

Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe



Mitten in Deutschland

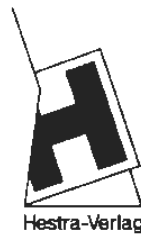
Hestra-Verlag

A simple black outline map of Germany, centered on the page. The map's irregular shape frames the central text.

Mitten in Deutschland

**Bahnhof
Kassel-Wilhelmshöhe**
Geschichten · Planungen · Bau

Herausgeber
Walter Engels
Günter Klotz
Jochen Lengemann



Dieses Buch erscheint zur Inbetriebnahme der Neubaustrecke Hannover—
Würzburg und zur Einweihung des neuen Bahnhofs Kassel-Wilhelmshöhe am
2. Juni 1991.

Konzeption und Koordinierung: Ulrich Langner, Frankfurt/M
Geschäftsführung: Hermann Hasselmann, Kassel
Redaktion: Hermann Hasselmann, Kassel
Ulrich Langner, Frankfurt/M
Gestaltung: Axel Pfeiffer, Darmstadt
Titelfotos: Erste Umschlagseite
KING AIR Luftfoto, Ahnatal
Vierte Umschlagseite
Renate Eggert, Kassel

© 1991 by Hestra-Verlag, Holzhofallee 33, D-6100 Darmstadt

Alle Rechte der Verbreitung und Wiedergabe vorbehalten. Übersetzungen in
eine andere Sprache, Nachdruck und Vervielfältigungen — in jeglicher Form
und Technik, auch auszugsweise — nur mit schriftlicher Genehmigung des
Verlags gestattet.

Lithos: Grafik-Workshop GmbH, Pfungstadt
Technische Herstellung: typo-druck-roßdorf gmbh, Roßdorf
Bindearbeiten: C. Fikentscher, Darmstadt

Printed in Germany 1991

ISBN 3-7771-0235-0

Inhalt

- 7 Vorwort
Wilhelm Linkerhägner
- 8 Autoren-Steckbriefe
- 9 In eigener Sache
- 11 Augen-Blicke
Jochen Lengemann
- 24 Eine Chance für die Stadt Kassel?!
Michael Bergholter
- 27 Der Anschluß Kassels an das Schnellbahnnetz der Eisenbahn
Walter Engels
- 38 Planung der Neubaustrecke in Kassel
Günter Klotz
- 43 Die Zeit der Bahnhöfe
Max Bächer
- 49 Die Odyssee einer Bahnhofsplanung
Ulrich Langner
- 74 Ein Wald für Kassel
Andreas Brandt und Rudolf Böttcher
- 82 Less is more
Peter Schuck
- 88 Fische unterm Wald
Ulrich Langner

- 91 Die Metamorphose eines Bahnhofs
Uwe Bredthauer und Hermann Hasselmann
- 109 Der öffentliche Nahverkehr am Bahnhof Wilhelmshöhe
Werner Siegloch
- 119 Drehscheibe Kassel — Einbindung des Bahnhofs in die neue Schnellbahnstrecke
Walter Engels
- 123 Der Bau der Neubaustrecke in Kassel
Günter Klotz
- 132 Eine Fundgrube nicht alltäglicher Rechtsfälle
Ekkehard Kempf
- 135 Die „Geschichte“ mitgebaut haben ...
- 136 Bildnachweis

Vorwort

„Wo gebaut wird, da ist Leben“, sagte der damalige Hessische Ministerpräsident Holger Börner am 13. November 1981 bei der Grundsteinlegung für das Kreuzungsbauwerk Nordendweg in Kassel. Das war der Beginn der Bauarbeiten an dem 135 Kilometer langen hessischen Abschnitt der Neubaustrecke Hannover—Würzburg mit einem Investitionsvolumen von 5,7 Milliarden DM, davon allein 1,2 Milliarden DM für den 19 Kilometer langen, die Stadt Kassel durchquerenden Streckenabschnitt zwischen den beiden Fulda-Brücken bei Spiekershausen und Dittershausen.

Über zehn Jahre intensivster Planung waren dem Baubeginn vorausgegangen. Kein Abschnitt der Strecke zwischen Hannover und Würzburg wurde planerisch mit mehr Varianten überzogen als der Streckenabschnitt zwischen diesen beiden Fulda-Brücken. Kein Streckenabschnitt weist aber auch wohl so schwierige Randbedingungen für einen Schnellbahnbau auf wie dieser.

Der Ausruf „Wo gebaut wird, da ist Leben“ war wohl vor allem an jene zahlreiche Festteilnehmer gerichtet, die lautstark ihren Protest gegen diese zukunftssträchtige Baumaßnahme verkündeten. Dabei mag Holger Börner auch an die vielen neuen Arbeitsplätze in dem damaligen Zonenrandgebiet und damit auch in der Stadt Kassel gedacht haben.

Wenn denn die Planung noch verdichtet werden konnte, dann ist das im Bereich des Bahnhofs Kassel-Wilhelmshöhe, dem dieses Buch gewidmet ist, geschehen. Im Schnittpunkt sich kreuzender stark belasteter Schienenstrecken und Straßen, inmitten dichter Bebauung, sollte ein neuer, leistungsfähiger Bahnhof entstehen.

Planen, Verwerfen, Planen, Verwerfen und wieder neu Planen kennzeichnen die Vorgeschichte dieses neuen Bahnhofs.

Das Ergebnis ist eine sowohl für die Bahn als auch die Stadt zukunftsweisende Anlage. In fast idealer Weise findet die Verbindung zwischen Individual-, öffentlichem Personennahverkehr und Fernverkehr statt. Eisenbahntechnisch, architektonisch und städtebaulich ist eine Anlage entstanden, die der Bedeutung der Eisenbahn und der Stadt Kassel im Zentrum eines vereinten Deutschlands und Europas gerecht wird.

Daß all dies rechtzeitig zur Inbetriebnahme der beiden Neubaustrecken Hannover—Würzburg und Mannheim—Stuttgart sowie zum Start ins ICE-Bahnzeitalter fertiggestellt worden ist, ist dem unermüdlichen Einsatz aller Beteiligten zu verdanken. Stellvertretend für alle Ingenieure, Architekten, Behördenvertreter und Bauleute möchte ich dem örtlichen Projektleiter des Bauherrn Deutsche Bundesbahn, Diplomingenieur Günter Klotz, danken. Den Bürgern und Besuchern der Stadt Kassel wünsche ich, daß „ihr Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe“ möglichst oft Anfang und Ende einer angenehmen Urlaubs- oder Geschäftsreise mit der Deutschen Bundesbahn sein wird.



Wilhelm Linkerhäger

Autoren-Steckbriefe

Ministerialdirigent
Dipl.-Ing. Wilhelm Linkerhägner, Mainz
Leiter der Bahnbauzentrale der Deutschen Bundesbahn

Richter a. D.
Jochen Lengemann, Kassel
Minister für besondere Aufgaben des Landes Thüringen,
Präsident des Hessischen Landtages a. D.

Baudirektor
Dipl.-Ing. Michael Bergholter, Kassel
Architekt BDA, Leiter des Amtes für Stadtplanung und
Stadterneuerung der Stadt Kassel

Abteilungspräsident
Dipl.-Ing. Walter Engels, Wiesbaden
Leiter der Projektgruppe NBS Frankfurt/M der Bahnbau-
zentrale,
Projektleiter für den Bau der Neubaustrecke
Hannover—Würzburg in Hessen

Leitender Bundesbahndirektor
Dipl.-Ing. Günter Klotz, Kassel
Abteilungsleiter Streckenplanung der Projektgruppe NBS
Frankfurt/M der Bahnbauzentrale,
Projektleiter für den Bau der Neubaustrecke im Raum
Kassel

Professor Dipl.-Ing. Max Bächer
Architekt BDA, Darmstadt
Ordinarius an der Technischen Hochschule Darmstadt,
Fachbereich 15, Architektur, Fachgebiet Entwerfen und
Raumgestaltung
Mitglied des Preisgerichts beim Ideenwettbewerb für
die städtebauliche Eingliederung des Bahnhofs Kassel-
Wilhelmshöhe, Obergutachter

Bundesbahndirektor
Dipl.-Ing. Ulrich Langner, Frankfurt/M
Leiter der Abteilung Hochbau der Projektgruppe NBS
Frankfurt/M der Bahnbauzentrale

Andreas Brandt, Rudolf Böttcher
Architekten BDA, Berlin
Entwurfsplanung für das Empfangsgebäude und den
Bahnhofsvorplatz des Bahnhofs Kassel-Wilhelmshöhe

Dipl.-Ing. Peter Schuck, München
Architekt
Inhaber des Planungsbüros PPS, Architektur und
Design
Entwurf Ausbauplanung Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe,
Rampenhallen, Parkdeck, Bahnsteige

Bundesbahnoberrat
Dipl.-Ing. Uwe Bredthauer, Kassel,
Streckenbaumeister, der Projektgruppe NBS
Frankfurt/M der Bahnbauzentrale,
Leiter der Baulenkung und Bauüberwachung für den
Bau der Neubaustrecke im Raum Kassel

Dipl.-Ing. Hermann Hasselmann, Kassel
Prokurist und Niederlassungsleiter des Ingenieurbüros
Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH in Kassel,
Leiter der Projektsteuerung für den Bau des Bahnhofs
Kassel-Wilhelmshöhe

Dr. Ing. Werner Siegloch, Kassel
Technisches Vorstandsmitglied der Kasseler
Verkehrsgesellschaft AG

Bundesbahndirektor
Ekkehard Kempf, Offenbach
Jurist, Abteilungsleiter der Projektgruppe NBS
Frankfurt/M der Bahnbauzentrale

In eigener Sache

Im ausgehenden 20. Jahrhundert einen neuen Fernbahnhof in Deutschland zu bauen, ist außergewöhnlich. Den an der Entstehung des Bahnhofs Kassel-Wilhelmshöhe Beteiligten — und davon gibt es nicht wenige — erschien die Entwicklungsgeschichte dieses Verkehrsbauwerks im wahrsten Sinne des Wortes so merk-würdig, daß einige von ihnen die Geschichte und die Geschichten zu Papier brachten, um sie einer interessierten Nachwelt zu erhalten. Dabei muß der Leser verstehen, daß bei weitem nicht alle Aspekte dieses ständig im Fluß befindlichen Ablaufs geschildert werden konnten, da sonst dieses Buch als Endlos-Geschichte nie die Druckpressen verlassen hätte.

Am Anfang stand die Überlegung, den neuen Bahnhof in seiner ungewöhnlichen Form bildhaft zu dokumentieren, aber im Laufe der (Bau-) Zeit wurde den Verantwortlichen bewußt, daß der schwierige, von vielen heftigen und langandauernden Wehen begleitete Schöpfungsvorgang das eigentlich Bemerkenswerte dieser Neubauidee war. So ergab es sich, daß nicht der neue Bau, sondern der Weg dorthin beschrieben wurde. Es entstand eine Planungs- und Baugeschichte, die in ihrer Offenheit auch das heutige Verhältnis und Demokratieverständnis einer Öffentlichkeit zu Planungen des Staates und der Eisenbahn dokumentiert. Die geschilderten Probleme und Spannungen lassen dem Leser bewußt werden, wie weit oder wie nah die Eisenbahn dem Menschen ist. Umweltfreundlichkeit wird der Eisenbahn attestiert, aber dennoch findet sie bei unmittelbar von ihr Betroffenen kaum Zustimmung, zumal wenn es vor der eigenen Haustür ist. So ist es auch nicht verwunderlich, daß immer wieder Termine bei Planung, Bau und Fertigstellung ins Rutschen gerieten, und es erscheint fast unglaublich, daß annähernd 20 Jahre ins Land gingen, bis die neue Strecke und mit ihr der Bahnhof in Wilhelmshöhe geplant und fertiggestellt wurde. Das war auch ein Problem dieses Buches, denn es sollte zur Eröffnung der neuen Hochge-

schwindigkeitsstrecke am 2. Juni 1991 erscheinen. Da sich aber die Fertigstellung der Gebäude bis in die letzten Tage vor der Einweihung und darüber hinaus hinstreckte, war es nicht möglich, Bilder vom fertigen Bahnhof dieser Auflage des Buches beizugeben.

Die Herausgeber hoffen aber, mit dieser dokumentarischen Darstellung dem interessierten Leser Einblicke in die private und öffentliche Planungsarbeit zu geben. Die verständlichen Reaktionen auf stadtteilverändernde Bauprojekte finden ebenso ihren Niederschlag wie die positiven Aspekte einer überregionalen Anbindung der Stadt Kassel an das Schnellbahnnetz der Zukunft in Deutschland — in Europa.

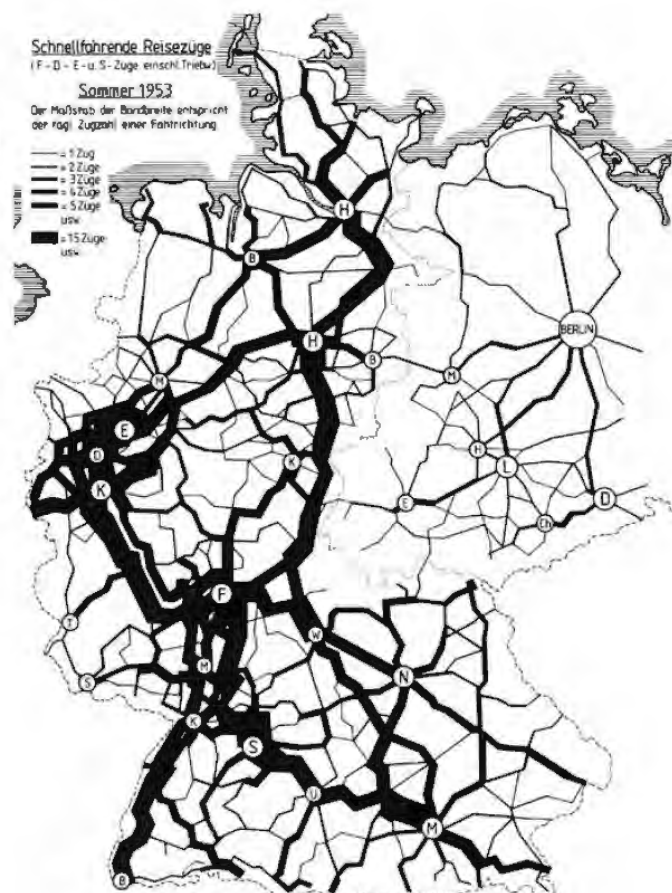
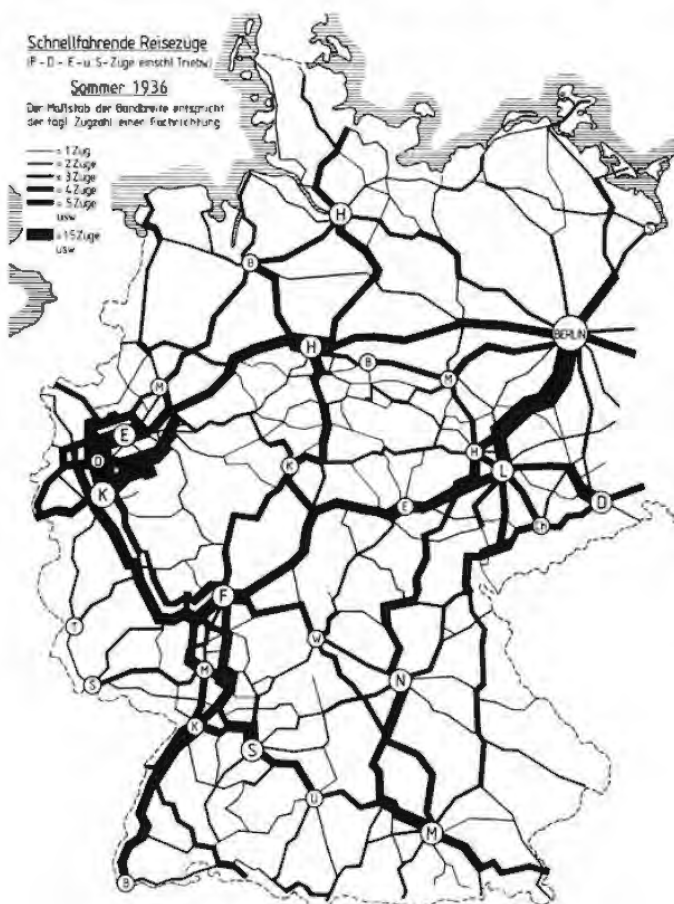
Alle Beiträge dieses Buches bilden abgeschlossene Kapitel und können ohne Bezug auf das Vorhergehende und Nachfolgende gelesen werden. Die Texte behandeln die wichtigsten Ereignisse, betrachtet aus verschiedenen Blickwinkeln und zu unterschiedlichen Zeiten, ohne dabei Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben und die komplizierten Zusammenhänge eines derartig komplexen Projektes zu vernachlässigen. So erhält der Leser ein umfassendes Bild, das nur dank der Bereitschaft vieler Institutionen, Mitwirkender und Förderer entstehen konnte. Für die Bereitschaft und Unterstützung sei allen Beteiligten herzlich gedankt.

Herausgeber und Redaktion



Der „Eiserne Vorhang“ zerschneidet die Schnellverbindung Ost/West

(unten:)
Die Hauptverkehrsströme verlagern sich in der schmalen Bundesrepublik von Ost/West in Nord/Süd-Richtung. Kassel verliert sein östliches Hinterland.



die Architekten bald einsehen, daß der Wunsch nach Verbesserung der Planung Konsequenzen bei der Finanzierung des Vorhabens hervorrief. Einsparungen sollten ohne Qualitätsverlust erreicht werden.

Die Architektengemeinschaft Dietrich/Guggenberger (Waning als Verkehrsplaner hatte sich in der Zwischenzeit aus dem Projekt zurückgezogen.) hatten Kostenschätzungen vorgelegt, die für ihren Bereich mit 27 Millionen DM abschlossen. Das schien zu viel! Es sollten die Kosten verringert werden, indem weniger aufwendige Verkleidungen der Stützen des Parkdecks verwendet, die Brüstungsplatten des Parkdecks in einfacherer Form ausgeführt, eine preiswertere Parkdeckbeleuchtung vorgesehen, eine billigere Parkdeck-Deckenverkleidung (Untersicht), schlichtere Bahnsteigdächer und eine Reduzierung der überdachten Flächen auf dem Parkdeck („Kiss and Ride“ – Vorfahrt) vorgenommen werden sollten. Im Grunde waren alle wesentlichen Planungsdetails davon betroffen, und die Architekten bemühten sich redlich, den Wünschen ihres nicht einfachen Bauherrn in dieser Hinsicht Rechnung zu tragen.

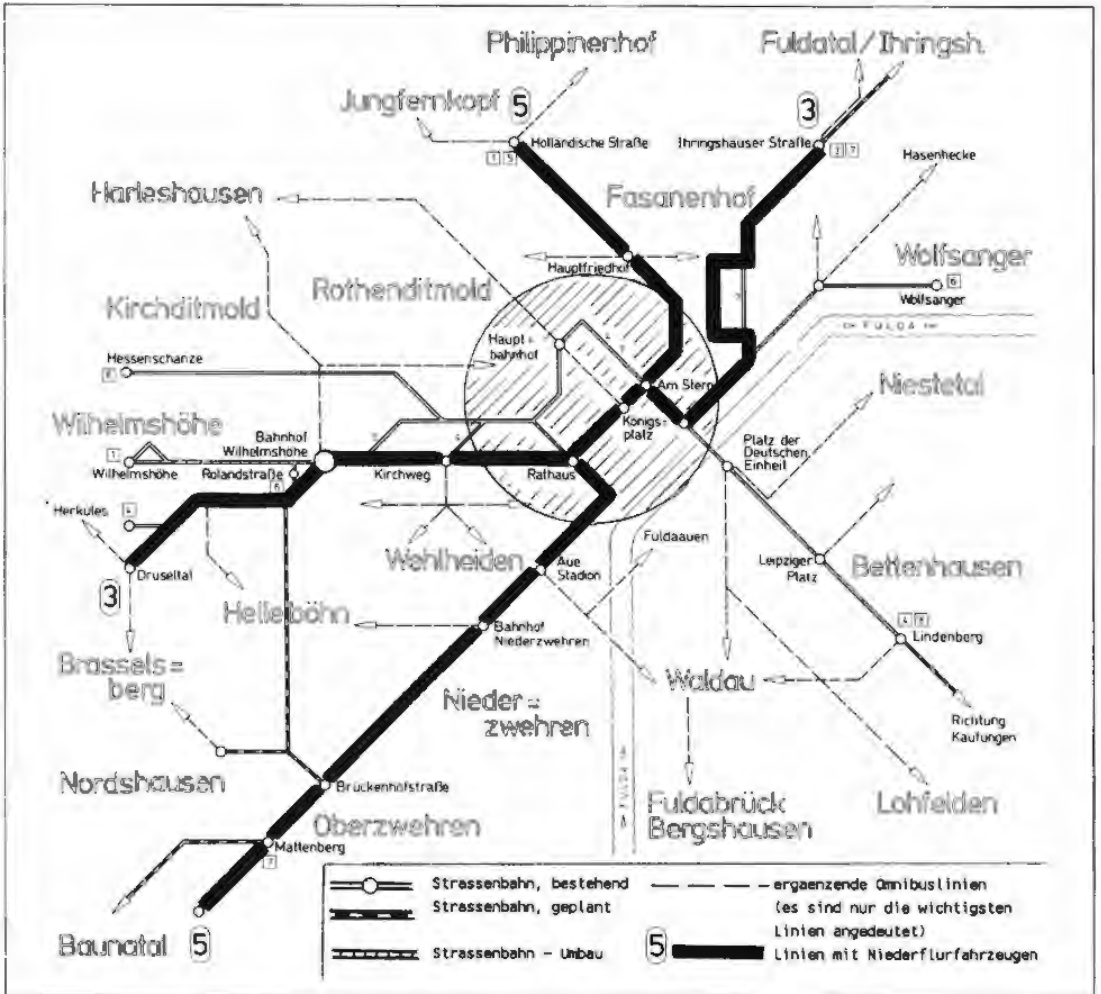
Aber auch technisch bedingte Änderungen, ursächlich hervorgerufen durch die unglückliche Trennung der Baukörper in einen konstruktiven und einen architektonischen Teil, machten den Architekten das Leben schwer. So mußten nachträglich an den Stützenköpfen des Parkdecks zusätzliche Auflager geschaffen werden, um bei eventuell eintretenden Setzungen beziehungsweise bei notwendig werdenden Lagerwechseln an den Stützen Pressen ansetzen zu können. Die Architekten entledigten sich dieser Aufgabe, indem sie diese Konsolen als Kapitelle ausbildeten. Allerdings hatte dieser Vorschlag weitreichende Folgen, die weitere gestalterische Konsequenzen später nach sich zogen.

Die vielen Änderungen hatten in formaler Hinsicht ihre Spuren hinterlassen, was dazu führte, daß zur Veranschaulichung ein Gesamtmodell des damaligen Planungszustands – und zwar beider Entwurfsteile, des „vorderen“ Bereichs der Architekten Brandt/Böttcher, wie auch des „rückwärtigen“ der Architektengemeinschaft Dietrich/Guggenberger – im Maßstab 1:100 angefertigt werden sollte, damit sich alle am Planungsprozeß Beteiligten ein unabhängiges Urteil bilden konnten.

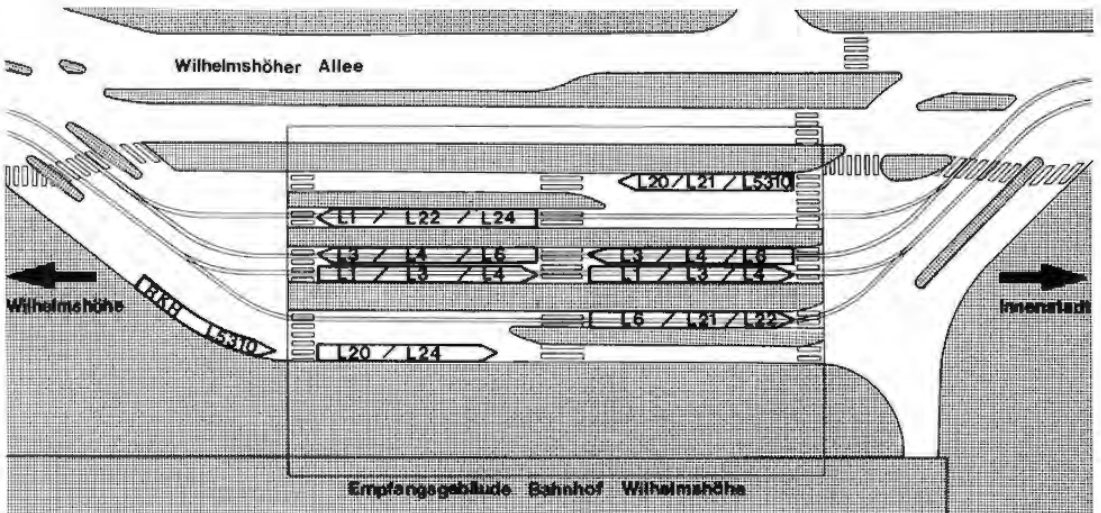


Keinen Giebel eines antiken Tempels sollten diese Stützen tragen, sondern nur das profane gleis- und bahnsteigüberdeckende Parkdeck, was aber technisch nicht weniger kompliziert war, denn die Gesamtkonstruktion mußte so ausgebildet werden, daß bei Setzungen über Pressen die Höhenunterschiede ausgeglichen werden konnten. Dazu waren die kapitellähnlichen Konsolen an den Stützenköpfen vorgesehen, um als Widerlager für die Pressen zu dienen. Die antikisierende Herrlichkeit mußte allerdings hinter der später notwendigen Stützenverkleidung verschwinden.

Kasseler Straßenbahn- netz und Einsatz der Niederflurfahrzeuge ab 1. Juni 1991



Bahnsteigbelegung der
neuen Umsteigeanlage
(L 1, 3, 4, 6 = Straßenbahn)



nungen, Arbeitsplätze in Handel und Gewerbe, Behörden und Schulen liegen hier ebenso im fußläufigen Einzugsbereich wie Übernachtungs- und Einkaufsmöglichkeiten mittleren und gehobenen Standards.

Unter diesem Gesichtspunkt können heute zwei schmale Straßenbahninseln und Bushaltestellen am Straßenrand nicht mehr den Ansprüchen gerecht werden, die an den öffentlichen Verkehr zu stellen sind.

Wies 1877 der eiserne Armtelegraph auf die Kreuzung zwischen Eisenbahn und Straßenbahn hin, so ist es heute das charakteristische Haltestellendach, das zu einem weiteren unverwechselbaren Kennzeichen für Kassel geworden ist.

Hier wird der gesamte öffentliche Nahverkehr und die Verknüpfung mit dem Fernverkehr unter einem Dach abgewickelt.

Das Liniennetz

Im Jahre 1877 war die weiße Linie verständlicherweise die einzige Linie, die die Station Wilhelmshöhe bediente. Erst im Jahre 1900 kam die zweite, die weiß-rote Linie Richtung Mulang hinzu.

Ebenso wie die Stadt Kassel entwickelte sich auch das Verkehrsnetz ständig weiter. Im Jahre 1929 führen die ersten — damals privat betriebenen — Stadtomnibuslinien am Bahnhof Wilhelmshöhe vorbei. Eine nennenswerte Ausweitung des Omnibusverkehrs im Stadtwesten gab es allerdings erst nach dem Zweiten Weltkrieg. Zeitweise, von 1953 bis 1962 verkehrte der Obus vom Bahnhof Wilhelmshöhe über Kirchditmold nach Harleshausen. Heute fahren neben vier Straßenbahnlinien vier KVG-Omnibuslinien den wichtigen Verknüpfungspunkt an.

Mit den Bussen und Bahnen der KVG können die meisten Kasseler Stadtteile direkt erreicht werden.

Straßenbahn:

- Linie 1 (Wahlershausen, Wilhelmshöhe Wehlheiden, Mitte, Nord)
- Linie 3 (Wilhelmshöhe/Mulang, Wehlheiden, Mitte, Wesertor, Fasanenhof)
- Linie 4 (Wilhelmshöhe/Mulang, Wehlheiden, West, Mitte, Unterneustadt, Bettenhausen)
- Linie 6 (West, Mitte, Wesertor, Wolfsanger).

Omnibus:

- Linien 20, (Helleböhn, Süsterfeld, Nords-
21, hausen, Oberzwehren, Kirchdit-
22 mold, Harleshausen)
- Linie 24 (Helleböhn, Niederzwehren, Har-
leshausen, Jungfernkopf, Philip-
pinenhof).

In die übrigen Stadtteile gelangt man mit einem weiteren Umsteigevorgang.

Die genannten KVG-Linien werden in Wilhelmshöhe vor allem mit dem Nahverkehr der Deutschen Bundesbahn verknüpft. Dieser wird, jeweils im Halbstunden- oder Stundentakt in folgenden Relationen betrieben:

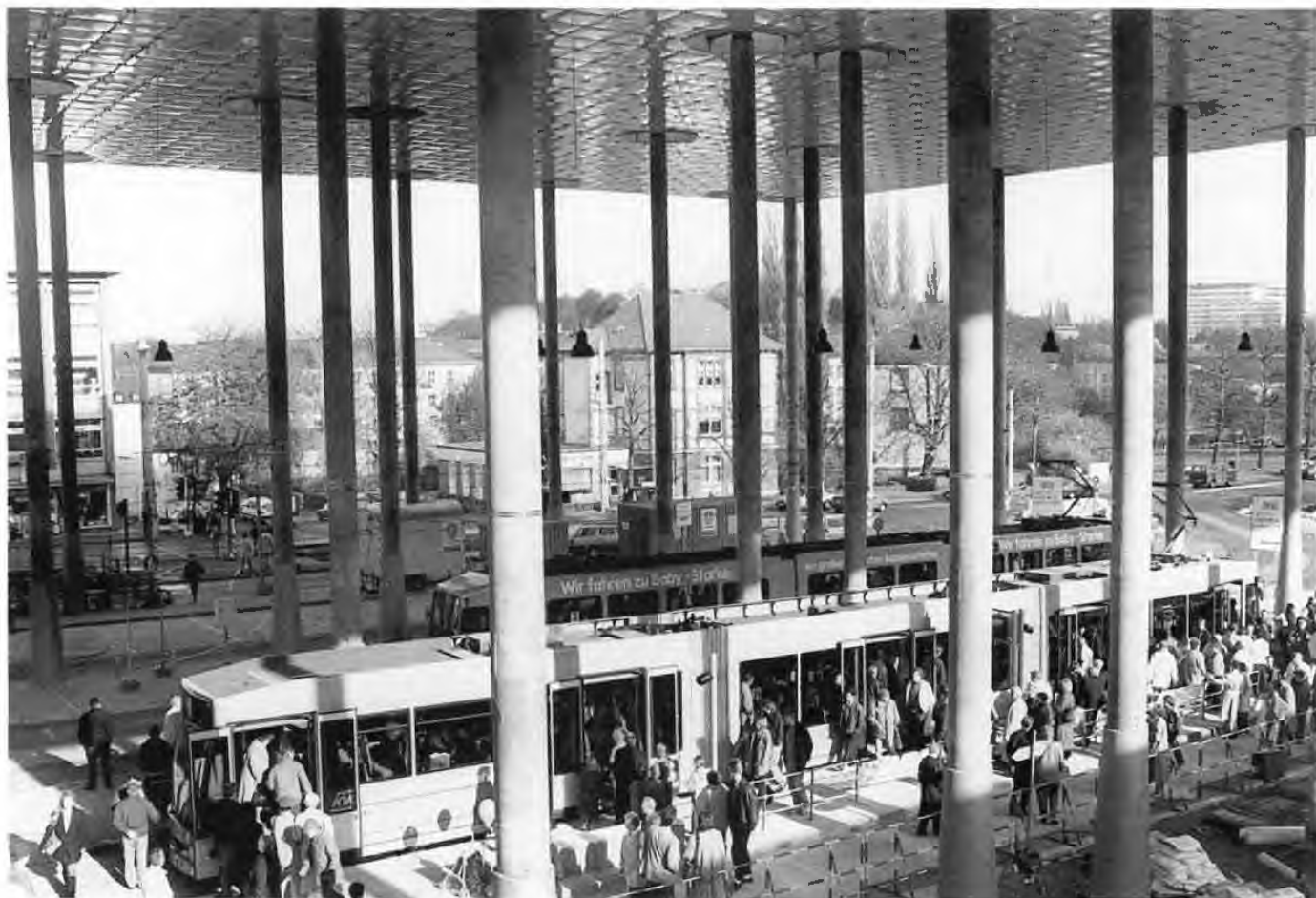
Bebra/Melsungen, Treysa/Wabern, Warburg/Hofgeismar und Eichenberg/Hannoversch Münden.

Hinzu kommen die regionalen Omnibuslinien der Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH) und der Kassel-Naumburger Eisenbahn (KNE), die vor allem in die südwest- bis nordwestlichen Richtungen führen.

Während die KNE den südwestlichen Bereich des Großraumes erschließt, fährt der RKH in die übrigen Teile des Landkreises Kassel und teilweise darüber hinaus ins Umland. Einige Linien werden bereits in Kooperation mit der KVG in einem abgestimmten Fahrplan mit einem gemeinsamen Tarif betrieben. Weitere Kooperationen dieser Art werden folgen und nach Möglichkeit bereits mit dem Fahrplanwechsel 1991 in Betrieb gehen. Für die Bereiche, in denen Verkehrskooperationen noch nicht abgeschlossen werden können, steht ein Regional- und Stadttarif zur Verfügung (R&S), der als Zeitkarten- und Bartarif Fahrgästen des Regionalverkehrs die verbilligte Benutzung der KVG-Verkehrsmittel in Kassel ermöglicht. Die gesamte verkehrliche Zusammenarbeit der Verkehrsträger wird im Rahmen der Verkehrs-Gemeinschaft Kassel (VGK) koordiniert und von den Kommunen und den Landkreisen der Region unterstützt.

Gestaltung der Umsteigeanlage

Die Dimensionierung der Umsteigeanlage mußte sich am bestehenden Verkehrsaufkommen orientieren, allerdings zusätzliche Entwicklungsmöglichkeiten berücksichtigen. Dabei galt es vor allem, der Grundaussage der städtischen Verkehrspolitik gerecht zu



Einweihung KVG-Haltestelle „Bahnhof Wilhelmshöhe“, 4. November 1990.
Niederflurstraßenbahnen in der neuen Umsteigeanlage.

werden, die den Vorrang des öffentlichen Nahverkehrs postuliert. Entsprechend befinden sich die Nahverkehrsanlagen am Haupteingang des Bahnhofs mit kürzestmöglichen Fußwegen zu den Fernbahnsteigen. Aber auch für die erwünschte wesentliche Ausweitung des Nahverkehrs in Kassel mußte Vorsorge getroffen werden.

Eine viergleisige Straßenbahnanlage gestattet es, daß sechs Straßenbahnzüge gleichzeitig anhalten und ein wechselseitiges Umsteigen ermöglichen. Hierbei ist der weitere Ausbau des Straßenbahnnetzes vom Bahnhof Wilhelmshöhe aus in Richtung Oberzwehren und Nordshausen berücksichtigt. Zeitgleiches Umsteigen ist vor allem in den Schwachverkehrszeiten notwendig, in denen zusätzlich die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der schnellen Fernverkehrszüge zu beachten sind.

Der Omnibusverkehr der KVG, der KNE und des RKH wird ebenfalls mit kurzen Umsteigewegen zur Fernbahn und zu den Straßenbahnhaltestellen — an zwei weiteren Haltestellen — abgewickelt. In der Hauptrichtung, unmittelbar am Empfangsgebäude gelegen, können bis zu vier Busse gleichzeitig halten. Um diese günstigen Halteplätze nicht unnötig zu blockieren, wurde eine zusätzliche Busanlage östlich hinter dem Empfangsgebäude gebaut, auf der die Busse während der Pausenzeiten abgestellt werden können.

Weiterhin wurde die Anlage so gestaltet, daß Buslinien, die am Bahnhof Wilhelmshöhe nur eine Unterwegshaltestelle haben, auch die Straßenbahninseln anfahren können. Dies kommt vor allen für Linien der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft in Frage. Der Betrieb hat hierdurch die Möglichkeit, die Bahn- und Bussteige flexibel zuzuordnen und auf die Um-

Der Bau der Neubaustrecke in Kassel

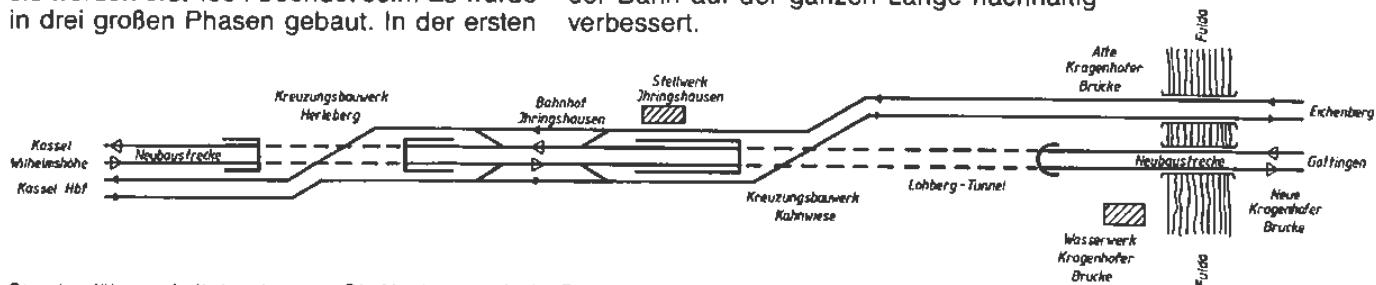
Wegen der dichten Wohnbebauung wurden umfangreiche Schallschutzbauwerke entlang der neuen Bahnanlagen errichtet. Die Neubaustrecke und die umgebauten parallelen Strecken sind auf der gesamten Länge durchgehend auf beiden Seiten mit Lärmschutzanlagen ausgestattet worden. Wo es platzmäßig möglich war, sind vor allem Schallschutzwälle aufgeschüttet worden, die als umfangreiche Grünanlagen zur landschaftlichen Verbesserung im engen Stadtraum beitragen. Zusammen wurden in Kassel über 30 Kilometer Lärmschutzwände und -wälle gebaut.

Um keine neuen Verkehrsbänder zu schaffen, wurde die Neubaustrecke im gesamten Bereich von Kassel entlang der Strecken nach Erfurt, Frankfurt/M, Dortmund und Halle (Saale) gebaut. Wegen des beengten Raumes beiderseits der alten Strecken war es aber nicht möglich, die Neubaustrecke parallel zu den vorhandenen Bahnanlagen zu legen. Außerdem erforderten die Kreuzungsbauwerke mit ihren umfangreichen Rampenanlagen, vor allem aber die Schallschutzwälle, zusätzlichen Platz. Aus diesen Gründen mußten im Bereich Kassel auf 17 Kilometer Länge alle bestehenden Strecken vollständig umgebaut werden.

Die Bauarbeiten begannen im Herbst 1981; sie werden erst 1994 beendet sein. Es wurde in drei großen Phasen gebaut. In der ersten

Phase sind die Anlagen der früheren Strecken in eine provisorische Seitenlage gebracht worden, um Platz für die Bauwerke der Neubaustrecke zu schaffen, in der zweiten wurde die Neubaustrecke gebaut, und in der dritten wurden die Anlagen der parallelen Strecken in die neue endgültige Lage gebracht. Insgesamt entstanden dabei über 70 größere Einzelbauwerke. Mit Hinweis auf die jeweilige Streckenführung werden einige von ihnen vorgestellt, dem Streckenverlauf folgend von Norden nach Süden.

Die Beschreibung der Bauwerke wurde beschränkt auf die größten und wichtigsten. Daneben gibt es eine Reihe weiterer bedeutender Bauvorhaben, die im Zusammenhang mit dem Bau der Neubaustrecke durchgeführt wurden. So mußten der Rangierbahnhof und das Bundesbahnausbesserungswerk in erheblichem Maße umgebaut werden. Ferner wurden Rohrdurchpressungen bis drei Meter Durchmesser und von mehreren Kilometern Länge vorgenommen und weitere Brücken mit interessanten Konstruktionen gebaut. Nicht beschrieben wurden auch die umfangreichen Straßenumbauten, die vielen Straßenunter- und überführungen und die neuen Straßen, Fuß- und Radwege, die parallel zur Bahn gebaut worden sind. Mit diesen Bauwerken wurde die Stadtstruktur beiderseits der Bahn auf der ganzen Länge nachhaltig verbessert.



Streckenführung in Ihringshausen: Die Neubaustrecke im Bereich Kassel beginnt im Vorort Ihringshausen.

Sie verläuft im Ortsbereich parallel zu der Strecke Kassel—Eichenberg—Halle (Saale). Zunächst liegt sie von Göttingen kommend südlich der Eichenberger Strecke. Am Kreuzungsbauwerk Kahnwiese wird das Gleis Kassel—Eichenberg über die Neubaustrecke geführt, so daß im Bahnhof Ihringshausen die Neubaustrecke zwischen den Gleisen der anderen Strecke liegt. Damit ist ein Überwechseln der Züge von der einen Strecke auf die andere in beiden Richtungen ohne Kreuzen von Gleisen möglich. Die Züge können dadurch von Göttingen oder von Eichenberg kommend ungehindert entweder zum Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe, zum Hauptbahnhof oder in den Rangierbahnhof fahren. Am Westende des Bahnhofs Ihringshausen wird das zweite Gleis der Eichenberger Strecke mit Hilfe des Kreuzungsbauwerks Herleberg über die Neubaustrecke geführt. Sie liegt dann nördlich der Eichenberger Strecke. Schallschutzanlagen und Eintunnelung der Neubaustrecke schützen die Anwohner vor Lärmbelastigung.

Fuldabrücke Kragenhof:
 Die Brücke über die Fulda bei Kragenhof liegt etwa 70 Meter neben der alten Talbrücke, die nach Sprengung der früheren Bogenbrücke in den letzten Kriegstagen als Fachwerkbrücke wieder aufgebaut worden war. Es war der Wunsch der Bevölkerung, daß die neue Brücke aus optischen Gründen ebenfalls eine Fachwerkbrücke werden sollte, aber nicht lauter sein dürfte als eine Betonbrücke. Die Anwohner waren durch die alte Brücke gewarnt, bei der durch Schienenauflagerung ohne Schotterbett die Schallschwingungen vom gesamten Stahltragwerk abgestrahlt werden und der Lärm bei einer Eisenbahnüberfahrt weithin zu hören ist. Um den Forderungen nach Aussehen und Schallschutz gerecht zu werden, wurde — für die Neubaustrecke einmalig — eine Stahlfachwerk-Verbundbrücke gebaut. Durch Schallmessungen an Verbundbrücken war vorher festgestellt worden, daß solche Brücken nicht lauter sind als Betonbrücken. Die obere schwere Fahrbahnplatte aus Beton und das untere leichtere Stahlfachwerk haben ein unterschiedliches Schwingungsverhalten. Dadurch und durch das Schotterbett mit einer darunterliegenden Gummimatte wird der Schall von der Brücke nur geringfügig abgestrahlt. Den Wünschen der Bevölkerung konnte somit voll entsprochen werden.





Kassel-Wilhelmshöhe: Zwei Orte voller Geschichte und Bedeutung! Gestern noch Verbanungsort für einen Kaiser, heute zentraler Verkehrsknoten für den Hochgeschwindigkeitsverkehr mitten in Deutschland. Gegensätze — Wandel durch eineinhalb Jahrhunderte! Die Eisenbahn als Mittler zur Geschichte, der Bahnhof als Ausdruck zur Ferne und Nähe. In diesem Buch wird die Vergangenheit und Gegenwart eines bis vor Kurzem unscheinbaren Bahnhofs lebendig: Kassel-Wilhelmshöhe. Dabei liegt allerdings der Schwerpunkt auf der dramatischen Veränderung dieses Ortes in den letzten zehn Jahren, hervorgerufen durch das Eindringen eines neuen Verkehrssystems in ein Stadtgefüge, das im Kriege schwer gelitten hatte und dessen Bewohner sich vehement mit der eingreifenden Veränderung auseinandersetzten. Die

Wiederentdeckung der Eisenbahn in Kassel spiegelt sich in dem schwierigen Weg wider, den die Planung und der Neubau dieses Bahnhofs genommen haben. Alte und neue Strukturen mußten miteinander verbunden werden. Die Chance, nach 45jähriger Randlage zur Verkehrsdrehscheibe Deutschlands zu werden, wurde trotz vieler Widersprüche von Kassel begriffen und ergriffen. Die Zukunft steht dieser Stadt offen. Die Autoren dieses Buchs widmen den technischen Aspekten bei der Entstehung, der Planung und dem Bau des neuen Bahnhofs großen Raum. Aber dennoch kommen die überregionalen, lokalen und historischen Hintergründe nicht zu kurz. Ihnen ist es gelungen, ein authentisches Zeitdokument über ein außergewöhnliches Verkehrsbauwerk und sein Umfeld zu schaffen.