporär gewonnen Flächen mit eigenen Projekten und Veranstaltungen zu bespielen und auszustatten.

Aus dem Experiment werden Impulse generiert, die in die langfristige Planung überführt werden können. Die Erprobungsphase soll zum Dialog vor Ort einladen, die Akzeptanz gegenüber einer zukünftigen Umstrukturierung der Verkehrsflächen stärken und ein Zeichen für eine Veränderung setzen.

Projektträgerin: Stadt Kassel

Maßnahmentyp: Nicht-investive Maßnahme

M 3 Landschaftsarchitektonisches Gutachterverfahren zur Umgestaltung des zentralen Bereiches Zentgrafenstraße und Teichstraße



Der Ortskern soll durch gestalterische, ökologische und verkehrsstrukturierende Maßnahmen entlang der Teichstraße sowie der Zentgrafenstraße eine neue Qualität erhalten. Das zu betrachtende Gebiet umfasst den etwa 350 Meter langen Straßenzug, der sich in Ost-West Richtung durch den historischen Kern zieht und einen Entwurfsbereich von etwa 10.000 Quadratmetern Fläche.

Eines der Ziele der Gutachterverfahrens ist eine attraktive und barrierefreie Gestaltung des Versorgungsbereiches zur Stabilisierung des Einzelhandels und der damit verbundenen Nahversorgung. Neben öffentlichen Aufenthaltszonen soll Raum für Märkte, Veranstaltungen und Treffen entstehen und die Möglichkeit einer Fußgängerzone eruiert werden. Historische, das Ortsbild prägende Gebäude sollen betont und auch die Eingänge in den Ortskernherausgearbeitet werden.

Auf Grundlage der Ergebnisse des zuvor ausgearbeiteten Mobilitätskonzeptes (M 1) soll außerdem der Straßenraum gegliedert und die Stellplatzsituation geordnet werden. Der vorhandene ÖPNV-Knotenpunkt soll neu organisiert und besser eingebunden werden.

Alle entstehenden aber auch bestehende Freiflächen sollen multicodiert werden. Neben der Aufenthaltsqualität spielen sind auch Fragen des Klimaschutzes sowie der Klimaanpassung, wie beispielsweise der Umgang mit Niederschlägen oder den zunehmenden Hitzetagen, zu beachten und beantworten.

Projektträgerin: Stadt Kassel
Maßnahmentyp: Vorbereitende Maßnahme

M 4 Machbarkeitsstudie zur Öffnung des Schulhofes unter Akteursbeteiligung



Der Schulhof der Friedrich-List-Schule soll für die Öffentlichkeit nutzbar gemacht werden und sowohl den Bürger*innen Kirchditmolds als auch den Schüler*innen zukünftig als Ort der Begegnung und des Aufenthaltes dienen sowie die gegenseitige Akzeptanz stärken.

Die Entwicklungsoptionen des Schulhofs sind vom komplexen Ineinandergreifen unterschiedlicher Kompetenzen geprägt: So werden für die Zukunftsperspektive Ideen von Hochbauamt, Schulamt, Liegenschaftsamt, Umwelt- und Gartenamt sowie den Abteilungen Stadtplanung und Denkmalschutz zusammengeführt. Nicht zuletzt finden die Perspektiven der Schulleitung, der Schüler*innen und Lehrer*innen aber auch der Bürger*innen des Stadtteils Berücksichtigung.

Ziel ist die Schaffung einer multicodierten Freifläche (M 5) die im dicht bebauten Ortskern neben neuen Aufenthaltsqualitäten für Schüler*innen und Bevölkerung auch einen Beitrag zu Klimaschutz und Klimaanpassung leistet.

Projektträgerin: Stadt Kassel

Maßnahmentyp: Vorbereitende Maßnahme

M 5 Multicodierte Neugestaltung des Schulhofs

M 6 Anlage einer öffentlichen Freitreppe



Darstellung: plan zwei

Auf Grundlage der vorangegangenen Machbarkeitsstudie (M 4) zur Öffnung des Schulhofes der Friedrich-List-Schule wird dieser geöffnet und umgestaltet. Auf über 1.000 Quadratmetern soll eine multicodierte Freifläche entstehen, die zum einen als Aufenthalts- und Begegnungsort dient und die gegenseitige Akzeptanz zwischen den Bewohner*innen des Stadtteils und den Schüler*innen stärkt.

Zum anderen sollen hier die biologische Vielfalt gefördert, Lärm und lufthygienische Problemlagen gemindert und die Hitzebelastung des urbanen Raums verringert werden, um das physische und psychische Wohlbefinden zu erhöhen. Klimaschutz und Klimaanpassung werden durch Schaffung von Retentionsflächen, Speicherungs- und Verdunstungsflächen sowie Entsiegelung und zusätzliche Begrünung integriert.

Das verbindende Element zwischen öffentlichem Straßenraum und dem für die Bevölkerung geöffneten Schulhof ist eine breite öffentliche Freitreppe. Neben ihrer verknüpfenden Wirkung bietet sie eine weitere Aufenthaltsfläche im öffentlichen Raum der Zentgrafestraße.

M 5 Multicodierte Neugestaltung des Schulhofes

Projektträgerin: Stadt Kassel

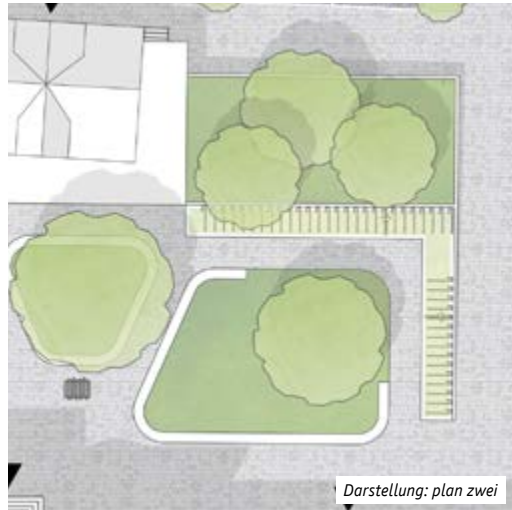
Maßnahmentyp: Ordnungsmaßnahme

M 6 Anlage einer öffentlichen Freitreppe

Projektträgerin: Stadt Kassel

Maßnahmentyp: Ordnungsmaßnahme

M 7 Radabstellmöglichkeiten als Bügel und als Einhausung auf dem Schulgelände
M 8 Radabstellmöglichkeiten als Bügel im Untersuchungsgebiet



Der Radverkehr als klimaschonende Mobilitätsoption soll nachhaltig gestärkt werden. Im Zuge der Verbesserung der Nutzbarkeit des Straßenraumes im gesamten Untersuchungsgebiet für Radfahrer*innen durch den langfristigen Umbau des zentralen Versorgungsbereiches sowie der einzelnen Straßenräume werden an geeigneten Stellen Radabstellmöglichkeiten geschaffen.

Um auch die Friedrich-List Schule als Bike-School zu stärken, werden Fahrradbügel sowie eine überdachte Fahrradeinhausung auf dem neu gestalteten Schulgelände etabliert.

M 7 Radabstellmöglichkeiten als Bügel und als Einhausung auf dem Schulgelände

Projektträgerin: Stadt Kassel
Maßnahmentyp: Baumaßnahme

M 8 Radabstellmöglichkeiten als Bügel

Projektträgerin: Stadt Kassel
Maßnahmentyp: Baumaßnahme

M9 Ergänzung Aufzugsanlage als barrierefreier Zugang zur Friedrich-List-Schule



Um die Friedrich-List-Schule zukünftig barrierefrei nutzbar zu machen, wurden bereits einige Fachräume entsprechend umgebaut. Eine Aufzugsanlage im westlichen Bereich des Schulgebäudes ist geplant.

Um zukünftig auch eine barrierefreie Erschließung des Schulgeländes selbst zu ermöglichen, wird im Bereich der ehemaligen öffentlichen Toilettenanlage eine Aufzugsanlage für gehbehinderte Personen installiert. An diesem Standort besteht ein unmittelbarer räumlicher Bezug zum ÖPNV, aber auch zu der bereits geplanten Aufzugsanlage am Schulgebäude, so dass ein barrierefreier und problemloser Übergang aus dem öffentlichen Raum ins Schulgebäude zukünftig gewährleistet ist.

Projekträgerin: Stadt Kassel

Maßnahmentyp: Baumaßnahme

M10 Widmung Kiss-and-Ride-Parkplatz an der Hessenallee



Um den Schulweg der Grundschul Kinder sicherer zu gestalten, wird an der Hessenallee ein sogenannter Kiss-and-Ride-Parkplatz eingerichtet, an dem die Eltern die Kinder mit dem Auto absetzen können, ohne dazu den Ortskern befahren zu müssen. Die Kinder können das Schulgelände fußläufig über den Hochzeitsweg erreichen und über einen neuen Eingang am Gala-Metzner-Platz betreten. Die hier abgesetzten Schüler*innen müssen keine weitere Straße queren und erreichen sicher die Grundschule. Gleichzeitig wird der Hol- und Bringverkehr in der Mergellstraße deutlich reduziert, so dass die Sicherheit der Kinder, die auf diesem Weg zu Fuß zur Schule gelangen ebenfalls erhöht wird.

Die Einrichtung des neuen Kiss-and-Ride-Platzes wird durch die Information der Eltern seitens der Schule sowie den vorübergehenden Einsatz von Schülerlots*innen begleitet. Langfristig wäre, wenn sich dieses Konzept bewährt hat, die Einrichtung weiterer Kiss-and-Ride-Plätze auch an anderen Stellen im Ortskern denkbar.

Projekträgerin: Stadt Kassel

Maßnahmentyp: Sonstige

5.2 Mögliche Ordnungsmaßnahmen

5.2.1 Neuordnung von Gebäuden, Grundstücken und Grundstücksteilflächen mit städtebaulichem Entwicklungspotenzial

Um die städtebauliche Integrität des Untersuchungsgebietes langfristig zu bewahren und neuen Wohnraum innerhalb des Bestandes zu schaffen, werden mittel- und langfristige Gebäude und Grundstücke in städtebaulich unzureichenden Bereichen sowie zusammenhängenden Freiflächen durch Wohnungsbaugenossenschaften, Investoren oder Privatpersonen angekauft. Die Stadt Kassel kauft ergänzend dazu Teilflächen zur Sicherung der verkehrlichen Anbindung, zur Ergänzung wohnungsnaher Grünräume und Spielplätze sowie für den Bau einer Zweifeldturnhalle an der Loßbergstraße an. Die einzelnen Maßnahmen **M 11 bis M 29** werden innerhalb der Abbildung 153 auf Seite 93 dargestellt und verortet. (Projektträger*in: privat und Stadt Kassel)

Im Rahmen der langfristigen Sicherung der städtebaulichen Integrität und der Nachverdichtung werden außerdem Gebäude oder Gebäudeteile aufgrund ihres mangelhaften baulichen Zustands oder fehlender Nutzungsmöglichkeiten rückgebaut. Die einzelnen Maßnahmen **M 30 bis M 40** werden ebenfalls innerhalb der Abbildung 153 auf Seite 93 dargestellt und verortet. (Projektträger*in: privat und Stadt Kassel)

5.2.2 Investitionen in bestehende Grün- und Freiflächen

Bestehende Grün- und Freiflächen werden aufgewertet und den sich überlagernden Nutzungsansprüchen angepasst, um soziale, ökologische, ökonomische und technische Funktionen zu übernehmen.

M 41 Gestaltung Umgebung des Denkmals Gerichtstisch

Der den Gerichtstisch umgebende Bereich wird durch die Ergänzung neuer Sitzgelegenheiten sowie eines Abfallbehälters aufgewertet. (Projektträger*in: Stadt Kassel oder privat)

M 42 Multicodierte Neugestaltung Opferhof

Der öffentliche Raum am Opferhof wird durch einen neuen, versickerungsfähigen Bodenbelag und die Ergänzung einzelner Grünbereiche und Bäume neu gestaltet. Ebenfalls werden Sitzgelegenheiten, Abfallbehälter und Beleuchtung ergänzt. (Projektträger: Stadt Kassel)

M 43 Multicodierte Neugestaltung südlich Friedrich-List-Schule

Auch die bisher flächendeckend mit einer pflegeleichten Hecke bepflanzte Freifläche südlich der Friedrich-List-Schule wird durch eine neue, diverse Bepflanzung umgestaltet. Eine Mischung aus für den Aufenthalt nutzbaren Grünflächen und insektenfreundlichen Stauden sowie einzelnen zu ergänzenden Gehölzen bietet neben einer Steigerung der Aufenthaltsqualität auch einen Lebensraum für Insekten und Kleintiere. (Projektträgerin: Stadt Kassel)

M 44 Ökologische Aufwertung und Barrierefreiheit Friedhof

Die biologische Vielfalt und die Attraktivität des Friedhofs werden durch eine naturnahe Bepflanzung temporär nicht genutzter Flächen erhöht und Pflegekosten langfristig eingespart. Wege und Eingangsbereiche werden barrierefrei gestaltet und Sitzgelegenheiten ergänzt, um den Naherholungswert des Ortes zu erhöhen. (Projekträger*in: Friedhofsverwaltung, Kirche und Stadt Kassel)

M 45 Gestaltung Umgebung Kirche

Ergänzend zu den bereits umgesetzten Umbaumaßnahmen vor dem Gemeindehaus der Kirchengemeinde werden langfristig auch die die Kirche umgebenden Grünflächen durch eine naturnahe Gestaltung ökologisch aufgewertet. Die Wegeverbindung vom Friedhof bis zur Zentgrafstraße wird ausgebaut und aufgewertet. (Projekträger*in: Friedhofsverwaltung, Kirche und Stadt Kassel)

5.2.3 Neuanlage von Grün- und Freiflächen

Ergänzend zu den bestehenden Flächen werden neue multicodierte Grün- und Freiflächen entwickelt.

M 46 Multifunktionaler Umbau Gala-Metzner-Platz

Der Gala-Metzner-Platz wird zu einer multifunktionalen Parkplatzfläche für die Nutzung durch die Grundschule (vormittags) und den Sportverein (nachmittags und am Wochenende). Neben der Umgestaltung und Ordnung der bestehenden öffentlichen Parkplatzfläche werden auch Stellplatzflächen des VfL in diese Planung einbezogen. Die Schüler*innen erreichen über diesen barrierefrei und verkehrssicher ausgebauten Bereich die neue Kiss-and-Ride-Zone (M10) an der Hessenallee. (Projekträgerin: Stadt Kassel)

M 47 Ortsteileingang historischer Ortskern

Der an der Mergellstraße liegende Ortsteileingang soll künftig einen Auftakt in den historischen Ortskern bilden. Eine kleine Grünfläche, die durch eine Baumpflanzung, Sitzgelegenheiten und eine Informationstafel zur Geschichte des Ortes ergänzt wird, bietet die Möglichkeit hier zu verweilen. (Projekträgerin: Stadt Kassel)

M 48 Erweiterung Weimersgasse als barrierefreie Grünverbindung

Die hinter dem Friedhofsgelände verlaufende Weimersgasse wird barrierefrei umgebaut und der Friedhof von hier aus besser zugänglich gemacht. Die Wegeverbindung wird außerdem langfristig durch eine südlich angrenzende naturnah bepflanzte Freifläche ergänzt. (Projekträgerin: Stadt Kassel)

M 49 Freifläche entlang Denkmal Altes Pfarrhaus

Neben einer neuen Wohnbebauung wird im Bereich der heutigen Fahrschule Wicke eine neue, öffentliche begrünte Wegeverbindung vorgesehen. (Projekträgerin: privat und Stadt Kassel)

M 50 Neuanlage Spielplatz Zentgrafenstraße

Im Zuge der Neubebauung im östlichen Bereich der Zentgrafenstraße wird ein neuer Kinderspielplatz vorgesehen. (Projektträgerin: Stadt Kassel)

M 51 Grüne Neugestaltung im Vorbereich der neuen Wohnbebauung an Zentgrafenstraße

M 52 Ökologische Gestaltung Freiflächen entlang Verbindungsweg Loßbergstr./RegioTram

M 53 Ökologische Gestaltung Freiflächen hinter Wohnbebauung Loßbergstraße 1A bis 5

Die hier durch Sanierung und Aufstockung ergänzte Wohnbebauung entlang der Loßbergstraße und die neue Wohnbebauung zwischen Loßbergstraße und RegioTram sowie an der Zentgrafenstraße werden durch wohnungsnaher multicodierte Grünflächen ergänzt. Diese Räume werden teilweise um Retentionsflächen ergänzt und sind ein wichtiger Baustein der hitzeangepassten und wassersensiblen Stadtentwicklung. (Projektträger*in: privat)

5.2.4 Umgestaltung öffentlicher Raum

Der öffentliche Raum im Untersuchungsgebiet soll zukünftig eine höhere Aufenthaltsqualität bieten und für alle Nutzer*innen barrierefrei nutzbar sein.

M 54 Zentraler Versorgungsbereich Harleshäuser Straße/Zentgrafenstraße/Teichstraße

Der zentrale Versorgungsbereich entlang der Zentgrafenstraße und Teichstraße wird auf Grundlage der Konzeptstudie zur Umgestaltung (siehe M 3) umgebaut. (Projektträgerin: Stadt Kassel)

M 55 Straßenraum Kirche

Der bisher für Radfahrende und Zufußgehende unübersichtliche Bereich vor der Kirche wird neu geordnet und barrierefrei gestaltet. So wird zum einen die Nutzbarkeit für die Verkehrsteilnehmer*innen verbessert, zum anderen erhöht eine klarere Struktur des Verkehrsraums die Sicherheit der Kinder der nahen Kindertagesstätte. (Projektträgerin: Stadt Kassel)

5.2.5 Straßenumbau

Die Straßen im Untersuchungsgebiet sollen im Sinne der Klima- und Flächengerechtigkeit, Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit umgebaut werden.

M 56 Gestaltung Bereich Kapellenweg (Planungen liegen vor)

Im Zuge einer bereits 2021 begonnenen Straßenumbaumaßnahme wird der Straßenraum Kapellenweg aufgewertet. Der befahrbare Bereich des Kapellenweges wird barrierefrei umgebaut und attraktiver gestaltet. Die hier befindliche historische Kirchenschwelle wird herausgearbeitet. (Projektträgerin: Stadt Kassel)

M 57 Brunnenstraße (Planungen liegen vor)

M 58 Graustraße (Planungen liegen vor)

Die Brunnenstraße, die Graustraße sowie Teile der Wahlershäuser Straße werden im Zuge einer bereits begonnenen Straßenumbaumaßnahme barrierefrei gestaltet und verkehrsberuhigt. (Projekträgerin: Stadt Kassel)

M 59 Wahlershäuser Straße (Planungen für Teilbereiche liegen bereits vor)

Entsprechend der bereits stattfindenden Straßenumbaumaßnahmen werden auch die weiteren Straßen barrierefrei und verkehrsberuhigt gestaltet. Außerdem sind bei zukünftigen Planungen, wenn möglich, Baumpflanzungen sowie Versickerungsflächen vorzusehen. (Projekträgerin: Stadt Kassel)

M 60 Anlage von Straßenbäumen mit Baumrigolen

Eine flächendeckende Baumpflanzung entlang aller Straßen im Untersuchungsgebiet ist im Sinne der Klimaanpassung vorzusehen. Die im Straßenraum neu etablierten Bäume sorgen für eine generelle Kühlung des bebauten Bereiches und für eine passive Verschattung. Die Pflanzung in Baumrigolen ist ein wichtiger Baustein der dezentralen Oberflächenentwässerung und hilft dabei, zukünftigen Starkregenereignissen begegnen zu können. (Projekträgerin: Stadt Kassel)

M 61 Umbau Zentgrafenstraße

M 62 Umbau Loßbergstraße

Auch die noch nicht umgebauten Bereiche der Loßbergstraße und der Zentgrafenstraße, die sich außerhalb des zentralen Versorgungsbereiches befinden, sollen mittel- bis langfristig angepasst werden. Neben der Ergänzung von Versickerungsflächen, Baumpflanzungen und Aufenthaltsbereiche sind für den Rad- und Fußverkehr ausreichende Verkehrsflächen vorzusehen. (Projekträgerin: Stadt Kassel)

M 63 Umbau Mergellstraße

M 64 Umbau Hochzeitsweg

M 65 Umbau Harnackstraße

Entsprechend der bereits stattfindenden Straßenumbaumaßnahmen im historischen Ortskern werden auch die weiteren Straßen barrierefrei und verkehrsberuhigt gestaltet. Außerdem sind bei zukünftigen Planungen, wenn möglich, Baumpflanzungen sowie die die Anlage von Versickerungsflächen vorzusehen. (Projekträgerin: Stadt Kassel)

5.2.6 Neugestaltung der Ortskerneingänge

Die derzeit überdimensionierten und ungestalteten Eingangsbereiche in den Ortskern sollen gestaltet werden.

M 66 Neugestaltung Wandgemälde Eingang Spielplatz Zentgrafenstraße

Das Wandgemälde am Ortsteileingang an der RegioTram-Unterführung wird mit den Kindern des Quartiers erneuert. (Projekträger*in: privat)

M 67 Kreuzungsbereich Loßbergstraße/Harleshäuser Straße

M 68 Kreuzungsbereich Zentgrafenstraße/Riedelstraße

M 69 Kreuzungsbereich Teichstraße/Heßbergstraße

M 70 Kreuzungsbereich Loßberstraße/Zentgrafenstraße

Die einzelnen Kreuzungsbereiche werden kurzfristig durch temporäre oder punktuelle Maßnahmen, wie beispielsweise eine Kübelbepflanzung, Beleuchtung oder eine Überspannung aufgewertet. Dies kann auch (anteilig) durch eine(n) der ortsansässigen Initiativen oder Vereine initiiert und umgesetzt werden. (Projekträger*in: Stadt Kassel und/oder privat)

Langfristig werden die Kreuzungsbereiche der großen Straßen im Zuge des Straßenumbaus ihrem Charakter als Eingang in den Ortskern entsprechend gestaltet. (Projekträgerin: Stadt Kassel)

5.2.7 Sonstige

M 71 Mobilitätsknotenpunkt

Neben der Verbesserung der Nutzbarkeit innerhalb des Ortskerns für Zufußgehende und Radfahrende ist die Integration und Stärkung weiterer Mobilitätsangebote vorzusehen. In unmittelbarer Nähe der Haltestelle Teichstraße wird daher ein zentraler Mobilitätsknotenpunkt eingerichtet. Neben dem Angebot von E-Ladestationen sind Sharingangebote für PKW, Fahrräder sowie Lastenräder und E-Roller vorzusehen. Auch ein Ridesharing- bzw. Ridepooling-Angebot, das das bestehende Angebot der Busse sowie der Tram durch verkürzte Routen zu stark frequentierten Zeiten unterstützt, wäre denkbar. (Projekträger*in: privat und Stadt Kassel)

5.3 Mögliche Baumaßnahmen

M 72 Ergänzung Toilettenanlage im Bereich der derzeitigen Toilettenanlage (Teichstraße) auf Ebene der Cafeteria

Um das Cafeteria-Angebot öffentlich verfügbar zu machen, erhalten die Betreiber*innen die Möglichkeit im Bereich der bestehenden, aber nicht nutzbaren, Toilettenanlage auf Ebene des Schulgeländes eine private Toilettenanlage für die Gäste der Cafeteria zu errichten. (Projekträger*in: privat)

M 73 Instandsetzung und Modernisierung von das Stadtbild prägenden Gebäuden, einschließlich der energetischen Erneuerung

Die stadtbildprägenden Gebäude im Ortskern sollen durch die Eigentümer*innen instandgesetzt, modernisiert und energetisch saniert werden. Die Stadt Kassel unterstützt und berät Eigentümer*innen bei der Planung der Umsetzung sowie der Antragstellung für eventuelle Fördermöglichkeiten. Maßnahmen, die langfristig das Stadtbild erhalten und dem Klimaschutz dienen, können gegebenenfalls anteilig von der Stadt gefördert werden. (Projekträger*in: privat und Stadt Kassel)

M 74 Energetische Sanierung Wohnbebauung Loßbergstraße (Loßbergstraße 1A bis 5)

Die zweigeschossige Wohnbebauung entlang der Loßbergstraße bietet die Möglichkeit einer Aufstockung (M 83) und gleichzeitiger energetischer Sanierung im Sinne des Klimaschutzes. (Projektträger*in: privat)

M 75 Bürgerhaus an Zentgrafensteinstraße

Im zentralen Versorgungsbereich soll langfristig ein Bürgerhaus etabliert werden, in dem Sitzungen, Veranstaltungen und Feste stattfinden können. Die hier verorteten Räumlichkeiten sollen den Bürger*innen kostengünstig oder kostenfrei zur Verfügung stehen. Neben einer möglichen Nutzung durch den Ortsbeirat oder die zahlreichen Vereine können auch engagierte Privatpersonen hier eigene Projekte umsetzen oder Kurse anbieten. Auch für private Veranstaltungen, wie Hochzeiten oder Geburtstage, können die Räumlichkeiten genutzt werden. Als möglicher Standort für das Bürgerhaus wäre das Gebäude des heutigen Second-Hand-Ladens in der Zentgrafensteinstraße 107 denkbar. (Projektträger*in: Stadt Kassel und privat)

M 76 Jugendtreff Wahlershäuser Straße

Langfristig könnte die mit Naturdenkmälern bestandene Grünfläche in der Wahlershäuser Straße 44 als teilweise-betreuter Treffpunkt für junge Jugendliche umgestaltet werden. Je nach Bedarf könnten hier beispielsweise ein Aufenthaltsbereich und Sitzgelegenheiten sowie ein tageweise durch die Jugendförderung betreutes Angebot (beispielsweise in einem mobilen Bauwagen) etabliert werden. (Projektträgerin: privat und Stadt Kassel)

M 77 Neubau Zweifeldturnhalle an der Loßbergstraße

Um dem derzeitigen Mangel an überdachten Sportstätten im Stadtteil zu begegnen, wird im südöstlichen Bereich der Loßbergstraße eine Zweifeldturnhalle errichtet. Diese kann von der Friedrich-List-Schule, aber auch lokalen Sportvereinen genutzt werden. (Projektträgerin: Stadt Kassel)

5.3.1 Wohnungsneubau

Im Stadtteil verfügbare Potenzialflächen für die Schaffung von Wohnraum können genutzt werden, um dem städtischen Wohnraummangel zu begegnen.

M 78 Städtebauliche Ergänzung Weimersgasse (10 WE je 150 m²)

M 79 Städtebauliche Ergänzung Hochzeitsweg (9 WE je 80 m²)

M 80 Städtebauliche Ergänzung Brunnenstraße (3 WE je 100 m²)

M 81 Städtebauliche Ergänzung Mergellstraße (3 WE je 150 m²)

Im historischen Ortskern werden bestehende Flächenpotenziale für neue Wohnbebauung genutzt. Diese wird dem historischen Grundriss entsprechend umgesetzt und fügt sich in Grundriss, Gestalt und Höhe in den Bestand ein. Aktuelle Anforderungen an Klimaanpassung und Energieeffizienz sind umzusetzen. (Projektträger*in: privat)

M 82 Aufstockung Wohnbebauung Loßbergstraße (Loßbergstraße 1A bis 5)

Die derzeitige zweigeschossige Wohnbebauung der Loßbergstraße 1A bis 5 kann aufgrund ihrer stadträumlichen Lage mittelfristig saniert und aufgestockt werden. (Projekträger*in: privat)

M 83 Städtebauliche Erneuerung Zentgrafenstraße (90 WE je 80 m²)

M 84 Städtebauliche Ergänzung Bruchstraße/Schmerfeldstraße (150 WE je 80 m²)

Im östlichen Bereich der Zentgrafenstraße sowie im Bereich zwischen Bruchstraße und Schmerfeldstraße können langfristig größere genossenschaftliche Wohnbauprojekte umgesetzt werden. Diese sind klimagerecht auszuführen und müssen durch eine wohnraumnahe und öffentlich nutzbare multicodierte Grüngestaltung ergänzt werden. (Projekträger*in: privat)

M 85 Neubau Bereich Fahrschule Wicke (9 WE je 100 m²)

M 86 Sanierung oder Neubau Bereich Bierkontor (4 WE je 90m²)

Städtebaulich unzureichende Bereiche im historischen Ortskern werden bei Erneuerungsbedarf langfristig dem historischen Stadtbild entsprechend überplant. Die Planung einer neuen Wohnbebauung in diesen Bereichen wird dem historischen Grundriss entsprechend umgesetzt und fügt sich in Grundriss, Gestalt und Höhe in den Bestand ein. Aktuelle Anforderungen an Klimaanpassung und Energieeffizienz sind umzusetzen. (Projekträger*in: privat)

5.3.2 Gewerbeneubau

Entlang der Loßbergstraße bestehen zahlreiche Potenzialräume für eine langfristige Ansiedlung raumgreifender Nutzungen, durch die die breiten Straßenräume gefasst werden und eine Raumkante entstehen kann.

M 87 Handwerksbetriebe Loßbergstraße Nord

Die derzeitige flache Bebauung nördlich der Loßbergstraße kann durch die Ansiedlung örtlicher Handwerksbetriebe ergänzt werden. Eine vier- bis fünfgeschossige Bebauung bildet eine neue Raumkante an der Umgehungsstraße Loßbergstraße aus. (Projekträger*in: privat)

M 88 Nahversorgung und Bürogebäude Loßbergstraße Süd

Die Flächen südlich der Loßbergstraße, die fußläufig aus der Zentgrafenstraße erreichbar sind, bieten Raum, um hier einen bisher im Ortskern fehlenden Vollversorger oder Discounter sowie ein Drogerieangebot zu etablieren. Eine Erweiterung des Nahversorgungsangebotes dient als Frequenzbringer für den zentralen Versorgungsbereich und kann diesen langfristig beleben und stärken. Diese Nutzung kann entlang der Loßbergstraße durch eine vier- bis fünfstöckige Bebauung für Büronutzung und Dienstleistungen ergänzt werden. (Projekträger*in: privat)

M 89 Dienstleistungs- oder Bürogebäude Teichstraße 10

Die im nördlichen Bereich der Loßbergstraße fortgeführte vier- bis fünfgeschossige, dem Straßenraum angepasste, Bebauung soll bereits im Kreuzungsbereich Loßbergstraße/Teichstraße durch ein Solitärgebäude eingeläutet werden. (Projektträger*in: privat)

5.3.3 Baulückenschließung

M 90 Bruchstraße 2 (6 WE je 80 m²)

M 91 Bruchstraße 5 (6WE je 80 m²)

M 92 Harleshäuser Straße 9 (12WE je 80 m²)

M 93 Zentgrafenstraße 93 (6WE je 60 m²)

In der Bruchstraße, der Harleshäuser Straße sowie der Zentgrafenstraße werden mehrere Baulücken durch eine Wohnbebauung, ggf. ergänzt durch eine Erdgeschossnutzung, geschlossen. (Projektträger*in: privat)

5.4 Mögliche nicht-investive Maßnahmen

M 94 Digitaler Stadtrundgang im Rahmen der Umweltbildung

M 95 Digitale Stadtrundgänge zur Wahrnehmung und Vermittlung des Denkmalwerts

Anhand digitaler Stadtrundgänge sollen Themen des Naturschutzes und der Umweltbildung sowie die historische Entwicklung Kirchditmolds vor Ort über das Smartphone erlebbar gemacht werden. (Projektträgerin: Stadt Kassel)

M 96 Bebauungsplanung Weimersgasse

M 97 Bebauungsplanung Umgebung Fahrschule Wicke

M 98 Bebauungsplanung Mergellstraße

Um die städtebauliche Integrität des historischen Ortskerns auch weiterhin zu bewahren, werden innerhalb eines Änderungsverfahrens des Bebauungsplans Bauweise, Maß der baulichen Nutzung und Dachform festgelegt. (Projektträgerin: Stadt Kassel)

M 99 Bebauungsplanung Schmerfeldstraße bis RegioTram

M 100 Bebauungsplanung Loßbergstraße Gesamt

M 101 Bebauungsplanung Zentgrafenstraße



















Die Flächen entlang der Loßbergstraße und im östlichen Bereich der Zentgrafenstraße bieten die Möglichkeit hier Wohnbereiche und einen Gewerbestandort zu etablieren. Diese Nutzungen sind nicht mit dem bestehenden Bebauungsrecht vereinbar, so dass dieses angepasst werden muss. (Projektträgerin: Stadt Kassel)

M 102 Fachwerkstammtisch einrichten und begleiten

Die Aufgabe ein Fachwerkhaus zu erhalten, mit Nutzung zu füllen und zu bewahren ist eine Aufgabe, die viel Know-How voraussetzt. In einem Fachwerkstammtisch kann ein Austausch über gelungene Beispiele, Wissenstransfer, Handwerker-Börse und praktische Tipps zum Beispiel zu Finanzierungsstrategien ermöglicht werden. (Projektträgerin: Stadt Kassel)

*Abb. 141 (rechte Seite):
Übersicht der
Ordnungsmaßnahmen
(Darstellung: plan zwei auf
Grundlage des GIS der Stadt
Kassel)*



- | | | | | | |
|---|--|---|---|---|--|
|  | Gebäude und Grundstücke mit städtebaulichem Entwicklungspotenzial (öffentliche Hand/ private Investitionen) |  | Flächen Baulücken (Bruchstr. 2/5, Harleshäuser Str. 9, Zentgrafenstr. 93) |  | Wohn und Praxisgebäude (Teichstraße 10) |
|  | Flächen Südlich Weimersgasse für Freiraum |  | Gebäude und Flächen Secondhandladen Zentgrafenstraße 107 |  | Wohnhaus (Zentgrafenstraße 102) |
|  | Flächen Südlich Weimersgasse für Wohnbebauung |  | Fläche Harleshäuser Straße/ Zentgrafenstraße (Zentgrafenstraße 146) |  | Gewerbebetrieb (Bruchstraße 22) |
|  | Flächen für Verkehrsfläche Schmerfeldstraße bis Regio Tram |  | Flächen Loßbergstraße Süd-West |  | Wohngebäude und Fahrschule Wicke (Hochzeitsweg 22, Mergellstraße 22/24) |
|  | Flächen Bruchstraße/Schmerfeldstraße |  | Flächen Loßbergstraße Nord |  | Gebäudeteile um Bestattungsinstitut (Wahlershäuser Straße 36/38) |
|  | Flächen Fahrschule Wicke (Mergellstraße 22/24) für Wohnbebauung |  | Flächen Loßbergstraße Ost |  | Gebäudeteile um Secondhandladen (Zentgrafenstraße 107) |
|  | Flächen Fahrschule Wicke (Mergellstraße 22/24) für grüne Wegeverbindung |  | Flächen Teichstraße Ortseingang (Teichstraße 10) |  | Bierkontor (Brunnenstraße 8) |
|  | Flächen Mergellstraße (gegenüber Schule) |  | Flächen Zentgrafenstraße Ost (Zentgrafenstraße 43A/ 45/ 47/ 51) |  | Eckgebäude Harleshäuser Straße/ Zentgrafenstraße (Zentgrafenstraße 146) |
|  | Flächen Mergellstraße (Ortseingang) |  | Flächen Wahlershäuser Straße 44 |  | Gebäude Loßbergstraße Nord (Loßbergstraße 14, Krügerstraße 11) |
|  | Flächen Bierkontor (Brunnenstraße 8) |  | Flächen Teichstraße 39 |  | Gebäude Loßbergstraße Süd-West (Loßbergstraße 13, Harleshäuser Straße 8) |

Ortskernstudie Kassel Kirchditmold

Titel: Ordnungsmaßnahmen

Karte Nr.: 8

Auftrag: Stadt Kassel

Datum: 06.05.2022

Maßstab: 1:3000

ISO A3



0m 25m 50m 100m 200m

Plangrundlage aus dem GIS der Stadt Kassel

Postkamp 14a
30159 Hannover
0511-27949547
kontakt@plan-zwei.com

Stadtplanung und Architektur

**plan
zwei**

Kassel documenta Stadt

M 103 Unterstützung des Gewerbevereins

M 104 Unterstützung Kulturinitiative Alte Schmiede

M 105 Unterstützung Kulturinitiative Bücherei e.V.

M 106 Unterstützung Nachbarschaftstreff Hand in Hand e.V.

M 107 Unterstützung des Heimatvereins

Lokale Initiativen und bürgerschaftliche Projekte leisten einen wichtigen Beitrag zur Belebung des Ortskerns und sollen zukünftig finanzielle Unterstützungsleistungen erhalten, um eigene Projekte umzusetzen.

(Projekträgerin: Stadt Kassel)

M 108 Betreiben Jugendtreff

Für das Betreiben des Jugendtreffs in der Wahlershäuser Straße wird über fünf Jahre eine volle Stelle der Kinder- und Jugendarbeit bereitgestellt. (Projekträgerin: Stadt Kassel)

5.5 Weiteres Vorgehen

Insgesamt werden in der vorliegenden Studie über 100 mögliche Maßnahmen zur Stärkung des Kirchditmolder Ortskerns beschrieben. Insbesondere die Impulsprojekte besitzen hier einen besonderen Stellenwert. Für einige dieser Maßnahmen, wie beispielsweise die Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes oder der Konzeptstudie zur Umgestaltung des zentralen Bereiches, konnten bereits Fördergelder akquiriert werden. Sie bilden die Grundlage für die zukünftige Entwicklung des Zentrums. Andere Projekte, wie die Widmung eines Kiss-and-Ride-Stellplatzes, adressieren mit verhältnismäßig geringen Investitionskosten Missstände im Untersuchungsgebiet, die sich im Erarbeitungsprozess der Ortskernstudie herauskristallisierten und auch innerhalb der Bürgerbeteiligung beschrieben wurden.

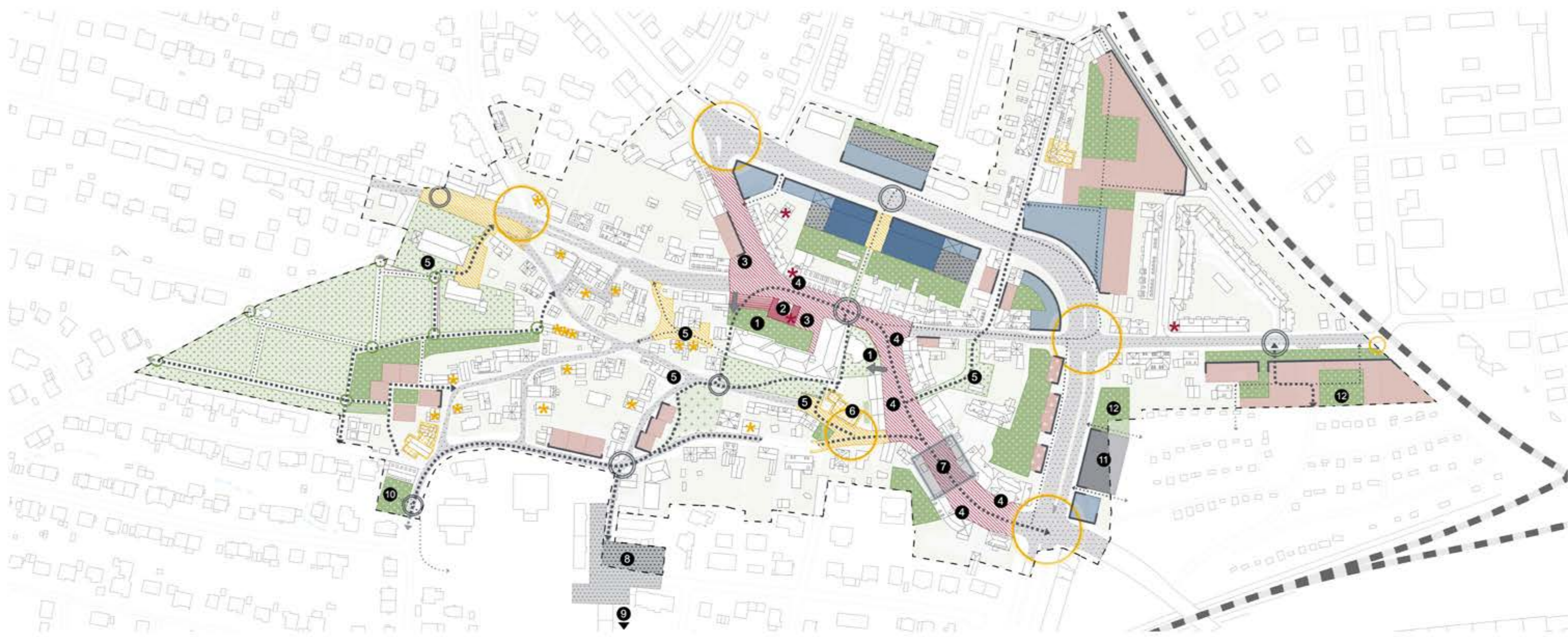
Neben den Impulsprojekten dienen auch die weiteren beschriebenen Maßnahmenvorschläge dem Erreichen der übergeordneten Zielstellungen für den Ortskern. Während einige der Maßnahmen sehr konkret beschrieben werden können und bereits erste Umsetzungsideen bestehen, stellen andere

der dargestellten Vorschläge einen „Merkposten“ für eine spätere Vertiefung dar.

Konkreter Bedarf, Umsetzbarkeit, Trägerschaft sowie Dimension und Verortung der einzelnen vorgeschlagenen Maßnahmen muss in der weiteren Arbeit vor Ort im Anschluss an die Ortskernstudie geprüft und weiter ausgearbeitet werden. Fördermöglichkeiten und -maßgaben, planungsrechtliche Vorgaben, eigentumsrechtliche Voraussetzungen oder auch zivilgesellschaftliches Engagement und gesamtstädtische oder politische Priorisierungen sind dabei maßgebliche Einflussfaktoren.

Die Ortskernstudie zeigt integriert Handlungsbedarfe auf und setzt die einzelnen Maßnahmenvorschläge miteinander in Verhältnis. Bei der Umsetzung von individuellen Maßnahmen können so Synergien geprüft und gefunden werden.

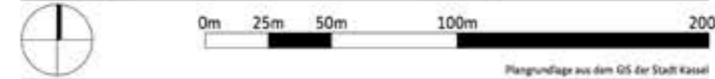
*Abb. 142 (rechte Seite):
Maßnahmen
(Darstellung: plan zwei auf
Grundlage des GIS der Stadt
Kassel)*



- | | | | | |
|--|---|---|--|--|
| Nachverdichtung und Neubebauung im Versorgungsbereich | Nachverdichtung und Neubebauung Wohnen | Energetische Sanierung und Aufstockung der Wohnbebauung | Nachverdichtung und Neubebauung Dienstleistung & Handwerk | Nachverdichtung und Neubebauung Handel |
| Gestaltung öffentlicher Raum im Versorgungsbereich | Freitreppe | Unterstützung kultureller und sozialer Einrichtungen | Instandsetzung und Modernisierung von das Stadtbild prägenden Gebäuden | Gestaltung des öffentlichen Raums |
| Modernisierung und Aufwertung im Sinne des Stadtbildes | Neugestaltung von Ortseingängen | Zugänge zu den Grünräumen herausarbeiten und gestalten | Neuanlage multicodierter Grünflächen | Multicodierte Umgestaltung bestehender Grünflächen |
| Barrierefreien Zugang zur Schule schaffen | Übergeordnete/ untergeordnete Wegebeziehungen Fuß- und Radverkehr | Neuerschließung für PKW-Verkehr | Querungshilfe für Fuß- und Radverkehr | |
| Straßenumbau (Klimaschutz, Klimaanpassung, Flächengerechtigkeit) | Neuanlage/ Neuordnung von multifunktionalen (Stell-)Platzflächen | Ergänzung/ Stärkung von Raumkanten | Untersuchungsgebiet | |
| 1 Öffnung des Schulhofes | 2 Bürgerhaus | 3 Platzgestaltung | 4 Aufenthaltsbereiche im Straßenraum | |
| 5 Aufwertung historisch wertvoller Orte | 6 Stellplatzfläche mit Radstellplatz für Friedrich-List-Schule | 7 Mobilitätsknotenpunkt für ÖPNV, MIV, E- und Radmobilität | 8 Neuordnung Stellplatzfläche Gala-Metzner-Platz | |
| 9 Kiss-and-Ride-Zone | 10 Jugendtreff | 11 Neubebauung Sporthallenbau | 12 Option Neuanlage Spielplatz | |

Ortskernstudie Kassel Kirchditmold

Titel:	Maßnahmen
Karte Nr.:	9
Auftrag:	Stadt Kassel
Datum:	06.05.2022
Maßstab:	1:3000
	ISO A3



Postkamp 14a
30159 Hannover
0511-27949547
kontakt@plan-zwei.com

Stadtplanung und Architektur





6 Fazit

Der Ortskern Kirchditmolds als ein Zentrum der polyzentral organisierten Stadt ist Bezugspunkt für weite städtische Bereiche. Er ist ein dicht bebauter zentraler Versorgungsbereich und historisches Zentrum mit denkmalgeschützter Bausubstanz. Der Ortskern muss eine integrierende Scharnierfunktion zwischen wohlhabenderen und weniger privilegierten Teilbereichen im Stadtteil erfüllen.

Einen besonders hohen Stellenwert in der Konzeptstudie wird dem Versorgungsbe- reich an der Zentgrafen- und Teichstraße zuteil. Verstärkt durch die Corona-Pandemie verödete er in den letzten Jahren generell: Es kam zu Schließungen (inhaber- geführter) Läden, Reduktion des Warenangebots, Fehlnutzungen im Erdgeschossbereich und minderwertigen Gastronomieangeboten. Geschäfte fürchten um ihre Existenz. Der Ausbau der Straßen in den letzten Jahrzehnten für den reibungslosen Ablauf des PKW-Verkehrs und die räumliche Ausprägung des ÖPNV-Angebots berücksichtigen nicht heutige Standards für Fuß- und Radmobilität oder Aufenthaltsqualität. Von den Beteiligten im Prozess wird das Einkaufsangebot im Ortskern im Grunde als einigermaßen vollständig beschrieben, dennoch muss abschließend festgehalten werden, dass der Ortskern in seiner derzeitigen Form nicht von der grundsätzlich hohen Kaufkraft in Kirchditmold und im Kasseler Westen profitieren kann.

Im Prozess der Erarbeitung der Konzeptstudie wurden Bürger*innen informiert, befragt und beteiligt und innerhalb der Verwaltung Synergien gefunden. Als Wohnstandort ist Kirchditmold sehr beliebt und in den letzten Jahren ist eine erhebliche Preissteigerung der Wohnangebote zu vermerken, die Auswirkungen auf das soziale Miteinander zeigt. Dennoch stehen im Bereich der bauhistorischen Denkmale (insbesondere

Fachwerkhäuser mit Wohnnutzung im Denkmalensemble) noch Erneuerungen aus. Grundsätzlich wird hervorgehoben, dass Kirchditmold gute Rahmenbedingungen als Wohnstandort bietet. Die nahegelegenen Grünräume werden besonders geschätzt. Es besteht eine sehr aktive Bürgerschaft, die zahlreiche Orte bespielt, Initiativen unterhält und Veranstaltungen organisiert.

Die Befragung ergab, dass den Bürger*innen Kirchditmolds die Aufwertung und Stärkung des historischen Ortskerns, eine stadtverträgliche Entwicklung der Mobilität Umwelt- und Klimabelange besonders wichtig sind. Auch die Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum war ein Thema sowie der Wunsch nach einem breiteren gastronomischen und kulturellen Angebot. Innerhalb der Beteiligungsveranstaltungen war eine zukunftsgerechte Veränderung im öffentlichen Raum eines der wichtigsten Themen. Es besteht der Wunsch nach Aufenthaltsmöglichkeiten für alle Generationen sowie der Steigerung der Flächen- gerechtigkeit. Unter anderem wurde die Friedrich-List-Schule als „Burg“ im Zentrum beschrieben, die für die Bewohner*innen des Stadtteils nicht nutzbar sei. So wurde auch von den Bürger*innen vorgeschlagen den Schulhof zu öffnen, um die Schule und die umgebenden Flächen stärker in den Ortskern zu integrieren.

In der Zusammenschau zeigt sich der Ortskern als eine Stellschraube für die Stadtteilentwicklung und als integrierte Gemeinschaftsaufgabe. Daraus ergeben sich globale Ziele wie etwa den sozialen Zusammenhalt stärken, stadtverträgliche Mobilität umsetzen, partnerschaftliche Zusammenarbeit starten oder die Aufwertung des öffentlichen Raums unterstützen sowie Klimaschutz und Klimaanpassung ausbauen. Räumlich zu integrieren sind die Funktionsvielfalt

*Abb. 143 (linke Seite):
Denkmalgeschütztes
Gebäude in der
Wahlershäuser Straße
(Foto: plan zwei)*

und Versorgungssicherheit, das Angebot von vielfältigen Wohnformen, das Qualifizieren bestehender Grünräume und neu zu etablierender Freiflächen und die Förderung der Stadtbaukultur.

Für das Erreichen der Ziele wird eine breit angelegte Liste von 108 Maßnahmen vorgelegt. Damit zeigt die Ortskernstudie, dass die Aufgabe der Erneuerung des Ortskerns sich aus vielen einzelnen Teilaufgaben zusammensetzt. Von der Umsetzung der Maßnahmen profitieren die Einwohner*innen aller Altersgruppen, Nutzer*innen des Ortskerns, Vereine und Initiativen, Schüler*innen der selbstständigen beruflichen Schule sowie die Geschäftsinhaber, Dienstleister und Handwerker vor Ort und nicht zuletzt die Umwelt.

Es zeichnet sich gleichzeitig ab, dass Voraussetzungen (u.a. städtebauliche Missstände) für ein Sanierungsverfahren oder eine Programmkulisse auf Ortskernebene als nicht gegeben eingestuft werden müssen. Es bestehen zahlreiche Erneuerungsansätze

in dem beliebten Wohnstandort, die sich aus anderen Zusammenhängen finanzieren dürften. Realistisch ist somit, dass perspektivisch nicht das gesamte Konzept, sondern vielmehr nach und nach einzelne Maßnahmen umgesetzt werden.

Die vorliegende Konzeptstudie bietet dafür ein kooperativ erarbeitetes, integriertes Konzept für den Ortskern des Stadtteils Kirchditmold, das als Rahmen für die Stadtentwicklung im Ortskern der nächsten Jahre gelten kann. Für ausgewählte Maßnahmen wurde auf Grundlage der erarbeiteten Ergebnisse bereits mit einer Interessensbekundung kleinteiligere Förderung angefragt (z.B. Zukunft Innenstadt). Wichtige Realisierungschancen können im Zuge anstehender (Tiefbau-)Maßnahmen angestoßen werden. Die Eigentümer*innen einzelner Denkmäler sollen verstärkt auf Unterstützungen hingewiesen werden (KfW 151/152, 159, 430). Zusätzliche Kooperationen und Anträge zur Umsetzung der Maßnahmen sind geplant.



neiderei



le

Versch

Verzeichnisse

Quellenverzeichnis

- Arnold, Christine; u.a (2002): *Studenten machen Stadt-konzepte* (Projektbericht im Fachgebiet Stadterneuerung/Stadtbau am FB 06 der Univers. Kassel, betr. v. Prof. Ingrid Lübke, Prof. Dr. Maria Spitthöver, Prof. Thomas Bieling). Kassel
- Bischoff, Yvonne; u.a (2016): *nextKassel im Quartier* (Projektbericht im Fachgebiet Stadterneuerung/Stadtbau am FB 06 der Univers. Kassel, betr. v. M.Sc. Joana al Samarraie u. Prof. Uwe Altrock). Kassel
- Bücherei Kirchditmold e.V. (o.J.): *Aktuelles*, <https://buecherei-kirchditmold.de>, aufgerufen am 17.09.2021
- Bundesagentur für Arbeit (2021a): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte; in: Stadt Kassel (2021): *Statistikatlas*, <https://statistikatlas.kassel.de/bericht1/atlas.html>, aufgerufen am 29.09.2021
- Bundesagentur für Arbeit (2021b): Arbeitslosenquote und SGBII; in: Stadt Kassel (2021): *Statistikatlas*, <https://statistikatlas.kassel.de/bericht1/atlas.html>, aufgerufen am 29.09.2021
- Bürger- und Heimatverein Kassel-Kirchditmold e.V. (a) (o.J.): *Kirchditmolder Daten*, <https://www.kirchditmold.de/pages/posts/kirchditmolder-daten---eine-chronologische-stadtteilgeschichte-120.php>, aufgerufen am 17.09.2021
- Bürger- und Heimatverein Kassel-Kirchditmold e.V. (b) (o.J.): *Der Opferhof*, <https://www.kirchditmold.de/pages/posts/der-opferhof-393.php>, aufgerufen am 17.09.2021
- Bürger- und Heimatverein Kassel-Kirchditmold e.V. (c) (o.J.): *Arbeitsgruppen*, <https://www.kirchditmold.de/pages/buerger-heimatverein/arbeitsgruppen.php>, aufgerufen am 17.09.2021
- Einwohnermelderegister der Stadt Kassel (2021a): Bevölkerung – Bestand; in: Stadt Kassel (2021): *Statistikatlas*, <https://statistikatlas.kassel.de/bericht1/atlas.html>, aufgerufen am 29.09.2021
- Einwohnermelderegister der Stadt Kassel (2021b): Bevölkerungsprognose; in: Stadt Kassel (2021): *Statistikatlas*, <https://statistikatlas.kassel.de/bericht1/atlas.html>, aufgerufen am 29.09.2021
- Einwohnermelderegister der Stadt Kassel (2021c): Bevölkerung – Bewegung; in: Stadt Kassel (2021): *Statistikatlas*, <https://statistikatlas.kassel.de/bericht1/atlas.html>, aufgerufen am 29.09.2021
- Einwohnermelderegister der Stadt Kassel (2021d): Haushalte; in: Stadt Kassel (2021): *Statistikatlas*, <https://statistikatlas.kassel.de/bericht1/atlas.html>, aufgerufen am 29.09.2021
- Einwohnermelderegister der Stadt Kassel (2021e): Wohnen; in: Stadt Kassel (2021): *Statistikatlas*, <https://statistikatlas.kassel.de/bericht1/atlas.html>, aufgerufen am 29.09.2021
- Einwohnermelderegister der Stadt Kassel (2021f): Migration und Nationalität; in: Stadt Kassel (2021): *Statistikatlas*, <https://statistikatlas.kassel.de/bericht1/atlas.html>, aufgerufen am 29.09.2021
- Foodsharing e.V. (o.J.): *Kirchditmold. Brunnenstraße 19*, <https://foodsharing.de/?page=fairteiler&bid=127&sub-ft&id=1066>, aufgerufen am 17.09.2021
- Hand in Hand e.V. (o.J.): *Nachbarschaftstreff Kirchditmold*, <https://www.handinhand-kassel.de/nachbarschaftstreffs/veranstaltungen-kirchditmold/>, aufgerufen am 17.09.2021
- Institut Wohnen und Umwelt GmbH (2019): *Wohnraumbedarfsanalyse für die Stadt Kassel*, Kassel
- Kraftfahrtbundesamt (2021): Privat-PKW-Dichte; in: Stadt Kassel (2021): *Statistikatlas*, <https://statistikatlas.kassel.de/bericht1/atlas.html>, aufgerufen am 29.09.2021
- Landesamt für Denkmalpflege Hessen, Wiesbaden (Hg.), Warlich-Schenk, Brigitte; Wiegand, Thomas (2008): *Denkmaltopografie Bundesrepublik Deutschland. Kulturdenkmäler in Hessen – Stadt Kassel III*, Stuttgart, Konrad Theiss Verlag GmbH
- Stadt Kassel (1979): *Bebauungsplan Nr. 4D Kirchditmold*
- Stadt Kassel (1998): *Bebauungsplan Nr. IV 9-17 Schmerfeldstraße*
- Stadt Kassel (2012): *Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Kassel*, Kassel
- Stadt Kassel (2015): *Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030*, Kassel
- Stadt Kassel (2017): *Klimaschutzteilkonzept „Anpassung an den Klimawandel“ für die Stadt Kassel*, Kassel
- Stadt Kassel (2018): *Förderprogramm Zukunft Stadtgrün Kassel*, Kassel

Abb. 144 (linke Seite):
Bibliothek in der
Zentgrafenstraße
(Foto: plan zwei)

Stadt Kassel (2019): *Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 26. August 2019*, https://www.svc1.stadt-kassel.de/sdnet4/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFD-FcExjZeww2HT4x4N4mVq8OEFbSg5zLMPCJpLQh-s6CKmcdygc/Beschlusstext_101.18.1379_-oeffentlich-_Stadtverordnetenversammlung_26.08.2019.pdf, aufgerufen am 06.10.2021

Stadt Kassel (2020): *Spielflächenbedarfsplan auf Grundlage der Analyse des Büros schöne aussichten landschaftsarchitektur*, Kassel

Stadt Kassel (2021a): *Gebietsabgrenzung Entwicklungskonzept Kirchditmold – Bevölkerungsbewegungen: Geburten, Sterbefälle, Zuzüge, Fortzüge* (Quelle: Einwohnermelderegister der Stadt Kassel; unveröffentlicht), Kassel

Stadt Kassel (2021b): *Gebietsabgrenzung Entwicklungskonzept Kirchditmold – Bevölkerung insgesamt, nach Geschlecht und Alter* (Quelle: Einwohnermelderegister der Stadt Kassel; unveröffentlicht), Kassel

Stadt Kassel (2021c): *Gebietsabgrenzung Entwicklungskonzept Kirchditmold – Haushalte insgesamt, nach Größe und Familienstruktur* (Quelle: Einwohnermelderegister der Stadt Kassel; unveröffentlicht), Kassel

Stadt Kassel (2021d): *Gebietsabgrenzung Entwicklungskonzept Kirchditmold – Fläche und Bevölkerungsdichte* (Quelle: Einwohnermelderegister der Stadt Kassel, Amt für Vermessung und Geoinformation; unveröffentlicht), Kassel

Stadt Kassel (2021e): *Gebietsabgrenzung Entwicklungskonzept Kirchditmold – Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte* (Quelle: Bundesagentur für Arbeit; unveröffentlicht), Kassel

Stadt Kassel (2021f): *Gebietsabgrenzung Entwicklungskonzept Kirchditmold – Arbeitslosigkeit und SGBII-Bezug* (Quelle: Bundesagentur für Arbeit; unveröffentlicht), Kassel

Stadt Kassel (2021g): *Gebietsabgrenzung Entwicklungskonzept Kirchditmold – Bevölkerung nach Staatsangehörigkeit und Migrationshintergrund* (Quelle: Einwohnermelderegister der Stadt Kassel; unveröffentlicht), Kassel

Stadt Kassel (o.J.): *Kirchditmold*, https://www.kassel.de/buerger/bauen_und_wohnen/stadtteile/kirchditmold/kirchditmold.php, aufgerufen am 17.09.2021

Technische Universität Dortmund (2015): *Leitfaden zur Radverkehrsförderung in Städten mit Höhenunterschieden*, Dortmund

Zweckverband Raum Kassel (2007): *Landschaftsplan*, Kassel

Zweckverband Raum Kassel (2016a): *Flächennutzungsplan des Zweckverbandes Kassel – Fassung der Neubeschreibung vom 10. Dezember 2016*, Kassel

Zweckverband Raum Kassel (2016b): *Kommunaler Entwicklungsplan (KEP) Zentren*, Kassel

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Ziegenbrunnen an der Brunnenstraße
Foto: plan zwei

2

Abb. 2: Darstellung der übergeordneten Zielstellungen der Ortskernstudie (Darstellung: plan zwei auf Basis von OpenStreetMap-Mitwirkende. OpenStreetMap Kassel Kirchditmold, <https://www.openstreetmap.org/edit#map=16/51.3221/9.4488>, aufgerufen am 23.10.2020)

3

Abb. 3: Abgrenzung des Untersuchungsgebiets und Verortung wichtiger Nutzungen
Darstellung: plan zwei auf Grundlage des GIS der Stadt Kassel

5

Abb. 4: Kirchditmold um 1850
Quelle: Hessisches Landesamt für geschichtliche Landeskunde (um 1850): Kurfürstentum Hessen 1840–1861 – 15. Wilhelmshöhe, <https://www.lagis-hessen.de/de/subjects/browse/id/2/current/15/sn/hkw>, aufgerufen am 17.09.2021

8

Abb. 5: Verortung Kirchditmolds im Stadtgebiet Kassel

Darstellung: NordNordWest. Lage von Kassel-Kirchditmold, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Lage_KS-Kirchditmold.svg, aufgerufen am 17.09.2021

9

Abb. 6: Verortung des Untersuchungsgebiets im Stadtteil Kirchditmold
Darstellung: plan zwei auf Grundlage des GIS der Stadt Kassel

9

Abb. 7: Das Untersuchungsgebiet im Luftbild
Darstellung: plan zwei auf Grundlage des GIS der Stadt Kassel

9

Abb. 8: Das Untersuchungsgebiet als Scharnier zwischen den Ortsteilen
(Darstellung: plan zwei)

10

Abb. 9: Kirchditmold um 1762 Quelle: Le Prince Frederic Auguste Duc de Brunswic et de Lunebourg (1762): Plan du Siege de Cassel, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Plan_du_Siege_de_Cassel_(Frederic_Auguste)_1762.jpg , aufgerufen am 17.09.2021		Abb. 17: Ausschnitt Landschaftsplan Quelle: Zweckverband Raum Kassel (2007): Landschaftsplan, Kassel, Maßnahmen Entwicklungs-karte 1 – Nordwest, bearbeitet durch plan zwei	14
Abb. 10: Kirchditmold um 1835 Quelle: Kurfürstlicher Generalstab Cassel (um 1840): Ausschnitt aus der Karte von 1835–1840, https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Karte_Kassel_(Generalstab)_1835.jpg , aufgerufen am 17.09.2021	11	Abb. 18: Ausschnitt Bebauungsplan 4D Kirchditmold Quelle: Stadt Kassel (1979): Bebauungsplan Nr. 4D, Kassel; bearbeitet durch plan zwei	15
Abb. 11: Kirchditmold um 1850 Quelle: Hessisches Landesamt für geschichtliche Landeskunde (um 1850): Kurfürstentum Hessen 1840–1861 – 15. Wilhelmshöhe, https://www.lagis-hessen.de/de/subjects/browse/id/2/current/15/sn/hkw , aufgerufen am 17.09.2021	11	Abb. 19: Straßenraum der Zentgrafenstraße Foto: plan zwei	18
Abb. 12: Kirchditmold 1907 mit Planungen Quelle: Stadt Kassel – Amt für Vermessung und Geoinformation (1907): Kirchditmold 1907, in: Landesamt für Denkmalpflege Hessen, Wiesbaden. Denkmaltopografie Bundesrepublik Deutschland. Kulturdenkmäler in Hessen. Konrad Theiss Verlag GmbH, Stuttgart 2008, S. 186	11	Abb. 20: Bevölkerungsentwicklung 2005–2020 Darstellung: plan zwei auf Grundlage von: Einwohnermelderegister der Stadt Kassel (2021a): Bevölkerung – Bestand in: Stadt Kassel (2021): Statistikatlas, https://statistikatlas.kassel.de/bericht1/atlas.html , aufgerufen am 29.09.2021	19
Abb. 13: Der historische Ortskern im Wandel im 19. und 20. Jahrhundert Quelle: Helmut Heinemann (o.J.): Alte Kirchen und Schulen Kirchditmolds, in: Landesamt für Denkmalpflege Hessen, Wiesbaden. Denkmaltopografie Bundesrepublik Deutschland. Kulturdenkmäler in Hessen. Konrad Theiss Verlag GmbH, Stuttgart 2008, S. 181	11	Abb. 21: Bevölkerungsprognose 2017–2030 Darstellung: plan zwei auf Grundlage von: Einwohnermelderegister der Stadt Kassel (2021b): Bevölkerungsprognose; in: Stadt Kassel (2021): Statistikatlas, https://statistikatlas.kassel.de/bericht1/atlas.html , aufgerufen am 29.09.2021	19
Abb. 14: Ortskern und Bruchstraße um 1913 Quelle: Stadtarchiv Kassel (1913): Bruchstraße und Umgebung auf einem Stadtplan von etwa 1913, in: Landesamt für Denkmalpflege Hessen, Wiesbaden. Denkmaltopografie Bundesrepublik Deutschland. Kulturdenkmäler in Hessen. Konrad Theiss Verlag GmbH, Stuttgart 2008, S. 208	11	Abb. 22: Vergleich der Geburten und Sterbefälle Darstellung: plan zwei auf Grundlage von: Einwohnermelderegister der Stadt Kassel (2021c): Bevölkerung – Bewegung; in: Stadt Kassel (2021): Statistikatlas, https://statistikatlas.kassel.de/bericht1/atlas.html , aufgerufen am 29.09.2021 sowie Stadt Kassel (2021a): Gebietsabgrenzung Entwicklungskonzept Kirchditmold – Bevölkerungsbewegungen: Geburten, Sterbefälle, Zuzüge, Fortzüge (Quelle: Einwohnermelderegister der Stadt Kassel; unveröffentlicht), Kassel	19
Abb. 15: Übersichtskarte der geschützten Gesamtanlagen in Kirchditmold Quelle: Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation: Kirchditmold Übersichtskarte, in: Landesamt für Denkmalpflege Hessen, Wiesbaden (Hg.), Warlich-Schenk, Brigitte; Wiegand, Thomas (2008): Denkmaltopografie Bundesrepublik Deutschland. Kulturdenkmäler in Hessen – Stadt Kassel III, Stuttgart, Konrad Theiss Verlag GmbH, S. 185; bearbeitet durch plan zwei	12	Abb. 23: Vergleich der Zuzüge und Fortzüge Darstellung: plan zwei auf Grundlage von: Einwohnermelderegister der Stadt Kassel (2021a): Bevölkerung – Bestand in: Stadt Kassel (2021): Statistikatlas, https://statistikatlas.kassel.de/bericht1/atlas.html , aufgerufen am 29.09.2021 sowie Stadt Kassel (2021b): Gebietsabgrenzung Entwicklungskonzept Kirchditmold – Bevölkerung insgesamt, nach Geschlecht und Alter (Quelle: Einwohnermelderegister der Stadt Kassel; unveröffentlicht), Kassel	19
Abb. 16: Ausschnitt Flächennutzungsplan Quelle: Zweckverband Raum Kassel (2016): Flächennutzungsplan des Zweckverbandes Kassel – Fassung der Neubekanntmachung vom 10. Dezember 2016, Kassel; bearbeitet durch plan zwei	14	Abb. 24: Vergleich des Bevölkerungsalters Darstellung: plan zwei auf Grundlage von: Einwohnermelderegister der Stadt Kassel (2021a): Bevölkerung – Bestand in: Stadt Kassel (2021): Statistikatlas, https://statistikatlas.kassel.de/bericht1/atlas.html , aufgerufen am 29.09.2021 sowie Stadt Kassel (2021b): Gebietsabgrenzung Entwicklungskonzept Kirchditmold – Bevölkerung insgesamt, nach Geschlecht und Alter (Quelle: Einwohnermelderegister der Stadt Kassel; unveröffentlicht), Kassel	20

<p>Abb. 25: Vergleich der Haushaltsformen Darstellung: plan zwei auf Grundlage von: Einwohnermelderegister der Stadt Kassel (2021d): Haushalte; in: Stadt Kassel (2021): Statistikatlas, https://statistikatlas.kassel.de/bericht1/atlas.html, aufgerufen am 29.09.2021 sowie Stadt Kassel (2021c): Gebietsabgrenzung Entwicklungs- konzept Kirchditmold – Haushalte insgesamt, nach Größe und Familienstruktur (Quelle: Einwohner- melderegister der Stadt Kassel; unveröffentlicht), Kassel</p>	20	<p>Abb. 31: Ehemaliges Pfarrhaus und Fahrschule Wicke in der Brunnenstraße Foto: plan zwei</p>	24
<p>Abb. 26: Vergleich der Bevölkerungsdichte Darstellung: plan zwei auf Grundlage von: Stadt Kassel (2021d): Gebietsabgrenzung Entwicklungs- konzept Kirchditmold – Fläche und Bevölkerungs- dichte (Quelle: Einwohnermelderegister der Stadt Kassel, Amt für Vermessung und Geoinformation; unveröffentlicht), Kassel sowie Stadt Kassel (2021d): Gebietsabgrenzung Entwicklungs- konzept Kirchditmold – Fläche und Bevölkerungs- dichte (Quelle: Einwohnermelderegister der Stadt Kassel, Amt für Vermessung und Geoinformation; unveröffentlicht), Kassel</p>	21	<p>Abb. 32: Verkleidetes denkmalgeschütztes Gebäude im Hochzeitsweg 18 Foto: plan zwei</p> <p>Abb. 33: Bierkontor in der Brunnenstraße 8 Foto: plan zwei</p>	24 24
<p>Abb. 27: Vergleich der Privat-PKW-Dichte Darstellung: plan zwei auf Grundlage von: Kraft- fahrtbundesamt (2021): Privat-PKW-Dichte; in: Stadt Kassel (2021): Statistikatlas, https://statistikatlas.kassel.de/bericht1/atlas.html, aufgerufen am 29.09.2021</p>	21	<p>Abb. 34: Leerstehender Kiosk gegenüber der Grundschule Foto: plan zwei</p> <p>Abb. 35: Gerichtstisch in der Brunnenstraße Foto: plan zwei</p> <p>Abb. 36: Schwelle der alten Kirchditmolder Kirche im Kapellenweg Foto: plan zwei</p>	24 24 25
<p>Abb. 28: Vergleich der Beschäftigtendichte Darstellung: plan zwei auf Grundlage von: Bundesagentur für Arbeit 2021a: Sozial- versicherungspflichtig Beschäftigte; in: Stadt Kassel (2021): Statistikatlas, https://statistikatlas.kassel.de/bericht1/atlas.html, aufgerufen am 29.09.2021 sowie Stadt Kassel (2021e): Gebietsabgrenzung Entwicklungskonzept Kirchditmold – Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Quelle: Bundesagentur für Arbeit; unveröffentlicht), Kassel</p>	21	<p>Abb. 37: Brunnen am Opferhof Foto: plan zwei</p> <p>Abb. 38: Durch den Bürger- und Heimatverein entwickelte Beschilderung der Sehenswürdigkeiten Foto: plan zwei</p> <p>Abb. 39: Gebäude Am Opferhof 10 Foto: plan zwei</p>	25 25 25
<p>Abb. 29: Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund Darstellung: plan zwei auf Grundlage von: Einwohnermelderegister der Stadt Kassel (2021f): Migration und Nationalität; in: Stadt Kassel (2021): Statistikatlas, https://statistikatlas.kassel.de/bericht1/atlas.html, aufgerufen am 29.09.2021 sowie Stadt Kassel (2021g): Gebietsabgrenzung Entwicklungskonzept Kirchditmold – Bevölkerung nach Staatsangehörigkeit und Migrationshintergrund (Quelle: Einwohnermelderegister der Stadt Kassel; unveröffentlicht), Kassel</p>	21	<p>Abb. 40: Kirche der Petrus-Kirchengemeinde Kassel in der Schanzenstraße 1 Foto: plan zwei</p> <p>Abb. 41: Wohn- und Geschäftsgebäude in der Zentgrafenstraße 174 Foto: plan zwei</p> <p>Abb. 42: Ehemaliges Schulhaus in der Zentgrafenstraße 170/172 Foto: plan zwei</p>	25 26 26
<p>Abb. 30: Bestandsanalyse Städtebau und Stadtgestalt Darstellung: plan zwei auf Grundlage des GIS der Stadt Kassel</p>	23	<p>Abb. 43: raum 34 in der Zentgrafenstraße 119 Foto: plan zwei</p> <p>Abb. 44: Leerstand in der Zentgrafenstraße 146 Foto: plan zwei</p> <p>Abb. 45: Starker Höhenversprung im Haltestellenbereich Foto: plan zwei</p>	26 26 26
		<p>Abb. 46: Eingang der Friedrich-List-Schule Foto: plan zwei</p> <p>Abb. 47: Cafeteria-Bereich Friedrich-List-Schule Foto: plan zwei</p>	27 27

Abb. 48: Schulhof der Friedrich-List-Schule Foto: plan zwei	27	Abb. 63: Eingang in den Ortskern an der Teichstraße Foto: plan zwei	31
Abb. 49: Zugang zur Friedrich-List-Schule aus der Brunnenstraße Foto: plan zwei	27	Abb. 64: Ehemaliger Kiosk in der Teichstraße Foto: plan zwei	31
Abb. 50: Innenhof des Gebäudekomplexes Gerlandstraße Foto: plan zwei	28	Abb. 65: Eingang in den historischen Ortskern an der Mergellstraße Foto: plan zwei	31
Abb. 51: Blick in die Schmerfeldstraße Foto: plan zwei	28	Abb. 66: Bestandsanalyse Wohnen, Versorgung und Freiraum Darstellung: plan zwei auf Grundlage des GIS der Stadt Kassel	33
Abb. 52: Blick in die Bruchstraße Foto: plan zwei	28	Abb. 67: Kleine verwinkelte Grundstücke in der Graustraße Foto: plan zwei	34
Abb. 53: Freifläche zwischen Bruchstraße, Schmerfeldstraße und RegioTram Foto: plan zwei	28	Abb. 68: Großes Gartengrundstück an der Weimersgasse Foto: plan zwei	34
Abb. 54: Geschützte Stieleiche vor dem Alten Pfarrhaus Foto: plan zwei	29	Abb. 69: Wohnnutzung im Erdgeschossbereich in der Zentgrafenstraße Foto: plan zwei	34
Abb. 55: Naturdenkmal bestehend aus vier Winterlinden in der Teichstraße Foto: plan zwei	29	Abb. 70: Genossenschaftliches Wohnen in der Gerlandstraße Foto: plan zwei	34
Abb. 56: Geschützte Rosskastanien in der Wahlershäuser Straße Quelle: GeorgDerReisende (2016): auf dem Grundstück Wahlershäuser Straße 40 stehen um einen alten Kiosk herum vier Rosskastanien, https:// commons.wikimedia.org/wiki/Category:Natu- ral_monument_611.040_in_Kassel#/media/ File:ND_611.040,4_Rosskatanien,1,Kirchditmold, Kassel.jpg , aufgerufen am 06.10.2021	29	Abb. 71: Nahkauf und Bäckerei Markus in der Teichstraße Foto: plan zwei	34
Abb. 57: Beuys-Baum vor der Friedrich-List-Schule Foto: plan zwei	29	Abb. 72: Schmanddibben in der Zentgrafenstraße 166 Foto: plan zwei	34
Abb. 58: Umzugsspedition an der Loßbergstraße 13 Foto: plan zwei	30	Abb. 73: Neubau der Bäckereikette Amthor in der Loßbergstraße Foto: plan zwei	36
Abb. 59: Loßbergstraße mit dreigeschossiger Wohnbebauung Foto: plan zwei	30	Abb. 74: Sparkasse in der Teichstraße Foto: plan zwei	36
Abb. 60: Parkplatz und Freifläche an der Loßbergstraße Foto: plan zwei	30	Abb. 75: Ärztehaus in der Teichstraße Foto: plan zwei	36
Abb. 61: Tierarztpraxis im Kreuzungsbereich Heßbergstraße/Teichstraße Foto: plan zwei	30	Abb. 76: Räumlichkeiten des Hand in Hand e.V. Foto: plan zwei	36
Abb. 62: Eingang in den Ortskern an der Zentgrafenstraße Foto: plan zwei	31	Abb. 77: Der neue Standort des Vereins Bücherei Kirchditmold e.V. Foto: plan zwei	36
		Abb. 78: Friedhof hinter der Kirche der Petrus- Kirchengemeinde Foto: plan zwei	38

Abb. 79: Grünfläche zwischen Friedrich-List-Schule und Brunnenstraße Foto: plan zwei	38	Abb. 94: „Photostübchen“ in der Mergellstraße 16 Foto: plan zwei	44
Abb. 80: Grünfläche im Kreuzungsbereich Zentgrafenstraße/Harleshäuser Straße Foto: plan zwei	38	Abb. 95: Cafeteria der Friedrich-List-Schule Foto: plan zwei	44
Abb. 81: Grünfläche südwestlich der Kurve Loßbergstraße Foto: plan zwei	38	Abb. 96: Ehemalige öffentliche Toilette im zentralen Versorgungsbereich Foto: plan zwei	44
Abb. 82: Obstbäume und Bienenvölker auf der Brachfläche zwischen Loßbergstraße und RegioTram Foto: plan zwei	39	Abb. 97: Bestandsanalyse Wirtschaft und Verkehr Darstellung: plan zwei auf Grundlage des GIS der Stadt Kassel	45
Abb. 83: Spielplatz an der Zentgrafenstraße Foto: plan zwei	39	Abb. 98: Arkadengebäude in der Teichstraße 12–18 Foto: plan zwei	46
Abb. 84: Von Kindern gestalteter Eingangsbereich des Spielplatzes Foto: plan zwei	39	Abb. 99: Kfz-Prüfstelle in der Zentgrafenstraße 51 und angrenzende Wohnbebauung Foto: plan zwei	46
Abb. 85: Einzelner Straßenbaum im Bereich Haltestelle Kirche Kirchditmold Foto: plan zwei	39	Abb. 100: Druckerei „Riehm“ in der Zentgrafenstraße 43a Foto: plan zwei	46
Abb. 86: Fehlende straßenbegleitende Begrünung in der Loßbergstraße Foto: plan zwei	39	Abb. 101: Computer Extra an der Kreuzung Loßbergstraße /Harleshäuser Straße Foto: plan zwei	46
Abb. 87: Temporärer Festplatz im Bereich Wahlershäuser Straße/Kapellenweg Foto: plan zwei	41	Abb. 102: Straßenquerschnitt Loßbergstraße Foto: plan zwei	46
Abb. 88: Straßenraum im zentralen Versorgungsbereich Foto: plan zwei	41	Abb. 103: Kreuzungsbereich Loßbergstraße/Zentgrafenstraße Foto: plan zwei	47
Abb. 89: Außengastronomie in der Teichstraße Foto: plan zwei	41	Abb. 104: Kreuzungsbereich Heßbergstraße/Teichstraße Foto: plan zwei	47
Abb. 90: Schulhof der Friedrich-List-Schule Foto: plan zwei	41	Abb. 105: Straßenquerschnitt Zentgrafenstraße Foto: plan zwei	47
Abb. 91: Belastungsfaktoren im Untersuchungsgebiet Darstellung: Stadt Kassel (2018): Förderprogramm Zukunft Stadtgrün Kassel, Kassel, S. 19	42	Abb. 106: Straßenquerschnitt Teichstraße Foto: plan zwei	47
Abb. 92: Ausschnitt aus der Klimafunktionskarte 2017 Darstellung: Zweckverband Raum Kassel in Stadt Kassel (2017): Klimaschutzteilkonzept „Anpassung an den Klimawandel“ für die Stadt Kassel, Kassel, Anhang 1	42	Abb. 107: Kreuzungsbereich Teichstraße/Zentgrafenstraße Foto: plan zwei	47
Abb. 93: Second-Hand-Laden und die Musikschule „Das Klangwerk“ in der Zentgrafenstraße 107 Foto: plan zwei	44	Abb. 108: Kreuzungsbereich Zentgrafenstraße/Harleshäuser Straße Foto: plan zwei	47
		Abb. 109: Straßenquerschnitt Brunnenstraße Foto: plan zwei	48

Abb. 110: Zentgrafenstraße zwischen Teichstraße und Loßbergstraße Foto: plan zwei	48	Abb. 127: Bushaltestelle Harleshäuser Straße Foto: plan zwei	52
Abb. 111: Straßenbereich vor der evangelischen Kindertagesstätte in der Zentgrafenstraße Foto: plan zwei	48	Abb. 128: Leihfahrradstation des Anbieters nextbike Foto: plan zwei	52
Abb. 112: Schulweg zur Grundschule Kirchditmold entlang der Mergellstraße Foto: plan zwei	48	Abb. 129: Potenziale und Herausforderungen Darstellung: plan zwei auf Grundlage des GIS der Stadt Kassel	55
Abb. 113: Im Straßenrandbereich geparkte Fahrzeuge in der Zentgrafenstraße Foto: plan zwei	50	Abb. 130: Blick auf die Kirche der Petrus-Gemeinde aus dem Friedhof Foto: plan zwei	60
Abb. 114: Stellplatzflächen in der Teichstraße Foto: plan zwei	50	Abb. 131: Darstellung der zehn Entwicklungsziele für das Untersuchungsgebiet Darstellung: plan zwei	61
Abb. 115: Stellplatzflächen in der Harleshäuser Straße Foto: plan zwei	50	Abb. 132: Rahmenplan Darstellung: plan zwei auf Grundlage des GIS der Stadt Kassel	67
Abb. 116: Stellplatzflächen in der Zentgrafenstraße Foto: plan zwei	50	Abb. 133: Visualisierung Leitbild Stadtbaukultur Darstellung: plan zwei	69
Abb. 117: Stellplatz Gala-Metzner-Platz Foto: plan zwei	50	Abb. 134: Visualisierung Leitbild Grünräume Darstellung: plan zwei	70
Abb. 118: Verbindung der Hessenallee mit dem Gala-Metzner-Platz über den Hochzeitsweg Foto: plan zwei	50	Abb. 135: Visualisierung Leitbild Wohnen Darstellung: plan zwei	71
Abb. 119: Radweg entlang der Loßbergstraße Foto: plan zwei	51	Abb. 136: Visualisierung Leitbild Einzelhandel, Handwerk und Dienstleistungen Darstellung: plan zwei	72
Abb. 120: Fehlender Radweg und enger Fußweg im Kreuzungsbereich Zentgrafenstraße/Teichstraße Foto: plan zwei	51	Abb. 137: Visualisierung Leitbild Zentraler Versorgungsbereich Darstellung: plan zwei	73
Abb. 121: Fahrradabstellanlage in der Teichstraße Foto: plan zwei	51	Abb. 138: Zukunftsbild Zentraler Versorgungsbereich und Umgebung Friedrich-List-Schule (Aufsicht) Darstellung: plan zwei auf Grundlage des GIS der Stadt Kassel	74
Abb. 122: Fahrrad-Container der Friedrich-List-Schule Foto: plan zwei	51	Abb. 139: Zukunftsbild Zentraler Versorgungsbereich und Umgebung Friedrich-List-Schule (Schnitt) Darstellung: plan zwei	75
Abb. 123: RegioTram-Haltestelle in der Bruchstraße Foto: plan zwei	51	Abb. 140: Von Kindern gestalteter Eingangsbereich des Spielplatzes Zentgrafenstraße Foto: plan zwei	76
Abb. 124: Haltestelle Teichstraße stadteinwärts Foto: plan zwei	52	Abb. 141: Haltestellenbereich Teichstraße Foto: plan zwei	7
Abb. 125: Haltestelle Teichstraße stadtauswärts Foto: plan zwei	52	Abb. 142: Symbolbild Verkehrserprobung Foto: plan zwei	78
Abb. 126: Haltestelle Kirche Kirchditmold Foto: plan zwei	52		

Abb. 143: Versorgungsbereich Zentgrafenstraße Foto: plan zwei	79	Abb. 151: Friedrich-List-Schule Foto: plan zwei	83
Abb. 144: Beispiel Beteiligungsangebot während eines Quartiersfestes Foto: plan zwei	80	Abb. 152: Verortung des Kiss-and-Ride-Parkplatzes Darstellung: plan zwei auf Grundlage des GIS der Stadt Kassel	84
Abb. 145: Beispiel Beteiligungspostkästen Foto: plan zwei	80	Abb. 153: Übersicht der Ordnungsmaßnahmen Darstellung: plan zwei auf Grundlage des GIS der Stadt Kassel	93
Abb. 146: Beispiel Stadtteilspariergang Foto: plan zwei	80	Abb. 154: Maßnahmen Darstellung: plan zwei auf Grundlage des GIS der Stadt Kassel	95
Abb. 147: Beispiel Verwaltungsworkshop Foto: plan zwei	80	Abb. 155: Denkmalgeschütztes Gebäude in der Wahlershäuser Straße Foto: plan zwei	96
Abb. 148: Zukunftsbild Zentraler Versorgungs- bereich und Umgebung Friedrich-List-Schule (Schnitt) Darstellung: plan zwei	81	Abb. 156: Bibliothek in der Zentgrafenstraße Foto: plan zwei	100
Abb. 149: Zukunftsbild Zentraler Versorgungsbereich und Umgebung Friedrich-List-Schule (Aufsicht) Darstellung: plan zwei auf Grundlage des GIS der Stadt Kassel	82		
Abb. 150: Symbolbild Fahrradmobilität Quelle: Stadt Kassel; Foto Constanze Wüstefeld: Kas- sel radelt: Tausende fahren mit, https://www.kassel.de/ aktuelles/aktuelle-meldungen/kassel-radelt.php , auf- gerufen am 21.02.2022	82		