Sprung über die Förde

Diplomarbeit Sarah Peers


SPRUNG
ÜBER
DIE FÖRDE

SPRUNG ÜBER DIE FÖRDE

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe. Das in TUGRAZonline hochgeladene Textdokument ist mit der vorliegenden Masterarbeit identisch.

Sarah Andrea Philippina Peers

Sprung über die Förde - eine strategische Umnutzung des Kieler Kohlekraftwerkes

MASTERARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades

Diplom-Ingenieurin

Masterstudium Architektur

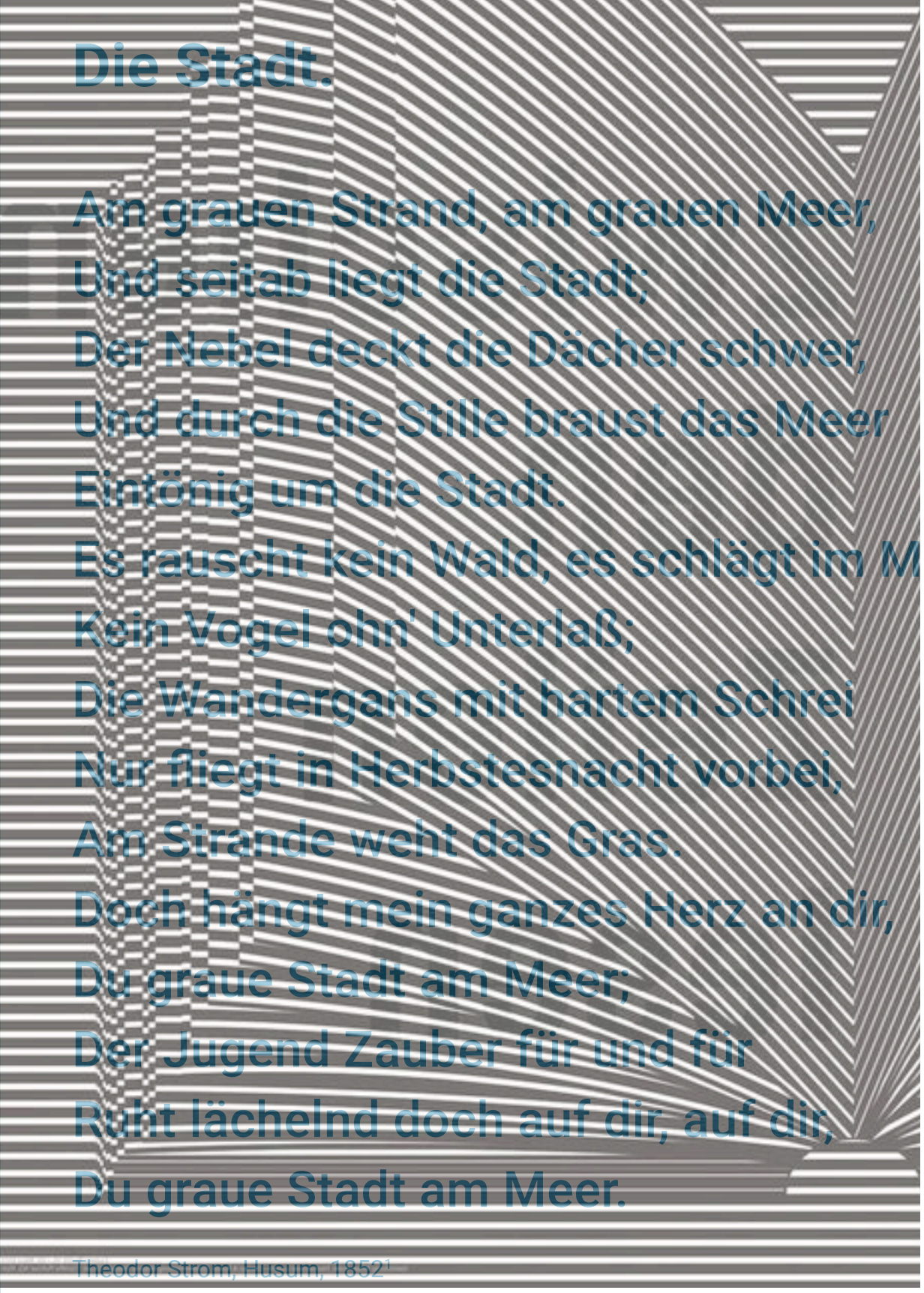
eingereicht an der

Technischen Universität Graz

Betreuerin
Univ.-Prof. Dipl.Arch. Architektin BDA Petra Petersson

KOEN
Institut für Grundlagen der Konstruktion und des Entwerfens

Graz, Juli 2020

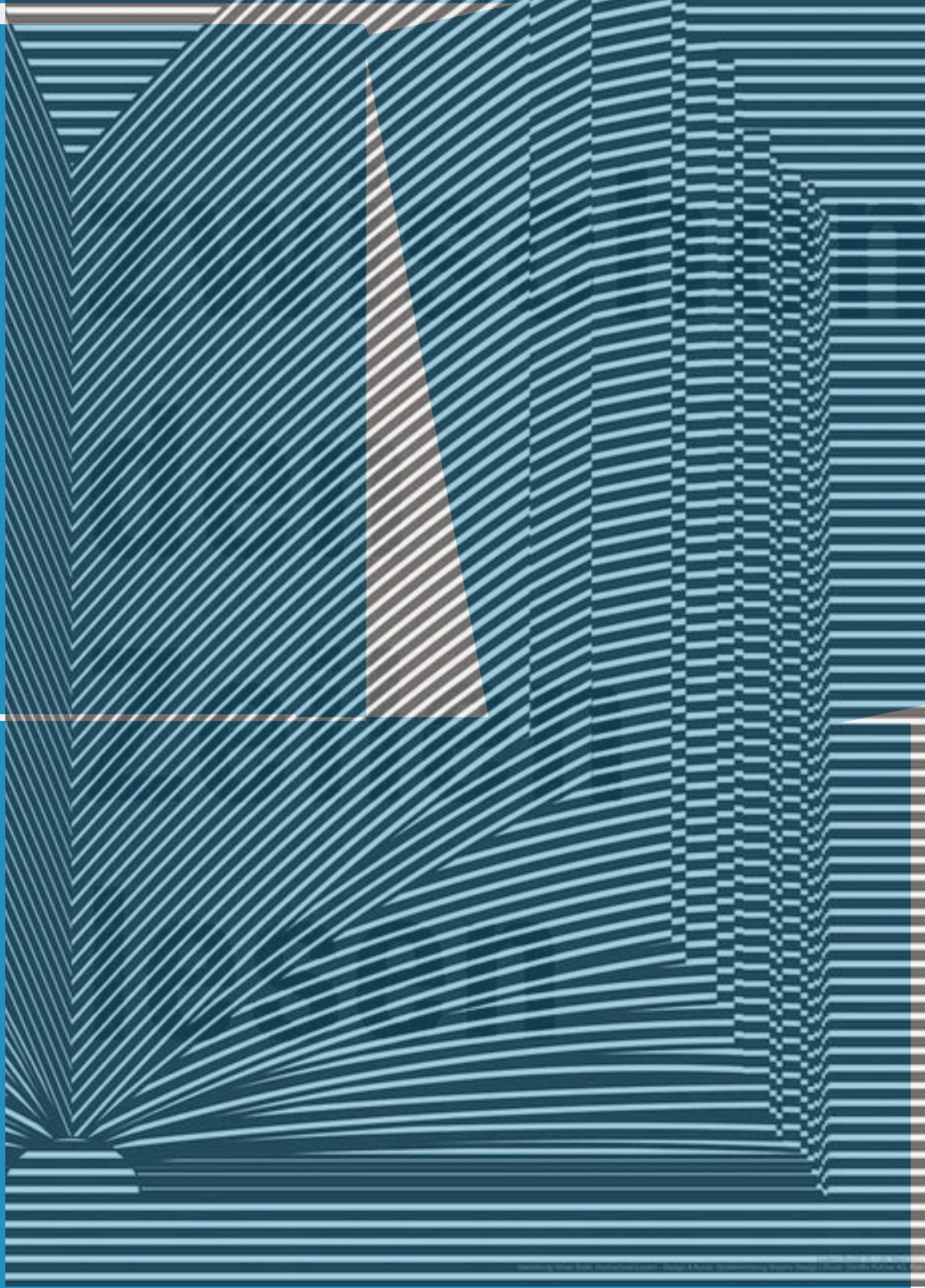


Die Stadt.

Am grauen Strand, am grauen Meer,
Und seitab liegt die Stadt;
Der Nebel deckt die Dächer schwer,
Und durch die Stille braust das Meer
Eintönig um die Stadt.
Es rauscht kein Wald, es schlägt im Mai
Kein Vogel ohn' Unterlaß;
Die Wandergans mit hartem Schrei
Nur fliegt in Herbstesnacht vorbei,
Am Strande weht das Gras.
Doch hängt mein ganzes Herz an dir,
Du graue Stadt am Meer;
Der Jugend Zauber für und für
Ruht lächelnd doch auf dir, auf dir,
Du graue Stadt am Meer.

Theodor Strom, Husum, 1852[1]

1



Die Stadt.

Am grauen Strand, am grauen Meer,
Und seitab liegt die Stadt;
Der Nebel deckt die Dächer schwer,
Und durch die Stille braust das Meer
Eintönig um die Stadt.
Es rauscht kein Wald, es schlägt im Mai
Kein Vogel ohn' Unterlaß;
Die Wandergans mit hartem Schrei
Nur fliegt in Herbstesnacht vorbei,
Am Strande weht das Gras.
Doch hängt mein ganzes Herz an dir,
Du graue Stadt am Meer;
Der Jugend Zauber für und für
Ruht lächelnd doch auf dir, auf dir,
Du graue Stadt am Meer.

Theodor Strom, Husum, 1852[1]

Wir befinden uns inmitten einer umfassenden Energiewende in Europa. Herkömmliche Brennstoffe geraten auch in breiter Öffentlichkeit zunehmend in Verruf - politische Ziele für den Ausstieg aus fossilen Energieträgern und die Übernahme erneuerbarer Energiequellen sind bereits gesetzt. Im Zuge der Stilllegung alter Kraftwerke, stellt sich die Frage des Verbleibs der künftigen Ruinen und des angemessenen Umgangs mit diesen als Teil eines kollektiven industriellen Erbes.

Die vorliegende Arbeit „Sprung über die Förde“ beschäftigt sich mit einer möglichen Umnutzung des stillgelegten Steinkohlekraftwerks „GKK“ und seiner direkten Umgebung am Ostufer der Kieler Förde. Besonderes Augenmerk wird auf die Erweiterung der angrenzenden Stadtgebiete und das lückenhafte Infrastrukturgeflecht gelegt. Hierbei ist die Kernfrage, wie der Ort in den Wahrnehmungshorizont der Bevölkerung geholt werden kann. Zu diesem Zweck wird das Kieler Nahverkehrsnetz ausführlich beleuchtet, insbesondere bezüglich seiner Wasser- und Fahrradwege. In einer städtischen Analyse werden bestehende Strukturen dargestellt und historisch nachvollzogen, um vorhandene Potenziale aufzudecken. Resultierend wird ein strategisches Entwicklungskonzept eingeführt. Der zugehörige Masterplan umfasst unterschiedliche Interventionen zur öffentlichen Nutzung des Geländes und dessen Einbindung in die vorhandenen Verkehrsnetze. Eingriffe in den Bestand werden in unterschiedlicher Ausarbeitungstiefe präsentiert und reichen von reinen Umnutzungsvorschläge bis hin zu Plänen von Um- und Neubauten. Das Ergebnis der Arbeit ist in diesem Sinne eine Sammlung an Vorschlägen. Sie verdeutlichen, dass eine Alternative zum Abriss möglich ist und die Umnutzung zur Bereicherung des Stadtbildes beitragen kann.

ABSTRACT

As we face times of energy revolution in Europe and renewable energy sources become favored, many older power plants are no longer of value to the industry. Hence, creative solutions for future ruins need to be found and appropriate strategies on how to handle them as part of our industrial heritage are required.

The following work explores the transformation and reuse of a recently closed coal power plant in Germany's 'maritime capital' Kiel, situated on the eastern banks of the Kiel Fjord. Special consideration is given to the embedding of the area into the urban context and the improvement of notable malfunctions of local inland and maritime public transport systems. Given potentials are displayed based on a detailed analysis of the city and site including their historical background. Implementing these results towards a masterplan a strategy for the transformation of the site is developed with various ideas spread over the whole plot. Especially stressing the need for improvement in Kiel's communal infrastructure this initiative is used as a tool to reengage the entire zone into the perception of the citizens. In this sense, the project aims to raise awareness for the long-forgotten east side by creating different spots of cultural interest and thereby attracting the public.
A closer look shows different approaches for the reuse of existing objects either by introducing new programming without changing the current structures substantially or by partly adding new volumes where thought advantageous. In conclusion, this collection of proposals proves the method of reuse as a valuable alternative to the demolition of the structure. Furthermore, it is able to complement the experience of the city in a valuable way.

INHALT

10 EINSTIEG

10 Ausgangspunkt
Inhaltlicher Bezug

16 Räumliche Situation
Städtebaulicher Kontext
Räumliche Relevanz
Das Gelände des GKK

26 VERTIEFUNG

29 Kiel bis 2020
Eine kurze Stadtgeschichte

38 Kiel 2030
Wasser als Stadtraum

44 Kieler Gemeinschaftskraftwerk
Ausgedienter Riese

46 Kohle in Deutschland
Eine Industriegeschichte?

UNTERSUCHUNG

54

57 Über den Genius Loci
Auszug von Jan Pieper

58 Global
Geographische Bedingungen

64 Macro
Städtische Analyse

92 Meso
Nachbarschaften

98 Micro
Grundstücksbetrachtung

EINGRIFF

108

112 Strategie
Herangehensweise + Ablauf

120 Schritt 0
Erleuchtung

126 Schritt 1
Anleger + Pionier

154 Schritt 2
Kohlekraftwerk

196 Schritt 3
Fördefahrradweg

200 Schritt 4
Stadtbahn

204 Schritt 5
Quartiersbad Schlitzbunker

232 Schritt 6
Boulevard

AUSBLICK

240

240 Reflektion
Ästhetik + Funktion

244 Conclusio

247 Dank

EINSTIEG

In zahlreichen nordischen Städten ist es in den letzten Jahren und Jahrzehnten zu einer neuen Stadtentwicklung durch die Umwandlung alter Hafengebiete gekommen. Die direkte Lage am Meer verliert in Innenstadtnähe zunehmend an industrieller Bedeutung, was zu einer erheblichen Wertsteigerung der Gebiete führt. Neben dem Megaprojekt Hafencity, ist dieser Trend auch in kleineren Städten an der Ostsee abzulesen, wie zum Beispiel in Aarhus (DK) oder Tallinn (EST). Bekannte Vorbilder sind ebenso in Kopenhagen und Oslo zu finden. Mit Ausnahme von Hamburg können die deutschen Hafenstädte aber kaum mit ihren skandinavischen oder baltischen Nachbarn mithalten. Die Landeshauptstadt Kiel bildet hierbei keine Ausnahme.

Kiel ist weit über die Grenzen Schleswig-Holsteins hinaus bekannt für seinen maritimen Charme. Leichte Ostseeidylle, Strand und Meeressport verschmelzen hier mit den rauen Fassaden der Ziegelbauten. Stets weht eine frische Brise durch die Straßen, in denen sich Fähr- und Kreuzfahrttouristen tummeln, untermalt vom Lachen der Möwen und dem Röhren entfernter Nebelhörner, die der Stadt ihren ganz persönlichen Klang verleihen. Doch trügt das pittoreske Bild auch über eine andere Wirklichkeit hinweg. Ihm gegenüber steht eine Stadt, die sich gleichwohl düster und verschmutzt mit dem Grau der Wolken um die Wette streitet.



010 AUSGANGSPUNKT
.INHALT_014 .AUFBAU_014
016 RÄUMLICHE SITUATION
.STÄDTISCHER KONTEXT_016
.RÄUMILCHE RELEVANZ_018
.DAS GELÄNDE DES GKK_022

Ihrer historischen Bedeutung für die deutsche Marine und Schiffbauindustrie geschuldet, finden sich an der fjordartigen Kieler Förde viele brachliegende und industriell genutzte Flächen mit direktem Zugang zum Meer. Insbesondere das Ostufer der Stadt ist hiervon stark geprägt und leidet infolgedessen noch heutzutage unter einem minderen Ansehen als der Kieler Westen. Es wird schnell klar, dass eine städtebauliche Aufarbeitung an dieser Stelle dringend erforderlich ist, um die Stadt über das Wasser hinweg als Gesamtraum zu stärken. Sogleich stellt sich die Frage, wie eine Reintegration der Ostufergebiete in den städtischen Gesamtkontext aussehen könnte. Welche Mechanismen können betätigt und welche Lücken geschlossen werden? Diese Fragen bilden im Folgenden die Basis für eine raumplanerische Auseinandersetzung mit der Stadt Kiel. Das gewählte Gelände dient in diesem Sinne exemplarisch für eine denkbare Entwicklung der gesamten Ostuferzone.

Betrachtet man jedoch den globalen Kontext unserer Zeit, sehen wir uns mit einem noch viel dringlicheren Thema konfrontiert: Der Klimawandel ist schon lange keine wage Prophezeiung mehr und nicht nur medial allgegenwärtig. So regt der alarmierende Zustand des Weltklimas international zu umfassenden Diskussionen und Protesten an und scheint als noch relativ neues Forschungsgebiet bereits in diverse Wissenschaftsgebiete eingerückt zu sein. Im Zuge der Umstellung auf regenerative Energiequellen ist im Januar 2020 die gesetzliche Grundlage für eine Schließung aller Kohlekraftwerke bis zum Jahre 2038 gelegt worden.[1] Diesem Entschluss ist auch das auf dem Ostufer liegende Kieler Gemeinschaftskraftwerk GKK zum Opfer gefallen.

Mit der Verbrennung von Steinkohle wurde hier bis zum 31.03.2019 ein großer Teil des städtischen Energiebedarfs gedeckt.[2] Nun scheint es, als hätte der monumentale Altbestand aus den 1960er Jahren für immer ausgedient. Seit ihrer Schließung im letzten Jahr wird die Anlage über mehrere Jahre schrittweise abgetragen. Über die zukünftige Nutzung des Geländes sind bisher keine konkreten Entscheidungen veröffentlicht worden. Jedoch klingt bereits an, dass das Areal gleich seinen südlichen Nachbargrundstücken Teil des Kieler Seehafens werden soll.[3]

Die vorliegende Arbeit versucht einen kritischen Blick auf den Abriss und die derzeit geplanten Veränderungen zu werfen und durch eine ausführliche Analyse der örtlichen Gegebenheiten und die Präsentation alternativer Umnutzungsvorschläge die Wertfrage erneut zu stellen. Das Ergebnis soll über die bloße Beantwortung dieser Frage hinaus zu einer eigenen Auseinandersetzung mit den angesprochenen städtischen und gesellschaftlichen Themen anregen. Auf diese Weise kann die Wahrnehmung für den derzeit blinden Fleck im Stadtgebiet geschärft und die Notwendigkeit einer allgemeinen Auseinandersetzung mit unserem industriellen Erbe nachhaltig vermittelt werden.

Inhalt

Im Sinne der Transformation alter Hafengebiete und der Umnutzung industriellen Altbestandes, besteht die Entwurfsaufgabe in der Entwicklung eines exemplarischen Lösungsansatzes. Innerhalb dieser Überschneidung wird veranschaulicht, wie der gewählte Standort modernisiert und für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden könnte.

Die konkreten Handlungsschritte werden dafür aus einer umfassenden Ortsanalyse generiert. Diese Methode soll garantieren, dass sich das Projekt den vorhandenen Gegebenheiten bestmöglich anpasst. Aus dem Geist des Ortes heraus wird hierzu ein strategischer Ansatz formuliert, welcher direkte Bezüge zu den aufgedeckten Problemen herstellt. Durch die Einführung einer direkten Verbindung zur Stadtmitte, wird auf größerer Maßstabsebene ein infrastrukturelles Entwicklungskonzept vorgeschlagen, sowie eine Erweiterung für das Netz umweltfreundlicher Verkehrsmittel besprochen.

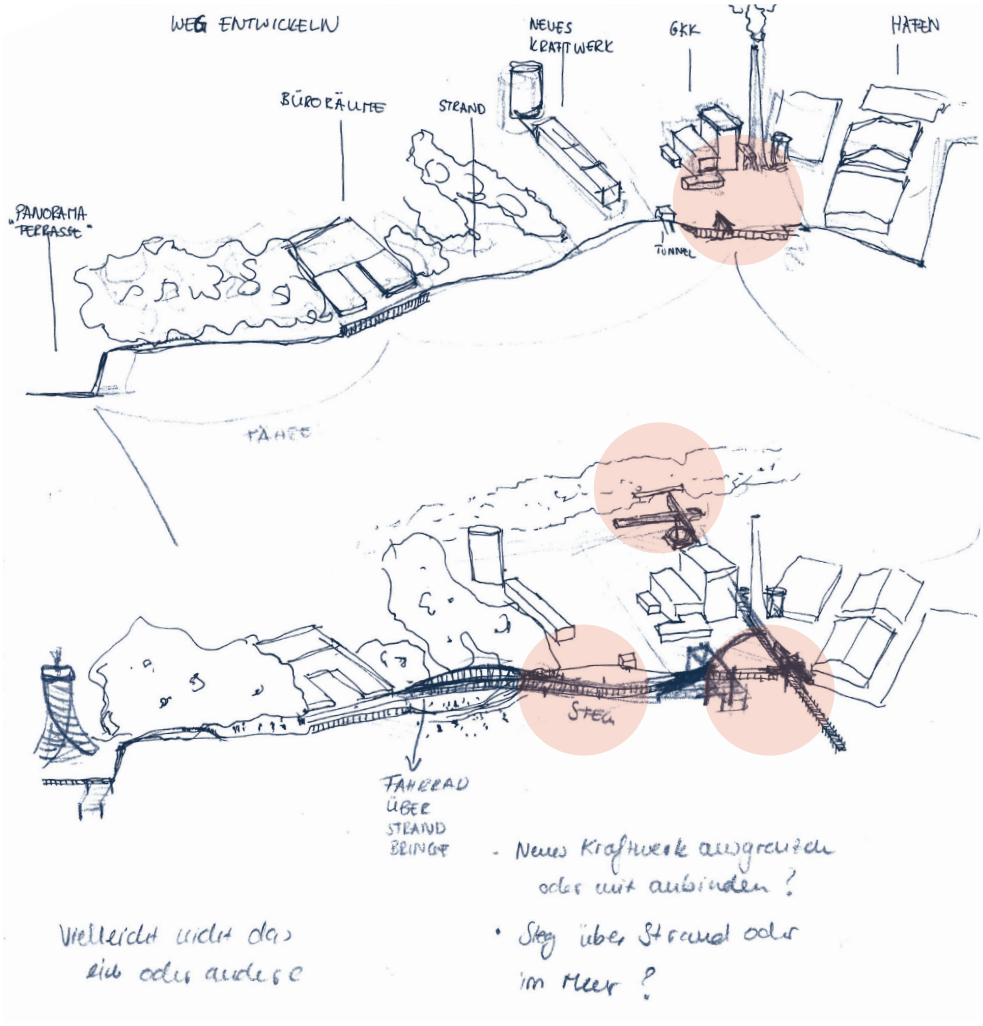
Zusammenfassend unterstreichen verschiedene architektonische Vorschläge das oben beschriebene Vorhaben, indem sie programmatisch an das Mobilitätskonzept anknüpfen und sich in ihrer Gestaltung mit der Industrieästhetik auseinandersetzen.

Aufbau

Auf den folgenden Seiten wird die politische und räumliche Ausganssituation einleitend vorgestellt und ein Überblick über die Stadt und ihre Struktur gegeben.

Der anschließende Hauptteil des Buches umfasst drei Abschnitte. Der erste dieser Teile „Einstieg“ widmet sich der theoretischen Basis. In kurzen Zusammenfassungen wird geschichtliches, gesellschaftspolitisches und technisches Hintergrundwissen vermittelt, sowie erste Problematiken angerissen. Im zweiten Abschnitt „Untersuchung“ wird das gewählte Entwurfsgebiet und der städtische Kontext mit Hilfe verschiedener Maßstäbe methodisch analysiert, um räumliche Kernprobleme herauszuarbeiten. Darauf aufbauend wird im dritten Hauptteil „Eingriff“ die Auseinandersetzung auf Basis einer Entwicklungsstrategie weitergeführt. Präsentiert wird ein Masterplan mit sukzessiven Entwürfen, welche in unterschiedlicher Tiefe ausformuliert sind.

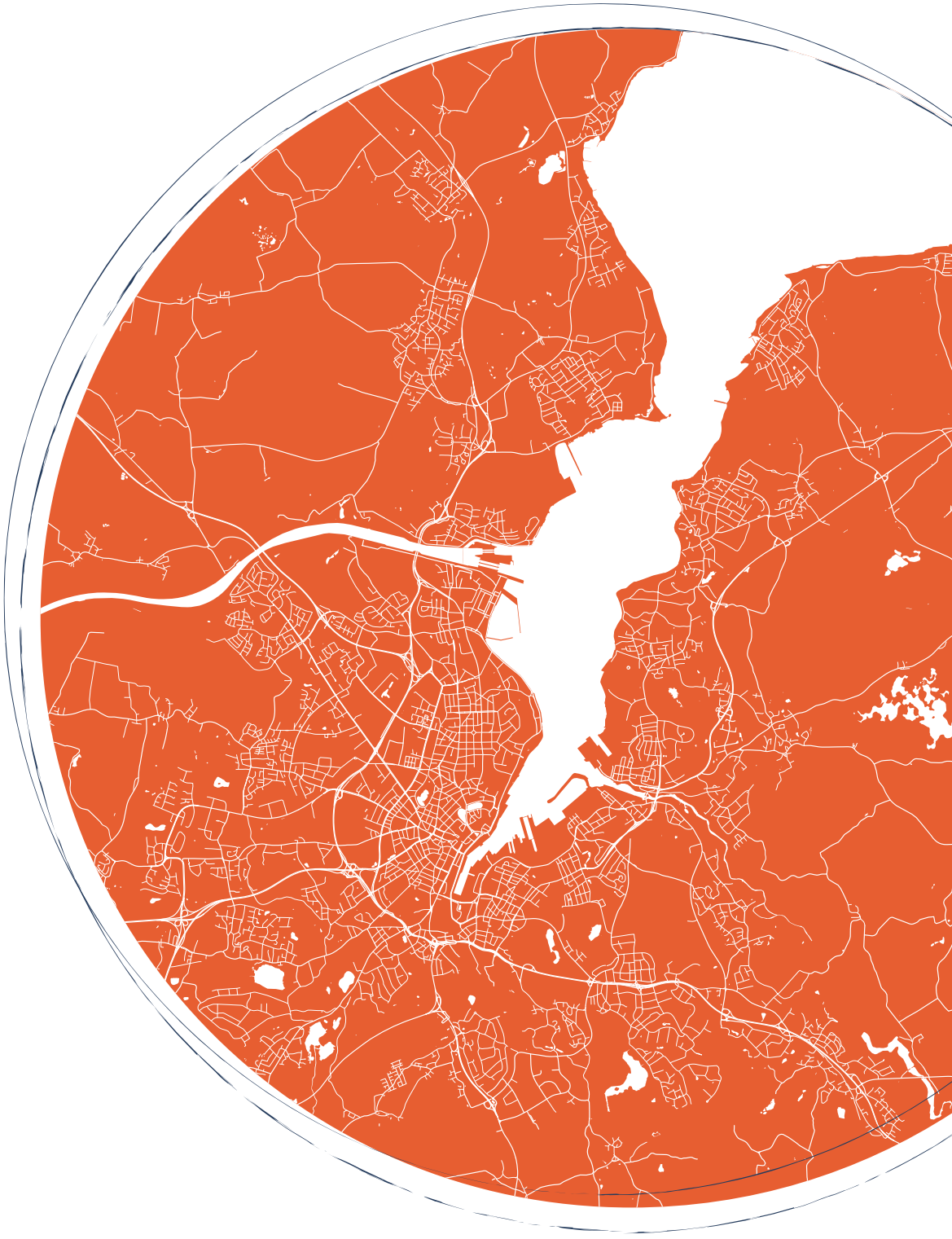
Das letzte Kapitel „Ausblick“ fasst das Ergebnis der Arbeit zusammen und vergleicht es mit ursprünglichen Intentionen und Gedankengängen. Darüber hinaus wird die Anwendbarkeit der Ergebnisse besprochen.



2

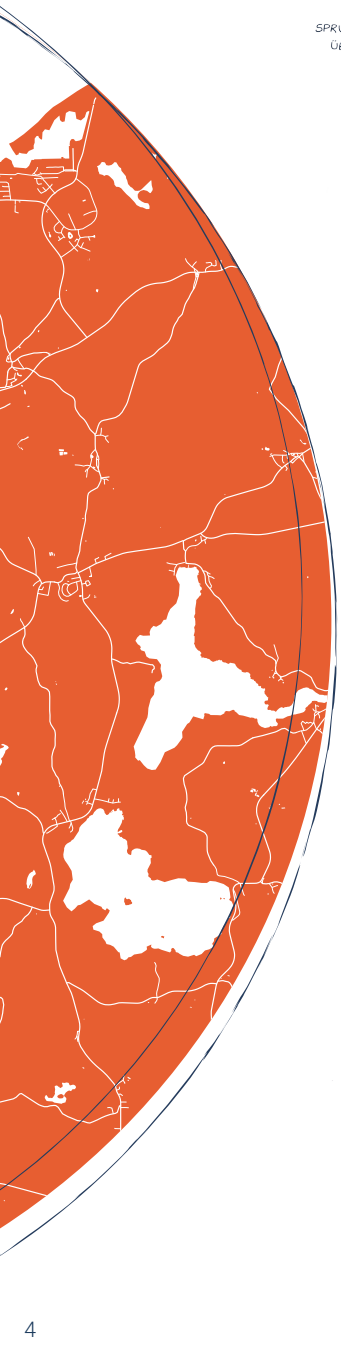
1

1 SKIZZE: IST-ZUSTAND GELÄNDE + UMGEBUNG **2** SKIZZE: IDEEN ZUR UMNUTZUNG

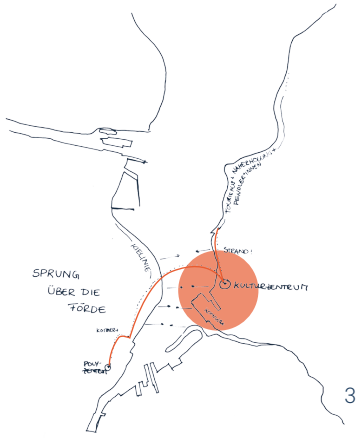


1km

RÄUMLICHE SITUATION



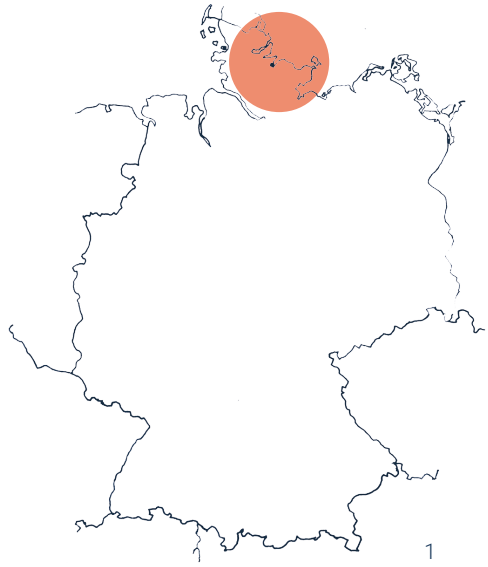
4



3



2



1

1 DEUTSCHLAND **2** SCHLEWSIG-HOLSTEIN **3** SPRUNG ÜBER DIE FÖRDE **4** KIEL UND UMGEBUNG



fig 2| Kiel von oben



MISSING LINK - STÄDTEBAULICHE RELEVANZ

Der Name Kiels geht auf das niederdeutsche Wort „Kyle“[4] zurück, was Keil bedeutet. Er wurde einst von der Kieler Förde inspiriert, die sich wie ein Keil in die Landmasse schlägt.[5]

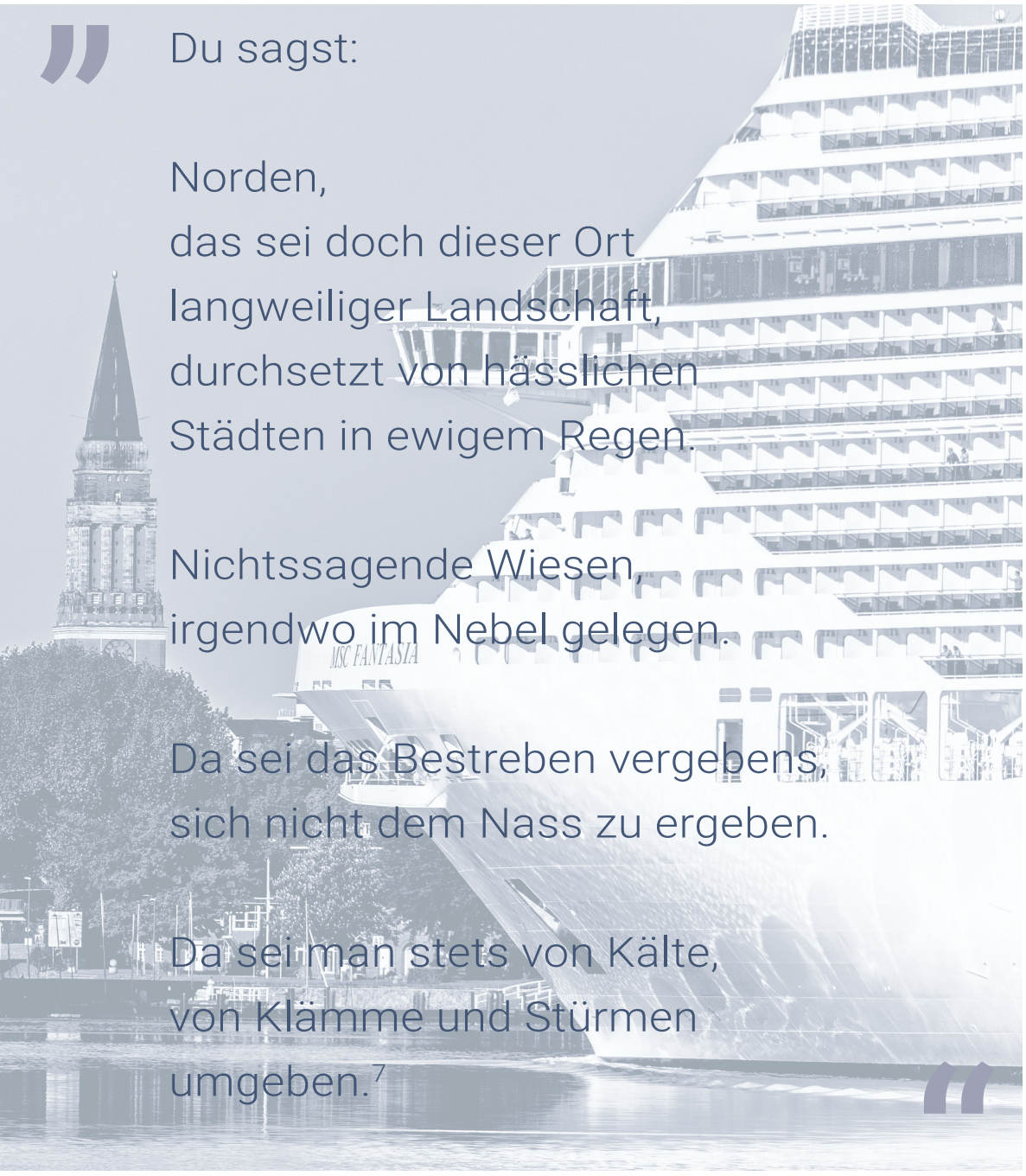
Betrachtet man heute die unterschiedlichen Attribute der Kieler Stadtlandschaft mit ihrem Kerngebiet auf dem Westufer, wird deutlich, dass diese Spaltung noch immer ein Thema ist. Eine Vernetzung findet über das Wasser hinweg kaum statt und so wirkt die Förde wie eine Barriere zwischen den Uferseiten.

Ausgehend von den Badeorten an der Öffnung der Kieler Förde zieht sich der „Fördewanderweg“ entlang der Ostküste bis kurz vor das Entwurfsgebiet, wo er in einem Sandbecken endet. Mit seiner Strecke am Wasser verbindet er die umliegenden Gemeinden. Der derzeitige Zustand, die schlechte Einbindung in das Kieler Gesamtnetz und der teilweise verbesserungswürdige Ausbau führt zu einer überwiegend freizeitlichen Nutzung. Die alternativen, funktionalen Wege in die Innenstadt sind vergleichsweise lang, oft überlastet und vorwiegend auf motorisierten Individualverkehr ausgelegt.

Das betrachtete Gebiet des GKK befindet sich in diesem Kontext an einer gewissen Schlüsselposition. Auf den folgenden Seiten soll dargestellt werden, wie die Transformation und Eingliederung dieses Areals zu einer Vernetzung der Stadt über das Wasser hinweg führen könnte - sowohl im touristischen als auch kommunalen Sinne. Als kulturelles Zentrum schließt es hiermit an die bereits vorhandenen Bauten auf dem nahen FH Campus an und verbindet sie mit der „Kulturroute“ des Westufers. Gleichzeitig soll es als moderner Verkehrsknotenpunkt ein Zeichen für nachhaltige Mobilität und autoreduzierte Innenstädte setzten.



fig 3| Kreuzfahrtschiffe vor der Kieler Altstadt



Du sagst:

Norden,
das sei doch dieser Ort
langweiliger Landschaft,
durchsetzt von hässlichen
Städten in ewigem Regen.

Nichtssagende Wiesen,
irgendwo im Nebel gelegen.

Da sei das Bestreben vergebens,
sich nicht dem Nass zu ergeben.

Da sei man stets von Kälte,
von Klämme und Stürmen
umgeben.[7]

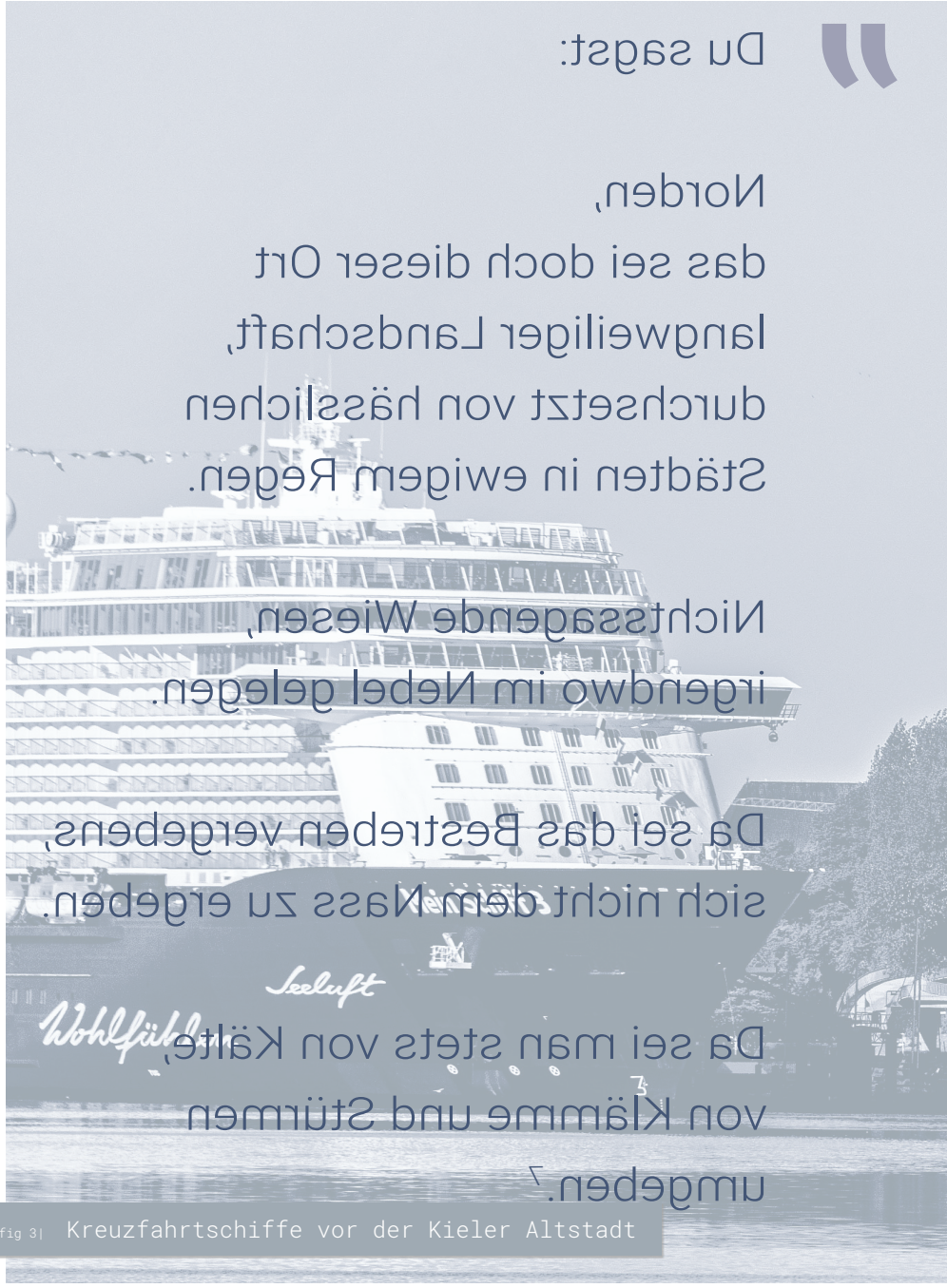


fig 3| Kreuzfahrtschiffe vor der Kieler Altstadt

Du sagst:

Norden,
das sei doch dieser Ort
langweiliger Landschaft,
durchsetzt von hässlichen
Städten in ewigem Regen.

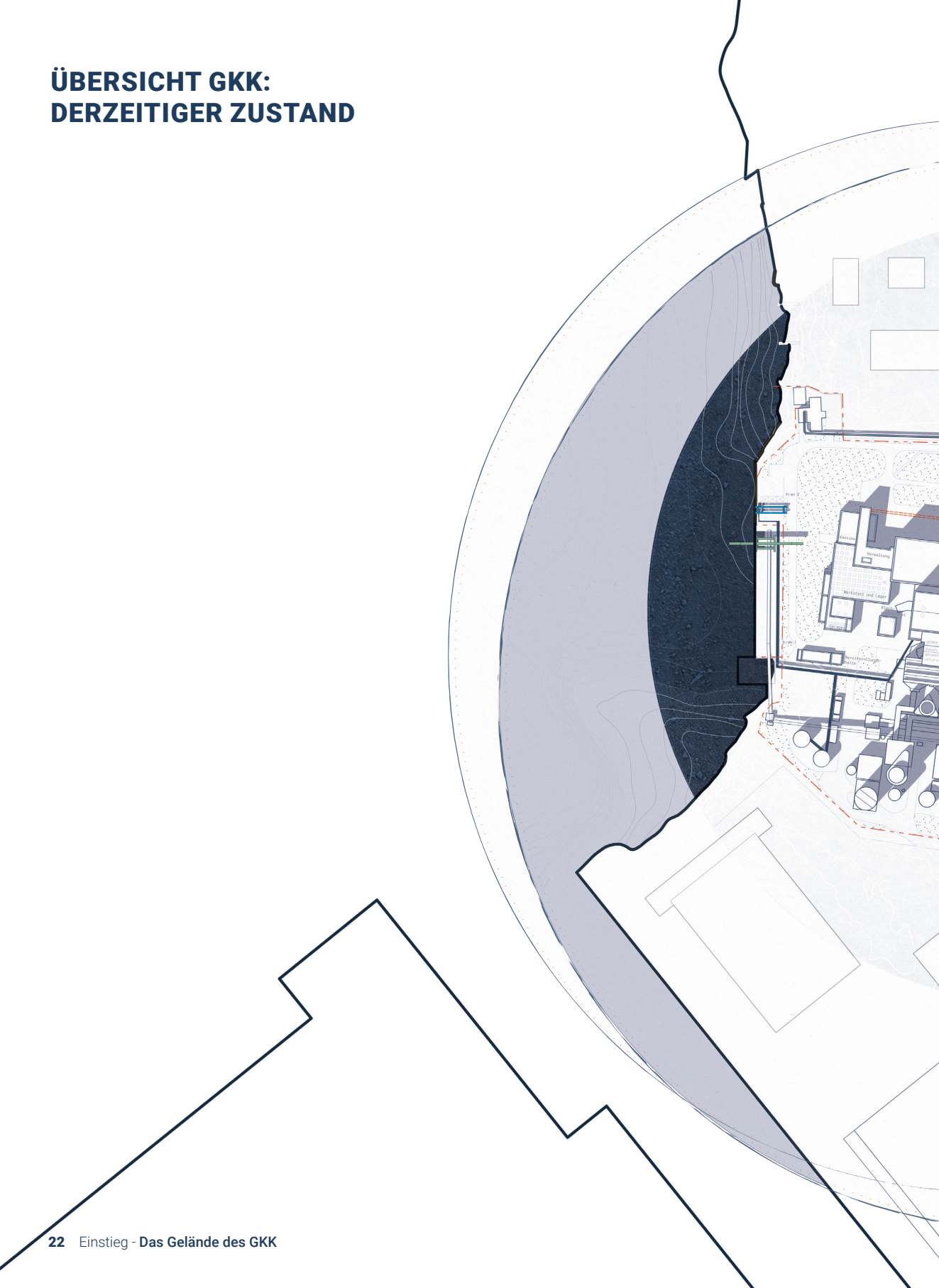
Nichtssagende Wiesen,
irgendwo im Nebel gelegen.

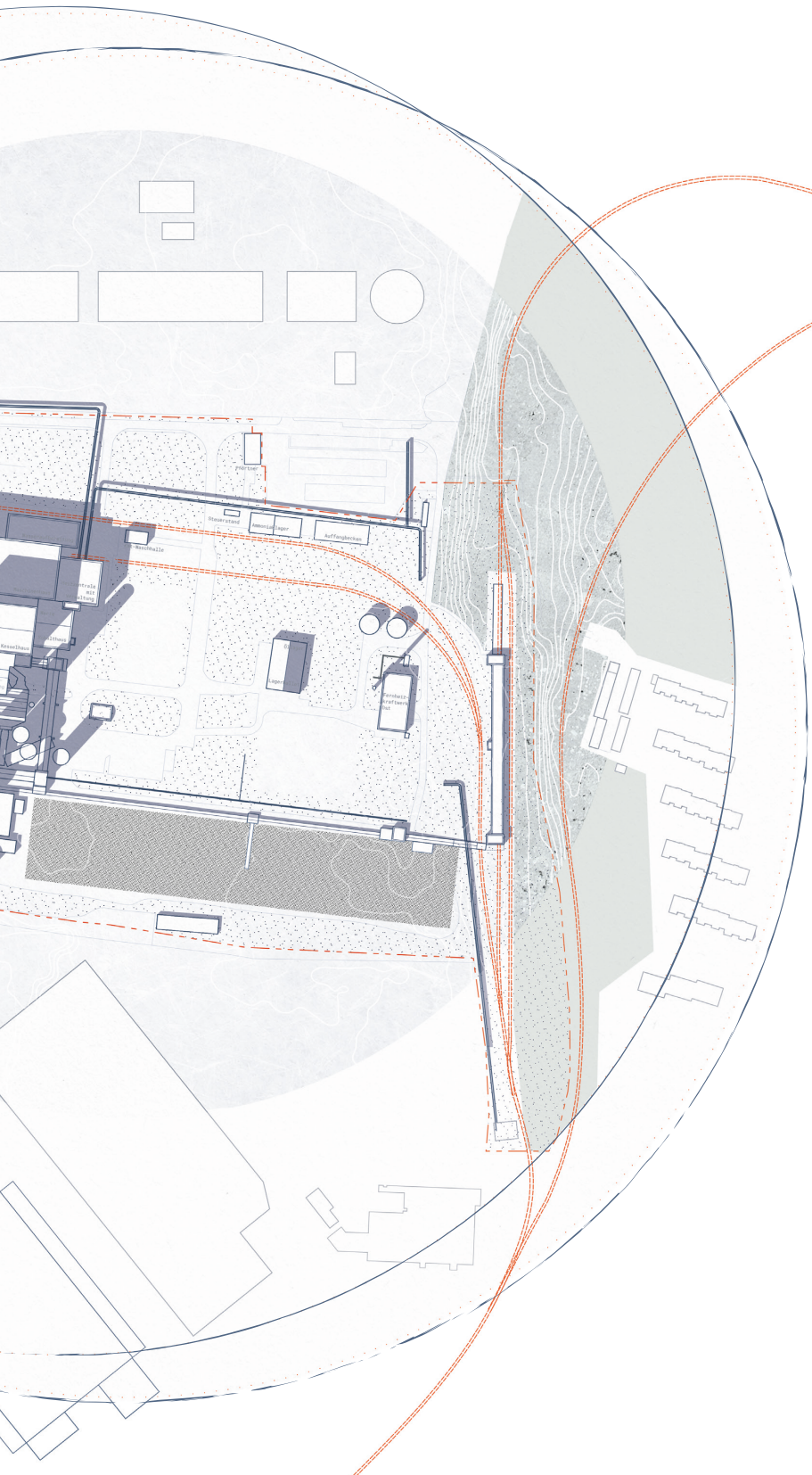
Da sei das Bestreben vergebens,
sich nicht dem Nass zu ergeben.

Da sei man stets von Kälte,
von Klämme und Stürmen
umgeben.[7]


MSC FANTASIA

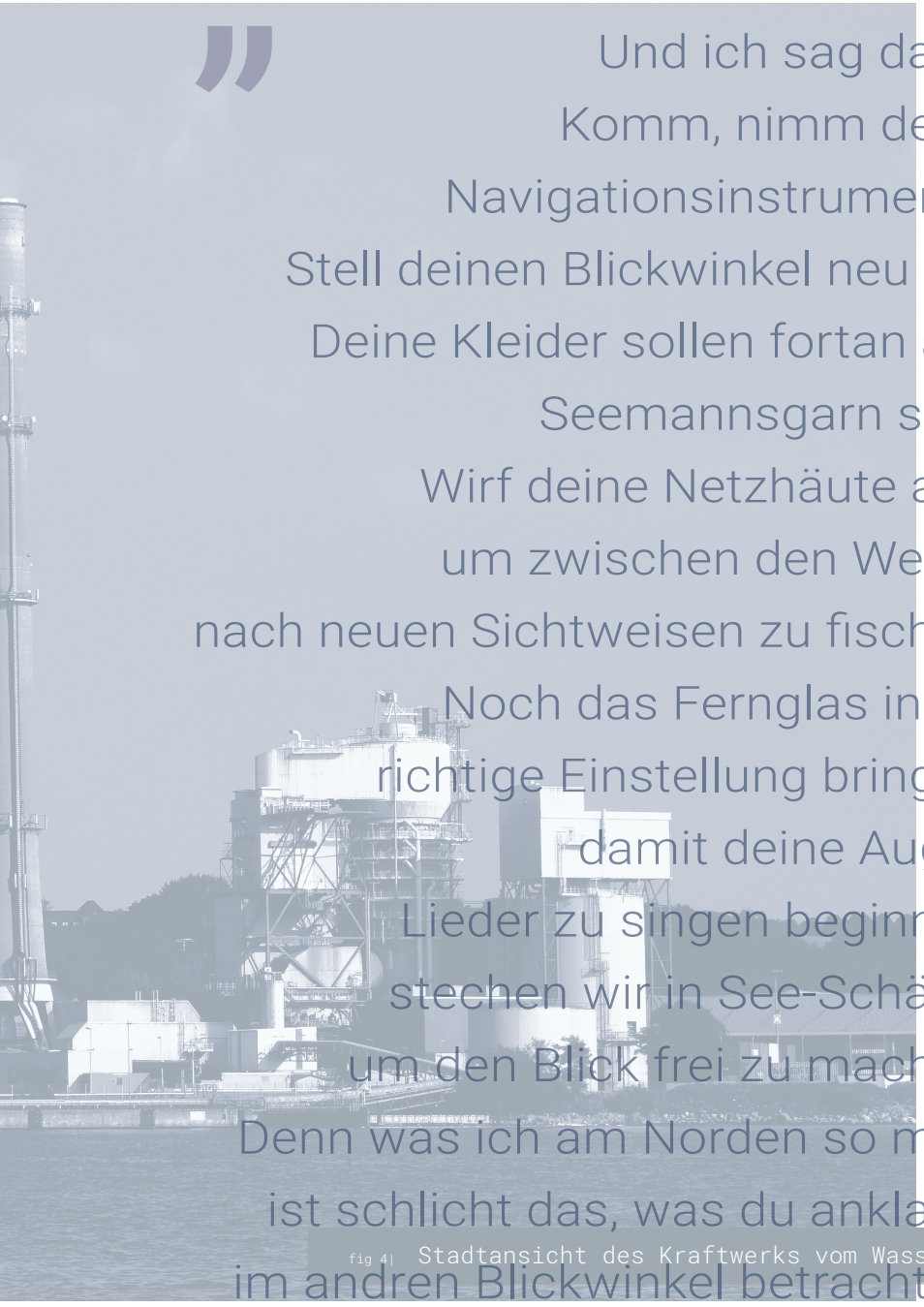
ÜBERSICHT GKK: DERZEITIGER ZUSTAND




Pförtner
Auffangbecken



1 Storm: Die Stadt, 1852, https://www.literatpro.de/gedicht/081217/die-stadt [17.03.2020] 2 Vgl. Kabinett beschließt Kohleausstieg bis 2038, 29.01.2020, https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/kabinett-beschliesst-kohleausstieg-bis-2038-16606218.html [28.06.2020]. 3 Vgl. Kraftwerk Kiel. Fernwärme von der Kieler Förde, https://www.uniper.energy/de/kraftwerk-kiel [28.06.2020]. 4 Vgl. Beckwermert: Die letzte Kohle ist verbrannt, https://www.shz.de/regionales/kiel/die-letzte-kohle-ist-verbrannt-id23211652.html [30.06.2020]. 5 Wikipedia: Kiel, 13.06.2020, https://de.wikipedia.org/wiki/Kiel [20.06.2020].
6 Vgl. Ebd. 7 Harry: Ein Nordtext, 12.11.2016, https://www.harrislee.de/media/custom/1902_1095_1.PDF?1479107252 [17.07.2020].



„Und ich sag dann:
Komm, nimm deine
Navigationsinstrumente.
Stell deinen Blickwinkel neu ein.
Deine Kleider sollen fortan aus
Seemannsgarn sein.
Wirf deine Netzhäute aus,
um zwischen den Wellen
nach neuen Sichtweisen zu fischen.
Noch das Fernglas in die
richtige Einstellung bringen,
damit deine Augen
Lieder zu singen beginnen,
stechen wir in See-Schärfe,
um den Blick frei zu machen.
Denn was ich am Norden so mag,
ist schlicht das, was du anklagst
im andren Blickwinkel betrachtet.“[7]

fig 4| Stadtansicht des Kraftwerks vom Wasser

Und ich sag dann:
Komm, nimm deine
Navigationsinstrumente.
Stell deinen Blickwinkel neu ein.
Deine Kleider sollen fortan aus
Seemannsgarn sein.
Wirf deine Netzhäute aus,
um zwischen den Wellen
nach neuen Sichtweisen zu fischen.
Noch das Fernglas in die
richtige Einstellung bringen,
damit deine Augen
Lieder zu singen beginnen,
stechen wir in See-Schärfe,
um den Blick frei zu machen.
Denn was ich am Norden so mag,
ist schlicht das, was du anklagst
im anderen Blickwinkel betrachtet.[7]

1 Storm: Die Stadt, 1852, https://www.literatpro.de/gedicht/081217/die-stadt [17.03.2020] 2 Vgl. Kabinett beschließt Kohleausstieg bis 2038, 29.01.2020, https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/kabinett-beschliesst-kohleausstieg-bis-2038-16606218.html [28.06.2020]. 3 Vgl. Kraftwerk Kiel. Fernwärme von der Kieler Förde, https://www.uniper.energy/de/kraftwerk-kiel [28.06.2020]. 4 Vgl. Beckwermert: Die letzte Kohle ist verbrannt, https://www.shz.de/regionales/kiel/die-letzte-kohle-ist-verbrannt-id23211652.html [30.06.2020]. 5 Wikipedia: Kiel, 13.06.2020, https://de.wikipedia.org/wiki/Kiel [20.06.2020].
6 Vgl. Ebd. 7 Harry: Ein Nordtext, 12.11.2016, https://www.harrislee.de/media/custom/1902_1095_1.PDF?1479107252 [17.07.2020].

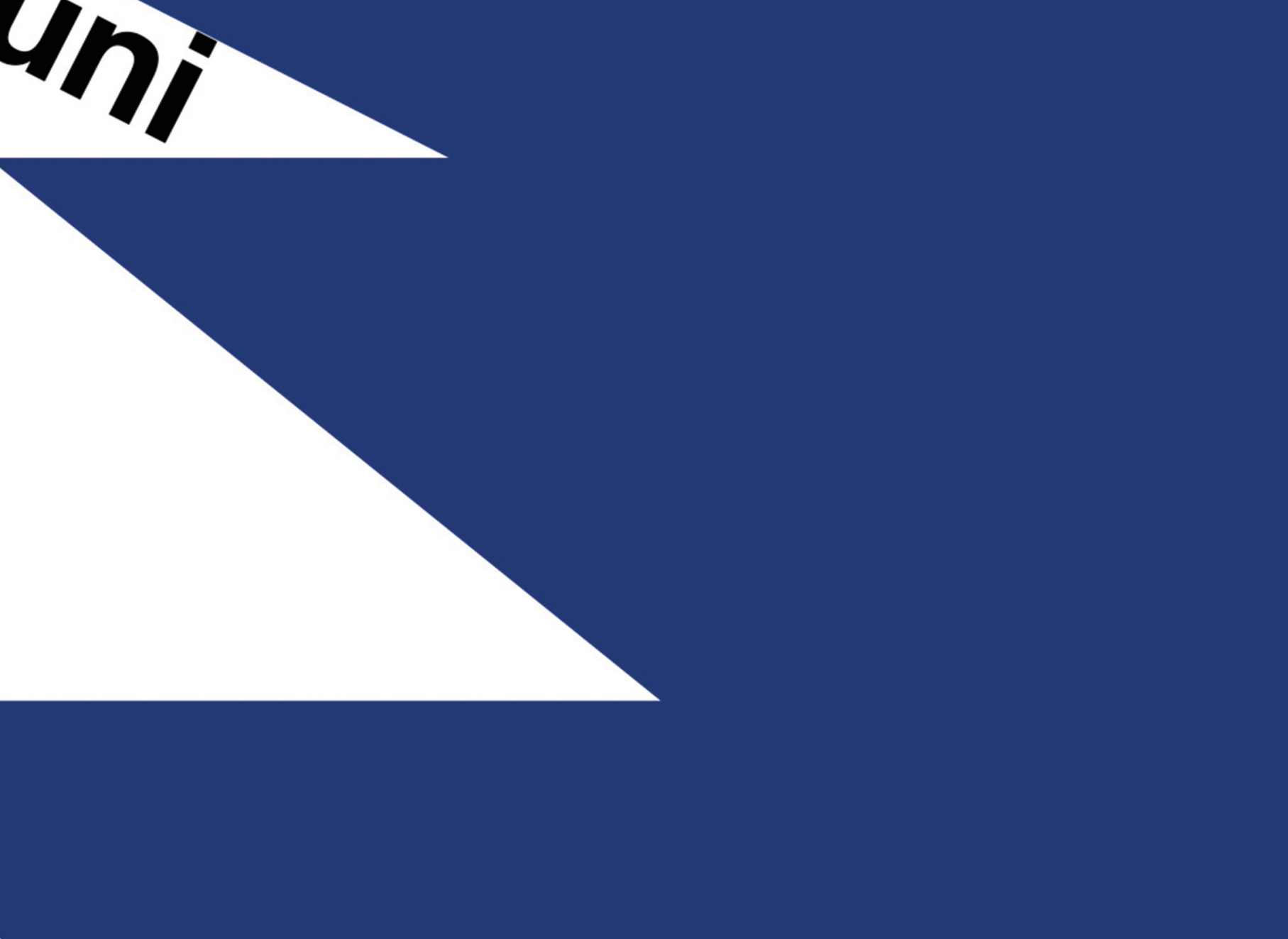


fig 4| Stadtansicht des Kraftwerks vom Wasser

VERTIEFUNG

Was sind die thematischen Hintergründe für die vorliegende Arbeit? Welche geschichtliche Bedeutung trägt die Stadt Kiel für Deutschland? Wie relevant kann ein Segelfest für die städtische Identität sein? Welche Zukunftspläne sind für die Stadtentwicklung vorgesehen? Könnte dem Wasser eine andere Rolle zugetragen werden? Wofür steht ein abgetragener Bunker im Kontext der Auseinandersetzung? Und wie funktionierte eigentlich das Kraftwerk? Auf welchen gesellschaftspolitischen Ereignissen basiert die Abschaltung? Was sind ihre Folgen?

Diese und weitere Fragen werden im folgenden Kapitel besprochen. In kurzen Zusammenfassungen zu den jeweiligen Themengebieten „Kiel 2020“, „Kiel 2030“, „Kieler Gemeinschaftskraftwerk“ und „Kohle in Deutschland“ soll eine urbane, historische, technische und gesellschaftspolitische Wissensgrundlage für die Untersuchung geschaffen werden. Ihre Essenz wird im weiteren Verlauf wesentlich in die inhaltliche Auseinandersetzung einfließen, indem gewisse Teilaspekte von den Entwürfen aufgegriffen werden.


uni

029 KIEL BIS 2020

. GESCHICHTE_30 . U-BOOT-BUNKER KILIAN_32
. WASSERSPORT_34

038 KIEL 2030

044 KIELER GEMEINSCHAFTSKRAFTWERK
. STANDORT_44 . FUNKTIONSWEISE_47

046 KOHLE IN DEUTSCHLAND
. GESCHICHTE_47 . ZUKUNFT_49

KIEL BIS 2020 - EINE KURZE STADTGESCHICHTE

Überblick, Geschichte, Segelsport

Landeshauptstadt Schleswig-Holstein

18,65 km², 5 m ü. NHN

247.500 EW (Stand: 2019), 2.086 EW/ km²

Gründung 13. Jh.

Hauptmarinestützpunkt WK 1 + 2

Olympiasegelstadt 1936 + 1972

Universitätsstandort

Fährtoursimus Skandinavien + Baltikum

Kieler Woche

Die schleswig-holsteinische Landeshauptstadt Kiel blickt auf eine lange Geschichte maritimer Kultur zurück und erfreut sich heute großer Beliebtheit für Ostseetourismus und Wassersport. Durch die Lage an der 17 km langen Kieler Förde besteht ein direkter Zugang zur Ostsee und auch die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt, der Nord-Ostsee-Kanal, endet hier.[1]

Mit ihren knapp 250.000[2] Einwohner*innen, darunter etwa 36.000[3] Studierende, gehört Kiel zwar zu den kleineren Landeshauptstädten Deutschlands, ist aber die nördlichste Großstadt des Bundes und mit einem Ballungsraum von etwa 320.000 Menschen ein wichtiges regionales Zentrum mit einem Einzugsbereich von etwa 50 km.[4] Wirtschaftlich bedeutend ist der Standort vor allem durch die Stationierung der größten deutschen Werft „ThyssenKrupp Marine Systems“ (ehem. HDW und Kruppsche Werft) und als Hafen für diverse Fähren und Kreuzfahrtschiffe, die von der Innenstadt in den Ostseeraum gen Norden oder Osten starten.

Das Stadtbild ist abeits der Kräne und des omnipräsenten Element Wassers von wenigen Gründerzeitbauten und vielen Klinkerquartieren (essemblen) der Nachkriegszeit geprägt. An der sog. Hörn, dem Ende der Kieler Förde, habe sich in den letzten 15 Jahren ehemalige Hafen- und Werftgebiete eher schleppend zu neuen Stadtgebieten am Kai entwickelt. Die Bauten sind mit bis zu 7 Geschossen für Kieler Verhältnisse recht hoch und strahlen mit modernen Glas- und Stahl- oder Klinkerfassaden.

Die Kieler Innenstadt erlebt derzeit eine kleinere Renaissance:
Viele Bedarfsbauten aus den 1950er, -60er und -70er Jahren werden Schritt für Schritt entfernt und durch Neubauten ersetzt. Der alte Markt erhält erstmals seit Ende des Zweiten Weltkrieges eine Verdichtung mit Wohnbauten und der ehemalige Kanal zwischen dem Stadtteich „Kleiner Kiel“ und der Kieler Förde wird derzeit in einem groß angelegten Stadtbauprojekt wieder über die „Holstenbrücke“ verbunden.[5]

Geschichte

An dieser Stelle werden in aller Kürze die wichtigsten Pfeiler der Stadtgeschichte genannt:

Gegründet um 1240 als strategischer Handelspunkt und einziger Ostseehafen des sächsischen bzw. holsteinischen Reiches, entwickelte sich die Stadt über die nächsten 500 Jahre eher gering.[6] In dieser Zeit wechselte die Staatszugehörigkeit Kiels wiederholt zwischen den deutschen und dänischen Reichen. Überreste der zur Gründungszeit gebauten Nikolaikirche und des ebenfalls zu dieser Zeit entstandenen Franziskanerklosters finden sich noch heute in der Stadt. In Letzterem wurde 1665 die Christian-Albrechts-Universität gegründet, heute mit fast 25.000[7] Studierenden Kieler Hauptuniversität vor der Fachhochschule (gegründet 1969) und der Kunsthochschule Muthesius (gegründet 1907).

Im 19. Jahrhundert erlebte die Stadt ihren größten wirtschaftlichen und militärischen Aufschwung. In Folge der Industriellen Revolution wurde 1838 die erste Kieler Werft am Ostufer gegründet, in der 1850 das erste U-Boot der Welt „der Brandtaucher" gebaut worden ist.[8] Die Gründung der Werft führte innerhalb weniger Jahre zu einem geradezu explosionsartigen Bevölkerungswachstum von rund 10.000 Menschen im Jahre 1825 auf eine Bevölkerung von über 100.000 zum Jahrhundertwechsel, welche in der folgenden Dekade sogar nochmal um das Doppelte ansteigen sollten (212.000 Einwohner im Jahre 1910)[9].

Zusätzlich wurde 1865 der preußische Marinehafen von Danzig nach Kiel verlegt. Mit dem Bau des Nord-Ostsee-Kanals Ende des 19. Jahrhunderts wurde Kiel schließlich Haupthafen der deutschen Kriegsflotte und wichtiger Strategiepunkt in beiden Weltkriegen, was in seiner Spätfolge leider zu erheblichen Kriegsschäden führte. Zu erwähnen ist darüber hinaus, dass der „Kieler Matrosenaufstand" von 1918 maßgeblich zu revolutionären Entwicklungen beitrug, die das Ende des Ersten Weltkrieges herbei führten und somit den Grundstein für die Weimarer Republik legten.[10]

Während des Zweiten Weltkrieges waren der Marinestützpunkt und die Kieler Werften einer der Hauptangriffspunkte der Alliierten auf die deutsche Rüstungsindustrie. Dies forderte neben vieler Menschenleben auch die Zerstörung des Stadtgebiets zu über 80% (im Innenstadtbereich sogar zu 96%) und führte tragischer Weise dazu, dass die Kieler Förde mit 350 versenkten Schiffen zum wohl größten Schiffsfriedhof der damaligen Zeit zählt.[11]

Kiel gehörte in der Nachkriegszeit zur britischen Besatzungszone, welche Teil der westdeutschen Bunderepublik wurde. Die Stadt konnte sich ihre Bedeutung als geistiges, politisches und wirtschaftliches Zentrum Schleswig-Holsteins in den folgenden Jahren rasch wieder aufbauen, während Ruinen und Bunker als Erinnerungen an den Krieg zumeist gesprengt und abgetragen worden sind.[12]



fig 5a-g| Kieler Altstadt über die Jahre

Geschichte

An dieser Stelle werden in aller Kürze die wichtigsten Pfeiler der Stadtgeschichte genannt.

Gegründet um 1240 als strategischer Handelspunkt und einziger Ostseehafen des sächsischen bzw. holsteinischen Reiches, entwickelte sich die Stadt über die nächsten 500 Jahre eher gering.[6] In dieser Zeit wechselte die Staatszugehörigkeit Kiels wiederholt zwischen den deutschen und dänischen Reichen. Überreste der zur Gründungszeit gebauten Nikolaikirche und des ebenfalls zu dieser Zeit entstandenen Franziskanerklosters finden sich noch heute in der Stadt. In Letzterem wurde 1665 die Christian-Albrechts-Universität gegründet, heute mit fast 25.000 Studierenden Kieler Hauptuniversität vor der Fachhochschule (gegründet 1969) und der Kunsthochschule Muthesius (gegründet 1907).

Im 19. Jahrhundert erlebte die Stadt ihren größten wirtschaftlichen und militärischen Aufschwung. In Folge der Industriellen Revolution wurde 1838 die erste Kieler Werft am Ostufer gegründet, in der 1850 das erste U-Boot der Welt „der Brandtaucher" gebaut worden ist.[8] Die Gründung der Werft führte innerhalb weniger Jahre zu einem geradezu explosionsartigen Bevölkerungswachstum von rund 10.000 Menschen im Jahre 1825 auf eine Bevölkerung von über 100.000 zum Jahrhundertwechsel, welche in der folgenden Dekade sogar nochmal um das Doppelte ansteigen sollten (212.000 Einwohner im Jahre 1910)[9].

Zusätzlich wurde 1865 der preußische Marinehafen von Danzig nach Kiel verlegt. Mit dem Bau des Nord-Ostsee-Kanals Ende des 19. Jahrhunderts wurde Kiel schließlich Hauptmarinehafen der deutschen Kriegsflotte und wichtiger Strategiepunkt in beiden Weltkriegen, was in seiner Spätfolge letzter zu erheblichen Kriegsschäden führte. Zu erwähnen ist darüber hinaus, dass der „Kieler Matrosenaufstand" von 1918 maßgeblich zu revolutionären Entwicklungen beitrug, die das Ende des Ersten Weltkrieges herbeiführten und somit den Grundstein für die Weimarer Republik legten.[10]

Während des Zweiten Weltkrieges waren der Marinestützpunkt und die Kieler Werften einer der Hauptangriffspunkte der Alliierten auf die deutsche Rüstungsindustrie. Dies forderte neben vieler Menschenleben auch die Zerstörung des Stadtgebiets zu über 80% (im Innenstadtbereich sogar zu 96%) und führte tragischer Weise dazu, dass die Kieler Förde mit 350 versenkten Schiffen zum wohl größten Schiffsfriedhof der damaligen Zeit zählt.[11]

Kiel gehörte in der Nachkriegszeit zur britischen Besatzungszone, welche Teil der westdeutschen Bunderepublik wurde. Die Stadt konnte sich ihre Bedeutung als geistiges, politisches und wirtschaftliches Zentrum Schleswig-Holsteins in den folgenden Jahren rasch wieder aufbauen, während Ruinen und Bunker als Erinnerungen an den Krieg zumeist gesprengt und abgetragen worden sind.[12]



Vorkriegszeit



Kriegszerstörung



Wiederaufbau



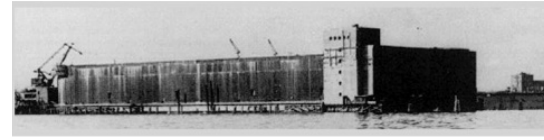


Neueste Projekte

fig 9|fig 5a-g| Kieler Altstadt über die Jahre

U-Boot Bunker Kilian

Im Zuge der Diskussion um die Relevanz von Denkmälern und industriellem, in diesem Fall militärischem, Erbe sei kurz erwähnt, dass die Sprengung des 1943 errichteten U-Boot Bunkers Kilian im Jahre 2000 direkt vor den Toren des GKK stattfand.[13] Die Ruine des bereits im Zweiten Weltkrieg zerstörten und 1945 teilweise gesprengten Bunkers war über 50 Jahre lang fester Bestandteil des Kieler Stadtbildes, sowie Orientierungspunkt und Wiedererkennungsmerkmal für vorbeifahrende Schiffe.[14] Als in den 1990er Jahren Pläne zur Abtragung in Umlauf kamen, wurden Stimmen aus der Bevölkerung laut, die den Erhalt der Ruine als Kriegsmahnmal forderten.[15] Nicht zuletzt die Erinnerung an die Errichtung des Bunkers durch mehrere hundert osteuropäische Zwangsarbeitende in der NS-Zeit[16], erkläre den Erhalt zur Notwendigkeit; auch den Toten, die hier bei einem Bombenangriff starben, sei man zum Gedenken schuldig gewesen, ihr Grab zu erhalten.[17] Diese Bemühungen führten im Jahre 1999 zur Auszeichnung der Aktivist*innen mit dem Deutschen Preis für Denkmalschutz.[18] Dennoch waren die wirtschaftlichen Interessen zur Errichtung eines neuen Umschlagshafens letztlich stärker. In tragischer Ironie gründet der heutige Anleger für die Fähre nach Osteuropa auf den baulichen Überresten, verwendet als Füllmaterial.[19]



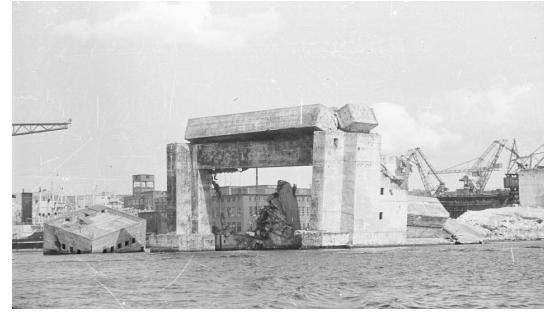


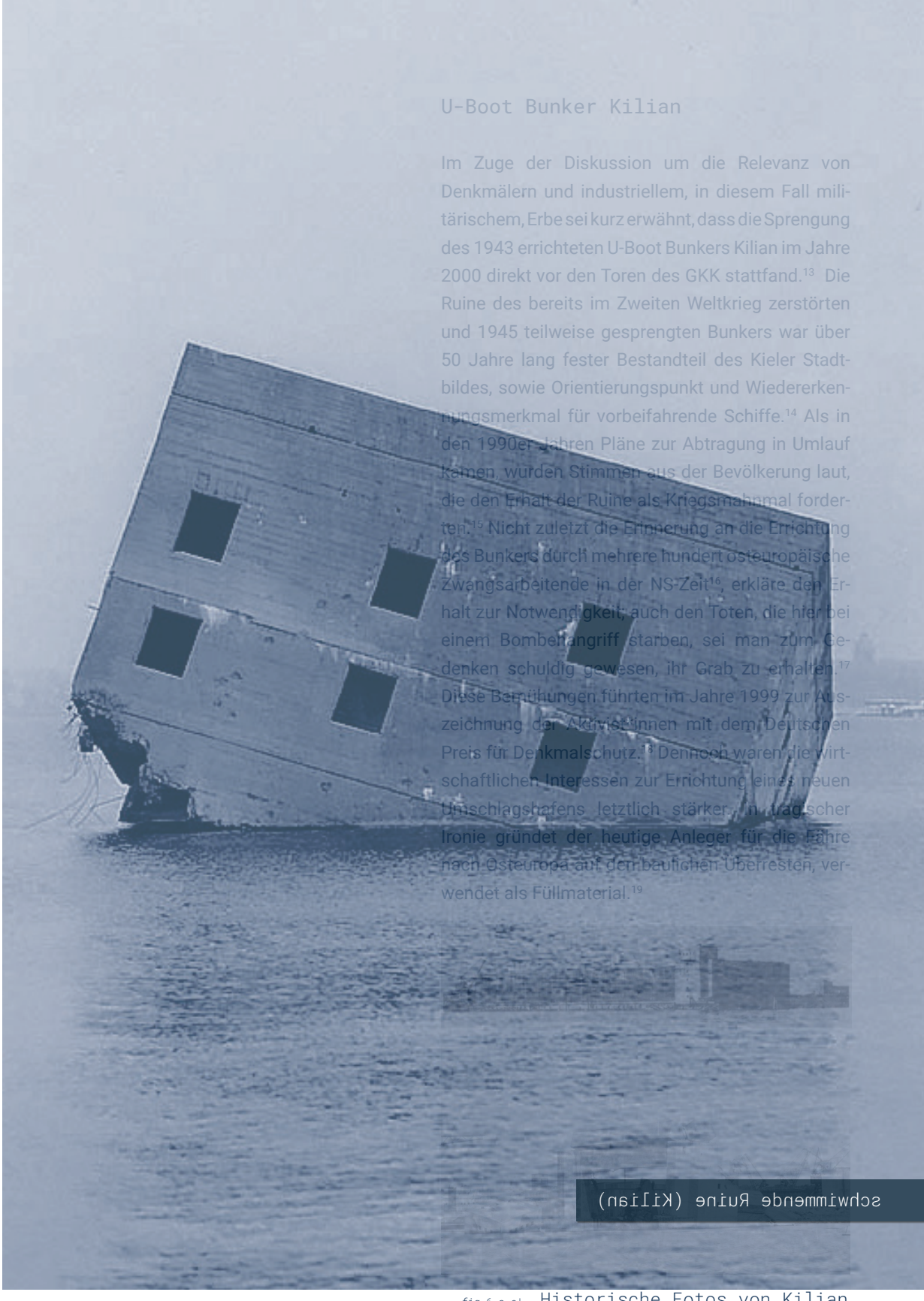
fig 6 a-e| Historische Fotos von Kilian



schwimmende Ruine (Kilian)

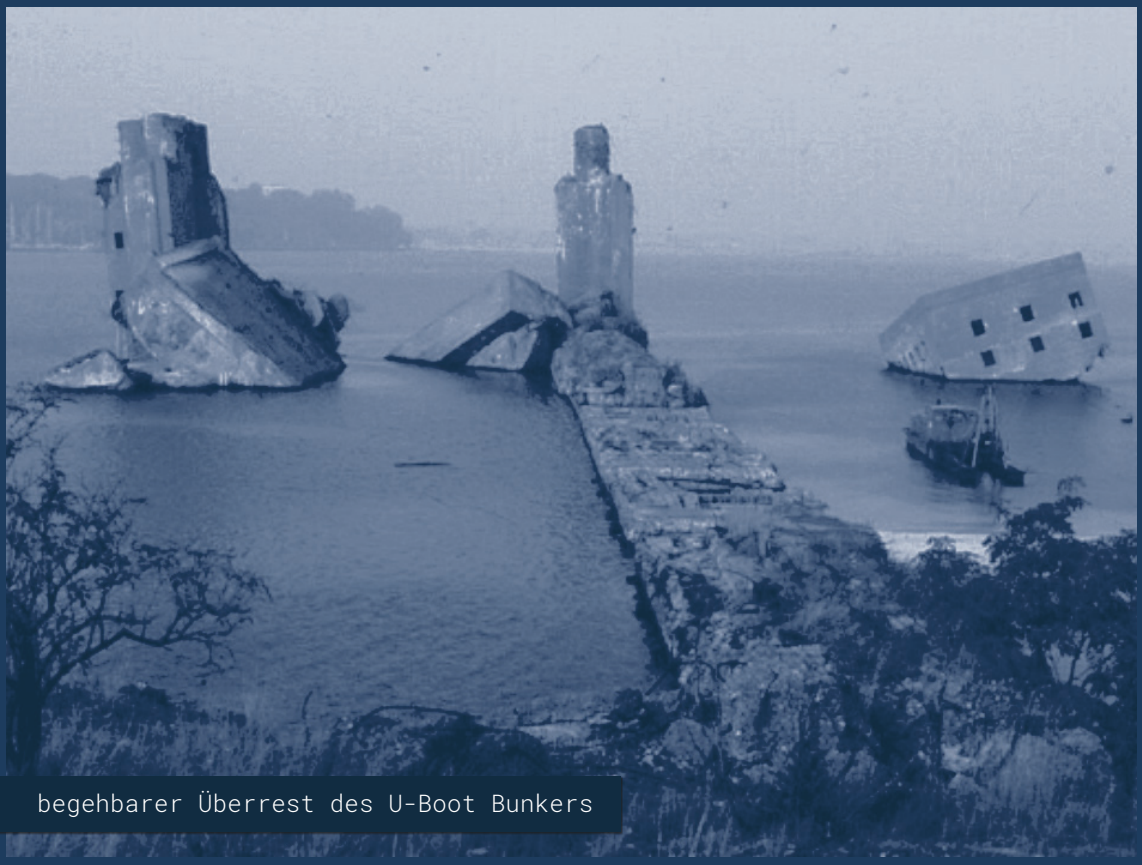
U-Boot Bunker Kilian

Im Zuge der Diskussion um die Relevanz von Denkmälern und industriellem, in diesem Fall militärischem, Erbe sei kurz erwähnt, dass die Sprengung des 1943 errichteten U-Boot Bunkers Kilian im Jahre 2000 direkt vor den Toren des GKK stattfand.[13] Die Ruine des bereits im Zweiten Weltkrieg zerstörten und 1945 teilweise gesprengten Bunkers war über 50 Jahre lang fester Bestandteil des Kieler Stadtbildes, sowie Orientierungspunkt und Wiedererkennungsmerkmal für vorbeifahrende Schiffe.[14] Als in den 1990er Jahren Pläne zur Abtragung in Umlauf kamen, wurden Stimmen aus der Bevölkerung laut, die den Erhalt der Ruine als Kriegsmahnmal forderten.[15] Nicht zuletzt die Erinnerung an die Errichtung des Bunkers durch mehrere hundert osteuropäische Zwangsarbeitende in der NS-Zeit[16], erkläre den Erhalt zur Notwendigkeit, auch den Toten, die hier bei einem Bombenangriff starben, sei man zum Gedenken schuldig gewesen, ihr Grab zu erhalten.[17] Diese Bemühungen führten im Jahre 1999 zur Auszeichnung der Aktivist*innen mit dem Deutschen Preis für Denkmalschutz.[18] Dennoch waren die wirtschaftlichen Interessen zur Errichtung eines neuen Umschlagshafens letztlich stärker. In tragischer Ironie gründet der heutige Anleger für die Fähre nach Osteuropa auf den baulichen Überresten, verwendet als Füllmaterial.[19]



schwimmende Ruine (Kilian)

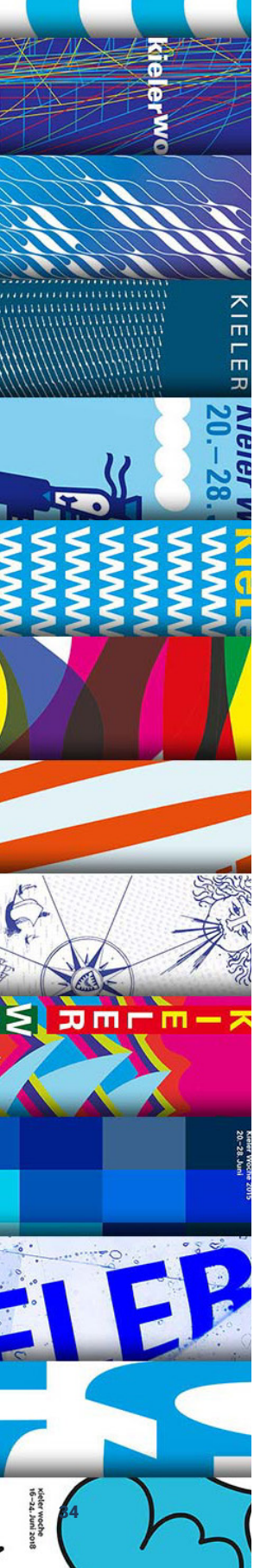
fig 6 a-e| Historische Fotos von Kilian



begehbarer Überrest des U-Boot Bunkers



Trümmer von Kilian vor den Ufern des GKK um 1980

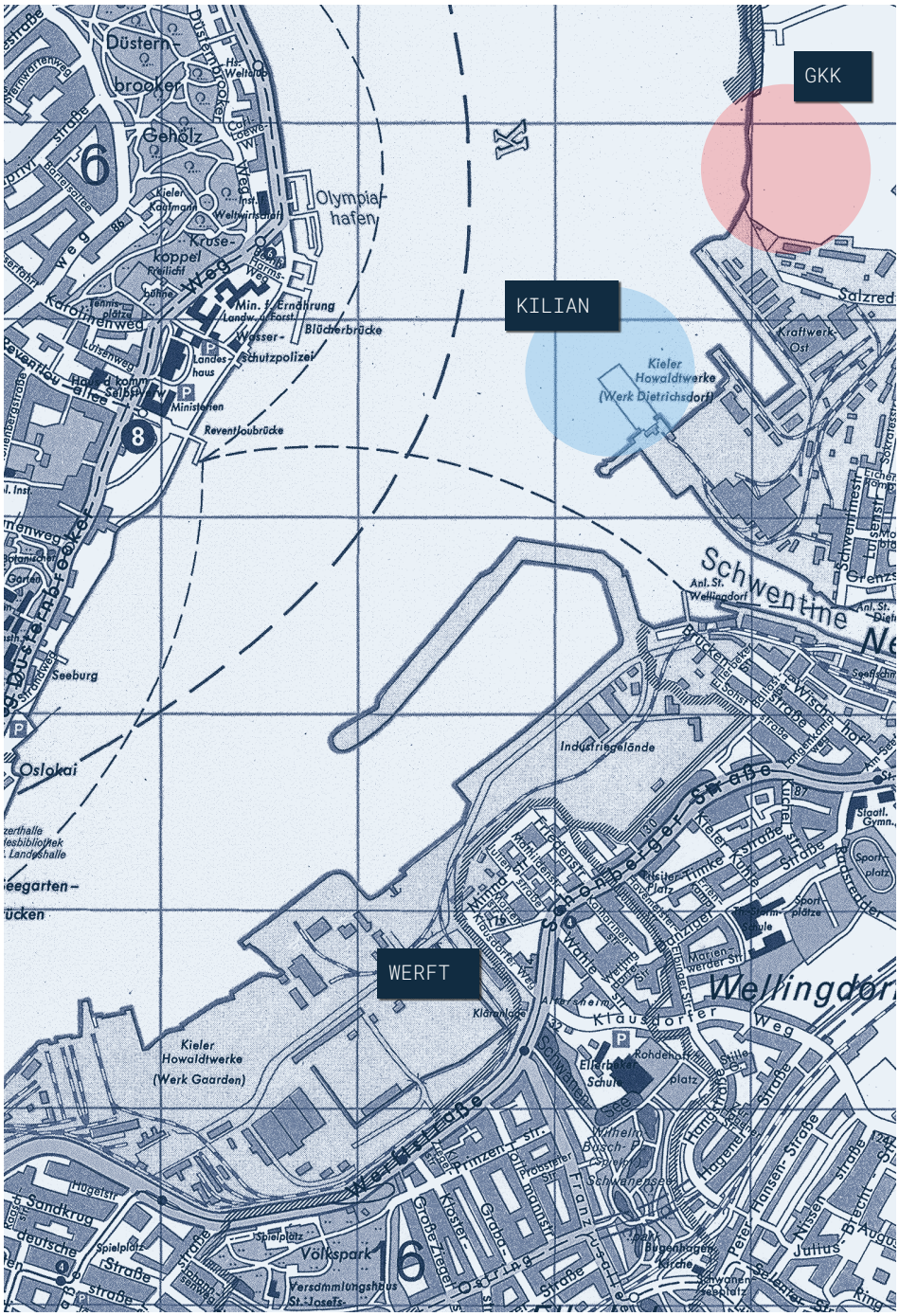

KIELER
KIEL
KIEL
KIEL



Die Hörn voller Menschen



Das Wasser voller Segler





1 Vgl. Kiel, 13.06.2020,https://de.wikipedia.org/wiki/Kiel [20.04.2020]. 2 Vgl. Einwohnerentwicklung Kiel, https://de.wikipedia.org/wiki/Einwohnerentwicklung_von_Kiel [20.04.2020]. 3 Vgl. Studentenwerk SH, https://www.studentenwerk.sh/presse/hintergrund/studieren-in-schleswig-holstein/index.html [20.04.2020]. 4 Vgl. [Anm. 1].
5 Vgl. shz.de: Städtebauprojekt „Kleiner Kiel Kanal“: Heute fällt die Entscheidung im Rat, 16.07.2015, https://www.shz.de/regionales/schleswig-holstein/kleiner-kiel-kanal-heute-faellt-die-entscheidung-im-rat-id10228206.html [17.04.2020]. 6 Vgl. [Anm. 1].
7 Vgl. [Anm. 3]. 8 Vgl. [Anm. 1]. 9 Vgl. [Anm. 2]. 10 Vgl. [Anm. 1]. 11 Vgl. Ebd. 12 Vgl. Ebd.
13 Vgl. Schwabedissen: U-Bootsbun
gegen das Vergessen, 13.11.2015, h
mahnmalkilian.de/mahnmal-kilian-e
coastal-gun-battery-oldenburg.html
[17.04.2020]. 20 Vgl. [Anm. 1].
[20.04.2020].


GKK
Gemeinschafts kraftwerk Kiel
Umspannwerk
KILIAN
Howaldtswerke - Deutsche Werft AG
Hamburg und Kiel
Werk Dietrichsdorf
Neumühlen-Dietrichsdorf
Sporthafen Dietrichsdorf
Sporthafen Wellingdorf
Anl. St. Wellingdorf
Anl. St. Dietrichsdorf
K I E L E R
H A F E N
Sporthafen Düsternbrook
Düstern-brooker Gehölz
Kiellar Kaufmann
Krusen-koppel
Becken I
Becken II
Blücherbrücke
Reventloubrücke
Anl. St.
Universitäts-brücke
Oslokai
Anl. St. Seegarten-brücken
Botanischer Garten
Universitäts Kliniken
Unfall Kliniken
Kinderklinik
Paulus-kirche
Kirchen
Ministerien
Wasserschutz-polizei
Haus d. Komm. Selbstverw.
Freilichtbühne
Jugendhm.
Tennis-plätze
Eichamt
Tennispl.
WERFT
Howaldtswerke - Deutsche Werft AG
Hamburg und Kiel
Werk Gaarden
Ellerbek
Schwanensee
Wilhelm-Busch-Platz-park
Ellerbeker Schule
Sportplatz
Stille Gasse
Unfall
Sportplatz
Sport-platz
Staatl. Gymn. Wellingdorf
Th.-Storm-Grundschule
Th.-Storm-Realschule
Sportplatz
Seefischmarkt
Schwentine
Ostufer-bahn
Hügel-straße
Sandkrug
Norddeutsche
Neuapostolische Kirche
Augusten-straße
Werft-straße
Haken
Zur Fähre
Kiel-Hamburger Straße
Kiel-Kopenhagener Straße
Kiel-Lübecker Straße
Kiel-Wiker Straße
Kiel-Wellingdorfer Straße
Kiel-Dietrichsdorfer Straße
Kiel-Elmschenhagener Straße
Kiel-Gaardener Straße
Kiel-Hasseer Straße
Kiel-Meimersdorfer Straße
Kiel-Neumühlener Straße
Kiel-Schilksee Straße
Kiel-Schönberger Straße
Kiel-Seefischmarkt Straße
Kiel-Sophienhofer Straße
Kiel-Werftstraße
Kiel-Wiker Straße
Kiel-Wilhelmplatz Straße
Kiel-Wilhelmstraße
Kiel-Wilhelmstraße
Kiel-Wilhelmstra

KIEL 2030-
WASSER ALS STADTRAUM BEGREIFEN

Albrecht Göschel, Deutsches Institut für Urbanistik, 2004

Kiels Beitrag zu Stadt 2030

Das Wasser als Ereignis im Stadterlebnis

Überwindung der altindustriellen Trennung

Zugänglichkeitsfrage ungeklärt

In dem vom Deutschen Institut für Urbanistik erschienenen Bericht „Kiel 2030“[23] aus dem Jahre 2004 von Albrecht Göschel über Kiels Beitrag im Forschungsverbund und Ideenwettbewerb „Stadt 2030“[24] wird kommentiert, wie die zukünftige Stadtentwicklung unter Einbeziehung des Wassers als zentrales Stadterlebnis vollzogen werden kann und soll. Im Folgenden wird dieser Aufsatz wiedergegeben und kommentiert.

Es wird deutlich, dass die Stadtplanung sich schon seit Längerem mit der Problematik der Spaltung der Stadt durch das Wasser beschäftigt und unter dem Stern der Neuidentifikation als „postindustrielle Stadt“ der Förde einem Bedeutungswandel bezüglich ihrer Funktion als Stadtraum unterziehen will.
Neu seien diese Ideen ganz und gar nicht, wie zahlreiche Projekte aus aller Welt, besonders aber aus dem Norden Europas zeigen. Blicke man beispielsweise nach Kopenhagen, London, Hamburg, Rotterdam und ähnliche Städte, sehe man, dass eine Umschreibung der Hafengebiete schon lange stattgefunden habe. Betont sei, dass es nicht darum gehe, der Förde einen Wert zuzusprechen, denn diesen hätte sie schon immer für die Stadt getragen. Vielmehr ginge es darum, das Wasser vom „Werkzeug“ zum permanenten „Erlebnis“ zu entwickeln.
Historisch ist die Trennung vom Wasser und folglich auch die Trennung der beiden Uferseiten durchaus logisch nachvollziehbar, wendete sich die gegen Ende des 19. Jh. schnell wachsende Stadt schlichtweg von den damals neu entstehenden industriellen Bereichen am Wasser ab. Diese Segregation hätte dazu geführt, dass die Uferkante mit ihren Produktionsstätten und großen Verkehrswegen zum Stadtrand erklärt wurde oder Gebiete auf den tatsächlichen Stadtrand, das gegenüberliegende Ostufer verbannt worden sind.

> **„Das Wasser ist nicht mehr präsent.
> ‚Das Privileg, den ganzen Tag auf die Förde
> sehen zu können, genießt nur mein Auto‘,
> so bringt es ein Kieler Bürger auf den Punkt.“**[25]

Ziel sei es also, die Förde zurück in das Zentrum der Stadt zu befördern, um sie in ihrer Fülle an Lebensqualität spürbar zu machen. Interessant ist an dieser Stelle wie Göschel beginnt die Qualitäten des Wassers sehr poetisch zu umschreiben, verstanden in seiner Rolle als lebendiger Organismus. Göschel betont, dass vergleichbar mit der Naturbewegung im 18. und 19. Jh. das Wasser als ein „Naturerleben" und hier vor allem als ästhetisches Element zurück in die Stadt geholt werden sollte, abseits seiner funktionalen Qualitäten.

> **„Das Spiel von Wind, Sonne und Wolken über dem Wasser, die ständige Bewegung und Veränderung des Wassers, seine Spiegelungen, das Schlagen der Wellen tragen ein Leben, eine Natur, eine andere Existenzweise in die Stadt, die sie von sich aus, als technisches Werk, als gebaute Welt, als Artefakt niemals erreichen kann."**[26]

Zudem würde das Element in seiner Ureigenschaft eine beruhigende Ausstrahlung besitzen und so der sich ständig wechselnden und von Umbauten geprägten Stadt einen nötigen Gegenpol setzten. Mehr noch, beide sogar durch den erheblichen Kontrast in ihrer jeweiligen Eigentümlichkeit stärken.

Nach weiteren Ausführungen über die sinnlichen und besinnlichen Qualitäten der Wasserfront kommt Göschel schließlich auf die sich darstellenden Schwierigkeiten des Vorhabens zu sprechen. Abgesehen von den Standortsdiskussionen, die bei Verkleinerung oder Verdrängung der Industrie entstünden, müsse ein besonderes Augenmerk auf die egale Zugänglichkeit für alle Bürger*innen Kiels gelegt werden. Göschel meint, dass dies bei öffentlicher Nutzung zwar theoretisch gewährleistet wäre, die erwünschte Durchmischung aber aus rein ökonomischen Gründen in der Praxis eine Ausnahme beschreiben würde. Folglich hätte das Projekt also tatsächlich einen gegenteiligen Effekt. Auch weil der Kieler Wohnungsmarkt schon zum Zeitpunkt der Verfassung eine erhebliche Schere zwischen privilegierten und einfachen Lagen aufwiese, welche durch die Nutzung der Wasserfront als Wohn- und Geschäftsgebiet wohl nur noch prekärer würde.

Um die geplante Umnutzung in seiner ganzen Bandbreite und nicht nur als punktuelle Projekte realisieren zu können, müssten außerdem neue Menschen angelockt werden. Um mit vergleichbaren Städten (Hamburg, Kopenhagen, Stockholm) konkurrieren zu können, müsse sich Kiel also an Hochverdienende in Wissenschaft oder dem Dienstleistungssektor richten. Dies würde in seiner Folge zwar höchstwahrscheinlich einen wirtschaftlichen Aufschwung bedeuten, dennoch aber die Integration der vorhandenen Bevölkerungsgruppen zusätzlich erschweren.

> **„Es geht um das Selbstverständnis der Stadt, um ihren Charakter, ihre Identität. Außerhalb der Kieler Woche, die — so könnte man überspitzt sagen — durch das Projekt "Kiel 2030" auf Dauer gestellt werden soll, ist diese Stadt Arbeiterstadt, fordistische** [sic!] **Industriestadt einerseits, beschauliche, ruhige, wenig dynamische Beamtenstadt andererseits. Und beide Bevölkerungsgruppen, weder die Industriearbeiter [...], noch die [...] Beamten und Angestellten [...] werden unmittelbar von den neuen Qualitäten profitieren."**[27]

Das Projekt stellt uns also laut Göschel vor eine grundlegende soziale Frage, die nicht in Gänze beantwortet wird. Das Bild der kulturellen und gesellschaftlichen Konsequenzen, in welchem sich die in der Stadt vorhandenen Einwohnergruppen kaum wiederfinden können, rückt den Identitätswandel demnach in ein vollkommen anderes Licht. Das Kieler Projektteam sei sich dieser Problematik vollends bewusst, halte den Wandel aus wirtschaftlicher Sicht, aber sogar für durchaus anstrebenswert und unabdingbar. Ein bereits implementierter Versuch eines Kompromisses bestehe in dem Vorhaben neuer Berufsfelder an die traditionell vertretenen Tätigkeitsfelder anzuknüpfen. Göschel sieht an dieser Stelle aber eine Verweichlichung der Strategie. Ein Wandel könne nur dann in aller Stärke vollbracht werden, wenn die Ziele eindimensional formuliert seien, so funktioniere eben die Identitätspolitik.

Fraglich ist, ob Göschel um einer scharfen Aussage willen an dieser Stelle zu absolut argumentiert. Kann denn eine schonende Durchmischung kein ebenso klares Konzept darstellen? Diversität und Individualität beinhalten besonders in der heutigen Zeit eine so starke Zugkraft, dass sie denkbar sogar mehr bewirken könnten als eine rein monofunktional gerichtete Kampagne.

Göschel schließt mit der Erkenntnis, dass es zwar keine kompromissfreie Lösung gebe, Kiel mit diesem Problem aber immerhin nicht allein sei. Es sei wünschenswert, dass der Stadt das Projekt gelinge ohne „ihren Charme liebenswerter Alltäglichkeit aufzugeben"[28].

Die Konfliktsituation

Hafenwirtschaft oder Seglerhochburg? Wirtschaft und Werften oder exklusives Wohnen und Freizeit am Wasser?

Die Alternative wäre töricht. Es geht darum, vorurteilsfreie zukunftsfähige Lösungen für Kiel zu finden.

Tatsache Nr. 1:

Viele „Waterfront-Cities" haben längst schon viel mehr als Kiel ihre Meerlage zu einem attraktiven Nutzungsmix aus Wirtschaft, Wohnen und Freizeit entwickelt. In Kiel sind nach wie vor große Teile der „Waterfront" öffentlich nicht zugänglich (49 % am Westufer, 83% am Ostufer), unattraktiv und teilweise vom Brachfallen bedroht. Die Stadt mit den Menschen hat sich in einem Ring um die Nutzungen an der Förde entwickelt, das öffentliche Erlebnis Meer ist für Einwohner und Gäste schwach ausgeprägt.

Tatsache Nr. 2:

Kiel befindet sich in einer schwierigen Sondersituation. Es liegt nicht nur am Meer – das Meer liegt in Kiel und die Fläche ist durch die Stadtgrenzen eng begrenzt. An der Kieler Küste konzentrieren sich alle für Kiel wichtigen Funktionen: Kreuzfahrer, Fähr- und Frachthafen, Marine, Werften, Fachhochschule und Forschungseinrichtungen, Einrichtungen der Landesregierung, Anlagen des Segelsports sowie wichtige Frei- und Grünzüge. Die Verteilung hat sich historisch und vielfach durch punktuell mögliche Nachnutzungen entwickelt. Entwicklungsperspektiven sind oft ungeklärt.

Tatsache Nr. 3:

Zwangsläufig resultieren aus dieser Sondersituation Nutzungskonflikte, die nur kreativ und kooperativ zukunftsfähig zu lösen sind.

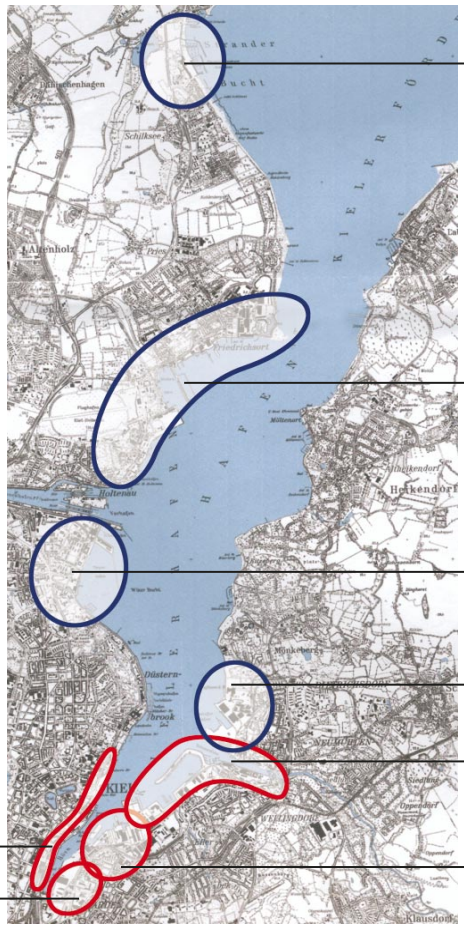
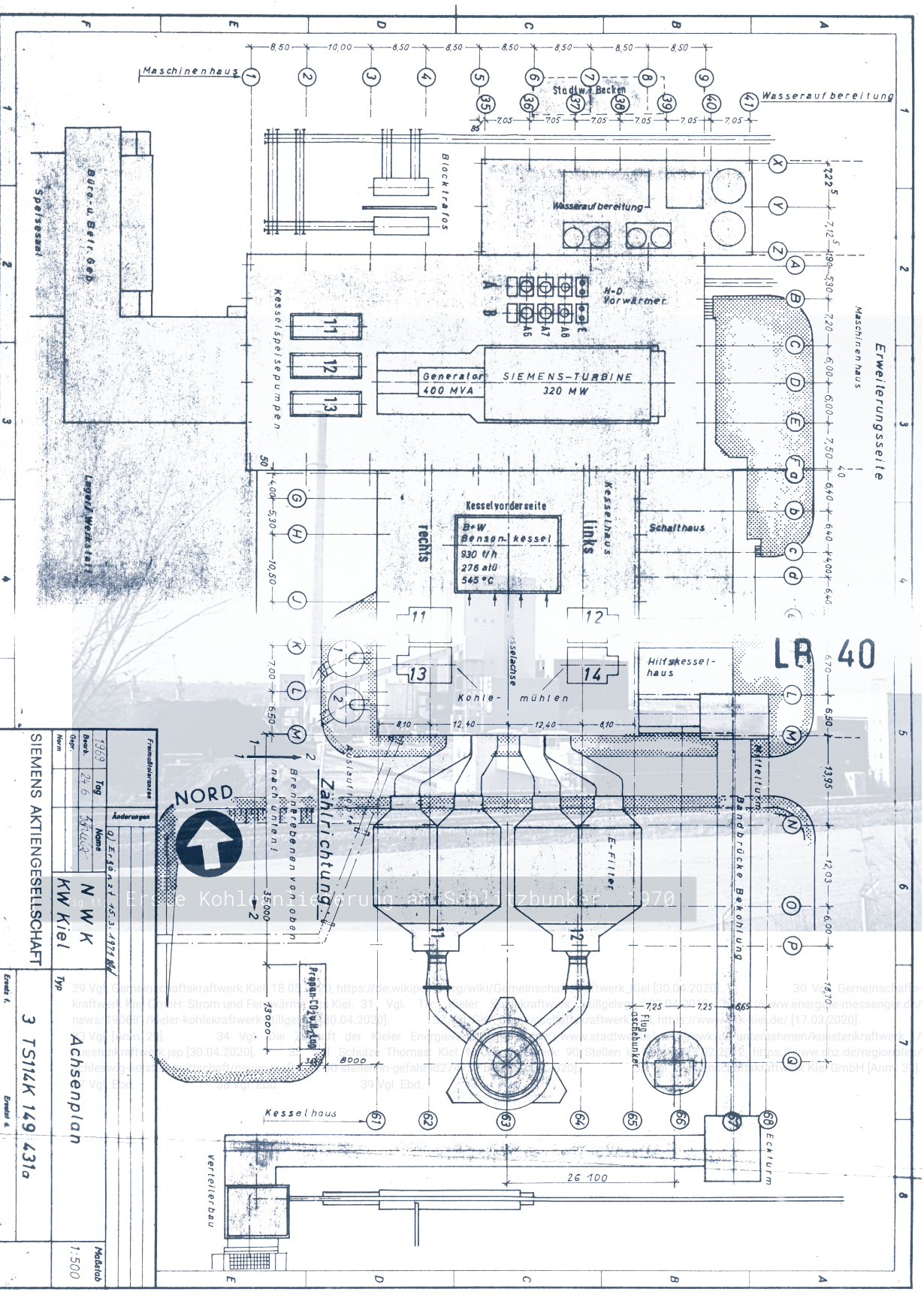


fig 9| Auszug aus dem Evaluationsbericht „Kiel 2030"

23 Göschel: Kiel 2030 - Stadt 2030.In der Landeshauptstadt Kiel wird dem Element Wasser eine neue zukunftsweisende Bedeutung beigemessen., 2004, difu.de/4823 [26.02.2020]. 24 Deutsches Institut für Urbanistik: Begleitforschung und Evaluation „Stadt 2030", https://difu.de/projekte/2000/begleitforschung-und-evaluation-zum-bmbf-forschungsverbund [17.07.2020]. 25 Göschel [Anm. 23]. 26 Ebd. 27 Ebd. 28 Ebd.



fig 10| Kraftwerk im Bau, 1969



Erste Kohlenanlieferung auf Schutzbunker 1970

Bearb.	24.6	1969	Frematheiteranzeo				
Gepr.							
Norm							
	Tag	Name	Änderungen				
			0/ Erstanzeige 15.3.1971 MK				

SIEMENS AKTIENGESELLSCHAFT

NWK KW Kiel

Typ: Achsenplan

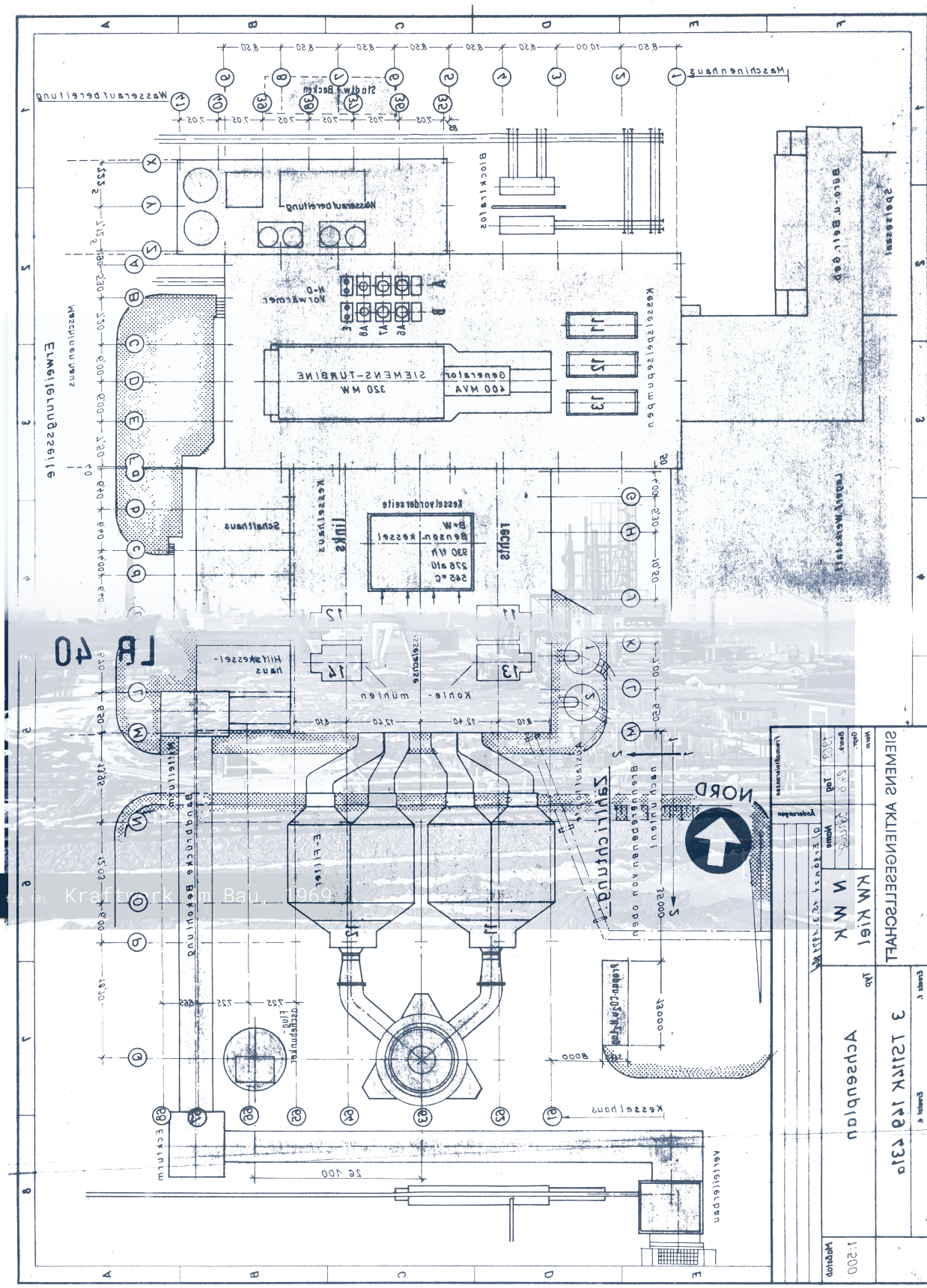
3 TS114K 149 431a

Ersatz f.

Ersatz d.

Maßstab: 1:500

29 Vgl. Gemeinschaftskraftwerk Kiel [18.03.2020] https://de.wikipedia.org/wiki/Gemeinschaftskraftwerk_Kiel [30.04.2020]. 30 Vgl. Gemeinschaftskraftwerk Kiel GmbH: Strom und Fernwärme aus Kiel. 31 Vgl. [illegible] Kieler Kohlekraftwerk stillgelegt [www.energie-messenger.de/news/[illegible]/kieler-kohlekraftwerk-stillgelegt [30.04.2020]. [illegible] Kraftwerk Kiel [https://www.stadtwerke.de/] [17.03.2020]. 33 Vgl. [illegible] 34 Vgl. [illegible] der Kieler Energiewende [illegible] www.stadtwerke-kiel.de/unternehmen/kuestenkraftwerk/ [30.04.2020]. 35 Vgl. [illegible] Schleswig-Holstein [illegible] Schulze Thomas [illegible] Kiel [illegible] 90 Stellen [illegible] https://www.shz.de/regionales/schleswig-holstein/ [illegible] gefahr [illegible] Gemeinschaftskraftwerk Kiel GmbH [Anm. 36]. 37 Vgl. Ebd. 38 Vgl. Ebd. 39 Vgl. Ebd.


SIEMENS AKTIENGESELLSCHAFT
KW Kiel
NMK
Achsenplan
Maschinenhaus
Wasseraufbereitung
Stadtw. Becken
Blockkiralos
Kesselspeisepumpen
Kesselvorderseite
Schalthaus
Kesselhaus
links
rechts
Kohle-mühlen
Hilfskessel-haus
Bandbrücke Bekohlung
Zahlrichtung
NORD
Kesselhaus
Verteilerbau
Eckturm
Lagerl. Werkstatt
Erweiterungsseite
Maschinenhaus
Büro-n Bell geb
Kesselspeisepumpen
Wasseraufbereitung
H-D Vorwärmer
SIEMENS-TURBINE
320 MW
Generator
400 MVA
Kesselvorderseite
B+W
Benson-kessel
930 t/h
278 atü
545 °C
LB 40
Kraftwerk am Bau, 1969

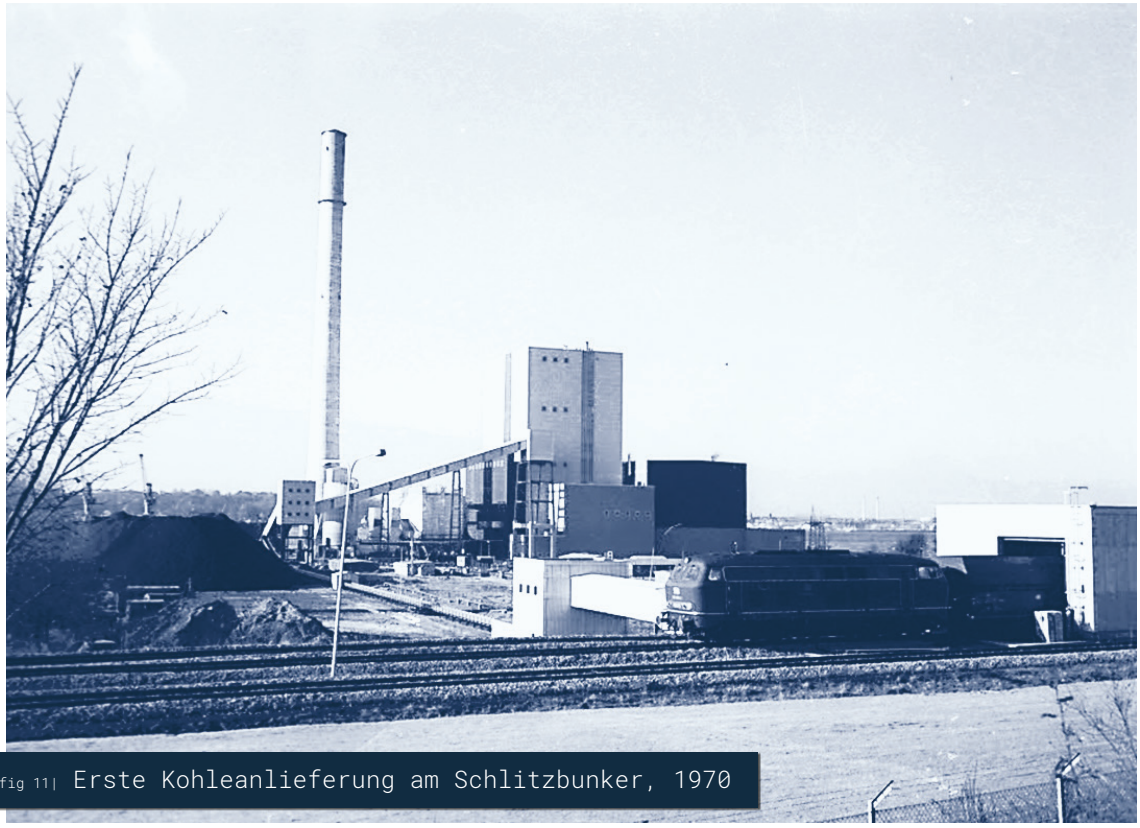


fig 11| Erste Kohleanlieferung am Schlitzbunker, 1970

29 Vgl. Gemeinschaftskraftwerk Kiel, 18.05.2020, https://de.wikipedia.org/wiki/Gemeinschaftskraftwerk_Kiel [30.04.2020]. 30 Vgl. Gemeinschaftskraftwerk Kiel GmbH: Strom und Fernwärme aus Kiel. 31 Vgl. Tix: Kieler Kohlekraftwerk stillgelegt, 02.04.2019, https://www.energate-messenger.de/news/190681/kieler-kohlekraftwerk-stillgelegt [30.04.2020]. 32 Vgl. GKK Gemeinschaftskraftwerk Kiel, https://www.gkk-kiel.de/ [17.03.2020]. 33 Vgl. [Anm. 29]. 34 Vgl. Die Zukunft der Kieler Energieversorgung, https://www.stadtwerke-kiel.de/swk/de/unternehmen/kuestenkraftwerk_1/kuestenkraftwerk.jsp [30.04.2020]. 35 Vgl. Schulze Thomas: Kiel: Neues Kraftwerk: 90 Stellen in Gefahr, 23.02.2012, https://www.shz.de/regionales/schleswig-holstein/wirtschaft/neues-kraftwerk-90-stellen-in-gefahr-id274737.html [30.04.2020]. 36 Vgl. Gemeinschaftskraftwerk Kiel GmbH [Anm. 30]. 37 Vgl. Ebd. 38 Vgl. Ebd. 39 Vgl. Ebd.

KIELER GEMEINSCHAFTSKRAFTWERK - AUSGEDIENTER RIESE

Geschichte, Funktionsweise, Aufteilung

1969 erbautes Fernwärme- & Stromkraftwerk

insgesamt ca. 26 Mio. t verbrannte Steinkohle

Abschaltung 31.03.2019

Ersetzt durch Gaskraftwerk K.I.E.L. (nebenan)

Das Gemeinschaftskraftwerk am Kieler Ostufer, kurz GKK, welche zentrales Element der vorliegenden Auseinandersetzung mit Industriebestand ist, galt über 48 Jahre hinweg als der wichtigste Energieerzeuger Kiels. Zuletzt wurde es zu gleichen Teilen von den Kieler Stadtwerken und dem Energieunternehmen Uniper (ehemals E.ON SE) betrieben beides Aktiengesellschaften, von denen die Stadt Kiel in Gänze weniger als 25% Investitionsanteil besitzt.[29] 1969 erbaut und im folgenden Jahr eröffnet[30], wurden in seiner Laufzeit ca. 26 Millionen Tonnen[31] importierte Steinkohle verbrannt und zu Strom und Fernwärme umgewandelt. Es stellte innerhalb der Region wichtige Arbeits- und Ausbildungsplätze für technische und kaufmännische Berufe bereit. Das Kraftwerk war zum Zeitpunkt des Baus auf einen Betrieb von ungefähr 50 Jahren ausgelegt.[32] Aufgrund klimapolitischer Entscheidungen, die im nächsten Kapitel ausführlicher geschildert werden, kam es am 31.03.2019 zur Schließung des Kraftwerkes.[33] Eine Erneuerung der Anlagen hätte sich nicht mehr rentiert. Für das Nachbargrundstück entstanden 2012 Pläne für ein neues Gaskraftwerks, das Küstenkraftwerk K.I.E.L., welches 2019 ans Netz ging.[34] Trotz der Bemühungen, so viele Angestellte wie möglich zu übernehmen, fanden hier von ehemals 125 Beschäftigten, letztlich nur 30 einen neuen Arbeitsplatz.[35]

Standort

Das traditionell industriell geprägte Ostufer des Kieler Stadtgebietes galt in den 1960er Jahren als idealer Standpunkt für ein neues Kraftwerk, das neben dem alten „Kraftwerk Ost" errichtet worden ist.[36] Wichtige infrastrukturelle Merkmale wie das nahegelegene Wasser als Transportweg und Kühlelement, das vorhandene Schienennetz und die zentrale Lage für die Leitungsführung waren ausschlaggebend für die Standortwahl. Auch die topographische Trennung des Gebietes von dem angrenzenden Stadtteil Dietrichsdorf, war der Entscheidung zuträglich. 1990 wurde die Kieler Förde für zwei Fernleitungen mit einem Durchmesser von je 700mm untertunnelt. Der knapp 1,4 km lange, 38 m tiefe und im Durchmesser 5 m messende Tunnel wird nach wie vor genutzt.[37] Es kann angenommen werden, dass die Platzierung des neuen Gaskraftwerkes in unmittelbarer Nähe ebenfalls aus rein infrastrukturellen und somit wirtschaftlichen Gründen erfolgte und nicht zur öffentlichen Diskussion stand.

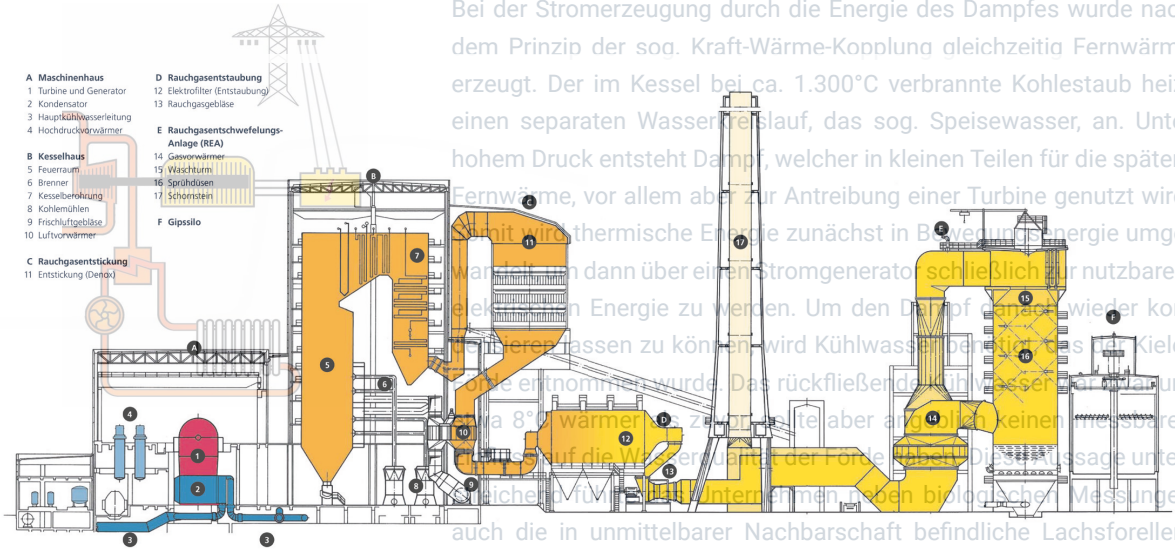
Kohle

Die importierte Steinkohle wurde entweder auf dem Landweg (s. Schlitzbunker S.204) oder auf dem Seeweg über den Kran (S.126) angeliefert und über ein langes Fließbandsystem zum Kohlelagerplatz (S.238) befördert. Vor der Verbrennung musste die Kohle im Werk zu staub gemahlen werden, bei vollem Einsatz bis zu 2.400 t am Tag, gleichzusetzen mit etwa 50 Kohlewaggons.[38]

Diagramme: GKK-Broschüre „Strom und Fernwärme aus Kiel"

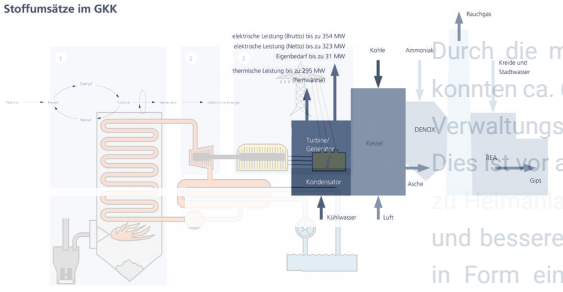
Funktionsweise

In der vom GKK herausgegebenen Broschüre „Strom und Fernwärme aus Kiel“[39] wird der technische Ablauf für Laien wie folgt erklärt:



Bei der Stromerzeugung durch die Energie des Dampfes wurde nach dem Prinzip der sog. Kraft-Wärme-Kopplung gleichzeitig Fernwärme erzeugt. Der im Kessel bei ca. 1.300°C verbrannte Kohlestaub heizt einen separaten Wasserkreislauf, das sog. Speisewasser, an. Unter hohem Druck entsteht Dampf, welcher in kleinen Teilen für die spätere Fernwärme, vor allem aber zur Antreibung einer Turbine genutzt wird. Damit wird thermische Energie zunächst in Bewegungsenergie umgewandelt, um dann über einen Stromgenerator schließlich zur nutzbaren, elektrischen Energie zu werden. Um den Dampf danach wieder kondensieren lassen zu können, wird Kühlwasser benötigt, das der Kieler Förde entnommen wurde. Das rückfließende Kühlwasser ist dann um etwa 8° wärmer. Zwar könnte aber angeblich keinen messbaren Einfluss auf die Wassertemperatur der Förde haben. Die Aussage unterschieden sich nur [illegible] Unternehmen haben biologische Messungen auch die in unmittelbarer Nachbarschaft befindliche Lachsforellenzucht an, welche angeblich sogar davon zu profitieren schien.

Stoffumsätze im GKK





Durch die mit Heizwasser von etwa 130°C gewonnene Fernwärme konnten ca. 64.000 Einzelfeuerstellen in Industriebetrieben, Wohn- und Verwaltungsgebäuden durch emissionsarme Heizungsanlagen werden. Dies ist vor allem deshalb [illegible] weil das Kraftwerk im Vergleich zu Heimanlagen über eine größere Effizienz in der Brennstoffnutzung und bessere Umweltfilter verfügt haben soll, die allerdings erst 1989 in Form einer Rauchgasentgiftung nachgerüstet worden sind. Die sog. REA trägt heute wesentlich zum Bauvolumen des Komplexes bei und hatte durch die dreifache Reinigung (Entstickung, Entstaubung, Entschwefelung) die Schadstoffbelastung um mehr als 90 % senken können. Durch die chemische Reaktion, die beim Einsatz von Kreide in der Entschwefelung stattfindet, entsteht als Nebenprodukt Gips von hoher Qualität für die Baustoffindustrie.

Danach bleibt nur der weiße Dunst, der klassisch aus dem Schornstein aufgestiegen ist. Hierbei handelte es sich um reines Kondenswasser.

KIELER GEMEINSCHAFTSKRAFTWERK - AUSGEDIENTER RIESE

Geschichte, Funktionsweise, Aufteilung

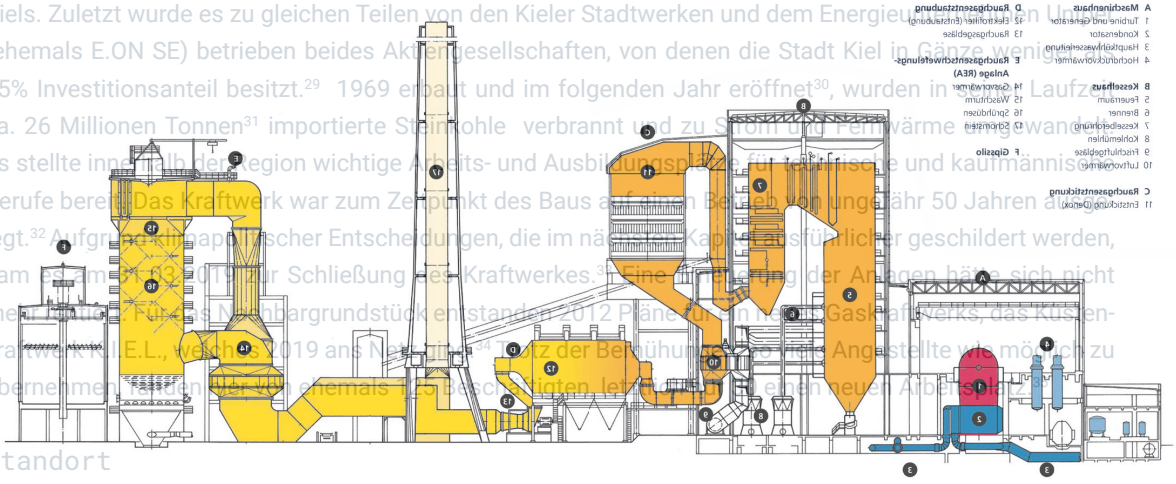
1969 erbautes Fernwärme- & Stromkraftwerk

insgesamt ca. 26 Mio. t verbrannte Steinkohle

Abschaltung 31.03.2019

Ersetzt durch Gaskraftwerk K.I.E.L. (nebenan)

Das Gemeinschaftskraftwerk am Kieler Ostufer, kurz GKK, welche zentrales Element der vorliegenden Auseinandersetzung mit Industriebestand ist, galt über 48 Jahre hinweg als der wichtigste Energieerzeuger Kiels. Zuletzt wurde es zu gleichen Teilen von den Kieler Stadtwerken und dem Energieversorger Uniper (ehemals E.ON SE) betrieben beides Aktiengesellschaften, von denen die Stadt Kiel in Gänze wenigstens 25% Investitionsanteil besitzt.[29] 1969 erbaut und im folgenden Jahr eröffnet[30], wurden in Summe im Laufzeit ca. 26 Millionen Tonnen[31] importierte Steinkohle verbrannt und zu Strom und Fernwärme umgewandelt. Es stellte innerhalb der Region wichtige Arbeits- und Ausbildungsplätze für technische und kaufmännische Berufe bereit. Das Kraftwerk war zum Zeitpunkt des Baus auf einen Betrieb von ungefähr 50 Jahren ausgelegt.[32] Aufgrund klimapolitischer Entscheidungen, die im nächsten Kapitel ausführlicher geschildert werden, kam es jedoch 2013/2014 zur Schließung des Kraftwerkes.[33] Eine Umnutzung der Anlagen hätte sich nicht mehr gelohnt.[34] Auf dem Nachbargrundstück entstanden 2012 Pläne für ein neues Gaskraftwerks, das Kieler Kraftwerk K.I.E.L., welches 2019 ans Netz ging.[35] Teile der Belegschaft, Angestellte wie möglich zu übernehmen. Standen vor ehemals 1.250 beschäftigten, letzten Mitarbeitern einen neuen Arbeitsplatz



Standort



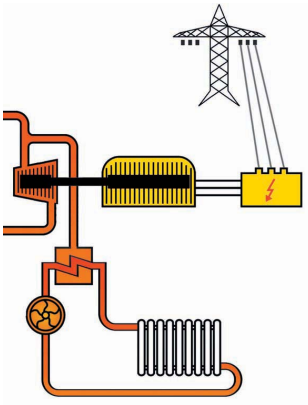
Das traditionell industriell geprägte Ostufer des Kieler Stadtgebietes galt in den 1960er Jahren als idealer Standpunkt für ein neues Kraftwerk, das neben dem alten „Kraftwerk Ost“ errichtet worden ist.[36] Wichtige infrastrukturelle Merkmale wie das nahegelegene Wasser als Transportweg und Kühlelement, das vorhandene Eisenbahnnetz und die zentrale Lage für die Leitungsführung waren ausschlaggebend für die Standortwahl. Die [illegible] des Gebietes von dem angrenzenden Stadtteil Dietrichsdorf, war der Entscheidung zuträglich. 1990 wurde die Kieler Förde für zwei Fernwärmerohre mit einem Durchmesser von je 700mm untertunnelt. Der knapp 1,4 km lange, 38 m tiefe und im Durchmesser 5 m messende Tunnel wird nach wie vor genutzt.[37] Es kann angenommen werden, dass die Platzierung des neuen Gaskraftwerkes in unmittelbarer Nähe ebenfalls aus rein infrastrukturellen und somit wirtschaftlichen Gründen erfolgte und nicht zur öffentlichen Diskussion stand.

Kohle

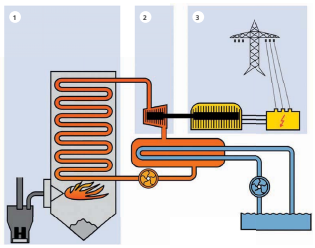
Die importierte Steinkohle wurde entweder auf dem Landweg (s. Schlitzbunker S.204) oder auf dem Seeweg über den Kran (S.126) angeliefert und über ein langes Fließbandsystem zum Kohlelagerplatz (S.238) befördert. Vor der Verbrennung musste die Kohle im Werk zu staub gemahlen werden, bei vollem Einsatz bis zu 2.400 t am Tag, gleichzusetzen mit etwa 50 Kohlewaggons.[38]

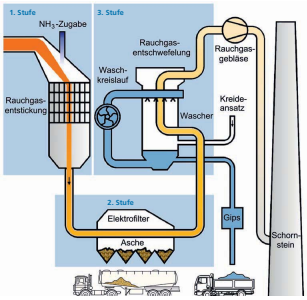
Funktionsweise

In der vom GKK herausgegebenen Broschüre „Strom und Fernwärme aus Kiel“[39] wird der technische Ablauf für Laien wie folgt erklärt:



Bei der Stromerzeugung durch die Energie des Dampfes wurde nach dem Prinzip der sog. Kraft-Wärme-Kopplung gleichzeitig Fernwärme erzeugt. Der im Kessel bei ca. 1.300°C verbrannte Kohlestaub heizt einen separaten Wasserkreislauf, das sog. Speisewasser, an. Unter hohem Druck entsteht Dampf, welcher in kleinen Teilen für die spätere Fernwärme, vor allem aber zur Antreibung einer Turbine genutzt wird. Somit wird thermische Energie zunächst in Bewegungsenergie umgewandelt, um dann über einen Stromgenerator schließlich zur nutzbaren, elektrischen Energie zu werden. Um den Dampf danach wieder kondensieren lassen zu können, wird Kühlwasser benötigt, das der Kieler Förde entnommen wurde. Das rückfließende Kühlwasser war zwar um etwa 8°C wärmer als zuvor, sollte aber angeblich keinen messbaren Einfluss auf die Wasserqualität der Förde haben. Diese Aussage unterstreichend führte das Unternehmen neben biologischen Messungen auch die in unmittelbarer Nachbarschaft befindliche Lachsforellenzucht an, welche angeblich sogar davon zu profitieren schien.





Durch die mit Heizwasser von etwa 130°C gewonnene Fernwärme konnten ca. 64.000 Einzelfeuerstellen in Industriebetrieben, Wohn- und Verwaltungsgebäuden durch emissionsfreie Heizung ersetzt werden. Dies ist vor allem deshalb bedeutsam, weil das Kraftwerk im Vergleich zu Heimanlagen über eine größere Effizienz in der Brennstoffnutzung und bessere Umweltfilter verfügt haben soll, die allerdings erst 1989 in Form einer Rauchgasentgiftung nachgerüstet worden sind. Die sog. REA trägt heute wesentlich zum Bauvolumen des Komplexes bei und hatte durch die dreifache Reinigung (Entstickung, Entstaubung, Entschwefelung) die Schadstoffbelastung um mehr als 90 % senken können. Durch die chemische Reaktion, die beim Einsatz von Kreide in der Entschwefelung stattfindet, entsteht als Nebenprodukt Gips von hoher Qualität für die Baustoffindustrie.

Danach bleibt nur der weiße Dunst, der klassisch aus dem Schornstein aufgestiegen ist. Hierbei handelte es sich um reines Kondenswasser.

KOHLE IN DEUTSCHLAND - EINE INDUSTRIEGESCHICHTE?

Hintergrund, Erfolg, Energiewende, Soziale Folgen

Boom im 19. Jahrhundert

Vorrausetzung für Industrielle Revolution

Braunkohle = Tagebau

Steinkohle = Untertagebau

Kohleausstieg bis 2038

Ganzer Berufszweig verliert Grundlage

Die deutsche Industriegeschichte baut ihren weltweiten Erfolg zu großen Teilen auf den frühzeitigen Abbau von Kohle auf. Nach wie vor sind zahlreiche Landstriche sowohl kulturell als auch räumlich primär durch die Gewinnung von Braun- oder Steinkohle geprägt. Anschaulich zu betrachten ist dies beispielsweise am Untertagebau im Ruhrgebiet, wo die Schächte und Stollen der Zechen ganze Hügelketten perforieren, oder anhand des Tagebaus in Gebieten wie der ostdeutschen Lausitz oder des westdeutschen Hambacher Forstes, in denen der oberflächliche Braunkohleabbau die Zerstörung vieler Dörfer und Wälder fordert. Die imposanten Maschinen, seien es Fördertürme oder mehrere hundert Meter lange Schaufelradbagger, werden hierbei auf bizarre Weise Teil ihrer ganz eigenen Industrieszenerie. Was nach Erschöpfung der Bestände bleibt sind gewaltige Krater oder geflutete Areale - Flächenverbrauch oder Bergschäden. Und die neuen Seenplatten versuchen sich in die Idylle neu entstandener Kulturlandschaften einzufügen, mit dem Versprechen, durch die Umwandlung in Naherholungsgebiete Mehrwerte für Mensch und Tierwelt zu schöpfen.

Auf den folgenden Seiten wird in Kürze die historische Grundlage und politische Situation einer deutschen Erfolgsindustrie erläutert, die mit Sicherheit schon in naher Zukunft aus klimapolitischen Gründen nur noch ein abgeschlossenes Kapitel der Landesgeschichte sein wird. Darüber hinaus wird insbesondere auf die sozialen und gesellschaftlichen Folgen dieser Entwicklung eingegangen.

Kohlekraftwerke in Deutschland

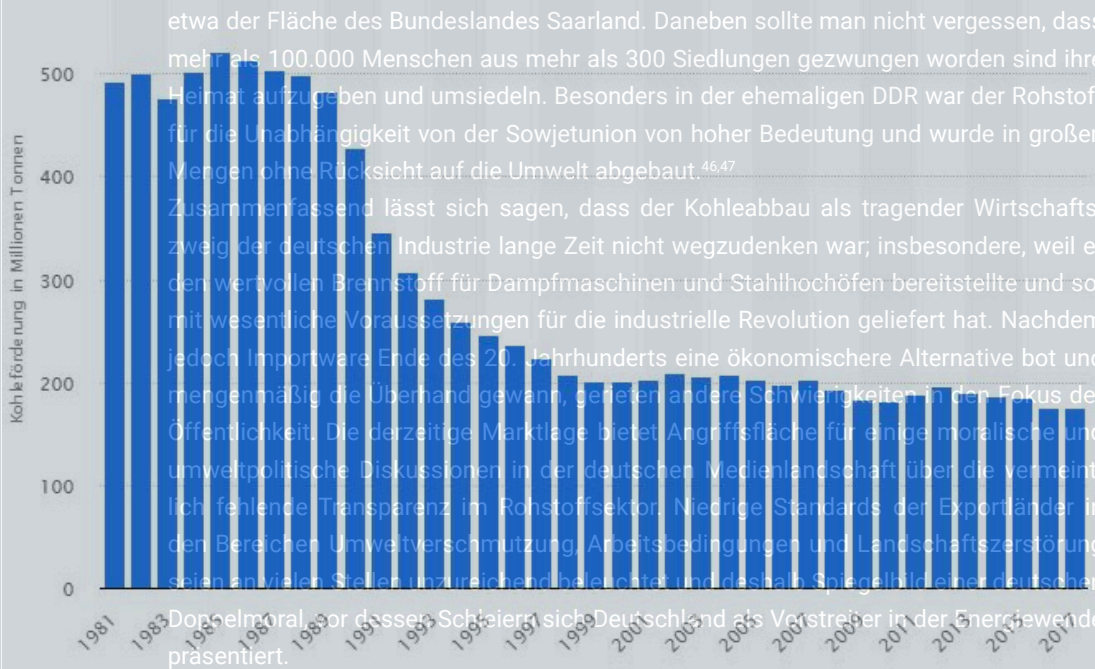
Aktive Braun- und Steinkohlekraftwerke[1] und deren Netto-Nennleistung in Megawatt (MW)



Der früheste nachgewiesene Kohleabbau der Welt geht vermutlich auf 600 v. Chr. im Saarland zurück, welches heutzutage im deutschen Bundesgebiet liegt. Obwohl es auch im Mittelalter zu punktuellem Abbau in Aachen und an der Ruhr gekommen sein soll, beginnt die eigentliche Geschichte der Zechen erst im 19. Jahrhundert.[40] Das Ansehen der hier Arbeitenden „Kumpel" unterzog sich über die Jahrhunderte hinweg einem deutlichen Wandel: War der Beruf im Mittelalter noch hoch angesehen und gut bezahlt, ist er im Laufe des 20. Jahrhunderts zu einem Symbol des streikenden Proletariats geworden. Noch heute spielt die Identifikation mit dem Gewerk in vielen Familien in ganz Deutschland eine große Rolle und es ist fraglich wie die Auswirkungen des Strukturwandels sich hier bemerkbar machen werden.

1853 wurden im Ruhrgebiet bereits mehr als 2 Mio. Tonnen Kohle gefördert - hundert Jahre später in der Nachkriegszeit etwa 150 Mio. Tonnen.[41] Als sich in den 1960er Jahren eine erste Unwirtschaftlichkeit abzeichnete[42], starteten die betroffen Länder Subventionen, welche bis 2018 anhielten.[43] Parallel wurde der fortwährend hohe Brennstoffbedarf vor allem mit importierten Gütern gedeckt. Für Deutschland steht hier der Handel mit Russland mit mehr als einem Drittel Marktanteil an erster Stelle , andere große Exportnationen auf diesem Gebiet sind China, die USA und Indien.[45]

Der Abbau der weniger wertvollen und erdgeschichtlich jüngeren Braunkohle wird etwa seit Mitte des 17. Jahrhunderts und überwiegend im Tagebau betrieben. Der seitdem entstandene Flächenverbrauch von 2300 km² (Stand 2016) ist gewaltig und entspricht in etwa der Fläche des Bundeslandes Saarland. Daneben sollte man nicht vergessen, dass mehr als 100.000 Menschen aus mehr als 300 Siedlungen gezwungen worden sind ihre Heimat aufzugeben und umsiedeln. Besonders in der ehemaligen DDR war der Rohstoff für die Unabhängigkeit von der Sowjetunion von hoher Bedeutung und wurde in großen Mengen ohne Rücksicht auf die Umwelt abgebaut.[46,47]



Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Kohleabbau als tragender Wirtschaftszweig der deutschen Industrie lange Zeit nicht wegzudenken war; insbesondere, weil er den wertvollen Brennstoff für Dampfmaschinen und Stahlhochöfen bereitstellte und somit wesentliche Voraussetzungen für die industrielle Revolution geliefert hat. Nachdem jedoch Importware Ende des 20. Jahrhunderts eine ökonomischere Alternative bot und mengenmäßig die Überhand gewann, gerieten andere Schwierigkeiten in den Fokus der Öffentlichkeit. Die derzeitige Marktlage bietet Angriffsfläche für einige moralische und umweltpolitische Diskussionen in der deutschen Medienlandschaft über die vermeintlich fehlende Transparenz im Rohstoffsektor. Niedrige Standards der Exportländer in den Bereichen Umweltverschmutzung, Arbeitsbedingungen und Landschaftszerstörung seien an vielen Stellen unzureichend beleuchtet und deshalb Spiegelbild einer deutschen Doppelmoral, vor dessen Schleiern sich Deutschland als Vorreiter in der Energiewende präsentiert.

KOHLE IN DEUTSCHLAND - EINE INDUSTRIEGESCHICHTE?

Hintergrund, Erfolg, Energiewende, Soziale Folgen

Boom im 19. Jahrhundert

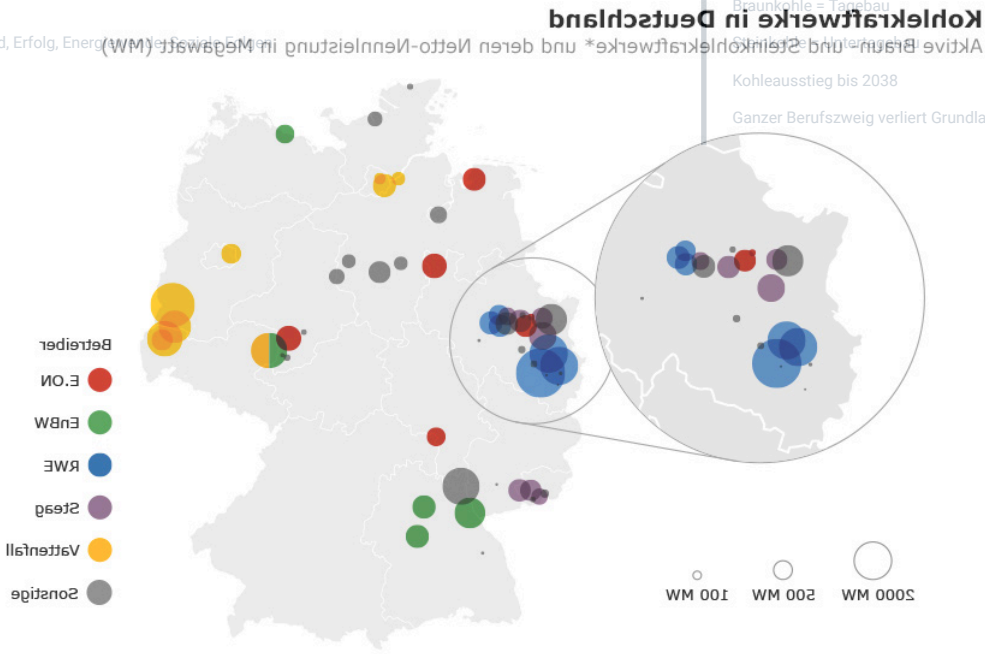
Vorrausetzung für Industrielle Revolution

Braunkohle = Tagebau

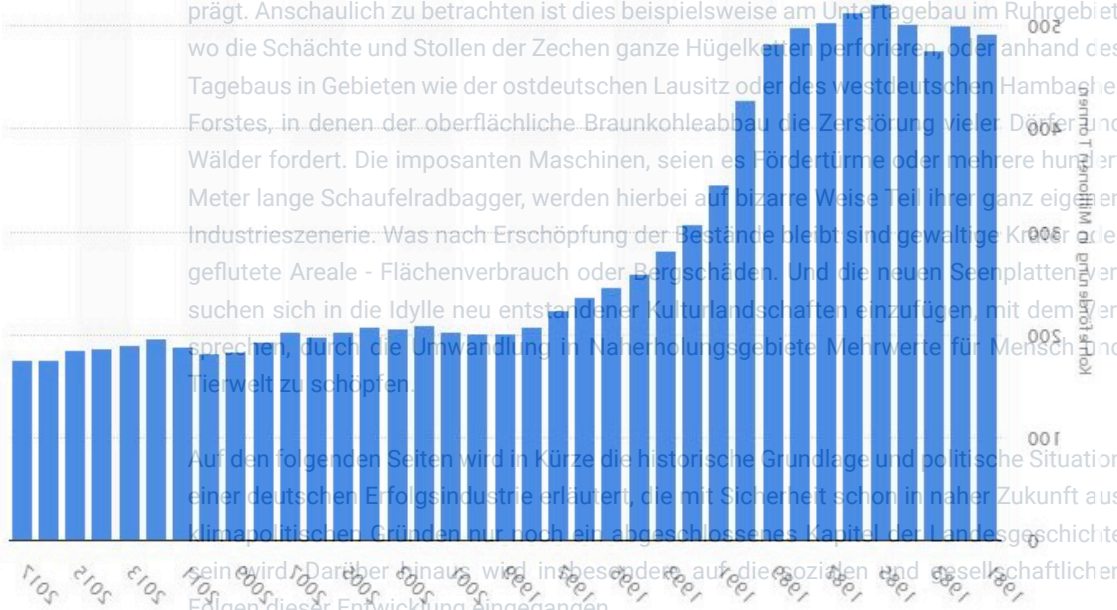
Steinkohle = Untertagebau

Kohleausstieg bis 2038

Ganzer Berufszweig verliert Grundlage



Die deutsche Industriegeschichte baut ihren weltweiten Erfolg zu großen Teilen auf den frühzeitigen Abbau von Kohle auf. Nach wie vor sind zahlreiche Landstriche sowohl kulturell als auch räumlich primär durch die Gewinnung von Braun- oder Steinkohle geprägt. Anschaulich zu betrachten ist dies beispielsweise am Untertagebau im Ruhrgebiet, wo die Schächte und Stollen der Zechen ganze Hügelketten perforieren, oder anhand des Tagebaus in Gebieten wie der ostdeutschen Lausitz oder des westdeutschen Hambacher Forstes, in denen der oberflächliche Braunkohleabbau die Zerstörung vieler Dörfer und Wälder fordert. Die imposanten Maschinen, seien es Fördertürme oder mehrere hundert Meter lange Schaufelradbagger, werden hierbei auf bizarre Weise Teil ihrer ganz eigenen Industrieszenerie. Was nach Erschöpfung der Bestände bleibt sind gewaltige Krater oder geflutete Areale - Flächenverbrauch oder Bergschäden. Und die neuen Seenplatten versuchen sich in die Idylle neu entstandener Kulturlandschaften einzufügen, mit dem Versprechen, durch die Umwandlung in Naherholungsgebiete Mehrwerte für Mensch und Tierwelt zu schöpfen.



Auf den folgenden Seiten wird in Kürze die historische Grundlage und politische Situation einer deutschen Erfolgsindustrie erläutert, die mit Sicherheit schon in naher Zukunft aus klimapolitischen Gründen nur noch ein abgeschlossenes Kapitel der Landesgeschichte sein wird. Darüber hinaus wird insbesondere auf die sozialen und gesellschaftlichen Folgen dieser Entwicklung eingegangen.

Geschichte

Der früheste bekannte Steinkohlebergbau der Welt geht gegenwärtig auf 600 v. Chr. im Saarland zurück, welches heutzutage im deutschen Bundesgebiet liegt. Obwohl es auch im Mittelalter zu punktuellem Abbau in Aachen und an der Ruhr gekommen sein soll, beginnt die eigentliche Geschichte der Zechen erst im 19. Jahrhundert.[40] Das Ansehen der hier Arbeitenden „Kumpel" unterzog sich über die Jahrhunderte hinweg einem deutlichen Wandel: War der Beruf im Mittelalter noch hoch angesehen und gut bezahlt, ist er im Laufe des 20. Jahrhunderts zu einem Symbol des streikenden Proletariats geworden. Noch heute spielt die Identifikation mit dem Gewerk in vielen Familien in ganz Deutschland eine große Rolle und es ist fraglich wie die Auswirkungen des Strukturwandels sich hier bemerkbar machen werden.

1853 wurden im Ruhrgebiet bereits mehr als 2 Mio. Tonnen Kohle gefördert - hundert Jahre später in der Nachkriegszeit etwa 150 Mio. Tonnen.[41] Als sich in den 1960er Jahren eine erste Unwirtschaftlichkeit abzeichnete[42], starteten die betroffen Länder Subventionen, welche bis 2018 anhielten.[43] Parallel wurde der fortwährend hohe Brennstoffbedarf vor allem mit importierten Gütern gedeckt. Für Deutschland steht hier der Handel mit Russland mit mehr als einem Drittel Marktanteil an erster Stelle , andere große Exportnationen auf diesem Gebiet sind China, die USA und Indien.[45]

Der Abbau der weniger wertvollen und erdgeschichtlich jüngeren Braunkohle wird etwa seit Mitte des 17. Jahrhunderts und überwiegend im Tagebau betrieben. Der seitdem entstandene Flächenverbrauch von 2300 km^2 (Stand 2016) ist gewaltig und entspricht in etwa der Fläche des Bundeslandes Saarland. Daneben sollte man nicht vergessen, dass mehr als 100.000 Menschen aus mehr als 300 Siedlungen gezwungen worden sind ihre Heimat aufzugeben und umsiedeln. Besonders in der ehemaligen DDR war der Rohstoff für die Unabhängigkeit von der Sowjetunion von hoher Bedeutung und wurde in großen Mengen ohne Rücksicht auf die Umwelt abgebaut.[46,47]

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Kohleabbau als tragender Wirtschaftszweig der deutschen Industrie lange Zeit nicht wegzudenken war; insbesondere, weil er den wertvollen Brennstoff für Dampfmaschinen und Stahlhochöfen bereitstellte und somit wesentliche Voraussetzungen für die industrielle Revolution geliefert hat. Nachdem jedoch Importware Ende des 20. Jahrhunderts eine ökonomischere Alternative bot und mengenmäßig die Überhand gewann, gerieten andere Schwierigkeiten in den Fokus der Öffentlichkeit. Die derzeitige Marktlage bietet Angriffsfläche für einige moralische und umweltpolitische Diskussionen in der deutschen Medienlandschaft über die vermeintlich fehlende Transparenz im Rohstoffsektor. Niedrige Standards der Exportländer in den Bereichen Umweltverschmutzung, Arbeitsbedingungen und Landschaftszerstörung seien an vielen Stellen unzureichend beleuchtet und deshalb Spiegelbild einer deutschen Doppelmoral, vor dessen Schleiern sich Deutschland als Vorstreiter in der Energiewende präsentiert.



fig 12| Kumpel im Stollen

Zukunft

Deutschland präsentiert sich selbst bereits seit den 1980er Jahren als Vorreiter in der Energiewende durch die aktive Forschung an nachhaltigen Energieträgern[48]. Mit dem 2019 getroffenen Beschluss bis 2030 bzw. 2050 den deutschen Energiesektor vollständig auf erneuerbare Energien umzustellen und so den Zielen des 2015 in Paris beschlossenen Klimaschutzvertrages gerecht zu werden, wurden nach und nach immer mehr Kohlekraftwerke in Deutschland stillgelegt.
Infolgedessen kommt es zu paradoxen Situationen bei Kraftwerksneubauten, wie dem kürzlich fertiggestelltes Steinkohlekraftwerk in Datteln, dessen Hauptabnehmer die Deutsche Bahn werden soll.[49,50] Das 2020 eröffnete Kraftwerk geht gleichzeitig mit der Verabschiedung des Kohleausstiegsgesetzes ans Netz.[51] Letzteres besagt, dass das Ende der Kohleverstromung bis 2038 vollzogen sein muss.[52] Demnach dürfte das Kraftwerk noch mindestens 10 Jahre betrieben werden. An dieser Stelle ist zu betonen, dass es derzeit danach aussieht, als würde Deutschland die selbst gesetzten Klimaschutzziele für 2020 voraussichtlich verfehlen, wenn nicht ein sofortiger Ausstieg aus der Kohlekraft folgt.[53]

Auch wenn dieser Schritt aus ökologischer Sicht zweifelsohne den einzig richtigen Weg beschreibt, dürfen die nicht unerheblichen sozialen Folgen an dieser Stelle nicht vergessen werden. Eine ganze Berufsgruppe und deren Familien verlieren ihre Grundlage. Dies führt besonders in den neuen Bundesländern zu einer bedenklichen Situation, da die meisten Menschen mit dem Ende der DDR bereits vor 30 Jahren einen mehr oder minder großen Identifikationsverlust erlitten und vor die Aufgabe gestellt wurden ihre Arbeitsverhältnisse grundlegend zu verändern. Hier wird die gesellschaftliche Komplexität des Themas deutlich. Eine holistische Lösung steht noch aus. Fest steht indessen, das die bisherigen Versuche einer Hilfe mit rein finanziellen Mitteln die Vielschichtigkeit der Problematik kaum zu fassen bekommt. Es ist also zu erwarten, dass das Thema in den nächsten Jahren weiterhin fester Bestandteil der sozialen und öffentlichen Debatte in Deutschland bleiben wird.

Ein anderes hieraus hervorgehendes Thema, ist die Frage nach dem Umgang mit den zukünftigen Industrieruinen. Die folgende Arbeit versucht anhand des GKK in Kiel eine Lösung zu erörtern, deren allgemeine Anwendbarkeit jedoch fraglich ist, da sie sehr eng mit den speziellen örtlichen Gegebenheiten arbeitet. Viel wichtiger ist aber, dass die angesprochenen Punkte, zur Diskussion gestellt und Teil eines landesweiten Diskurses werden. An dieser Stelle bedarf es vielfältiger Auseinandersetzungen und einer interdisziplinären Zusammenarbeit aus Wirtschaft, Politik und Kulturschaffenden. Fest steht indes, dass wir auf das Ende einer Ära deutscher Industriegeschichte blicken, die wesentlich zum anthropozänen Landschaftsbild und der industriell geprägten Stadt beigetragen hat und als solche noch viele Jahre ihre Spuren hinterlassen wird und sollte.

fig 13| Blick in Bergwerkstunnel



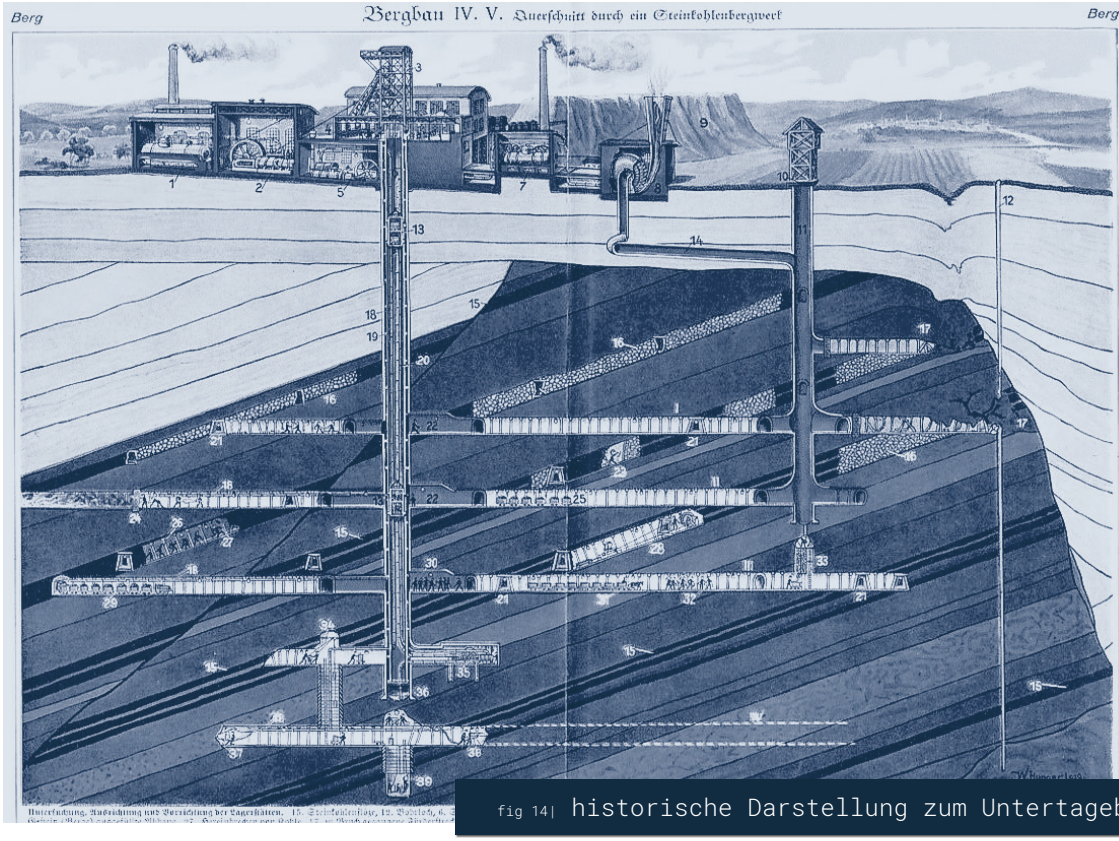


fig 14| historische Darstellung zum Untertagebau



fig 15| Tagebau: Schaufelradbagger im Nebel der Kraftwerke

40 Vgl. Steinkohlenbergbau, 2020, https://de.wikipedia.org/wiki/Steinkohlenbergbau [17.04.2020]. 41 Vgl. Neubauer: Hintergrund: Die Geschichte des Steinkohlebergbaus in Deutschland, 30.01.2007, https://www.verivox.de/nachrichten/hintergrund-die-geschichte-des-steinkohlebergbaus-in-deutschland-17341/ [16.04.2020]. 42 Vgl. Küpper: Steinkohle-Bergbau im Ruhrgebiet - Schicht im Schacht, 22.11.2018, https://www.deutschlandfunkkultur.de/steinkohle-bergbau-im-ruhrgebiet-schicht-im-schacht.1001.de.html?dram:article_id=433904 [17.04.2020]. 43 Vgl. Ausstieg aus der Kohleverstromung in Deutschland, https://de.wikipedia.org/wiki/Ausstieg_aus_der_Kohleverstromung_in_Deutschland [28.04.2020], S. wikipedia.org. 44 Vgl. Bahner: Letzte Zeche schließt - Wo kommt die Steinkohle in Zukunft her?, 21.12.2018, https://www.deutschlandfunk.de/letzte-zeche-schliesst-wo-kommt-die-steinkohle-in-zukunft.3669.de.html?dram:article_id=436652 [19.04.2020].



45 Vgl. Kohleproduktion 1980-2014 nach Ländern, https://de.wikipedia.org/api/rest_v1/page/graph/png/Steinkohlenbergbau/0/14cbbbaf2afb8e9a0883c54431a89def290e9e68.png [17.04.2020]. 46 Vgl. Home - DEBRIV Bundesverband Braunkohle, https://braunkohle.de/ [17.04.2020]. 47 Vgl. Braunkohlebergbau, 2020, https://de.wikipedia.org/wiki/Braunkohlebergbau [17.04.2020]. 48 Vgl. Energiewende, https://de.wikipedia.org/wiki/Energiewende#:~:text=Energiewende ist der deutschsprachige Begriff,nachhaltigen Energieversorgung mittels erneuerbarer Energien. [28.04.2020]. 49 Vgl. uniper: Datteln 4, https://www.uniper.energy/de/datteln-4 [21.04.2020]. 50 Vgl. Schwietering: Deutsche Bahn: 100 Prozent grün nur auf dem Papier, 23.02.2020, https://www.zeit.de/mobilitaet/2020-02/deutsche-bahn-oekostrom-kohlekraftwerk-datteln-4-mobilitaet-klimaschutz [18.04.2020].
51 Vgl. Bünder: Deutschland kriegt neues Kohlekraftwerk: Grüne für Stilllegung, 12.11.2019, https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/klima-energie-und-umwelt/deutschland-kriegt-neues-kohlekraftwerk-gruene-fuer-stilllegung-16481661.html [19.04.2020]. 52 Vgl. [Anm. 43]. 53 Vgl. Klimaschutzbericht: Deutschland verfehlt Klimaziele für 2020, 02.2019, https://www.zeit.de/politik/deutschland/2019-02/klimaschutzbericht-ziele-2020-immissionen-klimawandel [18.04.2020].

UNTERSUCHUNG

Was erzählt uns uns der Standort über die Möglichkeiten einer angebrachten architektonischen Lösung? Welche Bedürfnisse werden sichtbar, welche Ressourcen nutzbar?

Im folgenden Abschnitt wird der Standort des Kieler Gemeinschaftskraftwerks untersucht. Auf verschiedenen Maßstabsebenen werden dazu relevante Informationen in Schichten abgetragen und durch die Präsentation nebeneinander in einen neuen Zusammenhang gesetzt. Die verschiedenen Perspektiven wurden hierbei als Teile eines Gesamtbildes gedacht. In Analogie zu dem Blick durch eine Linse mit Bokeh-Effekt, wird die Analyse zum Ende des Kapitels immer schärfer. Doch tragen alle Bereiche zum Gesamtbild bei. Begrifflich diente die Fotografie ebenfalls als Inspiration: Die Kapitel sind nach den Zoombereichen „Global“, „Macro“, „Meso“ und „Micro“ geordnet.

Obwohl dieser Teil ein kleineres Kapitel des Buches darstellt, war er als Phase in der Projektentwicklung zeitlich am intensivsten. Sicherlich ist mir von Anfang an ein grundlegendes Verständnis zugänglich gewesen, da es sich um meine Heimatstadt handelt. Dennoch führte mich die Analyse zu neuen Erkenntnissen, aus denen die in den nächsten Kapiteln folgenden Schritte entstanden sind. Der in der Architekturtheorie häufig verwendete Begriff „Genius Loci“ diente hierbei als Grundidee.



057 AUSZUG „ÜBER DEN GENIUS LOCI“

058 GLOBAL_KLIMA
.GEOGRAPHIE_58
.KLIMA UND MENTALITÄT_60
.HOCHWASSER_62

064 MACRO_STADT
.MAPPING KIEL_66 .STADTENTWICKLUNG_70 VERKEHR_74 FWW_78
.KULTURHÄUSER_82 .KUNSTBUNKER_86 .SCHWIMMBÄDER_88

092 MESO_NACHBARSCHAFT
.UMGEBUNG_096

098 MICRO_GRUNDSTÜCK
.GRÖSSEN _102

AUSZUG AUS: „ÜBER DEN GENIUS LOCI

Architektonische Gestaltungen einer antik-römischen Idee
von Jan Pieper“[1]

Die lateinische Aura des Genius Loci läßt schon vermuten, daß wir hier eher ein Sujet der klassischen Poesie behandeln als ein Objekt der Theorie, daß der Genius Loci mehr eine metaphorische Umschreibung ist als ein Begriff. Aber dennoch hat die beflügelnde Bezeichnung im Instrumentarium des Architekturtheoretikers einen historisch wie begrifflich präzis zu beschreibenden Platz, auch wenn der allgemeine Sprachgebrauch dies zunächst kaum nahelegt.

Für Isidor von Sevilla ist der Genius Loci noch ein echter Gott, wie etwa Amor, den er in seiner Schrift „Etymologia oder die Ursprünge“ zum Genius des Locus Amoenus macht, zum Genius des idyllischen Ortes der klassischen Literatur.[2] Bei Sir Walter Scott dagegen steckt der Genius Loci der alptraumhaften Buchhandlung seiner Novelle „The Antiquary“ in einer großen, schwarzen Katze, von der es heißt, daß sie auf den Trümmern der alten Bücher und Folianten thronte, wie Marius auf den Ruinen von Karthago.[3] Und für Alexander Pope – um noch einen dritten Klassiker herauszugreifen – ist der Genius Loci eine ganz und gar überindividuelle atmosphärische Qualität des Ortes, wenn er in der Epistel an Burlington der baulustigen Herrschaft rät:[4]

„To built, to plant, whatever you intend
To rear the Column, or the Arch to bend {...}
Consult the Genius of the Place in all;“

[...]
Genius Loci: wörtlich: Geist des Ortes
Genius: Ursprünglich eine altrömische Vorstellung von der menschlichen Seele, die als ein Wesen verstanden wurde, das mit dem Menschen geboren wurde und sich in seinem Charakter und seiner Lebensenergie manifestierte. Später wurde diese Vorstellung auf die Welt der Geister übertragen, von denen man glaubte, daß sie in Bäumen, Gewässern, Felsen etc. wohnten. So kommt es zur Idee des Genius Loci, zu der Vorstellung, daß der Geist eines Ortes für dessen atmosphärische Qualitäten verantwortlich sei. Hierauf gründet der auf das 18. Jahrhundert zurückgehende moderne Sprachgebrauch, der den Begriff des Genius Loci ausschließlich metaphorisch verwendet.

1 Vgl. Pieper: Über den Genius Loci. Architektonische Gestaltungen einer antik-römischen Idee, 1984, https://www.kunstforum.de/artikel/uber-den-genius-loci/ [23.04.2020], S. 38–59.
2 Pieper, zit. n. Sevilla: Etymologia XIV, S. 6,9. 3 Pieper, zit. n. Sir Walter Scott: The Antiquary, 1816.
4 Pieper, zit. n. Hunter/Butt/Pope: The Poems of Alexander Pope, 1964.

GLOBAL - GEOGRAPHISCHE FAKTOREN

Lage, Klima, Mentalität

> Seeklima, milde Temperaturen alljährig
> viel Westwind, oft bedeckter Himmel
> trockene Mentalität, höchste Zufriedenheit
> Ostsee - Meer ohne Tiedenhub
> Hochwassergefahr im Gebiet
> ab 3,50m Überflutungssicher

Geographie

Geographisch ist Kiel maßgeblich durch die Lage am Meer geprägt. Am Ende der Kieler Förde gelegen, welche von der Ostsee wie ein Keil in das Landesinnere reicht, ist die Stadt trotz ihrer Binnenlandlage sehr maritim geprägt. Die Stadttopographie entwickelt sich überwiegend flach auf wenigen Metern über dem Meeresniveau, wobei die Endmoränen der letzten Eiszeit eine hügelige Landschaft bilden, die weiter östlich in die sog. Holsteinische Schweiz übergehen.

Kiel befindet sich nach Köppen-Geiger in der Klimazone „Cfb[5]“, welche dem Seeklima entspricht. Es ist das am häufigsten vertretenen Klima in Mittel- und Westeuropa[6] und umfasst auch Bereiche im Binnenland, wie z.B. Köln oder London. Dabei zeichnet es sich vor allem durch die von den Ozeanen bedingte Temperaturträgheit aus, welche dazu führt, dass die Küste zu warmen Zeiten vom Wasser gekühlt und zu kalten Zeiten erwärmt wird[7].

5 Klima Kiel: Wetter, Klimatabelle & Klimadiagramm für Kiel, 2020, https://de.climate-data.org/europa/deutschland/schleswig-holstein/kiel-127/ [19.02.2020]. 6 Vgl. Effektive Klimaklassifikation, 2020, https://de.wikipedia.org/wiki/Effektive_Klimaklassifikation#Klimaklassifikation_nach_Köppen_und_Geiger [19.02.2020]. 7 Vgl. Seeklima, 2020, https://de.wikipedia.org/wiki/Seeklima [19.02.2020].



fig 16| Kieler Schietwedder

TEXT: BEGINNER - CITY BLUES[8]



Der Winter ist hart, der Sommer n Witz
Der schöne Tag am See, endet mit Donner und Blitz
Der Wind peitscht Kragen hoch, Kopf runter, Tunnelblick
Die Pullis und Jacken machen Magersüchtige pummelig
Wir müssen mit allem rechnen, weil man hier sonst erfriert
Deswegen wirken wir so komisch und so kompliziert
So viele Strapazen und dennoch kein Grund umzusiedeln -
Das Herz am rechten Fleck, die Füße in Gummistiefeln
Der Grund warum hier Menschen gern leben
Weil die Leute erst fühlen, dann denken, dann reden.
[...]
Oh ja, scheiß drauf, wir sind‘s gewöhnt
Wir finden‘s schön und außerdem an euch im Süden von der Elbe
Da ist das Leben nicht dasselbe
Denn dort im Süden von der Elbe
Da sind die Leute nicht dasselbe
[...]
Moin, ist doch klar das so ein rauhes kühles Klima prägt
Sich über Jahrhunderte auf die Gemüter niederschlägt
Heißt, nicht mit jedem reden und nicht jeder Sau trau‘n -
Wir brauchen halt ne‘ kleine Weile bis wir auftau‘n
Tja, man glaubt‘s kaum, aber dann sind wir echt kuschelig.[8]

GLOBAL - GEOGRAPHISCHE FAKTOREN

Lage, Klima, Mentalität

> Seeklima, milde Temperaturen alljährig
> viel Westwind, oft bedeckter Himmel
> trockene Mentalität, höchste Zufriedenheit
> Ostsee - Meer ohne Tiedenhub
> Hochwassergefahr im Gebiet
> ab 3,50m Überflutungssicher

Geographie

Geographisch ist Kiel maßgeblich durch die Lage am Meer geprägt. Am Ende der Kieler Förde gelegen, welche von der Ostsee wie ein Keil in das Landesinnere reicht, ist die Stadt trotz ihrer Binnenlandlage sehr maritim geprägt. Die Stadttopographie entwickelt sich überwiegend flach auf wenigen Metern über dem Meeresniveau, wobei die Erdmoränen der letzten Eiszeit eine hügelige Landschaft bilden, die weiter östlich in die sog. Holsteinische Schweiz übergehen.

Kiel befindet sich nach Köppen-Geiger in der Klimazone „Cfb[5]“, welche dem Seeklima entspricht. Es ist das am häufigsten vertretenen Klima in Mittel- und Westeuropa und umfasst auch Bereiche im Binnenland, wie z.B. Köln oder London. Dabei zeichnet es sich vor allem durch die von den Ozeanen bedingte Temperaturträgheit aus, welche dazu führt, dass die Küste zu warmen Zeiten vom Wasser gekühlt und zu kalten Zeiten erwärmt wird[7].

5 Klima Kiel: Wetter, Klimatabelle & Klimadiagramm für Kiel, 2020, https://de.climate-data.org/europa/deutschland/schleswig-holstein/kiel-127/ [19.02.2020]. 6 Vgl. Effektive Klimaklassifikation, 2020, https://de.wikipedia.org/wiki/Effektive_Klimaklassifikation#Klimaklassifikation_nach_Köppen_und_Geiger [19.02.2020]. 7 Vgl. Seeklima, 2020, https://de.wikipedia.org/wiki/Seeklima [19.02.2020].

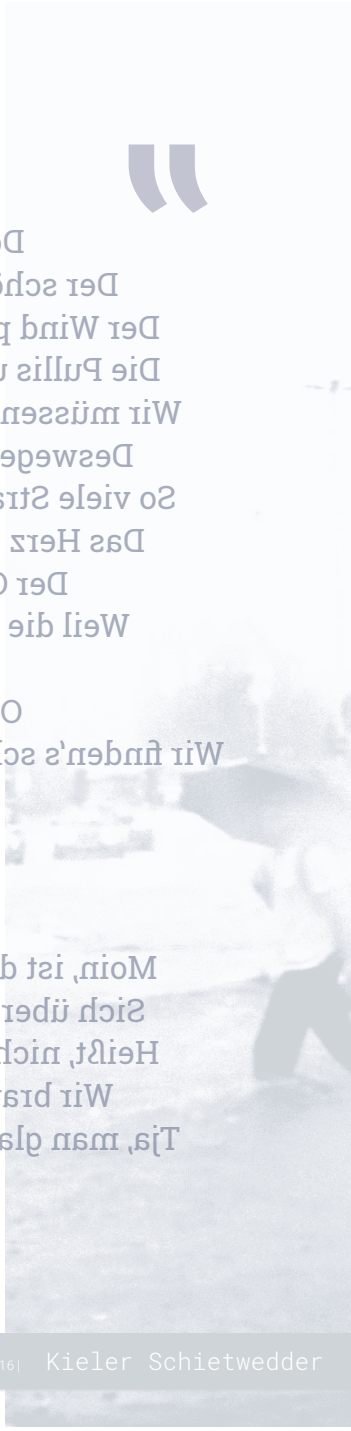
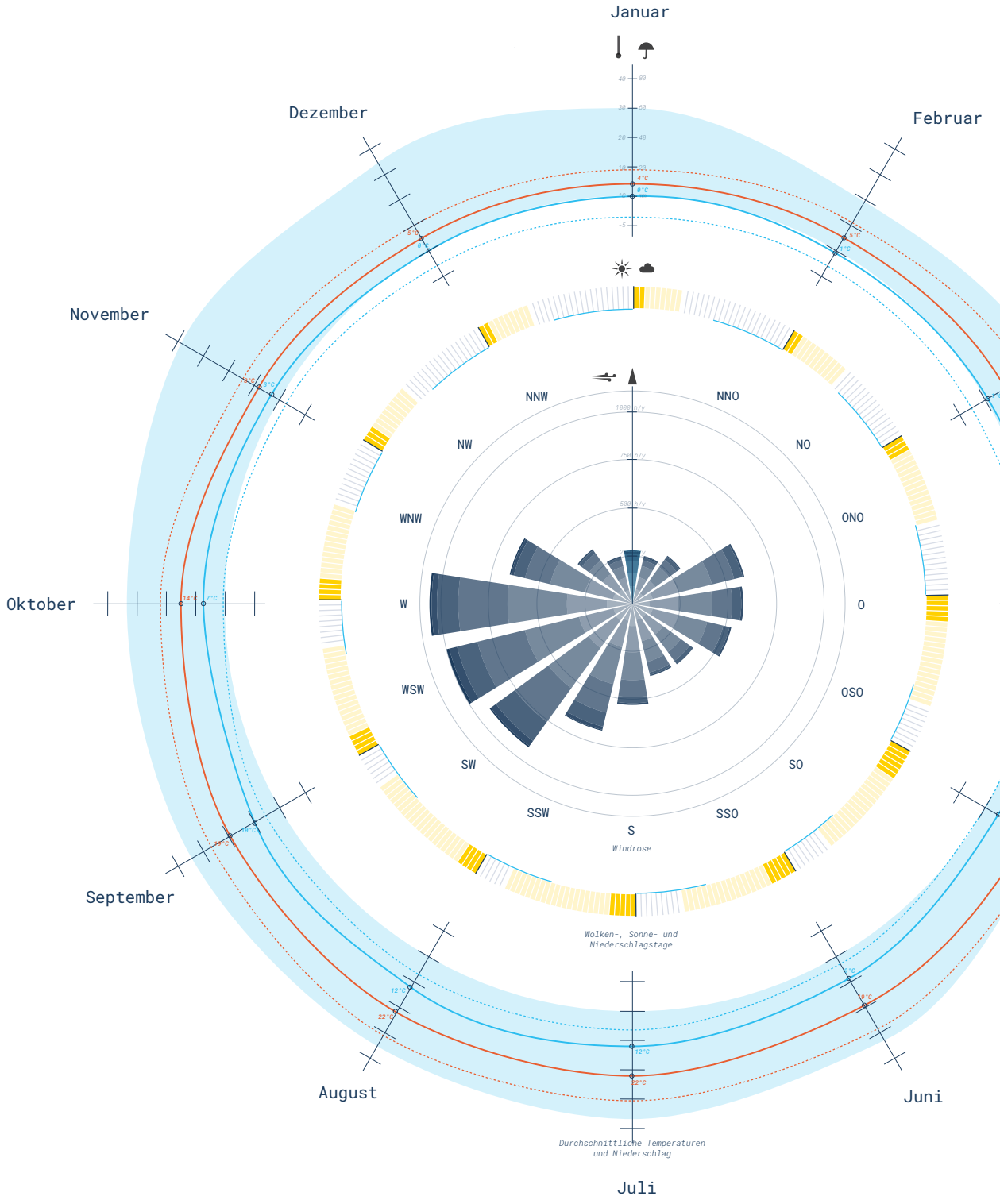


fig 16| Kieler Schietwedder

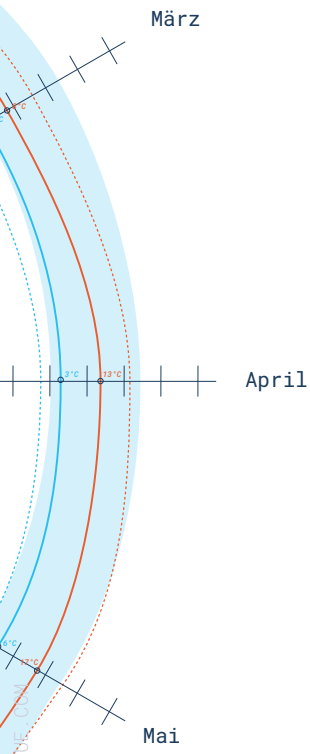
TEXT: Beginner - City blues[8]


STOP


Januar
Februar
Juni
Juli
August
September
Oktober
November
Dezember
NNW
NNO
NW
NO
WNW
ONO
W
O
WSW
OSO
SW
SO
SSW
SSO
S
Windrose
Wolken-, Sonne- und Niederschlagstage
Durchschnittliche Temperaturen und Niederschlag

Klima und Mentalität

Das nebenstehende Klimadiagramm verdeutlicht, dass das Wetter in Kiel ganzjährlich von starkem Westwind, oft mit Windgeschwindigkeiten um 20 km/h, und hohem Niederschlag, um die 50 mm pro Monat, geprägt ist. Die Temperaturen sind bei einer Jahresdurchschnittstemperatur zwischen 0,3°C und 16,3°C warm und gemäßigt. Die Kombination aus feuchter Luft und Wind führt allerdings häufig zu einem zusätzlichen Kälteempfinden.[9]



DATENQUELLE: WETTER KIEL, METEOBLUE.COM

Die Sonnentage sind in Kiel in der Unterzahl. Meist ist der Himmel teilweise bewölkt und fast jeder zweite Tag ist ein Niederschlagstag. Bedingt durch den starken Wind, ändert sich das Wetter jedoch oft schlagartig, sodass sich die Regenwolken eher selten festsetzen und der bekannte blaue Himmel Norddeutschlands nicht allzu selten zu sehen ist.

Es scheint als habe das Wetter einen großen Einfluss auf die regionale Mentalität. Liebevoll bezeichnet man die Bedingungen im Kieler Plattdeutsch als „Schietwedder“, was durchaus nicht als Abwertung zu verstehen ist. Die Kieler*innen haben sich mit Wasser und Wind, der klammen Luft und der Wechselhaftigkeit arrangiert. Mehr noch: Das Wetter trägt maßgeblich zur regionalen Identifikation der Menschen hier bei. Regelmantel und Gummistiefel scheinen zur örtlichen Tracht zu gehören und wenn die Böen stärker werden, zieht es viele erst recht nach draußen, um an der Küste oder auf dem Wasser die „steife Brise“ im Gesicht zu spüren.

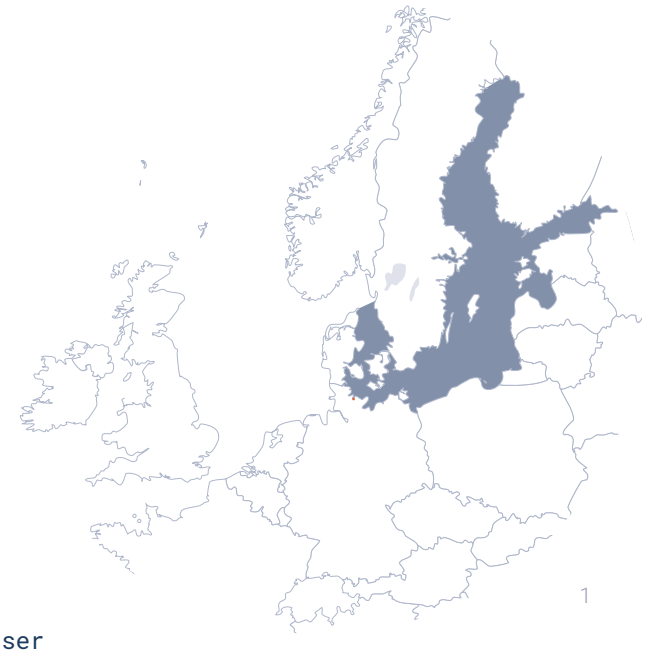
Oft werden die Menschen in Kiel zwar als bodenständig und freundlich, vor allem aber nüchtern und trocken wahrgenommen. Die vermeintliche Gleichgültigkeit, scheint aber zu der hohen Zufriedenheit der hier Lebenden beizutragen: Im von der Deutschen Post 2019 veröffentlichten Glückatlas wurde Schleswig-Holstein zum siebten Mal in Folge als zufriedenste Region Deutschlands ermittelt[10], obwohl es nach BIP auf Platz 10 von 16 zu den wirtschaftlich schwächeren Bundeländern zählt.[11]

„Na denn man to!“

9 Vgl. Klima Kiel, 2020, https://www.meteoblue.com/de/wetter/historyclimate/climatemodelled/kiel_deutschland_2891122 [19.02.2020]. 10 Vgl. Deutsche Post DHL Group: Deutsche Post Glücksatlas 2019, 2019, https://www.dpdhl.com/de/presse/specials/gluecksatlas.html [19.02.2020] 11 Vgl. BIP nach Bundesländern in Deutschland, 2020, https://de.statista.com/statistik/daten/studie/36889/umfrage/bruttoinlandsprodukt-nach-bundeslaendern/ [19.02.2020].

KARTENQUELLEN: OSTSEEGLIERUNG, WIKIPEDIA; HOCHWASSERGEFAHR, DIGITALER ATLAS NORD

100



1

Hochwasser

Die Ostsee ist durch ihre Abgeschiedenheit vom Ozean als Binnenmeer zu betrachten. Die schmale Verbindung zur Nordsee schränkt den Wasseraustausch erheblich ein. Das ist Grund für einen sehr niedrigen Salzgehalt und einen kaum spürbaren Tidenhub (5-15 cm alle 12,4 Stunden).[12] Demnach sind auch Sturmfluten mit Ständen von mehr als einem Meter über Normalmittelwasser eher selten und ereignen sich im Jahr durchschnittlich zwei Mal.[13] Der Pegel der schwerwiegendsten Sturmflut, welche an der Ostseeküste je gemessen wurde, betrug 3,30 m im November 1872.[14] Folglich gelten alle Bereiche über 3,50 m. ü. NN als überflutungssicher.

Grundstücke an der Förde profitieren durch ihre spezielle geographische Lage zusätzlich von einem natürlichen Hochwasserschutz bei Sturmfluten. Wesentlich häufiger kommt es zu Überschwemmungen, wenn starker Westwind das Meerwasser gegen die Ostküste drückt und damit den Grundwasserspiegel der Binnengewässer hebt.

In der abgebildeten Karte ist abzulesen, welche Bereiche des Grundstückes grundsätzlich überschwemmungsgefährdet sind.

12 Vgl. Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrologie: Sturmfluten in der südlichen Ostsee, 2005, S. 6,9,10,18,19. 13 Paál: Ebbe und Flut Warum gibt es an der Nordsee Gezeiten und an der Ostsee nicht?, 02.08.2019, https://www.swr.de/wissen/1000-antworten/wissenschaft-und-forschung/1000-antworten-1358.html [19.02.2020]. 14 Vgl. Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrologie [Anm. 12].

MACRO-
STÄDTISCHE ANALYSE

Mapping, Stadtentwicklung, Standortanalysen

> GKK fehlt in der Repräsentation der Kieler Skyline
>
> Stadtentwicklung führte zur Abwendung vom Wasser
>
> Verkehrsnetz umgeht die Förde weit
>
> Fördewanderweg ist begrenzt Fahrradtauglich
>
> Konzentration öffentlicher Bauten auf dem Westufer
>
> Keine Schwimmhallen für das Ostufer (mehr)

Die städtische Analyse gibt einen Überblick über die Stadtstruktur, ihre inhärenten Systeme und deren Entstehung.

Die ungewöhnliche Gestalt der Stadtentwicklung, in welcher die Kieler Förde den Stadtraum wie ein Keil spaltet, wird historisch untersucht. Die Ergebnisse erklären, wieso sich der öffentliche Raum Kiels viele Jahre vom Wasser abwendete.

Ein Mapping der wesentlichen Stadtbauten soll ein Verständnis über das vor allem durch die Nachkriegszeit geprägte Stadtbild geben. Der Vergleich der höchsten Stadtbauten dient dazu, die Wichtigkeit des GKK in der Kieler Skyline zu verdeutlichen und die Widersprüchlichkeit in Bezug auf die Wertigkeit und öffentlichen Wahrnehmung des Kraftwerks hervor zu heben.

Schließlich wird in mehreren Karten die Verteilung unterschiedlicher öffentlicher Nutzungen über die Stadt dargestellt. Sie belegen die Wichtigkeit des Standortes innerhalb des Stadtgefüges. Die Erkenntnisse werden weiterhin als programmatische Grundlage im nächsten Kapitel erneut aufgegriffen.

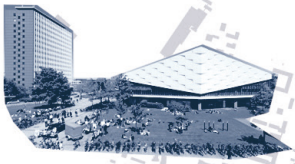




GRUNDLAGE : GOOGLE EARTH

MAPPING KIEL


19


5


6


7


8


9


10


11

4


12

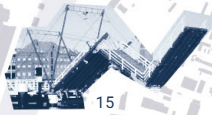

17


3


13


16


2


15


14


20


1



19



18



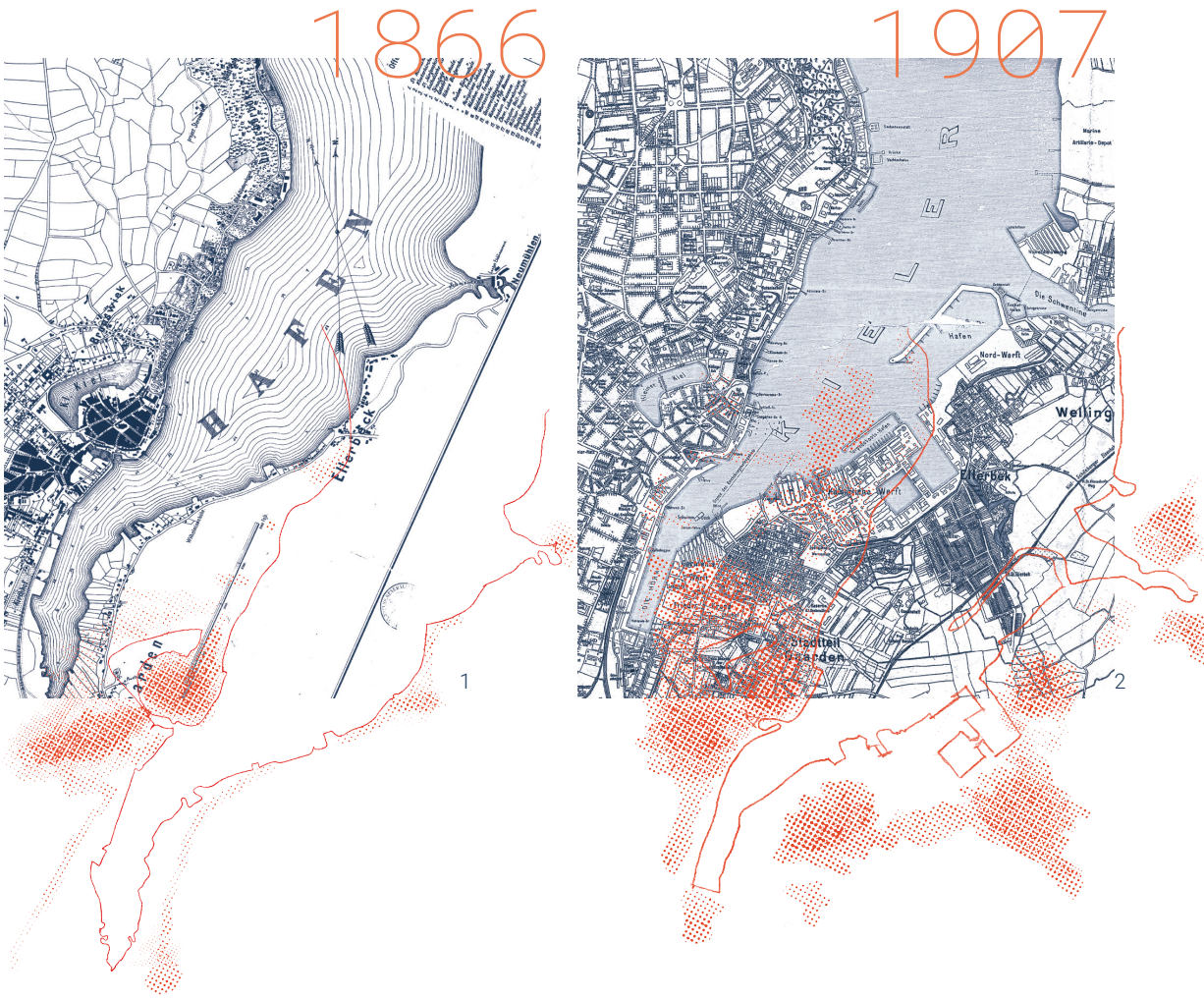
Landmarks

Fernsehturm	1
Hauptbahnhof	2
ehem. Ostseehalle (Spark.Arena)	3
Rathausplatz + Oper	4
Christian-Albrecht-Universität	5
Wasserturm Ravensberg	6
Landtag	7
Kunsthalle	8
Kieler Schloss	9
Naturkundemuseum	10
Schifffahrtsmuseum	11
Alter Markt + Nikolaikirche	12
Schwedenkai	13
Hörncampus	14
Hörnbrücke	15
Oslokai	16
Werftkräne	17
Kunstbunker	18
GKK	19
Flandernbunker	20
Iltisbunker	2



fig 17| Kieler Skyline, nie ohne Segel

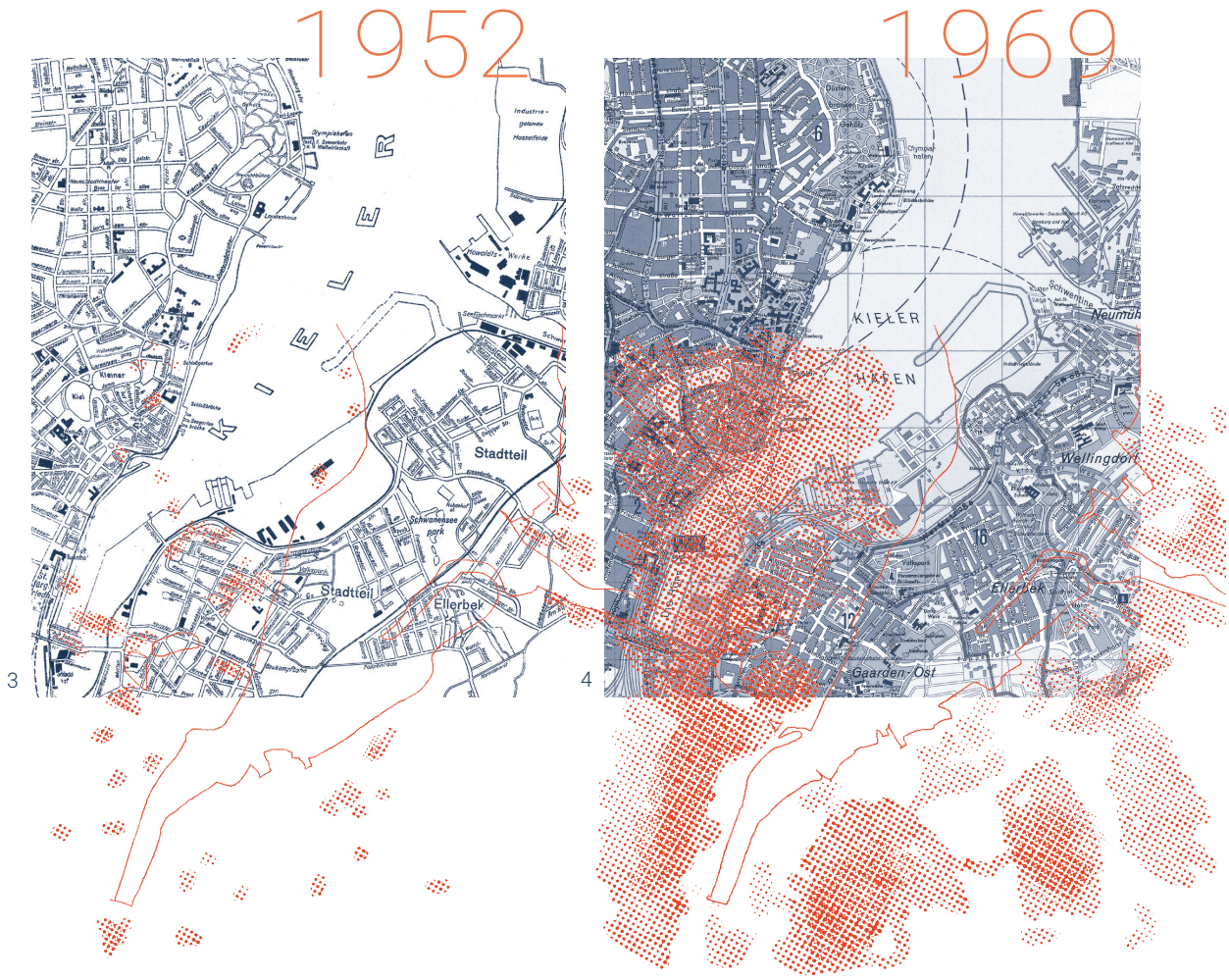




Stadtentwicklung

Mit den dargestellten Abbildungen soll in erster Linie auf die Form der Stadtentwicklung eingegangen werden. Das historische Hintergrundwissen hierzu ist auf Seite 30 unter den Ausführungen zur Stadt Kiel ausführlicher erläutert.
Charakteristisch für die Stadt Kiel ist die Teilung in Ost- und Westufer durch die Kieler Förde. Ursprünglich nur eine besiedelte Halbinsel auf dem Westufer (Abb.1), breitete sich die Stadt U-förmig um die Kieler Förde aus (Abb.2). Initiiert wurde das schlagartige Wachstum durch die industrielle Revolution, genauer durch die Ansiedlung der Werften und des Marinehafens am Wasser. In der Folge kehrte die Stadt der Küste den Rücken und entwickelte sich entgegen der sonst für Städte dieser Zeit typischen ringförmigen Ausbreitung.

KARTENQUELLE: KIELER STADTARCHIV



3 4

Als Folge starker Bombardierung war die Stadt nach dem zweiten Weltkrieg zu über 80% zerstört. Abb. 3 zeigt die Kieler Innenstadt, in welcher sogar nur 3% der ursprünglichen Bebauung stehen blieb[15]. Der Wiederaufbau in der Nachkriegszeit, ermöglichte allerdings eine Neukonzeptionierung der Stadt nach damals modernsten Kriterien. Im Fokus stand die in den 1950er enstandene Idee der „autogerechten Stadt"[16], die sich vorrangig nach den Anforderungen des motorisierten Indivualverkehrs richtete und heute kritisch betrachtet wird. Weite Straßen wurden angelegt und Großprojekte verwirklicht, für die manche Teile der wenigen noch stehenden Altbauten geopfert wurden. Bekanntestes Beispiel ist der Bau des Einkaufszentrum „Sophienhof" im Jahr 1988, welcher weit umstritten war und Proteste mit Hausbesetzungen auslöste.[17, 18]



fig 18| ehemalige Kieler Straßenbahn





fig 19| Theodor-Heuss-Ring, Kind der „autogerechten Stadt“

Verkehr

Der Stadtentwicklung folgend, ist das Kieler Straßennetz mit Schwerpunkt auf dem Westufer rund um die Förde angeordnet. Die ehemalige Hauptstrecke folgt den vormals als Stadtrand empfundenen Grenzen der Werft am Ostufer und führt am Westufer sogar direkt am Wasser entlang. Sie wurde durch den Bau der um 1950 entstandenen Ringstraßen und späterer Umgehungstraßen entlastet, welche weiter im Landesinneren um die „Hörn", dem Ende der Förde, führt.

Diese Verkehrsplanung führt dazu, dass Pendler*innen aus den östlichen Vororten trotz kurzer Luftlinie einen großen Bogen zum Geschäftszentrum fahren müssen, was zu Stoßzeiten zu einem erheblichen Verkehrsaufkommen führen kann. Der Bau eines Tunnels oder einer Brücke stand oft zur Diskussion, wurde aber immer wieder abgewendet. Eine problematische Anforderung stellt hierbei sicherlich auch die Einfahrt der Fähren und Kreuzfahrtschiffe dar, die weiterhin bis in das Stadtzentrum hinein gewährleistet sein muss.

Als drittgrößter Passagierhafen Deutschlands mit mehr als 2.4 Millionen Passagieren im letzten Jahr[19] (Trend bis dahin steigend) ist der Wasserverkehr elementar für die ansässige Tourismusbranche mit täglichen Fährverbindungen nach Oslo, Göteborg und ins Baltikum und als Halt auf Ostseekreuzfahrten. Allerdings hegen Umweltverbände diesbezüglich deutliche Bedenken, da diese (Freizeit)Schifffahrt erheblich zur Verschmutzung des Ökosystems Ostsee beiträgt.

Kiel zählt laut ADFC zu den fahrradfreundlichsten Städten Deutschlands.[20] Es wird angenommen, dass die Kieler*innen durchschnittlich 17 % aller Wege mit dem Fahrrad zurücklegen.[21] Umso erstaunlicher ist der schlechte Ausbau der Wege auf dem Ostufer, besonders wenn man bedenkt, dass der Fahrradweg entlang des Förderwanderwegs Teil des internationalen Ostseeküsten-Radwegs ist, welcher von Riga über Danzig, Stralsund, Kopenhagen und Stockholm bis nach Sankt Petersburg führt.[22]

Der ÖVPN wird in Kiel weitestgehend mit Bussen betrieben. Der Hafendampfer, der die Förde kreuzt, verkehrt überwiegend im Sommer und wird vornehmlich für Freizeitfahrten genutzt. Dies hat zweierlei Ursachen: Zum einen sind die Tickets, besonders bei Mitnahme eines Fahrrads, mit 6,20 € pro Strecke unverhältnismäßig teuer (2,60 € Normalticket + 1€ Bordzuschlag + 2,60 € Fahrradzuschlag, 04/2020)[23]. Zum anderen wurden viele ehemalige Anleger geschlossen. Währenddessen sind die Betriebenen unzureichend an das restliche Verkehrsnetz angeschlossen, was die Benutzung eines Fahrrads oft alternativlos macht.

Nachdem die Kieler Straßenbahn 1985 eingestellt wurde, gibt es seit 2013 wieder konkrete Pläne für den Bau der „Stadt-Regional-Bahn" mit Plänen bis nach Hamburg.[24,25] Finanzielle Schwierigkeiten und Unstimmigkeiten zwischen den beteiligten Gemeinden führten aber zu langen Einigungsgesprächen, weshalb bis heute kein finaler Beschluss getroffen worden ist.

KARTENQUELLE: GOOGLE MAPS, PORT OF KIEL, SCHLEPP- UND FÄHRGESELLSCHAFT KIEL


Nord-Ostsee-Kanal
Nordhafen
Scheerhafen
Containerfrachter
Fähre: Klaipeda, St. Petersburg, Kaliningrad
Fähre: Oslo
Fähre: Göteborg
Kreuzfahrt
Hafendampfer
Ostuferhafen
Baltic Terminal
Ostseekai
Cruiseterminal
Schwedenkai
Norwegenkai
HBF
500
75



fig 20| Wasserverkehr in Kiel: Hafendampfer und Fernfährbetrieb





500

Fördewanderweg

Was die „Kiellinie“ am westlichen Förderrand für die Innenstadt ist, ist der „Förderwanderweg“ auf dem Ostufer für die probsteier Vorstädte. Zumindest theoretisch, denn während die städtische Promenade als Teil der Stadtkultur genutzt wird, als öffentlicher Raum funktioniert und gut untererhalten wird, ist die Ostuferpromande stellenweise in einem schlechten Zustand und weist einige Lücken und Inkohärenzen auf. Zudem variiert der Zustand des Weges stark zwischen den einzelnen Gemeinden. Verschiedenste Bodenbeläge wechseln sich ab, teilweise müssen die Radfahrer sogar durch den Sand fahren. Die Sicht aufs das Meer ist auf einigen Abschnitten durch Zäune beschränkt und Grundstücke in erster Lage liegen brach.

Zwar ist dieses Problem druchaus bekannt und auch in den letzten Jahren am nördlicheren Teil (Möltenorter Strand bis Laboe) bereits zufriedenstellend gelöst worden, dennoch gibt es vor allem gen Innenstadt noch viele Hindernisse, die ein flüssigen Vorankommen besonders auf Rädern verhindern. Dies stellt besonders für einen barrierefreien Zugang und ein stimmiges Wegenetz für Fahrräder ein Problem dar.

In dieser Arbeit soll das südliche Ende des Weges thematisiert werden. Folgendes Szenario verdeutlicht das Problem: Vom Mönkeberger Hafen kommend müssen Radfahrende und Fußgänger*innen, die Richtung Stadt wollen, den Fördewanderweg am Kraftwerk verlassen und sich durch angrenzende Wohngebiet zur vierspurigen Hauptstraße bewegen. Dies ist an und für sich vielleicht nicht allzu problematisch, müsse man sich hier nicht schon durch einen Sandstrand bewegen. Alternativ könnte man bereits ab Mönkeberg der Bundesstraße folgen, keine wirklich schöne, im Grunde aber die einzige barrierefreie Alternative auf dem Landweg. Ist das Industriegebiet schließlich umfahren und die Schwentinebrücke überquert, bleiben weitere 5 km Fahrradweg neben einer viel befahrenen Straße entlang der Werft Richtung Innenstadt. Der vorhandene Fährverkehr bietet keine zufriedenstellende Alternative, da er wie zuvor erläutert verhältnismäßig hochpreisig ist. Diskutabel ist überdies, ob er strategisch an den richtigen Punkten ansetzt.

Die touristische Bewerbung durch die Stadt Kiel erscheint folglich beinahe sarkastisch:
„Der Fördewanderweg verläuft entlang der Backbordseite der Kieler-Förde, dem sog. Ostufer. Er erstreckt sich über eine Länge von ca. 30km und kann sowohl zu Fuß als auch per Rad bewältigt werden. Entlang des Weges haben Sie immer die Ostsee im Blick und kommen vorbei an vielerlei maritimer Geschichte und Geschichten sowie an feinen Sandstränden mit schönen Plätzen zum verweilen.“[26]



fig 21| typischer Blick auf den Fördewanderweg



fig 22| Hindernis: Kitzeberger Strand





fig 23| Sackgasse: Hasselfelder Strand - GKK im Hintergrund

Kulturhäuser + öffentliche Plätze

Auf der nebenstehenden Karte ist gut zu erkennen, dass sich das kulturelle Zentrum Kiels rund um die Altstadt und entlang der Kiellinie erstreckt. Subzentren sind das Gebiet um den Universitätscampus im Nordwesten und das Gelände der FH nahe der Schwentine-Mündung am Ostufer mit vielen Kunstwerken auf dem Campus. Weiter außerhalb ist auf dem Westufer der Bereich rund um die Öffnung des Nord-Ostseekanals nennenswert (Wik-Holtenau) und der im Osten am Ende des Fördewanderwegs gelegene Ort Laboe mit begehbarem U-Boot- und Marineehrenmal, welches die Einfahrt in die Förde ikonisch markiert.

Die größten Bühnen der Stadt sind das Opernhaus, der Konzertsaal im sog. Kieler Schloss (Neubau aus dem Jahr 1965 auf den Ruinen des alten Schlosses) und die Ostseehalle. Schauspielhaus und andere Theater sind eher klein. Die vormals hauptsächlich für Konzerte genutzte Veranstaltungshalle „Halle 400“, welche in einem alten Werfgebäude untergebracht war, wurde erst kürzlich als solche aufgelöst. An dieser Stelle ist hinzuzufügen, dass das „Schloss“ derzeit auf der Suche nach einer temporären Zwischenlösung ist, um umfassende Renovierungsarbeiten am Haupthaus durchführen zu können.[27]

Die Kieler Museumslandschaft richtet sich vor allem an Technik, Naturwissenschaften und die Stadt- und Marinegeschichte. Für Kunstliebhabende gibt es lediglich die Kunsthalle, die Stadtgalerie und den kleinen Pavillon in der Brunswik. Zu bestimmten Zeiten steht auch der Bunker auf dem FH Campus für Ausstellungen zur Verfügung. An dieser Stelle gibt es deutliches Ausbaupotential. Außerhalb Kiels, in Molfsee, liegt das Schleswig-Holsteinische Freilichtmuseum, welches die Bau- und Kulturgeschichte des bäuerlich geprägten Landes anschaulich dokumentiert und erlebbar macht.

Bühnen

ehem. Ostseehalle (Sparkassen-Arena)	B1
Opernhaus	B2
Schloss	B3
Schauspielhaus	B4
Freilichtbühne Krusenkoppel	B5
Werftparktheater	B6
Holstein-Stadion	B7

Kunstmuseen

Kunsthalle	K1
Stadtgalerie	K2
Kunstbunker FH	K3
Künstlermuseum Kiel	K4
Pavillon Brunswik	K5

Museen

Stadtmuseum im Warleberger Hof	M1
Schifffahrtsmuseum	M2
Medizin- & Pharmaziehist. Museum	M3
Zoologisches & Völkerkundemuseum	M4
Aquarium	M5
Alter Botanischer Garten	M6
Geologisches und Mineralog. Museum	M7
Botanischer Garten	M8
Maschinenmuseum Kiel-Wik	M9
50er Jahremuseum	M10
Industriemuseum HDW Metallgießerei	M11
Computermuseum der FH Kiel	M12
Theatermuseum	M13
Technisches Museum U995	M14
Freilichmuseum Molfsee	M15

Sonstiges

Rathaus	S1
Landtag	S2
Innenminesterium	S3
Aussichtsplattform Schleus e	S4
Leuchtturm Holtenau	S5
Technisches Museum U995	S6

Öffentliche Plätze

Exerzierplatz / Europaplatz	P1
Rathausplatz	P2
Fußgängerzone Holstenstraße	P3
Alter Markt	P4
Temporäre Nutzung während KiWo	P5
Kiellinie	P6
Hauptplatz Unicampus	P7
Nordmark Sportfeld	P8
Venetaplatz	P9
Ellerbeker Markt	P10
Helmut-Hänsler-Platz	P11


S6
M14
S5
K4
S4
M9
M10
B7
M8
P6
P8
P7
M7
GKK
B5
S3
P11
B4
S2
K3
M12
M13
M11
M6
M5
M4
K5
K1
M3
P5
P2
M1
B3
P4
S1
M2
P1
B2
B1
P10
P3
K2
B6
P9
M15
500





fig 24| größte Kulturstätte Kiels: das Opernhaus am Kleinen Kiel neben dem Rathaus

Kunstbunker

„Bunker-D“ ist das in einem alten Luftschutzbunker untergebrachte Kultur- und Kommunikationszentrum der FH Kiel. Er befindet sich also in der direkten Umgebung des Kraftwerks. Thematisch wird hier eine ähnliche Aussage getroffen, wie im späteren Verlauf der Arbeit unter den Umnutzungsvorschlägen für das Kohlekraftwerk zu finden ist. Die Galerie zeigt in regelmäßigen Abständen Ausstellungen mit den Arbeiten lokaler Künstler*innen. Mit seiner rohen Gestalt und dem ungewöhnlichen Programm bildet der Bunker derzeit noch eine Einzigartigkeit in der Kieler Kulturlandschaft.

Das gesamte Gelände der Fachhochschule trägt zu dieser Sonderstellung bei, indem ungewöhnliche Kunstwerke in allen Universitätsgebäuden und vor allem im Außenraum präsentiert werden. Gleichzeitig steht der Bunker als reales Exemplar für eine mögliche Umnutzung der Kieler (Kriegs-)Ruinen. An dieses Potenzial wird das Programm des folgenden Kapitels anschließen, in dem Versuch die Inselposition dieser kleinen Kulturoase zu hinterfragen und sie in ein kulturelles Band über das Wasser hinweg zu integrieren.

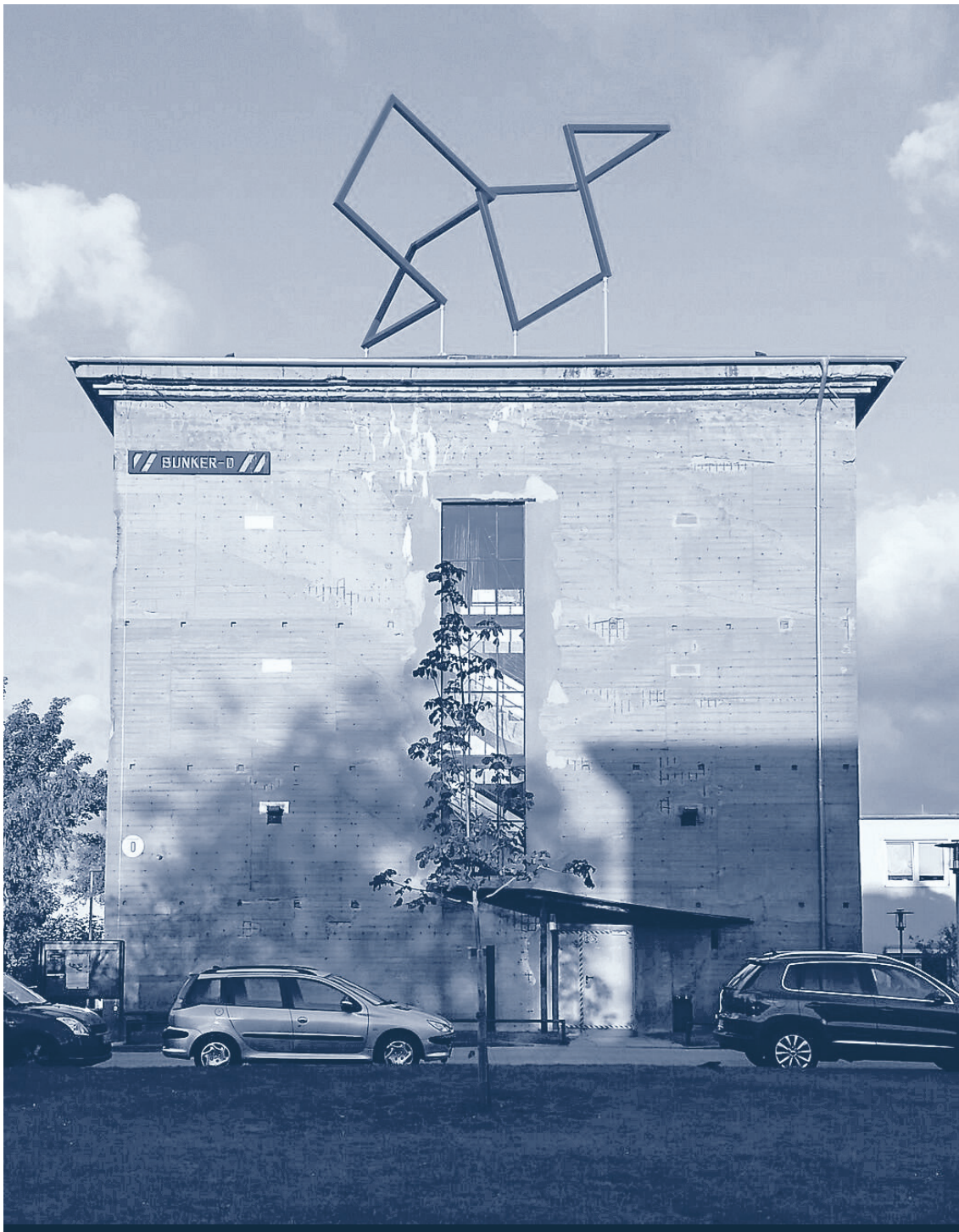


fig 25| versteckte Juwel für Kunstinteressierte: Bunker und Gelände der FH Kiel

Schwimmbäder + Saunen

Mit der Begeisterung für den Wassersport geht auch eine Gewisse regionale Liebe für das Schwimmen und Baden einher. Freibäder haben gegenüber den vielen natürlichen Badestellen - seien es Meereszugänge oder diverse umliegende Seen - eine eher untergeordnete Bedeutung. Überdachte Becken sind dagegen wegen des relativ rauen Klimas deutlich interessanter und auch häufiger vertreten.

Auf der begleitenden Karte sind wegen der Vielzahl an Stränden und undefinierten Zugängen zum Meer nur Schwimmhallen, Freibäder und Badeanstalten markiert. Es wird schnell ersichtlich, dass auch hier das Gewicht auf dem Westufer liegt. Das einzige im Stadtgebiet auf dem Ostufer befindliche Hallenbad im Bezirk Kiel-Gaarden wurde vor einigen Jahren geschlossen und durch das kürzlich eröffnete Hörnbad an der Südspitze der Förde ersetzt. Für die Gemeinden des Ostufers ist folglich nur das Bad an der Fördermündung in Laboe in komfortabler Reichweite, es ist jedoch ebenfalls in einem kritischen Zustand. Baulich interessant ist ferner die Schwimmhalle der Universität, die sowohl von der Sportfakultät als auch im Freizeitbetrieb für Wettbewerbe genutzt werden kann. Überdies sei erwähnt, dass sich entlang der Ostseeküste im Umkreis von etwa 100 km mehrere Thermen und Erlebnisbäder angesiedelt haben, die sich vor allem an Ostseeurlauber*innen richten.

Saunen sind im Kieler Stadtraum überwiegend in Verbindung mit Fitnessstudios oder Hotels zu finden, was bei der sonstigen Nähe zur skandinavischen Kultur eher verwunderlich ist. An dieser Stelle lohnt es, kurz einen exemplarischen Blick nach Schweden zu werfen, wo öffentlich zugängliche oder gemeinschaftlich genutzte Saunen, häufig sogar mit Meereszugang, weit verbreitet sind und gut von der Bevölkerung angenommen werden. Interessant ist hier vor allem die Kleinteiligkeit, mit der sich die Saunen in die Landschaft einfügen, was eine breite Abdeckung gewährleistet ohne baulich sonderlich auffällig zu sein.

Hallenbäder

Schwimmhalle im Sportforum (Uni)	H1
Hörnbad	H2
CAU Sportzentrum (Uni)	H3
ehem. Bad Gaarden	H4
Meerwasser Schwimmhalle Laboe	H5
Schwimmhalle Schilksee	H6

Freibäder

Sommerbad Katzheide	F1
Sommerbad Eiderbad	F2
Freibad Schwentinental	F3

Badeanstalten

Seebadeanstalt Holtenau	S1
Seebadeanstalt Heikendorf	S2
Seebad Düsternbrook	S3


H6
H5
S1
S2
S3
H1
GKK
H4
F1
H2
H3
F2
500
F3



fig 26| Wettkampfs- und Sportstätte: die Schwimmhalle der Kieler Universität



15 Vgl. Kiel, https://de.wikipedia.org/wiki/Kiel [20.04.2020]. 16Autogerechte Stadt, 2020, https://de.wikipedia.org/wiki/Autogerechte_Stadt#cite_ref-2 [23.04.2020]. 17 Vgl. Geckeler: Erinnerungstag 3. Dezember 1980: Dezember 1980 - Besetzung des Sophienhofes, https://www.kiel.de/de/bildung_wissenschaft/stadtarchiv/erinnerungstage.php?id=47 [23.04.2020].
18 Vgl. Karius: Hausbesetzung in Kiel, 2013, https://web.archive.org/web/20140208170841/http://www.geozeit.de/thema/leben-in-der-stadt/hausbesetzung-in-kiel.html [23.04.2020]. 19 Vgl. Cruise/Ferry - PORT OF KIEL, 2020, https://www.portofkiel.com/Kreuzfahrt.html [24.04.2020]. 20 Vgl. A.D.F.C.: ADFC-Fahrradklima-Test, 2018, https://fahrradklima-test.adfc.de/ [24.04.2020]. 21 Ebd.
22 Vgl. Der Ostsee-Radweg, https://www.radweg-reisen.com/ostsee-radweg [24.04.2020]. 23 Vgl. Fahrkarten und Preise, 2020, https://www.kvg-kiel.de/tarif/fahrpreise/ [24.04.2020]. 24 Vgl. FSK e.V. - Kieler Straßenbahn, https://www.fsk-kiel.de/strab/strab_allg.htm [24.04.2020]. 25 Vgl. LVS soll Ausschreibung für Entwurfsplanung vorbereiten, 23.01.2013, https://www.nahverkehrhamburg.de/lvs-soll-ausschreibung-fuer-entwurfsplanung-vorbereiten-1813/ [24.04.2020]. 26 Stadt Kiel: Fördewanderweg :: Kiel Sailing City, https://www.kiel-sailing-city.de/kieler-foerde-entdecken/kieler-foerde/foerdewanderweg.html [19.07.2020].
27 Vgl. Konzertsaal am Kieler Schloss. GMP und BBP erhalten Zuschlag für Sanierung, 21.10.2019, https://www.dbz.de/news/dbz_konzertsaal_am_kieler_schloss_3452279.html [26.04.2020].

MESO - NACHBARSCHAFTEN

Das rund um das Kohlekraftwerk betrachtete Gebiet beginnt an einem wenig genutzten Strand im Norden, Ende des Fördewanderwegs, mit angrenzendem Wald und Gewerbebebauung und erstreckt sich bis zur Öffnung des in die Förde mündenden Flusses Schwentine, wo nach wie vor Hafengebiete angesiedelt sind. Entlang der Küste finden sich in beiden Richtungen noch vielerlei Hinweise auf die historische Nutzung als Marine- und Werftgelände, rostige Spundwände und alte Betonruinen vervollständigen das Bild.

Topographisch setzt sich das Grundstück als Senke fast auf Wasserniveau von den erhöhten Ausläufern des im Osten angrenzenden Wohngebietes des Stadtteils Kiel-Dietrichsdorf ab. Eine räumliche Trennung schafft hier außerdem der entlang der industriellen Schienenanlage laufende Waldstreifen. In direkter Nachbarschaft befindet sich im Norden das neue Gaskraftwerk K.I.E.L. Das südliche Hafenbiet enthält einen temporär konstruierten Kreuzfahrtterminal und einen Anleger für den Fährverkehr ins Baltikum und nach Russland. Letzterer ist vor allem für den LKW Verkehr und Warentransport ausgelegt und führt dazu, dass das Areal für Ankommende nicht wirklich einladend wirkt.

Erwähnenswert ist außerdem die zwar in der näheren Umgebung befindliche, dennoch von hier schlecht erreichbare Fachhochschule. Ihr Einfluss hat in den letzten Jahren mit einer minimalen Gebietsentwicklung zur Aufwertung des Standortes geführt, wodurch das ehemalige Werftarbeiter*innenviertel mit neuen Wohnbauten und kulturellen Einrichtungen erweitert worden ist. Inzwischen haben sich auch andere Forschungseinrichtungen, wie das international agierende Meeresinstitut GEOMAR um die Schwentine angesiedelt.

Zuletzt sei erwähnt, dass besonders die 600m entfernte gegenüberliegende Fördeseite mit Yachthafen und Landtag eine interessante Nachbarschaft ausbildete, würde das Wasser an dieser Stelle für die Öffentlich überquerbar sein.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die natürlichen Bedingungen der Umgebung gepaart mit dem historisch geprägten industriellen Charakter, einen durchaus attraktiven Standort mit hohem Entwicklungspotenzial ausbilden.



DATENQUELLE: GOOGLE MAPS, ANALYSEN VOR ORT


Fähre Baltikum, Russland
Kreuzfahrten
BRACHFLÄCHE MILITÄR
WOHNGEBIET MÖNKEBERG
Bellevue
NEUES GASKRAFTWERK
GKK
KIELER FÖRDE
Kreuzfahrtterminal Ost
WOHNGEBIET
KIEL-DIETRICHSDORF
Fährterminal
Hafenbahnhof
Lagerhallen
OSTUFER HAFEN
Kunstbunker
Schwentinefähre
FH CAMPUS
Werft
SCHWENTINE



fig 27| Betontrümmer, Strand, Kraftwerk, Kohlekran, Kreuzfahrterminal, Ostuferhafen



UMGEBUNG


BAHNSTRECKE
SCHLITZBUNKER
FACHHOCHSCHULE
ANFAHRTSSTR. (SACKGASSE)
FERNHEIZWERK OST
WERFT
GASKRAFTWERK K.I.E.L
OSTUFERHAFEN
GEMEINSCHAFTSKRAFTWERK KIEL

fig 28| Neues Gas- und altes Kohlekraftwerk vor Fördepanorama



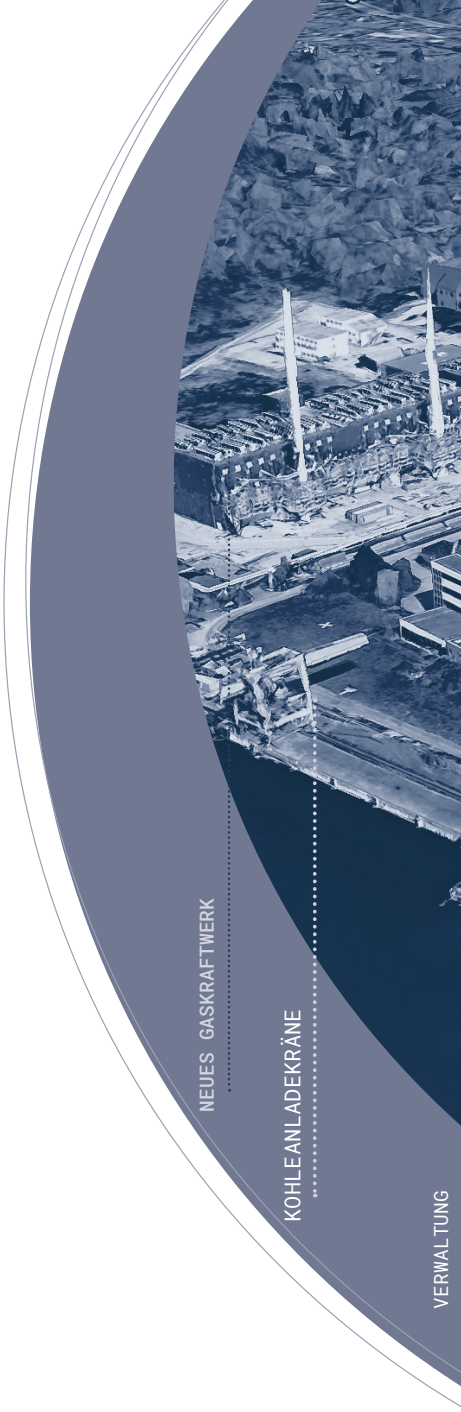
INNENSTADT
KOHLEANLADEKRAN
KIELLINIE
LANDTAG + INNENMINISTERIUM
INSTITUT FÜR WELTWIRTSCHAFT
YACHTCLUB KIEL
KIELLINIE
STRAND HASSELFELDE
FÖRDEWANDERWEG

MICRO - GRUNDSTÜCKSBETRACHTUNG

Das Gelände des Kohlekraftwerks wird allseitig von einer Einfriedung begrenzt. Im Norden befindet sich das kürzlich fertiggestellte Ersatzkraftwerk K.I.E.L., welches mit Erdgas betrieben wird. Zwischen den Kraftwerken führt ein Tunnelbau mit Fernleitungen auf die andere Fördeseite. Östliche und westlich wird das Grundstück durch seine natürlichen Gegebenheiten begrenzt. Dabei steigt das Gelände von der Küste kommend leicht an und bildet an der östlichen Grundstücksgrenze einen leichten Hang aus. Im Süden schließt sich das Gebiet des Ostuferhafens an. Das direkte Nachbargebäude ist ein Kreuzfahrtterminal. Generell lässt sich sagen, dass sich das Grundstück derzeit in einer Inselposition befindet und rundum geschlossene Grenzen hat. Der einzige Zugang auf der Landseite führt am nordöstlich gelegenen Pförtnerhaus vorbei. Zur Erschließung dient die hier nördlich in Richtung des Nachbarortes Mönkeberg abgehende Straße, welche nur bis zum Kraftwerk führt und dort endet. Diese Sackgasse trennt das Grundstück von allen umliegenden Gebieten in östlicher und südlicher Richtung ab.

Die Bebauungsstruktur folgt strikt pragmatischen Prinzipien. Wie Adern ziehen sich Leitungen und Fließbänder über das ganze Areal und geben dem Komplex damit einen beinahe organischen Charakter. Am Wasser dominieren die Ladekräne, welche ehemals die Kohle von den andockenden Ladeschiffen beförderten. Folgt man dem Weg der Kohle kommt man hinter dem Kraftwerk am südlichen Grundstücksende zu einem riesigen Lagerbecken, welches von der anderen Seite unterirdisch mit dem Schlitzbunker verbunden ist und auf diesem Wege gespeist wurde. Er wird von den das Grundstück im Osten begrenzenden Schienen durchlaufen und diente dem Entladen der Kohlewagons. Neben einigen flachen Bedarfsbauten, die sich über das ganze östliche Areal verteilen, hebt sich das Kraftwerksgebäude mit seinem ikonischen Turm und Kesselhaus geradezu gigantisch ab. Es bildet mit seinen diversen quaderförmigen Volumen unterschiedlicher Höhe ein gewürfeltes Gesamtbild, an welches sich südlich ein maschineller Wald aus zylindrischen Objekten und Leitungen anschließt.

Neben den asphaltierten Wegen sind große Teile des Grundes natürlich belassen, sandig oder begrünt. Entlang von Böschungen ziehen sich über das ganze Grundstück unerwartet viele Baumgruppen.



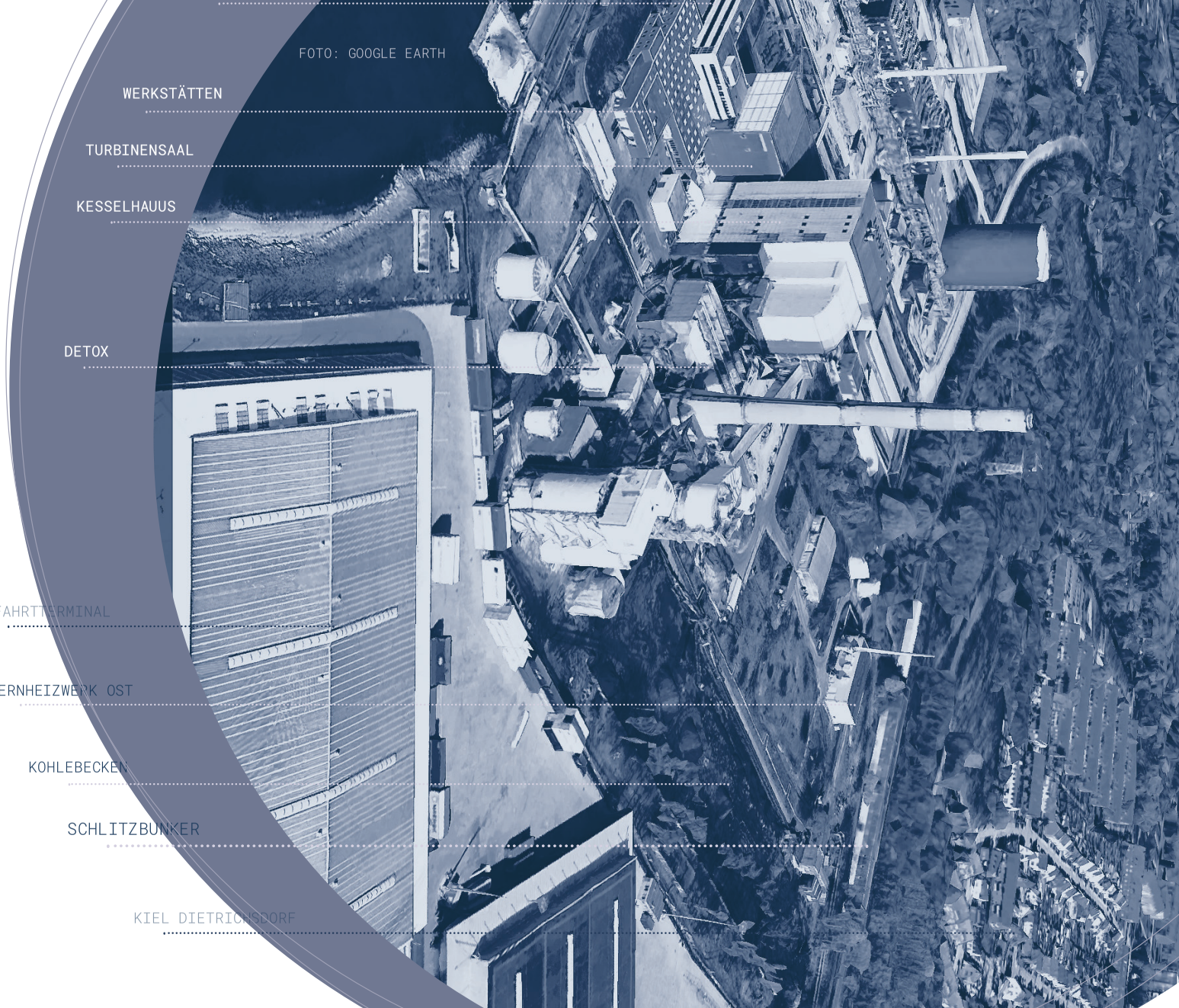


FOTO: GOOGLE EARTH
WERKSTÄTTEN
TURBINENSAAL
KESSELHAUUS
DETOX
KREUZFAHRTTERMINAL
FERNHEIZWERK OST
KOHLEBECKEN
SCHLITZBUNKER
KIEL DIETRICHSDORF



fig 29| Baumgruppen und große Rohre durchziehen das Gelände



GRÖSSEN + VERHÄLTNISSE

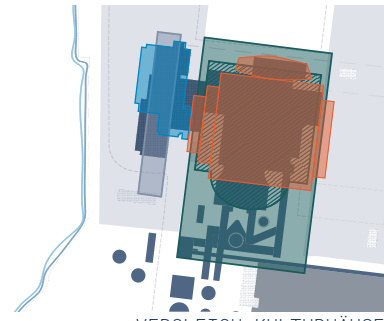
Um die schwer fassbare Größe des GKK und der ihm umgebenen Flächen verstehen zu können, wurde im Entwurfsprozess mit Referenzgrößen mir vertrauter Plätze und funktional vergleichbarer Bauten gearbeitet.

Als Vergleichsobjekte für die Grundfläche des Kraftwerkes dienten die Kieler Kunsthalle, das Stockholmer Fotografiemuseum „Fotografiska“, die Kieler Mehrzweckhalle „Ostseehalle“ und die Kopenhagener Oper. Letztere ist besonders bezüglich ihrer Position zum Stadtzentrum von Relevanz.

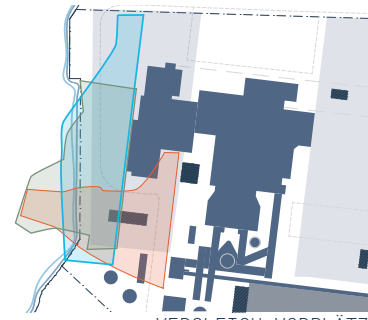
Um den Außenraum zu beschreiben, wurden verschiedene öffentliche Plätze aus Kiel, der Hamburger Hafencity und Wien benutzt. Der Wiener Karlsplatz stellt deshalb ein relevantes Vergleichsobjekt dar, weil ich ihn zum Zeitpunkt des Entwurfes täglich überquert habe und er mir immer wieder ein guter Maßstab war.

Zuletzt wurde der Abstand zwischen Kraftwerk und Schlitzbunker mit einer Straße von Einfamilienhäusern aus dem östlich angrenzenden Wohngebiet überlagert. Die Strecke würde 28 Einfamilienhäuser fassen. Dieser Vergleich zeigt in aller Deutlichkeit den dimensionalen Sprung zum Nachbargebiet.

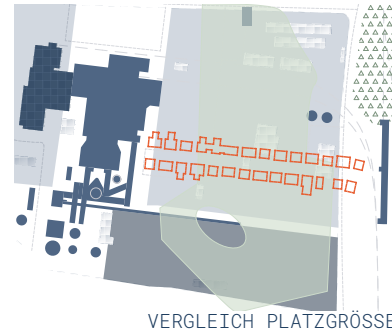
Die Grundfläche des gesamten Areals ist mit 13,5 Hektar in etwa so groß wie 19 Fußballfelder. Das Kraftwerk gleicht mit 7500 Quadratmetern der Grundfläche eines der flächenmäßig größten Gebäude Kiels, der Ostseehalle (s.o.), welche vor allem für Sportveranstaltungen, Konzerte und Messen genutzt wird.



VERGLEICH KULTURHÄUSER



VERGLEICH VORPLÄTZE

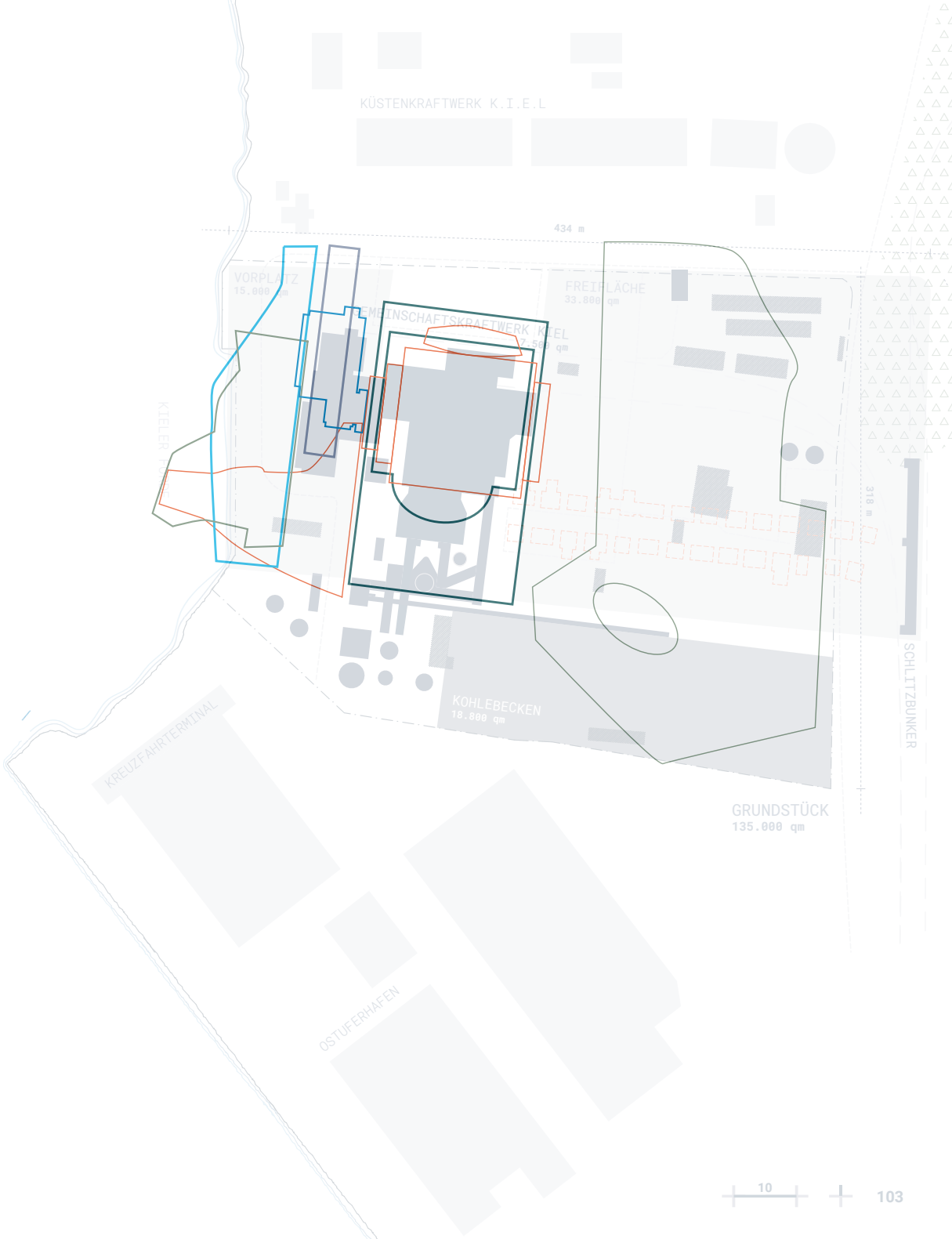


VERGLEICH PLATZGRÖSSE

DATENGRUNDLAGE: STADTPLAN DER STADT KIEL, ORTHOFOTOS VON GOOGLE EARTH

Vergleichsgrößen

Gemeinschaftskraftwerk Kiel	1
Opernhaus, Kopenhagen	2
Ostseehalle, Kiel	3
Fotografiska, Stockholm	4
Kunsthalle, Kiel	5
Seeseitiges Kraftwerksgelände	6
Magellan-Terrassen, Hamburg	7
Platz an der Kiellinie, KiWo	8
Europaplatz, Kiel	9
Landseitiges Kraftwerksgelände	10
Karlsplatz, Wien	11
Straße aus der Nachbarschaft	12


KÜSTENKRAFTWERK K.I.E.L
434 m
VORPLATZ
15.000 qm
FREIFLÄCHE
33.800 qm
GEMEINSCHAFTSKRAFTWERK KIEL
37.500 qm
KIELER
318 m
SCHLITZBUNKER
KOHLEBECKEN
18.800 qm
KREUZFAHRTERMINAL
GRUNDSTÜCK
135.000 qm
OSTUFERHAFEN
10

GRÖSSEN + VERHÄLTNISSE

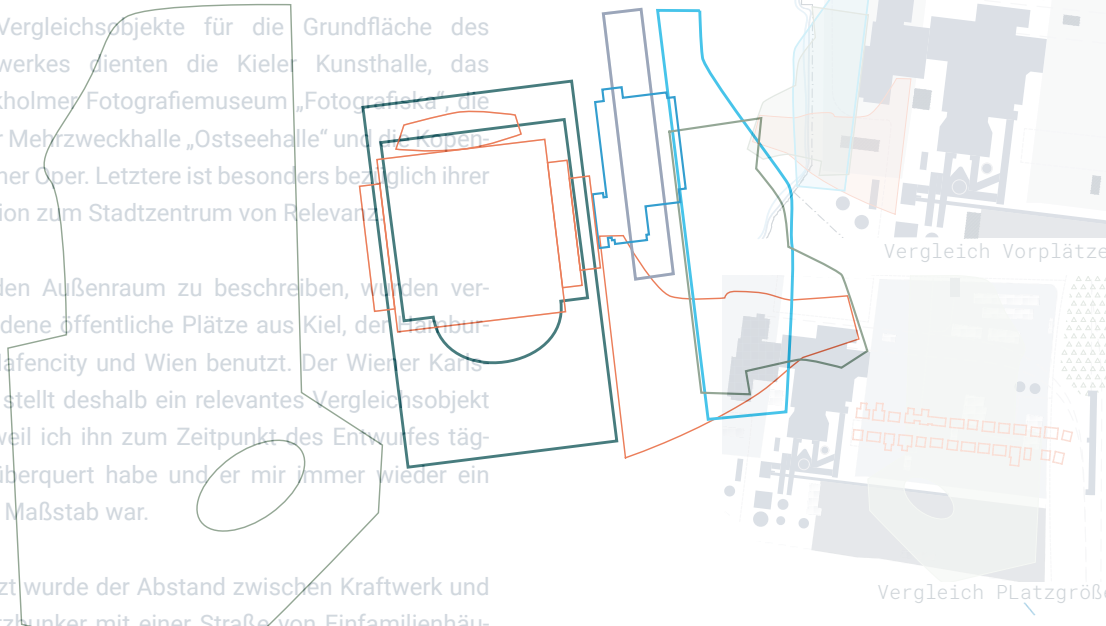
Um die schwer fassbare Größe des GKK und der ihm umgebenen Flächen verstehen zu können, wurde im Entwurfsprozess mit Referenzgrößen mir vertrauter Plätze und funktional vergleichbarer Bauten gearbeitet.

Als Vergleichsobjekte für die Grundfläche des Kraftwerkes dienten die Kieler Kunsthalle, das Stockholmer Fotografiemuseum „Fotografiska“, die Kieler Mehrzweckhalle „Ostseehalle“ und die Kopenhagener Oper. Letztere ist besonders bezüglich ihrer Position zum Stadtzentrum von Relevanz.

Um den Außenraum zu beschreiben, wurden verschiedene öffentliche Plätze aus Kiel, der Hamburger Hafencity und Wien benutzt. Der Wiener Karlsplatz stellt deshalb ein relevantes Vergleichsobjekt dar, weil ich ihn zum Zeitpunkt des Entwurfes täglich überquert habe und er mir immer wieder ein guter Maßstab war.

Zuletzt wurde der Abstand zwischen Kraftwerk und Schlitzbunker mit einer Straße von Einfamilienhäusern aus dem östlich angrenzenden Wohngebiet überlagert. Die Strecke würde 28 Einfamilienhäuser fassen. Dieser Vergleich zeigt in aller Deutlichkeit den dimensionalen Sprung zum Nachbargebiet.

Die Grundfläche des gesamten Areals ist mit 13,5 Hektar in etwa so groß wie 19 Fußballfelder. Das Kraftwerk gleicht mit 7500 Quadratmetern der Grundfläche eines der flächenmäßig größten Gebäude Kiels, der Ostseehalle (s.o.), welche vor allem für Sportveranstaltungen, Konzerte und Messen genutzt wird.



Vergleichsgrößen

Gemeinschaftskraftwerk Kiel	1
Opernhaus, Kopenhagen	2
Ostseehalle, Kiel	3
Fotografiska, Stockholm	4
Kunsthalle, Kiel	5
Seeseitiges Kraftwerksgelände	6
Magellan-Terrassen, Hamburg	7
Platz an der Kiellinie, KiWo	8
Europaplatz, Kiel	9
Landseitiges Kraftwerksgelände	10
Karlsplatz, Wien	11
Straße aus der Nachbarschaft	12

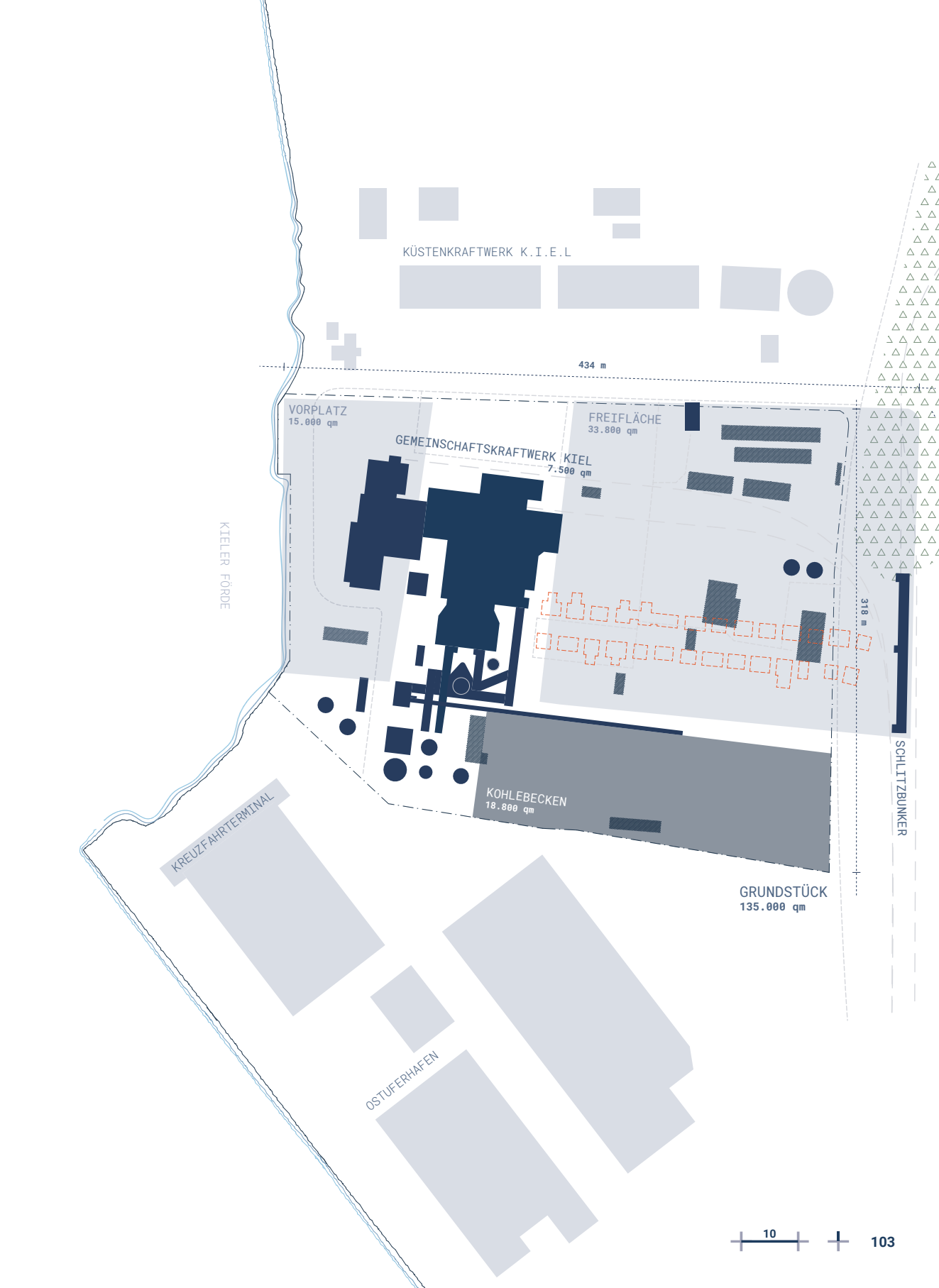

KÜSTENKRAFTWERK K.I.E.L
434 m
VORPLATZ
15.000 qm
FREIFLÄCHE
33.800 qm
GEMEINSCHAFTSKRAFTWERK KIEL
7.500 qm
KIELER FÖRDE
318 m
SCHLITZBUNKER
KOHLEBECKEN
18.800 qm
KREUZFAHRTERMINAL
GRUNDSTÜCK
135.000 qm
OSTUFERHAFEN
10



fig 30| Wie collagiert: die Fassaden von Turbinensaal, Verwaltung und Werkstatt

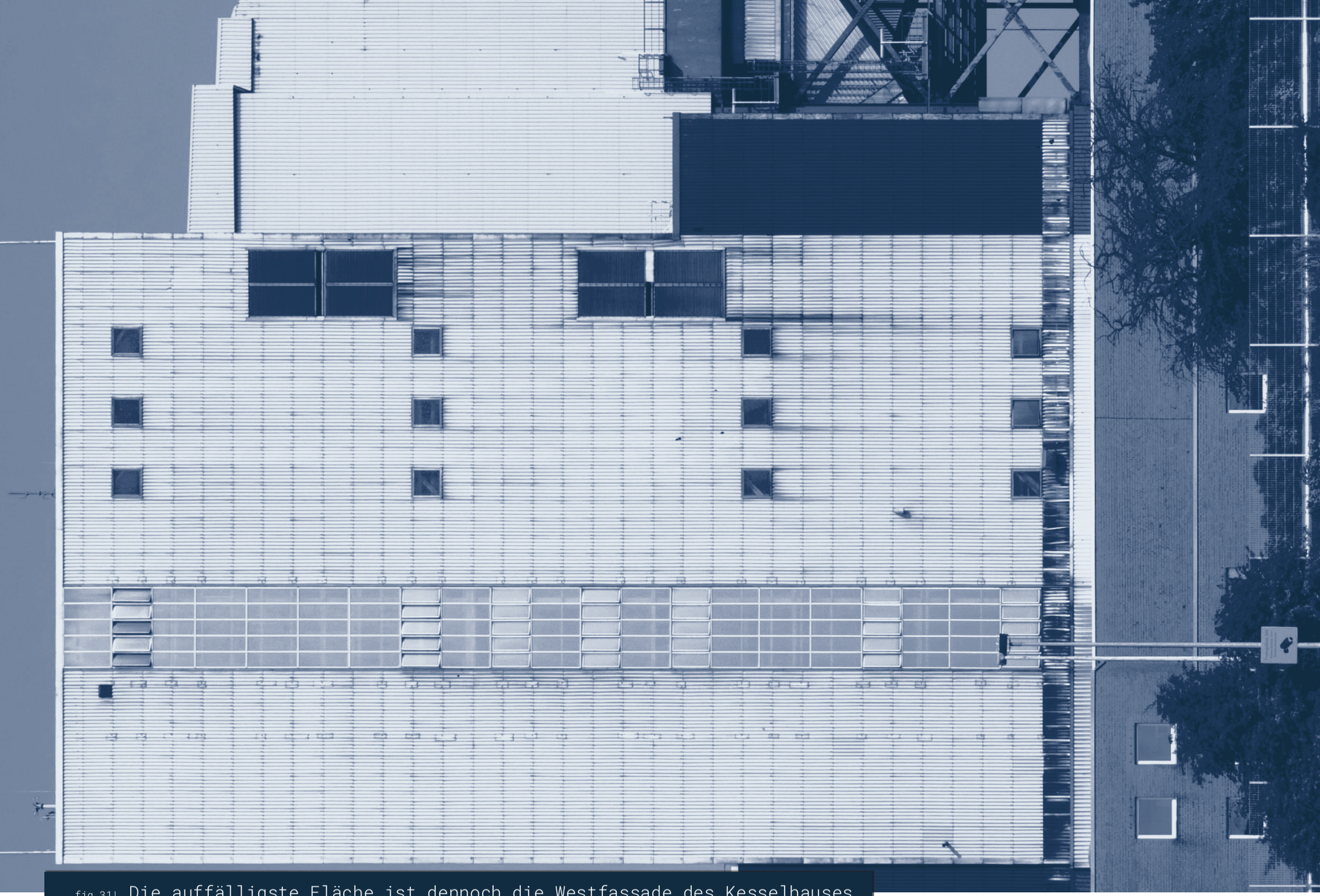


fig 31| Die auffälligste Fläche ist dennoch die Westfassade des Kesselhauses



fig 32| Die zylindrigen Nebenbauten bilden mit ihren Rohren, Transportbändern und Gerüsten eine ganz eigene Landschaft

EINGRIFF

Im folgenden Kapitel werden die bisher aufgezeigten Fehlstände und Potenziale zu einem exemplarischen Lösungsansatz fortgeführt. Im Zentrum der Auseinandersetzung steht dabei die Zusammenführung der einzelnen Stränge zu einer übergeordneten Strategie, in der jeder Schritt allerdings ebenso unabhängig von den anderen entwickelt werden könnte. Diese Vorgehensweise findet ihre räumliche Umsetzung in der Entwicklung eines Masterplans für das gesamte Gebiet des GKK.

In sieben Abschnitten werden bauliche Eingriffe verschiedener Maßstabsebenen vorgeschlagen, die sich unterschiedlicher Taktiken bedienen. So sind einige in ihrem Wesen künstlerischer Natur, andere adressieren den Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur oder die Etablierung eines neuen Kulturzentrums für Kiel. Den inhaltlichen Schwerpunkt bilden dabei architektonische Umnutzungskonzepte mit programmatischen Änderungen des Altbestandes. Konkretisierend werden einige hiervon zu Entwürfen von An- und Neubauten ausformuliert.

Der hintergründige Zweck all dieser Maßnahmen, besteht darin, den (Un)Ort in die Wahrnehmung der Bevölkerung zu bringen. Auf diese Weise soll ein städtischer Diskurs gefördert werden, in dem die Idee eines demokratischen, öffentlichen Stadtraumes ihre Anwendung findet.



122 STRATEGIE

120 ERLEUCHTUNG

126 PIONIER
.ANLEGER_130
.KRAN_132

154 KRAFTWERK
.BISTRO_166
.BIBLIOTHEK_168
.GALLERIE_172
.CUT_174
.BÜHNENHAUS_176

188 RADWEG_188

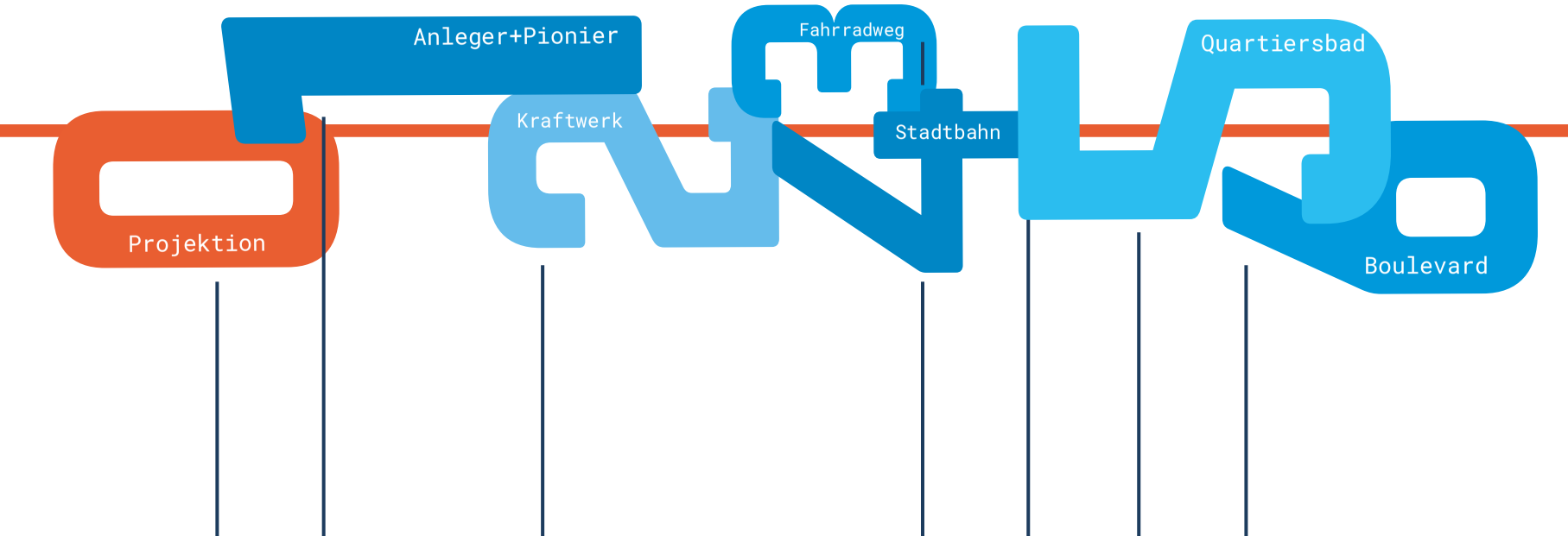
196 STADTBAHN_196

204 QUARTIERSBAD_204

236 BOULEVARD_236

SCHRITTE

DIES IST DIE REIHENFOLGE IN WELCHER DIE **SCHRITTE**
IM FOLGENDEN KAPITEL ERKLÄRT WERDEN
HIERBEI HANDELT ES SICH UM EINE RÄUMLICHE TRENNUNG
SIE SIND NICHT STRENG CHRONOLOGISCH ZU TRENNEN
UND ZEITLICH VERFLOCHTEN

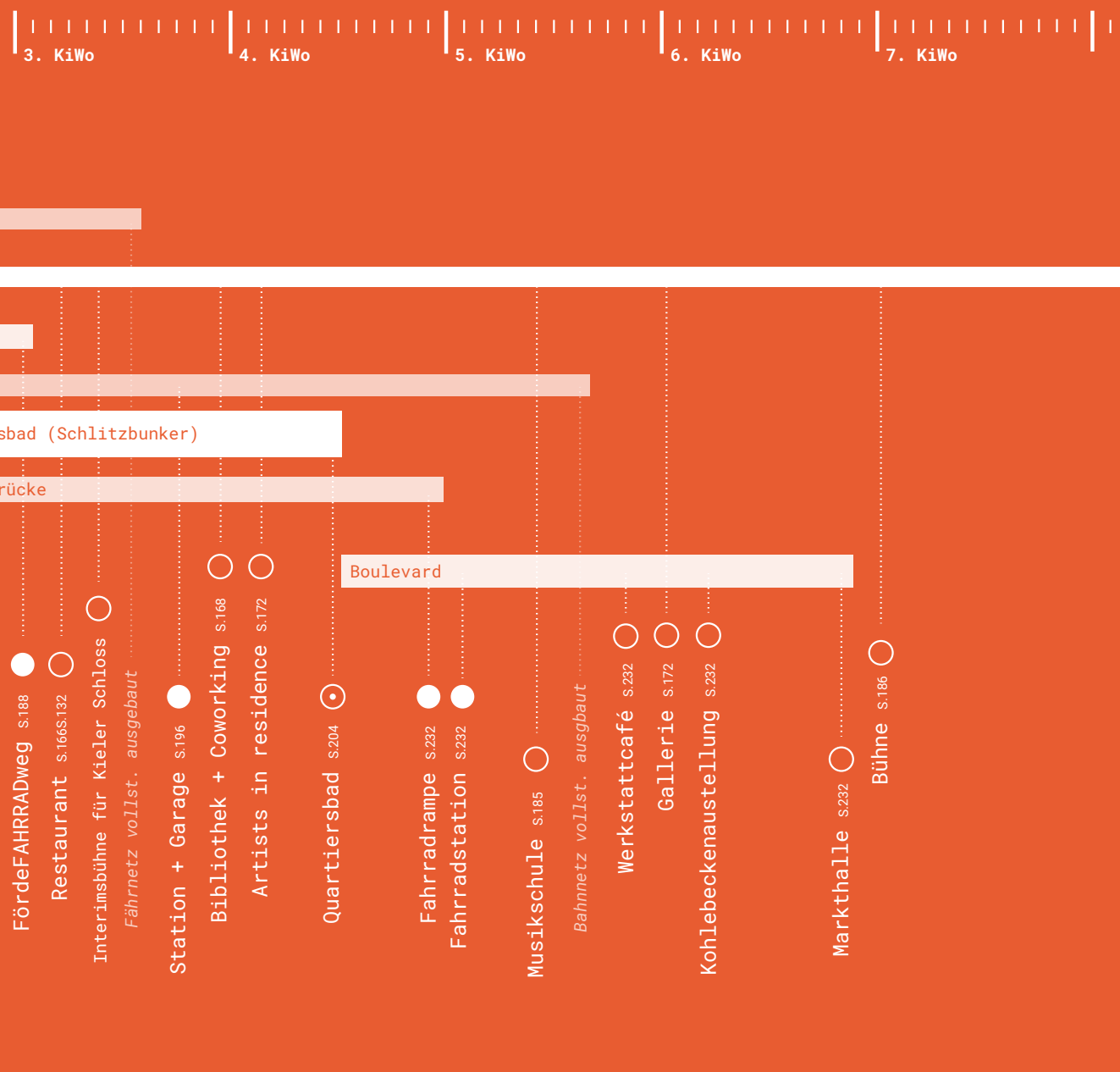


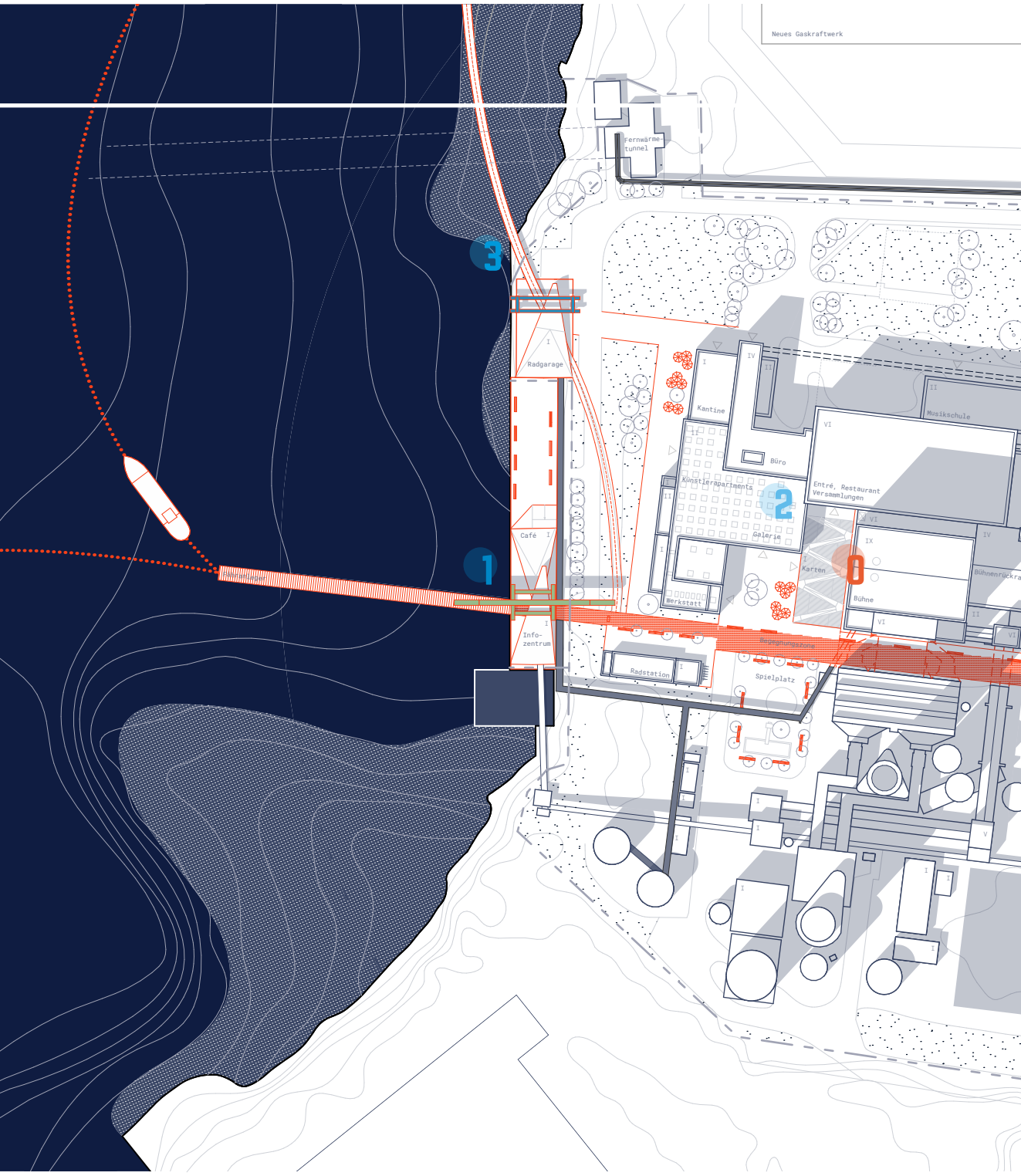


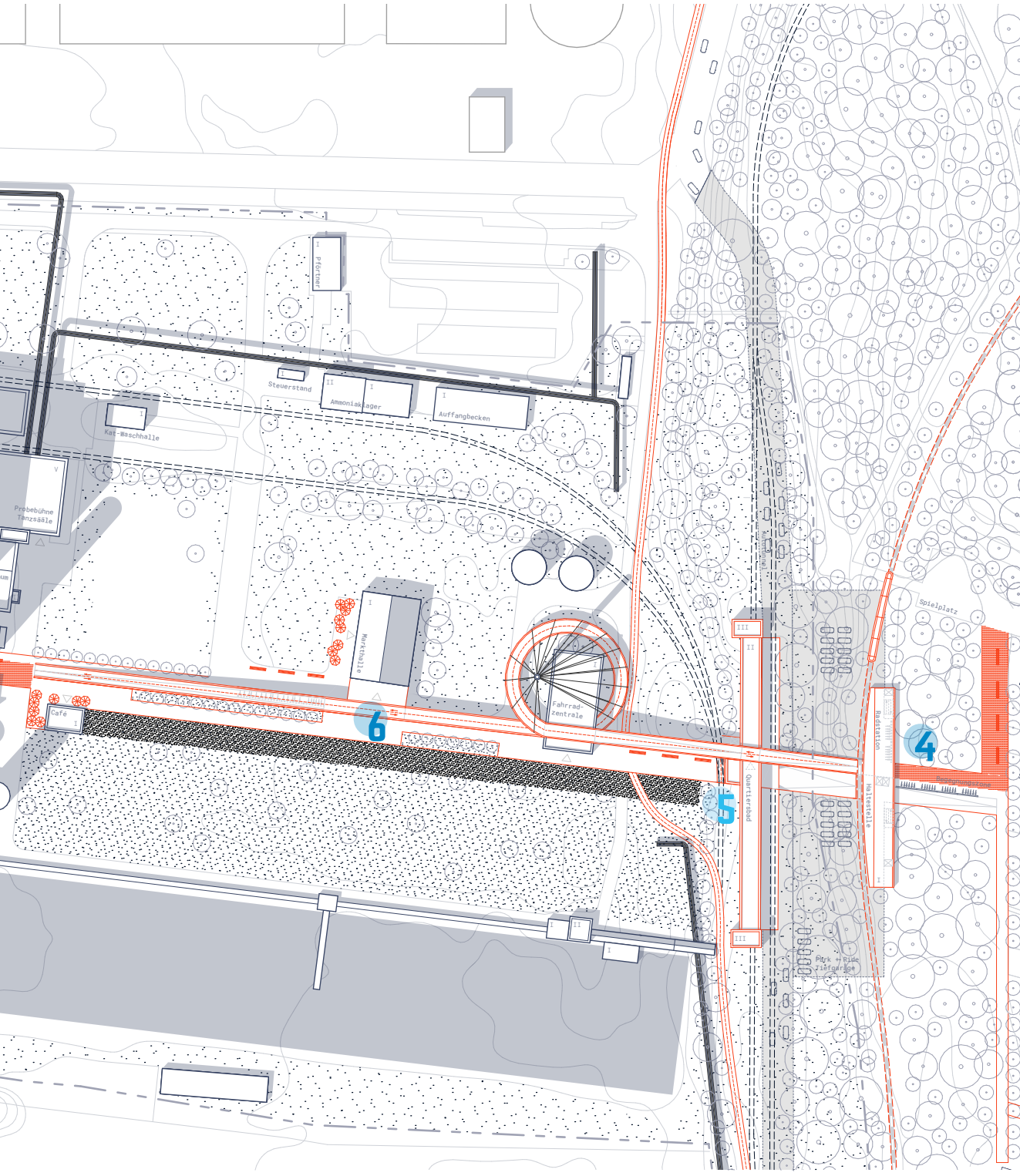
ABLAUF

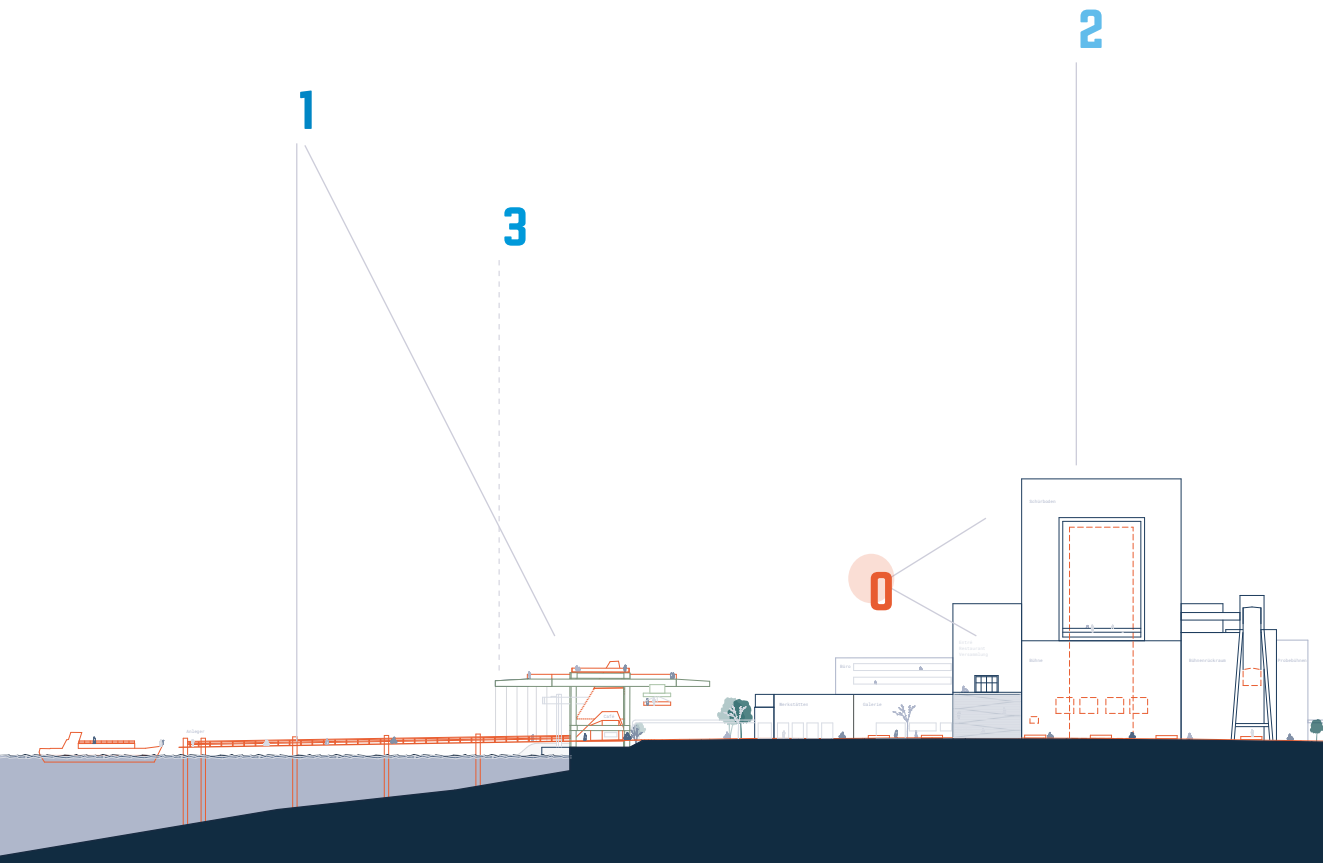
DIES IST DIE REIHENFOLGE IN WELCHER DIE PROJEKTE
INNERHALB DER SCHRITTE AUFEINANDER FOLGEN
HIERBEI HANDELT ES SICH UM EINE ZEITLICHE ABFOLGE
SIE FOLGEN EINANDER CHRONOLOGISCH
UND SIND DURCH DIE KAPITEL VERFLOCHTEN

STRATEGIEN
STATT LÖSUNGEN?




Neues Gaskraftwerk
Fernwärme-tunnel
3
Radgarage
Café
1
Info-zentrum
Kantine
Büro
Musikschule
Künstlerapartments
2
Galerie
Entré, Restaurant Versammlungen
Karten
0
Bühne
Bühnenrückra
Werkstatt
Radstation
Spielplatz


Pförtner
Steuerstand
Ammoniaklager
Auffangbecken
Kat-Waschhalle
Probebühne Tanzsäle
Markthalle
Fahrrad-zentrale
Café
6
5
4
Quartierbad
Radstation
Holtestelle
Spielplatz
Park + Ride Tiefgarage


2
1
3
0

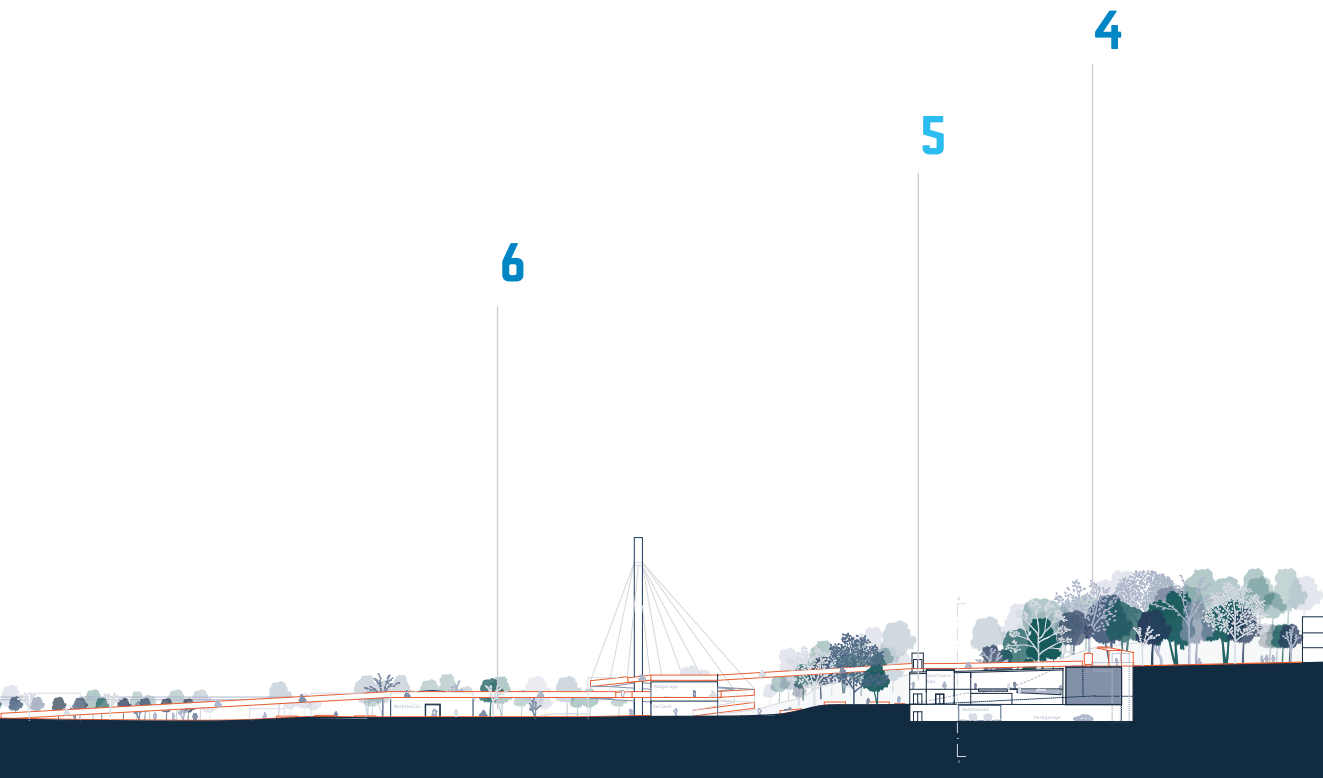

4
5
6



fig 33| Schacht 12 der Zeche Zollverein



ZECHE ZOLLVEREIN, ESSEN

Als Referenz für die gesamte Gebietsentwicklung soll an dieser Stelle die Zeche Zollverein kurz erwähnt sein, deren ikonographischen Gebäude des „Schacht 12“ 1932 als Modernisierung der bereits bestehenden Zeche durch die Architekten Fritz Schupp und Martin Kremmer gebaut wurden. Auch wenn hier grundsätzlich eine andere Ästhetik zugrunde liegt, zeigen sich vielerlei Parallelen zu einer potenziellen Umnutzung des Gemeinschaftskraftwerks, sowohl formaler als auch inhaltlicher Natur. Das heutige UNESCO Weltkulturerbe wurde nach der Stilllegung der Kohleförderung im Jahre 1986 mithilfe verschiedener speziell hierfür gegründeter Stiftungen über 30 Jahre hinweg entwickelt. Das niederländische Architekturbüro OMA stellte im Jahr 2002 den Masterplan für die Umnutzung zu einem neuen kulturellen und ökonomischen Zentrum vor. Der Umbau des Hauptgebäudes, der Kohlewäsche, welche in Partnerschaft von OMA und Heinrich Böll geplant worden ist, gilt als Aushängeschild des Projektes. Darüber hinaus waren auch andere international bekannte Architekturbüros an der Gestaltung des Komplexes beteiligt: Foster + Partner für den Kesselhausumbau und das japanische Büro Sanaa für einen Neubau des Eingangsgebäudes. Das Areal beherbergt heutzutage eine Vielzahl kultureller Einrichtungen, Museen zur Industriekultur, Kunst- und Designmuseen, künstlerische Werkstätten und weitere Ausstellungsräume, aber auch Freizeiteinrichtungen, Kinderbetreuung, ein Schwimmbad, Gastronomie, Geschäfte und ein Hotel. Des Weiteren hat sich die Folkwang Universität der Künste mit ihrem Campus hier angesiedelt und auf der Bühne der „Halle 12“ werden regelmäßig Konzerte veranstaltet.[1,2]

1 Vgl. Zeche Zollverein, https://de.wikipedia.org/wiki/Zeche_Zollverein [20.05.2020].
2 Vgl. Der Standort Zollverein. Erhalt durch Umnutzung, https://www.zollverein.de/ueber-zollverein/aktuelle-entwicklung/ [20.05.2020].

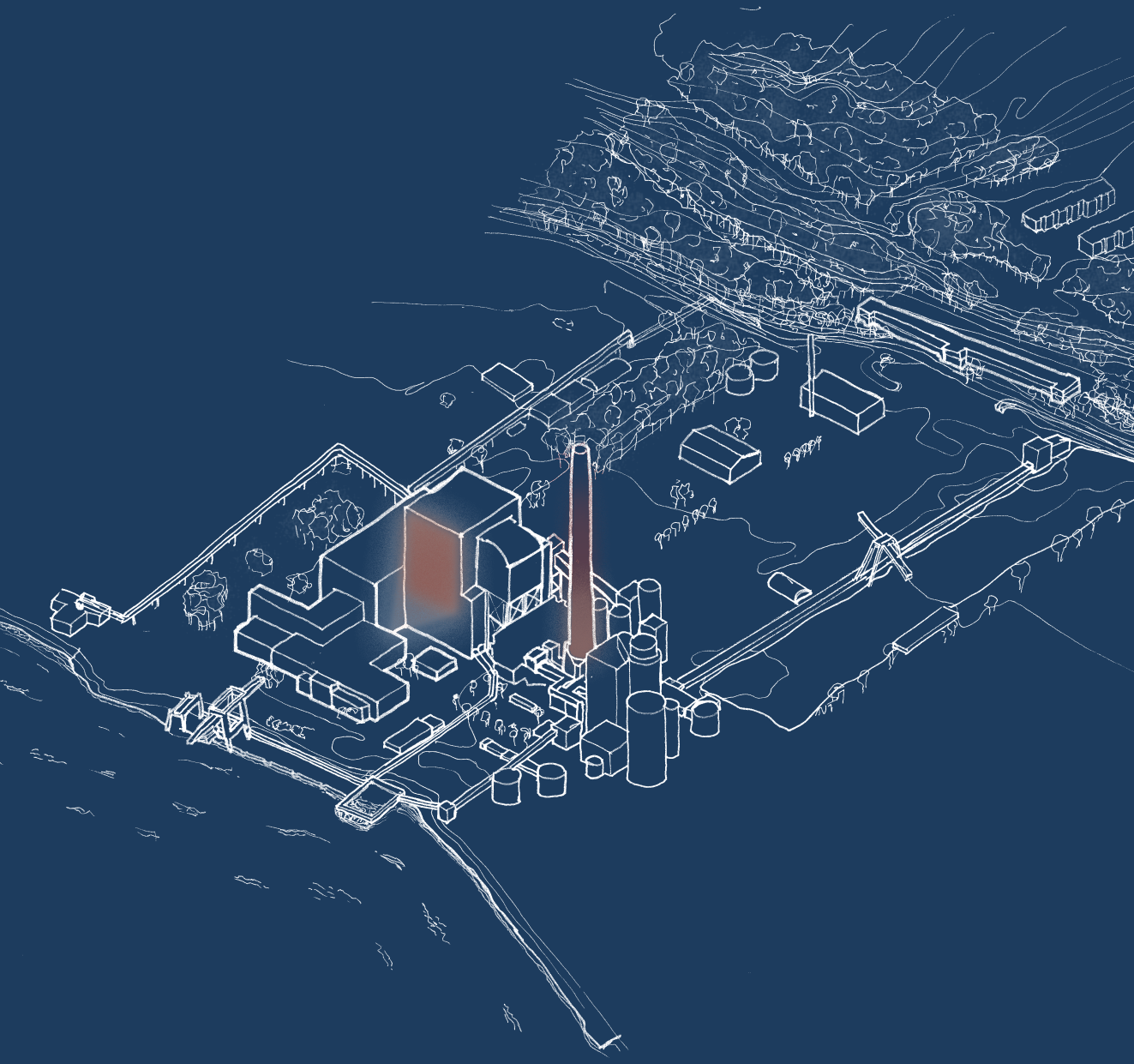




fig 34|

Wie kann ein blinder Fleck sichtbar werden?

Dies ist in der Tat die Kernfrage des ersten Vorhabens. Der Gedanke die Öffentlichkeit einzubeziehen, indem eine metaphorische Bühne geschaffen wird, steht hier an erster Stelle.

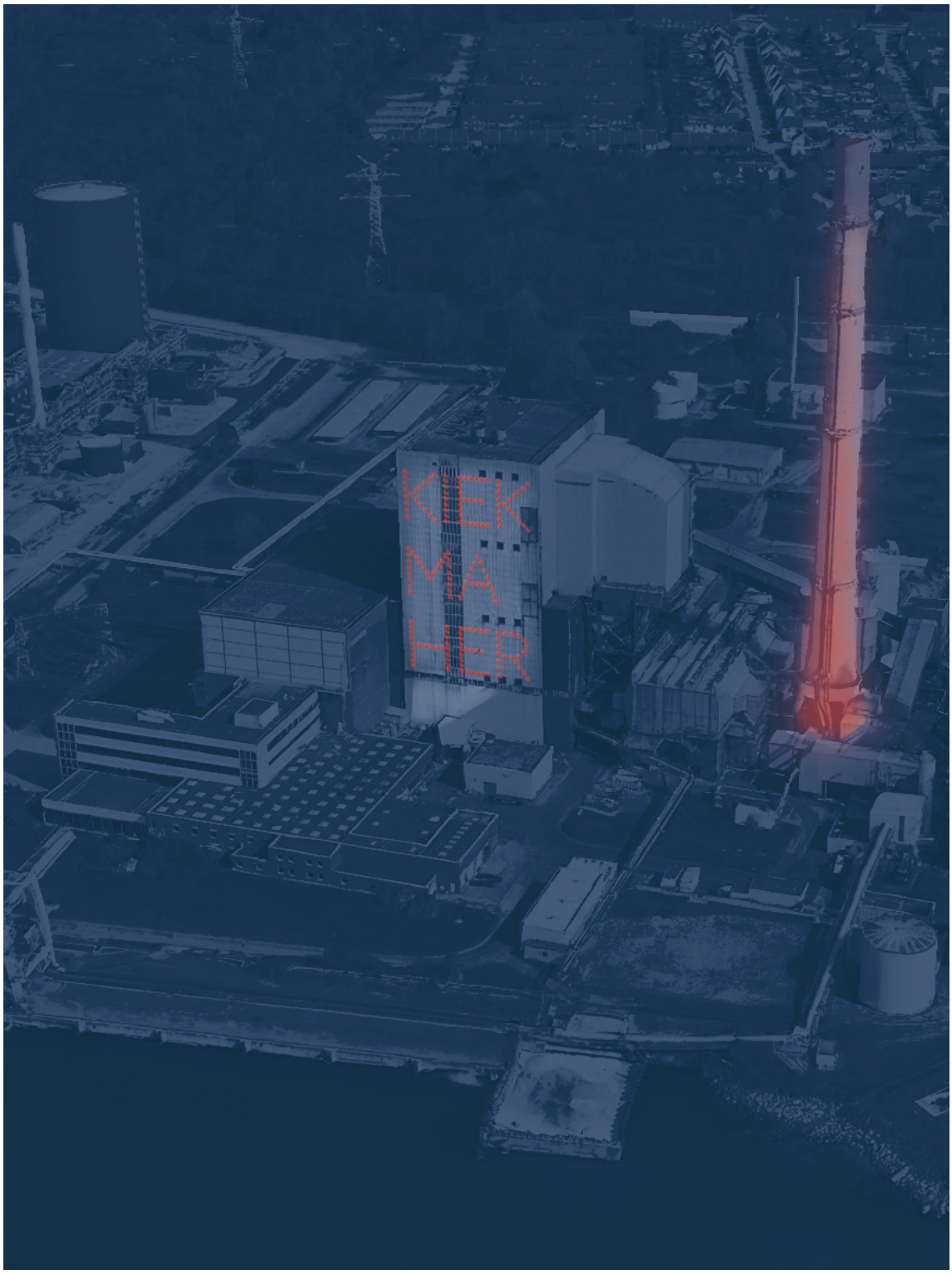
Als sanfte Vorbereitung auf das, was folgen könnte, soll das Projekt mit eine Lichtinstallation als künstlerischen Auseinandersetzung mit einfachsten Mitteln eingeleitet werden. Hierbei dient die 40 x 67 m große Westfassade des Kesselhauses als Leinwand einer Projektion. Die Beleuchtung des nebenstehenden 130m hohen Schornstein macht ihn selbst zur Skulptur und Signallicht des Kunstwerkes, welche bis in das Stadtzentrum sichtbar wäre.

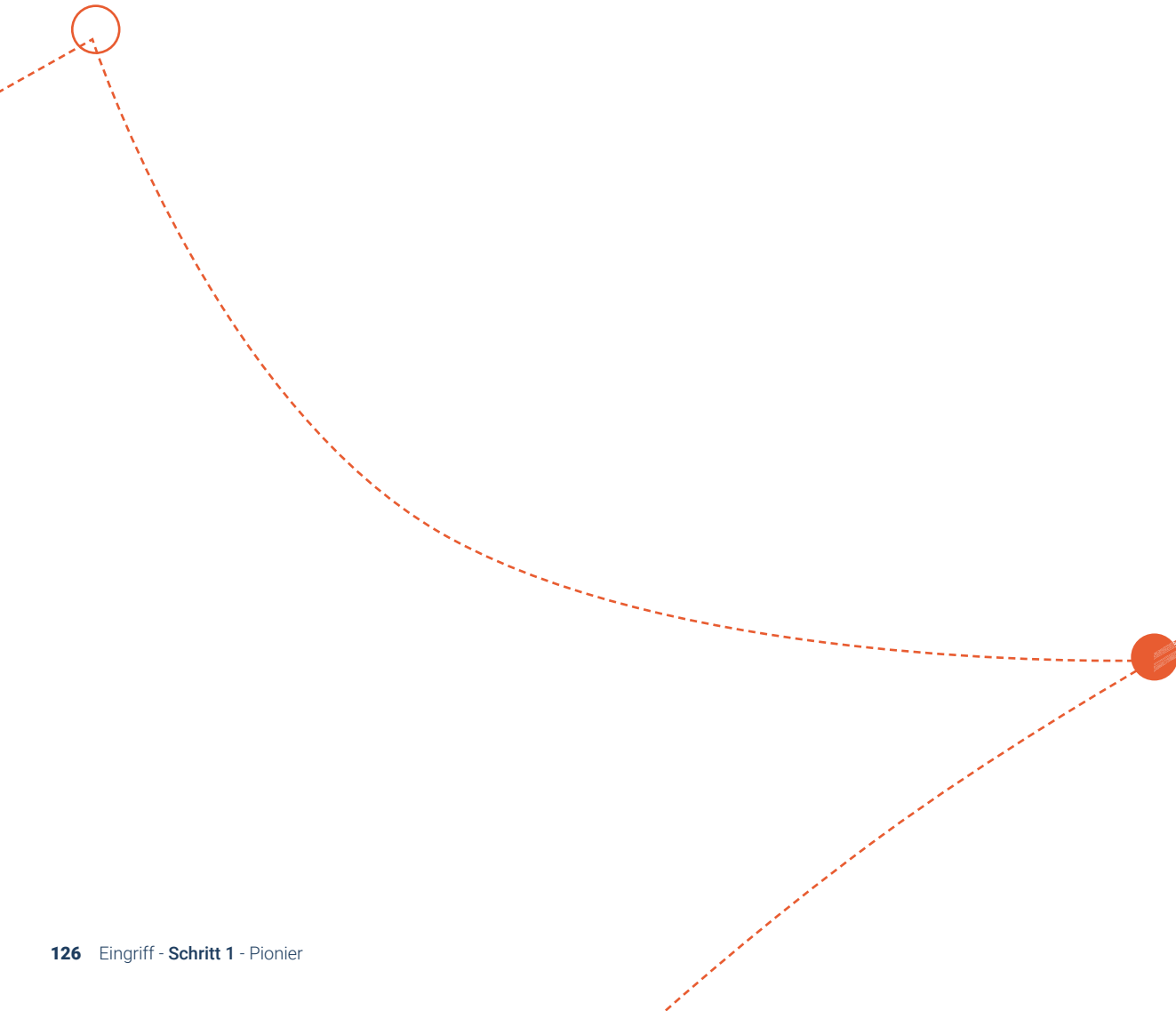
In diesem Schritt geht es primär darum, das Kraftwerk in der Kieler Skyline zu verankern und seine Rolle im Stadtraum zu hinterfragen.

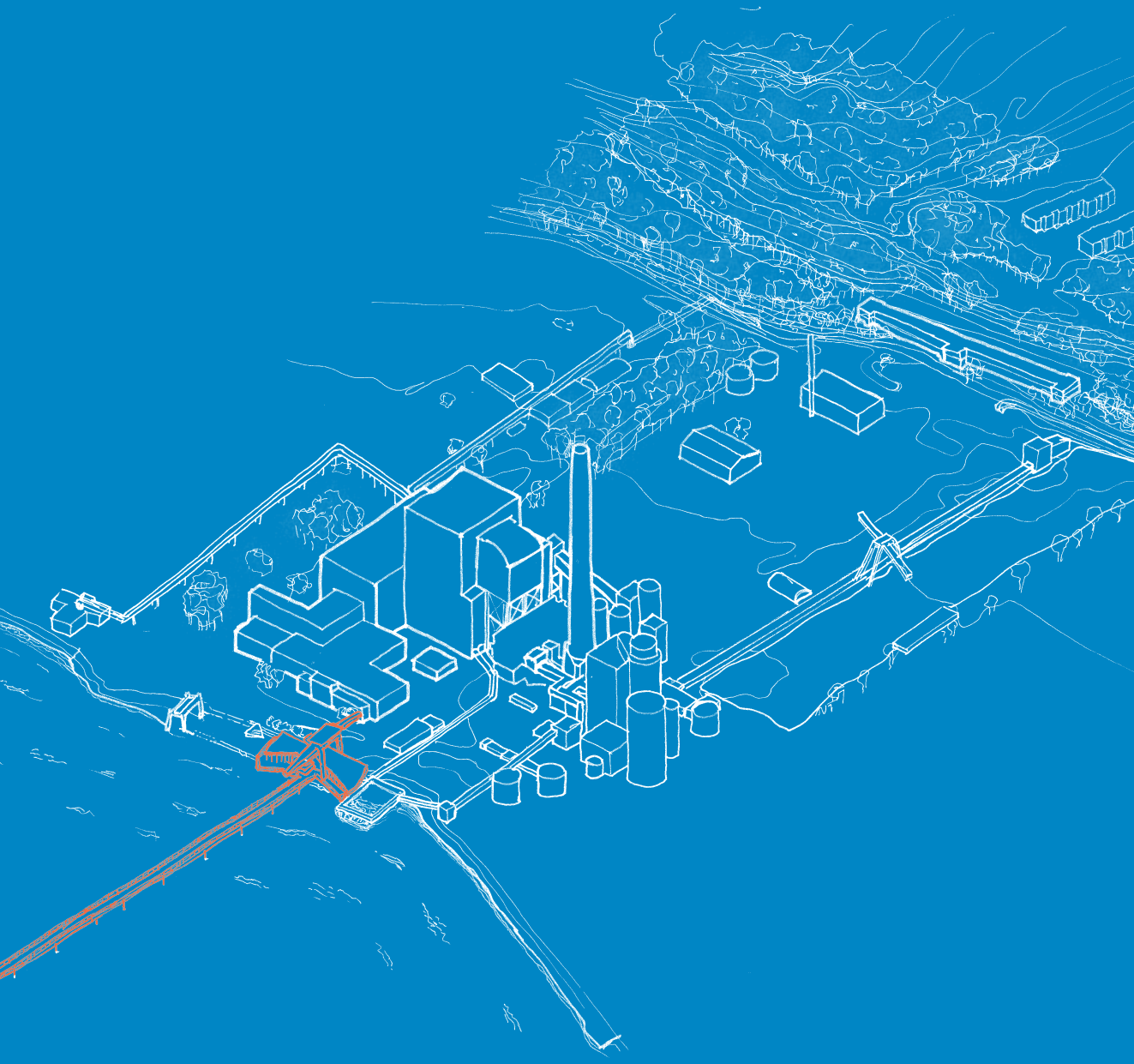
Die Projektion selbst, sollte hierbei eine kritische Auseinandersetzung anregen. Vorstellbar wäre ein provokativer Schriftzug oder auch verschiedene Umnutzungsphantasien. Ich denke hierbei an utopische Collagen, die sich mit dem physischen Objekt so überlagern, dass eine illusionierte Transformation bereits stattfindet. Der Phantasie sind hier keine Grenzen gesetzt: Sie könnten das Gebäude virtuell entkleiden und sein Inneres nach Außen kehren. Oder aber auf die maritime Lage und die überwältigende Größe der technischen Objekte anspielen, indem sie mit Wasser gefüllt zum Aquarium werden, um nur zwei zu nennen.

Wäre die Umnutzung nun in aller Munde, könnte aus der entstehenden Diskussion sicherlich viel für das weitere Vorgehen geschöpft werden. Auf diese Weise könnten öffentliche Stimmen und andere Perspektiven eher einbezogen werden und zur Inspiration der Akteur*innen und Planenden beitragen.

Da der partizipative Planungsprozess aber aus praktischen Gründen in dieser Arbeit nicht weiter vertieft wird, soll er als ausdrückliche Wunschvorstellung an dieser Stelle verbleiben. Durch eine breite Auseinandersetzung mit dem Ort und der vorangegangenen Analyse haben die in mir stattgefunden Diskussionen zu den folgenden Schritten geführt.


KEK
KARLSRUHER





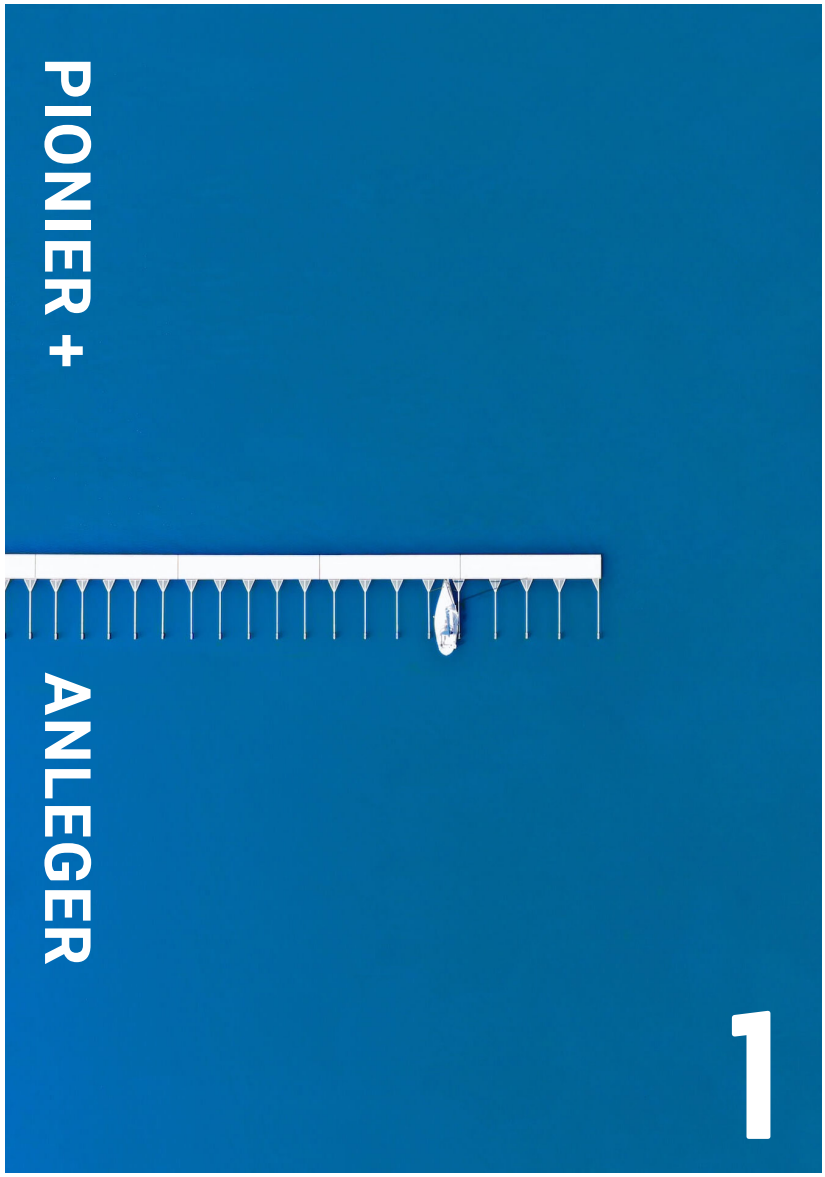


fig 35|

Erschließung I - Fähre

Als Kernproblem hat sich in der vorhergehenden Analyse die Zugänglichkeit zum Gelände herausgestellt. Ein erster Schritt dies anzugehen und eine Verbindung zum gegenüberliegenden Stadtzentrum zu knüpfen, ist der Bau eines Anlegesteges.

Durch die vorgeschlagene Etablierung einer neuen Rundfähre trifft diese Arbeit eine Aussage zum mangelhaften Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes in Kiel insbesondere auf dem Wasser. Eine Fähre, die nicht primär Ausflugsziele ansteuert, sondern das Ost- und Westufer vor allem funktional verbindet, könnte die vorhandene Lücke im Stadtraum überwinden und speziell für Pendelnde von großem Nutzen sein.

Folgende Punkte sind hierbei von besonderer Bedeutung:
Um eine konstante und zügige Überbrückung zu garantieren, werden nur wenige Stationen vorgeschlagen, wie rechts zu sehen ist. So kann eine hohe Frequenz der Fähre gewährleistet werden.

Außerdem muss die Einbindung der Mitnahme von Fahrrädern oberste Priorität erhalten. Viele Anlegestellen sind derzeit schlecht erreichbar und oft unzulänglich mit anderen öffentlichen Verkehrsnetzen verknüpft. So bilden sich Sackgassen im ÖPNV.

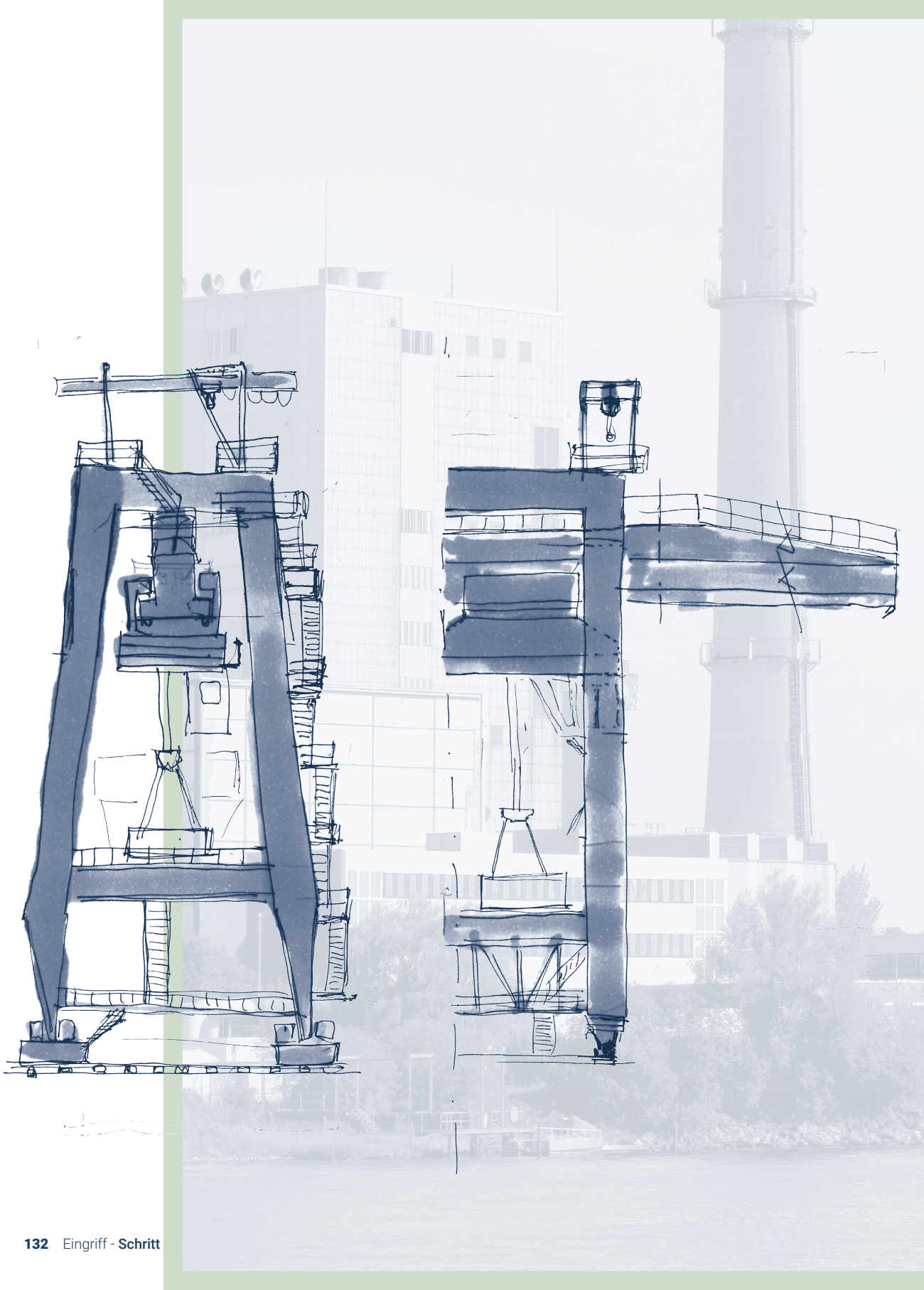
Des weiteren sei erwähnt, dass ausgehend von der zugehörigen Umweltdebatte auch die technische Beschaffenheit der Fährschiffe von Bedeutung ist. Somit wären die Möglichkeiten für den Einsatz einer emissionsfreien Fähre dringend zu überprüfen.

Am Wichtigsten ist es aber wohl, dass über alternative Finanzierungsmethoden gesprochen wird. Die derzeitige Preispolitik der Kieler Verkehrsgesellschaft (KVG) führt leider dazu, dass die Fähren nicht in ihrem vollen Potenzial genutzt werden (vgl. S.74). Welche Schritte hier konkret möglich wären übersteigt sowohl die Expertise als auch den Umfang dieser Arbeit. Es soll somit lediglich als ausdrücklicher Hinweis angebracht sein.

Die jetzige Pendelfähre von Reventlou nach Wellingdorf erfüllt leider keinen der oben genannten Punkte zufriedenstellend und setzt zudem südlicher an. Die Notwendigkeit einer Fahrplanänderung wird hiermit umso deutlicher.

Strategisch wird durch das Transportieren von Menschen zum Ort des Geschehens ein zweiter Schritt in der Diskussion eingeleitet. Durch die Betrachtung aus nächster Nähe, gegebenenfalls auch mit Führungen durch das unveränderte Kraftwerk, könnte eine breitere Gruppe angesprochen und neugierig gemacht werden. Diskussionen und Bürger*innengespräche vor Ort könnten den Erörterungsgegenstand um weitere Punkte ergänzen.


Kreuzfahrt
Fähre: Göteborg
Fähre: Oslo
Fähre: Klaipeda, St.Petersburg, Kalin
Kreuzfahrt
Hafendampfer
Mönkeberg
Ölberg
Bellevue
GKK
Rundfähre
Reventlou
Schwentinefähre
Wellingdorf
Seegarten
Bahnhof
HBF
250



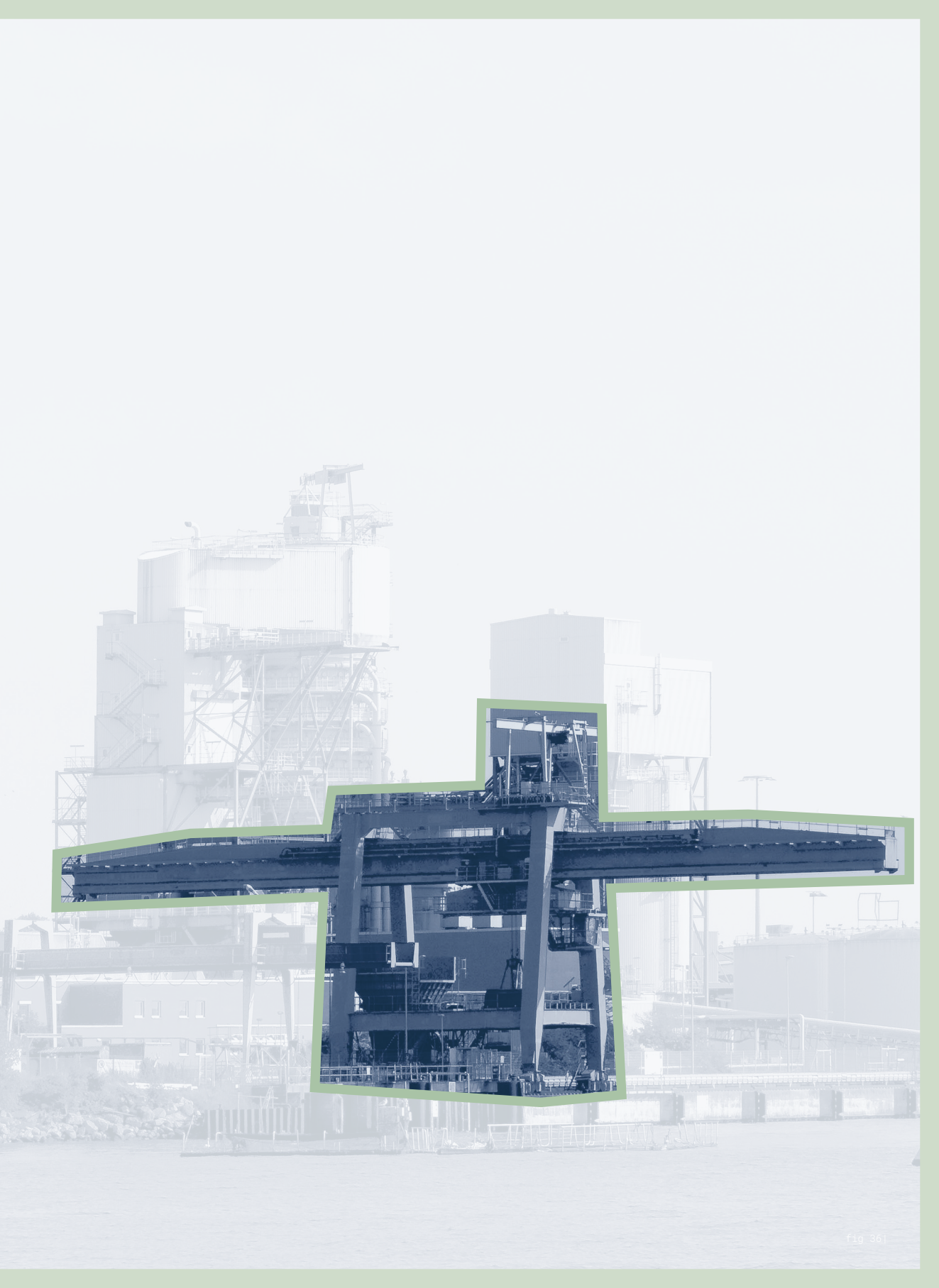
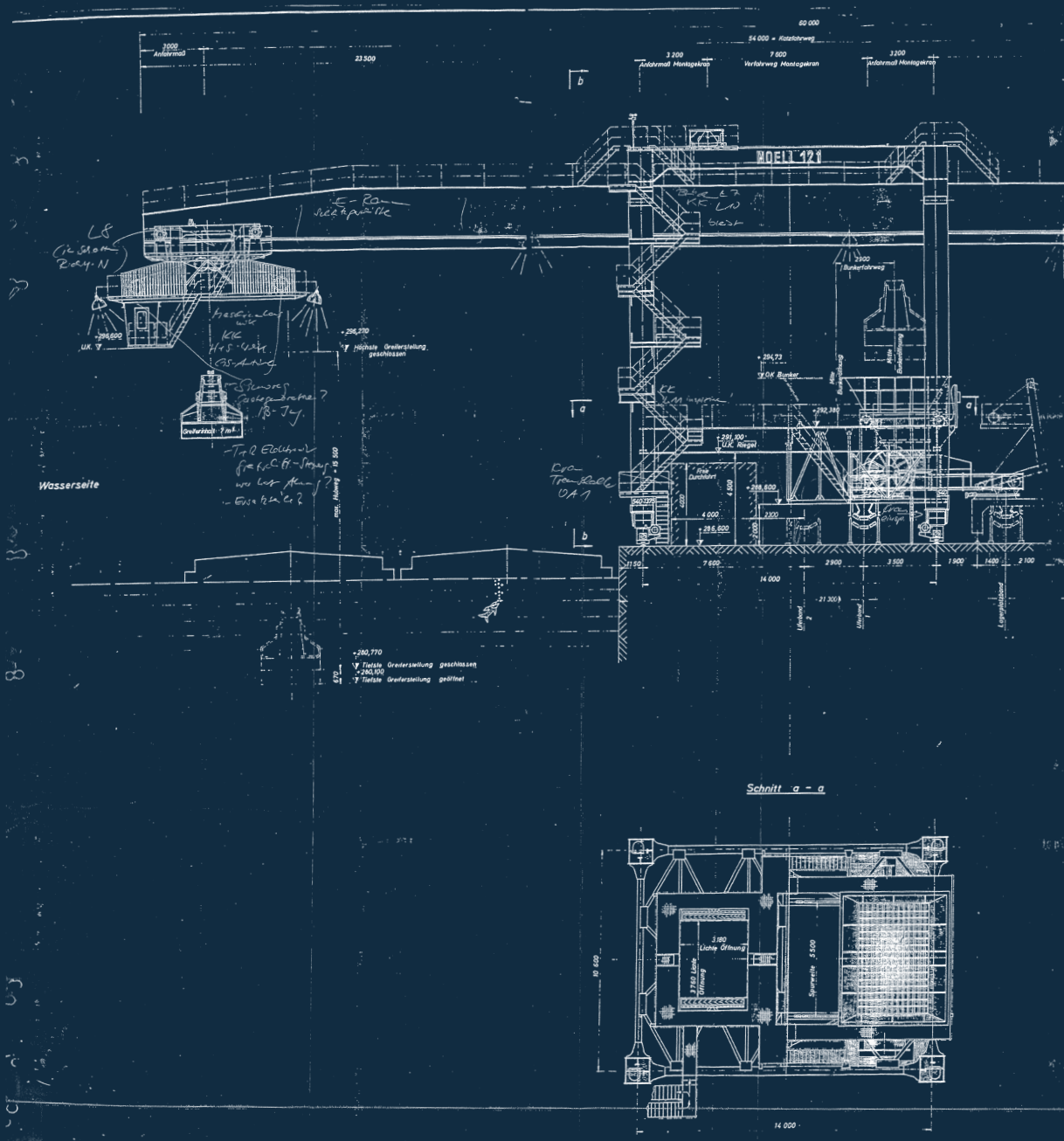
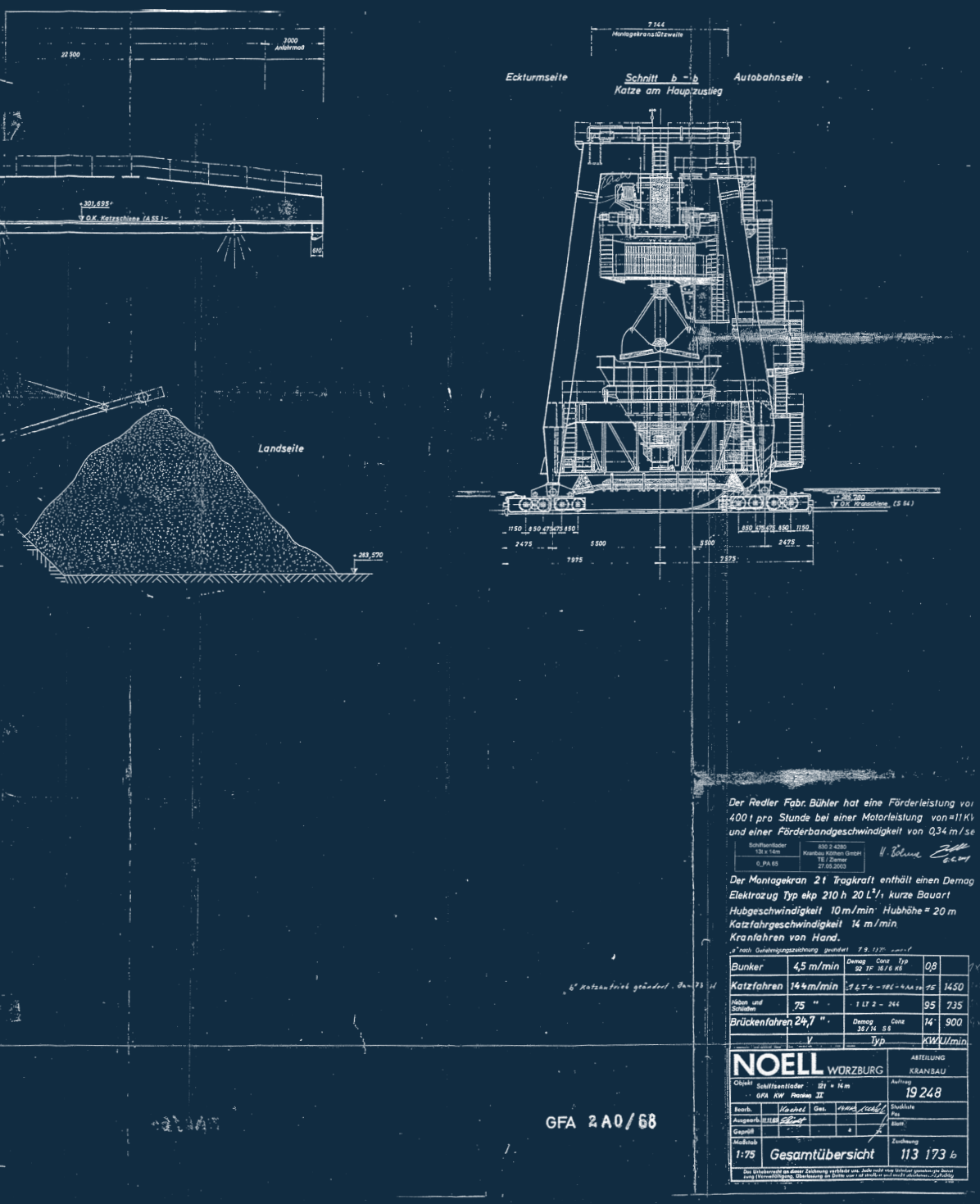
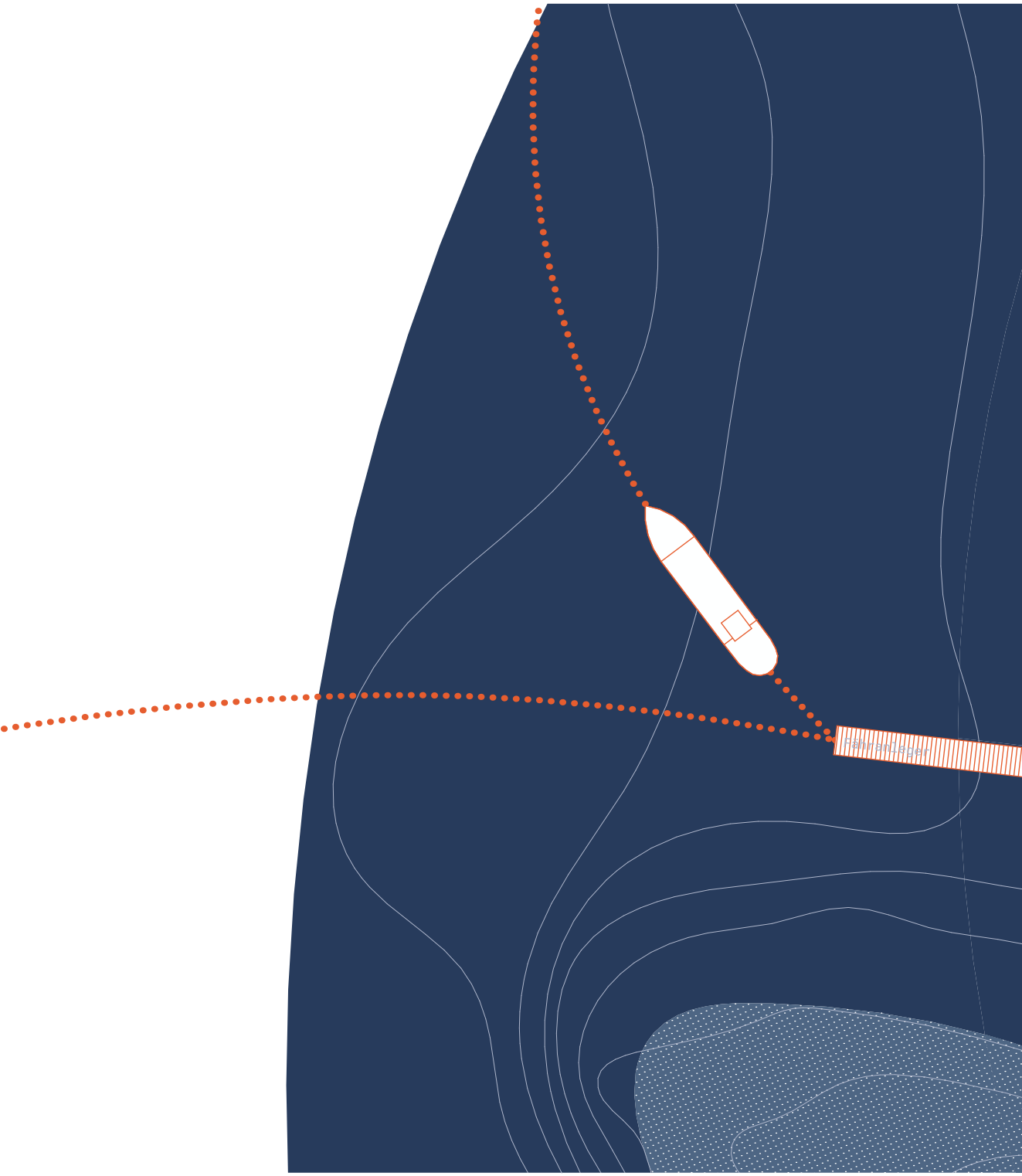


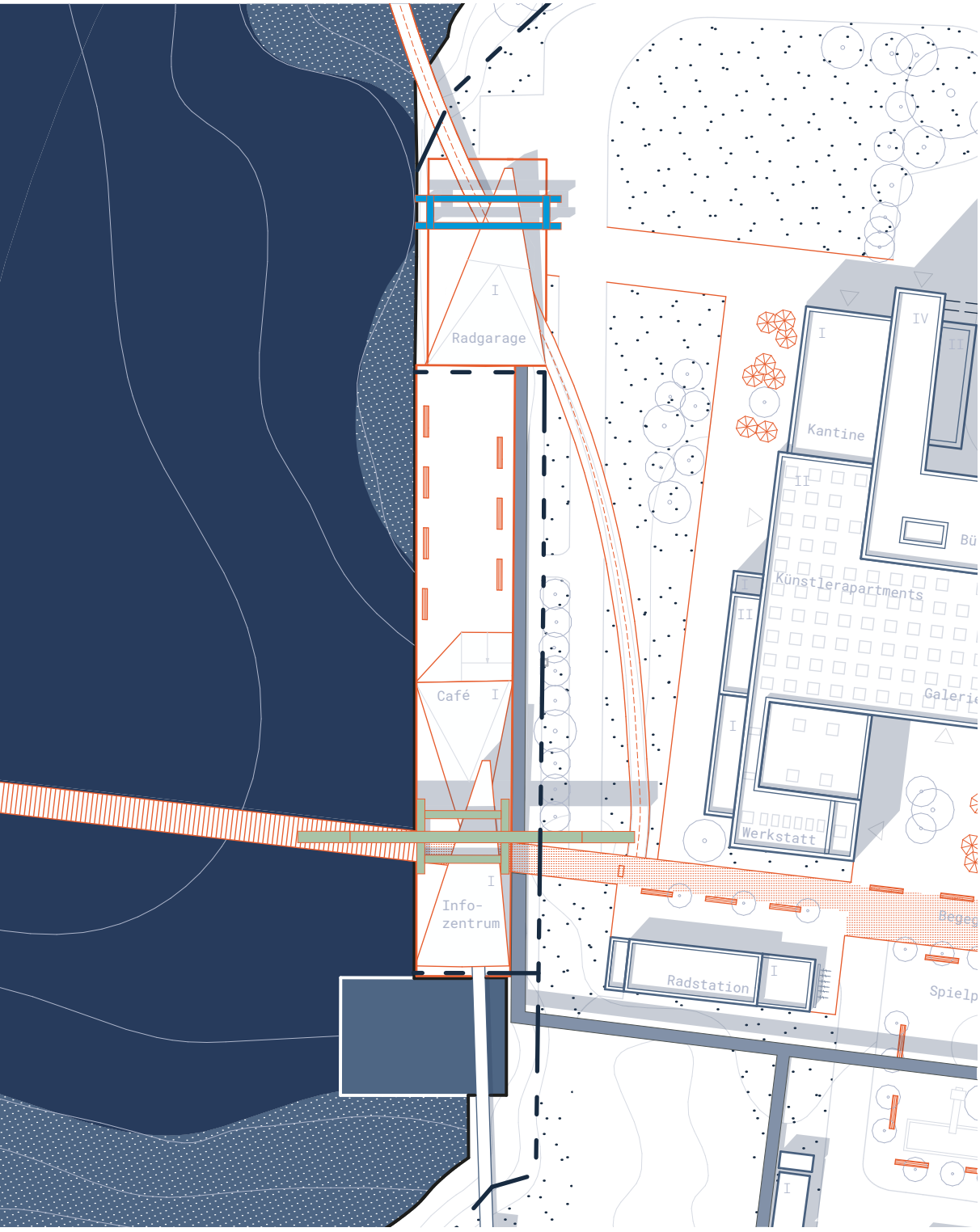
fig 36|

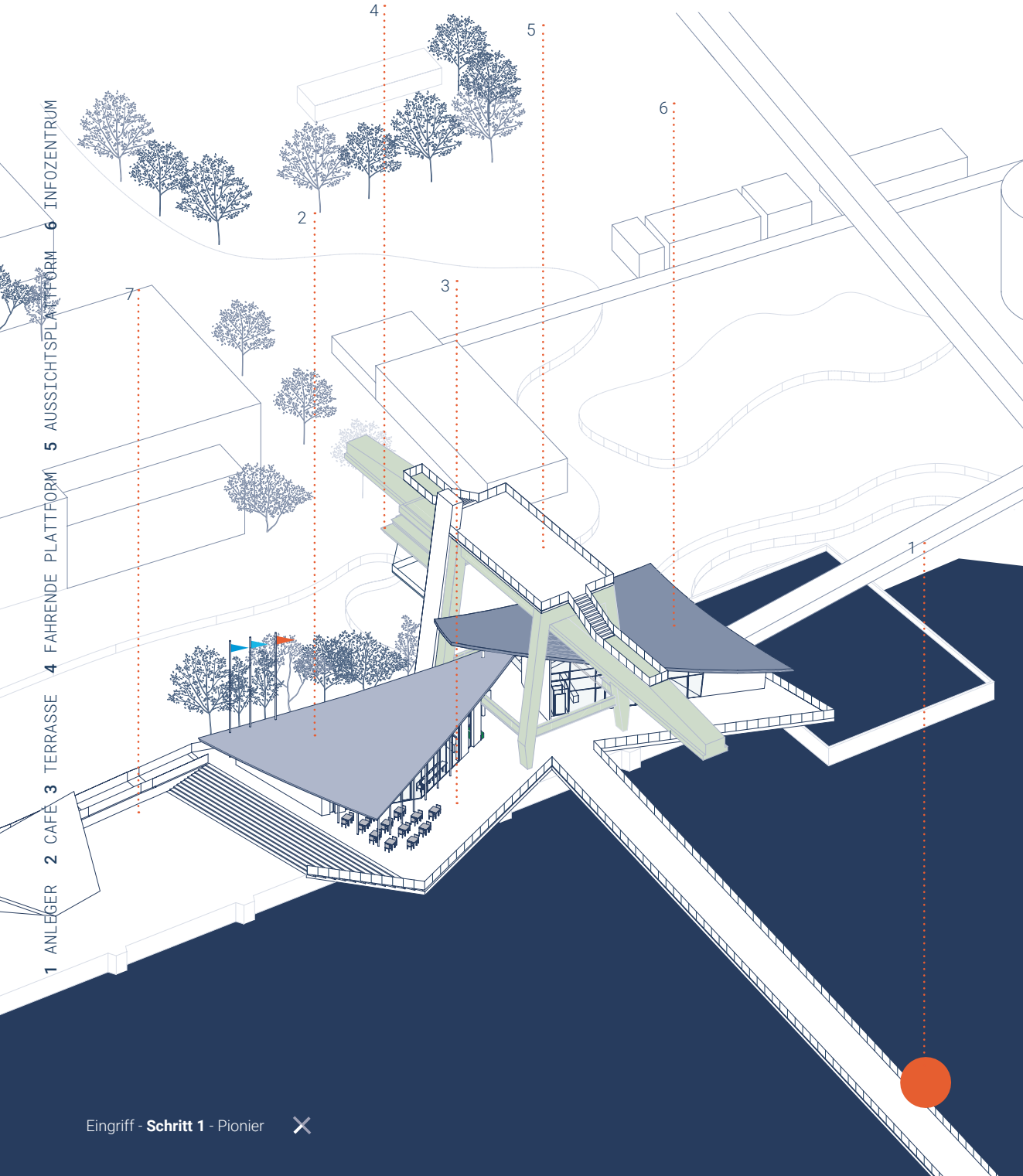

WOELL 121
Wasserseite
Schnitt a – a



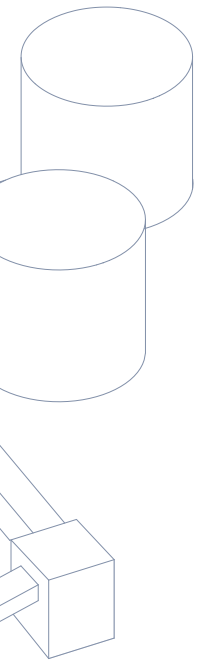
Eckturmseite
Schnitt b - b
Katze am Hauptzustieg
Autobahnseite
Montagekranstützweite
Landseite
O.K. Katzschiene (A 55)
O.K. Kranschiene (S 64)
Der Redler Fabr. Bühler hat eine Förderleistung von 400 t pro Stunde bei einer Motorleistung von = 11 KW und einer Förderbandgeschwindigkeit von 0,34 m/se
Der Montagekran 2 t Tragkraft enthält einen Demag Elektrozug Typ ekp 210 h 20 L²/1 kurze Bauart
Hubgeschwindigkeit 10 m/min Hubhöhe = 20 m
Katzfahrgeschwindigkeit 14 m/min
Kranfahren von Hand.
Bunker 4,5 m/min
Katzfahren 14 m/min
Brückenfahren 24,7 "
NOELL WÜRZBURG
ABTEILUNG KRANBAU
Gesamtübersicht
113 173 b
GFA 2 A0/68


Strandlinie


I
Radgarage
Café
I
I
Info-
zentrum
I
Radstation
I
I
IV
II
Kantine
II
Künstlerapartments
II
I
Werkstatt
I


1 ANLEGER
2 CAFÉ
3 TERRASSE
4 FAHRENDE PLATTFORM
5 AUSSICHTSPLATTFORM
6 INFOZENTRUM
1
2
3
4
5
6
7

Der Pionier



Mit dem Bau des Anlegers wird an seinem Ende auch das erste Entwurfsobjekt als Tor zum Gelände platziert. Der Neubau geht eine optische Verbindung mit dem vorhandenen Portalkran ein, ohne ihn wirklich zu berühren. Vielmehr durchdringen zwei schwebende Dächer den zentralen Raum des Krans rechtwinklig zur Kranbrücke. Sie formulieren zwei leicht in sich gebogene Dreiecke aus, die in ihrer Form den Segeln auf der Kieler Förde abgeleitet sind.

Mit seiner mintgrünen Stahllackierung stellt der aus dem Jahr 1969 stammende Kran eine unaufdringliche Industrieästhetik her. Zu Betriebszeiten diente er der Entladung andockender Frachter. Die Steinkohle wurde mit der Laufkatze über einen Trichter auf ein Laufband gebracht, welches im Kohlebecken endete.

Betrachtet man den Kran als kinetisches Objekt, ergeben sich drei Bewegungsachsen. Sie werden repräsentiert durch (1) die Schienen, auf denen der Kran entlang des Wassers bewegt werden kann, (2) die 55 m lange Brücke, auf welcher die Laufkatze rechtwinklig dazu zwischen Wasser und Land läuft und (3) der Greifarm, welcher räumlich auf und ab fahren kann. Die erste Achse wird im Entwurf genutzt, um den Kran in seiner Position zu verändern. Sie wird anschießend fixiert, um eine bleibende Komposition mit den ihn umgebenden Volumen des Kraftwerks zu kreieren. Der Greifarm wird von einer begehbaren Plattform ersetzt werden, mit der Schaulustige analog der Kohle von Wasser zu Land und auf und ab fahren können. Auf dem 15 m hohen Kranrahmen wird außerdem eine Plattform installiert, die mit einem dezent platzierten Aufzug barrierefrei erschlossen werden kann und so allen Pionieren einen Ausblick über Grundstück, Meer und Stadt gewährt.

Die gesamte Erschließungs- und Konstruktionsebene befindet sich aus Hochwasserschutzgründen 1,50 m über dem Terrain, was den benötigten 3,50 m über dem Meerwasserspiegel entspricht. (vgl. S. 62). Die unter den Dächern unauffällig eingeschobenen Körper dienen als Willkommensbauten. Der südliche ist mit 2/3 seiner Dachfläche der größere von beiden und beinhaltet ein Informationszentrum. Mit der zum Wasser gekippten Verglasung entsteht ein heller und großzügiger Versammlungsort mit angrenzenden Versorgungsräumen. Das Zentrum kann für Ausstellungen und Podiumsdiskussion rund um die Umnutzung des Geländes genutzt werde, so entsteht eine Plattform auf der aktuelle Planungsschritte nach außen kommuniziert werden können.
Der Bereich unter zweiten, nördlicheren Dach ist beinahe gänzlich unterbaut mit Aussparungen für einen großzügigen Dachüberstand und eine regensichere Terrasse. Er beinhaltet einen Coffee Shop mit ungefähr 50 Sitzplätzen und einem Außenverkauf für Vorbeigehende. Letzteres wird mit fortschreitender Gebietsentwicklung zunehmend an Bedeutung gewinnen, wenn die Zahl der Passant*innen gestiegen ist.



fig 37| RHWs Pionier in der Hafencity Hamburg

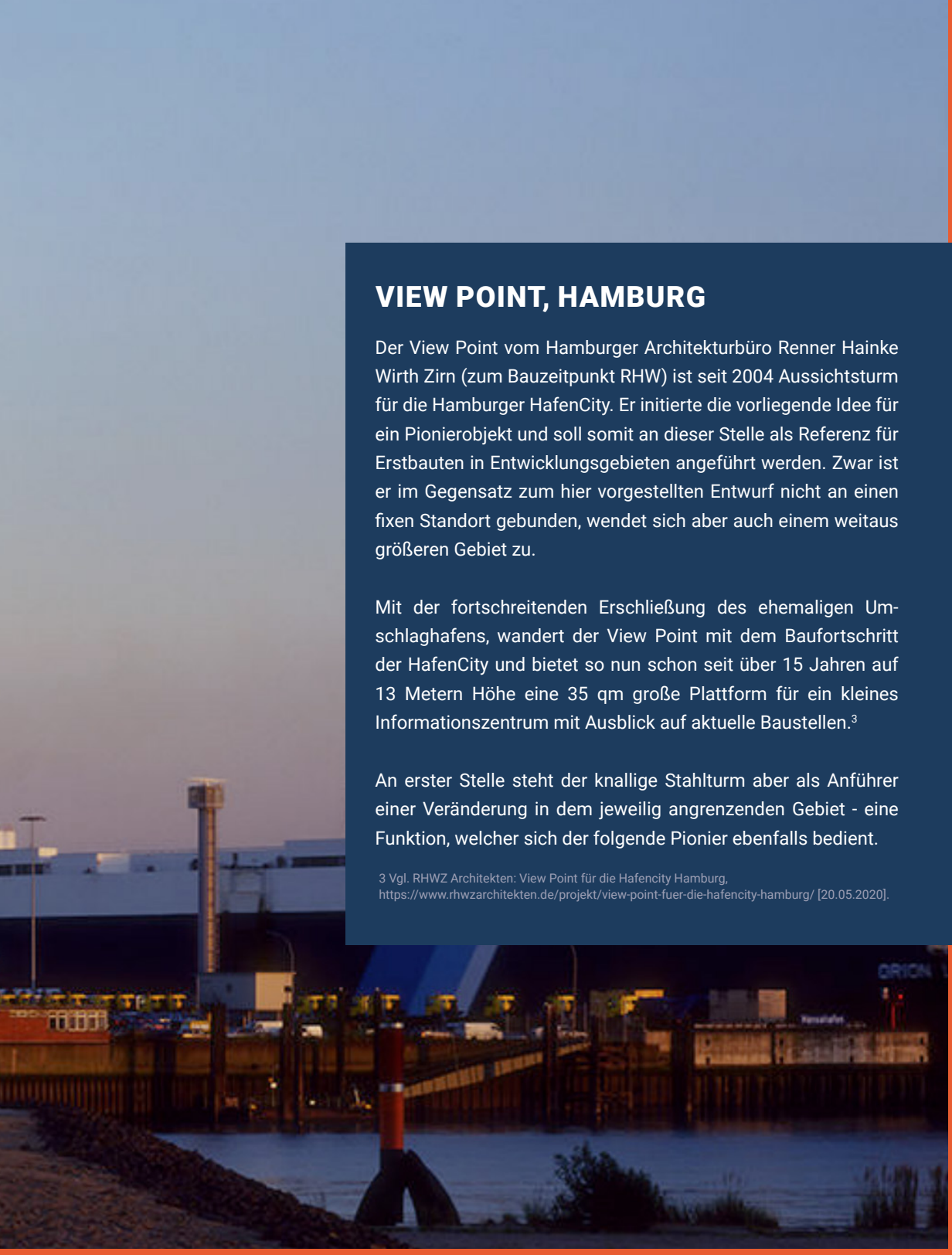
VIEW POINT, HAMBURG

Der View Point vom Hamburger Architekturbüro Renner Hainke Wirth Zirn (zum Bauzeitpunkt RHW) ist seit 2004 Aussichtsturm für die Hamburger HafenCity. Er initierte die vorliegende Idee für ein Pionierobjekt und soll somit an dieser Stelle als Referenz für Erstbauten in Entwicklungsgebieten angeführt werden. Zwar ist er im Gegensatz zum hier vorgestellten Entwurf nicht an einen fixen Standort gebunden, wendet sich aber auch einem weitaus größeren Gebiet zu.

Mit der fortschreitenden Erschließung des ehemaligen Umschlaghafens, wandert der View Point mit dem Baufortschritt der HafenCity und bietet so nun schon seit über 15 Jahren auf 13 Metern Höhe eine 35 qm große Plattform für ein kleines Informationszentrum mit Ausblick auf aktuelle Baustellen.[3]

An erster Stelle steht der knallige Stahlturm aber als Anführer einer Veränderung in dem jeweilig angrenzenden Gebiet - eine Funktion, welcher sich der folgende Pionier ebenfalls bedient.

3 Vgl. RHWZ Architekten: View Point für die Hafencity Hamburg, https://www.rhwzarchitekten.de/projekt/view-point-fuer-die-hafencity-hamburg/ [20.05.2020].



Konstruktion

Dem dominanten grünen Stahlkran und den überall zu findenden rostigen Spundwänden ästhetisch folgend, sollen die Neubauten ebenfalls einen gewissen rauen Charakter ausstrahlen. Die Stahldächer werden hierfür aus Altstahl der angrenzenden Werft vorgeschweißt und über den Wasserweg zum Kran transportiert. Das Dach des Informationszentrums liegt auf monolithischen Betonwänden auf, die zueinander leicht verschränkt sind und dadurch aussteifend wirken. Das nördliche Dach wird von regelmäßig platzierten schlanken Stahlstützen getragen, was es leicht und zurück genommen erscheinen lässt. Rhythmisierte Pfosten-Riegelfassaden umhüllen die Räume von Ost und West und gewähren den ankommenden einen Durchblick auf das Gelände. Als Verschattungselemente sollen der bereits angewendeten Segelästhetik folgend Textilplanen dienen. Absturzsicherungen umrahmen die gesamte Plattform und sind aus filigranen Stahlelementen, gleich einer Schiffsreling gefertigt.



SCHIFFSTAHL

SEGELSTOFF

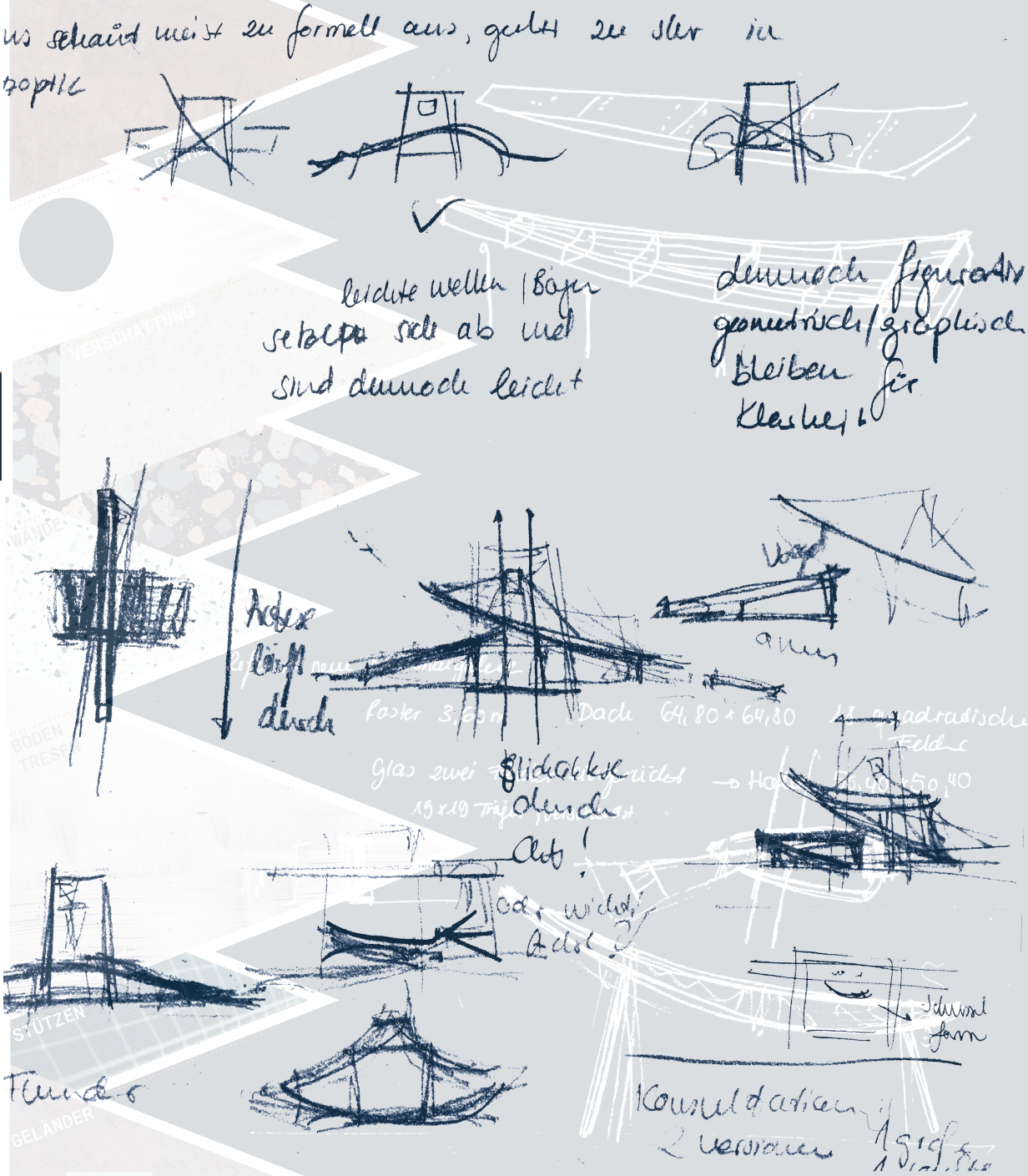
BETON

TERRAZZI

WEISSER STAHL

NETZE

KRANFARBE

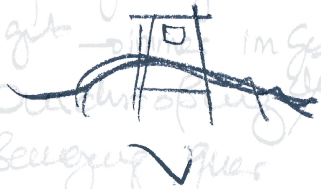


us schaut meist zu formell aus, gilt zu sehr in
zoptic
leichte Wellen / Bogen
setzen sich ab und
sind dennoch leicht
dennoch figurativ
geometrisch/graphisch
bleiben für
Klarheit
Achse
läuft
durch
Raster 3,60 m
Dach 64,80 x 64,80
Glas zwei
Glichkeit
durch
Achse!
oder wichtig
Achse?
Schüssel
form
Konsultation
2 Versionen

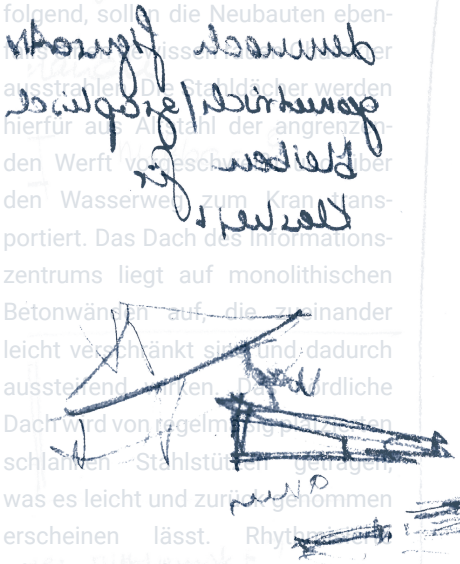
Konstruktion

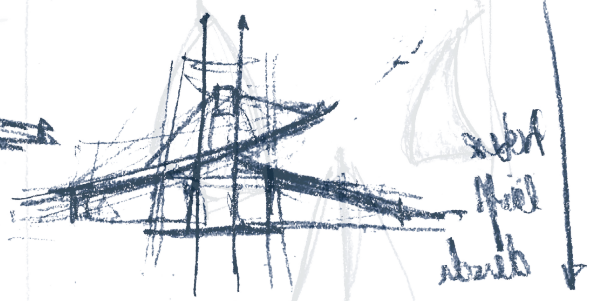
Dem dominanten Gelben Stahlkran und den überall zu findenden rostigen Spundwänden ästhetisch folgend, sollen die Neubauten ebenfalls [illegible] ausstrahlen. Die Stahldächer werden hierfür aus Altstahl der angrenzenden Werft vorgeschlagen und über den Wasserweg zum Kran transportiert. Das Dach des Informationszentrums liegt auf monolithischen Betonwänden auf, die zueinander leicht verschränkt sind und dadurch aussteifend wirken. Das nördliche Dach wird von regelmäßig positionierten schlanken Stahlstützen getragen, was es leicht und zurück genommen erscheinen lässt. Rhythmische Pfosten-Riegelfassaden umhüllen die Räume von Ost und West und gewähren den Ankommenden einen Durchblick [illegible] Gelände. Als Verschattung [illegible] der bereits angewendeten Segelästhetik folgend Textilplanen dienen. Absturzsicherungen umrahmen die gesamte Plattform und sind aus filigranen Stahlelementen, gleich einer Schiffsreling gefertigt.

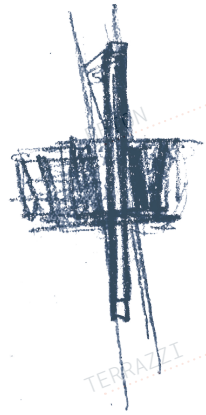




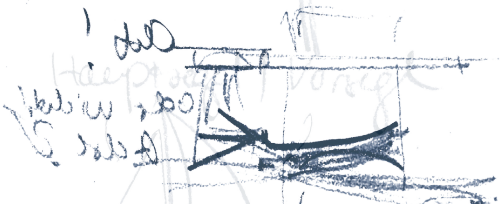


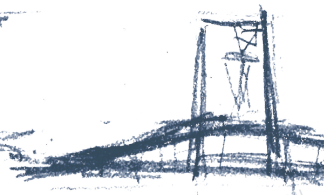


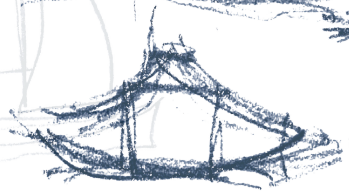














SCHIFFSTAHL

SEGELSTOFF

TERRAZZI

WEISSER STAHL

NETZE

KRANFARBE

DÄCHER

VERSCHATTUNG

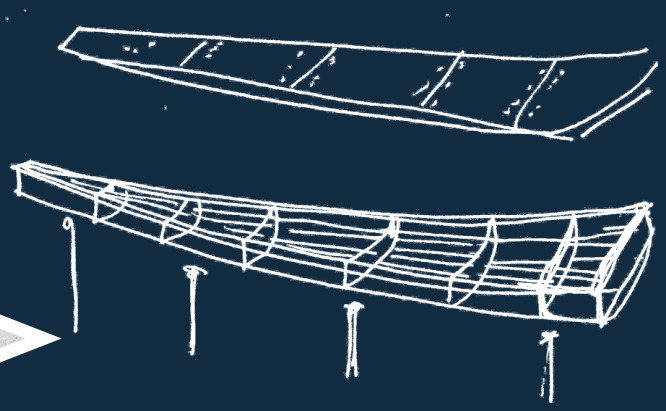
WÄNDE

BÖDEN + TRESEN

STÜTZEN

GELÄNDER

ZIEGELBELAG AUSSENFLÄCHEN

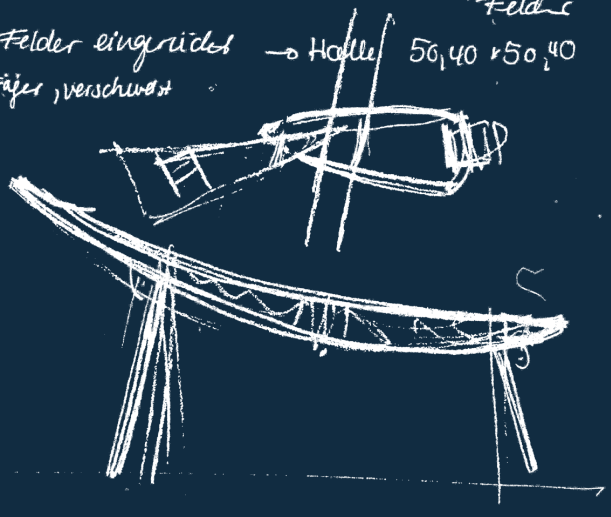


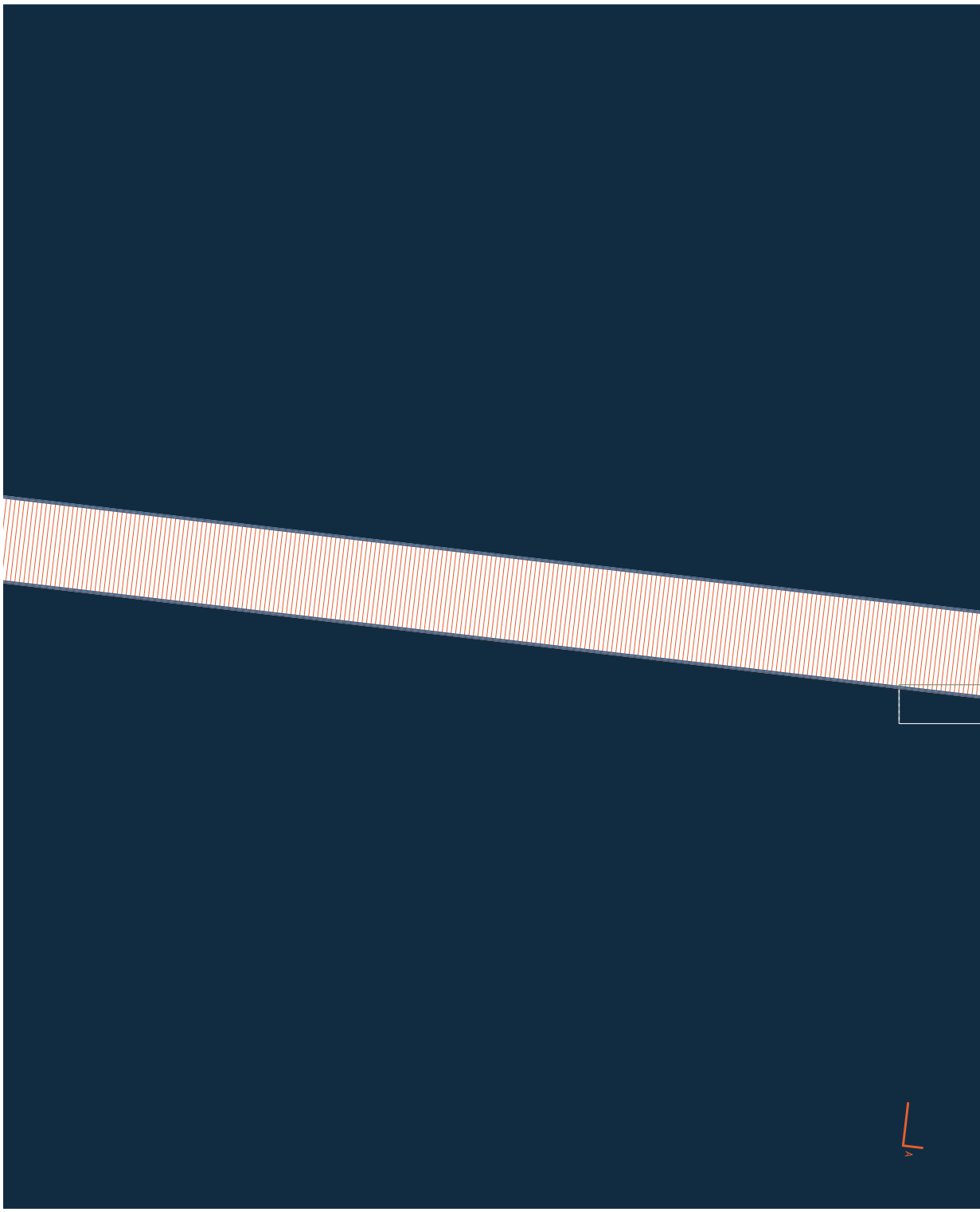
Referenz neue Nationalgalerie

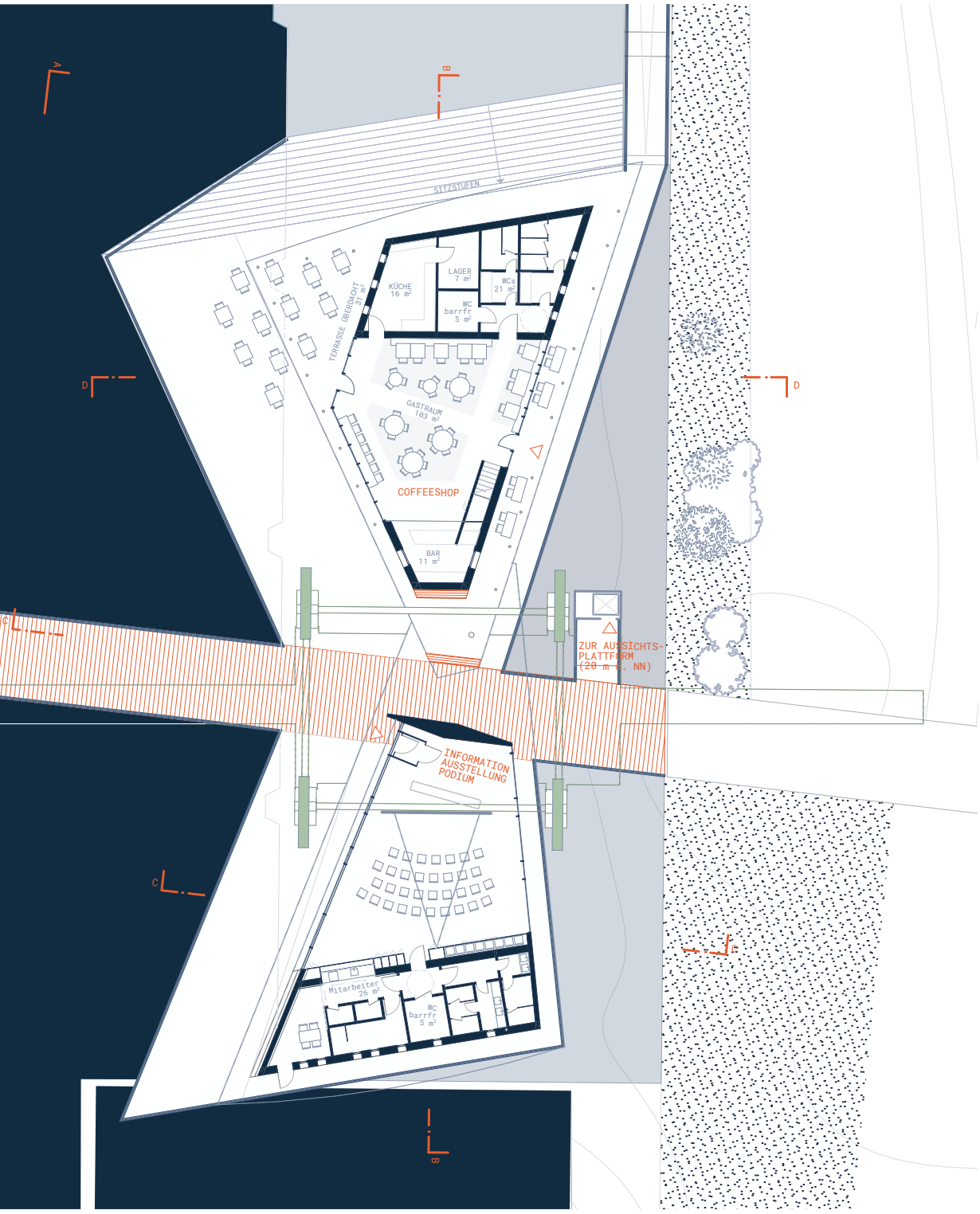
Raster 3,60 m Dach 64,80 × 64,80 18 quadratische Felder

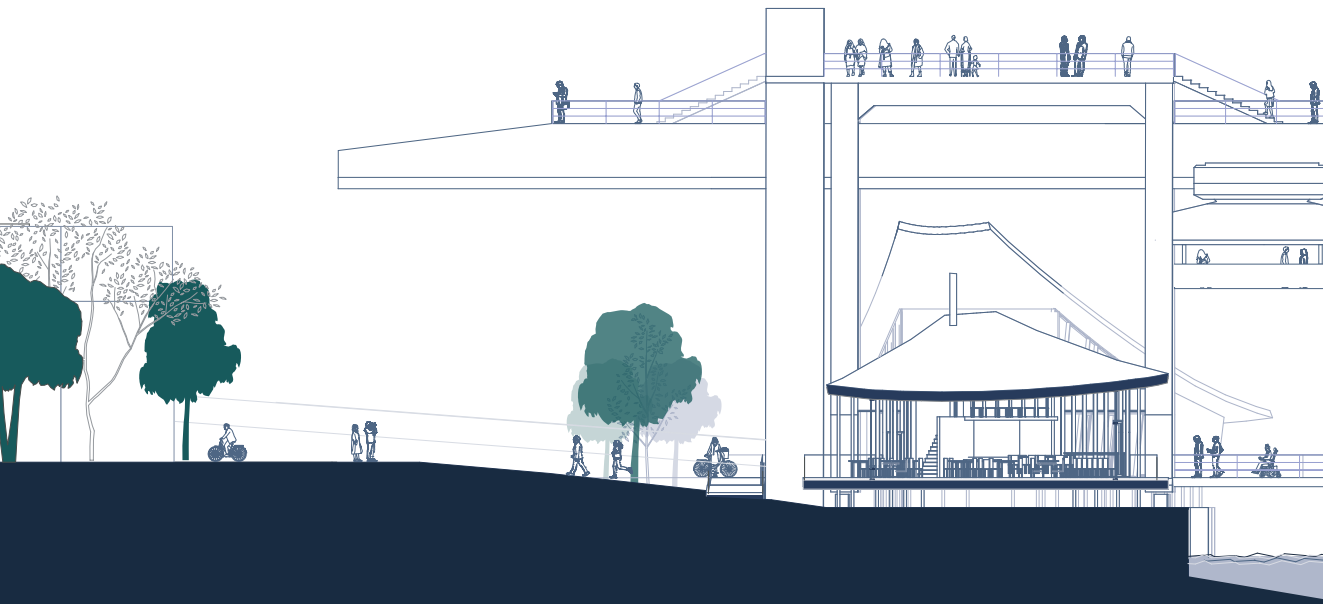
Glas zwei Felder eingerückt → Halle 50,40 × 50,40

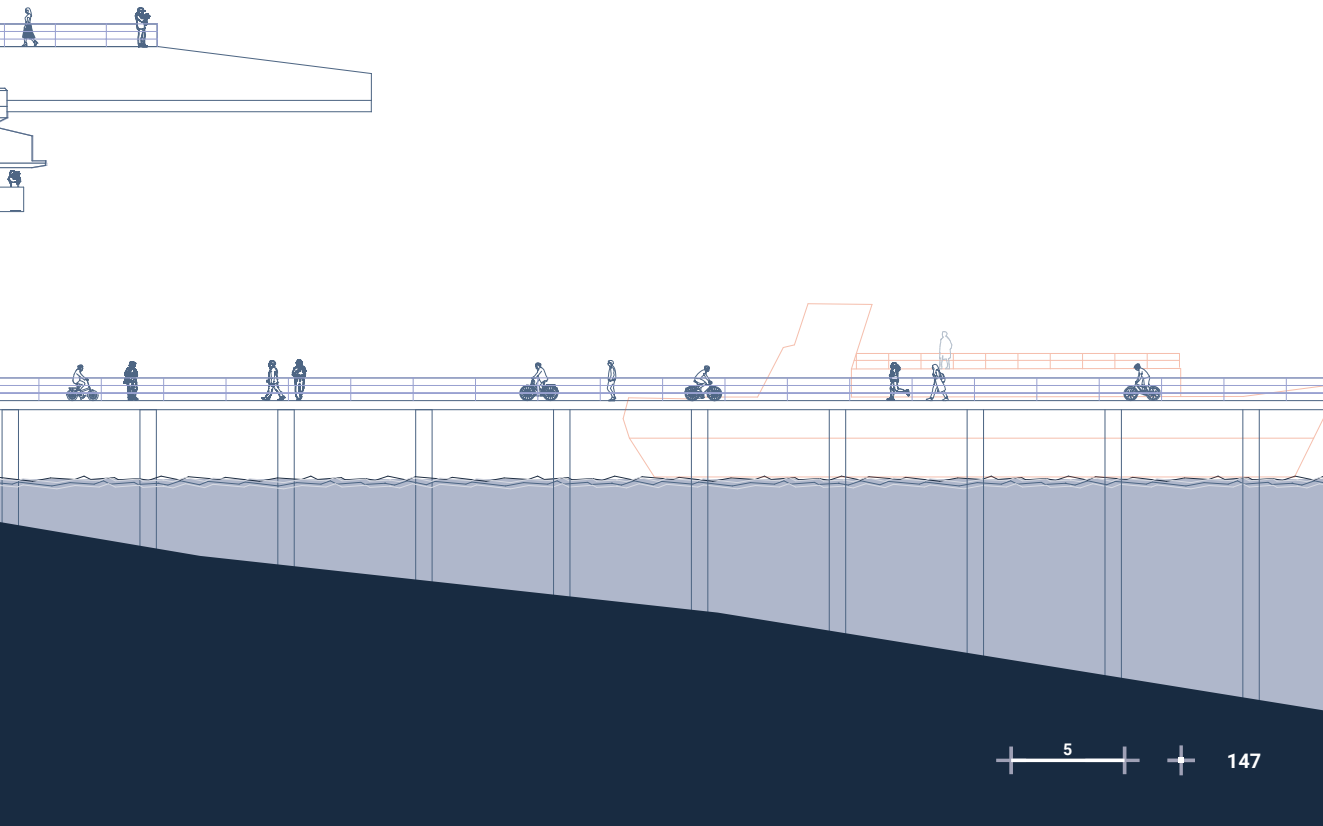
19 × 19 Träger „verschwindet"

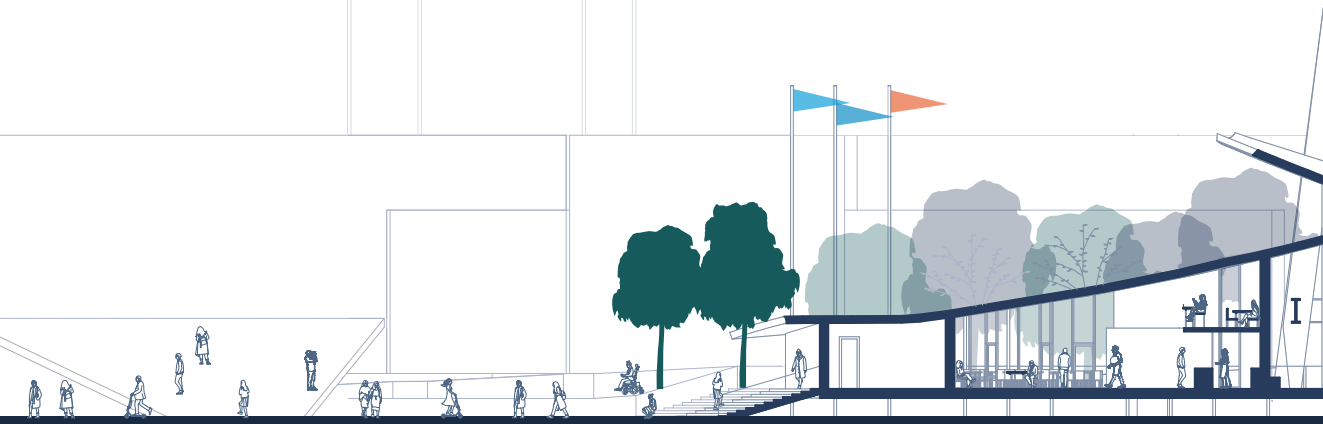


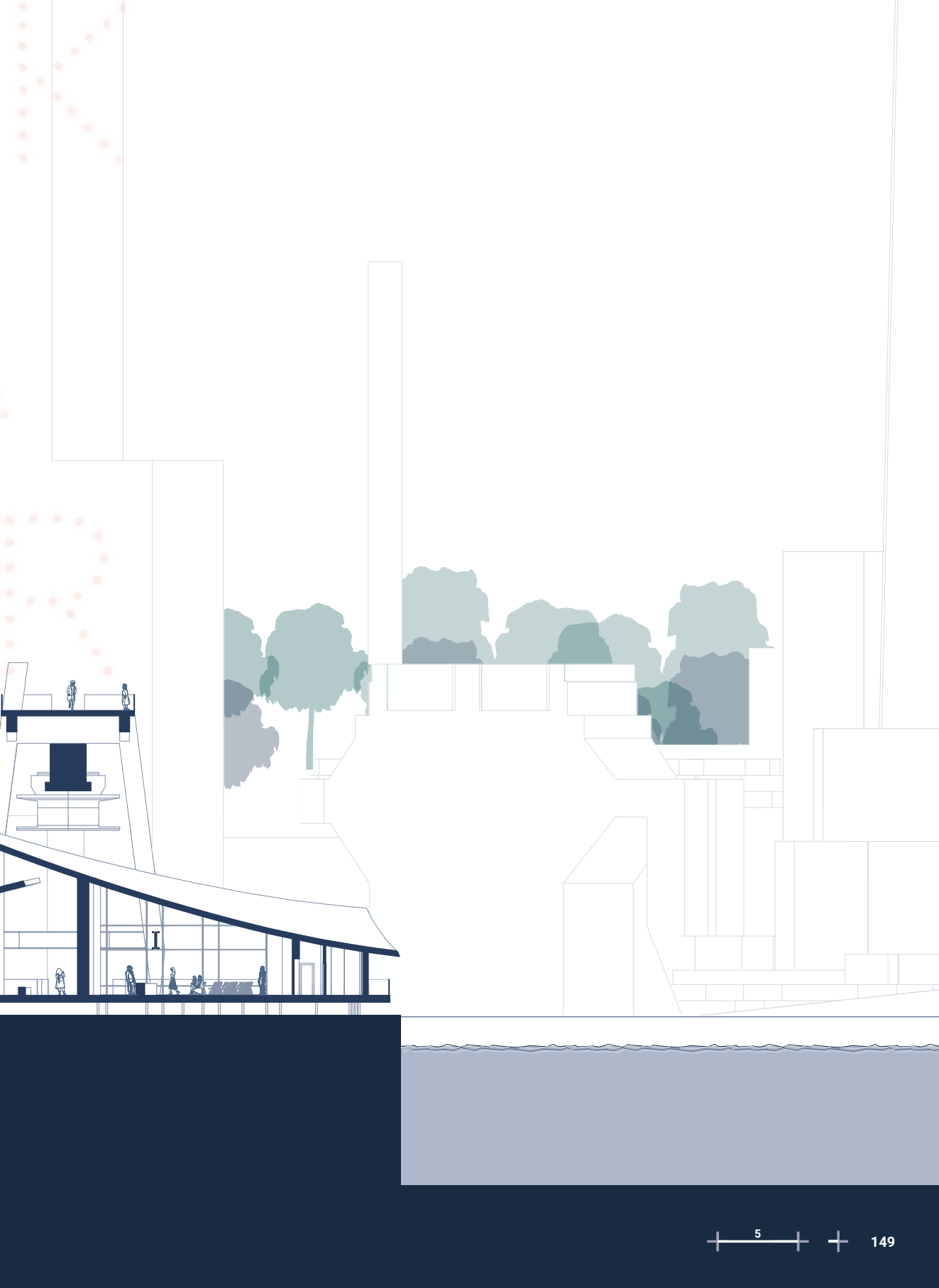



A
B
SITZSTUFEN
KÜCHE
16 m²
LAGER
7 m²
WCs
21 m²
WC
barrfr
5 m²
TERRASSE ÜBERDACHT
31 m²
GASTRAUM
103 m²
COFFEESHOP
BAR
11 m²
D
D
ZUR AUSSICHTS-
PLATTFORM
(20 m ü. NN)
INFORMATION
AUSSTELLUNG
PODIUM
C
Mitarbeiter
26 m²
WC
barrfr
5 m²
B

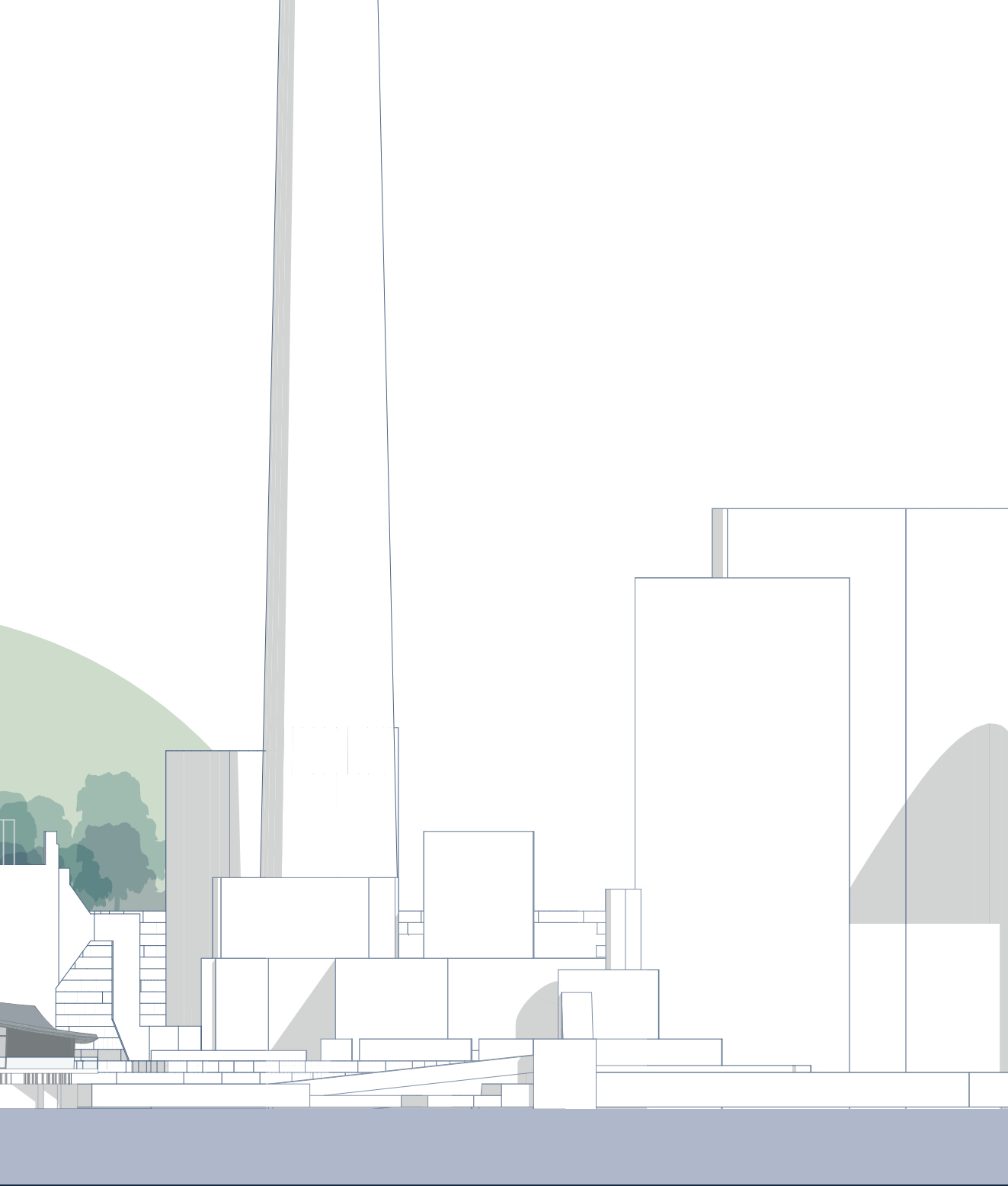









KIEK
MA
HER




KIEK
MA
HEI





KOHLEKRAFTWERK

fig 38|

Umnutzung GKK

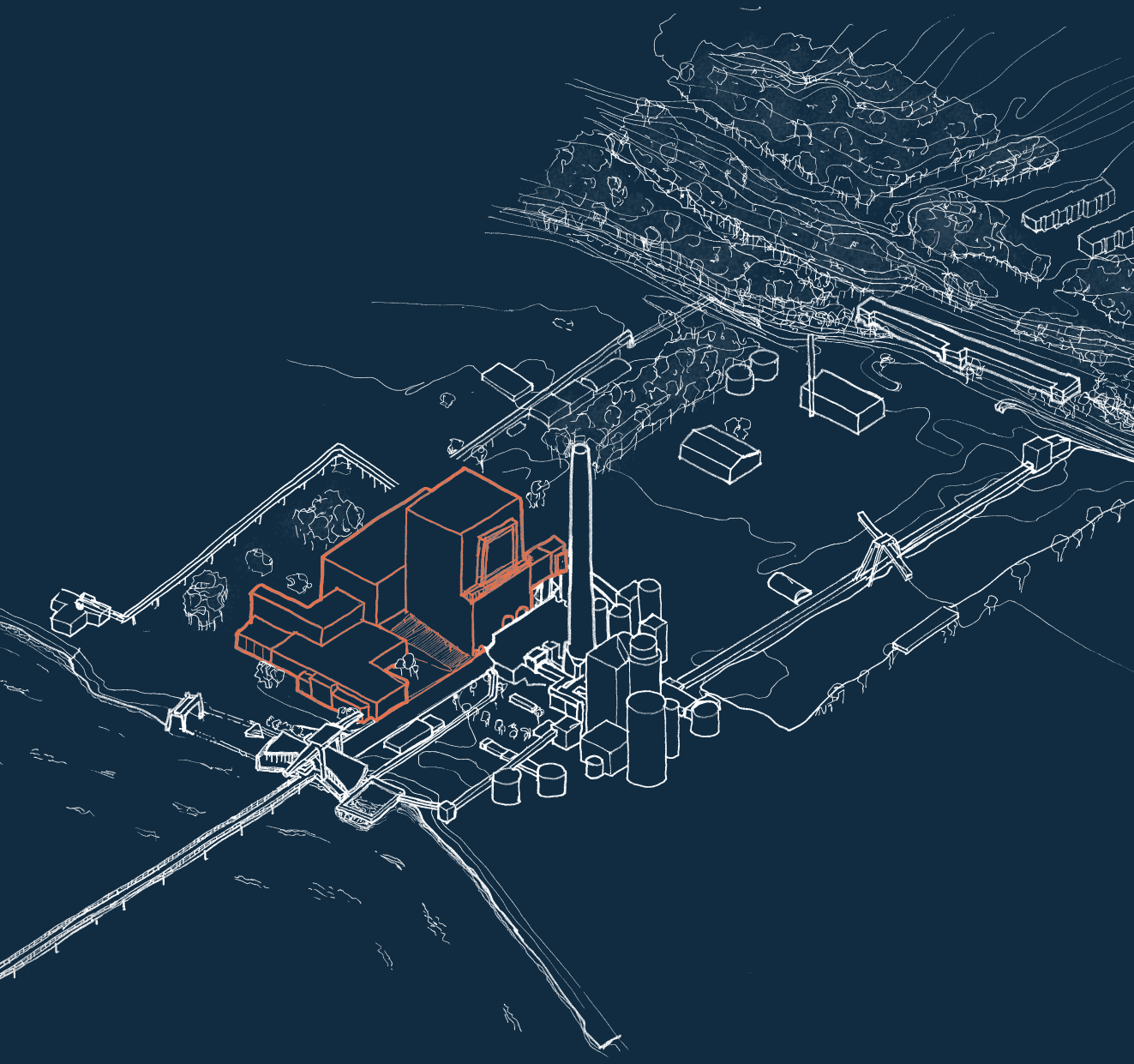
Ist der Grundstein für die Anlandung gelegt, kann eine stufenweise Umnutzung des Kraftwerkes folgen. Die größte Herausforderung stellt hier die umfangreiche Asbestsanierung der Kesselhausfassade und seiner Innenräume dar.

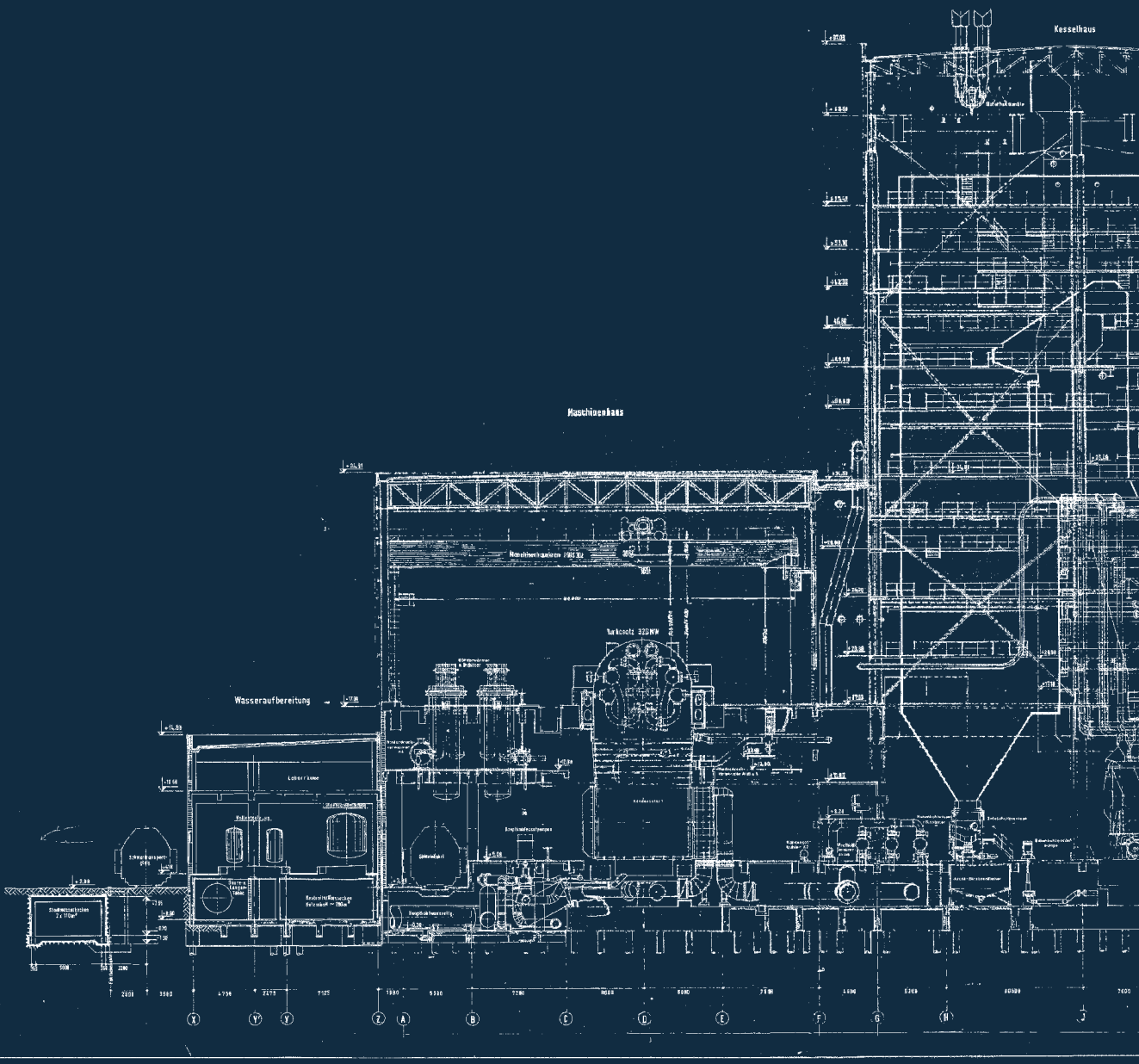
Die Umbauten werden ihrem Aufwand entsprechend in verschiedene Abschnitte aufgeteilt. So kann ein Teil der Räumlichkeiten bereits benutzt werden, während andere noch in Bau sind.

Zuerst erfolgt die unkomplizierte Renovierung der Kantine zur öffentlichen Gastronomie.

Räumlich anschließend befindet sich das ehemalige Hauptverwaltungsgebäude. Der viergeschossige Bau bietet ideale Bedingungen, um weiterhin als Arbeitsraum genutzt zu werden. Das neue Konzept ist hierbei eine Mischung aus einzeln zu mietenden Büroräumen, also einem „Coworking-Space“ und einer kleinen Bibliothek mit einem offenen Lesesaal über vier Geschosse, im östlichen Flügel mit vielerlei Nischen und unterschiedlichen Arbeitsräumen.

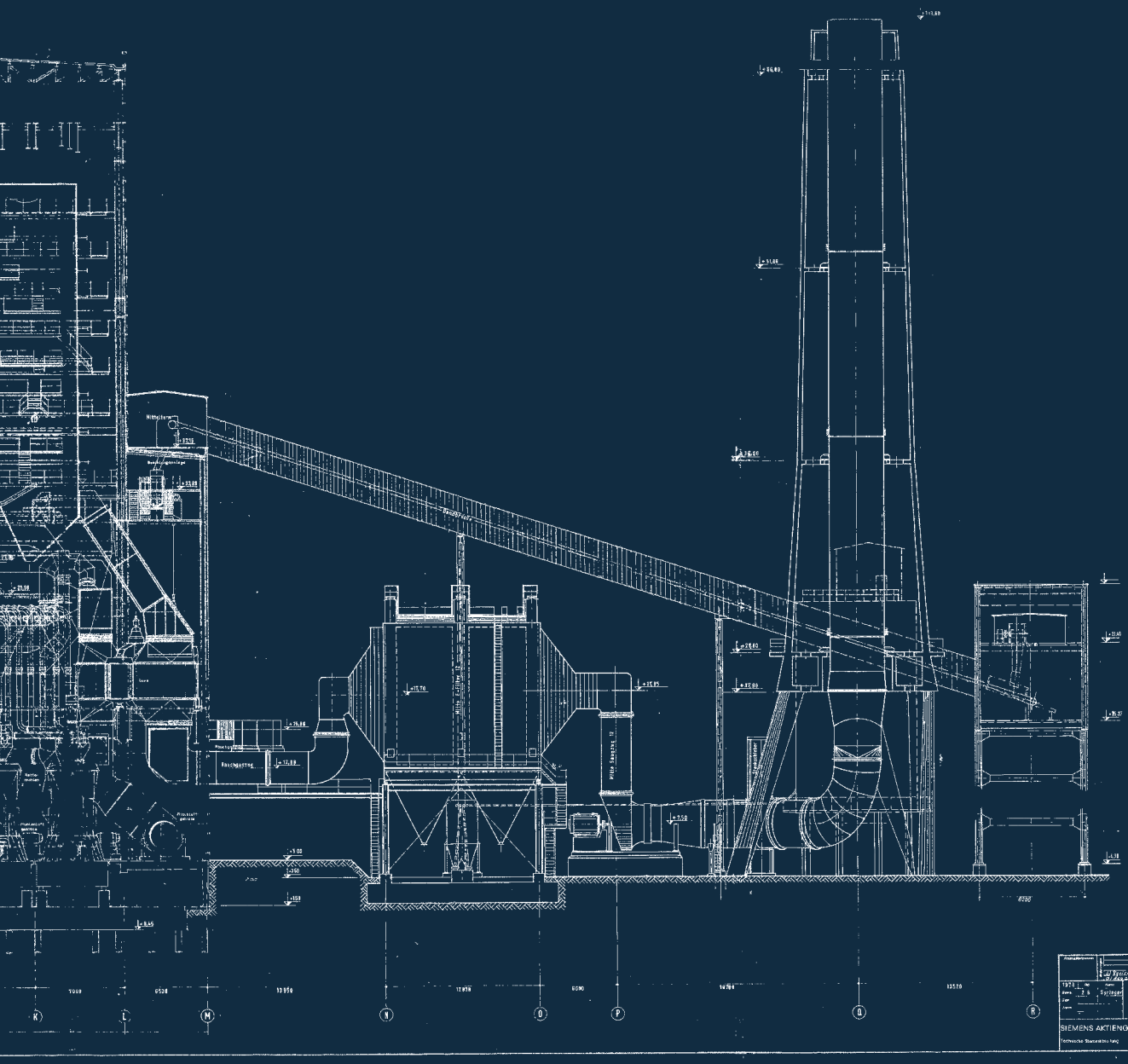
Am wenigstens Veränderung erfahren die ehemaligen Werkstätten, welche bereits fast alle nötigen räumlichen Voraussetzungen für die Umnutzung als Galerie bieten. Das Nutzungskonzept geht auf die Idee der „Artists in Residence“ zurück – das heißt Künstler*innen, die an und mit ihrem Ausstellungsort leben und arbeiten. Das flachgeschossige Seitengebäude wird hierzu zu zwei großzügigen Wohngemeinschaften für Kunstschaffende umgebaut, die ehemaligen Werkstätten zu Ateliers und Ausstellungsfläche. So kann bereits in einer frühen Projektphase ein Kunstbetrieb gewährleistet werden, der sowohl die Reichweite als auch die Finanzierung des gesamten Projektes positiv beeinflussen kann. Später kommt als Außenbereich das ehemalige Kohlebecken (s.S.238) hinzu, auf dem großformatige Arbeiten und Installationen präsentiert werden können.





Im folgenden Abschnitt wird eine **konzeptionelle Umnutzung** der

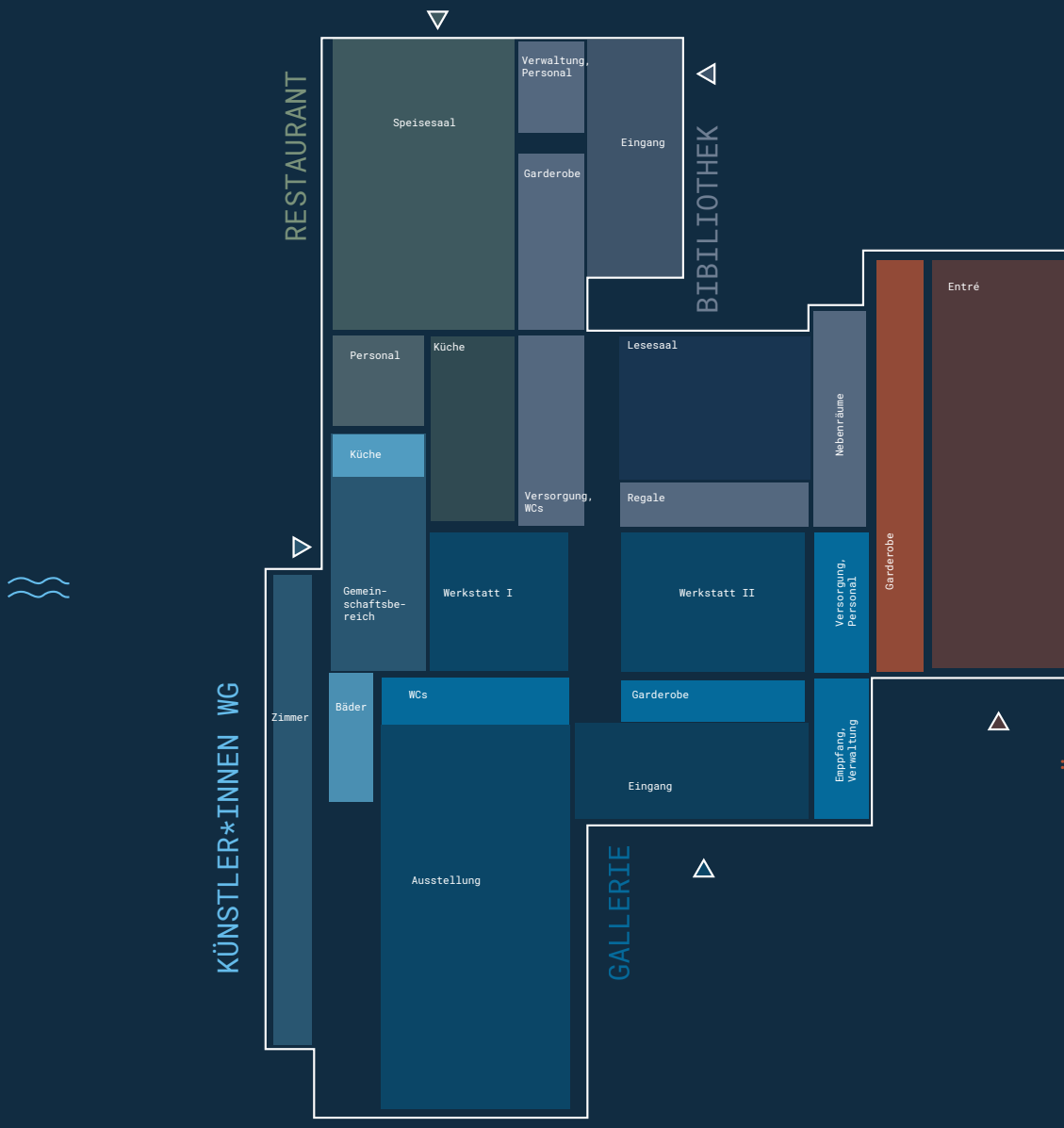
die durch die **visuelle Gegenüberstellung**von Referenzproj



Kraftwerksgebäude anhand von **Funktionsdiagrammen** durchgespielt,

jekten eine Idee der **Möglichkeiten zur Transformation** gibt.

KOHLEKRAFTWERK
>KULTURFABRIK




Musikschule
BÜHNENSCHULE
WCs, Versorgung, MitarbeiterInnen
Pausenbereich
Werkstätten
Probebühnen
BUHNE
Zuschauerraum
Bühne
Bühnen-
rückraum



fig 39| Eingang der lebendig gestalteten Hauptzentrale von „Slack“



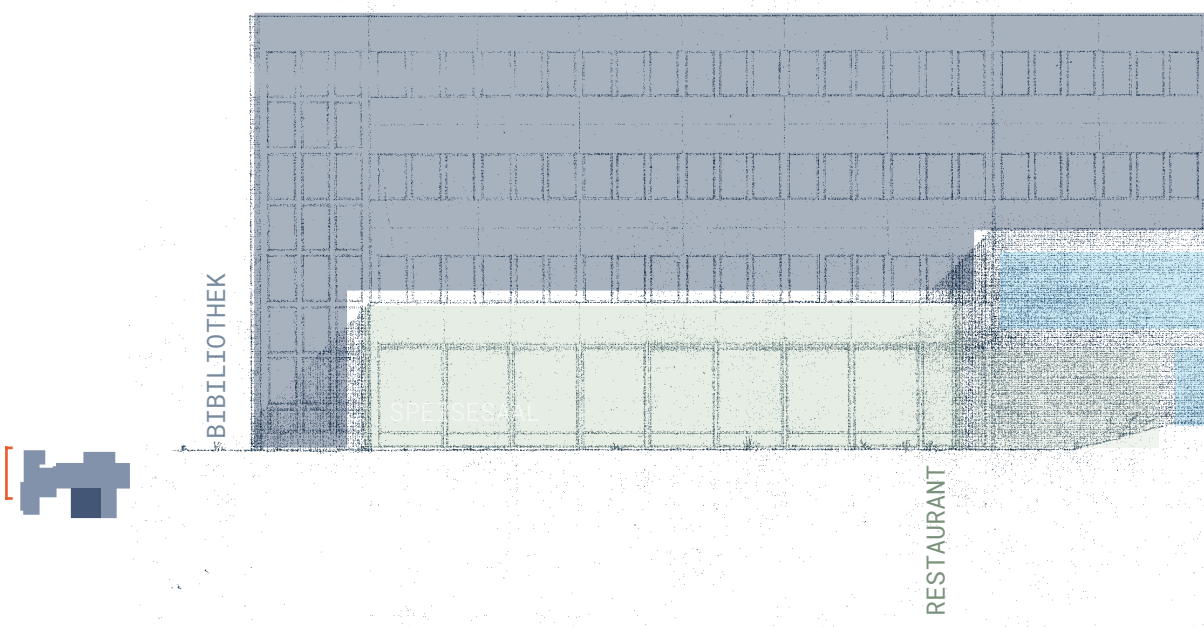
REFERENZ

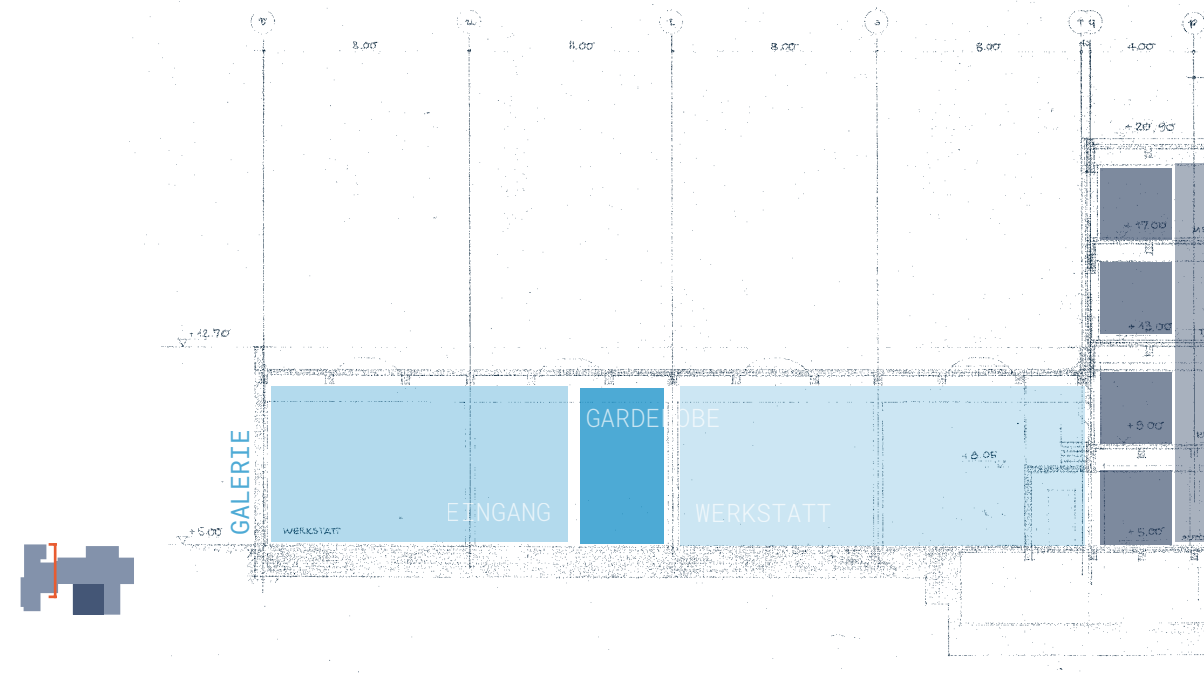
SLACK HEADQUARTERS

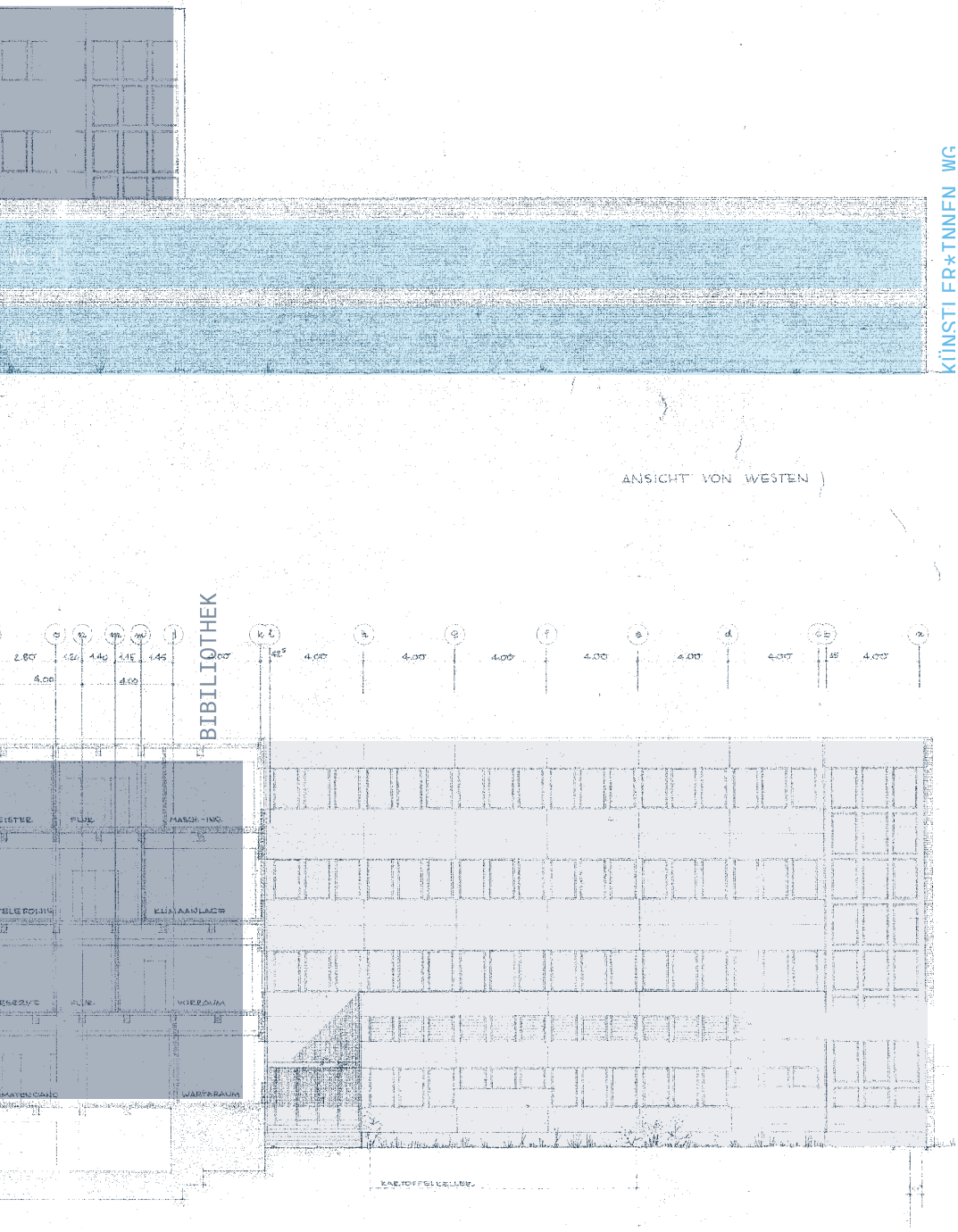
Die Hauptzentrale des Softwareunternehmens „Slack“ in San Francisco wurde im Jahr 2018 von Studio O+A durch den Innenausbau eines mehrstöckigen Bürogebäudes gestaltet. Als Herausgeber einer App, welche die Kommunikation in Arbeitsgruppen unterstützt, wurde besonderer Wert auf eine angenehme Arbeitsumgebung gelegt. Das besondere an diesem Projekt ist, dass das herkömmliche Format des Großraumbüros recht kompakt gehalten wurde, um vielfältigen neuartigen Arbeitsplätzen Raum zu geben. Hierbei gilt die Grundidee, die Arbeitsplätze wie Orte aus der Freizeit zu gestalten. So gibt es vielerlei unterschiedliche Rückzugsorte, die Wohnzimmern oder Cafés nachempfunden sind. Auf diese Weise können die Arbeitenden frei wählen, ob sie an ihrem konventionellen Arbeitsplatz verweilen oder lieber ihr Umfeld den jeweiligen Aufgaben anpassen. Daneben existiert auch ein buntes Pausen- und Freizeitangebot, u.a. Billardtische und Leseecken. Die Gestaltung erinnert in ihrer Vielfältigkeit einer Collage. Hiermit werden die verschiedenen unterschiedlichen Bedürfnisse berücksichtigt. Designinspiration waren laut O+A in erster Linie Reisen in die Natur, sodass „die Fahrt mit dem Aufzug zu einer virtuellen Reise von Baja zum Nordwest Pazifik wird“.[4, 5, 6]

4 Vgl. Studio O+A: Slack Headquarters / Studio O+A, 07.2019, https://www.archdaily.com/922640/slack-headquarters-studio-o-plus-a [19.07.2020].
5 Vgl. Slack (Software), https://de.wikipedia.org/wiki/Slack_(Software [07.07.2020].
6 Vgl. Hustwit: Workplace, 2016.

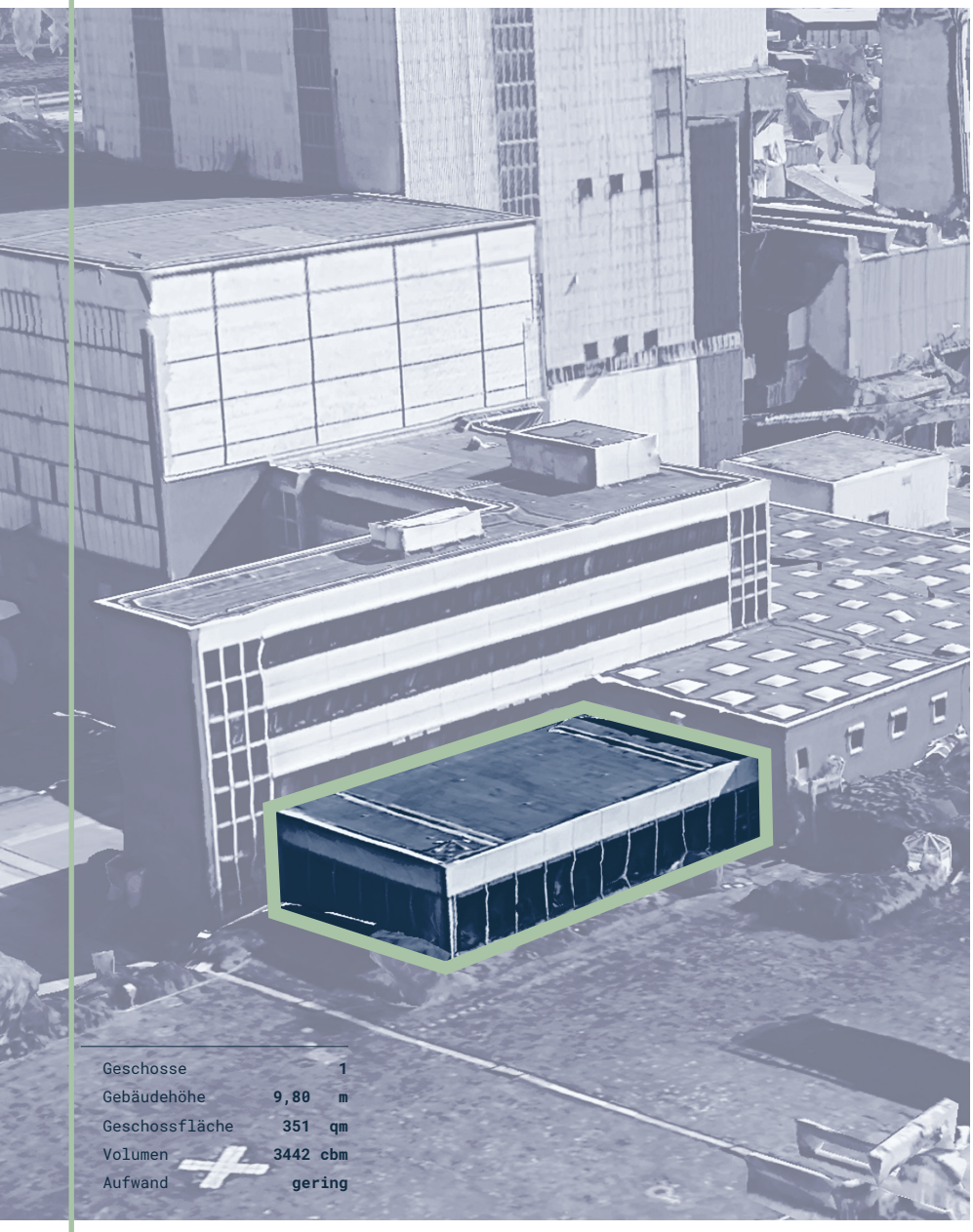
NEBENGEBÄUDE
ARBEITEN + KUNST





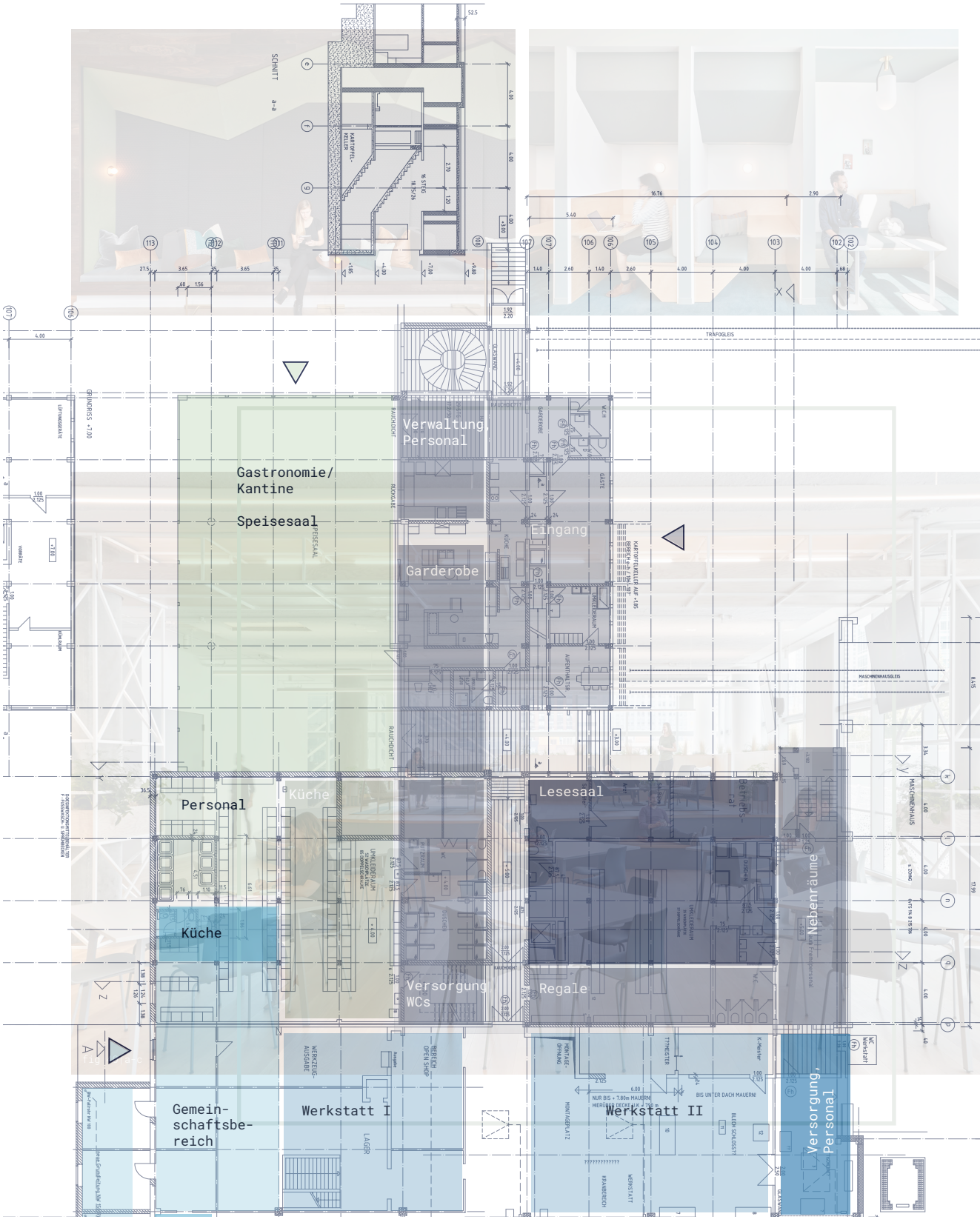

KÜNSTLERWOHNUNGEN
ANSICHT VON WESTEN
BIBLIOTHEK
KARTOFFELKELLER

BETRIEBLICHE KANTINE
>ÖFFENTLICHE CAFETERIA

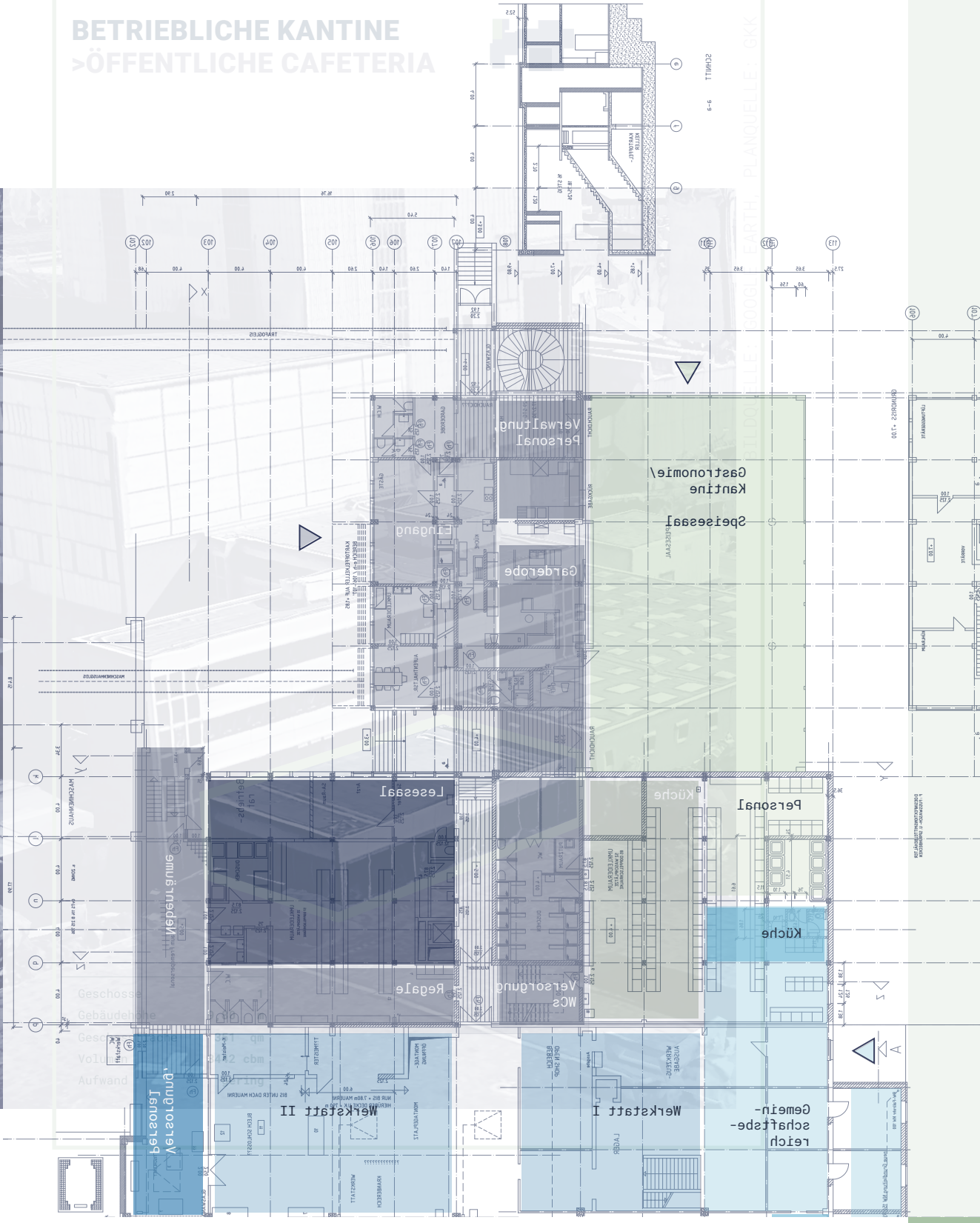


Geschosse	1
Gebäudehöhe	9,80 m
Geschossfläche	351 qm
Volumen	3442 cbm
Aufwand	gering

BILDQUELLE: GOOGLE EARTH, PLANQUELLE: GKK


Gastronomie/
Kantine
Speisesaal
Verwaltung,
Personal
Eingang
Garderobe
Personal
Küche
Küche
Lesesaal
Nebenräume
Versorgung
WCs
Regale
Gemein-
schaftsbe-
reich
Werkstatt I
Werkstatt II
Versorgung,
Personal

BETRIEBLICHE KANTINE
>ÖFFENTLICHE CAFETERIA







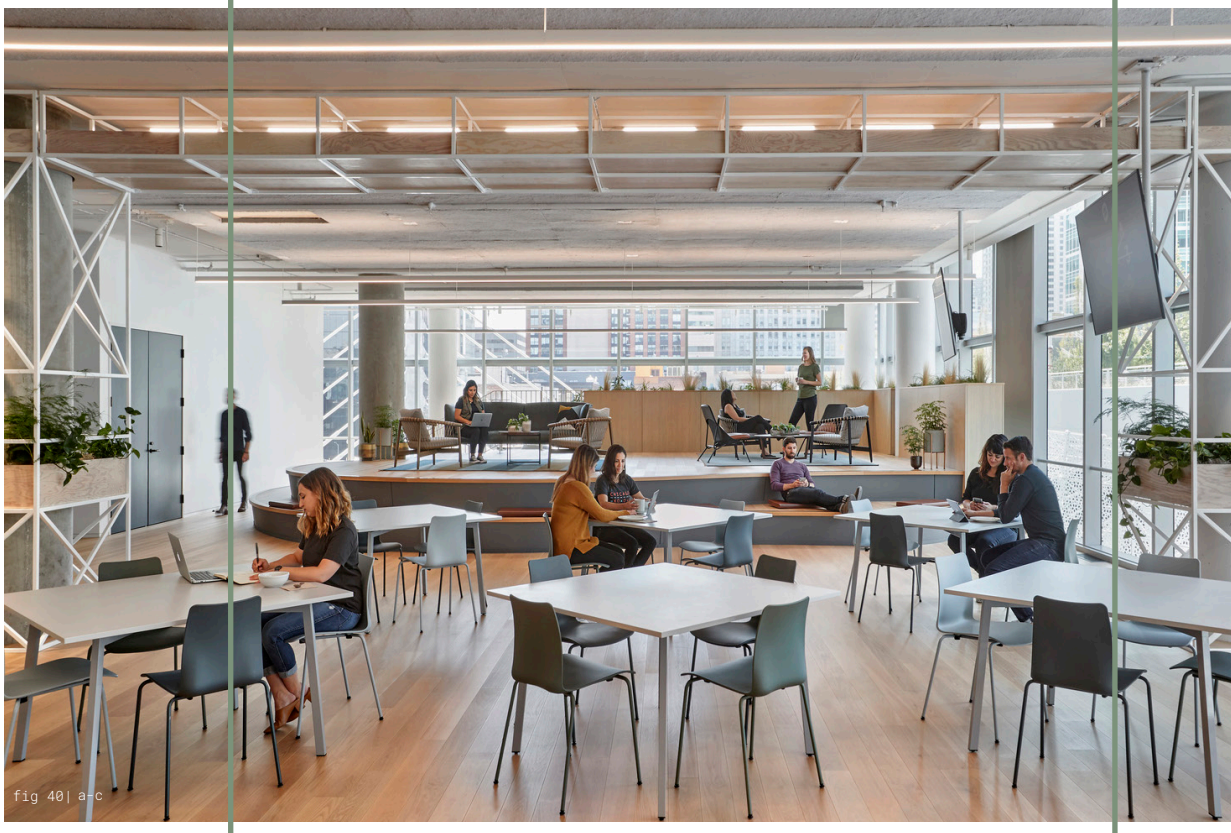


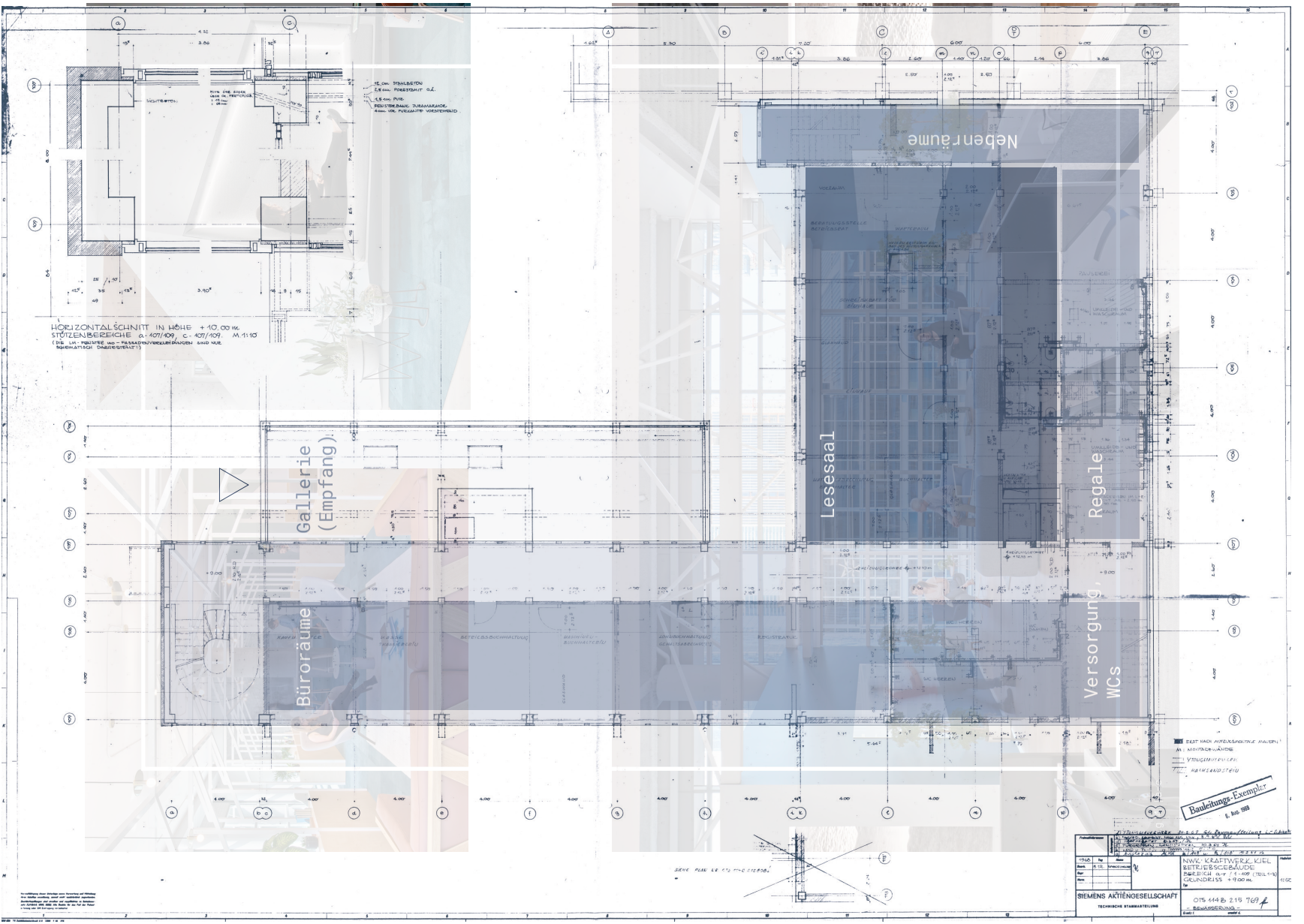
fig 40| a-c

VERWALTUNG
>BIBLIOTHEK. COWORKING



Geschosse	4
Gebäudehöhe	21,00 m
Geschossfläche	700 qm
Volumen	14711 cbm
Aufwand	gering

BILDQUELLE: GOOGLE EARTH, PLANQUELLE: GKK


Nebenräume
Lesesaal
Regale
Gallerie (Empfang)
Büroräume
Versorgung, WCs
HORIZONTALSCHNITT IN HÖHE +10.00 m.
STÜTZENBEREICHE a-107/109, c-107/109. M 1:10
Bauleitungs-Exemplar
SIEMENS AKTIENGESELLSCHAFT
TECHNISCHE STAMMABTEILUNG

Galerie
(Empfang)
Büroräume
Lesesaal
Regale
Versorgung,
WCs

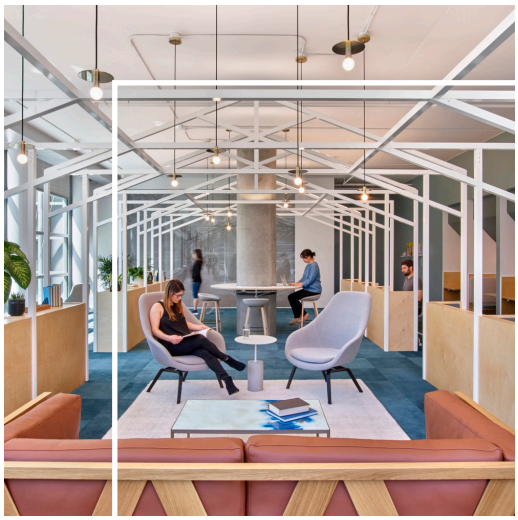


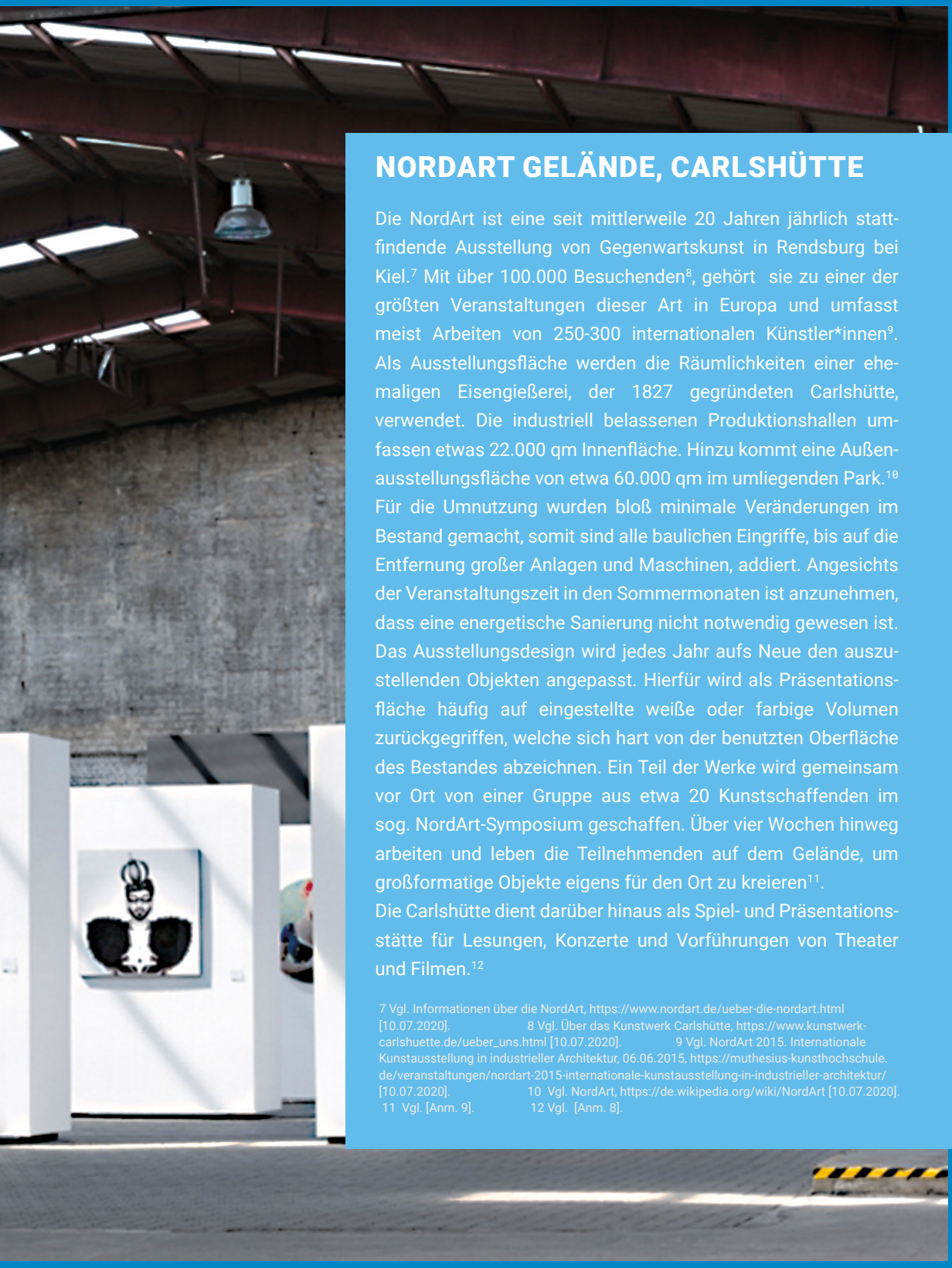




fig 41 | a-c



fig 42| Einer der Ausstellungshallen während der NordArt 2016

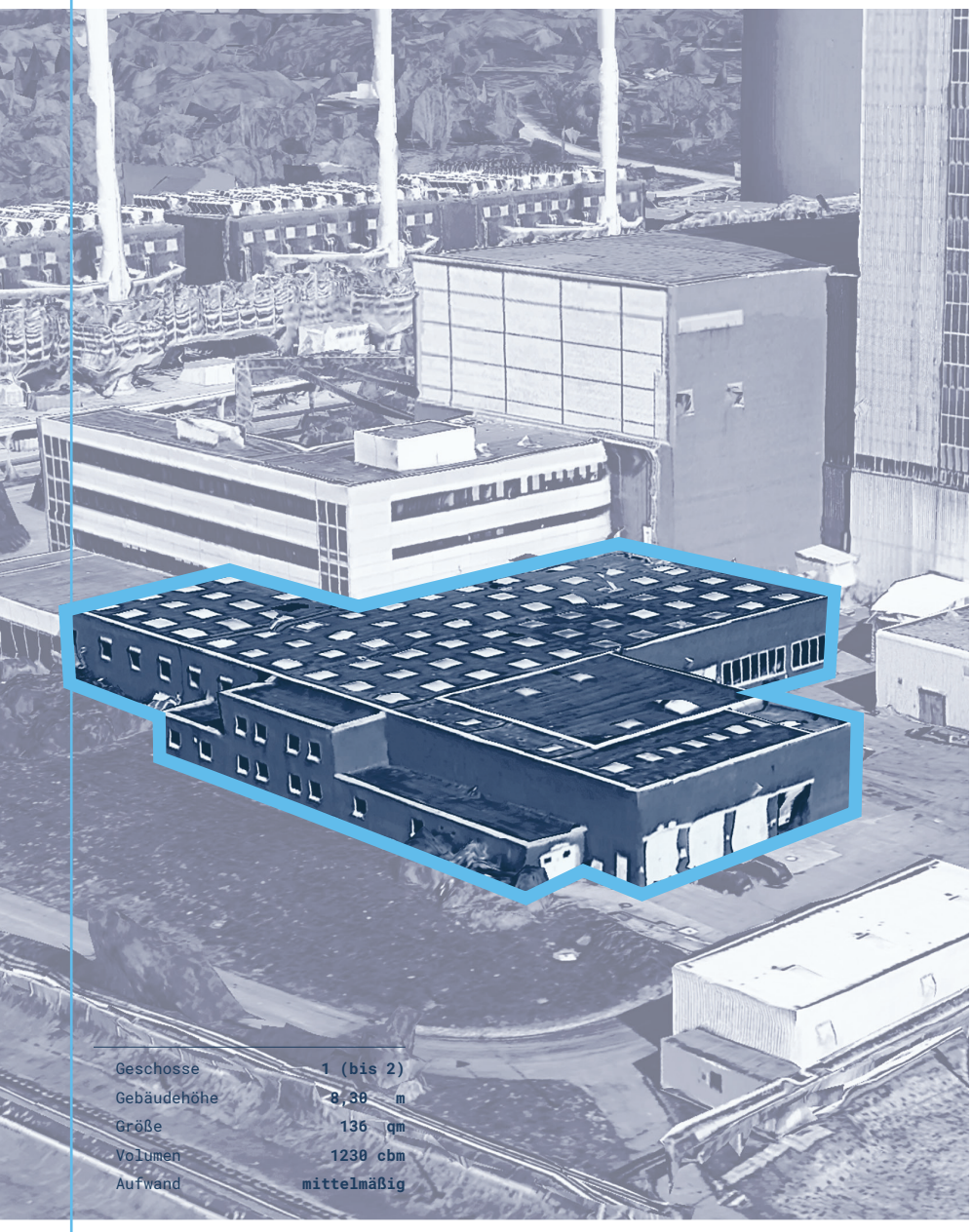


NORDART GELÄNDE, CARLSHÜTTE

Die NordArt ist eine seit mittlerweile 20 Jahren jährlich stattfindende Ausstellung von Gegenwartskunst in Rendsburg bei Kiel.[7] Mit über 100.000 Besuchenden[8], gehört sie zu einer der größten Veranstaltungen dieser Art in Europa und umfasst meist Arbeiten von 250-300 internationalen Künstler*innen[9]. Als Ausstellungsfläche werden die Räumlichkeiten einer ehemaligen Eisengießerei, der 1827 gegründeten Carlshütte, verwendet. Die industriell belassenen Produktionshallen umfassen etwas 22.000 qm Innenfläche. Hinzu kommt eine Außenausstellungsfläche von etwa 60.000 qm im umliegenden Park.[10]
Für die Umnutzung wurden bloß minimale Veränderungen im Bestand gemacht, somit sind alle baulichen Eingriffe, bis auf die Entfernung großer Anlagen und Maschinen, addiert. Angesichts der Veranstaltungszeit in den Sommermonaten ist anzunehmen, dass eine energetische Sanierung nicht notwendig gewesen ist.
Das Ausstellungsdesign wird jedes Jahr aufs Neue den auszustellenden Objekten angepasst. Hierfür wird als Präsentationsfläche häufig auf eingestellte weiße oder farbige Volumen zurückgegriffen, welche sich hart von der benutzten Oberfläche des Bestandes abzeichnen. Ein Teil der Werke wird gemeinsam vor Ort von einer Gruppe aus etwa 20 Kunstschaffenden im sog. NordArt-Symposium geschaffen. Über vier Wochen hinweg arbeiten und leben die Teilnehmenden auf dem Gelände, um großformatige Objekte eigens für den Ort zu kreieren[11].
Die Carlshütte dient darüber hinaus als Spiel- und Präsentationsstätte für Lesungen, Konzerte und Vorführungen von Theater und Filmen.[12]

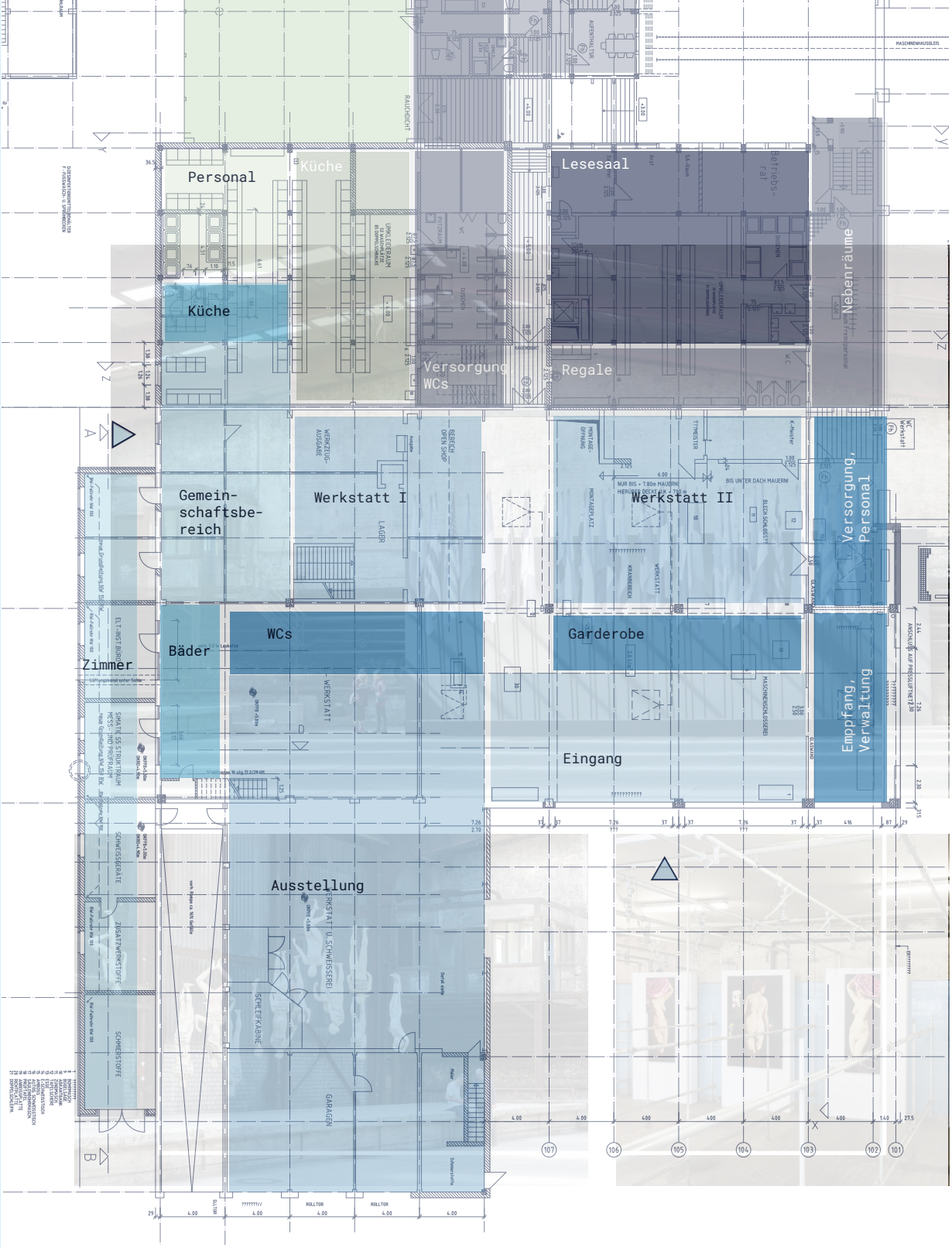
7 Vgl. Informationen über die NordArt, https://www.nordart.de/ueber-die-nordart.html [10.07.2020]. 8 Vgl. Über das Kunstwerk Carlshütte, https://www.kunstwerk-carlshuette.de/ueber_uns.html [10.07.2020]. 9 Vgl. NordArt 2015. Internationale Kunstausstellung in industrieller Architektur, 06.06.2015, https://muthesius-kunsthochschule.de/veranstaltungen/nordart-2015-internationale-kunstausstellung-in-industrieller-architektur/ [10.07.2020]. 10 Vgl. NordArt, https://de.wikipedia.org/wiki/NordArt [10.07.2020]. 11 Vgl. [Anm. 9]. 12 Vgl. [Anm. 8].

WERKSTÄTTEN. GARAGEN. LAGER
>GALLERIE. ARTIST IN RESIDENCE

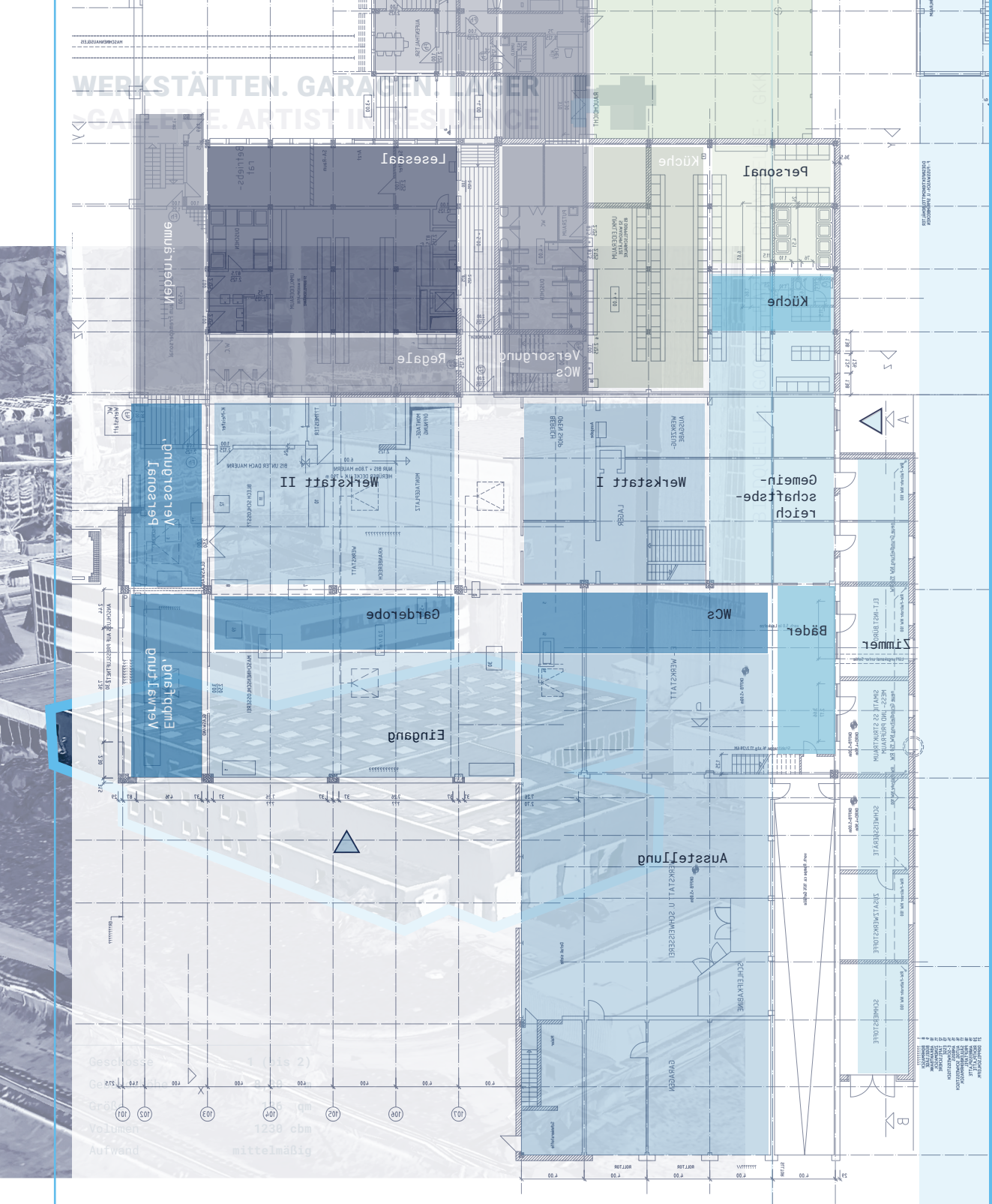


Geschosse	1 (bis 2)
Gebäudehöhe	8,30 m
Größe	136 qm
Volumen	1230 cbm
Aufwand	mittelmäßig

BILDQUELLE: GOOGLE EARTH, PLANQUELLE: GKK


Personal
Küche
Lesesaal
Betriebs-
rat
Nebenräume
Küche
Versorgung
WCs
Regale
Gemein-
schaftsbe-
reich
Werkstatt I
Werkstatt II
Versorgung,
Personal
WCs
Garderobe
Bäder
Zimmer
Empfang,
Verwaltung
Eingang
Ausstellung

WERKSTÄTTEN. GARAGEN. LAGER
>GALLERIE. ARTIST IN RESIDENCE



Geschosse	1 (bis 2)
Gesamtfläche	8.20 qm
Größe	106 qm
Volumen	1230 cbm
Aufwand	mittelmäßig







fig 43|a-c

DENOX, KOHLEBAND, LEITUNGEN
> CUT

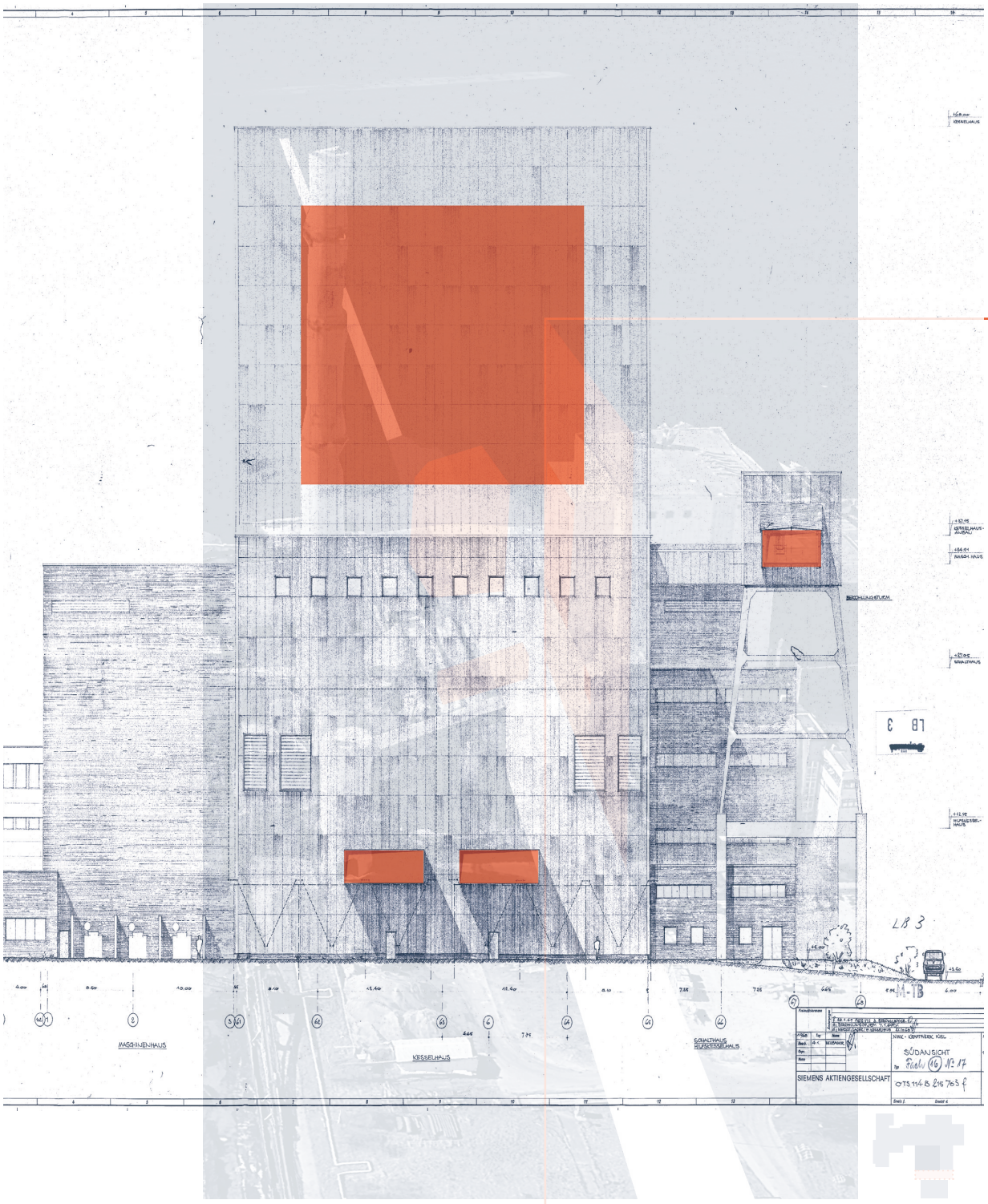
Als Ausblick auf die weitere Gebietsentwicklung wird in Verlängerung zum zukünftigen Weg bereits an dieser Stelle eine Schneise durch das Ensemble gezogen. Das geteilte Gebäude gibt so eine Sichtachse vom Kran auf die bald folgenden Umbauten am anderen Ende des Areals frei.



fig 44|

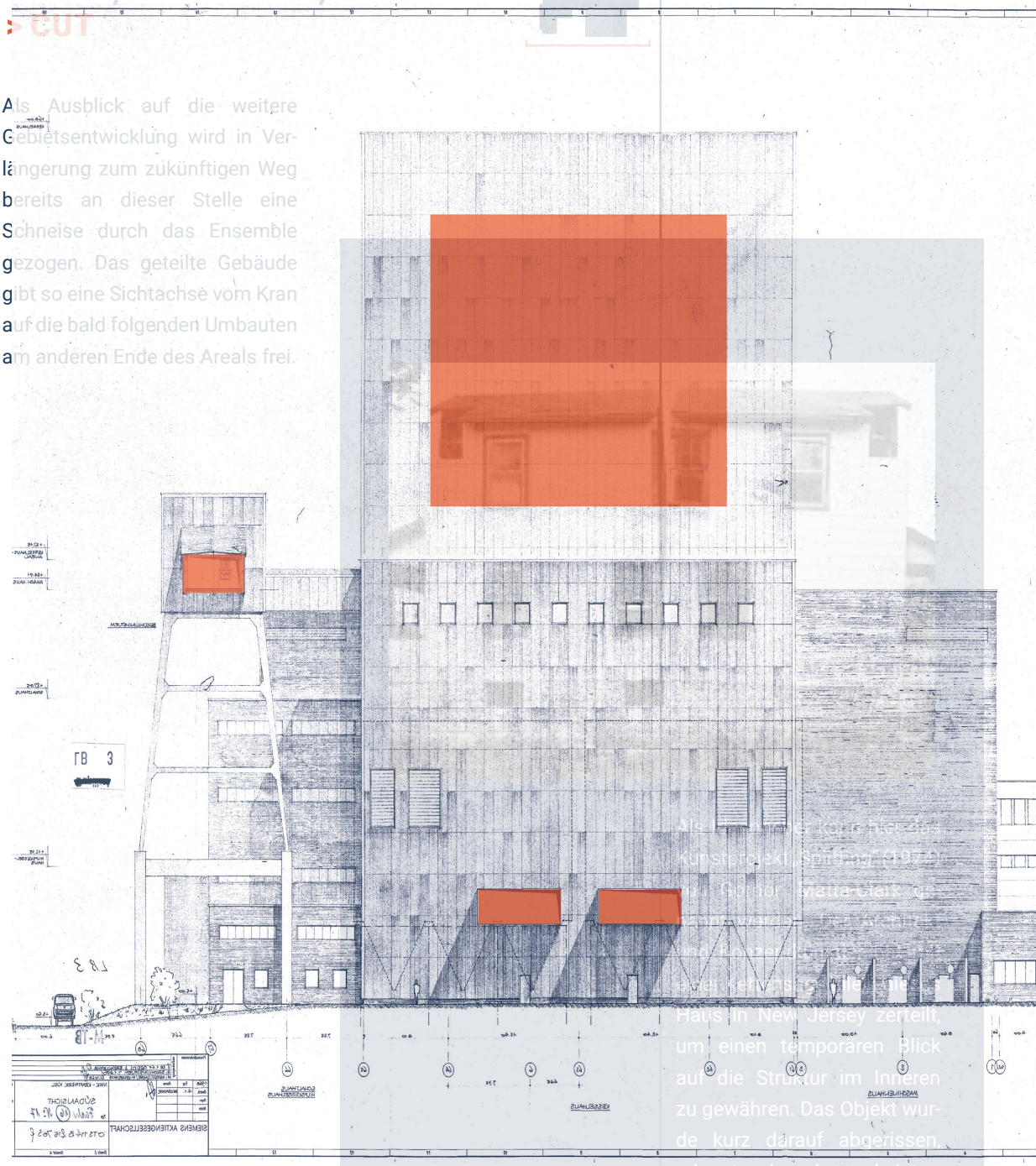
Als Ideengeber kann hier das Kunstprojekt „Splitting" (1974) von Gordon Matta-Clark genannt werden. Der Architekt und Konzeptkünstler hat mit einer Kettensäge allein dieses Haus in New Jersey zerteilt, um einen temporären Blick auf die Struktur im Inneren zu gewähren. Das Objekt wurde kurz darauf abgerissen, erlangte aber dennoch internationale Bekanntheit.[13,14]

13 Vgl. Gordon Matta-Clark, Splitting, and the Unmade House, 26.01.2015, https://theibtaurisblog.com/2015/01/26/gordon-matta-clark-splitting-and-the-unmade-house/ [12.07.2020].
14 Vgl. Gordon Matta-Clark. Splitting. 1974, https://www.moma.org/collection/works/114408 [12.07.2020].


MASCHINENHAUS
KESSELHAUS
SCHALTHAUS
HEIZKESSELHAUS
SÜDANSICHT
SIEMENS AKTIENGESELLSCHAFT

DENOX, KOHLEBAND, LEITUNGEN
> CUT

Als Ausblick auf die weitere Gebietsentwicklung wird in Verlängerung zum zukünftigen Weg bereits an dieser Stelle eine Schneise durch das Ensemble gezogen. Das geteilte Gebäude gibt so eine Sichtachse vom Kran auf die bald folgenden Umbauten am anderen Ende des Areals frei.



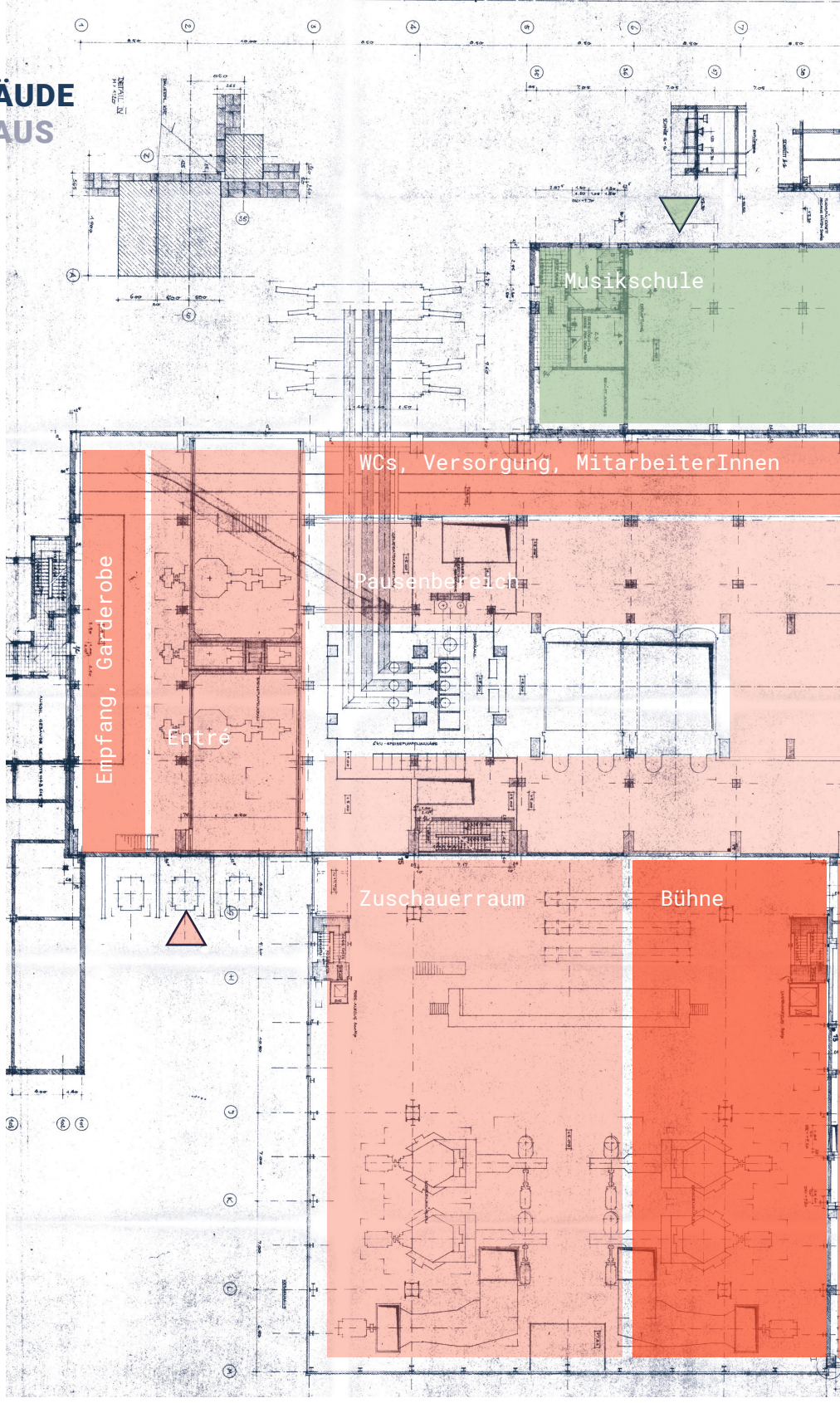
Als Ausblick auf die Kunstprojekt Spitting (1974) des Gordon Matta-Clark, der Gebäude wurde in der Kettenhaus Hauptstraße in New Jersey zerteilt, um einen temporären Blick auf die Struktur im Inneren zu gewähren. Das Objekt wurde kurz darauf abgerissen, erlangte aber dennoch internationale Bekanntheit.[13, 14]

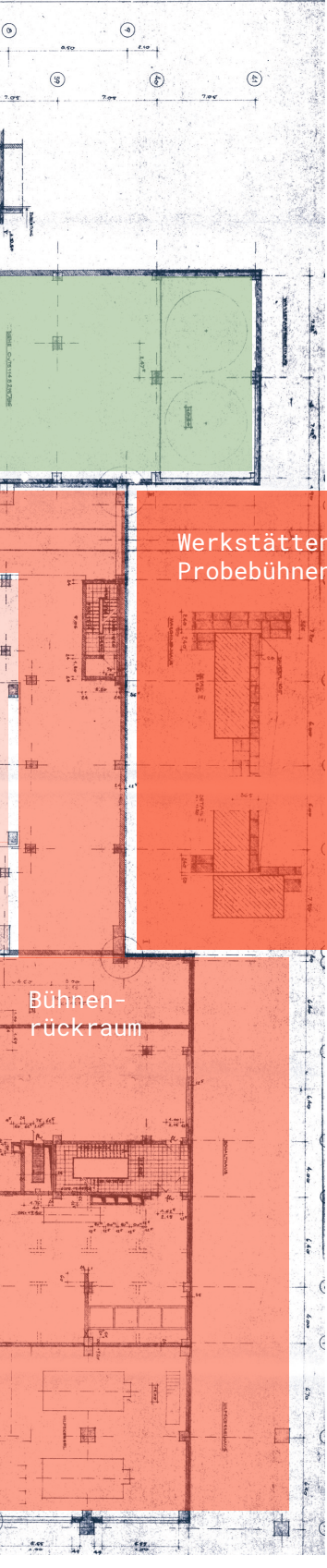
13 Vgl. Gordon Matta-Clark, Splitting, and the Unmade House, 26.01.2015, https://theibtaurisblog.com/2015/01/26/gordon-matta-clark-splitting-and-the-unmade-house/ [12.07.2020].

14 Vgl. Gordon Matta-Clark. Splitting. 1974, https://www.moma.org/collection/works/114408 [12.07.2020].



HAUPTGEBÄUDE
>BÜHNENHAUS





Maschinelles Herz

Zeitlich und baulich am aufwendigsten ist wohl der Umbau des maschinellen Herzens des Kraftwerks zum Veranstaltungszentrum. Um das groß umbaute Volumen nutzen zu können, muss vor allem im Kesselhaus eine umfangreiche Entkernung der eingesetzten Erschließungsstruktur aus Metallgerüsten und der technischen Objekte folgen, damit Platz für zwei übereinander angeordnete Bühnen und Zuschauerräume genutzt werden kann. Als Entree und Versammlungsort umfunktioniert bleibt der Turbinensaal (auch: Maschinenhaus) weitestgehend in seiner ursprünglichen Form bestehen. Seine Namensgeberin, eine feuerrote Turbine, soll als zentrales Element inszeniert werden. Für eine großzügige Erschließung wird er allerdings um eine breite Freitreppe zur Gebietsachse hin ergänzt. Die östlichen Seitengebäude dienen als Nebenräume für Probebühnen, Werkstätten und Rückräume. Das nördlich anschließende „Wasserhaus“ könnte in Synergie dazu als Bühnenschule betrieben werden.


GALERIE
BIBLIOTHEK
BÜHNE
BLACKBOX - BÜHNE
ZUSCHAUERRAUM
LESESAAL
GARD.
ENTRE
KATTEN
BETRIEBSGEBÄUDE
LAGER/WERKSTATT
MASCHINENHAUS


SCHÜRBODEN
PROBEBÜHNEN
BÜHNE
BÜHNENRÜCKRAUM
BÜHNENWERKSTATT
SCHALTHAUS
HILFSKESSELHAUS
NWK - KRAFTWERK KIEL
SÜDANSICHT
SIEMENS AKTIENGESELLSCHAFT

REFERENZ

KULTURZENTRUM KAMPNAGEL

Der Campus der ehemaligen Maschinen- und Kranfabrik Kampnagel im Hamburger Stadtteil Winterhude ist heute Standort einer der wichtigsten freien Produktionsstätten für Theater und Tanz in Deutschland. Die 1865 gegründete Fabrik sollte 1981 abgerissen werden, um einem Wohnhaus zu weichen. Als Zwischennutzung zog jedoch 1982 das Deutsche Schauspielhaus während umfassender Renovierungsarbeiten seines Stammhauses ein. Der Abriss, zunächst nur verschoben, wurde schließlich ganz abgesagt, weil der Standort sehr positiv vom Publikum angenommen worden ist. Seit 1990 betreibt ein Trägerverein, der wenige Jahre später zur GmbH umgewandelt wurde, mit Unterstützung der Hamburger Kulturbehörde das heute international renommierte Kulturzentrum.[15] Neben einem Kino, neun Proberäume und einem Restaurant, wurden sechs der ehemaligen Produktionshallen mit einfachen Mitteln zu sechs Bühnen ausgebaut.[16] Die industrielle Vergangenheit ist dadurch noch deutlich zu spüren. Heute lockt die Stätte etwa 180.000 Besuche*innen mit über 900 Veranstaltungen im Jahr. Diese umfassen neben dem regulären Bühnenprogramm verschiedene Festivals im Darstellungsbereich, aber auch Konzerte, Konferenzen, Flohmärkte und andere Veranstaltungen. Hierbei dient das 1000qm große Foyer häufig zusätzlich als Ausstellungs- und Marktfläche.[17] Es ist zu betonen, dass sich das Haus über die Funktion der Bühne hinaus, als Labor und „Think tank“ sieht und somit aktiv an der Produktion von Kunst und Ideenentwicklung beteiligt sein möchte.[18]

15 Vgl. Kampnagel , 2020, https://de.wikipedia.org/wiki/Kampnagel [19.07.2020].
16 Vgl. Festival Koinzidenz. Konzertdirektion Hamburg. Spielstätten, https://festivalkoinzidenz.de/spielstaetten/ [19.07.2020]. 17 Vgl. Langer: Fujitsu Future Forum 2011 – die Locations, 07.09.2011, https://blog.de.fujitsu.com/veranstaltungen/fujitsu-future-forum-2011-die-locations/ [19.07.2020]. 18 Vgl. Profil - Kampnagel, https://www.kampnagel.de/de/profil/ [19.07.2020].

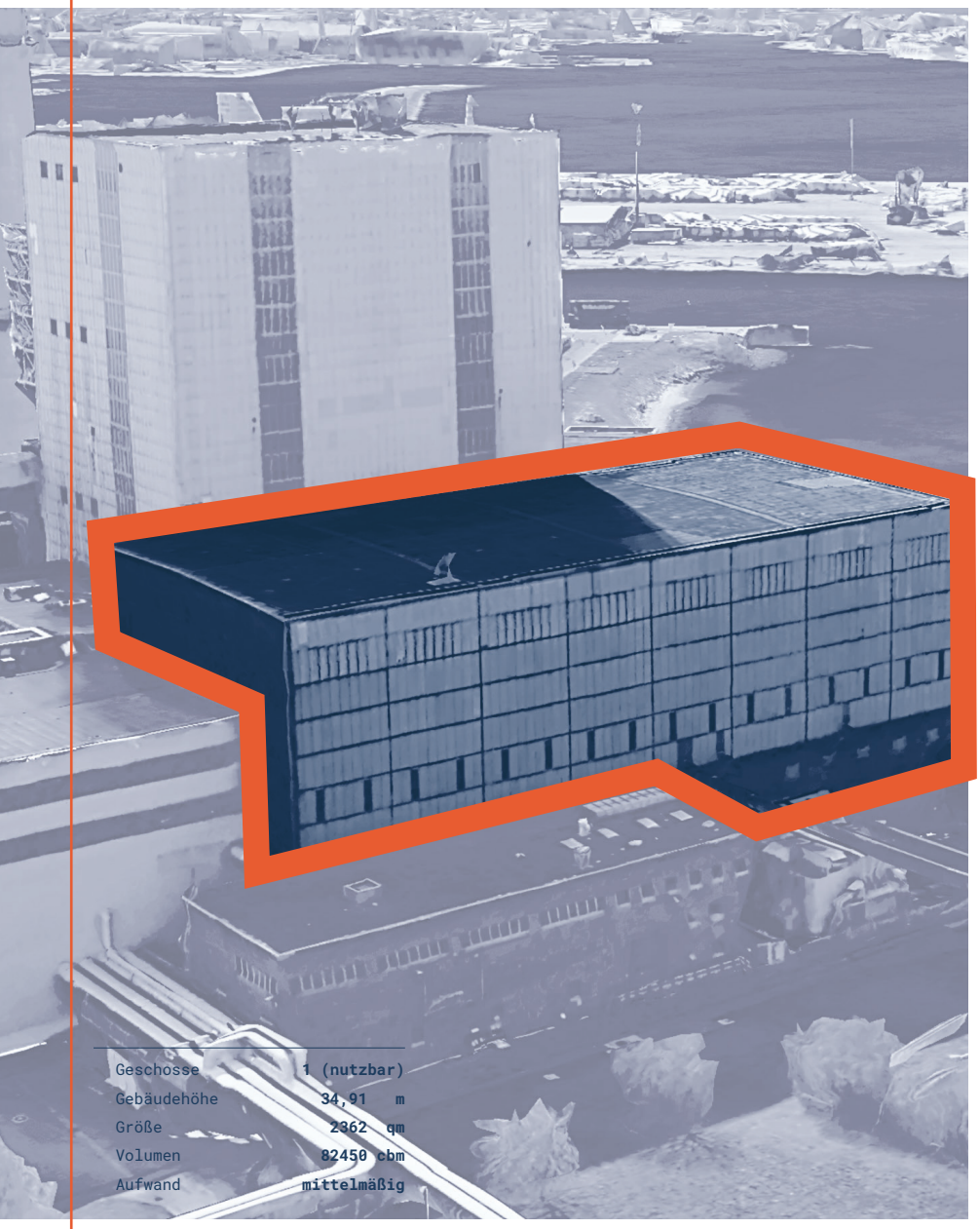




fig 45| Eines der vielen Festivals auf dem Kampnagelgelände

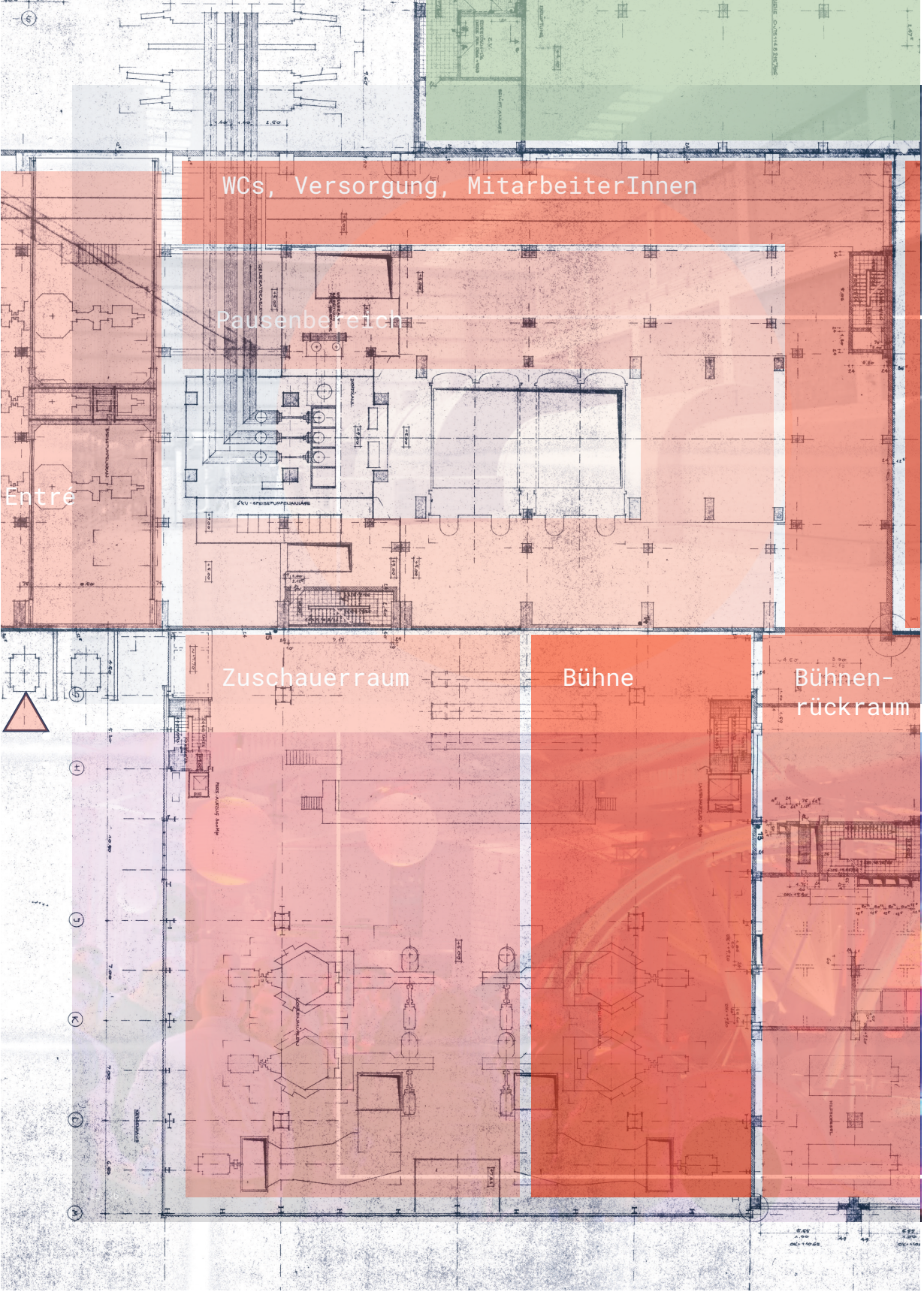
MASCHINENHAUS (TURBINENSAAL)

>ENTRÉ. PAUSENBEREICH. VERSORGUNG



Geschosse	1 (nutzbar)
Gebäudehöhe	34,91 m
Größe	2362 qm
Volumen	82450 cbm
Aufwand	mittelmäßig

BILDQUELLE: GOOGLE EARTH, PLANQUELLE: GKK


WCs, Versorgung, MitarbeiterInnen
Pausenbereich
Entré
Zuschauerraum
Bühne
Bühnen-
rückraum

MASCHINENHAUS (TURBINENSAAL)
WCs, Versorgung, MitarbeiterInnen
Pausenbereich
Bühne
Zuschauerraum

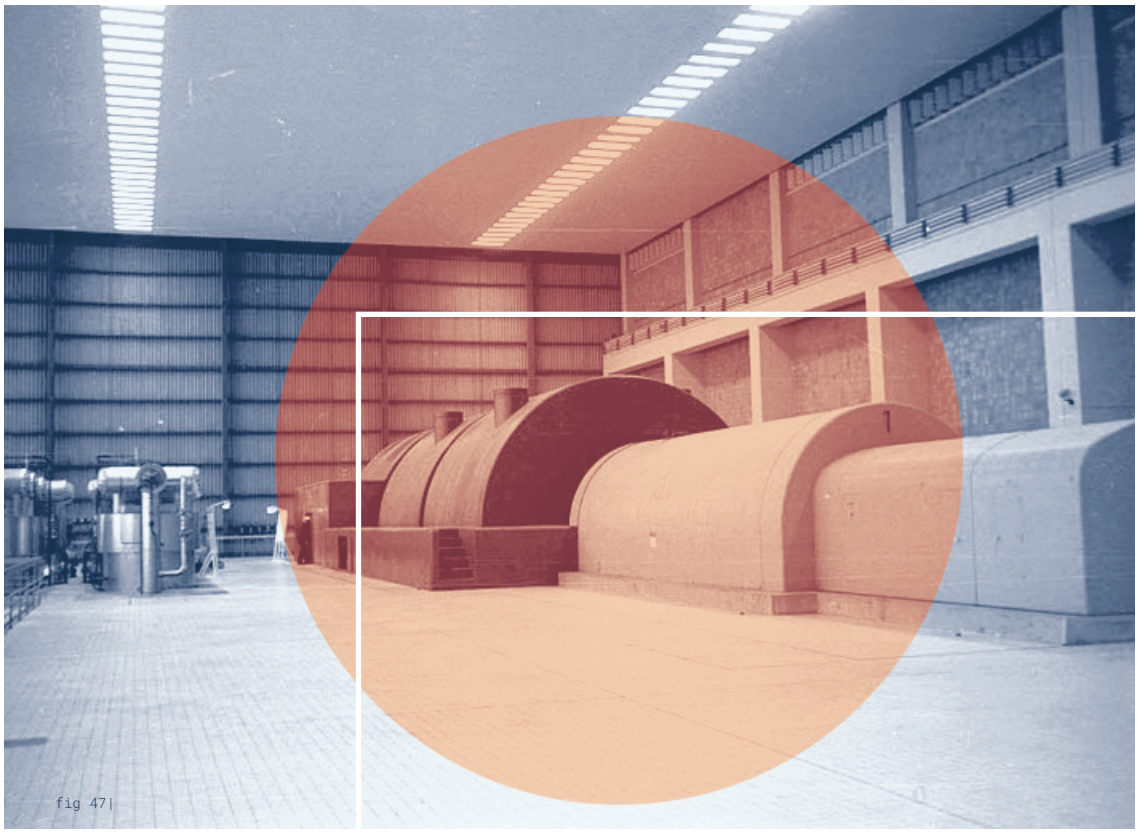
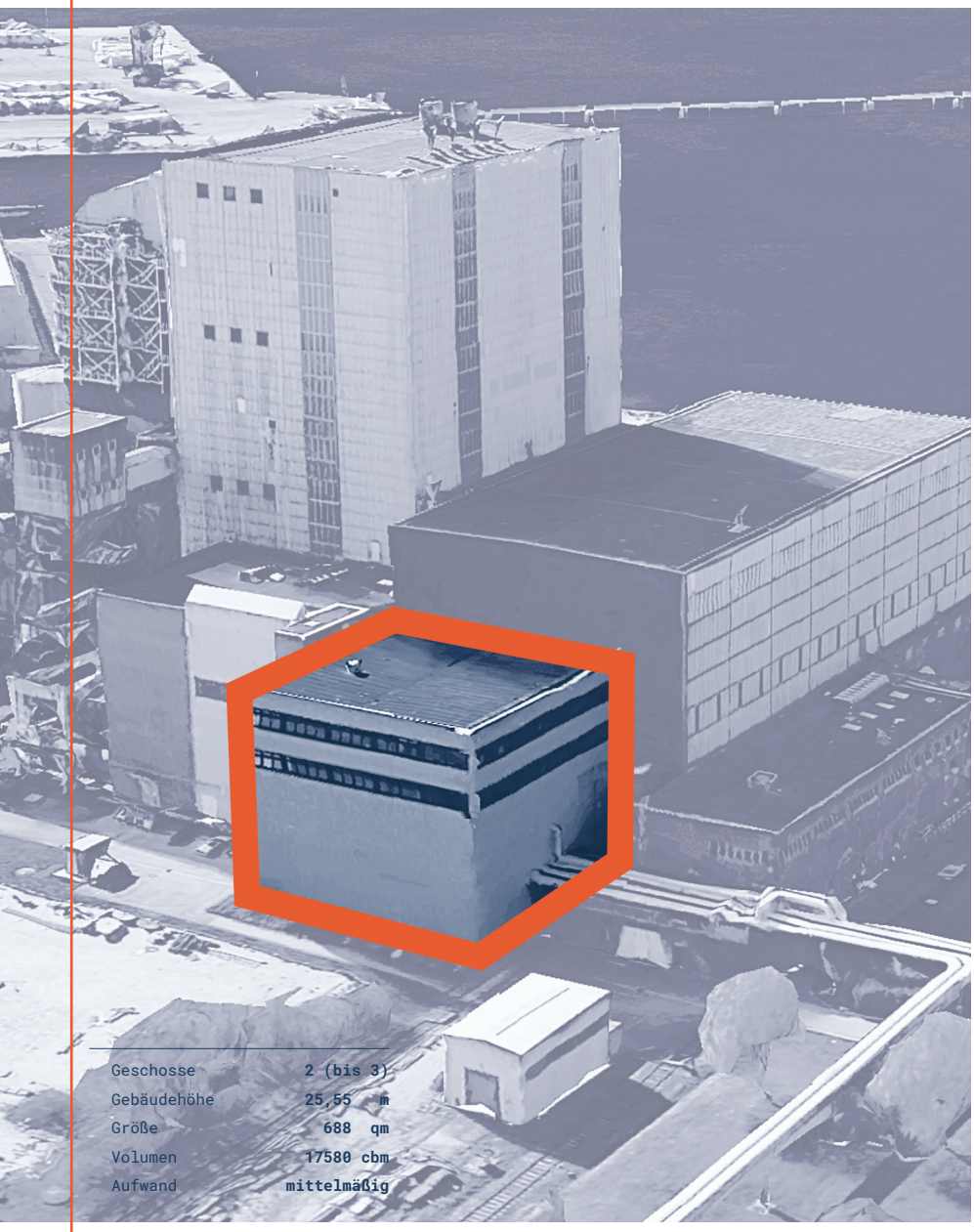


fig 47|



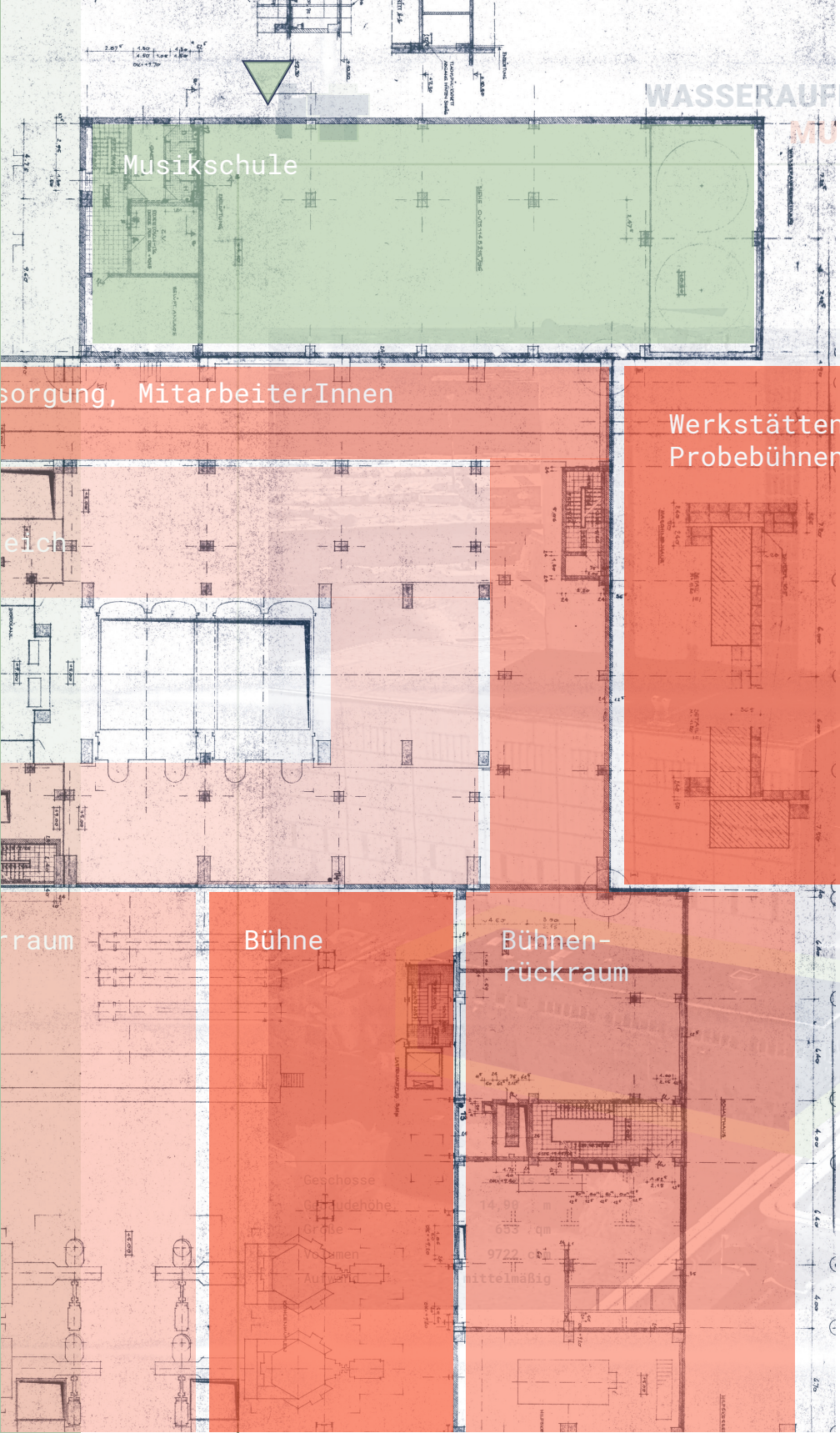
fig 46|

HEIZZENTRALE. VERWALTUNG
>PROBEBÜHNEN. WERKSTÄTTEN



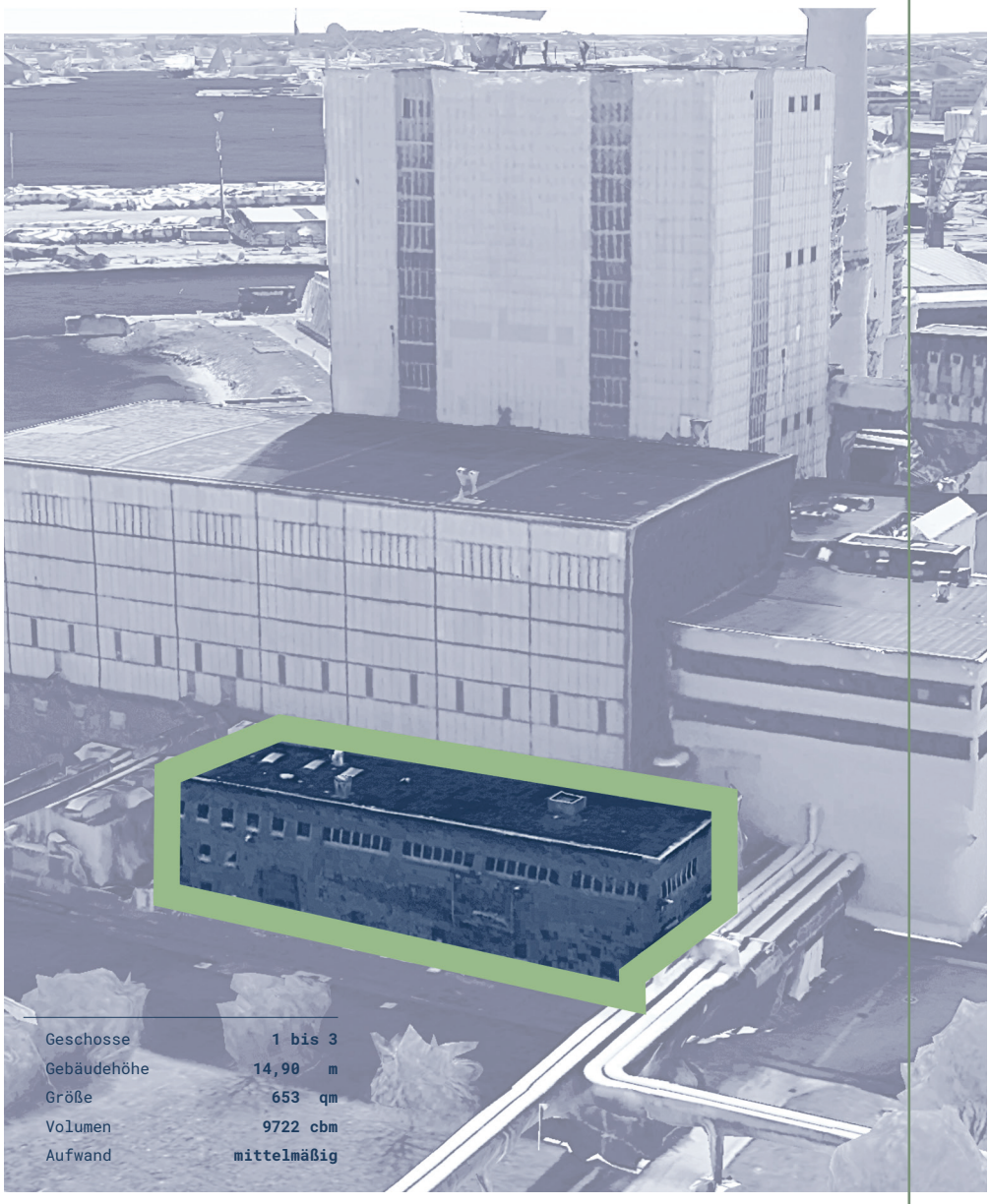
Geschosse	2 (bis 3)
Gebäudehöhe	25,55 m
Größe	688 qm
Volumen	17580 cbm
Aufwand	mittelmäßig

BILDQUELLE: GOOGLE EARTH, PLANQUELLE: GKK


Musikschule
sorgung, MitarbeiterInnen
eich
Werkstätten
Probebühnen
raum
Bühne
Bühnen-
rückraum

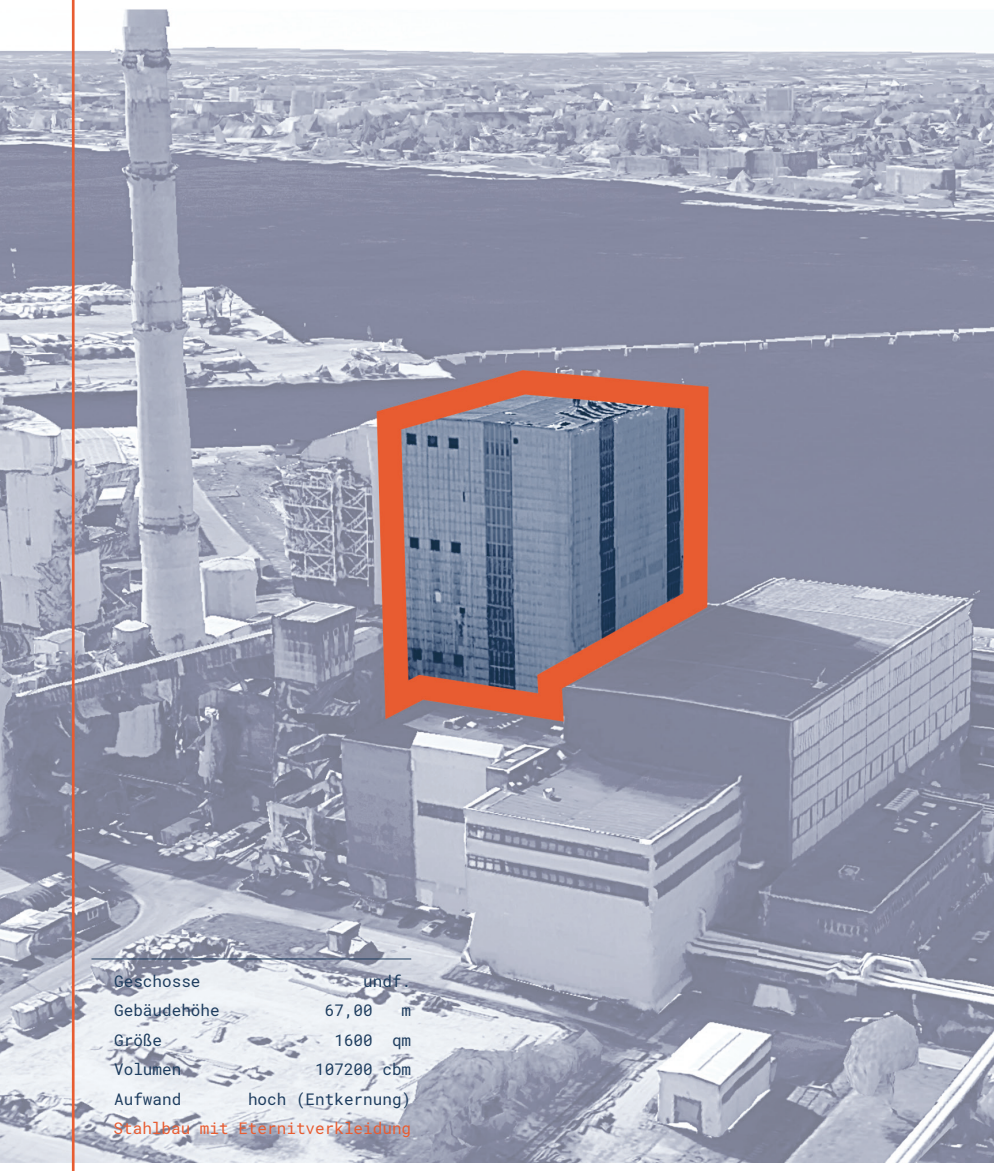
HEIZZENTRALE, VERWALTUNG
PROBEBÜHNE, WERKSTÄTTEN
Musikschule
Werkstätten
Probebühnen
Bühnen-
rückraum
Bühne

WASSERAUFBEREITUNG
>MUSIKSCHULE



Geschosse	1 bis 3
Gebäudehöhe	14,90 m
Größe	653 qm
Volumen	9722 cbm
Aufwand	mittelmäßig

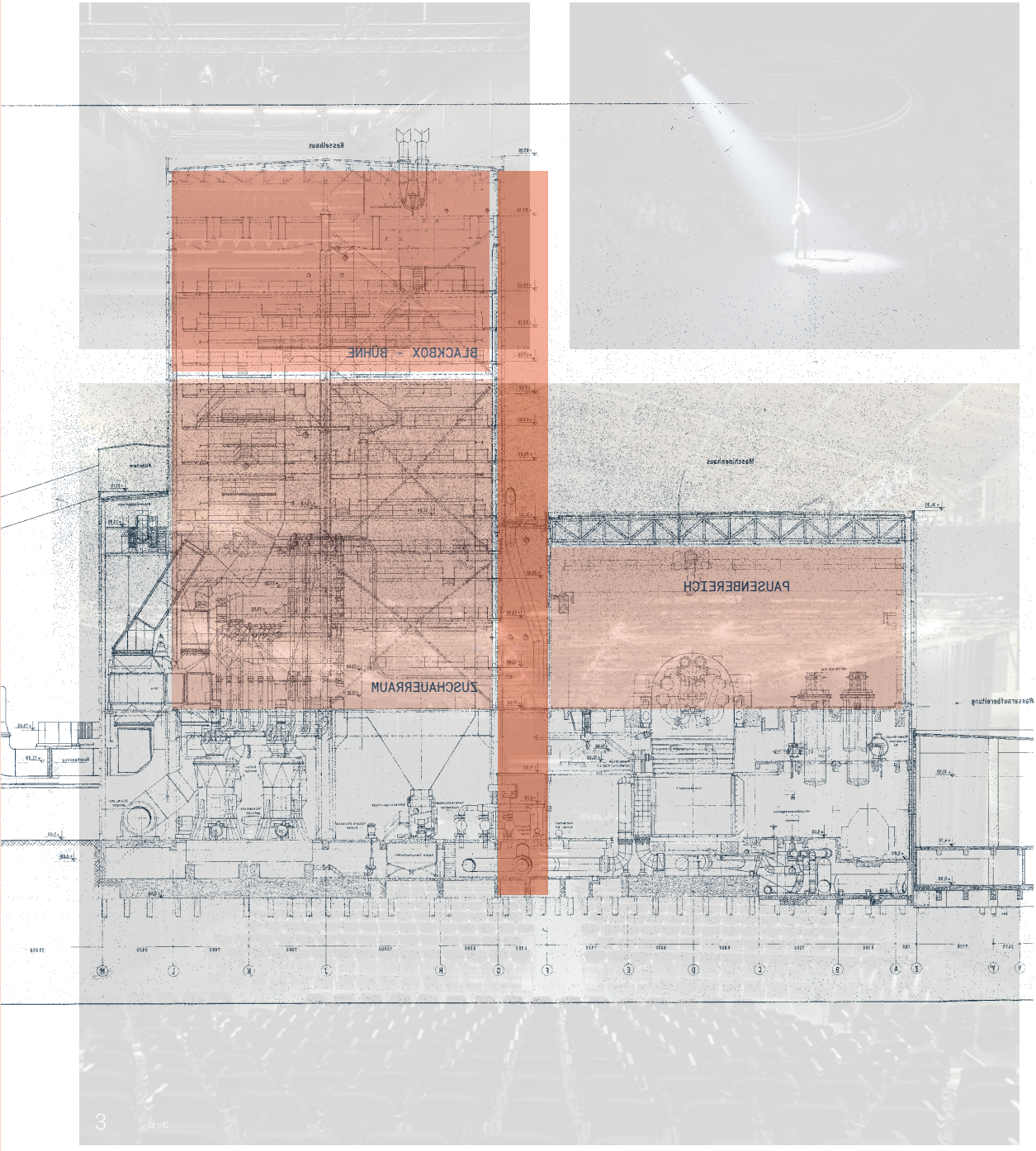
KESSELHAUS
>BÜHNEN



Geschosse	undf.
Gebäudehöhe	67,00 m
Größe	1600 qm
Volumen	107200 cbm
Aufwand	hoch (Entkernung)

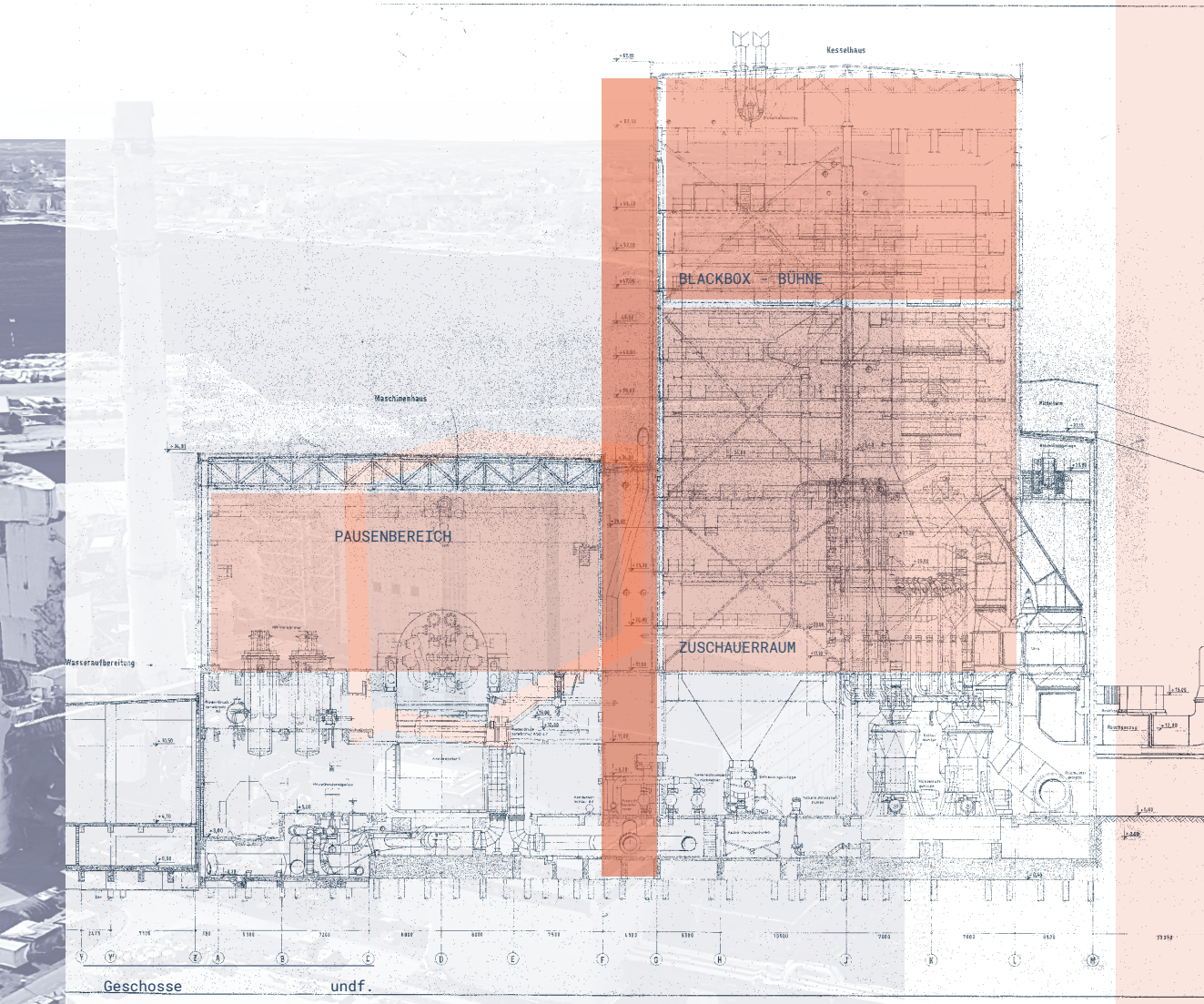
Stahlbau mit Eternitverkleidung

BILDQUELLE: GOOGLE EARTH, PLANQUELLE: GKK



3 a–c

KESSELHAUS
>BÜHNEN



Geschosse	undf.
Gebäudehöhe	67,00 m
Größe	1600 qm
Volumen	107200 cbm
Aufwand	hoch (Entkernung)

Stahlbau mit Eternitverkleidung





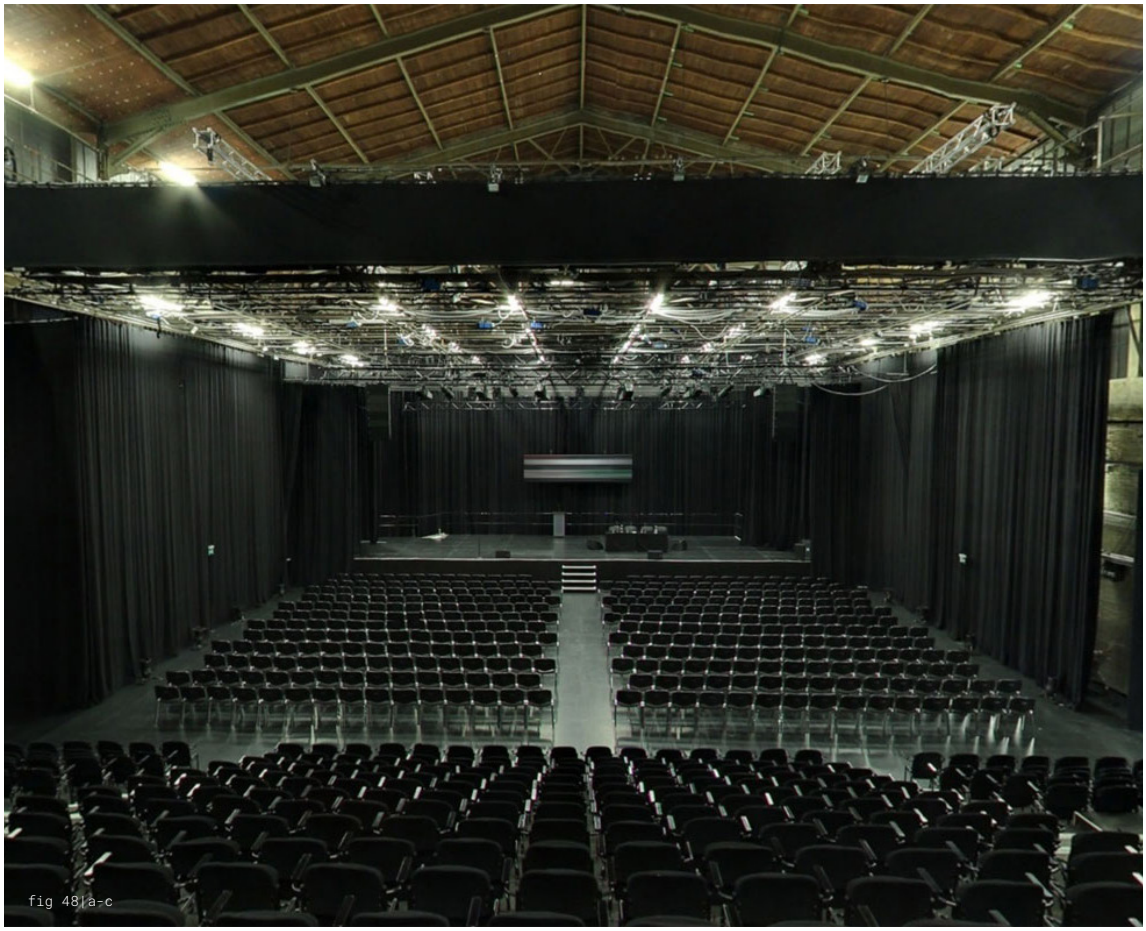
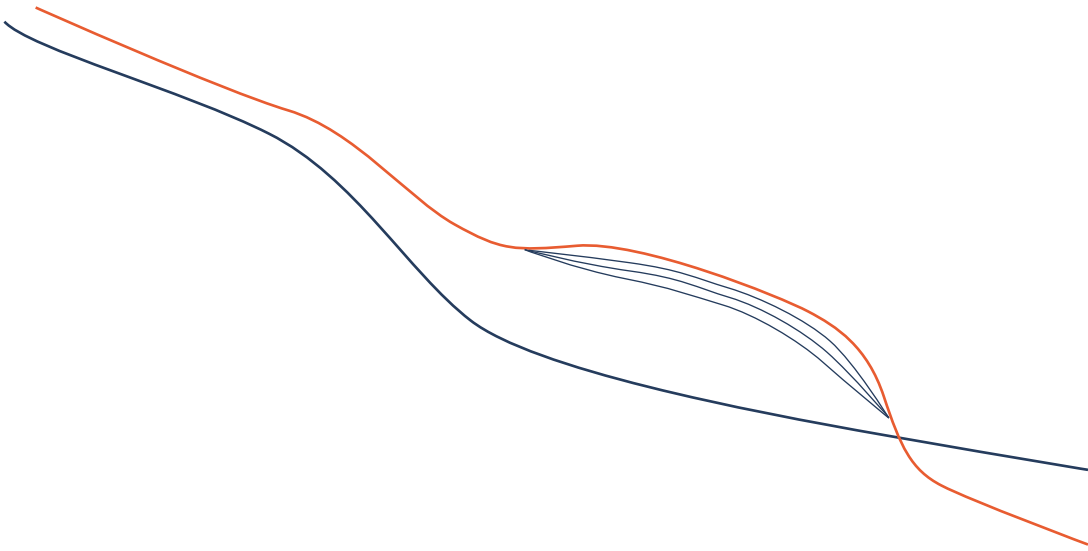
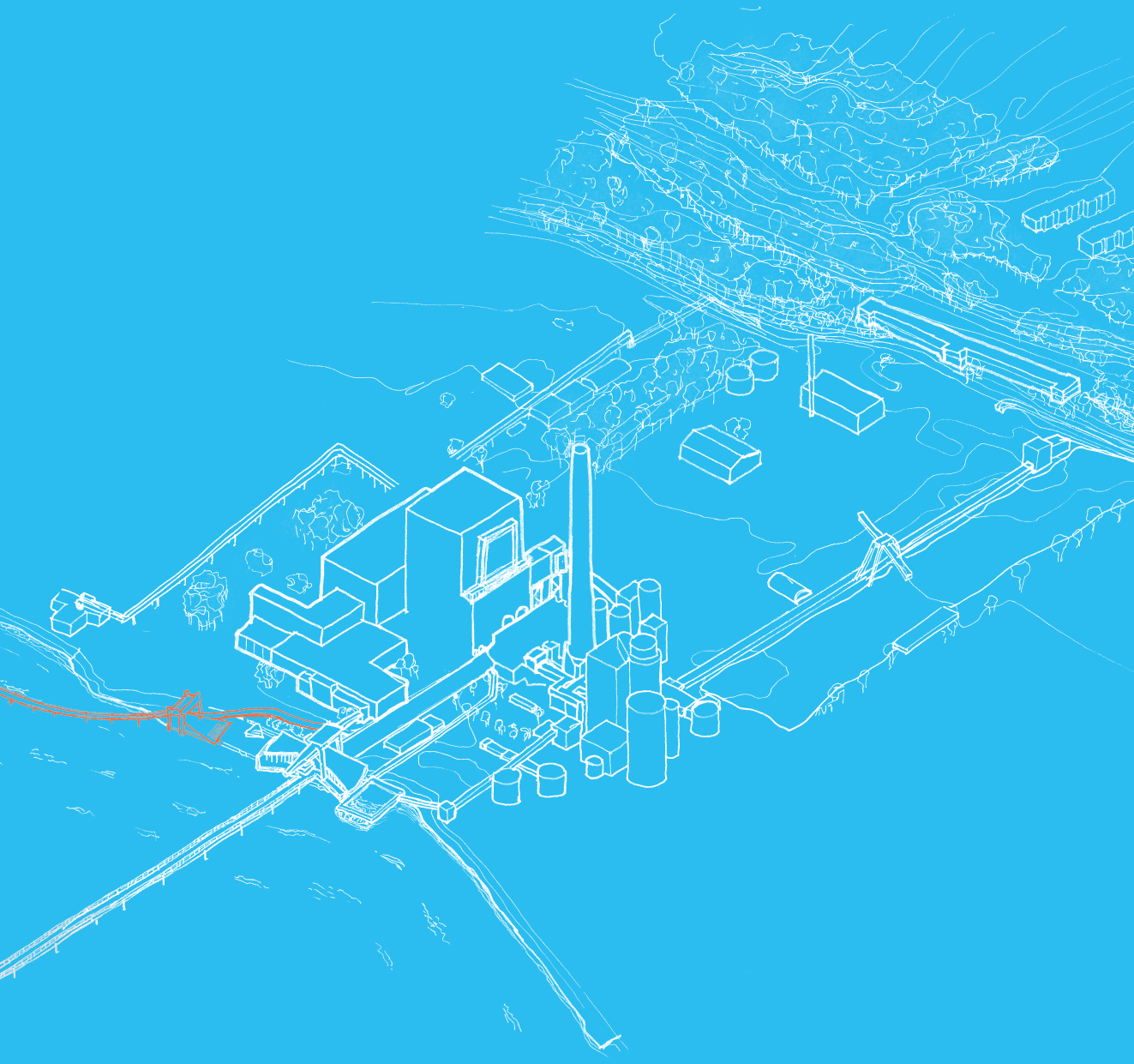


fig 48|a-c





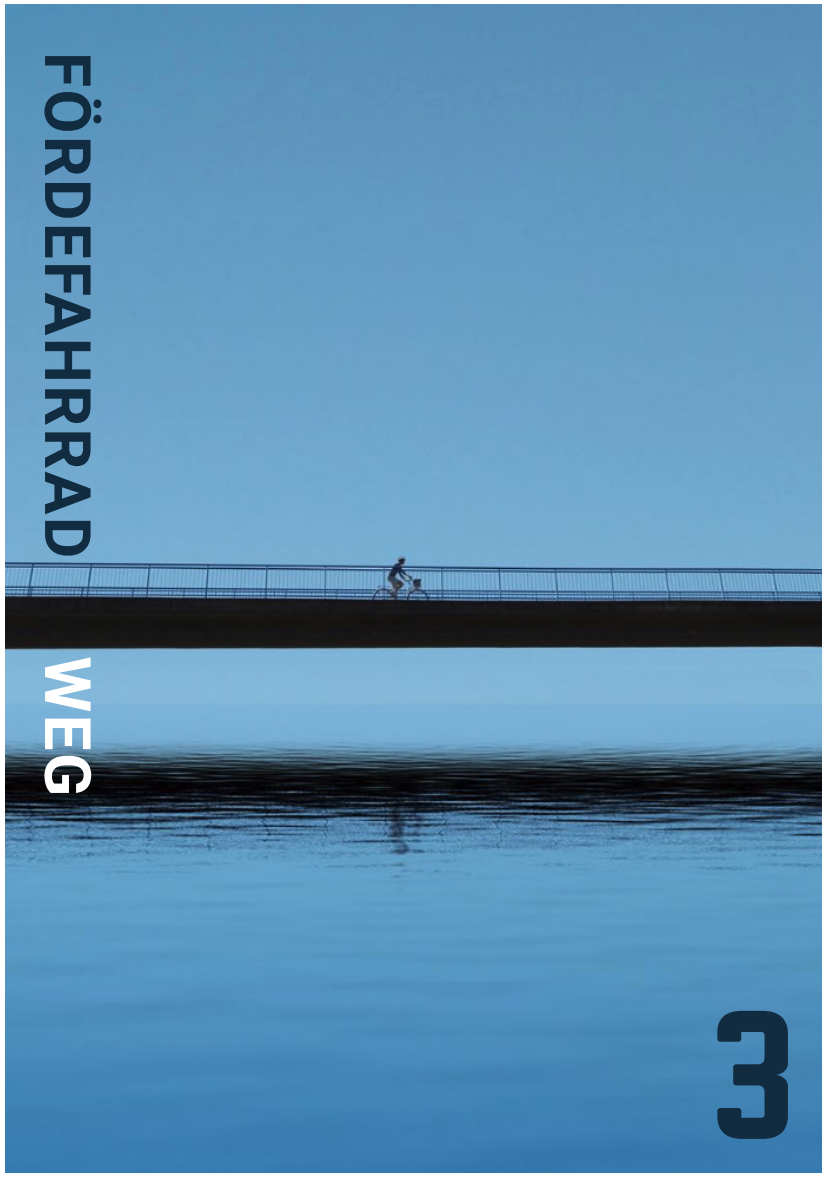
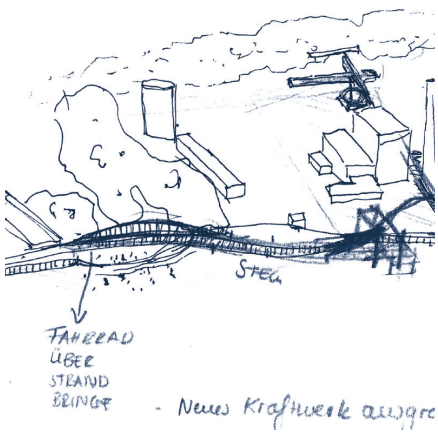
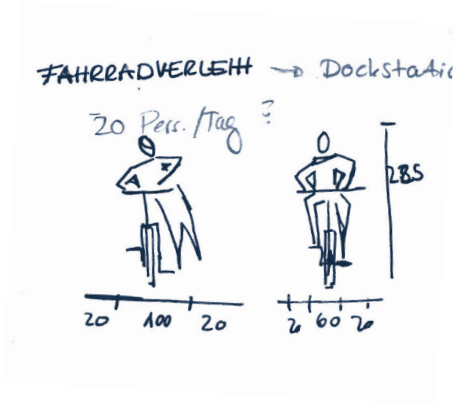
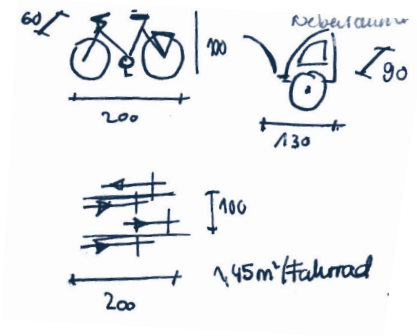


fig 49|

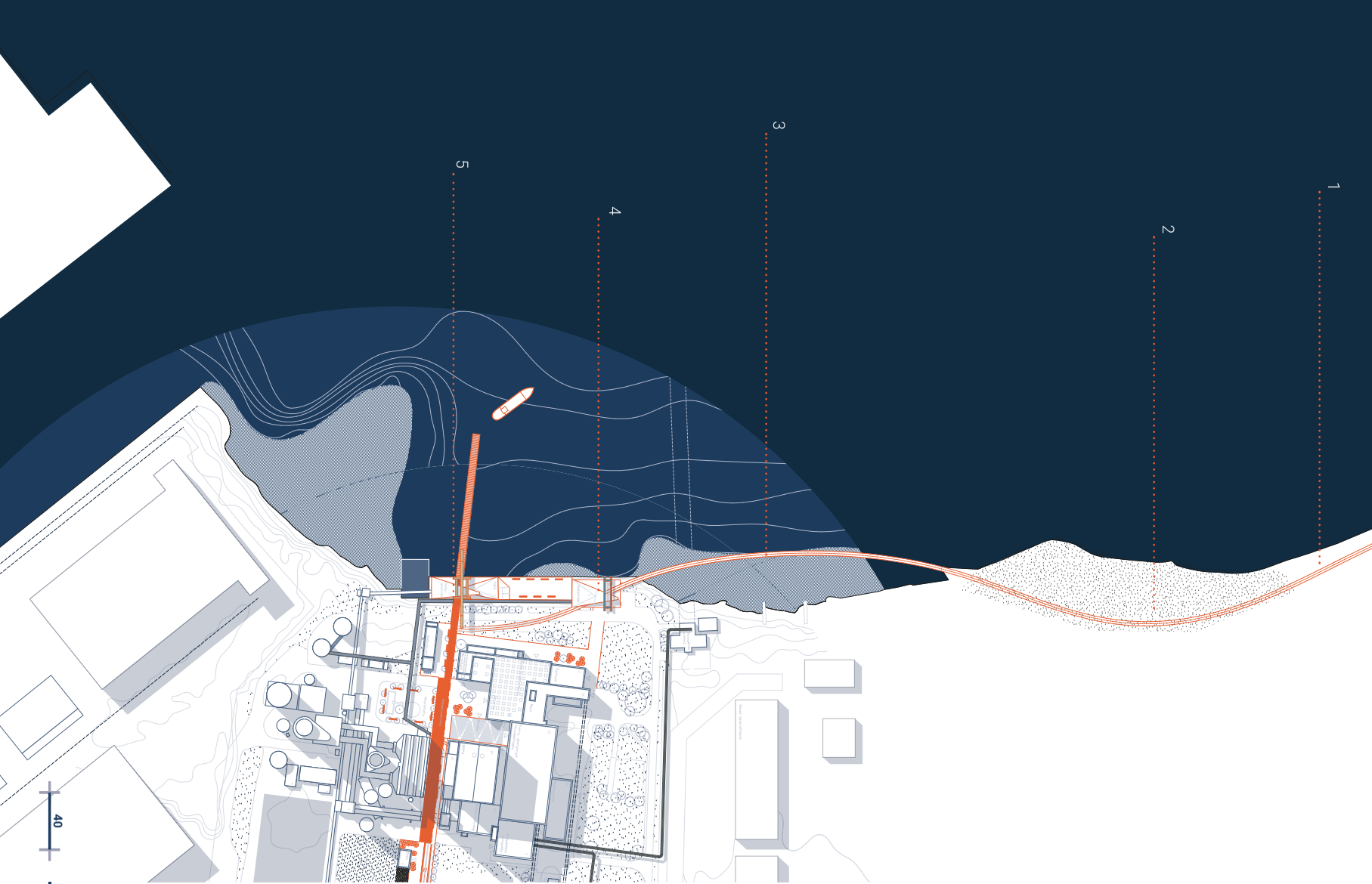




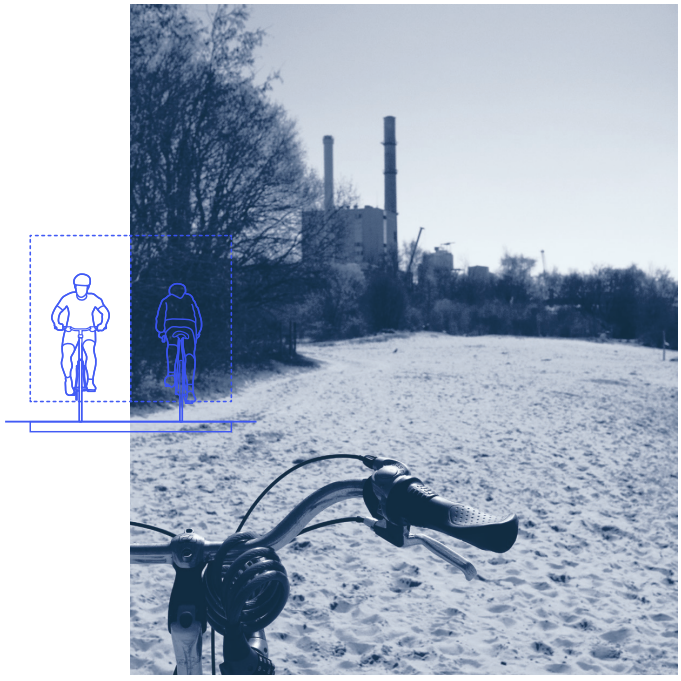


Erschließung II - Fördefahrradweg

Mit diesem Vorschlag werden die zuvor diskutierten Probleme des Förderwanderwegs adressiert (vgl. S.79), dessen Fahrradweg an einigen Stellen vom Wasser fortgeleitet wird, um Strände weiträumig zu umfahren (Abb.2, S.195). Den abrupt endenden Weg (Abb.3, S.194) aufgreifend, soll ein Steg als barrierefreie Alternative in einer leichten Sinuskurve über den Sand hinweg fortgeführt werden. Hierbei ist es gut vorstellbar, ihn auch als bauliches Element für den Freizeitbetrieb zu nutzen, in dem sich öffentliche Toiletten, ein Kiosk oder Umkleiden baulich anschließen und dem Strand damit eine Aufwertung geben. Im weiteren Verlauf führt er - der Gegenkurve folgend - über das Wasser und wird vom blauen Kohlekran „empfangen“. Hierdurch wird das Gelände des neuen Kraftwerks, welches ein Hindernis zwischen Strand und GKK darstellt, überbrückt und eine spannende Route gestaltet. Vor allem in Verbindung mit der neuen Fährlinie würde auf diese Weise eine große Lücke zwischen Vororten und Innenstadt geschlossen werden. Abb.2 auf der folgenden Seite zeigt eine mögliche Umsetzung der Idee, wie sie in diesem Fall in Kopenhagen vorzufinden ist.



1 FÖRDEFAHRRADWEG **2** STRANDBUDEN **3** FAHRRADSTEG **4** FAHRRADSTATION **5** BEGEGNUNGSZONE AUF BOULEVARD



1

Derzeitiges Ende des Fördewanderwegs

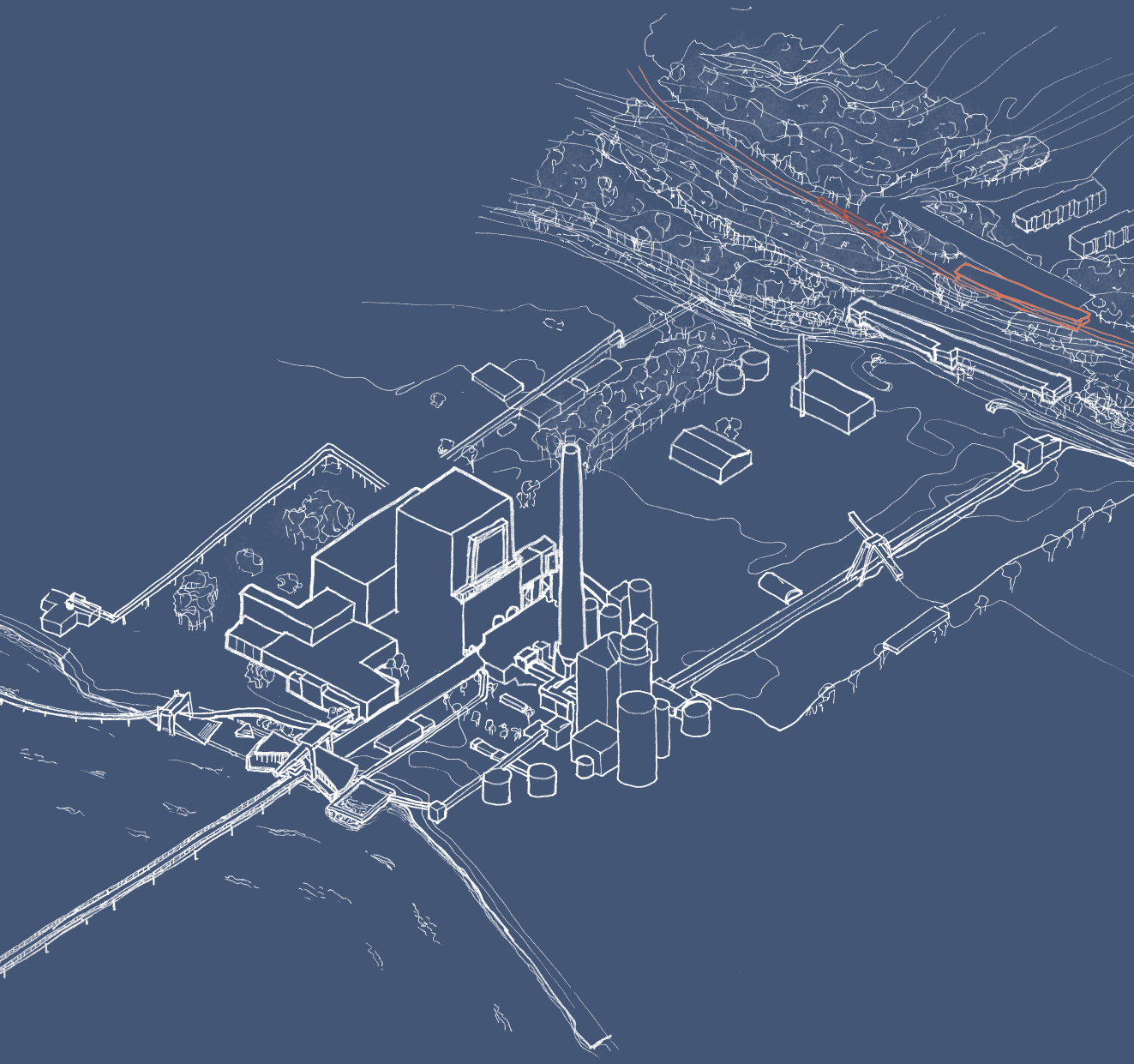
a-c



2 „Cykelslangen“- Fahrradschlange in CPH



3 Lücke in der Barrierefreiheit



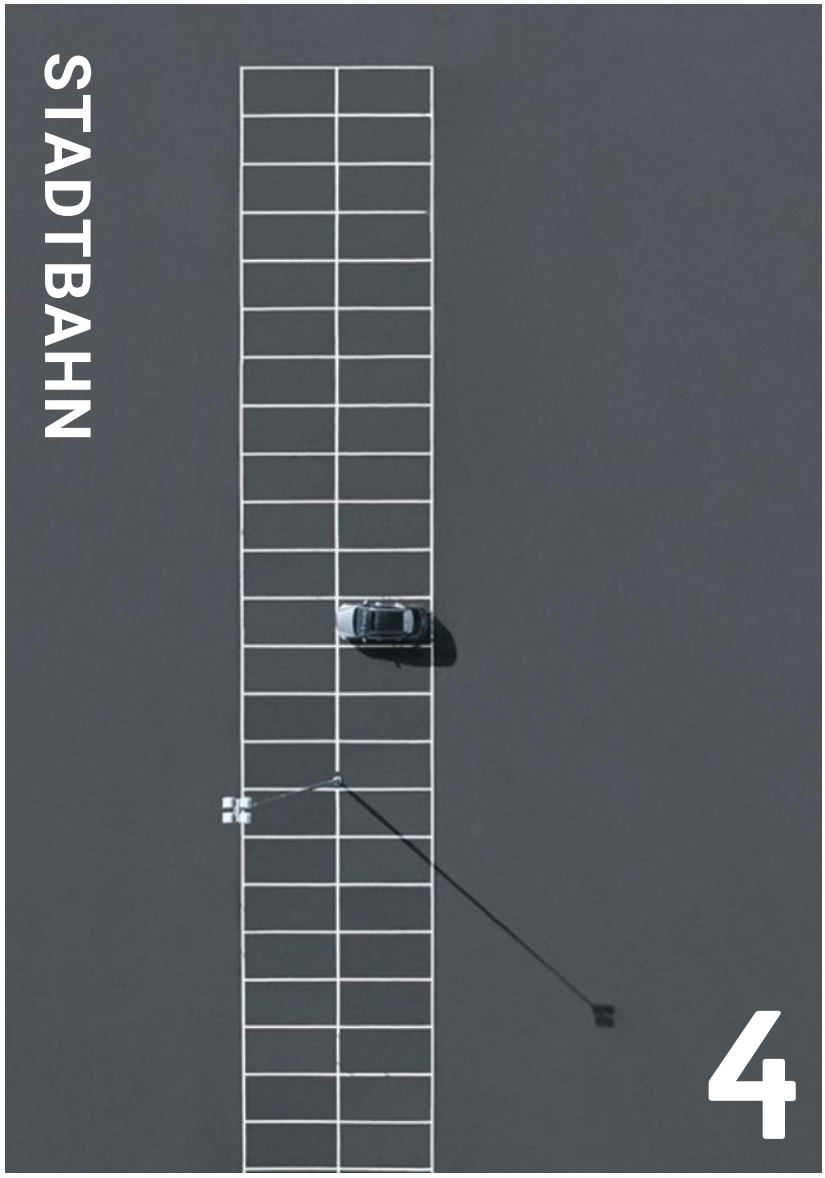
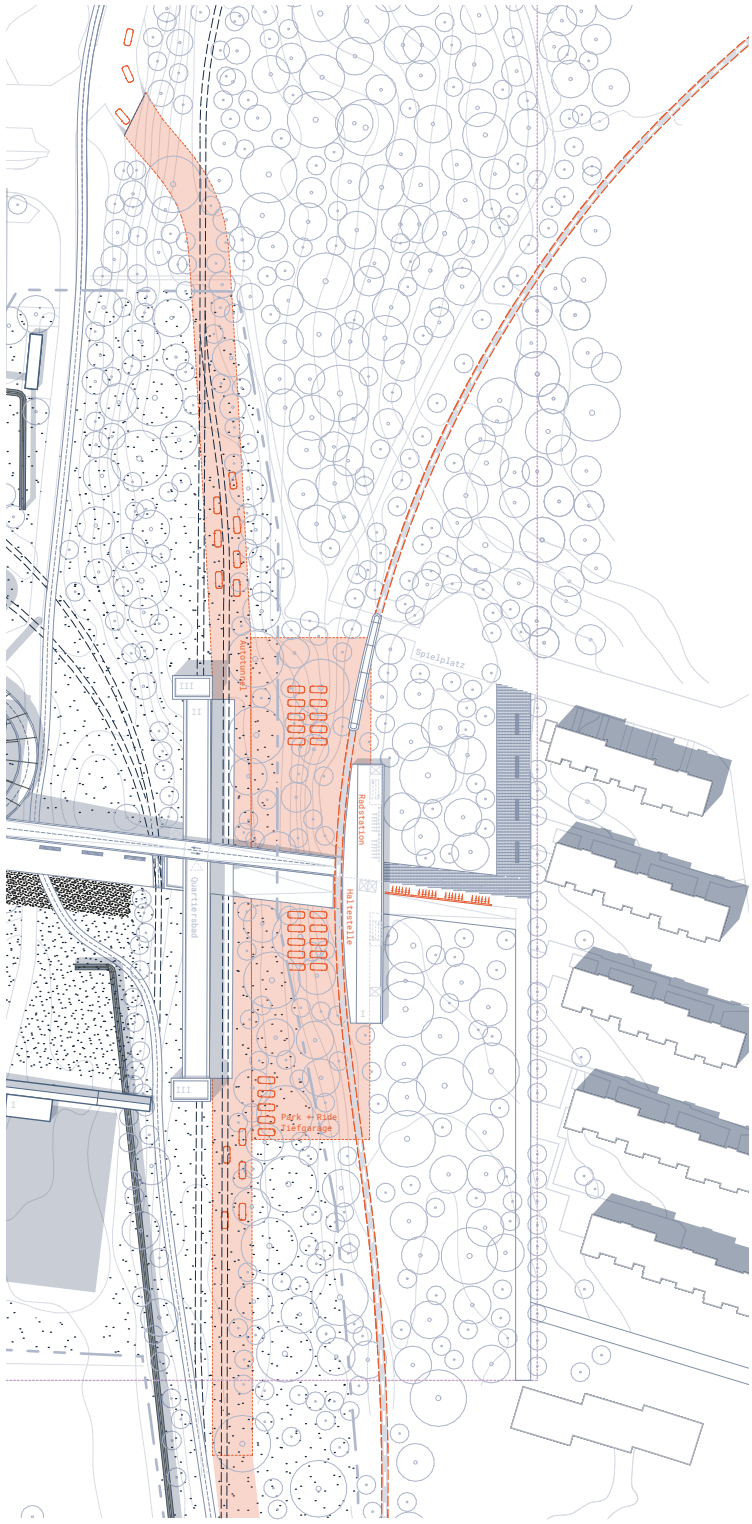


fig 51|


Spielplatz
Radstation
Haltestelle
Quartierrad
Park + Ride
Tiefgarage

Erschließung III - Stadtbahn + Straßentunnel

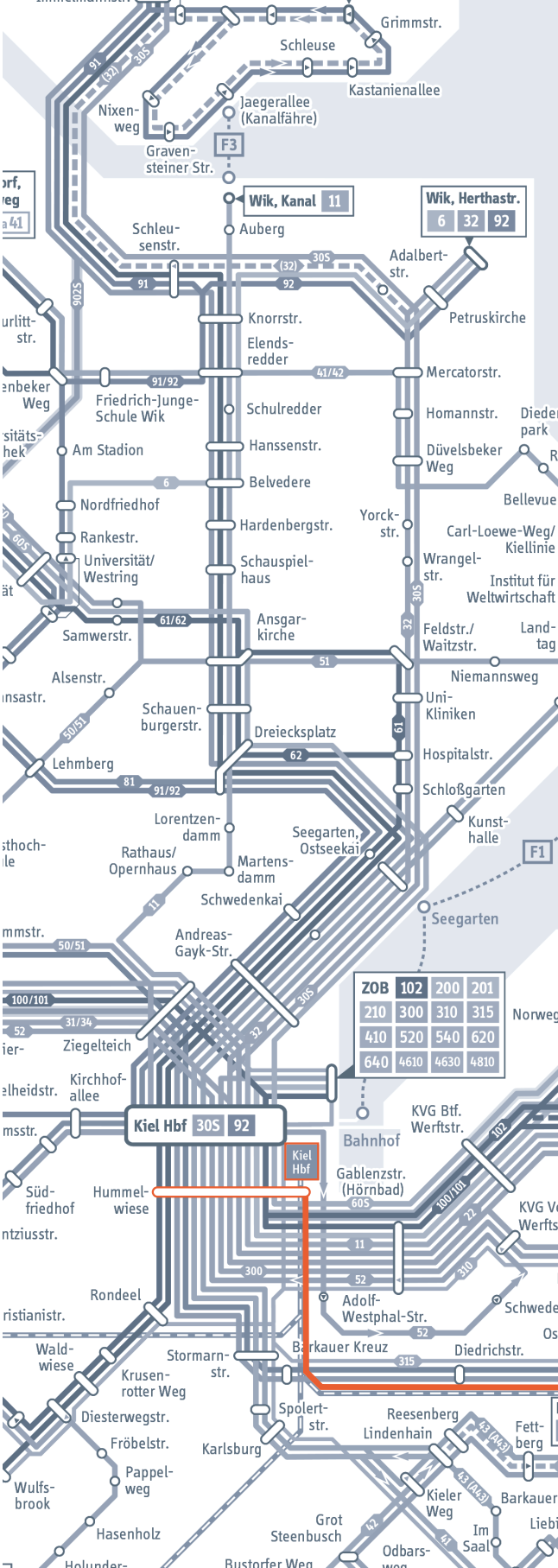
Dem viel diskutierten Bau einer Kieler Regional- und Stadtbahn wird durch die Umnutzung der industriellen Schienenanlangen ein weiterer Aspekt hinzugefügt. Wie im Kapitel „Macro“ über den Verkehr in Kiel bereits erläutert (vgl. S. 74), kommt es immer wieder zu Verspätungen auf dem Weg vom Ostufer in die Stadt. Da der Straßenverkehr zum jetzigen Zeitpunkt besonders zu Stoßzeiten überlastet ist, besteht das dringende Bedürfnis einer Alternative, welche abermals vor allem für Pendler*innen von großer Bedeutung wäre. Sei es nur in der Bemühung um ein emissionsfreies Verkehrsnetz, die Wiedereinführung einer Stadtbahn scheint überfällig, um das derzeit dominierende Busnetz zu ergänzen.

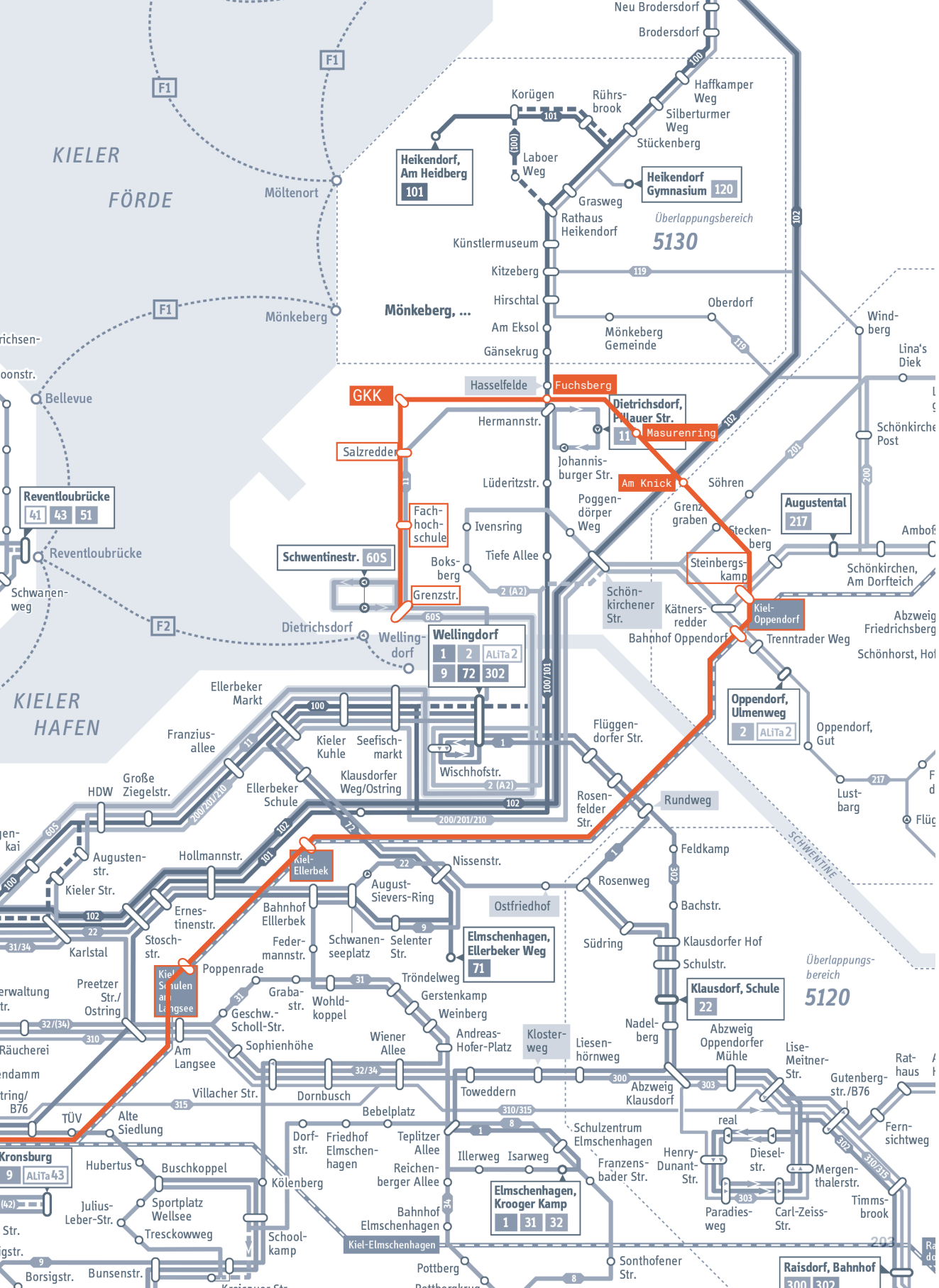
Die Schienenanlagen, von denen das Entwurfsgebiet im Osten begrenzt wird, laufen im großen Bogen um die Förde zum Hauptbahnhof (vgl. S.202). Derzeit für gewerbliche Zwecke genutzt, ist es gut vorstellbar sie für eine schnelle und straßenunabhängige Verbindung ins Stadtzentrum zu nutzen und so an das Netz ab „Kiel-Oppendorf“ mit einem breiteren Angebot anzuknüpfen. Die Strecke durchläuft zudem einige Wohngebiete, deren Lage durch die gute Anbindung aufgewertet werden könnte.

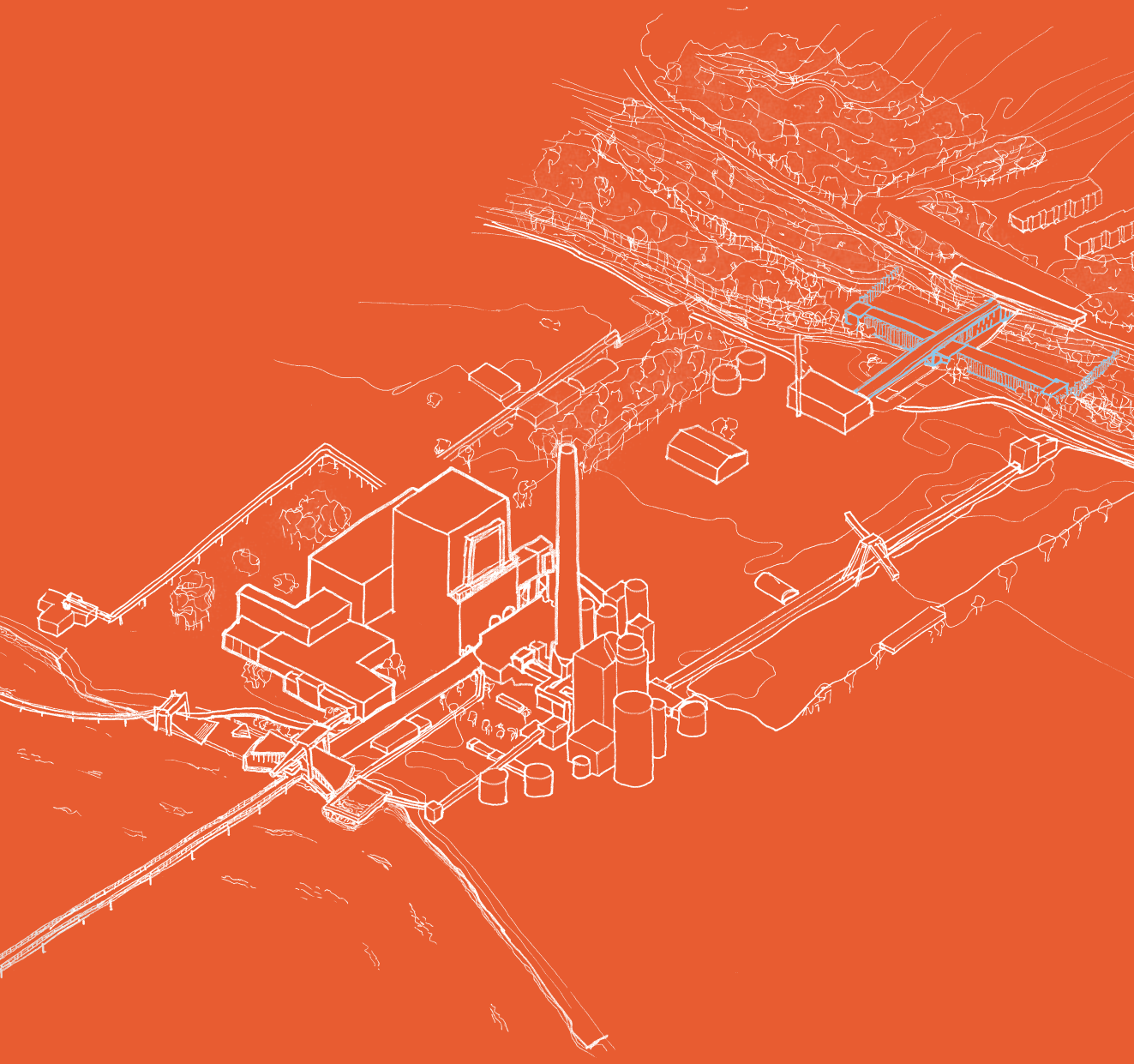
Für das Grundstück des GKK, welches inmitten der neuen Strecke liegt, wäre auf diesem Wege eine gute Verbindung zur FH nach Süden und - in anderer Fahrtrichtung - zum Kieler Hauptbahnhof gewährleistet.

Der Bau einer Station am rückwärtigen Ende des Grundstückes wäre der zweite Schritt mehrerer infrastruktureller Maßnahmen, zur Etablierung des Standortes als Verkehrsknoten. So wird an dieser Stelle ebenfalls vorgeschlagen, die am Kraftwerk endende Sackgasse in Form eines Autotunnels zum FH Campus zu verlängern. An diese unterirdische Straße anschließend ist eine Tiefgarage angedacht, welche mit Aufzügen in direkter Verbindung zur Bahnstation steht.

Auf diese Weise könnte das gesamte Einzugsgebiet am Ostufer angesprochen werden, sich eine Alternative zum Autoverkehr bis in die Stadt zu suchen. Das entspräche einer ungefähren Reichweite von 30-40 km. Ein kompletter Verzicht auf den Autoverkehr wird derzeit als recht unrealistisch eingestuft, weil die ländliche Region viele kleine Dörfer umfasst, die nur sporadisch an andere Verkehrsnetze angebunden sind. Deshalb ist es umso wichtiger, diverse attraktive „Park + Ride“ Möglichkeiten am Ostufer auszubauen.


Grimmstr.
Schleuse
Kastanienallee
Jaegerallee (Kanalfähre)
Nixen-weg
Graven-steiner Str.
F3
Wik, Kanal 11
Wik, Herthastr. 6 32 92
Schleu-senstr.
Auberg
Adalbert-str.
Petruskirche
Knorrstr.
Elends-redder
Mercatorstr.
Friedrich-Junge-Schule Wik
Schulredder
Homannstr.
Am Stadion
Hanssenstr.
Düvelsbeker Weg
Belvedere
Bellevue
Nordfriedhof
Hardenbergstr.
Yorck-str.
Carl-Loewe-Weg/ Kiellinie
Rankestr.
Universität/ Westring
Schauspiel-haus
Wrangel-str.
Institut für Weltwirtschaft
Samwerstr.
Ansgar-kirche
Feldstr./ Waitzstr.
Alsenstr.
Niemannsweg
Schauen-burgerstr.
Uni-Kliniken
Dreiecksplatz
Hospitalstr.
Lehmberg
Schloßgarten
Lorentzen-damm
Kunst-halle
Rathaus/ Opernhaus
Martens-damm
Seegarten, Ostseekai
F1
Schwedenkai
Seegarten
Andreas-Gayk-Str.
ZOB 102 200 201 210 300 310 315 410 520 540 620 640 4610 4630 4810
Ziegelteich
Kirchhof-allee
Kiel Hbf 30S 92
KVG Btf. Werftstr.
Bahnhof
Kiel Hbf
Gablenzstr. (Hörnbad)
Süd-friedhof
Hummel-wiese
Rondeel
Adolf-Westphal-Str.
Barkauer Kreuz
Diedrichstr.
Wald-wiese
Stormarn-str.
Krusen-rotter Weg
Spolert-str.
Reesenberg
Lindenhain
Diesterwegstr.
Karlsburg
Fröbelstr.
Pappel-weg
Wulfs-brook
Kieler Weg
Barkauer
Hasenholz
Grot Steenbusch
Im Saal
Odbars-
BILDQUELLE: LINIENNETZ KVG


KIELER FÖRDE
KIELER HAFEN
Möltenort
Mönkeberg
Mönkeberg, ...
Neu Brodersdorf
Brodersdorf
Korügen
Rührs-brook
Haffkamper Weg
Silberturmer Weg
Stückenberg
Laboer Weg
Heikendorf, Am Heidberg 101
Heikendorf Gymnasium 120
Grasweg
Rathaus Heikendorf
Überlappungsbereich 5130
Künstlermuseum
Kitzeberg
Hirschtal
Am Eksol
Gänsekrug
Oberdorf
Mönkeberg Gemeinde
Windberg
Lina's Diek
Schönkirche Post
Hasselfelde
Fuchsberg
GKK
Hermannstr.
Dietrichsdorf, Pillauer Str. 11
Masurenring
Salzredder
Johannisburger Str.
Lüderitzstr.
Am Knick
Söhren
Grenzgraben
Steckenberg
Augustental 217
Poggendörper Weg
Ivensring
Fachhochschule
Tiefe Allee
Bocksberg
Steinbergskamp
Schönkirchen, Am Dorfteich
Schwentinestr. 60S
Grenzstr.
Schönkirchener Str.
Kätnersredder
Kiel-Oppendorf
Abzweig Friedrichsberg
Bahnhof Oppendorf
Trenntrader Weg
Schönhorst, Hof
Dietrichsdorf
Wellingdorf
Wellingdorf 1 2 ALiTa 2 9 72 302
Ellerbeker Markt
Franziusallee
Kieler Kuhle
Seefischmarkt
Klausdorfer Weg/Ostring
Wischhofstr.
Flüggendorfer Str.
Oppendorf, Ulmenweg 2 ALiTa 2
Oppendorf, Gut
Große HDW Ziegelstr.
Ellerbeker Schule
Rosenfelder Str.
Rundweg
Lustbarg
Augustenstr.
Hollmannstr.
Kiel-Ellerbek
Nissenstr.
Feldkamp
Kieler Str.
August-Sievers-Ring
Rosenweg
Ernestinenstr.
Bahnhof Elllerbek
Ostfriedhof
Bachstr.
Karlstal
Stoschstr.
Federmannstr.
Schwanenseeplatz
Selenter Str.
Elmschenhagen, Ellerbeker Weg 71
Südring
Klausdorfer Hof
Schulstr.
Poppenrade
Tröndelweg
Klausdorf, Schule 22
Überlappungsbereich 5120
Preetzer Str./Ostring
Grabastr.
Wohldkoppel
Gerstenkamp
Geschw.-Scholl-Str.
Weinberg
Nadelberg
Abzweig Oppendorfer Mühle
Am Langsee
Sophienhöhe
Wiener Allee
Andreas-Hofer-Platz
Klosterweg
Liesenhörnweg
Lise-Meitner-Str.
Villacher Str.
Dornbusch
Toweddern
Abzweig Klausdorf
Gutenbergstr./B76
Rathaus
TÜV
Alte Siedlung
Bebelplatz
Schulzentrum Elmschenhagen
real
Fernsichtweg
Kronsburg 9 ALiTa 43
Hubertus
Buschkoppel
Dorfstr.
Friedhof Elmschenhagen
Teplitzer Allee
Illerweg
Isarweg
Henry-Dunant-Str.
Dieselstr.
Mergenthalerstr.
Julius-Leber-Str.
Sportplatz Wellsee
Kölenberg
Reichenberger Allee
Franzensbader Str.
Paradiesweg
Carl-Zeiss-Str.
Timmsbrook
Tresckowweg
Schoolkamp
Bahnhof Elmschenhagen
Elmschenhagen, Krooger Kamp 1 31 32
Kiel-Elmschenhagen
Borsigstr.
Bunsenstr.
Pottberg
Sonthofener Str.
Raisdorf, Bahnhof 300 302
SCHWENTINE



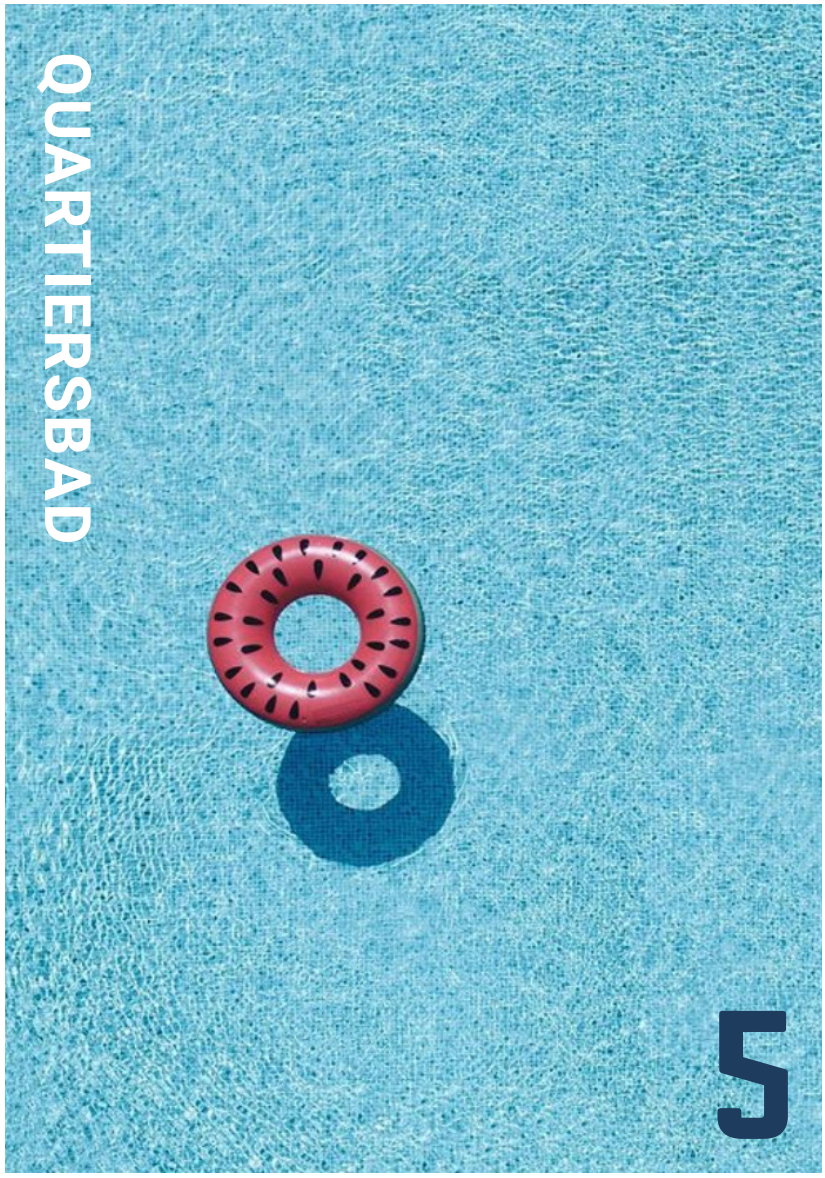
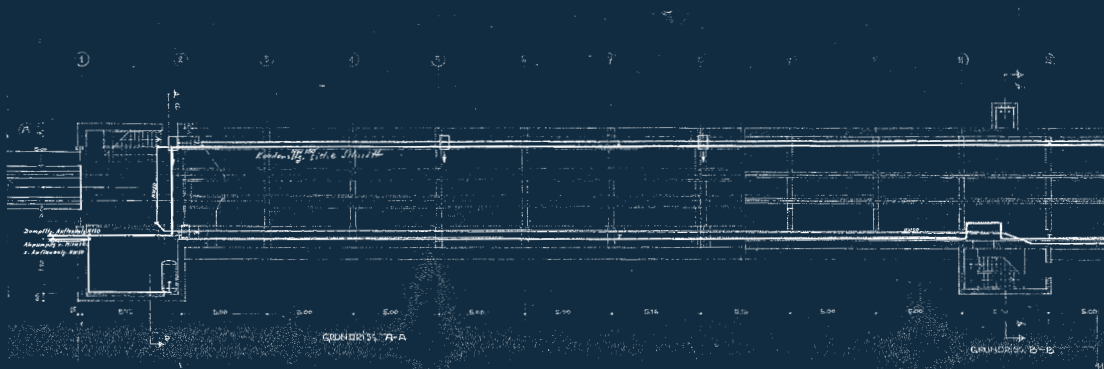
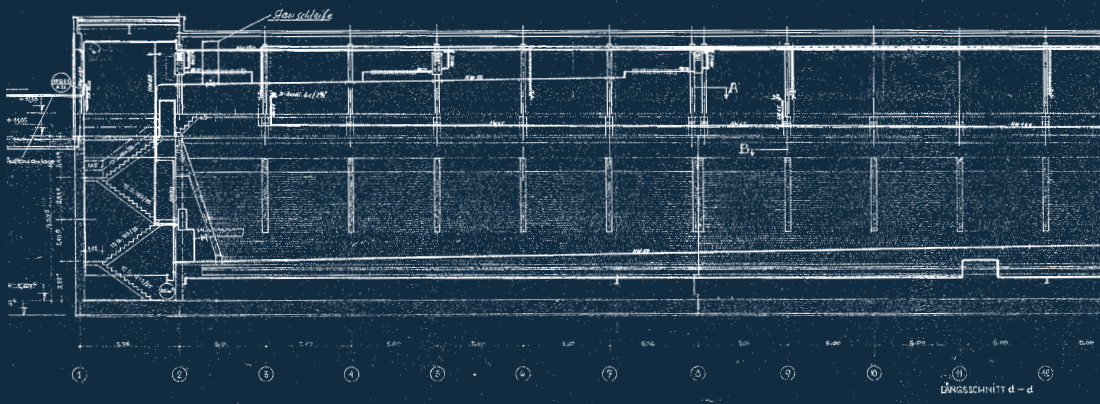
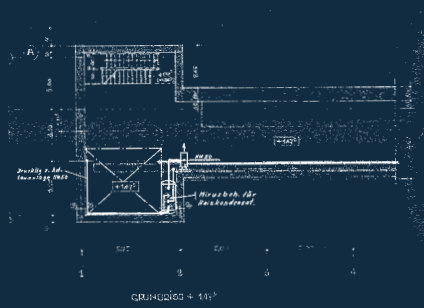
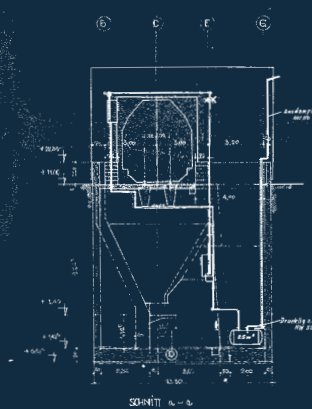


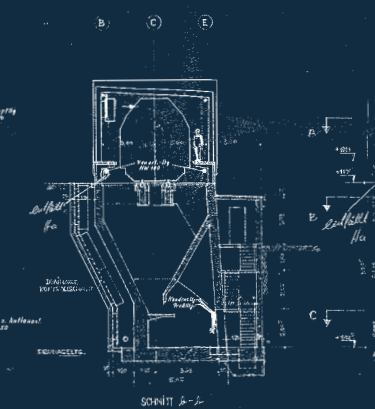
fig 52|

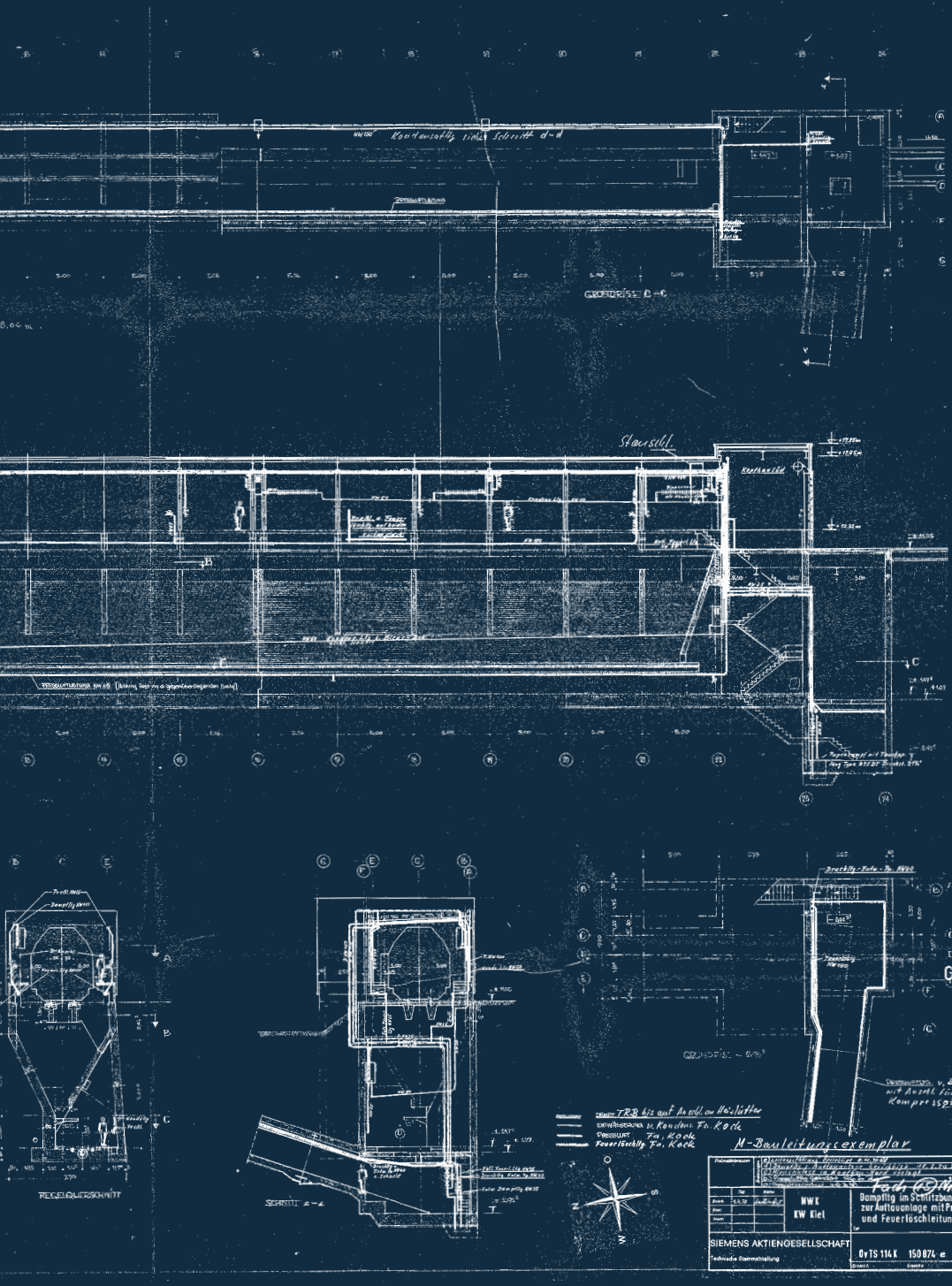

GRUNDRISS A-A
GRUNDRISS B-B


Gasschleuse
LÄNGSSCHNITT d – d

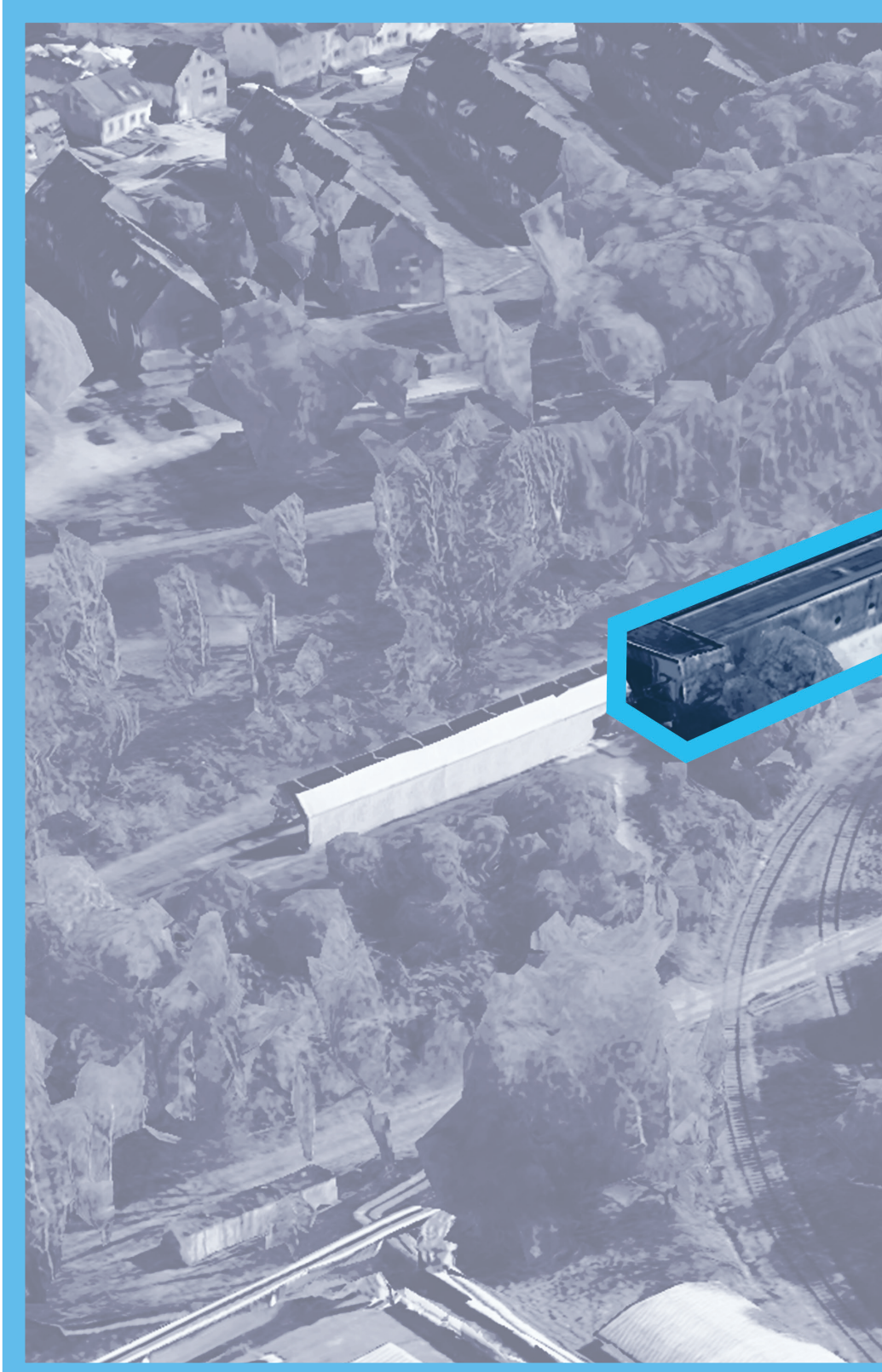

GRUNDRISS


SCHNITT a – a

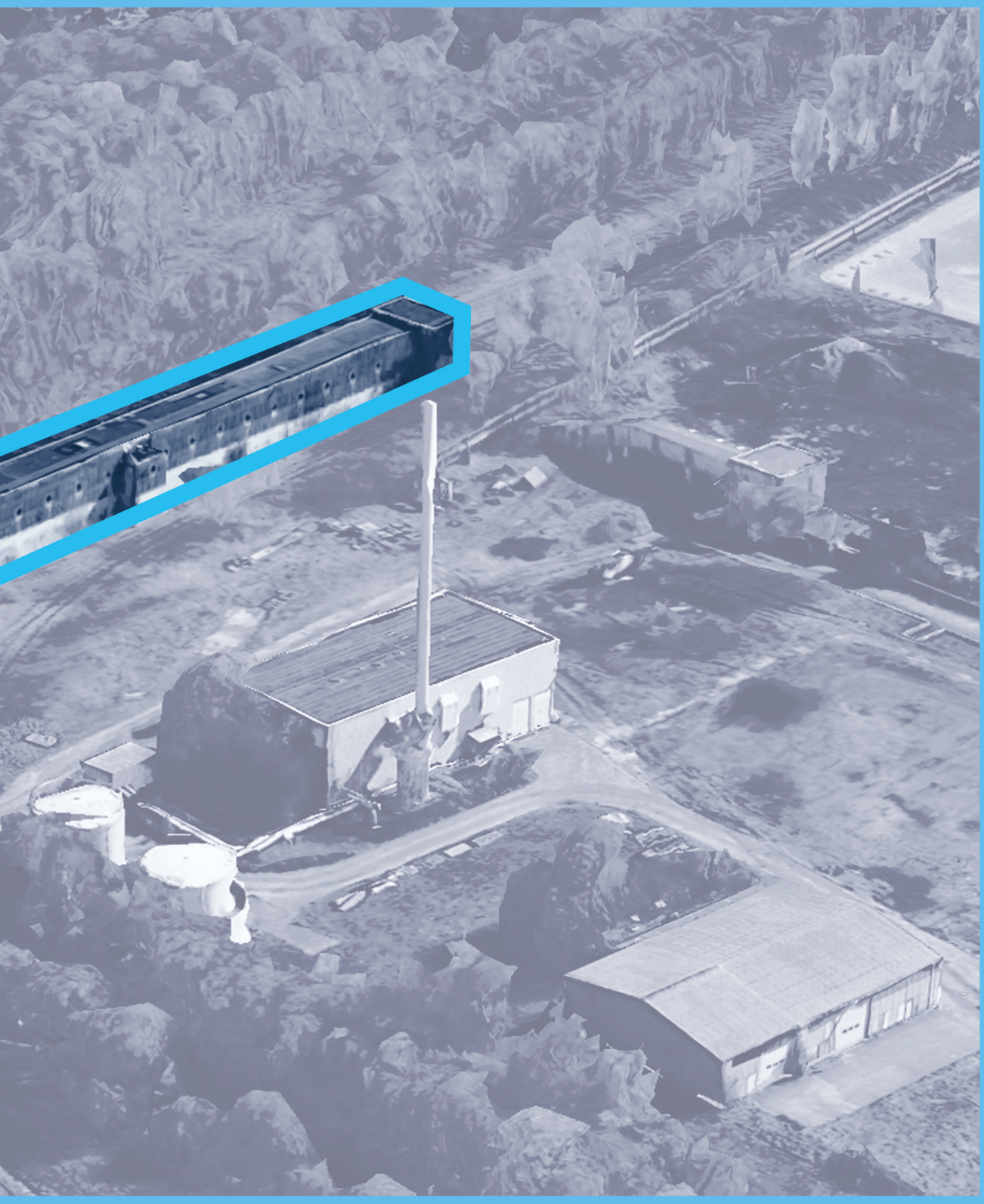

SCHNITT b – b



Kondensatlg. siehe Schnitt d-d
GRUNDRISS C-C
Stauschl.
Kopfhausöl
REGELQUERSCHNITT
SCHNITT A-A
GRUNDRISS
TRB bis auf Anschl. an Heizlütter
Entwässerung v. Kondens. Fa. Kock
Pressluft Fa. Kock
Feuerlöschlg. Fa. Kock
M-Bauleitungsexemplar
NWK
KW Kiel
Dampflg im Schlitzbun
zur Auftauanlage mit Pr
und Feuerlöschleitun
SIEMENS AKTIENGESELLSCHAFT
Technische Stammabteilung
OvTS 114 K 150874 e



BILDQUELLE: GOOGLE EARTH



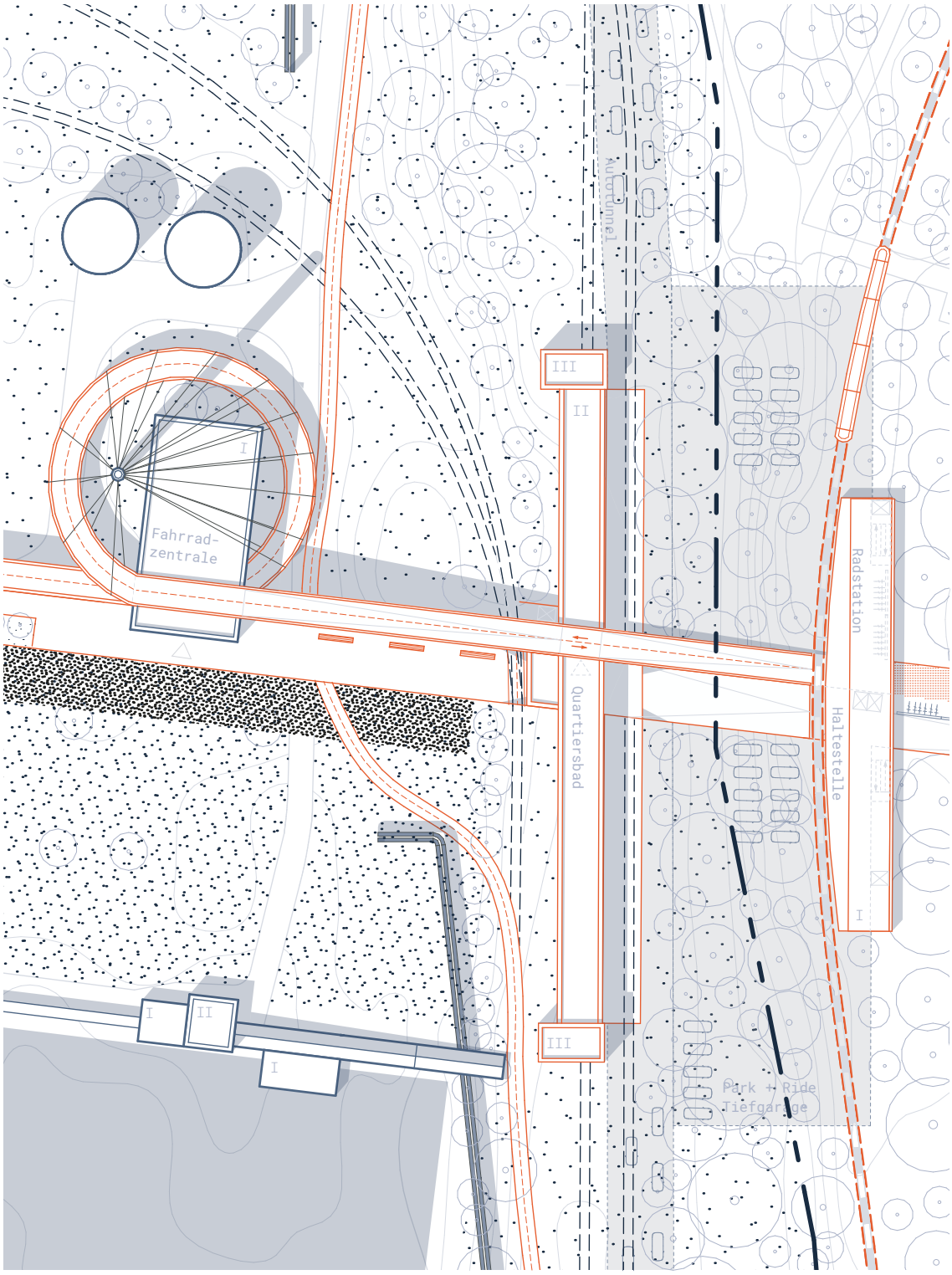
Der Schlitzbunker

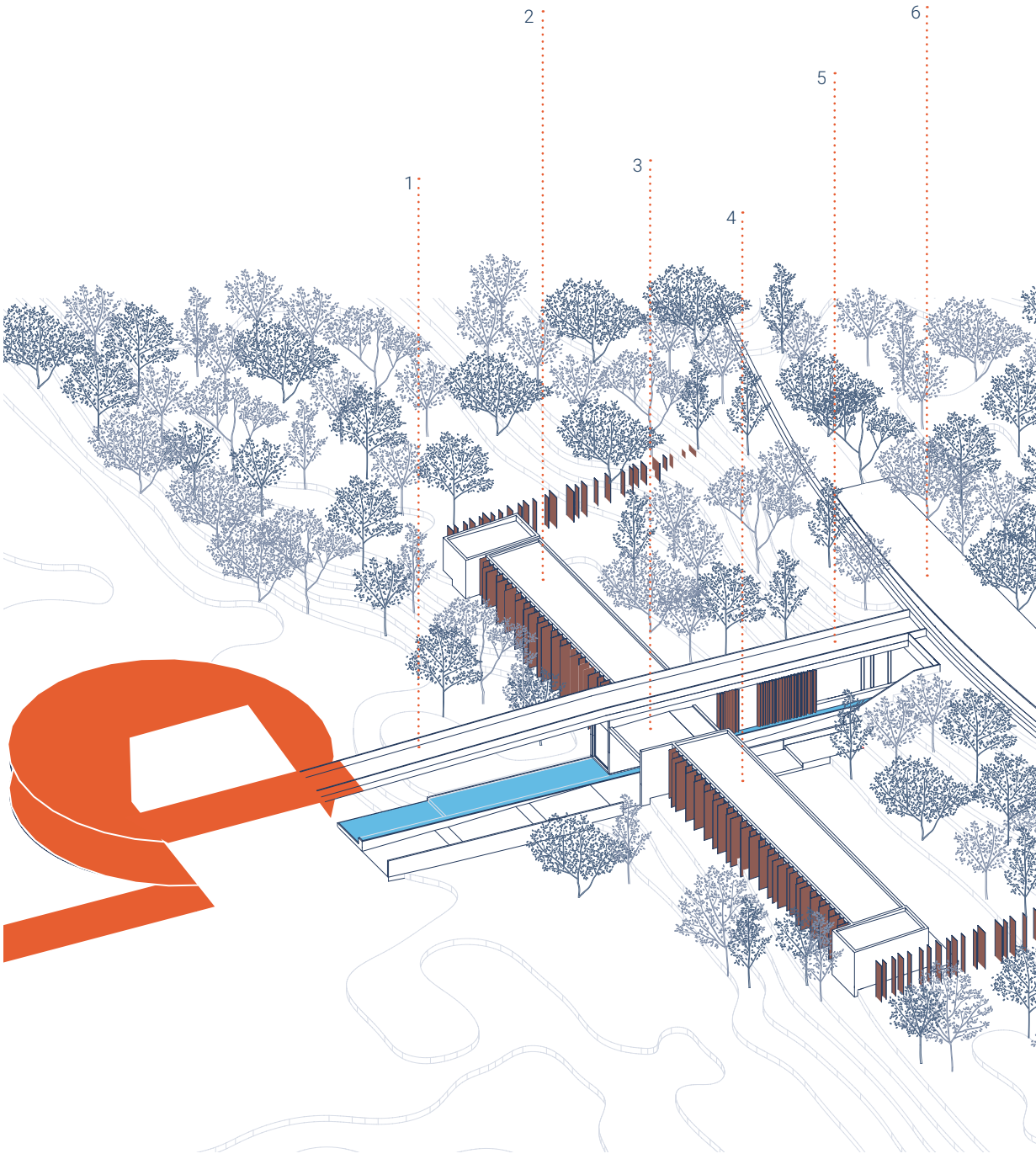
Als letzter großer Bauabschnitt wird im Anschluss an den zu diesem Zeitpunkt bereits betriebenen Bahnhof eine Umnutzung des vorhandene Schlitzbunkers zum Quartiersbad stattfinden. Die Idee hinter dieser Nutzung ist die grundsätzliche Frage danach, wie das Areal auf die angrenzenden Nachbargebiete reagieren könnte. Wird an der westlichen Wasserkante die urbane Seite angesprochen und damit einhergehend auch eine breite Öffentlichkeit, so soll an diesem gegenüberliegenden Ende primär ein Mehrwert für das anschließende Wohngebiet geschaffen werden.

Die baulichen Vorrausetzungen des Schlitzbunker, welche zur Anlandung der Kohlen über Schienen auf dem Landweg dienten, bieten sich geradezu an, zum Wasserbecken ausgebaut zu werden: Der in den Hang geschobene, massive Sockel des Bunkers beinhaltet über die gesamten 100 m Länge des 8 m breiten Bauwerks einen Trichter. Dieser Betonkörper leitete früher die Kohle auf ein Bandsystem. Nun dient er zwei schmalformatigen und teilweise recht tiefen Schwimmbecken mit Zugang vom Obergeschoss des Baus als Wanne.

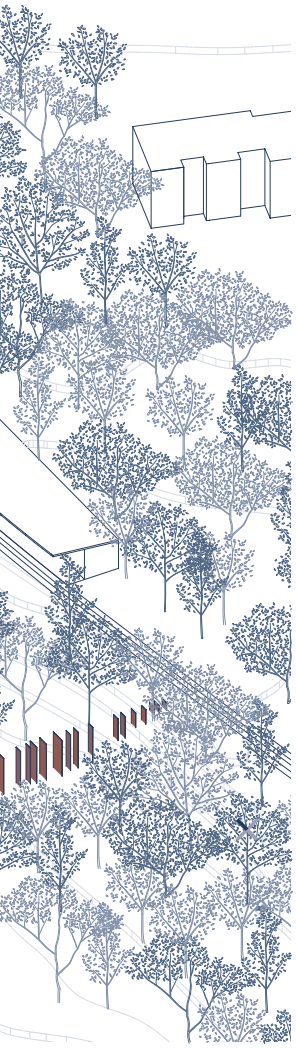
Orthogonal hierzu verbindet eine Fahrradbrücke die Stadtbahnstation mit dem Gelände in Verlängerung der Gebietsachse bis zum Kraftwerk. Sie liegt statisch auf dem Querköper auf. Der darunter entstehende Raum wird zum zweigeschossigen Baukörper, welcher den Schlitzbunker durchdringt. Im EG befindet sich an dieser Stelle der Eingang mit anschließendem im Hang liegenden Umkleidebereich, im Geschoss darüber ist im Anschluss an den Badebereich Platz für einen kleinen Saunabereich mit Blick in den Wald.

Insgesamt dient das Bad täglich etwa 300 Ansässigen als Sport- und Erholungszentrum. Der Außenraum ist als Verkehrsknoten geprägt. Der Neubau antwortet auf diesen Durchlaufverkehr mit einer Ladenzeile entlang des Wegs zum Bahnhof. Große, schmale Wasserbecken unterstreichen die Linearität des Gebäudes. Ferner betonen sie abermals die Wichtigkeit des Elements an diesem Standort.


Autotunnel
III
II
I
Fahrrad-
zentrale
Quartiersbad
Radstation
Haltestelle
I
I
II
I
III
Park + Ride
Tiefgarage



1 FAHRRADBRÜCKE **2** NICHTSCHWIMMEN **3** KASSA **4** SPORTSCHWIMMEN **5** SAUNEN **6** HALTESTELLE



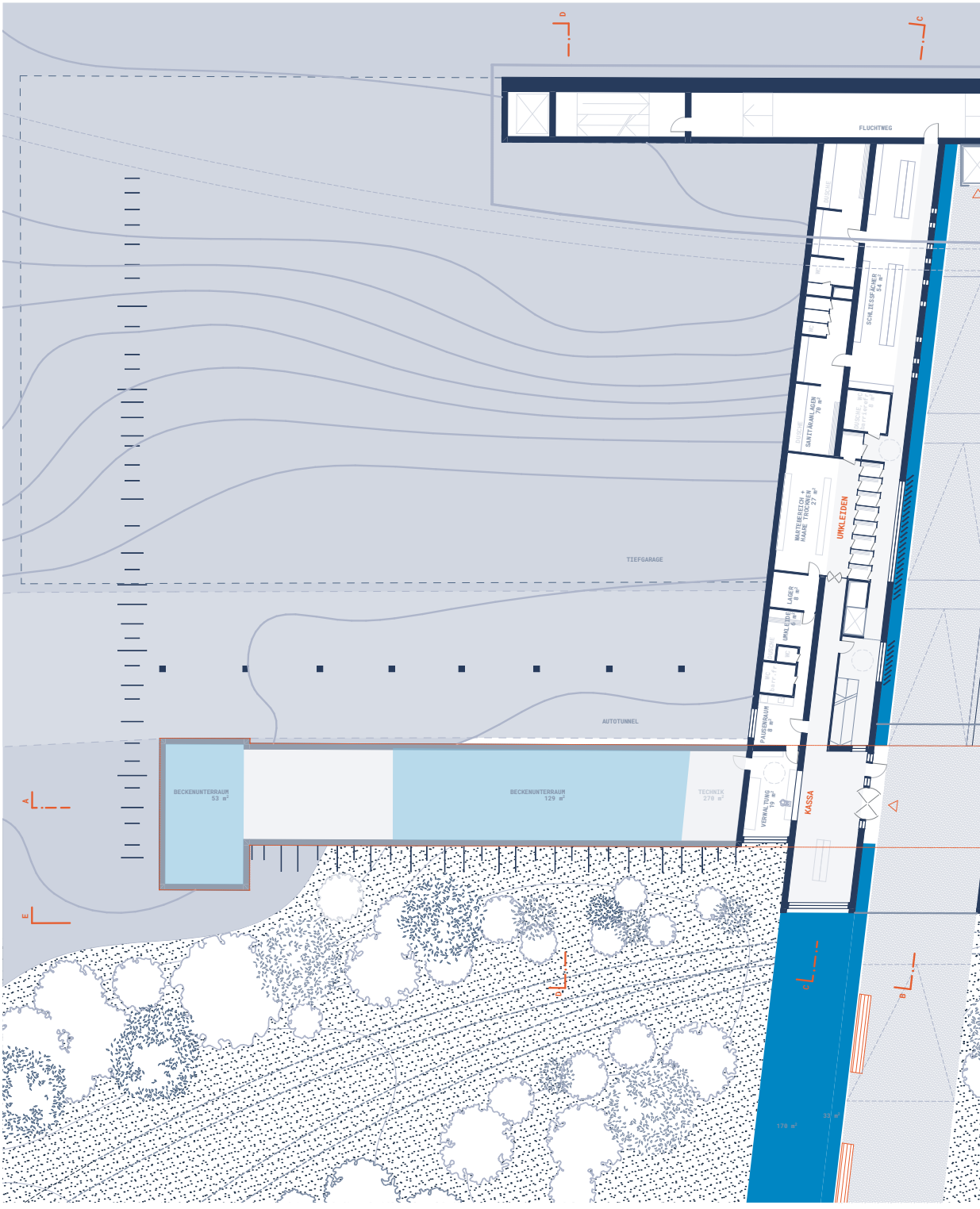
5

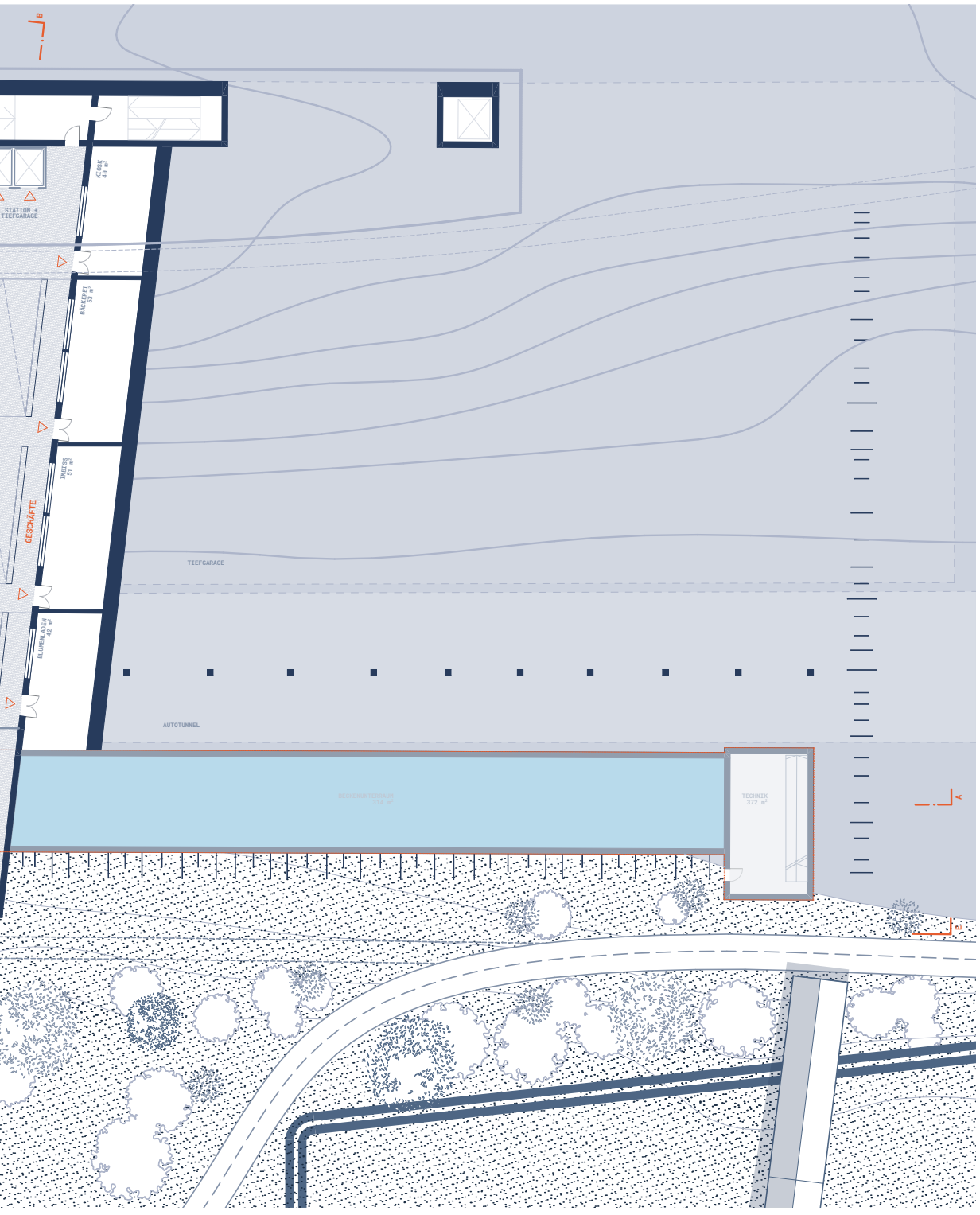
Konstruktion

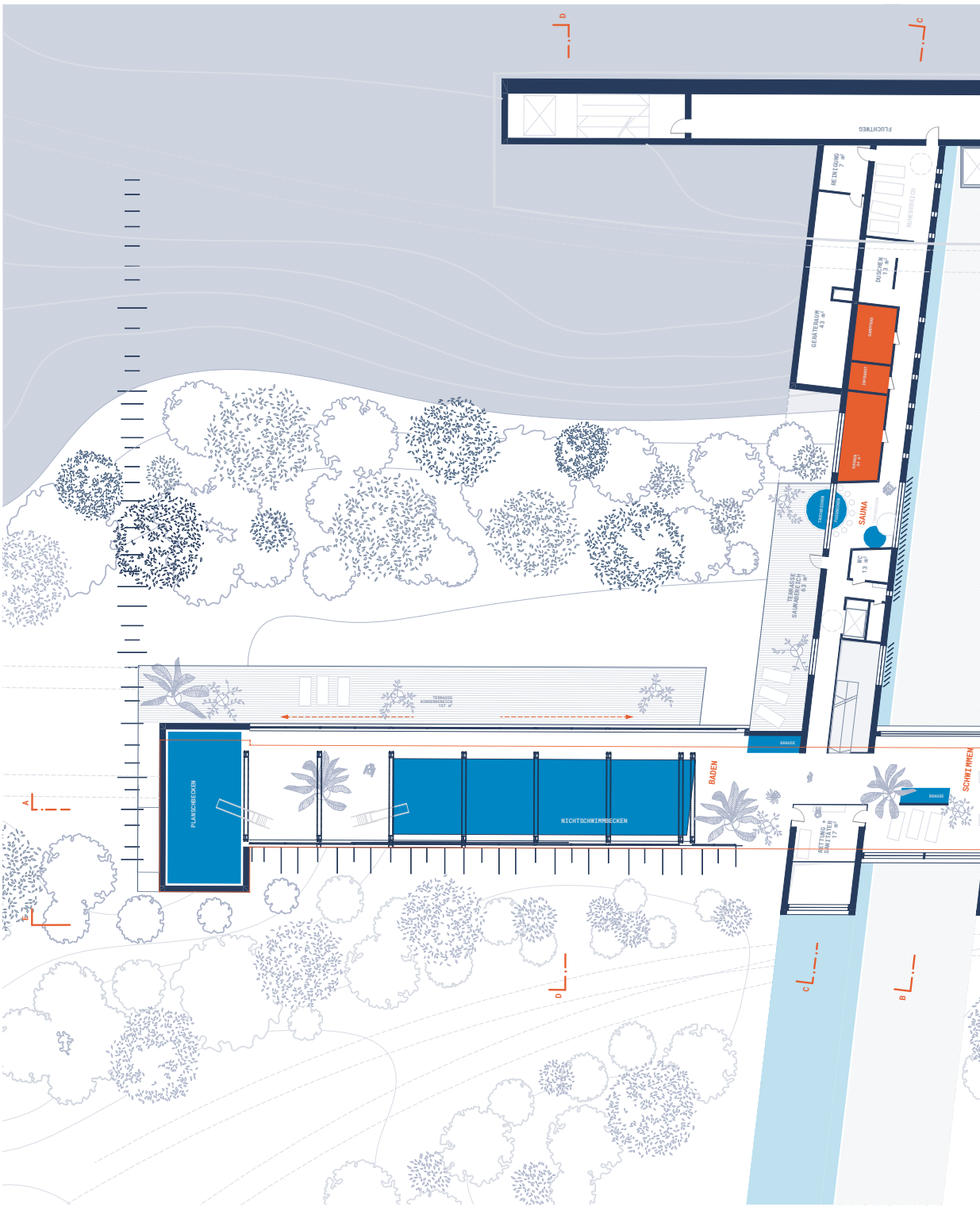
Der Umbau des Schlitzbunkers erfordert eine Entkleidung des Daches und der oberen Fassade bis auf die Grundelemente Betonsockel und Stahlrahmen, letztere stehen quer auf dem Betonkörper. Vor die Stahlrahmen kommen große Fensterelemente ca. 5x5 m ebenfalls aus dunklen Stahlrahmen gefertigt. Sie können an der rückwärtigen Ostfassade aufgeschoben werden und ermöglichen so eine Erweiterung des Bades in den Außenraum. Zur Belüftung dienen schmale, liegende Öffnungsschlitze über den Fensterscheiben beider Fassaden.

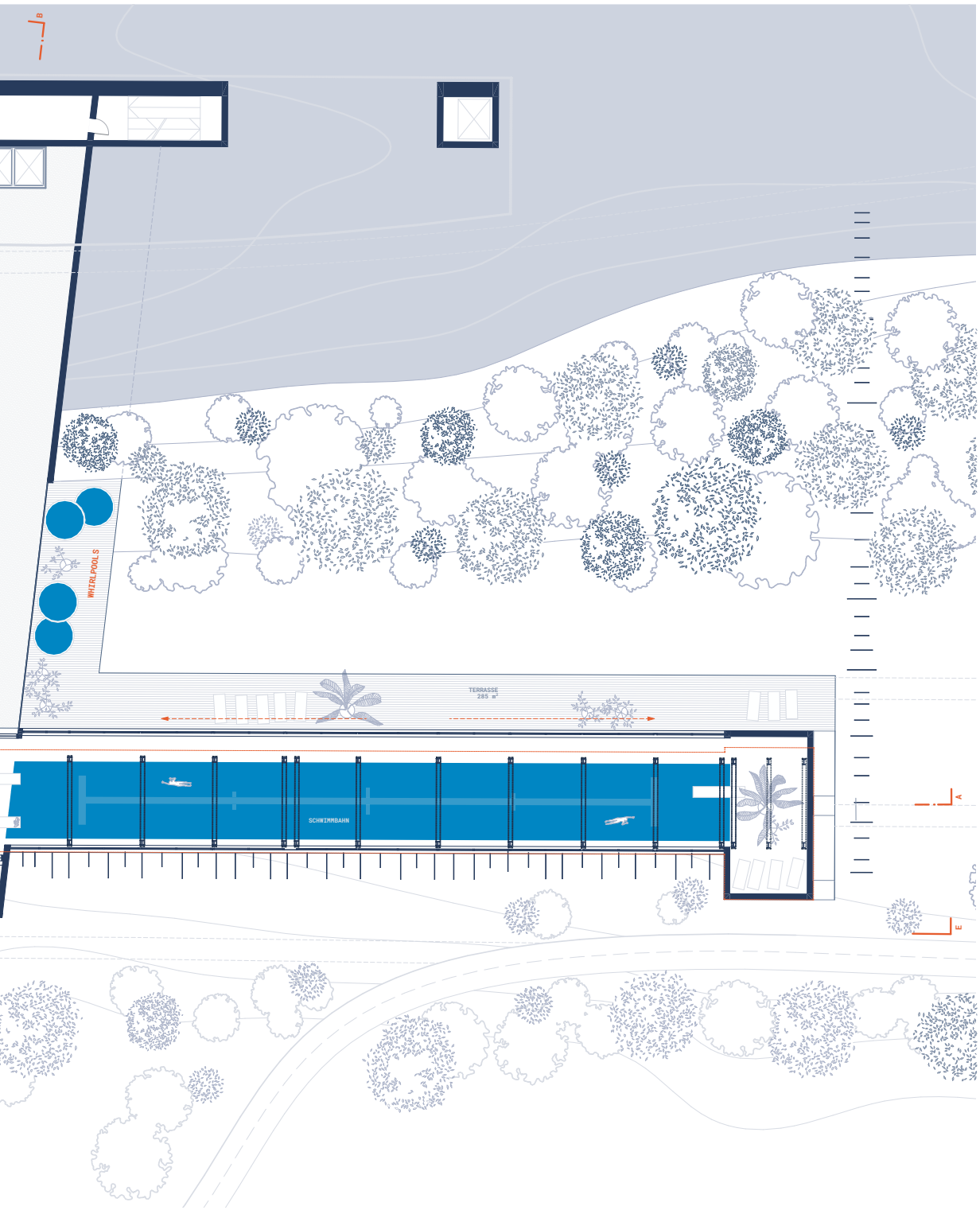
Das baufällige Dach wird durch ein Flachdach mit leichter Neigung zur Entwässerung in den Garten ersetzt. Der eingeschobene Neubau in Ost-West-Richtung wird gleich dem Bestand als monolithischer Körper aus Beton gefertigt; die Fahrradbrücke bildet sein Dach aus. Die Fassade wird durch hochformatige Schlitze unregelmäßig geöffnet, teilweise auch in doppelgeschossiger Höhe.

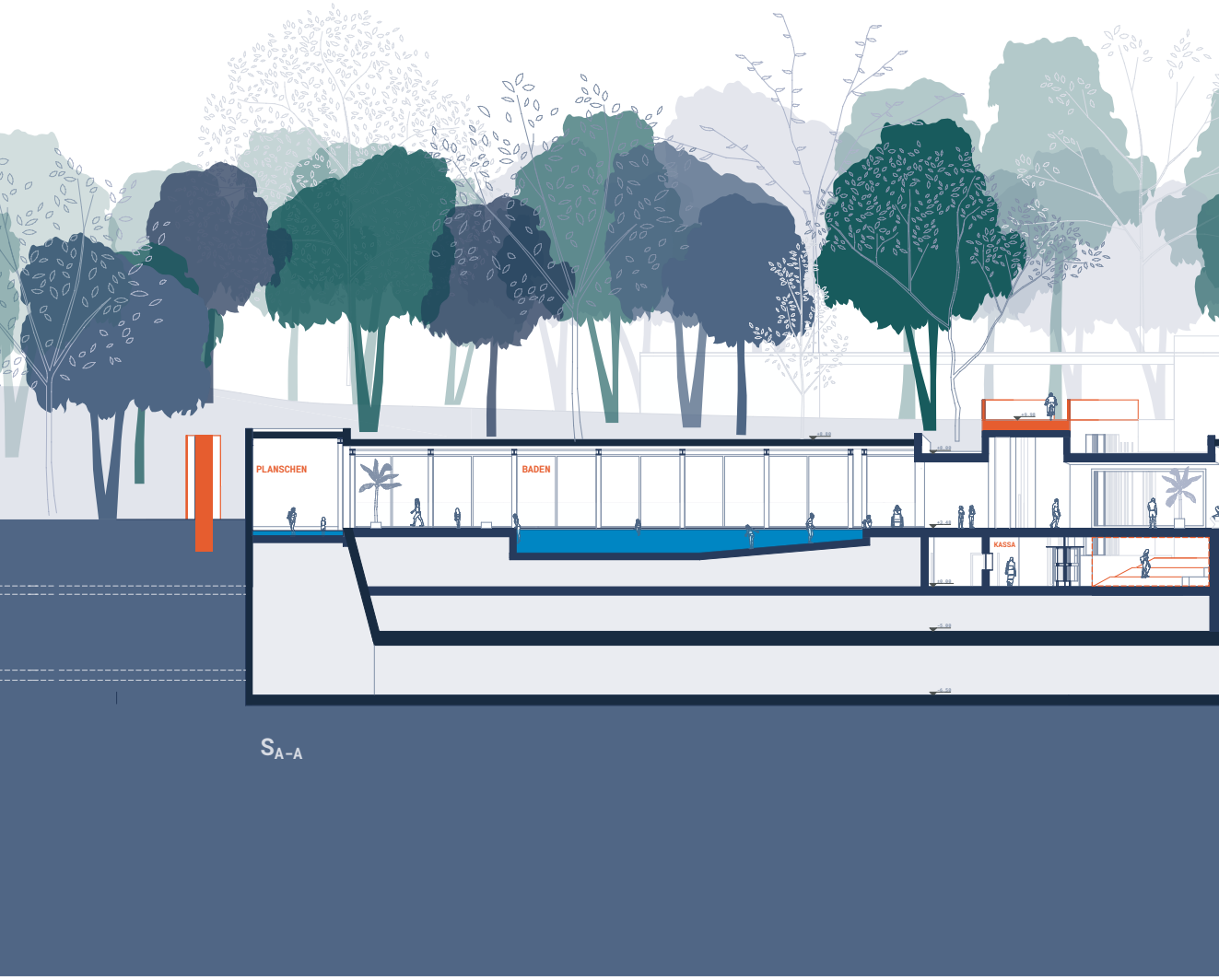
Zum Sonnenschutz werden an der Richtung Förde gerichteten Westfassade senkrecht fixierte Schotten installiert. In Anlehnung an die fliegenden Dächer des Pioniers wird wiederverwerteter Schiffstahl erneut als Material aufgegriffen. Hierbei kann durchaus die ursprüngliche Schiffslackierung beibehalten werden und so für ein abwechslungsreiches Farbenspiel sorgen. Im weiteren Verlauf ziehen sie sich um das gesamte Gebäude herum und laufen in einer das Gebiet umgrenzenden Landschaftsinstallation zwischen den Bäumen am Hang aus. Für den Neubau dienen der Verschattung ähnliche, jedoch bewegliche, Elemente. Sie gehen eine Verbindung mit den darunter befindlichen, richtungsbetonenden Wasserflächen im Außenraum ein.


FLUCHTWEG
SCHLIESSFÄCHER 54 m²
SANITÄRANLAGEN 70 m²
WARTEBEREICH + HAARE TROCKNEN 27 m²
UMKLEIDEN
LAGER 8 m²
UMKLEIDE 6 m²
PAUSENRAUM 8 m²
VERWALTUNG 19 m²
KASSA
TIEFGARAGE
AUTOTUNNEL
BECKENUNTERRAUM 53 m²
BECKENUNTERRAUM 129 m²
TECHNIK 270 m²
170 m²
33 m²

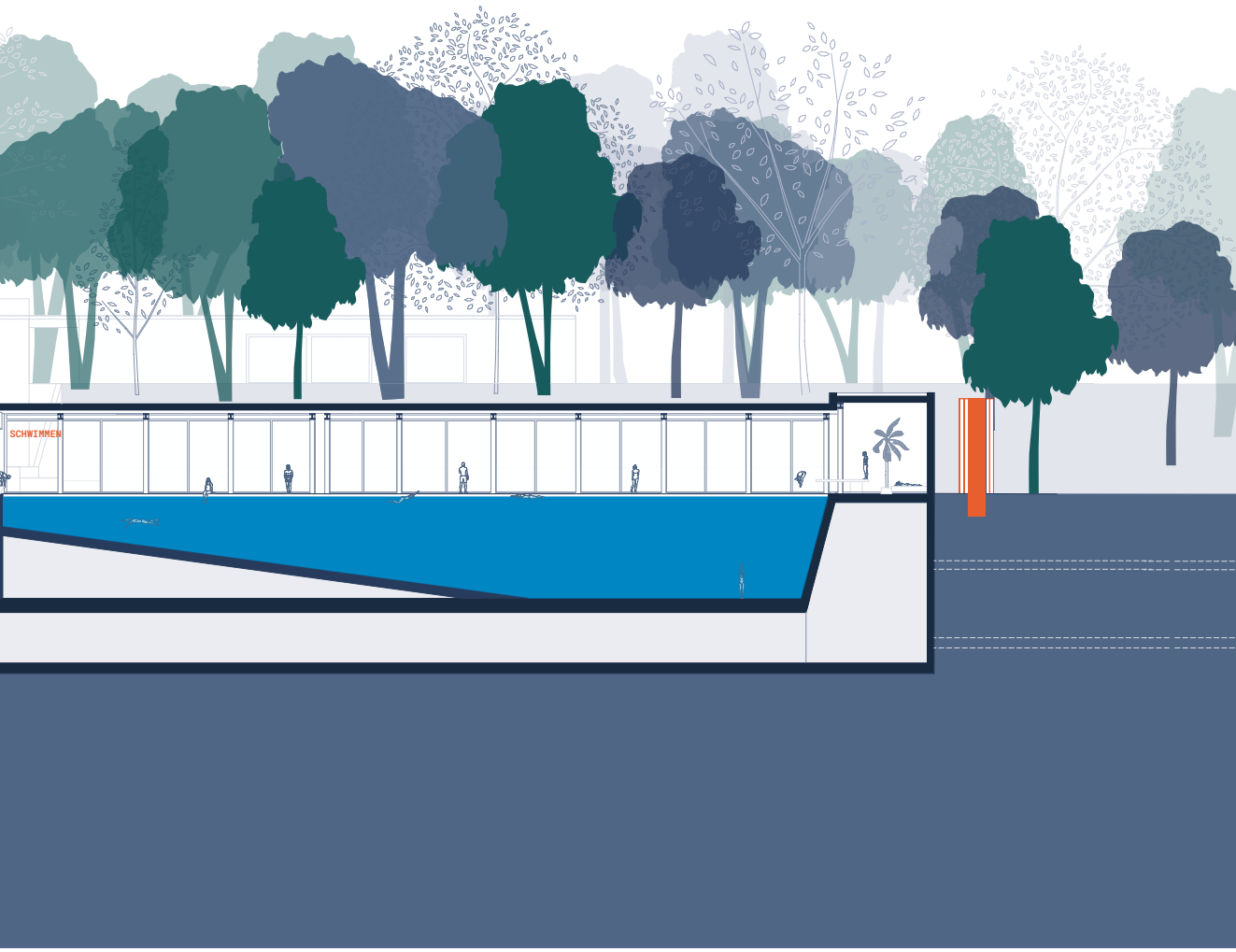

B
STATION + TIEFGARAGE
KIOSK 46 m²
BÄCKEREI 53 m²
IMBISS 51 m²
GESCHÄFTE
BLUMENLADEN 42 m²
TIEFGARAGE
AUTOTUNNEL
BECKENUNTERDECKE 374 m²
TECHNIK 372 m²
A

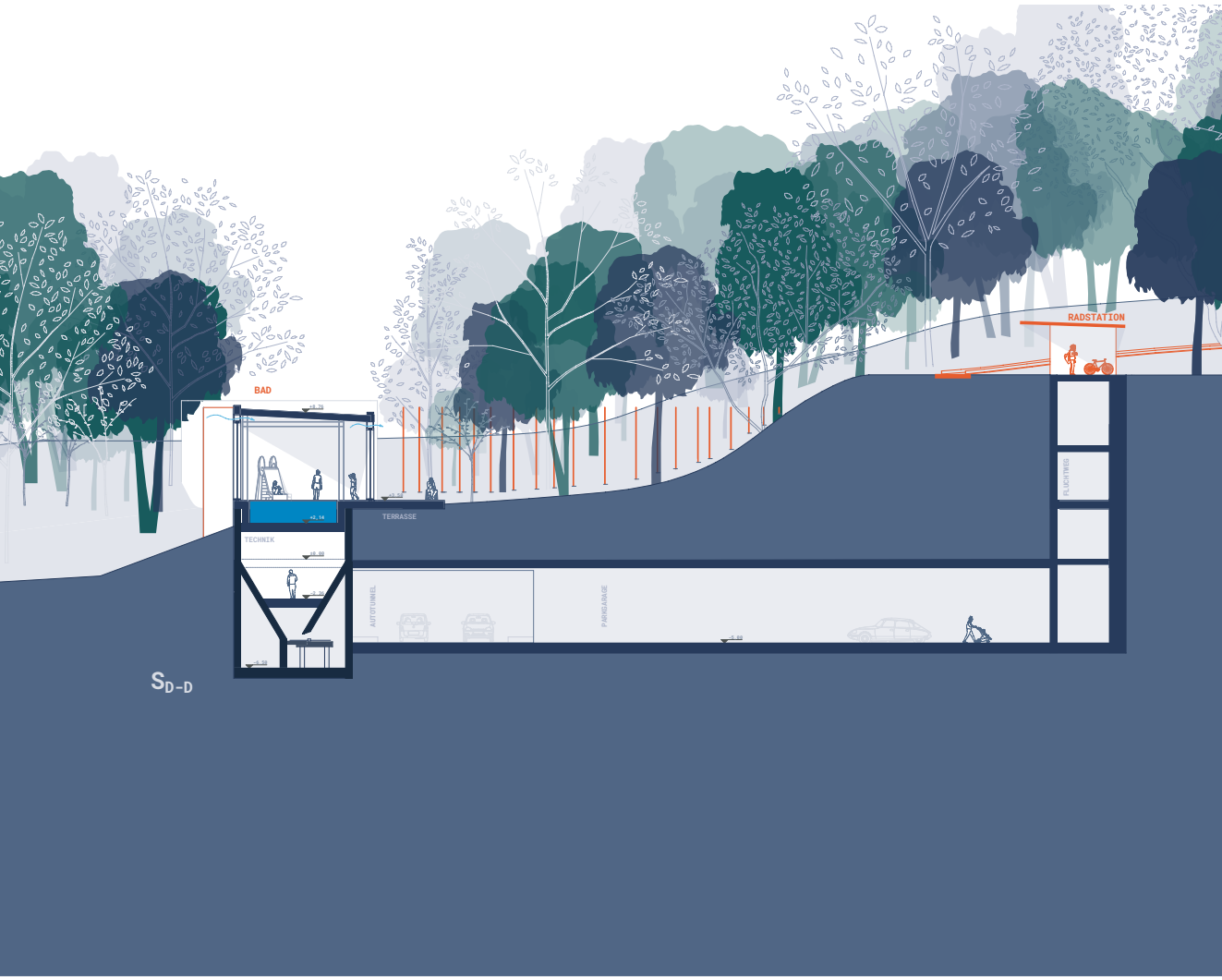

FLUCHTWEG
REINIGUNG 7 m²
RUHEBEREICH
DUSCHEN 13 m²
GERÄTERAUM 43 m²
SAUNA
WC 13 m²
TERRASSE SAUNABEREICH 63 m²
TERRASSE KINDERBEREICH 157 m²
BRAUSE
PLANSCHBECKEN
NICHTSCHWIMMBECKEN
BADEN
SCHWIMMEN
RETTUNG + SANITÄTER 17 m²
A
B
C
D


B
WHIRLPOOLS
TERRASSE
285 m²
SCHWIMMBAHN
A
E

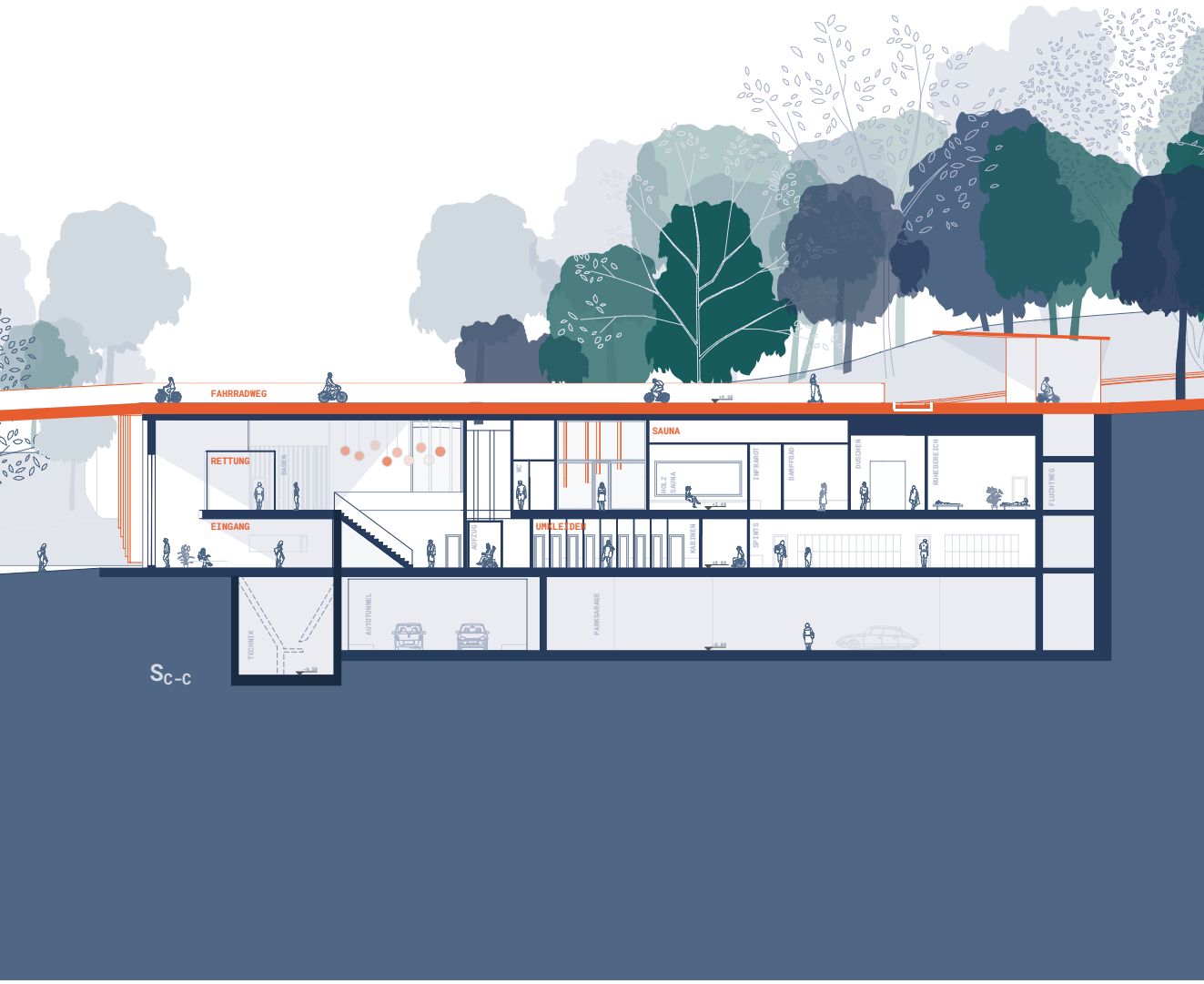


S_{A-A}


SCHWIMMEN


BAD
RADSTATION
TERRASSE
TECHNIK
AUFZUGHAUS
PARKGARAGE
FLUCHTWEG

S_{D-D}

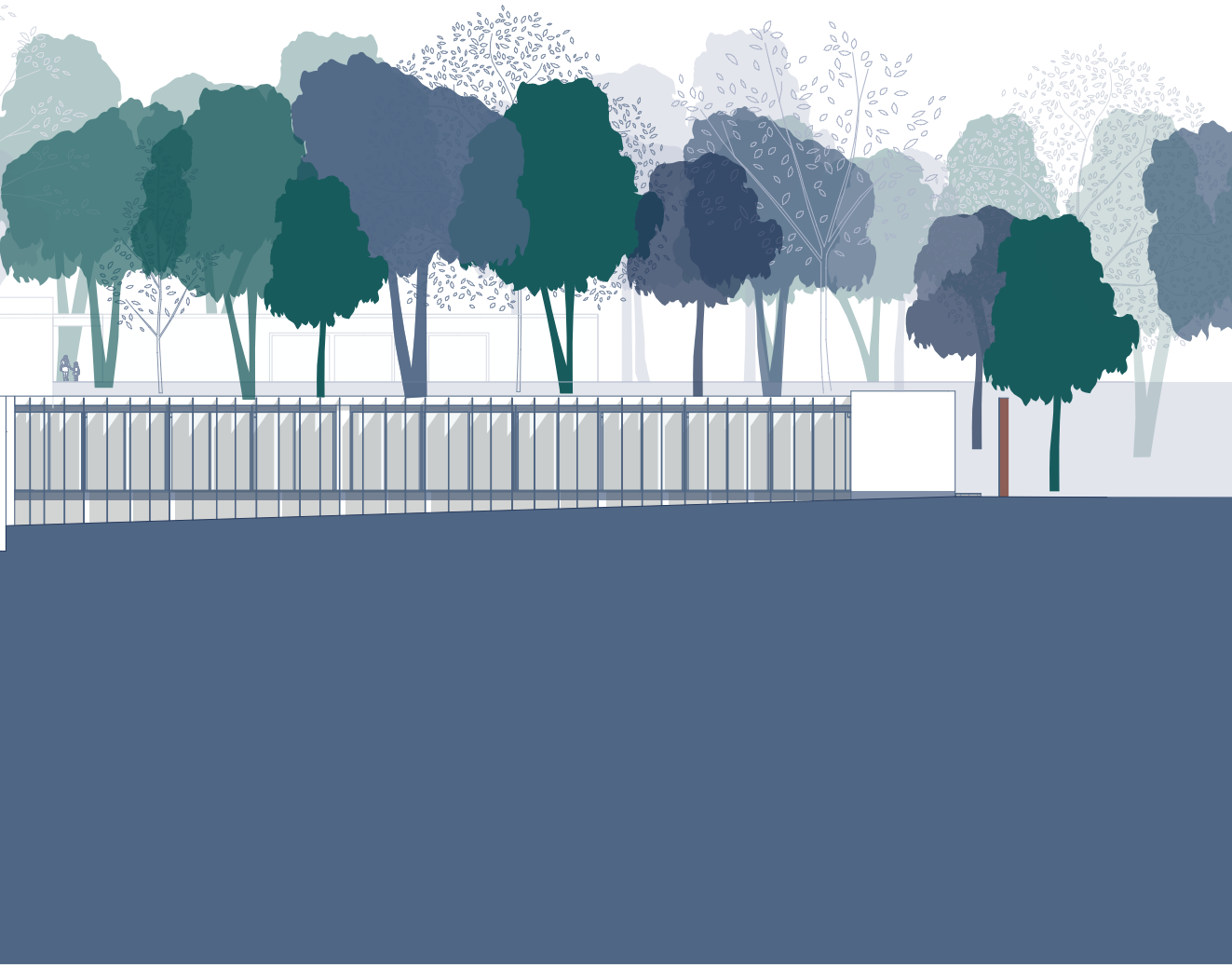

FAHRRADWEG
RETTUNG
EINGANG
SAUNA
UMKLEIDEN
DUSCHEN
RUHEBEREICH
INFRAROT
DAMPFBAD
FLUCHTWEG
AUTOTUNNEL
PARKGARAGE
TECHNIK

Sc-c



S_{B-B}


WESTEN
A_W







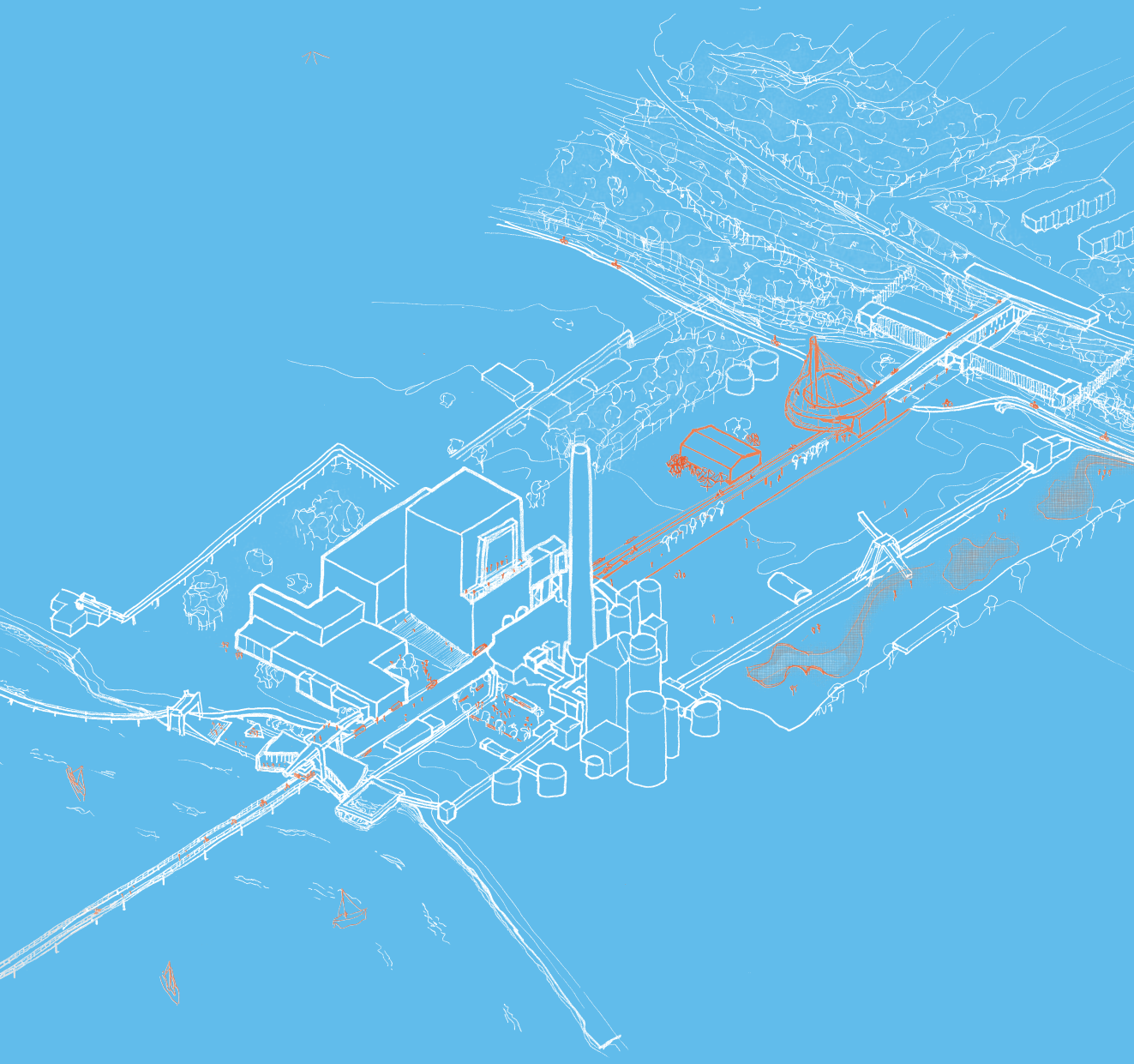
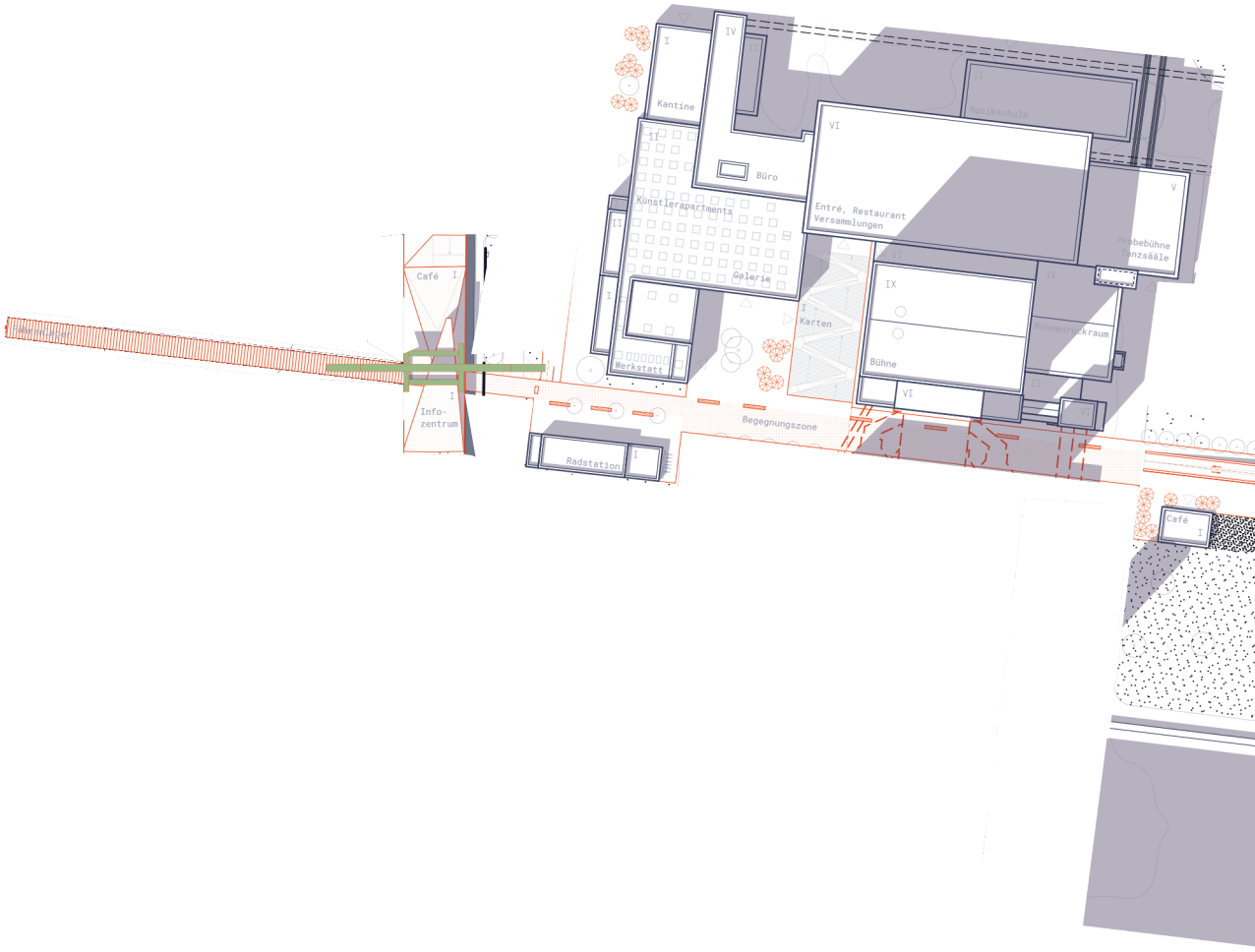




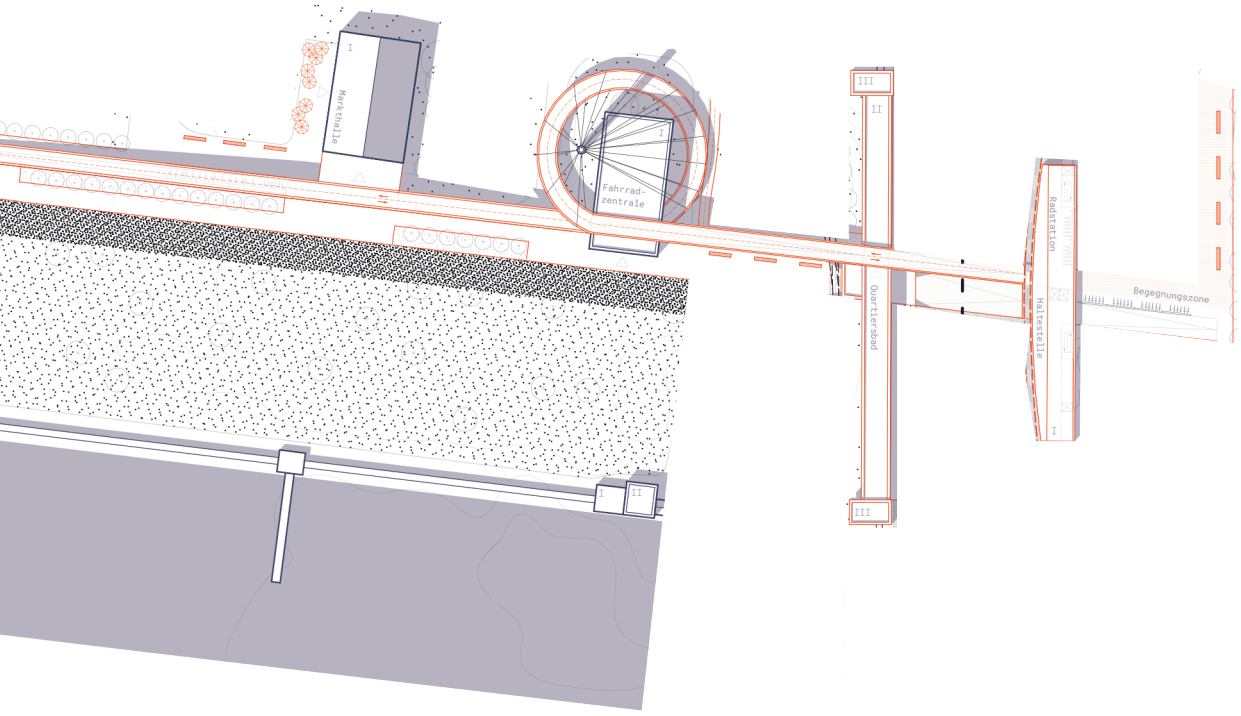
fig 53|



Boulevard

Nachdem alle infrastrukturellen Anknüpfungspunkte des Grundstückes entwickelt worden sind, besteht der letzte Schritt der hier präsentierten Strategie darin, das fehlende Verbindungsstück zu aktivieren. Nachdem industrielle Altlasten entfernt und eine Schadstoffsanierung der Böden stattgefunden hat, wird die gebietsteilende Achse zu diesem Zweck zu einem Boulevard für Fuß- und Fahrradverkehr erweitert. Zusätzlich werden kleinere Bestandsbauten entlang des Weges für die öffentliche Nutzung ausgebaut.

Dem ehemaligen „Fernheizwerk Ost“ kommt hierbei eine besondere Bedeutung zu. Eine um den alten Schornstein gewundene Rampe, welche die Brücke vom Schlitzbunker mit dem Fahrradhochweg auf dem Gelände verbindet, durchstößt das Gebäude. Im Inneren befindet sich ein Fahrradparkhaus nach dem Vorbild des „Umsteigers“ am Kieler Hauptbahnhof. Im Erdgeschoss werden ein Fahrradgeschäft und eine Werkstatt betrieben. Zudem ist das Gebäude die Hauptzentrale eines Fahrradleihsystems, welches entlang der



Achse mit drei weiteren Stationen vertreten ist. Es bietet Umsteigenden und Passierenden die Möglichkeit eines schnellen Überwindens der 300m langen Strecke.
Weitere Vorschläge sind die Umnutzung angrenzender Lagerhallen zu Café und Markthalle und die Bespielung des ehemaligen Kohlebeckens mit Großinstallationen der im Kraftwerk ansässigen Künstler*innen. Bäume, Beete und Stadtmöbel rahmen den Boulevard abschnittsweise. An die Geschichte des Ortes erinnernd soll ein Kohlestreifen die südliche Wegbegrenzung bilden. Der Kohlestaub wir die Bewegungen der Passierenden auf den Boden zeichnen, wie es zuvor mit den Spuren der Kohletransporter der Fall war.

Diese Strategie endet hier - das Gebiet entwickelt sich weiter.
Hiermit wurde eine infrastrukturelle Grundlage geschaffen, die Ausgangspunkt für weitere Erschließungen des Grundstückes und der umgebenden Flächen sein kann.

GELÄNDE
>BOULEVARD



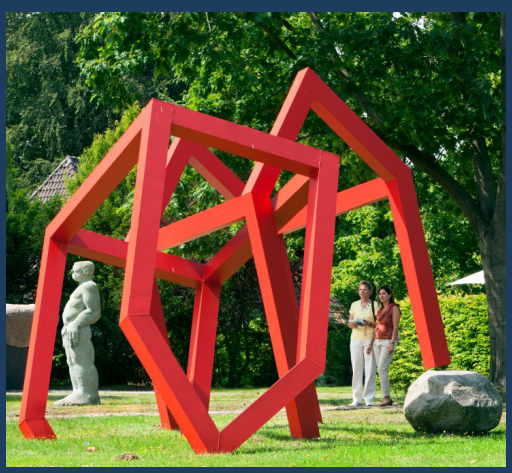
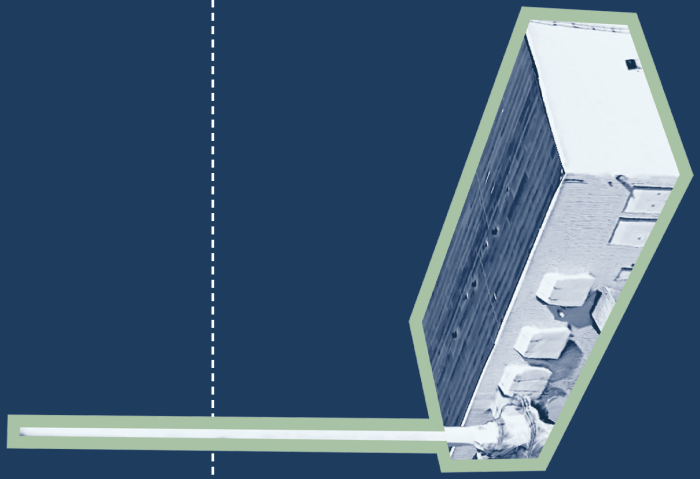


fig 54| a-c

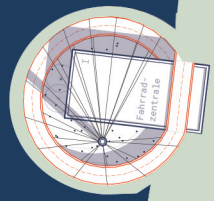
KOHLEBECKEN
INSTALLATIONEN





FERNHEIZWERK OST **WERKSTATTCAFÉ**

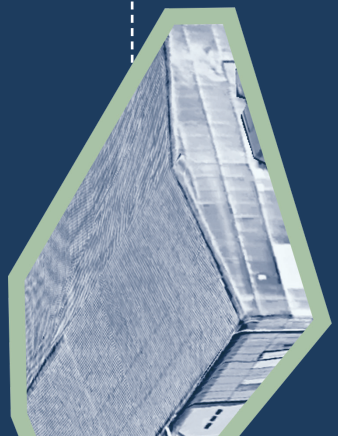
FAHRRADZENTRALE

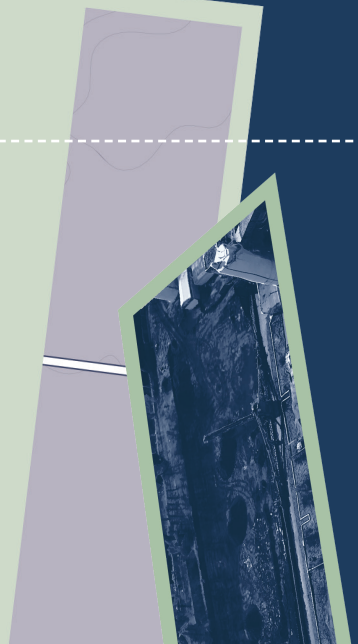


MARKTHALLE

MARKTHALLE







AUSBLICK

Anfangs hatte ich folgende Gedankenspiele:

Industriebauten scheinen eine ambivalente Monumentalität zu besitzen. Während sie sich in ihrer Eigenschaft als geschlossene Organismen, sowie in Maßstab und Positionierung als freistehende Stadtbausteine nicht wesentlich in von vorstädtischen Prachtbauten unterscheiden, werden sie doch meist von vorbei streifenden Blicken ausgeblendet. Was hier passiert, scheint einem unbewussten Filter zu entspringen. Einem Kategorisieren, das stattfindet, bevor der Wahrnehmungsapparat bewusst über die Ästhetik des Objekts entscheidet.

Es stellt sich mir die Frage, welcher Funktion dieser Mechanismus entspringt. Mit Sicherheit ist ein vordergründiger Zweck schnell zu erkennen, da die schier unendliche Masse an Sinneseindrücken im Stadtraum zweifelsohne einer Differenzierung und Ausblendung bedarf. Vielmehr interessiert mich aber an dieser Stelle, ob es sich um eine grundsätzliche Auseinandersetzung mit der vorgefundenen Ästhetik handelt oder ob hier vielmehr ein konditioniertes Verhalten gegenüber der Typologie „Industriebau“ zum Tragen kommt. Ist das eine überhaupt vom anderen zu trennen?





REFLEKTION:
ÄSTHETIK UND FUNKTION. EIN UNTRENNBARES PAAR?

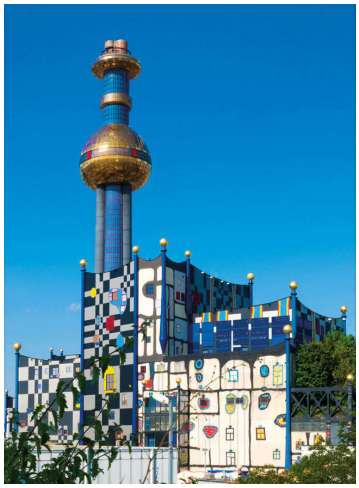






fig 56|a-c

Bezüglich der eben erwähnten Konditionierung möchte ich folgendes erläutern: Gemeint ist der Ablauf, in welchem gewisse funktionale Objekte im urbanen Kontext ausgeblendet werden. In ihrer Art auf diese Weise als Organe des Organismus Stadt begriffen, werden sie nicht weitergehend hinterfragt. Aber kommt es darüber hinaus nicht sogar zu einer Abstumpfung der Sinne, bei der Objekte an den Rand der Wahrnehmung gerückt werden? Als Beleg dafür können beispielsweise Hydranten, Straßenlaternen, Stromleitungen oder ähnliche zweckgerichtete und dennoch unsichtbare Stadtobjekten betrachtet werden. In Rückbezug auf den Industriebau bewegen sich diese allerdings auch in einer deutlich anderen Maßstäblichkeit und zeichnen sich somit weniger stark von ihrer Umgebung ab.

Bei der exemplarischen Betrachtung des Hundertwasser Kraftwerks in Wien, wird deutlich, dass eine ungewohnte Ästhetik das geschilderte Phänomen aufbricht. Die Müllverbrennungsanlage im Stadtteil Spittelau ist ein vollwertiger Bestandteil der Stadt - überdies sogar touristische Attraktion und eines der vielen Wahrzeichen Wiens - in jedem Fall also kein blinder Fleck. Auch die Müllverbrennnungsanlage von BIG in Kopenhagen kann sich an dieser Stelle in die Argumentation einreihen, wobei ihr durch die öffentliche Nutzung der Dachflächen zudem eine Doppelfunktion zugewiesen ist, welches die Prägnanz des Argumentes ein wenig abschwächt. Beide Beispiele sprechen dennoch dafür, dass ein ästhetischer Eingriff ausreicht, um die Objekte sichtbar und Teil einer größeren Diskussion zu machen.

An dieser Stelle sei gesagt, dass hier keine Antwort auf die eingangs formulierte Frage gefunden werden soll. Es handelt sich vielmehr, um eine spontane Reflektion über die Rolle von Ästhetik und Funktion in der allgemeinen Wahrnehmung des „Unortes Industriebau“ - Ansatzpunkt für das vorliegende Projekt.

Rückschließend auf das GKK stellten sich mir daraufhin zwei grundlegende Fragen: Liegt die der Allgemeinheit fehlende Wahrnehmung des Kraftwerks seiner Gestalt oder seiner Funktion zu Grunde? Und welche Stellschrauben müssen gedreht werden, um das Ausgeblendete wieder hinter dem Vorhang der Banalität hervorzuholen?

CONCLUSIO

Ob die auf der vorherigen Seite gestellten Fragen schließlich Kern der Auseinandersetzung blieben oder andere Themen im Prozess aufdringlicher wurden, ist durchaus zu hinterfragen. Fest steht aber, dass die Reflektion über eine Antwort zu einer viel breiteren Auseinandersetzung mit dem Ort anregte.

Diese Arbeit versucht einen Bogen von den lokalen Gegebenheiten zu gesellschaftskritischen Begleitthemen zu schlagen und auf diese Weise eine adäquate Lösung für das stillgelegte Kraftwerksgelände zu finden. Es würde mich freuen, wenn den Lesenden meine Heimatstadt ein Stück nähergebracht werden konnte und ein Verständnis für mir wichtige Problemstellen entstanden ist, die auch in ihrer Komplexität deutlich werden.

Der gewählte Lösungsansatz macht sich durch die strategische Präsentation frei vom Anspruch einer allgemeingültigen Komplettlösung. Eine Strategie ist in ihrer Grundeigenschaft dynamisch, sie passt sich laufend den geänderten Randbedingungen an. In diesem Sinne wurden in ihr nur eine Momentaufnahme von Problemen zusammengefasst. Hierin liegt die Absicht, auf diese Weise einen Beitrag zur Diskussion der Kieler Stadtentwicklung liefern zu können, welche im Rückschluss wiederum neue Kriterien generieren würde.

In meiner Motivation diese Diskussion voran zu treiben, erstreckt sich mein Blickfeld noch auf weitere Bereiche der Stadt. Das GKK ist nur einer von vielen Punkten, die noch thematisiert werden wollen. Die Hintergrundforschung zu diesem Projekt wird mir als Grundlage für dieses Vorhaben in höchstem Maße dienlich sein.

Offen bleibt, ob die behandelten Schritte außerhalb der Theorie tatsächlich so stattfinden könnten. Dieser Anspruch besteht ausdrücklich nicht. Angenommen es würde zu einer realen Umsetzung des Projektes kommen, kann ich nicht oft genug betonen, welche zentrale Wichtigkeit die Einbeziehung der Kieler Bevölkerung für mich trägt. Folglich müsste für eine adäquate Auseinandersetzung eine neue Strategie mit partizipativen Ansätzen, Machbarkeitsstudien und Wettbewerbsausschreibungen entwickelt werden, was außerhalb meiner praktischen Möglichkeiten für diese Arbeit liegt.

Zusammenfassend sehe ich den vorliegenden Beitrag als eine Überlagerung von Dokumentation und Vorschlagssammlung.
Sie gründen auf folgenden Leitideen:

Der Öffentlichkeit das Gebiet zu eigen machen. Dieser Punkt beschreibt eigentlich nur eine Nutzungstransformation. Denn theoretisch hat das Kraftwerk durch die flächendeckende Energieerzeugung für die Stadt Kiel schon immer einen Beitrag zur Gemeinschaft geleistet, was nicht zuletzt in seinem Namen anklingt. Zu welchem Maße dies tatsächlich stattgefunden hat und wer in Wahrheit profitierte, soll hier nicht Thema sein. Es scheint aber beinahe so, als fände eine verspätete, physische Übersetzung der Entwicklung von Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft statt. Es wäre also nur wünschenswert, wenn die Transformation in ihrer Wirkung ebenso einer breiten Masse zu Nutzen käme.

Darüber hinaus sind alle theoretischen und praktischen Vorschläge unter dem obersten Kredo einer **schonenden Entwicklung für die vorhandene Bausubtanz und vorgefundene Sozialstrukturen** betrachtet worden. Dieses Ideal mag in seiner Naivität ökonomische Realitäten ausblenden. Dennoch steht für mich fest, dass eine resiliente Lösung nur dann gefunden ist, wenn sowohl der bauliche Bestand als auch die angrenzenden Stadtgebiete in ihrer Beschaffenheit nicht bedroht werden und ein gebietsübergreifendes Gesamtkonzept vorliegt.

Zu guter Letzt steht der ursprüngliche Wunsch **Kiel über die Förde hinweg zu verbinden**, um zu einer qualitativen Homogenität der Stadt beizutragen. Mit der Angleichung der Stadtufer und einer grünen Verkehrsentwicklung kann Kiel schlussendlich auch das Bild als Stadt des Nordens und des Wassers schärfen.

„Jo, dat is nich so leicht wie du meinst min Jung
Dat is ne Schietbuckelei und die macht den Rücken krumm

Hart genug sacht man sich
und gibt sich selten auf die Schnauze

Und wenn wir uns mal hauen,
dann n Holsten in die Plautze!“

Songtext: **Nordish by Nature,** Fettes Brot

Dank

Diese Arbeit wäre nicht so, wie sie ist, hätte ich nicht eine wunderbare Gemeinschaft hinter mir stehen gehabt, die mir mit Rat und Tat zur Seite stand und mich in jeder Gefühlslage hat auffangen können. Nachdem diese Arbeit oft deutlich über die fachliche Auseinandersetzung hinaus ging und in verschiedenen Abschnitten von einer kleineren persönlichen Krise am Anfang und einer Weltkrise zum Schluss begleitet worden sind, könnte ich nicht froher sein, diese Menschen in meinem engsten Kreis zu wissen.

Es mag mein Name auf dem Umschlag stehen, aber die Namen meiner Mitstreiter*innen und Helferlein sind mindestens genauso wichtig, wenn nicht sogar an erster Stelle:

Besonderer Dank gebührt meinen Eltern, die mir mit fachlichem Rat, emotionaler Unterstützung und pfleglicher Umsorgung in den letzten Monaten das Leben erheblich erleichtert haben und zu jeder Zeit bedingungslos für mich da sind. Danke, Ulrike und Hans-Jörg Peers.

Danken möchte ich auch meinem Betreuer Armin Stocker, der weder Zeit noch Mühen gescheut hat und mit viel Verständnis und auf den Punkt gebrachter Kritik seinen Beitrag zu dieser Arbeit geleistet hat.

Dann gibt es noch die Helferlein der ersten Stunde, die mich treu durch mein Masterstudium in Graz begleitet haben: Aaron, Clara und Kathi - zu gerne würde ich mit euch sponsionieren; David - danke für deine sehr kritische und liebevolle Hilfe; Sarah - eine wahre Kumpeline in allen Lebenslagen, auch deiner freien Betthälfte sei gedankt, die mich bei zahlreichen Grazbesuchen beherbergt hat; dem AZ3 und seinen wundervollen Menschen, dafür, dass sie mir Anfang des Jahres Asyl gewährten und sich um keine Diskussion zu schade waren.

Kerrin, du hast mich nun schon durch zwei Abschlussarbeiten gebracht. Danke dir für die Notfallhilfe und dafür, dass du jede Situation mit unserem Lachen leichter machst.

Zuletzt ein blumiger Dank an meine Mitbewohnerinnen in Wien, die mich und unser mit Modellen zugestelltes Wohnzimmer in jeder Situation ertragen haben und mir die besten Freundinnen sind.

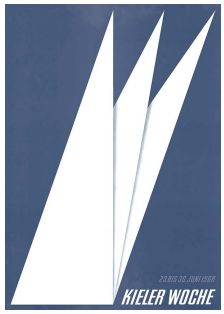
Und dann sind da noch: Doris, Kat, Sarah, Kim, Rosa, Henning, Simone, Vera und Julius.
Ich weiß eure Freundschaft sehr zu schätzen. Danke!

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Als Kapitelblätter dienten folgende Plakate der Kieler Woche, online zu finden unter https://www.kieler-woche.de/de/design.php#plakate [20.04.20]



0 - Vorwort



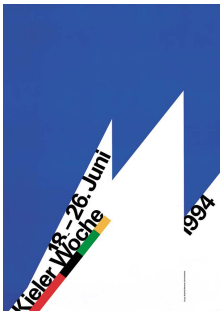
3- Untersuchung



1 - Einstieg



4- Eingriff



2- Vertiefung



5- Ausblick

0 1964, Entwurf: Prof. Hans Hillmann.

1 1963, Entwurt: Prof. Hans Michel.

2 1994, Entwurf: Siegfried Odermatt.

3 1980, Entwurf: Jean Widmer.

4 1990, Entwurf: Rosmarie Tissi.

5 1999, Entwurf: Werner Jeker.

Fotografien

Alle Fotografien wurden farblich verändert um dem Farbschema des Buches zu entsprechen.

fig. 1 Zwischen den Zeilen Lesen, o.J., https://i.pinimg.com/originals/2a/a2/10/2aa2107472a054243e92d857a850927d.jpg [15.03.2020]

fig. 2 Luftbild Kiel, Hafen Hamburg/ Tom Körber, 2018, https://www.hafen-hamburg.de/de/news/port-of-kiel-erzielt-spitzenergebnis-und-waechst-um-14-3---35609 [11.04.2020]

fig. 3 Kieler Hafen, Hafen Hamburg / Stephen Gergs, 2018, ebd.

fig. 4 GKK Kiel, eigene Aufnahme 25.08.2019

fig. 5 a. Kiel 1806/2019, https://www.ostufer.net/galerie/stadtplaene-historisch/kiel-1806-5752#joomimg [07.07.2020] / Stadtarchiv

b. Wappen Kiel, o.J., https://de.wikipedia.org/wiki/Kiel#/media/Datei:Wappen_Kiel_(Alternativ).svg, [22.04.2020]

c-e. historische Postkarten 1910-45, https://www.skyscrapercity.com/threads/das-alte-kiel-fotos-postkarten-historische-geb%C3%A4ude-bildvergleiche-album.1412694/ [22.04.2020]

f. Alte Feuerwache Kiel, Rendering, o.J., LRW Architekten und Stadtplaner Loosen Rüschoff Winkler, https://www.competitionline.com/de/ergebnisse/133423 [14.04.2020]

g. Kiel Kanal, Rendering, o.J., https://www.kiel-sailing-city.de/service/ueber-kiel/stadtentwicklung/kleiner-kiel-kanal-perspektive-fuer-die-kieler-innenstadt.html [14.04.2020]

fig. 6 a.U-Boot-Bunker Kilian,1944,https://www.geschichtsspuren.de/artikel/marine-seefahrt/88-u-bootbunker-kiel.html [14.04.2020]

b.U-Boot-Bunker Kilian,1945, https://www.battlefieldsww2.com/u-boot-bunker-kiel.html 23:43 14/04/2020 [14.04.2020]

c-e. U-Bootbunker „Kilian" in Kiel, „Olaf", o.J. http://www.festung-wilhelmshaven.de/kiel/kilian.html [14.04.2020]

fig. 7 a. KiWo Plakate, o.J. https://www.kieler-woche.de/de/_info/_404.php [20.04.2020]

b. Kieler Woche Plakat (2), Siegfried Odermatt, 1994, (s.l.)

c. Landeshauptstadt Kiel und Kai City Events GmbH, 2020, https://bergmann-gruppe.net/event/kieler-woche-rund-um-die-hoern/ [14.04.20]

d. Christian Gewiese, 2019, https://welovekiel.com/de/kieler-woche-windjammerparade-2019-270/ [17.07.2020]

fig. 8 a-b. Stadtpläne 1967/1979, Kieler Stadtarchiv

fig. 9 Konflikte und notwendige (raumstrukturelle) Weichenstellungen rund um die Förde, Landeshauptstadt Kiel, Stadtplanungsamt in: Broschüre Kiel 2030 S.25

fig. 10 Gemeinschaftskraftwerk Kiel im Bau, Friedrich Magnussen, 11.03.1969, Kieler Stadtarchiv, online: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gro%C3%9Fkraftwerk_Dietrichsdorf_(sp%C3%A4ter_Gemeinschaftskraftwerk_Kiel)_im_Bau_(Kiel_44.446).jpg [11.03.2020]

fig. 11 Kohleanladung am Gemeinschaftskraftwerk Kiel, Friedrich Magnussen, 12.11.1970; KN, 12.11.1970 (Werbung), online: https://www.kiel-wiki.de/Datei:Fotos_31935.jpg

fig. 12 Schwarzes Gold.Die Geschichte der deutschen Steinkohle, Dokumentation, 26.10.2019, https://epg-image.zdf.de/fotobase-webdelivery/images/3f7c0e10-3b92-40b7-8e16-fc109eb93adb?layout=1920x1080 [19.04.2020]

fig. 13 Das Kraftwerk im Berg, Fotolia, Jacek Sopotnicki, 20.02.2014, https://www.spektrum.de/news/unterirdische-pumpspeicher-im-ruhrgebiet-koennten-alte-bergwerke-umfunktioniert-werden/1224962 [19.04.2020]

fig. 14 Bergbau IV, o.J., http://imgs.inkfrog.com/pix/heshke7/0002005.jpg [19.04.2020]

fig. 15 Tagebau Garzweiler, Nordrhein-Westfalen. Sind ja noch Reste da, Martin Leissl/ Bloomberg/ Getty Images, https://www.spiegel.de/wissenschaft/mensch/braunkohle-bestandsgarantie-fuer-zombies-a-1297850.html [19.04.2020]

fig. 16 Rien ne va plus, Sandmann, 29.06.2012, http://www.sandmanns-welt.de/land-unter-an-der-kieler-forde/ [19.02.2020]
fig. 17 Kieler Skyline - nie ohne Segel, Eigene Aufnahme 25.08.2019
fig. 18 Luftaufnahme Theodor-Heuss-Ring (Bundesstraße B 76), Friedrich Magnussen, KN, 09.11.1967. online: https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Luftaufnahme_Theodor-Heuss-Ring_(Bundesstra%C3%9Fe_B_76)_(Kiel_42.268).jpg [24.04.2020]
fig. 19 Möllingstraße, Ecke Knooper Weg, Friedrich Magnussen, 03.1962, Kieler Stadtarchiv, Sign. 26.938, online: https://fotoarchiv-stadtarchiv.kiel.de/szeig.FAU?sid=3A70418320&dm=1&erg=A&qpos=75 [17.07.20]
fig. 20 Schiffsverkehr, Eigene Aufnahme 25.08.2019
fig. 21 Fördewanderweg I, Eigene Aufnahme 25.08.2019
fig. 22 Fördewanderweg II, Kitzeberger Strand, Eigene Aufnahme 25.08.2019
fig. 23 Fördewanderweg III, Hasselfelder Strand + GKK, Eigene Aufnahme 25.08.2019
fig. 24 Rathaus Kiel, 2005, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rathaus-kiel.jpg [27.04.2020]
fig. 25 Kunstbunker FH Kiel, HD Schrader, https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Bunker-D.jpg [27.04.2020]
fig. 26 Christian Albrecht Universität Kiel. Betoninstandsetzung, https://www.ba-bautenschutz.de/christian-albrecht-universitaet-kiel/ [10.07.2020]
fig. 27 GKK Panorama Nord, Eigene Aufnahme 25.08.2019
fig. 28 Küstenkraftwerk - Panorama, o.J. https://www.stadtwerke-kiel.de/swk/media/bilder/unternehmen/pressebilder/stadtwerke-kiel-pressebilder-kuestenkraftwerk-panorama.jpg [02.04.2020]Eigene Aufnahme 25.08.2019
fig. 29 Adern des GKK, Eigene Aufnahme 25.08.2019
fig. 30 Fassaden I, Werkstatt. Verwaltung. Turbinensaal, Eigene Aufnahme 25.08.2019
fig. 31 Fassaden II, Kesselhaus, Eigene Aufnahme 25.08.2019
fig. 32 Technische Volumina, Eigene Aufnahme 25.08.2019

fig. 33 Weltkulturerbe Zeche Zollverein Schacht 12 aus der Luft, 04.01.2014, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Zeche_Zollverein_Schacht_12_Luftaufnahme_2014.jpg [04.06.2020]
fig. 34 Chris Schonover, https://www.cschoonover.com/ [28.06.2020]
fig. 35 Lonely sail, Marcus Cederberg, o.J., https://printler.com/en/produktinformation/51607 [30.06.2020]
fig. 36 Kohlelader, Eigene Aufnahme 25.08.2019
fig. 37 View Point, RHWZ Architekten, https://www.rhwzarchitekten.de/projekt/view-point-fuer-die-hafencity-hamburg/ [20.05.2020]
fig. 38 Marcus Cederberg, 2018, https://www.instagram.com/marcuscederberg/ [30.06.2020]
fig. 39 Slack Headquarters/Studio o+a, Garrett Rowland and Amy Young, 2019, https://www.archdaily.com/922640/slack-headquarters-studio-o-plus-a?ad_medium=gallery [07.07.2020]
fig. 40 a-c. Ebd.
fig. 41 a-c. Ebd.
fig. 42 Dirk Eisenmann, Dirk Eisenmann Photography. Nordart 2011-2019, 2016, https://www.dirk-eisermann.de/serie.php?c=Reportage&s=NORDART_2011-2019 [07.07.20]
fig. 43 a-c. Ebd.
fig. 44 Splitting, Gordon Matta-Clark, 1974, https://theibtaurisblog.com/2015/01/26/gordon-matta-clark-splitting-and-the-unmade-house/ [12.07.2020]
fig. 45 Antonia Zennaro, Internationales Sommerfestival, Kampnagel, o.J., https://www.kampnagel.de/de/service/presse/logos/?id_presse=829

fig. 46 Pumpe feiert Geburtstag, Sebastian Schulten, 2019, https://www.kielerleben.de/news/pumpe-feiert-geburtstag-10023757.html [01.07.2020]

fig. 47 Turbinensaal. Friedrich Magnussen, 13.11.1970, KN, online: https://www.kiel-wiki.de/Datei:Fotos_31936.jpg [01.07.2020]

fig. 48 a-b. Black box theatre, Vendsyssel Theater von Schmidt Hammer Lassen, Adam Mørk, 2017 https://www.detail.de/artikel/kultur-fuer-alle-vendsyssel-theater-von-schmidt-hammer-lassen-30352/ [07.07.2020]

c. Kampnagel Saal, Kristijan Balun, o.J., https://festivalkoinzidenz.de/spielstaetten/ [07.07.2020]

fig. 49 Marcus Cederberg, 2018, https://www.instagram.com/marcuscederberg/ [30.06.2020]

fig. 50 a.c. Fördewanderweg IV/V, no way, Eigene Aufnahme 25.08.2019

b. Die Fahrradschlange.Brückenbau in Kopenhagen, Rasmus Hjortshoj, 2014, https://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Brueckenbau_in_Kopenhagen_4150029.html [17.04.20]

fig. 51 Marcus Cederberg, 2018, https://www.instagram.com/marcuscederberg/ [30.06.2020]

fig. 52 Marcus Cederberg, 2018, https://www.instagram.com/marcuscederberg/ [30.06.2020]

fig. 53 Marcus Cederberg, 2018, https://www.instagram.com/marcuscederberg/ [30.06.2020]

fig. 54 a. Dirk Eisenmann, Dirk Eisenmann Photography. Nordart 2011-2019, 2016, https://www.dirk-eisermann.de/foto/NORDART_2011-1360_l.jpg [19.07.2020]

b. Markthalle 9, o.J.,https://traveltop6.com/de/deutschland/berlin/shopping/markthalle-neun [19.07.2020]

c Außerhalb der Hauptstadt ist man weiter. Fahrradparkplätze in Bernau, Nils Richter, 2016, https://www.berliner-mieterverein.de/magazin/online/mm0616/061622.htm [19.07.2020]

fig. 55 a. Fernwärmewerk Spittelau, Archiv Wörner, o.J. https://www.hundertwasser-kalender.de/FERNWAeRMEWERK-SPITTELAU [14.04.2020]

b. Skifahren in der Stadt. Kopenhagens Plastikpiste, Rendering, BIG- Bjarke Ingels Group, 2019 https://www.spiegel.de/reise/staedte/skifahren-am-copenhill-kopenhagen-eroeffnet-piste-auf-muellverbrennungsanlage-a-1289648.html#fotostrecke-19b1965a-0001-0002-0000-000000170960 [14.04.2020]

c. GKK, Eigene Aufnahme 25.08.2019

fig. 56 Transparent Titel- und Schlussblatt:
Howaldtswerke Deutsche Werft AG (HDW), Gerhard Stein, Fotoarchiv, Stadtarchiv Kiel, Sign. 96.796, online: https://fotoarchiv-stadtarchiv.kiel.de/zvimg.FAU?sid=0EEF12B2&dm=1&qpos=98530&erg=A&ipos=1&rpos=fotos.jpg&hst=1 [26.02.2020]

Plangrundlagen sind, wenn nicht anders markiert, aus folgenden Quellen oder in eigener Arbeit angefertigt.

schwarzplan.eu (Stadtplan): https://schwarzplan.eu/produkt/lageplan-kiel/
Kieler Stadtarchiv (historische Stadtpläne): https://www.kiel.de/de/bildung_wissenschaft/stadtarchiv/index.php
DigitalerAtlasNord (Analysedaten): https://danord.gdi-sh.de/viewer/resources/apps/Anonym/index.html?lang=de
Kieler Gemeinschaftskraft (Bestandspläne), physisch

Luftaufnahmen der Objekte sind, wenn nicht anders bezeichnet, von Google Earth: https://www.google.com/intl/de/earth/

Alle sonstigen nicht bezeichneten Abbildungen und Zeichnungen sind eigene Arbeiten.

LITERATURVERZEICHNIS

Primärliteratur

A.D.F.C. (2018): ADFC-Fahrradklima-Test, https://fahrradklima-test.adfc.de/ [24.04.2020], in: fahrradklima-test.adfc.de

AFP,akm (2019): Klimaschutzbericht: Deutschland verfehlt Klimaziele für 2020, https://www.zeit.de/politik/deutschland/2019-02/klimaschutzbericht-ziele-2020-immissionen-klimawandel [18.04.2020], in: zeit.de

Bahner, Eva (2018): Letzte Zeche schließt - Wo kommt die Steinkohle in Zukunft her?, https://www.deutschlandfunk.de/letzte-zeche-schliesst-wo-kommt-die-steinkohle-in-zukunft.3669.de.html?dram:article_id=436652 [19.04.2020], in: deutschlandfunk.de

Beckwermert, Rieke (2019): Kraftwerk Kiel-Ost. Die letzte Kohle ist verbrannt, https://www.shz.de/regionales/kiel/die-letzte-kohle-ist-verbrannt-id23211652.html [30.04.2020], in: shz.de

Beginner (o.J.): City Blues Lyrics, https://genius.com/Beginner-city-blues-lyrics [19.04.2020], in: genius.com

Bünder, Helmut (2019): Deutschland kriegt neues Kohlekraftwerk: Grüne für Stilllegung, https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/klima-energie-und-umwelt/deutschland-kriegt-neues-kohlekraftwerk-gruene-fuer-stilllegung-16481661.html [19.04.2020], in: faz.net

Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie: Sturmfluten in der südlichen Ostsee, Hamburg, 2005, S. 6,9,10,18,19

Deutsche Post DHL Group (2019): Deutsche Post Glücksatlas 2019, https://www.dpdhl.com/de/presse/specials/gluecksatlas.html [19.02.2020], in: dpdhl.com

Deutsches Institut für Urbanistik Begleitforschung und Evaluation „Stadt 2030“, https://difu.de/projekte/2000/begleitforschung-und-evaluation-zum-bmbf-forschungsverbund [17.07.2020], in: difu.de

dpa: Kabinett beschließt Kohleausstieg bis 2038 (o.J.), https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/kabinett-beschliesst-kohleausstieg-bis-2038-16606218.html [28.04.2020], in: faz.net

Geckeler, Christa Erinnerungstag 3. Dezember 1980: Dezember 1980 - Besetzung des Sophienhofes, https://www.kiel.de/de/bildung_wissenschaft/stadtarchiv/erinnerungstage.php?id=47 [23.04.2020], in: kiel.de

Gemeinschaftskraftwerk Kiel GmbH: Strom und Fernwärme aus Kiel, Broschüre, Kiel, o.J.

Göschel, Albrecht (2004): Kiel 2030 - Stadt 2030.In der Landeshauptstadt Kiel wird dem Element Wasser eine neue zukunftsweisende Bedeutung beigemessen, difu.de/4823 [26.02.2020], in: difu.de

Harry, Mona: Ein Nordtext, in: Unsere Heimat (2016), online unter: https://www.harrislee.de/media/custom/1902_1095_1.PDF?1479107252 [17.04.2020]

Hunter, G. K./ Butt, John/ Pope, Alexander: The Poems of Alexander Pope, in: The Modern Language Review, o.O., 1964

Hustwit, Gary: Workplace, Dokumentation, 2016

Karius, Christoph (2013): Hausbesetzung in Kiel, https://web.archive.org/web/20140208170841/http://www.geozeit.de/thema/leben-in-der-stadt/hausbesetzung-in-kiel.html [23.04.2020], in: GeoZeit.de

Küpper, Moritz (2018): Steinkohle-Bergbau im Ruhrgebiet - Schicht im Schacht, https://www.deutschlandfunkkultur.de/steinkohle-berbau-im-ruhrgebiet-schicht-im-schacht.1001.de.html?dram:article_id=433904 [17.04.2020], in: deutschlandfunkkultur.de

Langer, Jörg (2011): Fujitsu Future Forum 2011 – die Locations, https://blog.de.fujitsu.com/veranstaltungen/fujitsu-future-forum-2011-die-locations/ [19.07.2020], in: blog.de.fujitsu.com

Modrow, Bastian (2015): Mahnmal Kilian: Harter Kampf gegen das Vergessen, https://www.kn-online.de/Nachrichten/Schleswig-Holstein/Mahnmal-Kilian-Harter-Kampf-gegen-das-Vergessen [17.04.2020], in: kn-online.de

Neubauer, Lundquist (2007): Hintergrund: Die Geschichte des Steinkohlebergbaus in Deutschland, https://www.verivox.de/nachrichten/hintergrund-die-geschichte-des-steinkohlebergbaus-in-deutschland-17341/ [16.04.2020], in: verivox.de

Paál, Gábor (2019): Ebbe und Flut Warum gibt es an der Nordsee Gezeiten und an der Ostsee nicht?, https://www.swr.de/wissen/1000-antworten/wissenschaft-und-forschung/1000-antworten-1358.html [19.02.2020], in: swr.de

Pieper, Jan: Über den Genius Loci. Architektonische Gestaltungen einer antik-römischen Idee, in: Kunstforum (1984), Bd. 69, S. 38–59, online unter: https://www.kunstforum.de/artikel/uber-den-genius-loci/ [23.04.2020]

RHWZ Architekten (o.J.): View Point für die Hafencity Hamburg, https://www.rhwzarchitekten.de/projekt/view-point-fuer-die-hafencity-hamburg/ [20.05.2020], in: rhwzarchitekten.de

Schulze, Thomas (2012): Kiel. Neues Kraftwerk. 90 Stellen in Gefahr, https://www.shz.de/regionales/schleswig-holstein/wirtschaft/neues-kraftwerk-90-stellen-in-gefahr-id274737.html [30.04.2020], in: shz.de

Schwabedissen, Tim (2002): U-Bootsbunker Kilian Kiel, https://vimudeap.info/de/atlas/u-bootsbunker-kilian-kiel/comments/#374 [17.07.2020], in: vimudeap.info

Schwietering, Caspar (2020): Deutsche Bahn: 100 Prozent grün nur auf dem Papier, https://www.zeit.de/mobilitaet/2020-02/deutsche-bahn-oekostrom-kohlekraftwerk-datteln-4-mobilitaet-klimaschutz [18.04.2020], in: zeit.de

v. Sevilla, Isidor: Etymologia XIV, S. 6,9

shz.de (2015): Städtebauprojekt „Kleiner Kiel Kanal“. Heute fällt die Entscheidung im Rat, https://www.shz.de/regionales/schleswig-holstein/kleiner-kiel-kanal-heute-faellt-die-entscheidung-im-rat-id10228206.html [17.04.2020], in:shz.de

Sir Walter Scott (1816): The Antiquary, in: Landscape and Locality, 1816

Stadt Kiel (o.J.): Fördewanderweg. Kiel Sailing City, https://www.kiel-sailing-city.de/kieler-foerde-entdecken/kieler-foerde/foerdewanderweg.html [19.07.2020], in: kiel-sailing-city.de

Storm, Theodor (1852): Die Stadt, https://www.literatpro.de/gedicht/081217/die-stadt [17.03.2020], in: literatpro.de

Studio O+A (2019): Slack Headquarters / Studio O+A, https://www.archdaily.com/922640/slack-headquarters-studio-o-plus-a [19.07.2020], in: ArchDaily.com

Tix, Michael (2019): Kieler Kohlekraftwerk stillgelegt, https://www.energate-messenger.de/news/190681/kieler-kohlekraftwerk-stillgelegt [30.04.2020], in: energate-messenger.de

uniper (o.J.): Datteln 4, https://www.uniper.energy/de/datteln-4 [21.04.2020], in: uniper.energy

uniper (o.J.): Kraftwerk Kiel. Fernwärme von der Kieler Förde, https://www.uniper.energy/de/kraftwerk-kiel [28.04.2020], in:uniper.energy

Anonyme Quellen in chronologischer Reihenfolge

o.A. (o.J.): GKK Gemeinschaftskraftwerk Kiel, https://www.gkk-kiel.de/ [17.03.2020]

o.A. (o.J.): Battlefields - Remnants from second world war in Europe, https://www.battlefieldsww2.com/u-boot-bunker-kiel.html23:43 14/04/coastal-gun-battery-oldenburg.html [17.04.2020], in: battlefieldsww2.com

o.A. (o.J.): Home - DEBRIV Bundesverband Braunkohle, https://braunkohle.de/ [17.04.2020] in: braunkohle.de

o.A. (o.J.): Studentenwerk SH, https://www.studentenwerk.sh/presse/hintergrund/studieren-in-schleswig-holstein/index.html [20.04.2020], in: studentenwerk.sh

o.A. (o.J.): Der Ostsee-Radweg, https://www.radweg-reisen.com/ostsee-radweg [24.04.2020], in: Radweg-Reisen.com

o.A. (o.J.): FSK e.V. - Kieler Straßenbahn, https://www.fsk-kiel.de/strab/strab_allg.htm [24.04.2020], in: fsk-kiel.de

o.A. (o.J.): Die Zukunft der Kieler Energieversorgung, https://www.stadtwerke-kiel.de/swk/de/unternehmen/kuestenkraftwerk_1/kuestenkraftwerk.jsp [30.04.2020], in: stadtwerke-kiel.de

o.A. (o.J.): Der Standort Zollverein. Erhalt durch Umnutzung, https://www.zollverein.de/ueber-zollverein/aktuelle-entwicklung/ [20.05.2020], in: zollverein.de

o.A. (o.J.): Festival Koinzidenz. Konzertdirektion Hamburg. Spielstätten., https://festivalkoinzidenz.de/spielstaetten/ [10.07.2020], in: festivalkoinzidenz.de

o.A. (o.J.): Informationen über die NordArt, https://www.nordart.de/ueber-die-nordart.html [10.07.2020], in: nordart.de

o.A. (o.J.): Profil - Kampnagel, https://www.kampnagel.de/de/profil/ [10.07.2020], in: kampnagel.de

o.A. (o.J.): Über das Kunstwerk Carlshütte, https://www.kunstwerk-carlshuette.de/ueber_uns.html [10.07.2020], in: kunstwerk-carlshuette.de

o.A. (o.J.): Gordon Matta-Clark. Splitting. 1974, https://www.moma.org/collection/works/114408 [12.07.2020], in: MoMA.org

o.A. (2013): LVS soll Ausschreibung für Entwurfsplanung vorbereiten, https://www.nahverkehrhamburg.de/lvs-soll-ausschreibung-fuer-entwurfsplanung-vorbereiten-1813/ [24.04.2020], in: nahverkehrhamburg.de

o.A. (2015): Gordon Matta-Clark, Splitting, and the Unmade House, https://theibtaurisblog.com/2015/01/26/gordon-matta-clark-splitting-and-the-unmade-house/ [12.07.2020], in: theibtaurisblog.com

o.A. (2015): NordArt 2015. Internationale Kunstausstellung in industrieller Architektur, https://muthesius-kunsthochschule.de/veranstaltungen/nordart-2015-internationale-kunstausstellung-in-industrieller-architektur/ [10.07.2020],in: muthesius-kunsthochschule.de

o.A. (2019): U-Boot-Bunker Kilian – Wikipedia, https://de.wikipedia.org/wiki/U-Boot-Bunker_Kilian [17.04.2020], in: Wikipedia

o.A. (2019): Konzertsaal am Kieler Schloss. GMP und BBP erhalten Zuschlag für Sanierung, https://www.dbz.de/news/dbz_konzertsaal_am_kieler_schloss_3452279.html [26.04.2020], in: Deutsche BauZeitschrift, dbz.de

o.A. (2020): BIP nach Bundesländern in Deutschland, https://de.statista.com/statistik/daten/studie/36889/umfrage/bruttoinlandsprodukt-nach-bundeslaendern/ [19.02.2020], in: de.statista.com

o.A. (2020): Effektive Klimaklassifikation, https://de.wikipedia.org/wiki/Effektive_Klimaklassifikation#Klimaklassifikation_nach_Köppen_und_Geiger [19.02.2020], in: Wkipedia

o.A. (2020): Klima Kiel, https://www.meteoblue.com/de/wetter/historyclimate/climatemodelled/kiel_deutschland_2891122 [19.02.2020], in: meteoblue

o.A. (2020): Klima Kiel: Wetter, Klimatabelle & Klimadiagramm für Kiel, https://de.climate-data.org/europa/deutschland/schleswig-holstein/kiel-127/ [19.02.2020], in: Climate-Data.org

o.A. (2020): Seeklima, https://de.wikipedia.org/wiki/Seeklima [19.02.2020], in: Wikipedia

o.A. (2020): Braunkohlebergbau, https://de.wikipedia.org/wiki/Braunkohlebergbau [17.04.2020], in: Wikipedia

o.A. (2020): Mahnmal Kilian e.V., http://www.mahnmalkilian.de/mahnmal-kilian-ev.html [17.04.2020], in: mahnmalkilian.de

o.A. (2020): Kohleproduktion 1980-2014 nach Ländern, https://de.wikipedia.org/api/rest_v1/page/graph/png/Steinkohlenbergbau/0/14cbbbaf2afb8e9a0883c54431a89def290e9e68.png [17.04.2020], in: Wikipedia

o.A. (2020): Steinkohlenbergbau, https://de.wikipedia.org/wiki/Steinkohlenbergbau [17.04.2020], in: Wikipedia

o.A.(2020): Einwohnerentwicklung Kiel, https://de.wikipedia.org/wiki/Einwohnerentwicklung_von_Kiel [20.04.2020], in: Wikipedia

o.A. (2020): Kiel, https://de.wikipedia.org/wiki/Kiel [20.04.2020], in: Wikipedia

o.A. (2020): Kieler Woche (rund um die Hörn) - bergmanngruppe, https://bergmann-gruppe.net/event/kieler-woche-rund-um-die-hoern/ [20.04.2020], in: bergmann-gruppe.net

o.A. (2020): Autogerechte Stadt, https://de.wikipedia.org/wiki/Autogerechte_Stadt#cite_ref-2 [23.04.2020], in: Wikipedia

o.A. (2020): Cruise/Ferry - PORT OF KIEL, https://www.portofkiel.com/Kreuzfahrt.html [24.04.2020], in: portofkiel.com

o.A. (2020): Fahrkarten und Preise, https://www.kvg-kiel.de/tarif/fahrpreise/ [24.04.2020], in: kvg-kiel.de

o.A. (2020): Ausstieg aus der Kohleverstromung in Deutschland, https://de.wikipedia.org/wiki/Ausstieg_aus_der_Kohleverstromung_in_Deutschland [28.04.2020], in: Wikipedia

o.A. (2020): Energiewende, https://de.wikipedia.org/wiki/Energiewende#:~:text=Energiewende ist der deutschsprachige Begriff, nachhaltigen Energieversorgung mittels erneuerbarer Energien. [28.04.2020], in: Wikipedia

o.A. (2020): Gemeinschaftskraftwerk Kiel, https://de.wikipedia.org/wiki/Gemeinschaftskraftwerk_Kiel [30.04.2020], in: Wikipedia

o.A. (2020): Zeche Zollverein, https://de.wikipedia.org/wiki/Zeche_Zollverein [20.05.2020], in: Wikipedia

o.A. (2020): Slack (Software), https://de.wikipedia.org/wiki/Slack_(Software [07.07.2020], in: Wikipedia

o.A. (2020): Kampnagel , https://de.wikipedia.org/wiki/Kampnagel [10.07.2020], in: Wikipedia

o.A. (2020): NordArt, https://de.wikipedia.org/wiki/NordArt [10.07.2020], in: Wikipedia

Folgende Bücher dienten mir in der Anfangsphase des Projektes als Hintergrundwissen und Inspiration. Allerdings fanden sie nicht ihren Weg in mein „Homeoffice" während der Covid19 Pandemie. Aus diesem Grund wurde fast ausschließlich aus Onlinequellen zitiert.

Sekundärliteratur:

Böll, Heinrich/Krabel, Hans: Arbeiten am Zeche Zollverein, Essen 2010

Dünne, Jörg/ Doetsch, Hermann: Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften, Berlin 2006

Fontana-Giusti, Gordana: Foucault for Architects, Abingdon (UK) 2013

Grube, Hans Achim (Hg.): New Power. Transforming the electropolis. Elektropolis im Wandel, Berlin 2007

Häntzschel, Ole/ Stolz,Matthias: Atlas der unbequemen Wahrheiten. 90 Infografiken, München 2017

Helmhold, Heidi/ Threuter, Christina (Hg.): Abreißen oder gebrauchen? Nutzerperspektiven einer 50er-Jahre-Architektur, Berlin 2012

Hoffmann, Hans Wolfgang/ Schittich, Christian (Hg.): Museumsbauten. Handbuch und Planungshilfe, Berlin/München 2016

Jessen, Johann/ Roos, Horst/ Vogt, Walter: Stadt, Mobilität, Logistik. Perspektiven, Konzepte und Modelle, Basel 1997

Meyer, Friederike: Grundrissfibel Museumsbauten. 39 Architekturwettbewerbe aus der Schweiz, Deutschland und Österreich, Zürich 2017

Müller, Heidi/Schmitt, Gisela/Selle, Klaus (Hg.): Stadtentwicklung rückwärts! - Brachen als Chance? Aufgaben, Strategien, Projekte. Eine Textsammlung für Praxis und Studium, Dortmund 2003

Oevermann, Heike: Über den Umgang mit dem industriellen Erbe. Eine diskursanalytische Untersuchung städtischer Transformationsprozesse am Beispiel der Zeche Zollverein, Essen 2012

Otto, Markus (Hg.): Industriebau als Ressource, Berlin 2007

Rauterberg, Hanno: Wir sind die Stadt! Urbanes Leben in der Digitalmoderne, Berlin 2013

Schubert, Dirk: Revitalisierung von brachgefallenen Hafen- und Uferzonen, Berlin 2010

Ulmann, Philippe P.: Licht und Beleuchtung. Handbuch und Planungshilfe, Berlin 2015

Van Uffelen, Chris: Re-Use Architecture, Salenstein 2011

Wong, Liliane: Adaptive REUSE - Extending the Lives of Buildings, Berlin 2017

Zusätzlich habe ich öffentlich zugängliche Dokumentation und Podcasts als Hintergrundwissen zum aktuellen Kohleausstieg und den damit verbundenen Problemen und Folgen genutzt. Gespräche mit dem GKK und mit meinem Vater über die Stadtgeschichte waren weitere Quellen.

Ja, ich mag dieses Schroffe,
das Raue,
das Land und die Menschen,
das offene Blaue,
den Strand an den Grenzen
des nicht endenden Wassers.
[...]
Mag die Weite der Felder und den endlosen Blick,
wo Himmel eine Handbreit
über dem wandernden Horizonten liegt.
Und egal, wie oft es mich auf Reisen
und in weit entfernt gelegene Gegenden zieht,
eine steife Brise trägt mein Herz stetig zurück.

Land zwischen den Meeren,
vor dem sich sogar die Bäume verneigen,
du bist der wahre Grund,
warum Kompassnadeln nach Norden zeigen!

Harry, Ein Nordtext, 12.11.2016, https://www.harrislee.de/media/custom/1902_1095_1.PDF?1479107252 [17.04.2020].


Olympia-Zentrum



Ja, ich mag dieses Schroffe,
das Raue,
das Land und die Menschen,
das offene Blaue,
den Strand an den Grenzen
des nicht endenden Wassers.
[...]
Mag die Weite der Felder und den endlosen Blick,
wo Himmel eine Handbreit
über dem wandernden Horizonten liegt.
Und egal, wie oft es mich auf Reisen
und in weit entfernt gelegene Gegenden zieht,
eine steife Brise trägt mein Herz stetig zurück.

Land zwischen den Meeren,
vor dem sich sogar die Bäume verneigen,
du bist der wahre Grund,
warum Kompassnadeln nach Norden zeigen!

Harry: Ein Nordtext, 12.11.2016, https://www.harrislee.de/media/custom/1902_1095_1.PDF?1479107252 [17.04.2020]