

Axel PRIEBES, Kiel

## **Kiel-Hörn – Strukturwandel eines innerstädtischen Hafensbereichs**

### **Summary**

The article deals with the structural change in the Hörn area, the southernmost part of the port of Kiel. An important background of the recent discussions about revitalization strategies is, that the navy and the shipyards with their enormous need for place blocked the commercial port development over more than hundred years. After the restructuring of the shipyard industry in the 1980's an area of about 25 ha in the centre of the city and near to the main railway station lost its functions. An intensive political dispute arose about the future of this area and the question whether it would be meaningful to place new harbour functions in this area or not. Finally, a compromise was found: in the northern part of the area a new ferry terminal was built, the southern part is to be developed for hotel facilities, services, culture, and – on a smaller scale – for housing.

### **Einleitung**

Der Fortschritt in Schifffahrt und Logistik, der Niedergang maritimer Produktionszweige sowie veränderte Wettbewerbsbedingungen der Häfen bei zunehmender Globalisierung haben in den Seestädten der hochentwickelten Länder in den letzten Jahrzehnten verstärkt zum Rückzug maritimer Funktionen aus den innenstadtnahen Hafenrevieren geführt. Für die Stadtentwicklung bedeutet dieser Strukturwandel die Chance des Neubeginns, ist aber häufig auch mit Kontroversen um neue Nutzungen verbunden. Die stadtstrukturellen Implikationen dieses Funktionswandels am „Port City Interface“ sind in den letzten Jahren verstärkt in den Blickpunkt der Stadtgeographie gerückt (vgl. PRIEBES 1998). Auch über deutsche Hafenstädte ist in jüngerer Zeit eine Reihe von Arbeiten erschienen (BÄHR et al. 1998, LAFRENZ 1994, SCHUBERT 1999). Obwohl sich bestimmte Grundmuster des Funktionswandels bzw. der Umnutzung in den einzelnen Städten wiederholen, sind deutliche Unterschiede in den ökonomischen Rahmenbedingun-

gen, den politischen Konfliktfeldern sowie den jeweiligen Revitalisierungsstrategien festzustellen. Häufig entstehen zwischen den verbliebenen maritimen Nutzungen sowie den neuen, in der Regel nicht mehr hafensorientierten Nutzungen (Wohnen, Büros, Naherholung) erhebliche Konfliktpotentiale. Ob sich daraus Blockadesituationen entwickeln oder ob es gelingt, hafengewirtschaftliche und stadtentwicklungspolitische Zielsetzungen miteinander zum Ausgleich zu bringen und zu abgestimmten Sanierungsstrategien zu kommen, hängt hochgradig von den jeweiligen Akteurskonstellationen sowie der herrschenden politischen Kultur ab. Im folgenden soll der Frage nachgegangen werden, wie sich die Diskussionen sowie die bisherigen Revitalisierungsansätze an der Kieler Hörn in diesem Kontext darstellen.

### **Historische Voraussetzungen**

Mit ihrer geschützten Lage und der auch für moderne Schiffe ausreichenden Wassertiefe, die sogar im Bereich der Hörn noch 8 bis 10 Meter beträgt, weist die Kieler Förde optimale naturgeographische Voraussetzungen für eine Hafennutzung auf. Trotzdem war die wirtschaftliche Bedeutung des Kieler Hafens bis in die jüngste Vergangenheit außerordentlich begrenzt; eine überregionale Bedeutung konnte er nach KLUG&KLUG (1992, 184) nicht erlangen. In der vorindustriellen Zeit war es vor allem die abseitige Lage zu den wichtigen Handelswegen, welche die natürlichen Entwicklungspotentiale erheblich relativierte. Erst die Anlage von Chaussee und Eisenbahn nach Altona (1832 bzw. 1844) verbesserte die Hinterlandverbindungen des Kieler Hafens, der 1853 einen eigenen Gleisanschluß erhielt und dessen Leistungsfähigkeit in der Folge durch Ausbau und Verlängerung der Kaianlagen deutlich gesteigert wurde.

Tiefgreifende Veränderungen für Stadt und Hafen bahnten sich mit dem Aufblühen des Schiffbaus sowie dem Ausbau Kiels als Kriegshafen an. Der (Eisen-)Schiffbau entwickelte sich seit 1865 auf dem Ostufer der Kieler Förde. Neben anderen entstand mit der Norddeutschen Schiffbau AG im südlichen Bereich des Ostufers eine Werft, die sich von Anfang an auf den Kriegsschiffbau orientierte, nach einem Konkurs unter dem Namen Germania-Werke weitergeführt und schließlich 1902 in den Krupp-Konzern eingliedert wurde (vgl. WENZEL 1978, 148ff.). Der Standort dieser Werft bildet den Kernbereich des Sanierungsgebiets an der Hörn, das im Mittelpunkt des vorliegenden Beitrages steht. Mit der Verlagerung der preußischen Kriegsflotte von Danzig nach Kiel (1865) und insbesondere seit der Ernennung Kiels zum Reichskriegshafen (1871) wurde die Marine zum beherrschenden Faktor der Kieler Stadtentwicklung. Die Folge dieser militärpolitischen Entscheidungen waren starke Zuwanderungen, durch die sich

die Einwohnerzahl der Stadt zwischen 1876 und 1918 von rd. 24.000 auf rd. 243.000 verzehnfachte und Kiel seinen Charakter von einer beschaulichen Provinzstadt zur industriell geprägten Großstadt veränderte. Von Bedeutung für die weitere Entwicklung war, daß sich die Marine durch den großzügigen Erwerb von Grundstücken beiderseits der Förde auch erheblichen Einfluß auf die Dispositionsmöglichkeiten der kommunalen Gremien sicherte.

Der Kieler Magistrat unternahm in den Jahren der stürmischen Stadtentwicklung erhebliche Anstrengungen, neben der Ausbreitung der Marineareale auch die zivile Hafentätigkeit zu fördern. So wurden ständige Verbesserungen der Hafenanlagen an der Hörn durchgeführt, die damals durch Ausdeichung und Verfüllung mit Erdmassen aus dem Planierungsmaterial der Kaiserlichen Werft im wesentlichen ihre heutige Ausformung erhielt (WENZEL 1978, 201). Allerdings gelang es bis zur Jahrhundertwende nicht, in den kommunalen Gremien Mehrheiten für einen vom Magistrat präferierten großzügigeren Hafenausbau zu finden – der Bau eines neuen Hafens in der Wiker Bucht (d.h. in der Nähe des 1895 eröffneten Kaiser-Wilhelm-Kanals) scheiterte an der fehlenden Weitsicht und Entschlußkraft der durch die Kaufmannschaft der Altstadt geprägten Kommunalpolitik. Als das Projekt einige Jahre später erneut in Angriff genommen werden sollte, zeigte sich der begrenzte kommunale Handlungsspielraum in aller Deutlichkeit, da die Marine im Jahr 1901, gestützt auf das 1883 erlassene Reichskriegshafengesetz, den Ausbau verwehrte. Die hiergegen von der Stadt angestrebte Klage führte zu einem mehrjährigen, letztlich erfolglosen Prozeß, der das Verhältnis zwischen Stadt und Marine nachhaltig belasteten sollte (ZIEMANN 1991, 38). Zwar konnten nach dem Ersten Weltkrieg durch den Bau des Nordhafens, des Voßbrooker Hafens sowie des Freihafens die Hafenskapazitäten erweitert werden, doch blieben die Versuche der Stadt nach beiden Weltkriegen, sich aus der Umklammerung der Marine zu befreien und die Wirtschaftsstruktur unabhängig von Militär und Rüstungsindustrie zu diversifizieren, nur begrenzt erfolgreich. Erst der nach der deutschen Vereinigung beschlossene und sich voraussichtlich bis zum Jahr 2005 hinziehende weitgehende Abzug von Marineeinrichtungen aus Kiel wird zivile Nutzungsmöglichkeiten dieser Flächen eröffnen, gleichzeitig aber auch erhebliche beschäftigungspolitische Probleme mit sich bringen.

Nach dem 2. Weltkrieg begann die Entwicklung des Kieler Hafens eher schleppend und blieb gegenüber dem Konkurrenten Lübeck zurück (ZIEMANN 1991, 115). Der nach Kriegsende an der Schwentinemündung eingerichtete Seefischmarkt hatte in den 50er und 60er Jahren eine nicht unerhebliche Bedeutung, war aber auf Dauer der Konkurrenz der Nordsee-

häfen nicht gewachsen (vgl. PRIEBS 1992). Eine Aufwärtsentwicklung des Hafenbetriebs setzte erst in den 60er Jahren ein. Mit dem Bau des im Mai 1961 in Betrieb genommenen Oslokais in einem mit Trümmerschutt verfüllten Uferabschnitt sprengte die Stadt den seinerzeit dort von der Kaiserlichen Marine gesteckten Rahmen der zivilen Hafennutzung und expandierte in nördlicher Richtung. Die Strategie, Kiel als Fährhafen zu positionieren, trug in den folgenden Jahren Früchte. Um die Jumbo-Fähren der schwedischen STENA-Line abfertigen zu können, wurde 1982 der neue Schweden-Terminal auf dem in den 70er Jahren angelegten Bollhörnkai in Betrieb genommen. Im Bereich der Innenförde hat der Fährverkehr ebenso wie der Kreuzfahrtverkehr eine zunehmende Bedeutung. Besonders erfolgreich sind die Kombiverkehre (Passagiere und Lastwagen-/Trailertransport) auf den Skandinavien-Fähren. Zeitgemäße Möglichkeiten für die Abwicklung von RoRo-Verkehren wurden sowohl am Bollhörnkai als auch im Ostuferhafen geschaffen. Neben den skandinavischen Ländern werden seit einigen Jahren die Verbindungen mit den baltischen und anderen Häfen im Ostseeraum intensiviert. Auch als Kreuzfahrthafen hat sich Kiel fest am Markt etabliert, wobei Innenstadtnähe und günstige Verkehrsanbindung des Kreuzfahrtskais wichtige Gunstfaktoren sein dürften (vgl. Tab. 1).

Tab. 1: Statistiken zum Fähr-/Kreuzfahrtverkehr im Kieler Hafen von 1988 bis 1998

Kreuzfahrer			Fährverkehr		
Jahr	Anzahl der Anläufe	Anzahl der Passagiere	Jahr	Tonnen	Passagiere
1988	26	15.677	1988	1.530.919	1.425.427
1989	29	15.536	1989	1.679.603	1.650.425
1990	32	18.028	1990	1.810.912	1.758.481
1991	41	24.159	1991	1.851.346	1.800.188
1992	25	16.920	1992	1.916.956	1.880.993
1993	48	33.322	1993	2.332.214	1.913.524
1994	66	44.400	1994	2.542.909	2.004.022
1995	59	36.648	1995	3.373.574	1.968.469
1996	36	21.036	1996	3.422.514	1.869.800
1997	33	19.984	1997	3.097.646	1.909.560
1998	58	50.283	1998	2.982.169	1.829.412
Für 1999 sind 49 Anläufe geplant			-		

Quelle: Die Zusammenstellung wurde auf Bitte des Autors durch die Seehafen Kiel GmbH gefertigt.

Die Werften auf dem Ostufer lagen bei Kriegsende zu 80% in Trümmern; die Reste der auf den Kriegsschiffbau spezialisierten Germaniawerft wur-

den nach Kriegsende demontiert. Mit der Genehmigung der Besatzungsmacht zum begrenzten Produktionsbeginn im Jahr 1949 begann die Nachkriegsgeschichte der Werften. Nach der Verschmelzung der Kieler Howaldtswerke und der Deutschen Werke im Jahr 1955 wurde auf dem Gaardener Gelände der Deutschen Werke eine hochmoderne neue Werft errichtet. 1967 erfolgte die Fusion mit der Deutschen Werft in Hamburg zur Howaldtswerke Deutsche Werft AG (HDW), die zwar in hohem Maße von militärischen Aufträgen abhängig blieb (wobei insbesondere der U-Boot-Bau eine Rolle spielte), die aber – gestützt durch staatliche Aufträge und Subventionen – die Schiffahrtskrise der 80er Jahre besser überlebte als andere west- und nordeuropäische Werften. Als größtes deutsches Schiffbauunternehmen hat HDW mit rd. 3.200 Kieler Beschäftigten auch heute noch eine wesentliche Bedeutung für den Kieler Arbeitsmarkt.



Abb. 1: Die Kieler Hörn im Jahr 1979.

Foto: A. Priebs

### **Die Diskussion um eine neue Nutzungskonzeption für den südlichen Hörn-Bereich**

Nachdem die Flächenansprüche von Marine- und Werftanlagen, aber auch die Scheu vor mutigen kommunalpolitischen Entscheidungen seit Beginn der Industrialisierung einen wirksamen Ausbau des Kieler Handelshafens verhindert hatten, eröffnete die internationale Schiffbaukrise der 80er Jahre recht unvermittelt neue Möglichkeiten der zivilen Hafenentwicklung auch

in Kiel. Im Zuge der Umstrukturierung der Kieler HDW-Standorte konnte die Stadt Kiel Ende 1984 das ca. 28 ha große Stammgelände der Howaldtswerke in Kiel-Dietrichsdorf erwerben, wo in den folgenden Jahren zügig der neue Ostuferhafen entwickelt wurde. Dieser Ostuferhafen ermöglichte es den bis dahin nur in sehr beengten Flächendimensionen agierenden Hafen- und Verkehrsbetrieben, zum einen Einrichtungen für neue logistische Erfordernisse (insb. den RoRo-Verkehr) zu schaffen, zum anderen hafenorientierte Betriebe anzusiedeln. 1984 stand zudem bereits fest, daß auch für den Werftbetrieb im südlichen Hörn-Bereich („HDW-Süd“), wo vor allem die U-Boot-Produktion konzentriert war, eine Nachnutzung zu finden war. Im Zusammenhang mit dem Kauf des HDW-Geländes in Dietrichsdorf sicherte sich die Stadt Kiel auf Drängen der Hafen- und Verkehrsbetriebe deswegen das Vorkaufsrecht für dieses ca. 12 ha große Gelände. Die damals angestellten Nutzungsüberlegungen konzentrierten sich auf einen Eisenbahnfährhafen für eine Verbindung in die Sowjetunion, der unter der Bezeichnung „Railport Kiel“ projektiert wurde und sich konzeptionell am Hafen Mukran auf Rügen orientierte. Obwohl der Bund dieses Projekt aus sicherheitspolitischen Gründen ablehnte, blieb es bis Anfang der 90er Jahre virulent und beherrschte immer wieder die öffentliche Diskussion um die Hafententwicklung.

Die 80er und 90er Jahre können ohne Übertreibung als die Jahrzehnte bezeichnet werden, in denen für die Stadt- und Hafententwicklung an der Hörn historische Entscheidungen zu fällen waren. Es verwundert angesichts der oben ausgeführten Beschränkungen der Hafententwicklung über gut hundert Jahre nicht, daß die Nutzung des südlichen Hörn-Bereichs als Hafen anfangs absolute Priorität genoß. Gleichwohl wurde in diesen Jahren auch deutlich, daß der Übergang in die postfordistische Gesellschaft ein neues Denken in der Stadtentwicklung forderte. Nicht allein die Konzentration auf die bislang als unumstritten geltenden Stärken, sondern auch strategische Überlegungen zur Schaffung optimaler Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Dienstleistungssektors mußten in die Entscheidungen einfließen. In Hamburg hat diese Herausforderung den damaligen Bürgermeister im November 1983 zu seiner berühmt gewordenen Rede im Überseeklub veranlaßt, in der er der Stadt einen dramatischen Kurswechsel in der Wirtschaftspolitik zugunsten der Schaffung neuer technologieorientierter Arbeitsplätze unabhängig von der Hafentwirtschaft verordnete (DOHNANYI 1983, 8), der alsbald in die programmatische Formel „from ship to chip“ umgesetzt wurde. In Kiel, wo sich die Ausgangssituation anders darstellte als in Hamburg, begann der Prozeß der Neuorientierung damit, daß die Stadt im Jahr 1987 ein Gutachten in Auftrag gab, um eine Vorklärung des Bestandes und der Nutzungsmöglichkeiten für das HDW-Süd-

Gelände zu erhalten. Dabei wurde noch von einer überwiegend hafenwirtschaftlichen Folgenutzung ausgegangen, allerdings war bereits die Errichtung eines Industriemuseums im Bereich des südlichen Querkais im Gespräch. Um die Umstrukturierung zügig in Angriff nehmen zu können, wurde der südliche Hörn-Bereich im März 1989 durch Ratsbeschluß zum Sanierungsgebiet erklärt; im nächsten Schritt beschloß die Ratsversammlung im Juli 1989, die nach Städtebauförderungsgesetz vorgeschriebenen „Vorbereitenden Untersuchungen“ einzuleiten. Damit begann auch eine heftige kommunalpolitische Auseinandersetzung um den künftigen Nutzungsschwerpunkt im Sanierungsgebiet, deren inhaltliche Gegensätze sich wie folgt zusammenfassen lassen:

- Für eine hafenwirtschaftliche Nutzung sprachen der erkennbare Erfolgskurs des Hafens in den 80er Jahren und die mit einem Ausbau des Hafens erwartete Sicherung bzw. Schaffung von Arbeitsplätzen. Die Befürworter dieser Variante wiesen immer wieder auf die besonderen Gunstfaktoren (vor allem die Wassertiefen der Hörn) hin, die für eine Hafennutzung sprachen. Auch die Chance, nach langer Abhängigkeit von Marine- und Werftnutzung endlich früher nicht realisierbare Erweiterungsabsichten des Handelshafens verwirklichen zu können, wurde betont. Schließlich dürfte die Überlegung eine Rolle gespielt haben, daß Flächen im Hafensbereich, die für nicht hafenorientierte Nutzungen in Anspruch genommen sind, für die Hafenwirtschaft unwiderruflich verloren sind.
- Für eine Abkehr von der hafenwirtschaftlichen Nutzung und die Ansiedlung neuer urbaner Nutzungen sprach insbesondere die Möglichkeit, an der Hörn in zentraler, innenstadtnaher Lage mit direkter Nähe zum Hauptbahnhof und zum Einkaufszentrum Sophienhof neue Dienstleistungsarbeitsplätze zu schaffen. Mit der städtebaulichen Aufwertung wurde ferner ein erheblicher Gewinn für das Stadtbild erwartet. Das Gelände sollte zum einen als Bindeglied zwischen dem Sophienhof und dem südlich der Hörn entstandenen Behördenzentrum mit dem neuen Arbeitsamt dienen, zum anderen sollte – unterstützt durch eine Fähr- oder Brückenverbindung – die von der Hörn ausgehende Trennwirkung zwischen dem Kieler Zentrum und dem Stadtteil Gaarden aufgehoben werden.

Die politische Auseinandersetzung entwickelte sich auf Verwaltungsebene zu einer fachlichen Auseinandersetzung zwischen den Hafen- und Verkehrsbetrieben und der Stadtplanung; im Kieler Magistrat personifizierten sich diese Gegensätze durch den der CDU angehörenden Wirtschaftsdezernenten Kirschnick und den der SPD angehörenden Stadtbaurat Flagge. Den Auftakt für den Diskurs bildete ein ganzseitiger Bericht in den „Kieler Nachrichten“ (KN) über eine Projektstudie zur Umnutzung des Hörnufers für nicht hafenorientierte Entwicklungen (Überschrift: „Flagges Sprung ans

Wasser“; KN 20.4.1989). Die Projektstudie war im Auftrag des Stadtbaurats durch die Bauverwaltung erarbeitet worden, wobei sich die Hafenwirtschaft durch den Stadtbaurat besonders provoziert sah, weil sich die Studie nicht auf das brachgefallene östliche, sondern das hafenwirtschaftlich genutzte westliche Hörnufer bezog. Auf heftigen Widerstand traf die vom Stadtbaurat entwickelte Vision, auf dem Bollhörnkai im 1925 errichteten Eckmann-Speicher ein Hotel einzurichten. Weitere Elemente der Studie, die ein „Umdenken von der güterbezogenen zur menschenbezogenen Hafennutzung“ propagierte, waren ein Oldtimer-Hafen, eine durchgängige Uferpromenade und das Museum für Industrie- und Alltagskultur. Da der Zeitungsbericht über die Projektstudie am selben Tag erschien, an dem nachmittags eine Ratssitzung angesetzt war, entwickelte sich dort eine intensive und durchaus emotional geführte Debatte. Während die CDU-Fraktion einen Antrag einbrachte, im Interesse des Hafens und der Hafenwirtschaft alle Aussagen zu einem Hotel in dem alten Hafenspeicher zu streichen, versuchte der Stadtbaurat die Politik davon zu überzeugen, daß er lediglich Denkanstöße geben wolle und daß es wichtig sei, auch bei den notwendigen Umstrukturierungsmaßnahmen im Hafenbereich stets das gesamtstädtische Nutzungsgefüge im Auge zu haben (KN 21.4.1989).

In den folgenden Monaten wurde die auf das westliche Hörnufer begrenzte Projektstudie zu einem Rahmenkonzept für den gesamten Hörn-Bereich weiterentwickelt, wobei sich der Stadtbaurat über die bisherige Prämisse einer hafenwirtschaftlichen Nutzung im Bereich des HDW-Süd-Geländes hinwegsetzte. Besonders vehement wandte er sich gegen die Ansiedlung des Eisenbahn-Fährhafens in diesem Bereich, weil dieser mit seinen ausgedehnten Gleisanlagen (darunter auch Einrichtungen zur Umspurung der sowjetischen Breitspur-Waggons) nicht mit seinen Plänen zur besseren Verknüpfung von West- und Ostufer vereinbar gewesen wäre. Im übrigen sah auch die Landesregierung die Planungen für die Eisenbahnfähre kritisch, weil damit eine Beeinträchtigung des in Entwicklung befindlichen Behördenzentrums an der Südspitze der Hörn befürchtet wurde. Der Stadtbaurat setzte insbesondere auf kleinere und mittlere Technologiebetriebe, während er eine Wohnnutzung nur für eingeschränkt denkbar hielt (KN 6.9.1989). Um sich in den politischen Gremien argumentativ gegen das Eisenbahn-Fährprojekt zu wappnen, ließ er alternativ die Nutzungsschwerpunkte Freizeiteinrichtungen, Einzelhandel und Dienstleistungen untersuchen (FLAGGE 1998, 10). Allerdings zeichnete sich bereits ein Grundkonzept ab, das in der Nordzone einen Fährterminal für Passagierschiffe vorsah, während südlich davon Dienstleistungen konzentriert werden sollten. Seitens der Hafen- und Verkehrsbetriebe wurden die Überlegungen des Stadtbaurats entschlossen abgelehnt; sie plädierten mit



Hinweis auf die Aufwärtsentwicklung des Hafens für eine hafengewirtschaftliche Nutzung des gesamten Geländes (ZIEMANN 1991, 202). Betonung verdient allerdings, daß die Verlagerung des Norwegenterminals auf das Ostufer von Beginn an in breitem Konsens betreiben wurde, weil eine durchweg als notwendig anerkannte Erweiterung des Oslo-Kais am alten Standort wegen zu geringer Flächenpotentiale an Land, wegen denkmalpflegerischer Auflagen in der Nähe des Schlosses sowie des als nicht ausreichend bewerteten Gleisanschlusses nicht zu realisieren war.

Mit einem Seitenblick auf die Diskussion um die Entwicklung alter Hafenbereiche in anderen Seestädten ist anzumerken, daß die Kieler Diskussion insofern untypisch ist als hier mit der diskutierten Eisenbahnfahrverbindung in die Sowjetunion nach der Aufgabe der Werftnutzung erstmals neue massive Hafennutzung in direkter Innenstadtnähe angesiedelt werden sollte – zu einer Zeit, in der andernorts die eigentlichen Hafennutzungen bereits wegen ihrer fehlenden Stadtverträglichkeit (insbesondere ihrem Flächenbedarf) aus dem innerstädtischen Bereich abwanderten. Diese Kieler Besonderheit ist jedoch vor dem Hintergrund der Kieler Geschichte, in der die zivile Hafentwicklung stets hinter den Belangen von Marine und Werftindustrie zurückstehen mußte, durchaus verständlich.

Die entscheidende Weichenstellung für die künftige Nutzung an der Hörn erfolgte in der Sitzung des Magistrats am 11.10.1989, in dem dieser den vom Stadtbaurat vorgelegten „Rahmenplan für das Sanierungsgebiet Hörn“ mit dem genannten Grundkonzept beschloß. Dieser Magistratsbeschuß bedeutete – nach rund zehnjähriger Diskussion – den endgültigen Abschied von den Planungen der Hafenverwaltung für eine Eisenbahnfähre. Für den Wirtschaftsdezernenten, der mit der Schaffung von 360 Arbeitsplätzen argumentierte und sich auf ein kurz zuvor fertiggestelltes Gutachten stützte, das Kiel unter drei untersuchten schleswig-holsteinischen Hafensstandorten (Kiel, Lübeck und Puttgarden) als den günstigsten für eine Eisenbahnfähre ermittelt hatte, dürfte dieser Beschluß des Magistrats eine bittere Niederlage gewesen sein (KN 16.10.1989). Der Stadtbaurat legte allerdings Wert darauf, daß auch er sich nicht gegen jegliche Hafennutzung ausgesprochen habe (tatsächlich sah eine der untersuchten Nutzungsalternativen Containerumschlag vor), daß er aber die Kosten der mit der Ansiedlung des Eisenbahn-Fährhafens prognostizierten Arbeitsplätze für unverhältnismäßig hoch hielt. Nach dieser Magistratsentscheidung, die von der CDU als „schwerer Schlag gegen die Kieler Hafengewirtschaft“ kommentiert wurde (KN 21.10.1989), bestätigte die Ratsversammlung im Januar 1990 die vom Stadtbaurat vorgelegten grundsätzlichen Zielsetzungen; ein Jahr später erfolgte der Rahmenplan-Beschluß zu den Sanierungszielsetzungen, die seitdem die Richtung der Umstrukturierung angeben.

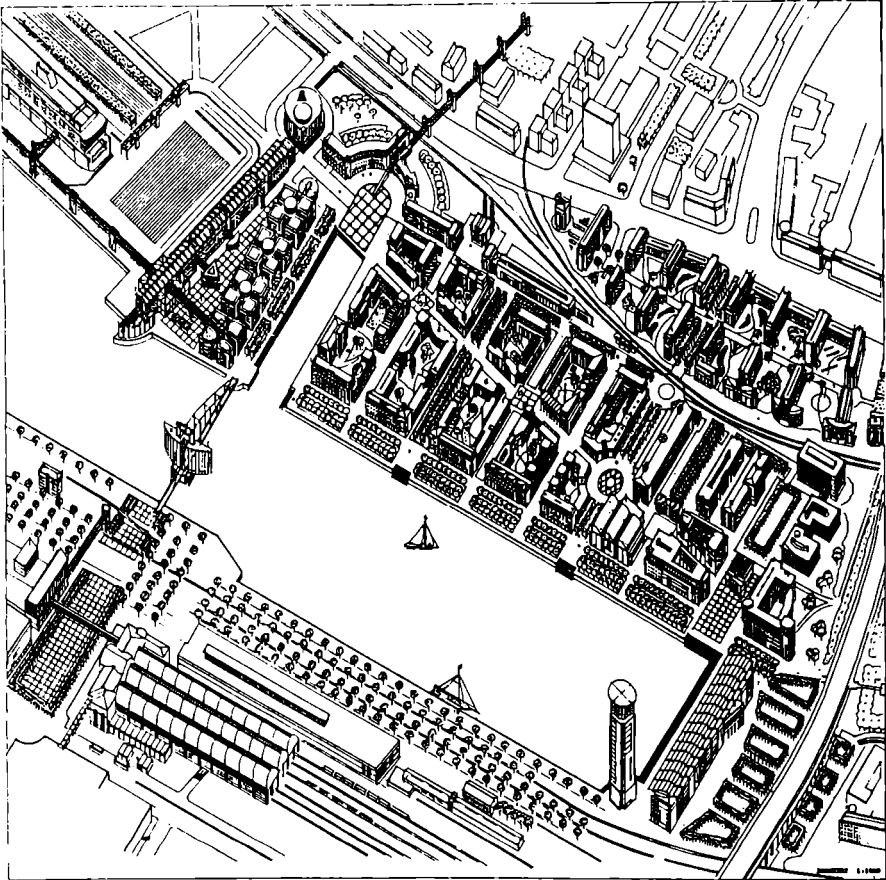


Abb. 2: Visualisierung der künftigen Hörn-Nutzung

Rahmenkonzept Kiel-Hörn des Architekturbüros Kristian Isager (1992). Einzelne Elemente des Rahmenkonzepts wurden inzwischen modifiziert.

Die im Rahmenplan festgelegte Nutzungsstruktur für das Sanierungsgebiet entspricht den Empfehlungen des im Auftrag des Sanierungstreuhänders vorgelegten städtebaulichen Gutachtens (AG FARENHOLTZ+BAUMGART/PAHL-WEBER 1991). Das Nutzungskonzept sah drei wesentliche Komponenten für die Umstrukturierung des rd. 25 ha großen Sanierungsgebiets vor. Im Norden des Geländes sollte auf einer Fläche von 7 ha der dritte Kieler Fährterminal (vorrangig für die Norwegenfähren der Color-Line) entstehen. Auf Höhe des Hauptbahnhofs sollte eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Hörn gebaut werden. Auf der ca. 12 ha großen südlichen Fläche (HDW-Süd sowie angrenzende Grundstücke) sollte ein neues Stadtquartier mit ca. 2.200 Büroarbeitsplätzen und 400 bis

500 Wohnungen entstehen, während eine südliche Hafenerweiterung abgeschlossen wurde. Nachdem auf dieser Grundlage im Sommer 1991 ein Gutachter-Wettbewerbsverfahren durchgeführt worden war, fiel im Oktober 1991 die Entscheidung der Jury zu Gunsten eines dänischen Architekturbüros, dessen Entwurf u.a. durch die Idee bestach, ein (neu anzulegendes) Seitenbecken der Hörn für Segelboote einzurichten und durch ein quer zur Förde stehendes Gebäude nördlich des neuen „Wasserplatzes“ die Grenze zwischen Fährterminal-Gelände und der neuen „Kai-City“ zu markieren. Die Vorlage des Rahmenkonzepts des dänischen Büros (KRISTIAN ISAGER TEGNESTUE 1992) und der am 18. März 1993 auf dieser Grundlage gefaßte Ratsbeschluß über das Hörnkonzept bedeuteten den Abschluß der politischen Grundsatzdiskussion und den Einstieg in die eigentliche Realisierungsphase.

### **Die Realisierungsphase**

Nach der dargestellten schwierigen Phase der politischen Richtungsentscheidung sind in wenigen Jahren wichtige Realisierungsschritte der Hörn-Sanierung erfolgt, wobei einige vorbereitende Maßnahmen auch schon parallel zur Planung erfolgten. Dabei war eine ganze Reihe von Problemen zu bewältigen, die beispielhaft die Widrigkeiten erkennen lassen, die bei der Realisierung städtebaulicher Großprojekte auftreten können.

Für den neuen Norwegenkai im nördlichen Bereich des Sanierungsgebietes, der mit Gesamtkosten in Höhe von DM 90 Millionen veranschlagt war, mußte nach der 1993 erfolgten Umschichtung der Städtebauförderungsmittel des Bundes zu Gunsten der ostdeutschen Städte eine neue Finanzierung gefunden werden. Als Ersatz boten sich Mittel der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ an. Ins Auge gefaßt wurde nunmehr eine Finanzierung, die zu jeweils einem Drittel auf kommunalen, staatlichen und privaten Mitteln basierte, wobei die privaten Mittel von der norwegischen Color-Line zugesagt wurden. Da bis zum 31.12.1993 alle Planungen sowie die Verträge mit den zu verlagernden Firmen vorliegen mußten, geriet die Stadt Kiel unter erheblichen Zeitdruck – innerhalb von rund zwei Jahren mußte sowohl der Grunderwerb getätigt als auch die Voraussetzungen für die Verlagerung der auf dem nördlich an das HDW-Grundstück angrenzenden Gelände ansässigen Betriebe, eines Schrottbetriebs sowie eines Betonmischwerkes, geschaffen werden. Obwohl sich die Betriebsverlagerungen als nicht unproblematisch erwiesen, gelang es, zwei Tage vor Fristablauf die Bedingungen für die Förderung zu erfüllen, womit 32 Millionen DM zur Verfügung standen. Allerdings mußte

die Stadt zusätzliche Mittel durch Kredite finanzieren, weil die Color Line ihre Zusage zur Mitfinanzierung aus internen Gründen zurückzog (und deswegen seit der Inbetriebnahme des neuen Terminals auch höhere Gebühren zahlen muß). Nachdem der Planfeststellungsbeschluß für den Terminalbau im Mai 1994 vorlag, konnte eine drohende Klage des Landesnaturschutzverbandes dadurch abgewehrt werden, daß sich das Land zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung verpflichtete. Damit waren alle Hindernisse für einen Baubeginn im August 1994 aus dem Wege geräumt.

Unerwartet schwierig gestaltete sich der Kauf des HDW-Süd-Geländes. Da HDW mit der durch die Erklärung zum Sanierungsbereich erfolgten Einfrierung der Grundstückspreise sowie der von der Stadt erwarteten Entsorgung der Altlasten nicht einverstanden war, strengte das Unternehmen eine Klage gegen die Sanierungssatzung an. Nach schwierigen Verhandlungen über einen Kompromiß konnten im Februar 1991 die juristischen Auseinandersetzungen im wesentlichen dadurch beigelegt werden, daß HDW das Gelände in einer für eine neue gewerbliche Nutzung geforderten Qualität übergeben sollte, während die Sanierungskosten für eine höherwertige Nutzung von der Stadt übernommen wurden. Die Stadt kaufte nunmehr die erste Teilfläche und leitete die verbindliche Bauleitplanung ein; im September 1992 folgte die zweite Teilfläche. Nicht ohne Widrigkeiten war auch der Erwerb der restlichen Grundstücke im Sanierungsgebiet. Im Dezember 1992 gelang es, die südlich des HDW-Geländes ansässigen Betriebe der Raiffeisen-Hauptgenossenschaft, soweit sie an dieser Stelle störend waren (insbesondere ging es hier um ein Lager für Pflanzenschutzmittel), an einen anderen Standort zu verlagern, während das Raiffeisen-Verwaltungsgebäude erhalten wird.

Durch die Unterstützung der Landesregierung gelang es, für die Aufbereitung des HDW-Süd-Geländes Mittel aus dem Europäischen Fonds für Regionalentwicklung (EFRE) in Anspruch zu nehmen. Als einzige Stadt Schleswig-Holsteins war Kiel wegen der durch die Rüstungskonversion bedingten Strukturprobleme zum „Ziel-2-Gebiet“ der EU-Regionalförderung erklärt worden. Ende 1994 lag die grundsätzliche Zusage für 15 Millionen DM Fördermittel der EU vor, die allerdings durch kommunale Mittel gegenfinanziert werden mußten. Nachdem der finanzielle Engpaß so beseitigt worden war, konnte 1996 mit den Abrißarbeiten für die große Halle und den Bau- und Erschließungsarbeiten begonnen werden. Für Diskussionen sorgten die EFRE-Mittel, weil die Stadt durch die EU-Richtlinien gebunden ist, im Projektgebiet wegen des Hauptziels „Schaffung von Arbeitsplätzen“ gewerbliche und Wohnnutzung im Verhältnis 82:18 zu schaffen und ein höherer Anteil von Wohnungen unzulässig wäre.

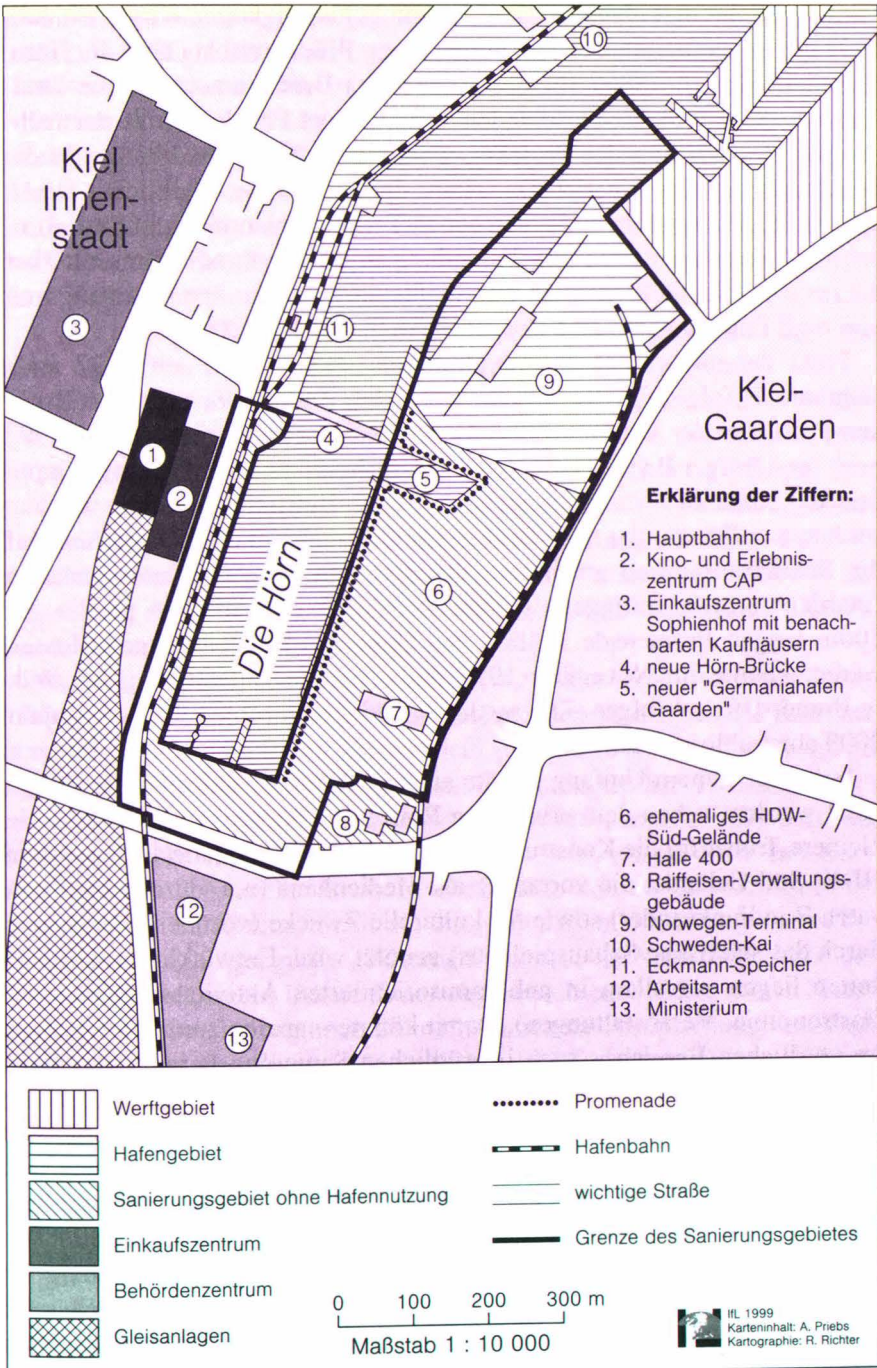


Abb. 3: Übersichtskarte: Die Hörn in Kiel

Für erhebliche und ebenfalls unerwartete Schwierigkeiten sorgte im Jahr 1997 der im Sanierungskonzept vorgesehene Brückenschlag über die Hörn. Nachdem sich die Stadt für ein innovatives Brückenmodell, eine Dreifeld-Zug-Klappbrücke, entschieden hatte, gab es Probleme mit der technischen Realisierung des Projekts, wodurch auch der Stadtbaurat in die Schußlinie der Kritik geriet. Da seitens der Color-Line erheblicher Druck auf die Stadt ausgeübt wurde, den neuen Terminal planmäßig in Betrieb zu nehmen, was ohne die direkte Anbindung an Bahnhof und Innenstadt über die neue Brücke nicht möglich war, mußte die Stadt für eine Übergangszeit von rund fünf Monaten eine Ersatzbrücke in Auftrag geben.

Trotz der unvorhergesehenen Probleme stellten sich seit 1997 auch sichtbare Erfolge ein. So konnte trotz des Zeitdrucks und der Brücken-Probleme der Eröffnungstermin des Norwegenkais im August 1997 nach dreijähriger Bauzeit gehalten werden. Auch die Dreifeld-Zug-Klappbrücke konnte kurz vor Weihnachten 1997 in Betrieb genommen werden. Im Januar 1998 war das neue Becken für Gastsegler, das in Anspielung auf die Schiffbautradition an diesem Standort den Namen „Germaniahafen Gaarden“ erhielt, fertiggestellt. Nachdem auch die Arbeiten an der gut 500m langen Promenade südlich des Germania-Beckens abgeschlossen waren, konnte im November 1998 die offizielle Einweihung des Willy-Brandt-Ufers erfolgen. Die restliche Bodensanierung soll bis Frühjahr 2000 abgeschlossen sein.

In bescheidenem Umfang konnte auch vorhandene Bausubstanz umgenutzt werden; neben dem erwähnten Raiffeisen-Bürogebäude ist dies die kleinere, früher für die Konstruktionsplanung genutzte „Halle 400“ auf dem HDW-Süd-Gelände, die vorrangig als Medienhaus (u.a. durch einen privaten Rundfunksender) sowie für kulturelle Zwecke (vorübergehend auch durch das städtische Schauspielhaus) genutzt wird. Entwicklungsmöglichkeiten liegen vor allem in publikumsorientierten Aktivitäten (Konzerte, Gastronomie, Veranstaltungen). Damit könnte – analog zum Fährterminal im nördlichen Bereich – auch im südlichen Sanierungsbereich ein „Entwicklungspol“ als Anreiz für Investoren geschaffen werden. Nicht unumstritten war der Abriß der benachbarten großen U-Boot-Halle, die vor allem wegen ihrer Größe nicht in das Nachnutzungskonzept integriert wurde. Verschiedene Überlegungen zum Erhalt der Halle waren fehlgeschlagen, weil die Konstruktion für nicht geeignet gehalten wurde; allerdings zeigt das Beispiel der großen Eriksberg-Werfthalle in Göteborg, in der ein Hotel- und Kongreßzentrum eingerichtet wurde, daß auch sehr große Schiffbauhallen grundsätzlich für völlig andere Nutzungen brauchbar sein können. Kritisch ist aus heutiger Sicht zu fragen, ob das an der Ostseite des Hauptbahnhofs unmittelbar außerhalb des Sanierungsgebietes ent-

standene und architektonisch nicht überzeugende Kino- und Erlebniszentrum „CAP“ nicht als Publikumsmagnet in das neue Stadtquartier, möglicherweise sogar in die Werfthalle, hätte integriert werden können.

Für die Weiterentwicklung des Nutzungskonzepts und insbesondere die offensive Vermarktung des Sanierungsgebietes, das seit Anfang 1998 als „Kai-City“ bezeichnet wird, hatte die Ratsversammlung bereits im April 1996 die Gründung einer „Entwicklungsgesellschaft Hörn“ beschlossen, doch durch Diskussionen um die interne Struktur der Gesellschaft wurde deren Gründung verzögert. Nachdem die Entscheidung zu Gunsten einer sehr „schlanken“ Organisation gefallen war, konnte diese im Februar 1998 unter dem Namen „Kiel-Hörn-Vermarktungs GmbH“ gegründet werden. Seit Oktober 1998 wird sie durch einen hauptamtlichen Geschäftsführer geleitet, der durch den nebenamtlich als Technischer Direktor tätigen Hörn-Koordinator im Baudezernat der Stadt Kiel unterstützt wird. Gesellschafter sind neben der Stadt Kiel (41%) sowie der Kieler Wirtschaftsförderungsgesellschaft (10%) die Landesentwicklungsgesellschaft (24,5%) und die Investitionsbank des Landes Schleswig-Holstein (24,5%). Für die Verwaltung der Sanierungsmittel ist weiterhin die BIG-Städtebau GmbH als Sanierungstreuhänderin zuständig.

Nachdem das Gelände südlich des Norwegen-Terminals mit öffentlichen Mitteln in Höhe von 36 Mio DM aufbereitet wurde, steht jetzt die Realisierung der Hochbauten in der Trägerschaft privater Investoren an. Während die öffentlichen Flächen (Promenaden, Grünanlagen, Straßen und Plätze) eine Fläche von ca. 115.000 qm einnehmen werden, sind rd. 50.000 qm als Baugrundstücke für Investoren vorgesehen; in voraussichtlich drei Bauabschnitten soll hier eine Bruttogeschoßfläche von ca. 225.000 qm entstehen. Als I. Bauabschnitt soll die Germaniahafen-Umbauung entstehen; für dieses 15.800 qm große „Filetstück“ konnte im September 1998 der Kaufvertrag mit einem Unternehmer abgeschlossen werden, der sich vertraglich zu einem Baubeginn im Jahr 1999 und eine Fertigstellung innerhalb von vier Jahren verpflichtete. Vorgesehen ist nördlich des Wasserplatzes ein Hotel; in den übrigen Gebäuden sind Dienstleistungen, in begrenztem Umfang Wohnungen, quartiersbezogener Einzelhandel sowie Gastronomie vorgesehen.

### **Bilanz und Ausblick**

Obwohl es sich bei dem Sanierungsgebiet Kiel-Hörn um eine im Vergleich zu Waterfront-Revitalisierungsprojekten anderer Seestädte relativ kleine Fläche handelt, haben die dargestellten Diskussions-, Planungs- und Realisierungsprozesse bereits zehn Jahre in Anspruch genommen. Bisher sind im

Bereich des Sanierungsgebietes fast 100 Mio DM öffentliche Gelder investiert worden. Das gesamte öffentliche Investitionsvolumen auf dem ca. 25 ha großen Gelände – einschließlich Fährterminal – wird mit rd. 300 Mio DM veranschlagt, denen jedoch schätzungsweise bis zu 1 Milliarde DM private Folgeinvestitionen gegenüberstehen werden. Von den Zielen, die mit dem Sanierungskonzept erreicht werden sollen, sind die Zugänglichkeit der Uferbereiche sowie die direkte Anbindung des Stadtteils Gaarden an das Kieler Zentrum bereits realisiert worden. Erkennbar ist auch schon, daß der Hörn-Bereich als neue „Visitenkarte“ der Stadt auf benachbarte Gebiete ausstrahlt – so hat die Deutsche Bahn eine gründliche Renovierung des Hauptbahnhofes und seines Umfeldes in Aussicht gestellt. Inwieweit die Aufwertung des Hörn-Bereiches sowie die verbesserte Ost-West-Verbindung auch auf den Stadtteil Gaarden „abfährt“ und zu soziostrukturellen Veränderungen in diesem traditionellen Arbeiterstadtteil führen wird, ist derzeit allerdings noch nicht abzusehen.

Ob es bei dem verabschiedeten und derzeit in der Umsetzung befindlichen Rahmenkonzept zu einem Ausgleich zwischen Hafennutzung und anderen städtischen Nutzungen gekommen ist, dürfte von den Beteiligten sicherlich unterschiedlich beurteilt werden. Unter der Prämisse, daß die Nutzung der Uferflächen in vielen vom Niedergang maritimer Industrien bzw. den logistischen Veränderungen betroffenen Seestädten konfliktträchtig ist, muß die in Kiel gefundene Lösung gleichwohl als vergleichsweise gelungener Kompromiß gelten. Zwar mußte die Hafenwirtschaft auf die Nutzung des HDW-Süd-Geländes verzichten (wobei die seinerzeit favorisierte Eisenbahnfähre an diesem Standort wegen ihres hohen Flächenbedarfs wahrscheinlich tatsächlich keine optimale Nutzung gewesen wäre), doch mußte auch die Stadtplanung ein Primat hafengewirtschaftlicher Belange nördlich der neuen Hörn-Brücke akzeptieren. Mit dem neuen Norwegen-Terminal hat die Hafenwirtschaft im übrigen auch einen architektonisch überzeugenden Beitrag zur Revitalisierung des Hörn-Bereiches geleistet.

Der bisherige Verlauf der Sanierung macht die langen Vorlaufzeiten deutlich, die ein Stadtentwicklungsprojekt selbst dieser überschaubaren Größenordnung benötigt. Die Realisierung der jetzt vorgesehenen städtischen Nutzungen wird noch ein bis zwei Jahrzehnte dauern und ist hochgradig abhängig von der Bereitschaft privater Investoren, sich in diesem Bereich zu engagieren. Seitens der Stadtplanung ist also ein langfristiges Denken sowie ein „langer Atem“ erforderlich, wobei auch Rückschläge verkraftet werden müssen und vor allem stete Kompromißbereitschaft sowie Flexibilität (z.B. bezüglich der Finanzierung und der Reihenfolge der Realisierung) erforderlich sind. Letztlich können komplexe Stadtentwick-



lungsprojekte nur in vertrauensvoller Partnerschaft zwischen Kommune und leistungsfähigen Investoren entwickelt und zum Erfolg geführt werden. Bevor jedoch privates Kapital für konkrete Realisierungsschritte gewonnen werden kann, müssen seitens der Kommune erhebliche planerische und finanzielle Vorleistungen erbracht werden. Auch die Hörn-Sanierung wird damit zu einer Generationenaufgabe. Mit der Anerkennung als eines der weltweiten Projekte zur Weltausstellung „EXPO 2000“ unter dem Leitthema „Innerstädtisches Arbeiten und Wohnen am Wasser“ dürfte der Hörn in den kommenden Jahren eine rege Aufmerksamkeit zuteil werden.

## Literatur

- AG FARENHOLTZ+BAUMGART/PAHL-WEBER 1991: Kiel-Hörn. Ideenskizzen für einen Stadtbaustein. Kiel.
- BÄHR, J., BÖSCHEN, S. und WEHRHAHN, R. 1998: Strategien der Waterfront Revitalization in Bremerhaven – am Beispiel des Geländes um den Alten und Neuen Hafen, S. 17–40 (= Kieler Geographische Schriften 97).
- DOHNANYI, K. VON 1983: Unternehmen Hamburg. Berichte und Dokumente aus der Freien und Hansestadt Hamburg Nr. 713. Hamburg.
- FLAGGE, O. 1998: Die Entwicklung des Sanierungsgebietes Kai City-Hörn in Kiel. Schriftfassung eines Vortrages in Brüssel im Februar 1998. Kiel.
- KLUG, H., KLUG, A.-C. 1992: Der Hafen: Kiels maritime Berufung. In: W. PARAVICINI (Hrsg.): Begegnungen mit Kiel. Neumünster, S. 184–189.
- KORTUM, G. 1983: Die Kieler Innenförde im 19. und 20. Jahrhundert. In: Kieler Geographische Schriften 58, S. 99–121.
- KRISTIAN ISAGER TEGNESTUE A/S 1992: Kiel-Hörn-Rahmenkonzept. Odense.
- LAFRENZ, J. 1994: Spekulationen zur Speicherstadt in Hamburg in Vergangenheit und Gegenwart. In: Die alte Stadt 21, S. 318–338.
- PRIEBS, A. 1992: Der Kieler Seefischmarkt: Von der Fischerei zur Meeresforschung. In: W. PARAVICINI (Hrsg.): Begegnungen mit Kiel. Neumünster, S. 292–399.
- PRIEBS, A. 1998: Hafen und Stadt. Nutzungswandel und Revitalisierung alter Häfen als Herausforderung für Stadtentwicklung und Stadtgeographie. In: Geographische Zeitschrift 86, S. 16–30.
- SCHUBERT, D. 1999: Revitalisierung von Hafen- und Uferzonen in Deutschland – Chancen für die Stadtentwicklung. In: HANSA, International Maritime Journal 136, S. 67–74.
- WENZEL, R. 1978: Bevölkerung, Wirtschaft und Politik im kaiserlichen Kiel zwischen 1870 und 1914. Kiel (= Sonderveröffentlichung der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, 7).
- ZIEMANN, K. 1991: Die Geschichte des Kieler Handelshafens. Neumünster.

KN = Kieler Nachrichten, div. Ausgaben.