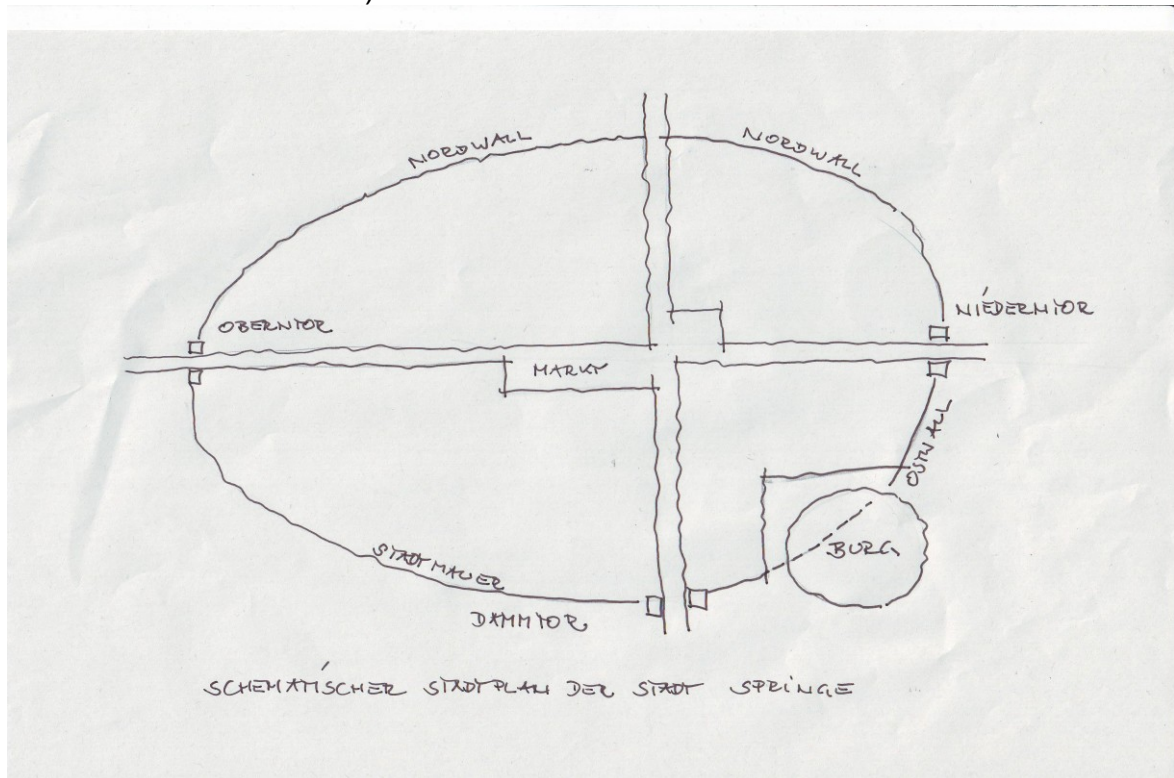


Ein Spaziergang durch Springe

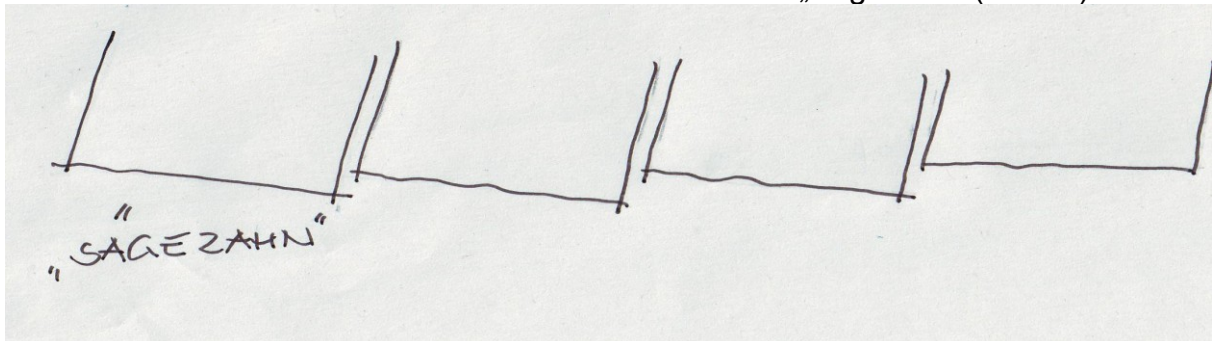
Städtebauliche Aspekte in der historischen Altstadt

1. Skizze: Grob vereinfachte Skizze der Springer Altstadt – definiert durch die Stadtmauer (siehe Zeichnung in Buch „Kreisheimatmuseum Springe“, Seite 37: Springe um 1700; weiter auf Seite 41: „Wie beim Chausseebau, so sollte auch mit der Eröffnung der Eisenbahnlinie Hannover-Hameln, am 13. April 1872, die günstige Verkehrslage Springes abermals entscheidend für das weitere Schicksal der Stadt werden. Wenn auch die Stadttore und Teile der Mauer bereits 1767 dem Straßenbau zum Opfer gefallen waren, so hatte sich die Siedlung bis zum Eisenbahnbau kaum über den Wall hinaus ausgedehnt. Die 2500 Bürger (1871) wohnten weiterhin innerhalb der alten Mauern“.)



2. Treffpunkt Parkplatz (Rodewaldsche Grundstück): Schließen der Baulücke wäre ein großer Gewinn, einerseits für die Platzbildung des Kirchplatzes, andererseits für die Torsituation (hier fehlt – sozusagen – der linke Torpfosten), Einfahrt in die Altstadt, in den Kern der Stadt Springe
3. Hinweis auf das Museum, ein Stück Stadtmauer (original?) – Lage ist jedenfalls an historischer Stelle
4. Ein Blick in die Bohnstraße, die unverändert bleiben sollte – außer Sanierungsmaßnahmen. Das Freilegen des Fachwerks an einigen Häusern wäre ein Gewinn für das Straßenbild. Hier Torsituation durch Zusammenrücken der ersten Häuser, dahinter Ausweitung des Straßenraumes – ideale Voraussetzungen für die Bildung einer kommunizierenden Nachbarschaft (halböffentlicher Charakter). Diese Situation könnte noch durch Unterbindung des durchgehenden Autoverkehrs unterstützt werden.

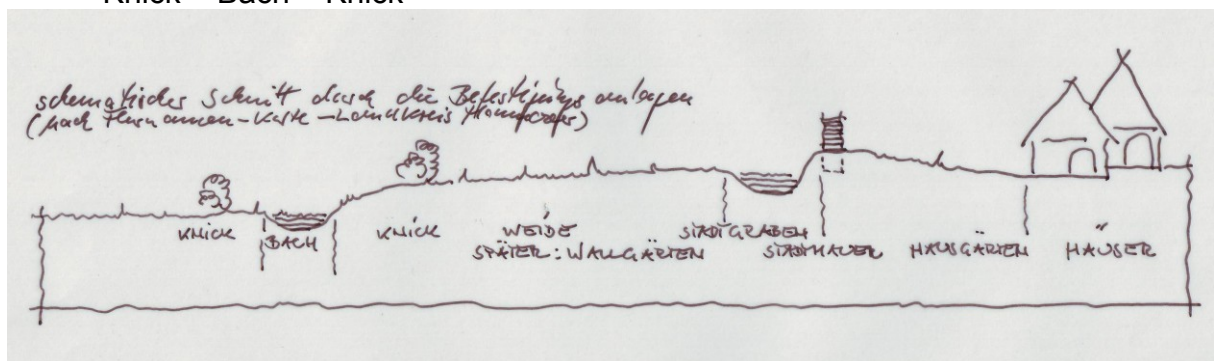
5. Ostwall, historischer Verlauf. Die bestehenden Häuser auf der Westseite des Walls nehmen den Verlauf des historischen Walls und der Stadtmauer auf. Ein Weiterbauen auf derselben Seite nach Süden wäre denkbar und wünschenswert. Süden auf der Ostseite. Hier lagen die alten Wallgärten. Wohngebäude und Garagen nehmen keine Rücksicht auf die historische Struktur. Ein irreparabler Schaden! Die Bebauung hier muss ein Beispiel sein, wie man mit historischer Struktur nicht umgehen kann! (Alternative: Eine dem Wallverlauf folgende traufenständige Bebauung mit Fingern nach Osten)
6. Queren der ehemaligen „Langen Straße“, wo das „Obere Tor“ gestanden hat und weiter auf den Nordwall (leicht ansteigend). Hier nimmt die neue Bebauung den Verlauf des alten Walles auf. Es entsteht leider ein anderer Schaden: Der Kern der Stadt Springe trägt keine zweite Einkaufsachse. Eine Konzentration auf die Hauptachse, die ehemalige Lange Straße, wäre angebrachter. Dagegen muss hervorgehoben werden, dass die Ansiedlung hier von Wohnbevölkerung durchaus positiv ist.
7. Auf der Fünfhausenstraße zum Markt. Schiefelage des Hauses Bormann – der entstandene Dreiecksplatz hat keine Aufenthaltsqualität (ist offensichtlich auch nicht gewünscht).
8. Der Markt: verbreiteter Straßenraum. Häuser im „Sägezahn“ (Skizze)



9. Der sorgfältige Umgang mit dem Markt als dem Zentrum der Stadt Springe ist außerordentlich wichtig und wahrscheinlich den meisten Verantwortlichen bewusst. Die jetzt entstandene Lücke muss möglichst schnell wieder geschlossen werden – durch ein Gebäude, das sich in das Ensemble einfügt. Welche Elemente müsste dieses Gebäude aufweisen?
 - An alter Stelle – eventuell Sägezahnstellung betonend
 - Volumen wie die Nachbarn
 - Satteldach mit einer Dachneigung wie die anderen
 - Dachziegel aus Ton – eventuell Farbspiel
 - Giebelständig
 - Vorwiegend kleinteilige Gliederung – eine Utlucht wäre denkbar.
 - Kein Ziegelmauerwerk als äußere Schale – Putz ist denkbar
 - Farbliche Gestaltung: Wandflächen in hellen Grautönen, andere Architekturelemente können dagegen im farblichen Kontrast stehen.
 - Zurückhaltende Werbeschilder
 - Ideal wäre hier der Wiederaufbau eines Fachwerkhauses, das an anderer Stelle abgebrochen werden musste.
 - Um eine bessere Verbindung zum Kirchplatz herzustellen, wäre die Schaffung eines Fußweges zwischen dem Neubau und dem rechten Nachbarn („Schatulle“) ein großer Gewinn. Wie ich in dieser Woche

erfahren habe, gab es diese Verbindung früher schon mit dem schönen Namen „Säufergatze“.

10. Ein Blick nach Osten: Wichtige Stellung des Gasthauses „Deutsches Haus“ (jetzt „Saloniki“) als Straßenraumabschluss, als Platzbegrenzung; nach Westen Abschluss durch den Ratskeller – also ein eindeutig gefasster Platz mit hoher Aufenthaltsqualität – leider nicht mit einer angemessenen Möblierung.
11. Durch die Heidstraße (Hinweis auf das Amtsgericht – der wertvolle Platz wird in den letzten Jahren häufiger öffentlich genutzt) zurück auf den Nordwall. Hier war bis in die 70er Jahre die Gatze, ein schmaler Fußweg zwischen Heidstraße und Nordwall, vorhanden. Hinweis auf den Wallcharakter und auf die Hausgärten. Eine weitere Bebauung auf der Nordseite ist denkbar.
12. Heidstraße – ein Blick in den Straßenraum nach Osten (Abschluss im Osten, Neubau im Westen)
13. Ein kurzer Weg auf dem Nordwall / Heidstraße bis zum Oberen Tor
14. Hinweis auf Haus Heidstraße Nr 38 – Haus der Zichorienbrennerin
15. Oberes Tor – Öffnung nach Westen (Hameln)
16. Der weitere Verlauf der Stadtmauer ist durch private Gärten versperrt. In Abstand auf dem Mühlenweg (hier ist die Haller verrohrt) weiter an der sogenannten Mühlenhaller entlang bis zur Damm-Mühle und zum Dammtor (abgebrochen nach 1767).
17. Skizze des Normalprofils der historischen Altstadt: Häuser – Hausgärten – Stadtmauer mit Weg – Stadtgraben – Weideland, später Wallgärten – Knick – Bach – Knick



18. Ein kleiner Exkurs zu Verkehrsfragen: Langfristiges Ziel muss sein, eine autofreie Fußgängerzone vom Oberen Tor bis zum Niederntor (nur zeitlich begrenzte Anlieferung durch Zulieferfahrzeuge). Das kann schrittweise realisiert werden. Beseitigung der Insellage des Marktes durch Abhängung der Heidstraße und der Kirchstraße, Befahrung der Burgstraße und Fünfhausenstraße in beide Richtungen, Ampelschaltung am Fußgängerüberweg Markt/Zum Niederntor (Brücke über den Verkehrsstrom – Erinnerung an die Brücke, die hier die Samke im Mittelalter überquerte), eventuell Aufgabe von jetzt vorhandenen Ampeln. Schaffung von Parkplätzen in der „zweiten Reihe“, Beispiele: Aldi, Tengelmann (ehem.)