

WETTBEWERBE

BAUKUNST UND SCHWESTERKUNSTE

HERAUSGEBER: PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

Alle Rechte vorbehalten. — Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr.

61. JAHRGANG

BERLIN, DEN 4. JUNI 1927

Nr. 11

Die städtebauliche Gestaltung des Kleinen Kiel.

Von Stadtrat Dr.-Ing. Hahn, Kiel.



Der Kieler Stadtplan enthält ein besonderes, bemerkenswertes Moment durch den Umstand, daß die Altstadt im Gegensatz zu den meisten modernen Großstädten wenigstens dem Grundplane nach unberührt erhalten ist, wenn auch im Aufbau vieles Wertvolle von der Entwicklung leider völlig zerstört wurde. Die

Altstadt verdankt dies vielleicht am meisten ihrer vollständigen Abgetrenntheit von den neueren Stadtteilen durch den sie umschließenden Kleinen Kiel, der ihr schon in der äußeren Abrundung ein besonderes Ge-

tauchte die Frage erstmalig in der Form auf, daß der Magistrat das städtische Hochbauamt beauftragte, grundlegende Pläne für die Gestaltung auszuarbeiten und in der städtischen Kunstkommission zur Erörterung zu stellen. Im Jahre 1913 führt das zu einer breiteren Erörterung der Frage in Gemeinschaft mit dem Architekten- und Ingenieurverein und dem Bund Deutscher Architekten. Dann wurde die Angelegenheit durch den Krieg bis 1921 in den Hintergrund gedrängt. In den Jahren 1922 und 1923 ist sie der Gegenstand mehrfacher Erörterungen zwischen den Kieler Architekten und dem Verfasser gewesen. 1923 wurde vom Verfasser der Vorschlag gemacht, dem Wunsche weiterer Kreise entsprechend, einen Wettbewerb zu ver-



Abb. 1. Ein II. Preis 3250 M. Entwurf „Sprott“. Blick auf den Verkehrsplatz.

Verf.: Architekt B. D. A. Theede, Kiel unt. Mitarbeit der Architekten B. D. A. Zauleck u. Hormann, Hamburg.

prägen verleiht. Wenn auch der Kleine Kiel heute längst nicht mehr in der räumlichen Ausdehnung und Bedeutung vorhanden ist wie in früheren Zeiten, so ist er doch auch in seinem heutigen Umfange nächst der Förde noch das wichtigste raumabgrenzende Moment in der Gestaltung der altstädtischen Baumassen. Die Tatsache ferner, daß das neue Kiel seine bedeutendsten Neubauten an den Kleinen Kiel gelegt hat und ihn durch Entwicklung wichtiger Verkehrslinien in seinem südlichen Teil zu einem Verkehrspunkt erster Ordnung gemacht hat, ist schon ein hinreichender Grund dafür, die Frage der städtebaulichen Gestaltung seiner Umgebung als eine außerordentlich wichtige Angelegenheit zu betrachten.

Es sei gestattet, zunächst einen ganz kurzen historischen Rückblick über die Bemühungen um den Kleinen Kiel in neuerer Zeit zu geben. Im Jahre 1910

anstellen, für den endlich 1925 von den Stadtkollegien die Mittel bereitgestellt wurden. Der Wettbewerb gelangte im April 1926 zur Entscheidung durch ein Preisgericht, bestehend aus den Herren: Geh. Baurat Prof. Dr.-Ing. Theod. Fischer, München; Stadtbaurat a. D. Berg, Breslau; Gartenarchitekt Migge, Worpswede; Oberbürgermeister Dr. Lueken, Techn. Stadtrat Dr.-Ing. Hahn, Stadtverordn.-Vorst. Redakteur Jacobs, Stadtverordn.-Vorst.-Stellvertr. Konsul Nehve, sämtl. in Kiel.

Die Bedenken, die seinerzeit gegen die Veranstaltung geltend gemacht wurden, gingen insbesondere dahin, daß die Situation um den Kleinen Kiel herum doch schon so weitgehend festgelegt erscheine, daß kaum ein nennenswerter Spielraum noch für neue Vorschläge bleibe. Das Ergebnis des Wettbewerbs gibt den Beweis, daß doch trotz alledem noch mannigfache Möglichkeiten offen sind, vor allem, so-



Abb. 2. Lageplan.

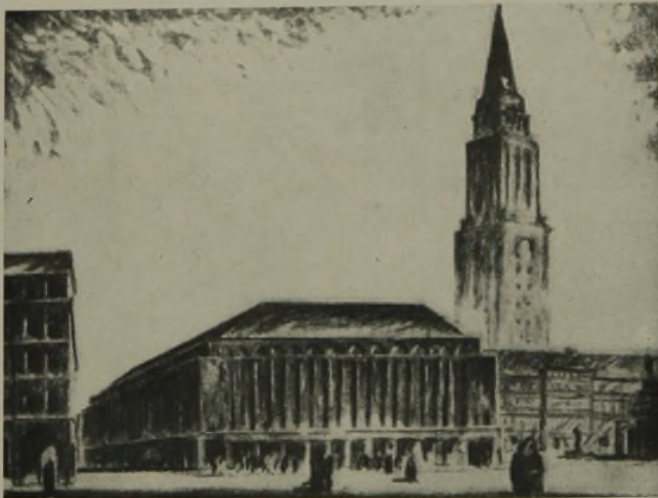


Abb. 3. Blick auf den Neumarkt.

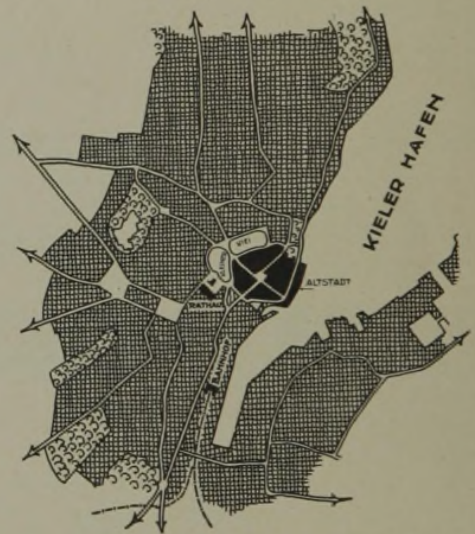


Abb. 4. Übersichtsplan der Stadt Kiel.

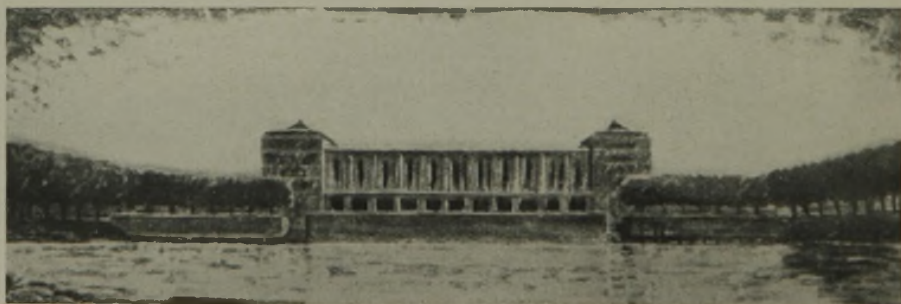


Abb. 5. Blick gegen die Stadthalle auf dem Platz „Möllingsruh“.

Abb. 2, 3 u. 5. Ein II. Preis. Entwurf „Sprott“.

Verf. Arch. B. D. A. Theede, Kiel unter Mitarbeit der Arch. B. D. A. Zauleck u. Hormann, Hamburg.

bald man die Frage der Gestaltung des Kleinen Kiel und seiner Umgebung auch in ihren Konsequenzen für die Behandlung wichtiger Städtebauforderungen der Altstadt auffaßt. Wir haben hier im Ergebnis des Wettbewerbs zwei Richtungen von Bearbeitungen zu unterscheiden, eine: die mit Beschränkung auf die Durchführbarkeit im Rahmen verhältnismäßig geringer Mittel sich im wesentlichen darauf beschränkt, das Vorhandene mit einigen kleinen Korrekturen einzurenken; eine andere: die den Begriff der Durchführbarkeit wesentlich weiter faßt und nicht davor

zurückscheut, in Bestehendes tiefer einzugreifen. Beide Richtungen treten in dem Wettbewerbsprogramm unverkennbar hervor.

Das Wettbewerbsprogramm verlangte von den Bearbeitern die Klarstellung dreier Fragegruppen: In erster Linie sollten die Verkehrsfragen mit Rücksicht auf die künftige Entwicklung der Stadt in ihren Hauptzügen klargestellt werden und aufbauend darauf die Gestaltung des Kleinen Kiel festgelegt werden, wobei gleichzeitig die Entwicklung der Baumassen um den Kleinen Kiel herum in den Grundzügen zu lösen war. In zweiter Linie war verlangt, Grundlagen zu entwickeln für die Gestaltung



Abb. 6. Blick auf die Stadthalle auf dem Platz „Möllingsruh“.



Abb. 7. Blick zum Verkehrsplatz an der Holstenbrücke (rechts der Neumarkt).



Abb. 8. Blick vom Martensdamm auf den Neumarkt.

Ein II. Preis v. 3250 M. Entw. „Fata morgana“. Verf.: Mag.-Brt. Meyer, Mitarb. Arch. B.D.A. Prof. Lennartz, Kiel.

einiger besonders wichtiger Plätze. Als solche sind zu nennen der Neumarkt, der Platz an der Holstenbrücke, der Platz vor der Sparkasse mit Küter-

tor und Möllingsruh. Eingegliedert werden sollten das Krieger-Ehrenal, das Ehrenal des Seebataillons und die Stadthalle, die Feuerwache und Pumpstation.

Grundlegend für alle städtebaulichen Bearbeitungen ist die Frage der Verkehrsregulierung. Gegeben waren hier die Hauptverkehrslinie Willestraße/Bergstraße und der Neumarkt als Verkehrs-

Dänischen Straße/Holstenstraße zu helfen sei und wie der Verkehr von der Wasserallee besser als bisher in die Altstadt einzuführen wäre. Die beste Lösung dieser Verkehrsfrage bringt der Entwurf „Sprott“, der den



Abb. 9. Ein II. Preis. Lageplan zum Entwurf „Fata morgana“.



Abb. 10. III. Preis von 2500 M. Lageplan zum Entwurf „1926“.

knotenpunkt. Zu berücksichtigen war der Querverkehr von der Legienstraße über die Brücke zur Küterstraße als Verkehrsweg zweiter Ordnung. Die Verkehrsfrage war nicht zu lösen ohne die Klarstellung der Frage, wie auch der Überfüllung der Altstadt im Zuge der

Verkehrszug Willestraße/Bergstraße in gerader Linie entwickelt und dem Martensdamm durch klare Durchführung bis zur Dänischen Straße die Aufgabe zuweist, einen Ringverkehr um die Altstadt herum aufzunehmen. An Stelle des Neumarktes ist der Platz an der Holsten-

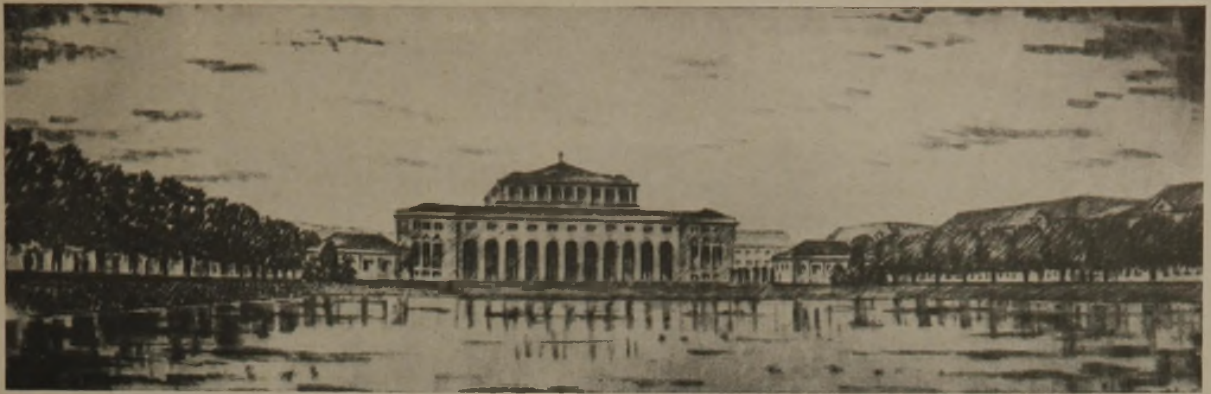
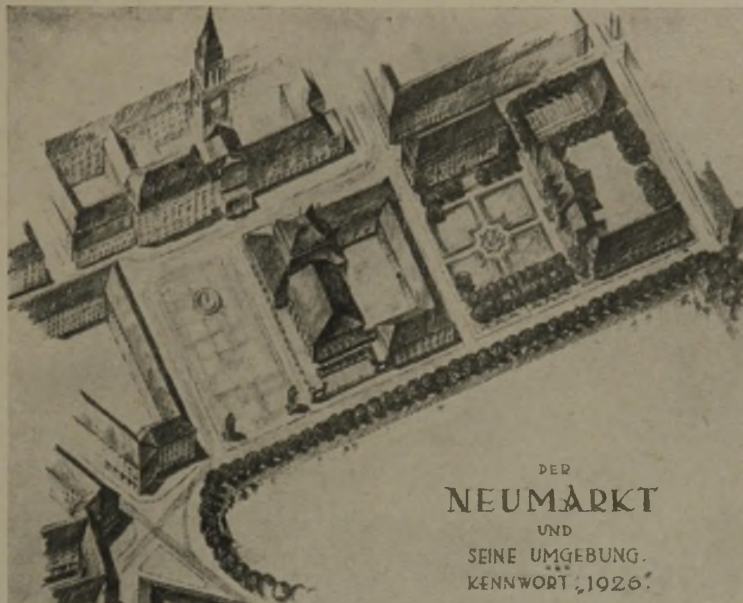


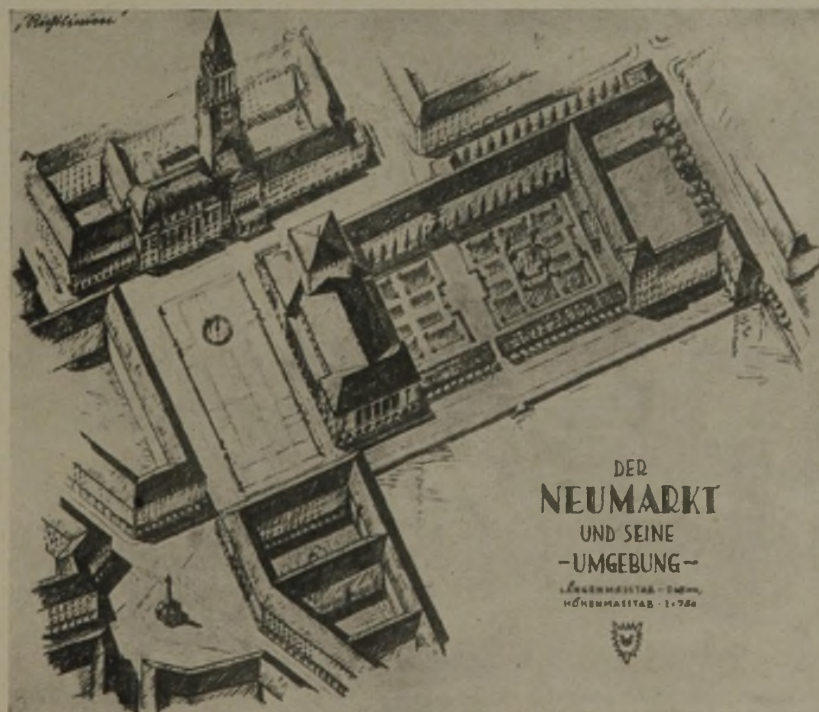
Abb. 11 (oben).
Blick auf die Stadthalle
auf dem Platz
„Möllingsruh“.

Abb. 12 (rechts).
Vogelschaubild.



III. Preis.
Entwurf „1926“.
Verfasser: Dipl.-Ing.
Ernst Prinz,
Arch. B. D. A.,
unter Mitwirkung von
Dipl.-Ing. Jensen
und Dipl.-Ing. Boysen,
Kiel.

Abb. 13 (rechts).
Vogelschaubild
des Entwurfes
„Richtlinien“.
Ein Ankauf v. 1000 M.



Verfasser: Dipl.-Ing.
Ernst Prinz,
Arch. B. D. A.,
Kiel.

brücke zu einem verkehrstechnisch ausgezeichneten Verkehrsknotenpunkt entwickelt, wodurch es möglich wird, den Neumarkt von dem Straßenbahnverkehr fast ganz zu befreien und einer guten Raumgestaltung zuzuführen. Der Querverkehr Legienstraße/Kütertor kreuzt dieses System in schlanken Linien. Mit dieser

Verkehrslösung würde es möglich sein, die Altstadt wesentlich zu entlasten und neue Wege des Verkehrs zu schaffen, die die Möglichkeit für eine bessere Gestaltung wichtiger Plätze freimacht. Ähnlich ist in der Behandlung des Verkehrs der Entwurf „Fata morgana“. Er ist in der Durchführung des Verkehrszuges Willestraße/

Bergstraße und der Abweichung des Querverkehrs Legienstraße/Kütortor nicht so gut wie der Entwurf „Sprott“ und löst auch den Nebenverkehrsplatz an der Holstenbrücke nicht ganz so glücklich. Die Entwürfe

bildung des Martensdamms auf der Strecke Kütortor/Schloßgarten kein entscheidendes Gewicht legen. Sie bemühen sich in anderer Weise um eine Entlastung des Hauptstraßenzuges durch die Altstadt. Der Ent-



Abb. 14. Entwurf „Richtlinien“. Verf.: Arch. B. D. A. Dipl.-Ing. E. Prinz, Kiel.



Abb. 15. Entwurf „Silhouette“. Verf.: Arch. B. D. A. Hansen, Kiel.

„1926“ und „Richtlinien“ unterscheiden sich verkehrstechnisch dadurch von den ersten genannten, daß sie den Ringverkehr um die Altstadt nicht als wichtig betrachten, infolgedessen auf die verkehrstechnische Aus-

wurf „Wirtschaftliche Möglichkeiten“ ist ebenfalls in den Verkehrsfragen nicht so konsequent wie die beiden ersten Entwürfe. Auch er hält den Ringverkehr um die Altstadt nicht in dem Maße für wichtig und be-

müht sich um eine Entlastung des Altstadtverkehrs unter Zuhilfenahme der Kehdenstraße. Alle Lösungen stimmen in der Beurteilung der Verkehrsfrage darin überein, daß es Aufgabe sei, den städtischen Verkehr so zu entwickeln, daß insbesondere der Altmarkt von dem heute schräg durchlaufenden Verkehr befreit werde. Die Verfasser sind in ihren Erläuterungen fast

die eine Gruppe von Entwürfen, die eine strenge Gestaltung der Wasserbecken anstrebt, die andere Gruppe, die sich für eine freiere Gestaltung ausspricht. Damit ergibt sich auch eine grundlegende Scheidung dahin, entweder den Zusammenhang beider Teile des Kleinen Kiel stark zu betonen oder aber die bestehende Situation anzuerkennen und die Trennung durch die

Abb. 16 (rechts).
Blick gegen die
Ecke Holstenstraße
und Holstenbrücke.



Abb. 17 (unten).
Lageplan.



Ein Ankauf von 1000 M.
Entwurf
„Wirtschaftliche
Möglichkeiten“.
Verfasser:
Arch. B. D. A. Stoffers
unter Mitwirkung von
Max Eckardt, Kiel.

übereinstimmend der Ansicht, daß die heutige viel zu starke Belastung der Hauptgeschäftsstraßen der Altstadt, namentlich durch die elektrischen Bahnen, eher ein außerordentlicher Nachteil wie etwa ein Vorteil für die Geschäftswelt sei und sehen in der Ableitung der elektrischen Bahnen aus diesen Geschäftsstraßen eine wichtige Verbesserung.

Nach Klarstellung dieser grundlegenden Verkehrsbeziehungen ergibt sich daraus die Gestaltung der Wasserbecken, der Uferländer und der Bebauung, wobei sich wiederum zwei Hauptrichtungen unterscheiden;

nun einmal vorhandene Brücke im Zuge der Bergstraße herauszuarbeiten. Am weitesten geht in der Gestaltung der Form des Kleinen Kiel der Entwurf „1926“, der eine starke architektonische Formung verlangt. Die anderen Entwürfe stufen sich zwischen dieser Möglichkeit und weitgehender Belassung der heutigen Form ab, sei es, daß sie wie der Entwurf „Sprott“ bei Betonung einer bestimmten Beckenform doch die Behandlung der Ufer mehr den Mitteln der beweglicheren Gartenkunst zuweisen, sei es, daß sie wie „Fata morgana“ nur den Stadtrand mit stark um-

rahmenden Mitteln betonen und das Nordufer in freier landschaftlicher Fassung belassen. Hier herrscht Übereinstimmung bei den Verfassern darin, daß der Martensdamm im wesentlichen der viergeschossigen geschlossenen Bauweise zuzuweisen ist, während bezüglich des Lorenzendammes die Vorschläge auseinandergehen. Eine Gruppe der Entwürfe beläßt hier die vorhandene landhausmäßige Bebauung und versucht es, die Baustufe am Philosophenweg stärker als raumbildendes Element herauszuarbeiten. Andere wiederum wünschen statt der vorhandenen Bebauung am Lorenzendamm in Zukunft auch hier schon bedeutende Baumassen zu entwickeln, die dem Kleinen Kiel in diesem Teil einen festeren Rahmen geben.

Übereinstimmend sind im großen und ganzen alle Verfasser darin, daß der Neumarkt als wichtigster Stadtplatz des neueren Kiel eine grundlegende Neugestaltung erfahren müsse, die vor allem die Befreiung dieses Platzes vom Verkehr voraussetzt. Die Vorschläge für diesen Teil beschränken sich zum Teil auf die Gestaltung des Neumarktes allein, zum Teil beziehen sie die ganze Baugruppe zwischen dem Rathaus und dem Gymnasium in die Gestaltung ein. Die Vorschläge, die Sparkasse in bedeutenderem Maße herauszuarbeiten, finden sich in mehreren Variationen ebenso wie die Vorschläge für die Ausbildung des Platzes am Kütertor als Eingang der Altstadt. Einig sind sich alle Verfasser darin, der Stadthalle den Platz bei Möllingsruh zuzuweisen, obwohl in manchen Kreisen dagegen eine Abneigung besteht, da die Meinung verbreitet ist, daß Möllingsruh wegen seines moorigen Untergrundes nicht bebauungsfähig sei. Da es sich aber hier um Vorschläge von Fachleuten handelt, die fast alle mit den Verhältnissen Kiels durch lange Erfahrung vertraut sind, so wird man aus dem Ergebnis dieses Wettbewerbes wohl die Lehre ziehen dürfen, diese Meinung zu revidieren. Für die verlangte Einordnung der einzelnen Bau- und Denkmalsobjekte in die räumlichen Zusammenhänge finden sich so abweichende Vorschläge, daß ich darauf verzichten muß, hier alle Möglichkeiten zu erwähnen. Eine kurze Charakteristik der besten Entwürfe lassen wir folgen:

Entwurf „Sprott“ (Arch. B.D.A. Theede, Kiel, Mitarb. Arch. B. D. A. Zauleck & Hormann, Hamburg).

Die Vorzüge dieses Entwurfs liegen vor allem in der ausgezeichneten Lösung der Verkehrsbeziehungen sowohl in der Verkehrslinie Willestraße/Bergstraße wie auch in der Umgehungsstraße um die Altstadt in der Richtung Martensdamm/Schloßgarten unter ausreichender Berücksichtigung des Querverkehrs Legienstraße/Küterstraße. Die Wasserflächen des Kleinen Kiel erhalten eine präzise übersichtliche Form und eine gute klare Fassung. Die wirtschaftliche Durchführbarkeit des Entwurfs erscheint ohne weiteres gegeben.

Entwurf „Fata Morgana“ (Verf. Mag.-Brt. Meyer, Mitarb. Prof. Lennartz, Arch. B. D. A., Kiel).

Auch dieser Entwurf erscheint ohne weiteres wirtschaftlich durchführbar. Er beschränkt sich auf eine sehr schonende Korrektur der vorhandenen Situation, die geschmackvoll verbessert wird, und ist verkehrstechnisch im ganzen gut gelöst. Der Entwurf verrät, daß der eine der Verfasser durch seine lange frühere Tätigkeit auf dem städt. Bauamt schon 1913 an der Bearbeitung der Aufgabe mit tätig war, mit allen im Laufe der Jahre erwogenen Möglichkeiten vertraut ist.

Entwurf „1926“ (Verf. Arch. B. D. A. Dipl.-Ing. Ernst Prinz u. M. von Dipl.-Ing. Jensen u. Boysen, Kiel).

Die Verkehrslösung ist nicht so gelungen wie bei den beiden vorhergehenden Entwürfen. Als Hauptverkehrslinie ist der Zug Willestraße/Bergstraße angesehen, während die Verbindung über den Martensdamm nach dem Schloßgarten vernachlässigt ist. Der Kleine Kiel ist in seinen Uferlinien und in der Fassung der Becken in eine befriedigendere Form gebracht, wobei die Bebauung des Westufers durch eine geschickte Verbesserung des Theaters hervorzuheben ist. Die Vorschläge halten sich im Rahmen des Möglichen.

Entwurf „Richtlinien“ (Verfasser Arch. B. D. A. Dipl.-Ing. Ernst Prinz, Kiel).

Mit diesem Entwurf geht der Verfasser über die Grenzen des unmittelbar Möglichen wesentlich hinaus. Es erschien aber trotzdem richtig, die guten Raumgedanken und die große Mannigfaltigkeit der Ideen anzuerkennen. Der Entwurf schüttet das Südende des Kleinen Kiel zum Teil zu und schafft damit aus dem Neumarkt einen Innenplatz. Die Verkehrslösung im Zuge Willestraße/Bergstraße ist gut entwickelt, die übrigen Verkehrsbeziehungen des Aufgabengebietes hingegen nicht genügend beachtet.

Entwurf „Wirtschaftliche Möglichkeiten“ (Arch. B. D. A. Stoffers unter Mitwirkung von Max Eckardt, beide in Kiel).

Der Grundgedanke ist der wesentliche Abschluß des Neumarktes und die Regulierung des Kleinen Kiel im Sinne einer einigermaßen regelmäßigen und einheitlichen Figur. Der Gewinn eines saalähnlichen Stadtplatzes wird erkauft durch den Verzicht auf die traditionelle, die alte Stadtgrenze kennzeichnende Form des Kleinen Kiel. Dabei wird aber auch der Verkehr in seiner Übersichtlichkeit und Flüssigkeit geschmälert; andererseits muß die gute Gestalt des Verkehrsplatzes anerkannt werden. Der Gedanke, die Kehdenstraße als Verkehrsstraße auszubilden, hat besonders in Rücksicht auf den Markt seine Vorzüge.

Endlich sei auch mit ein paar Worten des Entwurfs „Silhouette“ (Verf. Arch. B. D. A. Hansen, Kiel) gedacht, der mit in der engsten Wahl blieb. Er weist als Vorzug eine gute Verkehrslösung an der Holstenbrücke auf, besonders in der Variante. Sodann erreicht er eine wirksame Bebauung des Philosophenganges. Als Nachteil muß die geringe Verkehrsverbesserung Martensdamm/Bergstraße gebucht werden, die die kostspielige Brückenverlegung nicht lohnt. Auch der Verkehrszug nach dem Schloß und der Förde ist nicht vollendet durchgebildet.

Einige formelle Schwierigkeiten hinderten uns, das Ergebnis des Wettbewerbes bisher zu veröffentlichen. Um so erfreulicher ist es, bei Gelegenheit dieser erstmaligen Mitteilung in der Fachpresse schon von praktischen Folgerungen aus dieser Veranstaltung sprechen zu können. Ich erwähnte eingangs, daß gegen die Ausschreibung längere Zeit Widerstände auftraten, mit der Begründung, daß praktische Folgen sich nicht mehr ergeben könnten und daß die Veranstaltung demnach mehr den Charakter einer akademischen Untersuchung der Frage haben würde. Das Ergebnis gibt diesen Meinungen unrecht.

Zunächst haben wir praktische Folgerungen aus dem Wettbewerb bei der fluchtlinienmäßigen Lösung der Verkehrsstraßen gezogen. Die Festsetzung des Verkehrszuges Willestraße - Kütertor - Martensdamm - Schloßgarten bis zur Wasserallee legt eine wichtige Entlastung des altstädtischen Verkehrs fest.

Eine zweite Folgerung ergab sich bereits praktisch für die Gestaltung des Neumarktes. Ein lange Jahre brachliegender Platz am Neumarkt gegenüber dem Theater kommt durch eine angesehene Bankfirma z. Zt. zur Bebauung. Es gelang auf Grund des Wettbewerbes hier sowohl die Schaffung des verkehrstechnisch wichtigen Nebenverkehrsplatzes neben dem Neumarkt zu sichern, als auch eine Gestaltung des Baues in eine Bahn zu lenken, die eine städtebaulich glückliche Abrundung des Platzes erreicht.

Endlich spielen auch die Ergebnisse des Wettbewerbes bei der Entscheidung anderer in der Schwebe befindlicher Baufragen um den Kleinen Kiel eine bedeutende Rolle, ganz davon abgesehen, daß der Wettbewerb aller dieser Fragen in einem Maße in der Bevölkerung Beachtung errungen hat, das allein schon seine Veranstaltung rechtfertigen würde. —

Inhalt: Die städtebauliche Gestaltung des Kleinen Kiel. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H. in Berlin
Für die Redaktion verantwortlich: i. V. Arch. Joh. Bartschat,
Berlin. — Druck: W. Buxenstein, Berlin SW 48.