



„Die Schleuse von dem Canal zu Knoop. In der Nähe von Kiel.“ So ist die kolorierte Umrissradierung von Carl Daniel Voigts aus dem Jahre 1805 beschriftet. Schleuse und holländische Brücke sind ein von Künstlern bevorzugtes Bildmotiv.

Kanalbrücken – Wahrzeichen ihrer Zeit

An die alte Bautradition erinnert nur noch die „abgespeckte“ Levensauer Hochbrücke – Die jüngeren Bauwerke sind in ihrer Form schlicht

Kiel. Gut zwei Jahrhunderte war die Stadt- und Naturlandschaft im Norden Kiels geprägt durch markante Brücken, die zunächst über den alten Eiderkanal von 1784 und seit 1894 über den Nord-Ostsee-Kanal führten, nur noch die „abgespeckte“ Levensauer Hochbrücke erinnert heute an die alte Bautradition. Im Zusammenspiel von innovativer Technik und anspruchsvollem Gestaltungswillen waren die Kanalbrücken schnell Wahrzeichen ihrer Zeit in einem wachsenden urbanen Umfeld der Marine- und Industriestadt geworden.

Von Jürgen Jensen

Der Eiderkanal, mit dem hier vor gut 200 Jahren die erste schiffbare Verbindung zwischen Nord- und Ostsee hergestellt wurde und den in guten Zeiten jährlich bis zu 5000 Schiffe benutzten, wurde schon kurz nach seiner Eröffnung als Weltwunder gepriesen. Seine Schleusen und die damit verbundenen und nach holländischem Vorbild errichteten Brücken waren nicht nur für die Schiffer markante Landmarken, sondern wurden auch für die Bewohner aus dem benachbarten Kiel beliebte Ausflugsziele. Neben den Anlagen in Holtenau und Levensau gewann vor allem die Schleuse und Brücke bei Knoop eine große Popularität, die durch eine zunehmende Entdeckung der Naturschönheiten und der damit verbundenen Verbreitung malerischer Bilder noch

gesteigert wurde.

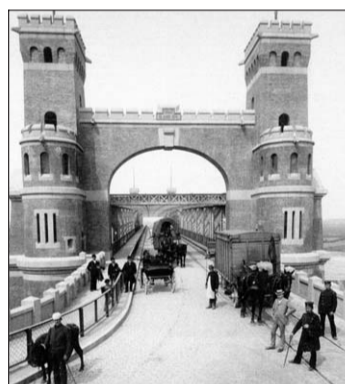
Der Nord-Ostsee-Kanal trat 1895 an die Stelle des verkehrstechnisch veralteten Eiderkanals. Die kombinierte Eisenbahn- und Straßen-Hochbrücke bei Grünental/Albersdorf hatten die Kanalbauer von vornherein vorgesehen, bei Levensau und der wichtigen Verbindung von Kiel nach Norden musste erst Kaiser Wilhelm II. „in letzter Stunde“ eingreifen, damit hier eine Hochbrücke über den Kanal geschlagen wurde. Der junge Berliner Regierungsbaumeister und später bedeutende Architekturreformer Hermann Muthesius übernahm die baukünstlerische Gestaltung der Brücke und gab ihr die vom Kaiser gewünschte „monumentale“ Wirkung. Den schweißeisernen Überbau der Fachwerkkonstruktion fing Muthesius auf betont wuchtig wirkenden Widerlagern auf, die er

historisierend mit festungsartig gestalteten backsteinernen Rampentoren besetzte. Mit einer Bogenöffnung von 163,4 Metern war sie die zu ihrer Zeit größte deutsche Bogenbrücke. Wilhelm II. hatte

am 21. Juni 1893 den Grundstein gelegt und konnte schon am 3. Dezember 1894 die Einweihung mit großem Zeremoniell vollziehen. Ein großformatiges Wandgemälde der Brücke in der Aula der Technischen Hochschule Charlottenburg symbolisierte fortan in Berlin die Ingenieurwissenschaft und Deutschlands Aufbruch in die Moderne. Millionen von Seeleuten signalisierte der mächtige Brückenbau die Kanalein- oder -ausfahrt, für die flottenbegeisterte deutsche Öffentlichkeit stieg er zu einem neuen Kieler Wahrzeichen auf, millionenfach reproduziert auf Postkarten und in populären illustrierten Familienzeitschriften. 1954 wurden die zinnenbewehrten

Türme abgetragen. Damit konnte die Fahrbahn dem steigenden Verkehrsaufkommen entsprechend verbreitert werden: bis heute eine elegante Lösung, aber unter Verlust wesentlicher Merkmale des ursprünglichen Brückencharakters.

In Holtenau gab es bei der Kanaleröffnung 1895 zunächst nur eine schwerfällige Prahmdrehbrücke. Sie wurde erst bei der Kanalverbreiterung 1912 durch eine moderne Hochbrücke ersetzt, die der hiesige Brückenbauer Friedrich Voß entworfen hatte. Die Kieler Zeitung feierte die Prinz-Heinrich-Brücke anlässlich ihrer Einweihung als „Wahrzeichen deutscher Technik, kraftvoller Machtentfaltung und emporblühenden Wirtschaftslebens“. Als Tor der internationalen Schifffahrt bestimmte es fortan fördereitig die nördliche Stadtsilhouette. 1972 erhielt Kiel endlich



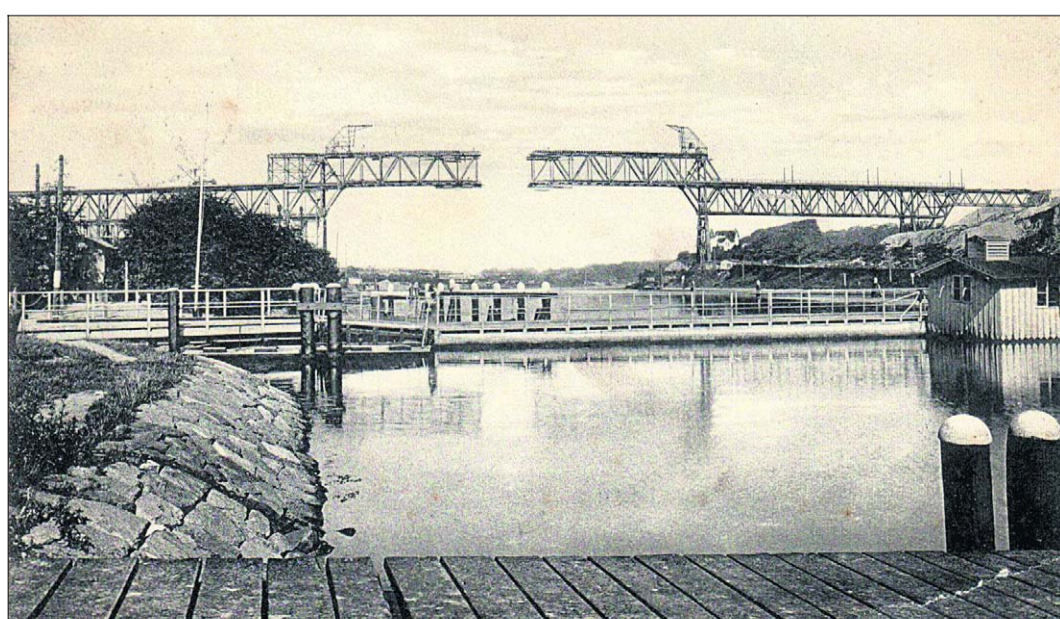
Ein Renard-Foto von 1895: Unter dem Südtor der Levensauer Hochbrücke herrscht lebhafter Verkehr.

Autobahnanschluss, vom selben Jahr an entlastete die neue, in unmittelbarer Nachbarschaft errichtete Olympia-Brücke die stark renovierungsbedürftige Prinz-Heinrich-Brücke. Auch die alte Levensauer Hochbrücke erhielt 1984 ebenfalls ein Entlastungsbauwerk in Form einer zweckmäßig-schlichten Deckbrücke. Als die alte Prinz-Heinrich-Brücke aus Kostengründen nicht mehr zu halten war, wurde sie unter spektakulären Begleitumständen abgerissen und 1996 durch eine Zwillingsbrücke ersetzt. Die Forderung von Denkmalschützern und Architekten, von Stadtführung und Öffentlichkeit, dieses herausragende Beispiel für Kiels Weg in die Hochindustrialisierung zu erhalten oder wenigstens durch ein vergleichbar einprägsames Bauwerk, beispielsweise in Form einer modernen Schrägseilbrücke, zu ersetzen, blieb unerfüllt.

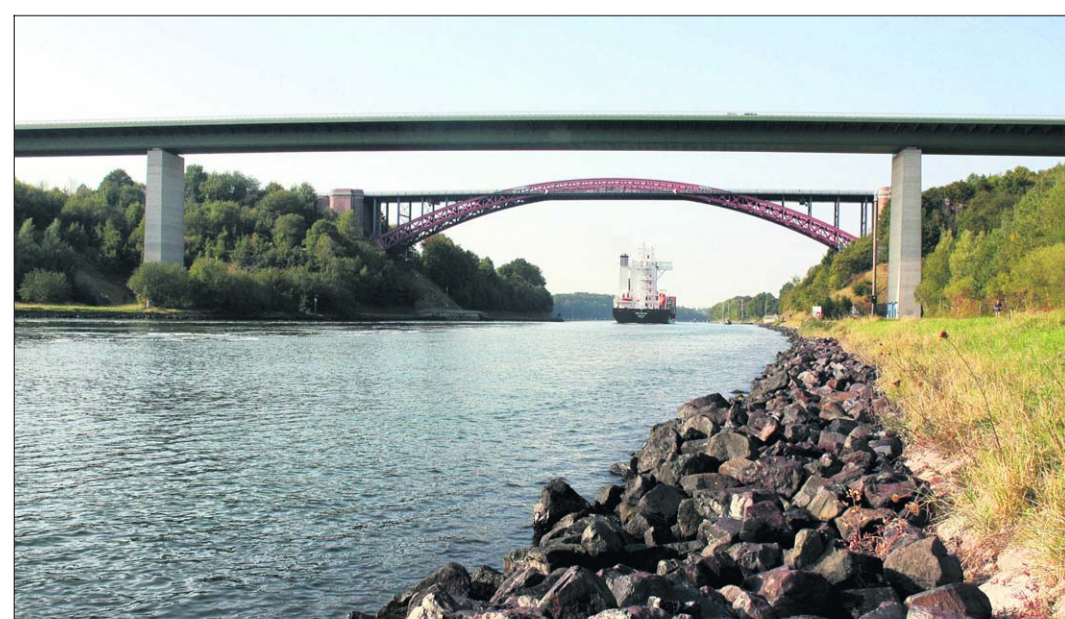
So dienen jetzt drei neue formschlichte Hochbrücken, gleichsam Autobahnen auf Stelzen, dem Verkehr, ohne durch baukünstlerische Gestaltung den Charakter eines Wahrzeichens für den Kanal und die Landeshauptstadt zu erreichen. Der für 2012/14 geplante Ersatzbau für die alte Levensauer Hochbrücke bietet die große Chance, verlorenes Terrain durch einen anspruchsvollen und innovativen Neubau zurückzugewinnen. Die Landeshauptstadt Kiel als Eingangstor des Nord-Ostsee-Kanals muss nur einfordern, was das Berliner Bundesverkehrsministerium auf seiner Internetseite selbst generell postuliert: Brücken sind „nicht nur Ausdruck ingenieurtechnischer Leistung und technischen Fortschritts, sondern stellen häufig auch identitätsstiftende Bauwerke für Städte und Regionen dar, sind gesellschaftspolitische Symbolträger und Zeichen der Geschichte“. Mit den alten Kieler Brücken ist das früher schon eindrucksvoll bewiesen worden; es ist nur recht und billig, Berlin an diese Tradition zu erinnern.

■ Hierzu ist erschienen: Jürgen Jensen, Kieler Kanalbrücken. Verlorene Wahrzeichen einer Ostseestadt 1800/2000, Sonderveröffentlichung der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, Boyens-Verlag, ISBN 978-3-8042-1309-8, 144 Seiten, 14,90 Euro

■ Der Autor Jürgen Jensen, langjähriger Direktor des Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseums und des Stadtarchivs Kiel, ist Vorsitzender der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte.



Die zeitgenössische Postkarte zeigt die Prinz-Heinrich-Brücke in Holtenau kurz vor der Fertigstellung 1912 und im Vordergrund die 1894 eingerichtete Prahmdrehbrücke, die mit der Eröffnung der Hochbrücke überflüssig wurde.



Starker Kontrast über den Nord-Ostsee-Kanal: Die neue zweckmäßig-formenschlichte Levensauer Deckbrücke von 1984, dahinter der 1954 freigelegte elegante Bogen der alten Hochbrücke. Das Foto entstand 2009. Fotos aus dem Buch „Kieler Kanalbrücken“