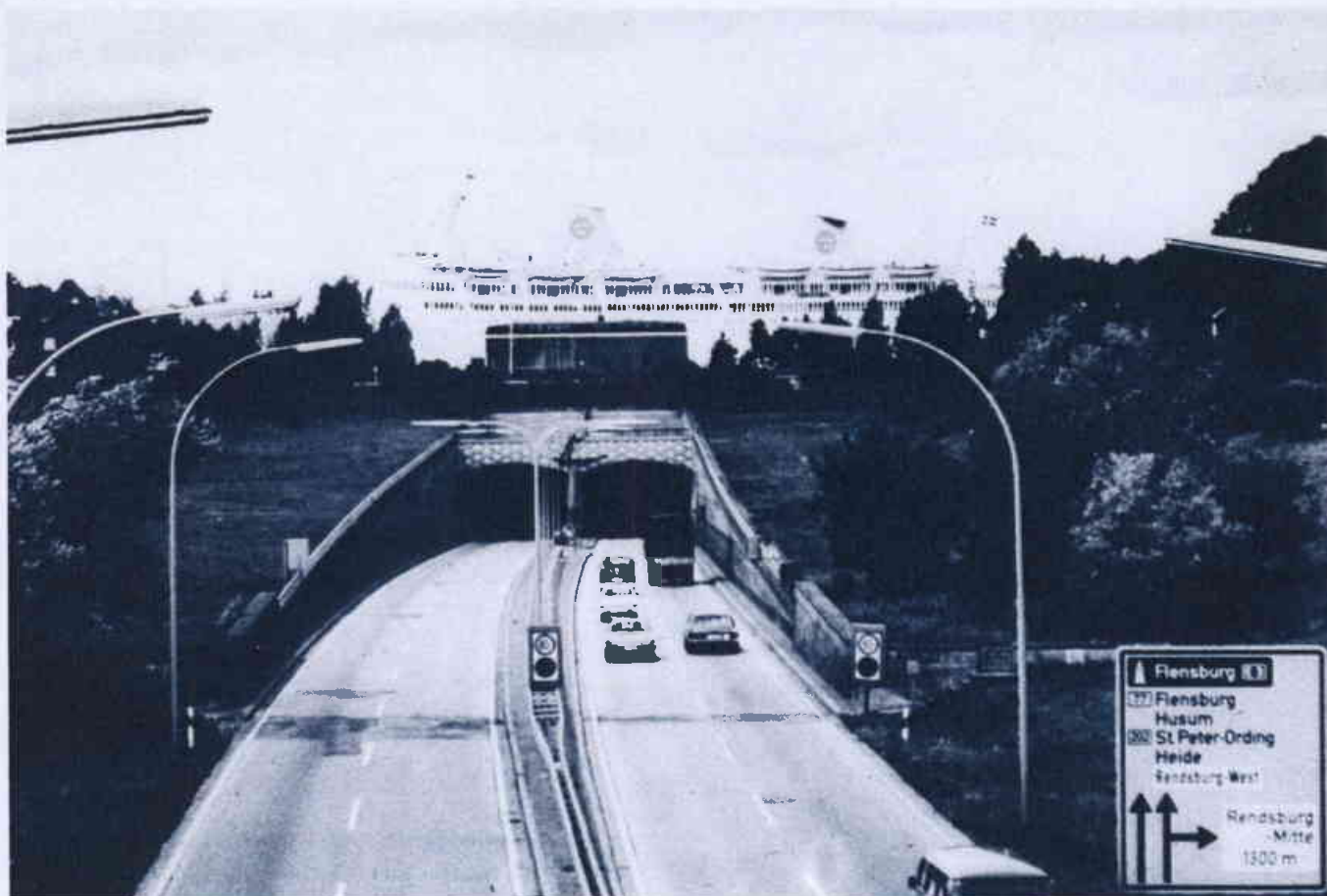


1 Stadtgestalt und Stadtgestaltplanung

Die Stadt als Persönlichkeit



Rendsburg – Kanaltunnel

Städte sind wie Menschen:

Sie sind Individuen, einmalige Persönlichkeiten, unverwechselbare Einzelstücke.

Kein Mensch gleicht einem anderen, keine Stadt gleicht einer anderen. Menschen werden u.a. geprägt durch Umwelt, Erziehung, Beruf – Städte werden u.a. geprägt durch Landschaft, geschichtliche Ereignisse, durch ihre Wirtschaftsstruktur.

Auch Rendsburg ist eine Stadtpersönlichkeit.

Mit keiner anderen Stadt zu verwechseln.

Und das von den Anfängen bis heute.

Woran liegt das?

An seiner Lage an einer Eiderinsel? An der Wechselwirkung von mittelalterlicher Altstadt und barocker Festungsstadt? An seinem Seehafen mitten im Binnenland oder an den majestätisch vorbeiziehenden Ozeanriesen auf dem Nordostseekanal?

An der besonderen Mischung aus Bauern, Handwerkern, Beamten, Soldaten, die es durch die Jahrhunderte hervorbrachte? Oder liegt es an den Brücken, die Getrenntes verbinden: die "Brücken schlagen"? Oder an der lebendigen Schul- und Tagungsstadt und an dem Wirtschaftszentrum, das es heute ist?

Das Image der Stadt Rendsburg wird heute von vielfältigen Vorstellungen geprägt: Mittelpunkt Schleswig-Holsteins, Eisenbahnhochbrücke, Nordostseekanal, Fachhochschule für Landwirtschaft, Garnisonen, Landesbauerntag, NORLA, Werften, Schleswig, Kreisstadt des Kreises Rendsburg-Eckernförde.

Die Stadt als Persönlichkeit

Rendsburg ist heute eine sehr lebendige Stadt, sie konnte sich eine ganze Reihe von Aktivitäten erwerben, um die sie manche andere größere Stadt beneiden kann.

Durch den Wechsel der Jahrhunderte blieb aber eines erhalten: Die gemeinsame Grundlage, die charakteristische Stadtgestalt, das, was wir "Heimat" nennen.

Die Stadtpersönlichkeit Rendsburgs lebt von einer ganz spezifischen Mischung von unterschiedlichen Aktivitäten mit einer einmaligen Stadtarchitektur, die sich die Bürger selbst geschaffen haben, wie sie auch vom Neuwerk-Erbauer Scholten geprägt wurde.

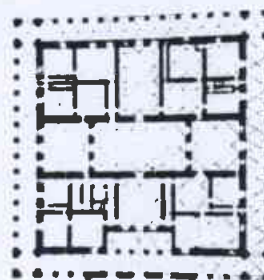
Dies alles ist für uns heute Rendsburg: Sollte es dies nicht auch bleiben?

Unverwechselbare Stadtarchitektur

Wir nennen so die gestalterische Wirkung des Zusammenspiels der Geometrie der Straßen mit der Topographie, der Landschaft, den Straßenräumen und Gebäuden, den Fassaden und Farben und Materialien. Stadtarchitektur ist die konkreteste Stufe der Stadtgestaltplanung. Gute Stadtgestalt ist dann das gelungene Ergebnis des Zusammenwirkens von Einzelarchitektur und Stadtarchitektur.

Stadtarchitektur war unseren Vorfahren etwas Selbstverständliches – nur so entstanden die vollkommenen Stadtbilder des Mittelalters und des Barocks, die wir heute noch bewundern. Das 19. Jahrhundert sprach von Stadtbaukunst, die es wieder zu entdecken gelte, in den stürmischen Wiederaufbaujahren nach dem 2. Weltkrieg gingen diese Begriffe verloren, und heute bemühen wir uns wieder, die alten Geheimnisse der Stadtbaukunst aufs neue zu entdecken, wieder zur Stadtarchitektur zu kommen.

Stadtarchitektur ist mehr als Städtebau. Sie reicht über die rein funktionale Planung der Stadt hinaus, bei der die Stadtplanung in einzelne Teilbereiche für Experten aufgeschlüsselt wurde: In Verkehrsplan, Nutzungsplan, Freiflächenplan etc. Stadtarchitektur ist mehr als die zufällige Anordnung von einzelnen Häusern auf den Restflächen zwischen der Verkehrerschließung. Stadtarchitektur sieht die **ganze** Stadt als **ein einziges** Bauwerk, bei dem die einzelnen Häuser und Straßen und Plätze Teile eines übergeordneten Ganzen (eben der Stadt) sind.



Hausgrundriß



Stadtgrundriß

Architektur und Stadtarchitektur sind eng verwandt: Dem Grundriß eines Gebäudes entspricht der Stadtgrundriß, dem Gebäudeumriß entspricht die Stadtsilhouette, den einzelnen Räumen eines Hauses entsprechen die Straßen- und Platzräume. Straßenfassaden sind den Wänden der Innenräume vergleichbar und die Straßenmöblierung mit ihren Lampen, Bäumen etc. der Möblierung der Zimmer. Stadtgrundriß, Stadtsilhouette, Stadträume, Gebäudetypen und Fassadenfolgen zeigen sich so als die wichtigsten Elemente der Stadtarchitektur.



Einheit und Vielfalt bilden eine liebenswerte Umwelt.



Überbetonung der Einheit wird oft als abweisend empfunden.

Einheit und Vielfalt

Stadtarchitektur verkörpert sich nicht nur in Grundriß, Silhouette und Stadträumen, sondern auch in den inneren Gesetzmäßigkeiten der Stadt, im Spiel von Einheit und Vielfalt. Das Grundmuster des Stadtgrundrisses und seine Abwandlungen, Gebäudetypen und ihre Variationen, gemeinsame Gestaltungsmerkmale und ihre vielfältige Ausprägung bilden die Gesetzmäßigkeiten, die gemeinsame Stadtarchitektur schaffen. Sie lassen aber jeder Straße, jedem Haus Raum für individuelle Entfaltung innerhalb des gemeinsamen Rahmens.

Es ist vielleicht Hauptursache des oft geäußerten Unbehagens am neuzeitlichen Städtebau, daß aus falsch verstandenem "Laissez Faire" der individuellen Freiheit der Einzelarchitektur soviel Raum zur Entfaltung zugebilligt wurde, daß das Gemeinsame der Stadtarchitektur verloren ging.

Die Folge dieser mißverstandenen Gestaltungsfreiheit ist der Verlust des Gemeinsamen, ist der Verlust der Identifikationsmöglichkeit, der Verlust der "Heimat".

Es muß daher heute wieder die Verbindung gesucht und hergestellt werden zwischen der individuellen Freiheit und der gemeinsamen Stadtarchitektur.

Wie noch aufgezeigt werden wird, gründet die Einheit in der Rendsburger Stadtarchitektur vor allem auf der gleichmäßigen Höhenentwicklung der Gebäude, auf der Mischung der Gebäudetypen, den Gemeinsamkeiten der Straßenfassadengestaltung, der Fenster, der Gliederung, der Materialien.

Die Vielfalt der Stadt- und Individualarchitektur andererseits basiert u.a. auf der Dualität von Altstadt und Neuwerk, auf den die einheitliche Dachlandschaft durchstoßenden Kirchturm, auf den ungezählten Variationen der Gebäudetypen, ihren Proportionen und Fassaden.

So lebt die Rendsburger Stadtarchitektur vom Wechselspiel zwischen Einheit und Vielfalt, die vom Stadtgrundriß bis zur Ausbildung von Fassadendetails reicht.

Die Stadt als Persönlichkeit

Stadtgestaltplanung für Rendsburg

Diese Rendsburger Stadtpersönlichkeit wurde durch die Jahrhunderte trotz aller Veränderungen nur wenig angegriffen.

Erst die letzten 100 Jahre brachten tiefgreifende Änderungen – positive wie negative.

Die Vielzahl der neuartigen Baumaterialien und Methoden, der allmähliche Verlust des Bewußtseins der Verantwortung gegenüber der Allgemeinheit, technokratische Anforderungen und vieles mehr haben das Stadtbild Rendsburgs zu verändern begonnen: Die Veränderungen reichen von teilweise aufgegebenen Stadtgrundrissen bis zur zügellosen Werbung.

An einigen Stellen wurden Eingriffe in den Stadtgrundriß vorgenommen, Straßen verbreitert oder neue Ein- und Ausfahrten geschaffen. Die gemeinsame Stadtsilhouette litt, nicht etwa durch ein beherrschendes Hochhaus, sondern durch erhöhte Eck- und Einzelbaukörper, die weder hinsichtlich Höhe noch Masse genügend Rücksicht auf die gemeinsame Stadtarchitektur nehmen.

Die Straßenräume veränderten dadurch ihre ursprüngliche Proportion und verloren allzuoft ihre Möblierung. Am häufigsten aber veränderten neue Gebäudeformen, etwa Flachdachbauten und neue Fassaden, deren oft gute Modernität nicht ausreichend die für Rendsburg typische Gebäude- und Fassadenbildungen berücksichtigte, das spezifische Rendsburger Stadtbild: So begann es teilweise, seine Eigenart zu verlieren.

Mit der vorliegenden Stadtgestaltplanung für Rendsburg wird nun versucht, die städtebauliche und architektonische Besonderheit der Rendsburger Stadtgestalt zu untersuchen und in seinen wesentlichen Zügen für die zukünftige Entwicklung aufzuzeichnen.

Bei einer genaueren Betrachtung der Stadtgestalt der Innenstadt zeigt sich, daß für die ganze Innenstadt stadtgestalterische Richtlinien entwickelt werden können, die ebenso um die Marienkirche wie am Paradeplatz oder am Schiffbrückenplatz Geltung haben.

Es zeigen sich aber auch gestalterische Unterschiede zwischen einzelnen Bereichen innerhalb der Innenstadt. Deshalb wurde es notwendig, zusätzliche bereichsbezogene Gestaltungsrichtlinien zu entwickeln, um so dem spezifischen Charakter des jeweiligen Bereiches gerecht zu werden.

Größer als die Unterschiede sind jedoch die Gemeinsamkeiten. Aus diesem Grunde besteht die Stadtgestaltplanung Rendsburg aus Entwurfsrichtlinien für die beiden historischen Stadtteile Altstadt und Neuwerk mit differenzierten Aussagen zu Teilbereichen mit besonderen Gestaltungsanforderungen.

Die für die Rendsburger Innenstadt verbindlichen Entwurfsrichtlinien und die bereichsgebundenen Entwurfsleitsätze ergeben zusammen den Spiegel der spezifischen Stadtarchitektur, die, um einer harmonischen Entwicklung der Stadt willen, als Orientierungsmöglichkeit für den Bauherren, als Entwurfshilfe für den Architekten und als Entscheidungsgrundlage für die Stadtverwaltung dienen sollen.



Stadtgestaltplanung und Städtebauförderungsgesetz

1. Die städtebauliche Voruntersuchung der SEG (Sanierungs- und Entwicklungsgesellschaft Schleswig-Holstein)

Die Rendsburger Innenstadt ist ein Untersuchungsgebiet nach § 4 StBauFG. Die SEG führte 1971 vorbereitende Untersuchungen in Rendsburg durch. In ihrem Bericht "Voruntersuchungen zur Innenstadtsanierung Rendsburg – Zwischenbericht: Bestandsaufnahme und Analyse" vom November 1971 stellt die SEG städtebauliche Mißstände nach § 3, Abs. 2 StBauG fest.

Derartige Mißstände liegen vor

- wenn die Beseitigung abbruchreifer Bausubstanzen mit anschließender Neubebauung der Grundstücke notwendig ist.
- wenn ein Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht entspricht.
- wenn ein Struktur- oder Funktionswandel dazu geführt hat, daß Baugebiete ihre Aufgaben nicht mehr oder nur unzureichend erfüllen.

Für die Sanierungsgebiete 1 "Gerhardstraße" und 2 "Eisenbahnstraße" sind die Sanierungsarbeiten inzwischen abgeschlossen. Die Arbeiten in den Sanierungsgebieten 3 "Materialhofstraße/Obereiderstraße" und 4 "Prinzessinstraße/Kronprinzenstraße" sind zwischenzeitlich angelaufen.

Die vorgesehenen Sanierungsgebiete 5 "Paradeplatz" und 6 "Kirchenstraße" sind beschlossen worden.

2. Bestandsdokumentation der Wohnungsbaukreditanstalt des Landes Schleswig-Holstein

Die WKA brachte im Rahmen ihrer Forschungsarbeiten eine Studie zur Siedlungsgestaltung heraus: "Rendsburg – Photos des Baubestandes" (1972).

Im Vorwort wird die Gestaltung der Stadt als unschätzbare, immaterielle Wert dargestellt, die drohende Vernichtung dieser Werte durch Sanierungsarbeiten aufgezeigt. Als eine Methode, einen Be-

wußtseinswandel bei der Bevölkerung und ihren gewählten Vertretern zu erreichen, wird die bildhafte Dokumentation mit der Darstellung jedes einzelnen Gebäudes empfohlen.

3. Stadtgestalt und Stadterneuerung

In den letzten Jahren kann in Deutschland ein gewisser Bewußtseinswandel festgestellt werden, dahingehend, daß vermehrt stadtgestalterische, bauhistorische und künstlerische Belange bei Stadterneuerungsmaßnahmen berücksichtigt werden. Die Zeit der großen "Kahlschlagsanierungen" und der gestalterischen Gleichgültigkeit scheint endgültig vorbei zu sein.

Auch in Rendsburg sind die abgeschlossenen und laufenden Sanierungsarbeiten eher behutsame Stadtreparaturen, als großflächige Stadterneuerungen.

Allerdings kann das in den Jahren nach dem 2. Weltkrieg weithin verlorengegangene Bewußtsein für den Wert der Stadtgestalt nicht von heute auf morgen wiederhergestellt werden – es kann auch nicht durch Gesetze erzwungen oder ersetzt werden. Es muß vielmehr in langsamer, geduldiger Arbeit versucht werden, dem Bürger deutlich zu machen, was die Stadtpersönlichkeit seiner Stadt ausmacht, wodurch sie beeinträchtigt und wie sie erhalten und den heutigen Anforderungen entsprechend – neuzeitlich – weiterentwickelt werden kann.

Der in diesem Sinne bewußte und reife Bürger wird bei Erneuerungsmaßnahmen ganz in dem Sinne vorgehen, wie es seine Vorfahren taten, die seinerzeit Renaissancebauten neben Gotisches setzten, Barockbauten neben Renaissancebauten und klassizistische Bauten in die vorhandene Umgebung eingliederten, ohne daß ein gestalterischer Bruch sichtbar wurde und ohne daß die Identität der Stadt verlorenging.

Stadtgestaltplanung und Städtebauförderungsgesetz

4. Bezug der Stadtgestaltplanung zum Städtebauförderungsgesetz und den Sanierungsmaßnahmen

Aufgabe der Stadtgestaltplanung ist daher, deutlich zu machen, daß zur Förderung der städtebaulichen Entwicklung, zur Beseitigung städtebaulicher Mißstände und zur Modernisierung der Stadt und ihrer Bauwerke nicht nur soziale, funktionale und verkehrstechnische, sondern auch stadtgestalterische Gesichtspunkte berücksichtigt werden müssen.

Es muß verhindert werden, daß durch die Städtebauförderung, durch Steuermittel, die der Bürger aufgebracht hat, seine tägliche Umwelt "saniert" ist und "funktioniert", daß er aber seine Identität, seine Orientierung, seine Geschichte verliert, weil die Gestalt seiner Stadt beeinträchtigt oder – auch das ist schon vorgekommen – zerstört wird.

Die vorliegende Untersuchung will im Interesse einer guten Weiterentwicklung der Stadtgestalt eine Entscheidungshilfe dafür geben, welche Gebäude erhalten werden müssen oder können, und welche Grundsätze bei der Gestaltung von Um- und Neubauten beachtet werden müssen.



Rendsburg im 19. Jahrhundert. Im Vordergrund das Kronwerk.

„Die Festung Rendsburg ist fast ein Stück Naturnotwendigkeit. Der Schnittpunkt der Nord-Süd-Linie des alten Heerweges und der Ost-West-Linie des Eiderverlaufes fordert eine militärische Sicherung geradezu heraus“, so beginnt Pastor Schröder in seinem Werk: Rendsburg als Festung (Neumünster 1939).

Der Autor führt aus, wie die wandernden Jäger der Steinzeit und die bronzezeitlichen Hirten bei Ebbe die Eider im Bereich des heutigen Stadtbezirkes überschritten haben könnten und wie der Flußübergang durch die Kimbern und die von Süden ins Angelreich vordringenden Deutschen immer wieder genutzt worden sein kann.

Um 500 soll dann auch der sagenhafte Prinz Offa auf der Eiderinsel gekämpft haben, was dann später den schwäbischen Dichter Ludwig Uhland zur Ballade „Der blinde König“ anregte.

Um 1080 soll Prinz Björn die erste Burg auf der Eiderinsel angelegt haben, eine Burg, deren Lage und Größe nicht bekannt ist.

Um 1190 erfolgte die erste schriftliche Erwähnung als „Reinoldesburch“ und um 1200 stellte Adolf III. die Burg wieder her (Schröder, Seite 6).

1252 kam Rendsburg zu Holstein und besaß ein Jahr später lübisch geprägtes Stadtrecht.

Stadtbaugeschichte

1286 wurde die halbe Stadt durch Feuer zerstört, beim Wiederaufbau entstanden die Neue Straße und die Nienstadtstraße. Der Inselraum war damit weitgehend ausgefüllt. Die im Grundriß heute noch ablesbare mittelalterliche Stadt bot sich wie folgt dar:

Der nördliche Teil der Insel wurde von dem durch Wall und Graben (Mühlengraben) gesicherten Schloßgrund eingenommen, nach Norden zum Fluß durch Sumpfwiesen geschützt. Das Schloß war von der Stadt unabhängig, ein mehrflügeliger Bau mit einem Rundturm des 14. Jahrhunderts. Der Ochsenweg führte über eine lange Brücke durch die Mühlen- und Schleifmühlenstraße. Der Altstädter Markt bildete das Zentrum, er war durch die Hohe Straße mit der Schiffbrücke verbunden, dem Anlegeplatz an der Eider.

Kanäle (Stegengraben, Mühlengraben) dienten als Anliefersystem, gleichzeitig übernahmen sie die Funktion der Entwässerung und Kanalisation. Bei Ebbe lagen sie trocken.



Das Schloß mit dem blauen Turm nach Schröder.

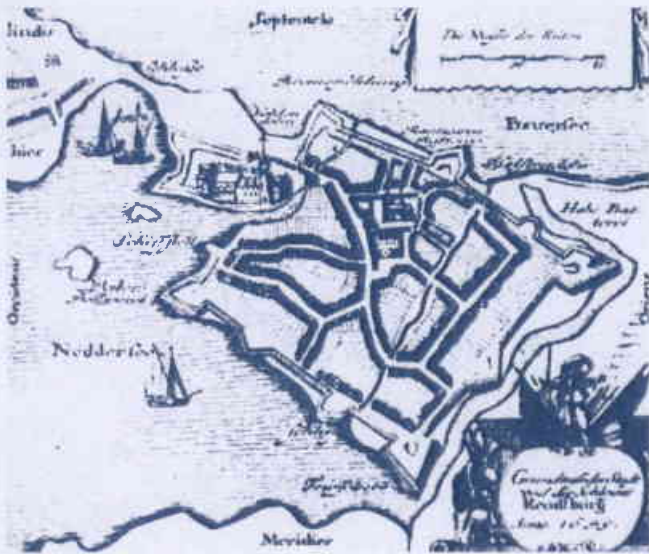
Am Markt lag das Rathaus, etwas abseits auf dem höchsten Punkt die 1287 erbaute Marienkirche. Die Bebauung war (vermutlich) meist eingeschossig, Fachwerkhäuser mit Strohdächern, die Straße ungepflastert, bei Regen verschlammt und kaum passierbar.

Das um 1320 erbaute oder erweiterte Schloß war (nach Schröder) keineswegs ein beeindruckendes Bauwerk, sondern eine kleine Festung mit Wohnräumen, die offensichtlich nicht immer im besten Zustand waren. Einzig der Blaue Turm, der auf Grund seiner Größe im Umkreis von 20 km sichtbar war, bot einen imposanten Anblick. 1495 bestand die Stadt aus 119 Häusern und 20 Buden; sie hatte es durch Handel, Handwerk und Flußschiffahrt zu beträchtlichem Wohlstand gebracht, der erst durch die Ereignisse des 30-jährigen Krieges beendet wurde.

Um 1540 begann die Zeit Rendsburgs als Festung: König Christian baute die gesamte Stadt um. Damals sei das Lied eines wandernden Schusters entstanden, schreibt Schröder, das die Geschicke Rendsburgs bis zum heutigen Tag zu begleiten scheint: "Wat fröher en Wall wer, is nu nen Groben. – Wat fröher unnen leg, liggt nu boben." (Schröder, Seite 47)

Im Bereich des Schiffbrückenplatzes und der Denkerstraße wurden ganze Straßenzüge abgerissen und Platz für Befestigungen geschaffen, das Holstentor wurde verlegt, Wälle und Bastionen aufgeschüttet, ein Damm errichtet als Verbindung zum Festland.

1578/79 wurde das Schloß neu errichtet oder zumindest wesentlich umgebaut.



Rendsburg um 1549.

Die Wälle der Festung waren offensichtlich nicht sehr standfest, sie zerfielen schnell, besonders die Gezeiten und Sturmfluten nagten an ihren Fundamenten. Daher konnte die Stadt durch Wallenstein 1627 leicht erobert werden.

Die Schweden nahmen 1644 Rendsburg ein und verstärkten die Befestigungen. Nach dem Ende des 30-jährigen Krieges begannen die Dänen mit dem Ausbau der Festung, zunächst auf der Insel:

Die Wälle wurden nach Norden verlängert, das Schloß in die Befestigung einbezogen. Die alten Schloßwälle wurden geschleift und das umgebende Gelände teilweise aufgefüllt. Es entstanden die Schleuskuhlen.

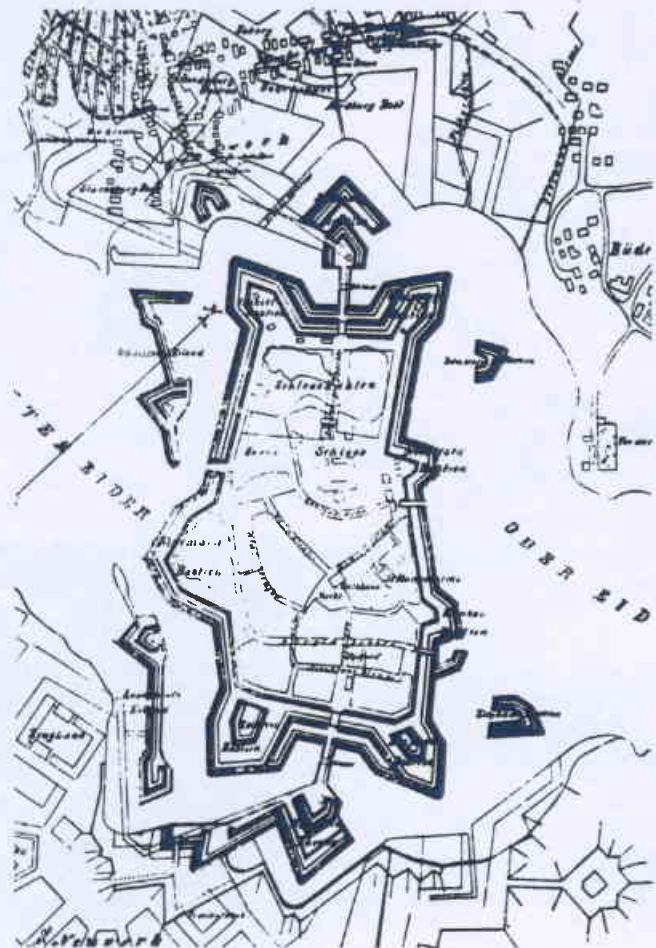
Bastionen wurden angelegt oder vergrößert, Wassergräben wurden ausgehoben, der Stegengraben umgeleitet und mit dem Hafenbecken (Schiffbrücke) verbunden.

Da diese Befestigungen von Scholten (1690) unverändert übernommen wurden, haben sie das Bild Rendsburgs bis heute beeinflusst, obwohl weder vom Schloß noch von den Wallanlagen ein Rest erhalten ist.

Ab 1683 wurden Sanddünen im Gebiet des heutigen Paradeplatzes abgetragen und damit die Schleuskuhlen weiter aufgefüllt.

Im Rahmen einer offensichtlich langfristigen und sorgfältigen Vorplanung, ohne Rücksicht auf bestehende Bauten oder die vorhandene Landschaft, entstand ab 1690 unter Jobst Scholten die Festung Rendsburg nach den damals neuesten militärwissenschaftlichen Gesichtspunkten, angelehnt an Vaubans Lehren.

Das Dorf Vinzier wurde abgebrochen, das Gelände eingeebnet und das Kronwerk angelegt (ab 1691). Die Bewohner des Dorfes konnten unentgeltlich Bauplätze im Bereich der Schleuskuhlen erhalten. Steuererlasse halfen bei der Finanzierung.



Die Insel Festung erweitert nach Ruse, im Süden die Festung Neuwark nach Scholten.

Stadtbaugeschichte

Bis heute stadtbildwirksam ist eine Bestimmung, die die dauerhafte Errichtung größerer Gebäude fördern sollte: Von Schatzungen, Kontributionen, Einquartierungen wurde befreit auf 20, 30 oder 50 Jahre, wer mehrgeschossig und/oder in Stein baute. Je dauerhafter und größer gebaut wurde, desto mehr Befreiung wurde gewährt. (Schröder, Seite 82)

Dies führte in diesem Bereich zu einer durchweg 2-geschossigen Bebauung mit einem überraschend hohen Anteil an Steingebäuden, was heute noch im Stadtbild auffällig vermerkt wird.

Gleichzeitig entstand das Neuwerk auf dem vorher geplanten Gelände südlich der Eider. (Es sei an dieser Stelle wieder an das Lied des wandernden Schusters erinnert.) Die militärischen Anlagen des Neuwerks und ihre Entstehung sind bei Schröder detailliert beschrieben, es kann an dieser Stelle darauf verzichtet werden, darauf einzugehen.

Das Neuwerk war das Ergebnis einer konsequenten militärischen Planung, erst in zweiter Linie das Ergebnis stadtplanerischer Überlegungen. Hier wollte kein Fürst eine Residenz oder eine neuzeitliche Stadt gründen, hier wurde eine Festung gebaut: Der zentrale Exerzier- und Paradeplatz mit den Bauten der Militärverwaltung, die breiten Straßen, die den schnellen Transport von Mannschaft und Material zu den Bastionen ermöglichten, die niedrige Bebauung, besonders ausgeklügelte Straßenführungen, die Schußfeld schufen, ohne dem Feind Schußfeld zu gewähren, all das war "alles glänzend durchdacht, bis ins Einzelne aus einem Guß" (Schröder, Seite 80).

Die städtebauliche und architektonische Qualität der zivilen und militärischen Bauten verdankt Rendsburg dem Italiener Dominicus Pelli, der – mehr Generalunternehmer als Architekt – für die Durchführung aller Bauarbeiten zuständig war und neben einem sicheren Geschmack über viel Geschäftssinn verfügte. Pelli errichtete einige der heute noch schönsten Gebäude der Stadt Rendsburg: 1692 die Hauptwache, 1696 das Hohe Arsenal, 1704 das Provianthaus, 1722 ein eigenes Wohnhaus, das Pelli-Haus.

Die zivile Bebauung des Neuwerks auf freiwilliger Basis machte offensichtlich keinen allzu stattlichen Eindruck. 1701 standen nur 22 2-stöckige und 226 1-stöckige Häuser (nach Schröder).

Die 1700 vollendete Christkirche (von Pelli) am Paradeplatz bietet heute noch einen imposanten Anblick, obwohl sie (aus militärischen Gründen) sehr niedrig gehalten ist.

Kein Verfasser einer Schrift über Rendsburg vergißt zu erwähnen, daß die Straßennamen des Neuwerks nach der Sitzordnung der dänischen Königstafel entstanden sind. Heute sind nicht mehr alle Straßennamen original erhalten, der Stadtgrundriß des Neuwerks aber zeigt immer noch seine einmalige historische Gestalt.

Im Jahre 1718 wurde das Schloß abgebrochen, die Ziegel und Balken werden verkauft und zum Aufbau des Neuwerks und des Bereichs Torstraße verwendet.

Mitte des 18. Jahrhunderts setzt eine erneute wirtschaftliche Blüte ein:

Eine Glockengießerei und eine Fayence Manufaktur werden gegründet. 1758 entstand an der Stelle des Schlosses eine Kaserne, deren einer Bau als Hospital erhalten blieb.



Von 1777 bis 1784 wurde der Eiderkanal angelegt; es entstanden die Eiderschleuse, das Packhaus, das Zollhaus.

In dieser Zeit (1845) wurde die Eisenbahn nach Neumünster erbaut, sie durchschnitten die Wälle und deutete damit symbolisch das beginnende Ende der Festungszeit an.

1852 wurde Rendsburg wieder dänisch, die Schleifung der Festung begann. 1867 kam Rendsburg unter preußische Herrschaft, 1 Jahr später wird die Festung endgültig aufgegeben, die Wälle wurden geschleift.

Der 1844 gegründete Verschönerungsverein ließ entlang der ehemaligen Wälle Alleen anpflanzen, Grünanlagen entstanden, Rendsburg erhielt den Ruf einer Stadt im Grünen.

Die Stadt entwickelte sich, der Fesseln der Wälle ledig, sehr schnell nach Süden; Impulse brachten der Bau des Nordostseekanals, der Bau der Düngerfabrik und der Werft.

Von 1887 bis 1895 wurde der Nordostseekanal erbaut, als Folge fiel der Grundwasserspiegel und einige Wasserläufe in der Stadt liefen leer. Rendsburg wurde Seehafen im Binnenland, Kaianlagen und Werften entstehen.

Nach der Verbreiterung des Kanals entstand 1910 bis 1913 die Hochbrücke; ein Wahrzeichen der Stadt.

Erst 1927 fielen die letzten Wallanlagen.

Durch die Eiderabdämmung 1936 wurde der Einfluß der Gezeiten und der Sturmfluten beseitigt; gleichzeitig wurde die Schleuse zugeschüttet, Ober- und Untereider also getrennt.

1938 zählt Rendsburg 20.690 Einwohner, 1950 beträgt sie 36.991, am 31. 03. 80: 32.657 Einwohner.

Ab 1970 wurde ein innerstädtischer Verkehrsring geschaffen, durch den der Durchgangsverkehr um die Altstadt herumgeführt wurde, und so die Innenstadt zum Teil entlastet werden konnte.



Eisenbahnhochbrücke