

Dipl.-Ing. Edelhard Amenda
Architekt
Mitglied des Museumsvereins Kassel e.V.

Wurmbergstraße 26
Eingang: Kaupertweg
34130 Kassel

Edelhard Amenda, Wurmbergstraße 26, 34130 Kassel

Herrn
Prof. Dr. Bernd Küster
Direktor der
Museumslandschaft Hessen Kassel
Schloßpark 1
34131 Kassel

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

Telefax: **05 61/6 77 75**

Funktelefon: **0171/8 90 45 05**
(mit Anrufbeantworter)

E-Mail: edelhard@amenda-kassel.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.*

Bankverbindung: Sparda-Bank Hessen eG
(BLZ: 500 905 00)
Konto-Nr.: 1766880

Datum: 26. April 2010

**Ergänzung: Höhenmessungen am
15. Mai 2010 – s. S. 2**

Erreichbarkeit des Schlosses in Kassel-Bad Wilhelmshöhe

Verlängerung der Straßenbahn zum Schloß mit **Abschnitt ohne Fahrleitung**
– **ohne Schienen im Fußgängerbereich** des Schloßplateaus

– Vorbild: Würzburger Residenz –

wegen

1. unserer leeren Kasse
2. Schadstoffe –
 - 2.1 'Auspuffgase sorgen für dicke Luft' – HNA vom 22. Februar 2010
 - 2.2 'Rathäuser unter Druck' – 'Autoverkehr drastisch reduzieren' – HNA vom 25. Februar 2010
 - 2.3 'Winter sorgte für dicke Luft' – HNA vom 1. April 2010
 - 2.4 somit **Gefährdung des Prädikates 'Bad'**
3. behindertengerechte Erreichbarkeit
4. Steigerung der Attraktivität – ganz besonders beim Einsatz von Fahrzeugen der Regiotram und Verbindungen mit dem Umland
5. Ausdehnung der Wilhelmshöher Schloßkonzerte auf den Winter

Sehr geehrter Herr Direktor,

Sie haben mich als Mitglied des Museumsvereins mehrfach zu Veranstaltungen im Schloß eingeladen. Hierauf möchte ich zurückkommen. Über diese Einladungen hatte ich mich sehr gefreut und möchte mich herzlich bedanken. Ich wäre gerne gekommen. Aber wegen der schlechten Verkehrsanbindung konnte ich nicht kommen. Ich bin Jahrgang 1940 und **bin leider nicht mehr so gut zu Fuß, wie ich es einmal war.**

Vielleicht kann ich Sie deshalb für eine Angelegenheit begeistern, die es mir ermöglicht hätte, Ihrer Einladung zu folgen. Und mit mir selbstverständlich auch vielen anderen Gästen:

Eine Verlängerung der Straßenbahn zum Schloß, und zwar mit einem Abschnitt ohne Fahrleitung und ohne Schienen im Fußgängerbereich des Schloßplateaus. Denn als Ablehnungsargument für eine Verlängerung der Straßenbahn zum Schloß werden die Fahrleitungen genannt. Das ist für mich zwar sehr uneinsichtig. Denn die Masten könnten gleichzeitig als Lampenmasten ausgebildet werden, vorne mit einem Bogen für die Lampe, hinten mit einer Traverse für den Fahrdraht. Aber als Gegenargument für die hohen Beschaffungs- und sogar noch Entwicklungskosten des geplanten neuen Kleinbus-Systems und deren hohe Betriebskosten könnte ein Abschnitt ohne Fahrleitung installiert werden.

Vorbilder sind:

1. **Nizza.** Hier wird auf zwei Abschnitten seit Nov. 2007 mit einem Bordstromsystem aus Nickel-Metallhydrid-Batterien gefahren.
2. **Mannheim.** Hier wurde seit 2004 ein Hochleistungskondensator von Bombardier erfolgreich getestet. Die Erfolge waren so gut, daß München und Heidelberg nachgezogen haben. Reichweite in der Ebene etwa 1000 Meter. – Reicht aus, Entfernung vom Gewächshaus zum Fontänenteich ca. 400 m.

Dabei wäre das so einfach:

Die Schloßbahn könnte nach Verlassen der jetzigen Haltestelle¹ ca. 50 m stadteinwärts weiterfahren und wenden, indem sie nach rechts im Bogen die Straße überquert. Sie könnte dann neben der Straße hochfahren. Sie sollte auf einem kleinen Damm geführt werden, um eine gleichmäßige Steigung zu erzielen. Wegen der hohen Steigung wird auf eine Straßenbahn in Linz/Österreich mit 112 ‰ (= ca. 11 % Steigung) verwiesen.² Ich schlage eine Auslegung auf 8 % vor, wie in Kirchditmold. Vor dem Gewächshaus einbiegen³ zum Schloßplateau. Hier wäre bereits eine Haltestelle erforderlich. Und ab hier Beginn des Abschnitts ohne Fahrleitung. Die Bahn könnte dann eingleisig zur Schloßwiese weiterfahren. Das Gleis könnte fast unsichtbar in der Wiese an deren Rand eingebettet werden.

Somit keine Straßenbahnschienen in dem von Fußgängern genutzten Bereich des Schloßplateaus.⁴

**Haupthaltestelle gegenüber dem Schloß
Behindertengerechte Anbindung des Schlosses**

Die Straßenbahn könnte dann am Rand der Wiese nach rechts einbiegen und am Platz vor dem Fontänenteich in einer Kopfhaltestelle⁵ enden. Diese Haltestelle könnte landschaftsgärtnerisch 'versteckt' in Büschen und Bäumen eingebettet werden. Hier Installation eines Fahrdrahtes als Ladestation. **Unmittelbar zu sehen wäre die Straßenbahn nur in den wenigen Augenblicken, in denen sie vorbeifährt.**

¹ Das sehr schön renovierte Empfangsgebäude könnte seine hervorragende Entrée-Funktion behalten.

² Meine Höhenmessung auf dem Bürgersteig ergab als steilste Stelle (ca. 40 m unterhalb des alten Postgebäudes) = 9,8 % (durchgeführt mit einer 2,0-m-Wasserswaage) und bei einer ausgleichenden Dammaufschüttung über ca. 950 m = ca. 5,0 % (durchgeführt mit einem Höhenmesser-Navigationsgerät).

³ Kurvenradien so groß wie möglich, um das Quietschen weitgehend zu vermeiden.

⁴ Bei größeren Veranstaltungen ist der Fußgängerbereich vor dem Schloß gefüllt mit Buden, Tischen und Stühlen. Ein Durchkommen mit Bussen wäre unmöglich. Eine Straßenbahn auf der Wiese hingegen wäre möglich.

⁵ Vorbild: Haltestelle in Wolfsanger mit dem Einsatz von Zweirichtungsfahrzeugen.

Die Straßenbahn hat auf fast der gesamten Strecke⁶ **einen eigenen Fahrweg.**
Der Bus muß sich den **Verkehrsweg mit den Fußgängern teilen**
 und diese belästigen, wenn er nur einigermaßen seinen Fahrplan einhalten will.

- Darf er denn überhaupt hupen? -

Er muß u. U. auch ziemlich schnell fahren. Bei trockenem Wetter **wirbelt er eine dichte Staubwolke auf** – Zwar kein CO₂, aber schädlich für die Lungen. Außerdem wird die Kleidung beschmutzt. **- Der Elektroantrieb nützt dann gar nichts.** Der Rasen hingegen bindet noch Staub. Straßenbahnen haben gar keine Schadstoffemissionen.

- Und was ist bei Schnee und Eis? -

Der große Bus – die Linie 23 – hat ausgesetzt. Der kleine ist anfälliger und setzt früher aus.

Eine Straßenbahn dagegen hat einen eigenen Schneepflug und ist fast unabhängig von Witterungseinflüssen.

In der Bevölkerung ist die **Akzeptanz einer eleganten Straßenbahn** **It. Gutachten dreimal höher** als die eines klobigen Busses. Bei Kleinbussen wäre sie noch viel geringer. Die Straßenbahn ist selbst bei der kleinen unbedeutenden Hessenschanze an manchen Tagen schon gut gefüllt. Wie würde es erst beim Bergpark aussehen?

In diesem Zusammenhang:

Reaktivierung der Herkulesbahn

Dies ist für die Erschließung des Bergparks von der anderen Seite genauso wichtig.

Kleinbusse sind angesichts der Bedeutung des Bergparks vollkommen **unangemessen,** um nicht zu sagen **völlig kleinkariert.**

Die Bedeutung wird damit von der Ministerin selbst als Hauptverantwortliche herabgestuft.

⁶ Nur hinter der Haltestelle 'Gewächshaus' wäre eingleisig eine Kreuzung mit dem Fußgängerbereich vorhanden.

Sie selbst degradiert ihr eigenes Werk.

Durch eine elegante Straßenbahn dagegen wäre der Park aufgewertet. Wobei nur Bahnen ohne Reklamebeschriftungen zum Einsatz kommen sollten. Die Kleinbusse kann ich nur leicht belächeln. Ich kann sie nicht ernst nehmen. Gleiche Meinung in allen Gesprächen. Und sogar die Zeitung hat sie **sehr treffend** **abschätzig** als **Vehikel** bezeichnet.

Die Straßenbahn ist finanziell das günstigste Verkehrssystem.

Angesichts der desolaten Kassenlage sollte dies im Mittelpunkt stehen. Wobei ich den Eindruck habe, daß dies keine Rolle spielt. Nicht ein einziges Mal wird diese Seite erwähnt. Die neuen Vehikel müssen erst noch entwickelt werden **Und Entwicklungskosten können wegen der Ungewißheiten Unsummen verschlingen.** Und beim Betrieb fallen **hohe laufende Kosten** an.

Betriebskosten:

- ein Fahrer für nur 20 Personen -

Kein Verhältnis zu den Betriebskosten der Straßenbahn

- ein Fahrer für etwa 200 Personen (incl. Stehplätze)

Die **Betriebskosten** und auch die Kosten für Wartung und Pflege können nicht in einen anderen Betrieb integriert, sondern **müssen separat vorgehalten** werden. **Wie viele 'Vehikel'** sollen in Spitzenzeiten bzw. bei Veranstaltungen überhaupt **eingesetzt werden?** Der Betrieb der Straßenbahn könnte sogar ganz ohne nennenswerte Zusatzkosten erfolgen. Diese würden im allgemeinen Straßenbahnbetrieb integriert werden. Der Betrieb der gesamten Verlängerung zum Schloß könnte aus den Liegezeitreserven in der Wendeschleife erfolgen, z. Z. in der Hauptverkehrszeit 15 Min., sonst 30 Min.

Das Straßenbahnfahrzeug mit einer zehnfachen Kapazität steht UNGENUTZT in der Wendeschleife.

**Der Fahrer/die Fahrerin muß warten,
wird aber bezahlt.**

**Halten Sie das für wirtschaftlich?
Bei unseren leeren Kassen!**

Außerdem: Der Energieverbrauch pro beförderten Fahrgast ist bei Kleinbussen erheblich höher als bei einer Straßenbahn.

Besonders empört es mich, wenn ich an die o. a. Schreckensmeldungen hinsichtlich der Schadstoffe denke.

Das nur ganz knapp erzielte Prädikat 'Bad' ist aufs äußerste gefährdet.

Die Ministerin kann ich beim besten Willen nicht verstehen. Bei derartigen skandalösen Berichten müßte doch ein **heller Aufschrei durch** alle Reihen gehen. Dies müßte mit einem **radikalen Umdenken** verbunden sein. Nichts dergleichen. Im Gegenteil: Nur 3 Wochen nach dem Bericht 'Auspuffgase sorgen für dicke Luft in Kassel' setzt unsere Ministerin weiterhin auf den Autoverkehr. Sie stellt ein Modell vor, das diesem Bericht völlig zuwider läuft. – Ist sie denn von allen guten Geistern verlassen? **Die einfachsten Gesetze der Physik hat sie nicht beachtet. Oder kennt sie die einfachsten Gesetze nicht?**

Der Parkplatz liegt zwar am Rande des Bergparks. Aber glaubt unsere Ministerin wirklich, daß die Autoabgase an der Grenze halt machen? **Autoabgase sind warm. Und warme Luft steigt nach oben. Also in den Park hinein.** Bei **Inversionswetterlagen** kriechen die Autoabgase in Bodennähe langsam nach oben. Leider haben wir in Kassel öfters Inversionswetterlagen. Denn **wir liegen in einem Kessel.** Am Rand haben wir Erhebungen von über 600 m über NN. Und diese höchsten Erhebungen liegen sogar im Bergpark. Alle anderen Erhebungen sind niedriger. Am Rand des Kessels stößt die Inversionsschicht gegen den Park. **Wenn dann im Bereich des Randes, wie vorgesehen durch einen Parkplatz noch Autoabgase produziert werden, so stauen sich diese in der entstandenen Ecke und werden komprimiert – verdichtet mit einer erheblich höheren Schadstoffkonzentration.** Und zwar so lange, bis sie sich gewissermaßen gewaltsam unter hohem Druck an der schwächsten Stelle einen Weg bahnen. Die schwächste Stelle ist der Randbereich. Also die Stelle, an der die Inversionsschicht den Park berührt – der Fußgängerbereich des Parks. In unserem Falle bedeutet dies, daß die **Autoabgase vom Parkplatz komprimiert in einer dünnen Schicht über dem Boden nach oben fließen.**

Diese Schicht mit den komprimierten Autoabgasen liegt genau in Atemhöhe des Menschen.

Ich müßte also während meines Spaziergangs bei einer Inversionswetterlage eine sehr viel höhere Schadstoffkonzentration einatmen, als am Parkplatz selbst.

Und Frau Ministerin ist offenbar nicht bekannt, daß das

Prädikat 'Bad' nur ganz knapp erreicht wurde.

Es bedarf deshalb keines großen Propheten, um zu sagen, daß wir das **Prädikat 'Bad' bald wieder verlieren** werden. Wollen Sie das, sehr geehrter Herr Direktor, mitverantworten?

Einen **gravierenden Widerspruch** sehe ich zu den geduldeten **Bergrennen mit Museumsfahrzeugen**. Beim Bau dieser Fahrzeuge wurde noch nicht auf Umweltverträglichkeit geachtet. Deshalb handelt es sich hier um Emittenten für die gesamte Schadstoffpalette, nicht nur Kohlendioxid, auch Kohlenmonoxid (sehr viel gefährlicher), Stickoxid und sogar Asbest, der früher für die Herstellung von Bremsbelägen verwendet wurde. Asbest ist seit 1993 wegen seiner Gefährlichkeit sogar verboten. **Während der Veranstaltung entsteht in kurzer Zeit eine sehr hohe Konzentration dieser Schadstoffe. Dies entspricht einer Stoßbelastung.**

Folgen u. U.:

Irreparable Schäden sowohl in der Natur als auch beim Menschen

Wollen sie auch dies, sehr geehrter Herr Direktor, mitverantworten? – Und wenn wir dann noch zufällig eine Inversionswetterlage haben? – **Ein Vergleich mit konzentriertem Alkohol drängt sich auf: Wenn ich eine ganze Flasche innerhalb einer kurzen Zeit austrinke, so führt das unweigerlich zu meinem Tod.**

Hinsichtlich der eigentl. **Zielgruppe, der Behinderten**, ist der Plan völlig indiskutabel.

Soviel Dilettantismus ist nicht mehr zu überbieten.

– Entschuldigen Sie bitte, aber hier kann ich nicht mit Samthandschuhen ankommen. Der **Zwang zum Umsteigen ist völlig unpraktikabel und vollkommen realitätsfern**. Unsere Ministerin hat offensichtlich wenig Erfahrung in der Benutzung von Bus und Bahn und kann sich auch nicht in die Situation hineinendenken: An Umsteigestationen rennen die besten Läufer um die Wette, um einen guten Platz zu ergattern. **Rollstuhlfahrer oder Mütter mit Kinderwagen haben das Nachsehen**. Ganz abgesehen von der Beschwerneis des Umsteigens. **Andere Verkehrsträger werben mit umsteigefreien Verbindungen**. Hier werden sie künstlich erzeugt. Und wie lange wird ein Rollstuhlfahrer auf das nächste Vehikel warten müssen? Das machen behinderte Personen ein einziges Mal. Dann nicht mehr. Und bleiben zu Hause. Folglich wird das Schloßplateau nur von gut beweglichen Menschen genutzt. Aber das ist schließlich nicht gewünscht, wird aber Realität. **Warum denn nicht die Straßenbahn als Massenverkehrsmittel zum Schoßplateau hochfahren lassen?**

Die Menschenmassen unmittelbar dorthin bringen, wohin sie möchten. Denn die meisten Besucher haben als **Ziel das Schloßplateau.** **Der Park und das Schloß mit seinen umfangreichen vielfältigen Sammlungen würden bei einer optimalen Verkehrsanbindung eine erhebliche Steigerung der Attraktivität erfahren.** Nur die wenigsten möchten weiter zur Löwenburg oder zu anderen Sehenswürdigkeiten fahren. Für diese würde dann ein Kleinbus vollkommen ausreichen. – Einrichtung erst bei Bedarf.

Andere Verkehrsträger schaffen mit sehr großem Aufwand umsteigefreie Verbindungen. Vorreiter hierfür ist Karlsruhe. Hier wurde bereits 1991 eine Verbindung Bundesbahn – Straßenbahn / Region – Innenstadt geschaffen. – Mit sehr großem Erfolg. – Wird immer noch weiter ausgebaut. In Kassel wurde nach dem Karlsruher Vorbild die Straßenbahn/Regiotram mit sehr hohem Aufwand unter dem Hauptbahnhof hindurch in die Innenstadt geführt. Wie Ihnen bekannt, gab der Erfolg auch in Kassel den Initiatoren Recht.

Eine optimale Steigerung der Attraktivität würden das Schloß und damit der gesamte Park durch den Einsatz der Regiotram erfahren. Durch eine umsteigefreie Anbindung der Region werden erheblich mehr Menschen erreicht.

Regiotram:

Eine erhebliche zusätzliche Steigerung der Attraktivität des gesamten Bergparks.⁷

Kapazität der Fahrzeuge: 90 Sitzplätze und 130 Stehplätze, max. Doppeltraktion möglich, somit 440 Fahrgäste⁸

– entspricht 22 Vehikeln, die ständig hin und her pflitzen, Fußgänger belästigen und Staub aufwirbeln.

Wegen der außergewöhnlichen Vorteile sollte diese Lösung favorisiert werden.

Die ungewissen aber sehr hohen Entwicklungskosten sowie die enormen Folgekosten⁹ für das Kleinbussystem dürften in keinem Verhältnis zu diesen Vorteilen stehen.

⁷ Bei dieser Lösung müßten die Gleismittenabstände ab Rathaus (ca. 4,0 km) erweitert werden, da die Regiotramfahrzeuge 2,65 m und die Straßenbahnen 2,40 m breit sind.

⁸ An Stelle der jetzt angedachten Bestückung der geplanten Linie nach Waldau mit Fahrzeugen der Regiotram sollte die Schloßlinie hiermit ausgestattet werden.

⁹ Die Kalkulationsdauer einer Straßenbahn beträgt m. W. 30 Jahre. Auf diese Zeit müssen auch die Betriebskosten des Kleinbussystems (s. S. 5), zusätzliches System mit Wartung und Pflege sowie eigenem Fahrpersonal, umgelegt werden.

Zu gewissen Zeiten¹⁰ könnte an die Einrichtung einer Touristiklinie gedacht werden: Schloß – Bahnhof-Wilhelmshöhe¹¹ – Herkules.

Auch die Zweisitzer für Behinderte sind nicht der Weisheit letzter Schluß.

Ein Behinderter kann nicht ohne weiteres aus seinem **gewohnten Stuhl** in einen anderen umsteigen. Wenn Inkontinenzprobleme vorhanden sind schon gar nicht. Und bei Wirbelsäulenproblemen nur mit großen Schwierigkeiten. Rollstühle gibt es in verschiedenen Größen und mit **individuellen Sonderausstattungen** entsprechend den Bedürfnissen der Benutzer.

Ein letzter, etwas persönlicher Punkt. – Ich spreche aber auch vielen Gleichgesinnten aus dem Herzen:

Ausdehnung der Wilhelmshöher Schloßkonzerte auf den Winter.

Der Winter ist die eigentliche Konzertsaison.

Voraussetzung:

Optimale Verkehrsanbindung.

Dieser Punkt würde mich persönlich sehr interessieren.¹² Ich spreche aus eigener persönlicher Erfahrung. **Wenn ich als Konzertbesucher nach Konzertende gegen 22:30 Uhr noch lange Wege zurücklegen muß, u. U. bei Eis und Schnee,** so bleibe ich gleich zu Hause.

¹⁰ Nachmittags im Sommer

¹¹ Kopfmachen mit Einbau einer Weichenverbindung in Wilhelmshöhe.

¹² Ich bin Musiker (Hobby), spiele Orgel, Trompete und Geige, bin Mitglied des Kasseler Konzertchores, habe lange Jahre im Opern-Extrachor des Staatstheaters mitgesungen, hatte lange die Laugs-Konzerte und die Konzerte des Staatstheaters abonniert u. a.

Ich möchte nach einer abendlichen Veranstaltung oder auch schon bei einem nachmittäglichen Museumsbesuch bequem in eine elegante Straßenbahn einsteigen können und möchte **umsteigefrei in die Innenstadt zurückfahren.**

Vielleicht darf ich hoffen, daß es mir gelungen ist, Sie, sehr geehrter Herr Direktor, mit diesen diversen und m. E. stichhaltigen Argumenten davon zu überzeugen, daß eine Straßenbahn zum Schloßplateau die zweitbeste Lösung wäre. – Und eine Regiotram die beste.¹³

Schauen Sie bitte nach Würzburg. Dort wird der Parkplatz durch eine Straßenbahn ersetzt. Und bei uns soll der Parkplatz ausgebaut werden? Wollen Sie etwa Würzburg hinterhinken? Dort wurde im Einvernehmen mit den Denkmalbehörden diese Lösung erarbeitet. Und warum soll das bei uns nicht auch möglich sein? In Würzburg liegt der Parkplatz zwar unmittelbar vor der Residenz. Aber dafür haben wir dort keine Kessellage mit einer Erhebung von über 600 m über NN unmittelbar am Rand. Und haben dort kein **Prädikat 'Bad'** zu verlieren. Somit ist summa summarum **Kassel als ungünstiger gegenüber Würzburg einzustufen.**

Deshalb ist bei uns eine Straßenbahn erst recht erforderlich.

Sollte es mir nicht gelungen sein, Sie, sehr geehrter Herr Direktor, zu überzeugen, so möchte ich Sie freundlich bitten, mir die Gründe für Ihre Ablehnung zu benennen. Ich bin Fachmann¹⁴ und würde deshalb besonderen Wert auf eine fachlich fundierte Begründung legen, die ich als Fachmann nachvollziehen kann.

Mit bestem Dank und freundlichen Grüßen

PS: Weitere Ausdrücke dieses Briefes erhalten mit einem individuellen persönlichen Anschreiben, in dem ich bei einer Ablehnung nochmals die Bitte um eine fachlich fundierte Begründung äußern werde, alle Entscheidungsträger, ebenso die Zeitung und alle Personen/Organisationen, die an diesen Informationen interessiert sein könnten, mit der inständigen dringenden Bitte, die Angelegenheit zu unterstützen und den Brief weiter zu geben – als Multiplikator für diese Idee zu wirken. Insbesondere für diesen Personenkreis ist die farbliche Gestaltung des Briefes gedacht, um ihn schnell überfliegen zu können und das wichtigste erfaßt zu haben.

Zu Ihrer weiteren Hintergrundinformation lege ich Ihnen die entsprechenden Leserbriefe von mir bei. Diese wurden alle veröffentlicht. Dies zeigt, daß auch die Zeitung dahintersteht. Auf die Briefe habe ich viele positive Reaktionen erhalten.

1. Leserbrief zur Fertigstellung der Regiotram vom 8. Mai 2009 mit Hintergrundinformationen für Entscheidungsträger vom 30 Juni 2009
2. Leserbrief an den Extra-Tip vom 2. August 2009 mit Ergänzungen auf Telefonanruf vom 5. August 2009
3. Leserbrief vom 13. August 2009 – Politikerversion
4. Leserbrief vom 30 Dezember 2009
5. Leserbrief vom 28. Februar 2010
6. Leserbrief vom 23. März 2010 von Klaus Försterling – einem gleichgesinnten Bekannten von mir
7. Leserbrief vom 26. März 2010

¹³ Vielleicht habe ich Ihnen als Leiter unserer in aller Welt bekannten Sammlungen im Schloß und des einzigartigen Bergparks auch sogar aus dem Herzen gesprochen.

¹⁴ Ich habe Architektur studiert und in diesem Zusammenhang auch Kunst- und Kulturgeschichte. Nach einiger Zeit der Praxis habe ich in einem zweiten separaten Studiengang 'Verkehrsbau' studiert, incl. Landschaftsbau und war als Planungsingenieur im Straßenneubauamt tätig. Darüber hinaus habe ich mich mein ganzes Leben lang mit Kunst- und Kulturgeschichte beschäftigt und die im Studium erworbenen Kenntnisse weiter vertieft, habe entsprechende Bücher gelesen, u. a. das 28-bändige Werk 'Kunst der Welt', habe Seminare besucht, bin Mitglied des Kasseler Museumsvereins, des Stadtmuseumsvereins, des Geschichtsvereins und war auch während meiner Dienstzeit – ich war Technischer Aufsichtsbeamter der Bau-Berufsgenossenschaft Frankfurt am Main – zeitweise Mitglied des Museumsvereins Frankfurt. Als Technischer Aufsichtsbeamter hatte ich im Rahmen der Ermittlungen zu Berufskrankheiten Schadstoffmessungen in gewerblichen Betrieben durchzuführen. Hierbei hatte ich mehrfach Todesfälle wegen Silikose (Staublunge wegen silikonhaltigem Staub) und Asbestose (Staublunge wegen asbesthaltigem Staub) zu bearbeiten.