

Stadtentwicklung und Stadtzerstörung in Rendsburg

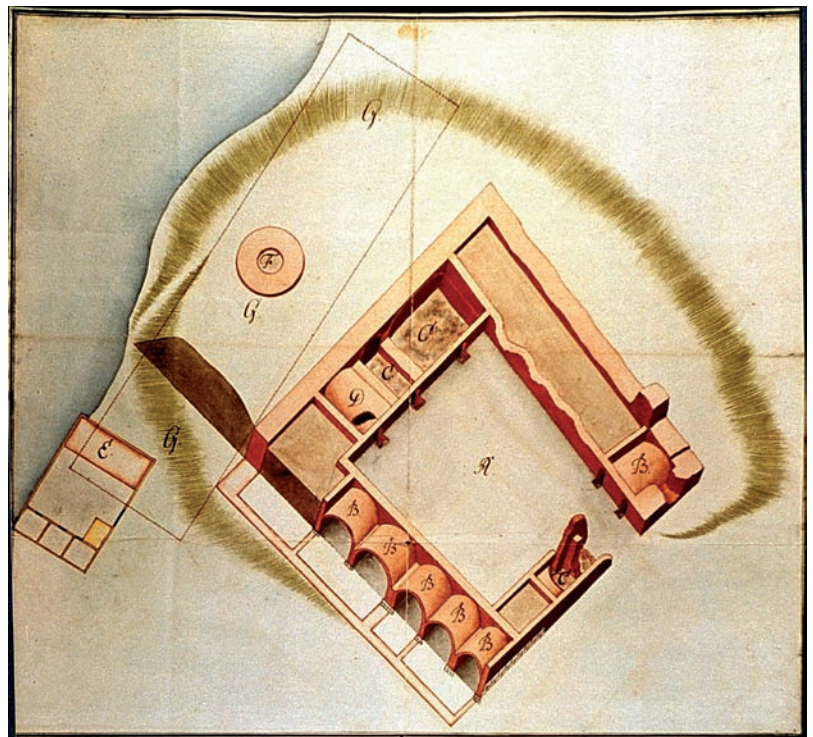
Deert Lafrenz

In der früheren Festungsstadt Rendsburg sind Stadtentwicklung und Stadtzerstörung seit je eine kaum hinterfragte Symbiose eingegangen, wobei ich von Zerstörung immer dann reden würde, wenn an die Stelle von Hochwertigem etwas tritt, was diese Qualität allem Anschein nach nicht mehr erreicht. Blicken wir in die Geschichte Rendsburgs, so wird mit wenigen Beispielen schnell klar, was gemeint ist.

Das Renaissanceschloss von 1578 in der Altstadt wurde 1718 abgebrochen (Abb. 1), als man es nicht mehr brauchte – wie viele andere seiner Art in den Herzogtümern, und an seiner Stelle entstanden nüchterne Kasernenbauten. Der Ausbau der Festung 1690–1695 ließ die Stadt auf beide Ufer der Eider ausgreifen und begrub gleichzeitig eine ganze Dorfschaft unter sich. Die eindrucksvoll aus dem umgebenden Heide- und Niederungsgebiet sich erhebende Reichsfestung wurde zwar nie eingenommen, aber mit einem simplen Trick von innen heraus, in zeitgemäßer Abwandlung der ältesten Kriegskunst der Geschichte mit der Eisenbahn als trojanischem Pferd, durch eine Handvoll Truppen zur Aufgabe gezwungen. Diese Schmach auszulöschen oder aber in Erkenntnis der Überlebensfähigkeit von Festungen hatte die dänische Regierung nach der Niederschlagung der schleswig-holsteinischen Erhebung nichts Eiligeres zu tun, als mit der Schleifung der Festungswerke zu beginnen. Preußen setzte nach 1864 das Zerstörungswerk fort (Abb. 2). Zunehmender Veränderung und Verlandung waren im Laufe der Jahrhunderte die Rendsburg umgebenden Wasserflächen ausgesetzt, was dem ständigen Bemühen um die Erhaltung der Eider und später der Kanäle als bedarfsgerechte Schifffahrtswege geschuldet war. Dem städtebaulichen Stillstand der Festungszeit folgte im Zuge der jahrzehntelangen Entfestung erst durch die Dänen, später durch Preußen und das Deutsche Reich, eine nachhaltige Neubebauung zunächst unter militärischen Gesichtspunkten, dann ab 1890 die zunehmende zivile Bautätigkeit, die in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts weit über die Grenzen der Festung hinausgriff. Die letzte Neubauwelle mit den Siedlungen der Nachkriegszeit ist heute in eine schleichende Ersetzung älterer Bausubstanz übergegangen, eine Entwicklung, die nur für wenige fruchtbare Jahre vermindert wurde, als es der Stadt im Rahmen der Städtebauförderung gelang, ein Sanierungs- und Erhaltungskonzept für das Neuwerk zu formulieren und mit viel Engagement in großen Teilen zu verwirklichen.

Diese Phase dauerte im Wesentlichen von 1978 bis 1989 (Abb. 3). Danach wurden die Mittel umgeschichtet und flossen überwiegend in die neuen Bundesländer. Nicht fehlen dürfen in dieser Aufzählung die einschneidenden Veränderungen, denen das Stadtbild durch die Anpassungen der Verkehrsstruktur in den letzten Jahrzehnten ausgesetzt war. Insgesamt ergibt sich

1 Das bis auf die Kellergewölbe abgebrochene Rendsburger Schloss auf einer Zeichnung von 1725 in Kopenhagen.



2 Blick über das geschleifte Kronwerk auf die nördliche Altstadt in den 1870er Jahren. Im Vordergrund Kanonenrohre der ehemaligen Festungswerke.

3 Der Paradeplatz in Rendsburg im April 2009.



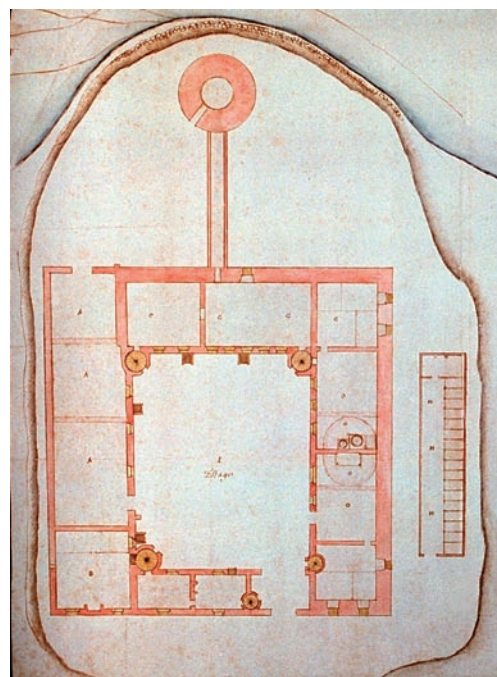
so über die gesamte Neuzeit eine gewisse zwanghafte Kontinuität in der Stadtentwicklung, wie sie gerade das Beispiel dieser ehemaligen Inselfestung besonders eindrucksvoll wiedergibt. Damit sei nur angedeutet, dass Rendsburg selbstverständlich kein Einzelfall ist, nur bestimmten anderswo oft auch Faktoren den geschichtlichen Werdegang, die nicht so krass zutage traten. Ein besonderes Phänomen scheint Schleswig-Holstein eigen zu sein, das man das oft überlieferungsfreie Vergessen nennen könnte.¹ Es geht mir im Folgenden vor allem darum, das Zerströte dem Vergessen zu entreißen, die Qualitäten sichtbar zu machen, die oft achtlos und vorschnell beseitigt wurden.²

Rendsburgs schon im hohen Mittelalter gefestigte Funktion als Verkehrsknoten am Schnittpunkt zweier uralter Handelswege, der schiffbaren Eider und des Ochsenweges von Jütland nach Hamburg, ließ in gegenseitiger Bedingtheit Burg und Siedlung entstehen. Ob die Burg als Grenzfeste zuerst bestanden hat, wie es die Sage will,³ sei dahingestellt, die Lage an der Grenze zwischen dem römischen, später deutschen Kaiserreich und dem Einflussgebiet des Dänenkönigs,⁴ bzw. zwischen Mittel- und Nordeuropa, war von Anfang an prekär. Grenzstreitigkeiten prägten die ersten Jahrhunderte und bargen erhebliches Zerstörungspotential. So wurde die Burg mehrfach belagert, zerstört und wiederaufgebaut. Umfangreiche Bautätigkeit ist für die Zeit Gerhards des Großen (reg. 1304–1340) bezeugt, auf den der charakteristische Rundturm zurückging,⁵ den die Stadtansicht von 1584 bei Braun und Hogenberg zeigt

4 Stadtansicht Rendsburgs von Braun und Hogenberg 1584.



(Abb. 4). Die daneben sichtbare eigentliche Burg ist in ihrer letzten Ausbaustufe als Renaissanceschloss wiedergegeben, wie es 1578 durch den damaligen Stadtherren, Herzog Johann den Älteren, hergerichtet worden war. Zwei unlängst in Kopenhagen aufgefundene Grundrisse, undatiert, aber wohl um 1690 entstanden, lassen erstmals die Bedeutung des bisher weitgehend unbeachteten Bauwerks erkennen. Es war in seiner ganz offenbar bewusst in die mittelalterlichen Mauern hinein geplanten Regularität eines der moderneren Fürstenschlösser der Zeit, nach erstem Anschein eine vierflügelige Anlage (Abb. 5), bei genauerem Hinsehen wohl eher ein Dreiflügelbau mit schmalen Torflügel, der ein deutlich niedrigeres Dach trug, als es Braun und Hogenberg zeigen, und damit erst die symmetrisch angeordneten Schmuckgiebel der Seitenflügel konsequent zur Geltung brachte. In dieser Form war das Rendsburger Schloss ein direkter Vorläufer des 25 Jahre spä-



5 Erdgeschossgrundriss des Rendsburger Schlosses, Zeichnung in Kopenhagen, um 1700.

ter entstandenen Königsschlusses Frederiksborg nördlich von Kopenhagen.

Die kriegerischen Auseinandersetzungen des 16. und vor allem des 17. Jahrhunderts beeinflussten die Entwicklung von Stadt und Schloss maßgeblich. Bereits die sog. Grafenfehde 1534–1536 hatte unmittelbar nach Ende der Auseinandersetzungen zur ersten Befestigung der Altstadtinsel durch König Christian III. geführt; das Schloss war vermutlich schon vorher durch Wälle geschützt (Abb. 6). Nach dem Tode Johanns des Älteren 1580 fiel Rendsburg erneut an den König. Damit kam der Festung zukünftig gesamtstaatliche Bedeutung zu, das Schloss wurde im 17. Jahrhundert zur Reiseresidenz der dänischen Könige. Während des Dreißigjährigen Krieges wurden die inzwischen veralteten Umwallungen lediglich verstärkt. Ende der 1660er Jahre erfolgte eine grundlegende Fortifikation unter Henrik Ruse. Ruse griff als erster 1669 mit Bastionen im Norden und Süden über den Bereich der Stadtinsel hinaus auf das Festland.

Schloss und Stadtbefestigung wurden – in Verbindung mit einer erheblichen Erweiterung im Norden – zu einer Gesamtanlage verbunden. Ruses Schöpfung war aus einer traditionellen Vorstellung von Verteidigungsbauten heraus entstanden und geriet – in einer Zeit großer Veränderungen in der Festungsbautechnik – schnell in die Kritik. Darüber hinaus fiel in Kopenhagen die Entscheidung, Rendsburg zu einer Landesfestung „1. Ranges“ und damit zur zweitstärksten Festung nach Kopenhagen auszu-



6 Plan der Stadt Rendsburg, Zeichnung in Kopenhagen, nach 1642.

bauen. Dies geschah zwischen 1690 und 1695 unter der Leitung von Generalmajor Jobst von Scholten auf der Grundlage modernster Festungsbaukunst in der damaligen Zeit, wie sie vor allem der französische Marschall Sebastian de Vauban (1633–1707) vertrat (Abb. 7). Scholten schuf zwei zusätzliche Festungen, die der Stadtinsel im Norden und Süden vorgelagert wurden. Für das nördliche „Kronwerk“ mussten die beiden Ortschaften Vinzier und Kampen niedergelegt werden. Das sehr viel größere, in Form eines halben Zehnecks ausge-



7 Plan der Festung Rendsburg, zwischen 1708 (Vollendung des Provianthaus) und 1718 (Abbruch des Schlosses), Festungsplan in Kopenhagen.

führte „Neuwerk“ erstreckte sich südlich der Altstadt und des Holstengrabens auf freiem Gelände. Hier wuchs zugleich mit dem Festungswerk ein völlig neuer Stadtteil heran, der bis zum Jahre 1700 schon umfangreich bebaut war.

Das Schloss, als Reisequartier des Königs bis 1713 genutzt, aber stets nur notdürftig instandgesetzt, verfiel im Laufe des 17. und beginnenden 18. Jahrhunderts so sehr, dass man 1715 nicht einmal mehr schwedische Kriegsgefangene dort unterbringen mochte. Daher wurde es zwischen 1718 und 1726 vollständig abgebrochen.

Welchen Wert der dänische König der Reichsfestung Rendsburg beimaß, war daraus zu ersehen, dass die Bastionen des Neuwerks die Namen der königlichen Familie führten, die Straßen nach der königlichen Tafelrunde, Altstadt- und Kronwerksbastionen, Außenforts und Lünetten nach Landschaften und Städten der Herzogtümer benannt wurden. Das dänische Königtum selbst verteidigte sich hier in vorderster Linie gegen die permanent unbotmäßigen Gottorfer Herzöge und ihre etwaigen mächtigeren Verbündeten. So war es nur konsequent, die Festung nach ihrem kläglichen Versagen während der schleswig-holsteinischen Erhebung während der kurzfristigen Erneuerung der dänischen Herrschaft 1851–1863 zu schleifen.⁶ Nach der vollständigen Beseitigung der Wallanlagen in den 1920er Jahren war die Altstadt von Rendsburg noch immer oder wieder eine Stadt im Wasser. Fotos der Zeit zeigen diesen Teil der inzwischen schon weit über die ehemaligen Festungsgrenzen hinausgewachsenen Stadt noch deutlich umgrenzt von Wasserflächen, aber auch schon die Ergebnisse der Aufschüttungen durch den Abtrag der Wälle wie

auch fortschreitende Verlandungen infolge der Wasserabsenkungen durch den Bau des Nord-Ostsee-Kanals. Noch eines zeigen die Fotos: den Ersatz der Wälle durch Alleen, die zu einem großen Teil die alten Außenlinien der Altstadtfestung gerade in den Teilen der begonnenen Landanbindung nachzeichnen, eine ausgezeichnete Idee des (1844 gegründeten) damaligen Rendsburger Verschönerungsvereines, die ausgefranste Stadtinsel neu zu fassen (Abb. 8). Dieses schöne Bild, das auch nur eine Übergangsphase bestimmte, hatte jedoch eine Vorgeschichte, die nicht immer (selten) im Sinne der Einwohner Rendsburgs verlief. In den unregelmäßig, naturgegebenen Verhältnissen der mittelalterlichen Inselsiedlung, die noch hier, weit im Landesinneren, durch die Gezeiten bestimmt waren, spielten die Wasserverbindungen zwischen der seenartig breiten Ober- und Untereider, der Mühlengraben zwischen Schlossinsel und Altstadtinsel, der Stegengraben zwischen Altstadtinsel und der kleineren Neustadtinsel, sowie der Holstengraben als südlicher Durchfluss, nicht nur ihre Rolle für den Wasserverkehr, sondern ebenso als natürliche Entwässerungssysteme. Zur Wasserversorgung der Bevölkerung dienten über die Inseln verteilte Brunnen, die einerseits nicht sehr tief gegraben werden mussten, andererseits deswegen qualitativ minderwertiges Wasser lieferten.

Die sicher sehr fragwürdige Idylle wurde vollkommen beseitigt durch die Befestigungen, vor allem im späten 17. Jahrhundert, als unter Henrik Ruse 1669–1673 zunächst die relativ große Wasserfläche nordwestlich der Altstadt unter Einbeziehung der Schlossinsel umwallt und in den folgenden Jahrzehnten sukzessive trockengelegt wurde. Dabei entstanden zum ersten Mal

8 Luftbild von Nordwesten, um 1930.



in den Durchflüssen nördlich und südlich der jetzt fast auf das Doppelte gewachsenen Stadtinsel Schleusen zur Regulierung der Wasser- verhältnisse.

Das von 1690 bis 1695 angelegte Neuwerk auf dem flachen Niederungsufer südlich der Stadt nutzte die natürlichen Gegebenheiten der Wehrauniederung, die sich im weiten Halbkreis um das Festungspolygon herumlegte, als zusätzliche Sicherung, indem eine Staumöglichkeit geschaffen wurde, mit der man das weitläufige Niederungsgebiet im Belagerungsfall unter Wasser setzen konnte. Ein einziges Mal kam es zu dieser Notmaßnahme, während der dänisch-schwedischen Auseinandersetzung 1813/14, als der schwedische General Bernadotte mit einer mächtigen Armee vor Rendsburg stand.

Einschneidender wirkte sich der Bau des Eiderkanals aus. Der verstärkte Wasserverkehr seit dem frühen 18. Jahrhundert machte eine Verbesserung der Schiffbarkeit der Eider notwendig. 1731/32 wurde die Wasserschleuse im Kronwerk, fünf Jahre später die Schleuse vor dem Alt-Holsteiner Tor erneuert. 1745 wurde ein erster Großbagger zur Vertiefung der durch den Festungsbau verschlickten Eider eingesetzt, in den Jahren 1777–1784 mit dem Bau des Eiderkanals von (Kiel-)Holtenau nach Rendsburg die Voraussetzung für eine Neubelebung der Handelsschifffahrt geschaffen, die zum ersten Mal in der Geschichte unter Zuhilfenahme der Eider ab Rendsburg eine durchgängige Wasserstraße zwischen Ostsee und Nordsee benutzen konnte. Doch langfristig erfüllte der Kanal aus Rendsburger Sicht nicht die in ihn gesetzten Erwartungen. Den Warenumschlag – noch heute versinnbildlicht in den drei großen Kanalpackhäusern in (Kiel-)Holtenau, Rendsburg und Tönning – zog die königliche Regierung als Betreiberin des Kanals an sich; die Rendsburger Schifferzunft ging ein. Sogar der innerstädtische Schiffbrückenhafen musste an die staatliche Kanalkommission abgegeben werden. Im Übrigen litten die Rendsburger Mühlenstandorte ganz erheblich unter einer Absenkung des Wasserspiegels der Eider infolge des Kanalbaus (Abb. 9). Die traditionsreiche Kornwassermühle am östlichen Eingang des Mühlengrabens – 1304 erstmals urkundlich als Mühle des Burgherrn erwähnt – musste ihren Betrieb einstellen, als Ersatz wurden zwei Windmühlen auf den Bastionen König und Königin im westlichen Neuwerk errichtet. Betroffen waren ebenfalls die von Gerbern und Wollwebern genutzte Stampfmühle am Stegengraben, die Lohmühle, in der Borke für die Gerber gemahlen wurde, die seit 1716 existierende Öl- und Graupenmühle auf dem Standort des späteren Postgebäudes am Jungfernstieg und nicht zuletzt die Wasserkunst, an der die Versorgung der Altstadt mit Leitungs- und Brunnenwasser hing. Was letztere anging, zeigte sich der Stadt-



9 Blick von Nordosten in den halb trockenen Mühlengraben, vor 1893.

herr absolut unnachgiebig. Der König hatte nach Aussage der Kanalkommission uneingeschränkte Verfügungsgewalt über den Fluss, „die Landesherrschaft habe seit unvordenklichen Zeiten und nicht erst seit Bestehen des Eiderkanals unbeschränkt und unbedingt das Recht ausgeübt, über das Wasser der Eider dem landesherrlichen Interesse gemäß nach freiem Ermessen zu verfügen“.⁷ Ständigen Wassermangel und das alljährliche Trockenfallen des Stegengrabens für zwei bis drei Monate hatte es allerdings früher nicht gegeben. Auch hierin kann man ein Element von Stadtzerstörung sehen.

Der 1895 fertig gestellte und 1907–1914 erweiterte Nord-Ostsee-Kanal veränderte die Topographie der Stadt und ihres Weichbildes noch einmal grundlegend. Gravierendste Folge des Kanaldurchstichs durch das Bett der Eider war eine Absenkung des Wasserspiegels der Obereider um zwei Meter, was bewirkte, dass Mühlen- und Stegengraben endgültig trocken fielen und zugeschüttet werden mussten. Das gleiche geschah mit dem Altstadthafen, der sich zum Schiffbrückenplatz wandelte. Vom Holstengraben zwischen Altstadt und Neuwerk blieb nur der westliche Abschnitt als Jungfernstiegbecken erhalten. Zum Abwasserkanal degradiert wurde sein Auslauf in die Obereider südöstlich des Eilandes, auf dem sich heute eine Sportanlage befindet. Betroffen von der Wasserabsenkung war auch die Eiderkanalschleuse im Kronwerk. Sie wurde ebenfalls beseitigt und durch eine größere auf dem aufgeschütteten Gelände des heutigen Thormannplatzes ersetzt, um mit moderneren Schiffstypen die Verbindung über die Eider nach Tönning aufrecht zu erhalten. Kaum genutzt, wurde auch diese 1938 beseitigt. Heute ist die einstige Insellage der Rendsburger Altstadt bestenfalls nur noch zu erahnen.

10 Baulücke Eisenbahnstraße 6, 1972.



Deutlicher wird der Zerstörungscharakter in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg. Priorität in den ersten Nachkriegsjahrzehnten hatte neben dem Wiederaufbau zerstörter Städte die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum. In Rendsburg entstanden neue Siedlungsstrukturen von bemerkenswerter baulicher Qualität, was nicht weiter verwundert, da dieselben renommierten Architektenbüros, die bis in die 1930er Jahre der örtliche Bauszene ihren qualitätvollen Stempel aufgeprägt hatten, auch danach noch längere Zeit tätig waren, wie etwa die der Architekten Rohwer und Schröder, um nur die wichtigsten zu nennen.⁸ Dem allgemeinen Trend folgend nahm die Siedlungsarchitektur nach 1960 deutlich anonymere Züge an. Die altstädtischen Quartiere waren in diesen Jahrzehnten wie überall einer zunehmenden Vernachlässigung ausgesetzt. Belange des anschwellenden Individualverkehrs, des Handels und der Versorgung hatten Vorrang vor der Erhaltung der Altbausubstanz im städtebaulichen Maßstab. So kam es ab 1975 zur Einschnürung der Altstadt durch die beiderseitigen Tangenten (Abb. 10), die sich über den Ausbau der Materialhofstraße verbanden und später in der Ringstraße um das Neuwerk bis zur Lilienstraße fortsetzten. Für die Altstadt bedeutete das eine

11 Luftbild des Stadtteils Neuwerk, um 1965.



bis in die Gegenwart fortwirkende schleichende Aushöhlung, Verwahrlosung und Zerstörung von den baulichen Rändern her durch Lärm, Erschütterung und Abgase. Der heutige Zustand der auch nur in Resten noch erhaltenen historischen Randbebauung ist gekennzeichnet durch jahrzehntelange Vernachlässigung und zunehmenden Leerstand.

Die etwa gleichzeitig mit der Anlage der Verkehrsschneisen einsetzende Neuorientierung der bundesweiten Städtebauförderung weg von der Flächensanierung hin zu einer Erhaltung gewachsener städtebaulicher Strukturen bedeutete für Rendsburg zunächst die Rettung des Stadtteils Neuwerk, also der historischen Festungsstadt (Abb. 11). Sie stand 1975 schon auf der Kippe zum großräumigen Abriss. Kaum eine Kommune in Schleswig-Holstein setzte damals so konsequent auf erhaltende Stadterneuerung wie Rendsburg. Auf der Grundlage einer mit der Denkmalpflege, der Städtebauförderungsabteilung des zuständigen Innenministeriums und der BIG-Städtebau als Sanierungsträger abgestimmten Rahmenplanung wurden Block für Block, Straße für Straße (in ihrer Oberfläche), Haus für Haus – auch unter erheblicher finanzieller Beteiligung der privaten Hauseigentümer – saniert, wiederhergestellt, erneuert.⁹ Hinzu kamen – gewissermaßen als Glanzpunkte und in diesen Dimensionen heute kaum noch vorstellbar – die Revitalisierung des zentralen Paradeplatzes unter massiver Zurückdrängung des Durchgangsverkehrs,¹⁰ die Sanierung des Hohen und Niederen Arsenal als städtisches Kulturzentrum und die gartendenkmalpflegerische Aufwertung des Stadtparks. Als gescheitert anzusehen ist die Instandsetzung des Proviathanhauses, die erkaufte wurde mit einer praktisch irreversiblen Bebauung des Innenhofes, auch die seines Umfeldes, wo laut Rahmenplan der ersatzlose Abbruch einer um 1970 davorgestellten Bauzeile vorgesehen war, um Arsenal und Proviathanhaus als städtebauliche Dominanten beiderseits des Paradeplatzes wieder in Szene zu setzen (Abb. 12).¹¹

Aus heutiger Sicht mag man das eine oder andere Ergebnis der Neuwerk-Sanierung kritisch beurteilen. So wurden die Block-Innenbereiche sehr radikal ausgeräumt und zu teils öden Garagenhöfen umfunktioniert. Bei zahlreichen Gebäuden erfolgte Fassadendenkmalpflege, weil vorschnelle Gutachten die dahinter liegende Bausubstanz für unsanierbar erklärten und einer banalen Erneuerung überantworteten. Insgesamt jedoch bleibt die Erhaltung des Neuwerks eine städtebauliche Großtat.

Eine klare Zäsur bildete die Wende von 1989. Die Umlenkung des großen Stromes der Fördergelder in die neuen Bundesländer bewirkte ein nachhaltiges Zurückfahren der Aktivitäten in den alten Ländern. Die Sanierung des Neuwerks in Rendsburg konnte bis heute nicht

vollständig abgeschlossen werden. Schlimmer jedoch hat sich ein Wandel in den Mentalitäten der Kommunen ausgewirkt, und zwar rückwärts in die Nachkriegsjahre. Die Koalition aus sanierungswilligen kommunalen Gremien, Sanierungsträgern und Denkmalpflegern existiert so nicht mehr, Schwerpunkte werden woanders gesetzt, z. B. in der Ansiedlung neuer Gewerbegebiete. Das Netzwerk ist zerrissen, die direkten Rückfragen nach dem Denkmalwert eines bisher noch nicht erfassten historischen Gebäudes sind selten geworden, Abbrüche ohne Kenntnisnahme der Denkmalpflege häufiger. Einige Beispiele aus dem Neuwerk und aus der Altstadt mögen dies belegen.

Das schon genannte ehemalige Provirianthaus der Festung Rendsburg, ein mächtiger, zum Paradeplatz geöffneter Dreiflügelbau, errichtet 1704–1708 von Domenico Pelli,¹² war im Jahre 1862 völlig ausgebrannt (Abb. 13), die Ruine von den Preußen in veränderter Form wieder aufgebaut worden. Aus vier Geschossen wurden – insgesamt etwas niedriger – drei, zahlreiche Öffnungen wurden verändert, das über den Flügeln abgewalmte Kehlbalkendach in ein flacheres Pfettendach mit Giebeln umgewandelt, und vor allem an die Flügelenenden und vor die Mitte des Hauptflügels drei große Treppenhäuser gesetzt. Die preußische Architektur mochte man 1984 nicht, als die Stadt das Gebäude ankufte, um es an einen geeigneten Investor weiterzuveräußern. Auch die Denkmalpflege redete zunächst einer „schöpferischen“ Lösung das Wort, spätere Versuche des Autors, die preußische Zeitschicht einzubeziehen (was einem Investor nebenbei enorme Kosten erspart hätte), also einfach nur zu erhalten und zu nutzen, schlugen fehl. Das dänische Provirianthaus in preußischem Gewand wurde gewissermaßen wiederentkleidet und einer Phantasie-Denkmalpflege unterworfen, die nicht rekonstruierte, sondern mit scheinbar leichten Veränderungen an dem, was stehen geblieben war, ein vages Bild des Ursprungsbaus erstellte, das gleichwohl als zwar über den Daumen gepeilte, aber wissenschaftlich untermauerte Rekonstruktion ausgegeben wurde.

Doch es sollte noch ärger kommen. Der von der Stadt ausgewählte Investor entwickelte Pläne, die, kurz gesagt, nur so und nicht anders ausgeführt werden konnten, sollte nicht das gesamte Konzept unfinanzierbar werden und von vornherein in sich zusammenbrechen. Wir wissen, dass Investoren stets so oder ähnlich argumentieren, und dass es ihnen auch immer wieder gelingt, Kommunalpolitiker auf diese Weise zu überzeugen. Der Plan im Provirianthaus war, den Innenhof – tatsächlich – mit einer Art Louvre-Pyramide zu bebauen, die allerdings (das wich dann schon erheblich von dem genialen Konzept des Architekten Pei ab) durch vier ver-



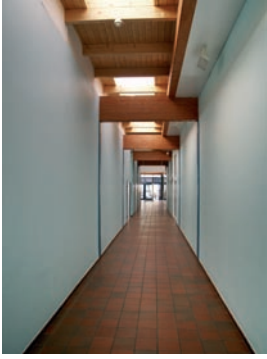
12 Die Bebauung am Jungfernstieg vor dem Provirianthaus (rechts im Hintergrund).

glaste Laufgänge mit den Flügeln und mit der Außenwelt zu verbinden (Abb. 14). Mit der Pyramide als Oberlicht sollte sich dann unter der historischen (Rest-)Pflasterfläche des Hofes das eigentliche Leben in Form einer offenen Markthalle abspielen. Diese Markthalle war der zentrale Punkt des Konzeptes, um den herum sich eine so genannte Erlebnis-Gastronomie entwickeln würde. Für das mit Lebensmittelläden unterversorgte Neuwerk eine verlockende Idee. Natürlich war zum reibungslosen Ansteuern dieses Einkaufs- und Ernährungs-Events eine Tiefgarage unter dem ganzen Gebilde erforderlich.

Aus dem Konzept entstand, nachdem die Markthalle sich vor einer weiteren Konkretisierung erledigt hatte, neben dem beschriebenen Umbau des historischen Gebäudes, eine wandfest mit dem Altbau verbundene Totalbebauung des Innenhofes mit heute schon erblindender Vollverglasung der Front (Abb. 15),¹³ in der bis heute eine Eisdielen- und eine Arztpraxis überdauerten, darunter eine in das abfallende Vorgeäude bunkerartig hineinragende Tiefgarage, im Provirianthaus selbst häufig wechselnde Gastronomienutzungen von der Erlebnis-Brauerei

13 Das Provirianthaus nach dem Brand 1862, Fotografie von Friedrich Brandt.





14 Zeitgemäße Architektur: Innere Erschließung der Hofbebauung des Provianthauses.

bis zum China-Restaurant, einzelne Rechtsanwalts- und Arztpraxen und viel Leerstand. Hinter der aus dem späten 19. Jahrhundert stammenden Fassade des Traufenhauses Ritterstraße 6 entwickelte sich an zwei Höfen hintereinander bis in die Mitte des Quartiers ein Gewerbehof mit Bausubstanz des 17. bis 19. Jahrhunderts (Abb. 16), eine heruntergekommene Idylle mit Fachwerk- und Backsteinbauten, davon einer datiert 1846, und unter einem unscheinbaren Wirtschaftsgebäude durch einen Treppenschacht zugänglich sehr gediegen gemauerte Kellerräume, teils tonnengewölbt, teils mit verschiedenfarbig gemauerten Kreuzgratgewölben. Es handelte sich vermutlich um Brauereikeller und somit um letzte Reste des früher zahlreich im Neuwerk vertretenen Gewerbes. Nach einer Begehung mit den Denkmalschutzbehörden im Frühjahr 2006 wurden alle Hochbauten praktisch über Nacht abgebrochen, um einer möglichen Unterschutzstellung zuvorzukommen. Auch eine vom Eigentümer zugesagte Gebäudeuntersuchung konnte nicht mehr durchgeführt werden.

Der gleiche Eigentümer hatte mit dem Gebäude Kirchenstraße 1 vollendete Tatsachen geschaffen. Hierbei handelte es sich um das Eckgebäude zur Königinstraße, einen dreigeschossigen Backsteinbau, der zwar zuletzt einen reichlich verwahrlosten Eindruck machte, jedoch an dieser städtebaulich sensiblen Lage direkt gegenüber der Garnisonkirche auf seine Sanierungsfähigkeit hin hätte überprüft werden müssen. Es handelte sich im Kern um einen zweigeschossigen Winkelbau mit der Hauptfassade zur Königinstraße; hier deuteten zwei rustizierte Portalrahmungen, von denen eine mittlerweile mit einem Fenster versehen war, die ursprünglich symmetrische Gliederung an (Abb. 17). Im späten 19. Jahrhundert war das

15 Hofbebauung des Provianthauses heute: viel Fläche für Plakatwerbung.



16 Ritterstraße 6. Zwischenzeitlich abgebrochene Hofbebauung.

Gebäude aufgestockt worden, was ihm zusammen mit der flachen Überdeckung des Flügels zur Kirchenstraße und den typischen Modernisierungen der 1960er Jahre wie vor allem den Großflächenverglasungen der Fenster ein unansehnliches Äußeres verlieh. Die dem Bau innewohnenden Qualitäten wurden nicht gesehen.

An seiner Stelle entstand ohne viel Aufsehen ein Neubau, der die zweifelloste Disproportioniertheit des Vorgängers schamlos übernahm, zusätzlich mit steilem, ausgebauten Dach versehen und aus der Dreian-schaulich eine Viergeschossigkeit machte, ferner die soziale Wohltat „altengerechter“ Wohnungen mit mehrgeschossigen Erkern garnierte, ein im Neuwerk völlig fremdartiges Element. Gesteigert wird die Unübersehbarkeit durch das aufdringlich hellgelbe Verblendmauerwerk (Abb. 18).

Aus denkmalpflegerischer Sicht muss auch der Ersatzbau für das Haus Königstraße 5 auf der Negativseite der Neuwerksanierung verbucht werden. Auf dem nördlichen Eckgrundstück zur Löwenstraße stand bis 2006 eines der wenigen Gebäude aus der Gründungszeit auf dieser Seite der Königstraße.¹⁴ Das stark entstellte Haus, angeblich 1697 errichtet, war zuvor innen und außen von allen Überformungen befreit worden; dabei kam ein umfangreicher Rest des Originalbaus zum Vorschein, ein zweigeschossiger Fachwerkbau entsprechend den noch vorhandenen auf der anderen Straßenseite, allerdings mit vollständig erhaltenem Fachwerk im Obergeschoss (Abb. 19). Das Erdgeschoss wies nur noch an der Hofseite und in der erst wieder freigelegten Durchfahrt an der Nordseite das alte Fachwerk auf.¹⁵ Leider konnte das Haus nur in Augenschein genommen, nicht aber genauer untersucht bzw. aufgemessen werden, was bedauerlich bleibt, da es Befunde aufwies, die für eine (bildliche) wissenschaftlich fundierte Gesamtrekonstruktion der Hauptstraße des Neuwerks unwiederbringlich waren.¹⁶ Soviel sei erwähnt, dass König-



17 Kirchenstraße 1. Die unansehnliche Altbebauung.

straße 5 praktisch baugleich mit den Nummern 6 und 8 war, jedenfalls, was die Kubatur und die Anzahl der Fensterachsen angeht. Das Fachwerk des Obergeschosses war zur Straße hin durch eine regelmäßige Reihung von eng gestellten doppelten Ständern zwischen den breiteren Fensterachsen gegliedert, die unter den Brüstungsriegeln der Fenster durch Fußbänder verstrebt waren.

Letztendlich blieb von dem Originalbau äußerlich nichts übrig. Angeblich war das zugegebenermaßen vom Zahn der Zeit angenagte Ständerwerk nicht zu halten, passte aber wohl eher nicht in die Vorstellungswelt der bauausführenden Architekten. Qualifizierte Sanierung von dreihundert Jahre altem Fachwerk ist umständlich, zeitaufwändig und kostenträchtig. Wie weit nun – tatsächlich und wenigstens noch – nach dem eindeutig erhaltenen Befund rekonstruiert wurde, lässt sich kaum mehr nachweisen, die Öffentlichkeit freut sich über ein „krönendes Schmuckstück“ im Neuwerk (Abb. 20), und man kann es ihr noch nicht einmal verdenken angesichts des Zustandes der noch verbliebenen Ursprungshäuser in der Straße. Der abschließende Befund für Nr. 5 lautet: Sanierung durch Zerstörung.

Ein sozusagen historischer Fall in der Altstadt soll in diesem Zusammenhang nicht unerwähnt bleiben. Es handelt sich um das Gudesche Haus Mühlenstraße 1 von 1619 an der Ecke zur Hohen Straße gegenüber dem Alten Rathaus. Er wird durchaus in der Öffentlichkeit wahrgenommen,¹⁷ im Gegensatz zu vielen unbemerkt geschehenen oder längst vergessenen Schädigungen des Stadtbildes. Das Gebäude ist vermutlich in einer Mischbautechnik als Massivbau mit partiellen Fachwerkteilen entstanden, wie es sich heute noch darbietet, d. h. dass der Giebel zur Mühlenstraße ursprünglich gemauert war, ebenso vermutlich das Erdgeschoss der Traufseite zur Hohen Straße. Die Bauweise der straßenabgewandten Seiten ist nicht bekannt. Seitdem die Denkmalpflege an baulichen Veränderungen beteiligt war, in Schleswig-Holstein seit der Zeit um 1900, tat man sich immer leichter mit Veränderungen an Mauerwerk als



18 Kirchenstraße 1. Maßstabsloser Neubau.



19 Königstraße 5. Fachwerk von 1700.



20 Königstraße 5. Kurzerhand neu gebaut.

21 Mühlenstraße 1 noch unzerstört, vor dem Umbau von 1935.



an Fachwerk, es sei denn, es war – angeblich – irreparabel, dann allerdings wurde es gerne rekonstruiert, wie es das oben genannte Beispiel zeigt.¹⁸

Das Haus der Familie Gude, die mit Kaufleuten, Ratsherren und Bürgermeistern über Jahrhunderte die Geschichte der Stadt mit bestimmt hatte, war seit dem frühen 19. Jahrhundert als Ratsweinkeller genutzt und 1935 für eine Ladennutzung im Erdgeschoss radikal umgebaut worden. Bis dahin hatte es weitgehend sein altes Erscheinungsbild bewahrt, wenn auch die Erdgeschossfenster zur Hohen Straße und eines zur Mühlenstraße wahrscheinlich von einem Umbau des Jahres 1825 stammten (Abb. 21). Beherrschend an der Giebelfront zur Mühlenstraße war das noch gotisch anmutende Stufenportal über einer auf den Bürgersteig reichenden Freitreppe, daneben unter dem originalen Entlastungsbogen ein kleingesprosses Dielenfenster, vor dem sich ein Kellerzugang mit derbem Säulenportikus unvermittelt hochreckte. Über dem Pflaster liegende Fenster deuteten die Lage des Ratsweinkellers an. Nach einem Aufmaß von 1927 hatte er eine Balkendecke und bestand aus zwei größeren Räumen. Zierde der Traufseite des Hauses war und ist heute noch das Fachwerk im Obergeschoss auf profilierten Balkenköpfen mit kerbschnittverzierter Fußschwelle und Traufbrett auf beschnitzten Knaggen.

1935 wurde mit dem Keller auch das Portal samt Niedergang und Fenstern beseitigt, stattdessen an beiden Straßenseiten überdimensionierte Schaufenster für eine durchgehende Ladennutzung eingebrochen. Damit ging auch die Grundrissgliederung des ehemals hoch liegenden Erdgeschosses verloren, die dem Aufmaß zufolge noch ursprünglich gewesen war. Das



22 „Gastwirtschaft und Ausspann Hans Wohlers“, heute „Alter Landsknecht“, Schleifmühlenstraße 2, vor 1911 (Neubau des Hauses zur Linken).

Haus wurde in seiner historischen Substanz gewissermaßen halbiert, auch die letzte Renovierung 1979 änderte nur unwesentlich das Erscheinungsbild, sieht man einmal ab von der Wiederherstellung der ziegelroten Farbigkeit.¹⁹ Eine noch radikalere Behandlung hatte man 1951 dem ältesten datierten Profanbau der Altstadt angeeignet lassen, dem Gasthaus „Alter Landsknecht“, Schleifmühlenstraße 2, von 1541 (Abb. 22). Der äußerlich weitgehend erhaltene Wandständerbau wurde damals vollständig abgebrochen und unter Verwendung von Teilen des Fachwerks der alten Giebelassade, im Übrigen massiv neu errichtet, dabei das bisher massive Erdgeschoss frei in Fachwerk rekonstruiert.

Im Gegensatz zu anderen Städten vergleichbarer Größenordnung war die Altstadt in der Nachkriegszeit von überdimensionierten Kaufhausbauten lange verschont geblieben – bis auf einen Sündenfall, den des Kaufhauses Grimme, später Karstadt, unmittelbar neben dem Alten Rathaus, dem 1955 die gesamte Häuserzeile an der Nordseite des Altstädter Marktes zum Opfer fiel. Einen totalen städtebaulichen Missgriff stellt dagegen das 2005 neu errichtete Kaufhaus am Schiffbrückenplatz dar, und das in mehrfacher Hinsicht.

Der Schiffbrückenplatz ist aus der mittelalterlichen Schiffanlegestelle am westlichen Eiderufer der Altstadtinsel hervorgegangen. Mit der Aufschüttung der nördlich angrenzenden Schleuskuhlen und der anschließenden Befestigung am Ausgang des 17. Jahrhunderts wurde dieser Anleger zu einem innerstädtischen Ha-

fenbecken, das in der südöstlichen Ecke des unregelmäßigen Vierecks mittels einer schmalen Zufahrt durch den Hauptbefestigungswall für Schiffe erreichbar war (Abb. 23). Zu seinem Schutz lag davor in der Untereider das mächtige Doppelravelin Schnitters Eiland, das gleichzeitig den nördlichen Eiderdurchfluss sicherte. Die Niederlegung der Festungswerke und die Zuschüttung des Hafenbeckens nach 1893 beseitigte diese Situation, gleichwohl war sie in der Stadtopographie noch zu erahnen: der östliche Umriss von Schnitters Eiland zeichnet sich noch deutlich ab, die nordwestliche und die nordöstliche Randbebauung des Schiffbrückenplatzes steht an den Uferlinien des früheren Hafenbeckens und vor allem die gesamte westliche Seite öffnete den Blick nach außen.²⁰

Die Altstadtschule – nur zur Orientierung – steht jenseits eines früheren breiten Gewässerarmes mitten auf Schnitters Eiland.

Der Kaufhaus-Neubau, der in dürftiger städtebaulicher Begründung den nicht mehr vorhandenen Festungswall gleichsam vor dem geistigen Auge neu erstehen lassen sollte, tut dies in keiner Weise. Er geht weit über die Walllinie hinaus, sowohl im Westen wie im Osten und verkehrt die Verhältnisse von Platz/Hafen und Wall ins Gegenteil, indem er die doppelte Fläche des – verbliebenen – Platzes einnimmt (Abb. 24). Damit ragt er auch weit in die historisch gewachsene Freifläche hinein, die Flucht seiner Schaufront reicht von der Holsteiner zur Hohen Straße und steht damit, wenn man so will, mitten im ehemaligen Wasser des Hafenbeckens, so wie die Rückfront in der ehemaligen Untereider. In seiner Höhe verstellt er die Sichtverbindung zur Untereider bzw. zum Stadtsee, also aus historischer Sicht den einzigen Blick aus der Festung hinaus.

Auch die Architektur des Kaufhauses kann das Bedauern über diese Fehlplanung nicht mindern. Die verglaste Schauseite zum verbliebenen Restplatz wird von einem brett dünnen Flugdach auf Rundstützen in der Stärke von Regenfallrohren überfangen, was dieser Front einen Eindruck von abschlagbarer Schaustellerarchitektur verleiht. An den Seiten und an der rückwärtigen Front zur westlichen Altstadttangente verzichtete man auf jeglichen Anspruch, an einem sensiblen Punkt des Stadtbildes stehen gebaute Kiste aus Putz- und Klinkerflächen mit Blechabdeckung, sowie Parkpaletten hinter großflächigen Gitterfronten (Abb. 25).

Schräg gegenüber verschwand unversehens das ehemalige Wohnhaus von Paula Koth, An der Bleiche 3, 1953 vom renommierten Baugeschäft Koth & Sohn nach modifiziertem Entwurf von Gustav Wehde errichtet, ein eingeschossiger Ziegelbau auf Feldsteinsockel unter hohem Walmdach. Das schlicht-noble Gebäude mit markantem, steil übergiebeltem Eingangsvorbau an der nördlichen Längsseite, schma-



23 Schiffbrückenhafen mit alter Zufahrt, vor 1893.

lem Giebelfenster und eingemauerter Löwenmaske war in der Grunddisposition noch dem späten Heimatschutz verpflichtet, griff jedoch bereits modernere Gestaltungsvorstellungen der Nachkriegsarchitektur auf. An seiner Stelle und der eines eingewachsenen Gartens steht nun in Beton und Asphalt eingebettet eine Mischung aus Zentralem Omnibusbahnhof und Mehrzweckhalle. Haus Koth war noch aus der Denkmaltopographie zu streichen.

Soviel der Beispiele stellvertretend für eine Vielzahl ungenannter, weniger ins Auge fallender. Dies soll keine Kritik um der Kritik willen sein, sondern nur ein Versuch, Augen zu öffnen für Fehlentwicklungen, die sich mit etwas mehr Einfühlungsvermögen und Verantwortungsbewusstsein, wie es gerade in Rendsburg eine lange Tradition gehabt hat, vermeiden ließen. Warum gerade Rendsburg? Anlass war das Er-



24 An gleicher Stelle das neue Kaufhaus, 2008.



25 Rückseite des Kaufhauses zur Bleiche. Hauptsache verkehrsgerecht!

scheinen der Denkmaltopographie Rendsburg 2008, die den Autor zwangsläufig genauer hinschauen ließ, als man es normalerweise tut. Stadterneuerung umfasst, wie wir am Beispiel Rendsburg gesehen haben, alle Spielarten, von der Totalrekonstruktion, über die freie Kopie, Abbruch und Neubau bis hin zur Baulücke, d. h. ersatzlosen Beseitigung, aber auch Lückenbebauung – diese oft dem Ambiente wenig angemessen. Dass dabei immer wieder Zerstörung von Kulturdenkmälern stattfindet, ist vielleicht nicht weiter verwunderlich. Man muss es aber auch einmal wahrnehmen und benennen dürfen.

Anmerkungen

¹ So gibt es von den allermeisten abgebrochenen Großbauten entweder gar keine oder nur schwache und unvollständige bildliche Darstellungen.

² Ein besonders eklatantes Beispiel fast spurloser Beseitigung stellt die gesamte Festung Rendsburg dar, denkt man an die verschwindend geringe Zahl überlieferter Fotos dieses Jahrzehnte währenden Prozesses, die noch dazu von meist schlechter Qualität waren.

³ Offa-Sage.

⁴ Definierte Grenze war seit 811 die Eider. Zunächst aber war Rendsburg wohl eher ein vorgeschobener Außenposten, die militärische Grenze im frühen Mittelalter eher das Danewerk. Dazwischen lag ein breites Vorfeld siedlungsarmer Gebiete vom Dänischen Wohld im Osten bis etwa Schwabstedt im Westen.

⁵ Zeitnah entstand unter Valdemar Atterdag in Vordingborg im Süden der Insel Seeland der „Gaa-setaarnet“ innerhalb der dortigen Burganlage. Er hatte sehr ähnlich Abmessungen wie der Rendsburger Turm.

⁶ Was nur noch für das Kronwerk gelang. Die Preußen vollendeten das Begonnene zwischen 1873 und 1922. Interessanterweise kam die älteste Befestigung des Gebietes, das Danewerk, noch einmal kurz im deutsch-dänischen Krieg 1863/64 zu militärischen „Ehren“, was den Verlauf der Kampfhandlungen jedoch kaum beeinflussen konnte.

⁷ Edward Hoop: Geschichte der Stadt Rendsburg, Rendsburg 1989, S. 300.

⁸ Die gesamte Rendsburger Architektur des 20. Jahrhunderts ist im jüngsten Band der Denkmaltopographie Schleswig-Holstein in einem umfassenden Überblick dargestellt worden, s. Deert Lafrenz u. Lutz Wilde (Bearb.): Kulturdenkmale in Schleswig-Holstein, Bd. 4.1 Kreis Rendsburg-Eckernförde. Stadt Rendsburg und die umliegenden Ortschaften Stadt Büdelsdorf, Schacht-Audorf, Osterrönfeld, Westerrönfeld, Neumünster 2008. Darauf fußen auch große Teile dieses Aufsatzes.

⁹ Vgl. die Broschüre „Neuwerk Rendsburg“, hrsg. von der Stadt Rendsburg, Rendsburg 1999.

¹⁰ Heute ist der Paradeplatz allerdings auf dem besten Wege, zum Großparkplatz zu verkommen.

¹¹ Auch nach einer denkbaren Beseitigung der Zeile am Jungfernstieg würde die in den Hang vor und unter dem Proviaanthaus entgegen den Intentionen des Rahmenplanes eingebaute Tiefgarage als weitere Bausünde nur mit einer mehrere Meter hohen Mauer als Abkündigung in die Platzfläche hineinragen.

¹² Domenico Pelli (1657–1728), Baumeister und Bauunternehmer aus Aranno in der italienischen Schweiz, errichtete praktisch alle Hochbauten der Festung Rendsburg, auch zahlreiche Privathäuser, das bekannteste ist noch der Pellihof, das Stadtpalais seiner Familie am Jungfernstieg.

¹³ Eine eigene Geschichte.

¹⁴ Außerdem sind noch Königstraße 6 und 8 in der äußeren Kubatur erhalten, Königstraße 7 als frühestes bereits um 1870 verändert, um 1900 aufgestockt.

¹⁵ Dabei wurde klar, dass die beiden nördlichen Fensterachsen mit der Durchfahrt später angefügt worden waren. Dazu war natürlich auch das Dach verlängert worden, das ursprünglich hier wie über der Schmalseite zur Löwenstraße abgewalmt war. Eine Fotografie der Zeit um 1872 zeigt die gesamte Straßenseite mit Walmdächern.

¹⁶ Eine detaillierte Darstellung der Befunde in der Königstraße 5, soweit anhand von Fotos noch möglich, bleibt einer gesonderten Darstellung vorbehalten. Alfred Gudd hat in einem Artikel in der Landeszeitung vom 30. 01. 2007 die Geschichte des Hauses, auch die der Umbauten dargestellt. An letzteren war demnach auch das renommierte Rendsburger Architektenbüro Joerges & Wehde im Jahre 1924 beteiligt.

¹⁷ So heißt es in dem 2002 erschienenen Bildband RENDSBURG-Spaziergänge zwischen Eider und Kanal-Text von Regina-Maria Becker in einem kurzen Artikel zum Gudeschen Haus: „Die baulichen Veränderungen, die das ehemals so vornehme Haus aus dem Jahre 1619 erdulden musste, sind beispielhaft für das Schicksal vieler Altstadtgebäude.“

¹⁸ Dass dies auch heute noch vorkommt, zeigt etwa die Totalrekonstruktion des „Langen Hauses“ der Frankeschen Stiftung in Halle, des umfangreichsten Fachwerkgebäudes in Deutschland, 110 m lang und bis zu 6 Stockwerke hoch.

¹⁹ Unlängst wurde der Anstrich falsch erneuert.

²⁰ Auch wenn sie mit einer – immerhin relativ niedrigen – Parkpalette bebaut war.

Abbildungsnachweis: Deert Lafrenz: 3, 12, 14–16, 18, 20, 24, 25; Archiv Landesamt für Denkmalpflege: 2, 4, 8–11, 13, 17, 21, 23; Kopenhagen, Könlgl. Bibliothek: 1, 5–7.