

Oliver Auge

Eine Stadt in Bewegung

Zur Migrationsgeschichte Kiels vom Mittelalter bis zur Gegenwart¹

Mit 9 Abbildungen

Im Januar 2017 berichteten die ›Kieler Nachrichten‹, dass Kiel in diesem Jahr mächtig in Bewegung sein werde (Kieler Nachrichten vom 5.1.2017). Was der Zeitungsreporter für die vielen Aktivitäten im Jahr 2017 formulierte, lässt sich problemlos für die gesamte Geschichte Kiels konstatieren: Kiel war schon immer eine Stadt in Bewegung, und Kiels Einwohnerschaft bestand und besteht bis heute aus »Wanderern«, die in die Stadt hineinkommen und sie – manchmal nach nur kurzer Zeit schon – wieder verlassen. Kiels Antlitz wandelte sich dabei in enormem Maße.²

So wuchs Kiel im 13. Jahrhundert, als es mit dem Stadtrecht versehen war, gleich sehr rasch. Dies erklärt sich hauptsächlich durch den Zuzug von Menschen, die sich hier ein gutes Auskommen für ihren Lebensunterhalt erhofften (Walther 1991, S. 30; Rosenplänter 2011a, S. 37–39). Eine Untersuchung der im Ersten Kieler Stadtbuch vorkommenden Namen ergab, dass es einen konstanten Zuzug von Einwanderern aus der Region um die Stör gab. Dieser machte rund ein Fünftel des Gesamtzuzugs von Neubürgern aus. Dahinter stand wohl die Anwerbepolitik der Stadtherren, die sich gezielt an Kaufleute richtete, die sich des Wasserwegs der Stör bedienten und, ursprünglich von weiter herkommend, mittlerweile zwischen Stormarn und Neumünster heimisch geworden waren. Noch heute deuten Straßennamen in der Kieler Altstadt auf den permanenten Zuzug von außen hin. Gemeint sind die Flämische, die Dänische und die Kehdenstraße (Paravicini 1992, S. 26–29). Wohlgemerkt bedeuten diese Namen nicht, dass entsprechende Landsmannschaften in nennenswerter Größenordnung in Kiel wohnten. Vielmehr benennen sie nur Regionen, deren Fernhändler nach dem Wunsch des

1 Mit Nachweisen versehene Fassung des öffentlichen Abendvortrags zur Eröffnung der ARKUM-Tagung »Inklusion|Exklusion. Transkulturalität im Raum« am 19. September 2018 in Kiel. Die Gedanken fußen im Wesentlichen auf den entsprechenden Passagen meines Buchs *Auge* 2017. – Der Anmerkungsapparat ist bewusst knapp gehalten.

2 Vgl. www.kieler-stadtentwicklung.de [letzter Zugriff 15.2.2020], wo zahlreiche detaillierte Pläne sowie ein Zeitraffer die Entwicklungsgeschichte der Stadt Kiel illustrieren.

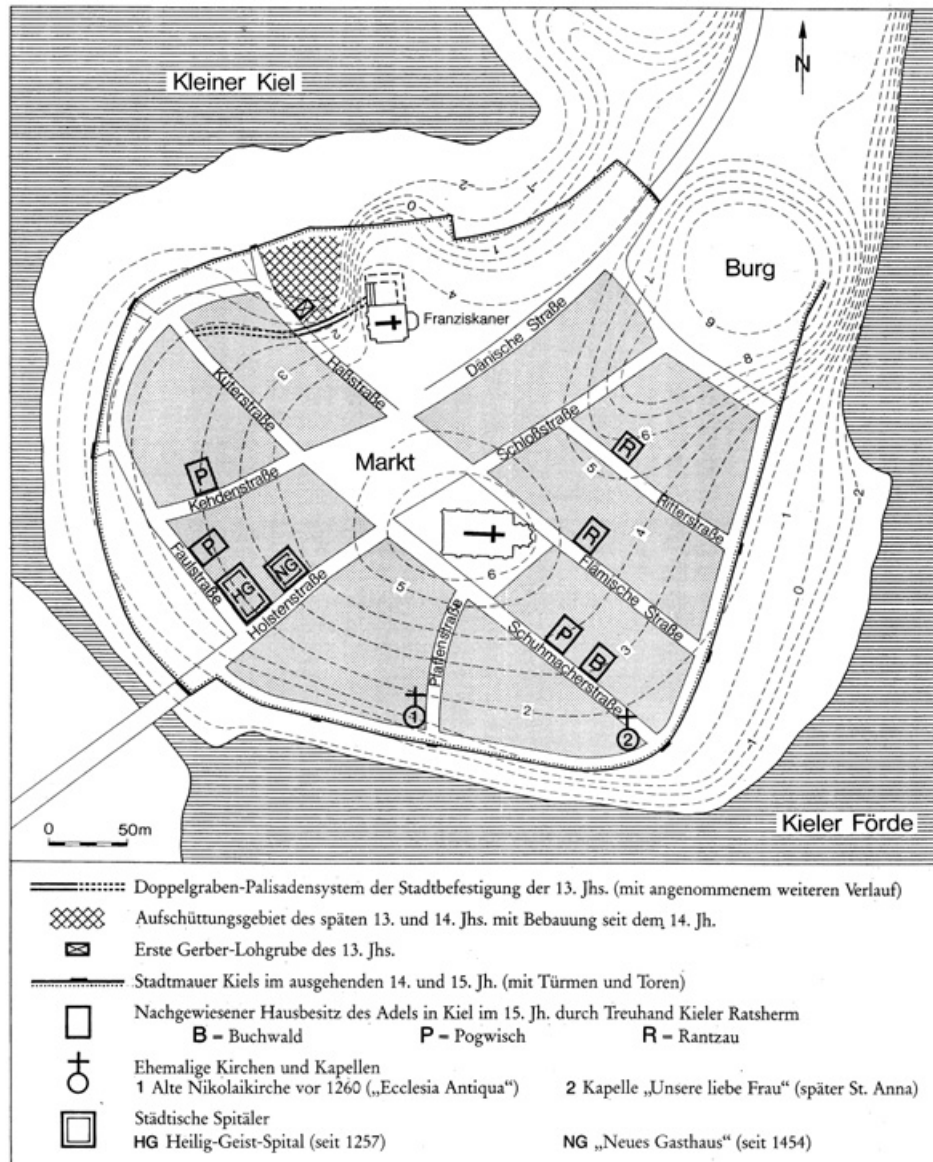


Abb. 1: Kiel im Mittelalter
Aus: Jensen u. Wulf 1991, S. 26

Stadtgründers eine möglichst große Rolle für die Entwicklung seiner Stadt spielen sollten.

Im Übrigen musste, um kurz auf das wichtige Phänomen nicht nur räumlicher, sondern auch sozialer Mobilität im Mittelalter einzugehen, wer einmal Kaufmann oder Handwerker war, nicht immer ein solcher bleiben. Man weiß von einem Kie-

ler Schmied namens *Hinrich*, der zum Händler wurde, dann 1259 Ratsmann war, und als Ausdruck für seine erlangte Reputation folgerichtig mit ›dominus‹ – ›Herr‹ angesprochen wurde (Walther 1991, S. 31). *Hinrich* ist ein schönes Beispiel für berufliche und soziale Mobilität im Mittelalter, das insgesamt alles andere als statisch war. Und *Hinrich* steht keineswegs allein da. Man konnte damals also vergleichsweise gut im noch jungen Kiel sozial aufsteigen. Und diese Entwicklung setzte sich im weiteren Verlauf des Mittelalters fort, als Kiel sich mehr und mehr zu einem Regionalzentrum entwickelte (Landgraf 1959, S. 52–55). So kamen zwar Zuzügler aus anderen aufstrebenden Städten vor, die sich seinerzeit im Hansebund organisierten. Allerdings erreichten die Einwanderungsdimensionen in Kiel zu keinem Zeitpunkt Ausmaße wie in Hamburg oder Lübeck.

Entscheidender war für Kiel im Spätmittelalter das Hereindrängen des Adels in die Stadt, was Kiel zur Hauptstadt der schleswig-holsteinischen Ritterschaft machte und zur markanten Zunahme des adeligen Hausbesitzes in der Stadt führte (Walther 1991, S. 46–50; Krüger u. Künne 1991, S. 68, 74, 75f. 78, 133f.; Auge 2018, S. 285). In der frühen Neuzeit gehörte hier nahezu jedes siebte Haus dem Adel. Das 14. Jahrhundert hatte im Übrigen wegen der großen Pestwelle auch einen erheblichen Bevölkerungsrückgang herbeigeführt: Um 1300 hatten ungefähr 1 800 bis 2 000 Menschen in Kiel gelebt. 1350, auf dem Höhepunkt der Pest, waren es nur noch etwa 1 600. Der erhebliche Rückgang in der Einwohnerentwicklung um etwa ein Fünftel konnte allerdings in der Folgezeit durch Zuzug vergleichsweise problemlos ausgeglichen und dann auf dem Niveau des frühen 14. Jahrhunderts gehalten werden. Verantwortlich hierfür war anscheinend auch das Phänomen der spätmittelalterlichen Landflucht (Walther 1991, S. 54; Landgraf 1959, S. 38–42). So lebten 1565 maximal 1 900 Menschen in Kiel. 1682 waren es schon 3 420, d.h. die Stadtbevölkerung war in etwas mehr als 100 Jahren um das 1,8fache angewachsen (Krüger u. Künne 1991, S. 79).

Migranten und Migrantinnen in ganz anderer, aber ebenso prägender und deswegen unbedingt zu erwähnender Form stellten seinerzeit die zahlreichen Vagabundierenden dar (Krüger u. Künne 1991, S. 79; Sievers 1989, S. 51–72). Das umherziehende oder fahrende Volk war weit verbreitet. Seine Zusammensetzung war sehr heterogen und bezog ebenso Kaufleute und Krämer oder Handwerker mit ein wie Söldner, Prostituierte oder Bettler. Die städtischen Obrigkeiten sahen in dieser Gruppe eine Gefahr für die öffentliche Ordnung und für die lokale Armenfürsorge, die schon für die ›eigenen‹ Armen nicht ausreichend war. Studiert man die einzelnen Einträge in der frühneuzeitlichen ›Skandalchronik‹ des Bürgermeisters *Asmus Bremer* genau und zieht zusätzlich weitere Quellen wie etwa das Kieler Varbuch heran, erkennt man indes rasch, dass die Bedrohung der öffentlichen Ordnung durch fremde Vagabunden eine mentale Konstruktion war, die sich von der Realität stark unterschied (Jensen 1976; Peters 2017). Verbrechen, die kriminelle Vaganten verübten, machten einen Bruchteil aller Delikte aus. Deutlich wird aber, dass die von auswärts Kommenden regelmäßig härter bestraft wurden als die Einheimischen und dass der bekannte Kieler Umschlag, zeitweilig die größte Finanzmesse in Nordeuropa, ein Anziehungspunkt für diese auswärtigen Kriminellen darstellte (Jensen 1991, S. 62; Krüger u. Künne 1991, S. 133).

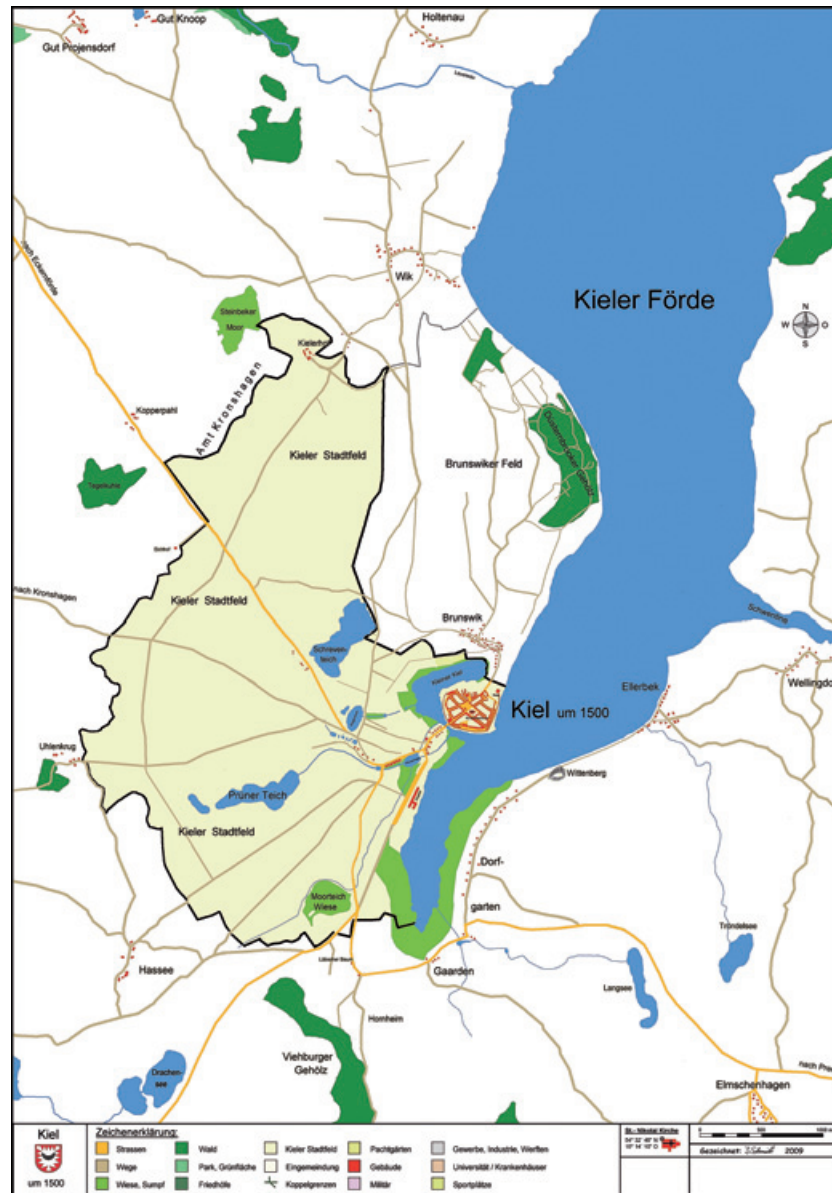


Abb. 2: Kiel um 1500
© Joachim Schmidt, Kiel 2009

Ein neuer Bewegungsfaktor in der Stadt wurde ab 1665 die Universität (Jordan 1965, S. 25; Auge 2016, S. 96–110). Studierende wie Professoren kamen und gingen. Überhaupt geriet durch die Universität das strenge soziale Gefüge in der Stadt in Bewegung. So hatte der Magistrat bei offiziellen Umzügen fortan ins

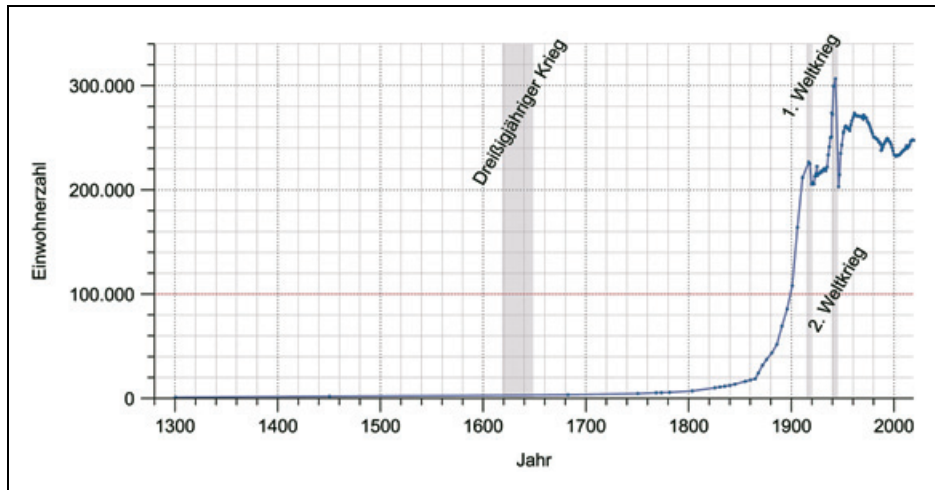


Abb. 3: Die Einwohnerentwicklung Kiels seit seiner Stadtgründung
CCO 1.0

zweite Glied zurückzutreten, weil dem Prorektor und den Dekanen der erste Platz gebührte. Eine solche Verschiebung sozialer Hierarchien wog in Zeiten, in denen Rang und Ritual besonders viel zählten, besonders schwer. Als dann zum Ausgang des 19. Jahrhunderts die Marine dominant werden sollte, hatten die Professoren im Ansehen zurückzustecken (Wulf 1991a, S. 268). Bis heute hat die Kieler Universität eine bewegte Geschichte erlebt, in der auf viele Krisen immer wieder Konjunkturen folgten. Rein zahlentechnisch ließe sich die Universitätsgeschichte aufs Ganze betrachtet freilich unbedingt als Erfolgsgeschichte verkaufen: 140 Studenten schrieben sich im ersten Semester 1665 in die Matrikel ein; im Wintersemester 2017/2018 studierten hier knapp 26 500 Menschen aus nah und fern (Auge 2015; Kieler Nachrichten vom 16.10.2017).

Im weiteren Verlauf der Geschichte wuchs Kiels Bevölkerung weiter an: Zwischen 1781 und 1835 verdoppelte sie sich auf 11 622 Einwohner (Lange 1991, S. 143, 159). Soweit dieses Wachstum auf Zuwanderung beruhte, stammten die betreffenden Neubürger damals zu fast 75 Prozent aus dem Bereich Schleswig-Holsteins und hierbei aus einem genuin städtischen Milieu. Erst nach 1851 kam es in größerem Umfang zu einer Zuwanderung aus Landdistrikten, die bis dahin unter 25 Prozent gelegen hatte. Dieselbe stieg bis 1869 dann auf rund 40 Prozent an. Die dahinterstehende Landflucht gilt als Zeichen einer zunehmenden Verstädterung. Kiel war dabei Teil der gesamtdeutschen Entwicklung. Indes bot in Kiel nur der Bereich der Vorstadt mit der Holstenstraße und dem Kuhbergviertel genügend Raum für eine ständig wachsende Stadtbevölkerung (Lange 1991, S. 159–161). 1781 wohnten hier bereits 45 Prozent der Gesamtbevölkerung Kiels, 1860 waren es ganze 58 Prozent. Um den Bevölkerungsdruck etwas zu mildern, erfolgte daher ab 1847 die Neuerschließung des Damperhofviertels zwischen

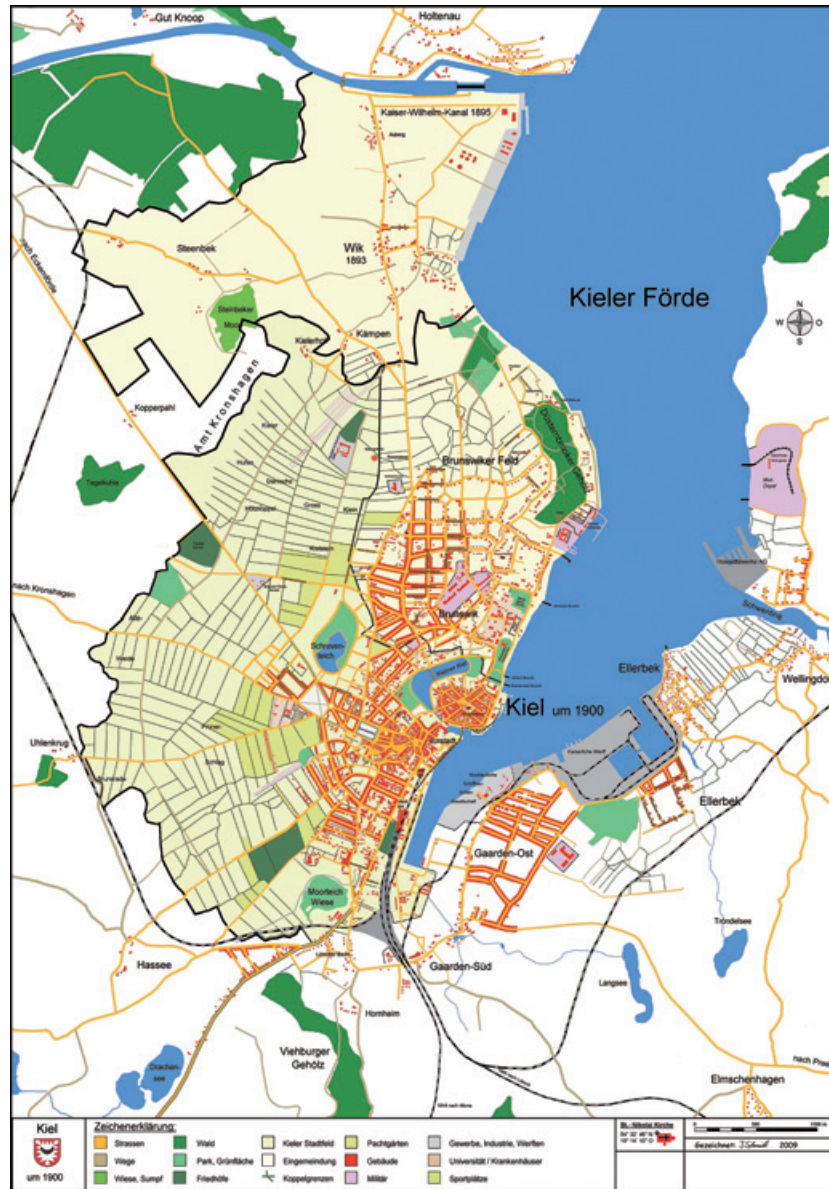


Abb. 5: Kiel im Jahr 1900
© Joachim Schmidt, Kiel 2009

Doch war das erst der Anfang! Wenig später begann ein neuer, starker Zustrom vieler Arbeitskräfte und ihrer Familien von außen, hervorgerufen durch die ab 1865 nach Kiel verlegte preußische Marine und die rasch wachsenden Werften, Dienstleistungs- und Versorgungsbetriebe, Handel und Verkehr (Wulf 1991a, S. 208; Auge u. Tillmann 2017). Man hat die Verlegung der Marinestation nach

Kiel daher auch nicht ganz zu Unrecht als zweite Stadtgründung bezeichnet (Salewski 1991, S. 280). Lebten um 1850 noch etwa 16 000 Einwohner/-innen in Kiel, waren es 1885 schon 51 706, 1900 107 977 und 1914 schließlich ganze 225 161. Die prozentuale Zunahme betrug zwischen 1840 und 1864 52 Prozent, explodierte dann aber geradezu zwischen 1864 und 1890 auf 245 Prozent und zwischen 1890 und 1914, minimal abgeschwächt, auf 195 Prozent. Ein solches Bevölkerungswachstum erinnert in bester Weise an zeitweilige amerikanische Verhältnisse und kannte in Deutschland kaum seinesgleichen.

Die Abhängigkeit der Bevölkerungszunahme von der Marine war allerorten spürbar. So kam es unter den Marineangehörigen zu häufigen Versetzungen, was eine ungewöhnlich hohe Fluktuation innerhalb der Kieler Bevölkerung erzeugte. Der Anteil der Zu- und Abwandernden pro Jahr machte in der Kaiserzeit sage und schreibe ein Fünftel der Gesamtbevölkerung Kiels aus (Wulf 1991a, S. 208). Doch nicht nur der Zu- und Wegzug nach oder aus Kiel war besonders stark ausgeprägt. Auch innerhalb der Stadt gab es eine ganz erhebliche Fluktuation. So wechselte in manchen Jahren in einigen Straßenzügen rund die Hälfte der Mieter den Wohnort. In Zahlen ausgedrückt, heißt dies, dass zwischen 1900 und 1912 jährlich 80 000 Personen innerhalb der Stadt umzogen. Man kann sich vorstellen, wie stark die Bevölkerung damals eigentlich konstant in Bewegung war. Negative Folgen für die Stadt und ihre Identität blieben nicht aus: Wegen ihrer ständigen Mobilität kam es zu keiner mentalen Bindung vieler Einwohner/-innen an die Stadt; auch entwickelten diese kein verantwortliches Bewusstsein für dieselbe. Es handelte sich eben um keine organisch gewachsene Bürgerschaft. Vielmehr blieb die durch und durch zusammengewürfelte Einwohnerschaft gewissermaßen Gast in ihrer eigenen Stadt. Oft genug zogen die Leute rasch wieder fort, bevor sie sich auch nur irgendwie als Kieler zu fühlen begonnen hatten. Kiel nahm damit im Prinzip Ansätze zur anonymen Großstadt vorweg, wie man sie heute allerorten vorfinden kann. Bis zur Gegenwart wird in Kiel immer wieder eine fehlende Identifikation der Einwohnerschaft mit ihrer Stadt beklagt. Zur fehlenden Ausbildung oder Verankerung eines Kieler Selbstverständnisses in der rapide anwachsenden und bunt »zusammengewürfelten« Bevölkerung trat der rasche bauliche Gesichtsverlust des historisch gewachsenen Kiels. Unter dem enormen Wachstumsdruck wurde die Geschlossenheit und Beschaulichkeit des alten Stadtbildes neuen, funktionalen Bau- und Stilelementen des späten 19. Jahrhunderts geopfert. Traditionsreiche Häuser mussten neuen Geschäfts- und Bürohäusern sowie Straßenzügen weichen, wie das bekannte Schwebelhaus an der Klinke im Jahr 1907 (Wulf 1991a, S. 219–223). Immerhin wurde dessen wertvolle Inneneinrichtung gerettet und in das Thaulow-Museum überführt. Das Ergebnis waren »langweilige, eintönige und sogar häßliche Straßenzüge mit sehr uneinheitlicher Bebauung [...], die Kiel ein etwas unförmiges und gestaltloses Aussehen gaben« (Wulf 1991a, S. 223). Nicht also erst die Bombenschäden des Zweiten Weltkriegs, sondern bereits das immense, trotz verschiedener Bebauungspläne nahezu unkontrollierbare Wachstum, dem sich Kiel seit der Verlegung der Marine hierher ausgesetzt sah, machten die Stadt zu einem von vielen als gesichtslos empfundenen Gebilde (Stoy 2003).

Die Kieler Einwohner/-innen stammten nun zunehmend nicht mehr aus Kiel selbst, aus dem Kieler Umland oder überhaupt aus Schleswig-Holstein, sondern sie kamen von viel weiter her (*Wulf* 1991a, S. 209; *Wenzel* 1978, S. 26–29). Eine besondere Rolle spielte dabei die Binnenmigration im Königreich Preußen, dessen Teil Kiel 1867 geworden war. Kiel zog jetzt viele Leute von außerhalb Schleswig-Holsteins an. Der Anteil der nichtdeutschen Stadtbewohner/-innen blieb damals freilich gering. Er war in Kiel noch niedriger als in Schleswig-Holstein insgesamt. 1910 betrug er nur 1,1 Prozent und lag damit weit unter demjenigen in Berlin oder im Ruhrgebiet. Eine große Gruppe unter den internationalen Zugezogenen machten insbesondere in den 1860er und 1870er Jahren Schweden aus, die nach Kiel kamen, um hier beim Eisenbahn-, Festungsanlagen- und Schiffbau mitzuarbeiten (*Riegler* 1985, S. 106–115). Auch am Bau des Nord-Ostsee- bzw. Kaiser-Wilhelm-Kanals waren viele ausländische Arbeitskräfte, vor allem aus Polen, Russland und Italien, beteiligt (*Troitzsch* 1995, S. 120). Für die Arbeiter, die mindestens 17 Jahre alt sein mussten, wurden eigens Barackenlager zur Unterbringung errichtet. Sie waren militärisch organisiert und wurden auch von Offizieren geleitet. Die meisten der ausländischen Arbeitskräfte blieben nicht auf Dauer hier, sondern zogen später weiter.

In bescheidenen Ausmaßen entstand seinerzeit auch eine winzige jüdische Gemeinde in Kiel (*Goldberg* 2011a, S. 43–47; *Wulf* 1991a, S. 261). Bereits in den 1790er Jahren hatten sich sieben Schutzjuden-Familien in Kiel niedergelassen. 1850 gaben sich dann 22 jüdische Familienväter aus Kiel und Brunswik Local-Statuten. Da der Magistrat sich bemühte, die Juden auszuweisen, wendeten sich die Kieler Juden an das verantwortliche königliche Ministerium, um eine offizielle Anerkennung als jüdische Gemeinde zu erhalten. Eine Anerkennung erlangten sie allerdings erst unter der preußischen Regierung am 4. Oktober 1867. Damals lebten in Kiel 125 jüdische Einwohner/-innen. 1871 waren es 187. Kiel vereinte so immerhin 13 Prozent aller in Schleswig-Holstein außerhalb Altonas lebenden Juden auf sich. Der Anteil stieg im Jahr 1910 auf nahezu 35 Prozent. Allerdings machten sie nur verschwindend wenige 0,3 Prozent der gesamten Kieler Stadtbevölkerung aus. Dabei blieb es bis in die Weimarer Zeit, als 1930 die jüdische Gemeinde mit 655 Mitgliedern ihren Höchststand erreichte. Ganz ähnlich wie die restliche Stadtbevölkerung hatte sich die frühe jüdische Gemeinde in Kiel aus Personen zusammengesetzt, die entweder aus der Stadt selbst oder dem holsteinischen Umland stammten. In der Kaiserzeit driftete die Entwicklung dann auseinander: Während sich der Anteil der Stadtbewohner/-innen ohne deutsche Staatsbürgerschaft kaum erhöhte und 1910 bei 1,1 Prozent lag, nahm der Zuzug zur jüdischen Gemeinde aus Osteuropa erheblich zu, sodass 1910 ganze 21 Prozent ihrer Mitglieder im Ausland geboren waren (*Wulf* 1991b, S. 355; *Goldberg* 2011a, S. 45, 47–53; *Goldberg* 2011b, S. 162–164). Die osteuropäischen Juden zeigten sich weniger assimiliert als die schon länger in Kiel beheimateten und sie lebten nach strengeren religiösen Regeln als letztere, was manche interne Probleme für die jüdische Gemeinde mit sich brachte. Der Großteil der jüdischen Mitbürger/-innen fiel dann nach 1933 dem nationalsozialistischen Holocaust zum Opfer.

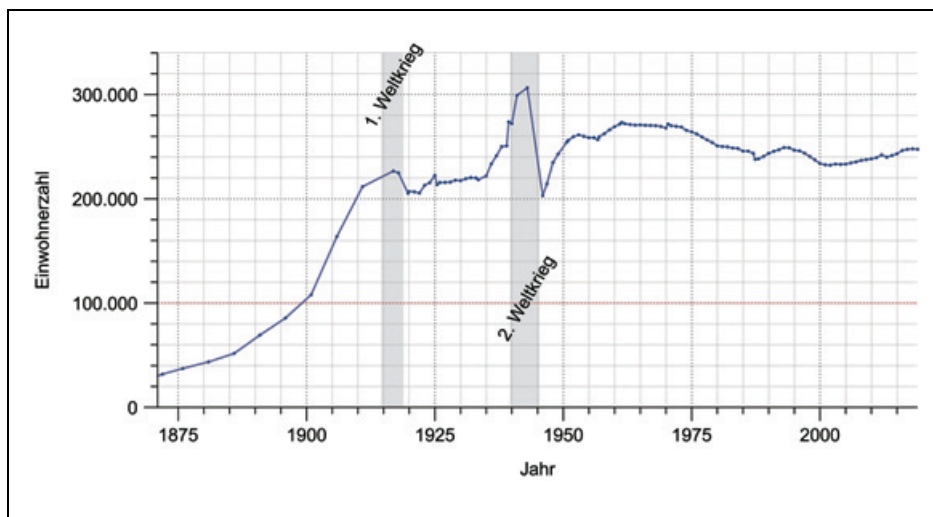


Abb. 6: Die Einwohnerentwicklung Kiels ab dem späten 19. Jahrhundert bis heute
CCO 1.0

Die Bevölkerungsentwicklung kannte nicht nur ein stetiges Aufwärts. Vielmehr führte die einseitige Ausrichtung der Kieler Wirtschaftsstrukturen auf die Marine und Werftindustrie nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg zu massiven Problemen wie Personalabbau und Arbeitslosigkeit. Und diese wiederum hatten eine Abwanderung größeren Ausmaßes und damit Bevölkerungsverluste zur Folge: 1918 hatten in Kiel noch rund 243 000 Menschen ihr Zuhause (Wulf 1991b, S. 303f.). Im Folgejahr handelte es sich nur noch um 205 330 Personen, was einem Rückgang um 15,6 Prozent in nur einem Jahr gleichkam. Im Zuge der mehr oder minder erfolgreichen Versuche zur Neuorganisation der Kieler Wirtschaftsstrukturen kam es bald aber wieder wenigstens zum gebremsten Wachstum, sodass Kiel 1933 schon wieder über 218 335 Einwohner/-innen verfügte. Kiel rangierte beim Bevölkerungszuwachs nunmehr aber hinter Altona und Lübeck, was vor dem Ersten Weltkrieg ganz undenkbar gewesen wäre (Sieck 2005, S. 97).

Die während der nationalsozialistischen Diktatur veränderten ökonomischen und militärischen Rahmenbedingungen wirkten sich wiederum auf das Wanderverhalten der Bevölkerung in Kiel aus. Die ab 1935 massiv betriebene Wiederaufrüstung der Marine führte nochmals zum beschleunigten Bevölkerungswachstum um jährlich 3,6 Prozent. Das bedeutet, dass die Einwohnerzahl von 1933 bis 1939 um fast 50 000 Menschen auf 265 443 stieg. Ihren absoluten Höchststand erreichte sie schließlich 1942 mit 306 000 Menschen (Wulf 1991b, S. 359f.). Parallel zur Bevölkerungszunahme nahm auch die Migration innerhalb Kiels wieder erheblich zu. Beides hatte seine Ursache darin, dass es sich vielfach um Werftarbeiter oder Militärangehörige mit ihren Familien handelte. Gerade die Letzteren wurden oft versetzt. Zudem führte dies zu einem wachsenden Druck auf den Kieler Immobilien- und Wohnungsmarkt. Am dichtesten bewohnt war um

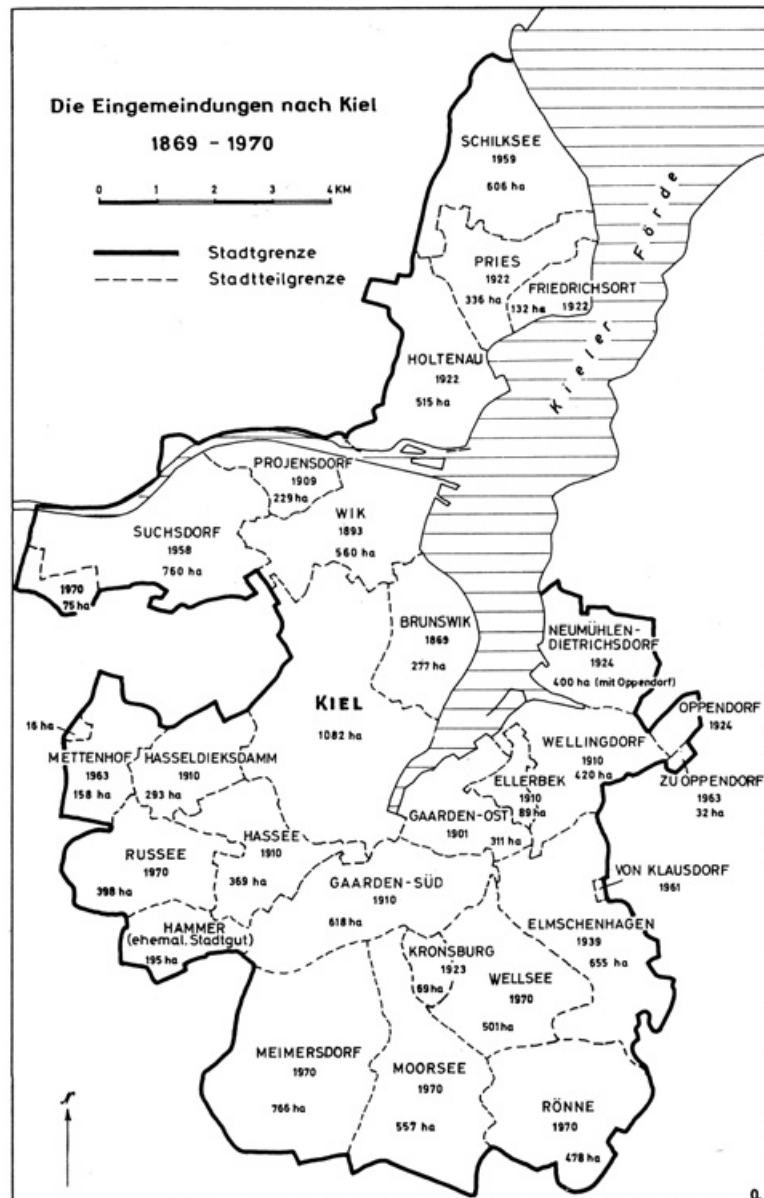


Abb. 7: Die Eingemeindungen nach Kiel 1869–1970
Aus: Jensen u. Wulf 1991, S. 409

1939 das Westufer der Stadt zwischen Blücherplatz und Hauptbahnhof – mit Ausnahme des großzügig bebauten Düsternbrooker Gehölzes natürlich. Es wurde eng in der Stadt. Damit in Zusammenhang stand die Zunahme der Bevölkerungsdichte in den Außenbezirken. Die Leute zog es jetzt vermehrt aus den sehr dicht besiedelten Wohngebieten um den Exerzierplatz, in der Brunswik, in Gaarden-

Ost oder am Südfriedhof in die Außenbezirke nach Hasseldieksdamm, Hassee, Wellingdorf, Kronsburg oder in die Wik. Hier wurden aufgelockerte Wohnsiedlungen in einer sogenannten Grüngürtelzone um den Stadtkern errichtet. Die Möglichkeiten hierzu hatten umfängliche Eingemeindungen seit 1869 geschaffen (Freche 2014). Die dort wohnenden Menschen mussten nun freilich zur Arbeit in die nahe Stadt kommen: Das Phänomen der Pendler war geboren!

Höhe- und Tiefpunkte liegen in der Geschichte oft nahe beieinander, so auch in Kiel bezüglich der Einwohnerzahlen. War 1942, wie gesagt, der absolute Höchststand mit über 300 000 Einwohner/-innen erreicht, führten die massiven Kriegseinwirkungen durch die Bomberflotten der Alliierten dazu, dass ein Teil der Einwohner/-innen freiwillig die Stadt verließ und ein anderer, größerer evakuiert werden musste (Erlenbusch 2011a, S. 220f.). Am 1. Januar 1945 lebten dann nur noch 143 000 Menschen in Kiel – so wenige wie zu Anfang des Jahrhunderts (Wulf 1991b, S. 360; Sieck 2005, S. 116). Bei der gesunkenen Bevölkerungszahl blieb es längerfristig, wenn auch nicht auf derart niedrigem Niveau. Viele Kieler und Kielerinnen kehrten nach und nach wieder in ihre Stadt zurück. Weil diese sehr stark zerstört war, wurden hier vergleichsweise wenige Heimatvertriebene und Flüchtlinge aus den von der Roten Armee eroberten deutschen Ostgebieten untergebracht. Sie machten mit 34 632 Personen lediglich 14,3 Prozent aus (Grieser 1991, S. 402–407). Zum Vergleich: In ganz Schleswig-Holstein erreichten Flüchtlinge und Heimatvertriebene 1948 einen Bevölkerungsanteil von 42 Prozent (Grieser 1991, S. 402; Degn 1994, S. 296f.; Danker, Kellmann u. Schwabe 2014, S. 298–302). Kein anderes Land in Westdeutschland erlebte einen so starken Zustrom wie Schleswig-Holstein. Kiel allerdings bildete hier eine Ausnahme.

Aus den vielen Trümmern des Zweiten Weltkriegs erstand bald ein neues, anderes Kiel. Es wurde gewissermaßen zum dritten Mal gegründet. Stadtbaurat *Herbert Jensen* gilt als der Vater dieser Neuplanung, wobei sein von den damaligen Experten gefeierter Hang zu den vielen Betonkonstruktionen auch für Unmut unter der Bevölkerung sorgte (Grieser 1991, S. 411–413; Erlenbusch 2011b, S. 160). Diese hatte mit der zweckmäßigen, asketisch sparsam ausgeführten Architektur ihre Probleme. Die Beseitigung zerstörter, alter Bausubstanz schuf indes gemeinsam mit der Zusammenlegung von Grundstücken die Gelegenheit zu großzügigen innovativen Planungen und einem modernen Städtebau, wie ihn z.B. die ›Klagemauer‹ in der Holtenauer Straße oder die Andreas-Gayk-Straße als eine ›Magistrale der Moderne‹ widerspiegeln (Rosenplänter 2011b, S. 190f.; Larsson 1992, S. 260–262; Grieser 1992, S. 323–327). Sie waren geleitet von der Vision einer von Grün umrahmten, durchsonnten und nicht zuletzt von modernen, breit angelegten Verkehrsadern durchzogenen Stadt der Zukunft. Sie waren Ausdruck von uneingeschränktem Zukunftsglauben und einem gewissen Pathos der Wiederaufbauzeit. Für die Fortbewegung in der Stadt sorgte dabei noch bis 1985 auch eine seit 1896 elektrifizierte Straßenbahn, die schließlich aber wegen der wachsenden Konkurrenz des Omnibusverkehrs und steigender Betriebskosten ihren Betrieb einstellen musste (Rosenplänter 2011c, S. 366f.). Aktuell lässt die Stadt Kiel ein Konzept zur Wiedereinführung einer Stadtbahn erarbei-

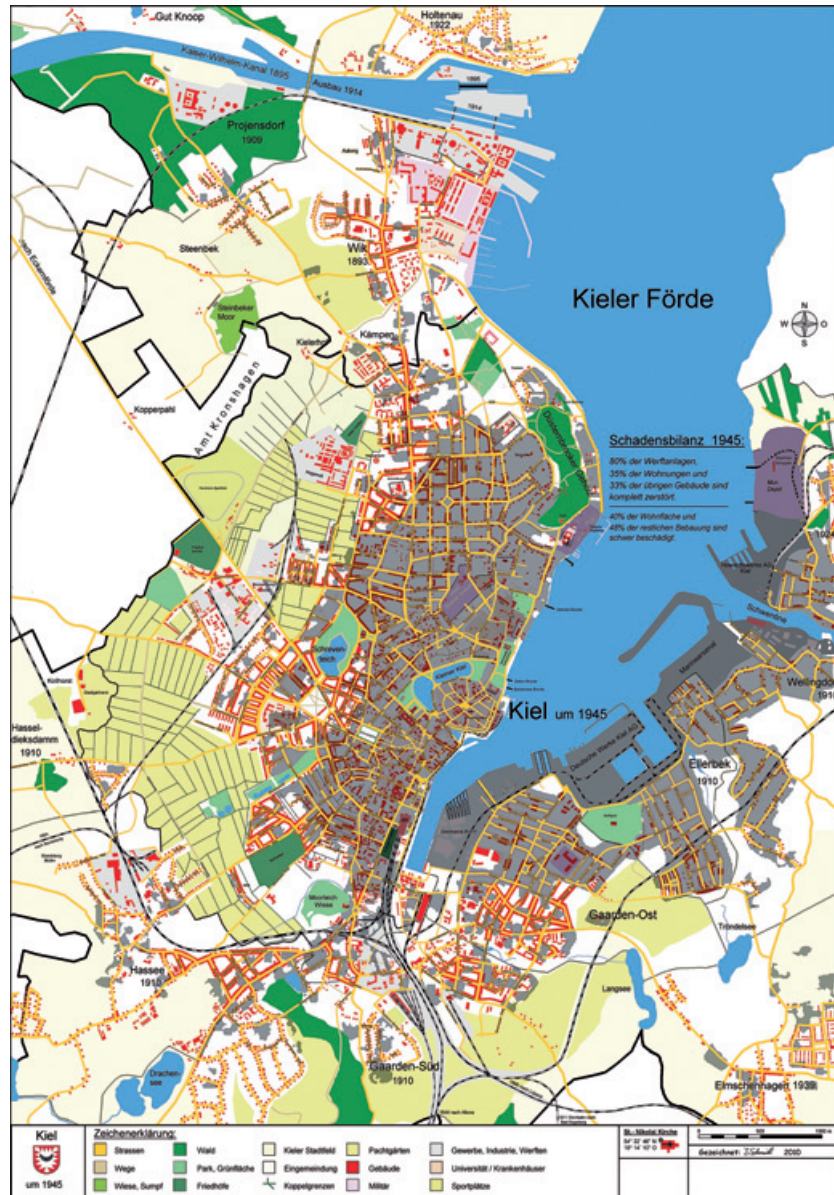


Abb. 8: Die Zerstörungen in Kiel 1945 (grau hinterlegt)
 © Joachim Schmidt, Kiel 2010

ten, um das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs nachhaltig zu verbessern. Auch aus den ehrgeizigen Plänen, Kiel zum festen Knotenpunkt des in die weite Ferne bewegenden, internationalen Luftfahrtverkehrs zu machen, wurde nichts. Im Jahr 2006 wurde der zuletzt stark subventionierte Linienverkehr auf dem seit 1927 existierenden Flughafen Kiel-Holtenau eingestellt (*Rosenplänter*

2011d, S. 99). Weitaus positiver verlief die Entwicklung der Stadt als bedeutender Fährhafen: Seit den 1960er Jahren ist Kiel durch Fährverbindungen mit Oslo und Göteborg verbunden. Lange Jahre verkehrten gleichfalls Fähren zwischen Kiel und einer Reihe dänischer Städte. Jährlich werden über eine Million Menschen, teils mit ihren Autos, auf den Fährlinien der Color Line nach Oslo, der Stena Line nach Göteborg sowie der DFDS Seaways nach Klaipeda oder von dort nach Kiel transportiert. Die dafür nötige Infrastruktur wurde 1992 durch den Ausbau des Bollhörnkais im Bereich der Innenförde und durch die Errichtung neuer Terminals auf dem Ost- (1997) bzw. Westufer (2010) geschaffen. Beide Gebäude prägen durch ihre auffallende Architektur die Silhouette der Hafencity. Zum Linienverkehr der Fähren kam seit dem Fall des Eisernen Vorhangs das Kreuzfahrtgeschäft als weiterer lukrativer Wirtschaftszweig hinzu. Zu dessen verbesserter Abwicklung wurde 2007 der alte Oslokai zum neuen Ostseekai ausgebaut, der heute über vier Liegeplätze verfügt. Über 2 391 000 Passagiere starteten im Jahr 2019 von hier aus mit ihrer Seereise in ferne Länder (Port of Kiel, Umschlagsergebnisse). Kiel ist deswegen ein so attraktiver und zukunftsfähiger Anlaufhafen, weil er wetterunabhängig ist, über Liegeplätze direkt neben dem Stadtzentrum verfügt, also insgesamt kurze Wege aufweist und gut an den weiteren Verkehr, ob nun mit der Bahn oder im Personenkraftverkehr, angebunden ist (*Briel* 2011, S. 128–130; *Tillmann* 2011, S. 273f.). Im Rahmen der aktuellen Klimadebatte wächst indes auch die Kritik am regen Hafenbetrieb und werden Forderungen nach seiner Begrenzung und Umstellung auf klimaneutrale Antriebstechniken lauter.

Auch nach der Zeit des Wiederaufbaus gab es größere städtebauliche Akzente, die das Aussehen Kiels gründlich wandelten, was wiederum die starke Bewegung in der Bevölkerungs- und Architekturgeschichte Kiels gut widerspiegelt: Zu erwähnen sind neben der großzügigen Anlage des neuen Stadtteils Mettenhof in der Mitte der 1960er Jahre (*Rothert* 2011, S. 238f.; *Pez* 1992, S. 377–380) ab 1968 die umfänglichen Baumaßnahmen im Umfeld der Olympischen Segelwettkämpfe von 1972 (*Rosenplänter* 2011e, S. 271f.) oder als zeitgenössische Maßnahme zur Stadtsanierung der gläserne Neubau der Einkaufspassage Sophienhof im Jahr 1988 (*Winkelmann* 2011, S. 342f.; *Büttner* 1992, S. 340–342; *Nuth* 2008, S. 153–208). Diesem waren zu Anfang der 1980er Jahre Proteste und die Besetzung der hier zuvor vorhandenen Altbauten, teils 1906 im Jugendstil errichtet, durch ca. 50 Studierende, Schüler/-innen und Auszubildende der »Initiative Schöner Wohnen« vorausgegangen. 1982 hatten Denkmalpfleger und Kunsthistoriker in einer Resolution gefordert, in Kiel auch der Vergangenheit eine Zukunft zu geben. Dennoch wurden im Juli 1983 die letzten alten Häuser im Bereich zwischen Sophienblatt, Sophieneck und altem Sophienhof unter großem Polizeiaufgebot abgerissen. In jüngster Zeit wurden die Umgestaltung des Bereichs zwischen Hauptbahnhof und Kaistraße mit der Anlage eines neuen Parkhauses auf einem ebenfalls neu hergestellten Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB), der Abriss des ehemaligen Karstadtareals in der Altstadt und seine vollständige Neubebauung, die Errichtung mehrerer moderner Wohnhäuser im Areal Alte Feuerwache, die Umgestaltung des Schlossquartiers einschließlich Überbauung der Eggerstedtstraße mit neuen Wohn- und Geschäftshäusern sowie die vollständige

Neubebauung der Kaufhausflächen entlang der Andreas-Gayk-Straße bis zum Berliner Platz in Angriff genommen bzw. bereits realisiert, sodass man die Kieler Altstadt und ihr südliches Vorfeld in Teilen kaum wieder erkennen kann. Und Kiels Antlitz bleibt weiter in Bewegung, wenn man bedenkt, dass man gerade an der Wiederherstellung einer direkten Wasserverbindung zwischen Bootshafen und dem Kleinen Kiel in Form eines Kleinen-Kiel-Kanals, auch Holsten-Fleet, arbeitet. Der Kanal soll die von vielen als gesichtslos oder austauschbar verschriene Innenstadt ästhetisch aufwerten und für Einkaufskunden und Touristen ansprechender machen.

Erst in den 1960er Jahren, als nahezu Vollbeschäftigung herrschte, wurde mit 273 000 Einwohner/-innen der Vorkriegsstand wieder erreicht. Doch ging im Zuge der nachgehenden Öl- und Wirtschaftskrise die Einwohnerzahl zwischen 1965 und 1979 erneut um rund ein Zehntel zurück und betrug zum Ende der 1980er Jahre rund 243 000, 1987 237 000 Menschen (Grieser 1991, S. 406f.). 2006 zählte Kiel gar nur 235 366 Einwohner/-innen. Der Verlust ist auf eine massive Abwanderung von Facharbeitern im Zuge der Reorganisation des Werftensektors zurückzuführen. Ebenso trugen ein langanhaltender Geburtenunterschuss und – seit Beginn der 1960er Jahre – weiter starke Abwanderungsverluste von jährlich über 1 000 Personen ins Kieler Umland zu dieser Entwicklung bei. Letztere arbeiteten vielfach weiterhin in Kiel, was im Gegenzug die Zahl der Pendler enorm ansteigen ließ. Anfang der 1970er Jahre pendelten schon täglich rund 30 000 Menschen nach Kiel ein oder aus Kiel ins Umland hinaus. Um den dadurch verursachten immer stärkeren Verkehrsstrom zu bändigen, war man in den 1970er Jahren zum Bau einer Stadtautobahn im Verlauf der B76 gezwungen, der wiederum manche alte Bausubstanz weichen musste. Heutzutage sind es über 48 000 Ein- und Auspendler/-innen täglich, die den Verkehrsweg am unmittelbaren Stadtkern vorbei ins Kieler Umland nutzen – mit den damit verbundenen Folgen für die Verkehrssituation in und um Kiel: »Kurz vor dem Infarkt« lautete folgerichtig eine Schlagzeile in den »Kieler Nachrichten« am 6. März 2017, um darauf hinzuweisen, dass die Stadtautobahn für die tausenden Autos, die täglich darauf fahren, schon wieder viel zu eng geworden ist. Die aktuellen Debatten und Demonstrationen wegen der schlechten Luftwerte im direkten Umfeld der Stadtautobahn und die anhaltend hohe Feinstaubbelastung haben das Kieler Verkehrsproblem bundesweit bekannt gemacht.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erhielt Kiels Migrationsgeschichte durch den Zuzug sogenannter Gastarbeiter einen neuen Akzent (Wiebe 1992, S. 263–265; Liebler 2018). Anfänglich handelte es sich noch um vernachlässigbare Dimensionen. So lebten in Kiel 1970 nur 1 715 Gastarbeiter mit Familien; davon stammte rund die Hälfte aus der Türkei. 1989 zählte man schon 15 354 Einwohner/-innen ohne deutschen Pass, wiederum zur Hälfte türkischer Abstammung. Im Vergleich zu anderen westdeutschen Städten rangierte Kiel mit einem Anteil ausländischer Stadtbewohner/-innen von nur 5,5 Prozent (Stand 1987) aber lediglich an vorletzter Stelle. Das mag auch daran gelegen haben, dass Kiel relativ weit von den Heimatländern der Betroffenen entfernt war und dass dieselben zunächst erst einmal näherliegende Ziele in Deutschland ansteuerten. Ende der 1980er Jahre

waren aus diesen internationalen Gästen dann freilich längst dauerhaft in der Stadt lebende Mitbürger/-innen geworden, die ihre eigene Lebensart und Kultur nach Kiel mitbrachten und hier heimisch werden ließen. Hatte es in Kiel 1979 nur zehn Lebensmittelhändler, drei Gaststätten, einen Änderungsschneider sowie einen Autohändler gegeben, deren Betreiber türkischer Abkunft waren, so verfügte die Stadt 1987 bereits über 87 türkische Betriebe: 32,7 Prozent davon handelten mit Lebensmitteln, 27,6 Prozent verdienten ihr Geld als Änderungsschneidereien, 26,4 Prozent waren Gaststätten. Diese Betriebe dienten den eigenen Landsleuten als wichtige Kommunikationsstätten, stellten sich allmählich aber auch auf ein deutsches Publikum ein, das dieses zusätzliche Angebot vielfach dankbar annahm. Zu neuen Kommunikationsräumen für die glaubensmäßig mehrheitlich im Islam verankerten Einwohner entwickelten sich ab 1979 mehrere Moscheen im Stadtgebiet. Heute sind es acht an der Zahl.

Knapp 9 Prozent aller Einwohner/-innen Kiels mit allmählich steigender Tendenz besaßen im Jahr 2006 eine andere als die deutsche Staatsbürgerschaft (Statistischer Bericht Kiel Nr. 190, S. 10). Die stärkste Gruppe machten mit 6 425 Menschen immer noch Türken und Türkinnen aus, gefolgt von 1 720 Polen/-innen, 973 Irakern/-innen und 951 Russen/-innen (Statistischer Bericht Kiel Nr. 190, S. 34). Auch Menschen aus der Ukraine, Serbien, Kroatien, China, dem Iran, Italien, Thailand, Großbritannien, Österreich usw. wurden erfasst, allerdings in weit niedrigerer Zahl. Diese verteilten sich nicht gleichmäßig auf das Stadtgebiet. Spitzenreiter beim Einwohneranteil ohne deutsche Staatsbürgerschaft waren und sind nach wie vor Gaarden-Ost mit einem Anteil von 25,1 Prozent, Friedrichsort mit 19,6 Prozent und die Altstadt mit 19,2 Prozent an der Einwohnergesamtzahl. In Rönne betrug der Anteil stattdessen lediglich verschwindend niedrige 1,7 Prozent (Statistischer Bericht Kiel Nr. 190, S. 33).

Während die deutsche Bevölkerung Kiels anteilig nach wie vor abnimmt, verstärkte sich in jüngster Zeit der Zustrom aus dem europäischen und außereuropäischen Ausland. Seit 2011 nahm der Ausländeranteil von 7,9 Prozent auf 12,1 Prozent zu (Statistischer Bericht Kiel Nr. 257, S. 48). Der Anteil von Menschen mit Migrationshintergrund an der Einwohnerschaft stieg von 18,9 auf 22 Prozent. Dafür sind vor allem die gegenwärtig krisenhaften Zustände im Nahen Osten und Afrika sowie die Öffnung der Grenzen zum Osten der EU als Gründe zu nennen. Dies führte dazu, dass nach den gut 4 500 ausländischen Einwohnern/-innen türkischer Herkunft mittlerweile gebürtige Syrer und Syrerinnen mit 3 750 Menschen die zweitstärkste Gruppe in Kiel bilden. Auch die Zahl der in Kiel lebenden Iraker und Irakerinnen nahm deutlich auf rund 2 000 zu. Nennenswert war 2016 auch der Zuzug aus Bulgarien und Rumänien (Statistischer Bericht Kiel Nr. 251, S. 71). Kiel bildet damit im Vergleich zum restlichen Deutschland keine Ausnahme, sondern die Regel. Der leichte Rückgang der deutschen Bevölkerung ist weiterhin auf ein Geburten- und ein Migrationsdefizit zurückzuführen. Als Hauptgründe für die Abwanderung der deutschen Bevölkerung nennen die Statistiker den angespannten Wohnungsmarkt mit stark steigenden Mieten und den Wunsch nach mehr Ruhe und weniger Stress außerhalb der Stadt.

Zusammenfassung

Kiel ist seit seiner Gründung im Mittelalter eine Stadt in Bewegung. Bei genauerer Betrachtung seiner Bevölkerungsgeschichte kann man feststellen, dass eine beträchtliche Anzahl von Menschen nach ihrer Ankunft nur für einen sehr kurzen Zeitraum in der Stadt lebte.

Räumliche und soziale Mobilität hat Kiel geprägt und sein Stadtbild auf enorme und nachhaltige Weise verändert. Die Stadt Kiel entwickelte sich zeitweise so rasch und unkontrolliert, dass ihr Bevölkerungswachstum an typisch amerikanische Verhältnisse oder an Fallstudien der sogenannten Dritten Welt erinnert.

Dieser Artikel beleuchtet die Migrationsprozesse vom Mittelalter bis zu unserer Zeit und endet mit der sogenannten Flüchtlingskrise von 2015. Darüber hinaus werden einerseits die »*glokalen*« Aspekte aufgezeigt, die dieser Entwicklung im Lauf der Zeit einen deutlichen Schub verliehen haben. Andererseits wird herausgearbeitet, was die Entwicklung behinderte. Schließlich werden die Konsequenzen dieser besonderen Kieler Stadtgeschichte mit ihren vielen Veränderungen vor Augen geführt: In weiten Bereichen ist hier eine gesichtslose Stadtlandschaft entstanden, welche die Phänomene anonymisierter Großstädte der Gegenwart bereits antizipiert hat.

Summary

A town in motion

About the history of migration of Kiel from the Middle Ages until today

Since its foundation in the Middle Ages, Kiel has always been a city in motion. Having a closer look at its population you can notice a significant number of people living in the city for only a very short period of time after their initial arrival.

In relation to these phenomena, the spatial and social mobility has shaped the countenance of Kiel and changed its city scape in a tremendous and sustainable way. Temporarily, the city of Kiel developed itself in such a fluid and unsupervised manner, that its unrestricted population growth reminds us to the so called "*typical American situation*" or to case studies of the third world.

This article throws some light on the migration processes, considering their starting point in the middle ages to our time – ending up in the so-called refugee crisis of 2015. In addition to that, it shows the "*glocal*" aspects on the one hand, which have given this development its significant boost over time. On the other hand, it shows what hindered the development. Finally, it states the consequences of the city's history that has been gone through a lot of changes throughout its own history: In large areas a faceless city scape was emerged, which has already anticipated the phenomena of anonymised large cities of recent years.

Quellen- und Literaturverzeichnis

- Auge, Oliver [Hrsg.] (2015):* Christian-Albrechts-Universität zu Kiel. 350 Jahre Wirken in Stadt, Land und Welt. – Kiel u. Hamburg.
- Auge, Oliver (2016):* Christian Albrecht. Herzog – Stifter – Mensch. – Kiel u. Hamburg (Wissen im Norden).
- Auge, Oliver (2017):* Kiel in der Geschichte. Facetten einer Stadtbiografie. – Kiel u. Hamburg (Sonderveröffentlichungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, Nr. 86).
- Auge, Oliver u. Tillmann, Doris [Hrsg.] (2017):* Kiel und die Marine 1865–2015. 150 Jahre gemeinsame Geschichte. – Kiel.
- Auge, Oliver (2018):* Kiel. – In: Seggern, Harm von [Hrsg.]: Residenzstädte im Alten Reich (1300–1800), Abteilung I: Analytisches Verzeichnis der Residenzstädte, Teil I: Nordosten. – Ostfildern (Residenzenforschung Neue Folge: Stadt und Hof).
- Briel, Jutta (2011):* Hafen. – In: Tillmann, Doris u. Rosenplänter, Johannes [Hrsg.]: Kiel Lexikon. Neumünster, S. 128–130.
- Büttner, Frank (1992):* Der neue Sophienhof: Ein Paradies für Fußgänger. – In: Paravicini, Werner [Hrsg.]: Begegnungen mit Kiel: Gabe der Christian-Albrechts-Universität zur 750-Jahr-Feier der Stadt. Neumünster, S. 340–342.
- Danker, Uwe; Kellmann, Klaus u. Schwabe, Astrid (2014):* Flucht und Vertreibung / Zusammenleben. – In: Schleswig-Holstein 1800 bis heute. Eine historische Landeskunde. Husum.
- Degn, Christian (1994):* Schleswig-Holstein – Flüchtlingsland Nr. 1. – In: Schleswig-Holstein eine Landesgeschichte. Neumünster, S. 296f.
- Duppel, Dietrich u. Krieger, Martin (2020):* Nord-Ostsee-Kanal. Biografie einer Wasserstraße. – Kiel u. Hamburg.
- Erlenbusch, Timo (2011a):* Luftkrieg. – In: Tillmann, Doris u. Rosenplänter, Johannes [Hrsg.]: Kiel Lexikon. Neumünster, S. 220f.
- Erlenbusch, Timo (2011b):* Jensen, Herbert Friedrich. – In: Tillmann, Doris u. Rosenplänter, Johannes [Hrsg.]: Kiel Lexikon. Neumünster, S. 160f.
- Freche, Julian (2014):* Die Eingemeindungen in die Stadt Kiel (1869–1970). Gründe, Probleme und Kontroversen. – Frankfurt a.M. (Kieler Werkstücke. Reihe A, Nr. 38).
- Goldberg, Bettina (2011a):* Abseits der Metropolen: die jüdische Minderheit in Schleswig-Holstein. – Neumünster (Quellen und Studien zur Geschichte der jüdischen Bevölkerung Schleswig-Holsteins, Nr. 3).
- Goldberg, Bettina (2011b):* Juden. – In: Tillmann, Doris u. Rosenplänter, Johannes [Hrsg.]: Kiel Lexikon. Neumünster, S. 162–164.
- Grieser, Helmut (1991):* Wiederaufstieg aus den Trümmern (1945 bis in die Gegenwart). – In: Jensen, Jürgen u. Wulf, Peter [Hrsg.]: Geschichte der Stadt Kiel. Kiel, 1242–1992, 750 Jahre Stadt: Jubiläums-Veröffentlichung der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte in Verbindung mit der Landeshauptstadt Kiel. Neumünster, S. 401–456.
- Grieser, Helmut (1992):* Die Andreas-Gayk-Straße: Zu Ehren eines großen Bürgermeisters der Nachkriegszeit. – In: Paravicini, Werner [Hrsg.]: Begegnungen mit Kiel: Gabe der Christian-Albrechts-Universität zur 750-Jahr-Feier der Stadt. Neumünster, S. 323–327.
- Jensen, Jürgen [Hrsg.] (1976):* Asmus Bremers ordentliche und wahrhaftige Beschreibung der Geschichte von Vielerley Gewalt, Mord, Übelthaten und Unglücksfällen, welche sich in der Stadt Kiel und daherum von Anno 1432 biß Anno 1717 begeben haben. Eine Auswahl aus dem Chronicon Kiliense tragicum-curiosum. – Neumünster (Sonderveröffentlichungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, 4).

- Jensen, Jürgen (1991):* Der Kieler Umschlag. – In: Jensen, Jürgen u. Wulf, Peter [Hrsg.]: Geschichte der Stadt Kiel. Kiel, 1242–1992, 750 Jahre Stadt: Jubiläums-Veröffentlichung der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte in Verbindung mit der Landeshauptstadt Kiel. Neumünster, S. 59–64.
- Jensen, Jürgen u. Wulf, Peter [Hrsg.] (1991):* Geschichte der Stadt Kiel. Kiel, 1242–1992, 750 Jahre Stadt: Jubiläums-Veröffentlichung der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte in Verbindung mit der Landeshauptstadt Kiel. – Neumünster.
- Jordan, Karl (1965):* Christian-Albrechts-Universität Kiel: 1665–1965. – Neumünster. Kieler Zeitungsverlag [Hrsg.]: Kieler Nachrichten, diverse Ausgaben.
- Krüger, Kersten u. Künne, Andreas (1991):* Kiel im Gottorfer Staat (1544 bis 1773). – In: Jensen, Jürgen u. Wulf, Peter [Hrsg.]: Geschichte der Stadt Kiel. Kiel, 1242–1992, 750 Jahre Stadt: Jubiläums-Veröffentlichung der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte in Verbindung mit der Landeshauptstadt Kiel. Neumünster, S. 65–126.
- Landgraf, Henning (1959):* Bevölkerung und Wirtschaft Kiels im 15. Jahrhundert. – Neumünster (Quellen und Forschungen zur Geschichte Schleswig-Holsteins, Nr. 39).
- Lange, Ulrich (1991):* Vom Ancien Régime zur frühen Moderne (1773 bis 1867). – In: Jensen, Jürgen u. Wulf, Peter [Hrsg.]: Geschichte der Stadt Kiel. Kiel, 1242–1992, 750 Jahre Stadt: Jubiläums-Veröffentlichung der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte in Verbindung mit der Landeshauptstadt Kiel. Neumünster, S. 137–206.
- Larsson, Lars (1992):* Die »Klagemauer«: Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg. – In: Paravicini, Werner [Hrsg.]: Begegnungen mit Kiel: Gabe der Christian-Albrechts-Universität zur 750-Jahr-Feier der Stadt. Neumünster, S. 260–262.
- Liebler, Karoline (2018):* Arbeit für und mit Migrant_innen im Kiel der 1970er bis 1990er Jahre. Unveröffentlichte Masterarbeit. – Kiel.
- Nuth, Anna (2008):* Die Kontroverse um den Abriss des alten Sophienhofs um 1890: Stadtplaner, Politiker und Investoren, Hausbesetzer, Denkmalpfleger und die Medien. – In: Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte 84,4, S. 153–208.
- Paravicini, Werner (1992):* Die Flämische Straße: Mittelalterliche West-Ost-Beziehungen in einem alten Namen. – In: Paravicini, Werner [Hrsg.]: Begegnungen mit Kiel: Gabe der Christian-Albrechts-Universität zur 750-Jahr-Feier der Stadt. Neumünster, S. 26–29.
- Peters, Gwendolyn (2017):* Kriminalität und Strafrecht in Kiel im ausgehenden Mittelalter. Das Varbuch als Quelle zur Rechts- und Sozialgeschichte. – Frankfurt a.M. (Kieler Werkstücke, Reihe A, Nr. 45; Sonderveröffentlichungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, Nr. 82).
- Pez, Peter (1992):* Mettenhof: Leben in einer Großwohnsiedlung. – In: Paravicini, Werner [Hrsg.]: Begegnungen mit Kiel: Gabe der Christian-Albrechts-Universität zur 750-Jahr-Feier der Stadt. Neumünster, S. 377–380.
- Port of Kiel (2019): Umschlagsübersicht des Kieler Hafens im Jahr 2019 (<https://www.portofkiel.com/statistik.html> [letzter Zugriff: 11.02.2020]).
- Riegler, Claudius (1985):* Emigration und Arbeitswanderung aus Schweden nach Norddeutschland 1868–1914. – Neumünster (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holstein, Nr. 8).
- Rosenplänter, Johannes (2011a):* Bevölkerungsentwicklung. – In: Tillmann, Doris u. Rosenplänter, Johannes [Hrsg.]: Kiel Lexikon. Neumünster, S. 37–39.
- Rosenplänter, Johannes (2011b):* Klagemauer. – In: Tillmann, Doris u. Rosenplänter, Johannes [Hrsg.]: Kiel Lexikon. Neumünster, S. 190–192.
- Rosenplänter, Johannes (2011c):* Straßenbahn. – In: Tillmann, Doris u. Rosenplänter, Johannes [Hrsg.]: Kiel Lexikon. Neumünster, S. 366f.

- Rosenplänter, Johannes (2011d)*: Flughafen Kiel-Holtenau. – In: Tillmann, Doris u. Rosenplänter, Johannes [Hrsg.]: Kiel Lexikon. Neumünster, S. 99.
- Rosenplänter, Johannes (2011e)*: Olympische Segelwettbewerbe. – In: Tillmann, Doris u. Rosenplänter, Johannes [Hrsg.]: Kiel Lexikon. Neumünster, S. 270–272.
- Rothert, Hans-Friedrich (2011)*: Mettenhof. – In: Tillmann, Doris u. Rosenplänter, Johannes [Hrsg.]: Kiel Lexikon. Neumünster, S. 238f.
- Salewski, Michael (1991)*: Kiel und die Marine. – In: Jensen, Jürgen u. Wulf, Peter [Hrsg.]: Geschichte der Stadt Kiel. Kiel, 1242–1992, 750 Jahre Stadt: Jubiläums-Veröffentlichung der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte in Verbindung mit der Landeshauptstadt Kiel. Neumünster, S. 272–286.
- Sieck, Annerose (2005)*: Kiel. Eine kleine Stadtgeschichte. – Erfurt.
- Sievers, Kai (1989)*: Vaganten und Bettler auf Schleswig-Holsteins Straßen. – In: Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte 114, S. 51–72.
- Statistischer Bericht Kiel Nr. 190. Kieler Zahlen 2006, hrsg. v. Landeshauptstadt Kiel, Amt für zentrale Informationsverarbeitung, Abteilung Statistik, Kiel 2007 (https://www.kiel.de/de/kiel_zukunft/statistik_kieler_zahlen/_statistische_jahrbuecher/Statistischer_Bericht_Nr._190_-_Kieler_Zahlen_2006.pdf [letzter Zugriff: 11.02.2020]).
- Statistischer Bericht Kiel Nr. 251. Kieler Zahlen 2016, hrsg. v. Landeshauptstadt Kiel, Bürger- und Ordnungsamt, Amt für Statistik, Kiel 2017 (https://www.kiel.de/de/kiel_zukunft/statistik_kieler_zahlen/_statistische_jahrbuecher/Statistischer_Bericht_Nr._251_-_Kieler_Zahlen_2016.pdf [letzter Zugriff: 11.02.2020]).
- Statistischer Bericht Kiel Nr. 257. Kieler Zahlen 2017, hrsg. v. Landeshauptstadt Kiel, Bürger- und Ordnungsamt, Amt für Statistik, Kiel 2018 (https://www.kiel.de/de/kiel_zukunft/statistik_kieler_zahlen/_statistische_jahrbuecher/Statistischer_Bericht_Nr._257_-_Kieler_Zahlen_2017.pdf [letzter Zugriff: 11.02.2020]).
- Stoy, Vera (2003)*: Kiel auf dem Weg zur Großstadt: Die städtebauliche Entwicklung bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. – Kiel (Bau + Kunst: Schleswig-holsteinische Schriften zur Kunstgeschichte, Nr. 6; Sonderveröffentlichungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, Nr. 43).
- Tillmann, Doris (2011)*: Oslokai. – In: Tillmann, Doris u. Rosenplänter, Johannes [Hrsg.]: Kiel Lexikon. Neumünster, S. 273f.
- Troitzsch, Ulrich (1995)*: Die Baugeschichte des Kaiser-Wilhelms-Kanals 1887–1945. – In: Lagoni, Rainer; St. Seidenfus, Hellmuth u. Teuteberg, Hans-Jürgen [Hrsg.]: Nord-Ostsee-Kanal 1895–1995. Festschrift. Neumünster, S. 111–161.
- Walther, Helmut (1991)*: Von der Holstenstadt der Schauenburger zur Landesstadt des holsteinischen Adels (1242 bis 1544). – In: Jensen, Jürgen u. Wulf, Peter [Hrsg.]: Geschichte der Stadt Kiel. Kiel, 1242–1992, 750 Jahre Stadt: Jubiläums-Veröffentlichung der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte in Verbindung mit der Landeshauptstadt Kiel. Neumünster, S. 13–58.
- Wenzel, Rüdiger (1978)*: Bevölkerung, Wirtschaft und Politik im kaiserlichen Kiel zwischen 1870 und 1914. – Kiel (Sonderveröffentlichungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, Nr. 7).
- Wiebe, Dietrich (1992)*: Auf dem Wege zur Integration: Türkische Gewerbebetriebe in Kiel. – In: Paravicini, Werner [Hrsg.]: Begegnungen mit Kiel: Gabe der Christian-Albrechts-Universität zur 750-Jahr-Feier der Stadt. Neumünster, S. 263–265.
- Winkelmann, Thomas (2011)*: Sophienhof. – In: Tillmann, Doris u. Rosenplänter, Johannes [Hrsg.]: Kiel Lexikon. Neumünster, S. 342f.
- Wulf, Peter (1991a)*: Kiel wird Großstadt (1867 bis 1918). – In: Jensen, Jürgen u. Wulf, Peter [Hrsg.]: Geschichte der Stadt Kiel. Kiel, 1242–1992, 750 Jahre Stadt: Jubiläums-

Veröffentlichung der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte in Verbindung mit der Landeshauptstadt Kiel. Neumünster, S. 207–271.

Wulf, Peter (1991b): Die Stadt auf der Suche nach ihrer neuen Bestimmung (1918 bis 1933). – In: Jensen, Jürgen u. Wulf, Peter [Hrsg.]: Geschichte der Stadt Kiel. Kiel, 1242–1992, 750 Jahre Stadt: Jubiläums-Veröffentlichung der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte in Verbindung mit der Landeshauptstadt Kiel. Neumünster, S. 303–358.