

Dipl.-Ing. Edelhard Amenda
Architekt

Mitglied des Museumsvereins Kassel e. V.

Edelhard Amenda, Wurmbergstraße 26, 34130 Kassel

Herrn
Stadtbaurat
Christof Nolda
Rathaus
34112 Kassel



**1. Straßenbahn/Regiotram zum Weltkulturerbe
Schloss in Kassel-Bad Wilhelmshöhe (Heilbad)
und Reaktivierung der Herkulesbahn zum Wahrzeichen Kassels**

**2. Straßenbahn zur Uni und zum Klinikum – zurück zum
Schloss.**

Sehr geehrter Herr Nolda,

zu 1.: Im Nachgang zu meinen Briefen für eine Straßenbahn zum Schloss und zum Herkules teile ich Ihnen mit, dass bei unserer Unterschriftenaktion inzwischen weit über 13.000 Gleichgesinnte unterschrieben haben. Ich hörte oftmals, sowohl von Älteren/Behinderten Personen, als auch von jungen Müttern und Vätern mit Kinderwagen, ganz euphorisch-freudige Ausrufe: „Oh, das finde ich gut, das wäre schön, eine Straßenbahn zum Schloss, Bereicherung für Kassel, besonders wichtig jetzt nach der Anerkennung als Weltkulturerbe.“ Ebenso freudig wird eine Reaktivierung der Herkulesbahn gesehen. Verbunden sind diese Äußerungen oft mit einem herzlichen Dankeschön für meinen Einsatz und dem Kompliment, dass ich mich in meinem Alter (Jahrg. 1940) noch für ein solches Projekt einsetze.

Darüber hinaus haben die Leitungen der drei grundsätzlich verschiedenen Häuser der Zielgruppen, Prof. Dr. Martin Konermann und Prof. Dr. Werner Vogel, sowie Frau Angelika Geier und Herr Thomas Utz stellvertretend für Akutkrankenhäuser, REHA-Kliniken und Seniorenresidenzen für ihre Patienten, bzw. für ihre Bewohner eine Realisierung dieser beiden Projekte gefordert. Dieser Forderung von höchsten kompetenten Persönlichkeiten mit den von ihnen vertretenen Einrichtungen können Sie sich nicht ver-

Wurmbergstraße 26
Eingang: Kaupertweg
34130 Kassel

Telefon: 05 61/6 77 65
(nach 30 Sek. Anrufbeantworter
– unbegrenzt)

Telefax: 05 61/6 77 75

Funktelefon: 01 73/8 03 38 05
(mit Anrufbeantworter)

E-Mail: edelhard@amenda-kassel.de

E-Postbrief: edelhard.amenda@epost.de

Homepage: www.amenda-kassel.de

Adresse für Päckchen und Pakete:

Edelhard Amenda
Post-ID-Nr.: 27 62 95 56
Packstation 103
34128 Kassel

*Ich werde per SMS und E-Mail benachrichtigt,
wenn eine Sendung eingetroffen ist.*

Datum: 14. September 2013

schließen. Außerdem haben sich über 120 Mediziner für ihre Patienten dafür eingesetzt, so besonders auch **Frauenärzte für ihre Mütter mit Kinderwagen.**

Besonders hinsichtlich der Funktion des Parks als Heilbad hörte ich eine m. E. gute zusammenfassende Äußerung: **„Der Park (Heilbad) ist für die Bürger da und muss optimal erreichbar sein, und zwar von allen Bürgern, nicht nur von denen, die noch gut laufen können.“¹**

Hier dürfte m. E. auch das Anti-Diskriminierungsurteil vom 23.04.2012 greifen. Denn ältere und behinderte Personen sind benachteiligt. Geklagt hatte ein 62jähriger med. Direktor einer Klinik, weil sein Vertrag zu Gunsten eines 42jährigen Kollegen nicht verlängert wurde. Und er bekam Recht. Er bekam Recht sogar nur wegen seines Alters. Behinderte sind sehr oft älter als 62 Jahre. Somit dürfte das Antidiskriminierungsgesetz, auf das sich das Urteil beruft, erst Recht zum Zuge kommen. Ebenso fühlen sich auch junge Mütter und Väter mit Kinderwagen benachteiligt.

Das wichtigste an der ganzen Sache möchte ich noch einmal besonders herausstellen. Die Bahn fährt ohne Oberleitung mit einem Elektrospeichersystem. Kein Diesel, der Lärm und Abgase erzeugt. Somit ganz umweltfreundlich. Dies war für Herrn Prof. Dr. Petzet, ICOMOS, München ausschlaggebend für eine Zustimmung. Die diesbezügliche Gesprächsnotiz – inzwischen auf den neuesten Stand gebracht – lege ich Ihnen nochmals bei. Im Gegensatz dazu wirbeln die geplanten Elektro-Kleinbusse Staub auf, fahren im Verkehrsbereich und können im Winter bei Eis und Schnee gar nicht fahren. Zudem sind sie auf Dauer erheblich teurer.

Aus Denkmalgründen könnte die Bahn evtl. nur im Stundentakt fahren. Sie wäre somit fast nie zu sehen.² Damit muss ich festhalten, dass wir uns mit gesundem Menschenverstand nicht über etwas unterhalten können, das wir so gut wie nie sehen. Ich müsste eine reine Engstirnigkeit zu Gunsten des Museumsgedankens vorwerfen. Die Funktion eines Heilbades wird völlig außer Acht gelassen,³ – Die Bahn fährt dann weiter zum Fontänen-teich und wartet hinter Büschen und Bäumen 'halb versteckt' auf ihren nächsten Einsatz.

Für die Linienführung der Herkulesbahn im Endbereich fordern wir eine Anbindung des Besucherzentrums, des Haupteingangs zum Herkulesbauwerk und der anschließenden Herkulesterrassen.

Durch die Anbindung des Besucherzentrums würde sich auch der Herkules wie ebenfalls auch das Schloss bestens als Ausflugsziel für Seniorenresidenzen eignen. Denn auch hier befinden sich größere Toilettenanlagen für Behinderte. Siehe hierzu stellvertretend die Forderung der Seniorenresidenz ‚Ambiente‘ am Anfang des Registers Schloss-Straßenbahn meiner Homepage www.amenda-kassel.de. Auch für Prof. Dr. Konermann und für Prof. Dr. Vogel, stellvertretend als Leiter für Akutkrankenhäuser und REHA-Kliniken sind einwandfreie Toilettenanlagen wichtig für ihre Patienten.

Die Anbindung der Herkulesterrassen wäre allgemein für den Tourismus sehr wichtig. Die Gäste könnten als Abschluss ihres Besuches in Ruhe eine Tasse Kaffee trinken, sich entspannen und mit der Straßenbahn vor der Türe wieder zurück in die Stadt fahren.

Soweit in Kurzform die wichtigsten Einzelheiten. Ausführliche Darstellungen finden Sie auf meiner Internetseite www.amenda-kassel.de. Hier habe ich auch zur Frage der

¹ Somit darf sich niemals eine Person gegen diese Straßenbahn aussprechen, die noch gut laufen kann. Sie sollte **Solidarität** zeigen und bedenken, dass sie u. U. selbst einmal betroffen sein könnte.

² Wir können deshalb auch nicht von einer Beeinträchtigung der Sichtachse zum Herkules sprechen, wenn wir den ‚Störenfried‘ fast nie sehen. Die Bahn befindet sich ca. 40,0 m vom Eingang des Schlosses entfernt, so dass sich die Sichtachse weit über der Bahn befindet, falls sie zufällig gerade hält oder vorbeifährt. Außerdem ist das weitläufige Eingangspodest vor dem Schloss sehr dominierend und beherrscht den Blick.

³ Auf der Fotocollage konnte ich den wichtigsten Punkt nicht anders darstellen. Diese dient schließlich nur zu einer Verdeutlichung meiner Grundidee für eine optimale Erreichbarkeit des Schlosses. Alles andere ist zwar wichtig, sehe ich aber nur als eine Nebensache an. Durch diese Visualisierung sind die Leute ganz überrascht. Neben den o. a. euphorisch-freudigen Ausrufen höre ich anerkennende Worte: „Geniale Idee, gut durchdacht. Auch das Gewächshaus ist angebunden“ Dr. Andreas Jürgens, Oberbürgermeisterkandidat 2011 ergänzt: „Wenn ich mit meinem Rollstuhl da oben herfahre, bin ich ganz durchgeschüttelt.“

Finanzierung Stellung genommen, s. Register ‚Straßenbahn zum Schloss‘, die letzten beiden Absätze des Textes. Außerdem habe ich auf meiner Startseite, Abs. 8 und 9 Ausführungen über kleinkarierte Sichtweisen hinsichtlich der Rentabilität gemacht.

**In aller Welt könnte geworben werden:
„ ... bequem mit der Straßenbahn zu erreichen.“**

Zu Ihrer einfacheren Information lege ich Ihnen in Papierform bereits erhaltene und neue Schriftstücke bei, so die erwähnte Gesprächsnotiz, sowie in verkleinerter Form den Schriftverkehr mit der Staatsministerin, Frau Eva Kühne-Hörmann, mit einer Zusammenstellung aller Argumente. Diese erhalten alle besonders interessierten Personen. Zudem erhalten Sie einen Auszug aus meiner Homepage mit der Unterstützung der drei wichtigsten Zielgruppen. Seit einiger Zeit verteile ich ein Infokärtchen mit meiner Homepage- und meiner normalen Adresse (Rückseite). Dies möchte ich auch Ihnen nicht vorenthalten.

Aus den dargestellten Gründen möchte ich Sie bitten, sehr geehrter Herr Nolda, sich aktiv für eine Realisierung dieser beiden Projekte einzusetzen. Hierbei sollte die Herkulesbahn zuerst realisiert werden. Denn dieses Projekt dürfte schon fast ‚in trockenen Tüchern stecken‘.

Zu 2. Straßenbahn zur Uni und zum Klinikum⁴

Ich möchte noch einmal auf meinen Vorschlag für eine Straßenbahn vom Holländischen Platz zur Uni und zum Klinikum zurückkommen und meine damaligen Ausführungen etwas ergänzen. Auch hier lege ich Ihnen der Einfachheit halber den damaligen Schriftverkehr nochmals bei.

Der wichtigste Punkt einer Ablehnung war für Herrn Dr. Thorsten Ebert, Vorstand der KVG, die Steigung im oberen Teil der Moritzstraße. Ich nehme an, dass es sich hier nur um eine Vermutung des Herrn Dr. Ebert handelte. Wie seinerzeit mitgeteilt, hatte ich Höhenmessungen gemacht und lediglich eine Steigung von 6,7 % ermittelt. Dies ist erheblich weniger, als die mit 8 % steilste Strecke in Kassel (in Kirchditmold). Diese wird ohne Probleme bewältigt. Damit ist dieser m. E. wichtigster Hinderungsgrund ausgeräumt.

Es besteht sogar die Möglichkeit, die Trasse etwas anzuheben, um den 90°-Bogen in die Mönchebergstraße möglichst waagrecht verlaufen zu lassen. Denn aus Gründen der Fahrtechnik sollten Bögen mit kleineren Radien möglichst nicht in einem größeren Gefälle verlaufen.

Weitere Hinderungsgründe sind meines Wissens Befürchtungen wegen möglicher Erschütterungen bei hochempfindlichen Geräten. Hierzu hatte ich in meinem Leserbrief vom 4. Juli 2011 erwähnt, dass auch schwere LKW für den Anlieferverkehr, schnell fahrende PKW und Sprinter Erschütterungen verursachen. Die Bahn könnte mit Schrittgeschwindigkeit fahren und das Gleis könnte auf Schwingdämpfern aufliegen. Hierzu möchte ich ein Beispiel aus meiner Praxis geben. Ich war einige Jahre im ehemaligen Baukonzern Philipp Holzmann AG in der Bauleitung und Abrechnung tätig.

Etwa 1972 hatte Philipp Holzmann den Auftrag, im Werk Rothenditmold der ehemaligen Firma Henschel ein Fundament für einen Gegenschlaghammer zu errichten. Wenn ich mich richtig erinnere, hatte das Fundament eine Abmessung von 9,0 x 9,0 x 9,0 m und wog etwa 2000 t. (Zum Vergleich: Eine Straßenbahn wiegt m. W. etwa 38 t.) Das Fundament befand sich in der Erde in einem eigens hierfür errichteten Behälter aus Stahlbeton. Es befand sich jedoch nicht einfach auf dem Fußboden, sondern ruhte auf einer Vielzahl von Spiralfedern. Damit die Federn nach einem Hammerschlag nicht lange schwingen, wurden neben den Federn Schwingdämpfer angeordnet, die die Schwingungen sofort gedämpft hatten. Obwohl

⁴ Wie mitgeteilt, bin ich zufällig Fachmann. Ich habe in einem zweiten Studiengang ‚Verkehrsbau‘ studiert und war einige Zeit Planungsingenieur im Straßenneubauamt. (Die Planungsgrundlagen im Verkehrswegebau sind im Straßen- und Eisenbahnbau die gleichen.)

durch eine Straßenbahn Schwingungen in dieser Größenordnung nicht entstehen, könnte eine ähnliche Konstruktion auch für das Gleis der Straßenbahn angewendet werden.

Wie bereits mitgeteilt, würde mit dieser Linienführung die Bahn unmittelbar durch den Hauptnutzungsbereich der Uni fahren. Dies entspräche einer lehrbuchmäßigen Grundforderung für jeden öffentlichen Personennahverkehr. Der ÖPNV muss möglichst unmittelbar vor der Türe der meisten Nutzer verlaufen. Bei einer Linienführung durch die Gottschalkstraße wäre das nicht der Fall.

Der zweite wesentliche Vorteil dieser Linienführung wäre eine **optimale Anbindung des Klinikums an die Innenstadt**. Dies ist eine fast auf der Hand liegende Verbindung. Denn sie entspricht beinahe einer Luftlinie. Das Klinikum wird z. Z. ebenfalls weiter ausgebaut, ist aber nur stiefmütterlich an die Stadt angebunden. Die Klinik-Linie 7 ist mit der Linie 3 zusammengelegt und fährt einen großen Umweg über Altmarkt, Katzensprung und Weserspitze. Jetzt könnte sie direkt von der Innenstadt, Königsplatz/Stern zum Holländischen Platz, zur Uni und sofort zum Klinikum fahren. Eine sehr viel kürzere Linie.

Eine Einsparmöglichkeit wäre durch die Aufhebung der Doppelbedienung im Bereich zwischen Eisenschmiede und Endstation gegeben. Hier verkehren die Linien 3 und 7 wieder gemeinsam und sind bei weitem nicht ausgelastet. Bei den heutigen modernen Zweirichtungsfahrzeugen könnte die Klinik-Linie 7 an der Haltestelle 'Simmershäuser Straße' an der Eisenschmiede am Mühlhäuser Platz Kopf machen und von dort wieder zurück fahren. Evtl. könnte sie auch schon am Klinikum Kopf machen. Hierbei wäre allerdings zu untersuchen, ob aus Richtung Ihringshausen nicht ein größerer Zielbedarf zum Klinikum bestehen würde.

Zurück könnte die Klinik-Linie 7 **zum Schloss hochfahren**, da dort auch Zweirichtungsfahrzeuge benötigt werden. Damit wäre das Klinikum als größtes Akutkrankenhaus Kassels optimal an das Heilbad Kassel-Bad Wilhelmshöhe angeschlossen. Patienten mit längeren Klinikaufenthalten könnten dann ohne Probleme das Heilbad nutzen.⁵

Die obligatorische Wirtschaftlichkeitsberechnung würde unter Berücksichtigung dieser beiden Anbindungen, Uni und Klinikum, mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit positiv ausfallen. Deshalb sollte dieser Plan möglichst bald realisiert werden. Die neuen Uni-Hörsäle sollen 2015 fertig sein. Dann ist mit einer bedeutend höheren Studentenzahl zu rechnen.

Mit freundlichen Grüßen

PS. Als nächsten Schritt werde ich die Medien über unsere Unterschriftenaktion informieren. Ich möchte nicht, dass Sie erst aus der Zeitung davon erfahren.

Anlagen (Diese hatten Sie teilweise bereits erhalten. Zu Ihrer einfacheren Information und der Vollständigkeit halber erhalten Sie diese nochmals):

1. Gesprächsnotiz mit Herrn Prof. Dr. Petzet, ICOMOS, München
2. Schriftverkehr mit Frau Staatsministerin Eva Kühne-Hörmann mit einer Zusammenstellung aller Argumente
3. Ausdruck aus meiner Homepage mit der Unterstützung der wichtigsten Zielgruppen
4. Infokärtchen mit meiner Homepage- und meiner normalen Adresse (Rückseite)
5. Bisheriger Schriftverkehr für eine Straßenbahn zur Uni und zum Klinikum
 - 5.1 Leserbrief vom 26. September 2009
 - 5.2 Leserbrief vom 9. November 2009
 - 5.3 Leserbrief vom 4. Juli 2011
 - 5.4 Brief an Sie vom 30. November 2012
 - 5.4 Brief an Sie vom 6. März 2013

⁵ Ich selbst lag 1997 wegen einer Nierenerkrankung etwa 2 Monate im Klinikum, hatte zeitweise Ausgang und hätte mich über eine derartige Verbindung sehr gefreut.