

2 Stadtgestalt gestern und heute

Topographie



Die Altstadt Rendsburgs lag auf einer Insel in einer seenartigen Erweiterung der Eider.

Ab 1691 wurde die Festung ausgebaut. Hierzu wurde das Dorf Vinzier abgebrochen, der nördliche Eiderarm umgeleitet und die Sanddünen am Südufer der Eider abgetragen.

Mit dem Aushub, der beim Bau des Neuwerks anfiel, wurden die Schleuskuhlen aufgefüllt.

Die Wälle der Festung und die Insellage blieben bis ins 19. Jahrhundert erhalten.

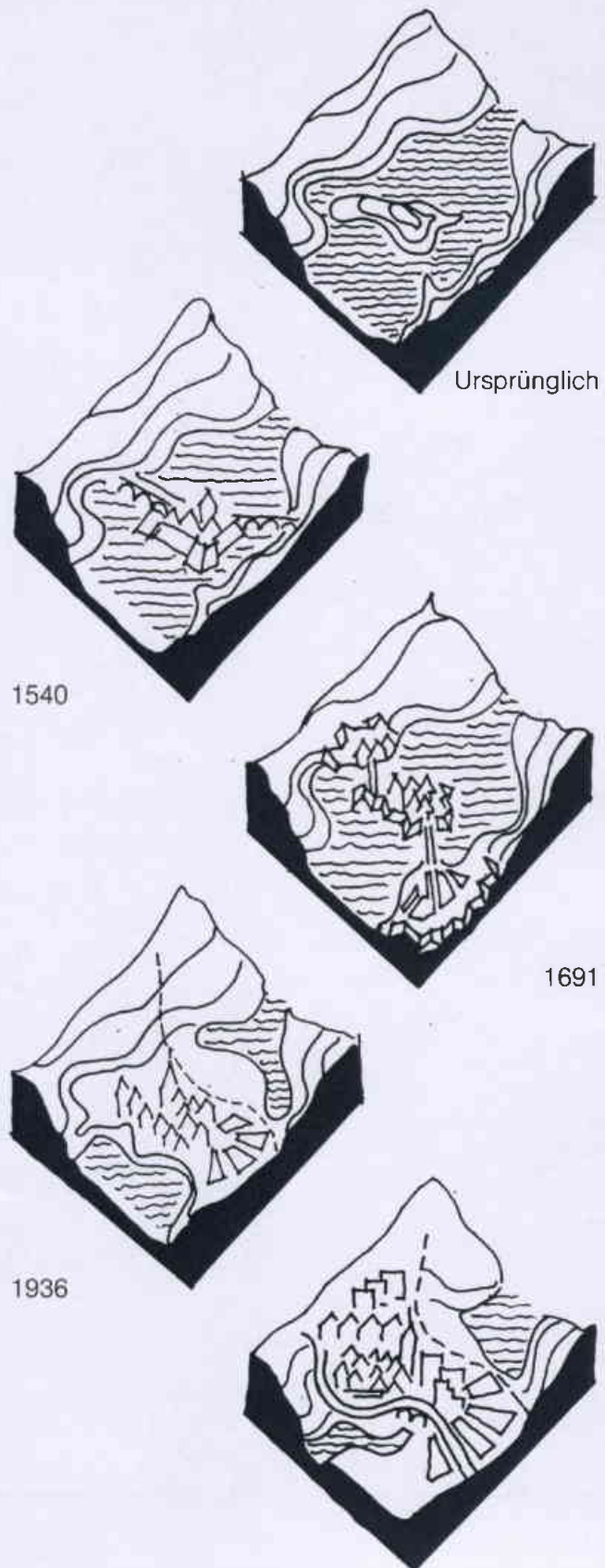
Seit 1845 verbindet eine Eisenbahnlinie die Ufer, ab 1852 werden die Wälle geschleift, mit dem Material wird der südliche Eiderarm aufgefüllt.

Der Kanalbau ab 1887 führt dazu, daß der Grundwasserspiegel fällt, einige Gewässer laufen leer, auch die "Gräben" in der Altstadt.

Die ständige Bedrohung durch Hochwasser führt 1936 zur Eiderabdämmung. Der Einfluß der Gezeiten auf die Eider im Stadtgebiet entfällt.

Die Schleusen zwischen Obereider und Untereider werden beseitigt, das Hafenbecken zugeschüttet. Ober- und Untereider sind damit getrennte Flußsysteme.

Heute sind Ober- und Untereider durch Verkehrsbauten noch stärker getrennt. Der frühere südliche Flußarm ist als Stadtsee erhalten, von der Altstadt tangente zerschnitten, von einem Damm abgeteilt. Der Zugang zur Eider ist stellenweise nicht mehr möglich oder nicht attraktiv. Der Bezug zur Landschaft droht verlorenzugehen.



Ab 1970

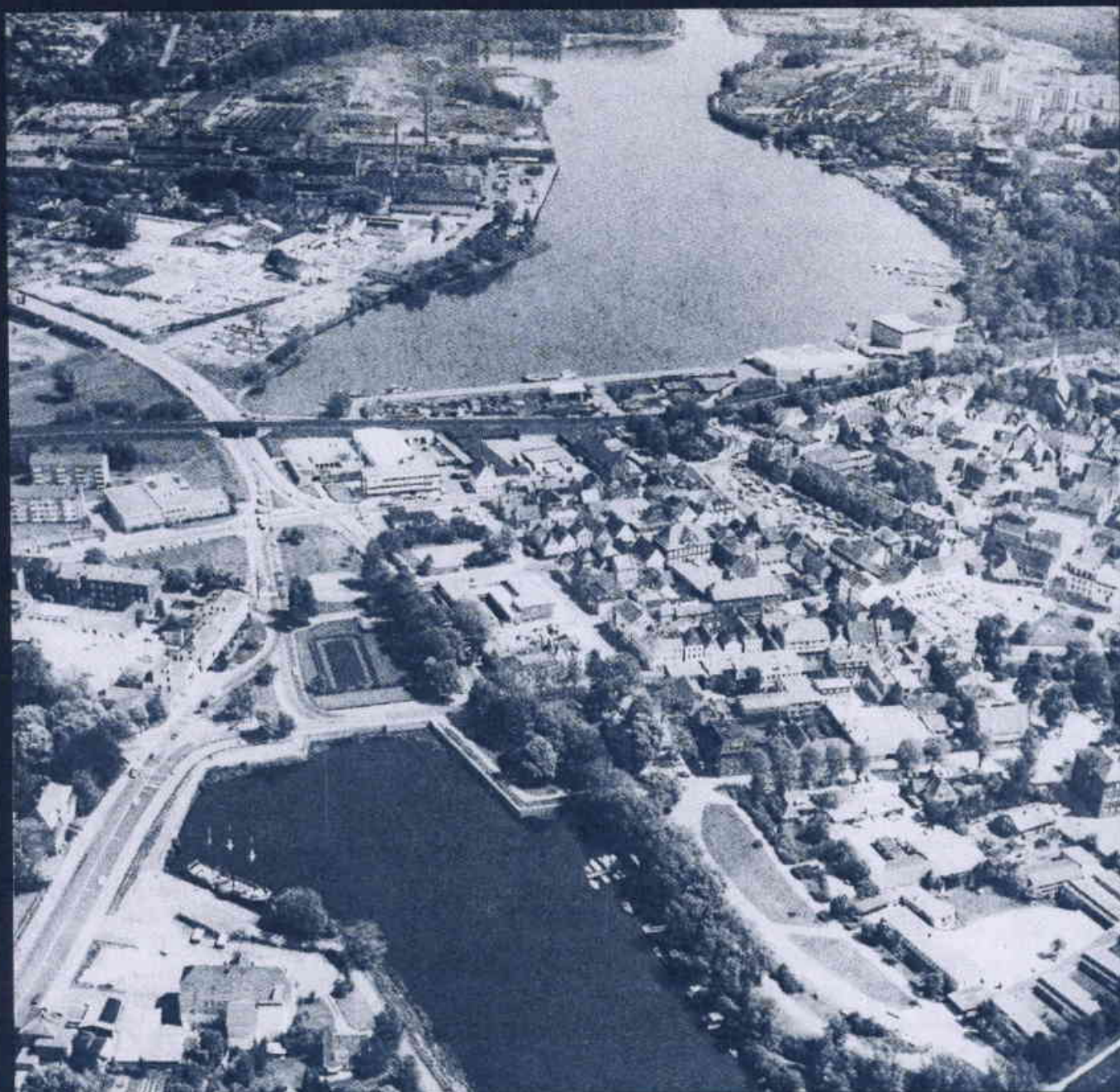
Topographie

ZUSAMMENFASSUNG

Die Prägung des Stadtbildes durch die Insellage mit der unmittelbaren Nähe der Wasserfläche ist nahezu verlorengegangen.

Rendsburg bezeichnet sich zwar als "Hafenstadt", aber das Wasser ist weit weg oder schwer zugänglich.

Untereider und Obereider nehmen nur noch eine wesentlich geringere Fläche ein als früher; der Stadtsee wird – mit viel Mühe – erhalten, doch könnte man mehr tun, z.B. Brunnen, Wasserbeken, bessere Zugangsmöglichkeiten zu Ober- und Untereider anlegen.



Luftbild freigegeben unter 3158.

Stadtgrundriß



Altstadt im Mittelalter



nach Kieser-Meissner 1623

Die Ansicht und der Grundriß aus dem 17. Jahrhundert zeigen eine befestigte, noch mittelalterliche Stadt mit Markt, Hafen, Kirche und Schloß. Der Grundriß ist gekennzeichnet durch gekrümmte Straßen, enge Plätze, eine kleinteilige Grundstücksparzellierung. Die Haupteerschließungswege sind Schleifmühlen- und Mühlenstraße als Durchgangstraße und die Hohe Straße als Verbindung zwischen Markt und Hafen. Der Grundriß der barocken Inselfestung zeigt immer noch die mittelalterliche Struktur. Im Norden sind Wallanlagen aufgeschüttet worden, das Schloß in die Umwallung einbezogen.

Befestigte Stadt mit Handel, Handwerk, Verwaltung.



nach Zeiller 1655

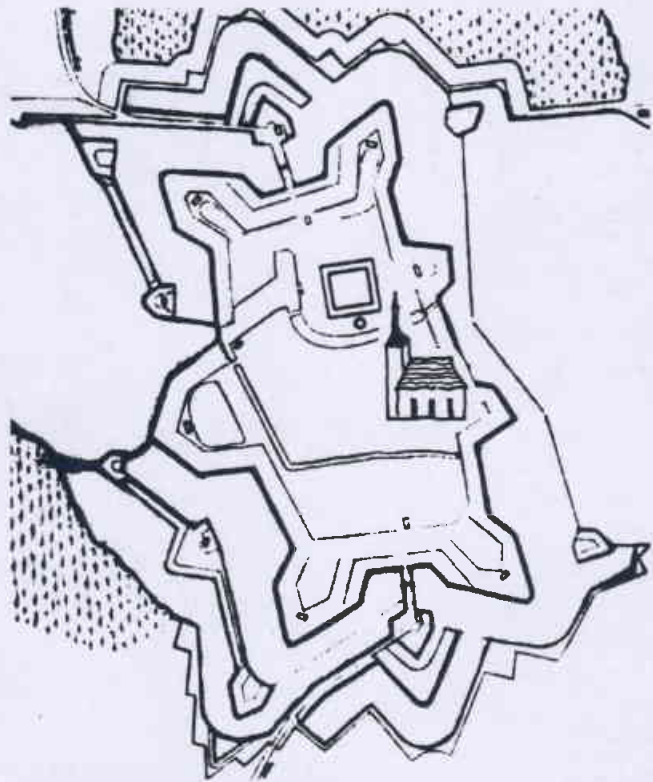
Der Ochsenweg, Markt und Hafen prägen die Siedlung.

Das Schloß liegt außerhalb.

Die Kirche bildet den höchsten Punkt der Inselfestung.

Altstadt im Barock

Der Grundriß der Altstadt ist relativ wenig verändert. Eine barocke Erweiterung im Norden und die Anlage eines Hafens sind erkennbar. Wallanlagen wurden aufgeschüttet.



nach Eosander 1674

Altstadt heute

Im Bereich des historischen Stadtkerns ist der Stadtgrundriß noch relativ gut erhalten und ablesbar. Anstelle des einstigen Hafens und des Flusses sind große, weiträumige Plätze entstanden, die zwar teilweise genutzt sind (Markt oder Parken), aber unzureichend gestaltet und möbliert. Die Wirkung der Plätze wird außerdem beeinträchtigt dadurch, daß weder eine vierte Platzwand vorhanden ist noch eine interessante Aussicht z.B. auf ein Hafenbecken.

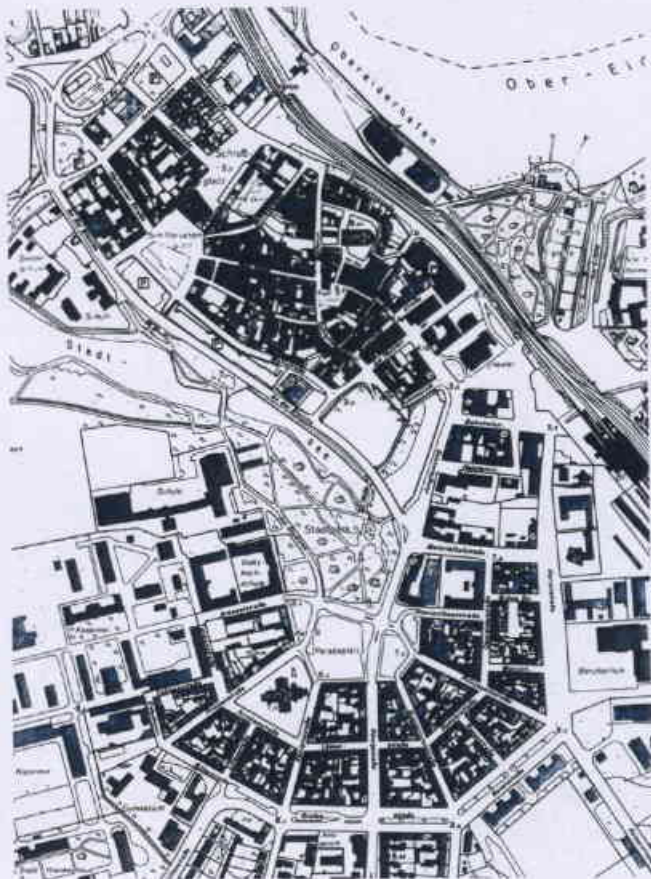
Stadtgrundriß

Statt dessen bilden mehrspurige Straßen oder eine Fußgängerunterführung das Ende des Platzes. Durch Abbrüche von Gebäuden ohne Wiederaufbau, durch überdimensionale Bauten und durch flächige Parkierungsbauten sind negative Eingriffe in den Stadtgrundriß vorgenommen worden. Diese Eingriffe werden besonders deutlich im Luftbild sichtbar.

Bei der anstehenden Erneuerung der Altstadt im Zuge der Sanierungsmaßnahmen muß die Erhaltung der Eigentümlichkeit des Altstadtgrundrisses besonders berücksichtigt werden.

Neuwerk ab 1691

Der Stadtgrundriß des Neuwerks entstand aus militärischen Erwägungen heraus und aus dem Formempfinden des Frühbarock. Die geraden, breiten Straßen, die regelmäßigen Baublöcke mit ihren geschlossenen Umrandungen und der freien Innenfläche entsprachen den damals modernsten Erkenntnissen über "gesundes Wohnen".



Stadtgrundriß heute.

Neuwerk nach 1868

Durch die Aufgabe der Festung und die (z.T. bereits früher erfolgte) Schleifung der Anlagen gewann das Neuwerk Raum zur Entfaltung.

Die ehemaligen Wallanlagen wurden nach der Schleifung bepflanzt – es entstanden Grüngürtel um die Stadt.

Die Innenfläche der Baublöcke wurde teilweise zugebaut, so daß die Baudichte heute als zu hoch betrachtet wird.

Neuwerk heute

Der Stadtgrundriß ist im Neuwerk gut erhalten, bedauerlicherweise mußten einige Baumpflanzungen dem modernen Verkehr weichen.

In einzelnen Blöcken wird bereits mit der Entkernung begonnen, so daß hier Wohnmöglichkeiten wieder verbessert werden können.

Etwas problematisch ist die Gestaltung des Paradeplatzes, über den zum einen Durchgangsverkehr fließt (unnötigerweise), der zum anderen seiner ehemaligen Funktion "Parade" nicht mehr entsprechend genutzt wird.

"Gelenkzone" zwischen Altstadt und Neuwerk

Die erst in diesem Jahrhundert bebauten Gebiete zwischen Stadttheater und Proviathanhaus entsprechen im Stadtgrundriß weder dem Neuwerk noch der Altstadt, sie sind aber auch nicht ausgeprägt genug, um einen eigenen Bereich mit eigenem Gesicht zu bilden. Der Bereich wirkt – auch durch seine heterogene Bebauung – wie zufällig und planlos entstanden.



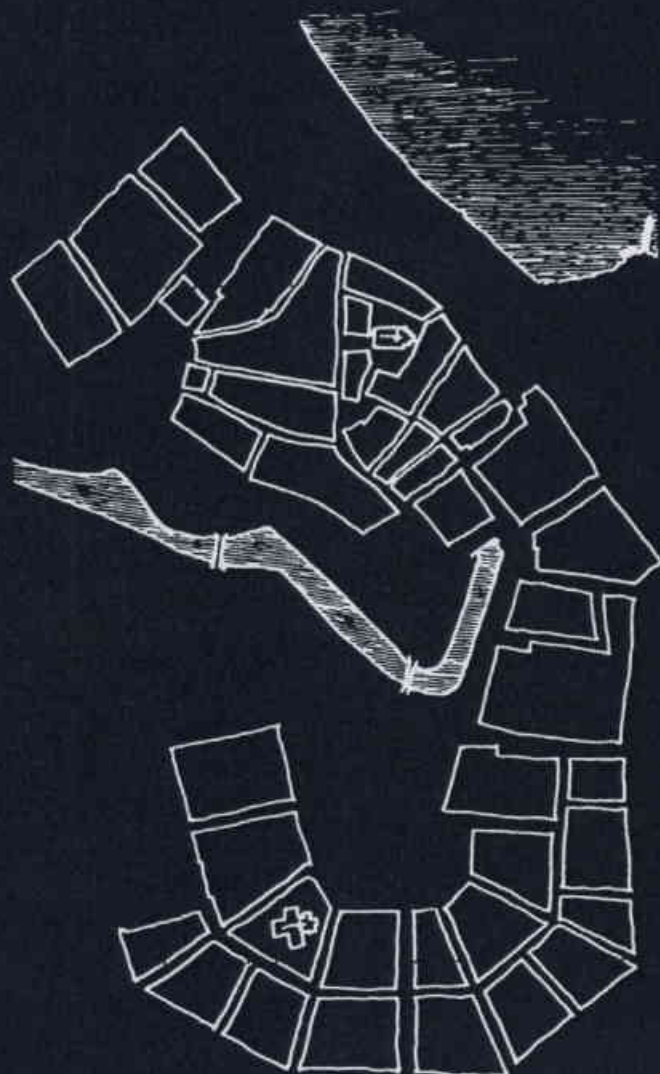
ZUSAMMENFASSUNG

Die stadtgestalterischen Oberziele in bezug auf den Stadtgrundriß sind:

- Erhaltung des mittelalterlichen und barocken Stadtgrundrisses als einmalige Anlage.
- Erhaltung des Parzellenmaßstabes als Grundstruktur des Stadtgrundrisses.
- Erhaltung der geschlossenen Blockstruktur.
- Neuordnung der sogenannten "Gelenkzone".

Der historische Stadtgrundriß der Altstadt und des Neuwerks ist unter allen Umständen zu erhalten. Neue Straßendurchbrüche oder Straßenverbreiterungen sollten nicht vorgenommen werden.

Der Übergangsbereich zwischen Altstadt und Neuwerk soll langfristig so umgestaltet werden, daß Bezüge sowohl zur Altstadt als auch zum Neuwerk aufgenommen werden.



Die Plätze: Schiffbrückenplatz, Schloßplatz, Markt-
platz, Paradeplatz sollen mit sparsamen Elementen gegliedert und belebt werden.

Es sollen keine weiteren den Blockmaßstab sprengenden Parkierungsbauten errichtet werden. Eine dezentralisierte Parkierung ist vorzuziehen. Im Neuwerk sollen die Blockinnenflächen nur dann für Parkierungszwecke genutzt werden, wenn durch entsprechende Gestaltung eine Beeinträchtigung des Wohnwerts nicht erfolgt und die geschlossene Blockrandbebauung erhalten werden kann. Parken im Blockinneren sollte daher vorwiegend unterirdisch erfolgen.

Raumstruktur



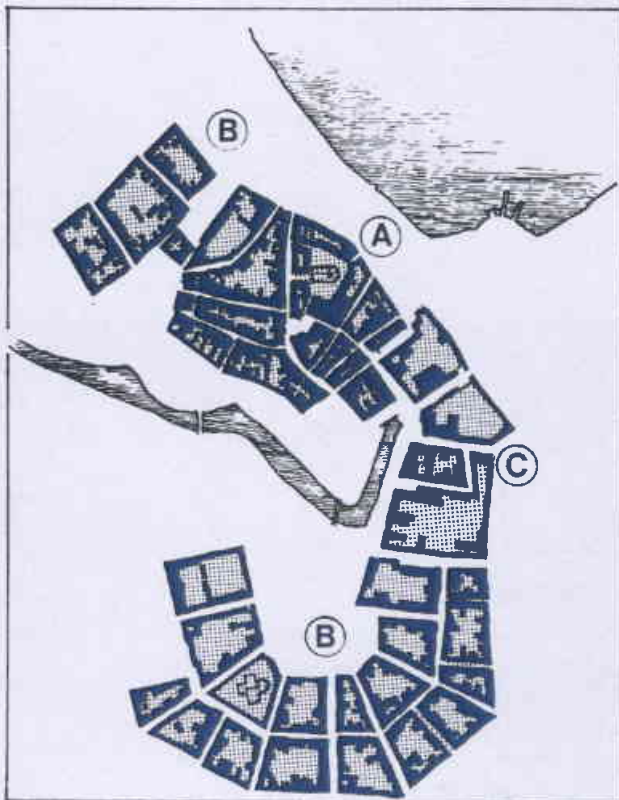
Stadträume

Stadträume sind in der Stadtarchitektur vergleichbar mit den Räumen eines Hauses, den Fluren und Treppen. Die Straßenoberfläche bildet den Fußboden, die Fassaden der Häuser die Wände.

Entsprechend seiner geschichtlichen Entwicklung sind in Rendsburg unterschiedliche Raumausprägungen feststellbar:

- A) "Gewachsene" mittelalterliche Räume.
- B) "Geplante" barocke Stadträume.
- C) "Anonyme" neuzeitliche Stadträume.

Die mittelalterlichen Räume prägen den Altstadtbereich, barocke Räume bilden das Neuwerk und die Erweiterung zwischen Altstadt und Schleuskuhle, neuzeitliche Räume sind in dem Bereich zwischen Altstadt und Neuwerk vorhanden.



A Mittelalterliche Räume.



B Barocke Stadträume.



C Neuzeitliche Räume, die ungestaltet und zufällig wirken.

Raumstruktur



Blick in die Schleifmühlenstraße Ende 19. Jahrhundert.

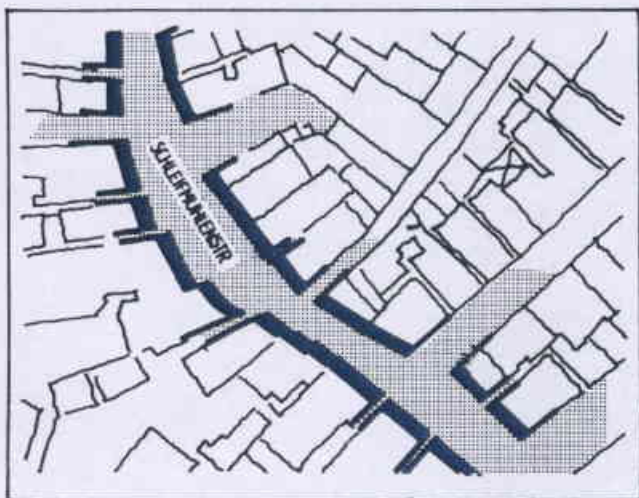


Die gleiche Situation 1980.

Anhand einer Rendsburger Paradesituation, der Ecke Schleifmühlenstraße/Nienstadtstraße, soll die Betrachtungsweise beim Analysieren räumlicher Phänomene dargestellt werden.

Trotz teilweise starker Eingriffe ist hier eine sehr alte, sorgfältig gestaltete und auch heute noch ansprechende Situation vorhanden:

Eine gekrümmte, etwas ansteigende Straße, mit mehreren Einmündungen und repräsentativen Gebäuden bildet einen einmaligen Straßenraum, der für Rendsburg charakteristisch ist.



Die untersuchte Situation im Lageplan.

Betrachtung der Situation vom Altstädter Markt her

Das Eckgebäude (links) steht etwas schräg zum Straßenverlauf verschwenkt. Es bekommt eine starke, nach rechts weisende Richtungswirkung, die von dem gekrümmten Häuserzug rechts wieder nach links abgebogen wird:

Der s-förmig gekrümmte Straßenverlauf wird signalisiert.

Die konkav gewölbte Raumwand (rechte Seite) wird aufgewertet:

Ihre Gebäude werden stärker wahrgenommen – sie wirken bis in den Marktplatz hinein und bis weit in die Mühlenstraße (bei gerade verlaufender Raumwand wäre diese Wirkung infolge der perspektivischen Verkürzung nicht möglich).

Die Gebäudevorsprünge lassen in regelmäßigen Abständen etwas Seitenansicht wirksam werden:

Die Wand erscheint dadurch gegliedert und plastischer, trotz aller Führung "rutscht" man nicht durch die Kurve, sondern man wird "gebremst" geführt.



Das Schauburggebäude setzt mit seinem erkerartigen Vorsprung einen Akzent an der Stelle der stärksten Krümmung.

Das nachfolgende Haus Nr. 7 leitet durch die abgefasste Ecke über zur entgegengesetzten Krümmung der Straße.

Die Gebäude 7 und 8 erhalten durch die konkave Krümmung eine starke führende Wirkung und werden hervorgehoben. Die Gebäude 11 bis 16 treten zurück, die Gebäude 19 und 20 erhalten wieder Führungsqualitäten – sie leiten um in die andere Krümmungsrichtung!



Die Schleifmühlenstraße vom Altstädter Markt her gesehen.

Die Wirkung von Süden her

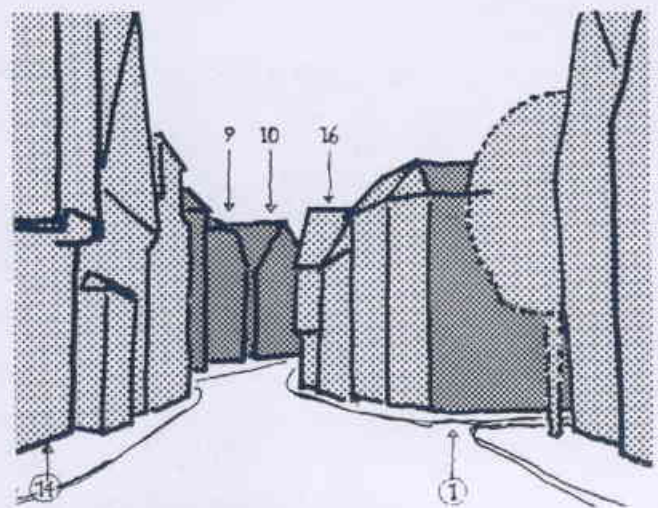
Das Gebäude Wallstraße 14 bildet eine Hervorhebung und schafft die Torsituation am Eingang zur Altstadt.

Der erkerartige Vorbau am Landsknecht hemmt den in die Tiefe gleitenden Blick und lenkt die Aufmerksamkeit auf den Landsknecht.

Das Eckgebäude Nienstadtstraße 1 leitet dadurch, daß es aus der Flucht vorspringt und abgefast ist, nach links um: Gleichzeitig signalisiert es die Straßeneinmündung.

Die Schauburg und das Gebäude Nr. 16 signalisieren die Rechtskrümmung der Straße; Nr. 16 bewirkt, daß vor der Krümmung das Tempo etwas verlangsamt und gleichzeitig etwas gegengesteuert wird. Der entgegengesetzt gekrümmte Verlauf der Straße wird signalisiert!

Die Gebäude Nr. 9 und 10 erhalten Führungsqualität und werden hervorgehoben, ebenso die Gebäude am Altstädter Markt (hier steht das Rathaus).



Schleifmühlenstraße von Süden her.