

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.

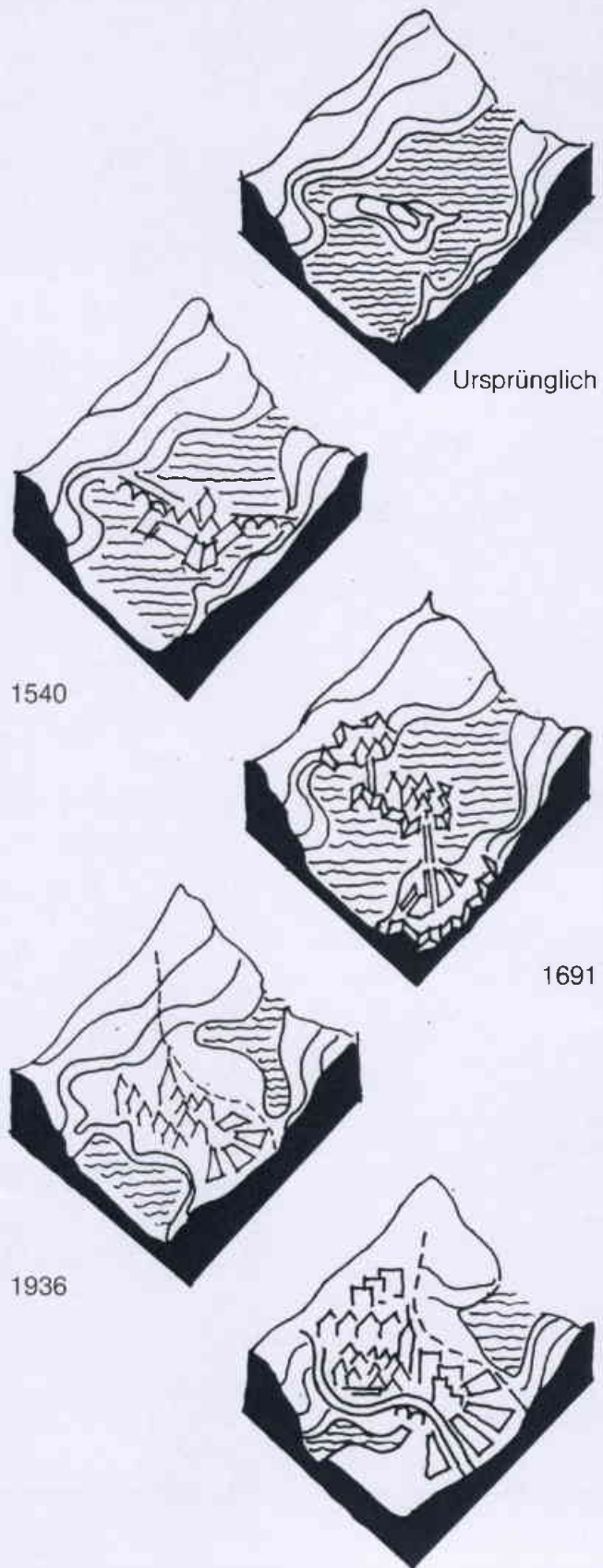
Seit 1845 verbindet eine Eisenbahnlinie die Ufer, ab 1852 werden die Wälle geschleift, mit dem Material wird der südliche Eiderarm aufgefüllt.

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

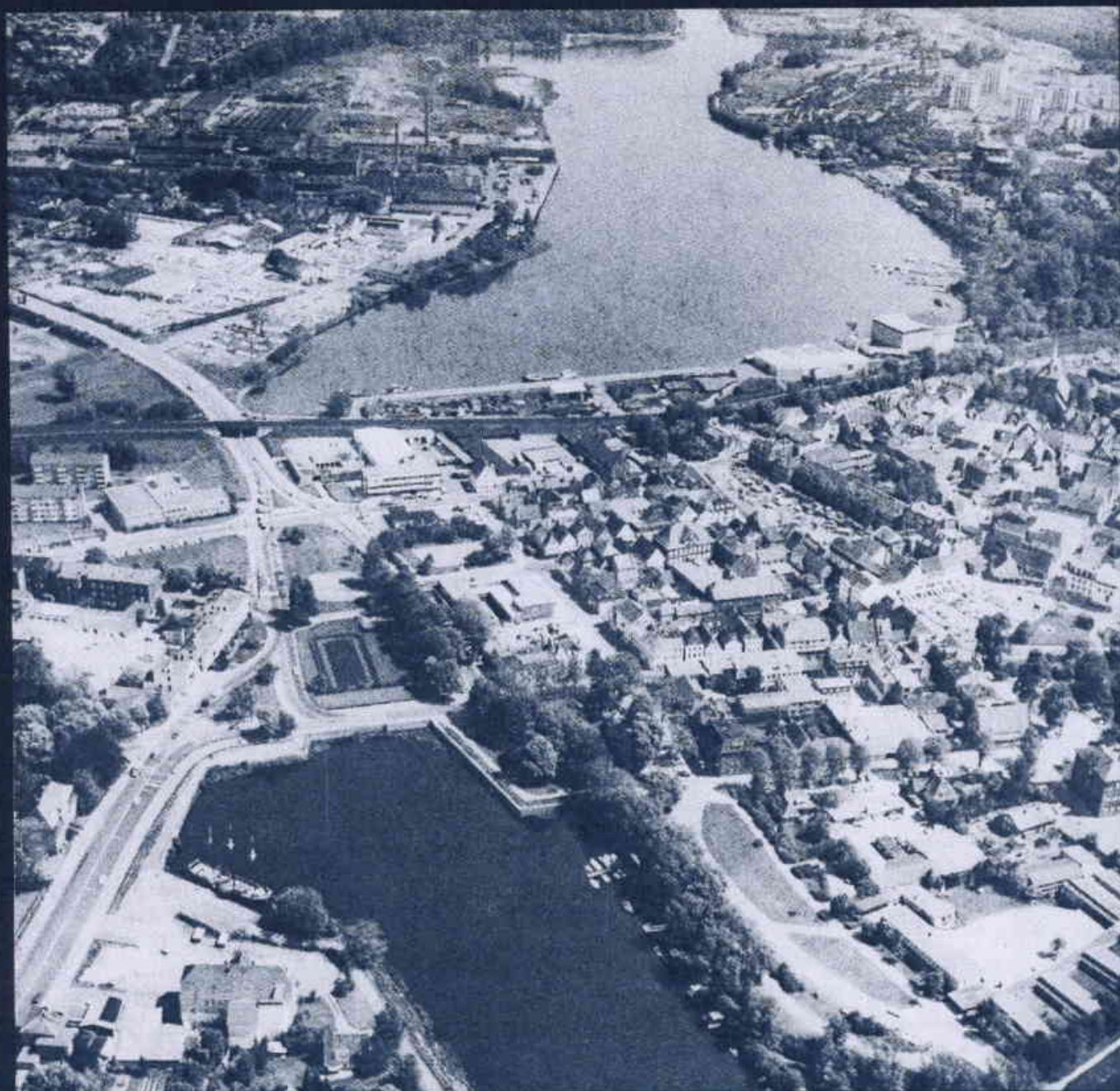
Topographie

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

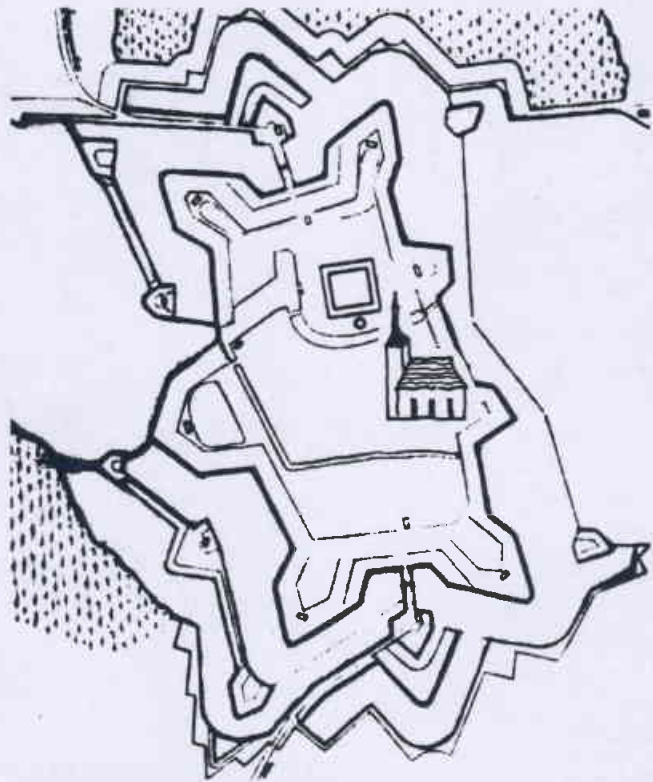
Der Ochsenweg, Markt und Hafen prägen die Siedlung.

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.

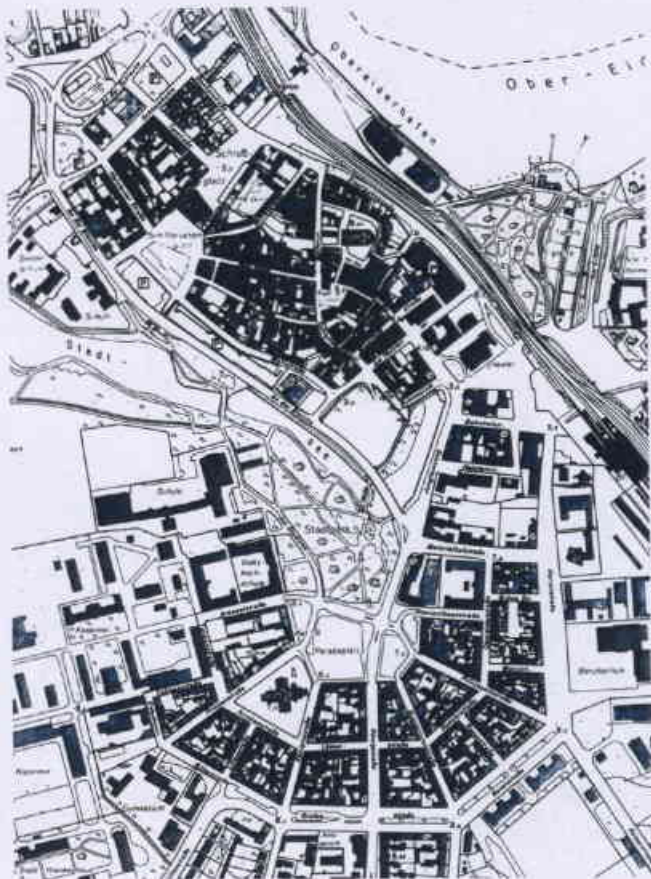
Stadtgrundriß

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.



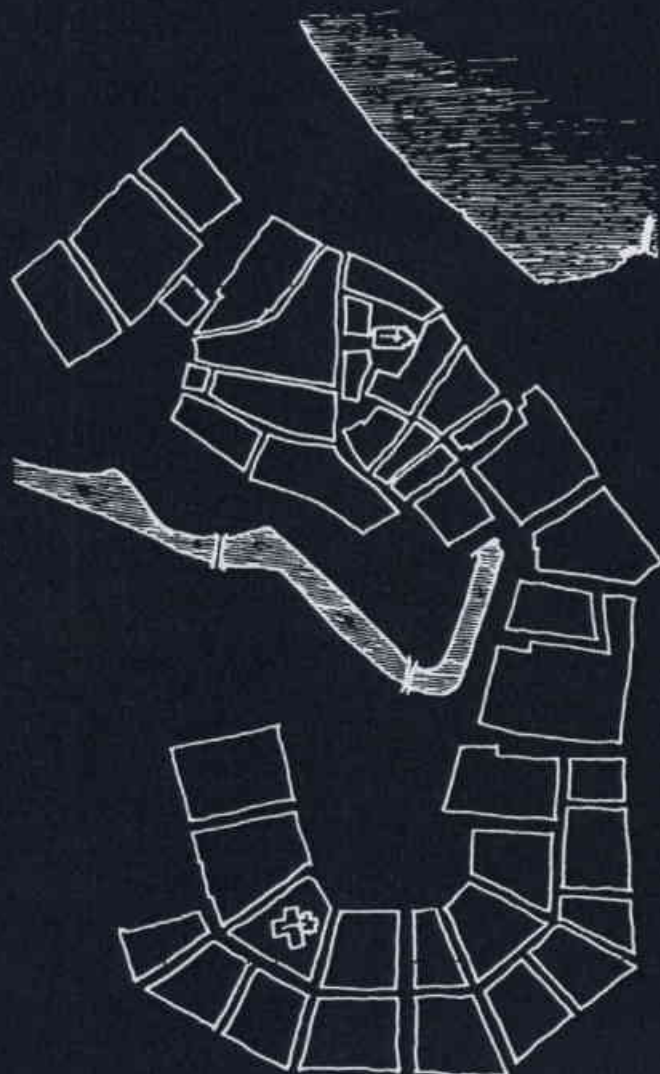
ZUSAMMENFASSUNG

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 Blockinnen-
flächen nur dann für Parkierungszwecke genutzt werden, wenn
durch entsprechende Gestaltung eine Beeinträchtigung des Wohn-
werts nicht erfolgt und die geschlossene Blockrandbebauung
erhalten werden kann. Parken im Blockinneren sollte daher vor-
wiegend unterirdisch erfolgen.

Raumstruktur



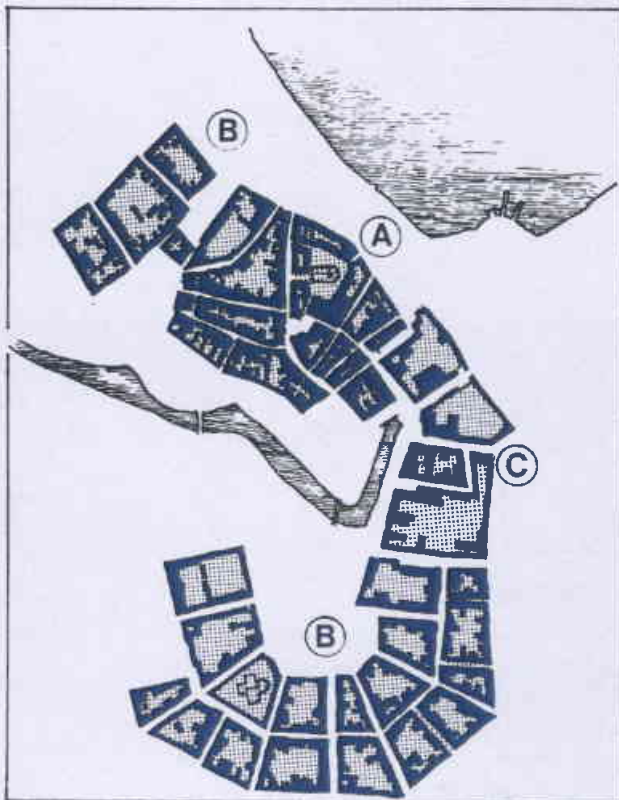
Stadträume

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.

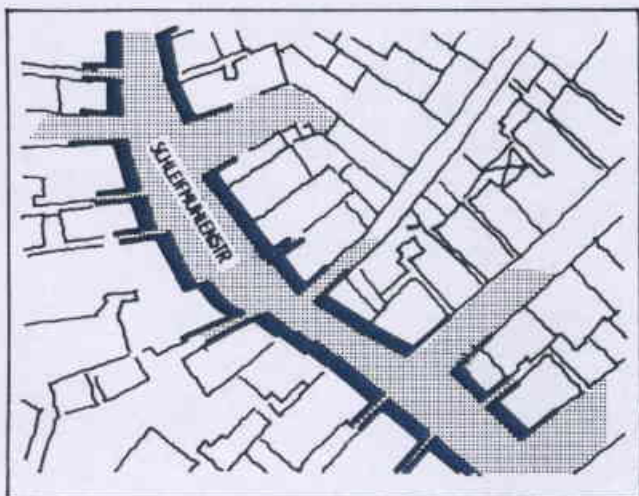


Die gleiche Situation 1980.

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

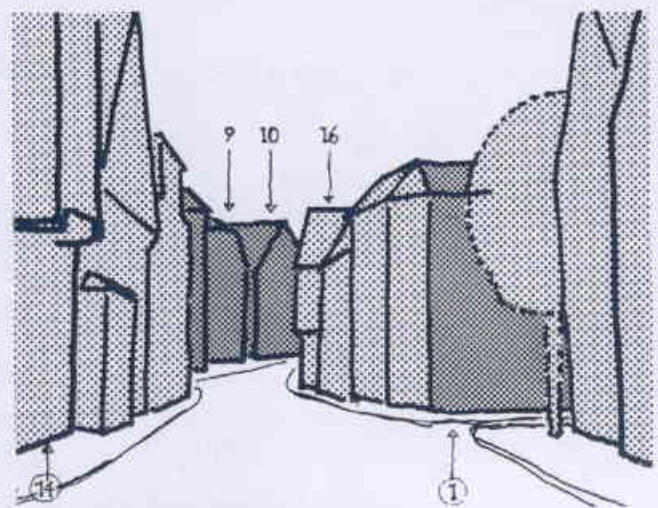
Das Gebäude Wallstraße 14 bildet eine Hervorhebung und schafft die Torsituation am Eingang zur Altstadt.

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.

Raumstruktur

Blick aus der Nienstadtstraße

Trotz generell geradlinigem Verlauf verengt sich die Nienstadtstraße kurz vor der Einmündung zur Schleifmühlenstraße: Die Nienstadtstraße wirkt dadurch kürzer, die Gebäude werden hervorgehoben, das Straßenende wird signalisiert.

Die leichte Schrägstellung des "Landsknecht" und seine außermittige Lage signalisieren den Verlauf der Schleifmühlenstraße.

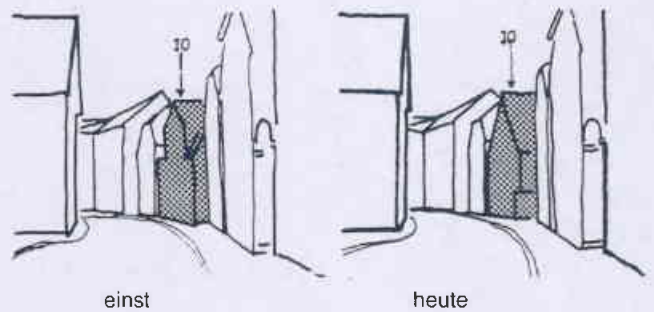


Die Nienstadtstraße mit "Landsknecht".

Veränderung der Raumwirkung durch Wechsel des Gebäudetyps

Beim Gebäude Nr. 10 wurde durch eine Neubaumaßnahme der Gebäudetyp verändert: Statt wie früher ein Zwerchdachtyp steht nun an dieser Stelle ein Giebeltyp. Obwohl der Giebeltyp generell an dieser Stelle möglich ist, hat die Veränderung trotzdem bewirkt, daß der Raumcharakter sich etwas verschoben hat.

Hat früher der Zwerchgiebeltyp die Einmündung der Neuen Straße signalisiert und innerhalb der Raumwand eine gewisse Hervorhebung bewirkt, so steht nun der Giebeltyp etwas zusammenhanglos in der Abfolge der Gebäude.



Der Giebeltyp ist nicht gänzlich falsch, aber der "Pfiif" dieser Situation ist verlorengegangen:

Heute bildet diese Ecke eine ganz durchschnittliche, alltägliche, nicht bemerkenswerte Situation.





Mittelalterliche Stadträume

Der Mensch des Mittelalters verbrachte einen großen Teil des Tages im Freien: Die Straßen und Gassen waren Arbeitsplatz, Versammlungsort, Festhalle, Lagerplatz. Natürlich auch Verkehrsfläche, wenn auch nicht so ausschließlich wie heute.

Die mittelalterlichen Straßen waren dimensioniert für langsamen Verkehr: Fußgänger, Ochsen- und Pferdekarren. Das Längsprofil war bewegt, der Straßenverlauf teilweise stark gekrümmt.

Der mittelalterliche Straßen- und Platzraum war Verkehrsfläche und Raum für in der Öffentlichkeit stattfindende Aktivitäten:

- Verkehrsfläche, dimensioniert und angelegt nach den Bedürfnissen des innerörtlichen und Durchgangsverkehrs, d.h. für Fußgänger, Ochsengepanne und Pferdefuhrwerke. Sehr wichtig: Handkarren.
- Ladenraum: Der Handel fand wesentlich im Freien statt, hauptsächlich entlang der Häuser unter Markisen und in Buden auf dem Markt.
- Werkstatt: Handwerker pflegten teilweise auf der Straße zu arbeiten.
- Kommunikationsraum: Man traf sich auf der Straße und auf dem Markt. Feste wurden auf dem Markt gefeiert, Umzüge fanden in den Straßen statt.

Dementsprechend waren die Anforderungen an den öffentlichen Raum:

- Schutz vor Regen und Wind
- Platz für Stellflächen
- Gefälle für Entwässerung
- Übersichtlichkeit und Orientierbarkeit
- Bewohnbarkeit
- Schönheit und Repräsentation



Mittelalterliche Straßen- und Platzanlagen der Altstadt.

Aus diesem und anderen Gründen bekamen die öffentlichen Räume ihre Gestalt:

Gekrümmte oder stumpf endende Straßen bilden einen überschaubaren Straßenraum, dessen Länge ungefähr der Entfernung entspricht, auf die man noch jemanden erkennen kann.

Dementsprechend waren die öffentlichen Räume gestaltet und zugeordnet: Sie bildeten abgeschlossene Räume. Sie boten Schutz vor Wind und praller Sonne.

Sie waren ihrer Funktion entsprechend zugeordnet:

- Die Hauptstraße führte von Furt zu Furt am Schloß vorbei und den Markt tangierend.
- Der Markt bildete das Zentrum.
- Die Hohe Straße (ursprünglich Huuk Straat, d.h. Sack-Straße) verbindet Hafen und Markt.
- Der Kirchplatz liegt vom Marktplatz räumlich getrennt.
- Kanäle bildeten die Erschließung für Lastentransport und dienten als (offene) Entwässerung.

Raumstruktur

Vor- und Rücksprünge gliedern den Raum, schaffen Lagerflächen, verbessern die Belichtung, erlauben Ausblicke. Verengungen und Verbreiterungen regulieren den Verkehr, schaffen Ruhezeiten, Stellflächen, Ausweichstellen.

Insgesamt entstanden (durch jahrhundertelange Erfahrung) mit laufenden Korrekturen öffentliche Räume mit hoher städtebaulicher, ästhetischer, menschlicher Qualität.

Heutzutage, wo ein Teil dieser Räume wieder dem Fußgänger gehört (oder die Autos eingeschränkt sind), können die auf den Menschen bezogenen Qualitäten dieser Räume wieder hergestellt werden.

Stadtgestaltplanung in der Altstadt muß also bedeuten: Die auf die menschlichen Bedürfnisse ausgerichtete Gestaltung der Stadt muß wieder hergestellt werden, d.h. unter anderem, die Innenstadt vom durchfließenden Verkehr freizuhalten.



"Landsknecht" und Schleifmühlenstraße im 19. Jahrhundert.



BAROCKE RÄUME

Die Raumbildung in der Barocken Erweiterung

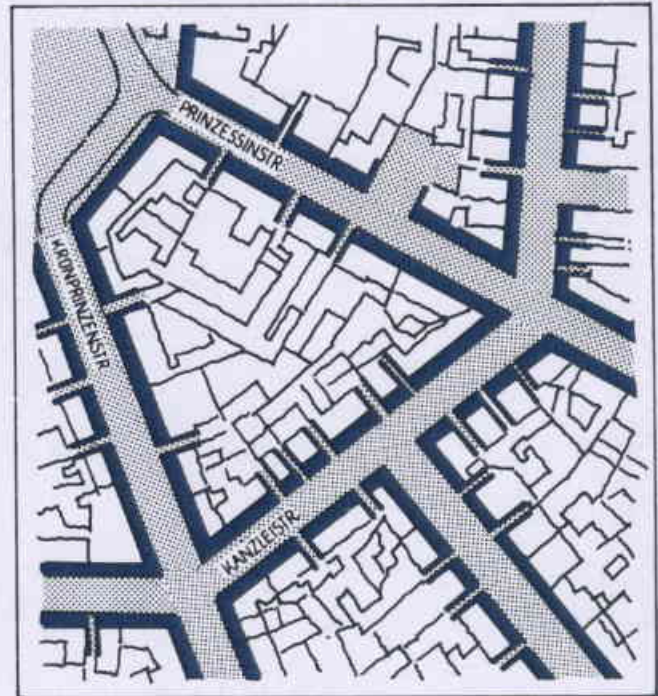
Die noch erhaltenen Straßenräume in der Barocken Erweiterung (Tor- und Holsteiner Straße) sind gekennzeichnet durch ihre breite, offene Raumwirkung. Die Raumwände im gesamten Bereich verlaufen geradlinig ohne Vor- und Rücksprünge.



Torstraße als abgeschlossener Straßenraum in der barocken Erweiterung.

Die Raumbildung im Neuwerk

Anders als in der Altstadt, wo die Lebendigkeit und Spannung des öffentlichen Raumes durch Schrägstellungen, Krümmungen und Vorsprünge erzeugt wird, ist der öffentliche Raum im Neuwerk dadurch gekennzeichnet, daß gerade, teilweise offene, teilweise geschlossene Straßenraumabschnitte erzeugt werden.



Die Radialstraßen

Die Radialstraßen sind so angelegt, daß sie als beidseitig geöffneter städtischer Raum wirken. Das heißt, der Blick entlang der Straße wird entweder auf den Paradeplatz oder auf die Grünanlagen und Bäume des äußeren Rings geführt. Die Radialen erscheinen daher nicht als in sich geschlossene Räume, sondern sie weisen eindeutig eine starke Führungsqualität auf.

Die wird dadurch noch unterstrichen, daß der Verlauf der Raumwand gerade ist, Vorsprünge oder Schrägstellungen kommen nicht vor.



Die Prinzenstraße im Neuwerk.

Raumstruktur

Die Querstraßen

In den Querstraßen, die in Form eines halben Zehnecks die Radialen verbinden, ist die Raumwirkung gänzlich anders.

Durch das mehrmalige Abknicken dieser Straßen entstehen kurze, überblickbare Straßenräume. Die Schrägstellung der Eckgebäude an den Knicken verleiht den Straßen eine gewisse Führungsqualität und sorgt für "Dynamik".

Die Querstraßen im Neuwerk wirken dadurch nicht statisch ruhig, obwohl es sich um kurze Straßenabschnitte handelt, sondern sie bekommen einen gewissen "Schwung", eine gewisse Bewegung, die durchaus dem Charakter der Altstadtstraßen entspricht, obwohl im Neuwerk die Mittel, mit denen diese Wirkung erzielt wird, gänzlich anders sind.

Zu beachten ist, daß auch in den Querstraßen die Raumwand gerade verläuft, Vorsprünge oder Schrägstellungen einzelner Gebäude nicht angewandt werden. Vorsprünge würden in diesen Raumwänden für eine unnötige oder störende Bewegung sorgen, die die ruhige, trotzdem bewegte Raumwirkung der barocken Straßen beeinträchtigen könnten.



Querstraße im Neuwerk.



Barocker Straßenraum.

Eine Ausnahmestellung auch innerhalb der barocken Räume nimmt der Paradeplatz ein.

Eigentlich ist er für seine nur wenig gestaltete Platzfläche, die niedrigen Raumwände und durch fehlende Ausrichtung als Raum zu groß. Er konnte aber damals als Parade- und Exerzierplatz nicht anders gestaltet werden.

Die heutige Nutzung des Platzes und seine Gestalt als ehemaliger Paradeplatz entsprechen sich nicht. Eine behutsame Neugestaltung unter denkmalpflegerischen Aspekten sollte angestrebt werden.



Barocker Platzraum: Paradeplatz.



Im Gegensatz zum Mittelalter entwarfen die Städtebauer der Renaissance und des Frühbarocks ihre Stadtgrundrisse nach geometrischen und mathematischen Gesetzmäßigkeiten; dabei legten sie großen Wert auf symmetrische Anlagen. Die Straßen- und Platzanlagen des Neuwerks sind ein gutes Beispiel für eine zentrisch-radial angelegte Anlage. Dem zeitgemäßen Sinn für Ordnung entsprechend sind sie gerade gerichtet. Sie sind breit und repräsentativ.



Barocke Straßen- und Platzanlagen im Neuwerk.

Die hierarchische Struktur, die sich in unterschiedlichen Breiten und Längen der Straßen ablesen läßt, entstammt dem barocken Absolutismus, ebenso die Benennung der Straßen nach der Sitzordnung der königlichen Tafel in Kopenhagen.

Die im Neuwerk entstandenen Straßenräume waren relativ kurz, überschaubar. Sie waren breit und niedrig, luftig und z.T. mit Bäumen bepflanzt. Sie wirkten ruhig und klar gegliedert. Sie waren geschlossen.

Die Baumeister des Neuwerks erreichten eine abgeschlossene Raumwirkung durch Knicke im Straßenverlauf, durch stumpf endende Straßen, durch ein Tor am Ende der Straße.

Die öffentlichen Räume der Barockfestung Neuwerk sind aus anderen Überlegungen entstanden als die öffentlichen Räume der Altstadt.

Überwiegend militärische Gesichtspunkte haben u.a. die Größe und Lage des Paradeplatzes bestimmt, auch bei der Anlage der Radialen waren zusätzlich militärische Überlegungen (schnelle Einsatzbereitschaft etc.) wichtig.

Eine große Rolle spielten auch ästhetische Gesichtspunkte.

Die Idealstädte der Renaissance mit ihren Schachbrett- oder Sterngrundrissen waren dem Planer des Neuwerks durchaus bekannt.

Wichtig für die Gestaltung der barocken Straßenräume waren allerdings auch "hygienische bzw. wohngyienische" Gesichtspunkte:

Die Straßen sollten breit sein bei niedriger Bebauung, um Licht, Luft und Sonne einzulassen und so ein gesundes Wohnen zu ermöglichen.

Bei Baumaßnahmen wäre zu überlegen, wie diese Räume wieder, wenigstens teilweise, ihre ehemaligen Qualitäten zurückerhalten könnten. Verkehrsberuhigende Maßnahmen, sparsame Begrünung der schmaleren Straßen und Anlage von Alleen oder Baumreihen bei breiteren Straßen könnten den Raumeindruck verbessern.

Unerläßlich ist die Erhaltung des geschlossenen barocken Raumes, d.h. die Erhaltung der geschlossenen Blockrandbebauung.

Raumstruktur

NEUZEITLICHE RÄUME

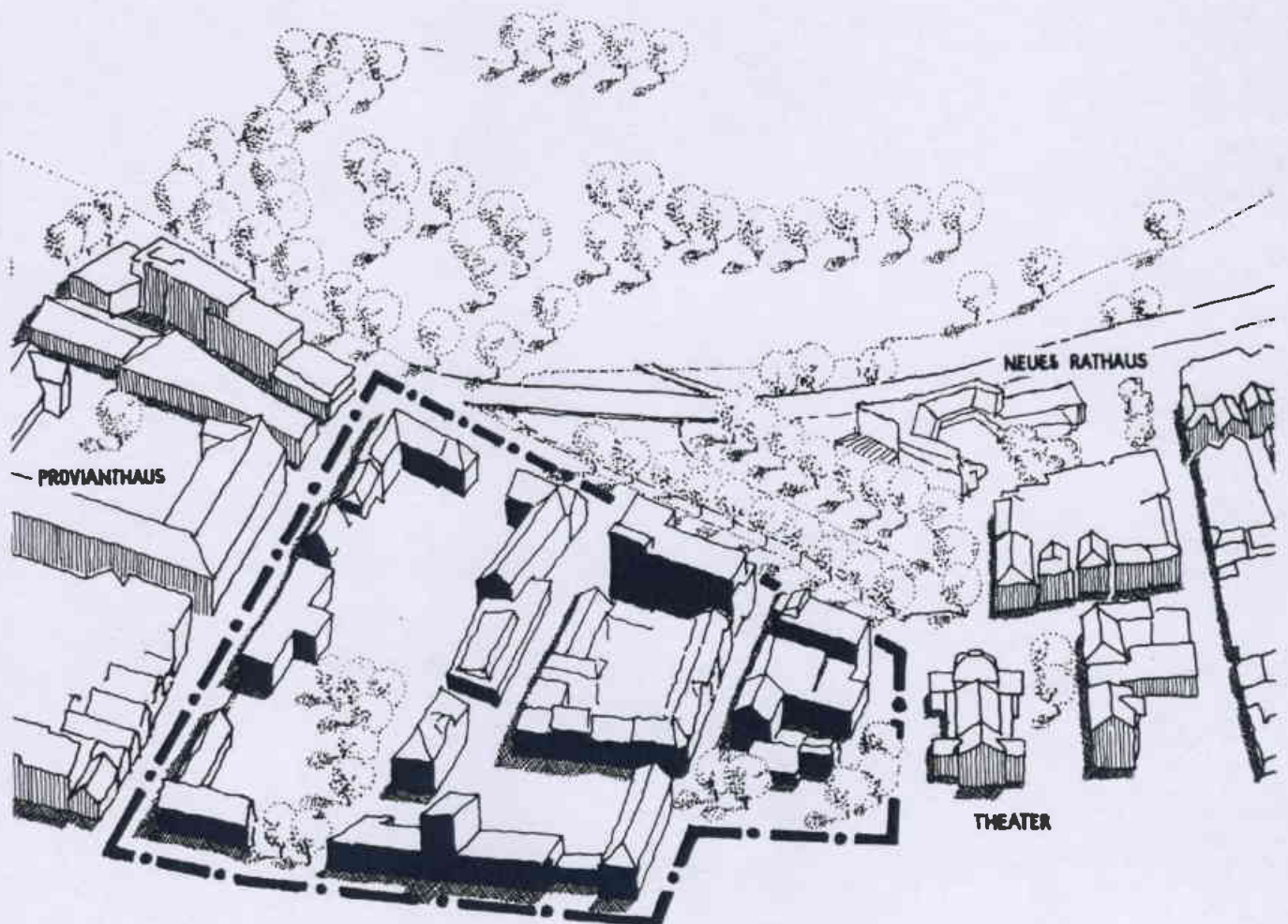
Zwischen Altstadt und Neuwerk entstanden Räume, die in ihrer Gestaltung weder die Qualität der mittelalterlichen, noch die repräsentative Würde der barocken Räume aufweisen. Es gibt einseitig begrenzte Räume, bei denen die andere Raumwand fehlt oder nicht wirksam wird. Es gibt Räume mit starken Lücken in der Raumwand oder starken Zurücksprüngen. Es gibt Räume, die nicht definierbar sind, z.B. der ehemalige Wiggersplatz.

Gemeinsamkeiten mit dem Stadtbild sind vorhanden: Es gibt geschlossene Räume mit gerader Kante.

In Führung und Dimensionierung, teilweise sowohl von den Ansprüchen des Autoverkehrs beeinflusst als auch durch die "neuen Raumvorstellungen" des 20. Jahrhunderts geprägt, sind die hier entstandenen Stadträume z.T. nicht allzu ansprechend:

Die Proportionen stimmen manchmal nicht, die Raumwände sind aufgelöst, die Höhenentwicklung ist uneinheitlich. Einige der Räume sind nicht abgeschlossen.

Die Räume sollten im Rahmen eines langfristigen Gestaltungskonzepts neu definiert und "repariert" werden. Sie können eine vermittelnde Funktion zwischen Altstadt und Neuwerk einnehmen.



Die "Gelenkzone" zwischen Neuwerk (links) und Altstadt (rechts).

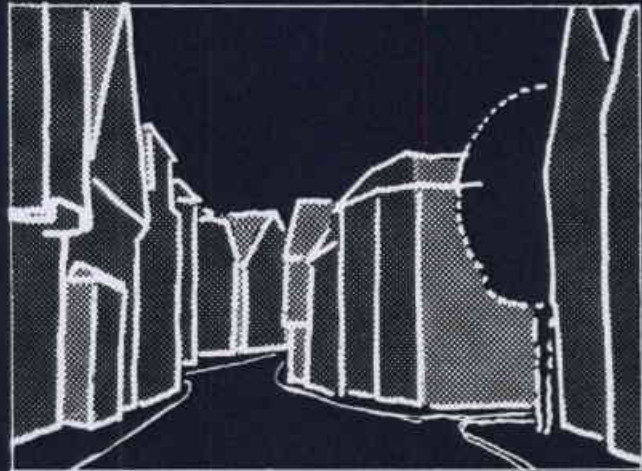
Raumstruktur

ZUSAMMENFASSUNG

Altstadt

In der Altstadt entstand im Laufe der Zeit eine höchst wertvolle städtebauliche Komposition: Eine abwechslungsreiche Folge von Hervorhebungen, Verengungen, Erweiterungen, Krümmungen, Richtungswechseln.

Diese räumlichen Qualitäten sollen erhalten und vorhandene Lücken oder andere Beeinträchtigungen schnellstmöglich beseitigt werden. Neue Straßenverbindungen, Verbreiterungen etc. sollen vermieden werden.

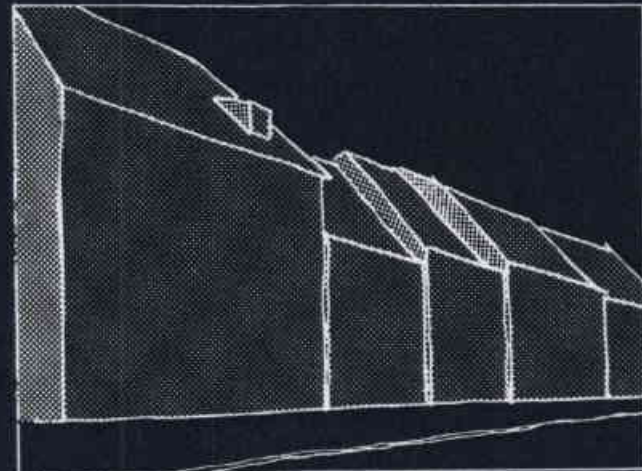


Neuwerk

Im Neuwerk sind zwei gänzlich unterschiedliche Raumwirkungen charakteristisch:

Einmal die gerichteten Räume der Radialstraßen, zum anderen die abgeschlossenen Straßenräume der Querstraßen.

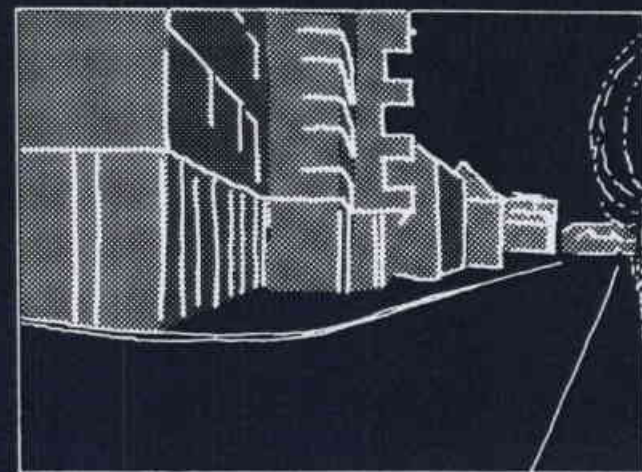
Beiden Räumen gemeinsam ist der glatte, geradlinige Verlauf der Raumwand ohne Versätze oder Schrägstellungen. Insgesamt ergeben sich Raumwirkungen von höchster Qualität. Die Straßenräume im Neuwerk sind zu erhalten, die Raumwände sollen geschlossen bleiben, die geradlinig verlaufende Raumwand soll eingehalten werden. Die grünen Freiflächen im Blockinneren sollen wieder hergestellt werden.



Gelenkzone

In der Gelenkzone sollen fehlende Raumwände ersetzt, Lücken geschlossen, Platzraum definierbar gemacht werden.

Die Raumbildung durch Bäume am Jungfernstieg ist zu erhalten.



Raumstruktur



Weiter, barocker Platzraum: Der Paradeplatz in seiner ursprünglichen Funktion.



Raumwand: Bauflucht, Brandgang

Wohl das wichtigste Kriterium der Unterschiedlichkeit von Altstadt und Neuwark, einschließlich der barocken Erweiterung bei der "Schleuskuhle", ist der Verlauf der Bauflucht. Dieser Unterschied ist vielleicht nur gering, fällt dem Laien kaum auf, prägt aber entscheidend die Erscheinung des öffentlichen Raumes:

- "Unregelmäßige" Bauflucht in der Altstadt.
- Regelmäßige, geradlinige Bauflucht im barocken Bereich.



Unregelmäßige Bauflucht in der Mühlenstraße (Altstadt)

A Die Bauflucht in der Altstadt

Die Bauflucht in der Altstadt verläuft "unregelmäßig", d.h. einzelne Gebäude springen merklich vor oder zurück. Teilweise stehen Gebäude mit ihrer Fassade schräg zur Straßenachse.

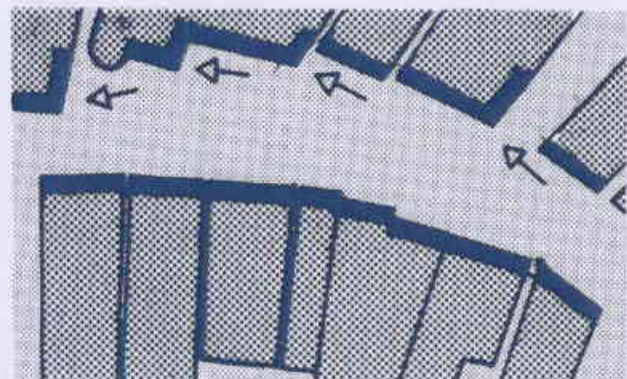
Dadurch entsteht eine stark plastisch ausgeprägte Raumwand, durch die der Straßenraum in einzelne, überschaubare und erlebbare Abschnitte gegliedert wird.

Die Versätze und Schrägstellungen schaffen Sichtflächen; sie lassen die Baukörper plastischer wirken, indem sie einen kleinen Teil der Seitenansichten dem Beschauer darbieten.

Oftmals befindet sich im Vorsprung ein kleines Seitenfenster, das die Belichtung des Hauses verbessert und einen Einblick den Straßenraum entlang bietet.

Die Krümmung der Raumwand, die in unterschiedlichem Maße stets vorhanden ist, schafft zusammen mit der unregelmäßigen Bauflucht zwei verschieden wirkende Raumbegrenzungen: Es gibt eine konkave und eine konvexe Straßenseite.

Konkave Straßenwände wirken auf den Fußgänger stärker, er sieht mehr von den Fassaden, die Gestaltung der Gebäude wird stärker wahrgenommen. Gleichzeitig wirken konkave Wände "beschützend": Fußgänger bevorzugen in der Regel diese Straßenseite.



Konvexe Straßenseiten wirken unübersichtlich, die Raumwand wird in der Bewegung kaum wahrgenommen; die Sichtweite ist beschränkt, der Fußgänger meidet in der Regel diese Seite, zumal hier oft noch der Bürgersteig etwas schmaler ist.

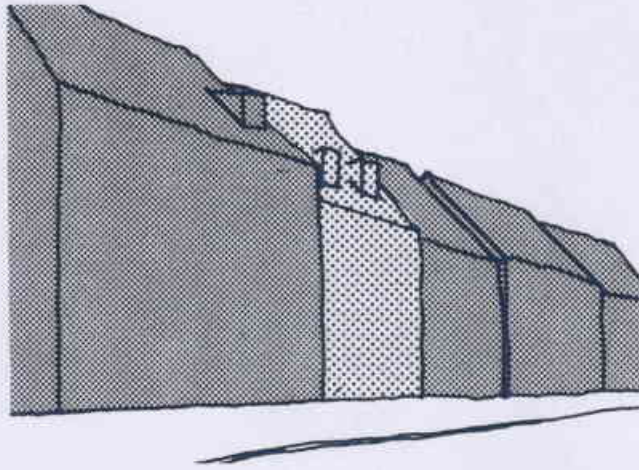
Die Bauflucht an Plätzen ist dagegen meist geradliniger gehalten:

Hier schaut man in der Regel auf die Fassade drauf und nicht, wie in den Straßen, an ihr entlang. Eine ruhige Bauflucht hält zudem den Platz zusammen, läßt ihn geschlossener erscheinen.

Raumwand: Bauflucht, Brandgang

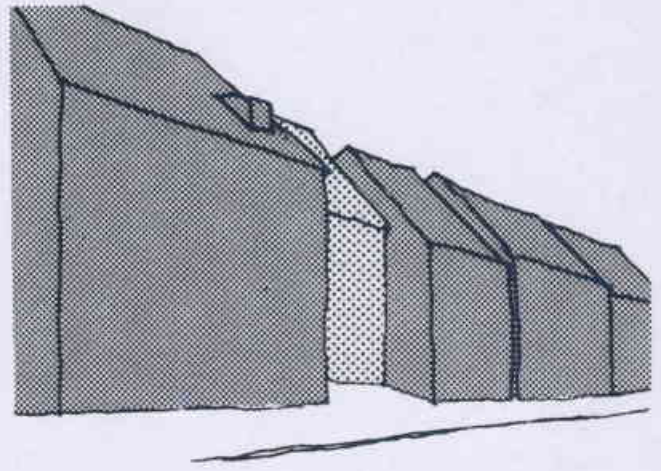
B) Bauflucht im Neuwerk

Die Bauflucht im Neuwerk verläuft im Gegensatz zur Altstadt geradlinig und regelmäßig. Es gibt keine Vor- oder Rücksprünge!



Der Verlauf der Bauflucht ist eingehalten. Das Gebäude fügt sich gut in die umgebende Bebauung ein.

Dies gilt auch für das barocke Erweiterungsgebiet bei den Schleuskuhlen.



Nicht möglich: Der glatte Verlauf der Bauflucht ist gestört.



Geradliniger Verlauf der Bauflucht in der Obereiderstraße (Neuwerk).



In der Gelenkzone kommen gerade, gekrümmte und versetzte Baufluchten vor. Störend wirken starke Versätze in der Bauflucht, die in der Perspektive als Lücken wirksam werden können oder die die Bauflucht unruhig wirken lassen.



Die Bauflucht soll gerade oder leicht gekrümmt in stetigem Fluß verlaufen und geschlossen wirken. Starke Versprünge sollen vermieden werden.

Die einzelnen Baukörper waren früher durch begehbare, sogenannte "Brandgänge", voneinander getrennt. Neben rein funktionalen Aspekten (Durchgang zum Hof, Brandschutz) kommt diesen Brandgängen auch eine die Straßenwand gliedernde, ästhetische Funktion zu:

Die Baukörper wirken durch den Brandgang stärker als Einzelbaukörper; es wird ein kleines Stück der Seitenansicht sichtbar, wodurch das Gebäude plastischer wirkt.



Brandgänge gliedern die Fassadenabfolge.

Wie stark gliedernd die Brandgänge wirken, kann am Beispiel der Obereiderstraße gesehen werden.

Während der Brandgang in der Altstadt als Regel anzusehen ist, können im Neuwark mehrere Gebäude ohne Brandgang dicht aufgeschlossen vorkommen. Sie sollten dann durch andere architektonische Elemente als Einzelbaukörper erkenntlich werden.



Brandgänge sind oft durch Türen verschlossen.

Raumwand: Bauflucht, Brandgang

ZUSAMMENFASSUNG

Eines der wichtigsten Unterscheidungsmerkmale zwischen Altstadt und Neuwerk ist der Verlauf der Bauflucht:

Altstadt:

Gekrümmt, mit Vor- und Rücksprüngen

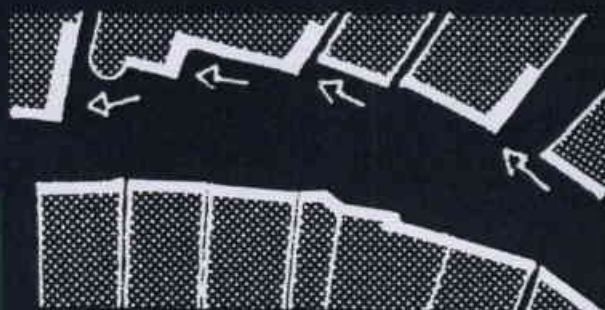
Neuwerk und Barocke Erweiterung:

Geradlinig, ohne Versätze

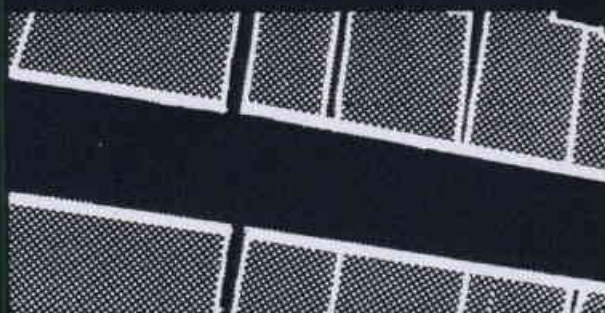
Um den jeweiligen Charakter des Stadtteils zu erhalten, soll bei Neu- und Umbauten diese Eigentümlichkeit beachtet werden und die Flucht entsprechend gewählt werden.

Die einzelnen Gebäude sind durch einen Brandgang voneinander getrennt, der in der Fassadenabfolge als gliederndes Element wirkt. Dieses soll auch bei Neubebauungen erhalten werden.

Nur in begründeten Ausnahmefällen kann der Brandgang entfallen. Ersatzweise muß aber durch andere Gliederungselemente eine Abgrenzung zum Nachbargebäude erreicht werden.



Verlauf der Bauflucht in der Altstadt:
unregelmäßig, bewegt.



Verlauf der Bauflucht im Neuwerk:
geradlinig, ruhig.



Stadtsilhouette



Rendsburg im 12. Jahrhundert mit Marienkirche und Schloß.

Wird Stadt als Bauwerk verstanden, dann ist es nur folgerichtig, dem Gebäudeumriß die Stadtsilhouette entsprechen zu lassen. Es gibt Städte, deren Silhouette so stark wirkt, daß die Silhouette allein das Image der Stadt bildet – Beispiel: Manhattan.

Auch in Rendsburg scheint die Silhouette der Stadt jahrhundertlang die Umgebung geprägt zu haben:

Der blaue Turm des Schlosses war 20 km weit sichtbar, der Turm der Marienkirche nicht weniger weit.

Die alten Stadtansichten zeigen sehr oft die Stadt vom Büdelsdorfer Ufer aus, mit der Obereider, Segelschiffen und dem Turm der Marienkirche als beherrschendem Architekturelement.



Blick auf Rendsburg vom Büdelsdorfer Ufer im 19. Jahrhundert.

Stadtsilhouette

Heute ist die Fernwirkung der Altstadt ziemlich eingeschränkt.

Hohe Bauten, Zäune, Straßen versperrern die Sicht. Lediglich von der Untereider und der B77-202 aus hat man einen einigermaßen guten Ausblick auf die Altstadt.



Blick von Büdelsdorf 1895.

Von Büdelsdorf aus ist die Sicht durch Werksgelände versperrt, am Rendsburger Ufer (Obereiderhafen) beeinträchtigen eine nicht gerade attraktive Nutzung und hohe Lagerbauten die Silhouette der Stadt.

Das Neuwerk ist generell niedrig gehalten, auch die Christkirche. Seine Fernwirkung ist bewußt begrenzt.



Blick auf Stadtsee und Jungfernstieg.

Bekanntestes Objekt mit Fernwirkung ist die Eisenbahnhochbrücke über den Nordostseekanal mit 42 m lichter Höhe, weithin sichtbares neues Wahrzeichen der Stadt.



Blick von Büdelsdorf 1980.

Von ihr aus hat man einen weiten Blick über das Land, leider sind die Altstadt und das Neuwerk von der Brücke aus nur wenig zu erkennen, teilweise sind sie von größeren Bauten verdeckt.

Gut sichtbar, und auch so eine Art Wahrzeichen (wenn auch nicht gerade von hoher ästhetischer Wirkung) sind die Silos und Bunker am Kreishafen.



Blick über die Altstadt.



ZUSAMMENFASSUNG

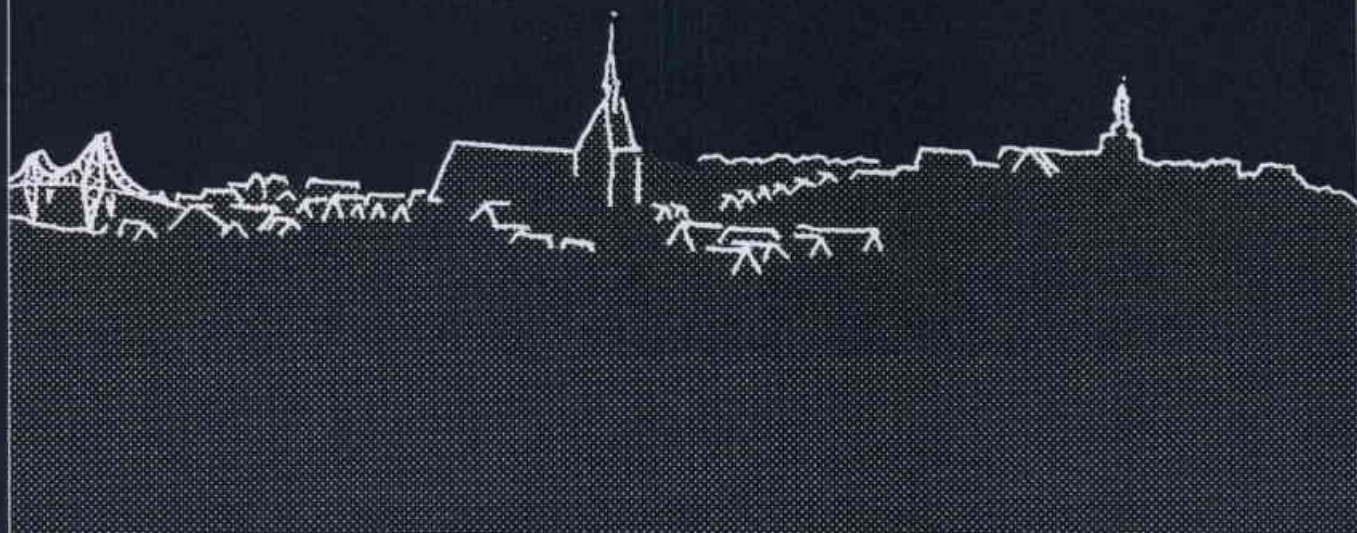
Die Fernwirkung der Altstadt ist heute sehr stark eingeschränkt. Teilweise kann die Sicht auf die frühere exponierte Lage auf einem kleinen Hügel nicht mehr hergestellt werden.

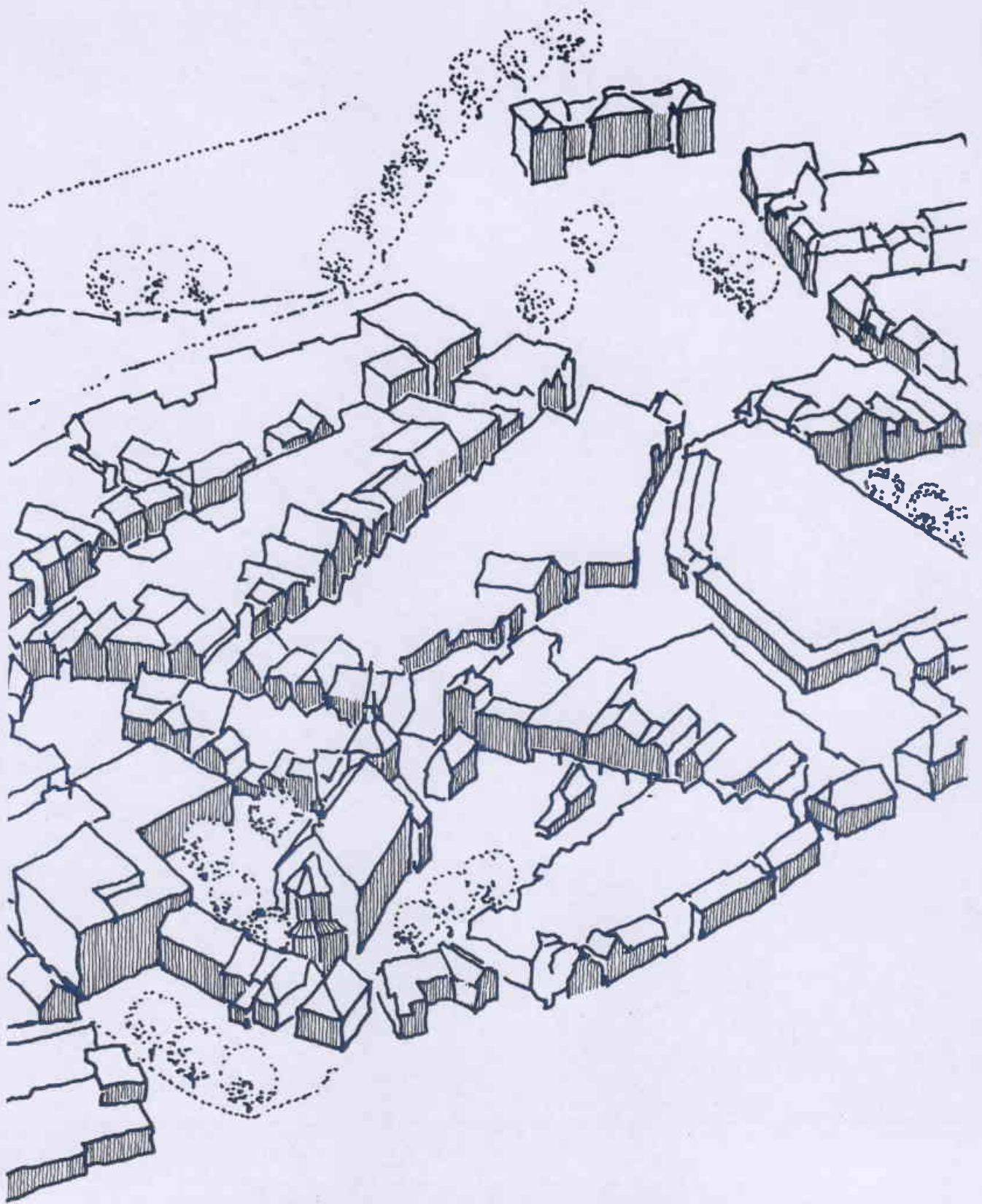
Es sollte aber versucht werden, bei zukünftigen Bauvorhaben auch die Fernwirkung zu berücksichtigen und den Einfluß der Bauten auf die Silhouette der Stadt.

Das Neuwerk ist von seiner Entstehungsgeschichte her niedrig gehalten und verzichtet bewußt auf "Fernwirkung". Dieser Eindruck sollte ebenfalls erhalten werden.

Im Bereich Altstadt, Gelenkzone, Neuwerk soll die Stadtsilhouette niedrig gehalten werden, die einzigen Hochpunkte sind die Kirchtürme. Gebäude mit mehr als 3 Geschossen sollten daher in diesen Bereichen nicht errichtet werden. Außerhalb der Innenstadt soll bei der Planung höherer Gebäude geprüft werden, ob sie bestehende Blickverbindungen auf die Innenstadt beeinträchtigen bzw. wie sie selbst auf die Umgebung wirken.

Bei allen Maßnahmen ist zu beachten, daß Rendsburg auch von oben gesehen werden kann; maßstabslose Bauten und großflächige Flachdächer wirken wie Fremdkörper im Stadtbild und sind daher zu vermeiden.





Gebäudetypen



Vorbemerkung

Der Charakter des öffentlichen Raumes wird wesentlich von der Art, der Häufung und Mischung der vorhandenen Gebäudetypen bestimmt. Die unterschiedlichen Gebäudetypen und ihre Abfolgen sind daher für das Stadtbild prägend.

Was versteht man unter "Gebäudetyp"?

Gebäudetyp ist die Summe einer ganzen Anzahl von Gestaltmerkmalen, ihrer Zuordnung und Relation, die ein Einzelgebäude ausmachen.

Der Gebäudetyp wird nach der Art des oberen Gebäudeabschlusses benannt. Dies hat sich in schleswig-holsteinischen Städten bewährt (in Süddeutschland können andere Regeln gelten, im Dorf wieder andere).

Der Gebäudetyp beinhaltet nicht nur den oberen Gebäudeabschluß – ein Gebäude mit dem First quer zur Straße kann, muß aber nicht, ein Giebeltyp sein.

Ein Gebäudetyp schließt ein:

- Dachform und Stellung des Firstes zur Straße.
- Ausbildung des oberen Fassadenabschlusses.
- Proportion der Fassade.
- Zonung der Fassade.
- Gesetzmäßigkeiten der Gliederung.

Ein (vereinfachtes) Beispiel soll dies näher erläutern:

Wenn ein Giebeltyp so definiert ist, daß er mit dem First quer zur Straße stehen soll **und** seine Fassadenproportion stehend sein soll, dann ist

dies ein Giebeltyp



diese aber nicht.



Daraus folgt:

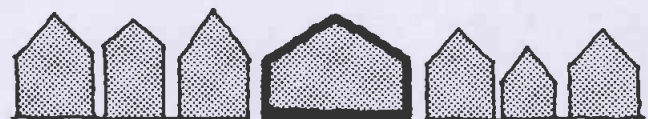
Steht in einer Abfolge von Giebeltypen ein sehr breites Grundstück zur Verfügung, dann muß diese Lücke mit zwei Giebeltypen geschlossen werden. Ein Attika- oder Traufentyp wäre hier u.U. falsch am Platz.



Soll aus irgendeinem Grund das Gebäude hervorgehoben werden, dann könnte auch ein Zwerchgiebeltyp (mit liegender Fassadenproportion) diese Lücke schließen.



Vom Gebäudetyp her falsch wäre an dieser Stelle ein (einziger) Giebeltyp.



Die Gesamterscheinung würde liegende Proportionen aufweisen, was per definitionem dem verlangten Typus nicht entsprechen würde.

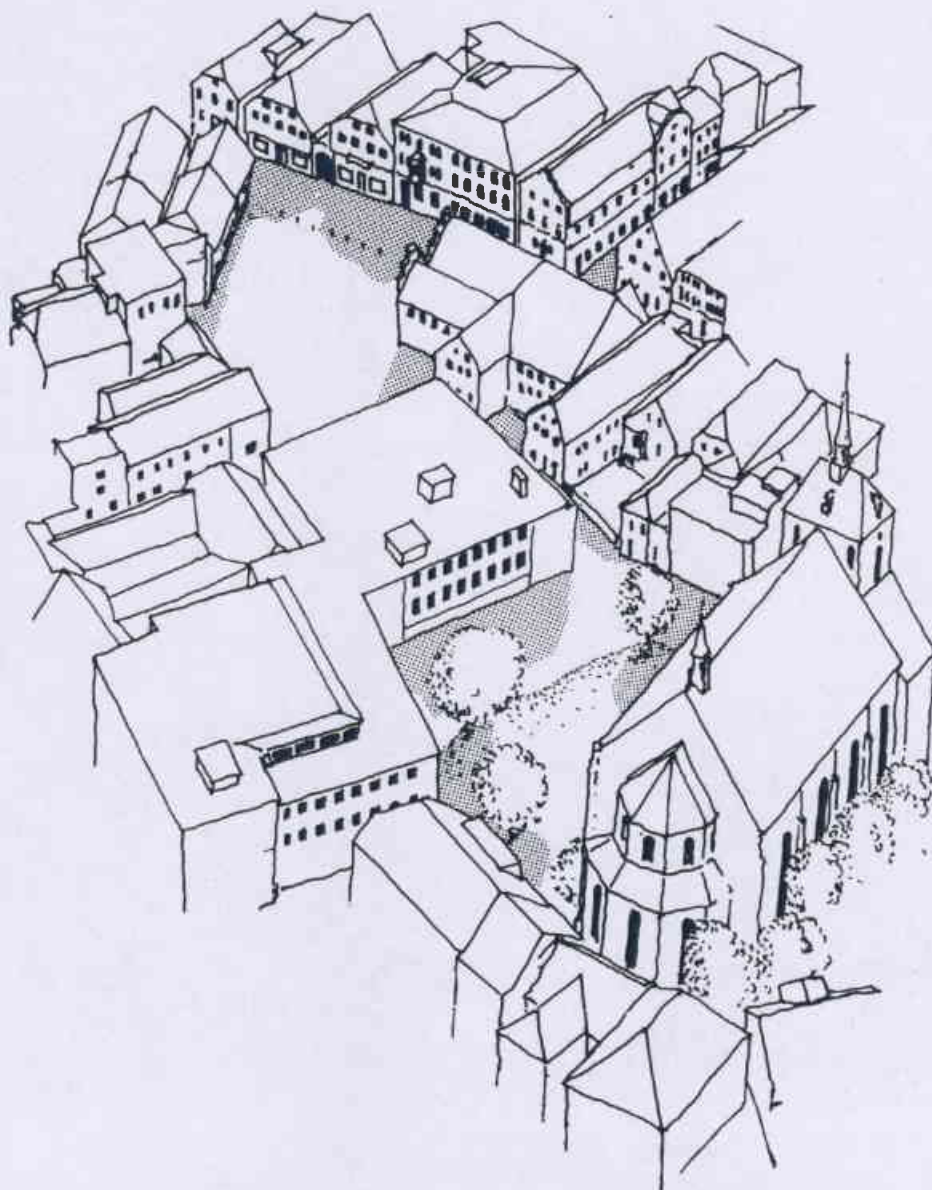
Gebäudetypen

Die vorstehenden Beispiele zeigen, daß es falsch wäre, bei der Wahl des Gebäudetyps nur der Benennung folgend die Stellung des Daches zu berücksichtigen, sondern es spielen auch die Gestaltmerkmale der Fassade eine Rolle.

Ebenso zeigt ein Beispiel, daß in einer geschlossenen Reihe von einheitlichen Gebäudetypen die (gedankenlose) Übernahme des vorhandenen Types nicht die beste Lösung zu sein braucht, sondern daß u.U. auch ein anderer Typ richtig sein kann.

Die im folgenden beschriebenen Gebäudetypen und ihre Varianten bestimmen den Charakter der Stadt Rendsburg.

Davon abweichend kommen neuere und ältere Gebäude vor, die in einigen Gestaltmerkmalen einem der Gebäudetypen entsprechen, in anderen aber die Gesetzmäßigkeiten nicht einhalten; d.h. daß beispielsweise ein Attikatyp auch einmal liegende Proportionen aufweisen kann oder ein Trauftyp stehende. Derartige Abweichungen sind auch bei Neubauten nicht grundsätzlich zu verwerfen – entscheidend ist letztendlich die architektonische Qualität des jeweiligen Gebäudes und sein Bezug zur benachbarten Bebauung.

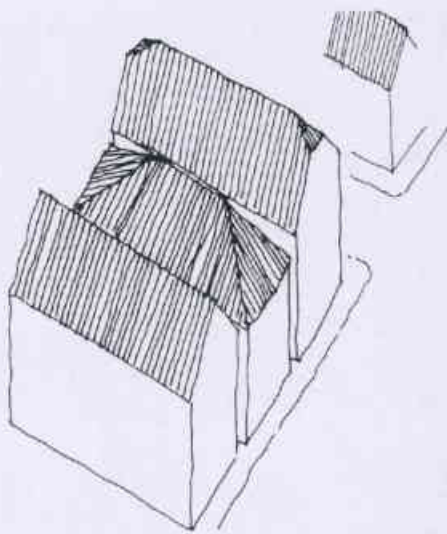




Die Gebäudetypen und ihre Charakteristika:

A) Giebeltyp

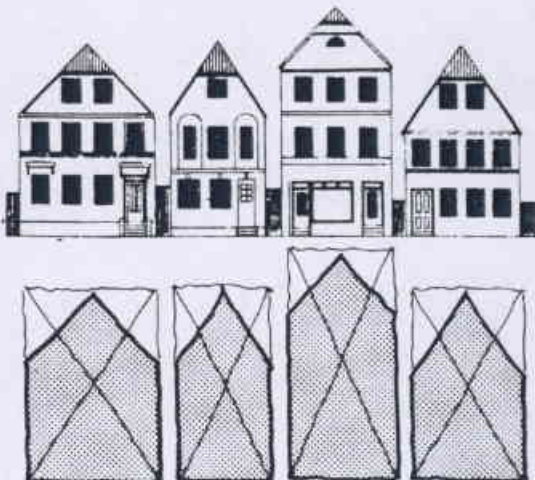
Giebeltypen entstanden aus der Grundstücksstruktur mit schmalen, quer zur Straße liegenden Grundstücken. Die in Rendsburg vorwiegende 1–2geschossige Bauweise bestimmt dadurch die Proportion, die geringe Grundstücksbreite die Achsgliederung.



Der Giebeltyp beruht auf einem Satteldachgebäude mit dem First quer zur Straße und mit der schmalen Seite zur Straße.

Varianten des Giebeltyps sind: Walmtypen und Krüppelwalmtypen.

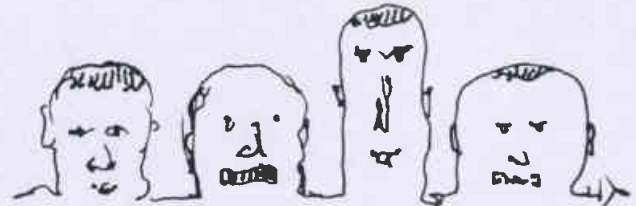
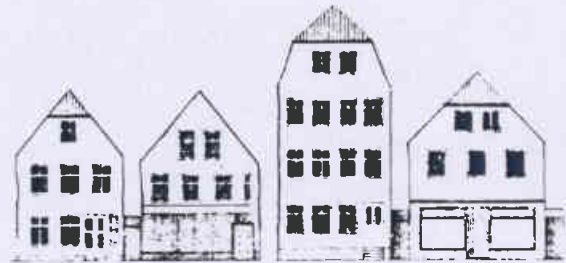
Die Proportion der Straßenfassade ist stehend, in Einzelfällen ist sie nahezu quadratisch.



Giebeltypen besitzen eine in sich abgeschlossene Fassade; jedes Gebäude ist als einzelner Baukörper ablesbar.

Eine Straßenflucht mit Giebeltypen wirkt dadurch stark vertikal gegliedert.

Giebeltypen sind meist ausgeprägte Individuen – jeder hat sein eigenes Gesicht.



In der Fassade überwiegen vertikale Gliederungselemente – eine unterschiedliche Behandlung einzelner Fassadenzonen kommt vor, ist aber nicht die Regel. Ältere Gebäude wirken normalerweise wie aus einem Guß. Horizontale Gliederungselemente sind möglich, sie sollen aber nicht so stark wirken. Geschoßweises Auskragen um wenige Zentimeter ist möglich, weit ausladende Vorkragungen kommen nicht vor.

Der Giebel verdeckt oft den Ortgang (sichtbarer Abschluß der Dachdeckung am Giebel), ein leicht plastischer oberer Fassadenabschluß kann angebracht werden.

Zu beachten ist, daß gerade bei so schmalen Straßenfassaden der Entwurf von Schaufenstern sehr sorgfältig erfolgen sollte, da sonst die Erdgeschoßzone überbetont, beeinträchtigt oder aufgelöst wird.

Gebäudetypen



Traufhaus

Anders als die auf dem Giebelhaus beruhenden Fassaden, können die Traufhausfassaden stärkeren Bezug zum Nachbarn aufnehmen.

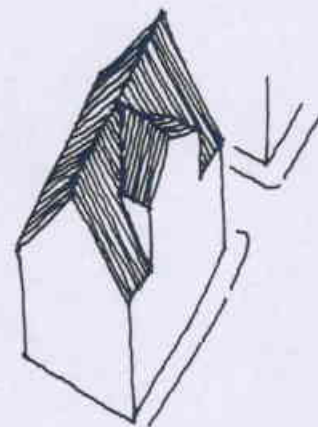
Bedauerlicherweise findet man gerade beim Traufhaus überdimensionierte Schaufenster, die oft das ganze Erdgeschoß gestalterisch vom Gebäude ablösen.

Variationen des Traufhaus sind Walm- oder Krüppelwalmformen (an Straßenecken) und Mansardtypen. Letztere können auch stehende Proportionen aufweisen.



Zwerchhaus

Im allgemeinen bilden die Hauptfassade und die Fassade des Zwerchgiebels eine Ebene und unterliegen denselben gestalterischen Gesetzmäßigkeiten. Vor allem bei reicher gestalteten Fassaden kann der Zwerchgiebel durch etwas abweichende Gestaltung hervorgehoben werden.



E) Zwerchhaus

Der Zwerchhaus ist eine Weiterentwicklung des Traufhaus. Das Zwerchdach steht mit dem First quer (altdeutsch: zwerch) zum Hauptdach, die Firsthöhe ist oft gleich. Zwerchdächer können zur Straße hin einen Giebel bilden, abgewalmt sein oder attikaähnlich enden.

Der Zwerchhaus ist oft waagrecht gegliedert, es ist aber durchaus legitim, die vertikale Gliederung des Giebelhaus der horizontalen des Traufhaus zu überlagern.





Da Zwerchdächer zwar oft mittig zur Fassade liegen, aber genau so gut exzentrisch liegen können, eignen sie sich gut zur Betonung eines Gebäudes an einer Straßenecke oder zur Akzentuierung einer längeren

Reihe von Traufotypen. Auch sind Zwerchgiebeltypen hervorragend geeignet, in eine Reihe von Giebeltypen einen Akzent zu bringen bzw. ein etwas breiteres Gebäude einzupassen.

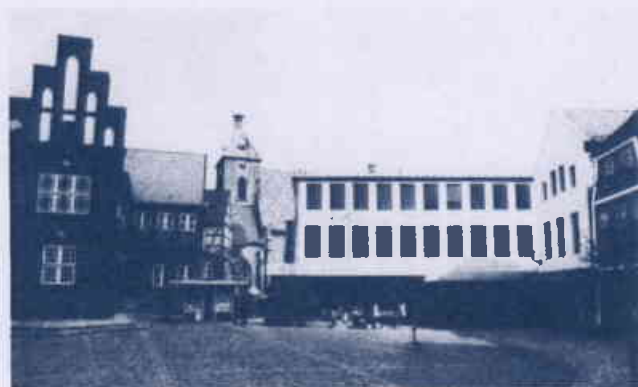
F) Flachdachtyp

Neuzeitliche, sog. moderne Gebäude, die in den letzten 30 Jahren errichtet wurden, beeinträchtigen durch ihren den alten Stadtteilen fremden Gliederungsrythmus (zusätzlich oft durch zu große Dimensionen und fremde Materialien) die Maßstäblichkeit von Altstadt und Neuwerk.

Ihre Fassaden sind oft bandartig oder rasterartig gegliedert, das Erdgeschoß wird von großformatigen Schaufenstern eingenommen, der obere Fassadenabschluß fehlt oft.

Manche sind sehr stark in Einzelbaukörper aufgegliedert, andere wirken eher monolithisch, fast immer sind sie in der Baukörpermasse überdimensioniert.

Sie gehen in Masse und Gliederung nur selten auf die Umgebung ein, in der Regel sind sie entworfen für die Wirkung als freistehender Baukörper, als Solitär, d.h. als für sich stehende freie Plastik.



Gebäudetypen

Mischung der Gebäudetypen

Für Rendsburg charakteristisch ist, daß es nur sehr wenig Straßenzüge gibt, in denen ein einziger Gebäudetyp ausschließlich vorkommt. In der Regel sind die Gebäudetypen eines Straßenraumes gemischt, wobei sich nach Lage und Straße gewisse Unterschiede in der Zusammensetzung ergeben.

Diese spezifische Mischung bestimmt den Charakter der einzelnen Straße oder des Stadtviertels.



Mischung von Gebäudetypen in der Altstadt

In der Altstadt herrscht der Giebeltyp mit seinen Variationen vor, im Neuwerk überwiegen Traufentypen in den Radialstraßen (in den Querstraßen können Giebeltypen überwiegen).



... im Neuwerk

Die Entscheidung über den zu wählenden Gebäudetyp bei Um- und Neubauten wird in Gebieten mit einheitlichem Gebäudetyp einfach sein: Hier kann in der Regel der vorhandene Typ wieder aufgenommen werden.

In den Bereichen mit unterschiedlichen Gebäudetypen sollen entweder die ehemaligen Gebäudetypen wieder aufgenommen werden oder (nach einer genauen Analyse) ein neuer Gebäudetyp gewählt werden.

Der Gebäudetyp kann in der Gelenkzone frei gewählt werden.



... in der Gelenkzone



ZUSAMMENFASSUNG

Giebeltyp

Der Giebeltyp beruht auf einem Satteldachgebäude mit dem First quer zur Straße und mit der schmalen Seite zur Straße.



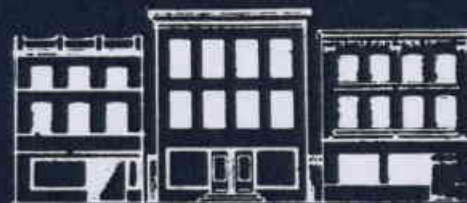
Schaugiebeltyp

Der Wunsch nach Repräsentation oder Hervorhebung kann der Anlaß für die Errichtung eines Schaugiebels gewesen sein. Der Schaugiebeltyp entspricht im wesentlichen dem Giebeltyp.



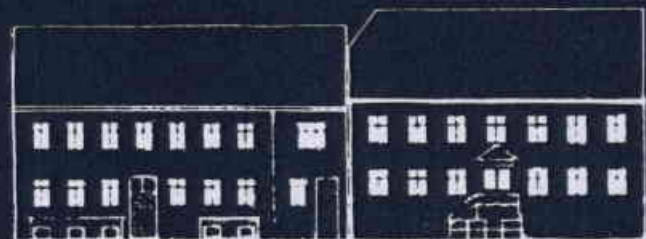
Attikatyp

Der Attikatyp beruht auf einem Satteldachgebäude, dessen First senkrecht zur Straße steht. Der Giebel wird durch die Attika abgedeckt.



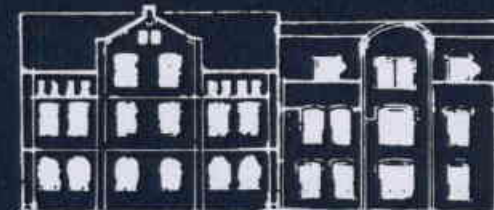
Trauftyp

Der Trauftyp beruht auf einem Satteldachgebäude, dessen First parallel zur Straße steht. Die Traufe bzw. der Traufgesimskasten ist besonders plastisch gestaltet und bildet den oberen Fassadenabschluß.



Zwerchgiebeltyp

Der Zwerchgiebeltyp ist eine Weiterentwicklung des Traufseittyps. Das Zwerchdach steht mit dem First quer (altdeutsch: zwerch) zum Hauptdach.



Mischung der Gebäudetypen

Bei Neu- und Umbauten soll der Gebäudetyp erhalten bzw. so gewählt werden, daß der Charakter der Abfolge erhalten, verstärkt oder wieder hergestellt wird. Der Giebeltyp soll in der Altstadt überwiegen. Der Trauftyp soll im Neuwark überwiegen.

