

wegen der beiden sehr wesentlichen und auf der ganzen Welt einmaligen Funktionen – Heilbad und Kulturerbe – in Kassel-Bad Wilhelmshöhe auch eine umsteigefreie Verbindung geschaffen werden. Verständlicherweise werden unter dem Gesichtspunkt dieser Einmaligkeit die geplanten Kleinbusse sehr oft als ganz absurde Idee bezeichnet, als „unwürdig für den Park“. Zufällig hatte sich dieser Tage auch sogar ein Mediziner sehr gegen diese Kleinbusse ereifert und ganz abfällig milde ausgedrückt in etwa geäußert: „Wie können hochkarätige Persönlichkeiten nur auf so eine absurde Idee kommen?“

Ihre abschließende Versicherung, dass es einen regen Gedankenaustausch hinsichtlich einer Anbindung des Schlossplateaus an das Kasseler Straßennetz gegeben hat, nehmen wir gerne zur Kenntnis. Dieser wurde jedoch wie bereits dargelegt von unrichtigen Argumenten dominiert. Somit hoffen wir, dass dieser Gedankenaustausch mit richtigen Argumenten wieder auflebt und zu der Einsicht führen wird, dass über etwas gesprochen wird, was fast nie bzw. nur sehr selten zu sehen ist. Keine Oberleitung, keine Masten, kein Gleisbett, nichts. Nur die beiden Schienenköpfe eines Gleises eingebettet in der Wiese. Und diese sollen in Kassel stören, in anderen Städten nicht? Damit dürften keine Einwände mehr gegen eine Straßenbahn zum Schloss mit Endstation am Fontänenteich hinter Büschen und Bäumen ‚halb versteckt‘ vorhanden sein.

Mit freundlichen Grüßen

.....
(Theodora Amenda-Hommes)

.....
(Edelhard Amenda)

PS Ein großes Plakat mit drei Schrifttafeln finden Sie in einem Fenster neben der Zentgrafendrogerie Engelmohr in Kirchditmold, Zentgrafestraße 156.

Anlagen wie beschrieben:

1. Brief an den Oberbürgermeister der Stadt Kassel, Herrn Bertram Hilgen, vom 22. Juli 2012, in dem ich an Hand eines Unfallbeispiels die Wichtigkeit einer rollstuhlgerechten, umsteigefreien Anbindung des Schlosses mit einer Straßenbahn begründet habe – **dient als Flyer für besonders interessierte Personen.**
2. Unterschriftenliste in der erweiterten Fassung für Ärzte
3. Gesprächsnotiz mit ICOMOS vom 2. September 2011 – **dient ebenfalls als Flyer für besonders interessierte Personen**
4. Arbeitsblatt für Gegner, hier haben wir die wichtigsten Punkte noch einmal zusammengestellt.
5. Arbeitsblatt ‘nicht so sondern so‘ - wird zusammen mit der Gesprächsnotiz mit ICOMOS (verkleinert auf der Rückseite einkopiert) nach wie vor bei der Werbung von Unterschriften verwendet - in Folie eingeschweißt.

Anmerkung Diesen Brief werden wir in Kopie an einige andere Persönlichkeiten zur Kenntnisnahme schicken und besonders interessierten Personen geben.

weiteren Ausbau des Parkplatzes und den damit verbundenen weiteren Autoabgasen könnten sich ähnliche Situationen öfters wiederholen. Und das in einem Heilbad.

Aus diesen Gründen ist es uns völlig unverständlich, dass es Ihnen schwer fällt, einen Zusammenhang zwischen den Staub aufwirbelnden Kleinbussen (verbunden mit einem weiteren Ausbau des Parkplatzes) und dem Status als ‚Heilbad‘ zu erkennen. Sie schreiben, dass an dieser Stelle letztlich fraglos wichtigere Argumente eine Rolle spielen. Diese ‚wichtigeren Argumente‘ benennen Sie nicht, meinen aber offensichtlich Denkmalangelegenheiten. Damit stellt sich für uns die Frage: Sind denn in Ihren Augen Denkmalangelegenheiten wichtigere Argumente als Gesundheitsangelegenheiten? Hat nicht die Gesundheit absoluten Vorrang, und zwar allgemein, nicht nur in einem Heilbad?

Leider müssen wir Ihrem Satz entnehmen, dass Ihnen das Prädikat ‚Heilbad‘ gleichgültig ist. Die ‚wichtigeren Argumente‘ sind bei Ihnen Denkmalangelegenheiten. Diese haben bei Ihnen absoluten Vorrang. Das ‚Bad‘ würden Sie also ohne weiteres opfern. Das können wir nicht akzeptieren.

Mit diesen Darlegungen haben wir alle Ihre Argumente gegen eine Straßenbahn zum Schloss widerlegt. Somit hoffen wir, dass Sie sich besonders im Interesse älterer und behinderter Mitbürger auch für eine Straßenbahn zum Schloss einsetzen. Zeigen Sie Solidarität und bedenken Sie, dass Sie u. U. selbst einmal betroffen sein könnten.

Ich, Theodora Amenda, hätte in Ihrem Alter auch nicht daran gedacht, dass ich einmal auf den Rollstuhl angewiesen sein würde.

Bis jetzt haben die Aktion weit über 10000 gleichgesinnte Mitbürger mit ihrer Unterschrift unterstützt. Außerdem haben sich 71 Mediziner auch für ihre Patienten dafür eingesetzt und die spezielle Ärzteliste unterschrieben. Diese zählt erheblich mehr, mindestens hundertfach. Das ist eine großartige Unterstützung. Diese können Sie nicht einfach ignorieren. Denken Sie an die oftmals ganz euphorischen Äußerungen, auch von Ärzten: "Oh - das finde ich gut, eine Straßenbahn zum Schloss." Verbunden mit einem ganz herzlichen Dank für meine Initiative.

Denken Sie als Politikerin bitte auch an die Wählerstimmen, die Sie bei einer Ablehnung kosten würde. Die Hauptzielgruppe der Aktion sind ältere und behinderte Personen. Diese sind in der Regel CDU-Wähler.

Die Unterschriftenaktion läuft keineswegs dem z. Z. laufenden Weltkulturerbe – Antrag zuwider. Denn wenn er in der jetzigen Form mit den geringer wertigen Kleinbussen angenommen wird, so dürften bei den höher wertigen Straßenbahnen keine Probleme bestehen. Die Busse könnten u. E. wegen der mangelnden historischen Authentizität sogar dem Antrag schaden. Sie kämen gewissermaßen einer Degradierung des Parks gleich. Dies wurde bei der Unterschriftenaktion von sehr vielen Personen geäußert.

Wie bereits dargelegt, hätte sich hingegen schon der Kurfürst eine Straßenbahn bauen lassen, wenn es diese damals schon gegeben hätte. Sie wurde in den 1870er Jahren definitiv geplant^{VI} und entspricht somit mehr einer historischen Authentizität als die Kleinbusse.

Neben den dargestellten historischen Gründen sprechen zweitens heutige benutzerfreundliche Gründe für eine Straßenbahn. Denn lt. eines wissenschaftlichen Gutachtens ist die Akzeptanz einer Straßenbahn dreimal höher als die eines Busses.^{VII} Dieser zweite Grund ist u. E. höher zu bewerten, als der erstere historische Grund. Zudem werden überall mit großem Aufwand umsteigefreie Verbindungen geschaffen, wie z. B. Hbf. Kassel. Deshalb sollte

^{VI} Der Plan scheiterte wegen der begrenzten Technik an den starken Steigungen. Heute wäre dies möglich, s. Gesprächsnotiz mit ICOMOS, S. 2.

^{VII} Dies wurde zufällig jetzt wieder einmal bestätigt. Die HNA vom 30. November 2012 zitiert Landrat Uwe Schmidt und Harald Kühlborn, Sprecher des Landkreises Kassel: „Verkehrsverbindungen über die Schiene scheinen bei vielen Menschen einen hohen Stellenwert zu besitzen. Busse können das nicht ausgleichen.“

eine Rolle gespielt haben mag. Unter den internationalen Experten befand sich offenbar niemand, der diese Machenschaften hätte erkennen und aufdecken können.

In Ihrem Schreiben sprechen Sie vom Neubau einer Straßenbahn-Trasse. Mit der Formulierung ‚Trasse‘ wird in Fachkreisen eigentlich nur der Erdkörper bis Unterkante Schotterbett bezeichnet. Wir nehmen aber an, dass Sie den kompletten Gleiskörper meinen, einschließlich Schotterbett, Schwellen und Schienen. Dieser komplette Gleiskörper – so befürchten Sie offenbar – könnte voll zu sehen sein. Wir haben dagegen ausgeführt und durch die Fotokollage u. E. eindeutig belegt, dass nur die beiden Schienenköpfe eines Gleises zu sehen sind und sonst nichts. Und diese sollen in Kassel stören, in anderen Städten dagegen nicht?

Übersehen haben Sie offenbar auch die Fußnote 3 in der Unterschriftenliste, wonach die Bahn je nach Fahrplangestaltung nur etwa alle viertel oder halbe Stunde zu sehen wäre. Denkbar wäre aus Denkmalgründen auch ein Stundentakt. Nicht zu verwechseln mit der Königsstraße, in der die Bahn alle paar Minuten zu sehen ist. Sie wenden sich also gegen etwas, was Sie gar nicht oder nur selten sehen. Und das soll stören? Etwas, was Sie gar nicht oder nur selten sehen, soll ein gravierender Eingriff sein? Weitere Ausführungen s. Arbeitsblatt ‚Argumente für Gegner‘.

Hinsichtlich des Kostenfaktors hatte uns auf dem Tag der Erde ein Fachmann, ein Betriebswirt, vorgerechnet, dass das geplante Kleinbussystem etwa das Zehnfache einer Straßenbahnverlängerung kosten würde. Hierzu haben wir in Fußnote 4 ausgeführt, dass Straßenbahnen auf 30 Jahre kalkuliert werden und dass als Gegenrechnung die Lohnkosten für ein eigenes Fahrpersonal, hohe Entwicklungskosten, Beschaffungskosten und Betriebskosten für Wartung und Pflege zu rechnen sind. Diese Kosten fallen weg, da kein neues System zu rechnen ist. Der Fahrer muss unten warten und wird bezahlt. Er könnte mit den gleichen Lohnkosten hochfahren. Zu rechnen sind lediglich die einmaligen Baukosten des Schienenkörpers und die Zusatzkosten für den Kondensator für die wenigen Bahnen, die dorthin fahren sollen. Das Geld für die Kleinbusse sollte besser in soziale Projekte investiert werden.

Aus Ihrer Formulierung ‚für Maximalsteigungen geeignet‘ entnehmen wir, dass Sie annehmen, dass die Bahnen besonders ausgerüstet sein müssten. Hierzu verweisen wir auf Fußnote 10 der Gesprächsnotiz, in der wir den Vorschlag gemacht haben, mit einer einfachen Dammschüttung die Steigung auf 8 % zu reduzieren. Dies ist die steilste Strecke, die wir in Kassel haben, und zwar Zentgrafenstrasse 146 – 156. Hier fahren die Bahnen ohne Probleme. Möglich wäre noch eine weitere Reduzierung bis auf 5 %.

Vollkommen unverständlich ist es für uns, dass es Ihnen schwer fällt, einen Zusammenhang zwischen dem Staub, den die Kleinbusse bei trockenem Wetter aufwirbeln und dem Status als Heilbad zu erkennen. Da wir keine gebundene Straßendecke haben, ist ein Aufwirbeln des Staubes unstrittig. Die Werte für das Prädikat ‚Bad‘ sind nur ganz knapp erreicht worden. Sie stehen auf dem Spiel. Auch hier verweisen wir auf das Arbeitsblatt für Gegner und auf die Kollage ‚Nicht so, sondern so‘. (Beides nochmals beigefügt)

In letzterer haben wir eine Zeitungsnotiz vom 7. Februar 2012 aufgenommen, wonach 2011 die Feinstaubbelastung schlimmer als in den Vorjahren war. Dazu hatten wir vermerkt: ‚Auch Elektro-Kleinbusse wirbeln Staub auf. Außerdem: Weiterer Ausbau des Parkplatzes – Zunahme des Autoverkehrs, weitere Belastungen.‘ Im Gegenpart, dem unteren Teil der Kollage, dem ‚sondern so‘ hatten wir vermerkt: ‚Straßenbahnen auf der Wiese wirbeln keinen Staub auf.^v – Kein Parkplatzausbau, weniger Autoverkehr.‘

An dieser Stelle möchten wir wiederholen, was wir im Brief vom 26. April 2010 schon einmal erwähnt hatte: Ein Ehepaar berichtete von einem Spaziergang bei Inversionswetterlage vom Herkules abwärts zum Schloss. Hier seien sie auf halber Höhe ganz plötzlich in eine dichte Smogwolke eingetaucht. Bei dem vorgesehenen

^v **Außerdem wirbeln Straßenbahnen systembedingt weniger Staub auf.** Durch das Eisenrad-Schiene-System – Eisen auf Eisen – besteht eine viel kleinere Berührungsfläche zw. Fahrzeug und Fahrbahn als beim Gummirad-Straße-System. Zudem kann sich auf der glatten Oberfläche des zusätzlich geneigten Schienenkopfes kaum Staub ablagern. Dagegen nimmt die sehr große Oberfläche des Gummirades viel Staub auf.

Herrschaften, die eine Straßenbahn zum Schloss hier bei uns in Kassel sehr begrüßt hätten. In Würzburg dient die Bahn nach Aussage des Herrn Dr. Oettinger, Verkehrsbetriebe Würzburg, sogar als Durchgangslinie zu einem Neubaugebiet. Sie soll im 7 1/2 -Minuten-Takt verkehren, somit 3 3/4 -Minuten-Takt je Richtung, so dass alle 3 3/4 Minuten eine Bahn zu sehen wäre.

Hier in Kassel haben wir noch zusätzlich zwei wesentliche Argumente für eine Straßenbahn: 1. Funktion eines Heilbades und 2. Kessellage der Stadt mit der Gefahr für Inversionswetterlagen. Aus diesen beiden Gründen wäre bei uns eine Straßenbahn erst recht erforderlich. In Würzburg wird der Parkplatz vor der Residenz durch eine Straßenbahn ersetzt. Dagegen soll bei uns der Parkplatz weiter ausgebaut werden. Vollkommen widersinnig.

Im Übrigen müssen wir Ihrem Schreiben entnehmen, dass Sie sowohl die Ausführungen in der Unterschriftenliste, als auch die Ausführungen in der Gesprächsnotiz mit dem Präsidenten des ICOMOS Deutschland, Herrn Prof. Dr. Petzet nicht genau gelesen haben – liegen nochmals bei. Sie sprechen im ersten Absatz von einer Weiterführung der Straßenbahn bis vor das Schloss^{II} und im zweiten Absatz von einer "Vorfahrt" der Straßenbahn vor dem Schloss. Aus diesen Formulierungen und besonders aus dem Begriff "Vorfahrt" geht hervor, dass Sie hier die Endhaltestelle sehen. So hätte sie sich der Kurfürst gebaut, wenn dies damals schon möglich gewesen wäre. Für ihn wäre eine Endhaltestelle vor dem Schloss sogar repräsentativer gewesen. Er hätte sicherlich ein besonderes Repräsentationsgebäude gebaut.

Dagegen haben wir ausgeführt, dass die Endhaltestelle am Fontänenteich hinter Büschen und Bäumen 'halb versteckt' sein soll. Die Haupthaltestelle wäre zwar am Schloss, aber nur mit einem Fahrgastunterstrand aus vollkommen durchsichtigem, glasklarem Glas. Auf den Unterstrand könnte ggf. auch verzichtet werden. Denn die Fahrgäste könnten auch im Schloss warten. Zudem sollte sich die Haltestelle nicht unmittelbar vor dem Schloss befinden, sondern in etwa 30 m Entfernung am Rande der Schlosswiese.

Dies ist auf der Fotokollage u. E. genau zu erkennen. Bei deren Erstellung hatten wir größten Wert auf Maßstabsgenauigkeit gelegt. Die beiden Passanten waren echte Passanten vor dem Schloss. Das Fahrzeug, eine Regiotram als höher wertigeres Fahrzeug, wurde am Scheidemannplatz fotografiert^{III} und das Bild soweit verkleinert (42 %), dass die Augenhöhe des Fahrers etwa 20 cm über der Augenhöhe des Mannes liegt. So wie es in Wirklichkeit der Fall ist. Somit ist eine genaue Vergleichbarkeit möglich.

Durch diese Entfernung zum Schloss liegt die Sichtachse zum Herkules weit über der Straßenbahn. Zudem ist die Straßenbahn nur in den wenigen Augenblicken zu sehen, in denen sie hält oder vorbeifährt. Das 'Versteck' am Fontänenteich könnte landschaftsgärtnerisch so gestaltet werden^{IV}, dass die Bahn vom Schloss aus gar nicht zu sehen wäre.

Außerdem haben wir ausgeführt: ‚Möglich wäre auch ein vollständiges Absenken der Bahn unter die Erde mit einer Abdeckung aus Rasen.‘ Das wäre zwar eine sehr teure Alternative, aber bei dem auf der ganzen Welt einmaligem Status – Heilbad und Weltkulturerbe zugleich – sollte das Beste gerade gut genug sein.

Uns ist bekannt, wie die international besetzten Expertensitzungen genau verlaufen sind. Das Gremium wurde von Straßenbahngegnern mit fotografischen Manipulationen so beeinflusst, dass es gar keine andere Wahl mehr hatte, als abzulehnen. Die Ablehnung wurde den Teilnehmern regelrecht in den Mund gelegt. Bei dieser Manipulation ist eine Ablehnung verständlich. Wobei hier auch der psychologische Gruppenzwang

^{II} also nur bis vor das Schloss und nicht weiter.

^{III} Diesen Teil der Fotokollage hatten wir in der Kurt-Schumacher-Straße Richtung Scheidemannplatz fotografiert. Dort wie auch an anderen Stellen der Stadt sind von der gesamten Trasse, dem gesamten Gleiskörper, nur die beiden Schienenköpfe, eingebettet in Rasen, zu sehen.

^{IV} Dies könnte mit einer S-Kurve (rechts/links) geschehen, an deren ‚Eingang‘ und anschließenden Haltestelle Büsche und Bäume gepflanzt würden.

Theodora Amenda-Hommes
Dipl.-Ing. Edelhard Amenda
Architekt

Mitglied des Museumsvereins Kassel e. V.

Theodora und Edelhard Amenda, Wurmbergstraße 26, 34130 Kassel

An die
Hessische Ministerin für Wissenschaft und
Kunst
Frau Eva Kühne-Hörmann
Rheinstraße 23 - 25
65185 Wiesbaden



**Straßenbahn/Regiotram zum Weltkulturerbe¹
Schloss in Kassel-Bad Wilhelmshöhe (Heilbad)
und Reaktivierung der Herkulesbahn zum Wahrzeichen Kassels**

Sehr geehrte Frau Ministerin,

vielen Dank für Ihr freundliches Antwortschreiben vom 30. November 2012 auf meinen Brief vom 30. Oktober 2012.

Diesen Antwortbrief möchte meine Frau mitunterschreiben. Sie ist Betroffene, gehbehindert und auf den Rollstuhl angewiesen. Sie ist der Meinung, dass Sie anders reagiert hätten, wenn Sie auch im Rollstuhl sitzen würden. Meinen Brief vom 22. Juli 2012 an Herrn OB Hilgen haben Sie offensichtlich nicht gelesen. Er liegt nochmals bei. Hier habe ich an Hand eines Unfallbeispiels dargestellt, wie schnell wir im Rollstuhl sitzen können. Selbstverständlich wünschen wir auch Ihnen niemals einen Unfall. Aber wir wünschen Solidarität. Sie können nicht in die Zukunft schauen und können nicht ausschließen, dass Ihnen das gleiche Schicksal ereilt. Meine Frau fühlt sich ausgegrenzt und diskriminiert. Denn der Park ist für die Bürger da und muss optimal erreichbar sein, und zwar von allen Bürgern, nicht nur von denen, die noch gut laufen können.

Ihre Ausführungen können wir in keinsten Weise nachvollziehen. Sie müssen in allen Punkten zurückgewiesen werden. Sie widersprechen den Erfahrungen aus anderen Städten. In Würzburg z. B. wird die Straßenbahn vor der Residenz z. Z. gebaut. Dies hatte ich vor einiger Zeit bei der Unterschriftensammlung von Gästen aus Würzburg erfahren. Es handelte sich um ältere

¹ beantragt

Wurmbergstraße 26
Eingang: Kaupertweg
34130 Kassel

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

Telefax: 05 61/6 77 75

Funktelefon: 0173/8 03 38 05
(mit Anrufbeantworter)

E-Mail: theodora@amenda-kassel.de

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

*Wir werden per SMS und E-Mail benachrichtigt,
wenn eine Sendung eingetroffen ist.*

Datum: 6. Januar 2013