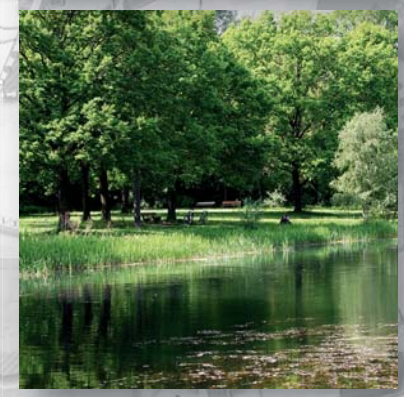
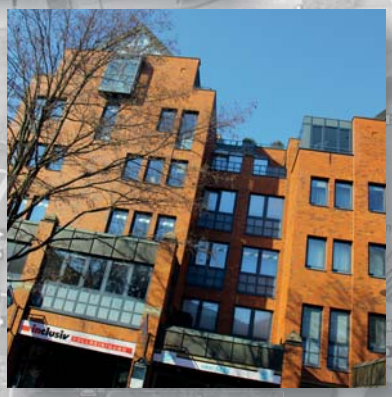
LANGENHAGEN

AUF EIGENEN WEGEN:
JUNGE STADT IN
ALTER LANDSCHAFT

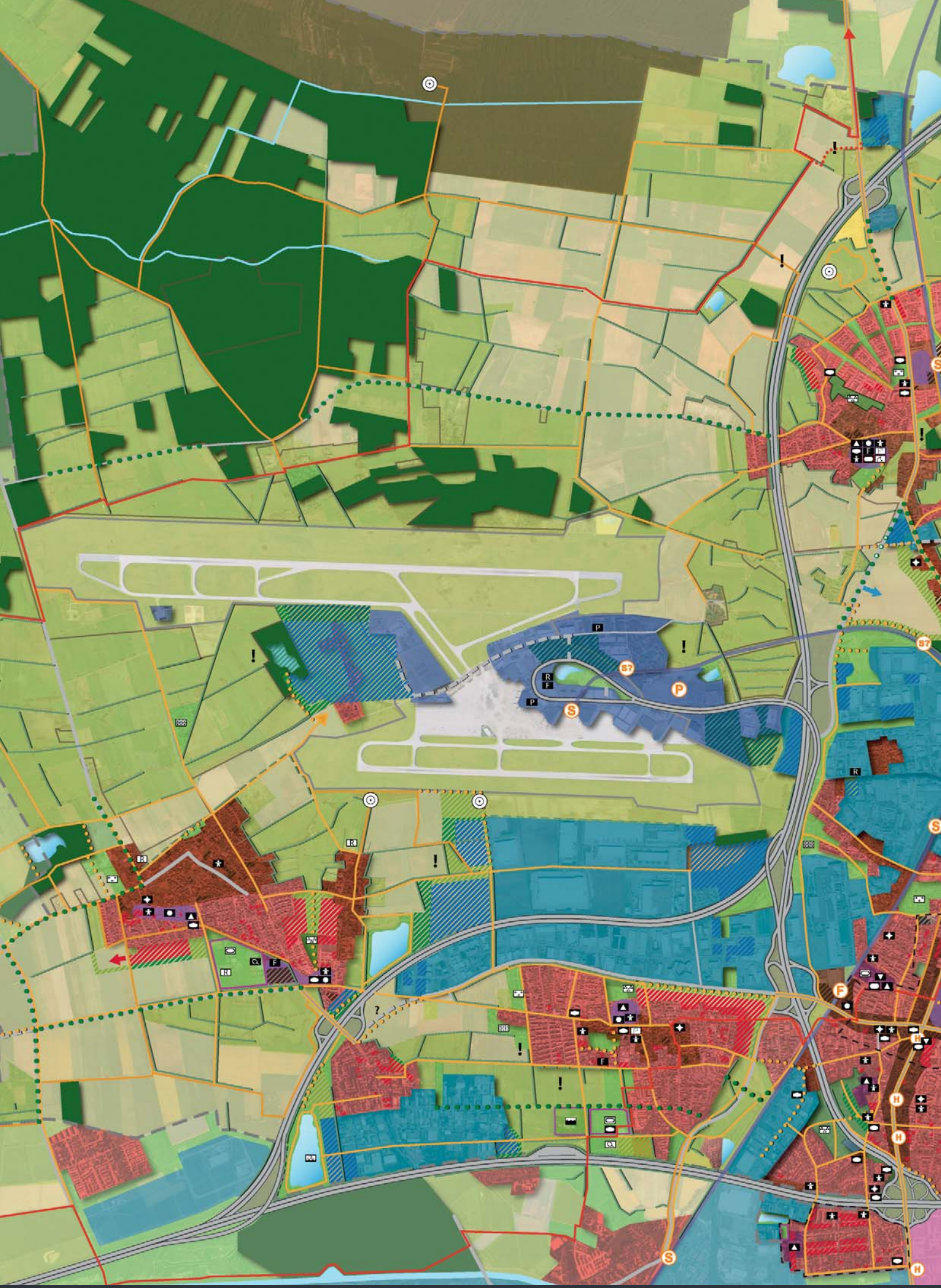




INTEGRIERTES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT LANGENHAGEN 2025

Heft 01 | November 2011

PLANEN UND BAUEN



LANGENHAGEN

AUF EIGENEN WEGEN:
JUNGE STADT IN
ALTER LANDSCHAFT

INTEGRIERTES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT LANGENHAGEN 2025

PLANEN UND BAUEN

INHALT

Kaltenweide mit Weiherfeld

VORWORT 04

1. MAßSTÄBE FÜR DIE ZUKUNFT 06
   - 1.1 Auf eigenen Wegen: Junge Stadt in alter Landschaft 06
   - 1.2 Methode: Moderatives Verfahren im Gegenstromprinzip 11
   - 1.3 Stadtentwicklung und Nachhaltigkeit 13

Twenge und Hainhaus

2. GRUNDLAGEN DER PLANUNG 14
   - 2.1 Lage in der Region 14
   - 2.2 Flächennutzungsplan 15
   - 2.3 Siedlungsgeschichte 16
   - 2.4 Verkehrsnetz 18
   - 2.5 Landschaft und Natur 20
   - 2.6 Bevölkerung und Wohnungsbau 22
   - 2.7 Wirtschaftsentwicklung 26
   - 2.8 Ziele der Raumordnung 28

Leitbild Siedlungstypen, Ausschnitt

3. MODERNE STADTLANDSCHAFT 30
   - 3.1 Position: Sprache finden – gemeinsame Begriffe für Stadt und Landschaft 30
   - 3.2 Landschaft als Basis der Stadtentwicklung 32
   - 3.3 Räumliches Leitbild Siedlungstypen 34

Leitbild Wirtschaft, Ausschnitt

4. LEITLINIE 1 | WIRTSCHAFT: ENTWICKLUNG EINRÄUMEN! 48
   BREITES SPEKTRUM AN DIENSTLEISTUNGEN ANSIEDELN
   - 4.1 Position: Hochwertige Arbeitsplätze ausbauen und Lebensqualität sichern 48
   - 4.2 Räumliches Leitbild Wirtschaft 50
     Wirtschaftsstandorte profilieren und flughafenorientiertes Gewerbe maßvoll entwickeln
   - 4.3 Räumliches Leitbild Verkehr 74
     Verkehr stadtverträglich gestalten

Leitbild Siedlungsentwicklung, Ausschnitt

5. LEITLINIE 2 | DEMOGRAPHIE: JUNG BLEIBEN! 84
LANGENHAGEN ALS ATTRAKTIVEN WOHNSTANDORT WEITER ENTWICKELN

5.1 Position: Den Wandel in der Bevölkerungsstruktur aktiv gestalten 84

5.2 Räumliches Leitbild Siedlungsentwicklung 90
Einwohnerzahl und Infrastruktur durch gezielte Siedlungsentwicklung stabilisieren

5.3 Räumliches Leitbild Mittelzentrum 120
Vielfältiges Angebot in Bildung, Einkauf, Freizeit und Erholung als bewusste Stärke ausbauen und sichtbarer machen

Leitbild Freiraum, Ausschnitt

6. LEITLINIE 3 | STADTLANDSCHAFT: FREIRÄUME HEGEN! 134
DAS NETZ DER FREIRÄUME ALS TRAGENDES SYSTEM GESTALTEN

6.1 Aus dörflicher Vergangenheit zur Stadt in der Landschaft 134

6.2 Räumliches Leitbild System der Freiräume 136

Stadtbereichskonzept; Ausschnitt

7. STADTBEREICHSKONZEPTE 172

7.1 Aufbau der Stadtbereichskonzepte 172

7.2 Stadtbereich Mitte 176

7.3 Stadtbereich Nord 182

7.4 Stadtbereich West 188

Maßnahmenplan Wirtschaft, Ausschnitt

8. WEGE ZUR UMSETZUNG | AGENDA 194

8.1 Neuaufstellung Flächennutzungsplan 196

8.2 Allgemeine Hinweise zu den Maßnahmenlisten 197

8.3 Kurzfristige Planungen, Maßnahmen und [Schlüssel-]Projekte 198

8.4 Mittelfristige Planungen und Entwicklungsoptionen 200

8.5 Mittelfristige Entwicklungsoptionen mit Bedingungen 202

8.6 Langfristige Entwicklungsoptionen 206

8.7 Gutachterliche Empfehlungen 207

ANHANG 208

1 Wohnungsbaupotentiale – Steckbriefe 208

2 Entwicklungsflächen für Gewerbe – Steckbriefe 220

3 Beschluss des Rates der Stadt Langenhagen 226

4 Quellen und Abkürzungen 227

VORWORT

Liebe Bürgerinnen und Bürger, liebe Leserinnen und Leser,

mit dem vorliegenden Stadtentwicklungskonzept sind die Weichen für eine nachhaltige Entwicklung Langenhagens in den kommenden 14 Jahren und darüber hinaus gestellt. Neben den Entwicklungsoptionen im Städtebau finden Sie ebenso Aussagen über mögliche Perspektiven im Bereich Soziales, Wirtschaft, Verkehr sowie Natur- und Landschaftsschutz. Genau diese querschnittsorientierte Betrachtungsweise zeichnet das Integrierte Stadtentwicklungskonzept [ISEK] aus – die genannten Bereiche werden eben nicht losgelöst voneinander, sondern integrativ betrachtet. Eine Herangehensweise, die durchaus effizient ist, aber einen langen Atem braucht, da die am Prozess Beteiligten je nach Ressorts naturgemäß andere Ansprüche an ihr räumliches Umfeld haben. Plakativstes Beispiel in diesem Verfahren sind wohl die Rieselfelder am Stadtpark. Hier steht nach wie vor die Entscheidung aus, ob die Fläche für die notwendige Wohnraumversorgung oder für ergänzende Freiraumfunktionen des Stadtparks als Grünfläche genutzt werden soll.

Abb. 0/1+2 City Center; Wietzepark

Die Freiraumqualitäten zu erhalten und herauszustellen sowie ausreichend Wohnraum für die derzeit wachsende Bevölkerung zu sichern, sind nur wenige Aufgaben von vielen, um die Attraktivität für eine Stadt wie Langenhagen zu sichern. Langenhagen ist eine typische Zwischenstadt, die nicht wie viele sonstige europäische Städte um Marktplatz und Kirchturm gewachsen ist, sondern an vorhandenen Verkehrstrassen. Einer der wesentlichen Entwicklungsimpulse für die Ablösung der alten Stadtform war die Eröffnung des Flughafens im Jahre 1952, der eine rasante Siedlungsentwicklung mit allen Vor- und Nachteilen nach sich zog. Die Dörfer um den Flughafen rückten immer dichter zusammen und Langenhagen entwickelte sich zu einer neuen Stadtform, die bald eine repräsentative Mitte suchte. So ist das Stadtzentrum knapp 50 Jahre alt und eben nicht, wie andere historische Altstädte, mehrere Jahrhunderte. Die Siedlungsdynamik ist nun allerdings an ihre Grenzen gekommen und erfordert neue raumpolitische Ideen für das Miteinander in Langenhagen. Die Verkehrsstrassen und die damit verbundenen Ansiedlungsbestrebungen haben teilweise zu einer Zerschneidung wichtiger Landschaftsbezüge geführt. Ebenfalls resultieren aus dem Siedlungsdruck nicht selten unansehnliche Übergänge in die freie Landschaft oder verbaute Zugangs- und Wahrnehmungsmöglichkeiten wichtiger innerörtlicher Erholungsräume.

Der Rat der Stadt Langenhagen hat 2008 den Aufstellungsbeschluss zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes gefasst, um zunächst die bisherige städte-

Abb. 0/3 Stadtzentrum von Langenhagen

bauliche Entwicklung zu überprüfen und ggf. neu zu ordnen. Mit veränderten Rahmenbedingungen in Politik und Wirtschaft haben sich seit 1979 – als der erste Flächennutzungsplan für Langenhagen aufgestellt wurde – auch die Stadtentwicklungsziele geändert. Schnell war klar, dass ein ISEK die beste Grundlage für eine Neuaufstellung ist, die auf mehr als 15 Jahre ausgelegt wird. Denn ein Stadtentwicklungskonzept vereint alle Ressorts und eben nicht nur die städtebaulichen Anforderungen an eine Stadt.

Sicher haben Sie mitbekommen, wie die Stadt Langenhagen schon in den vergangenen Jahrzehnten partiell versucht hat, in öffentlichen Foren, aber auch in Studien, Wettbewerben und Programmen, die Entwicklung Langenhagens positiv zu beeinflussen. Mit diesem Rüstzeug aus „Drei Parks und lange Hegen", „Gartenregion", „Masterplan Eichenpark", „Zukunftsforum", „Einzelhandelskonzept", „Klimaschutz-Aktionsprogramm" und vielem mehr lag dem vorliegenden Stadtentwicklungskonzept eine sehr gute Arbeitsgrundlage vor. Diskutiert und ergänzt wurde diese durch die zahlreichen Veranstaltungen, die im Rahmen des ISEK stattgefunden haben. In mehr als 40 Arbeitskreisen haben sich Bürgerinnen und Bürger sowie Vertreter der Kommunalpolitik und der Behörden und Verbände mit sehr vielfältigen und auch oft von Emotionen geprägten Beiträgen in den Prozess eingebracht. In z.T. hitzigen, aber durchaus konstruktiven Diskussionen – die im Grunde genommen die Verwurzelung mit der eigenen Stadt und das Engagement offerierten – wurden Entwicklungsleitlinien und -ziele erarbeitet sowie wichtige Bedingungen und optionale Einordnungen abgestimmt, die nun von den am Prozess Beteiligten mitgetragen werden können.

Die vorliegenden Ergebnisse werden in den Entwurf des neuen Flächennutzungsplans übernommen und die Inhalte im weiteren Aufstellungsverfahren nochmals auf ihre Plausibilität überprüft.

Abschließend möchte ich mich an dieser Stelle ganz herzlich bei allen Beteiligten für ihre Geduld und Mitarbeit bedanken. Ohne Ihr Engagement hätten wir für die zukünftige Entwicklung Langenhagens kein derart breites Meinungsbild erhalten. Ich hoffe sehr, dass sich nahezu jeder im ISEK wieder findet.

Friedhelm Fischer
Bürgermeister

Abb. 0/4 Landschaft

1. MAßSTÄBE FÜR DIE ZUKUNFT

1.1 AUF EIGENEN WEGEN: JUNGE STADT IN ALTER LANDSCHAFT

„Mehr als die Vergangenheit interessiert mich die Zukunft, denn in ihr gedenke ich zu leben“
[Albert Einstein]

ALTE DÖRFER – NEUE STADT: LANGENHAGEN ALS MODERNE STADTLANDSCHAFT

Sachargumente reichen nicht, wenn es um die gemeinsame Entwicklung geht. Der eigene Lebensort ist immer mit vielen Emotionen verbunden, mit Erlebnissen und Erinnerungen, mit Gefühlen und Geschichten. Fast mehr noch als die Wirtschaftszahlen und Bevölkerungsentwicklung bedeuten den Menschen nicht nur in Langenhagen die persönlichen Bindungen, die im Laufe des Lebens im Ort entstanden sind. So sind es vor allem die alten Dörfer und Ortskerne, die besonders viel Lebensgeschichte verdeutlichen. Es hat uns nicht verwundert bei unseren Gesprächen, dass man sich vor allem als z.B. Godshorner, Engelbosteler oder auch Krähenwinkler fühlt, denn Langenhagen ist insgesamt eine junge Stadt.

Langenhagen in seiner Gesamtheit zu beschreiben fällt nicht leicht. Die Stadt hat nicht das für die deutsche Geschichte so typische Zentrum mit einer Altstadt, mit Marktplatz, Kirche und Rathaus aus dem Mittelalter oder zumindest aus dem 19. Jahrhundert, auch wenn die Stadt bemüht ist, eine solche Mitte in zeitgemäßer Fassung aufzubauen. Denn Langenhagen als Stadt ist politisch erst in den letzten 50 Jahren aus mehreren alten Dörfern und neuen Siedlungen entstanden. Damit bildet sie einen Typus, der charakteristisch die moderne Stadtlandschaft verkörpert und wie er in Deutschland vor allem die nach dem 2. Weltkrieg gewachsenen Peripherien der Großstädte und die Ballungsräume prägt.

Diese Stadtlandschaft ist das Ergebnis einer regionalen Arbeitsteilung, durch die vor allem die Arbeit vom Wohnen abgelöst wurde. Auch Einkauf und Freizeit entwickeln eigene Gesetzmäßigkeiten im Raum, alles zusammengehalten durch immer stärker ausgebaute Verkehrssysteme.

Abb. 1.1/1 Vielfältige Durchdringung von Stadt und Landschaft

Abb. 1.1/2 Überraschende Qualitäten in der Vernetzung mit der Landschaft

NETZE ALS GRUNDLAGE

Gerade diese Verkehrsnetze definieren sehr stark den Stadtgrundriss Langenhagens und isolieren einzelne Bereiche zwischen Bahntrassen und Autobahnen. Die moderne Stadtlandschaft wirkt – bildhaft gesprochen – wie ein Archipel kleinerer und größerer Inseln. Diese Landschaft allerdings lässt sich kaum als Ganzes wahrnehmen, weil die ordnende und vereinfachende Kraft des Wassers einer Inselwelt nicht gegeben ist, weil vor allem die Distanz untereinander fehlt und die Siedlungsstrukturen miteinander verwachsen.

Die moderne Stadtlandschaft besitzt einerseits ein hohes Maß an Leistungsfähigkeit gerade für die moderne Dienstleistungsgesellschaft. Sie ist Ausdruck der individuellen Freiheit und Mobilität. Aber andererseits leidet sie an einer sehr schwachen Bildhaftigkeit. Sie entfaltet kein prägnantes Gesamtbild wie die unverwechselbaren Stadtsilhouetten unserer alten Städte. Hierin liegt die Gefahr vollkommener Beliebigkeit im Umgang mit einer Stadt und Landschaft, in der sich alle Begriffe auflösen und sich alle Bilder gegenseitig auslöschen.

Deshalb verwundert es uns nicht, dass sich die Identifikation der Bevölkerung eher auf das eigene Wohnumfeld und die sozialen Bindungen innerhalb der einzelnen Ortsteile stützt. Die städtische Infrastruktur mit Schulen und Sporteinrichtungen, mit Kulturangebot und Einkaufsmöglichkeiten in Langenhagen ist hierfür Voraussetzung und muss gut erreichbar bleiben. Für das eigene Lebensgefühl ist ebenso die Nähe grüner Erholungsräume unverzichtbar – ein verlässlicher Maßstab, der unsere Planung deshalb auf verschiedenen Ebenen durchdringt.

In dieser Vernetzung der Dorfkerne, Wohnsiedlungen und Stadtteile untereinander und mit der Landschaft zeigte sich uns bei unseren Ortsbegehungen und Radtouren eine überraschende Qualität Langenhagens. Während der Stadtplan durchschnitten und geprägt ist von den vielen Verkehrstrassen und -knoten, bleiben diese aus dem Blick der Fußgänger und Radfahrer weitgehend unbedeutend. Das Netz der Wege ist erstaunlich gut geknüpft, sichert den inneren Zusammenhang der Stadt und wird konsequent durch das Entwicklungskonzept weiter ausgebaut.

Die kleinräumige Bindung einerseits und die großräumige, regionale Orientierung vor allem hinsichtlich der Arbeitsplätze sind strukturelle Stärken Langenhagens, die wir folgerichtig ebenfalls in allen Zielen und Planungen zur Grundlage gemacht haben. Erst wenn diese Eigenart von allen als Qualität verstanden wird, kann es gelingen, hieraus ein eigenständiges Selbstbildnis und gemeinsames Selbstbewusstsein zu entwickeln, das nach außen als erkennbares Profil vermittelt werden kann.

Die moderne Stadtlandschaft ist ohne eine Landschaftstypologie nicht zu beschreiben. Insofern kommt der Einbettung aller Siedlungsteile in ein charakteristisches oder zumindest verträgliches Landschaftsbild eine besondere Rolle zu. Aber ebenso bedeutsam ist es, das gemeinsame Projekt „Stadt“ durch Ausbau der Mitte Langenhagens und der Entwicklung städtischer Räume und Strukturen zu stärken.

INTEGRATION IST NACHHALTIG

Das hier vorgelegte Konzept steht vorrangig unter dem Aspekt der „integrativen“ Stadtentwicklung. Nach Jahrzehnten weit in das Land hinaus ausufernder Planungen ist inzwischen eine Rückbesinnung auf städtische Qualitäten erfolgt. Mit der Betonung der Innenentwicklung soll eine planerische Antwort gefunden werden auf eine rückläufige Bevölkerungszahl, auf eine zunehmende Alterung und auf zukünftig begrenzte öffentliche Mittel. Keine Partei wird dieser Programmatik widersprechen, da hiermit sowohl die Schonung der Umwelt als auch der öffentlichen Haushalte verbunden ist.

Abb. 1.1/3 Bürgerbeteiligung: Sammlung von Argumenten, Positionen und Stimmungen

Doch so vernünftig und überzeugend die Argumente auch klingen, so stößt fast jedes konkretere Projekt der Verdichtung im jeweiligen Umfeld auf Ablehnung: Wir beobachten in fast allen Städten, dass gesamtstädtisch sinnvolle Entwicklungen im städtischen Kontext dem Widerstand und den Interessen der jeweiligen Nachbarschaften geopfert werden. Innenentwicklung ist politisch eine schwierige Aufgabe, die nur durch systematische Planung und transparente Beteiligungsverfahren gelingen kann. Die gesamtstädtische Entwicklung ist jedenfalls auf eine Verdichtung und Lenkung des Wachstums nach innen ausgerichtet.

Dies ist auch in den Zielen der Bundesregierung festgeschrieben, die eine Reduzierung des Flächenverbrauchs vorgibt. Die vorliegende Planung unterschreitet deutlich diese veröffentlichten Grenzwerte. Selbst falls alle ausgewiesenen Flächenreserven in Langenhagen in Anspruch genommen würden, bliebe der Flächenverbrauch immer noch 37 % unterhalb der gesetzten Zielmarke der Regierung. Tatsächlich ist jedoch nur die Hälfte aller Flächenreserven für die Entwicklung der Stadt in den nächsten 15 Jahre rechnerisch zugrunde gelegt. Der schonende Umgang mit Flächen ist in Langenhagen zwangsweise geboten, da die Entwicklung der Stadt überall an ihre Grenzen stößt und Reserven auch für die weitere Zukunft offenzuhalten sind.

STADTENTWICKLUNG – EIN BLICK IN DIE ZUKUNFT?

Während früher Priester, Propheten und Hellseher bemüht wurden, die Zukunft zu erkunden, werden heute Wissenschaftler, Forscher und Planer in Anspruch genommen, um für die Lebensplanung Sicherheit zu geben. Doch das Problem mit der Zukunft bleibt, dass sie sich so schwer voraussagen lässt. Am besten gelingt dies, wenn sie Vergangenheit geworden ist.

Denn dann sind Fakten geschaffen, die sich beschreiben und auswerten lassen. Deshalb ist der Blick in die Vergangenheit für jede Prognose und Planung Ausgangspunkt: Die Stadt Langenhagen bildet mit ihren Straßen und Plätzen, Häusern und Einrichtungen, Dörfern, Wiesen und Feldern eine derartige Sammlung von Tatsachen, die ihre eigene Geschichte dokumentiert – aber als Lebensraum bereits gleichzeitig einen Großteil der städtischen Zukunft in sich trägt. Achtzig Prozent der Zukunft oder auch mehr sind heute schon vorhanden. Schwieriger ist allerdings die Klärung, welches diese unveränderlichen Prozente sein sollen und welches die restlichen Prozente, die sich anders entwickeln sollen.

PLANUNG ALS PROZESS – EIN GEMEINSAMES BILD DER ZUKUNFT

„Wir sind nicht nur verantwortlich für das, was wir tun, sondern auch für das, was wir nicht tun.“ [Molière]

Diese Frage wurde deshalb systematisch während der letzten zwei Jahre zusammen mit der Bürgerschaft und den Vertretern der Stadt diskutiert. In insgesamt fast 40 Treffen in Projektgruppen, Planungsworkshops, Lokalen Arbeitsgruppen und Ausschüssen haben sich Hunderte Langenhagener Bürgerinnen und Bürger eingebracht. Alle Aussagen dieser Arbeit stehen damit auf einem breiten Fundament.

Als formelle Abstimmung können die Ergebnisse dieser Arbeitstreffen zwar nicht gelten und wären auch nicht leistbar, zu sehr besteht die Gefahr, dass sich einzelne Interessen besonders stark artikulieren und andere wiederum überhaupt nicht vertreten sind. Doch die Sondierung einer informellen „Stimmung“ erlaubt es zumindest, ein Gefühl für die Problemlage zu erhalten.

Abb. 1.1/4 Nur der gemeinsame Wille führt in die Zukunft

Vor allem aber wurden Argumente zusammengetragen und in weiteren Runden diskutiert und abgewogen. Stadtplanung kann nicht die Addition aller Wünsche sein, sondern setzt ein Gesamtkonzept voraus, das die tragenden Strukturen der Stadt erhält und stärkt. Hier lag der Schwerpunkt unserer professionellen Zuarbeit – die Wesensmerkmale der Stadt und ihre inneren Zusammenhänge herauszuarbeiten um damit jene achtzig oder auch mehr Prozent des Bestandes für die Zukunft zur Grundlage machen zu können und andererseits Entwicklungschancen aufzuzeigen.

Denn die Zukunft Langenhagens ist kein unabwendbares Schicksal, sondern Ergebnis des Selbstbewusstseins, des gemeinsamen Willens und der vielen Kräfte, die sich entfalten können und denen „Raum gegeben" wird. Das Ergebnis dieses langen, gemeinsamen Planungsprozesses ist das hier vorliegende Integrierte Stadtentwicklungskonzept, das gleichermaßen durch Realitätssinn und Optimismus, Wertbewusstsein und Offenheit gekennzeichnet ist.

EINSTIMMIGER BESCHLUSS – EINE VERLÄSSLICHE BASIS FÜR DIE ZUKUNFT

Die Stadt Langenhagen hat am 26. September 2011 die vorliegende Planung einstimmig beschlossen – angesichts der Komplexität der Themen, provokanter Projekte und kontroverser Positionen ein äußerst beruhigendes Ergebnis. Es zeigt das hohe Maß an gemeinsamer Überzeugung, das den hier vorgestellten Zielen und Maßnahmen zugrunde liegt.

„Die Zukunft kann man am besten voraussagen, wenn man sie selbst gestaltet."
[Alan Kay]

Dieses Ziel haben wir von Beginn an angestrebt. Wir freuen uns sehr darüber und sind stolz auf dieses Ergebnis, das nur durch die konstruktive Zusammenarbeit mit der Verwaltung, mit den politischen Vertretern und mit einer aktiven Bürgerschaft gelingen konnte.

Mit dem vorliegenden Integrierten Stadtentwicklungskonzept findet Langenhagen „auf eigenen Wegen in die Zukunft - eine junge Stadt in alter Landschaft." Diesen Vorsatz stellen wir der gesamten Arbeit voran, sind hierin doch Eigenart und Ziele der Entwicklung zusammengefasst.

Wir danken der Stadt Langenhagen für das in uns gesetzte Vertrauen und allen Beteiligten für die immer erfreuliche Mitwirkung und Unterstützung.

Walter Ackers

1.2 METHODE: MODERATIVES VERFAHREN IM GEGENSTROMPRINZIP

Abb. 1.2/1 Arbeit im ISEK-Workshop

„Die Öffentlichkeit ist möglichst frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, sich wesentlich unterscheidende Lösungen, die für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebiets in Betracht kommen, und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung öffentlich zu unterrichten; ihr ist Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung zu geben." [§ 3 Abs. 1 Satz 1 BauGB]

Das ISEK dient u.a. als Vorentwurf zum neu aufzustellenden Flächennutzungsplan der Stadt Langenhagen und ist damit Grundlage für die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Baugesetzbuch. Bei der Erstellung des ISEKs gab es jedoch bereits eine umfangreiche Bürgerbeteiligung auf verschiedenen Ebenen: in den Stadtbereichen behandelten lokale Arbeitsgruppen die Probleme, Ziele, Konzepte und Projekte zusammen, während in zwei Workshops viele Anregungen zu den Entwürfen der gesamtstädtischen Ziele und Konzepte sowie wesentlichen Projekte gegeben wurde.

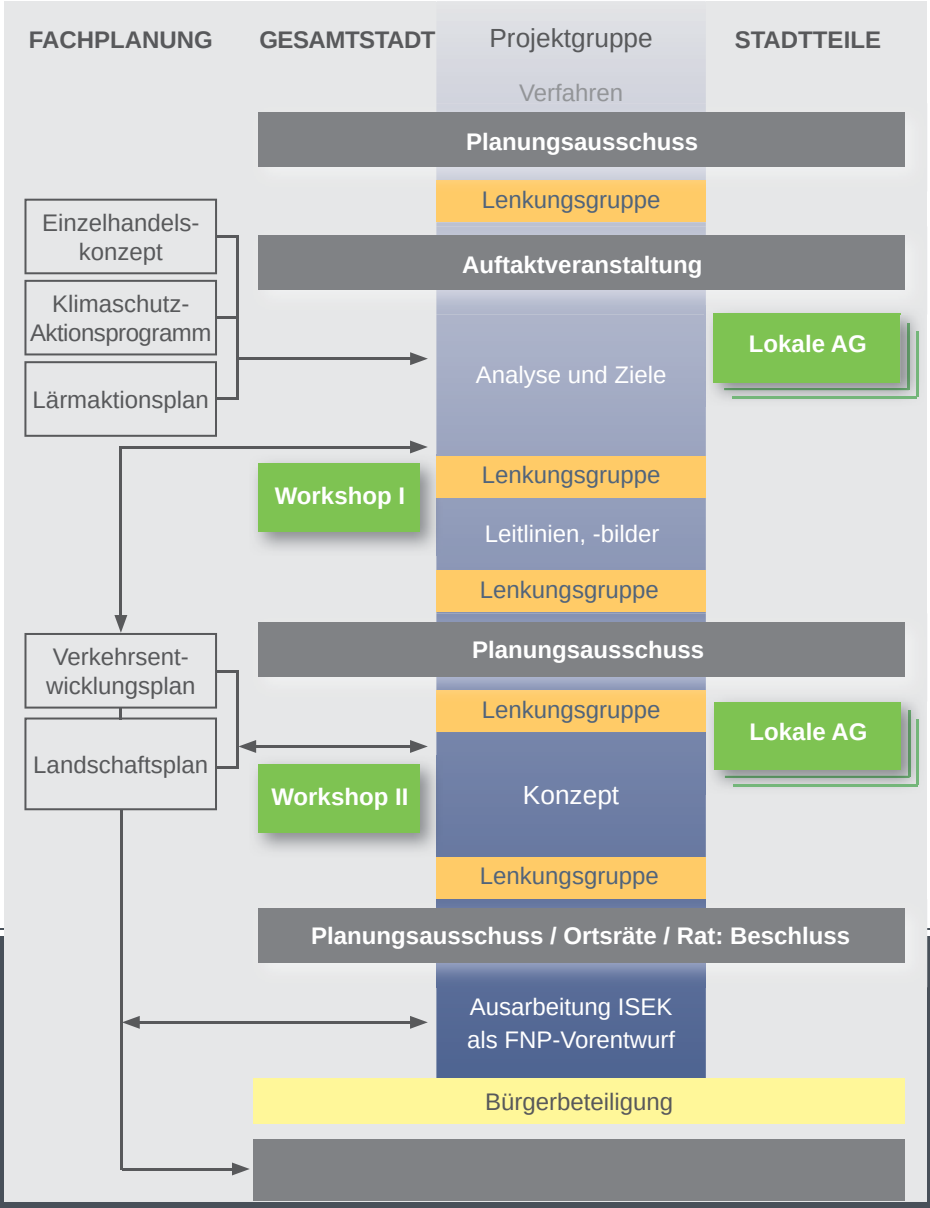


Abb. 1.2/2 Projektablauf

AUFBAU DES ISEKS [vgl. Abb. 1.2/4]

Nach der Aufnahme der Grundlagen [s. Kap. 2] wurden die grundlegenden Landschafts- und Siedlungselemente charakterisiert und mit allgemeinen Entwicklungszielen versehen [s. Kap. 3]. Zu einzelnen Siedlungstypen, aber auch zu Wirtschaft und Wohnungsbau wurden alternative Entwicklungsmodelle diskutiert und jeweils ein Modell ausgewählt. Die verworfenen Modelle zu Wirtschaft und Wohnungsbau und die Gründe, die gegen eine derartige Entwicklung sprachen, sind in den jeweiligen Kapiteln dokumentiert.

Den drei Leitlinien als oberste Entwicklungsziele der Stadt ist jeweils ein Kapitel gewidmet [vgl. Abb. 1.2/3]. Den Leitlinien sind die Entwicklungsthemen Wirtschaft, Verkehr, Bevölkerung, Mittelzentrum und Freiraum mit je einem räumlichen Leitbild und weiteren Entwicklungszielen zugeordnet. Auch die einzelnen Entwicklungsoptionen werden hier erläutert [s. Kap 4 bis 6].

Die Stadtbereichskonzepte in Kapitel 7 stellen die Potentiale im lokalen Zusammenhang dar. Die Agenda in Kapitel 8 listet die einzelnen Entwicklungsoptionen nach Prioritäten auf. Die Steckbriefe im Anhang geben nähere Hinweise zu den Zielen und Kriterien für die potentiellen Wohnungs- und Wirtschaftsstandorte.

Leitlinie 1 [Kap. 4]

Wirtschaft: Entwicklung einräumen!

Breites Spektrum an Dienstleistungen ansiedeln

Leitlinie 2 [Kap. 5]

Demographie: Jung bleiben!

Langenhagen als attraktiven Wohnstandort weiter entwickeln

Leitlinie 3 [Kap. 6]

Stadtlandschaft: Freiräume hegen!

Das Netz der Freiräume als tragendes System gestalten

Abb. 1.2/3 Leitlinien für die Stadtentwicklung

ABSTUFUNG DER ZIELE, PROJEKTE UND MAßNAHMEN IM ISEK

Schlüsselprojekte und einige bereits abgestimmte Maßnahmen erhalten die höchste Priorität [A] und sollen kurzfristig, bis etwa zum Jahr 2015, durchgeführt sein oder zumindest werden. Ziele, Projekte und Maßnahmen für eine mittelfristige Entwicklung sind mit der Priorität B versehen. Die Ziele sollen bis zum Jahre 2025 erreicht, die meisten der Projekte und Maßnahmen dieser Priorität realisiert sein. Im ISEK formulierte Ziele, die nicht ausdrücklich mit Prioritäten versehen sind, gehören zu dieser Stufe. Die Priorität C enthält Optionen für mittelfristige Entwicklungen, die an weitere Bedingungen geknüpft sind, wie vorausgehende Prüfung und Abwägung, ggf. auch flankierende Maßnahmen. Mit der Priorität D versehene Optionen geben Hinweise, wo langfristig, also über das Jahr 2025 hinaus, mögliche spätere Entwicklungen nicht verbaut werden sollten.

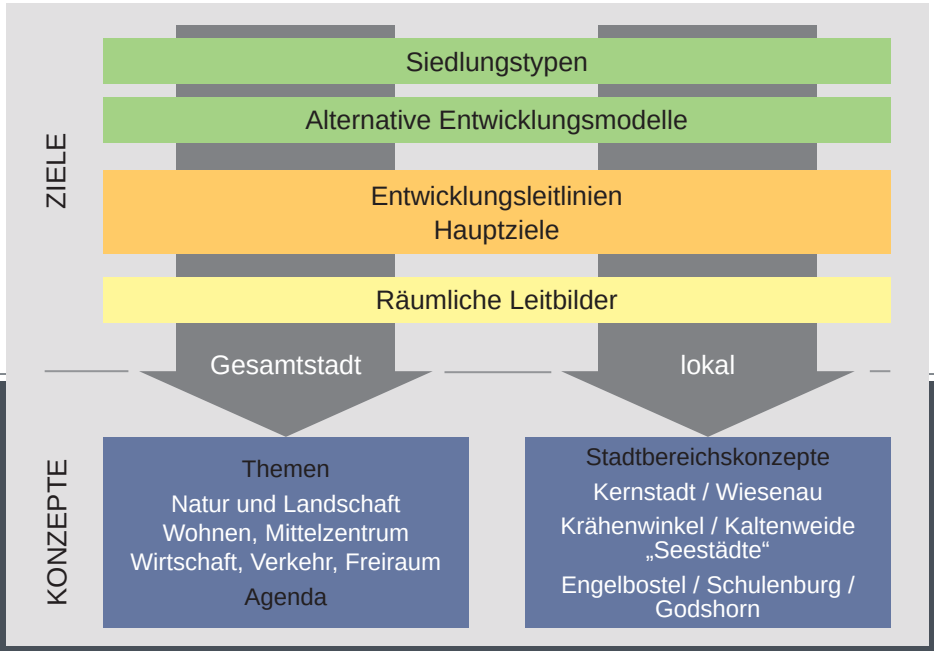


Abb. 1.2/4 Zielaufbau ISEK

1.3 STADTENTWICKLUNG UND NACHHALTIGKEIT

ZIEL DER BUNDESREGIERUNG: REDUZIERUNG DES FLÄCHENVERBRAUCHS

Ein zentraler Indikator nachhaltiger Stadtentwicklung ist der sogenannte Flächenverbrauch. Hiermit ist die Inanspruchnahme von freier Landschaft, in der Regel landwirtschaftlichen Nutzflächen, für Siedlungszwecke wie Baugebiete, Straßen und Grünanlagen gemeint. 2004 bis 2007 wurden bundesweit 113 ha freie Landschaft pro Tag „verbraucht". Ziel der Bundesregierung ist es, den Verbrauch nach und nach bis zum Jahr 2020 auf 30 ha zu reduzieren – also um fast 75 %.

STADT LANGENHAGEN BLEIBT DEUTLICH UNTER DEM ZIEL DES BUNDES!

Das ISEK Langenhagen ist deutlich ambitionierter und strebt an, die 30 ha pro Tag bereits für den gesamten Zeitraum 2011-2025 zu unterschreiten. Gemäß dem Anteil Langenhagens an der Gesamtbevölkerung Deutschlands entspräche das einem Flächenverbrauch von max. 104 ha in 15 Jahren [rd. 7 ha / Jahr].

Die ISEK-Potentiale für Außenentwicklung der Stadt umfassen rd. 64 ha einschließlich umfangreicher Handlungsreserven – übertragen auf den Bund wären das etwa 20 ha pro Tag.

ZUSÄTZLICHE POTENTIALE DER FLUGHAFENGESELLSCHAFT

Eine Besonderheit in Langenhagen ist die relativ eigenständige Gewerbeflächenentwicklung der Flughafengesellschaft, für die Potentiale im Umfang von 55 ha ins ISEK aufgenommen wurden. Im Stadtgebiet verfügt das ISEK also über Erweiterungsoptionen von insgesamt 119 ha.

Das ISEK-Ziel zum Flächenverbrauch mit maximal 104 ha wird erreicht, weil

- im ISEK alternative Entwicklungsoptionen als Handlungsreserven berücksichtigt sind, von denen nur ein Teil realisiert werden soll,
- die Entwicklung am Sonderstandort Flughafen als besondere regionale Aufgabe [Flughafen und Logistik] auch regional bilanziert werden sollte – entsprechend dem Anteil der Bevölkerung an der Region Hannover gingen dann etwa 3 ha der Flughafenflächen in die Langenhagener Bilanz ein [s.u.].

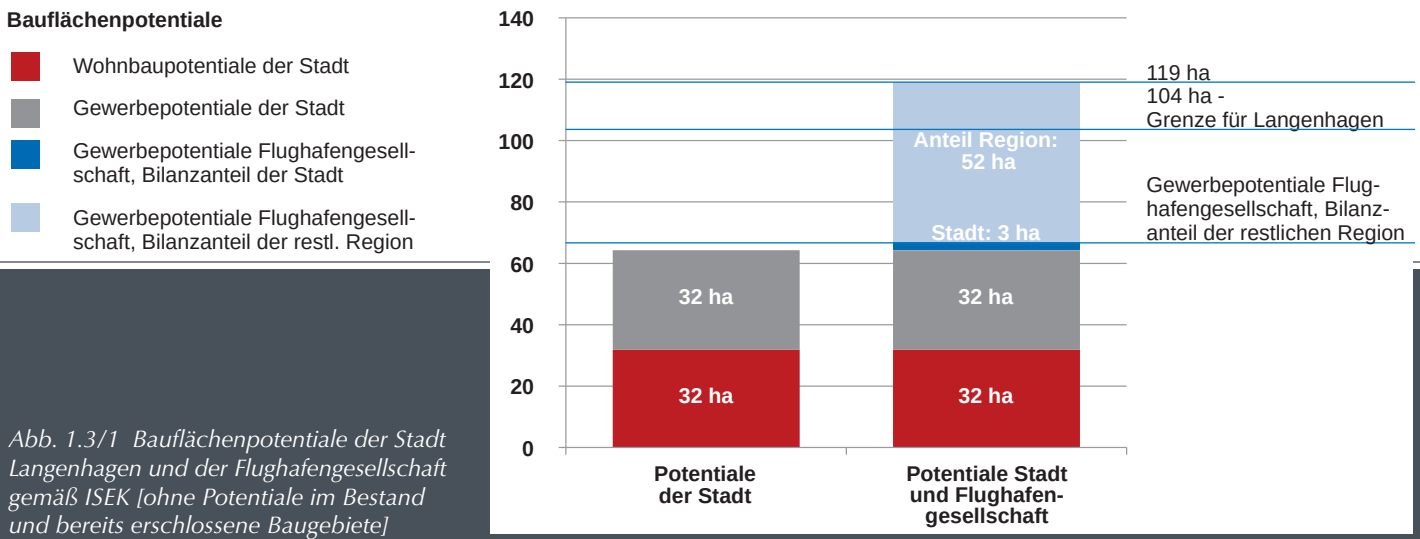


Abb. 1.3/1 Bauflächenpotentiale der Stadt Langenhagen und der Flughafengesellschaft gemäß ISEK [ohne Potentiale im Bestand und bereits erschlossene Baugebiete]

2. GRUNDLAGEN DER PLANUNG

Hier erfolgt ein kurzen Überblick über wesentliche für Langenhagen bereits vorliegende Informationen und Fachplanungen, die dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept zugrunde gelegt werden.

Bei dem Dargestellten handelt es sich um Grundlagen aus der Siedlungsgeschichte, um für die Stadt verbindliche Raumordnungsziele sowie um Rahmenbedingungen wie Landschaftsschutzgebiete, Bevölkerungs- und Wirtschaftsdaten bis hin zur Verkehrsentwicklung.

Diese Analysen, Prognosen und Planungen waren wichtig für die Formulierung der Ziele und die Erstellung der Konzepte. Ohne ihre Kenntnis käme das ISEK sicher teilweise zu anderen Ergebnissen. So wird in den Ziel- und Konzeptkapiteln auf die Grundlagen verwiesen, um manche Aussagen nachvollziehbarer zu machen.

2.1 LAGE IN DER REGION

Langenhagen ist verkehrlich und als Siedlungskörper eng mit der südlich angrenzenden Landeshauptstadt Hannover verflochten – deren Stadtmitte liegt nur ca. 9 km entfernt. Die verkehrliche Anbindung an die ähnlich große Nachbarstadt Garbsen ist dagegen weniger ausgeprägt.

Nach Norden und Osten ist Langenhagen über die Wietzeaue und Moore in die deutlich ländlicher strukturierte Region mit den Nachbargemeinden Wedemark, Isernhagen und der Stadt Burgwedel integriert. Celle [seit 2008 Oberzentrum] liegt etwa 30 km entfernt.

Langenhagen ist über die Autobahnen A 2 und A 352 sowie per Flugzeug und Bahn direkt an das Fernverkehrsnetz angebunden.

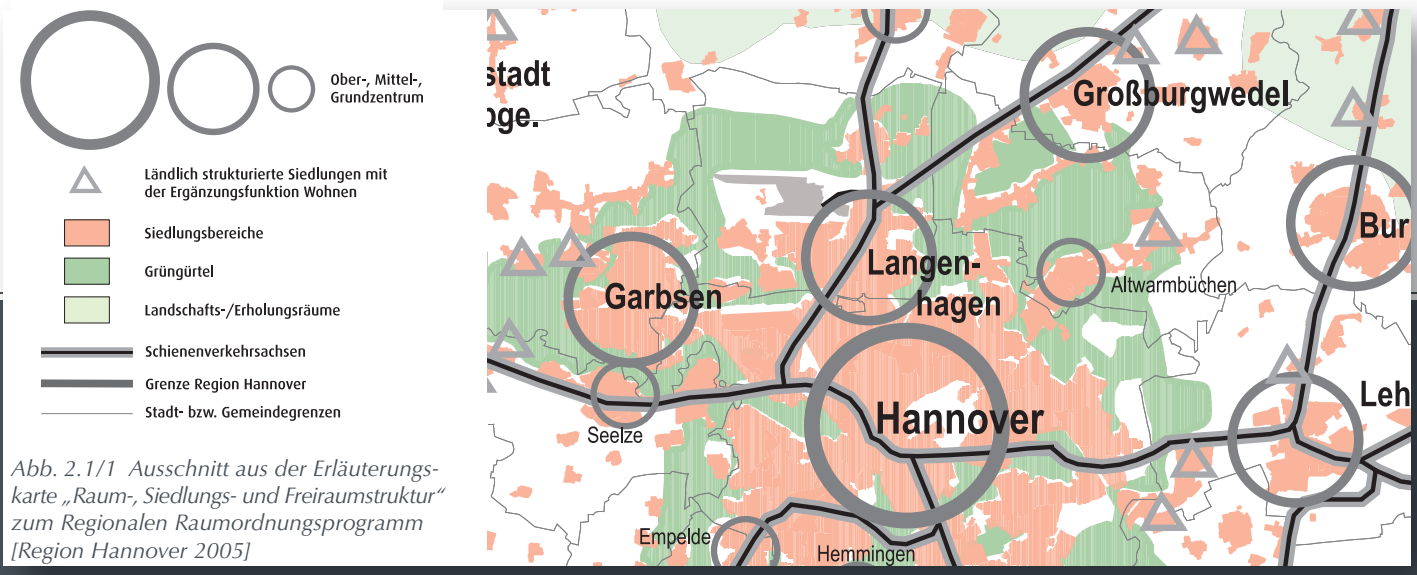


Abb. 2.1/1 Ausschnitt aus der Erläuterungskarte „Raum-, Siedlungs- und Freiraumstruktur" zum Regionalen Raumordnungsprogramm [Region Hannover 2005]

2.2 FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

„Im Flächennutzungsplan ist für das ganze Gemeindegebiet die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde in den Grundzügen darzustellen“ [§ 5 Abs. 1 S. 1 BauGB].

ÜBERPRÜFUNG DURCH DAS STADTENTWICKLUNGSKONZEPT

Der bestehende Flächennutzungsplan [FNP] wurde 1977 neu aufgestellt und seither vielfach geändert, um den laufenden Entwicklungen der dynamischen Stadt Langenhagen Raum zu geben.

Als Grundlage für den erforderlichen neuen Flächennutzungsplan soll mit dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept nun nach über 30 Jahren die städtebauliche Entwicklung Langenhagens grundlegend überprüft und ggf. neu ausgerichtet werden. Bei der Auslotung und Abwägung möglicher Entwicklungspotentiale kommen auch die insgesamt rd. 35 ha Bauflächenreserven des bisherigen FNP auf den Prüfstand. Die Lage der 21 ha Wohnbauflächen und 14 ha an gewerblichen Bauflächen ist in Abb. 2.2/1 kartiert. Die Darstellungen des Flächennutzungsplanes sind behördenverbindlich und betreffen keine Eigentumsrechte von Privaten.

Dagegen entfalten Bebauungsplanfestsetzungen privates Baurecht. Bebauungsplanreserven können in der Regel nur schwer zurückgenommen werden.

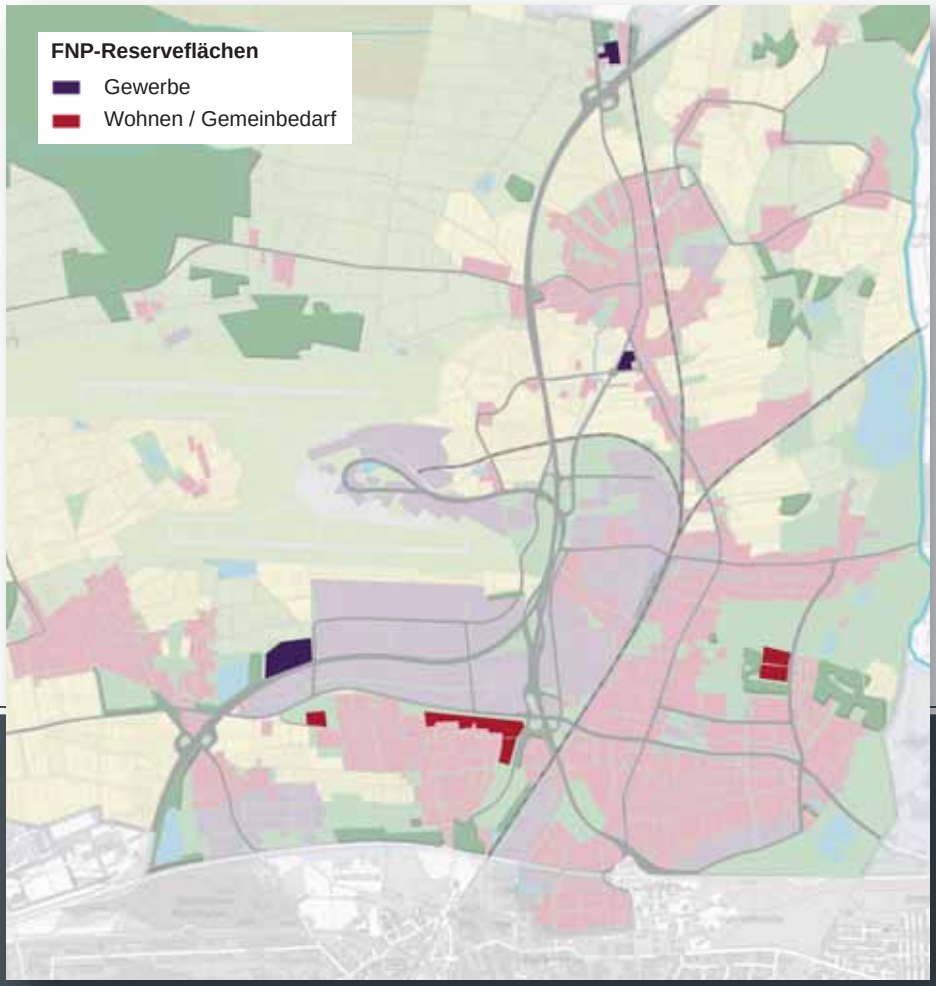


Abb. 2.2/1 Flächennutzungsplanreserven, Stand: September 2007

2.3 SIEDLUNGSGESCHICHTE

Vor Beginn der Industrialisierung gab es im heutigen Stadtgebiet Langenhagens eine Reihe von kleineren Dörfern, Weilern und Einzelgehöften. Engelbostel ist die älteste Siedlung, die vor etwa 1.000 Jahren auf relativ fruchtbarem Boden entstand. Während dieses alte Kirchdorf als Haufendorf wuchs, wurden die anderen Dörfer im Wesentlichen als Straßendörfer entwickelt. Besonders prägnant war die 4 km lange Hagenhufensiedlung Langenhagen von Langenforth bis Krähenwinkel an der heutigen Walsroder Straße, das um etwa 1300 entstand und bald Vogtei bzw. später Amtssitz wurde und als Pferdemarkt Bedeutung erlangte. Charakteristisch für die Hagenhufenform sind schmale, sehr langgezogene Hofgrundstücke, die meist durch Hecken voneinander getrennt wurden. Sie ist noch am Besten zwischen der Siedlung Reuterdamm und Krähenwinkel erhalten.

Nach dem 1. Weltkrieg setzte in Brink und Wiesenau ein stärkerer Siedlungsprozess ein. Meilensteine dieser Entwicklung waren die Eröffnung des Brinker Hafens [1916], der zunächst militärisch genutzte Fliegerhorst Evershorst [1936] und die Reichsautobahn [Berlin – Ruhrgebiet, 1938] sowie der Zusammenschluss von Langenhagen, Brink und Langenforth zur Gemeinde Groß Langenhagen mit 11.000 Einwohnern [1938], wodurch vielleicht auch die Eingemeindung nach Hannover vermieden wurde.

Nach dem 2. Weltkrieg fanden besonders die vielen Kriegsflüchtlinge in Alt-Langenhagen, Brink und Langenforth, aber auch in den anderen Siedlungen ein neues Zuhause. Der seit 1952 nun zivile Flughafen wurde ein weiterer wichtiger Entwicklungsfaktor. Ab den 1960er Jahren entstanden die Gewerbegebiete Am Pferdemarkt und Brink, aber auch in den Orten Schulenburg, Godshorn und Kaltenweide. Bald nach den Eingemeindungen 1974 begann der Bau der neuen Stadtmitte zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bothfelder Straße.

Abb. 2.3/1 Um 1975 wurde die heutige Stadtmitte von Langenhagen noch beackert [Quelle: Foto der Stadt Langenhagen]

In den 1990er Jahren wuchsen besonders der Flughafen und neue Gewerbegebiete: nördlich Godshorn und Rehkamp. Wohnsiedlungen entstanden in der Kernstadt und in Godshorn.

Im vergangenen Jahrzehnt war die Entwicklung in erster Linie auf den Airport-Business-Park und den neuen Ortsteil Kaltenweide-Weiherfeld sowie Schulenburg [Dorfstraße] konzentriert.

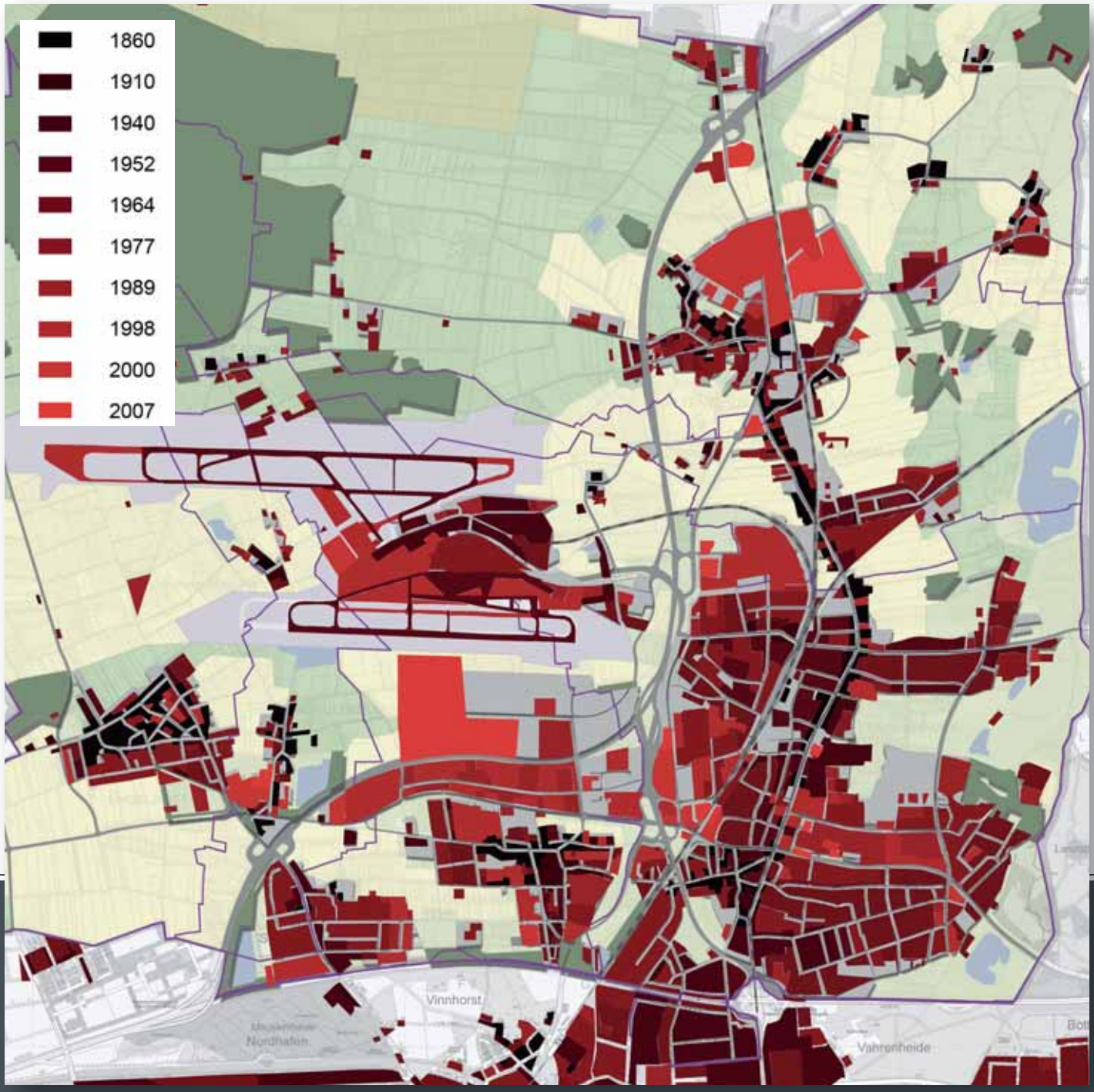


Abb. 2.3/2 Siedlungsentwicklung 1860 bis 2007

2.4 VERKEHRSNETZ

Die Stadt Langenhagen ist direkt, leistungsstark und vielfältig an die übergeordneten Verkehrssysteme angebunden:

- An die europäische Ost-West-Hauptschlagader Autobahn A 2 mit drei Anschlüssen, u.a. auch mit der Flughafenstraße [B 522]
- Über die A 352 auch an die Nord-Süd-Hauptschlagader Autobahn A 7
- Mit dem Flughafen Hannover-Langenhagen
- Bei der Bahn mit einer IC-Verbindung

Darüber hinaus ist Langenhagen auch vielfältig und direkt mit der benachbarten Landeshauptstadt verbunden, deren Stadtmitte nur 6-12 km entfernt ist, besonders:

- Über die S-Bahn mit 4 Haltepunkten in 11 bis 16 Minuten
- Über die Stadtbahn mit 7 Haltepunkten in 14 bis 20 Minuten
- Mit dem Fahrrad z.B. durch Wietzeaue und Ausläufer der Eilenriede

Für Langenhagen hat diese leistungsstarke und vielfältige Anbindung allerdings auch deutliche Nachteile:

- Die Autobahn A 2 ist in diesem Raum eine der am stärksten frequentierten Autobahnen in Deutschland und trotz des 6-streifigen Ausbaus aufgrund der deutlichen Verkehrsmengensteigerungen und häufigen bzw. langwierigen Baustellen sowie bei Unfällen in den letzten Jahren regelmäßig überlastet. Besonders die Langenhagener Straße als Umleitungsstrecke ist dann nahezu blockiert.
- Mit der attraktiven Autobahn- und Flughafenanbindung hat sich Langenhagen mit seinen Gewerbegebieten als Drehscheibe für den Güterverkehr entwickelt, sodass der Schwerlastverkehr einen relativ hohen Verkehrsanteil im Stadtgebiet

Abb. 2.4/2 Flughafen Hannover-Langenhagen

Abb. 2.4/3 Langenhagener Straße

Klassifiziertes Straßennetz

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Abb. 2.4/1 Klassifiziertes Straßennetz

Abb. 2.4/4 Siedlung Vor den Kämpen, Brink und Gewerbegebiet Westfalenstraße von Verkehrsachsen umgeben [besonders Flughafenstraße, Bahntrasse]

inne hat, auch da der Güterverkehr nur teilweise direkt auf die Autobahnen geführt werden kann.

- Die Fernverkehrsstraßen und Bahntrassen gliedern den Stadtraum deutlich. Benachbarte Stadtgebiete sind hier durch Verkehrsimmissionen belastet und sind nur durch relativ wenige Querungsmöglichkeiten vernetzt.

Das städtische Straßennetz ist ansonsten insgesamt gut in die Stadt integriert. Die Hauptachsen Walsroder Straße / Weiherfeldallee in Nord-Süd-Richtung und Bothfelder Straße / Langenhagener Straße in Ost-West-Richtung verbinden die Stadt- und Ortsteile mit der neuen Stadtmitte. Hier sind nur die Bothfelder Straße und Langenhagener Straße weitgehend anbaufrei, also ohne Grundstückserschließung, gestaltet.

Nähere Informationen zum bestehenden Verkehrsnetz können dem Verkehrsentwicklungsplan-Entwurf [VEP] entnommen werden.

Abb. 2.4/5 Flughafen Hannover-Langenhagen von der Münchner Straße

2.5 LANDSCHAFT UND NATUR

NATURRÄUMLICHE GLIEDERUNG

Langenhagen gehört gemäß dem Handbuch der naturräumlichen Gliederung Deutschlands [s. Bundesanstalt für Landeskunde 1960, Blatt 86] zum Naturraum Hannoversche Moorgeest in der naturräumlichen Region Weser-Aller-Flachland. Die Hannoversche Moorgeest ist insgesamt durch einen Wechsel von trockeneren Geestgebieten und relativ feuchtem Land [Moore, Bruchland, Niederungen] gekennzeichnet. Im Stadtgebiet unterscheidet man drei unterschiedliche naturräumliche Einheiten, die auch heute nach umfangreicher Entwässerung feuchter Gebiete noch erlebbar sind.

Abb. 2.5/1 Wietzesee mit Krähenwinkel im Hintergrund

Im Osten des Stadtgebietes – in etwa zwischen Walsroder Straße und Stadtgrenze [Wietze] – liegt die „WIETZENIEDERUNG“, die im Süden auch Hannovers Eilenriede einschließt. Sie wurde anfangs nur in Hagenhufenform besiedelt und später auch für Wohnen und Freizeit nutzbar gemacht.

Die nördliche Stadtgrenze verläuft durch das Bissendorfer Moor, das zum größten Hochmoorkomplex Niedersachsens, den „NORD-HANNOVERSCHEN MOOREN“, gehört.

Die „ENGELBOSTELER MOORGEEST“ hat den größten Flächenanteil im Stadtgebiet. Auf den flachen Geestrücken liegen die alten Siedlungen und Ackerflächen, die ein geringes bis mittleres natürliches Ertragspotential für den Ackerbau aufweisen [s. NIBIS® KARTENSERVER des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie]. Dazwischen und zum Bissendorfer Moor hin liegen flache Niederungen mit ehemaligen Hoch- und Niedermooren [z.B. Bremoor, Köllingsmoor, Ellernbruch].

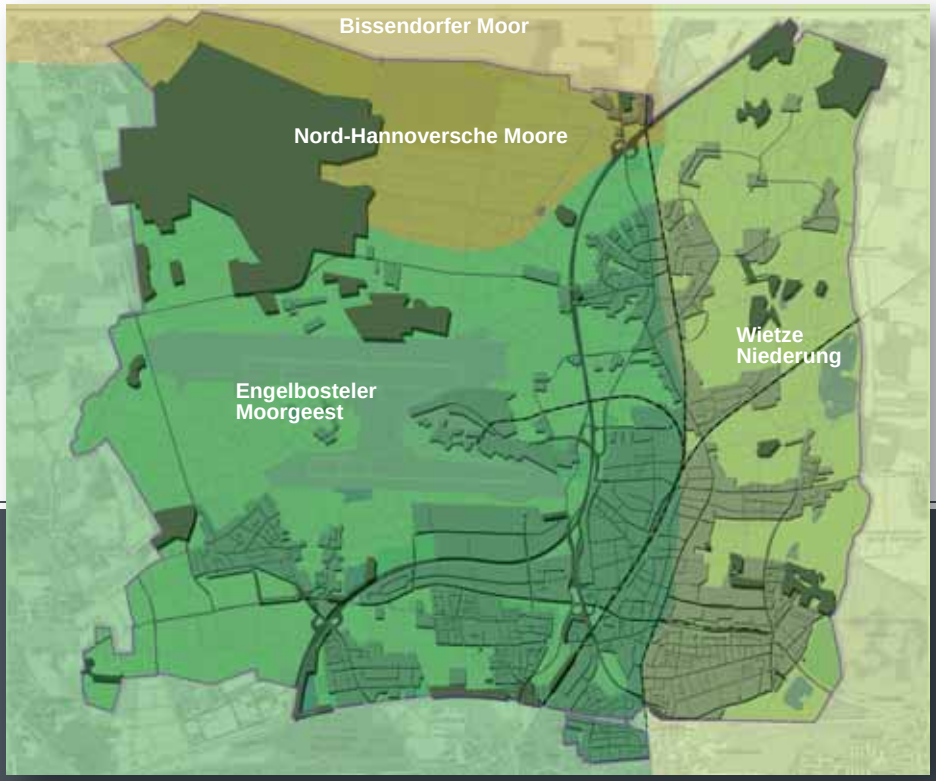


Abb. 2.5/2 Naturräumliche Gliederung Langenhagen

SCHUTZGEBIETE

Abb. 2.5/3 Forst Kananohe [überwiegend Naturschutzgebiet]

Das Bissendorfer Moor und der Kernbereich vom Forst Kananohe sind als Naturschutzgebiet festgelegt. Die anderen größeren Freiräume im Stadtgebiet sind überwiegend als Landschaftsschutzgebiet festgesetzt [s. Abb. 2.5/4]: Der Ellernbruch von Engelbostel bis Resse und Kaltenweide sowie die Gebiete Wietzetal und Wietzeaue im Osten. Darüber hinaus bestehen größere geschützte Landschaftsbestandteile wie der Desbrocksriedegraben südlich Engelbostel und die Reekwiesen nördlich Rehkamp sowie über 50 kleinere geschützte Biotope gemäß §28a und §28b NNatG. Weitere Informationen zum Natur- und Landschaftsschutz enthalten das Regionale Raumordnungsprogramm und der in Aufstellung befindliche Landschaftsplan.

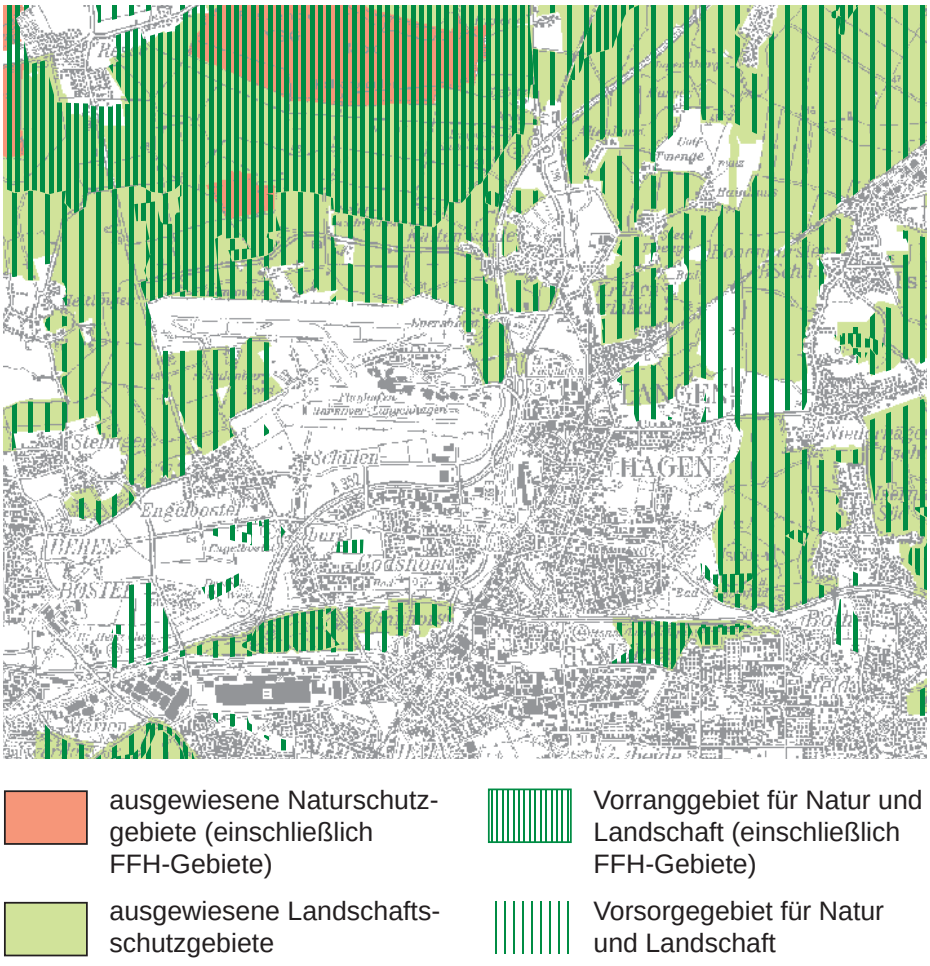


Abb. 2.5/4 Ausschnitt aus der Erläuterungskarte 4 „Natur und Landschaft“ zum Regionalen Raumordnungsprogramm [Region Hannover 2005]

2.6 BEVÖLKERUNG UND WOHNUNGSBAU

Die Frage der Entwicklung von Bevölkerung und Wohnungsbau ist für Langenhagen und das ISEK von zentraler Bedeutung. Hierzu liegen bereits differenzierte und abweichende Informationen vor, auf die daher ausführlicher eingegangen wird als bei den anderen grundlegenden Themen dieses Kapitels.

EINWOHNERBESTAND

Langenhagen verfügt über 52.500 Einwohner [Stand 31.12.2010, Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnik LSKN] und hat zwischen 2000 und 2010 über 3.000 Einwohner dazugewonnen. Dies liegt an den durchgängigen Wanderungsgewinnen mit einem jährlichen Saldo von rd. 200 bis 700 Einwohnern.

Dabei haben sich die Einwohnerzahlen in den einzelnen Stadtteilen nach den städtischen Daten sehr unterschiedlich entwickelt: Zwischen 2003 und 2010 nahm die Einwohnerzahl in Kaltenweide – wegen der Entwicklung Weiherfeld – um 67 % [2.630 EW] zu, in Schulenburg mit dem Baugebiet Dorfstraße um 15 %. In der Kernstadt und in Krähenwinkel waren dagegen überwiegend leichte Rückgänge zu verzeichnen. Allerdings hat sich dieser Trend im vergangenen Jahr umgekehrt: Nahezu alle Kernstadtbezirke verzeichneten nun Zuwächse, auch der Bezirk Neue Bult, der zuvor die stärksten Rückgänge zu verzeichnen hatte.

Diese Entwicklung ist besonders mit der jeweiligen Altersstruktur der Siedlungen und ihrer Bewohner in den Bezirken zu erklären [vgl. Abb. 2.6/2]: Hier liegt der Altersquerschnitt viel höher – am ältesten sind die Einwohner des Bezirkes Neue Bult. Es scheint sich allmählich ein Generationenwechsel zu vollziehen, bei dem alte Menschen aus diesen Wohnungen ausziehen oder sterben und junge Haushalte, wie z.B. auch Familien, nachrücken.

Der starke Einwohnerrückgang um fast 40 % auf rd. 100 EW im Bezirk Flughafen hängt mit den Flughafenemissionen und Entwicklungsplanungen der Flughafengesellschaft in Schulenburg-Nord zusammen. Wegen der geringen Einwohnerzahlen fällt dieser Rückgang in Langenhagen jedoch nicht sehr ins Gewicht.

Bezirk	Einwohnerzahlen		relativ
	2003	2010	03-10
Kernstadt			
Langenforth	9.235	9.278	0%
Alt-Langenh.	6.715	6.778	1%
Brink	4.389	4.502	3%
Mitte	3.891	3.832	-2%
Mitte West	3.294	3.280	0%
Wiesenau	2.577	2.526	-2%
Neue Bult	1.792	1.660	-7%
Flughafen	162	99	-39%
Ortsteil			
Kaltenweide	3.900	6.530	67%
Godshorn	6.257	6.284	0%
Engelbostel	3.019	3.019	0%
Krähenwinkel	2.525	2.443	-3%
Schulenburg	1.557	1.785	15%
Summe	**49.313**	**52.016**	5%

Abb. 2.6/1 Einwohnerzahlen nach Stadtbezirken [Daten der Stadt Langenhagen 2011]

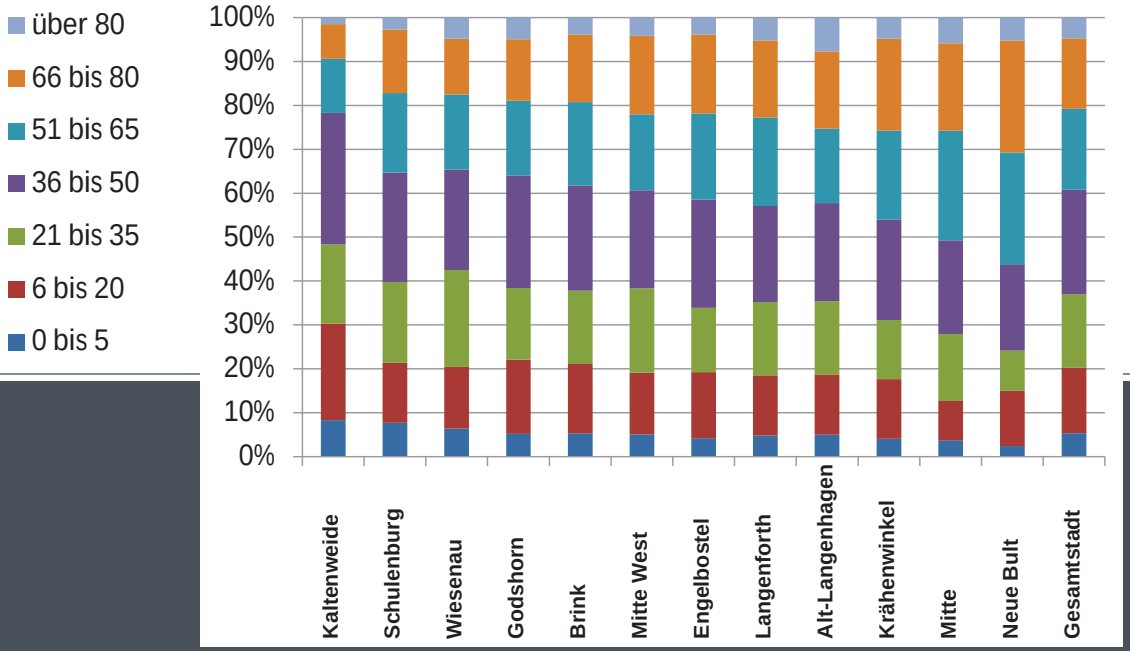


Abb. 2.6/2 Altersstruktur nach Stadtbezirken 2009 [Daten der Stadt Langenhagen 2010]

Abb. 2.6/3 Reihenhäuser im Stadtteil Brink

WOHNUNGSBESTAND

Entsprechend der noch jungen Stadtgeschichte und dynamischen Entwicklung Langenhagens sind nur 4 % der Wohnungen etwa 100 Jahre und mehr alt.

60 % der bestehenden Wohnungen sind zwischen 1949 und 1978 entstanden, die Hälfte davon zwischen 1958 und 1968 [NBank 2010], hauptsächlich in der Kernstadt. Weitere 30 % entstanden seit 1979. In den vergangenen zehn Jahren war die Neubautätigkeit insgesamt nicht so groß wie zuvor. Besonders im Entwicklungsschwerpunkt Kaltenweide-Weiherfeld werden Baugrundstücke nach wie vor stark nachgefragt, allerdings wird die bisher beabsichtigte Siedlungsentwicklung im Weiherfeld voraussichtlich 2013 abgeschlossen sein.

Wie in der Abb. 2.6/4 zu erkennen, ist Langenhagen überwiegend mit Ein- und Zweifamilienhäusern bebaut, Geschosswohnungen befinden sich weitgehend in der Kernstadt und hier besonders im Umfeld der Innenstadt, aber auch etwas entfernter in Langenforth, Alt-Langenhagen und Wiesenau sowie kleine Bereiche in Godshorn und Kaltenweide-Weiherfeld.

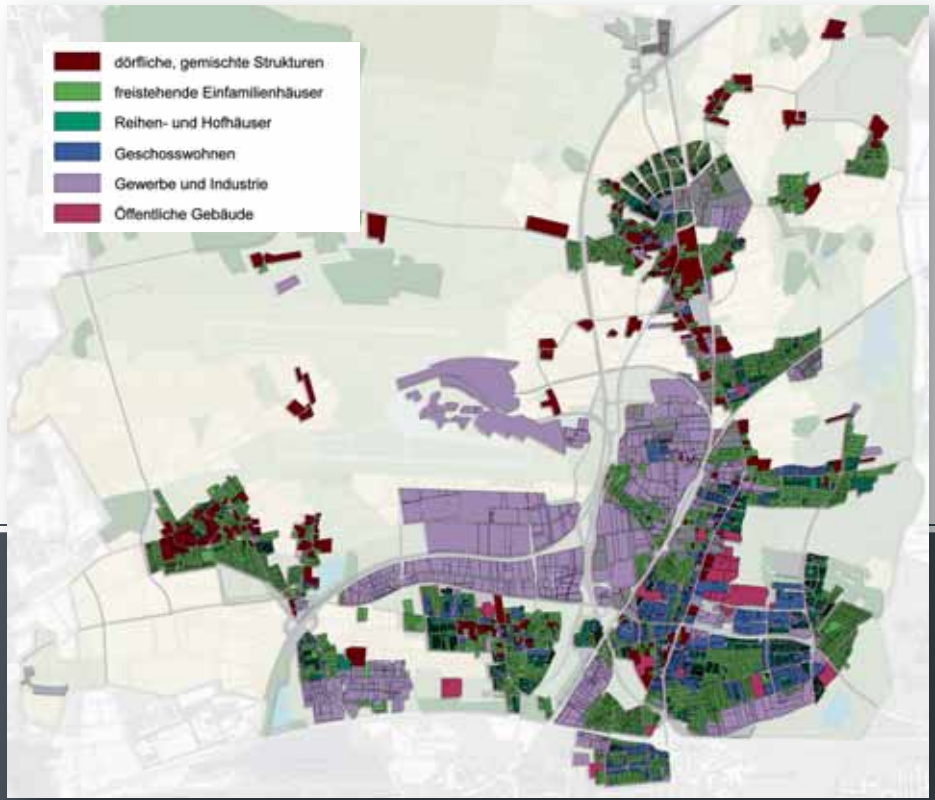


Abb. 2.6/4 Verteilung unterschiedlicher Baustrukturen in Langenhagen

BEVÖLKERUNGSPROGNOSEN BIS 2025 BZW. 2030

Für die Stadt Langenhagen liegen verschiedene Bevölkerungsprognosen mit sehr unterschiedlichen Ergebnissen vor. Sie reichen für den Zeitraum bis 2025 von +5,8 % ab 2008 [Bertelsmann-Stiftung 2009] über +3 % ab 2009 [NBank 2010] bis zu -9% ab 2008 seitens einer Trendfortschreibung der Stadt. Die Stadt Langenhagen hat 2009 eine Prognose als vorläufige Grundlage für Fachplanungen gesetzt, die bis 2025 von einem Bevölkerungsverlust von 6,9 % ausgeht.

Abb. 2.6/5 Geschosswohnungsbau, Weiherfeld

Bei einer kritischen Prüfung der stark differierenden Prognosen wird deutlich:

- Bertelsmann-Stiftung und NBank gehen von weiteren starken Wanderungsgewinnen wie in den letzten Jahren aus. Diese beruhten allerdings weitgehend auf der Baulandentwicklung des Weiherfeldes, die voraussichtlich ab 2013 abgeschlossen ist. In Größe und Lagequalitäten vergleichbare Baupotentiale können jedoch voraussichtlich kaum bereitgestellt werden, sodass entsprechend hohe Wanderungsgewinne fraglich erscheinen.
- Bei den Trendannahmen der Stadt wurde 2009 davon ausgegangen, dass in den Baugebieten Weiherfeld und Dorfstraße noch etwa 750 Einwohner angesiedelt werden könnten, die entsprechend den Erfahrungswerten z. T. auch aus der Stadt kommen. Ansonsten wurden jedoch keine Wanderungsbewegungen berücksichtigt, sodass leer fallende Wohnungen leer bleiben würden. Da Langenhagen bisher ein in der Region stark nachgefragter Wohnstandort ist, ist jedoch nicht von hohen Leerständen auszugehen, sodass die Trendprognose deutlich zu negativ angesetzt erscheint.

Die neueste Prognose der NBank stellt zudem dar, wie unterschiedlich sich verschiedene Altersgruppen zwischen 2009 und 2030 entwickeln würden [vgl. NBank 2010, S. 4]:

- Bis 2018 steigt die Zahl der Einwohner mit 75 und mehr Jahren um ca. 35 % und nimmt danach leicht ab.
- Die Zahl der 60- bis 74-Jährigen sinkt dagegen um 6 % bis 2015 und steigt danach kontinuierlich an [2009-2025 +15 %].
- Für die Jahrgangsstärke der Kinder und Jugendlichen bis 17 Jahren wird erst ab etwa 2015 ein leichter Rückgang erwartet [2009 bis 2025 um ca. 6 %].
- Die Anzahl der Einwohner im erwerbsfähigen Alter wird dagegen bis 2025 insgesamt relativ ausgeglichen bleiben und erst danach abnehmen.

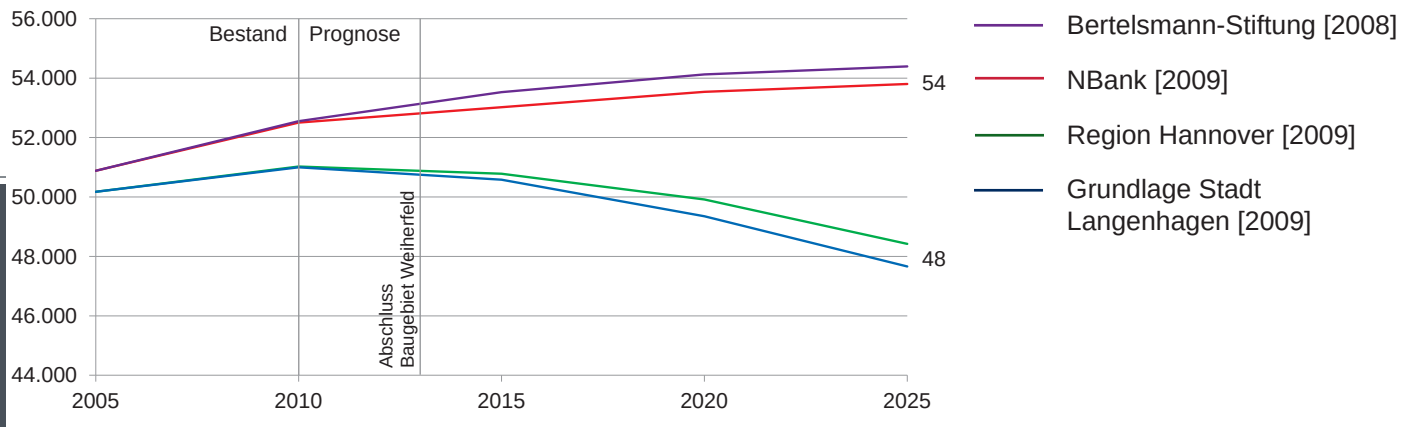


Abb. 2.6/6 Bevölkerungsentwicklung 2005-2025 gemäß vorliegender Prognosen

HAUSHALTSPROGNOSE DER NBANK

Aus der NBank-Prognose ergibt sich eine steigende Haushaltszahl in Langenhagen um ca. 8 % bis 2025 [vgl. NBank 2010, S. 5 f.], entsprechend würden dann auch etwa 8 % bzw. rd. 2.150 zusätzliche Wohnungen benötigt. Ursache hierfür ist zum einen der erwartete leichte Bevölkerungszuwachs [+3,5 %], zum anderen aber die Verkleinerung der durchschnittlichen Haushaltsgröße:

Die Zahl der Single-Haushalte würde demnach um etwa 14 % zunehmen, die 2-Personen-Haushalte um ca. 10 %. Trotz des einkalkulierten Zuzugs von vielen Familien wird aufgrund der allgemeinen demographischen Entwicklung eine Abnahme der Zahl der Haushalte mit mehr als zwei Personen um ca. 8 % erwartet.

Abb. 2.6/7 Freistehende Einfamilienhäuser, Brink, Sattelhof

Absolut geht die NBank bis 2025 von rd. 1.600 zusätzlichen 1-Personen-Haushalten und rd. 1.000 zusätzlichen 2-Personen-Haushalten aus. Dagegen würde die Zahl der Haushalte mit mehr als zwei Personen um etwa 450 zurückgehen.

Welche Schlüsse für das ISEK aus den dargestellten Analysen und Trendprognosen gezogen werden, ist Kapitel 5 zu entnehmen.

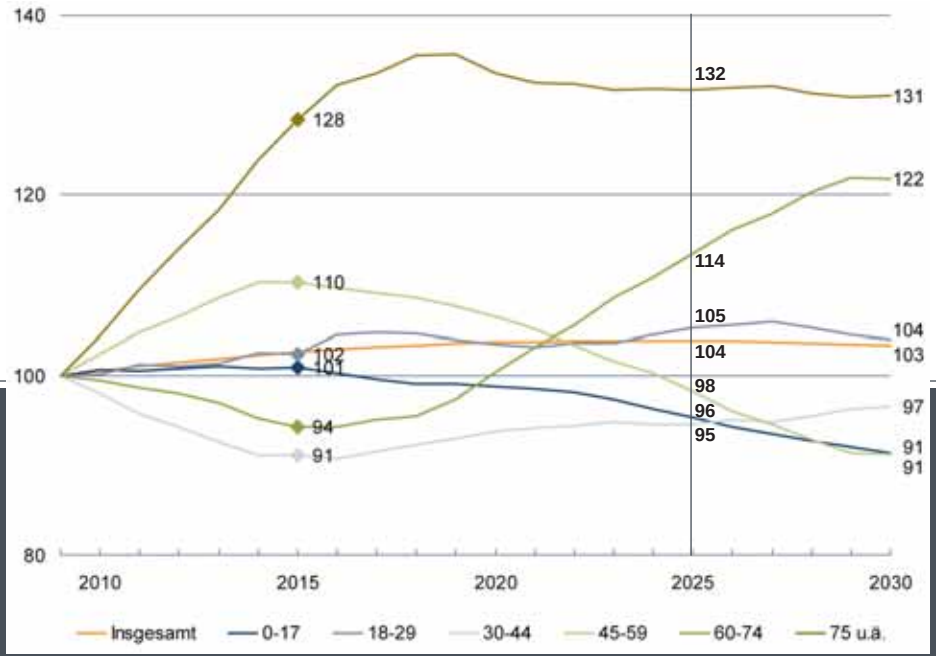


Abb. 2.6/8 Relative Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen in %, 2009 = 100% [NBank 2010]

2.7 WIRTSCHAFTSENTWICKLUNG

ALLGEMEIN: STARKER WIRTSCHAFTSSTANDORT

Die Stadt Langenhagen ist ein attraktiver und in den vergangenen fünf Jahren dynamischer Wirtschaftsstandort in einer sehr verkehrsgünstigen Lage [vgl. S. 18 f.]. Die hohe Arbeitsplatzzentralität wird an folgenden Zahlen der Agentur für Arbeit deutlich:

- Langenhagen verzeichnete allein zwischen 2005 und 2010 trotz zwischenzeitlicher europäischer Wirtschaftskrise einen konstanten Beschäftigtenzuwachs von über 9 % [jährlich + 500 Beschäftigte im Stadtgebiet], deutlich stärker als im regionalen und Landesdurchschnitt [vgl. Abb. 2.7/1].
- Bei nahezu 30.000 Beschäftigten ergibt sich ein Verhältnis von 57 Beschäftigten je 100 Einwohner, ein Wert, der auch von nahezu allen niedersächsischen Oberzentren nicht erreicht wird, wobei allerdings weniger als 20 % der Beschäftigten auch in Langenhagen wohnen.
- Trotz der unmittelbaren Nähe zur Landeshauptstadt verzeichnet Langenhagen nahezu doppelt so viele Einpendler als Auspendler.

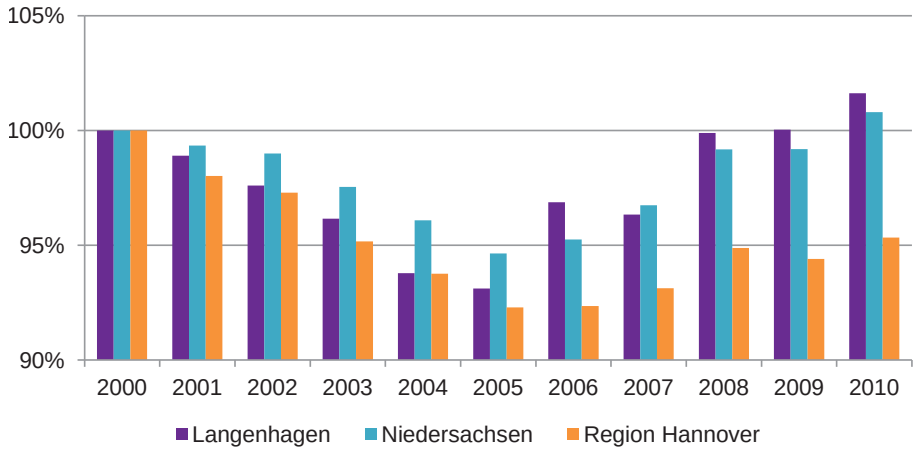


Abb. 2.7/1 Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigter in Langenhagen, Niedersachsen und Region Hannover 2000 - 2010 [Quelle: LSKN]

Motor der dynamischen Entwicklung der letzten Jahre ist die Ansiedlung von Betrieben vor allem im Airport Business Park. Dabei handelt es sich vorwiegend um transportorientierte Betriebe [2009 insgesamt über 11.000 Beschäftigte bei Lagerei, Großhandel, Luftfahrt und anderen Verkehrsdienstleistungen]. Nur wenige der großflächigen Logistikzentren sind dabei funktional mit dem Flughafen verknüpft, sie sind primär auf das Autobahnnetz ausgerichtet.

Mit dem großen Arbeitsplatzangebot in Langenhagen geht jedoch nicht eine geringe Arbeitslosenquote einher. Sie hat sich zwar gegenüber den Vorjahren verringert, lag im Januar 2010 mit 8,7 % aber immer noch höher als im niedersächsischen Durchschnitt.

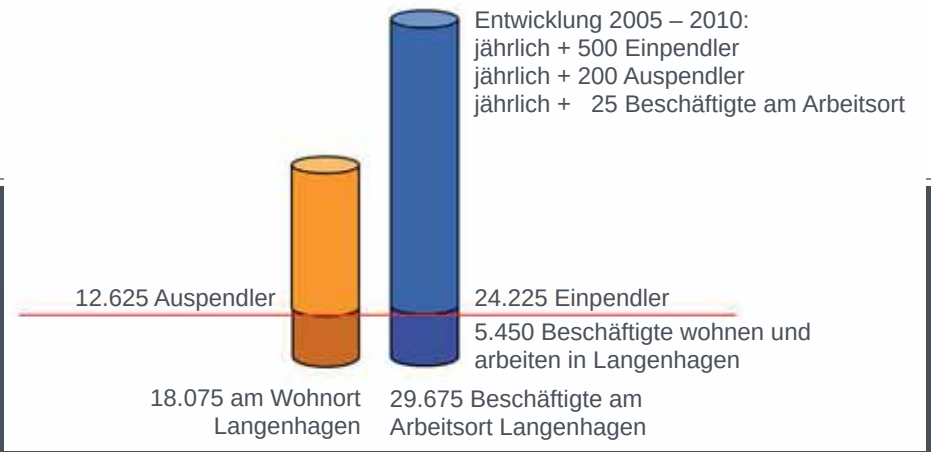


Abb. 2.7/2 Beschäftigte am Wohn- bzw. Arbeitsort Langenhagen 2010 [Daten der Bundesagentur für Arbeit 2010, Stand: 30.06.2010; Quelle: IHK-Hannover]

Am geringen Anteil der Beschäftigten, die in Langenhagen wohnen und arbeiten [s. Abb. 2.7/2], ist zu erkennen, dass Wohnstandort und Arbeitsmarkt in Langenhagen weitgehend voneinander abgekoppelt sind. Dies hängt voraussichtlich mit der Verstädterung und hohen Verflechtung Langenhagens in der Region zusammen.

Etwa 1/6 der Beschäftigten arbeiten im produzierenden und verarbeitenden Gewerbe einschließlich Baugewerbe [in einer großen Bandbreite, besonders in Maschinenbau sowie Druck und Vervielfältigung]. Auch öffentliche und soziale Dienste [rd. 10 % der angestellten Bevölkerung] sowie der Einzel- und Kraftfahrzeug-Handel [zusammen rd. 6 %] sind im Verhältnis zu vergleichbaren Städten deutlich unterrepräsentiert [Quelle: Agentur für Arbeit 2009].

EINZELHANDELSSTANDORT LANGENHAGEN

Gemäß dem Einzelhandelskonzept der CIMA liegt „… der Einzelhandelsschwerpunkt in Langenhagen … im periodischen Bedarfsbereich, in der Grundversorgung der Bevölkerung. Die Flächenproduktivität ist als durchschnittlich einzustufen“ [CIMA 2009, S. 46].

Außerdem ist „… die Langenhagener Innenstadt … durch ihre kleinteilige Einzelhandelsstruktur mit Konzentration auf das City Center Langenhagen geprägt. Der innenstädtische Einzelhandel verzeichnete in den letzten Jahren einen negativen Entwicklungstrend, der sich in verschiedenen, zum Teil großflächigen Leerständen wiederspiegelt. ... Des Weiteren ist der geringe Anteil von zentrenrelevanten Sortimenten in der Innenstadt als kritisch einzustufen“ [CIMA 2009, S. 60].

Weitere, konzeptionelle Aussagen des Einzelhandelskonzeptes enthält das Kapitel 4.1.A [S. 51 ff.].

Abb. 2.7/3 Straßburger Platz, Langenhagen

2.8 ZIELE DER RAUMORDNUNG

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept berücksichtigt im Sinne des § 1 Abs. 4 Baugesetzbuch die vom Land Niedersachsen und der Region Hannover bestimmten Ziele der Raumordnung:
• Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen 2008 [LROP 2008]
• Regionales Raumordnungsprogramm der Region Hannover 2005 [RROP 2005, s. Abb. 2.8/2]

Insgesamt »… soll eine nachhaltige räumliche Entwicklung die Voraussetzungen für umweltgerechten Wohlstand auch für kommende Generationen ...« schaffen [LROP 2008, Ziel 1.1 01].

Wesentliche Zielaussagen in Bezug auf Langenhagen sind in der zeichnerischen Darstellung [s. Abb. 2.8/2] und textlich aufgeführt.

RAUM- UND SIEDLUNGSSTRUKTUR

Laut RROP ist *»… die Entwicklung der Raum- und Siedlungsstruktur … an dem dreistufigen zentralörtlichen System und an der Einheit von Siedlung und Verkehr auszurichten. Planungen und Maßnahmen öffentlicher und privater Planungsträger sollen schwerpunktmäßig das Oberzentrum Hannover und die Mittelzentren stärken, teilräumliche Entwicklungspotentiale berücksichtigen und auf eine ausgeglichene Raumstruktur hinwirken.«* [RROP 2005, Ziel 1.1 02]

Langenhagen hat als Mittelzentrum eine regionale Versorgungsaufgabe für die Bevölkerung mit zentralörtlichen Einrichtungen, Gütern und Dienstleistungen für den gehobenen Bedarf und den alltäglichen Grundbedarf. Darüber hinaus erfüllt Langenhagen mit dem Flughafen eine oberzentrale Ergänzungsfunktion. Entsprechend ist Langenhagen als Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion im Landesraumordnungsprogramm dargestellt.

Zum zentralen Ort von Langenhagen werden die Kernstadt, Wiesenau und die geschlossenen Siedlungsbereiche von Godshorn, Krähenwinkel und Kaltenweide gezählt. Langenhagen hat hier auch die Schwerpunktaufgaben »Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten« [nördlich von Kaltenweide dargestellt] und »Sicherung von Arbeitsstätten« [Stadtmitte, Airport Business Park]. Außerdem ist ein Bereich westlich von der Münchner Straße als Vorranggebiet für Siedlungsentwicklung dargestellt. In den anderen Ortschaften ist Wohnungsbau im Rahmen der Eigenentwicklung möglich. Das bedeutet, dass der Siedlungsbereich für den eigenen Bedarf in zehn Jahren nur um bis zu 5 % [ausnahmsweise bis 7 %] erweitert werden darf.

Zum Versorgungskern, der für Einzelhandelsgroßprojekte relevant ist, gehört die Kernstadt im Bereich der Walsroder Straße [zwischen Reuterdamm und Gosewischstraße] sowie, die Innenstadt zwischen Schönefelder Straße und Bahnhof Langenhagen Mitte / Westfalenstraße.

GRENZEN DER SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Wegen der umfangreichen Siedlungsentwicklung Langenhagens in den vergangenen 60 Jahren stehen heute nur noch wenige geeignete Flächen für Siedlungsentwicklung zur Verfügung.

Abb. 2.8/1 Landebahnen aus Richtung Osten

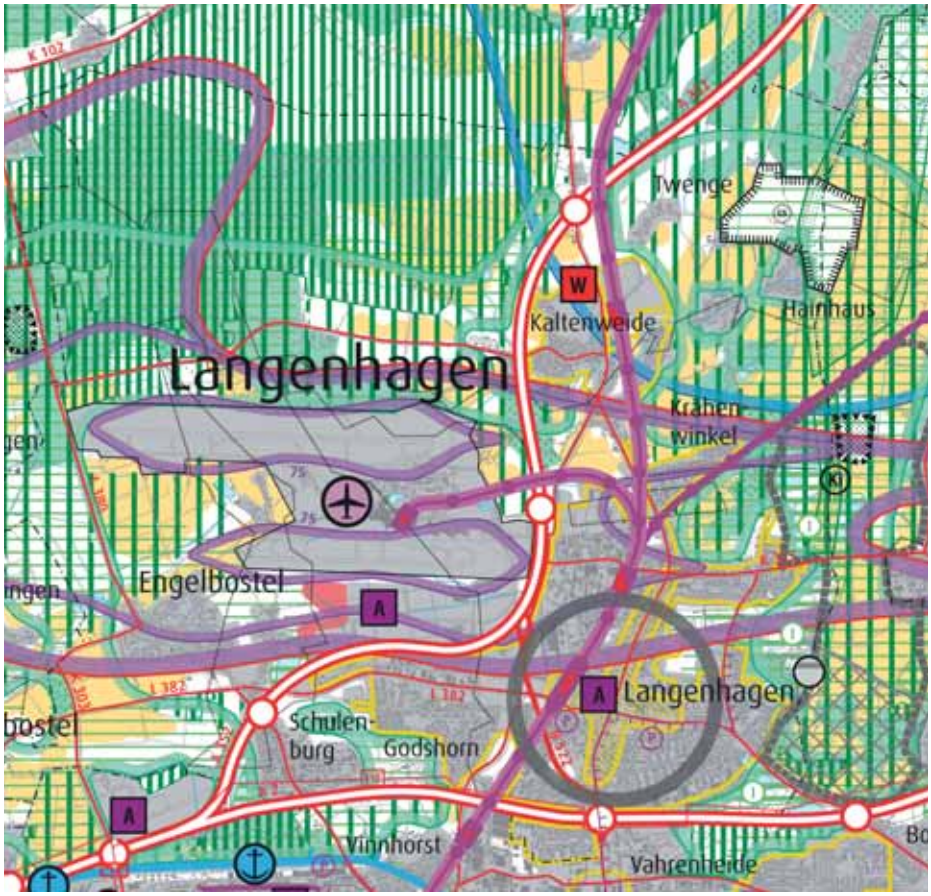


Abb. 2.8/2 Regionales Raumordnungsprogramm 2005, Ausschnitt Langenhagen der zeichnerischen Darstellung

Zum einen sind große Freiräume im Stadtgebiet, besonders im Norden und Osten, mit Natur- oder Landschaftsschutz belegt. Das Regionale Raumordnungsprogramm stellt diese Gebiete und darüber hinaus noch weitere als Vorranggebiete für Natur und Landschaft sowie für Freiraumfunktionen dar. Hier ist demnach keine Siedlungsentwicklung zulässig.

Zum anderen dürfen innerhalb des Siedlungsbeschränkungsbereiches zum Schutz vor Fluglärm bis auf wenige Ausnahmen [§ 34 BauGB] oder bereits aufgestellte Bebauungspläne keine neuen Wohngebäude errichtet werden. Die Darstellung im RROP 2005 ist jedoch nicht mehr aktuell. Der derzeit gültige Siedlungsbeschränkungsbereich ist in Abb. 5.2/1 [S. 90 f.] dargestellt.

Darüber hinaus sind in der Regel Abstände zu Fernleitungen und -straßen einzuhalten.

3. MODERNE STADTLANDSCHAFT

3.1 POSITION: SPRACHE FINDEN – GEMEINSAME BEGRIFFE FÜR STADT UND LANDSCHAFT

Was macht Langenhagen als Stadt aus?
Wie unterscheiden sich die einzelnen Stadt- und Ortsteile?
Und was verbindet sie?

Bei einer ersten Annäherung an die Stadt wird die moderne Prägung Langenhagens – besonders in den vergangenen 65 Jahren – deutlich. Die vielen Kriegsflüchtlinge und die Entwicklungsdynamik der nahen Großstadt führten zu einer Überformung der bis dahin überwiegend noch sehr dörflichen Siedlungen. Sie wuchsen mehr und mehr zusammen.

Kennzeichnend für diese „Moderne Stadtlandschaft" ist vor allem die räumliche Trennung von Wohnen, Arbeit, Einkauf und Freizeit. Das untenstehende abstrakte Modell veranschaulicht diese funktionale Raumorganisation in Langenhagen. Das Strukturmodell des nahezu quadratischen Stadtgebiets zeigt eine markante Ordnung. Doch ist diese geometrische Struktur für ihre Bewohner und Nutzer auch „praktisch und gut"? [Abb. 3.1/3: Modell Funktionale Raumorganisation]

Mit der räumlichen Arbeitsteilung einher ging die wachsende Bedeutung der Verkehrssysteme, die sich mehr und mehr verselbstständigten. Autobahnen, Flughafenstraße und die Trassen der Deutschen Bahn verbinden nicht nur Orte

Abb. 3.1/1+2 Zwischen Stadt und Landschaft ...
oben: Blick von Süden auf die neue Stadtmitte
unten: Landschaftsschutzgebiet Ellernbruch

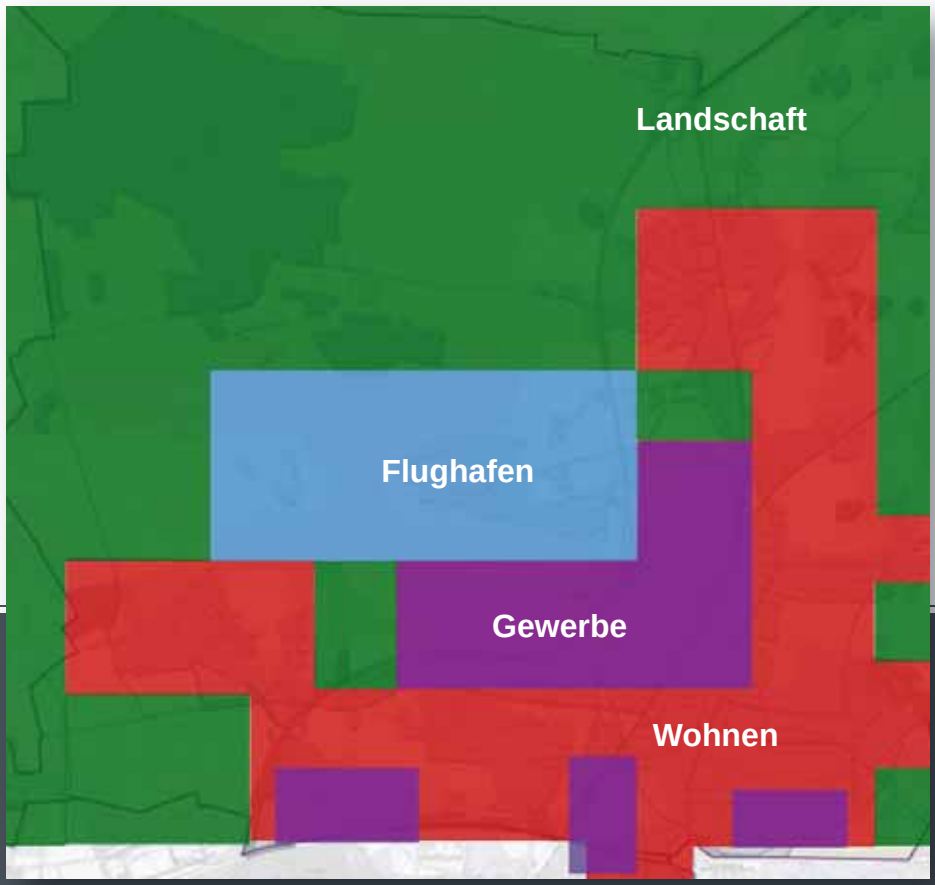


Abb. 3.1/3 Modell Funktionale Raumorganisation

miteinander, sondern gliedern den Stadtraum und bilden Barrieren für die Bewohner wie für die weitere Siedlungsentwicklung [s. Abb. 3.1/4].

Dies gilt auch für die zentrale und dominante Einrichtung im Stadtgebiet, den Flughafen. Er ist ein überregionaler Anziehungspunkt und Kern einer dynamischen Gewerbeentwicklung. Doch welche Rolle spielt er im Alltag für die Bürger der Stadt? Ist er das moderne Herz Langenhagens mit vielfältigen Verbindungen ins Umfeld oder stellt er mehr ein Hindernis auf dem Weg in die freie Landschaft dar? Eine integrierte Entwicklung der Stadtlandschaft muss daher besonderes Augenmerk auf die Vernetzung der Teilräume miteinander legen [s. S. 146 ff.].

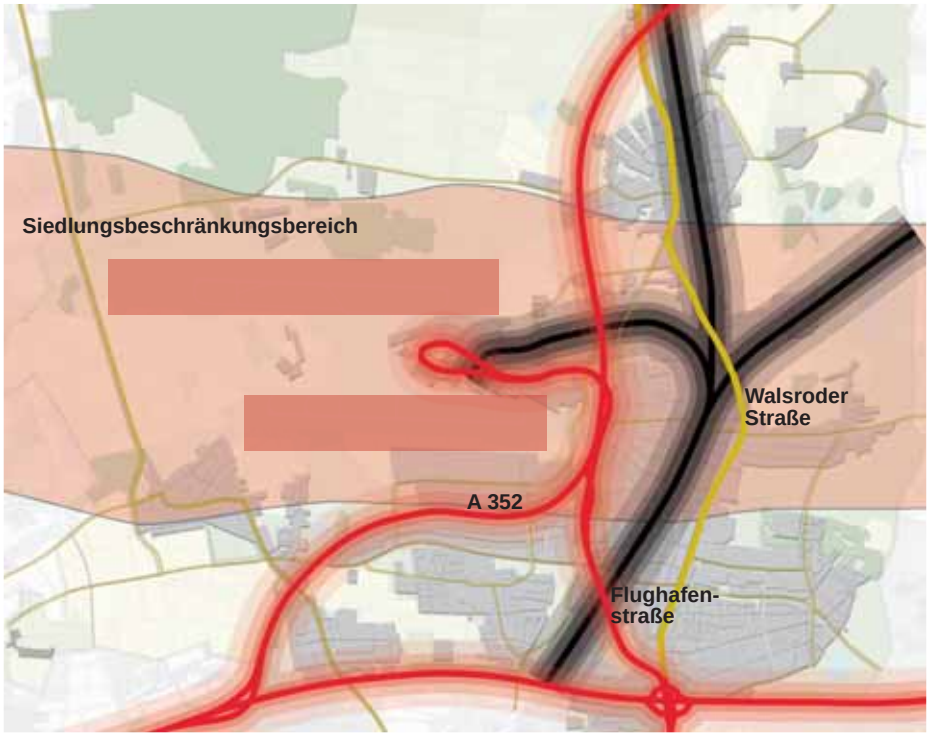


Abb. 3.1/4 Raumgliederung durch technische Infrastruktur

WIE WEITER? – UNTERSCHIEDLICHE CHARAKTERE AUSBILDEN!

Bei näherem Blick auf die Stadtbereiche wird die Vielfalt deutlich: Zwischen Stadt und Landschaft, zwischen Landwirtschaft und internationalem Gewerbe, vom Dorf über die Kleinstadt bis zur Großstadt zeigt Langenhagen ein breites Spektrum an Siedlungsformen auf engem Raum. Doch wie geht es weiter? Werden sich die unterschiedlichen Formen zunehmend vermischen und die Gebiete damit ihre Eigenart verlieren? Oder gelingt es, Charakteristisches zu bewahren und weiter auszuprägen als Orte der Identität, die zusammen eine positive Vielfalt an unterschiedlichen Lebensräumen für ihre Bewohner bilden?

In Kapitel 3.2 werden zunächst die grundlegenden Landschaftsräume dargestellt und in ihrer Funktion im Siedlungs- und Landschaftsgefüge bestimmt.

Anschließend werden in Kapitel 3.3 Langenhagens Siedlungstypen beschrieben.

Wenn die einzelnen Stadt- und Ortsteile wie auch die Landschaftsräume ihre jeweiligen Charakterrollen spielen und ihre Aufgaben erfüllen, so kann es zu einem gelungenen Zusammenspiel kommen, das das Leben in Langenhagen bereichert.

Abb. 3.1/5-7 Vom Dorf über die Kleinstadt bis zur Großstadt
oben: Engelbostel
Mitte: Rathenaustraße / Im Hohen Felde
unten: Flughafen Hannover-Langenhagen

3.2 LANDSCHAFT ALS BASIS DER STADTENTWICKLUNG

PROFILIERUNG DER LANDSCHAFTSRÄUME

Die freie Landschaft Langenhagens ist durch die zusammenhängenden Siedlungsbereiche der Stadtlandschaft und den Flughafen in drei große Landschaftsräume gegliedert: die Wietzeniederung im Osten, die Nord-Hannoverschen Moore im Nordwesten und die Engelbosteler Moorgeest im Westen. Diese Landschaftsräume sollen als Teil des regionalen Grüngürtels [vgl. Abb. 2.1/1, S.14] mit unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen in Nutzung und Gestaltung weiterentwickelt werden – passend zu den vorherrschenden naturräumlichen Einheiten [s. Kap. 2.5], den bisherigen Hauptnutzungen und dem Siedlungsbezug:

WIETZENIEDERUNG [s. Abb. 3.2/2]

Hier liegen die meisten Anlagen für intensive Erholung, Freizeit und Sport. Der starke Freiraumbezug von Kernstadt, Krähenwinkel und Kaltenweide zur Wietzeniederung im Osten ist wegen der ansonsten trennenden Wirkung von Autobahn und Gewerbegebieten im Westen und Süden sinnvoll und soll zukünftig gesichert und weiter gestärkt werden.

ENGELBOSTELER MOORGEEST [s. Abb. 3.2/3]

Westlich von Landebahnen, Airport Business Park und Autobahn A 352 ist die dörfliche Kulturlandschaft noch am stärksten erhalten, und dies soll auch zukünftig so bleiben.

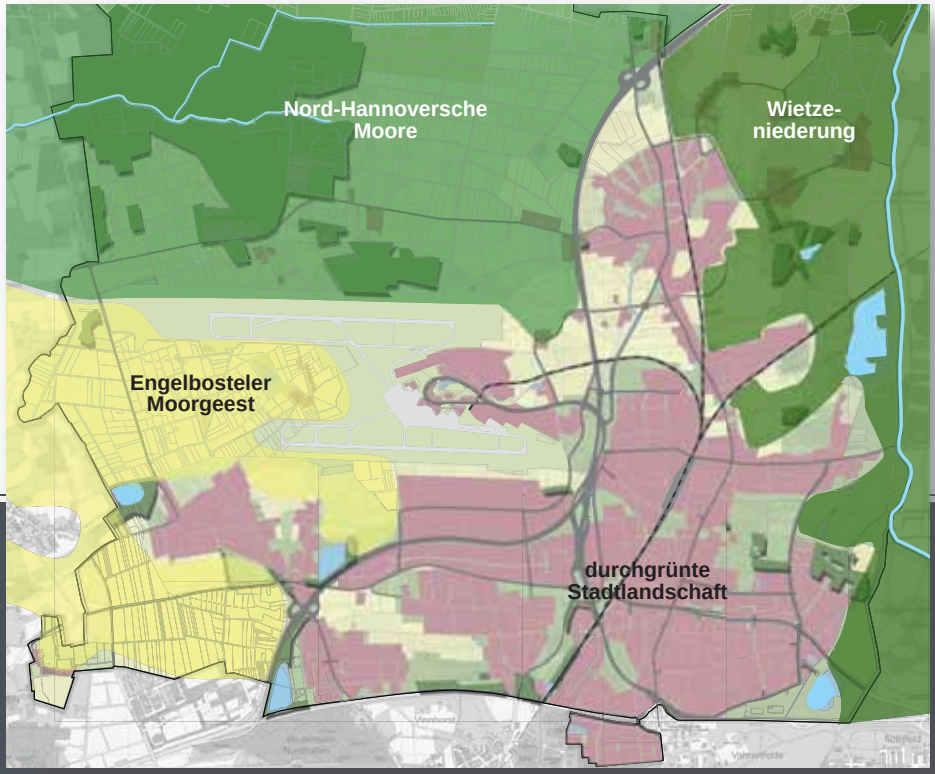


Abb. 3.2/1 Basis Landschaft

Abb. 3.2/2 Wietzeniederung bei Twenge

NORD-HANNOVERSCHE MOORE
[s. Abb. 3.2/4]
Der nur gering besiedelte Bereich nördlich des Flughafens und westlich der Autobahn A 352 soll primär als Freiraum für ruhige Erholung und dem Naturschutz dienen.

Die Gliederung dieser drei Landschaftsräume in einzelne Räume durch jeweils typische passende Elemente wie Alleen, Waldstücke, Feldhaine und Baumgruppen soll zukünftig weiter gestärkt werden.

Abb. 3.2/3 Engelbosteler Moorgeest südlich Engelbostel

DURCHGRÜNTE STADTLANDSCHAFT
Der sonstige, verstädterte Raum soll möglichst gegliedert und mit der Landschaft eng verzahnt bleiben, sowie zukünftig noch stärker vernetzt werden.

Das betrifft besonders die Hagenhufenstrukturen in Krähenwinkel und Alt-Langenhagen.

Abb. 3.2/4 Nord-Hannoversche Moore, Forst Kananohe

3.3 RÄUMLICHES LEITBILD SIEDLUNGSTYPEN

Das räumliche Leitbild stellt die einzelnen Stadt- und Ortsteile nach ihrer jeweiligen Eigenart in Siedlungstypen dar, deren Charakter und entsprechende Rollen und Aufgaben für die Zukunft anschließend ausgeführt werden. Wo zunächst passende Begriffe fehlten, trägt dies besonders zur Profilklärung bei.

- Einzelgehöft
- Einzelhaus / Splittersiedlung
- Weiler
- Dorf
- Kleine Siedlung
- Vorort
- Vorstadt
- Wohnviertel
- Kernstadt
- Gewerbegebiet

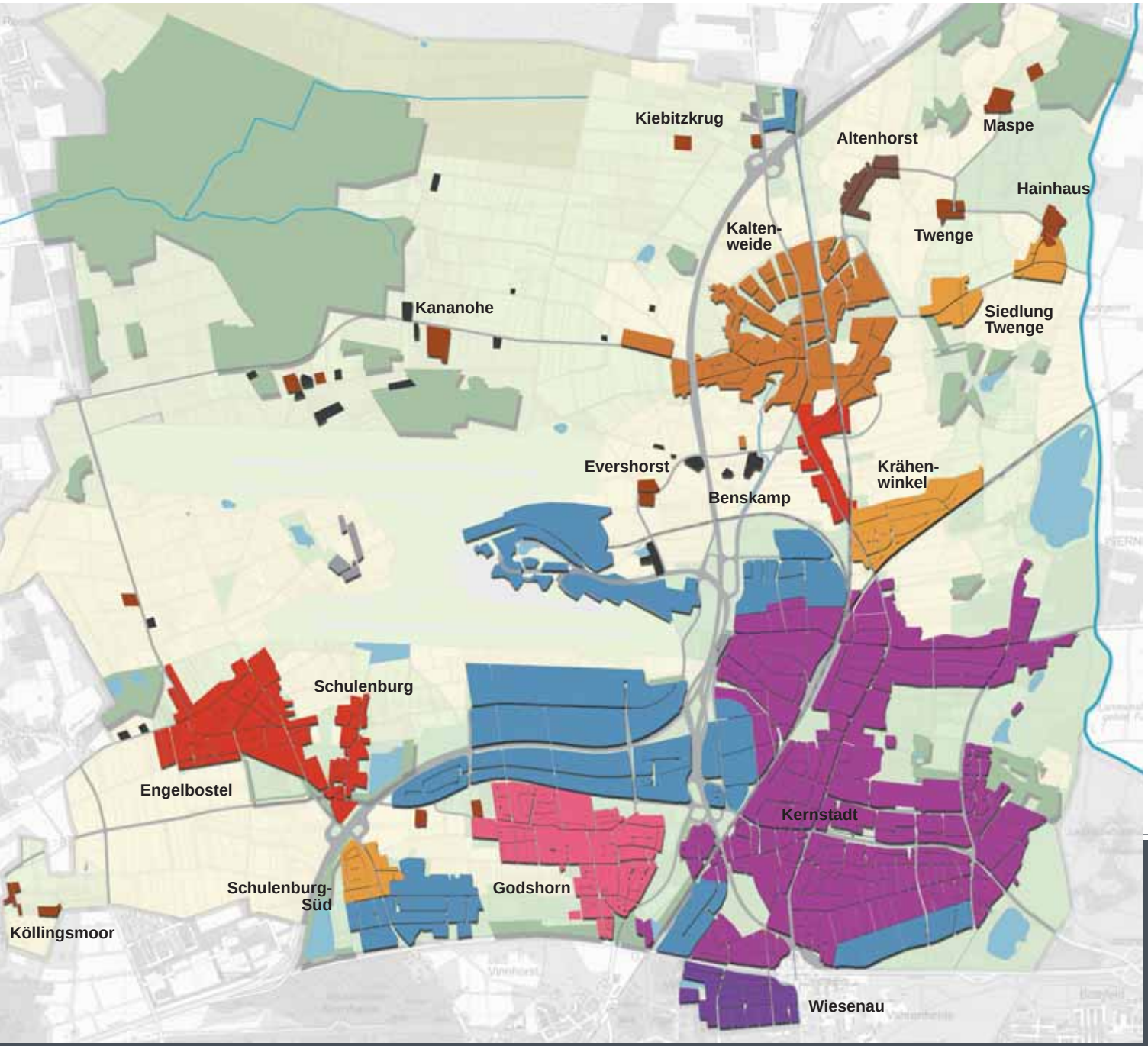


Abb. 3.3/1 Räumliches Leitbild Siedlungstypen

A. EINZELGEHÖFT – LÄNDLICH BEBAUTES GRUNDSTÜCK

CHARAKTER

Ein Einzelgehöft besteht aus Wohn- und Wirtschaftsgebäuden und ist in der Regel als landwirtschaftliches Anwesen entstanden. Teilweise haben die Gehöfte und angrenzende Ländereien bereits neue mit der Hofstruktur gut verträgliche Nutzungen gefunden wie z.B. mit dem Golfclub in Hainhaus, dem Poloclub in Maspe und der Vielseitigkeitsreiterei in Twenge.

Solche Nutzungen setzen die Kombination von Wohnen und Arbeiten mit direktem Bezug zum landschaftlichen Umfeld fort und ergänzen und bereichern nun das Freizeitangebot Langenhagens.

Abb. 3.3/2 Kiebitzkrug

Direkt mit den Gehöften verbunden ist auch ihre umfangreiche Eingrünung, durch die sie sich gut in die freie Landschaft einfügen.

Die Einzelgehöfte befinden sich primär im Norden und Westen des Stadtgebietes, wo die freie Landschaft noch erhalten ist, wie in Kananohe, Kiebitzkrug und Köllingsmoor. Eine Ausnahme bildet Evershorst, wo in relativ zentraler Lage zwischen Autobahn und Flughafen Pferde gezüchtet werden.

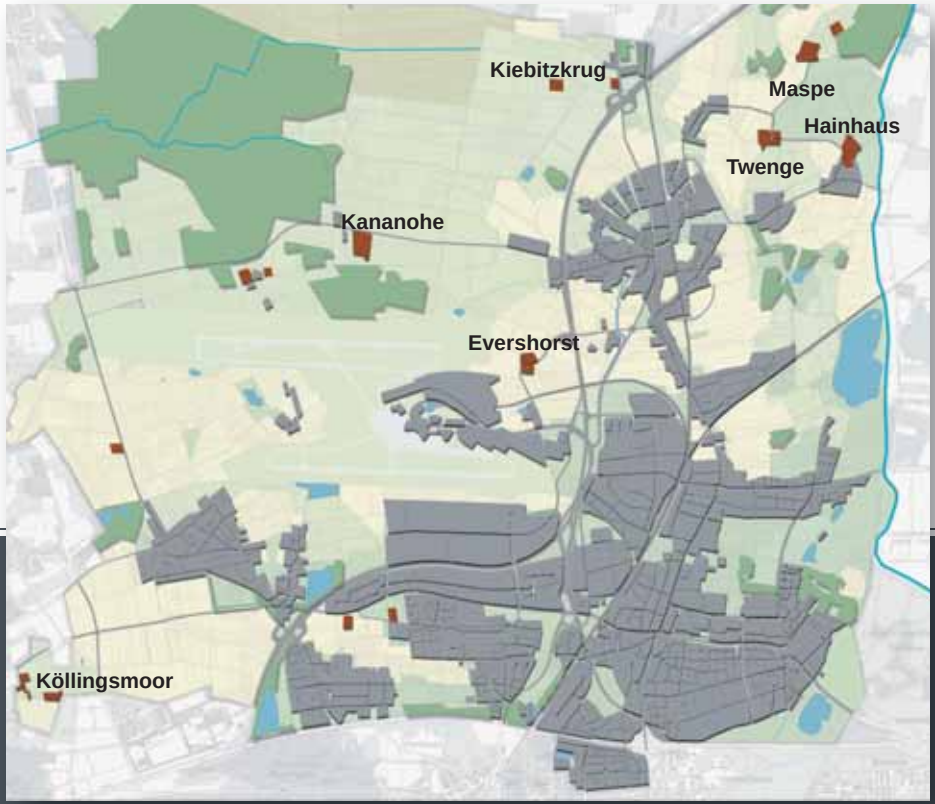


Abb. 3.3/3 Siedlungstyp Einzelgehöft – Lage in Langenhagen

Abb. 3.3/4 Maspe, Gehöft mit landwirtschaftlichem Betrieb

ZIELE UND AUFGABEN

- Betriebliche Eigenentwicklung sichern
- Eigentlichen Charakter erhalten: typische Eingrünung erhalten bzw. ausbauen, Mischung von Wohnen und Arbeiten fördern
- Nicht in die Fläche ausweiten
- Freizeitaspekte weiter qualifizieren: Sportangebote, Gastronomie

B. WEILER ALTENHORST – AUS GEHÖFTEN HERVORGEGANGEN

CHARAKTER

Landwirtschaftliche Höfe, die teilweise bereits umgenutzt wurden, dominieren den Weiler, der entlang der Straße Altenhorst angelegt ist. Dazu kommen einzelne Wohngebäude und -grundstücke, am nördlichen Rand auch mehrere Gebäude im räumlichen Zusammenhang.

Durch umfangreiche Eingrünung fügen sich die Weiler in die Landschaft ein. Sie verfügen über einen eigenen Namen, der in der Regel an Ortseingängen in Gelb auf Grün ausgeschildert ist.

Aufgrund der geringen Größe und der Ausprägung gibt es keine eigenständige Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs oder öffentlichen Einrichtungen. Umliegende Stadtteile übernehmen daher die Versorgungsfunktion. Nachbarschaften können hier sozialen Rückhalt bieten.

Abb. 3.3/7 Altenhorst, eingegrünter Ortsrand

Abb. 3.3/5 Siedlungstyp Weiler – Lage in Langenhagen

Abb. 3.3/6 Altenhorst

ZIELE UND AUFGABEN

- Betriebliche Eigenentwicklung sichern
- Ländlichen Charakter erhalten: typische Eingrünung erhalten bzw. ausbauen, Mischung von Wohnen und Arbeiten, Gestaltung, große Grundstücke, Wohnungsbau nicht forcieren
- Nicht in die Fläche ausweiten: Abstand zu Kaltenweide halten
- Freizeitaspekte weiter qualifizieren: Reitsport

C. DORF – EHEMALS SELBSTSTÄNDIGE GEMEINDE MIT LÄNDLICHER PRÄGUNG IN DER LANDSCHAFT

CHARAKTER

Dörfer sind eigenständige Siedlungsbereiche mit historisch gewachsenem Ortskern. Schulenburg und Krähenwinkel entwickelten sich als Straßendorf, wobei Krähenwinkel einen Teil des alten Hagenhufendorfes Langenhagen darstellt und Schulenburg durch Autobahn und Landebahn dreigeteilt ist. Schulenburg-Nord wird allerdings aufgrund seiner isolierten und verlärmten Lage sowie der beabsichtigten, vom Flughafen ausgehenden gewerblichen Entwicklung als dörfliche Siedlung aufgegeben.

Die landwirtschaftliche Prägung ist auch heute noch für die Dörfer charakteristisch. Inzwischen sind die Dörfer auch beliebte Wohnorte, die sich durch umfangreiche Eingrünung und Wegesysteme in die Landschaft einfügen.

Grundlegende öffentlichkeitswirksame Einrichtungen wie Kindergarten, Grundschule, Kirche, Feuerwehr und Sportplatz sind vorhanden. Darüber hinaus dient ein Dorfgemeinschaftshaus den alteingesessenen Bürgern als Treffpunkt – auch im Rahmen des vielfältigen Vereinslebens.

Die Grundversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs wird durch kleine Nahversorger vor Ort gewährleistet, zum Teil ergänzt durch Hofläden. Die vorrangig in den ansässigen Höfen produzierten Güter und deren Verkauf vor Ort stärken auch die lokale Wirtschaft und Identität.

In den eng beieinander liegenden Dörfern Schulenburg und Engelbostel wird diese Versorgungsqualität bisher weitgehend durch gemeinsame Einrichtungen und Anlagen ermöglicht.

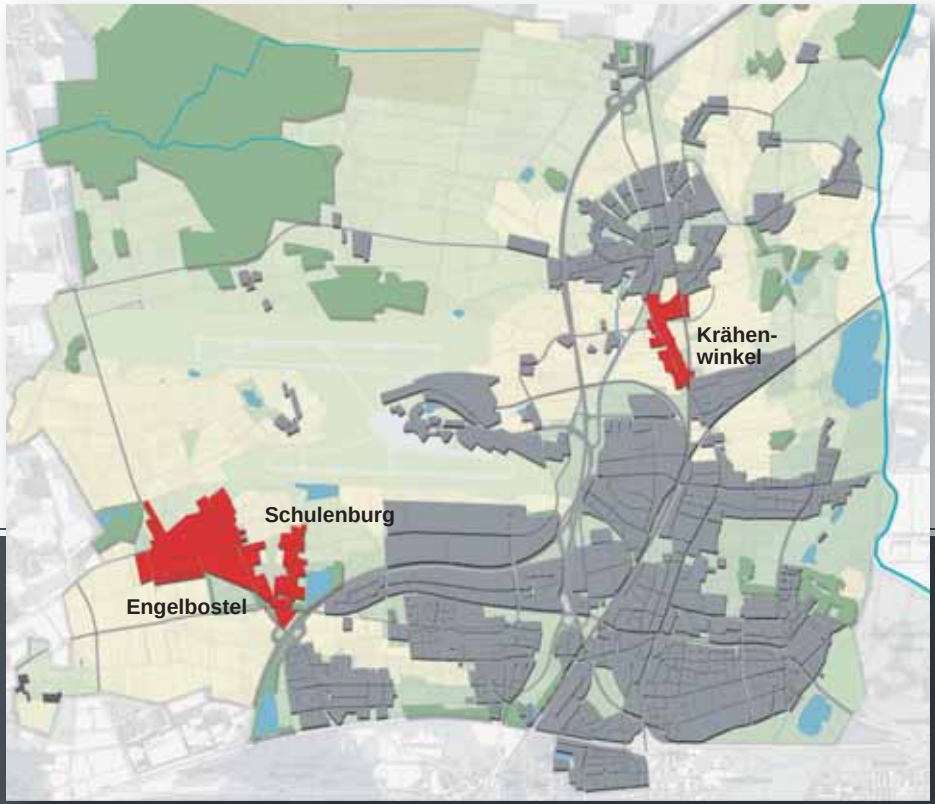


Abb. 3.3/8 Siedlungstyp Dorf – Lage in Langenhagen

Abb. 3.3/9 Ortsrand Schulenburg

Abb. 3.3/10 Engelbostel

Abb. 3.3/11 Engelbostel von Norden

ZIELE UND AUFGABEN ENGELBOSTEL UND SCHULENBURG-MITTE

Dorf! Verhältnis zur Landschaft als Qualitätsmerkmal!

- Eigenentwicklung für Wohnungsbau:
  - im Siedlungsbestand
  - Optionen für Neubaugebiete in kleinen Bauabschnitten nutzen
- Kein weiteres bauliches Zusammenwachsen von Engelbostel und Schulenburg
- Dorfstruktur pflegen und entwickeln:
  Ortsbild, Geschichte, lokale Wirtschaft, Verkehr integrieren
- Grundversorgung gemeinsam sichern und entwickeln
- Zwischenraum als gemeinsamen Grünzug entwickeln
- Dörfliche Ortsränder erhalten
- Landschaft überwiegend landwirtschaftlich nutzen und pflegen
- Freiraum von gewerblicher Entwicklung freihalten

Abb. 3.3/12 Empfehlung: differenzierte Entwicklung

Abb. 3.3/13 Alternative: Entwicklung zum Vorort

ZIELE UND AUFGABEN KRÄHENWINKEL

Teilung als Dorf und Siedlung erhalten – Vorortcharakter vermeiden

- Vorerst Charakter als Straßendorf an der Walsroder Straße erhalten
- Wohnungsbestand trotz Siedlungsbeschränkung möglichst halten
- Walsroder Straße integriert ausbauen, dörflichen Charakter berücksichtigen
- Gewerbliche Entwicklung nach Westen eher langfristig, nur mit Beitrag zur Verbesserung der Wohnqualität: attraktive Arbeitsplätze, S-Bahn-Haltepunkt [vgl. S. 62]
- Bei gewerblicher Entwicklung Ablesbarkeit der Dorflage und Zwischenräume als Grünzüge erhalten: zur Bebauung an der Walsroder Straße und zum Gewerbegebiet Rehkamp

Abb. 3.3/14 Dörflicher Teil von Krähenwinkel

D. EINZELHAUS / SPLITTERSIEDLUNG – LÄNDLICH BEBAUTES GRUNDSTÜCK

CHARAKTER

Splittersiedlungen bestehen aus wenigen, häufig einzeln stehenden Wohnhäusern und hängen nicht mit den bebauten Ortsteilen zusammen. Sie sind meistens in den ehemals selbstständigen Gemeinden von der Nachkriegszeit bis zu den 1960er Jahren an Landstraßen oder Flurwegen entstanden – zur zügigen Schaffung von Wohnraum und mit hohem Gartenanteil [für Selbstversorger].

Die privaten Grundstücke grenzen direkt an die Kulturlandschaft an und fügen sich in der Regel durch die gewachsene Begrünung und Einfriedungen in ihr Umfeld ein.

Aufgrund der geringen Anzahl an Einwohnern gibt es keine eigenständige Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs oder öffentlichen Einrichtungen. Die erforderlichen Versorgungswege bis zum nächsten Stadtteil sind zum Teil weit. Allenfalls können Nachbarschaften hier sozialen Rückhalt bieten.

Abb. 3.3/15 Siedlungstyp Siedlungssplitter — Lage in Langenhagen

Abb. 3.3/17 Splittersiedlung bei Kananohe [mit Gehöft]

ZIELE UND AUFGABEN

- Keine bauliche Erweiterung
- Landschaftstypische Eingrünung
- Bestandswahrung
- Langfristig landschaftliche Entwicklung

Abb. 3.3/16 Einzelhaus bei Kananohe

E. KLEINE SIEDLUNG

CHARAKTER

Besonders in der Nachkriegszeit sind aufgrund von Wohnungsengpässen neue Siedlungszellen in der Landschaft – in Langenhagen bevorzugt in der Niederung – entstanden. Diese eigenständig gelegenen kleinen Wohnsiedlungen sind in der Regel durch umfangreichen Grünbestand gut in die Landschaft eingebunden.

Abhängig von der Siedlungsgröße und der Verbindung zu benachbarten Siedlungseinheiten ist zum Teil eine eigenständige Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs oder grundlegenden öffentlichen Einrichtungen gegeben.

SONDERFALL: SCHULENBURG-SÜD

Schulenburg-Süd ist durch die Autobahn A 352 von Schulenburg-Mitte räumlich getrennt und über den gemeinsamen Freiraum mit Godshorn verbunden. Das direkt an die Siedlung grenzende Gewerbegebiet Schulenburg gehört weitgehend zur Gemarkung Godshorn und schränkt zusammen mit den Autobahnen den Freiraum deutlich ein.

SONDERFALL: SIEDLUNG KRÄHENWINKEL

Die Siedlung ist an der Walsroder Straße mit dem Hagenhufendorf Krähenwinkel verbunden, wirkt durch die trennenden Bahntrassen im Süden und Westen jedoch weitgehend als eigenständige Siedlungseinheit.

Durch die Größe von Krähenwinkel ist eine eigenständige Grundversorgung bisher gegeben. Die Lage im Siedlungsbeschränkungsbereich [Lage s. Abb. 5.2/1 S. 90 f.] lässt keine Erweiterung der Siedlung zu.

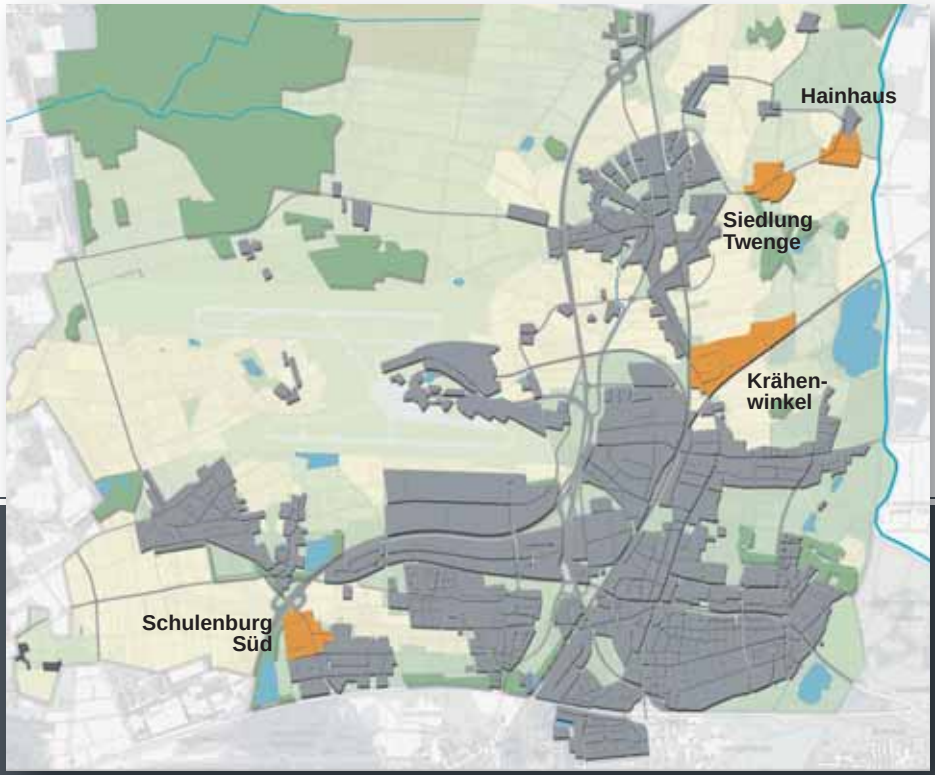


Abb. 3.3/18 Siedlungstyp Kleine Siedlung – Lage in Langenhagen

Abb. 3.3/19 Siedlung Krähenwinkel

ZIELE UND AUFGABEN

- Wohnungsbestand modernisieren
- Eigenentwicklung:
  - im Siedlungsbestand
  - allenfalls kleinteilige Ergänzung

  [Siedlung Twenge, Schulenburg-Süd]
- Die Siedlung ordnet sich ein in Landschaftsbild und Landschaftsschutz: Pflege und Entwicklung der Ortsränder, weitgehend freie Lage in der Landschaft

SPEZIFISCHE ZIELE UND AUFGABEN SIEDLUNG KRÄHENWINKEL

- Attraktivität als Wohnstandort sichern: öffentliche Infrastruktur und Nahversorgung halten
- Wegebeziehungen qualifizieren, Richtung Kernstadt, Weiherfeld, Evershorst / Kananohe

F. VORORT – EHEMALS SELBSTSTÄNDIGE GEMEINDE MIT KLEINSTÄDTISCHER PRÄGUNG IN DER LANDSCHAFT

CHARAKTER

Der Vorort ist als eigenständiger Siedlungsbereich noch sehr weitgehend erkennbar, auch wenn in Kaltenweide an Walsroder Straße und Hainhäuser Weg ein direkter Siedlungszusammenhang mit dem Straßendorf Krähenwinkel besteht.

Der dörfliche Charakter ist im Ortskern und an einzelnen Abschnitten der Ortsränder noch erlebbar. Durch umfangreiche Siedlungsentwicklung ist der dörfliche Charakter jedoch bereits stark überformt. Diese Entwicklung ist in Kaltenweide besonders deutlich mit der Bebauung des Weiherfeldes seit den vergangenen 15 Jahren vorangeschritten. Auch wenn die Weiherfeld-Wohnsiedlung nur an relativ wenigen Stellen direkt an den historischen Ortskern angebaut wurde, so ist sie doch kein eigenständiger Stadtteil.

Mit dem Aufbau des Weiherfeldes wurde auch die dörfliche Infrastruktur ausgebaut bzw. zu einer vielfältigen Versorgung mit sozialen und anderen öffentlichen Einrichtungen und Anlagen sowie Gütern des täglichen Bedarfs ergänzt. Hierzu trägt besonders auch der S-Bahn-Anschluss Kaltenweide bei.

Die Siedlungsbezüge zur Landschaft sind stark ausgeprägt, allerdings ist der direkt zugehörige Landschaftsraum durch die nahe Autobahn im Westen und Norden und die nahegelegenen Siedlungen im Osten und Süden relativ klein.

Ein zentraler Versorgungsschwerpunkt und eigene abwechslungsreiche soziale Infrastruktur gewährleisten die Eigenständigkeit dieses Stadtteils und bereichern ihn gleichzeitig. Die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs ist ausreichend gesichert und vielfältig. Gesamtstädtische Funktionen übernimmt der Vorort kaum.

Abb. 3.3/21 Mühle im Dorfkern Kaltenweide

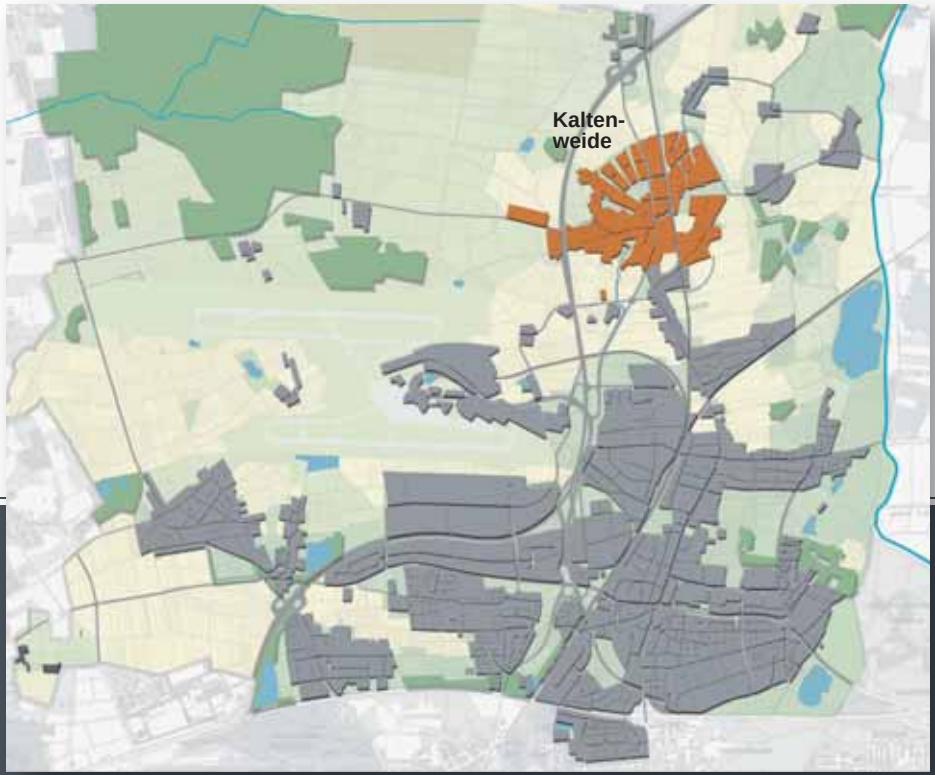


Abb. 3.3/20 Siedlungstyp Vorort – Lage in Langenhagen

ZIELE UND AUFGABEN

- Vorgelagerter Stadtteil
- Dörflichen Teilcharakter erhalten
- Weitgehend funktionale Eigenständigkeit
- Nahversorgungsschwerpunkt für das Umfeld und weiteren Einzugsbereich
- Weitere Ergänzungen für Wohnungsbau

Abb. 3.3/22 Godshorn, Hauptstraße

G. VORSTADT – EHEMALS SELBSTSTÄNDIGE GEMEINDE MIT KLEINSTÄDTISCHER PRÄGUNG AN DER KERNSTADT

CHARAKTER

Die Vorstadt kennzeichnet besonders die räumliche Nähe zur Kernstadt und die starke Überformung durch umfangreiche Entwicklung von z.T. städtischen Wohnsiedlungen und großflächigen Gewerbegebieten. Dies hat dazu geführt, dass der dörfliche Charakter im Ortskern nur noch wenig erlebbar ist und die Bezüge zur Landschaft relativ gering sind. In Godshorn wirken zudem die übergeordneten Straßen- und Bahnsysteme gliedernd und trennend von anderen Stadtteilen und freier Landschaft.

Die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs ist hingegen vielfältig. Besonders im Stadtteilzentrum verbinden sich Handel und Dienstleistungen mit sozialen und anderen öffentlichen Einrichtungen. Gesamtstädtische Aufgaben sind in der Vorstadt jedoch kaum integriert.

ZIELE UND AUFGABEN

- Ortskern pflegen und herausbilden: altes Ortsbild, Geschichte und Identität
- Ränder pflegen / entwickeln: Freizeitbezug, Sport, Gärten, Erholung, Eingrünung
- Lokale Infrastruktur sichern
- Nordöstlichen Zwischenraum überwiegend für bauliche Entwicklung nutzen, Ablesbarkeit der Ortslage über Grünverbindung im Mindestmaß erhalten
- Bremoor-Wiesen erhalten

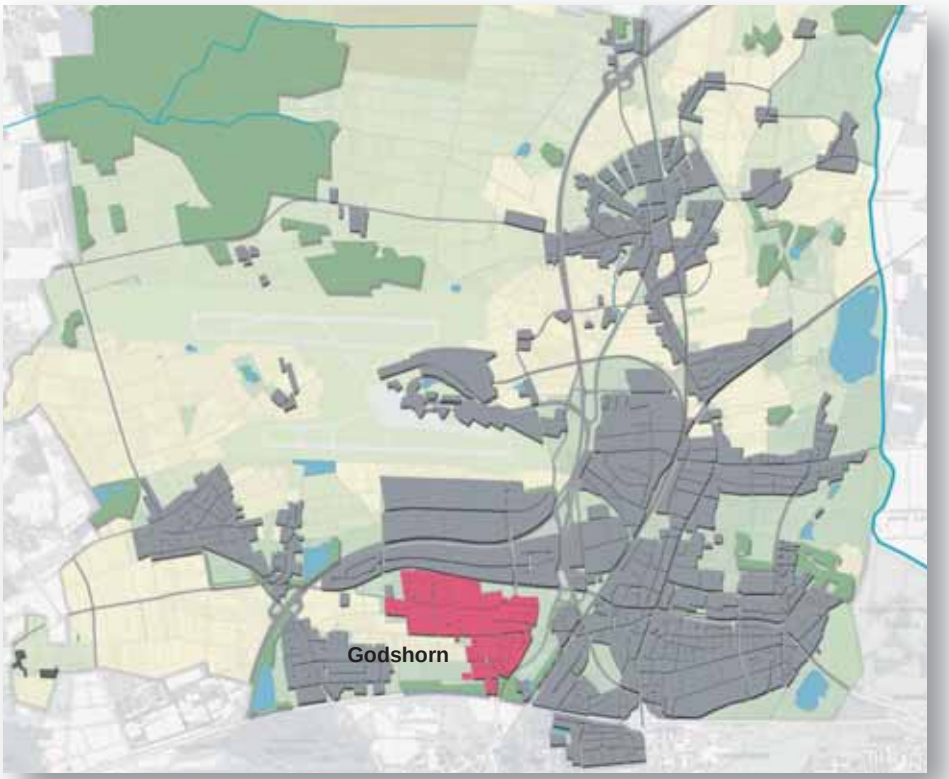


Abb. 3.3/23 Siedlungstyp Vorstadt – Lage in Langenhagen

Abb. 3.3/24 Godshorn aus Richtung Osten

H. WOHNVIERTEL – WIESENAU: STÄDTISCHE SIEDLUNG IN „INSELLAGE“

CHARAKTER

Das Wohnviertel Wiesenau entstand in der Nachkriegszeit auf ehemaligem Kasernengelände mit einer Mischung aus Einfamilienhäusern und dreigeschossigen Mehrfamilienhäusern. Das städtische Straßenraster ist wegen der umschlossenen Lage zwischen Hannovers Gewerbegebieten und der Autobahn nur punktuell nach Norden an die Kernstadt angebunden. Es ist der einziger Stadtteil Langenhagens südlich der Autobahn A 2.

Wiesenau besitzt aufgrund des genannten, eher großstädtischen Umfeldes keinen direkten Zugang zur freien Landschaft. Von besonderer Bedeutung für die Wohnqualität vor Ort sind deshalb die relativ stark durchgrünten privaten Grundstücke, das wenige vorhandene öffentliche Grün und die gute Anbindung an den nahen Brinker Park.

Das relativ kleine und isoliert gelegene Wohnviertel Wiesenau verfügt über die grundlegenden öffentlichen Einrichtungen wie Kindergarten und Grundschule. Zur Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs dienen nur wenige kleinteilige Angebote vor Ort. Allerdings sind umfangreiche Angebote in Brink oder an der Walsroder Straße nah und gut erreichbar. Über die Vahrenwalder Straße mit direktem Stadtbahn- und Autobahnanschluss ist Wiesenau sehr gut an das übergeordnete Verkehrsnetz und damit an die gehobene Versorgung in Langenhagen und Hannover angebunden.

Abb. 3.3/26 Wiesenau von Süden

Abb. 3.3/27 Freiligrathstraße

ZIELE UND AUFGABEN

- Als attraktive Umgebung für Familien gestalten
- Anregende Lebensumwelt erhalten, besonders für ältere Bevölkerung
- Verkehrsimmissionen reduzieren: Komponistenviertel als gesunden Wohnstandort aufwerten
- Vorhandene Infrastruktur erhalten, Verbrauchermarkt sowie dezentrale Begegnungsräume ergänzen
- Quartiersmitte als soziales Zentrum stärken
- Soziales Leben stärken: Integration von Personen mit Migrationshintergrund oder Behinderung
- Großzügige Gebietsdurchgrünung weitestgehend erhalten, nur behutsam nachverdichten
- Naherholung und wohnungsnahes Grün zugunsten einer hohen Lebensqualität verbessern

Abb. 3.3/25 Siedlungstyp Wohnviertel – Lage in Langenhagen

Abb. 3.3/28 Walsroder Straße

I. KERNSTADT – STADTLANDSCHAFT

CHARAKTER

Die Kernstadt – das Zentrum – von Langenhagen ist aus dem Straßendorf entlang der Walsroder Straße hervorgegangen. Die starke städtische Überformung, besonders in den letzten 60 Jahren, erfolgte weitgehend entsprechend dem modernen Stadtkonzept einer räumlichen Arbeitsteilung.

So entstanden vielfältige Wohnsiedlungen von Gebieten mit freistehenden Einfamilienhäusern bis hin zu eher großstädtischen Bauformen wie Hochhäusern und 5- und mehrgeschossigen Gebäuderiegeln entlang der Walsroder Straße sowie mehrere Gewerbegebiete. Wohnen und Gewerbe liegen zum Teil in enger Nachbarschaft, im Bereich Pferdemarkt sind die kleinen Siedlungszellen sogar weitgehend von Gewerbe umgeben.

Langenhagen verfügt nicht über übliche innerstädtische Netzstrukturen wie in Altstädten. Handel und Dienstleistungen sowie wesentliche öffentliche Einrichtungen wurden vor der Gebietsreform besonders an der Walsroder Straße im Zusammenhang mit Alt-Langenhagen und Brink angesiedelt. Seit den 1970er Jahren wird am nun zentralen Achsenkreuz eine noch im Aufbau befindliche moderne neue Mitte primär mit Einkaufszentrum, Dienstleistungen und öffentlichen Einrichtungen angelegt.

Die Querbarkeit der Hauptverkehrsachsen Walsroder Straße, Bothfelder / Godshorner Straße und Reuterdamm ist für Fußgänger und Radfahrer weitgehend gegeben. Allerdings trennen Zäsuren wie die Trassen von Bahn und Autobahn die Kernstadt von den umliegenden Stadtteilen. Der Zugang zur freien Landschaft ist – besonders im Osten zur Wietzeniederung – unmittelbar gewährleistet.

Das Verhältnis Stadt – Landschaft zeichnet sich aus durch Intensität, Durchdringung und Überlagerung.

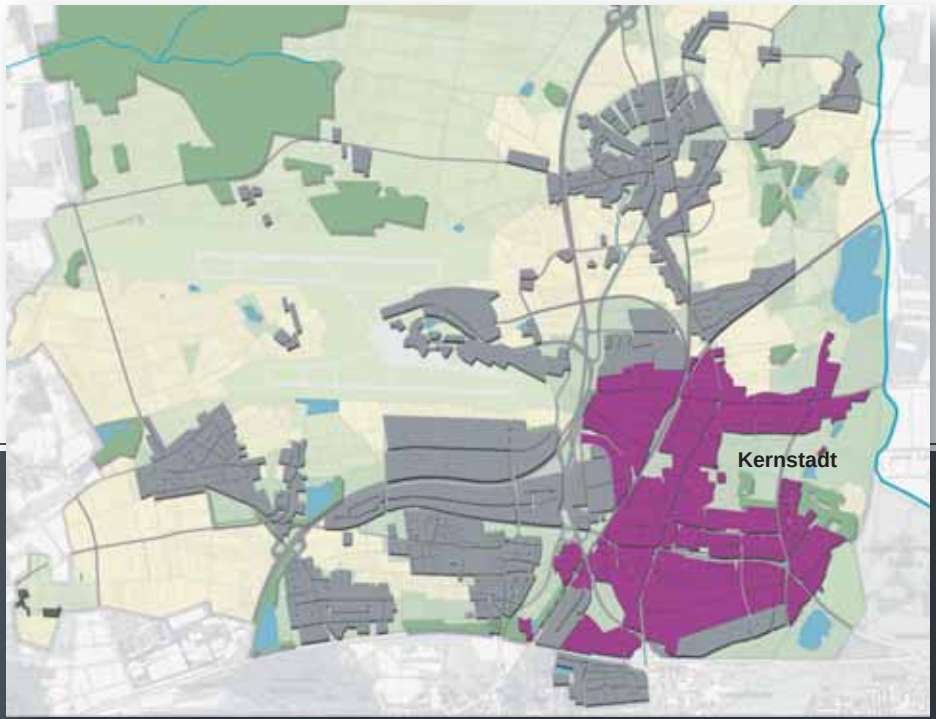


Abb. 3.3/29 Siedlungstyp Kernstadt – Lage in Langenhagen

Abb. 3.3/30 Graneweg, Langenforth

ZIELE UND AUFGABEN

Stadtmitte ausbauen und erlebbar machen

- Entwicklung an den Hauptachsen: Walsroder Straße als zentrale Stadtachse qualifizieren
- Innenstadt mit Marktplatz, Handel und Wohnen: Aufenthaltsqualität verbessern
- Weitere gesamtstädtische / regionale Einrichtungen ansiedeln
- Nahversorgung: flächendeckend, gut
  bessere Erreichbarkeit auch ohne Auto
- Wohnungsbestand: Qualitäten sichern und weiterentwickeln
- Städtische Wohnungsbauergänzungen mit Innenstadt- und Parknähe
- Stadtpark zu städtischem Park qualifizieren
- Grünwegenetz verbindet Stadtmitte und Wohnquartiere mit Parks
  und freier Landschaft

Abb. 3.3/31 Langenforth

J. GEWERBEGEBIET – „SPEZIALISIERTE VORSTADT“

CHARAKTER

Das Gewerbegebiet ist ein speziell ausgewiesenes Gebiet mit vorwiegend gewerblichen Betrieben. Eine Wohnnutzung ist an diesen Stellen nicht bzw. nur in Ausnahmefällen zulässig. Es findet somit eine klare Trennung zwischen Wohnen und Arbeiten statt – bei den jüngeren Gewerbegebieten auch aufgrund der räumlichen Trennung durch Verkehrszäsuren.

Damit ist jedoch eine soziale Einbindung der Gewerbegebiete nicht mehr gegeben. Sie sind primär über Autobahn und Bundesstraße regional integriert.

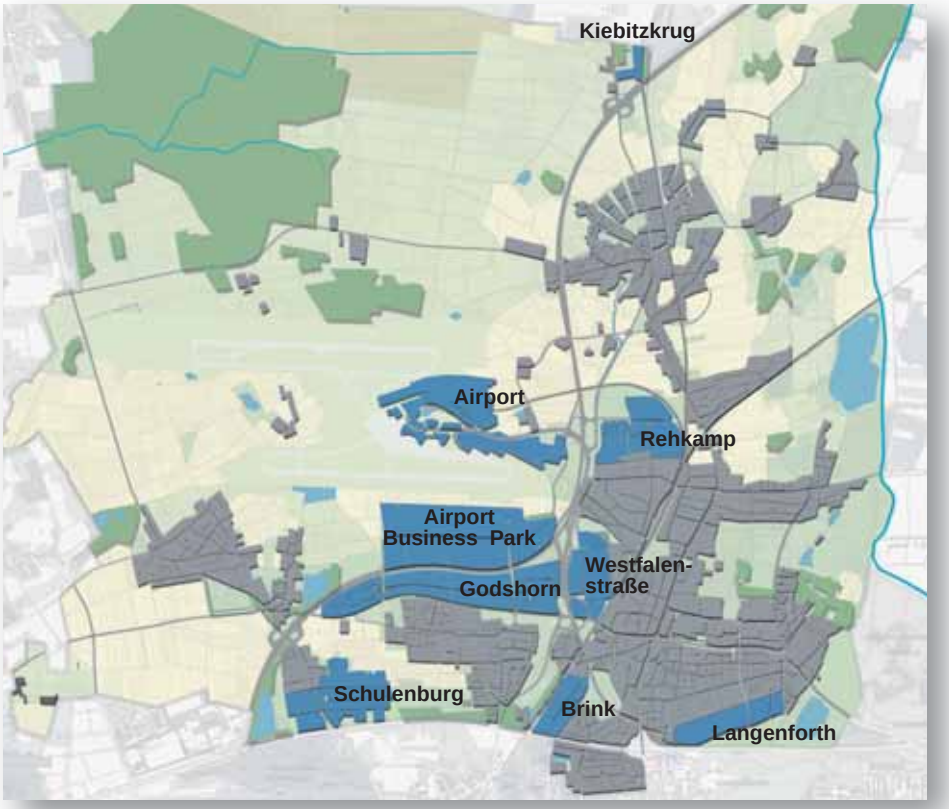


Abb. 3.3/32 Siedlungstyp Gewerbegebiet

Abb. 3.3/33 Gewerbegebiet Rehkamp

Abb. 3.3/34 Logistikzentrum im Gewerbegebiet Rehkamp, Langenhagen

ZIELE UND AUFGABEN

- Belastungen für benachbarte Stadtteile vermeiden: direkte Anbindung an das Fernstraßennetz ist erforderlich
- Gute Durchquerbarkeit für Radfahrer [und Fußgänger] sicher stellen
- Gestalterisch in das Umfeld integrieren: Eingrünung, Bebauung

Abb. 3.3/35 Langenforth: Nebeneinander von Gewerbe und Wohnen

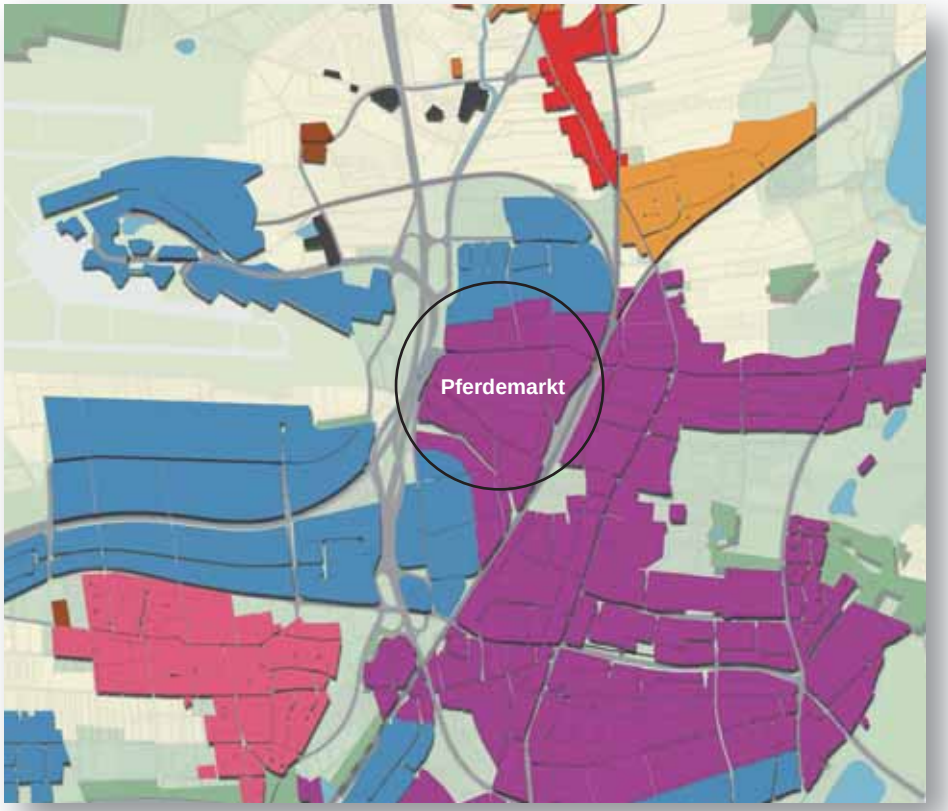


Abb. 3.3/36 Gewerbe am Pferdemarkt als Bestandteil der Kernstadt

SPEZIFISCHE ZIELE UND AUFGABEN GEWERBE AM PFERDEMARKT MIT EINGEBETTETEN WOHNGEBIETEN

- Bestehendes Wohnen unterstützen
- Qualitäten der Mischung ausbauen
- Gewerbenutzungen verträglicher gestalten!
- Angestrebtes Hauptprofil: Dienstleistungen, Handwerk und kleinteilige Betriebe, Handel [nicht-zentrenrelevant]
- Repräsentativere Gestaltung

Abb. 3.3/37 Gewerbe am Pferdemarkt: Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe, Blick von Osten

4. LEITLINIE 1 | WIRTSCHAFT: ENTWICKLUNG EINRÄUMEN!
BREITES SPEKTRUM AN DIENSTLEISTUNGEN ANSIEDELN

4.1 POSITION: HOCHWERTIGE ARBEITSPLÄTZE AUSBAUEN UND LEBENSQUALITÄT SICHERN

Vergleicht man die Städte im Umkreis Hannovers, so nimmt Langenhagen aufgrund seiner Wirtschaftskraft eine besondere Position ein. Durch die vielseitige Infrastruktur mit Flughafen und Autobahn verfügt die Stadt über exzellente Standortbedingungen, vor allem für Gewerbebetriebe im Transportsektor, aber auch für Dienstleistungen, die zudem von der Nähe zur Landeshauptstadt Hannover profitieren.

Gleichzeitig wird die Entwicklung Langenhagens durch die Verkehrsinfrastruktur räumlich strukturiert und eingeschränkt. Hierbei zeigt sich der Flughafen mit seinen Einrichtungen als ein weitgehend unabhängig wirkender Schwerpunkt, der seine eigenen Kräfte zu entfalten und zu nutzen sucht. Seine Expansion ist jedoch abhängig von einer tragfähigen Erschließung, die vor allem im Westen konfliktträchtig ist.

Die Stadt Langenhagen wiederum stößt ebenso an die Grenzen, die durch Bahntrassen, Verkehrsachsen und Siedlungsstrukturen gegeben sind.

Unter Berücksichtigung des Landschaftsschutzes durch den Flugverkehr und der notwendigen Verkehrsanbindung erscheinen im gesamten Stadtgebiet nur noch wenige Standorte, die städtisch integrierbar und damit entwicklungsfähig sind.

Daher muss der ohnehin mit dieser Planung verfolgte Anspruch nach integrierter Entwicklung verstärkt werden und zu sorgfältigstem Umgang mit den verbliebenen Entwicklungsreserven führen.

Abb. 4.1/1 Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten, Langenforth

Abb. 4.1/2 Differenziertes Angebot für unterschiedliche Gewerbe- und Dienstleistungsstrukturen anbieten

Gleichwohl darf die Stadt Langenhagen nicht darauf verzichten, ein differenziertes Angebot für unterschiedliche Gewerbe- und Dienstleistungsstrukturen anzubieten und vorzuhalten. Dies erscheint einerseits notwendig, um weitere, v.a. arbeitsplatzintensive Produktions-, Forschungs- und Dienstleistungsbetriebe ansiedeln zu können, aber andererseits auch, um ansässigen Betrieben Expansionsmöglichkeiten anbieten zu können und somit Abwanderungen mangels Flächenangeboten zu vermeiden.

Mit dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept werden deshalb systematisch die vorhandenen Potentiale ausgelotet, um mit einem breiten, aber nach Größen und Standortanforderungen strukturierten Angebot antworten zu können. Dies bedeutet nicht, dass alle Flächen in Anspruch genommen werden müssen, jedoch darf die Handlungsfähigkeit der Stadt nicht eingeschränkt werden. Mit dem Leitziel „Wirtschaft: Entwicklung einräumen" wird verdeutlicht, dass eine sorgfältige Integration weiterer Gewerbeflächen in die räumliche Ordnung von Stadt und Landschaft unverzichtbar ist.

Es wird also eine permanente Aufgabe bleiben, das Gleichgewicht zwischen gewerblicher Entwicklung und Erhalt und Ausbau der Wohn- und Lebensqualität in Langenhagen zu sichern. Dieser Balanceakt wird zwangsläufig Kompromisse beinhalten, da Langenhagen mit seiner Entwicklung längst an die eigenen Stadtgrenzen stößt.

Abb. 4.1/3 Sehr gute Standortbedingungen vor allem für Gewerbebetriebe im Transportsektor aufgrund der vielseitigen Infrastruktur

4.2 RÄUMLICHES LEITBILD WIRTSCHAFT

Das Räumliche Leitbild stellt die unterschiedlichen Wirtschaftsstandorte Langenhagens im Stadtgebiet dar. Dabei wird vorrangig nach Art und Maß der Integration der Standorte in ihr Umfeld unterschieden. Dies soll einerseits Orientierung bei der Standortwahl und Ansiedlung von Betrieben bieten. Andererseits können und sollen die Gebiete in ihrer inneren und äußeren Gestaltung entsprechend profiliert werden, sodass möglichst vielfältige Entwicklungspotentiale für unterschiedliche Nachfragen entstehen. In den folgenden Kapiteln A bis E wird entsprechend die Auswahl und angestrebte Profilierung und Gestaltung der einzelnen Entwicklungsoptionen begründet, gegebenenfalls werden auch Entwicklungsbedingungen formuliert.

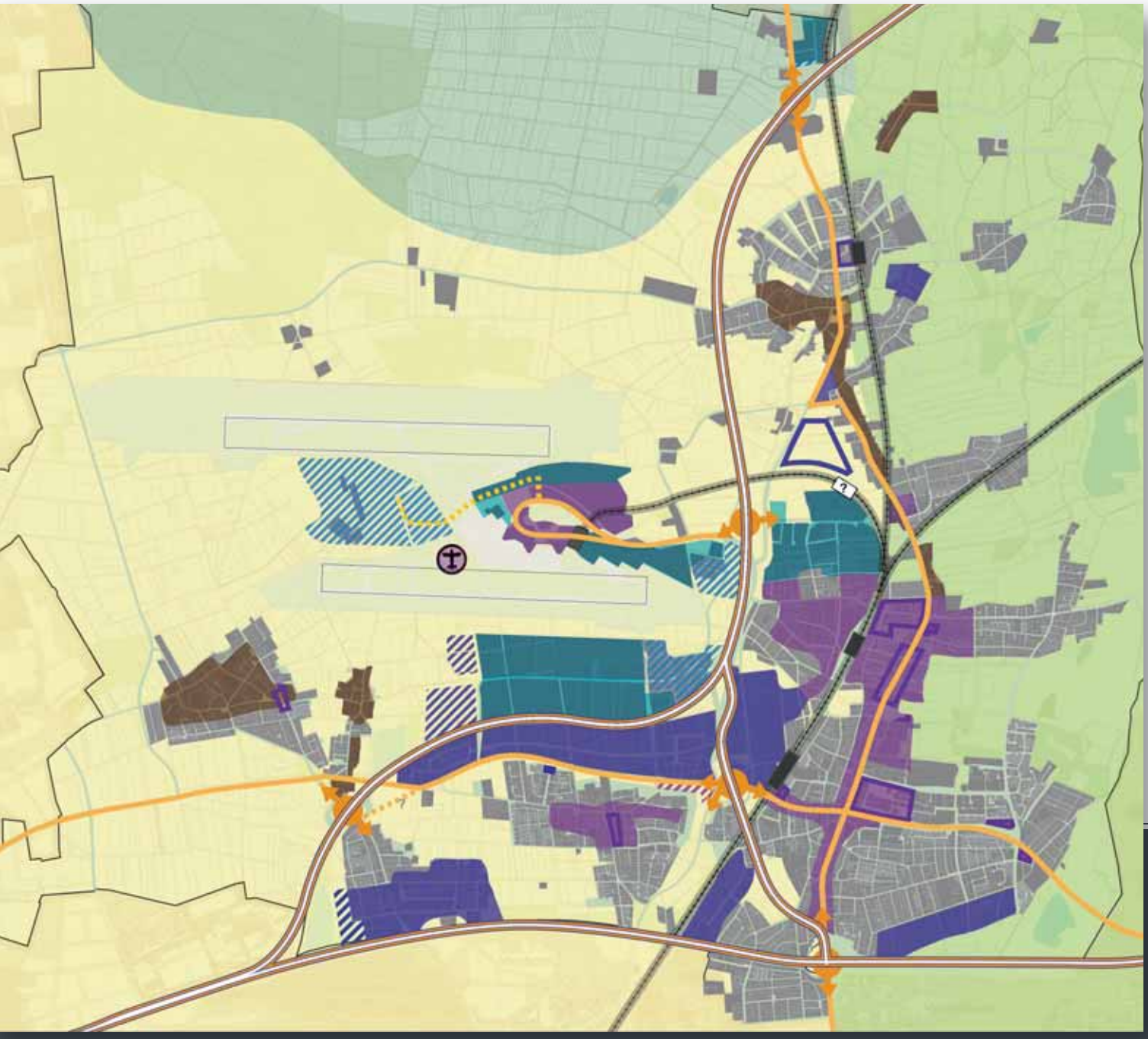


Abb. 4.2/2 Gewerbegebiet in Godshorn

WIRTSCHAFTSSTANDORTE PROFILIEREN UND FLUGHAFEN-ORIENTIERTES GEWERBE MAßVOLL ENTWICKELN

HAUPTZIELE

A. Handel, Dienstleistungen und Handwerk in städtisch integrierten Lagen ausbauen

B. Dörfliche Wirtschaft stärken

C. Wohnungsnahe Arbeitsplätze städtisch integrieren

D. Gewerbe am Flughafen maßvoll entwickeln

E. Verzicht auf gewerbliche Entwicklung an weiteren Standorten

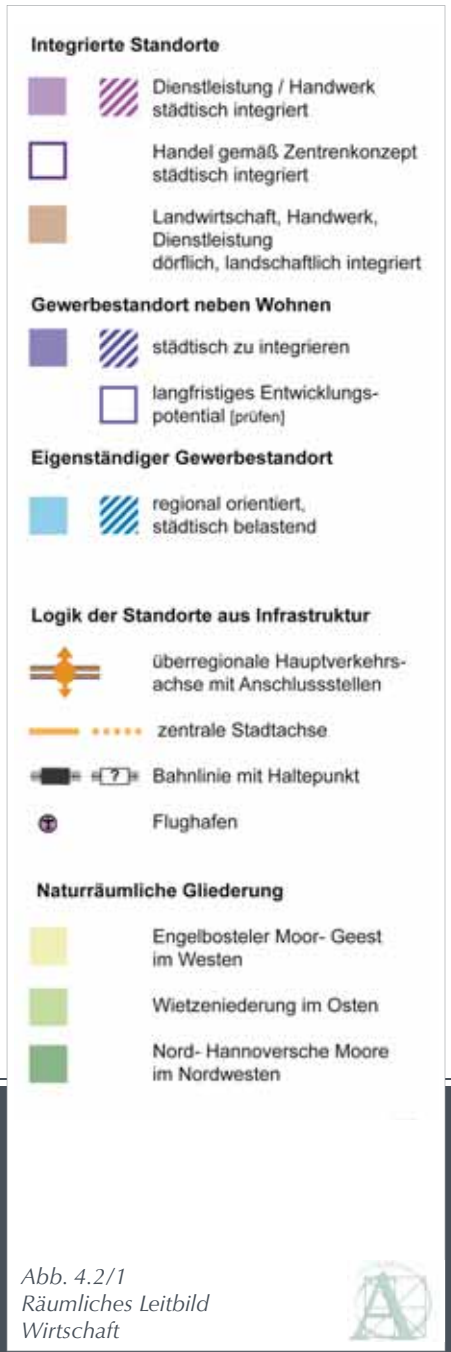


Abb. 4.2/1
Räumliches Leitbild Wirtschaft

A. HANDEL, DIENSTLEISTUNGEN UND HANDWERK IN STÄDTISCH INTEGRIERTEN LAGEN AUSBAUEN

WEITERENTWICKLUNG DER EINZELHANDELSSTANDORTE GEMÄSS DEM ZENTRENKONZEPT

Bei der Weiterentwicklung sind die Standorte für den Einzelhandel städtisch zu integrieren. Das bedeutet, dass sie sich städtebaulich in ihr Umfeld einfügen sollen und für die Bewohner auch ohne Kraftfahrzeuge gut erreichbar sein sollen. Großhandel, der Betriebe versorgt, und Kraftfahrzeughandel können davon unbenommen in Gewerbegebieten angesiedelt werden.

Das von der Stadt Langenhagen beschlossene Einzelhandelskonzept [CIMA 2009] weist ein System von unterschiedlichen Zentren in der Stadt mit detaillierten Vorgaben für die Weiterentwicklung der Standorte aus.

Dieses Zentrenkonzept soll eine vielfältige Versorgung im Stadtgebiet gewährleisten und steht im Einklang mit dem Räumlichen Leitbild Mittelzentrum [vgl. Abb. 5.3/1, S. 120 f.]. Die Lage der integrierten zentralen Versorgungsbereiche ist in das Leitbild Wirtschaft übernommen.

ZENTRALEN EINZELHANDEL IN DER INNENSTADT AUSBAUEN

Gemäß dem Einzelhandelskonzept werden zur Stärkung und Entwicklung der Innenstadt folgende Aspekte angestrebt [CIMA 2009, S. 85]:

- Erhöhung der Verkaufsfläche, insbesondere durch die Ansiedlung zentrenrelevanter Sortimente
- Ansiedlung von größeren, auch regional bedeutsamen Magnetbetrieben
- Aufwertung des vorhandenen Angebotes durch qualitative Maßnahmen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch städtebauliche Maßnahmen [vgl. S. 161 ff.]
- Sicherung des positiven Standortfaktors „Parken und Erreichbarkeit“
- Sicherung des positiven Standortfaktors „Wochenmarkt“ [mit Markthalle]
- Verstärktes Marketing in der Innenstadt [Citymanagement]

Abb. 4.2/3 Elisabeth-Arkaden, Walsroder Straße

Ansiedlung der Westpassage [Priorität A, aktuell im Bau]

Derzeit wird im westlichen Teil der Innenstadt ein neues Einkaufszentrum mit einer Verkaufsfläche von rd. 16.500 m² erstellt, das deutlich zum Erreichen der oben genannten Ziele beitragen soll.

Ansiedlung von weiterem Einzelhandel auf dem bisherigen Postgelände prüfen [Priorität C]

Für das bisherige Postgelände wird eine städtische Neubebauung angestrebt, die neue Raumkanten zu Marktplatz und Nordpassage ausbilden soll. Nach Fertigstellung der Westpassage ist zu prüfen, ob auf dem bisherigen Poststandort evtl. zusätzlich weiterer Einzelhandel untergebracht werden soll. Für ein ausgewogeneres Verhältnis von großen Einkaufszentren und kleinteiligen Angeboten sollte hier jedoch ein Baublock mit Geschäftshäusern ausgebildet werden, z.B. mit Einzelhandel im Erdgeschoss und Büros und Wohnungen in den Obergeschossen. Stell- und Parkplätze könnten z.B. in einer Tiefgarage untergebracht werden.

Abb. 4.2/4 Innenstadt von Süden, 2009 mit wesentlichen Handelsflächen und -potentialen

STADTTEILZENTREN PFLEGEN

Die drei Stadtteilzentren in Alt-Langenhagen [Walsroder Straße], Godshorn [Hauptstraße] und seit wenigen Jahren in Kaltenweide [Kaltenweider Platz] sollen in ihren aktuellen Strukturen erhalten werden, wozu bei der Walsroder Straße auch die Innenstadt ergänzende Funktionen gehören.

BESONDERE STANDORTE FÜR FACHMÄRKTE UND ZENTRENRELEVANTEN EINZELHANDEL PFLEGEN

An der Westfalenstraße und an der Walsroder Straße [Nortagelände] verfügt Langenhagen über Fachmärkte wie Bau- und Möbelmarkt. Während an der Westfalenstraße der Fachmarktcharakter gestärkt und zentrenrelevante Randsortimente unterbunden werden sollen, empfiehlt das Einzelhandelskonzept für das Norta-Gelände eine deutliche Ausweitung als Fachmarktstandort. Hierzu erfolgt eine Bewertung nach ISEK-Kriterien:

- Wegen der zentralen Lage an der Walsroder Straße und im Ostabschnitt der Straße Am Pferdemarkt könnten Fachmärkte den beabsichtigten Ausbau der Stadtmitte [s. S. 161 ff.] stärken.
- Die Tiefe des Grundstücks und das überwiegende Umfeld aus freistehenden Einfamilienhäusern erschwert eine integrierte Entwicklung des Standortes mit großflächigen Parkplätzen und starken Verkehrsströmen deutlich.
- Eine weitere ISEK-Option für das Nortagelände ist zur Stärkung der Stadtmitte der umfangreiche Erhalt der Norta-Gebäude mit Handelsnutzung an der Walsroder Straße und kulturellen Nutzungen dahinter [s. S. 167].
- Eine Gefährdung des innerstädtischen Einzelhandels durch untergeordnete zentrenrelevante Sortimente auf dem Nortagelände kann nicht eindeutig erkannt werden, insbesondere wenn der innerstädtische Einzelhandel mit der Westpassage in der Innenstadt weiter gestärkt wurde. Daher ist die Einbeziehung des westlichen Teils des Norta-Geländes in den zentralen Versorgungsbereich Walsroder Straße denkbar.

Zur Offenhaltung beider Optionen – Einzelhandelskonzept sowie ISEK mit Handel und Kultur im Bestand – wird als Darstellung für den neuen Flächennutzungsplan Mischbaufläche [Option Kerngebiet] empfohlen.

Der Sonderstandort „Airport Plaza“ am Flughafen dient vorwiegend dem Reisebedarf und sollte entsprechend den bestehenden Zielen der Regionalen Raumordnung [max. 3.000 m² Verkaufsfläche] weiterentwickelt werden.

Abb. 4.2/5 Entwicklung des Norta-Geländes an der Walsroder Straße

NAHVERSORGUNG SICHERN

Gemäß den Aussagen des Einzelhandelskonzeptes ist die Grundversorgung mit Waren des täglichen Bedarfs aktuell grundsätzlich gesichert, da eine mit 500 m-Radius flächendeckende Nahversorgung in Langenhagen nicht erreicht werden könne. Entsprechend sollen die bisherigen Standorte möglichst gesichert und ggf. maßvolle, verträgliche Erweiterungen zugelassen werden. Dies gilt besonders für die Standorte in den Zentralen Versorgungsbereichen gemäß dem Zentrenkonzept. Solitäre Standorte in Gewerbegebieten, wie der Vollsortimenter in der Hans-Böckler-Straße, sollen dagegen zur Sicherung bestehender Standorte in Zentralen Versorgungsbereichen nicht weiter gestärkt werden.

Nahversorger bei Bedarf am Südrand von Engelbostel ansiedeln [Priorität C]

Für den bestehenden Nahversorger mit geringer Verkaufsfläche im Zentralen Versorgungsbereich von Engelbostel [Heidestraße] gibt es kaum Erweiterungsmöglichkeiten. Daher schlägt das Einzelhandelskonzept vor, dass der Vollsortimenters ggf. zur Erweiterung an die Hannoversche Straße verlagert wird. Ergänzend zu dem Vollsortimenter kann dann ein Discounter angesiedelt werden. Hier ist noch eine relativ gute Erreichbarkeit aus Engelbostel und Schulenburg gewährleistet. Außerdem kann der Standort sich in das Umfeld mit der neuen Feuerwehr und vorhandenen öffentlichen Einrichtungen und Anlagen in der Nähe integrieren.

Wiesenau: kleinflächigen Nahversorger ansiedeln [Priorität C]

Die Nahversorgung des Stadtteils ist nicht gesichert, da die Entfernung zum Solitärstandort Hans-Böckler-Straße zu groß ist. Wegen der geringen Einwohnerzahl soll im Rahmen der Stadtsanierung von Wiesenau in der neuen Mitte möglichst ein kleinflächiger Nahversorger angesiedelt werden. Zudem ist die Stadt Langenhagen seit Jahren bemüht, ein weiteres Discounter-Angebot in dem angrenzenden Gewerbegebiet der Landeshauptstadt zu errichten.

Abb. 4.2/6 Nahversorger in Engelbostel, Edeka

Abb. 4.2/7 Bürostandort Langenhagen, Beispiel StBG [Steinbruchsberufsgenossenschaft], Lohausener Straße

DIENSTLEISTUNGEN UND HANDWERK EBENFALLS STÄDTISCH INTEGRIEREN

Viele Dienstleistungsunternehmen und Handwerksbetriebe dienen großenteils der Versorgung der Langenhagener Bevölkerung und darüber hinaus. Für sie sind die Nähe zu Kunden und der Bahnanschluss häufig von Vorteil. Außerdem weisen Dienstleistungen grundsätzlich eine geringe Störwirkung für das Wohnen auf und sind so gut für die Mischung mit Wohnen geeignet. Bei vielen Handwerksbetrieben ist eine verträgliche Mischung mit dem Wohnen ebenfalls gut herstellbar. Für die Beschäftigten der Betriebe haben zentrale bzw. gemischte Lagen auch die Vorteile, dass sie gut mit dem öffentlichen Nahverkehr und Fahrrad erreicht werden können und z.B. Gaststätten oder andere Möglichkeiten für das Mittagessen in der Nähe liegen.

Daher sollen solche eher kleinteiligen Betriebe möglichst in die bestehenden städtischeren Bereiche im Umfeld der Walsroder Straße und im Godshorner Ortskern integriert werden [Lagen s. Leitbild Wirtschaft]. Mit einer repräsentativen Gestaltung können und sollen sie sich nach außen darstellen und den städtischen Charakter der Kernstadt und auch des Ortskerns Godshorn stärken. Eine Verlagerung oder Neuansiedlung solcher Betriebe in die größeren Gewerbegebiete ist dagegen zu vermeiden.

ENTWICKLUNGSPOTENTIALE FÜR STÄDTISCH INTEGRIERBARE DIENSTLEISTUNGEN

Kleinteilige Entwicklungspotentiale für städtisch strukturierte Dienstleistungen liegen besonders in den Umstrukturierungs- und Ergänzungspotentialen der Stadtmitte [s. Abb. 6.2/58, S. 165] und den anderen entsprechend im Leitbild Wirtschaft dargestellten Lagen.

Weitere Entwicklungspotentiale mit Erläuterung an anderer Stelle

Darüber hinaus kann Langenhagen wegen seiner verkehrsgünstigen Lage auch als Standort für große öffentliche Bildungs- oder Verwaltungseinrichtungen und private Bürodienstleistungen z.B. mit nationaler bis internationaler Orientierung gut geeignet sein. Auch diese Dienstleistungen in mittelgroßen bis großen Einheiten sollen sich möglichst gut in zentralen Lagen der Stadt einfügen.

Primär kommen folgende Standorte hierfür in Frage:

- Gewerbegebiet Am Pferdemarkt als Teil der Kernstadt weiterentwickeln [Priorität B]
- Nordöstlich Godshorn [Priorität C, s. Anhang 2 Nr. 9]
- Airport City [Priorität C, s. S. 64]
- Westlich Krähenwinkel [Priorität D, s. Anhang 2 Nr. 2]

B. DÖRFLICHE WIRTSCHAFT STÄRKEN

In Engelbostel, Schulenburg-Mitte, Altenhorst und Krähenwinkel, aber auch in Teilen von Kaltenweide und Alt-Langenhagen ist ein dörflicher Charakter mit Gehöften, kleinteiligen Strukturen und der Mischung von Wohnen und Arbeiten deutlich spürbar.

Die Landwirtschaft ist gekennzeichnet durch langanhaltende Strukturveränderungen und Konzentrationsprozesse. Immer weniger Gehöfte werden noch primär landwirtschaftlich genutzt. Sie weisen jedoch auf die ländliche Geschichte Langenhagens hin und leisten auch mit ihren Baukörpern und altem Baumbestand einen wichtigen Beitrag zur Identität des jeweiligen Ortes. Daher sollen bestehenden landwirtschaftlichen Betrieben geeignete Möglichkeiten zur Eigenentwicklung eingeräumt werden, ggf. sind auch direkt angrenzende Freiflächen zu erhalten.

Abb. 4.2/8 Dörfliche Wirtschaft stärken!

ALTE HOFGEBÄUDE UND BAUMBESTAND BEI UMNUTZUNG MÖGLICHST ERHALTEN!

Wird die landwirtschaftliche Nutzung von Gehöften aufgegeben, so ist in den dörflichen Gebieten eine behutsame Umnutzung von Haupt- und Nebengebäuden anzustreben, möglichst weiterhin mit einer Mischung von Wohnen und Arbeiten. So kann die dörfliche Identität fortgesetzt werden. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit ist mit Erhalt der großen Gebäude und ihrer Dachflächen indes nicht einfach. Allgemein eignen sich hauptsächlich Handwerksbetriebe und freie Berufe für eine Nachnutzung, ergänzt um Wohnungen. Bei Umbaumaßnahmen ist auf eine gelungene Integration in das Umfeld, z.B. durch Grün, zu achten.

Abb. 4.2/9 Landwirtschaftliches Gehöft in Kaltenweide

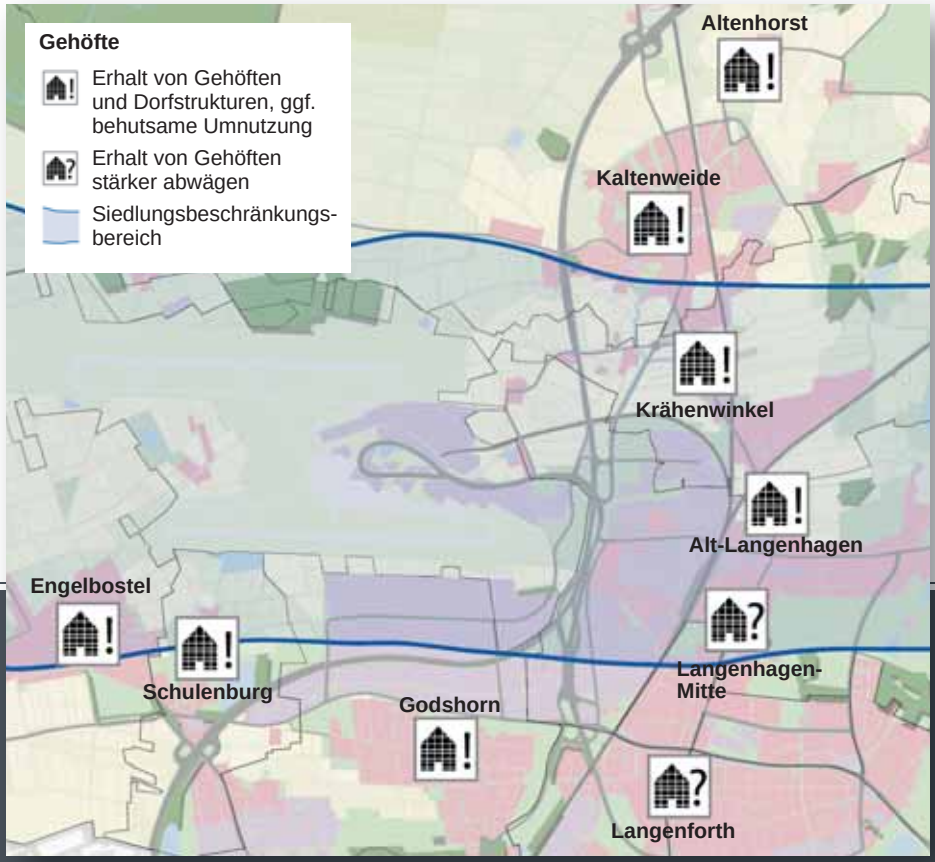


Abb. 4.2/10 Handlungsfeld Gehöfte nach Stadtbezirken

LANGENHAGENS PROFIL ALS PFERDESTADT STÄRKEN

In Langenhagen werden rund 1.000 Pferde gehalten. Die Prägung der ländlichen Bereiche durch die Pferdewirtschaft und den vielfältigen Pferdesport trägt u.a. mit rd. 250 Arbeitsplätzen wesentlich zur Stärkung der dörflichen Wirtschaft bei.

Im Rahmen des lokalen Projektes PFERDEstärken wurden folgende Ziele entwickelt, die in diesem Sinne verstetigt werden sollen und daher in das ISEK übernommen werden:

- Besondere Pferdesportveranstaltungen bieten
- Kultur- und Bildungsveranstaltungen zum Thema Pferde- und Reitsport durchführen
- Konzept für den Fremdenverkehr entwickeln: Urlaub mit Pferd u. ä.
- Regionale Küche und Landgasthäuser fördern
- Direktvermarktung landwirtschaftlicher Produkte aus Langenhagen fördern

Weitere ISEK-Ziele zur Pferdestadt Langenhagen sind der Erhalt der Galopprennbahn Hannover-Langenhagen [s. S. 123] und weitere Verbesserungen des bereits umfangreichen Reitwegenetzes für den Breitensport im Stadtgebiet. Auf eine öffentliche Karte des Reitwegenetzes wird aus Haftungsgründen im Falle von Reitunfällen verzichtet.

Abb. 4.2/11 Reitsport in Alt-Langenhagen

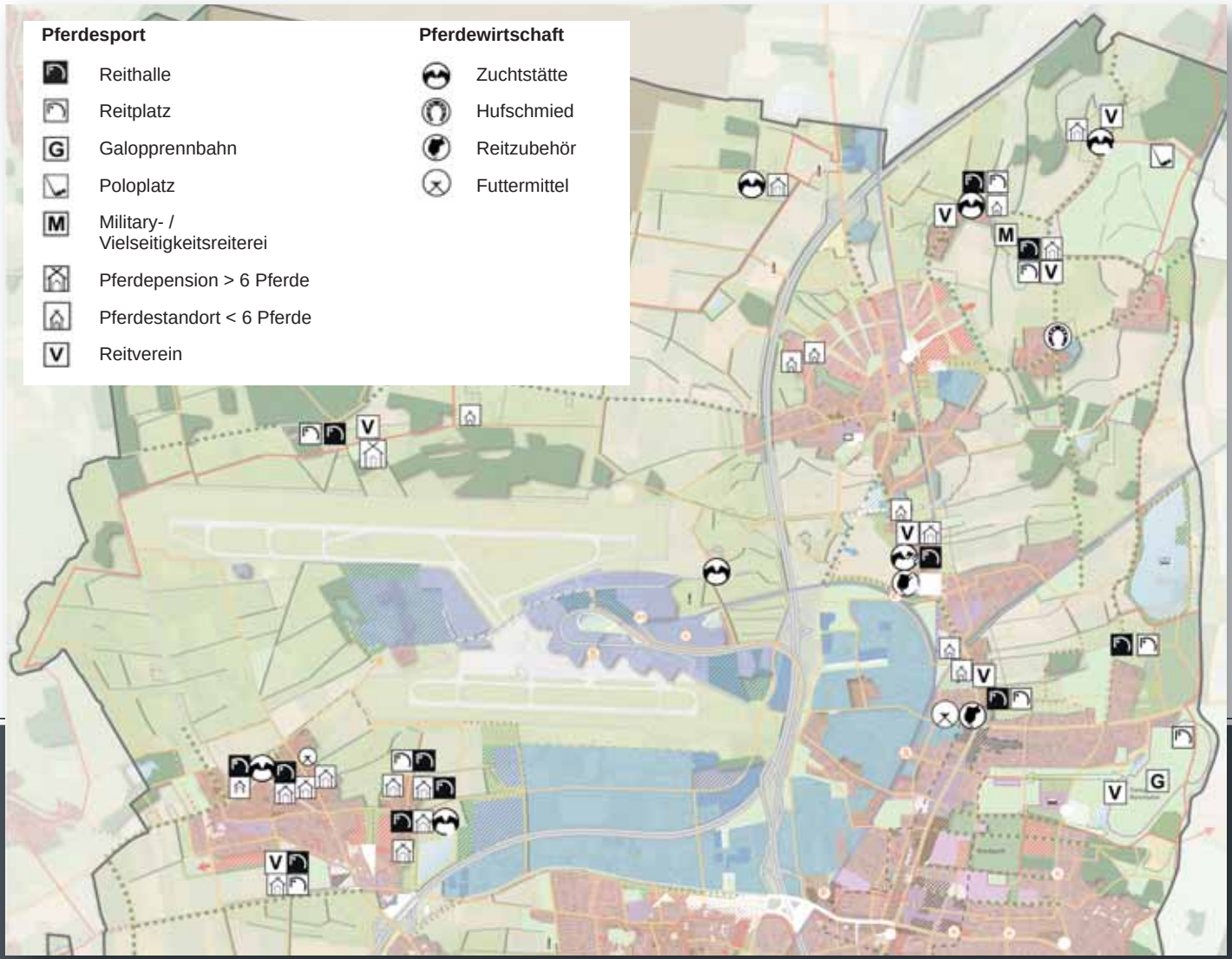


Abb. 4.2/12 Pferdesport und Pferdewirtschaft in Langenhagen

Abb. 4.2/13 Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe, Alt-Langenhagen

C. WOHNUNGSNAHE ARBEITSPLÄTZE STÄDTISCH INTEGRIEREN

VERTRÄGLICHKEIT ZWISCHEN WOHNEN UND GEWERBE VERBESSERN

Besonders die älteren Gewerbegebiete in Langenhagen verfügen über kleinteilige bis mittelgroße Betriebe und liegen meist zwischen Fernstraßen und Wohngebieten. Damit wirken sie auch als Puffer für das Wohnen.

Allerdings bestehen in jedem dieser Gewerbegebiete [einzelne] Betriebe, die störend auf nahe gelegenes Wohnen wirken, sodass insgesamt bereits hohe Vorbelastungen bestehen. Während die Störungen früher meist produktionsbedingt waren, herrschen heute häufig Lärmimmissionen durch den teils nächtlichen Lieferverkehr vor.

Die Verträglichkeit für benachbartes Wohnen ist in solchen Fällen zu verbessern, die Gewerbegebiete sind in diesen Gebieten städtisch zu integrieren. Besonders folgende Maßnahmen können hierzu beitragen:

- Einschränkungen in Bebauungsplänen, die bei Neuansiedlungen und Nutzungsänderungen wirksam werden
- Optimierung der Erschließung von Betrieben
- Einfriedungen mit Lärm- bzw. Sichtschutz

Gewerbegebiet Pferdemarkt als Teil der Kernstadt weiterentwickeln [Priorität B]
Im Umfeld der Straßen Am Pferdemarkt und Hanseatenstraße haben sich zunehmend das Wohnen störende Betriebe zum Beispiel der Logistik-Branche angesiedelt. Trotz der Doppelbelastung aus Flug- und Betriebsimmissionen soll das bestehende Wohnen westlich der Bahn nicht aufgegeben, sondern gestärkt werden – auch weil die Straße Am Pferdemarkt und die Niedersachsenstraße wichtige Wegeverbindungen zwischen Kernstadt und Flughafen bzw. Evershorst darstellen und keinen Gewerbegebietscharakter erhalten sollen.

Daher sind die Gewerbenutzungen besonders in diesem Gebiet verträglicher zu gestalten – z.B. über Einschränkungen in Bebauungsplänen, ggf. auch mithilfe kleinteiliger Parzellierungen. Als Hauptprofil werden in dieser zentralen Lage Dienstleistungen, Handwerk und kleinteilige Betriebe sowie nicht-zentrenrelevanter Handel angestrebt.

Abb. 4.2/14 Gewerbe und Wohnen am Pferdemarkt, Blick von Westen

KLEINTEILIGE HANDLUNGSRESERVEN NUTZEN

In einigen bestehenden Gewerbegebieten sind noch einzelne Parzellen frei [s. Abb. 4.2/38, S. 73]. Prinzipiell sollen solche kleinteiligen Potentiale zur Vermeidung unnötiger Siedlungsinanspruchnahme möglichst genutzt werden. Sie sind allerdings nur selten verfügbar, da sich Betriebe im Sinne nachhaltiger Standortwirtschaft benachbarte Grundstücke für eventuelle spätere Betriebserweiterungen sichern.

Nördlich der Heinrich-Hagemann-Allee in Kaltenweide sind noch kleine Flächen für Betriebe frei. Zur Integration in das eher dörfliche Umfeld soll das Gebiet weitgehend eingegrünt werden. Außerdem sollen hier nur kleinflächige Betriebe angesiedelt werden.

Abb. 4.2/15 Reserveflächen für Betriebe in Kaltenweide, nördlich Heinrich-Hagemann-Allee

ERWEITERUNGSPOTENTIALE ALS HANDLUNGSOPTIONEN FÜR DIE STADT BEREITHALTEN

Im Stadtgebiet von Langenhagen bestehen großflächige Gewerbegebiete und auch Entwicklungspotentiale. Daher wird die Inaussichtnahme weiterer Gewerbeentwicklungen näher begründet:

Die Hauptentwicklungsflächen gehören der Flughafengesellschaft [s. S. 63 ff.]. Sie sind aufgrund von Erbpacht und Lage, aber auch wegen Eigeninteressen der Flughafengesellschaft nicht für alle Betriebe attraktiv.

Die Stadt benötigt daher eigene Handlungsoptionen, um wichtige Betriebe halten bzw. ansiedeln zu können. Im ISEK-Prozess wurden verschiedene Entwicklungspotentiale geprüft und diskutiert. Hinweise zu den verworfenen Optionen enthalten die Seiten 67 ff.. Aufrecht erhalten wurden dagegen vier Standorte, zu denen nähere Ziele und Bedingungen auf den folgenden Seiten ausgeführt sind:

- Schulenburg-Süd: für kleinteilige, das Wohnen nicht wesentlich störende Betriebe
- Westlich Schwabenstraße: für verträgliche Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe in größeren Einheiten
- Nordöstlich Godshorn: für Dienstleistungen als Alternative zum Wohnungsbau
- Westlich Krähenwinkel: für gehobene Dienstleistungen [langfristig]

Abb. 4.2/16 Langfristiges Potential westlich Krähenwinkel

Abb. 4.2/17 Entwicklungspotential am Südsee, Blick von Südosten

Zu den Gewerbepotentialen enthalten die Steckbriefe im Anhang 2 Standortdaten, Entwurfskriterien und Bedingungen. Die Bedingungen für die bauliche Entwicklung sind auch in die Begründung zum Flächennutzungsplan aufzunehmen. Auf wesentliche Entwicklungsaspekte wird hier vorab näher eingegangen:

Gewerbliche Entwicklung nahe Südsee [Potential C, s. Anhang 2 Nr. 4]
Die Bebauungsplanreserven sollen im südwestlichen Bereich ergänzt werden und z.B. der Erweiterung lokaler, das Wohnen nicht wesentlich störender Betriebe dienen. Der verbleibende Freiraum westlich der Wohnsiedlung soll – zum Beispiel als Ausgleichsmaßnahme – zugunsten der Wohnqualität aufgewertet werden, einschließlich Eingrünung und Verbindungsweg an der Autobahn.

Westlich Schwabenstraße [Potential C, s. Anhang 2 Nr. 6]
Das einzige Vorranggebiet für Siedlungsentwicklung des Regionalen Raumordnungsprogramms soll als Option für eine gewerbliche Entwicklung gesichert werden. Es können ggf. auch Teilabschnitte realisiert werden, z.B. in mehreren Schritten [vgl. Abb. 4.2/18]:

- Sicherung der FNP-Reservefläche an der Autobahn. Wegen der Rampe an der Schwabenstraße ist eine Erschließung ohne Abschnitt 2 allerdings schwierig. [1]
- Bebauung bis zum Armslohweg. Hier sollte eine Eingrünung zum Armslohweg erfolgen, um dessen Grüncharakter weitgehend zu erhalten. [2]
- Abschnitt 1 nördlich Armslohweg [3]
- Abschnitt 2 nördlich Armslohweg. Hier ist die Grünverbindung zum Aussichtspunkt zu erhalten. [4]

Abb. 4.2/18 Entwicklungsoptionen westlich der Schwabenstraße [Ausschnitt Stadtbereichskonzept, Legende s. S. 175]

Angesichts der Verkehrsbelastungen auf der Langenhagener Straße und der Bedeutung des Freiraums zwischen Gewerbegebiet und Schulenburg als grüne Zäsur im Stadtkörper [vgl. S. 141] sind für die bauliche Entwicklung Bedingungen zu erfüllen:

- Es muss ein außerordentlicher gewerblicher Bedarf vorliegen: entweder die Verlagerung von bedeutenden Langenhagener Betrieben oder die Neuansiedlung von besonders attraktiven Betrieben hinsichtlich der Quantität bzw. Qualität der Arbeitsplätze.
- Die verkehrliche Verträglichkeit für die Langenhagener Straße muss gegeben sein.
- Zur Sicherung der Freiraumqualitäten ist der Westrand des Gewerbegebietes kräftig einzugrünen. Außerdem soll der Armslohweg als kleiner Grünzug nach Schulenburg ausgebildet werden sowie ein grüner Weg zum Aussichtspunkt.
- Die ökologische Verträglichkeit ist mit dem Landschaftsplan vorzuprüfen. Die Teilflächen nördlich des Armslohweges waren bisher Ausgleichsflächen. Auf dieser Basis kann mit der Neuaufstellung des FNP vorbereitend entschieden werden.

Abb. 4.2/19 Entwicklungsfläche westlich Schwabenstraße

Nordöstlich Godshorn [Priorität C, s. Anhang 2 Nr. 9]
Zwischen Godshorn und dem Anschluss der Langenhagener Straße an die Flughafenstraße könnten Dienstleistungsbetriebe in einer Reihe angesiedelt werden. Sie sollten über eine Erschließungsstraße neben der Langenhagener Straße [„contre allée"] erreicht werden und damit auch zur Langenhagener Straße Gesicht zeigen. Zum geplanten Wohngebiet hin ist ein innerer Grünzug zu entwickeln.

Diese Entwicklungsoption steht alternativ zu der bisher geplanten und weiter zu prüfenden Wohnungsbauentwicklung [s. Anhang 1 Nr. 17].

Abb. 4.2/20 Dienstleistungspotential an der Langenhagener Straße

Westlich Krähenwinkel [Priorität D, s. Anhang 2 Nr. 2]
Der Freiraum zwischen Wagenzeller Straße, S-Bahn-Damm und dem eher dörflichen Teil von Krähenwinkel ist ein wichtiges Element zur Gliederung der Langenhagener Stadtlandschaft [s. S. 37 f. und 141] und soll daher möglichst lange erhalten bleiben. Entsprechend sind für diesen Bereich im neuen Flächennutzungsplan keine Bauflächen darzustellen.

Die Stadt verfügt jedoch kaum über gut geeignete Alternativen für die Ansiedlung großflächiger Einrichtungen, Dienstleistungsbetriebe oder sonstiger gut integrierbarer Betriebe. Daher wird der Standort als langfristige Option, also vorrangig für den Zeitraum nach 2025, in das ISEK aufgenommen.

Eine frühere bauliche Entwicklung, für die dann auch eine Änderung des Flächennutzungsplanes erforderlich wäre, ist an folgende Bedingungen geknüpft: Es muss ein besonderer Bedarf in der Stadt vorliegen, der an anderer Stelle nicht gedeckt werden kann – entweder die Verlagerung von bedeutenden Langenhagener Betrieben oder die Neuansiedlung von besonders attraktiven Betrieben hinsichtlich der Quantität bzw. Qualität der Arbeitsplätze.

Letzteres könnten z.B. gehobene öffentliche Bildungs- oder Verwaltungseinrichtungen oder private arbeitsplatzintensive Bürodienstleistungen sein [s. S. 55], die einen Neubau des zu prüfenden S-Bahn-Haltepunktes rechtfertigen könnten.

- Der Ortsrat von Krähenwinkel hat ein Mitspracherecht bei der Ansiedlung von Firmen in diesem Gebiet.
- Die Betriebe sollen keine Störwirkung für die Wohnsiedlung Krähenwinkel entfalten.
- Die Haupterschließung des Gebietes erfolgt von der Wagenzeller Straße.
- Es sollen Freiräume als grüne Zäsuren erhalten bleiben – zur Bebauung an der Walsroder Straße und zur Bahn.
- Westlich der Wagenzeller Straße soll auch langfristig keine bauliche Entwicklung stattfinden.

Wichtige Gestaltungskriterien für die bauliche Entwicklung sind:

- Abstand und Eingrünung des Gewerbegebietes zur Unterstützung der Verträglichkeit des Gewerbes zum benachbarten Wohnen
- Zwischenraum als Grünzug mit Spazierweg entwickeln

Abb. 4.2/21 Krähenwinkel von Südosten

Abb. 4.2/22 Langfristige Option westlich Krähenwinkel als Ausblick [Auszug Stadtbereichskonzept, Legende s. S. 175]

D. GEWERBE AM FLUGHAFEN MAßVOLL ENTWICKELN

VERTRÄGLICHKEIT DER GEBIETE FÜR REGIONAL ORIENTIERTES UND LOKAL BELASTENDES GEWERBE VERBESSERN

Die verkehrsgünstige Lage Langenhagens mit Autobahnen und Flughafen hat besonders in den vergangenen 25 Jahren eine starke Entwicklung von Gewerbegebieten ermöglicht, deren Betriebe meist regional bis international orientiert sind und die für Langenhagen neben Arbeitsplätzen auch häufig Belastungen mit sich bringen. Hier sind bisher besonders der Airport Business Park und das Gewerbegebiet Rehkamp zu nennen, aber auch der Standort Kiebitzkrug kann hier zugeordnet werden.

Abb. 4.2/23 Logistikbetriebe im Gewerbegebiet Münchner Straße

Hauptbelastungen sind dabei meist die verkehrlichen Auswirkungen vieler Betriebe mit starkem Logistikanteil, der auch nächtlichen Schwerlastverkehr beinhaltet. Die Emissionen von verarbeitendem Gewerbe stellen aufgrund der Abstände zu Wohnsiedlungen kaum ein Problem dar. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist jedoch der Verlust von Freiraum: die großflächigen auf Gewerbe orientierten Gebiete wirken z.T. wie ein Riegel zwischen Siedlung und freier Landschaft.

Für eine bessere Verträglichkeit solcher Gewerbegebiete ist daher bei der Weiterentwicklung auf folgende Aspekte zu achten:

- Eine direkte und leistungsfähige Anbindung an das Fernstraßennetz ist erforderlich
- Eine gute Durchquerbarkeit für Radfahrer [und Fußgänger] ist sicherzustellen
- Das Gebiet und die Gebäude sind gestalterisch in das Umfeld zu integrieren

Außerdem ist zu prüfen, inwieweit die einzelnen Gebiete aufgrund ihrer Lagegunst unterschiedlich profiliert werden können, z.B. für Flughafen, Logistik oder Produktion.

KLEINTEILIGE HANDLUNGSRESERVEN NUTZEN

In den Gebieten Rehkamp und Kiebitzkrug sind noch einzelne Parzellen unbebaut [s. Abb. 4.2/38, S. 73], die prinzipiell zur Vermeidung unnötiger Siedlungsinanspruchnahme genutzt, zum Teil aber von Betrieben für eventuelle spätere Betriebserweiterungen gesichert werden sollen.

ENTWICKLUNGSMÖGLICHKEITEN AN FLUGHAFEN UND AUTOBAHN BEHUTSAM EINRÄUMEN

Aus alternativen Modellen zur Gewerbeentwicklung im Flughafenumfeld wurden drei Entwicklungsschwerpunkte ausgewählt [s. Abb. 4.2/24]:

- Zentralbereich am Flughafen: Airport City [1]
- Gewerbeband Münchner Straße: Airport Business Park [2]
- Westlicher Bereich zwischen den Start- und Landebahnen: Airport West [3]

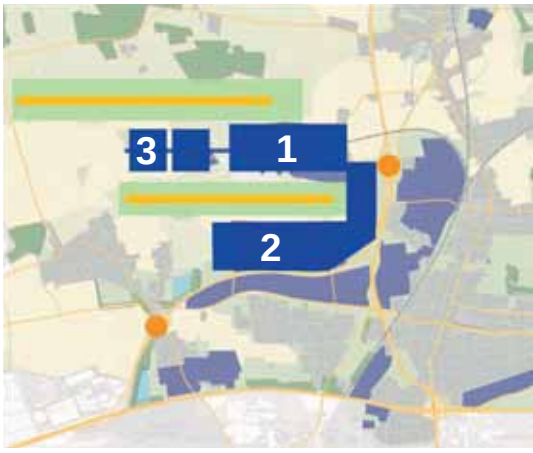


Abb. 4.2/24 Entwicklungsschwerpunkte Gewerbe im Flughafenumfeld

Zentralbereich am Flughafen ausbauen [Priorität A]

Der Zentralbereich an der Flughafenstraße und der Benkendorffstraße, „Airport City" genannt, ist planfestgestellt und wird damit von der Flughafengesellschaft eigenständig weiterentwickelt. Nördlich der Flughafenstraße bestehen Potentiale für die Ansiedlung hochwertiger Dienstleistungen mit Bezug zum Flughafen sowie für andere Funktionen des Flughafens [s. S. 121 f.], die ähnlich wie der südliche Bereich städtisch prägnant neu bebaut werden könnten. Bei deutlicher Nutzungsintensivierung ist die Anlage einer zusätzlichen S-Bahn-Haltestelle in diesem Bereich zu prüfen [s. S. 76].

Entwicklungspotentiale bestehen besonders in den in der Abb. 4.2/25 dargestellten Lagen:

- Airport City [1]: Neubebauung der bisher mindergenutzten Flächen zugunsten von Niederlassungen internationaler Konzerne, Dienstleistungen, evtl. auch zugunsten einer Erlebniswelt Flughafen [s. S. 122]
- Airport City [2]: Ansiedlung kleinteiliger Dienstleistungen im Kasernenbestand
- Gebäude südlich der Flughafenstraße [3]: Eventuelle Nutzungsintensivierung des Geländes, das bisher für technische Flughafennutzungen benötigt wird. Auch dieser Standort könnte evtl. für die Ansiedlung einer Erlebniswelt geeignet sein.

Bewertung der Entwicklungspotentiale nach ISEK-Gesichtspunkten:

++ Entwicklung ist planungsrechtlich vorbereitet bzw. abgesichert
+ Innenentwicklung durch intensivere Nutzung mit hochwertigen Dienstleistungen
+ Bebauung kann zur Ausbildung eines städtischen Charakters beitragen
– Potentiale sind geringer als zunächst angenommen: ein großer Parkplatz und technische Gebäude sollen vorerst erhalten bleiben

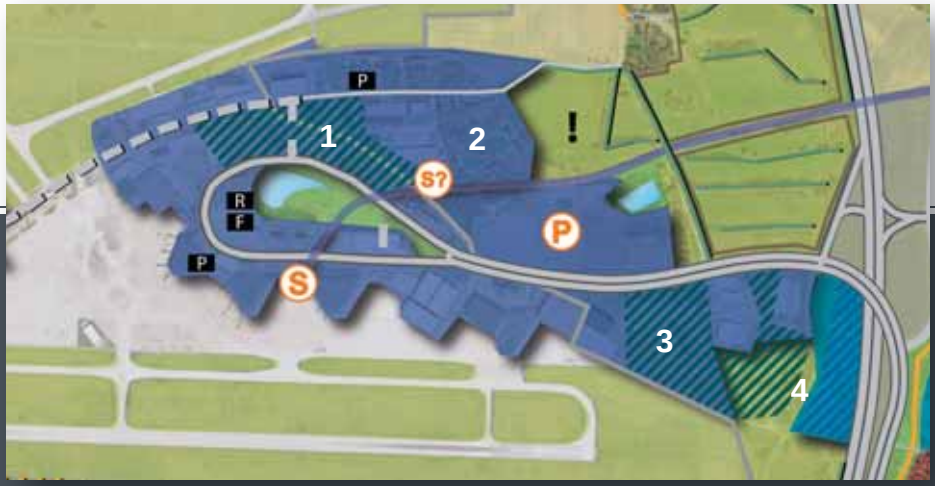


Abb. 4.2/25 Entwicklungspotentiale Airport City

Bewertungskriterien

++ sehr positiv
+ positiv
+/- ausgeglichen
- negativ

Reserven am Gewerbeband Münchner Straße nutzen [Priorität A]
Zwischen südlicher Start- und Landebahn und der Autobahn bildet die Münchner Straße ein Gewerbeband [„Airport Business Park"], das bisher vorwiegend für großflächige Betriebe der Logistikbranche genutzt wird. Östlich der Kemptener Straße und am Nordkopf der Münchner Straße sind noch größere Entwicklungsreserven vorhanden, für die überwiegend Bebauungspläne bestehen. Der Parkplatz an der Kemptener Straße sollte gewerblich umgenutzt werden, wenn er nicht mehr für den Flughafen benötigt wird. Bei Erweiterungsoptionen westlich der Schwabenstraße bestehen jedoch größere Anforderungen an die Integration in das Umfeld, sodass diese Optionen in Kap. 4.2.C, S. 60 f., behandelt sind.

Bewertung der Entwicklungspotentiale nach ISEK-Gesichtspunkten:
++ Entwicklung ist planungsrechtlich vorbereitet / abgesichert
+/- Eignung für Logistik, Autobahnanbindung
+/- Westlich Schwabenstraße [RROP-Reserve]: Nähe zu Schulenburg, Erholung, Artenschutz?

Airport-West zwischen den Start- und Landebahnen für Flughafen und Logistik-Betriebe entwickeln [Priorität C, s. Abb. 4.2/27]
Die Flughafengesellschaft hat mit der Anlage eines Tunnels unter dem Vorfeld zwischen Airport City und dem Tower sowie dem „Airport Cargo Terminal" zur Luftfrachtprüfung und -verladung einen Startpunkt für eine größere Entwicklung gesetzt. Entsprechend den Zielen der Flughafengesellschaft soll zwischen den Start- und Landebahnen ein weiteres großflächiges Gewerbegebiet entstehen. Bei westlichen Teilflächen sollen schwerlastverkehrsarme und arbeitsplatzintensive Betriebe angesiedelt werden.

Bewertung der Entwicklungspotentiale nach ISEK-Gesichtspunkten:
+ Entwicklung entsprechend den Zielen der Flughafengesellschaft
+ Anbindung über Flughafentunnel und -straße an das Autobahnnetz
+ Eignung für Logistik bei direkter Anbindung an das Flugfeld
+/- Umnutzung der Siedlung Schulenburg-Nord: Verlust der Ortsidentität, allerdings ist die Lebensqualität wegen der Lage zwischen den Landebahnen als unbefriedigend zu bewerten
+/- Landschaftsschutz kann mit diesem Umfang berücksichtigt werden, Eingrünung ist mit bisherigen Gehölzen weitgehend gegeben.

Abb. 4.2/26+27 Entwicklungspotentiale Airport Business Park / Entwicklungspotential Airport West

Ergänzendes Gewerbepotential südlich Kiebitzkrug [Priorität C, s. Anhang 2 Nr. 3]
Der kleine Gewerbestandort Kiebitzkrug östlich der Landesstraße L 190 bietet neben kleineren Entwicklungsreserven eine kleine Erweiterungsoption am südlichen Rand, ggf. für eine Erweiterung eines vorhandenen Betriebes wie eventuell für eine spätere Erweiterung des hier vorgesehenen Recyclinghofes [s. S. 127] oder die Neuansiedlung kleinteiliger, verkehrsorientierter Betriebe.

Bedingungen für die bauliche Entwicklung sind die Verträglichkeit für das südlich benachbarte Biotop und Landschaftsschutzgebiet und die Erschließung über das nördliche Gewerbegebiet.

Abb. 4.2/28 Erweiterungspotential Kiebitzkrug [s. Bild Anhang 2 Nr. 3]

E. VERZICHT AUF GEWERBLICHE ENTWICKLUNG AN WEITEREN STANDORTEN

Nach umfangreicher Prüfung alternativer Optionen für zukünftige Gewerbestandorte wurden mehrere verworfen. Aus heutiger ISEK-Perspektive ist mit Nutzung der in den vergangenen Kapiteln vorgestellten Potentiale die gewerbliche Außenentwicklung in Langenhagen abgeschlossen. Daher ist mit der Nutzung der verbliebenen Standorte behutsam umzugehen.

Die verworfenen Optionen und wesentliche Gründe für den Verzicht werden hier für evtl. zukünftig erneut aufkommende Standortvorschläge dokumentiert.

Abb. 4.2/29 Verworfene Modelle zur Flughafenentwicklung [rote Randlinie]

VERWORFENE MODELLE MIT BEZUG ZUM FLUGHAFEN

AIRPORT WEST NÖRDLICH ENGELBOSTEL [s. Abb. 4.2/29 Nr. 3a]

Die Flughafengesellschaft strebt langfristig eine deutliche westliche Ausdehnung des Airport-West-Gebietes, ggf. bis zur Resser Straße an.
Dies ließe sich jedoch nicht mit einer maßvollen gewerblichen Entwicklung in Langenhagen vereinbaren. Gründe gegen eine solche Entwicklung sind:

- Eine neue Autobahnanbindung ist erforderlich, da die Anbindung über den Flughafentunnel an die Autobahn A 352 nicht leistungsfähig genug ist. Eine neue Anbindung an die Autobahn A 2 würde jedoch zu deutlichen Belastungen für Engelbostel führen.
- Der Bereich liegt vollständig im Landschaftsschutzgebiet Ellernbruch.
- Eine Integration des Gewerbes in die hier weitgehend offene Landschaft ist schwer erreichbar.
- Insgesamt etwa 100 ha gewerbliches Entwicklungspotential in anderen Bereichen müsste für die Flughafengesellschaft ausreichen. Der überwiegende Teil der bisher angesiedelten Betriebe sucht primär den Bezug zur Autobahn und nicht zum Flughafen. Dafür sind in der Region geeignetere Standorte zu finden.

Abb. 4.2/30 Landschaftsraum nördlich von Engelbostel freihalten [Blick von Nordosten]

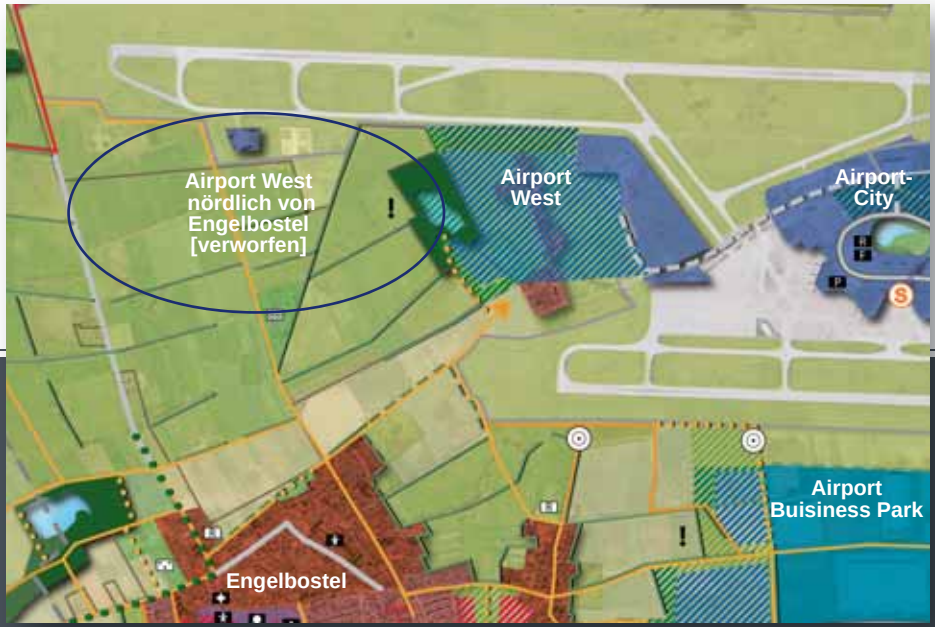


Abb. 4.2/31 Verworfene Entwicklung des Airport West nördlich von Engelbostel [Ausschnitt Stadtbereichskonzept]

VERBINDUNG FLUGHAFEN-STADT STÄRKEN [s. Abb. 4.2/29, Nr. 4]
Bisher sind Stadtmitte und Flughafen durch Fernstraßen und Gewerbegebiete relativ stark voneinander getrennt. Mit diesem Modell würde die Verbindung gestärkt werden:

- Die Straße Am Pferdemarkt soll mit der Ansiedlung von gehobenen Dienstleistungen auf untergenutzten Flächen als „Trittsteine“ städtisch entwickelt werden.
- Zwischen Stadtmitte und Flughafen soll eine attraktive Radroute mit neuer Autobahnquerung ausgebaut werden.
- Eine Erlebniswelt Flughafen oder ähnliches soll an der Flughafenstraße angesiedelt werden.

Mit diesem Modell könnte Langenhagen und der Flughafen für seine Einwohner an Attraktivität gewinnen. Daher werden auch einzelne Bausteine weiterverfolgt. Gründe gegen eine vollständige Entwicklung dieses Modells sind:

- Eine neue Brücke für Fußgänger und Radfahrer wäre schön, ist aber unverhältnismäßig teuer.
- Es stehen relativ wenig große Entwicklungsflächen zur Verfügung, besonders an der Straße Am Pferdemarkt.
- Die größten Entwicklungspotentiale bei Evershorst liegen im Landschaftsschutzgebiet, das nicht angetastet werden soll.

Abb. 4.2/32 Bereich Am Pferdemarkt bietet zu wenig Entwicklungspotentiale für Stärkung der Verbindung zum Flughafen

NEUE GEWERBEACHSE NÖRDLICH DER S-BAHN [s. Abb. 4.2/29, Nr. 5]
Mit einer Entwicklung entsprechend diesem Modell sind große Entwicklungspotentiale verbunden. Straßenanbindungen sind mit der Evershorster Straße und Wagenzeller Straße auch weitgehend vorhanden. Eventuell könnte auch ein zusätzlicher S-Bahn-Haltepunkt westlich Krähenwinkel realisiert werden.

Gegen die Entwicklung dieses Modells sprechen jedoch wichtige Aspekte:

- Die Entwicklungspotentiale westlich der Wagenzeller Straße liegen nahezu vollständig im Landschaftsschutzgebiet und es wären z.T. Artenschutzbelange betroffen. [Lt. Bewertungskarte Arten&Biotope sind hier vereinzelt Gebiete mit hoher Bedeutung für den Tier-/Pflanzenartenschutz.]
- Die Gehöfte und das Gestüt Evershorst könnten kaum integriert werden, sind aber ein wesentliches Qualitätsmerkmal in der verstädterten Landschaft.
- Die vorhandenen Freiräume in diesem Bereich dienen wesentlich zur Gliederung der Stadtlandschaft und sind für eine qualifizierte Naherholungsverbindung zwischen Kernstadt und Forst Kananohe aufzuwerten. Ihre weitgehende Bebauung würde sich deutlich negativ auf die Wohn- und Lebensqualität in der Kernstadt, aber auch in Krähenwinkel auswirken.

Abb. 4.2/33 Freiraum zwischen Flughafen und Krähenwinkel weitgehend erhalten

ENTWICKLUNG BIS KANANOHER STRAßE [s. Abb. 4.2/29, Nr. 6]

Auch dieses Modell verheißt zunächst große Entwicklungspotentiale. Anders als beim vorherigen Modell könnte die Siedlungslandschaft östlich der Autobahn erhalten bleiben. Allerdings sprechen auch hier ähnliche Gründe dagegen:

- Das Entwicklungsgebiet läge fast vollständig im Landschaftsschutzgebiet. Auch hier wären Artenschutzbelange zu prüfen. Außerdem liegt das Gebiet im Vorranggebiet für Freiraumfunktionen des Regionalen Raumordnungsprogrammes.
- Die Gehöfte und das Gestüt Evershorst könnten kaum integriert werden, sind aber ein wesentliches Qualitätsmerkmal in der verstädterten Landschaft.
- Ein neuer Autobahnanschluss wäre voraussichtlich notwendig, z.B. an der Kananoher Straße oder Evershorster Straße. Dies würde jedoch weiteren Verkehr an den Wohnungsbauschwerpunkt Kaltenweide ziehen.

LANDSCHAFT WESTLICH KIEBITZKRUG UND WEIHERFELD VON BAULICHEN ENTWICKLUNGEN FREIHALTEN

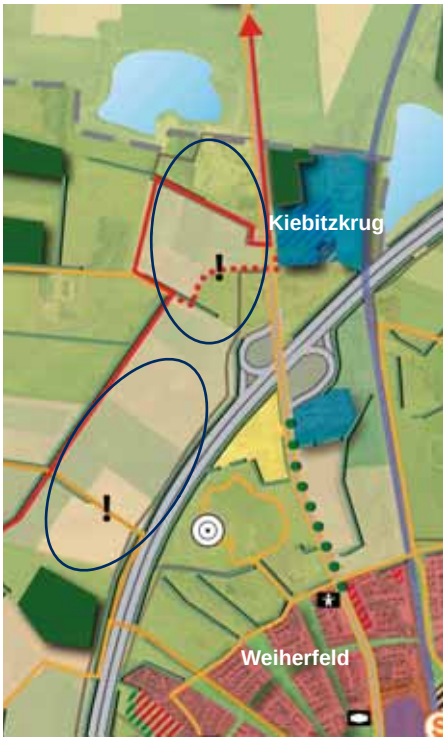


Abb. 4.2/34 Verzicht auf gewerbliche Entwicklung bei Kiebitzkrug und Weiherfeld [Ausschnitt aus dem Stadtbereichskonzept]

Der Autobahnanschluss Kaltenweide bei Kiebitzkrug stellt eine gewisse Attraktion zur Ansiedlung von Gewerbegebieten im näheren Umfeld dar. So wurde im Rahmen des Logistikkonzeptes bereits der Standort südwestlich von Kiebitzkrug geprüft, aber ebenfalls verworfen.

Gegenargument bei beiden Standorten ist, dass das Landschaftsschutzgebiet westlich von Landesstraße 190 und Autobahn A 352 wie bisher von Siedlungsentwicklung verschont werden soll. Eine Bebauung widerspräche der Grundstruktur von Langenhagen [vgl. Kap. 3.2 Landschaft als Basis, s. S. 32 f.] und auch den Zielen der Raumordnung mit Darstellung als Vorranggebiet für Freiraumfunktionen bzw. für Natur und Landschaft.

Aus diesen grundsätzlichen Erwägungen ist generell auf die Ausweisung von Bauflächen westlich der Landesstraße zu verzichten. Bestehende gewerbliche Nutzungen wie im Zusammenhang mit dem Kiesabbau sollen entsprechend nicht dauerhaft zulässig sein.

Bei der südwestlichen Option würde zudem ein ganz wichtiger Bezug zwischen dem Wohnungsbauschwerpunkt Weiherfeld und dem Naturraum Nord-Hannoversche Moore verloren gehen.

Abb. 4.2/35 Landschaft westlich / südwestlich Kiebitzkrug von baulicher Entwicklung freihalten

Im Maßnahmenplan sind die ISEK-Standortpotentiale für die wirtschaftliche Entwicklung Langenhagens nach Prioritäten dargestellt und aufgelistet. Dabei sind Standorte mit ähnlicher Lage oder Struktur zum Teil unter der gleichen Nummer zusammengefasst. Kurzfristige Potentiale konzentrieren sich auf Baulücken und Umstrukturierungen im Siedlungsbestand sowie ein aktuelles Baugebiet. ISEK-Optionen für neue Standorte sind dagegen als bedingt mittelfristig bzw. langfristig eingeordnet. Die Bedingungen zu den einzelnen Standorten sind den Seiten 58 - 66 zu entnehmen.

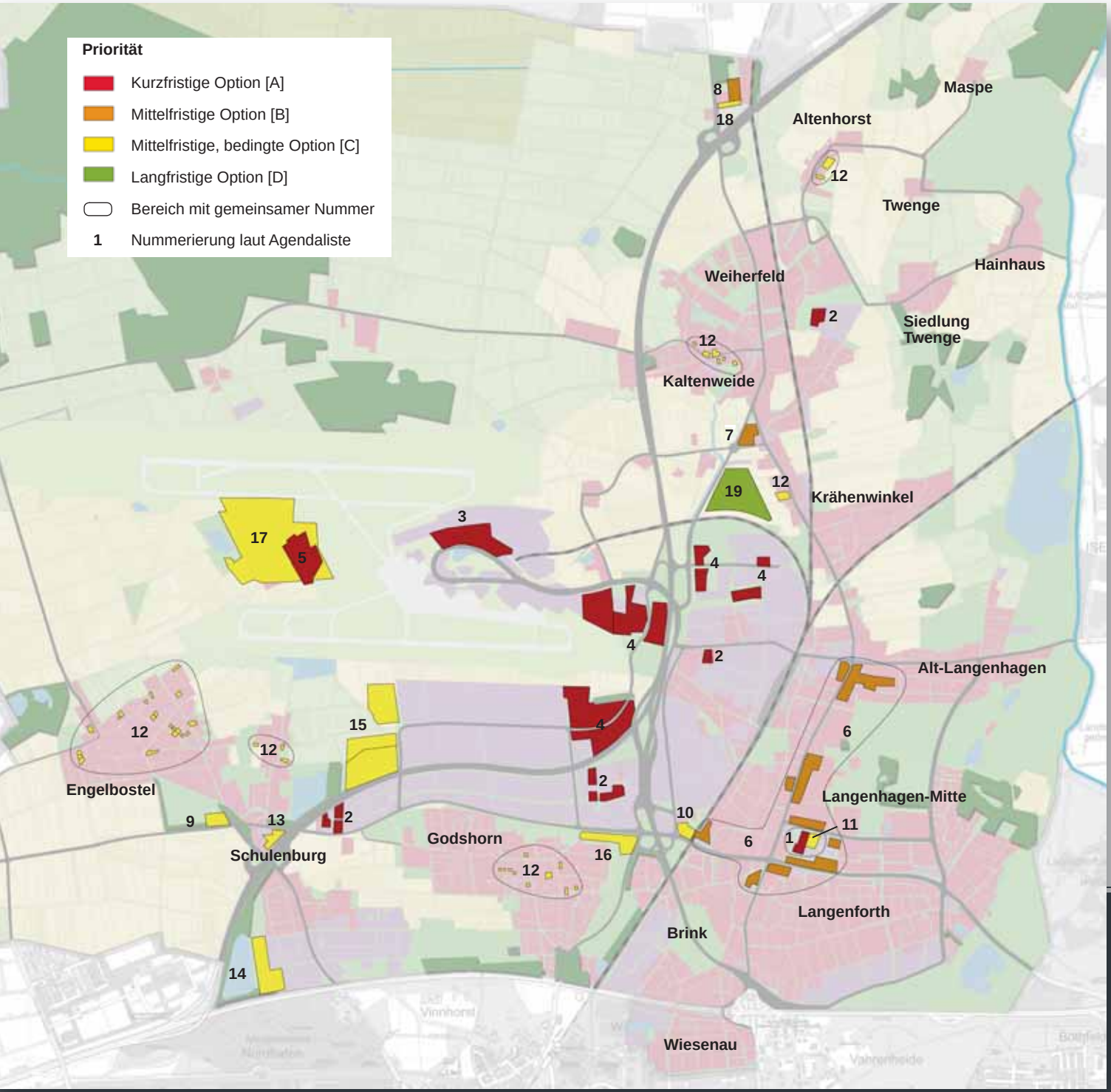


Abb. 4.2/36 Maßnahmenplan Wirtschaft

PLANUNG	BAU / REALISIERUNG
KURZFRISTIG, BIS CA. 2015	
Allgemein [Kap. 4.2 A-D] • Kataster für gebrauchte Gewerbeimmobilien und geeignete Baulücken [Handel, Gewerbe, Dienstleistungen]	Handel gemäß Einzelhandelskonzept [Kap. 4.2 A] • Ansiedlung der Westpassage mit rd. 16.500 qm Verkaufsfläche [1] • Marketing für die Innenstadt verstärken: Citymanagement
Handel gemäß Einzelhandelskonzept [Kap. 4.2 A] • Verbrauchernahe Grundversorgung sichern	Wohnungsnahes Gewerbe [Kap. 4.2 C] • Städtisch integrierbares Gewerbe / Dienstleistungen: Reserven im Bestand und in bestehenden Baugebieten nutzen: Pferdemarkt, Kaltenweide, Godshorn [2]
	Gewerbe nahe dem Flughafen [Kap. 4.2 D] • Zentralbereich ausbauen [3] • Reserven in bestehenden Gebieten nutzen: Münchner Straße, Rehkamp [4] • Erstes Baugebiet Airport-West füllen [5]
MITTELFRISTIG, BIS 2025	
Gewerbe [Kap. 4.2 C] • Gewerbe am Pferdemarkt: zukünftige Nutzungen für Wohnen verträglicher gestalten: Nutzungen über Bebauungspläne einschränken, kleinteiliger parzellieren	Dienstleistungen [Kap. 4.2 A] • Angebot in der Stadtmitte ausbauen: Innenstadt, an zentralen Stadtachsen, Bahnhof Langenhagen-Mitte [6]
	Gewerbe [Kap. 4.2 C+D] Flächennutzungsplanreserven nutzen: • Kaltenweide: nördlich Heinrich-Hagemann-Allee [7], • Kiebitzkrug [8]
MITTELFRISTIG, BEDINGT, BIS 2025	
---	Handel gemäß Einzelhandelskonzept [Kap. 4.2 A] • Engelbostel: Verlagerung Vollsortimenter zur Hannoverschen Straße, ggf. mit Ansiedlung Discounter [9] • Wiesenau: kleinflächigen Nahversorger ansiedeln • Brüsseler Straße als Standortreserve für nicht-zentrenrelevanten Einzelhandel [10]

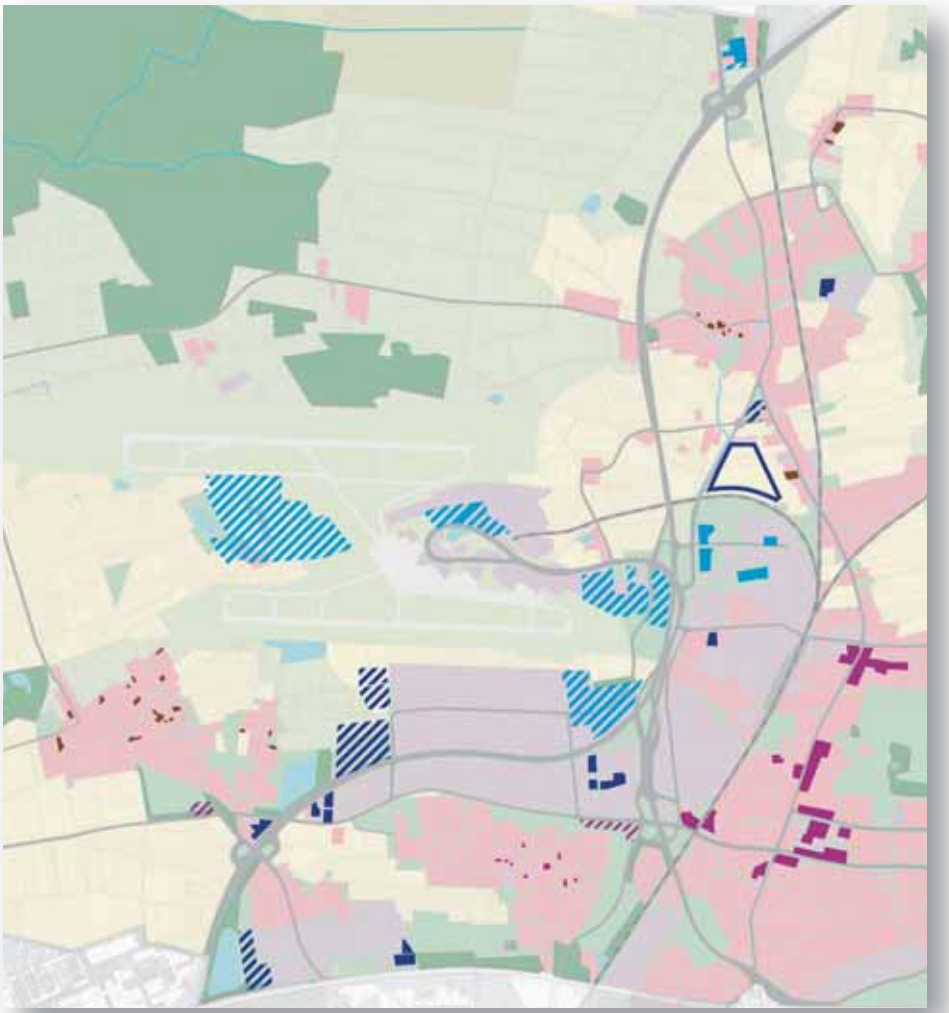
PLANUNG	BAU / REALISIERUNG
MITTELFRISTIG, BEDINGT, BIS 2025	[Fortsetzung]
---	Handel und Dienstleistungen [Kap. 4.2 A] • Postgelände Innenstadt: frequenzbringende Nutzungen wie Dienstleistungen und Einzelhandel, auch großflächig [11] Dörfliche Wirtschaft [Kap. 4.2 B] • Geeignete Baulücken nutzen [12] Wohnungsnahes Gewerbe [Kap. 4.2 C] • Schulenburg-Mitte: südlich Langenhagener Straße [13] • Schulenburg-Süd: westliche Erweiterung [14] • Godshorn / Schulenburg: Entwicklung westlich Schwabenstraße [15] Dienstleistungen [Kap. 4.2 C] • Godshorn Nordost: Dienstleistungsgebäude zur Langenhagener Straße [16] Gewerbe nahe dem Flughafen [Kap. 4.2 D] • Flughafenorientiertes Gewerbe: weitere Bauabschnitte Airport-West [17] • Kleinteilige Erweiterung Kiebitzkrug [18]
LANGFRISTIG, NACH 2025	
---	Wohnungsnahes Gewerbe [Kap. 4.2 C] • Westlich Krähenwinkel [19]

Abb. 4.2/37 Reserven im Bestand und in bestehenden Gewerbegebieten, z.B. Münchner Straße, nutzen

UMFANG DER ENTWICKLUNGSPOTENTIALE

Die Abb. 4.2/38 stellt die Lage von unterschiedlichen Optionen für Gewerbe, Handel und Dienstleistungen in den ISEK-Kategorien [vgl. Abb. 4.2/1 Leitbild Wirtschaft, S. 50 f.] dar – einschließlich Umstrukturierungspotentialen in der Kernstadt und am Flughafen. Das ISEK berücksichtigt damit sehr vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten für verschiedenste Betriebsanforderungen.

Allerdings sind bei einem Großteil der neu vorgeschlagenen Standortoptionen Entwicklungsbedingungen zu erfüllen. Wegen der unterschiedlichen Standortprofile und der genannten Bedingungen ist von einer deutlich geringeren Bebauung bis 2025 auszugehen, als die Zahlen suggerieren.



INTEGRIERTE STANDORTE

Dienstleistung, Handwerk
[Städtisch zu integrieren]

Kleinteilige Potentiale	ca. 25 ha
Entwicklungsoptionen	ca. 5 ha

Landwirtschaft, Handwerk, Dienstleistung
[Dörflich / landschaftlich zu integrieren]

Kleinteilige Reserven	ca. 5 ha

GEWERBESTANDORT NEBEN WOHNEN
[Städtisch zu integrieren]

Kleinteilige Reserven	ca. 11 ha
Entwicklungsflächen	ca. 31 ha
Langfristiges Potential	ca. 16 ha

EIGENSTÄNDIGER GEWERBE-STANDORT
[Regional orientiert, städtisch belastend]

Kleinteilige Reserven	ca. 11 ha
Entwicklungsflächen	ca. 98 ha

Abb. 4.2/38 Entwicklungspotentiale Wirtschaft incl. kleinteiliger Reserven

4.3 RÄUMLICHES LEITBILD VERKEHR

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept [ISEK] berücksichtigt die Inhalte des Verkehrsentwicklungsplanes [VEP] und übernimmt diese, ohne dessen Erläuterungen zu wiederholen – entsprechend seinem Bearbeitungsstand und soweit sie stadtstrukturell relevant sind. Nach Beschluss des VEP und ggf. Prüfung der Maßnahmen sind die geänderten Inhalte sofern erforderlich im Flächennutzungsplan zu ändern.

Ergänzend zum VEP enthält das ISEK hier stadtstrukturelle und gestalterische Hinweise für die Priorisierung und Ausführung von Maßnahmen. Außerdem enthält Kapitel 6.2 [„System der Freiräume“, S. 136 ff.] ergänzende Ziele und Maßnahmen zu Radrouten.

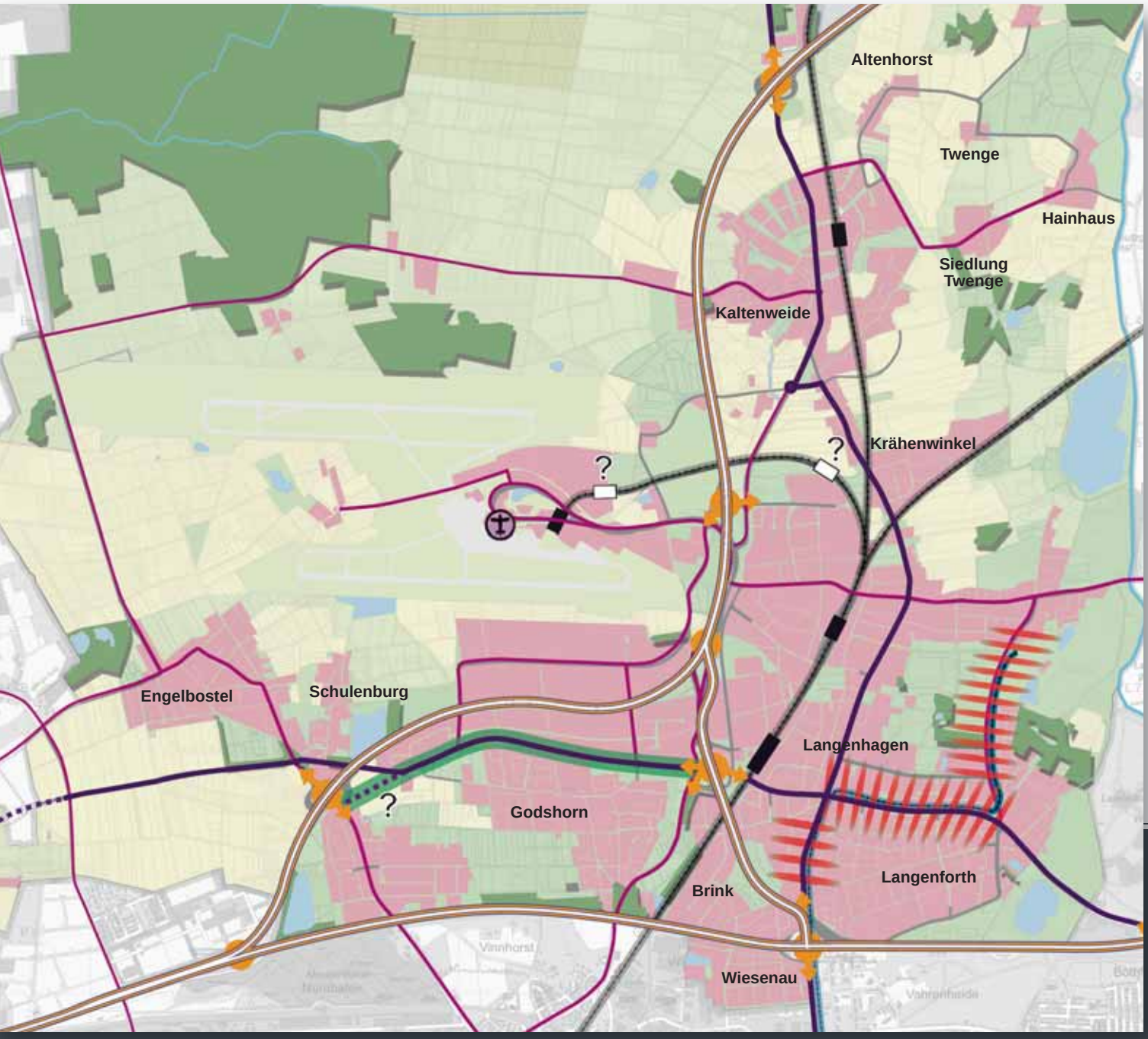


Abb. 4.3/2 Reuterdamm, Langenhagen

VERKEHR STADTVERTRÄGLICH GESTALTEN

HAUPTZIELE

A. Öffentlichen Nahverkehr ausbauen

B. Straßen entsprechend dem hierarchischen System gestalten

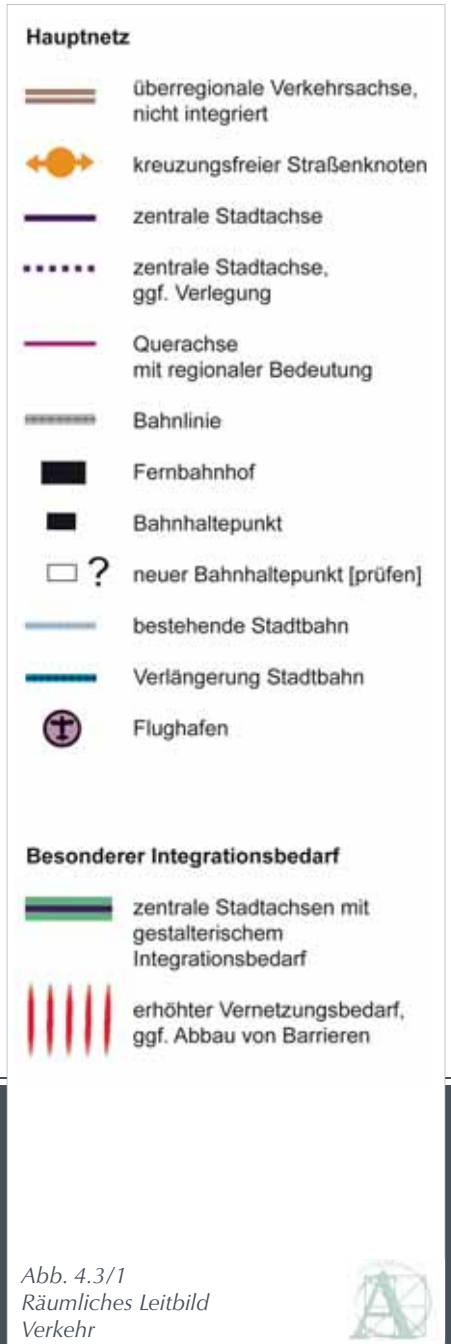


Abb. 4.3/1
Räumliches Leitbild Verkehr

A. ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR AUSBAUEN

Der Alltag der Bürger Langenhagens ist sehr mit Hannover und der Region insgesamt verflochten [vgl. S. 26 f.]. Im Zuge der mit den ISEK-Zielen wachsenden Bedeutung Langenhagens in der Region hinsichtlich Arbeitsplätzen, Bevölkerung und Freizeiteinrichtungen sind die leistungsfähigen öffentlichen Transportsysteme zu sichern und weiter zu stärken.

STADTBAHN WEITER ENTWICKELN

Die Stadtbahn verbindet entlang der Hauptachsen Walsroder Straße und Bothfelder Straße bereits wesentliche Teile der Kernstadt mit Hannover und wird auch wegen der Haltestellen- und Taktdichte stark frequentiert.

Bei der Weiterentwicklung der Stadtbahntrassen ist darauf zu achten, dass entlang dieser Hauptachsen ein erhöhter Bedarf zur Querung der Straßen besteht und an Bothfelder Straße, Walsroder Straße ggf. erleichterte Querungen angestrebt werden sollen.

Stadtbahntrasse bis zur Galopprennbahn verlängern [Priorität C]
Die Verlängerung der Straßenbahn bis zur Galopprennbahn ist bereits Ziel der Raumordnung. Die Trasse ist entsprechend im Nahverkehrsplan enthalten, allerdings ohne Priorität. Sie kann an der Ostseite der Theodor-Heuss-Straße entlang geführt werden.

Die Stadt Langenhagen strebt weiterhin diese Verlängerung an:

- Die direkte Anbindung der Galopprennbahn an den leistungsfähigen ÖPNV macht die Rennbahn für die bis zu 20.000 Besucher je Renntag besser erreichbar und attraktiver. Der Parkdruck im Umfeld könnte deutlich verringert werden.
- Bestehende Wohngebiete können besser erschlossen werden.
- Stadtentwicklungsprojekte wie Schwimmbad und Wohnungsbau werden voraussichtlich besser nachgefragt, das Schwimmbad würde damit wirtschaftlicher werden.

Wegen der hohen Investitions- und Folgekosten sind besonders folgende Realisierungsbedingungen beizeiten näher zu prüfen:

- Stadtentwicklungsprojekte entlang der Trasse wie Schwimmbad und ggf. Wohnungsbau sollen die Auslastung der Stadtbahn verbessern.
- Bahn und Straße sollen bei Grünzug und Grünverbindungen leicht querbar sein.

Abb. 4.3/3 Option Straßenbahnverlängerung

OPTIONEN FÜR NEUEN S-BAHN-HALTEPUNKT WEITER PRÜFEN

Gerade für Krähenwinkel könnte ein neuer S-Bahn-Haltepunkt für eine deutlich höhere Attraktivität als Wohnstandort sorgen. Ein Haltepunkt Krähenwinkel an der Bahnstrecke nach Kaltenweide würde die Wohnsiedlung auf kürzestem Wege anbinden, wird seitens der Region jedoch als unrealistisch eingeschätzt, vor allem wegen der großen Nähe zum Haltepunkt Kaltenweide.

Krähenwinkel oder „Airport City“ [Priorität C]

VEP und ISEK schlagen einen nahe gelegenen Standort an der S-Bahn zum Flughafen für die weitere Prüfung vor. Die bisherige Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte im näheren Einzugsbereich reicht hier jedoch nicht zur Begründung eines neuen Haltepunktes aus. Voraussetzung wäre, dass auf den nördlich angrenzenden Freiflächen arbeitsplatzintensive Dienstleistungsbetriebe angesiedelt werden [s. S. 62]. Eine solche Entwicklung wird jedoch primär erst langfristig gesehen, entsprechend auch der Bahn-Haltepunkt.

Eine andere Option wäre an der gleichen Strecke ein Haltepunkt Airport City östlich der Flughafenstraße. Dieser Haltepunkt wäre hier ebenfalls im Zusammenhang mit dem angestrebten starken Arbeitsplatz- bzw. Kundenzuwachs nördlich und östlich der Flughafenstraße [s. S. 64] denkbar.

Aufgrund der Nähe zu anderen Haltepunkten ist maximal einer dieser zwei Haltepunkte realisierbar. Für beide Standorte ist jedoch eine Erfüllung der genannten Bedingungen nicht absehbar. Hinsichtlich der möglichen Stärkung des Wohnstandortes Krähenwinkel wurde im ISEK-Prozess überwiegend ein Haltepunkt in Krähenwinkel bevorzugt.

Abb. 4.3/4 Optionen für S-Bahn-Haltepunkt prüfen: „Airport City“ und Krähenwinkel

Abb. 4.3/5 Bothfelder Straße, weitgehend anbaufrei

B. STRAßEN ENTSPRECHEND DEM HIERARCHISCHEN SYSTEM GESTALTEN

Langenhagens Straßenhauptnetz ist nicht nur für den Verkehr von herausgehobener Bedeutung, sondern auch für die Qualität der Nutzungen am Straßenrand und in den angrenzenden Quartieren und Landschaftsräumen. Bei vielen Straßenabschnitten ist eine entsprechend integrativere Gestaltung erstrebenswert. Aufgrund der hohen Kosten können voraussichtlich nicht viele umgestaltet werden.

HAUPTVERKEHRSSTRAßEN IN DER STADT INTEGRIEREN

Die Stadt Langenhagen ist nur bei wenigen dieser Hauptverkehrsstraßen für den Straßenausbau zuständig, sonst sind es Bund, Land oder Region. Allerdings werden immer wieder einzelne Straßen umgestaltet. Dies soll dann möglichst weitgehend im Sinne städtischer bzw. dörflicher Hauptstraßen geschehen. Allgemeine Ziele und Aufgaben sind dabei:

- Soziale Funktion des Straßenraumes stärken: Aufenthalt, Zugang
- Raum für angrenzende Nutzungen freihalten: Vorzonen
- Randnutzungen zur Straße ausrichten: Adressenbildung
- Schwerlastverkehr reduzieren: Vorbehaltsnetz, direkte Wege zu den Fernstraßen
- Entlastete Straßen umbauen
- Barrieren abbauen: Querungsmöglichkeiten verbessern, optische Trennwirkung der Straßenbahn verringern

Entlastung der Langenhagener Straße in Schulenburg vom Schwerlastverkehr

[Priorität C]

Die Langenhagener Straße wird durch ein sehr hohes Verkehrsaufkommen belastet und zudem vom Schwerlastverkehr aus den angrenzenden Gewerbegebieten genutzt. Das führt besonders in Schulenburg-Mitte, aber auch in benachbarten Bereichen in Godshorn zu übermäßigen Belastungen für die Anwohner. Bei Unfällen auf der Autobahn A 2 kommt es zudem schnell zu längeren Staus auf dieser Umleitungsstrecke.

Der Verkehrsentwicklungsplan schlägt zwei alternative Anbindungen an den Autobahnanschluss Engelbostel vor, die die verkehrliche Belastung mildern könnten. Diese werden von den betroffenen Ortsteilen bisher jedoch abgelehnt. Diese verfügen auch über unterschiedliche bauliche Entwicklungsoptionen.

Wenn eine der beiden Alternativen zur direkten Anbindung des Airport-Business-Parks realisiert werden sollte, dann weist die Alternative Nr. 1 städtebauliche Vorteile auf:

- Kleine bauliche Abrundung zur Autobahn hin als Option in Schulenburg-Mitte – aus Immissionsgründen allerdings kaum für Wohnungsbau
- Anlage eines Geh- und Radweges am zu begrünenden Ortsrand zur besseren Verbindung mit Schulenburg-Süd
- Für Schulenburg-Süd könnte zudem ein Radweg entlang der neuen Straße, die parallel zur Autobahn A 352 verlaufen wird, die Verbindung mit Godshorn weiter verbessern.

Bei der alternativen Anbindung westlich der Autobahn sind dagegen die Möglichkeiten für eine Abrundung der Ortslage mit Eingrünung und neuem Weg sehr eingeschränkt. Außerdem müsste im Bereich der Autobahnunterführung eine aufwändige Lösung für die Radverkehrsführung entlang der Langenhagener Straße gefunden werden.

Gegen einen neuen, nordseitigen Anschluss an die Autobahn bei der Schwabenstraße sprechen gemäß dem VEP fachliche Gründe wie:

- Es ist kein vollständiger Ersatz der Anschlussstelle Engelbostel möglich.
- Die Verkehrsbelastung in Schulenburg-Mitte würde nur beim Schwerlastverkehr abnehmen, insgesamt aber wegen des Umweges zur Schwabenstraße zunehmen.

Als sanfterer Eingriff sollen daher Maßnahmen zur attraktiveren Verkehrsableitung durch die Münchner Straße zur Anschlussstelle Hannover-Flughafen geprüft werden.

Abb. 4.3/6 Alternative 1: Östliche Anbindung der Langenhagener Straße an die Anschlussstelle Engelbostel

Abb. 4.3/7 Alternative 2: Westliche Anbindung der Langenhagener Straße an die Anschlussstelle Engelbostel

STRAßEN DURCH HIERARCHISCHE GLIEDERUNG PROFILIEREN

Im Sinne der Leitbilder Verkehr [s. Abb. 4.3/1, s. S. 74 f.] und Stadtlandschaft [s. Abb. 6.2/1, S. 136 f.] sind hierarchische Ebenen zu profilieren, damit die Orientierung in der überwiegend noch jungen Stadtlandschaft gesichert bzw. verbessert werden kann, um die Straßenraumgestaltung insgesamt zu qualifizieren und die Qualität für Aufenthalt und Randnutzungen [Wohnen, Handel, Dienstleistungen etc.] zu verbessern.

Gliederungsebenen sind:
- Zentrale Stadtachsen: Walsroder Straße, Bothfelder bis Langenhagener Straße
- Regional bedeutsame Querachsen
- Verbindende Hauptsammel- und Sammelstraßen [besondere Eignung für grüne Wegeverbindungen, s. S. 146 ff.]
- Erschließungsstraßen

Abb. 4.3/8 Verkehr auf zentralen Stadtachsen integrieren, Querbarkeit sichern! [Beispiel Braunschweig]

ZENTRALE STADTACHSE, STÄDTISCH INTEGRIERT

Die zentralen Stadtachsen im Bereich der Stadtmitte sollen den Verkehrsteilnehmern mit ihrer Randbebauung und Gestaltung verdeutlichen, dass man in der Stadtmitte angekommen ist. Ein solcher Eindruck entsteht noch am stärksten bei der Walsroder Straße zwischen Reuterdamm und Berliner Platz, aber auch bei der Godshorner Straße. Dies soll mit Maßnahmen zur baulich-räumlichen Prägung der Randbebauung gemäß den Seiten 96 f. und 161 ff. gestärkt werden.

Die Straßen sind so zu gestalten, dass sie sich in ihr Umfeld einfügen, Querungen erleichtern, Aufenthaltsqualität stärken und vorhandene Geschäftslagen / Nutzungen aufwerten, möglichst auch das Wohnen an der Straße. Bei Aufbau und Gestaltung ist zu achten auf:
- Ruhige Linienführung
- Beidseitig separate Radwege bzw. Schutzstreifen
- Ausreichend breite Fußwege
- Wenn möglich Allee mit Parkstreifen
- Ggf. abschnittweise begrünter Mittelstreifen – auch als Querungshilfe
- Relativ geringes Tempo auf den Fahrbahnen in zentralen Lagen, z.B. Tempo 30
- Ausgewogene Verhältnisse zwischen Fußweg und Fahrbahn, damit Fußgänger sich wohlfühlen [Ziel ist ein Mindestverhältnis von 30 : 40 : 30 für Seitenraum: Fahrbahn: Seitenraum gemäß Richtlinie RASt 06, S. 22].

Abb. 4.3/9 Walsroder Straße mit überbreiter Fahrbahn, Querungshilfen fehlen

Die anderen Abschnitte der zentralen Stadtachsen sind möglichst so zu gestalten, dass ein Zusammenhang mit der Gestaltung in der Stadtmitte erkennbar wird. Bei der Walsroder Straße tragen z.B. der sichtbare Altbaubestand und die klare Linienführung bisher sehr zur Wiedererkennung der Achse bei. Diese Strukturen sollten nur bei sehr wesentlichen Gründen aufgegeben werden.

REGIONAL BEDEUTSAME QUERACHSE: STÄDTISCHE BZW. DÖRFLICHE HAUPTSTRAßEN

Von den beiden zentralen Stadtachsen zweigen entsprechend der Darstellung im Leitbild in relativ regelmäßigen Abständen wichtige Straßen mit übergemeindlicher Bedeutung ab. Die Straßengestaltung soll prinzipiell ähnlich wie die der zentralen Stadtachsen sein, auch im Verhältnis zwischen Fußweg und Fahrbahn. Unterschiede werden je nach Verkehrsaufkommen und Lage in Dorf oder Stadt deutlich.

Abb. 4.3/10 Walsroder Straße: städtische Hauptstraße mit breiten Gehwegen

WEITGEHEND ANBAUFREIE HAUPTSTRAßEN IN DER STADT

Wichtige Abschnitte der zentralen Hauptachsen in Langenhagen sind weitgehend anbaufrei, ohne Grundstücks- oder gar Straßenerschließung, gestaltet. Das sind vor allem Bothfelder Straße, Langenhagener Straße und Theodor-Heuss-Straße, aber auch andere Bundes- und Landesstraßen, Straßen in Gewerbegebieten oder die Altenhorster Straße. Trotz [relativ] zentraler Lage zeigen die Gebäude hier meist kein Gesicht zur Hauptstraße, die Grundstücke sind hier häufig eingefriedet, z.T. ist nur einseitig ein Radweg oder kombinierter Rad- und Gehweg vorhanden. Solche Straßen weisen häufig auch größere Querungsabstände auf und wirken dann insgesamt unangenehm für Fußgänger und Radfahrer.

Bei Umgestaltungen sollten möglichst viele der oben genannten Elemente integrierter Hauptstraßen entwickelt werden, mindestens aber beidseitige Bürgersteige und Radwege oder vergleichbare geeignete Formen.

Bei neuen Randbebauungen solcher Straßen sind die Chancen und Ansprüche für angenehmere Straßenräume günstiger. Eine Möglichkeit für Raumbildungen und Ausrichtungen der Fenster zur Straße bei klassifizierten Straßen ist die Anlage einer sogenannten „Contre-Allée“, wie sie z.B. mit dem Elly-Heuss-Knapp-Weg bei der Weiherfeld-Allee bereits in Langenhagen angelegt ist. Hierbei werden die angrenzenden Grundstücke über eine einseitige parallele Erschließungsstraße erreicht, sodass sie etwas mehr Abstand zu den Hauptfahrbahnen erhalten und zur Straße orientiert werden können.

Abb. 4.3/11 Bothfelder Straße, Ecke Schönefelder Straße: Städtisches Profil stärken

STRAßEN IM AUßENBEREICH IN DIE LANDSCHAFT EINFÜGEN

Viele der bestehenden Bundes-, Landes- und Regionsstraßen im Stadtgebiet – aber auch z.B. Flurwege sind durch Alleen oder Baumreihen gestalterisch überwiegend gut in die Landschaft eingebettet. Das zweite wichtige Element in diesem Zusammenhang sind straßenbegleitende Radwege, die grundsätzlich einseitig vorhanden sein bzw. durch die zuständige Straßenbaubehörde mittel- bis langfristig ergänzt werden sollten.

Zur Verlängerung der Langenhagener Straße bis zur B 6 in Garbsen läuft derzeit ein Planfeststellungsverfahren. Voraussetzung für die Realisierung ist eine verträgliche Verkehrsbewältigung im weiteren Verlauf der Langenhagener Straße.

Die im bisherigen Flächennutzungsplan enthaltenen Straßennetzergänzungen Ortsumgehung westlich Engelbostel und Verlängerung der Kananoher Straße bis Heitlingen wurden verworfen. Bei Engelbostel wegen der Trennwirkung zwischen Engelbostel und Stehlinger Berg sowie bei Heitlingen, da die geringfügige Netzverbesserung die negativen Auswirkungen auf Ökologie und Landschaft nicht rechtfertigen.

WAHRNEHMBARE ÜBERGÄNGE VON STADT UND LANDSCHAFT GESTALTEN

Ortseingänge sollten so gestaltet sein, dass der Übergang von Stadt und Landschaft auch unabhängig von Ortseingangsschildern deutlich wird.

Wesentliche Gestaltungselemente zu einer prägnanten Ausbildung sind:

- Bäume, z.B. als Baumtore
- Geringere Fahrspurbreiten im Ort
- Breite Fußwege im Ort

Darüber hinaus ist auf eine gute Integration des Radverkehrs zu achten. An einigen Stellen fehlen innerorts Radwege oder Fahrradstreifen und die Bürgersteige sind für Fahrradverkehr kaum geeignet.

Abb. 4.3/12 Allee in Twenge

Hinweis: Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept [ISEK] berücksichtigt die Inhalte des Verkehrsentwicklungsplanes [VEP] und übernimmt diese, ohne dessen Erläuterungen zu wiederholen Nach Beschluss des VEP und ggf. Prüfung der Maßnahmen sind die geänderten Inhalte sofern erforderlich im Flächennutzungsplan zu ändern.

Weitere Maßnahmen zu Radrouten enthält Kapitel. 6.2.B [s. S. 146 ff.] und der zugehörige Maßnahmenplan Freiraum [s. S. 168 ff].

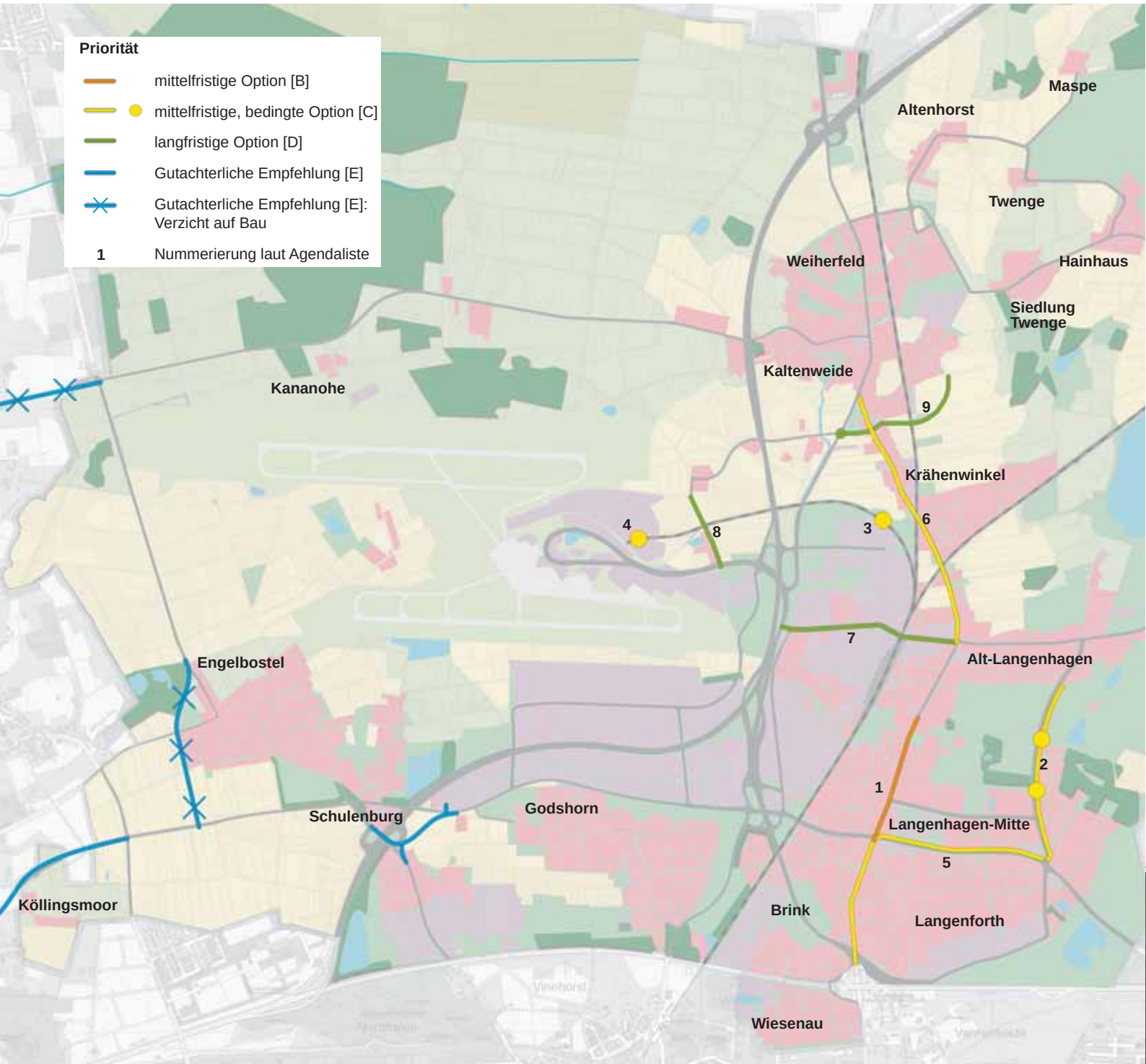


Abb. 4.3/13 Maßnahmenplan Verkehr

PLANUNG	BAU / REALISIERUNG
KURZFRISTIG, BIS CA. 2015	
• Abstimmung und Beschluss des Verkehrsentwicklungsplans, ggf. mit Änderungen	Gemäß Verkehrsentwicklungsplan-Entwurf • Vorhandene LKW-Führung zu den Gewerbegebieten anhand des LKW-Lenkungskonzepts überprüfen und Beschilderung anpassen
MITTELFRISTIG, BIS CA. 2025	
---	Gemäß Verkehrsentwicklungsplan-Entwurf • Rückbau der Walsroder Straße zwischen Bothfelder Straße und Niedersachsenstraße [1] • Zusätzliche Überquerungshilfen für Fußgänger an stark belasteten Straßenräumen integrieren
MITTELFRISTIG, BEDINGT, BIS CA. 2025	
Öffentlichen Nahverkehr ausbauen [Kap. 4.3 A] • Stadtbahnverlängerung bis zur Galopprennbahn im Nahverkehrsplan [2] • Neuer S-Bahn-Haltepunkt: Krähenwinkel [3] • Ggf. alternative Option S-Bahn-Haltepunkt Airport City [4]	Öffentlichen Nahverkehr ausbauen [Kap. 4.3 A] • Stadtbahn verlängern bis zur Galopprennbahn [2] • Erhöhter Vernetzungsbedarf bei Stadtbahntrassen, ggf. Abbau von Barrieren: Bothfelder Straße, Walsroder Straße [5] Straßen entsprechend einem hierarchischen System gestalten [Kap. 4.3 B] • Entlastung der Langenhagener Straße in Schulenburg vom Schwerlastverkehr Gemäß Verkehrsentwicklungsplan-Entwurf [Kap. 4.3 B] • Rückbau der Walsroder Straße nördlich Reuterdamm, Sperrung des Abschnitts nördlich Hainhäuser Weg und Anbindung an die Wagenzeller Straße über Heinrich-Hagemann-Allee [6]
LANGFRISTIG, NACH 2025	
---	Gemäß Verkehrsentwicklungsplan-Entwurf [Kap. 4.3 B] • Ausbau der Straße Am Pferdemarkt [7] • Ggf. Evershorster Straße südlich der Benkendorffstraße ausbauen [8] • Krähenwinkel, Ostspange: zu prüfende Verbindung zwischen Heinrich-Hagemann-Allee und Sportplatzweg im Falle einer Schließung des Bahnübergangs Hainhäuser Weg [9]