

Christian-Albrechts-Universität zu Kiel

Historisches Seminar

Dozent: Dr. S. Rabeler



Hausarbeit zum Proseminar Mittelalter:
Grundzüge der mittelalterlichen Stadtgeschichte am Beispiel Lübecks

Kiel - eine Konkurrenzgründung zu Lübeck?

Inhaltsverzeichnis

I. Einleitung	3
II. Aspekte der Stadtgründung	5
1. Gründungsurkunde und Stadtrechtsverleihung	5
2. geographische Voraussetzungen, Vorgängersiedlungen und Stadtplanung	8
3. Landesausbau, politische und wirtschaftliche Aspekte	10
4. Kieler Bevölkerung	12
III. Fazit	13
Literaturverzeichnis	14

I. Einleitung

Im Jahre 1143 gründete Adolf II., Graf von Schauenburg und Holstein, das heutige Lübeck. Die neue Stadt entwickelte sich rasch zu einer lukrativen Einnahmequelle für ihn, erregte aber auch die Aufmerksamkeit des Herzogs Heinrich des Löwen, seinem Lehnsherren. Als sich Adolf II. weigerte, ihn an der neu aufgetanen Umsatzquelle zu beteiligen, kam es zwischen den beiden zu einer Machtprobe darüber, wer die Rechte auf die Stadt hatte. Unter wachsendem Druck Heinrichs musste der schauenburger Graf im Jahre 1158 schließlich nachgeben und Lübeck an seinen Lehnsherren abtreten. Damit hatte der Graf nicht nur einen wichtigen Stützpunkt seiner Macht und eine einträgliche Finanzquelle verloren, sondern auch den einzigen bedeutenden Ostseehafen¹ jener Zeit.²

Unter Adolfs II. Nachfolger, Adolf III., ging Holstein 1201 samt Hamburg und Lübeck an den dänischen König Waldemar II. verloren. Doch bereits 24 Jahre später, 1225, musste dieser die Gebiete zwischen Elbe und Eider wieder abtreten.³ Lübeck wurde 1226 von Kaiser Friedrich II. zur reichsfreien Stadt erklärt und so der Einflussnahme regionaler Gewalten entzogen. Eine Streitmacht unter dem schauenburger Adolf IV. versuchte die Herrschaft in der Grafschaft seines Vaters auf militärischem Weg wieder zu erlangen. In der Schlacht von Bornhöved, 1227, erlitt Waldemar II. eine Niederlage. Das dänische Ostseeimperium brach daraufhin zusammen und Adolf IV. erlangte die Grafschaft Holstein wieder.⁴

Nach der Schlacht von Bornhöved versuchte Adolf IV. nun Ansprüche auf die Stadt Lübeck geltend zu machen. Zu diesem Zwecke verbündete er sich sogar mit seinem ehemaligen Gegner, Waldemar II.⁵ Erst ein kaiserlicher Schiedsspruch aus dem Jahr 1235 beendete die offene Auseinandersetzung zwischen Lübeck und Adolf II. zugunsten Lübecks.⁶ Dem Schauenburger war es zwar gelungen, die Herrschaft in Holstein zurück zu erlangen, Lübeck schien für ihn jedoch verloren zu sein. In der Folgezeit gründete Adolf IV. mehrere Städte oder verlieh bereits bestehenden Siedlungen in Holstein das Stadtrecht. Zu seinen Neugründungen zählt auch die Stadt Kiel.

¹ Vgl. Hansen, S. 11.

² Vgl. Lange, S. 70.

³ Vgl. Hammel-Kiesow, S. 79.

⁴ Vgl. Hammel-Kiesow, S. 112f.

⁵ Vgl. Hoffmann, S. 44.

⁶ Vgl. Kaufmann, S. 11.

Dies sind also die historischen Voraussetzungen, welche der Fragestellung dieser Arbeit zu Grunde liegen. Es soll nun im Folgenden der Versuch unternommen werden zu klären, ob Adolf IV. gerade mit der Gründung Kiels eine direkte Konkurrenz zu Lübeck schaffen wollte.

In über hundert Jahren Forschungsgeschichte ist diese Frage mehrfach kontrovers diskutiert worden. Bis heute herrscht Uneinigkeit darüber. So werden bestimmte Aspekte der Stadtgründung teilweise sehr unterschiedlich bewertet, was wiederum zu unterschiedlichen Schlussfolgerungen führt. Das beginnt schon bei der Frage nach der Echtheit der Gründungsurkunde der Stadt Kiel, welche uns nur in zwei Abschriften aus dem 18. Jahrhundert überliefert ist⁷.

Das Problem der Forschung, und damit auch dieser Arbeit, ist, dass es bisher keine Erkenntnisse gibt, welche die Frage zweifelsfrei klären könnten. Dieser Tatsache ist auch der Aufbau dieser Arbeit geschuldet. Es ist nur bedingt möglich, Argumente für die Beantwortung der Fragestellung zu formulieren, sei es im negativen oder im positiven Sinn. Die Struktur kann sich daher nicht an pro- und contra-Argumenten orientieren, sondern muss die jeweiligen Aspekte der Stadtgründung einzeln beleuchten, untersuchen und zu bewerten versuchen. Anhand der Bewertungen, zu denen diese Arbeit gelangt, soll dann nach Möglichkeit eine Antwort auf die Fragestellung gefunden werden.

⁷ Vgl. Walther, S. 18.

II. Aspekte der Stadtgründung

1. Gründungsurkunde und Stadtrechtsverleihung

Bereits die Frage nach der Echtheit der Gründungsurkunde der Stadt von 1242 konnte bisher nicht abschließend geklärt werden. Wie bereits erwähnt, liegen uns nur zwei Abschriften des Originals vor. Eine Untersuchung des Originals hinsichtlich der Möglichkeit einer Fälschung oder von Verfälschungen bleibt der Forschung also, zumindest vorerst, verwehrt, so dass es unmöglich ist, zweifelsfrei zu klären, ob der Wortlaut der Abschriften tatsächlich jener der Gründungsurkunde ist. Zwar ist sich die Forschung dahingehend einig, dass die uns überlieferte Urkundenfassung keine Fälschung als Ganzes darstellt, wohl aber herrscht teilweise Uneinigkeit über die Echtheit bestimmter Passagen.

So führt Carstens an, dass es sich bei der Bezeichnung der neu gegründeten Stadt als „civitas holsatiae“, bei der „Hafenfrage“⁸ und der „Zollfreiheit“⁹ um Verfälschungen aus dem 15. Jahrhundert handle, um Ansprüche der Stadt geltend zu machen, unter anderem, da solche lateinischen Wendungen zur Gründungszeit noch keine Verwendung in Urkunden fanden.¹⁰ Außerdem bilde nach Carstens erst die schleswig-holsteinisch-lübische Annäherung seit 1241 den Hintergrund für die Gründung Kiels, so dass die Bezeichnung „Holstenstadt“ für Kiel nicht als programmatisch für eine Konkurrenz zu Lübeck gesehen werden könne und daher auch nicht in der original Urkunde gestanden haben kann. Jordan seinerseits geht auch 30 Jahre nach Carstens zumindest davon aus, dass der Begriff „Holstenstadt“ sowie die Ausdehnung des Weichbildes Ergänzungen aus dem 15. Jahrhundert sind¹¹. Carstens und Jordan stehen mit ihrer Meinung allerdings isoliert da, da die mehrheitliche Forschungsmeinung heute davon ausgeht, dass es sich bei den Abschriften sehr wohl um den original Wortlaut handelt¹². Diese Arbeit geht ebenfalls von der vollständigen Unverfälschtheit der Gründungsurkunde aus, was im Folgenden nun zu einer Betrachtung des Inhaltes führt.

Die Feststellung, dass die Stadtrechtsverleihung durch Johann I. ausgestellt wurde ist insofern unproblematisch, als wir wissen, dass Adolf IV. zu der Zeit bereits im

⁸ Gemeint ist das Weichbild der Stadt, welches in der Urkunde festgelegt wird.

⁹ Carstens legt die die Wendung „liberum forum“ als Zollfreiheit aus.

¹⁰ Vgl. Carstens, S. 52 sowie 61f.

¹¹ Vgl. Jordan, S. 2.

¹² Vgl. Hoffmann, S. 45.

Kloster lebte¹³ und sein Schwiegersohn Abel die Vormundschaft über den minderjährigen Sohn Adolfs bereits abgelegt hatte¹⁴. Es ist also davon auszugehen, dass die Stadtrechtsverleihung eine konsequente Fortführung der Städtepolitik Adolfs II. war, der wohl noch vor seiner Zeit im Kloster die Gründung Kiels angegangen ist.

Die Bezeichnung der Stadt als „civitas holsatiae“ wirft die Frage auf, warum die Stadt noch nicht mit ihrem heutigen Namen auftaucht, der auch Ende der fünfziger Jahre des 13. Jahrhunderts gebräuchlich wurde¹⁵. Kaufmann sieht darin einen Hinweis, dass die Gründung der Stadt noch nicht abgeschlossen war und vermutet, die Stadt habe also noch keinen festen Namen haben können¹⁶. Tatsächlich findet sich aber in der Urkunde das Weichbild betreffend die lateinische Formulierung „[...] totum stagnum Kyl usque Boz [...]“ als Bezeichnung für den holsteinischen Teil der Förde bis nach Bottsand¹⁷. „Stagnum Kyl“ steht also für eine geographische Besonderheit, nämlich die keilförmige Förde. Ab 1257 begegnet uns die Stadt Kiel in Urkunden dann als „civitas tom kyle“¹⁸ und wenig später als „civites kyl“¹⁹. Die geographische Besonderheit der Stadt hat also im Laufe der Zeit die Bezeichnung der Gründungsurkunde als Stadtnamen ersetzt²⁰. Es liegt also nahe anzunehmen, dass „civitas holsatiae“ der ursprünglich für die Stadt gedachte Name ist. Setzt man dies als gegeben voraus, so fällt der Name eindeutig aus den übrigen Stadtgründungen Adolfs IV. heraus²¹. Das wiederum legt nahe, dass diese Neugründung zumindest in gewisser Hinsicht eine Sonderstellung innerhalb der Städteneugründungen jener Zeit inne gehabt haben muss²².

Das schon angesprochene Weichbild, welches in der Urkunde festgelegt wird, ist umfangreicher als das einer jeden anderen holsteinischen Stadt der Zeit. Allerdings handelt es sich dabei hauptsächlich um Wasserflächen²³. Es umfasst die gesamte holsteinische Förde bis Bottsand. Ein solch großes Gebiet wird der Stadt nicht ohne Grund zugesprochen worden sein. Willert erklärt dies, indem er feststellt, dass Schiffe, welche den Kieler Hafen ansteuern, im Falle eines Unglücks vor dem

¹³ Vgl. Hoffmann, S. 44.

¹⁴ Vgl. Carstens, S. 55.

¹⁵ Vgl. Kaufmann, S. 8.

¹⁶ Vgl. Kaufmann, S. 8.

¹⁷ Vgl. Hansen, S. 18.

¹⁸ Vgl. Hoffmann, S. 46.

¹⁹ Vgl. Kaufmann, S. 8.

²⁰ Vgl. Kaufmann, S. 8.

²¹ Vgl. Jordan, S. 3.

²² Vgl. Hansen, S. 13f. Walther, S. 24. Hammel-Kiesow, S. 81.

²³ Vgl. Willert: Städtegründung, S. 121.

Zugriff nichtstädtischer Gewalten, also dem Strandrecht, geschützt waren²⁴. Er weist daher richtig darauf hin, dass dies für eine Seestadt mit Handelsfunktion von großer Wichtigkeit ist²⁵. Walther geht in diesem Zusammenhang sogar soweit, von einer Holstenstadt als Hafen für den Ostseehandel zu sprechen²⁶.

In der Urkunde wird jedoch nicht nur das Weichbild festgeschrieben, sondern auch ein Verbot ausgesprochen, innerhalb der genannten Grenzen Neugründungen zuzulassen. Es sollte somit die Gründung eines Konkurrenzhafens zu Kiel in der Kieler Förde verhindert werden²⁷. Auch diese Feststellungen heben Kiel deutlich aus der Reihe der übrigen Neugründungen hervor.

Bleibt noch die von Carstens angesprochene „Zollfreiheit“ zu klären. Sowohl Willert²⁸ als auch Hoffmann²⁹ weisen darauf hin, dass „liberum forum“ keine Zollfreiheit beinhaltet, sondern nur für einen freien Markt steht, bei dem der Stadtherr auf die Ausübung herrschaftlicher Bannrechte in Marktdingen verzichtet. Wie das mit einer herausragenden Rolle Kiels, besonders mit Bezug auf eine Konkurrenz zu Lübeck, zu vereinen ist, dazu später mehr.

Abschließend soll noch darauf hingewiesen werden, dass Kiel in der Stadtrechtsverleihung lübisches Recht erhielt³⁰. Eine Lübeck-freundliche Gesinnung lässt sich darin jedoch keineswegs erkennen. Durch lübisches Recht wurden die Bewohner einer Stadt zu vollfreien Leuten, auch ohne eigenen Grund und Boden³¹. Es galt zur Zeit Adolfs IV. als optimale rechtliche Rahmenbedingung für Städte³² und es wurde auch anderen Städten lübisches Recht verliehen³³. Vielmehr lässt sich aus der Urkunde herauslesen, dass das Verhältnis zu Lübeck nach wie vor angespannt gewesen sein muss, denn im Falle eines Konfliktes zwischen dem Landesherren und der reichsfreien Stadt war es den Bürgern Kiels gestattet, sich Rechtsauskünfte in strittigen Fragen auch aus Hamburg einzuholen³⁴.

²⁴ Vgl. Willert: Anfänge, S. 116.

²⁵ Vgl. Willert: Anfänge, S. 126.

²⁶ Vgl. Walther, S. 24.

²⁷ Vgl. Walther, S. 24.

²⁸ Vgl. Willert: Anfänge, S. 45.

²⁹ Vgl. Hoffmann, S. 45.

³⁰ Vgl. Walther, S. 19.

³¹ Vgl. Wolff, S. 1.

³² Vgl. Willert: Anfänge, S. 63.

³³ Vgl. Willert: Städtegründungen, S. 116.

³⁴ Vgl. Walther, S. 34. Carstens, S. 54.

2. geographische Voraussetzungen, Vorgängersiedlungen und Stadtplanung

Die Halbinsel, auf welcher Kiel gegründet wurde, war geradezu ideal für eine Stadt. Umgeben von Wasser, der Förde auf der einen, und dem Kleinen Kiel auf der anderen Seite, gab es nur im Norden eine schmale Landverbindung. Dieser Zugang zur Stadt konnte leicht durch eine Burg abgeriegelt werden³⁵. Die lang gezogene Förde bot Schutz vor überraschenden Angriffen von der Seeseite³⁶. Diese Lage war nicht nur generell ausgesprochen gut, sondern auch nach militärischen Gesichtspunkten. So weist Walther darauf hin, dass eine zukünftige Stadt an diesem Ort durch seine Nähe zum dänischen Fürstenlehen Schleswig durchaus auch mit Hinblick auf seine Schutzfunktion Sinn gemacht hat³⁷. Doch die natürlichen Voraussetzungen boten nicht nur einer Stadt Schutz. Die Förde mit ihrem natürlichen Tiefwasserhafen eignete sich auch gut als Seehandelsplatz³⁸. Er bot der Schifffahrt Schutz vor Stürmen³⁹ und war gut erreichbar⁴⁰. Lokal und regional war es also ein ausgesprochen geeigneter Ort, um eine Stadt zu errichten, nicht jedoch überregional. Betrachtet man die Lage hinsichtlich einer möglichen Konkurrenz zu Lübeck, so muss man zwangsläufig zu der Überzeugung kommen, dass sie eher ungünstig war. Die Nord-Süd-Handelswege verliefen im Zentrum der kimbrischen Halbinsel⁴¹, und der Ost-West-Transithandel zwischen Lübeck und Hamburg lag auch sehr weit im Süden⁴². Verkehrstechnisch gesehen war die Gründung Kiels zumindest zum Zeitpunkt der Gründung also nicht optimal. Das schließt freilich nicht aus, dass Adolf IV. unter Umständen darauf spekulierte, dass sich an dieser Situation etwas änderte. Denn mit möglichen Gegenhäfen, zum Beispiel Flehmude, Rendsburg oder Itzehoe, gab es durchaus Potential, eine Ost-West-Transitstrecke zu begründen und zumindest einen Teil des Handels zwischen Lübeck und Hamburg abzuziehen⁴³. Da die Voraussetzung für eine Siedlung und den Handel generell jedoch recht günstig waren, gilt es heute in der Forschung als sicher, dass es Vorgängersiedlungen zu Kiel gab⁴⁴. Im Stadtgebiet gab es zur Gründungszeit bereits mehrere Dörfer, die

³⁵ Vgl. Willert: Anfänge, S. 14.

³⁶ Vgl. Kaufmann, S. 5.

³⁷ Vgl. Walther, S. 16.

³⁸ Vgl. Walther, S. 16.

³⁹ Vgl. Kaufmann, S. 5.

⁴⁰ Vgl. Willert: Anfänge, S. 16.

⁴¹ Vgl. Willert: Anfänge, S. 15.

⁴² Vgl. Hansen, S. 38.

⁴³ Vgl. Willert: Anfänge, S. 15. Walther, S. 17 und 24.

⁴⁴ Vgl. Willert: Anfänge, S. 32.

auch namentlich in der Urkunde zur Stadtrechtsverleihung erwähnt werden⁴⁵. Es wird ebenfalls davon ausgegangen, dass auf dem Gebiet der Altstadt Kiels, also auf der Halbinsel, eine nicht-agrarische Kaufmannssiedlung als Handelsstützpunkt bestand⁴⁶. Hansen stellt dazu fest, dass es sich bei der Siedlung nicht um ein Landwirtschaft betreibendes Dorf gehandelt haben konnte, da die Halbinsel dafür zu wenig Platz bot⁴⁷. Es gibt sogar Indizien, die darauf hindeuten, dass zwischen der Siedlung an der Förde und Flemhude als Gegenhafen bereits eine nicht unbedeutende Transithandelsverbindung bestand⁴⁸. Gestützt wird all dies durch archäologische Ausgrabungen in der Altstadt von Kiel. So stellt Feiler fest, dass es bereits im späten 12. Jahrhundert Bebauungen am nördlichen Rand des späteren Zentrums der Altstadt gab. Der vorliegende Gebäudetyp war vom 9. bis zum 13. Jahrhundert typisch für frühstädtische Handelsorte, Städte und Burgen, lässt sich aber in keiner einzigen ländlichen Siedlung nachweisen. Somit ist zumindest einwandfrei bewiesen, dass es bereits deutlich vor der Stadtgründung eine Siedlung gegeben haben muss.⁴⁹ Mögliche Hoffnungen Adolfs IV., dieses Potenzial ausbauen und nutzen zu können, waren also berechtigt. Freilich ist zweifelhaft, ob das Potential groß genug war, um Lübeck Konkurrenz zu machen.

Unter Berücksichtigung der bisherigen Feststellungen kann man von einer sorgfältigen Auswahl der Halbinsel als Ort für eine Stadt ausgehen. Genauso sorgfältig zeigt sich auch die Planung und Umsetzung des Stadtgrundrisses. So besaß Kiel den höchstentwickelten Grundriss unter den holsteinischen Landstädten⁵⁰. Hafen und Hafenfunktion hatten für die neue Stadt eindeutig Vorrang gegenüber dem Markt, so dass kein Zweifel daran bestehen kann, dass Kiel auch dem Fernhandel dienen sollte⁵¹. Aber auch dieser Erkenntnis sagt noch nichts darüber aus, ob und in wie weit dies als eine Konkurrenz zu Lübeck gedacht war.

⁴⁵ Vgl. Hoffmann, S. 43. Willer: Anfänge, S. 41.

⁴⁶ Vgl. Hoffmann, S. 43.

⁴⁷ Vgl. Hansen, S. 17.

⁴⁸ Vgl. Willer: Städtegründungen, S. 123f. Willert: Anfänge, S. 48 und 64. Hoffmann, S. 42. Hammel-Kiesow, S. 79.

⁴⁹ Vgl. Feiler, S. 45.

⁵⁰ Vgl. Willert: Städtegründungen, S. 122.

⁵¹ Vgl. Willert: Anfänge, S. 66-69, S. 80. Hoffmann, S. 34.

3. Landesausbau, politische und wirtschaftliche Aspekte

Im Zuge der Ostkolonisation wurde auch die kimbrische Halbinsel zunehmend besiedelt. Doch zur Zeit Adolfs IV. waren Besiedlung und Landesausbau in Holstein noch nicht abgeschlossen⁵². Zwar sieht Walther in den Stadterhebungen und Neugründungen kein natürliches Endprodukt des Landesausbaus, sondern setzt für jede Erhebung oder Gründung bestimmte Überlegungen Adolfs IV. voraus⁵³, doch steht diese These nicht im Widerspruch zur der Annahme, dass die Städte auch zum Landesausbau dienten, zumal Städtegründungen im Deutschen Reich des 13. Jahrhunderts ein weit verbreitetes Phänomen waren⁵⁴. Es entstand zunehmend Bedarf an zentralen Orten und lokalen Märkten, auf denen landwirtschaftliche Erzeugnisse aus dem Umland und Erzeugnisse einheimischer Handwerker gehandelt werden konnten⁵⁵. Stadterhebungen und Neugründungen dienten also sehr wohl auch dem Landesausbau.

Doch dienten sie gewiss nicht nur dem Landesausbau. Von entscheidender Bedeutung war auch ihre Funktion für den Landesherrn. Adolf IV. hatte während der dänischen Besetzung Holsteins in seiner Grafschaft an der Weser die Stadt als modernes Mittel der Herrschaftssicherung kennen gelernt und eingesetzt⁵⁶. Selbst kleine Städte eigneten sich durchaus zur Festigung der eigenen Herrschaft⁵⁷. Die Stadt war ein Organisationsmodell für Wirtschaft und Verwaltung, welches über die Gewährung von Freiheitsrechten den Bürgern eigenverantwortliches Handeln erlaubte und den Landesherrn so entlastete. Gleichzeitig brachte sie ihm zusätzliche Einnahmen, förderte die wirtschaftliche Produktion, festigte den Herrschaftsbereich und erlaubte den Zugriff auf die militärische Stärke der Bürgerschaft.⁵⁸ Diese ihm bereits bekannte Territorialpolitik setzte er nach der Wiedergewinnung Holsteins dort fort. So reihte sich auch die Gründung Kiel in die systematische Territorialpolitik Adolfs IV. ein.⁵⁹ Willert weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Frage nicht lauten kann, was Adolf IV. zu Städtegründungen veranlasst hat, sondern warum gerade an der Förde⁶⁰. Die Vorzüge dieses Standortes wurden ja bereits hinreichend erläutert. Festzuhalten bleibt noch, dass Adolf IV. sehr darauf achtete, dass die

⁵² Vgl. Hoffmann, S. 38. Willert: Anfänge, S. 63. Hammel-Kiesow, S. 3.

⁵³ Vgl. Walther, S. 14.

⁵⁴ Vgl. Willert: Anfänge, S. 59.

⁵⁵ Vgl. Hoffmann, S. 38.

⁵⁶ Vgl. Willert: Städtegründungen, S. 115.

⁵⁷ Vgl. Willert: Anfänge, S. 62.

⁵⁸ Vgl. Hammel-Kiesow, S. 80 und 95.

⁵⁹ Vgl. Willert: Anfänge, S. 167.

⁶⁰ Vgl. Willert: Anfänge, S. 59.

nordelbischen Städte seinem vollen Einfluss unterworfen blieben, wahrscheinlich um zu verhindern, dass sie einen ähnlichen Weg wie Lübeck und Hamburg⁶¹ einschlagen konnten⁶².

Dieser Umgang Adolfs IV. mit seinen Städten, und insbesondere Kiel, ist im Hinblick auf die Fragestellung dieser Arbeit von besonderem Interesse. Will man nämlich klären, ob Kiel als Konkurrenz zu Lübeck geplant war, so muss auch die Frage gestellt werden, welche Rechte und Privilegien die Stadt besaß, und inwieweit sie von ihrem Stadtherrn gefördert wurde. Diese Untersuchung liefert den wohl eindeutigsten Aspekt zu Klärung der Fragestellung: So wurde Kiel keine Zollfreiheit in Holstein gewährt, ganz im Gegensatz zu Hamburg und Itzehoe⁶³. Die Kaufleute der Fördestadt waren verglichen mit jenen der beiden bereits genannten Städte Adolfs IV. eher „unterprivilegiert“⁶⁴. Und auch in den Jahrzehnten nach der Stadtgründung wurde Kiel nicht in besonderem Maße durch seine Schauenburger Herren gefördert⁶⁵. Sollte Kiel aber zu einer ernsthaften Konkurrenz für Lübeck heranwachsen, so wären diese drastischen Einschränkungen äußerst unsinnig gewesen. Die Forschungsmeinung tendiert daher dazu, dass Kiel eher als regionaler Ein- und Ausfuhrhafen konzipiert war⁶⁶, denn für den Transithandel fehlten entsprechende Voraussetzungen und Privilegien. Auf dem Gebiet der regionalen Ein- und Ausfuhr machte Kiel Lübeck allerdings durchaus Konkurrenz. Das galt aber zum Beispiel auch für das 1244 mit Stadtrechtsprivilegien ausgestattete Neustadt. Lübeck musste Teile seines nordelbischen Hinterlandes in Bezug auf den Regionalhandel und die Ausfuhr der regionalen Erzeugnisse an diese Städte abtreten. Allerdings definierte sich die Stellung Lübecks primär durch den Ost-West-Transithandel, so dass der „Verlust von Hinterland“ praktisch nicht ins Gewicht fiel.⁶⁷

Erwähnenswert ist noch die Tatsache, dass die jährlichen Abgaben der Städte an ihre Schauenburger Stadtherren in der Regel bei 50 Mark lagen, Kiel jedoch 100 Mark zahlen musste⁶⁸. Das legt zumindest erneut eine für Kiel herausragende Rolle unter den holsteinischen Städten nahe, ganz besonders wenn man bedenkt, dass Kiel offensichtlich finanzkräftig genug war, die Abgaben auch zu leisten.

⁶¹ Auch Hamburg emanzipierte sich zunehmend von der gräflichen Herrschaft, wenn auch nicht in solchem Maße wie Lübeck.

⁶² Vgl. Hoffmann, S. 38.

⁶³ Vgl. Willert: Anfänge, S. 45. Hoffmann, S. 45f.

⁶⁴ Vgl. Willert: Anfänge, S. 55.

⁶⁵ Vgl. Willert: Anfänge, S. 167.

⁶⁶ Vgl. Willert: Anfänge, S. 64. Hansen, S. 37. Jordan, S. 5.

⁶⁷ Vgl. Willert: Anfänge, S. 63f.

⁶⁸ Vgl. Willert: Anfänge, S. 65f.

4. Kieler Bevölkerung

Hansens Untersuchung über die „Zusammensetzung und Herkunft der älteren Kieler Bürgerschaft“ versucht mit Hilfe des ersten Kieler Stadtbuchs aus dem Jahre 1264 ein Bild von der Herkunft der Einwohner zu zeichnen, ein unvollständiges zwar, wie er selbst zugibt, aber ein aufschlussreiches. So führt das erste Stadtbuch auch zwanzig Jahre nach der Stadtrechtsverleihung noch die Namen jener auf, welche die Gründung miterlebt haben, oder zumindest die Namen deren Kinder. Er kommt zu dem Ergebnis, dass $\frac{4}{5}$ der Kieler Bürger aus Holstein selbst gestellt wurden. Hansen sieht darin die Bestätigung, dass die Gründung Kiels den „organischen Abschluss der letzten Etappe der ostholsteinischen Kolonisation darstellt“. Das restliche Fünftel der Kieler Einwohner, glaubt Hansen festgestellt zu haben, bestand aus Adligen oder kam aus altdeutschen und dänischen Gebieten, darunter auch aus Handelsstädten der Nord- und Ostsee.⁶⁹

Carstens greift Hansens Untersuchung auf und zieht seinerseits die Schlussfolgerung, dass nicht Fernhändler und Kaufleute, sondern holsteinische Adlige und Handwerker die neue Stadt bildeten.⁷⁰ Und auch Hansen kommt zu dem Fazit, dass es bei der Gründung Kiels zu keiner entscheidenden Mitwirkung von Kaufleuten gekommen ist.⁷¹

Inwieweit Hansens Untersuchungen, die, wie er ja selbst zugibt, unvollständig bleiben, wirklich jene Schlüsse zulassen, die er und Carstens überzeugt folgern, ist fraglich. Zumindest in der neueren und neuesten Forschung wird diesem Aspekt der Bevölkerung in Bezug auf Kiel als Fernhandelsplatz wenig Bedeutung zugemessen.

⁶⁹ Vgl. Hansen, S. 19f.

⁷⁰ Vgl. Carstens, S. 62.

⁷¹ Vgl. Hansen, S. 15.

III. Fazit

Die Untersuchung der einzelnen Forschungserkenntnisse und -meinungen führt meinem Erachten nach zu nachstehender Schlussfolgerung:

Die Zweifel an der Echtheit der Gründungsurkunde sind heute weitgehend ausgeräumt. Die dortige Bezeichnung der Stadt als „civitas holsatiae“ ist gleichzeitig programmatisch. Das umfangreiche Weichbild, das Verbot von Neugründungen in der Umgebung der neuen Stadt, die außerordentlich gute Lage, der hoch entwickelte Stadtgrundriss und die hohen jährlichen Abgaben, das alles weist auf die herausragende Stellung Kiels hin, welche ihr von den Schauenburgern zugedacht war. Nicht umsonst wählte Adolf IV. Kiel als Sitz des Klosters aus, in welchem er seinen Lebensabend verbringen wollte.

Daran, dass Kiel als Hafenstadt konzipiert war, gibt es auch keine Zweifel. Insofern wird sie auf jeden Fall als regionaler Ein- und Ausfuhrhafen gedacht gewesen sein, vielleicht sogar im Hinblick an der Beteiligung am Ostseehandel. Kiel jedoch als direkte Konkurrenzgründung zu Lübeck zu sehen ist mehr als fragwürdig. Die fehlenden Privilegien, die periphere Lage und die Tatsache, dass der Ost-West-Transitweg zur Zeit der Stadtrechtsverleihung bereits fest in den Händen Lübecks und Hamburgs lag, machen dies sehr unwahrscheinlich. Das schließt freilich keineswegs aus, dass bei der Gründung nicht dennoch Konkurrenzgedanken eine Rolle spielten. Immerhin lag es im Bestreben Adolfs IV., Lübeck wieder in seinen Herrschaftsbereich einzugliedern. Als das nicht gelang, liegt es nahe anzunehmen, dass Adolf sich einen Ausgleich für den „Verlust“ von Lübeck schaffen wollte. Dazu zählten neben Kiel natürlich auch andere Städte. Dass er Kiel gar nicht erst die Chancen einräumte, mit Lübeck auch im Transithandel ernsthaft zu konkurrieren mag in seiner Furch begründet gewesen sein, auch diese Stadt früher oder später zu verlieren, wenn man ihr zu viele Freiheiten ließe. Aus diesem Grund achtete er auch sehr darauf, den Einfluss auf seine Städte nicht schwinden zu sehen - was für die Stadtentwicklung natürlich weniger zuträglich war. Vielleicht lässt sich seine Politik wie folgt zusammenfassen: „Maximum Gewinn mit einem Minimum an Risiko“. Wenn auch die Städtepolitik Adolfs IV. eine direkte Konkurrenz zu Lübeck nicht vorzusehen scheint, so lässt sich nicht ausschließen, dass Adolf trotzdem darauf hoffen konnte, einen gewissen Teil des lübischen Handels auf Kiel zu lenken und so an Lübecks Wohlstand zu partizipieren.

Literaturverzeichnis

Die Urkunde Johanns I., übersetzt von KLEYSER, Friedrich. In: MKStG 58 (1968-1972), S. 14-16.

CARSTENS, Werner: Kieler Urkundenfälschungen. Die Gründung der Stadt Kiel im Rahmen der holsteinischen Städtepolitik nach der Schlacht von Bornhöved. In: MKStG 43 (1939), S. 51-64.

FEILER, Anke: Die Entwicklung Kiels von der frühen Stadt zur mittelalterlichen Stadt. Auswertung der archäologischen Ausgrabungen (1989 bis 1991) in der Altstadt von Kiel. (Universitätsforschungen zur prähistorischen Archäologie, Bd. 29), Bonn 1996.

HAMMEL-KIESOW, Rolf, PELC, Ortwin: Landesausbau, Territorialherrschaft, Produktion und Handel im hohen und späten Mittelalter (12.-16.Jh.). In: LANGE, Ulrich (Hg.): Geschichte Schleswig-Holsteins. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Neumünster 2003², S. 59-134.

HANSEN, Heinz: Die Anfänge der Stadt Kiel. In: MKStG 43 (1939), S. 5-49.

HOFFMANN, Erich: Die Gründung der Stadt Kiel. In: SCHAUENBURG, Brigitte (Hg.): 750 Jahre Kiel. Beiträge zu Geschichte und Gegenwart der Stadt. Kiel 1992, S. 33-48.

JORDAN, Karl: Die Stellung in der schleswig-holsteinischen Geschichte. In: MKStG 58 (1968-1972), S. 1-13.

KAUFMANN, Gerhard: Das alte Kiel. Von der Gründung der Stadt bis an die Schwelle zur Gegenwart. Hamburg 1975.

LANGE, Ulrich: Grundlagen der Landesherrschaft der Schauenburger in Holstein. In: ZSHG 99 (1974), S. 9-94.

WALTHER, Helmut G.: Von der Holstenstadt der Schauenburger zur Landesstadt des holsteinischen Adels (1242 bis 1544). In: JENSEN, Jürgen, WULF, Peter (Hg.): Geschichte der Stadt Kiel. Neumünster 1991, S. 13-58.

WILLERT, Helmut: Anfänge und frühe Entwicklung der Städte Kiel, Oldesloe und Plön. Neumünster 1990.

WILLERT, Helmut: Die Städtegründung in Holstein im 13. Jahrhundert. In: HOFFMANN, Erich, LUBOWITZ, Frank (Hg.): Die Stadt im westlichen Ostseeraum. Vorträge zur Stadtgründung und Stadterweiterung im Hohen Mittelalter. (Kieler Werkstücke. Reihe A: Beiträge zur schleswig-holsteinischen und skandinavischen Geschichte, Bd. 14), Frankfurt am Main 1995, S. 109-132.

WOLFF, Otto: Das Lübische Recht in der Stadt Kiel. Ein Beitrag zur Ermittlung der Grenzen zwischen den Geltungsgebieten des Lübschen Rechts und des Sachsenspiegels. In: MKStG 16 (1898), S.1-42.