



Er belebt seit 2020 die Innenstadt der schleswig-holsteinischen Landeshauptstadt Kiel: Der Holstenfleet (vorher „Kleiner Kiel-Kanal“) wurde mit über 5 km Kebony Holz fertiggestellt und ist jetzt preisgekrönt – mit einer Auszeichnung beim Deutschen Lan

06.05.2021 10:00 CEST

Deutscher Landschaftsarchitektur-Preis: Holstenfleet mit Kebony Holz bekommt Auszeichnung

Deutscher Landschaftsarchitektur-Preis

Mit Kebony bebauter Holstenfleet in Kiel bekommt Auszeichnung

Er belebt seit 2020 die Innenstadt der schleswig-holsteinischen

Landeshauptstadt Kiel: Der Holstenfleet (vorher „Kleiner Kiel-Kanal“) wurde mit über 5 km [Kebony](#) Holz fertiggestellt und ist jetzt preisgekrönt – mit einer Auszeichnung beim Deutschen Landschaftsarchitektur-Preis in der Kategorie „Öffentlicher Raum als Zentrum“. Geplant wurde das Projekt von bgmr Landschaftsarchitekten aus Berlin, für die Ausführung war Erwin Rumpf Garten- und Landschaftsbau verantwortlich. Gewählt wurde für die Holzbereiche ein norwegisches Holzprodukt. Kebony ist besonders pflegeleicht und haltbar – perfekt für öffentliche Bereiche wie den Holstenfleet, für die nur wenige Pflegeintervalle eingeplant werden können. Marcell Bernhardt, Deutschlandchef Kebony: „Der Holstenfleet ist auch eines unserer Lieblingsprojekte gewesen – wie toll, dass der Preis in eine Stadt geht, die mit der Fähre Kiel-Oslo eine direkte Verbindung in die norwegische Heimat unseres Holzes hat. Wir werden bei Besuchen vor Ort sicherlich viele Landschaftsarchitekt:innen davon überzeugen können, wie gut Kebony in den öffentlichen Raum passt!“

Bitte beachten Sie das Interview mit Dirk Christiansen / bgmr (s.u.)



Dort, wo heute das Holstenfleet zum Flanieren und Entspannen einlädt, war früher einmal die Holstenbrücke. Die Stadt Kiel forderte eine moderne, einladende, nachhaltige und zukunftsweisende Umsetzung für die Neugestaltung. In der Umgebung des Holstenfleets entstehen in den kommenden Jahren über 100 Wohnungen, 90 Apartments, zahlreiche Geschäfte, Gastronomie und zwei Hotels. Für die Wege, Flächen und

Sitzbänke wurde Kebony Character eingesetzt. Auf über 5 km Kebony können die Besucher spazieren gehen und sich dann direkt am Fleet auf dem haltbaren Holz ausruhen. Kebony Produkte bestehen aus FSC®-zertifizierter Waldkiefer, die mit Bio-Alkohol behandelt wurde. Die patentierte Technologie verändert dauerhaft die Zellstruktur des Holzes und schafft ein einzigartiges Holzprodukt mit hervorragender Stabilität, minimalem Wartungsaufwand und langer Lebensdauer.

Ausgeklügelte Technik im neuen Zentrum

Mit dem Projekt verfolgt die Stadt Kiel das Ziel die vormals als ÖPNV-Knotenpunkt und Durchgangsstraße genutzte Holstenbrücke zu einer Platzfläche mit hoher Aufenthaltsqualität umzugestalten. Durch Herstellung zweier raumgreifender Wasseranlagen konnte das Motiv einer historischen Wasserverbindung wiederbelebt werden. Wo noch vor wenigen Jahren Fußgänger in Randbereiche eines Kreisverkehrs gedrängt wurden oder den autogerechten Straßenraum durch eine dunkle Passage umgingen, wird heute unter freiem Himmel am Wasser und auf Kebony Holz flaniert.

In enger Bindung zur bestehenden Fußgängerzone ist ein entspannter, moderner Stadtplatz entstanden. Die ehemalige Barriere im Stadtzentrum hat sich zu einem wichtigen Freiraumgelenk entwickelt. Die Holstenbrücke wird so wieder zur Bühne des öffentlichen Lebens. Die aus zwei Becken bestehende Wasserfläche verbindet zumindest optisch den Bootshafen und den Kleinen Kiel. Das Fleet ist 170 Meter lang und 9,5 Meter breit. Ein pfiffiges Reinigungssystem die angestrebte Wasserqualität dauerhaft erhalten. Es ist eine Mischung aus bepflanzten Bodenfiltern, mechanischen Filtern und technischen Anlagen, die dafür sorgen, dass das Wasser in den Becken des Holstenfleets in einem Kreislauf umgewälzt und dabei ständig gereinigt wird

Holstenfleet im Kebony Podcast „Zukunft Holz“ und bei YouTube

Zum Projekt „Holstenfleet/Kleiner Kiel Kanal“ ist im Kebony Podcast „Zukunft Holz“ ein Interview mit dem Büro bgmr zu hören und bei You Tube findet sich ein Film zum Projekt.

<https://open.spotify.com/episode/4lgGJ5jVwxOu1oA2kB8drC?si=SaGcGUabTBuUv31VmsjZOg>

<https://www.youtube.com/watch?v=VY6UORiafbA>



[Video auf YouTube ansehen](#)

Interview Dirk Christiansen / bgmr

Dirk Christiansen ist einer der vier Geschäftsführer des Landschaftsarchitektenbüros in Berlin, dem die Stadt Kiel die Planung und Umsetzung des Holstenfleets maßgeblich zu verdanken hat.

Ist der Holstenfleet ein typisches Projekt für die moderne Städteplanung?

Das ist eine ganz wichtige Frage, denn der „Holstenfleet“ steht für Projekte, die besondere Potenziale der Innenstadt herausarbeiten. Ein großes Anliegen der Stadt Kiel war es, die Innenstadt für die Kieler, Besucher und den Stadttourismus attraktiver zu machen. Zugleich sind in den letzten Jahren verschiedene Wohnungsbauprojekte in der Innenstadt verwirklicht worden. Die Innenstadt wird also durch den Nutzungsmix zumindest in Teilen wieder belebter.

Das Fleet hat die Rolle eines Katalysators übernommen, der über die Stärkung des öffentlichen Stadtraums ein deutliches Signal für die Innenstadtentwicklung gesetzt hat. Diese Placemaking-Strategie hat weit ins Umfeld der Maßnahme ausgestrahlt und unterschiedliche Privatinvestitionen ausgelöst – vor allem gewerblicher Art. Vor diesem Hintergrund war die Idee, ein Freiraumprojekt als Motor und Anker der Innenstadtentwicklung zu nutzen, erfolgreich. Über das Projekt ist letztlich auch die Diskussion um die

Innenstadt neu angestoßen worden. Die Stadt Kiel war dabei sehr mutig und hat ungewöhnliche Lösungen gefördert.

Was sind die wichtigsten Eckpunkte vom Holstenfleet?

Zum einen der deutliche Wandel von der trennenden Straße in der Innenstadt zum verbindenden Stadtplatz. Der Holstenfleet fungiert dabei sozusagen als Scharnier zwischen historischer Vor- und Altstadt. Zum anderen natürlich die besondere Attraktivität des Fleets durch die erlebbare Wasseranlage. Man kommt ganz dicht an und mit etwas Eigensinn sogar ins Wasser, denn wir haben auch Wasserplätze mit flach auslaufenden Uferbereichen geschaffen. Ein ganz wichtiger Eckpunkt ist auch, dass das Fleet ein klimasensitiver Raum ist. Das Zusammenspiel zwischen den Wasser- und Vegetationsflächen wirkt als Kühlungsraum in der Innenstadt, was gerade bei Extremtemperaturen im Sommer als besonders wertvoll anzusehen ist. Eine weitere Besonderheit ist, dass es uns gelungen ist, die nach der Umgestaltung noch zu Verkehrszwecken genutzten Bereiche absolut barrierefrei zu gestalten. Die gesamte Platzanlage ist vollkommen schwellenlos überquerbar, wofür in Deutschland vor allem in Hinblick auf die noch bestehende Nutzung durch den Busverkehr derzeit nur sehr wenig weitere gute Beispiele existieren. Der Holstenfleet sollte auch ein Wohlfühlraum werden. Zumindest war das eine Erwartung, die im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung geweckt wurde, was unter anderem durch den Einsatz besonderer Materialien wie holzgedeckte Terrassen, den Boardwalk und prägnante Vegetationselemente auch erreicht wurde. Das wichtigste Ziel und damit auch der wichtigste Eckpunkt des Projektes ist sicherlich, dass es galt, die „Marke“ der Innenstadt neu zu adressieren. Zeitweise war das zwar eine gewisse Hypothek, aber es scheint so, als ob uns das wirklich gut gelungen ist. Darauf folgende Freiraumprojekte werden es dadurch sicherlich etwas leichter haben. Gerade in tradierten Räumen, die lange nicht mehr „planerisch bewegt“ wurden, ist es wichtig, dass die Nutzer- und Nutzerinnen der Innenstadt ein positives Verhältnis zum Wandel entwickeln und mit Optimismus an die Veränderung gehen. Wir haben das Gefühl, dass dieser Optimismus mit dem Projekt gewachsen ist.



Welchen Stellenwert hat das Thema Nachhaltigkeit bei diesem Projekt und wo sind die Unterschiede zu Projekten, wie sie vielleicht noch vor zehn Jahren geplant wurden?

Kurioserweise sind ja vom Wettbewerb bis zur Realisierung insgesamt ca. acht Jahre vergangen. Ich denke, unser Wettbewerbsbeitrag platzierte damals bereits Innovationsthemen, die von der Jury erkannt wurden. Dazu zählen beispielsweise die bereits angesprochene Klima-sensitivität durch die Einordnung von Verdunstungsflächen und die Stärkung der Selbstreinigungskräfte der neuen Gewässer durch die Integration von Pflanzenfiltern. Der nachwachsende Rohstoff Holz wurde sehr prominent eingesetzt, was in Innenstadtlagen nicht selbstverständlich ist. Es ließen sich aber leider auch nicht alle Ziele umsetzen. So planten wir zu Beginn des Projekts, Niederschläge von Platz- und Verkehrsflächen in den Wasserkreislauf einzubinden, was zum damaligen Zeitpunkt aber leider an der technischen Umsetzung und der anderer prioritärer Innovationsthemen scheiterte, zum Beispiel mit der Gestaltung der Verkehrsflächen als stufenlos in die Platzfläche integrierte Fläche – als sogenannten „shared space“.

Gibt es neue Anforderungen an Landschaftsarchitekten bezüglich Klimawandel, moderne Verkehrsführung, Einbeziehung der Bürger/Bürgerinnen etc.?

Ja, ich denke, dass gerade Projekte, die eine starke Veränderungswirkung im

Alltag haben, besonders gut gegenüber der Öffentlichkeit erklärt, moderiert und diskutiert werden müssen. Das hat der Holstenfleet deutlich zum Ausdruck gebracht. Leitprojekte der Stadtentwicklung müssen immer auch von der Stadtgesellschaft, wenn nicht geliebt, so doch gewollt sein. Das Fleet hatte anfangs keinen leichten Stand, ist aber im Laufe des Projekts immer mehr angekommen.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung hat hieran sicherlich einen sehr großen Anteil. Grundsätzlich ist es so, dass zentrale Zukunftsthemen wie der Klimawandel von uns eben besondere Lösungen fordern – gerade in öffentlichen Räumen. Diese Herausforderung kann auch ein Katalysator für Innovationen sein und Planern, Politik und Verwaltung Rückenwind für mutige Lösungen geben. Für die Übersetzung von Innovationen in Stadträumen mit sehr komplexen Anforderungen und Erwartungen können klare Gestaltungsimpulse hilfreiche gemeinsame Orientierungen geben. Der Holstenfleet ist da ein wirklich gutes Beispiel. Andere Projekte entwickeln ihre Gestalt sukzessive aus situativen, sich im Laufe der Nutzungen von selbst herausbildenden Gebrauchsmustern. Beim Fleet haben wir die Spielräume im Bereich der Verkehrsplanung, Gestaltung der Wasseranlagen und Plätze weit ausgelotet. Dennoch erscheint das Projekt aus meiner Sicht gut „geerdet“. Das muss es auch, denn schließlich begründet das Projekt eine langfristige, städtebaulich konstituierende Neuordnung im Herzen einer gewachsenen Stadt. Neben den formalen Setzungen ging es darum, öffentlichen Stadtraum zugänglich und sehr unterschiedlich nutzbar zu machen. Es wurden Angebotsräume geschaffen, von denen die Geschäftstreibenden der Innenstadt profitieren, die aber nicht per se konsumverpflichtend sind. Unter dem Eindruck der derzeitigen Pandemie wird umso mehr deutlich, wie wichtig der öffentliche Freiraum als Kompensationsraum auch im Hinblick auf Fragen der Umweltgerechtigkeit ist. Konkret wird diese Frage zum Beispiel im Verhältnis von konsumgebundenen Sitzplätzen und freien Aufenthaltsangeboten sichtbar. Beim Holstenfleet haben wir diesen Aspekt während des gesamten Projektverlaufs immer offensiv eingebracht und bis zum Ende bewahrt.



Welche Rolle spielt der Einsatz von Holz in der modernen Landschaftsarchitektur?

Holz ist als natürlicher Baustoff in Haptik, Textur und Ästhetik atmosphärisch schwer ersetzbar. Es gibt zwar innovative Lösungen, die auf Recyclingmaterialien setzen, unterm Strich sehe ich aber hier eher benachbarte Einsatzbereiche oder besser: gemeinsame Schnittmengen, z. B. hatte sich die Stadt Kiel vor dem Hintergrund einer Gegenüberstellung von Unterhaltungskosten vor zehn Jahren zunächst dazu entschlossen, die Verwendung von Holz weitgehend zugunsten von Kunststoffprodukten einzuschränken. Nach längerer Diskussion hat sich die Stadt Kiel dann eine Probefläche von Kebony legen lassen. Für diese Fläche wurde bewusst eine sehr ungünstige Stelle gewählt, die in einer öffentlichen Anlage integriert großer Belastung und starken Niederschlägen ausgesetzt war. Ziel war es zu beobachten, wie sich das Holz über einen Zeitraum von zwei Jahren unter

diesen ungünstigen Bedingungen verändert. Da Kebony mit seinen positiven Eigenschaften, den technischen Parametern und der langen Haltbarkeit absolut überzeugte, entschied sich die Stadt Kiel nach Ablauf der zweijährigen Beobachtungszeit für den Einsatz von Kebony. Insgesamt wird Holz in der Landschaftsarchitektur und im Hochbau auch als Konstruktionsholz immer wichtiger. Das bezieht sich in der Landschaftsarchitektur stark auf Kleinarchitekturen und Ausstattungselemente, geht aber weit in die Architekturentwicklung hinein, zum Beispiel für Dachaufstockungen sowie Wohn- und Geschäftshäuser. Hier stellen sich auch Synergien ein, wo z. B. hochbauliche Typologien landschaftsintegriert gedacht werden.

**Nach welchen Kriterien wird Holz für öffentliche Projekte ausgesucht?
Welche Rolle spielen Zertifizierungen wie PEFC/FSC und die
Tropenholzdiskussion?**

Die Zertifizierungen PEFC/FSC sind wichtig. Zurzeit wird aber in zunehmendem Maße das Herkunftsgebiet entscheidend. Aus diesem Grund haben wir die Tropenholzdiskussion beispielsweise für uns abgehakt. Tropenholz verwenden wir nicht und schlagen es unseren Auftraggebern auch nicht vor. In öffentlichen Auftragszusammenhängen ist der Einsatz von tropischen Hölzern absolut indiskutabel.

Kannten Sie Kebony oder haben Sie mit dem Holz sogar schon einmal gearbeitet?

Wir kannten Kebony lediglich aus Publikationen und hatten noch nicht damit gearbeitet. Jetzt wissen wir, welche Qualitäten das Produkt hat und welche technischen Anforderungen in der Planung zu berücksichtigen sind, um ein gutes Ergebnis zu bekommen. Durch die bereits verlegten Testflächen haben wir Vertrauen in Kebony bekommen und sind bisher nicht enttäuscht worden.

Welchen Eindruck haben Sie von Kebony?

Wir sind mit dem Produkt sehr zufrieden, wobei wir natürlich erst einmal die Verarbeitung und den heutigen Zustand beurteilen können. Die nordische Kiefer hat aufgrund ihrer natürlichen Haptik und der Optik mit Ästen und Maserung des Holzes ein robustes Erscheinungsbild, das sich auch witterungsbedingt verändert. Wo diese Ästhetik passt und gewünscht ist,

kann das eine sehr gute Option zur Gestaltung natürlicher Flächen sein. Wir haben das Material ja auch für die Verkleidung von Sitzelementen genutzt, um alle holzgedeckten Flächen möglichst in einer Materialeinheit zu gestalten. Hier müssen wir zukünftig prüfen, inwieweit Ausstattungselemente wie Bänke und Tische ebenfalls einzubeziehen sind.



Der Wettbewerb

Es ist der inzwischen 15. Wettbewerb seit der ersten Auslobung im Jahr 1993. Gegenstand ist eine sozial und ökologisch orientierte Siedlungs- und Landschaftsentwicklung sowie eine zeitgemäße Freiraumplanung. Mit der intensiveren Nutzung städtischer und landschaftlicher Räume werden an die Leistungsfähigkeit der Umwelt immer höhere Anforderungen gestellt. Urbanes Wachstum und gleichzeitige Transformation ländlicher Regionen, Klimawandel und Energiewende, ökonomische Herausforderungen und – aktuell – die Folgen einer Pandemie erzeugen Anpassungsdruck und Konflikte. Unter großen Anstrengungen werden vorhandene Infrastrukturen den veränderten Bedingungen stetig angepasst, ganze Systeme müssen umgebaut werden. Für die Entwicklung und Realisierung dieser neuen Systeme ist ein grundsätzliches Umdenken und strategisches / visionäres Handeln auf allen Planungsebenen erforderlich. „Grüne Infrastruktur“ wird zum Sinnbild für die Bedeutung der Grün-, Freiraum- und Landschaftsplanung für die Daseinsvorsorge, für multifunktionale Qualifizierung und Gestaltung von Grünräumen.

Auf ihrer Sitzung sichteten die neun vom bdla berufenen Preisrichter unter Leitung der Juryvorsitzenden Sonja Rossa-Banthien, r + b landschaftsarchitektur, Dresden, die 35 nominierten Arbeiten, vergaben den Ersten Preis sowie Auszeichnungen in neun Kategorien.

Auszeichnungen gingen in folgenden Kategorien an:

Öffentlicher Raum als Zentrum

[Kleiner Kiel-Kanal – Holstenfleet Kiel](#), Entwurfsverfasser: bgmr
Landschaftsarchitekten GmbH, Berlin.

Wohnumfeld

[Park Mitte, Hamburg-Altona](#), Entwurfsverfasser: Krebs und Herde
Landschaftsarchitekten, Winterthur/Schweiz.

Landschafts- und Umweltplanung / Landschaftserleben

[Baumkirchen-Mitte, München](#), Entwurfsverfasser: mahl • gebhard • konzepte
Landschaftsarchitekten bdla Stadtplaner, München.

Sport, Spiel, Bewegung

[Schulen am See, Hard \(Österreich\)](#), Entwurfsverfasser: TERRA.NOVA
Landschaftsarchitektur, München.

Landschaftsarchitektur im Detail

[Natur in Wassertrüdingen](#), Entwurfsverfasser: PLANORAMA
Landschaftsarchitektur, Berlin.

Klimaanpassung

[Klimawäldchen am Wollhausplatz, Heilbronn](#), Entwurfsverfasser: Stadt
Heilbronn, Grünflächenamt.

Historische Anlagen

[Stadtentwicklung Eutin](#), Entwurfsverfasser: A24 Landschaft
Landschaftsarchitektur GmbH, Berlin.

Digitale Innovation

[Sommerinsel – Die Landschaft aus der digitalen Matrix, Heilbronn](#),
Entwurfsverfasser: LOMA architecture landscape urbanism, Kassel

Atmosphärische Räume

[Ergänzender Museumsambau am Peter-August-Böckstiegel-Haus, Werther](#)

([Westf.](#)), Entwurfsverfasser: Planergruppe GmbH Oberhausen, Essen.

Die Preisverleihung

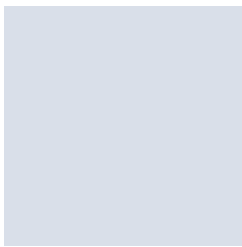
Die Ehrung erfolgt im Rahmen einer abendlichen Festveranstaltung am Freitag, 8. Oktober 2021, in Berlin. Der bdla veröffentlicht die ausgezeichneten und nominierten Arbeiten in einer Wettbewerbsdokumentation.

1997 wurde das norwegische Unternehmen Kebony AS (www.kebony.de) in Oslo gegründet, um eine Erfindung des kanadischen Professor Marc H. Schneider weiter zu entwickeln und zu vermarkten: die Kebony-Technologie. Seine Idee findet sich im Namen des Unternehmens und des von ihm entwickelten Holzes wieder. Er suchte und fand: „THE KEY TO EBONY – Den Schlüssel zum Ebenholz“.

Die Pilotproduktion ging 2003 in Betrieb. In den Jahren 2004 bis 2007 sammelte Kebony als Zulieferer diverser Bauprojekte in Norwegen wertvolle Erfahrung, bevor im Jahr 2009 eine Produktionsstätte auf industriellem Niveau gebaut und mit dem weltweiten Export begonnen wurde. Heute ist Kebony die verlässliche Alternative zu gefährdetem tropischen Hartholz sowie zu mit Giftstoffen behandeltem Holz. Die einzigartige Technologie verbessert dauerhaft die Eigenschaften von weichen Holzarten und verleiht ihnen Charakteristiken, die denen der besten Harthölzer in nichts nachstehen.

Der Hauptsitz von Kebony befindet sich in Oslo, produziert wird in Skien und in Kallo bei Antwerpen. Mit derzeit rund 70 Mitarbeitern verfügt Kebony AS über Tochtergesellschaften in Norwegen, Dänemark und Schweden, sowie einem breiten internationalen Vertriebsnetz. Wichtige Märkte sind Deutschland, Frankreich, Großbritannien und die USA. Die Eigentümer des innovativen Unternehmens sind Venture Capital und Private Equity Investoren aus Deutschland, Frankreich, Großbritannien und Norwegen.

Kontaktpersonen



Ines Iwersen

Pressekontakt

Pressesprecherin

DACH-Region

ines.iwersen@markenquartier.de

040-361110-81

0171-7186409