

**Etappe 3: Eckernförde – Schnellmark – Lindhöft – Noer – Krusendorf – Surendorf – Dänisch-Nienhof – Stohl – Schilksee – Friedrichsort – Holtenau – Kiel (47 km)**

*Über weite Strecken verläuft diese Etappe mit einem großen Abstand zur Ostsee bzw. den Förden, da Steilküsten ein Radeln nahe dem Wasser unmöglich machen. Wer sich den weiten Weg ins Zentrum der Landeshauptstadt von Schleswig-Holstein sparen möchte, kann die Reise durch eine Fährfahrt bis zur Kieler Bahnhofsbrücke bereichern.*

Der Fußgängerzone (Kieler Straße) folgen Sie bis zur querenden Gerichtsstraße gen Süden, schwingen sich dort in den Sattel und gelangen mit einem Links-/Rechtsschwenk zur Straße Am Exer, die vorbei an der Stadthalle mit der Tourist-Information weiter nach Süden leitet. Wenn sich später eine Einbahnstraße in Gegenrichtung in den Weg stellt, wechseln Sie auf den Zweirichtungsradweg und kommen so zur B 76, auf deren Geh- und Radweg Eckernförde verlassen wird.



Nach dem Restaurant mit dem schönen Namen Kiekut knickt der Ostseeküsten-Radweg links ab, absolviert sogleich einen Rechtsbogen und folgt hernach einer alten Asphaltbahn mit ein paar Wellen durch den Wald. Kurz vor **Schnellmark** kommen Sie zurück zur B 76, biegen aber alsbald in den Ort ab.

Nach Schnellmark folgt der Ostseeküsten-Radweg der Landesstraße L 285 bis nach Krusendorf, was in Abhängigkeit von Tag und Uhrzeit mit nicht unerheblichem (und vor allem schnell fahrendem) Kfz-Verkehr verbunden sein kann. Wem das Radeln quasi auf der Standspur nicht behagt und wer dafür auch einen kleinen Umweg in Kauf zu nehmen bereit ist, wähle die von mir vorgeschlagene Variante über die Dörfer.

So oder so kommen Sie nach **Krusendorf** und radeln weiter über **Surendorf** und **Dänisch-Nienhof** nach **Stohl** (alle Ortsteile der Gemeinde Schwedeneck).



**Schwedeneck Touristik**, Zum Kurstrand, 24229 Schwedeneck, Fon 04308 / 331, Fax 04308 / 1260, E-Mail [info@schwedeneck.de](mailto:info@schwedeneck.de), Internet [www.schwedeneck.de](http://www.schwedeneck.de).



Ohne Orientierungsprobleme geht es hernach weiter bis nach **Kiel-Schilksee**, wo der Ostseeküsten-Radweg sinnigerweise erst nach dem Olympia-Zentrum in den Stadtteil führt; offenbar glaubt man, daß die Reiseradler bei einer der erstrangigen Kieler Sehenswürdigkeiten nur stören. Falls Sie also schon vorher, genauer bei der ersten Möglichkeit (die Straße heißt Soling) links abbiegen, hätte zumindest ich dafür Verständnis. Am südlichen Rand des Olympia-Zentrums ist übrigens auch ein Anleger zu finden, von dem aus man nach Laboe übersetzen kann. Dies ist

für diejenigen interessant, die sich die recht lange Fahrt ins Zentrum der Landeshauptstadt und von dort wieder hinaus sparen möchten. Mehrere Abfahrten täglich, je nach Saison wechselnd, Infos unter [www.sfk-kiel.de](http://www.sfk-kiel.de) (Foto: [VollwertBIT](#)).

Wenn Sie sich für die Fahrt mit dem Velo entscheiden, dürfen Sie sich darüber freuen, daß man in Kiel eine recht gute Möglichkeit gefunden hat, Reiseradler ohne allzu viel Kontakt zum manchmal lästigen Großstadtverkehr bis ins Zentrum zu führen. Das erfordert seitens der Radler zwar erhöhte Aufmerksamkeit, um nicht irgendwelche Abzweige zu verpassen, aber fast immer sind Radhinweise vorhanden. Manchmal allerdings auch nicht, weshalb Sie sich einer der elektronischen Kartendaten, die wir anbieten, bedienen sollten.

Über **Friedrichsort** und vorbei am Flughafen **Kiel-Holtenau** leitet der Ostseeküsten-Radweg zur autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraße B 503, wo Sie quasi auf dem Standstreifen radeln und auch noch die Ein- und Ausfahrt einer Tankstelle kreuzen; das hat schon was. Der Abschnitt ist aber nur ein paar hundert Meter lang, also schnell überwunden, und dann geht es schon zum

**Nord-Ostsee-Kanal**, der – wie es der Name verspricht – die Nordsee (genauer die Elbmündung) mit der Ostsee (genauer der Kieler Förde) verbindet. Der Kiel-Canal (internationale Bezeichnung) ist die meistbefahrenste von Menschenhand geschaffene Wasserstraße der Welt, und zwar nach der Zahl der Schiffe, nicht nach dem Gewicht der Fracht; diesbezüglich trumpfen der Panamakanal mit dem Dreifachen und der Suezkanal sogar mit dem fast Achtfachen auf (Stand 2009). Der Kanal verkürzt die Fahrt zwischen den beiden Meeren um rund 900 km, was noch heute so attraktiv ist, daß 2009 über 30.000 Schiffe den Kanal passierten.

Da mag man kaum ermessen, welche Bedeutung eine solche Verbindung in früheren Jahrhunderten gehabt hätte, weshalb schon die Wikinger von einer durchgehenden Wasserstraße geträumt haben sollen. Aber es dauerte bis zum Ende des 18. Jh., bis das Projekt realisiert werden konnte, und zwar durch den Bau des sogenannten **Schleswig-Holsteinischen Kanals**. Der Kanal war 34 km lang und führte von (Kiel-) Holtenau nach Rendsburg, ab wo die Schiffe dem natürlichen Verlauf der Eider über 130 km bis Tönning und damit zur Mündung in die Nordsee folgten. Mindestens drei Tage dauerte die Passage und war 'nur' für Schiffe mit einer Länge von bis zu 28,7 m, einer Breite von bis zu 7,5 m, einer Tiefe von bis zu 2,7 m und einem Gewicht von bis zu 140 t möglich (Quelle: [Wikipedia](#)).



100 Jahre später genügte das den Anforderungen nicht mehr und paßte auch nicht zu den Großmachtallüren des Deutschen Reiches. Also wurde ausgebaut, vertieft, verbreitert und vor allem durch Verlängerung die Passage verkürzt. Klingt paradox, aber die Eider mäandriert in der flachen Landschaft sehr, weshalb der Schifffahrtsweg mit Leichtigkeit von über 160 km auf unter 100 km verkürzt werden konnte.

Nach acht Jahren Bauzeit eröffnete Kaiser Wilhelm II. am 21. Juni 1895 die nun 67 m breite und 9 m tiefe Wasserstraße und taufte sie – einfallsreich und sicher rein zufällig – nach seinem Großvater: „Kaiser-Wilhelm-Kanal“ – au weia!



Nur 20 Jahre später wurde erneut aus- und umgebaut, nun auf eine Breite von 102 m und eine Tiefe von 11 m. Heutzutage reicht auch das nicht mehr, weshalb seit den 60er Jahren abschnittsweise eine Verbreiterung auf 162 m erfolgt. Klingt wie eine Never-ending Story und ist es wohl auch.

In Ermangelung einer Brücke für Fußgänger- und Radler setzen Sie mit der oben abgebildeten Personenfähre über (*Foto: [Schmull](#)*), die nicht nur wie eine Schuhschachtel aussieht, sondern auch entsprechend schaukelt. Dafür bietet sie viel Platz für Radler, verkehrt tagsüber im ¼-Stunden-Takt und ist auch noch kostenlos.

Jenseits folgt der Ostseeküsten-Radweg dem betonsteingepflasterten Geh- und Radweg der Schleusenstraße gen Süden bis zu einer beampelten Kreuzung, an der es gemäß Radhinweis links zum Zentrum geht. Nach einem sanften Rechtsschwenk wird die nächste beampelte Kreuzung erreicht, und die Route zweigt mit Radhinweis erneut links ab. Wie es der Straßename Hindenburgufer verspricht geht es derart alsbald direkt an der Förde entlang, so daß Sie den Blick schweifen lassen können.

Wenn sich die Straße von der Förde entfernt, können Sie, sofern die Fußgängerdichte dies gestattet, weiter entlang dem Fördeufer radeln, bis Sie automatisch wieder auf den Radweg an der Hauptverkehrsstraße gelenkt werden. So geht es bald vorbei am Schwedenkai (dem Anleger der Stena-Line) bis auf die Höhe des *Hafenhauses* (das ist das kleine gläserne Hochhaus auf dem Foto rechts). Wer zur Tourist-Information möchte, biegt dort rechts zum Stresemannplatz und dann gleich noch einmal rechts in die Andreas-Gayk-Straße ab. Die Etappe führt aber geradeaus weiter bis auf die Höhe des Hauptbahnhofs; denn dort kann linker Hand mittels der Hörnbrücke die Förde trockenen Fußes überquert werden.



**Kiel**, 5 m ü.N.N., 242.000 Einw., wurde wegen der riesigen Anlagen der Marine und Rüstungsindustrie im Zweiten Weltkrieg sehr stark zerstört, was offenbar den Stadt- und Verkehrsplanern ganz recht war, hatten sie doch so Platz genug für eine neue Stadt – und wo noch was im Wege stehen geblieben war, mußte es eben weichen (*Foto: [Klaas Ole Kürtz](#)*). Entsprechend präsentieren sich heute weite Teile von Kiel im Stil der 50er-70er Jahre. Interessanter-

weise stören dieses Bild auch neuere Bauten nicht; denn sie fügen sich mit Leichtigkeit in die sogenannte funktionale, d.h. nach den Funktionen Wohnen, Arbeiten, Erholung und Verkehr getrennte Stadt ein.

Dabei hatte alles so harmlos begonnen: Kiel wurde in den 30er Jahren des 13. Jh. gegründet und erhielt 1242 das lübische Stadtrecht. Trotz des günstig gelegenen Hafens und der späteren Mitgliedschaft in der Hanse blieb es aber ein unbedeutendes Nest. Daran vermochte die 1665 eingerichtete Universität nichts zu ändern, und auch die Verlegung der Residenz der damaligen Landesherrn nach Kiel (ab 1720) brachte keinen Aufschwung mit sich (*Ansicht von Kiel um 1855, [P. Ahrens](#)*).



Erst als 1866 Kiel mit Holstein preußische Provinz wurde, wendete sich das Blatt; denn 1867 wurde die Stadt zum Kriegshafen des unter preußischer Führung stehenden Norddeutschen Bundes und 1871 schließlich des neuen Deutschen Reiches. Das führte natürlich zur Gründung diverser Kasernen, Marineschulen und Werften, so daß die Bevölkerung von rund 25.000 (1867) auf über 100.000 bis zur Jahrhundertwende anwuchs.



Im November 1918 erlangte Kiel nationale Bedeutung, da sich ein Großteil der Matrosen der Kriegsmarine zunächst den Befehlen ihrer Offiziere widersetzte und schließlich am 3. November zu einer Demonstration an Land ging, bei der regierungstreue Soldaten in die Menge schossen. Das führte in den Folgetagen zum Generalstreik und der Besetzung der Werften, so daß Kiel zu einem Zentrum der deutschen Revolution wurde (*Foto: [Bundesarchiv](#)*).

Die Erfolge waren aber bekanntlich nur begrenzt, und schon zwei Jahrzehnte später war Kiel wieder einer der Mittelpunkte eines bombastischen Aufrüstungsprogramms. Entsprechend wurden Werften und Hafenanlagen – und mit ihr drei Viertel der Stadt – von den Alliierten im Zweiten Weltkrieg zerstört und damit der Grundstein für den schon erwähnten fragwürdigen Wiederaufbau gelegt.

Das hat natürlich auch zur Folge, daß es fast keine altherwürdigen Gebäude zu besichtigen gibt, was nicht heißt, daß sich ein Rundgang nicht lohnen würde. Angenommen Sie starten am Hauptbahnhof, dann können Sie nordwestlich gleich eine der neueren Errungenschaften der Stadt studieren. Der *Sophienhof* wurde 1988 eröffnet und steht an der Stelle eines Jugendstil-Komplexes, der der Kieler Stadtregierung zu altmodisch war, was ihr 1981 die ersten Hausbesetzer bescherte. Da diese sich aber nicht durchzusetzen vermochten, befinden sich heute dort eine Vielzahl von Geschäften und Restaurants in einem eher langweiligen Zweckbau.

Der Straße Sophienblatt weiter nach Norden folgend und bald links in die Straße namens Ziegelteich abbiegend kommen Sie zum weiten Exerzierplatz – in Kiel kurz

*Exer* genannt. An seinem östlichen Rand liegt das größte städtebauliche Unikum von Kiel – die *Spar-kassen-Arena-Kiel*, früher schlicht *Ostseehalle* genannt. Sie ist eine ehemalige Flugzeughalle, die auf Sylt ihre Schuldigkeit getan hatte und hier 1951 neu errichtet wurde. Zwar ist sie in den 80ern architektonisch geliftet worden, blieb aber ein eher häßliches Entlein (Foto: [Sechmet](#)).



Sich wieder gen Osten wendend geht es über den Europaplatz zur Holstenstraße, die als die älteste Fußgängerzone Deutschlands gilt (1951). Sie führt nach Norden in die Altstadt, wo Kiel einst auf einer Halbinsel gegründet wurde, wovon Sie heute aber nichts mehr spüren werden, da der *Kleine Kiel* nur noch in Form zweier Seen zu finden ist und ansonsten unterirdisch verläuft.

Im Kern der Altstadt erhebt sich am Alten Markt die *Nikolaikirche*, vor der die Plastik *Geistkämpfer* von Ernst Barlach steht. Nördlich des Gotteshauses befindet sich in der Dänischen Straße der *Warleberger Hof*, ein 1616 erbauter Adelssitz, in dem heute das *Kieler Stadtmuseum* untergebracht ist – geöffnet Mitte April-Mitte Okt. täglich 10-18 h.

Östlich liegt übrigens das *Kieler Schloß*, was eine arg übertriebene Bezeichnung ist, handelt es sich doch bei dem heute zu sehenden Komplex weitestgehend um einen Neubau der 60er Jahre. Vom alten Schloß blieb nur der Westflügel – *Rantzau-Bau* – erhalten. Von dort sind es nur noch ein paar Schritte bis zur Straße namens Wall,



entlang derer der Ostseeküsten-Radweg verläuft und wo das *Schiffahrtsmuseum* zu finden ist (Foto: [Kieler Stadt- und Schiffahrtsmuseum](#)). Es ist in einer ehemaligen Fischhalle untergebracht, die von der Stadt 1909/10 errichtet wurde, um den Verkauf von Fisch zu befördern. Neben zwei in den Boden eingelassenen Seewasserbehältern mit der beachtlichen Länge von jeweils 8 m nebst Verkaufsständen

für die lebende Ware gab es außen 30 Läden für Räucherfisch. Ein gutes Angebot an die Fischer sollte man meinen; die waren aber nie so recht zufrieden mit der Fischhalle, und so drohte nach dem zweiten Weltkrieg, den sie unbeschadet überstand, der Abriß. Nach einer grundlegenden Sanierung und Neuordnung der Ausstellung wird das Schiffahrtsmuseum voraussichtlich im Frühjahr 2013 neu eröffnet.

*In der Umgebung:* Wenn Sie mehr über die Vergangenheit des nördlichsten Bundeslandes in Erfahrung bringen wollen, empfiehlt sich ein Besuch des *Schleswig-Holsteinischen Freilichtmuseums* an der Hamburger Landstraße in *Molfsee* – ca. 8 km südwestlich, auch mit dem Bus ab Hauptbahnhof erreichbar (Foto: [Agnete](#)). Dort wurden auf einem rund 60 ha großen Gelände über 70 historische Ge-



bäude, Hofanlagen und Mühlen aus den verschiedenen Landesteilen mit Mobiliar, Hausrat und Arbeitsgeräten wiederaufgebaut, so daß ein richtiges Dorf entstand, das zudem *lebt*, denn alte Handwerke werden teils noch ausgeübt und den Besuchern vorgeführt, ja selbst einen historischen Jahrmarkt mit Karussells gibt es – geöffnet April-Okt. täglich 9-18 h, weitere Infos unter [www.freilichtmuseum-sh.de](http://www.freilichtmuseum-sh.de).



**Tourist-Information**, Andreas-Gayk-Str. 31, 24103 Kiel, Fon 0431 / 679 100, Fax 0431 / 679 1099, E-Mail [info@kiel-sailig-city.de](mailto:info@kiel-sailig-city.de), Internet [www.kiel-sailing-city.de](http://www.kiel-sailing-city.de).