

# Geplanter Raum, gebauter Raum, gelebter Raum

## Der Kleine Kiel Kanal in der Stadt Kiel

Am 20. August 2020 war es soweit. Inmitten der Landeshauptstadt wurde ein aus zwei Becken bestehender Kanal eröffnet.<sup>1</sup> Dieser befindet sich am westlichen Rand der Kieler Altstadt und folgt der historischen Wasserverbindung zwischen der Förde und dem Kleinen Kiel. Dieser Seitenarm der Förde umschließt die Halbinsel der Altstadt von drei Seiten und prägt das Gesicht und die Geschichte der Stadt bis heute. Mit der Einrichtung des rund 170 m langen und 9,5 m breiten Kleinen Kiel Kanals, dessen Bau fast 19 Millionen Euro verschlungen hat, erhofft man sich eine Belebung der Innenstadt, die seit langem unter einem (durchaus hausgemachten) Attraktivitätsverlust leidet und dem man mit einer großangelegten Planungsoffensive beizukommen hofft.<sup>2</sup> Die Idee eines „Stadtkanals“ wiederum fußt nicht nur auf den historischen Wasserflächen, sondern greift mit einer sehr eigenen Interpretation ähnliche Projekte auf, die in Hamburg, Kopenhagen oder Aarhus realisiert wurden.

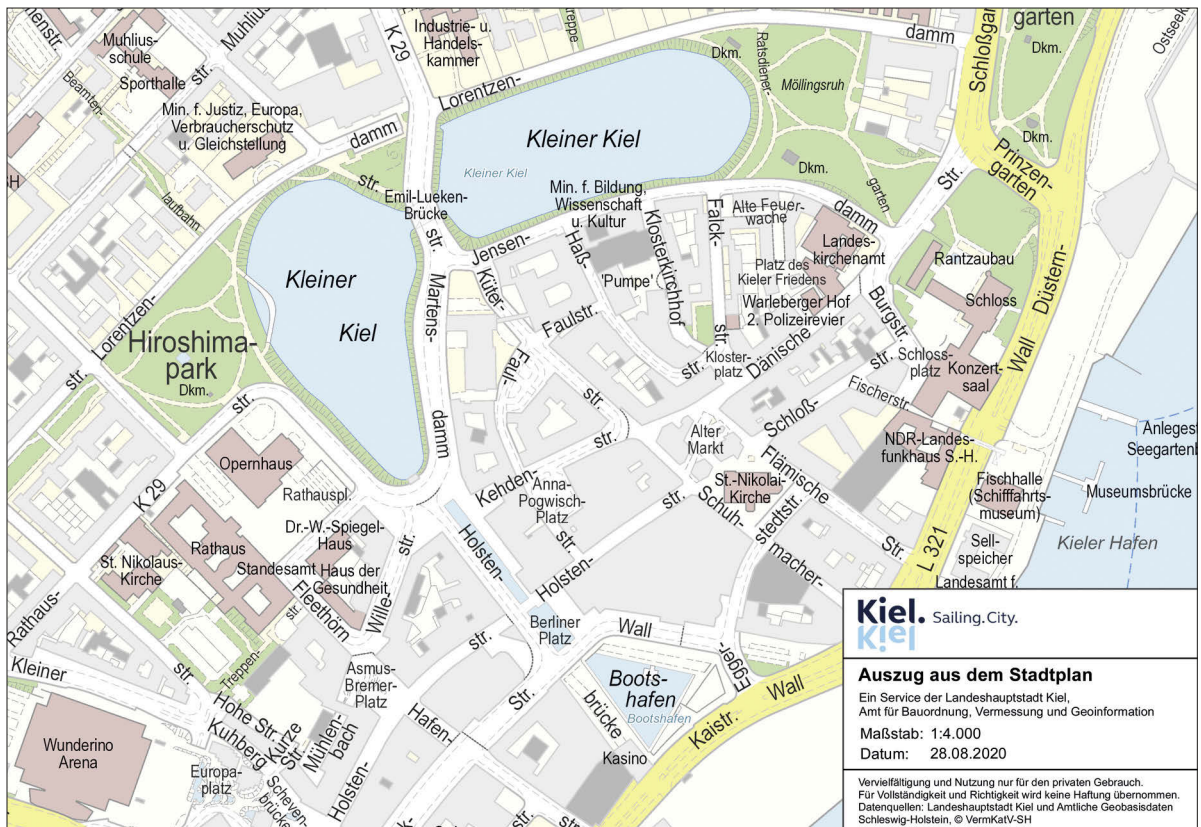
Die Areale um den Bootshafen/die Holstenbrücke und den Kleinen Kiel Kanal stellen in jeder Hinsicht ein städtebauliches Interface dar (Abb. 1 und 2). Als Teil einer Nord-Süd-verlaufenden Achse markiert dieser Bereich nicht nur den historischen Übergang von der Altstadt

zur südlichen Neustadt, sondern auch den ehemaligen Zugang aus der Förde in den Kleinen Kiel. Daher soll im Folgenden der Blick auf die Geschichte dieses Bereiches gelegt werden. Es gilt, die Entwicklung von einem natürlichen und dann kanalisierten Wasserlauf über eine feste Straße bis hin zur neuerlichen „Öffnung“ nachzuzeichnen und in die jeweiligen städtebaulichen Realitäten und Visionen einzubinden – ein Thema, dem sich der Jubilar auf seinen Grenzgängen zwischen Architektur- und Baugeschichte, zwischen Archäologie und Kunstgeschichte immer wieder angenommen hat, wenn es um Fragen von Planungen und Stadtbildern ging.

---

<sup>1</sup> [https://www.kiel.de/de/kiel\\_zukunft/kiel\\_plant\\_baut/innenstadt/kleiner\\_kiel\\_kanal.php](https://www.kiel.de/de/kiel_zukunft/kiel_plant_baut/innenstadt/kleiner_kiel_kanal.php) (Aufruf am 28.5.2021); <http://www.kleiner-kiel-kanal.de> (Aufruf am 28.5.2021). Im Folgenden werden die heutigen Straßennamen verwendet.

<sup>2</sup> Rahmenkonzept. Perspektiven für die Kieler Innenstadt, 2009; Integriertes Stadtentwicklungskonzept Kiel, 2011; Wo Visionen real werden. Kiels neue Innenstadt, 2017.



1 Stadtplan von 2020 (Ausschnitt, Maßstab verändert).

## Geschichte Kiels im Überblick

Die Stadt Kiel<sup>3</sup> („Holstenstadt tom kyle“) erhielt nach einem Gründungsakt durch Graf Adolf IV. von Holstein 1233/34 im Jahre 1242 das Stadtrecht verliehen. Die Stadt wurde auf einer rund 15 ha großen und bis zu 6 m hohen Moränenkuppe „gegründet“, die am westlichen Ende der rund 20 km langen „Kieler Förde“ lag. Diese verengt sich nach Süden zunehmend und bot mit der Halbinsel einen idealen Standort. Die Anlage der Stadt diente nicht zuletzt der Festigung der Landesherrschaft durch eine urbane Politik und der Teilhabe am Ostseehandel. Über die Entwicklung der frühen Stadt ist wenig bekannt, so dass nach wie vor von einer „geplanten“ Stadtgründung ausgegangen wird.

Mit der landesherrlichen Burg im Nordosten und einem regelmäßigen Doppelstraßenkreuz

mit zentralem Markt und Nikolai-Kirchhof wurde der Grundriss bis in das 20. Jahrhundert hinein geprägt.<sup>4</sup> Der westöstliche Straßenzug der späteren Holstenstraße und der Schlossstraße bildeten mit dem Übergang über den Kleinen Kiel (Holstenbrücke) im Nordwesten und der Burg im Nordosten die zentrale Achse. Ein Handelshafen etablierte sich am Fördeufer der Altstadt und zudem bestanden Anlandeplätze am Kleinen Kiel. Das mittelalterliche Kiel war ein lokales Zentrum und gewann erst

<sup>3</sup> Zur Geschichte Kiels mit weiterer Literatur: Plöger 1997; Albrecht/Becker 2015 sowie zuletzt Auge 2017.

<sup>4</sup> Feiler 1996.

<sup>5</sup> Wilde 1995, S. 11f.



2 Entwicklungsbereich Altstadt, Kleiner Kiel und südliche Vorstadt (Ausschnitt).

mit Beginn der frühen Neuzeit an Bedeutung. So erfolgte eine grundlegende Neugestaltung des Schlosses als Nebenresidenz der Gottorfer Herzöge ab dem frühen 16. Jahrhundert und die Einrichtung der Universität im Jahre 1665. Wie wenig die Stadt ins sumpfige Umland hi-

nausgriff, wird in der Ansicht von Braun und Hogenberg (1588) und dem „Grundriß der Stadt“ aus dem Jahre 1652 deutlich.<sup>5</sup> Auf dem sogenannten Homann-Plan (um 1730) sowie dem Kupferstich von Klessel (Abb. 3) ist neben der Altstadt noch eine Vorstadt erkennbar, die





3 Stadt Kiel (Kupferstich von Christian Hermann Benedict Klessel, 1793, Ausschnitt).

sich zunehmend nach Süden ausdehnte sowie nordöstlich vom Schloss und dem Park gelegene Viertel. Die Flächen westlich des Kleinen Kiels sollten erst ab Mitte des 19. Jahrhunderts in die Stadtplanung miteinbezogen werden. Die Altstadt entlang des Kleinen Kiels war weitgehend durch sumpfiges Gelände geprägt.

Mit der Eingliederung in Preußen 1867 eröffneten sich neue Perspektiven für eine Kleinstadt eher regionalen Charakters. Diese lagen in der militärisch-strategischen Bedeutung der Stadt, die 1871 zum Reichskriegshafen erklärt und in dessen Gefolge nicht nur der Nord- Ostsee-Kanal 1895 errichtet wurde, sondern sich beiderseits der Förde zentrale militärisch-industrielle Komplexe ansiedelten und Arbeitskräfte anzogen. Verzeichnete man um 1800

rund 7000, um 1850 rund 16 000 Einwohner, so waren es um 1900 rund 108 000 Menschen.<sup>6</sup> Dementsprechend beanspruchten die militärisch-industriellen Komplexe und Verwaltungen nicht nur große Flächen. Auch der demographische Druck verlangte nach Wohnbebauung und Infrastrukturen.

Konzepte zur Stadtentwicklung sind bereits vor der preußischen Machtübernahme entwickelt worden.<sup>7</sup> Ab den 1830er Jahren wird ein

<sup>6</sup> Stoy 2003, S. 42.

<sup>7</sup> Zum Folgenden allgemein Oddey/Riis 2000, besonders Miltkau 2000 und Köhler 2000; Stoy 2003; Beier 2004; Höhne 2008 mit detaillierter Literatur; Wilde 1995 und Mehlhorn 2016 zu einzelnen Bauten.

zunehmender Ausbau des Fördeufers erkennbar. Hinzu kommt eine gezielte Trockenlegung des sumpfigen und wasserreichen Umlandes. Neben dem Chausseebau nach Altona (1832) gab der Bau der Eisenbahnlinie Altona–Kiel (1844) der Stadtentwicklung entscheidende Impulse und lenkte den planerischen Blick auf die Weiterentwicklung der im Südwesten liegenden Stadtteile. Um den zunehmend unkontrollierten Bauprojekten Einhalt zu gebieten, wurden Rufe nach einer planerischen Steuerung lauter. Mit dem Lorentzen-Plan (1846–1856) ist ein erster Versuch greifbar, die Entwicklung der Altstadt und vor allem die Stadterweiterung zu regeln. Jakob Friedrich Nikolaus Lorentzen (1782–1851) gilt als Initiator und Förderer dieses Projektes, das insbesondere auf die Erschließung von Ländereien westlich des Kleinen Kiels abzielte, aber auch die Entwicklung der Areale im Bereich des heutigen Rathauses in den Blick nahm. Unter dem Stadtbaumeister und Architekten Gustav Ludolf Martens (1818–1882) wurde 1869 der nach ihm benannte Plan konzipiert, der zum Teil auf älteren Ideen fußte. Er nahm nicht nur die Regulierung des Kleinen Kiels (siehe unten) in den Blick, sondern hatte eine übergreifende gründerzeitliche Stadtentwicklung zum Ziel. Der Plan ist vor dem Hintergrund von Stadtentwicklungs- und Bebauungsplänen des 19. Jahrhunderts zu sehen, wobei hier insbesondere Berlin (1862), Paris (1850er Jahre) und Hamburg (1842) Vorbildcharakter hatten.<sup>8</sup>

Neben dem 1883 vom Friedrich Wilhelm Schweitzer (1825–1906) vorgelegten Plan war es vor allem der Entwurf des Kölner Städtebauers Josef Stübben (1845–1936) der mit seinem Stübben-Plan den Weg Kiels zu einer Metropole des Nordens ebnen wollte. Der Plan regelte maßgeblich die Entwicklung der Areale außerhalb der Altstadt und hat – ebenso wie der Martens-Plan – im heutigen Stadtbild seine Spuren hinterlassen. Nach dem ersten Weltkrieg brachen vor allem die Reformer Willy Hahn und Leberecht Migge mit den gründerzeitlichen Konzepten und führten mit dem Grüngürtel und dem Aufbrechen der verdichteten Quartiersbebauung sozialreformatorische Ideen

ein. Daneben erwies sich ein Ideenwettbewerb für die „städtebauliche Gestaltung des kleinen Kiels“ 1925/26 als nachhaltig.<sup>9</sup> Er ist auch vor dem Hintergrund eines architektonischen Diskurses zu sehen, in dem Großbauten den Anspruch auf eine moderne Stadt definierten. Aus diesem Ideenwettbewerb ging unter anderem das Konzept hervor, den Verkehr beidseitig der Altstadt abzuleiten. Diese und vergleichbare Ideen der späten Weimarer Zeit aufgreifend, setzte Herbert Jensen (1900–1968) seit 1935 die Stadtplanungen fort. Hierzu gehören nicht nur Ideen einer Umgestaltung im Sinne städtebaulicher Ideologie der NS-Zeit, sondern auch Überlegungen zu einer gegliederten und aufgelockerten Stadt.

Erst die nahezu vollständige Zerstörung Kiels nach dem Zweiten Weltkrieg ebnete den Weg für eine Stadtentwicklung, die zumindest auf den ersten Blick mit alten Traditionen brechen wollte. Ein Aufbauplan (1946) und ein Ideenwettbewerb (1947) sollten sowohl die Altstadt als auch die vorstädtischen Bereiche grundlegend neu strukturieren. Indem sowohl Konzepte der 1920er und 1930er Jahre mit städtebaulichen Visionen der Nachkriegszeit verschmolzen, konnte sich die Stadt in den 1950er Jahren als ein vielerorts beachtetes Beispiel für modernen Städtebau profilieren. Insbesondere Jensen hatte dabei das Bild einer dezentralisierten, gegliederten und aufgelockerten Bandstadt vor Augen. Als herausragende Merkmale des Wiederaufbaus Kiels kann die Entwicklung einer gegliederten Stadt mit Entmischung der Nutzungen im Stadtkern gelten, wobei Wohnen eine sehr untergeordnete Rolle spielte und das vorrangige Ziel die Schaffung eines leistungsfähigen Straßennetzes war. Im Zuge des Wiederaufbaus wurden daher großzügig dimensionierte Straßen-, Platz- und Freiräume geschaffen, die allerdings zunehmend ab den späten 1960er Jahren verdichtet, umgebaut oder

<sup>8</sup> Stoy 2003, S. 115–121.

<sup>9</sup> Zum Folgenden siehe vor allem Höhne 2008.



beseitigt wurden. Zwar kam es in den 1970er bis 1990er Jahren immer wieder zu Versuchen, die Attraktivität zu erhöhen, doch fehlte es an Visionen, mit dem Primat der autogerechten Stadt zu brechen. Zugleich schuf der massive Ausbau der Hafen- und Kreuzfahrtindustrie neue

Probleme. Weitreichende Schritte in Richtung einer Umgestaltung insbesondere der Altstadt und den Bereichen bis zum Bahnhof wurden dann in den Rahmenkonzepten und dem integrierten Stadtentwicklungskonzept formuliert und sind zum Teil bereits umgesetzt.<sup>10</sup>

## Zwischen Altstadt und Vorstadt, zwischen Förde und Binnensee

Auch wenn in der frühen Neuzeit beispielsweise mit dem Grabendurchstich am Kleinen Kiel zwischen 1535–1689 erste Eingriffe sichtbar werden, so änderte sich an der grundlegenden Situation zunächst wenig. Erst im beginnenden 19. Jahrhundert kam es zu weitreichenden Umgestaltungen im Bereich des Kleinen Kiels und der Holstenbrücke. In den 1830er Jahren erfolgten Aufschüttungen an der südlichen Einmündung des Kleinen Kiels in die Förde: Der sogenannte Bollhörn diente dem Schutz des Hafens.

Zu einem grundlegenden Eingriff kam es zwischen 1844 und 1856. Die Hafengebiete wurden nicht nur systematisch begradigt und verstärkt – eine Stichstrecke sollte die Lösch- und Ladeplätze in der Altstadt mit dem Bahnhof in der Vorstadt verbinden. Der 1846 errichtete Eisenbahndamm schnürte erstmalig den Eingang in den Kleinen Kiel ab. Solche Baumaßnahmen förderten die Verschlammung

des ohnehin nicht sonderlich bewegten Kleinen Kiels. Messungen aus den Jahren 1852 ergaben Wassertiefen zwischen ca. 0,9 und 1,5 m bei einer Schlammschicht zwischen ca. 6 und 9 m.<sup>11</sup> Der Abschnitt zwischen dem Eisenbahndamm und der Holstenbrücke wurde im Folgenden als „Bootshafen“ bezeichnet und ermöglichte kleinen Booten die Durchfahrt. Auch wenn dem Bootshafen keineswegs überregionale Bedeutung zukam, errichtete man 1856 eine Drehbrücke (Abb. 4).

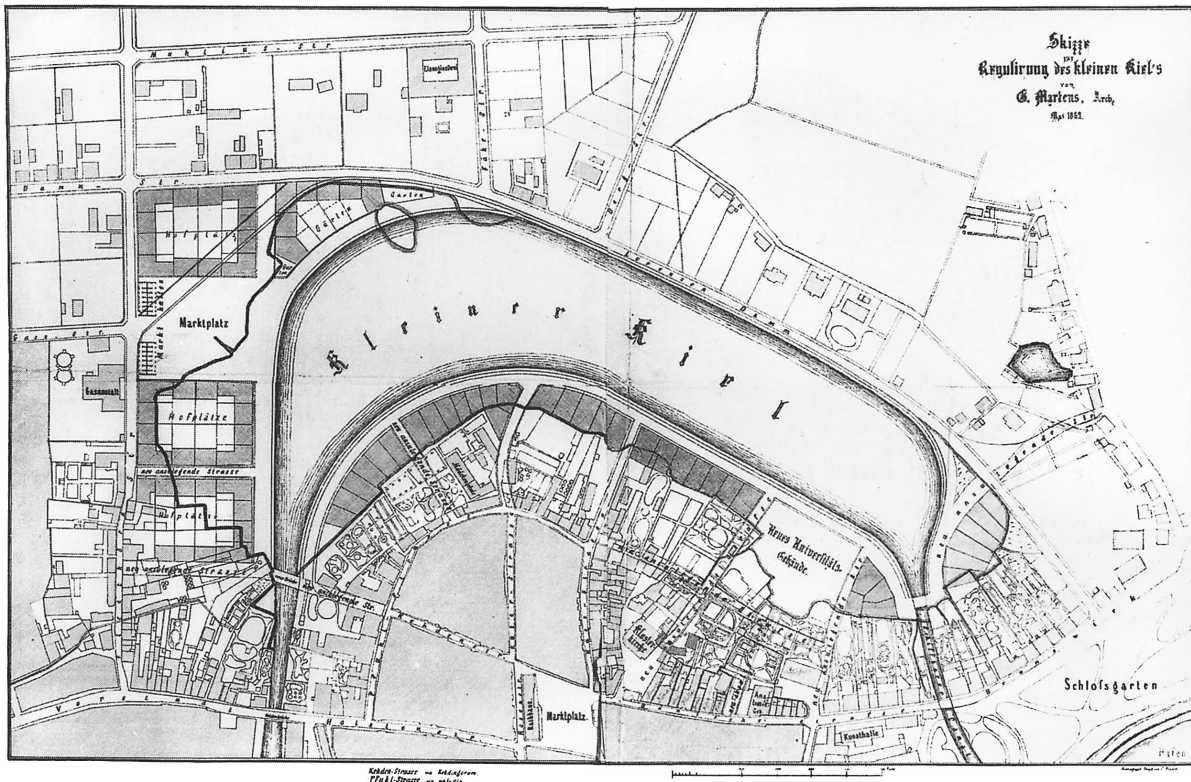
Das Binnengewässer war zu Beginn der 1840er Jahre weitgehend unreguliert. Jenseits der Altstadt lagen die Gartenflächen des Dampferhofs und im Nordwesten der Altstadt befand sich die Hebammenanstalt. Der Lorentzenplan sah eine systematische Erschließung unter anderem dieser Grundstücke vor. Hierbei spielte der Kleine Kiel eine nicht unerhebliche Rolle. So wurde die Schaffung eines „Communications-Weges“ (Lorentzendamm) vom Schloss entlang des Gewässers geplant, und weiterhin wollte man dieses mit einer oder mehreren Brücken queren. Angesichts dieser Ideen verwundert es nicht, wenn auch eine Zuschüttung in Betracht gezogen wurde.



4 Eisenbahndamm am Bootshafen (um 1880).

<sup>10</sup> Einen bebilderten Überblick verschafft der Ausstellungskatalog Briel/Weißel 2019. Zu den wenigen Denkmalen in diesem Bereich vergleiche Wilde 1995 und der Denkmalbestand im Kartendienst der Stadt Kiel: <https://ims.kiel.de/extern/kielmaps/#navIn> (Aufruf am 28.5.2021)

<sup>11</sup> Stoy 2003, S. 126.



5 Plan zur Regulierung des Kleinen Kiels von Martens (1862).

Die Ufersicherung am Kleinen Kiel wurde zunächst vielfach von den Eigentümern der Gartengrundstücke vorgenommen. Der sogenannte Thalbitzer Stadtplan (1853) sowie der Grundriss von Speck (1857) lassen die bereits erfolgten Veränderungen deutlich sichtbar werden.<sup>12</sup> Die Areale um die Wasserfläche sind als Baugrundstücke ausgewiesen beziehungsweise erschlossen. Interessant ist in diesem Zusammenhang auch die Forderung der Stadt, Freiflächen für Marktplätze und den Bau öffentlicher Gebäude zu reservieren – eine Idee, die später aufgegriffen werden sollte.

Von Bedeutung für den Kleinen Kiel ist die von Martens bereits 1862 präsentierte „Skizze zur Regulierung des kleinen Kiels“ (Abb. 5).<sup>13</sup> Aus Eingaben und Protokollen von Bürgern geht hervor, dass das inzwischen durch Verschlammlung sehr flache Gewässer sich ökologisch in einem bedenklichen Zustand befand. Zudem griffen die Bürger zur Selbsthilfe, wenn es um

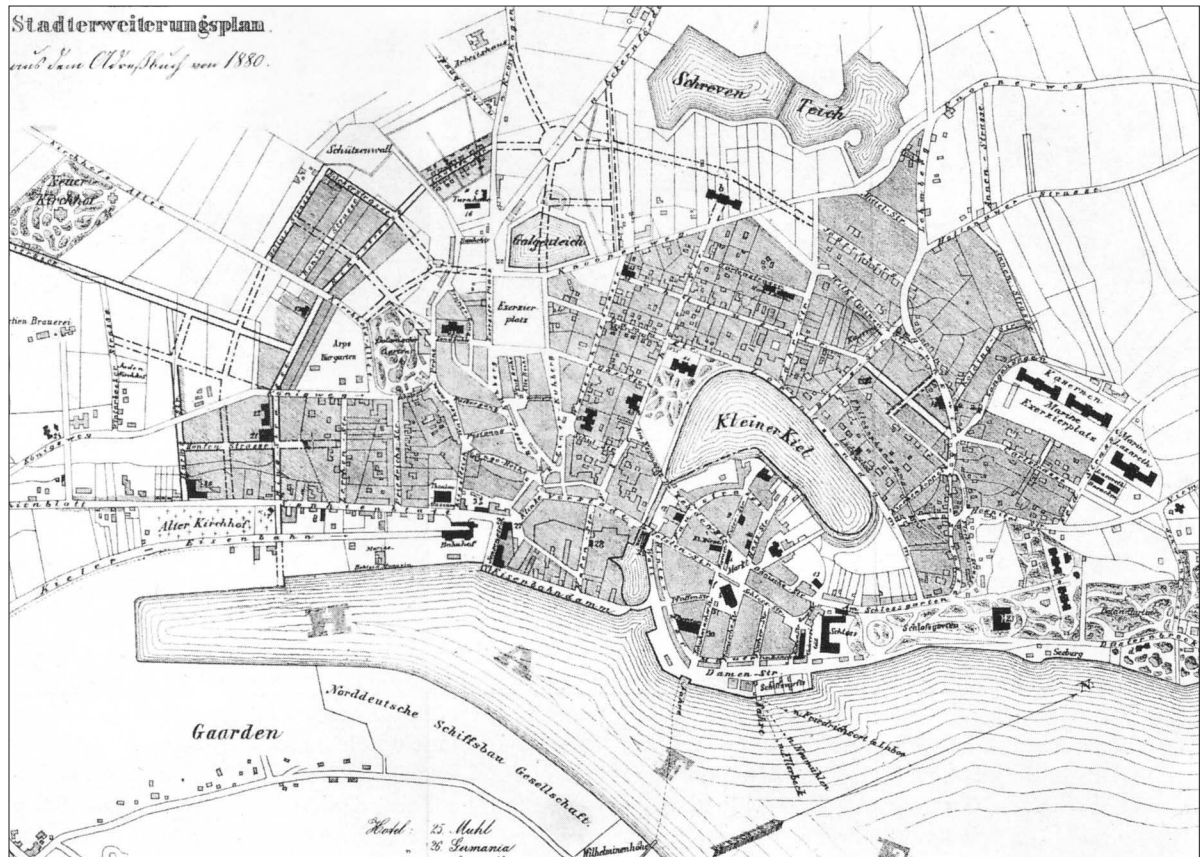
die Sicherung der unregulierten Uferbereiche ging. Da es sich um ein städtisches Gewässer handelt, waren Konflikte vorprogrammiert. Der Entwurf von Martens sah dementsprechend eine Reihe von Maßnahmen vor, die dann auch Eingang in den folgenden „Martensplan“ fanden. Hierzu gehörten unter anderem:

- umfangreiche Aufschüttungen und Begradiungen in allen Uferbereichen
- die Anlage eines Damms („Martensdamm“; „Jensendamm“) an der nordwestlichen, überwiegend durch Gartengrundstücke geprägten Altstadtflanke und deren Erschließung als Bauland unter Verlängerung der westöstlichen Stichstraßen bis zum Kleinen Kiel

<sup>12</sup> Wilde 1995, S. 17 und 36.

<sup>13</sup> Stoy 2003, S. 136–145.





6 Stadtplan von 1880 (Ausschnitt).

- die Anlage eines Kanals im Norden, der den Kleinen Kiel mit der Förde verbinden sollte
- umfangreiche Aufschüttungen im Westen des Kleinen Kiel für den Bau von Wohnblöcken sowie eines Marktplatzes mit Markthallen („Neumarkt“)
- die Anlage einer neuen Querung in Richtung südwestlicher Vorstadt über die Holstenbrücke und die Drehbrücke des Eisenbahndammes hinaus

Diese Projekte wurden weitgehend umgesetzt. Mit der Kehdenbrücke entstand eine Verbindung, die nicht nur für die Entwicklung der südlichen Stadtteile entscheidend wurde, sondern indirekt die Kanalisierung des Kleinen Kiels einläutete. Nach erheblichen technischen Schwierigkeiten konnte in den frühen 1880ern die Erschließung des Kleinen Kiels durch zwei

uferparallele Straßen – den Lorentzendamm und den altstadtseitigen Martensdamm sowie den Jensendamm – verkündet werden (Abb. 6). Damit wurde eine Verkehrsachse geschaffen, die in den 1920er und 1930er Jahren zum Konzept einer Umrundung der Altstadt im Osten und Westen führte und im Rahmenplan aktuell ist. Nicht oder nur teilweise umgesetzt wurden die Konzepte zur Bebauung der nordöstlichen Altstadtflanke und zur Verlängerung der Querstraßen sowie zur Umgestaltung des Kleinen Kiels im Nordosten mit der Anlage eines schiffbaren Kanals in die Förde.

In den darauffolgenden städtebaulichen Konzepten spielt der Kleine Kiel auf den ersten Blick eine eher untergeordnete Rolle, der Fokus lag nun eindeutig auf einer Verschmelzung der heterogenen Stadtteile und der Steuerung ihrer weiteren Entwicklung. Unter der Ägide des





7 Kieler Stadtzentrum um 1900. Ausschnitt aus dem Stübbenplan.

Stadtbaumeisters Schweitzer wurde die Idee einer Querung des Kleinen Kiels aufgegriffen. 1887 verband eine Holzbrücke über den Kleinen Kiel den Stadtteil Brunswick mit der Altstadt. Damit wurde eine weitere Verkehrs- und Entwicklungsachse vorgegeben, die insbesondere in der Nachkriegszeit eine wichtige Rolle spielte. Die Querung wurde bereits von Martens als Brückenkopf definiert und 1909 ersetzt durch einen Damm und eine moderne Betonbrücke, die die alte Konstruktion (Martensdamm), die den Kleinen Kiel sichtbar teilte (Abb. 7). Der Kleine Kiel wurde nunmehr im Westen vom Lorentzendamm, im Osten durch den Martensdamm und den Jensendamm umsäumt. Das repräsentative Haupthaus der Kieler Spar- und Leihkasse (1909/10) und weitere Planungen, die aber zunächst nicht realisiert wurden, bildeten städtebauliche Sichtmarken an der Hangkante der

Moränen mit den neuen Vierteln. Erst in den 1950er Jahren entstand im Dreieck zwischen Martensdamm und Jensendamm die Landesbank mit ihrer charakteristischen Architektur.

Um 1890 kam es im nordöstlichen Bereich des Kleinen Kiels mit der Anlage der Grünanlage Möllingsruh (Ratsdienergarten) zu weiteren Veränderungen, doch erst mit Beginn des 20. Jahrhunderts wagte man den Sprung aus der Altstadt heraus. Die Anlage eines neuen Zentrums (Neumarkt) war durch den Martensplan in die Wege geleitet worden, und in den 1860er Jahren waren Teile des Kleinen Kiels im Nordwesten trockengelegt und aufgeschüttet worden. Diese Fläche blieb allerdings unentwickelt und erst im Generalplan von Stübben gelang es, diese Areale nicht nur durch eine repräsentative Architektur in Wert zu setzen, sondern als neue Mitte einer Stadt zu etablieren.



8 Neuordnung der Innenstadt. Stadtplanungsamt unter Jensen nach 1948.

Ein erster Schritt war, den bereits stark kanalisiertem Abschnitt zwischen Hafen und dem Trichter des Kleinen Kiels zu verrohren. Im Jahre 1904/05 erfolgte die Aufschüttung des gesamten Areals, wodurch der Stadtkern mit den ehemaligen Vorstadtbereichen verbunden wurde. Die Holstenbrücke, die mit der Holstenstraße seinerzeit die Altstadt mit der Vorstadt verband, wurde auch in Richtung der westlichen Vorstädte aufgewertet. Es entstand ein Straßenzug („Holstenbrücke“), dessen Fortsetzung die 1909 errichtete Brücke („Martensdamm“) über den Kleinen Kiel war. Dieser bauliche „Schachzug“ ließ den Kleinen Kiel zu einem städtischen Binnensee werden, eröffnete aber ebenso einen Raum für die Verschmelzung der Stadtteile im Nordwesten und Süden sowie für die bauliche Durchformung des Neumarktes. Dementsprechend entstanden zwischen 1905 und 1911 die Neubauten am Neuen Markt mit dem Theater/Oper, dem Rathaus mit seinem charakteristischen Campanile und der Vereinsbank. Kultur,

städtische Regierung und Ökonomie hatten nun endgültig die Altstadt verlassen und den Sprung über den Kleinen Kiel vollzogen.

Neben der vollzogenen Verbreiterung des Eisenbahndamms und dem Bau der Kaizunge Bollhörn zielte der Ideenwettbewerb 1925/26 auf die Errichtung eines Bankenviertels und eines Verwaltungszentrums im Grünen im Bereich des Kleinen Kiels und der Holstenbrücke.<sup>14</sup> Dabei wurde unter anderem eine Hochhausbebauung am Kleinen Kiel nebst einer großen Halle mit wasserseitiger Orientierung vorgeschlagen. Ernst Prinz entwickelte im Ideenwettbewerb ein Verbundsystem von Großbauten, das in etwas anderer Form im Mai 1945 in der Schrift „Zum Wiederaufbau von Kiel“ als Regierungs- und Verwaltungsforum konzipiert wurde. Eine Stadthalle sollte gegenüber dem Rathaus auf einem Abschnitt des verfüllten Kleinen Kiels entstehen. Hierbei spielte die Idee der „Stadtkrone“ von Bruno Taut (1919) als Symbolisierung des sozialen Gedankens und Ort neuer Gemeinschaft eine große Rolle.

An diese und weitere Vorstellungen knüpfte auch Herbert Jensen an, der seit 1935 die für Kieler Stadtplanung verantwortlich zeichnete. In der NS-Zeit wurden umfassende Konzepte entwickelt, um durch Monumentalarchitektur den Anspruch einer Hauptstadt der Nordmark zu definieren. Interessant ist dabei der Entwurf (1941) eines „Gauforums“, das am Kleinen Kiel errichtet werden sollte. Wie die in den 1920er Jahren propagierte „Stadtkrone“ sollte dieses die Sichtachsen zum Rathaus und zum Schloss mit einer geplanten „Gauburg“ einfangen. Die monumentale Wirkung sollte durch die Öffnung zum Wasser und eine Höhenstaffelung der Gebäude verstärkt werden.

Die großflächige Zerstörung der Altstadt eröffnete nach 1945 auch für die Gestaltung des Bereichs der Holstenbrücke und des Kleinen Kiels neue Möglichkeiten.<sup>15</sup> Die Aufbruchstimmung schlug sich auch im städtebaulichen

<sup>14</sup> Siehe zum Folgenden Höhne 2008, S. 17f. und 55–57.

<sup>15</sup> Höhne 2008, S. 21–23 und 68–71.



Ideenwettbewerb nieder. Neben den genannten Plänen von Ernst Prinz ist noch auf einen 1947 eingebrachten Vorschlag von Hans Bernhard Reichow hinzuweisen. Der Protagonist des „organischen Städtebaus“ und (Mit)-Erfinder des Konzepts „Stadtlandschaft“ schlug für den Kleinen Kiel einen landschaftsgerechten Umbau vor, der das „amphitheatralische“ Rund des Kleinen Kiels in Szenen setzte. Als wirkmächtiger erwiesen sich allerdings die Vorstellungen von Jensen. In seiner 1941 herausgegebenen Schrift „Umbau der Stadt Kiel“ präsentierte er ein stadtplanerisches Konzept, das die Grundlage für den Aufbauplan 1946 bildete. Insbesondere im Bereich des Kleinen Kiels ist die Transformation sichtbar (Abb. 8). Das gesamte Areal wurde zu einem Knotenpunkt moderner Verkehrsführung, der die Altstadt und künftige City mit den „Vorstädten“ verband. Mit der Anlage der sogenannten Neuen Straße (Andreas-Gayk-Straße) organisierte die Stadt die Verkehrssituation von Grund auf neu. Der von Süden in die Stadt kommende Verkehr wurde nunmehr über die neue Transversale zum Bootshafen und dem Runden Platz (ab 1955 Berliner Platz) abgeleitet, der auf der Brache im Bereich des Bootshafens entstand und über die Stichstraße „Wall“ den Anschluss an die förde-seitige Kaistraße gewährleistete.

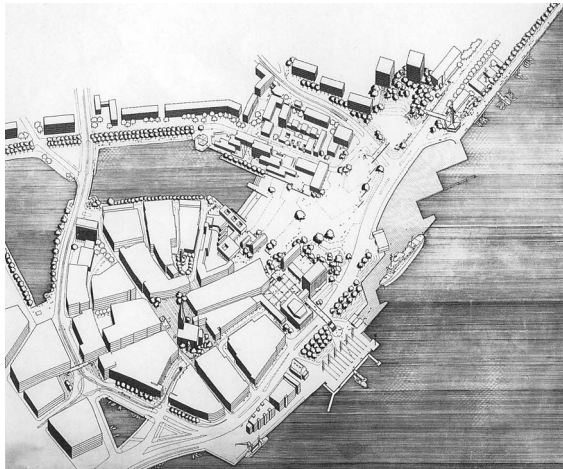
Die Holstenstraße wurde als lineare Haupteinkaufsachse mit gering ausgeprägten Seitenlagen entwickelt und war ab 1957 Fußgängerzone. Die Holstenbrücke wurde zweispurig angelegt und war nun endgültig eine Verkehrsachse in die Stadtteile jenseits des Kleinen Kiels (Abb. 9). An der Holstenbrücke wurde 1950–52 eine der ersten Großbauprojekte in der kriegszerstörten Innenstadt entwickelt. In diesem Bereich entstanden das Defakta-Kaufhaus, das Gloria-Kino sowie das British Information Centre („Die Brücke“). Die moderne Architektur setzte ebenso Maßstäbe wie das Weipert-Kaufhaus (1950) am Ende der Holstenbrücke Richtung Bootshafen. Im Jahr 1964 lobte die Stadt einen großen Ideenwettbewerb für die Altstadt aus. Insbesondere für die Gestaltung des nordöstlichen Bereiches des Kleinen Kiels



9 Altstadt 1964.

bis zum Schloss brachte dieser Wettbewerb neue Anregungen. So stellte ein Entwurf von Otto Schnittger und Kollegen den Kleinen Kiel in den Mittelpunkt einer Struktur, die eine geschlossene Altstadtbebauung mit einem Grüngebiet kombinierte (Abb. 10).

Rund um den Berliner Platz und entlang der Holstenbrücke kam es zwischen den späten 1950er und 1970er Jahren zu einer Verdichtung, wobei die Flächen nördlich des Bootshafens und der Straße Wall als Parkplätze dienten und am Rande der Altstadt sukzessive Parkhäuser errichtet wurden. Weiterhin entstand 1974 die über Kiel hinaus bekannte Seilbahn, die das Obergeschoss des Kaufhauses Weipert über die Straße Wall und den alten Bootshafen hinweg mit dem obersten Deck des Förde-Parkhauses verband. Die Bollhörn wurde in den 1970er Jahren zugeschüttet und ein Terminal für die Göteborg-Fähren geschaffen. In dieser Zeit entstanden auch weitere Parkflächen und Geschäfte wie C&A, das auf dem Gelände des



10 Wettbewerbsentwurf zur Gestaltung der Altstadt durch Otto Schnittger und anderen 1965.

um 1916 errichteten und 1941 zerstörten Kinos „Reichshallen-Theater“ errichtet wurde.

Eine neuerliche Umgestaltung des Bootshafens erfolgte 1981 durch den Bau des Schwedenkais (Abb. 11). Bereits 1961 war der Oslo kai unterhalb des Schlosses eröffnet worden. Der neue Kai brach mit der bis dato wichtigen (Sicht)-Achse von der Förde zum Kleinen Kiel und umgekehrt. Zwar war die bestehende Kanalisierung, Verrohrung und Zuschüttung ein tiefgreifender Einschnitt, doch erhielt sie ansatzweise den ursprünglichen Charakter von Bootshafen und Bollhörn. Die Umgestaltung Anfang der 1980er isolierte den Bootshafen durch Zuschüttung und Vorschuhung des Bollhörn- und Schwedenkais. Der bereits stark überformte Blick zur Förde wurde durch die Dimensionen der Anlegeplätze und der Schiffe grundlegend verändert. Große Teile der Uferzone konnten im übrigen wegen der Hafennutzung nur partiell betreten werden, so dass der Kontakt zur Förde nur über Blickbeziehungen möglich war. Der „ursprüngliche“ Charakter des Bootshafens mit einer zeitgemäßen Bebauung wie sie ein Wettbewerbsentwurf von Henrich Hansen aus dem Jahre 1947 nochmals revitalisiert, war längst verlorengegangen (Abb. 12).

Vor dem Hintergrund ist auch die weitere Entwicklung kurz zu skizzieren. Zu den städte-



11 Schwedenkai und Bootshafen nach 1980.

baulichen Highlights dieses Areals gehörten unter anderem die Anlage des Casinos (Spielbank Kiel), eines Hotels sowie den „Markthallen“ an Ende der Holstenbrücke und südwestlich des Bootshafens, die vor allem Besucher aus Skandinavien in ihren Bann und das Geld aus der Tasche ziehen sollte. 2002 wurde der Bootshafen neu gestaltet, doch die Umgebungssituation – allen voran der Berliner Platz als Drehscheibe des Verkehrs – ließ diesen Ort mit seiner nun nochmals verkleinerten und ursprünglichen Bedeutung längst beraubten Wasserfläche eher unattraktiv erscheinen, auch wenn eine seit dem Zweiten Weltkrieg bestehende Freifläche nordwestlich des Berliner Platzes sowie die Areale entlang der Straße Wall durch Gastronomie aufgewertet wurde. Insgesamt bestand bis weit in die 2000er Jahre eine Gemengelage, die dem linearen Konzept der Achse Bahnhof (Neustadt)–Schloss (Altstadt) folgte. Zugleich sollte sich durch den konsequenten Ausbau der Fähranleger ein Hafenviertel und damit ein Tor zum Wasser und in den Norden etablieren. Zum dritten blieb der Verkehrsknotenpunkt des Berliner Platzes und der Holstenbrücke erhalten. Bis heute ist der Bereich um die Holstenbrücke durch Handel in gemischten Flächen sowie Dienstleistungen, aber auch Leerstände geprägt. Die Vision besteht nicht darin, „die eigene His-





12 Platz an der Holstenbrücke mit Hochhaus (Entwurf Heinrich Hansen, 1947).

torie wiederzubeleben,“ sondern „die neue, einladende Mitte der Landeshauptstadt dort“ zu etablieren.<sup>16</sup> Zahlreiche Probleme bestehen und Fragen bleiben offen. So ist der Kleine Kiel Kanal nicht zuletzt durch die seitlichen mehrgeschossigen Gebäude ein Windkanal und vielfach schattig. In der Raumnutzung konkurrieren unterschiedliche Mobilitätsformen, zumal eine Seite des Kanals auch für den ÖPNV und Taxen genutzt werden kann. Der gesamte Bereich wird als „belebter Freiraum“ verstanden, an dem sich die Umgebung des Kleinen Kiels als „ruhiger Freiraum“ anschließen und der sich als Schaufenster zur Förde und als Schaufenster in die Stadt präsentieren soll. Zudem ist eine Aufwertung des Bootshafens geplant, wenn nördlich davon Wohnungen und Penthouses mit Blick auf die Förde und dazu noch zwei Hotels errichtet werden.<sup>17</sup> Allerdings bleibt der Hafbereich nach wie vor unzugänglich. Wenn die Verkehrsführung wie bislang geplant erfolgt, bleibt nach wie vor überwiegend der Blick auf die Förde, denn die Kaistraße wird als Haupttroute zentrale Aufgaben übernehmen. Ähnliches gilt auch

für den Jensendamm mit inzwischen teilweise hochwertigen Immobilien, denn er wird Teil einer Sammelstraße und des Parkleitsystems.<sup>18</sup>

Zurück zur Einweihung. Das Projekt des Kleinen Kiel Kanals ist ambitioniert, denn es versucht eine Stadtreparatur an einer zentralen Schnittstelle. Einerseits möchte es diesem Bereich den verlorenen limnischen Charakter der Zeit vor 1900 zurückgeben, andererseits eine zeitgemäße Urbanität schaffen. Ob dies gelingt, entscheiden nicht allein die Stadtplaner, sondern die Akteure und ihre Praktiken, sich den urbanen Raum anzuzeigen und zu transformieren.

<sup>16</sup> Wo Visionen real werden. Kiels neue Innenstadt, 2017, S. 11–13.

<sup>17</sup> Wo Visionen real werden. Kiels neue Innenstadt, 2017, S. 15.

<sup>18</sup> [https://www.kiel.de/de/kiel\\_zukunft/kiel\\_plant\\_baut/innenstadt/verkehrskonzept.php#aktuell](https://www.kiel.de/de/kiel_zukunft/kiel_plant_baut/innenstadt/verkehrskonzept.php#aktuell) (Aufruf am 28.5.2021).

## Literaturverzeichnis

- Albrecht, Uwe/Becker, Regina (Hrsg.): Kiel. Urbaner Raum im Zeichen des Meeres. Regensburg 2015.
- Auge, Oliver: Kiel in der Geschichte. Facetten einer Stadtbiografie. Kiel 2017.
- Beier, Dörte: Kiel in der Weimarer Republik. Die städtebauliche Entwicklung unter der Leitung Willy Hahns. Kiel 2004.
- Briel, Jutta/Weißel, Udo (Hrsg.): Die Kieler Holstenbrücke. Die Geschichte eines innerstädtischen Areals im Spannungsfeld der Stadtgestaltung von den Anfängen bis heute. Kiel 2019.
- Feiler, Anke: Die Entwicklung Kiels von der frühen Stadt zur mittelalterlichen Stadt. Auswertung der archäologischen Ausgrabungen (1989 bis 1991) in der Altstadt von Kiel. Bonn 1996.
- Höhne, Ulrich (Hrsg.): Das moderne Kiel. Stadt-idee und Wirklichkeit 1900–1972. Heide 2008.
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept Kiel (INSEKK). Kiel 2011.
- Köhler, Agnes: Öffentlicher Raum in Kiel nach 1945; in: Oddey/Riis 2000, S. 288–305.
- Mehlhorn, Dieter-Jürgen: Architektur in Schleswig-Holstein vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Kiel/Hamburg 2016.
- Miltkau, Arne: Wiederaufbau der Kieler Innenstadt; in: Oddey/Riis 2000, S. 84–123.
- Oddey, Markus/Riis, Thomas (Hrsg.): Zukunft aus Trümmern. Wiederaufbau und Städtebau in Schleswig-Holstein nach dem Zweiten Weltkrieg. Kiel 2000.
- Plöger, Rolf: Die maritime Kulturlandschaft der Kieler Förde in historisch-geographischer Sicht; in: Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie 15, 1997, S. 153–192.
- Rahmenkonzept. Perspektiven für die Kieler Innenstadt. Kiel 2009.
- Stoy, Vera: Kiel auf dem Weg zur Großstadt. Die städtebauliche Entwicklung bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. Kiel 2003.
- Wilde, Lutz: Kulturdenkmale in Schleswig-Holstein, Bd. 1: Landeshauptstadt Kiel. Neumünster 1995.
- Wo Visionen real werden. Kiels neue Innenstadt. Kiel 2017.

## Abbildungsnachweis

- Abbildung 1: <https://ims.kiel.de/extern/kielmaps/#navIn> (Aufruf am 28.5.2021)
- Abbildung 2: Rahmenkonzept. Perspektiven für die Kieler Innenstadt. Kiel 2009, S. 72
- Abbildung 3: Wilde 1995, S. 15
- Abbildung 4: Stoy 2003, S. 141 Abb. 34
- Abbildung 5: Stoy 2003, S. 138 Abb. 33
- Abbildung 6: Wilde 1995, S. 38
- Abbildung 7: Wilde 1995, S. 135
- Abbildung 8: Höhn 2008, S. 18
- Abbildung 9: Wilde 1995, S. 103
- Abbildung 10: Höhn 2008, S. 71
- Abbildung 11: Höhn 2008, S. 27
- Abbildung 12: Höhn 2008, S. 12 f.