

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

Edelhard Amenda, Wurmbergstraße 26, 34130 Kassel

Herrn
Dr. Thorsten Ebert
Vorstand der Kasseler Verkehrsgesellschaft
Geschäftsführer der Regionalbahn Kassel
Bahnhofplatz 1
34117 Kassel

Wurmbergstraße 26
Eingang: Kaupertweg
34130 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

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: 6. Februar 2011

Erschließung des Weltkulturerbes, Bergpark in Kassel- Bad Wilhelmshöhe

Weltkulturerbe unverträglichkeit des geplanten Kleinbussystems

Verwirklichung eines Planes aus den 1870er Jahren – scheiterte lediglich an den damaligen begrenzten technischen Möglichkeiten.

Sehr geehrter Herr Dr. Ebert,

durch einen Bericht in der HNA vom 29. Januar bin ich darauf aufmerksam gemacht worden, daß ich auch Sie über eine laufende Unterschriftenaktion für eine Straßenbahnverbindung zum Schloss informieren sollte.

Wichtigster Punkt: Die Bahn ist nur sichtbar in den wenigen Augenblicken, in denen sie hält oder vorbeifährt, ohne Fahrleitung und ohne Masten (Elektrospeichersystem).

So oder ähnlich hätte sich mit Sicherheit auch der Erbauer des Schlosses, Kurfürst Wilhelm I, eine Straßenbahn gebaut, wenn es diese damals schon gegeben hätte. Er wäre dann mit einer **Prunkstraßenbahn** anstatt mit einer Prunkkutsche vorgefahren.

Leider bin ich erst heute in 'Blickpunkt Kirchditmold', Ausgabe 31, Seite 30f auf einen Artikel gestoßen, in dem berichtet wird, daß in den 1870er Jahren ein Herr Georg Wiegand den Gedanken einer Straßenbahnverbindung vom

Königsplatz nach Wilhelmshöhe aufgegriffen hat, Kapital beschaffte und umgesetzt hat. Eröffnung am 8. Juli 1877 mit etwa heutiger Endstation.

Ab etwa 1866, dem Beginn der preußischen Zeit, wurde Wilhelmshöhe von der Allgemeinheit als Attraktion für den Fremdenverkehr entdeckt. Hier bestanden sogar Pläne einer direkten Straßenbahnverbindung zum Schlosspark, bzw. zum Schloss. Diese wurden lediglich wegen ihrer damaligen Undurchführbarkeit fallen gelassen. **Dies hat sich heute geändert.**

Heute sind diese Pläne durchführbar und sollten umgesetzt werden.

Technische Einzelheiten mit Höhenmessungen s. Brief vom 26. April 2010, Seite 2.

Die Unterschriftenaktion fordert die Verwirklichung dieser damaligen Pläne.

Die Aktion wird von neutralen Kunsthistorikern und **insbesondere von Ärzten** sehr begrüßt. Denn es handelt sich um ein Heilbad. Hierfür ist die Anerkennung bereits vorhanden und hat m. E. Vorrang vor Belangen des Weltkulturerbes oder der Museumsangelegenheiten.

Mir ist nun Ihre grundsätzliche Funktion nicht bekannt. Aber Sie sind, so vermute ich, als Betreiber eines Verkehrsmittels für beide Belange, Heilbad und Weltkulturerbe/Museumsbelange zuständig, wobei m. E. vor allen Museumsbelangen die **Bewahrung des Prädikates 'Heilbad' absolute Priorität hat.**

Die Kombination Heilbad/Weltkulturerbe dürfte einmalig sein. Aber niemals wird das Prädikat 'Heilbad' erwähnt. Selbst im Prospekt, der anlässlich des Welterbeantrages verteilt wurde, konnte ich es nicht finden. Es wird schon als selbstverständlich angesehen und einfach unter den Tisch gekehrt. Die Anerkennung als Weltkulturerbe ist erst am 6. Oktober 2010 beantragt worden.

Gegen diese Vernachlässigung des Prädikates 'Heilbad' richtet sich die Aktion besonders.

Denn es ist unverantwortlich, für ein Heilbad den Titel 'Weltkulturerbe' zu beantragen und dabei eines der Hauptbedürfnisse der Nutzer dieses Heilbades, der Patienten, völlig außer Acht zu lassen. – Neben sauberer Luft ein optimales Mobilitätsangebot:

Straßenbahn zum Hauptverweilort, dem Schlossplateau.

Aus diesem Grund wurde eine spezielle Unterschriftenliste nur für Ärzte erstellt, da diese für die Belange der Patienten zuständig sind, s. Anlage.

Meine Erfahrungen bei der Unterschriftenaktion waren sehr unterschiedlich. Sie reichten von einzelnen totalen Ablehnungen: „Vollkommener Schwachsinn ...“

(wobei Begründungen nicht gegeben werden konnten) bis hin zu vielfachen ganz spontanen freudigen Ausrufen:

„Oh. – Das finde ich gut, das wäre schön, eine Straßenbahn zum Schloss!“

Und ich höre Komplimente wie:

„ ... sehr gut durchdacht.“ – „geniale Lösung“

„ ... nur alle 15 Min. zu sehen¹, stört wirklich nicht.“ Oft höre ich die allgemeine Feststellung: **„Wir haben so viele ältere und behinderte Menschen, die sich freuen würden.“** Und es werden immer mehr.“

Viele der Gegner schwenken langsam um, wenn sie sich gedanklich näher mit dem Hauptargument – ohne Oberleitung und ohne Masten, nur in wenigen Augenblicken sichtbar – auseinandersetzen und es mit dem geplanten Kleinbussystem vergleichen. Sie sind zunächst überrascht von dieser Idee, überlegen. Und dann höre ich oft: „Ja – doch – sehr gute Idee.“ **Deshalb ist der Prozentsatz der Gegner sehr gering.**

Bisher haben weit über 1300 Gleichgesinnte unterschrieben.

Wie bereits mehrfach – s. Anlagen – geschehen, möchte ich als Fachmann² und gleichzeitig als Betroffener (s. u.) auch Sie, sehr geehrter Herr Dr. Ebert, auf einige in meinen Augen gravierende Mängel hinsichtlich der Erschließung des Bergparks hinweisen. Diese habe ich in 10 Punkte untergliedert und im anl. Brief an den Herrn Regierungspräsidenten Kassel vom 22./26 Juni 2010, sowie in den weiteren angegebenen Briefen dargelegt. Diesen und die aufgeführten Anlagen übersende ich Ihnen anl. mit der Bitte um Kenntnisnahme, besonders den Brief an Herrn Prof. Dr. Küster vom 26. April 2010.

Von der Hess. Staatsministerin für Wiss. u. Kunst, Frau Eva Kühne-Hörmann, wird die historische Authentizität einer Straßenbahn in Frage gestellt. Hierzu wäre folgendes zu sagen: Da heute eine Nutzung des Parks/des Heilbades durch jeden Bürger geplant ist, so ist dem heutigen Nutzer/Patienten **analog einer historischen Authentizität auch das heute optimale Fortbewegungsmittel zur Verfügung zu stellen. Und das ist die Straßenbahn, bzw. die Regiotram, nicht der Bus.** Historisch war das optimale Fortbewegungsmittel die Kutsche. Und historisch war eine Nutzung des Parks auch nur durch den Kurfürsten und seinem Gefolge gegeben, weniger durch den einfachen Bürger. Wenn

¹ In der Hauptverkehrszeit alle 15 Min., in den Nebenzeiten alle 30 Min. oder generell alle 30 Min. oder auch nur alle Stunden, bzw. nach Bedarf

² 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 silikonhaltigen Staubes) und Asbestose (Staublunge wegen asbesthaltigen Staubes) zu bearbeiten.

Außerdem bin ich Mitglied im Naturschutzbund Deutschland (NABU) und dort auf Bundesebene im Fachausschuß Verkehr.

es damals eine Straßenbahn schon gegeben hätte, **so hätte der Kurfürst sie sich bauen lassen und wäre mit einer Prunkstraßenbahn vorgefahren.** – Autos/Kleinbusse gab es erst sehr viel später. Eine Straßenbahn liegt zeitlich näher an der Bauzeit des Schlosses, war, wie dargelegt, um 1870 bereits geplant und wurde nur wegen der damaligen begrenzten technischen Möglichkeiten nicht verwirklicht.

Damit ist m. E. die **Weltkulturerbeunverträglichkeit des geplanten Kleinbussystems belegt.** Denn dieses entspricht in keinster Weise einer historischen Authentizität.

Einer historischen Authentizität hingegen entspricht aus den dargestellten Gründen eine Straßenbahn. Damit ist m. E. die **Weltkulturerbeverträglichkeit einer Straßenbahn belegt.** Denn der Kurfürst hätte sie sich bauen lassen und wäre mit einer Prunkstraßenbahn vorgefahren. Er ist mit seiner Kutsche zum Haupteingang gefahren. Analog muß die Straßenbahn auch zum Haupteingang fahren. Und um 1870 bestanden bereits Pläne für eine Straßenbahn zum Schlossgarten (s. o.).

Ein Kleinbussystem befindet sich in keiner Welterbe-Richtlinie, sondern wurde nach meinen Informationen von Ihnen³ angefügt. Aber damit haben Sie sich selbst ein enges Korsett angelegt, aus dem Sie nur schwerlich wieder herauskommen. Und jetzt hinterher, so höre ich, tun Sie nichts anderes, als diese selbst getroffenen Kriterien einzuhalten. Sie müßten gewissermaßen über Ihren eigenen Schatten springen.

Bei meinem Vorschlag dagegen ist die Straßenbahn nur in den wenigen Augenblicken zu sehen, in denen sie hält, oder vorbeifährt. Ansonsten befindet sie sich 'halb versteckt' hinter Büschen und Bäumen am Fontänenteich. Außerdem soll sie auf dem Schlossplateau **ohne Fahrleitung und ohne Masten mit einem Kondensatorspeichersystem fahren. Das Gleis kann fast unsichtbar im Rasen eingebettet** werden. (Bei einer Verwirklichung in damaliger Zeit hätte man auf diese Dinge keine Rücksicht genommen.)

Möglich wäre auch ein vollständiges Versenken der Straßenbahn in die Erde mit einer Rasenabdeckung. Das wäre zwar eine sehr teure, aber angesichts der Bedeutung eines Weltkulturerbes und in unserem Falle sogar in Kombination mit einem Heilbad, eine doch zu vertretende Version.

Wenn ich jetzt von meiner Frau und von mir ausgehe, so muß ich sagen, daß wir mit dem vorgesehenen Kleinbussystem nicht leben können. Wir sind Betroffene. Und mit uns sind unzählige Personen ebenfalls betroffen, älter oder behindert. Außerdem sind alle Mütter mit Kinderwagen betroffen. Wir fühlen uns durch das Kleinbussystem ausgeschlossen, um nicht zu sagen diskriminiert. Meine Frau ist 100 % gehbehindert

³ Hier sind nicht Sie persönlich gemeint, sehr geehrter Herr Dr. Ebert, sondern hier sind alle Personen gemeint, die das Kleinbussystem befürworten. Damit ist auch ein weiterer Ausbau des Parkplatzes verbunden. Dies ist angesichts der Schreckensmeldungen

und ich bin mit meinem Jahrgang 1940 auch nicht mehr der jüngste. Für meine Frau ist eine Benutzung der Kleinbusse nicht möglich. Für sie ist die Straßenbahn die einzige Möglichkeit einer Fortbewegung außerhalb des Autos.

Im Winter bei Eis und Schnee können die Busse gar nicht fahren. Und im Sommer wirbeln sie Staub auf, der sich unmittelbar negativ auf das Prädikat Heilbad auswirkt.

Vielleicht gelingt es mir, auch Sie, sehr geehrter Herr Dr. Ebert, mit ins Boot zu nehmen. Es wäre m. E. die beste Lösung, alle Probleme wären gelöst. Und vielleicht begrüßen Sie sogar diese Initiative eines 'kleinen Mannes aus dem Volk'.

Mit freundlichen Grüßen

PS: Herr Dr. Micha Röhling Leiter der Entwicklungsplanung der Museumslandschaft Hessen Kassel (MHK) hat den vorstehenden Brief in leicht geänderter Fassung mit Datum vom 8. November 2010 ebenfalls erhalten.

Zu Ihrer weiteren Information erhalten Sie als Anlage den gesamten früheren Schriftverkehr, den auch alle bisherigen Empfänger erhalten haben mit der Fotocollage und allen drei Schrifttafeln, sowie meinen neuesten Leserbrief zur Herkulesbahn:

1. Leserbrief vom 15. November 2010 von Klaus Försterling – einem gleichgesinnten Bekannten von mir.
2. Leserbrief vom 6. November 2010 zur Herkulesbahn
3. Brief an die verkehrspol. Sprecher im Kasseler Stadtparlament vom 7. November 2010 (gleicher Brief an alle fünf Parteien)
4. Brief an den Herrn Regierungspräsidenten vom 6. September 2010
5. Brief an die verkehrspol. Sprecher im Kasseler Stadtparlament vom 5. September 2010 (gleicher Brief an alle fünf Parteien)
6. Brief an den Herrn Regierungspräsidenten vom 6. Juli 2010
7. Brief an den Herrn Regierungspräsidenten vom 22. Juni 2010 mit Ergänzung vom 26. Juni 2010
8. Brief an Herrn OB Bertram Hilgen vom 21. Juni 2010 (Antwort auf Bf. vom 2. Juni 2010)
9. Brief an das ICOMOS Weltkulturerbekomitee vom 14. Mai 2010
10. Brief an Herrn Prof. Dr. Bernd Küster, Direktor der Museumslandschaft Hessen-Kassel vom 10. Mai 2010
11. Brief an Herrn OB Bertram Hilgen vom 3. Mai 2010
12. Brief an die Hess. Staatsministerin für Wiss. u. Kunst, Frau Eva Kühne-Hörmann, vom 27. April 2010
13. Brief an Herrn Prof. Dr. Bernd Küster, vom 26. April 2010 mit **Ergänzung: Höhenmessungen am 15. Mai 2010**
14. Leserbrief vom 26. März 2010
15. Leserbrief vom 23. März 2010 von Klaus Försterling – einem gleichgesinnten Bekannten von mir.
16. Leserbrief vom 28. Februar 2010
17. Leserbrief vom 30. Dezember 2009
18. Leserbrief vom 13. August 2009 – Politikerversion
19. Leserbrief an den Extra-Tip vom 2. August 2009 mit Ergänzungen auf Telefonanruf vom 5. August 2009
20. Leserbrief zur Fertigstellung der Regiotram vom 8. Mai 2009 mit Hintergrundinformationen für Entscheidungsträger vom 30. Juni 2009
21. Fotocollage
22. Schrifttafel 1: 'Straßenbahn/Regiotram vor dem Schloß'
23. Schrifttafel 2: 'keine Utopie'
24. Schrifttafel 3: Unterschriftenliste mit Aufkleber 'Machen Sie mit'
25. Unterschriftenliste allgemein
26. Unterschriftenliste speziell für Ärzte

Ein weithin sichtbares Plakat in DIN A1 hängt hier in Kirchditmold, an der Post, Teichstraße 31 (mit allen drei Schrifttafeln). Weitere Plakate hängen bei Blumen-Uffelmann, Zentgrafenstr. 119 und gegenüber in der Zentgrafendrogerie, Zentgrafenstr. 156 (mit allen drei Schrifttafeln), sowie in der Physiotherapie Riedwiesen, Schanzenstr. Nr. 40 und in Harleshausen, Optik Siebert, Wolfhager Str. 383. Weitere Plakate sollen folgen.