

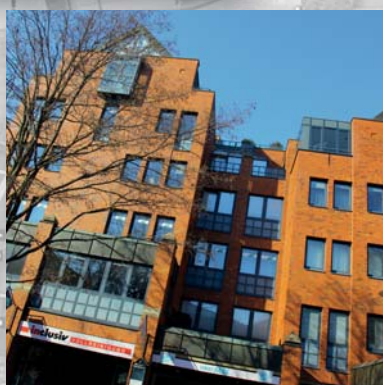


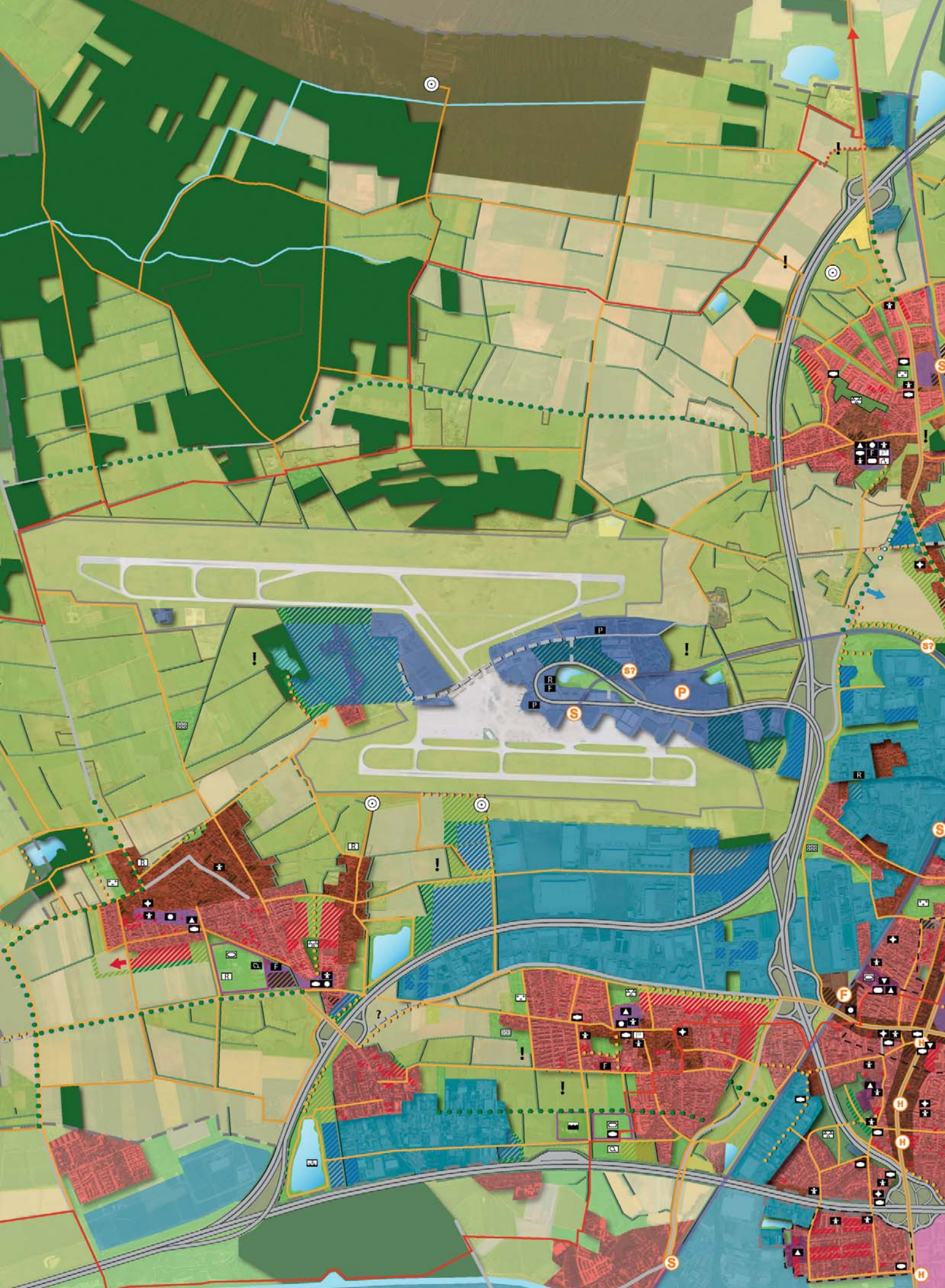
LANGENHAGEN

AUF EIGENEN WEGEN:
JUNGE STADT IN
ALTER LANDSCHAFT



INTEGRIERTES
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT
LANGENHAGEN 2025







LANGENHAGEN

AUF EIGENEN WEGEN:
JUNGE STADT IN
ALTER LANDSCHAFT



INTEGRIERTES
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT
LANGENHAGEN 2025

PLANEN UND BAUEN



INHALT



Kaltenweide mit Weiherfeld



Twenge und Hainhaus



Leitbild Siedlungstypen, Ausschnitt



Leitbild Wirtschaft, Ausschnitt

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

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

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

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

48

- 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



Leitbild Freiraum, Ausschnitt



Stadtbereichskonzept; Ausschnitt



Maßnahmenplan Wirtschaft, Ausschnitt

5. LEITLINIE 2 DEMOGRAPHIE: JUNG BLEIBEN! LANGENHAGEN ALS ATTRAKTIVEN WOHNSTANDORT WEITER ENTWICKELN	84
5.1 Position: Den Wandel in der Bevölkerungsstruktur aktiv gestalten	84
5.2 Räumliches Leitbild Siedlungsentwicklung Einwohnerzahl und Infrastruktur durch gezielte Siedlungsentwicklung stabilisieren	90
5.3 Räumliches Leitbild Mittelzentrum Vielfältiges Angebot in Bildung, Einkauf, Freizeit und Erholung als bewusste Stärke ausbauen und sichtbarer machen	120
6. LEITLINIE 3 STADTLANDSCHAFT: FREIRÄUME HEGEN! DAS NETZ DER FREIRÄUME ALS TRAGENDES SYSTEM GESTALTEN	134
6.1 Aus dörflicher Vergangenheit zur Stadt in der Landschaft	134
6.2 Räumliches Leitbild System der Freiräume	136
7. STADTBEREICHSKONZEPTE	172
7.1 Aufbau der Stadtbereichskonzepte	172
7.2 Stadtbereich Mitte	176
7.3 Stadtbereich Nord	182
7.4 Stadtbereich West	188
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.

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 Verkehrsstrassen. 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 Neuauflistung des Flächennutzungsplanes gefasst, um zunächst die bisherige städte-



Abb. 0/1+2 City Center; Wietzepark



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.



Friedhelm Fischer
Bürgermeister



1. MAßSTÄBE FÜR DIE ZUKUNFT

1.1 AUF EIGENEN WEGEN: JUNGE STADT IN ALTER LANDSCHAFT

ALTE DÖRFER – NEUE STADT: LANGENHAGEN ALS MODERNE STADTLANDSCHAFT

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

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.

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.



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

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.

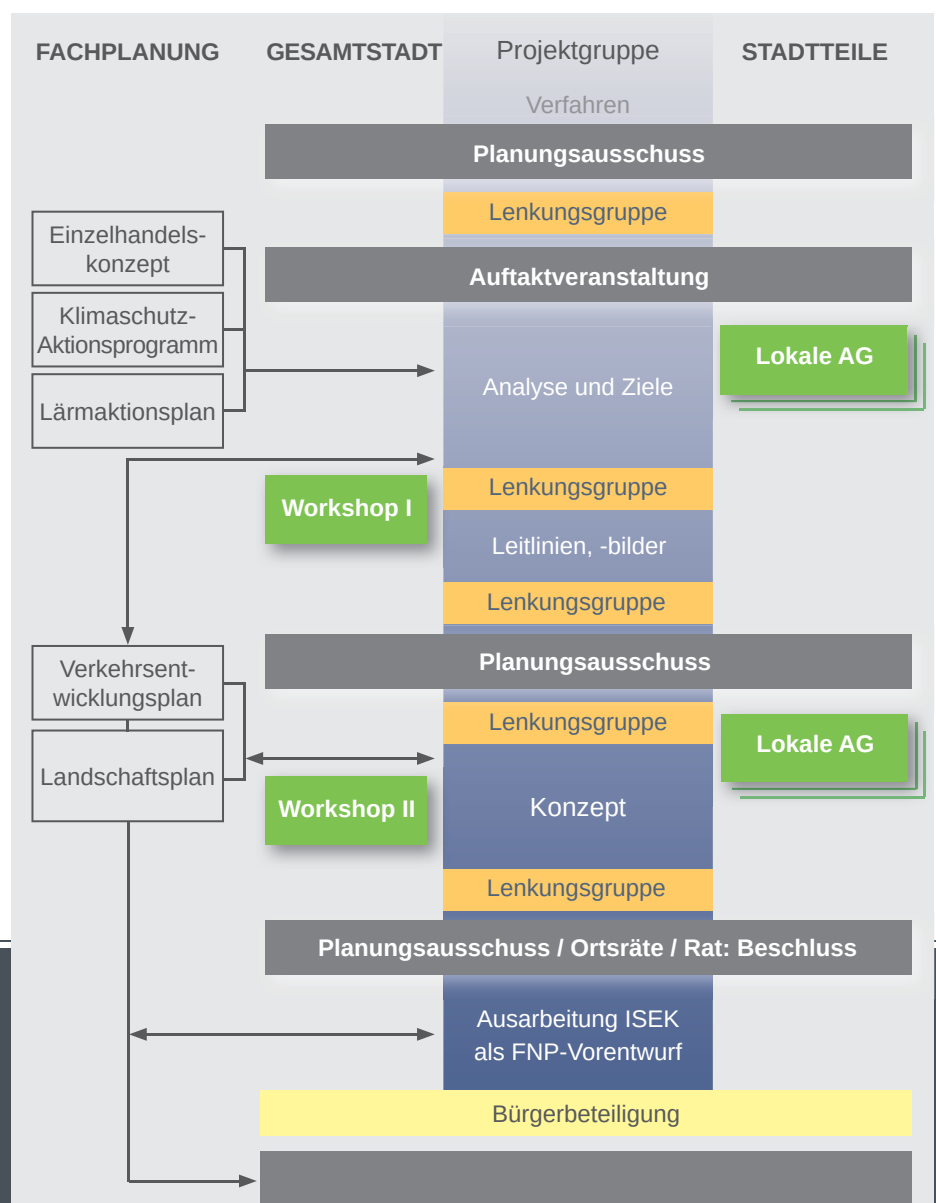


Abb. 1.2/2 Projektablauf

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.

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.

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

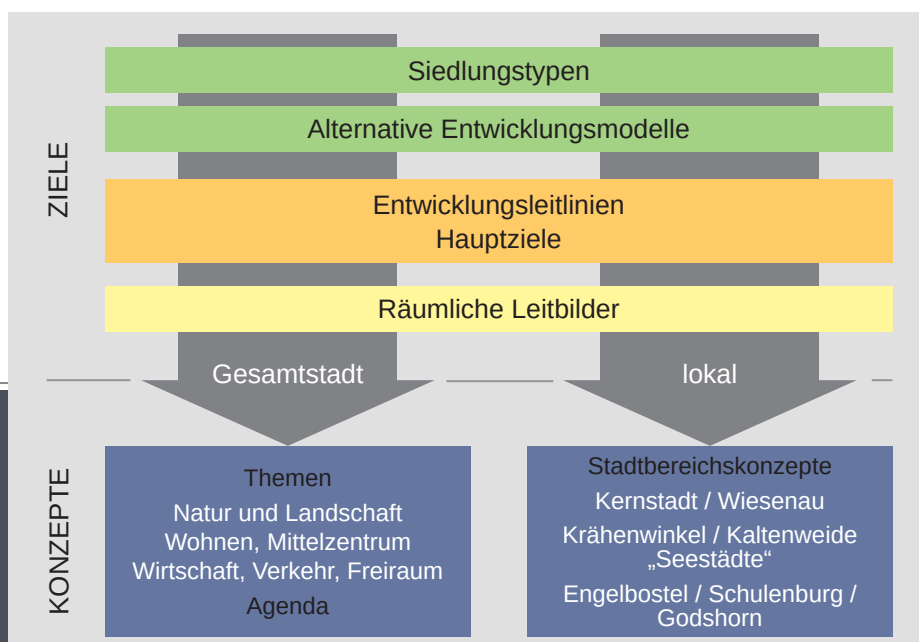


Abb. 1.2/4 Zielaufbau ISEK

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 FLUGHAFENGESSELLSCHAFT

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.].

Bauflächenpotentiale

- Wohnbaupotentiale der Stadt
- Gewerbepotentiale der Stadt
- Gewerbepotentiale Flughafengesellschaft, Bilanzanteil der Stadt
- Gewerbepotentiale Flughafengesellschaft, Bilanzanteil der restl. Region

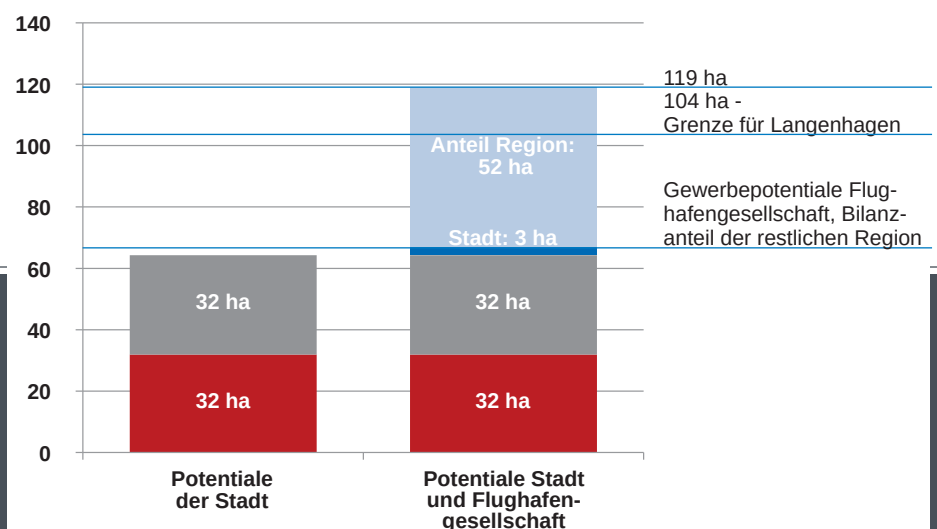


Abb. 1.3/1 Bauflächenpotentiale der Stadt Langenhagen und der Flughafengesellschaft gemäß ISEK [ohne Potentiale im Bestand und bereits erschlossene Baugebiete]

2. GRUNDLAGEN DER PLANUNG

Hier erfolgt ein kurzer 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.

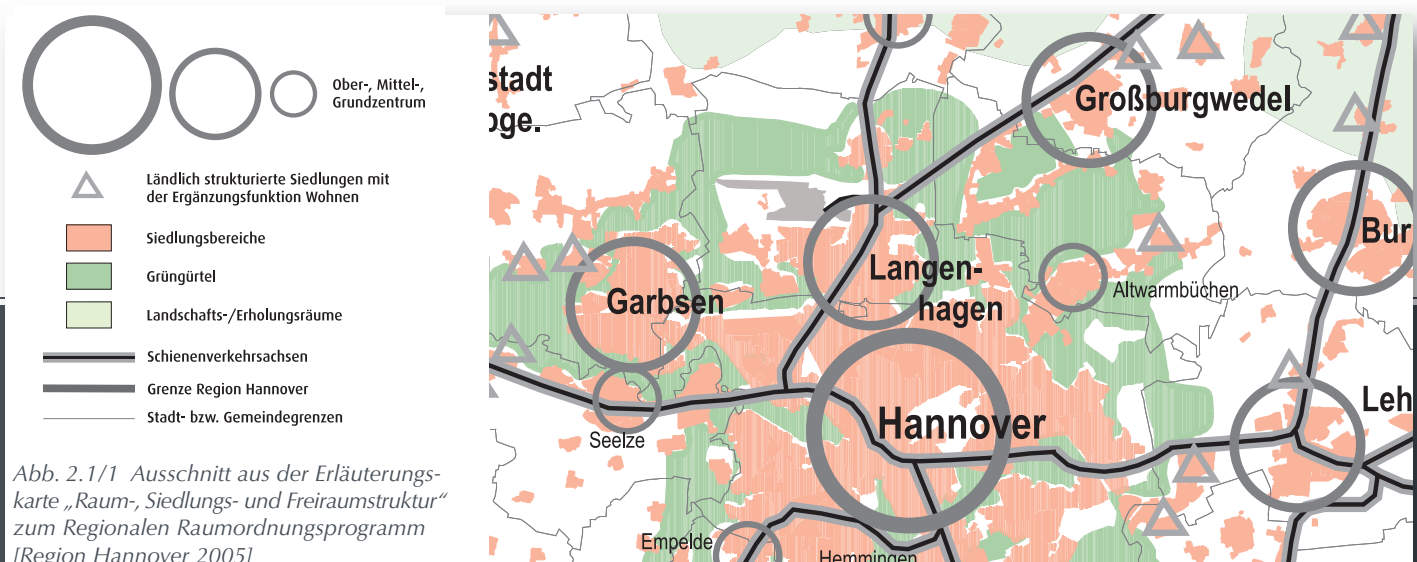
Diese Analysen, Prognosen und Planungen waren wichtig für die Formulierung der Ziele und die Erstellung der Konzepte. Ohne ihre Kenntnis käme das ISEK sicher teilweise zu anderen Ergebnissen. So wird in den Ziel- und Konzeptkapiteln auf die Grundlagen verwiesen, um manche Aussagen nachvollziehbarer zu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



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.

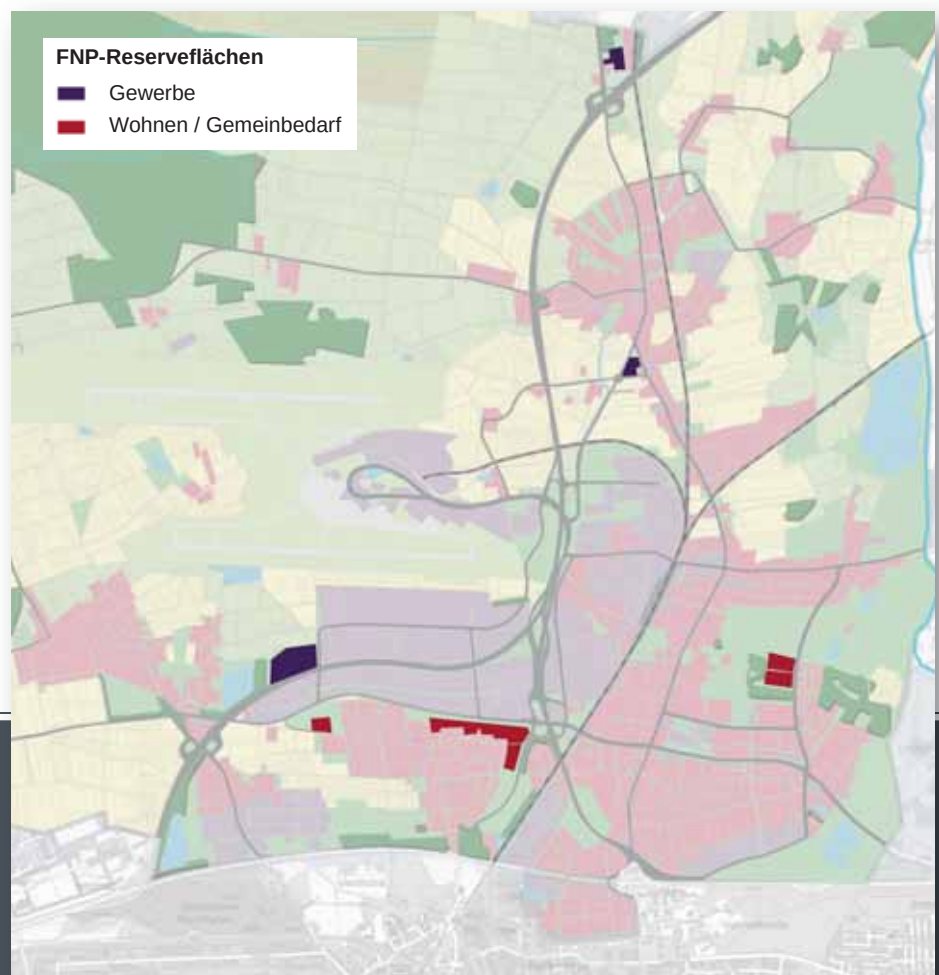


Abb. 2.2/1 Flächennutzungsplanreserven, Stand: September 2007

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.

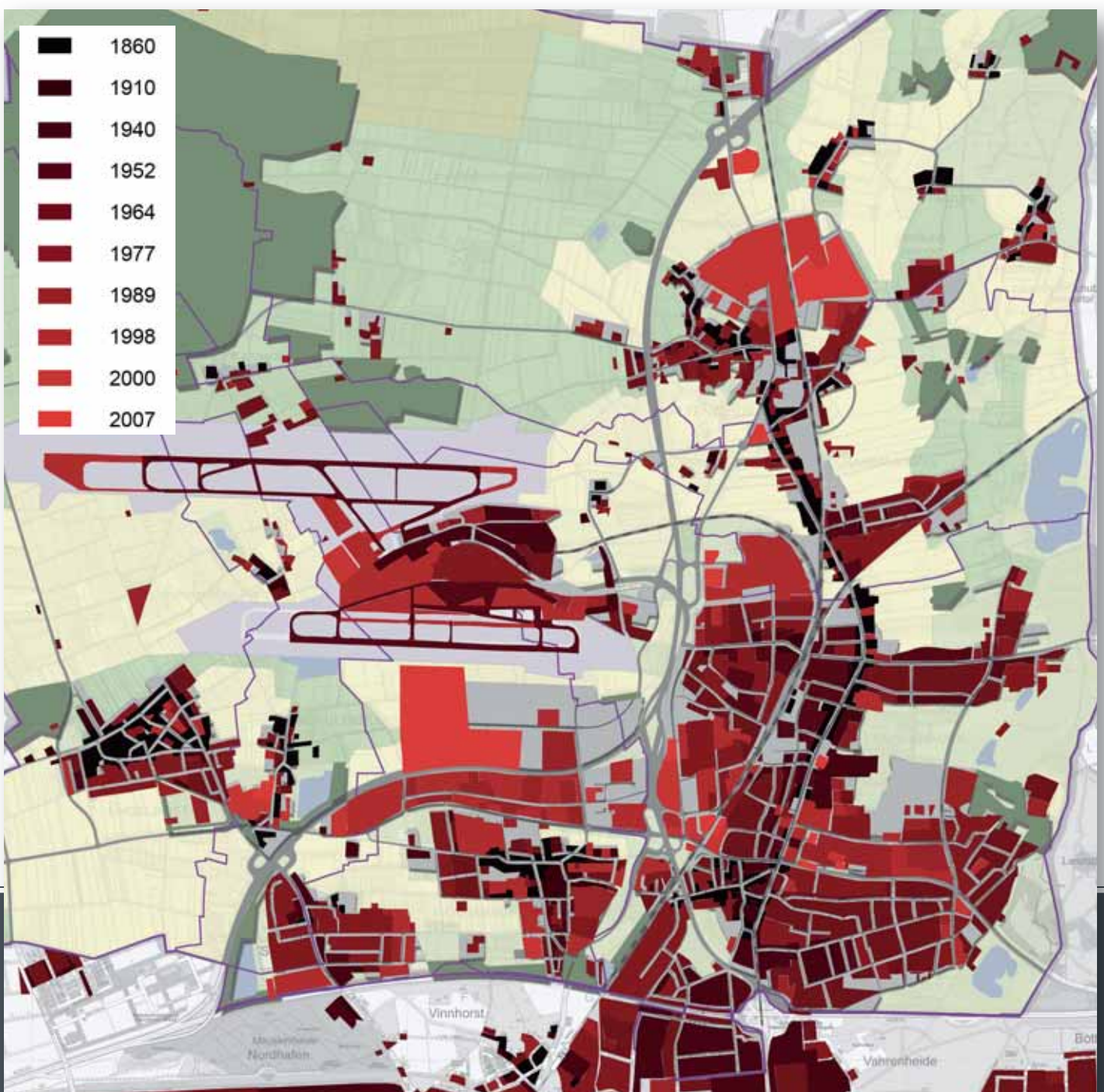


Abb. 2.3/2 Siedlungsentwicklung 1860 bis 2007

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 Wietzeau 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 Umleitungstrecke 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



Abb. 2.4/1 Klassifiziertes Straßennetz

Klassifiziertes Straßennetz

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße



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 Quermöglichkeiten 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 Grundstückerschließung, 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 Wietzensee 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® KARTENSERVEN 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].

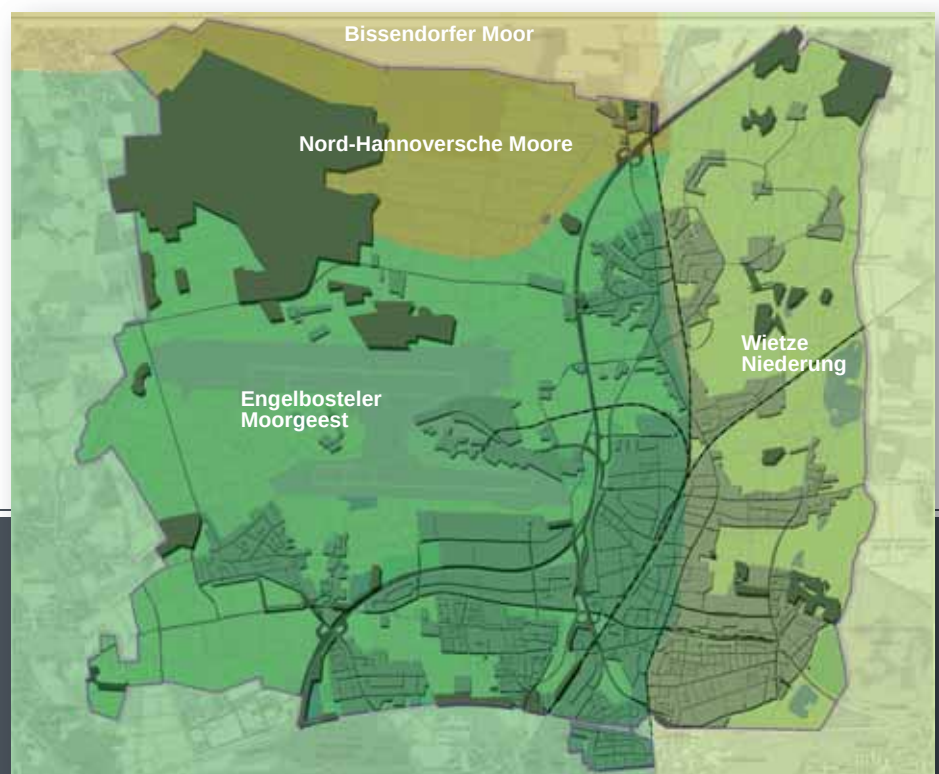


Abb. 2.5/2 Naturräumliche Gliederung Langenhagen

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 Wietzeau 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.



	ausgewiesene Naturschutzgebiete (einschließlich FFH-Gebiete)		Vorranggebiet für Natur und Landschaft (einschließlich FFH-Gebiete)
	ausgewiesene Landschaftsschutzgebiete		Vorsorgegebiet für Natur und Landschaft

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.

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]

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 Flughafen-gesellschaft in Schulenburg-Nord zusammen. Wegen der geringen Einwohner-zahlen fällt dieser Rückgang in Langenhagen jedoch nicht sehr ins Gewicht.

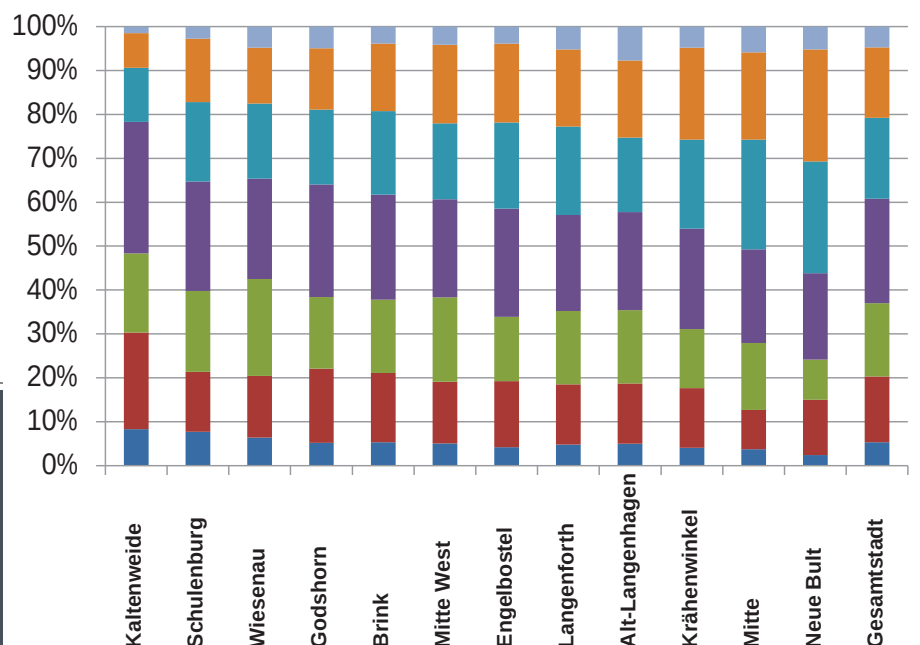
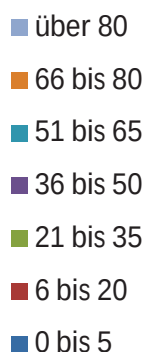


Abb. 2.6/2 Altersstruktur nach Stadtbezirken 2009 [Daten der Stadt Langenhagen 2010]



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.

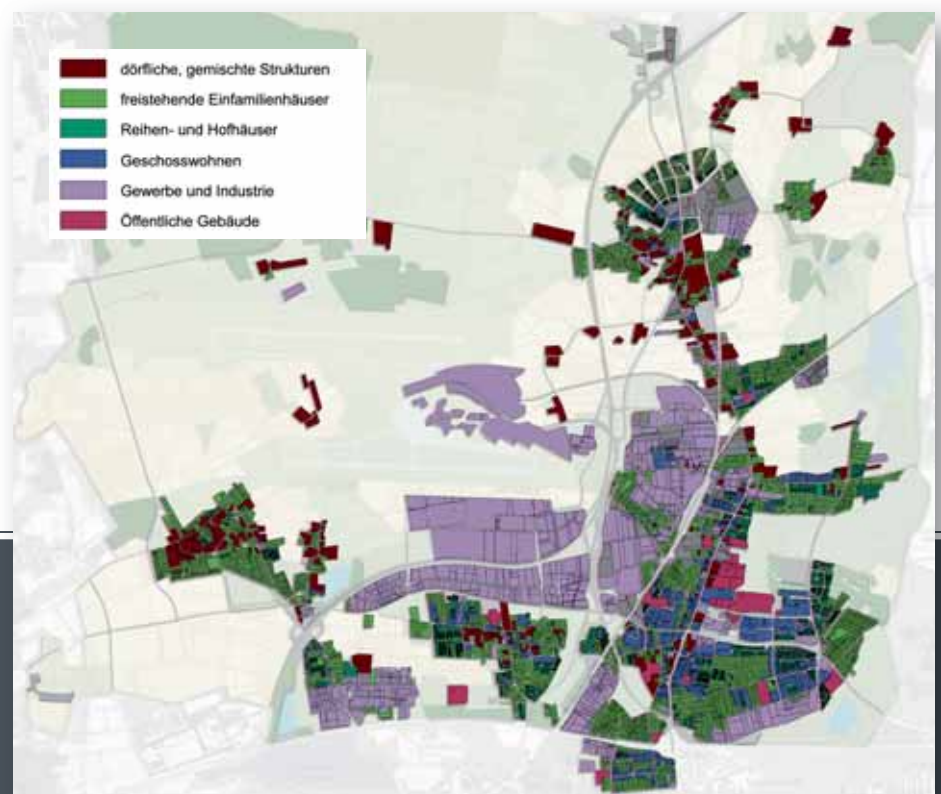


Abb. 2.6/4 Verteilung unterschiedlicher Baustrukturen in Langenhagen

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.

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 beruhen 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. 2.6/5 Geschosswohnungsbau, Weiherfeld

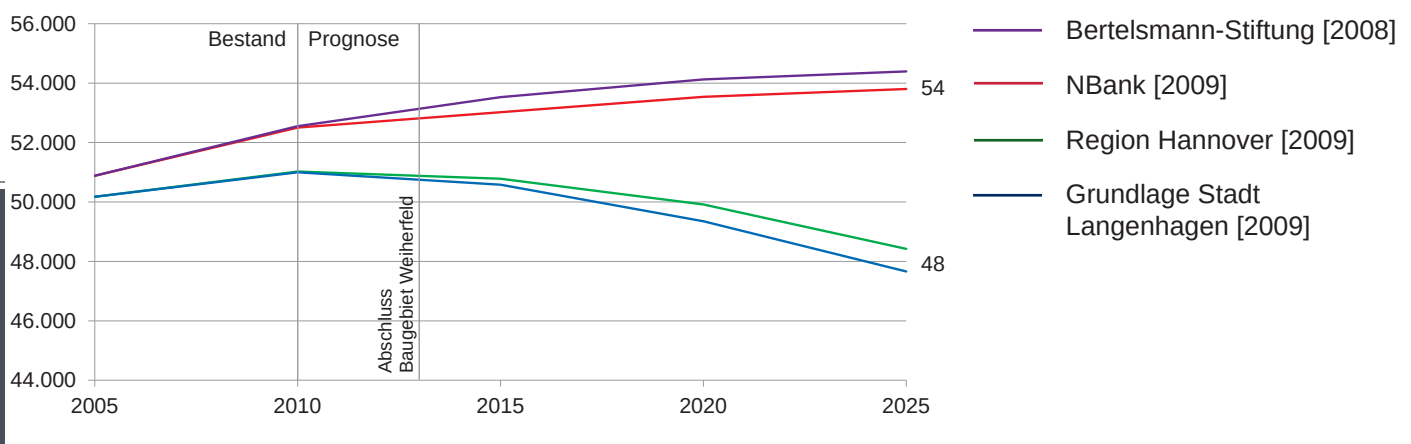


Abb. 2.6/6 Bevölkerungsentwicklung 2005-2025 gemäß vorliegender Prognosen

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.

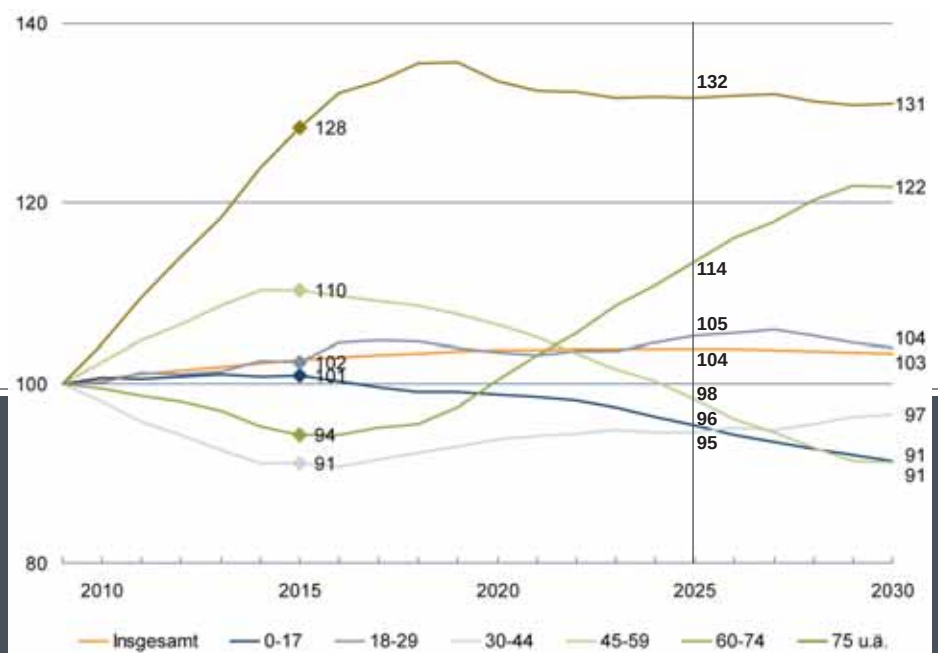


Abb. 2.6/8 Relative Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen in %, 2009 = 100% [NBank 2010]

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.

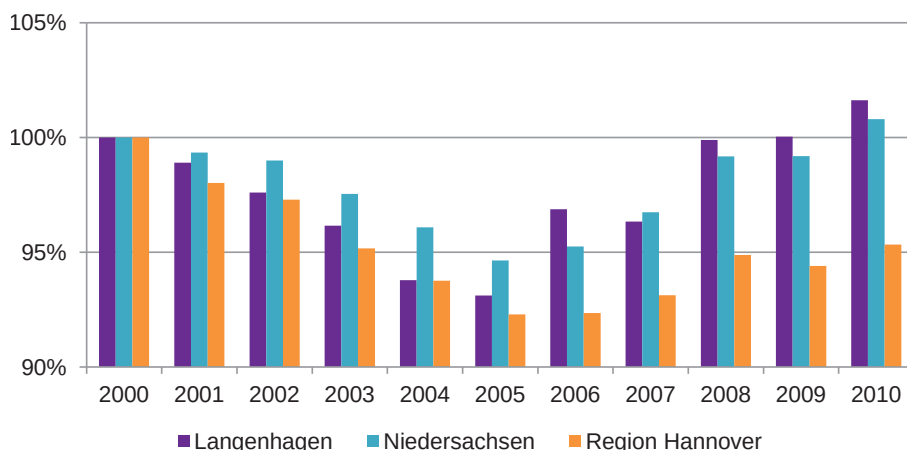


Abb. 2.7/1 Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigter in Langenhagen, Niedersachsen und Region Hannover 2000 - 2010 [Quelle: LSKN]

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.

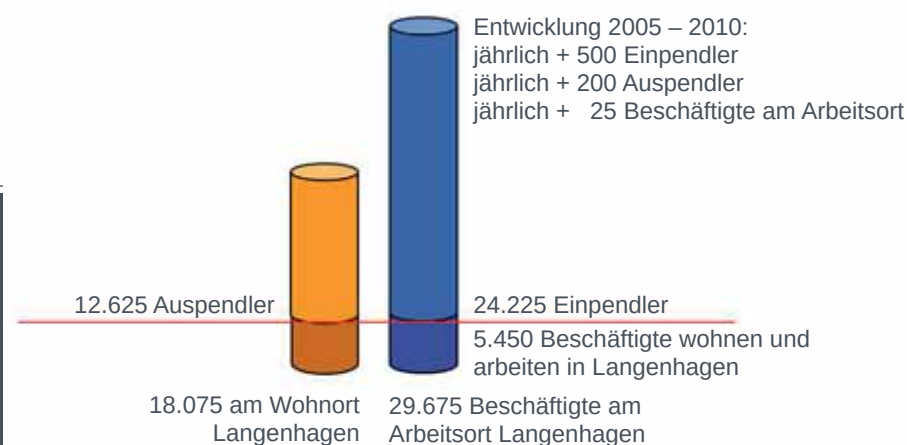


Abb. 2.7/2 Beschäftigte am Wohn- bzw. Arbeitsort Langenhagen 2010 [Daten der Bundesagentur für Arbeit 2010, Stand: 30.06.2010; Quelle: IHK-Hannover]

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 widerspiegelt. ... 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, teilträumliche 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

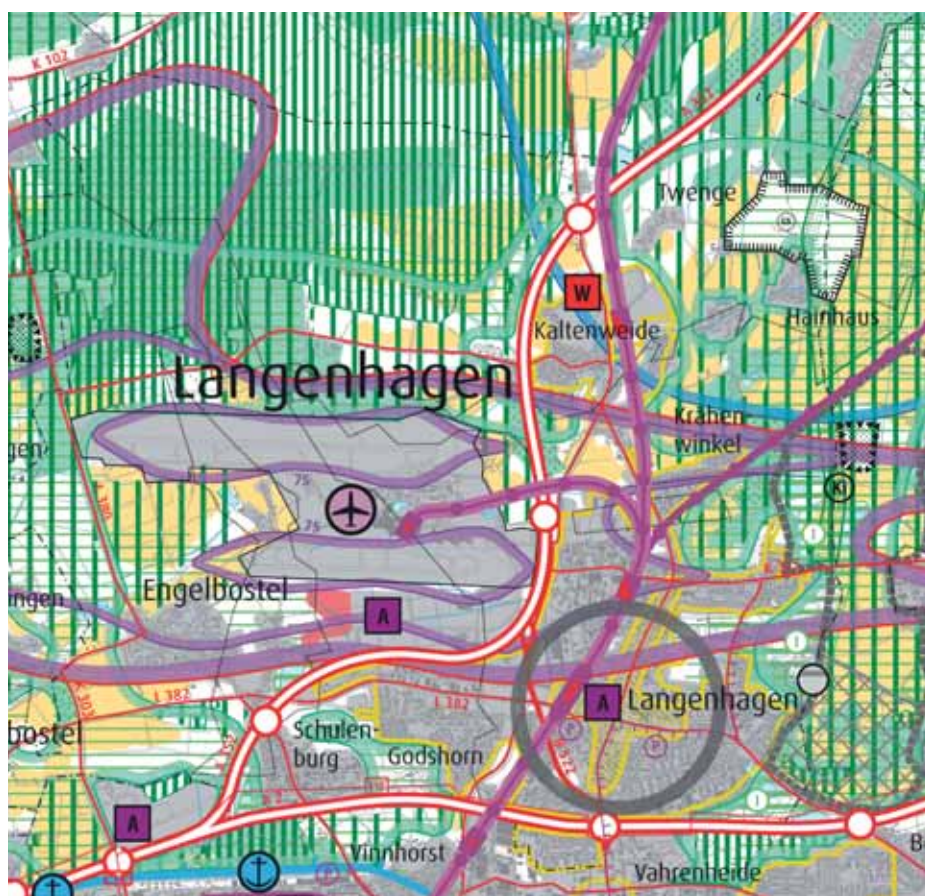


Abb. 2.8/2 Regionales Raumordnungsprogramm 2005, Ausschnitt Langenhagen der zeichnerischen Darstellung

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

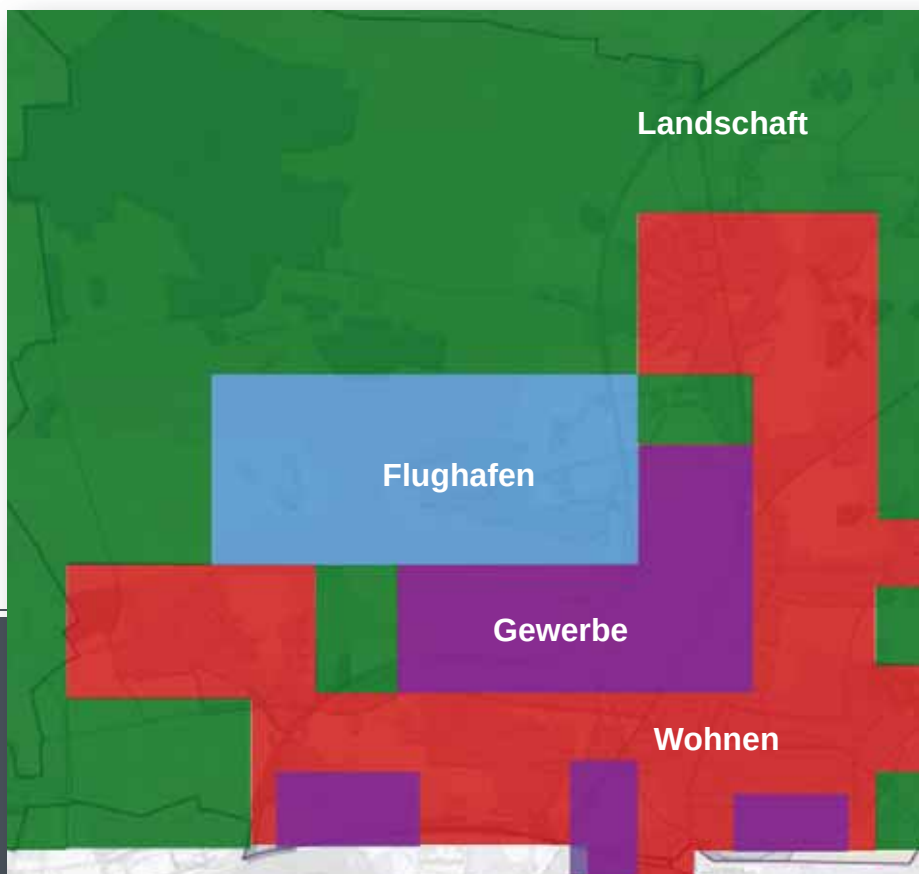


Abb. 3.1/3 Modell Funktionale Raumorganisation

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.].

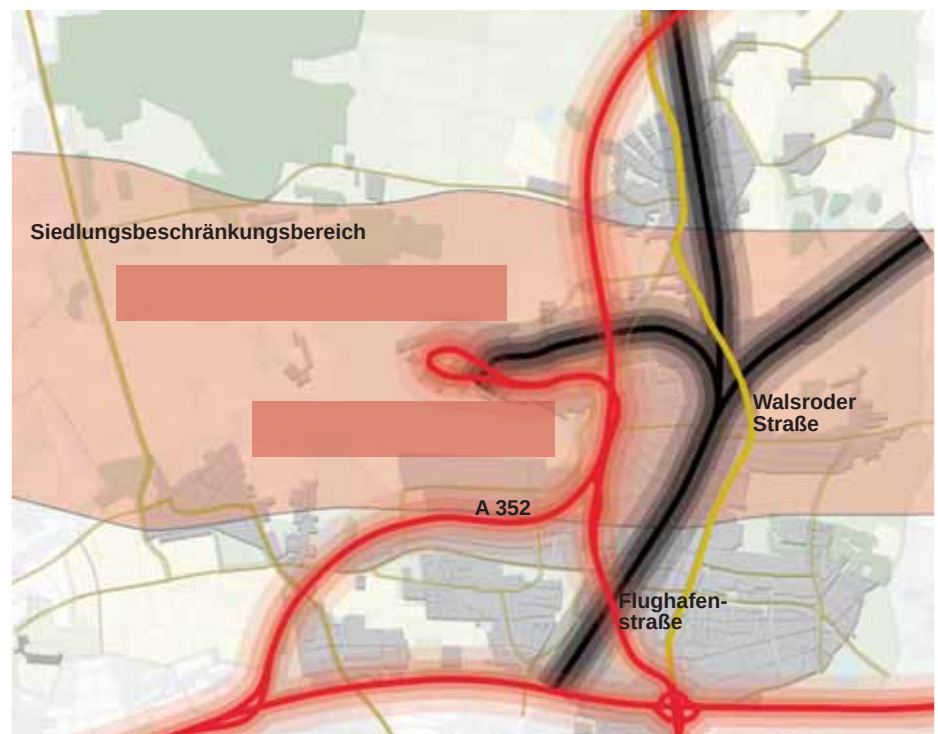


Abb. 3.1/4 Raumgliederung durch technische Infrastruktur

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.

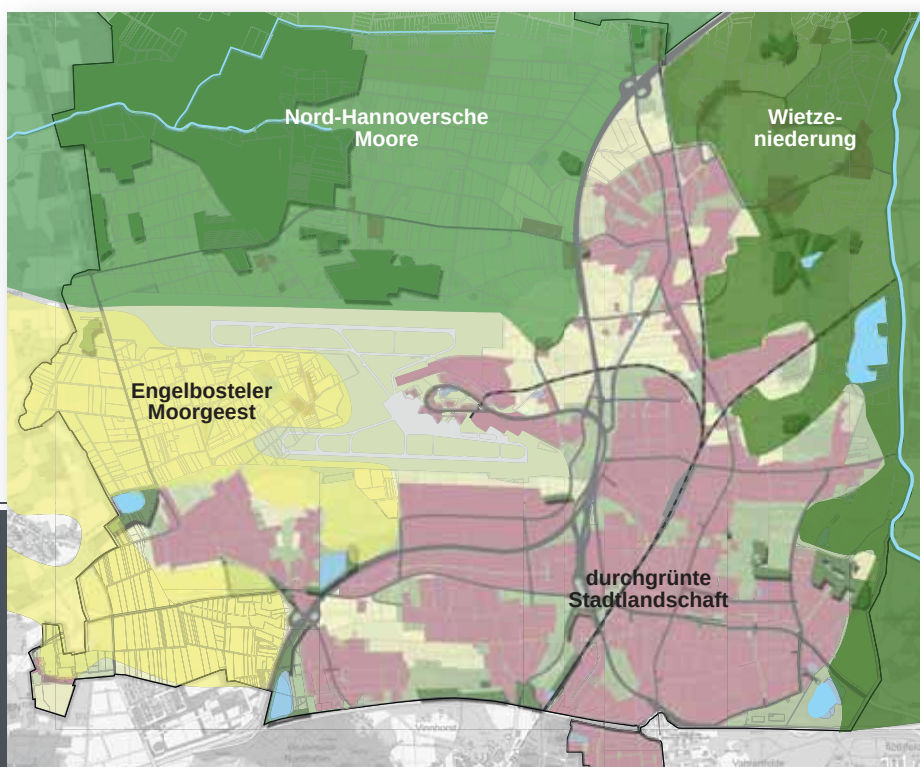


Abb. 3.2/1 Basis Landschaft



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.

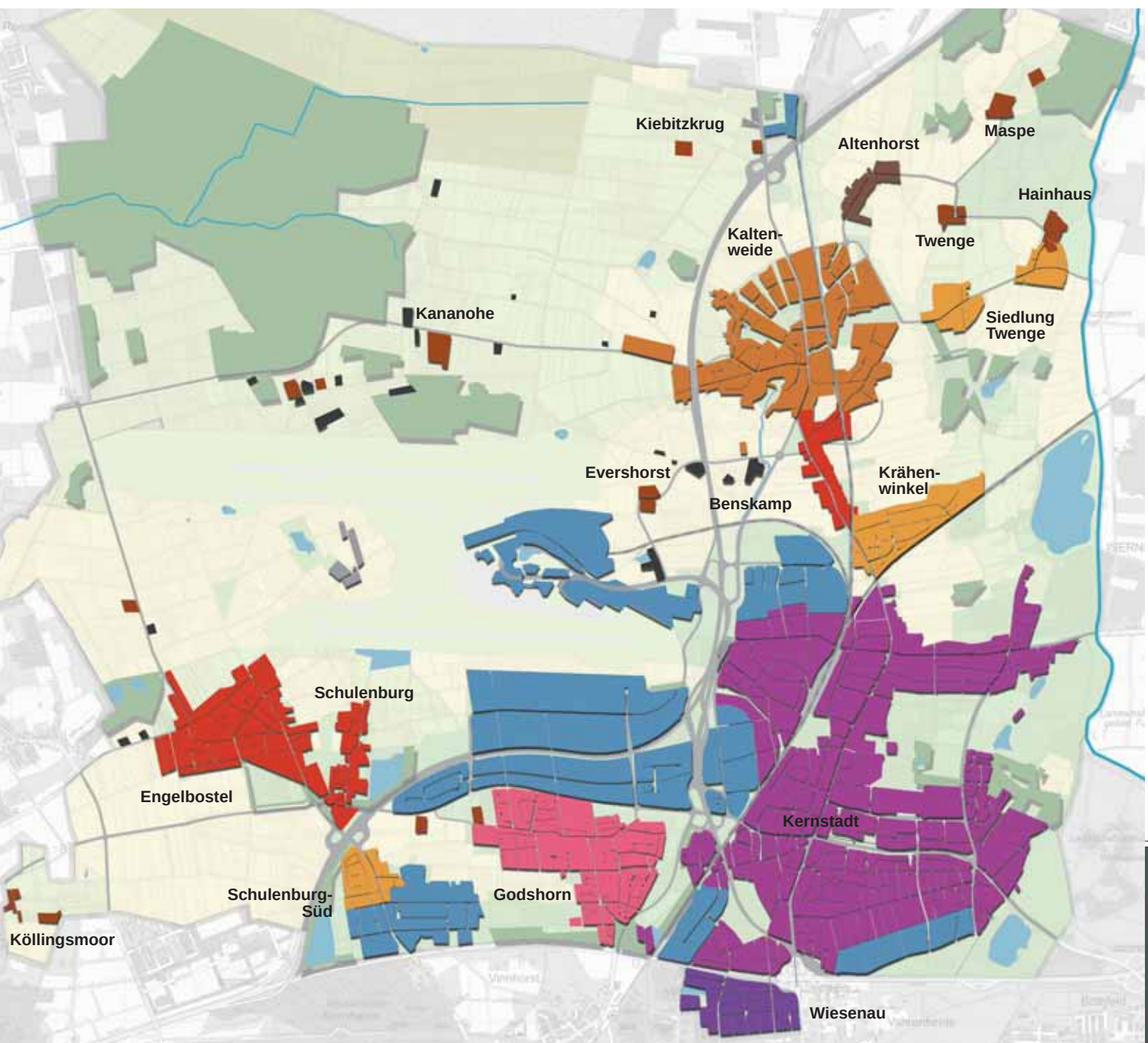


Abb. 3.3/1 Räumliches Leitbild Siedlungstypen

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.

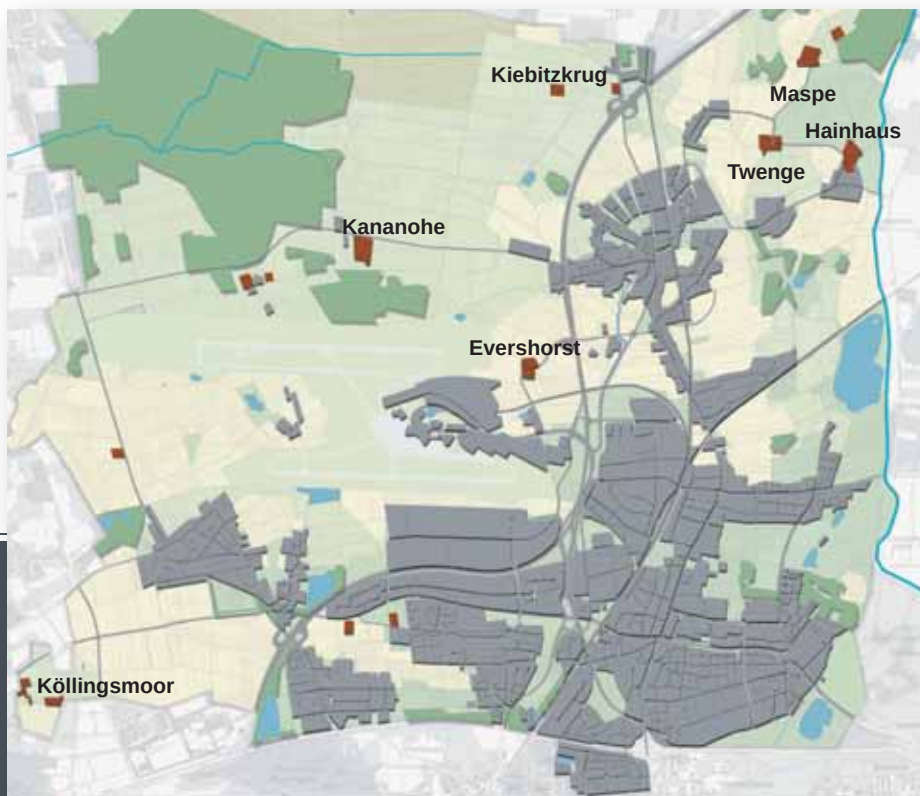


Abb. 3.3/3 Siedlungstyp Einzelgehöft – Lage in Langenhagen



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

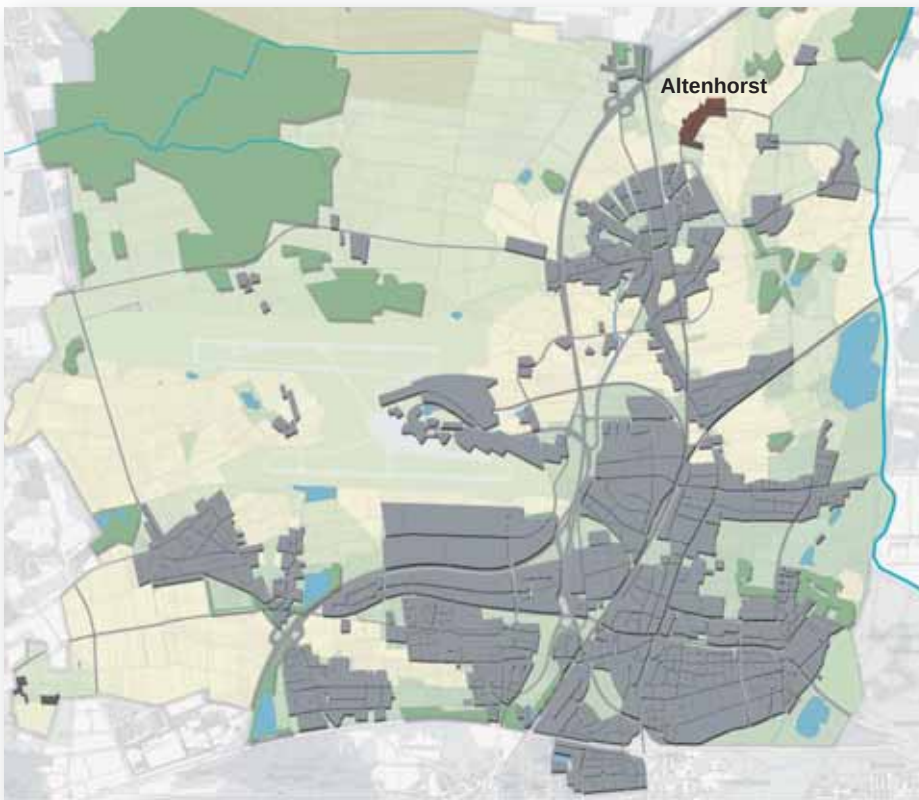


Abb. 3.3/5 Siedlungstyp Weiler – Lage in Langenhagen

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



Abb. 3.3/6 Altenhorst

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 alleingesessenen 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. 3.3/9 Ortsrand Schulenburg

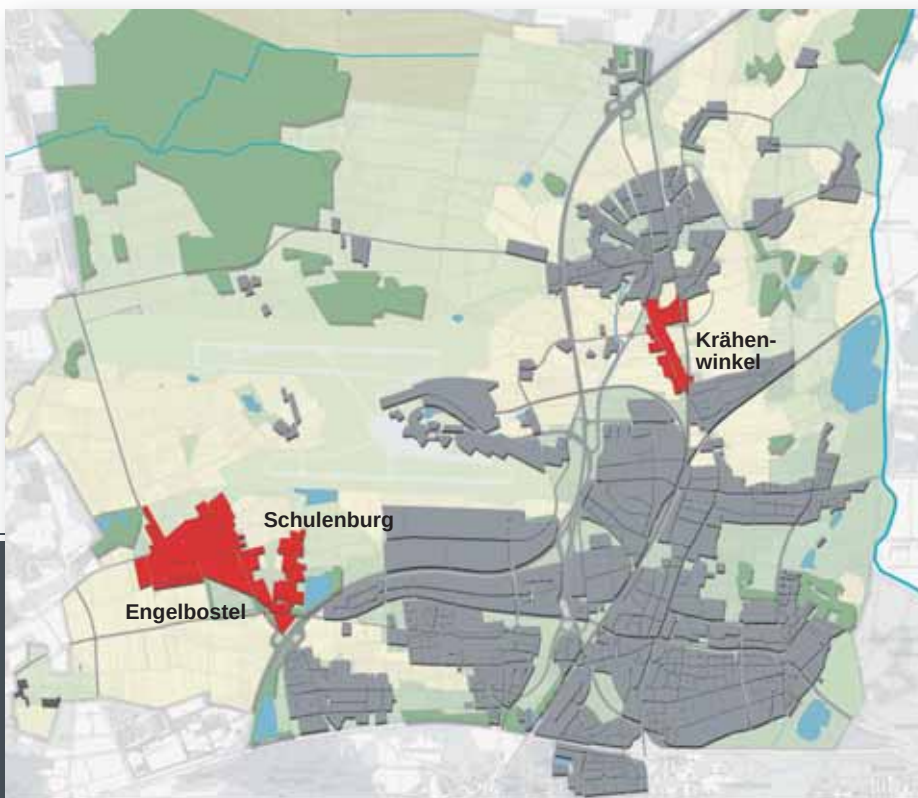


Abb. 3.3/8 Siedlungstyp Dorf – Lage in Langenhagen



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. 3.3/17 Splittersiedlung bei Kananöhe
[mit Gehöft]

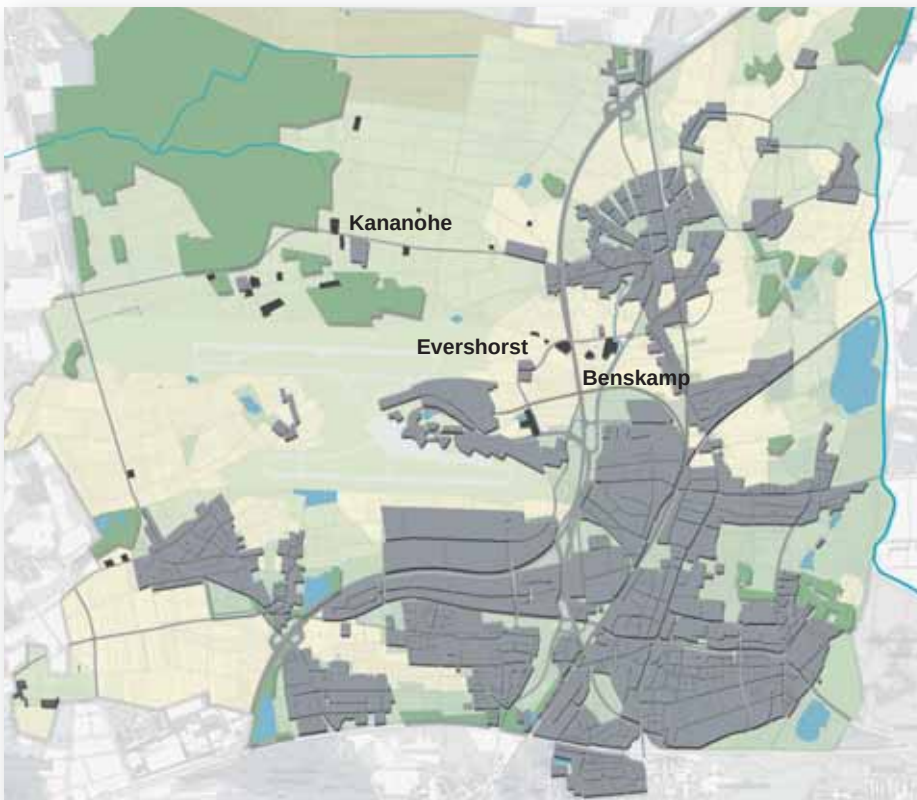


Abb. 3.3/15 Siedlungstyp Siedlungssplitter — Lage in Langenhagen

ZIELE UND AUFGABEN

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



Abb. 3.3/16 Einzelhaus bei Kananöhe

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. 3.3/19 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

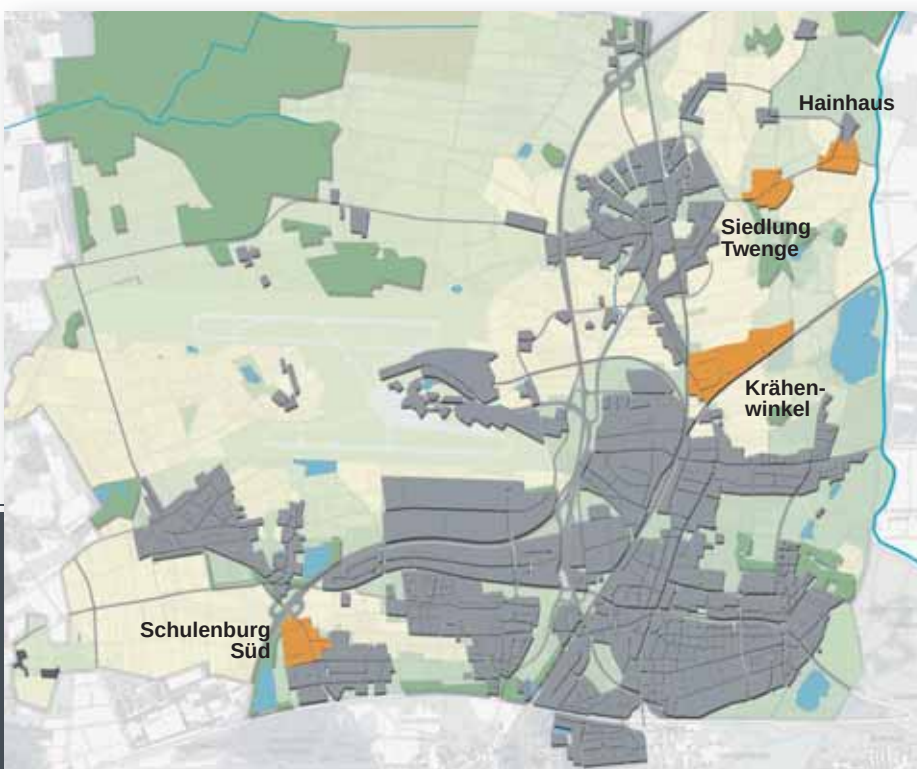


Abb. 3.3/18 Siedlungstyp Kleine Siedlung – Lage in Langenhagen

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

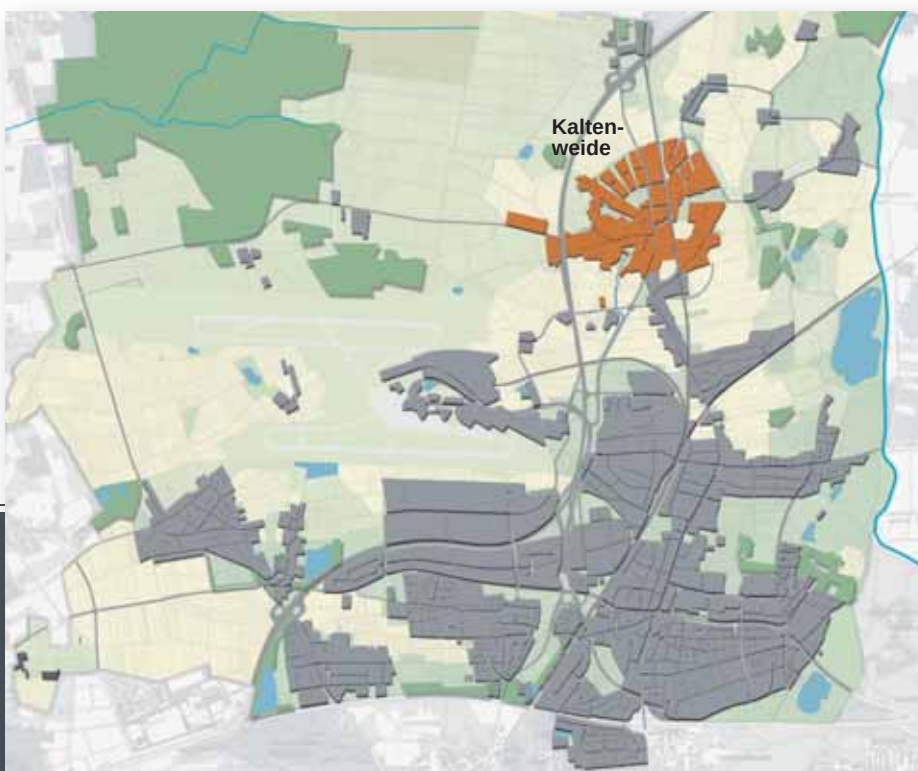


Abb. 3.3/20 Siedlungstyp Vorort – Lage in Langenhagen

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

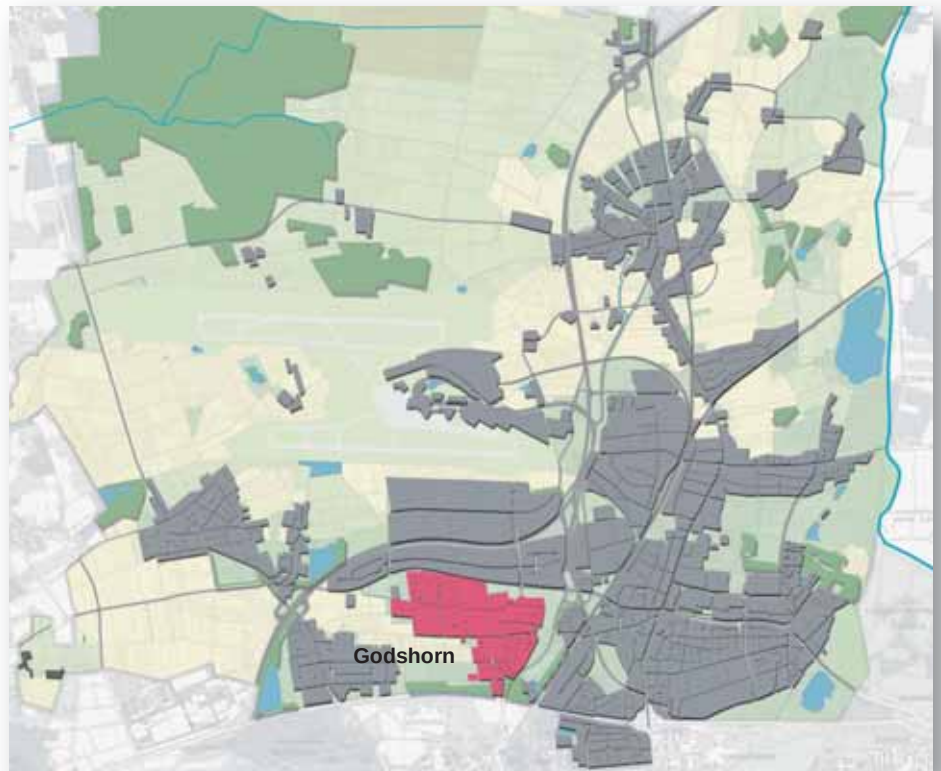


Abb. 3.3/23 Siedlungstyp Vorstadt – Lage in Langenhagen



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 einzige 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 durchgrünt 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.

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. 3.3/26 Wiesenau von Süden



Abb. 3.3/27 Freiligrathstraße



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.

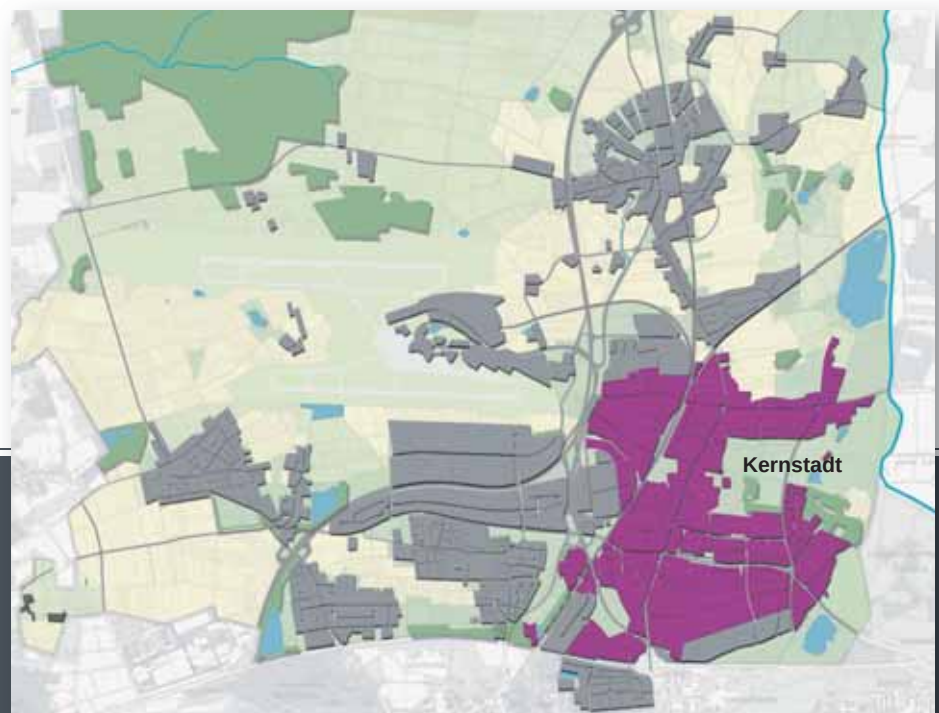


Abb. 3.3/29 Siedlungstyp Kernstadt – Lage in Langenhagen



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 Verkehrsachsen.

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



Abb. 3.3/34 Logistikzentrum im Gewerbegebiet Rehkamp, Langenhagen

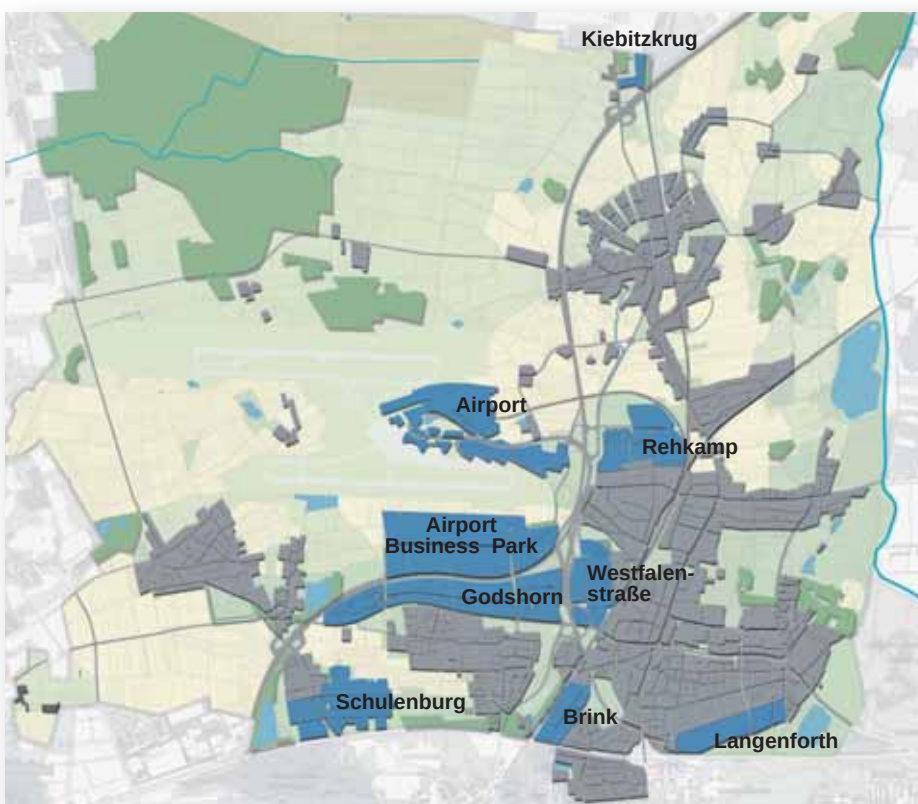


Abb. 3.3/32 Siedlungstyp Gewerbegebiet

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. 3.3/33 Gewerbegebiet Rehkamp

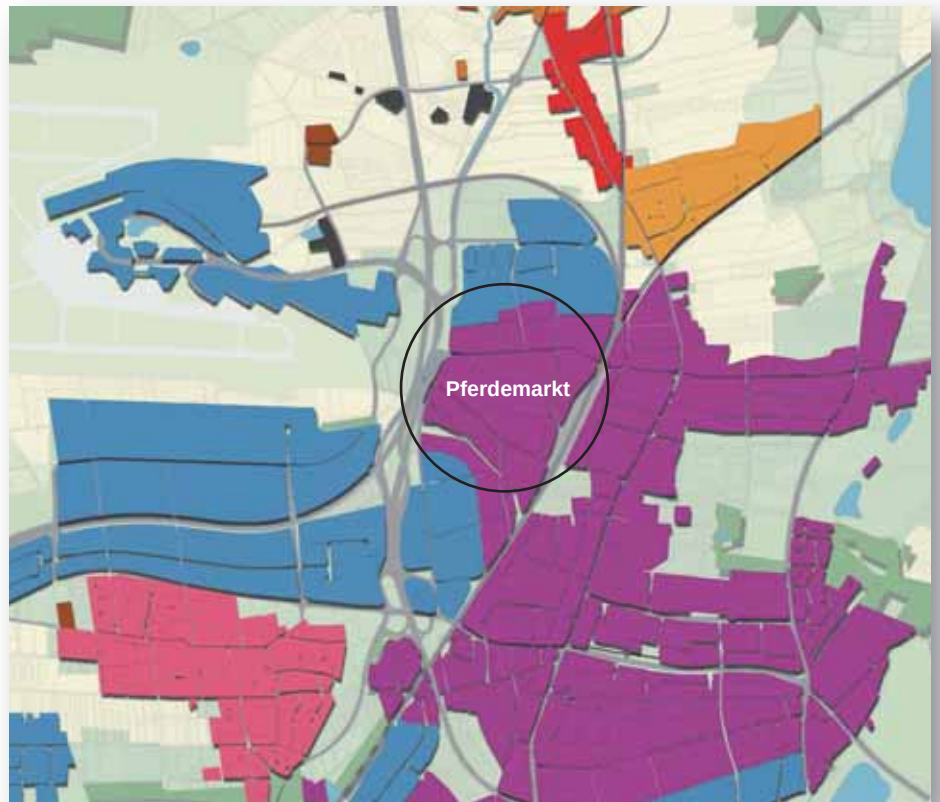


Abb. 3.3/36 Gewerbe am Pferdemarkt als Bestandteil der Kernstadt

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.

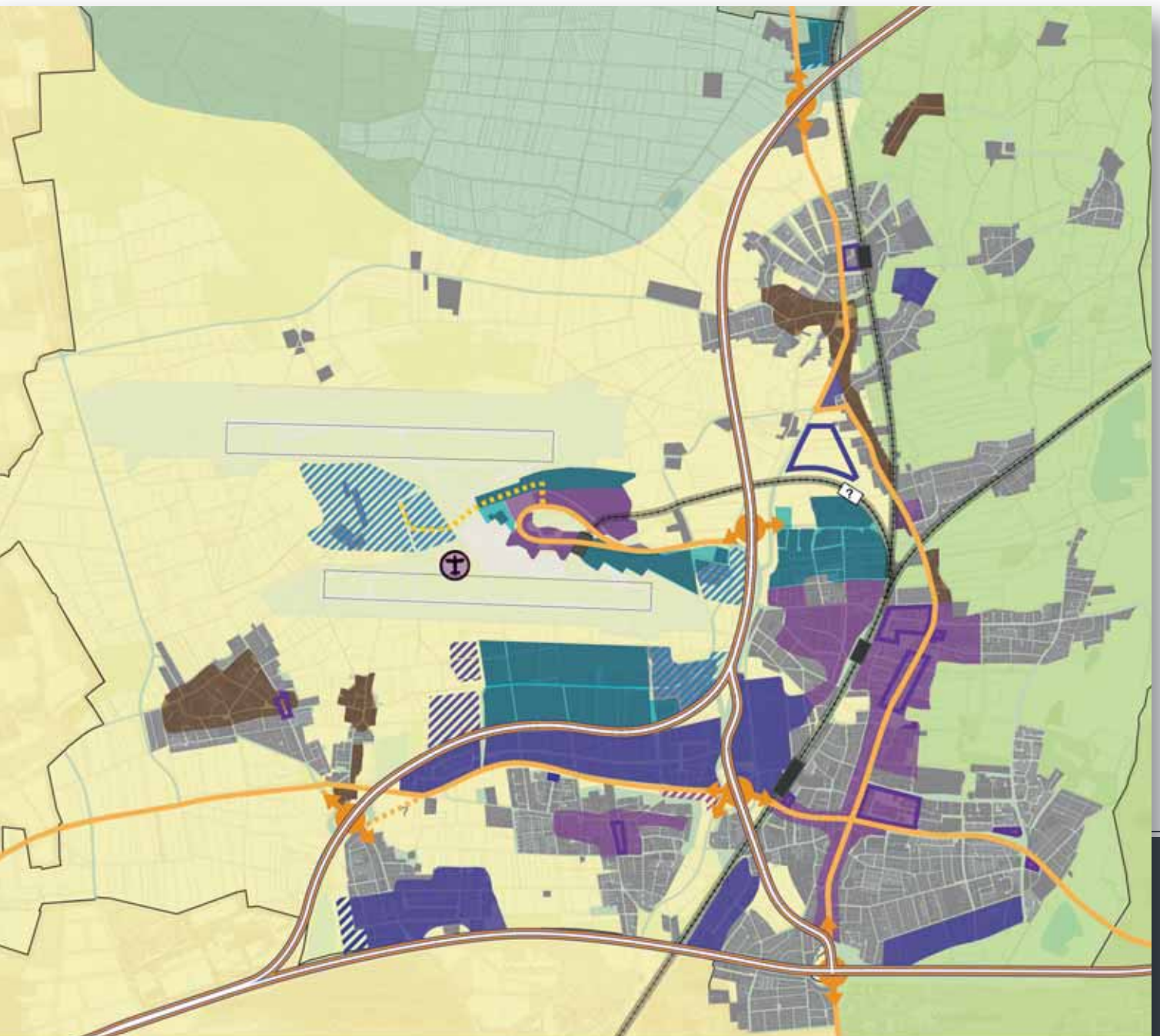




Abb. 4.2/2 Gewerbegebiet in Godshorn

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

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.



Abb. 4.2/1
Räumliches Leitbild
Wirtschaft



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 zentren-relevanter 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 Vollsortimenter 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 [Steinbruchsberufsgenossen-
schaft], 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 städtischen 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.

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. 4.2/8 Dörfliche Wirtschaft stärken!



Abb. 4.2/9 Landwirtschaftliches Gehöft in Kaltenweide

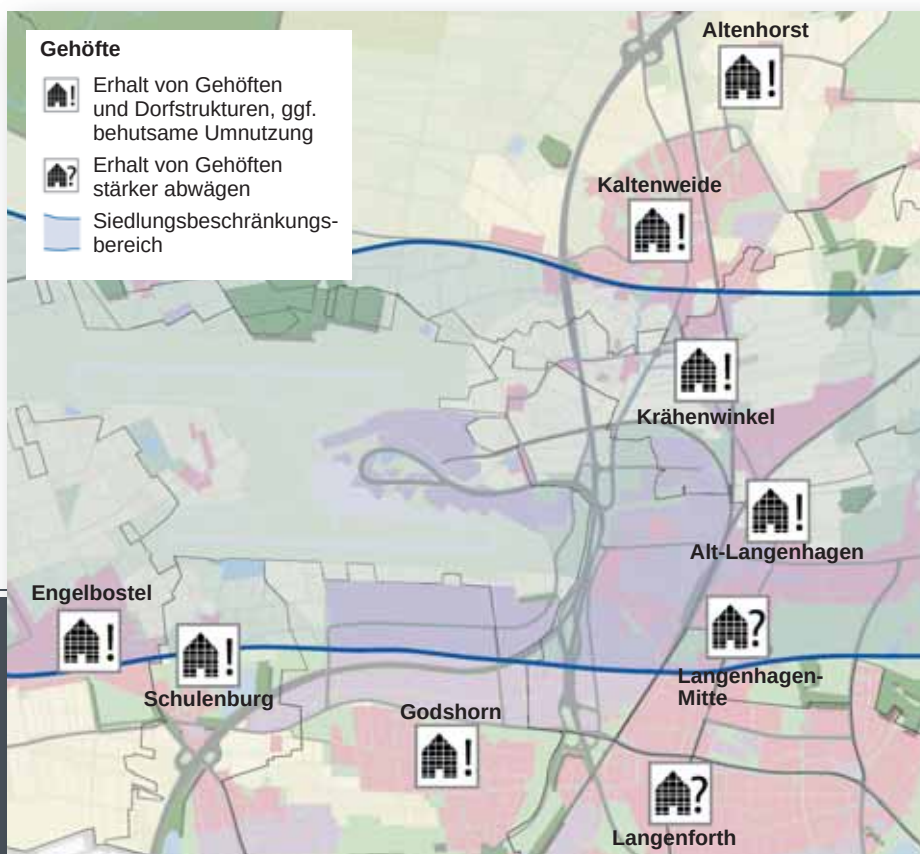


Abb. 4.2/10 Handlungsfeld Gehöfte nach Stadtbezirken

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

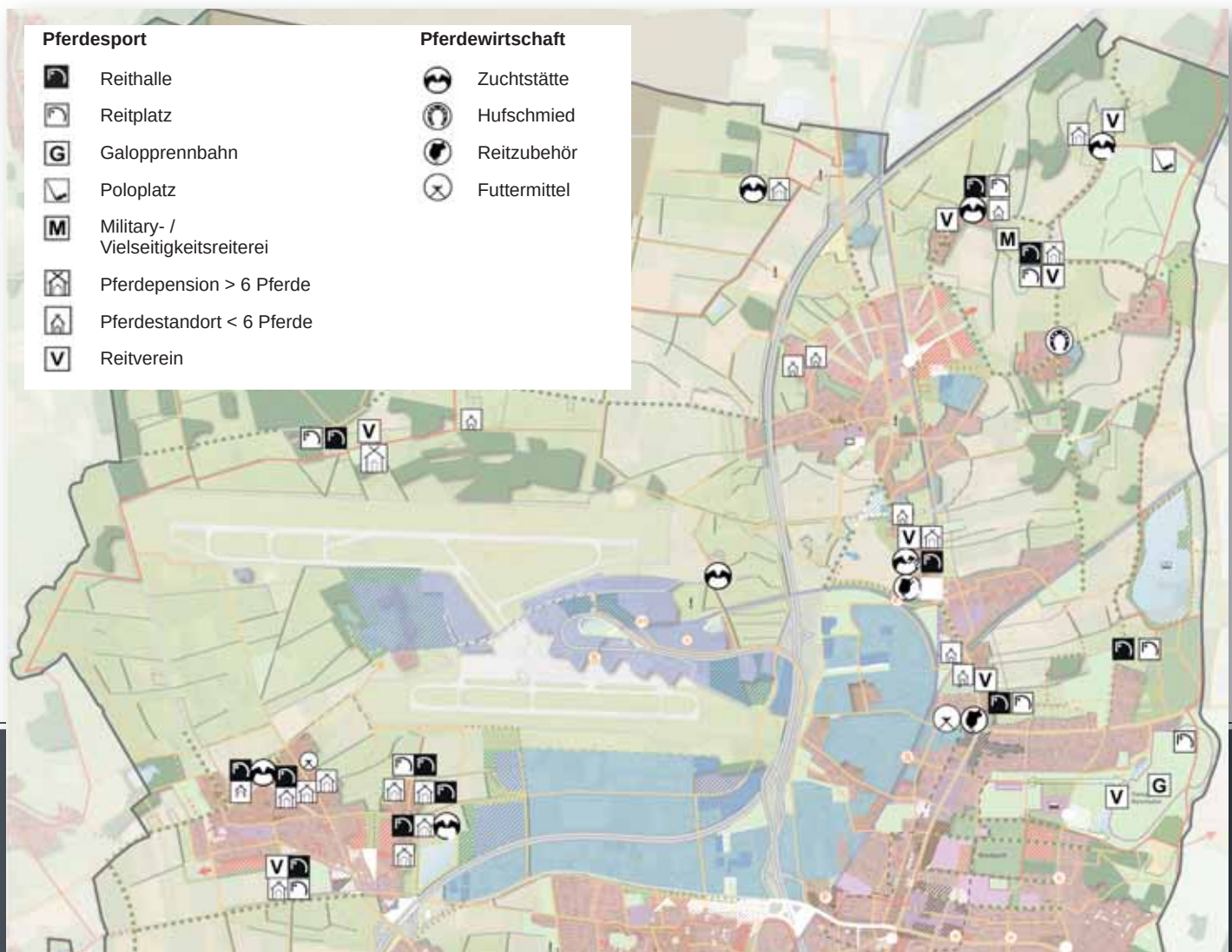


Abb. 4.2/12 Pferdesport und Pferdewirtschaft in Langenhagen



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-Haltespunktes 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 Haupteinschließung 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.

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.



Abb. 4.2/23 Logistikbetriebe im Gewerbegebiet Münchner Straße

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]

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. 4.2/24 Entwicklungsschwerpunkte Gewerbe im Flughafenumfeld

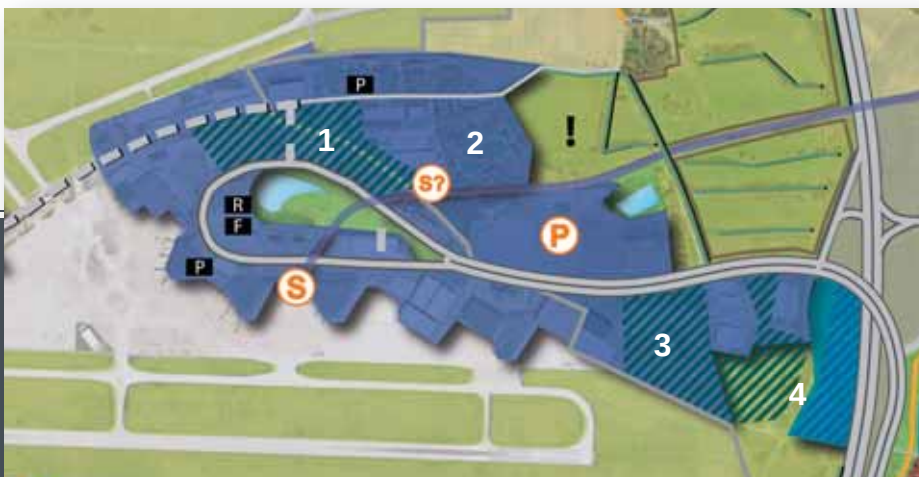


Abb. 4.2/25 Entwicklungspotentiale Airport City

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 auftretende Standortvorschläge dokumentiert.

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.

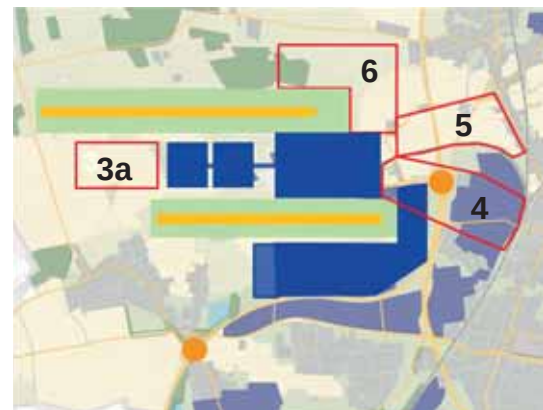


Abb. 4.2/29 Verworfenne Modelle zur Flughafenentwicklung [rote Randlinie]



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

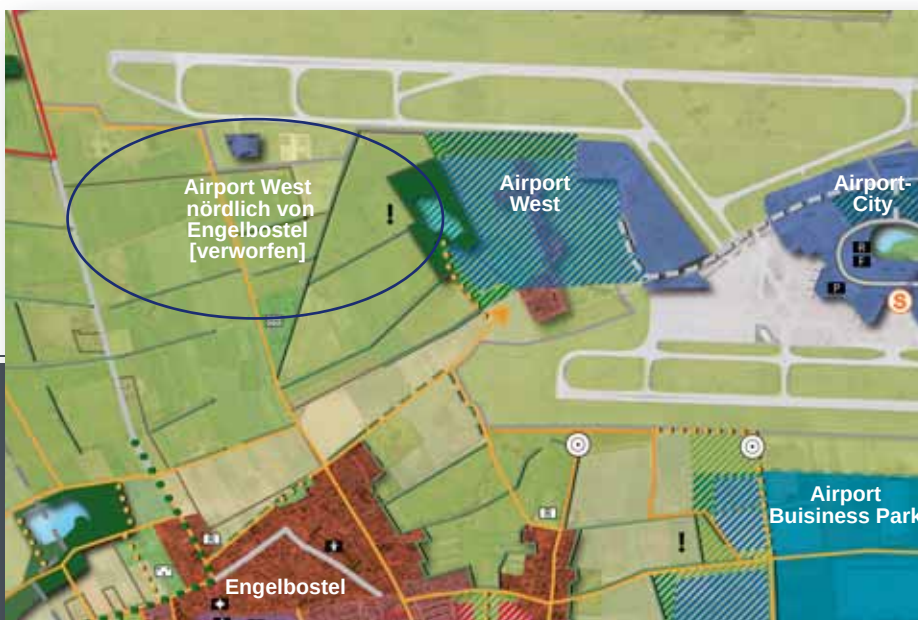


Abb. 4.2/31 Verworfenne Entwicklung des Airport West nördlich von Engelbostel [Ausschnitt Stadtbereichskonzept]

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

MAßNAHMENPLAN WIRTSCHAFT

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.

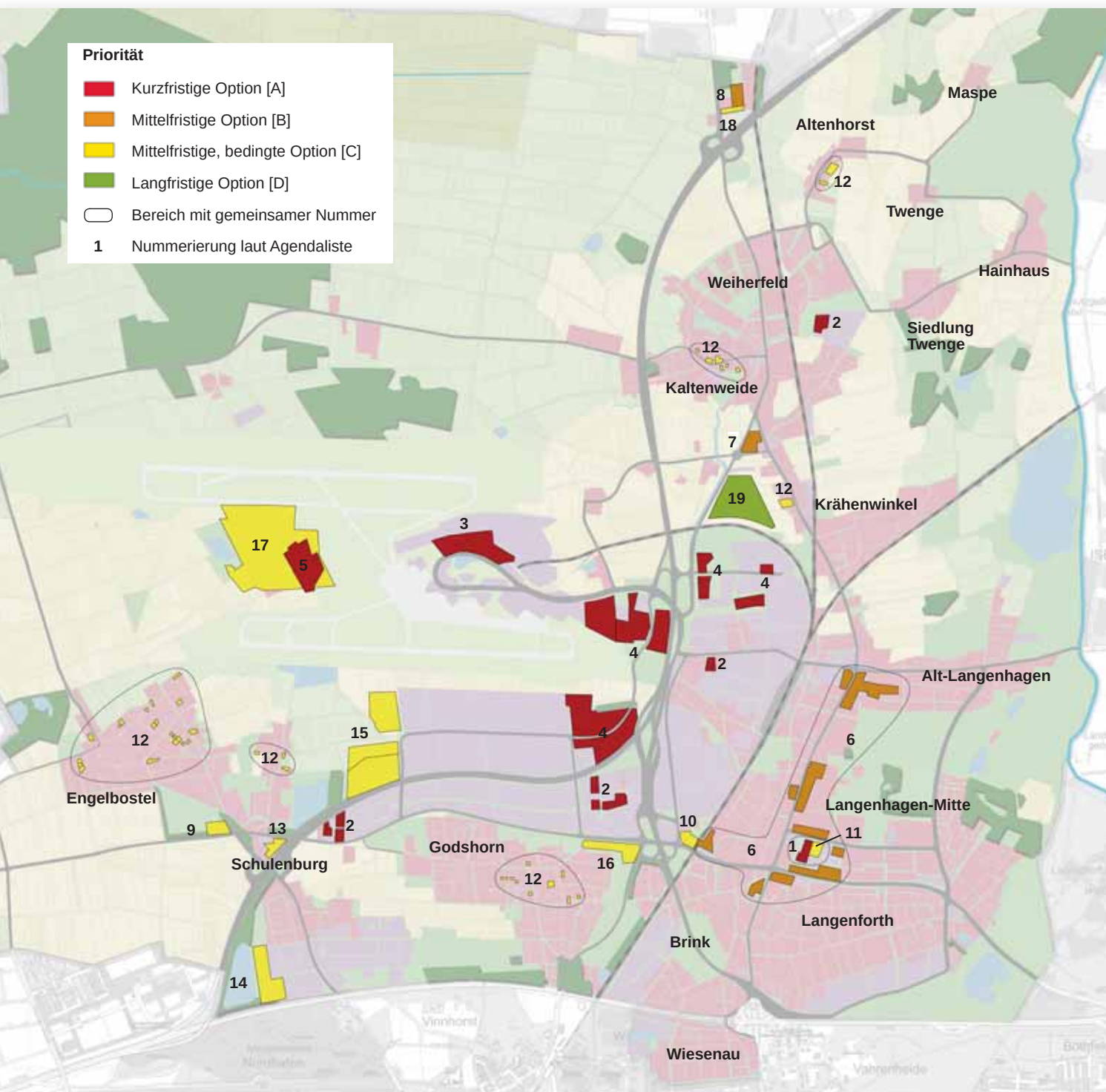


Abb. 4.2/36 Maßnahmenplan Wirtschaft

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]

- Verbrauchernahe Grundversorgung sichern

Handel gemäß Einzelhandelskonzept [Kap. 4.2 A]

- Ansiedlung der Westpassage mit rd. 16.500 qm Verkaufsfläche [1]
- Marketing für die Innenstadt verstärken: Citymanagement

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]

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.



Abb. 4.2/38 Entwicklungspotentiale Wirtschaft incl. kleinteiliger Reserven

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

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.

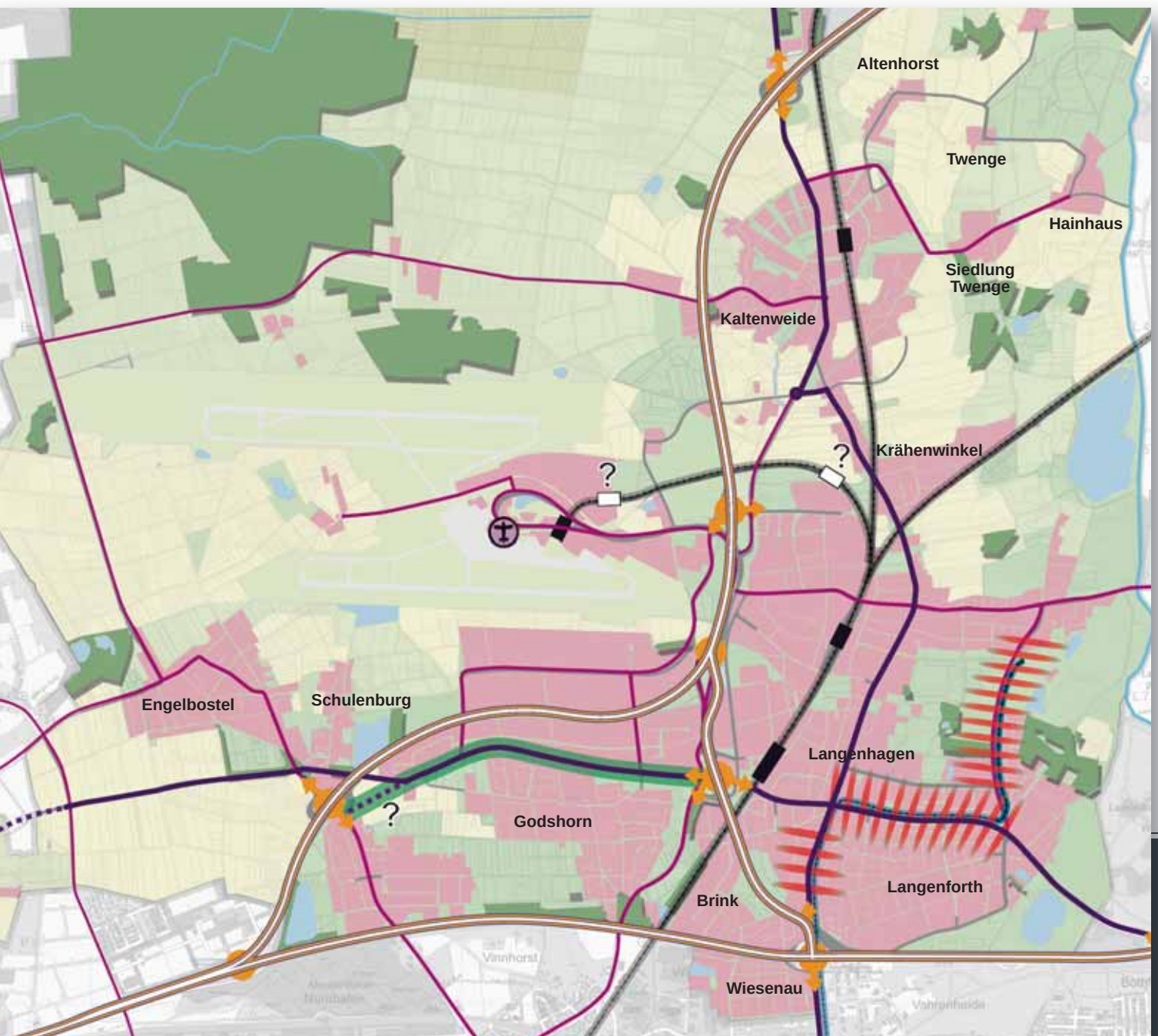




Abb. 4.3/2 Reuterdamm, Langenhagen

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. abschnittsweise 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. DÖRFICHE HAUPTSTRASSEN

Von den beiden zentralen Stadtachsen zweigen entsprechend der Darstellung im Leitbild in relativ regelmäßigen Abständen wichtige Straßen mit übergeordneter 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

MAßNAHMENPLAN VERKEHR

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.].

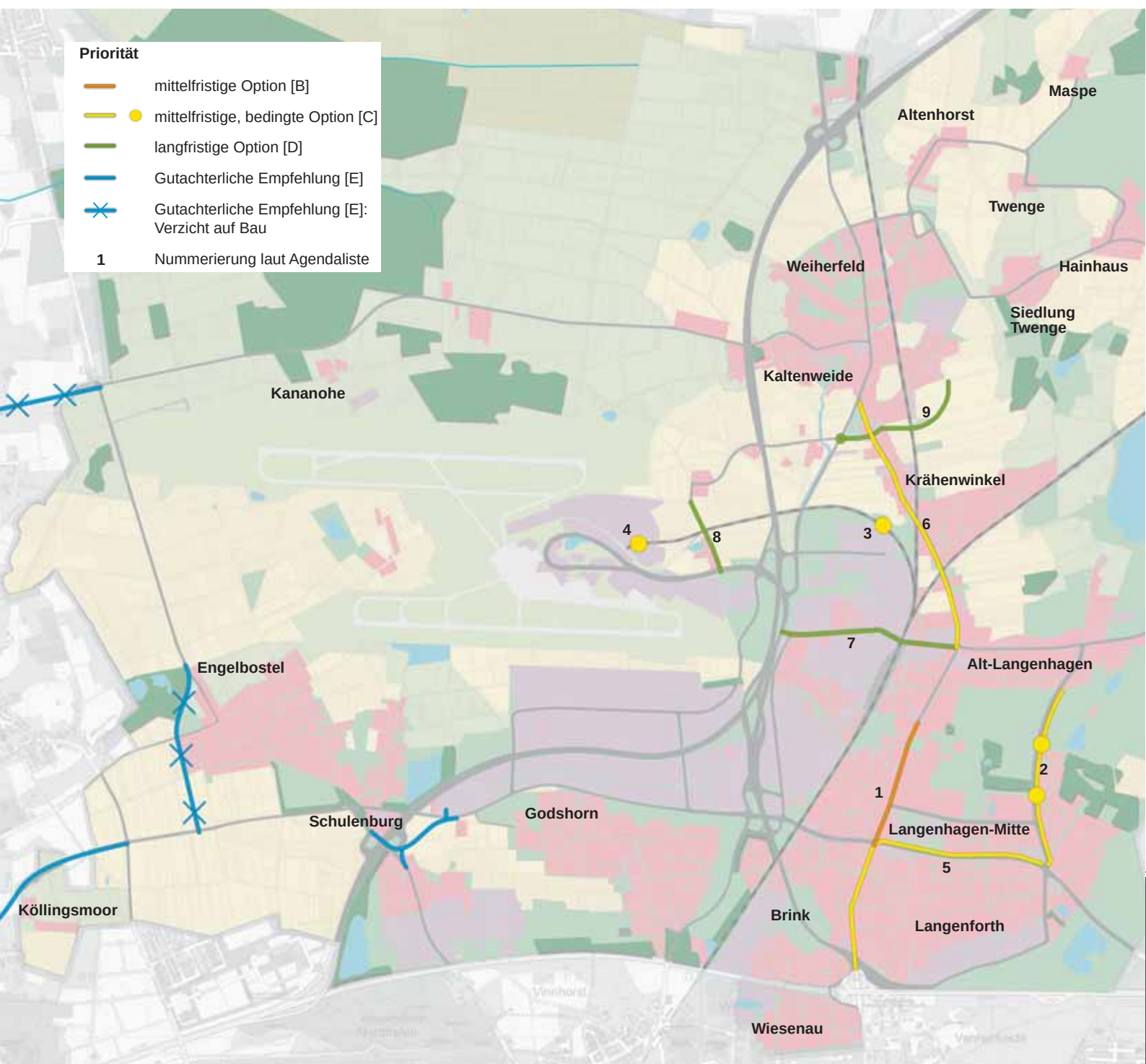


Abb. 4.3/13 Maßnahmenplan Verkehr

KURZFRISTIG, BIS CA. 2015

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung und Beschluss des Verkehrsentwicklungsplans, ggf. mit Änderungen | <p>Gemäß Verkehrsentwicklungsplan-Entwurf</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vorhandene LKW-Führung zu den Gewerbegebieten anhand des LKW-Lenkungskonzepts überprüfen und Beschilderung anpassen |
|---|---|

MITTELFRISTIG, BIS CA. 2025

- | | |
|-----|---|
| --- | <p>Gemäß Verkehrsentwicklungsplan-Entwurf</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rückbau der Walsroder Straße zwischen Bothfelder Straße und Niedersachsenstraße [1] • Zusätzliche Überquerungshilfen für Fußgänger an stark belasteten Straßenräumen integrieren |
|-----|---|

MITTELFRISTIG, BEDINGT, BIS CA. 2025

- | | |
|---|--|
| <p>Öffentlichen Nahverkehr ausbauen [Kap. 4.3 A]</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadtbahnverlängerung bis zur Galopprennbahn im Nahverkehrsplan [2] • Neuer S-Bahn-Haltepunkt: Krähenwinkel [3] • Ggf. alternative Option S-Bahn-Haltepunkt Airport City [4] | <p>Öffentlichen Nahverkehr ausbauen [Kap. 4.3 A]</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadtbahn verlängern bis zur Galopprennbahn [2] • Erhöhter Vernetzungsbedarf bei Stadtbahntrassen, ggf. Abbau von Barrieren: Bothfelder Straße, Walsroder Straße [5] <p>Straßen entsprechend einem hierarchischen System gestalten [Kap. 4.3 B]</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entlastung der Langenhagener Straße in Schulenburg vom Schwerlastverkehr <p>Gemäß Verkehrsentwicklungsplan-Entwurf [Kap. 4.3 B]</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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

- | | |
|-----|---|
| --- | <p>Gemäß Verkehrsentwicklungsplan-Entwurf [Kap. 4.3 B]</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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] |
|-----|---|

5. LEITLINIE 2 | DEMOGRAPHIE: JUNG BLEIBEN!

LANGENHAGEN ALS ATTRAKTIVEN WOHNSTANDORT WEITER ENTWICKELN

5.1 POSITION: DEN WANDEL IN DER BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR AKTIV GESTALTEN

AUSGEWOGENEREN ENTWICKLUNG INSGESAMT UND AUCH IN DEN STADTTETLEN

Die bundesweit absehbaren Trends der Bevölkerungsentwicklung mit deutlichen Zunahmen bei der Zahl von Senioren – und hier besonders der Hochbetagten [ab 80 Jahren] einerseits und sinkenden Kinderzahlen andererseits treffen grundsätzlich auch auf Langenhagen zu [s. S. 22 ff.].

Die weiterhin anhaltende Zuwanderung junger Familien hat jedoch bisher dazu geführt, dass Langenhagen durchschnittlich noch über eine verhältnismäßig junge Bevölkerung verfügt und im Gegensatz zu der überwiegenden Mehrheit der Kommunen in der Region noch keinen Bevölkerungsrückgang verzeichnet. Dadurch konnte z.B. die vorhandene gesamtstädtische Infrastruktur bisher gut ausgelastet werden.

Das schnelle Siedlungswachstum der vergangenen 60 Jahre hat zu sehr unterschiedlichen Altersstrukturen in den verschiedenen Stadt- und Ortsteilen geführt [vgl. Abb. 2.6/2, S. 22], und so ist die Nachfrage nach lokaler Infrastruktur entsprechend unterschiedlich: Während 2009 in weiten Teilen der Kernstadt und in Krähenwinkel, die vor allem in den 1950er bis 1970er Jahren bebaut wurden, der Bevölkerungsanteil ab 65 Jahren über 25 % liegt [im Bezirk Neue Bult über 30 %], sind es in Kaltenweide weniger als 10 % der Einwohner. Dafür ist der Anteil 20-Jähriger und jüngerer Einwohner hier mit 30 % doppelt so hoch wie zum Beispiel im Bezirk Neue Bult [Gesamtstadt: 20 %].



Abb. 5.1/1 Auch im Alter möchte man gut leben in Langenhagen!



Abb. 5.1/2 Unterschiedliche Altersstrukturen in den verschiedenen Stadt- und Ortsteilen

Anders als in vielen Altbauquartieren anderer Städte mit einer sehr altersgemischten Bevölkerung führen die noch verhältnismäßig jungen Siedlungen mit einseitigen Altersstrukturen dazu, dass die Infrastruktur immer wieder an die veränderten Bedürfnisse der alternden Einwohner angepasst werden muss. Während z.B. zurzeit in Kaltenweide die Kindereinrichtungen die Nachfrage kaum decken können, werden in zehn Jahren voraussichtlich nur noch wenige Kindergartenplätze benötigt. Solche einseitigen Einwohnerstrukturen führen also in der Regel zu höheren städtischen Kosten für die Infrastrukturausstattung.

Zukünftig soll daher nicht nur auf gesamtstädtischer Ebene, sondern verstärkt auch auf Stadtteilebene ein besonderes Augenmerk auf eine ausgewogenere Siedlungsentwicklung gelegt werden.



Abb. 5.1/3 Teilweise können die Kindereinrichtungen die Nachfrage zurzeit kaum decken, aber was ist in zehn Jahren? [Abb. Sportplatz Langenforth]

EINWOHNERZAHL STABILISIEREN

Nach kurzfristiger Stagnation 2006 bis 2008 verzeichnete Langenhagen seither wieder deutliche Bevölkerungszuwächse mit rd. 1.000 Einwohnern in zwei Jahren. Diese unerwartet positive Entwicklung hängt zu einem großen Teil mit der Zuwanderung im Baugebiet Weiherfeld zusammen, das aber voraussichtlich 2013 gefüllt wird.

Die integrierte Stadtentwicklung Langenhagens verzichtet zukünftig auf die Fortsetzung großflächiger Stadterweiterungen. Nicht nur ökologische Gründe sprechen für eine integrierte und kleinteilige Entwicklung:

- Die sinkende Zahl der Familiengründer in der Region und der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung [vgl. S. 22 ff.]
- Der Mangel an geeigneten Siedlungsflächen [vgl. S. 28 f., 104 ff.]
- Das Ziel einer ausgewogeneren Bevölkerungsentwicklung in den Stadtteilen [s.o.].



Abb. 5.1/4 Blick in die Zukunft: Wie entwickelt sich die Bevölkerung?

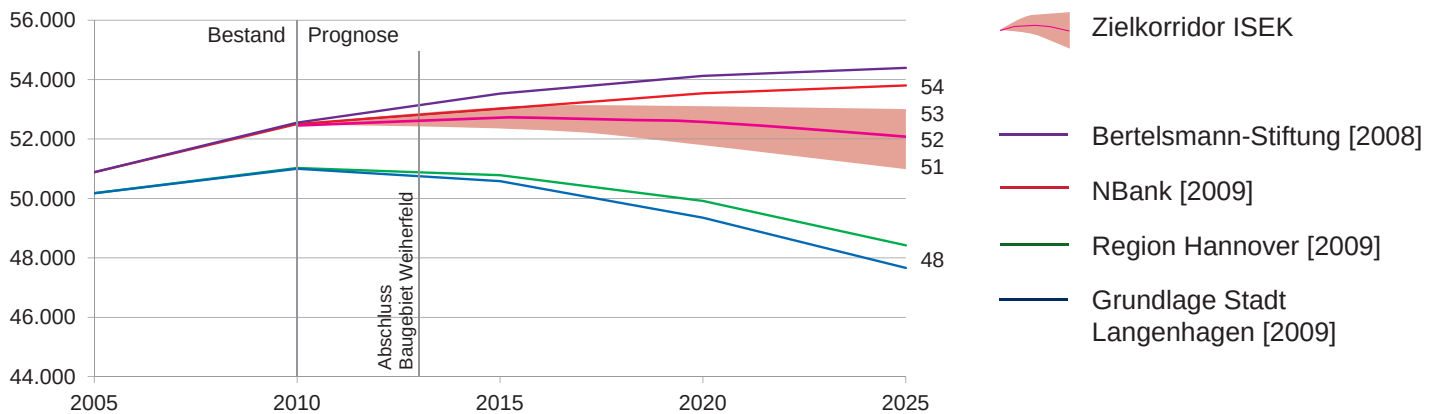


Abb. 5.1/5 Prognosen und Zielkorridor zur Bevölkerungsentwicklung

Die Abb. 5.1/5 stellt neben wesentlichen bisherigen Prognosen den angestrebten Zielkorridor für die Bevölkerungsentwicklung dar. Die Einwohnerzahl soll bis 2025 gegenüber dem Bestand Ende 2010 in etwa gehalten werden, wobei in den nächsten Jahren noch mit weiteren Zuwächsen gerechnet werden kann, bevor leichte Rückgänge der Einwohnerzahl zu verzeichnen sein werden.

Eine solche Entwicklung soll entsprechend den im Folgenden genannten Zielen und den in den Kapiteln 4.2.A-C [s. S. 51 ff.] dargestellten Handlungsschwerpunkten erreicht werden.

Aufgrund der Zusammenhänge zwischen Siedlungsentwicklung, Altersstruktur der Bevölkerung und dem Bedarf an Wohnfolgeeinrichtungen ist der Wandel in der Bevölkerungsstruktur auch zukünftig aktiv zu gestalten: Langenhagen soll gemäß diesem Integrierten Stadtentwicklungskonzept [ISEK] mit seiner Leitlinie „Demographie: Jung bleiben!“ als vitaler Wohnstandort weiter entwickelt werden.

Dabei beinhaltet das „Jung bleiben“ Bedeutungen auf mehreren Ebenen:

- „Jung bleiben“ im statistischen Bevölkerungsquerschnitt
- „Jung bleiben“ als Stadt durch ein Angebot zeitgemäßer Wohnungen
- „Jung bleiben“ können durch langes selbstständiges Wohnen im Alter
- „Jung bleiben“ können durch öffentliche Infrastruktur zum Fithalten im Alter

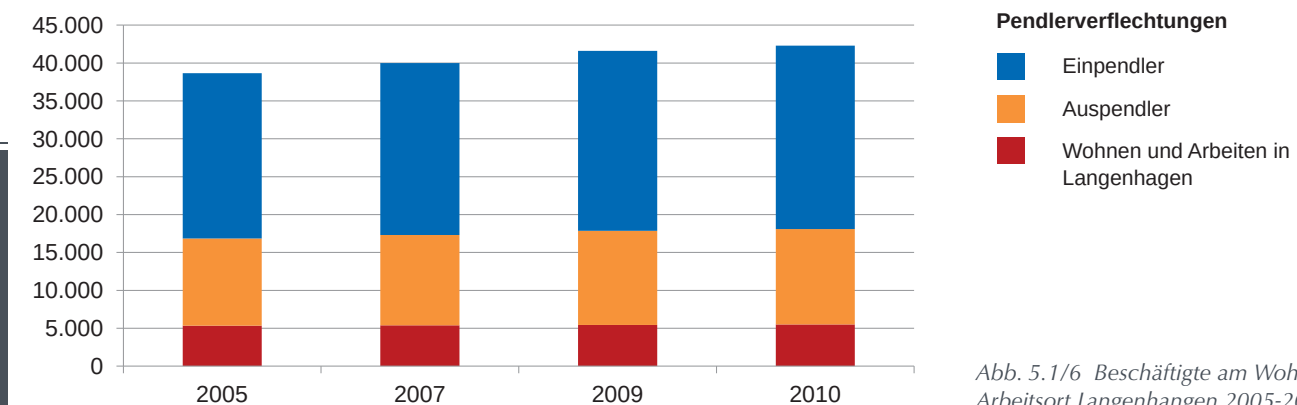


Abb. 5.1/6 Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort Langenhagen 2005-2010

„JUNG BLEIBEN“ IM BEVÖLKERUNGSQUERSCHNITT

Die Altersstruktur soll durch weitere Wanderungsgewinne im Rahmen der angestrebten Stabilisierung der Einwohnerzahlen möglichst ausgeglichen gehalten werden. Hauptzielgruppen sind dabei junge Familien und dabei verstärkt bisherige Einpendler sowie junge Erwachsene:

- *Langenhagen ist für viele Familien ein attraktiver Wohnstandort, wie z.B. die durchschnittliche Haushaltsgröße der Neubürger im Baugebiet Weiherfeld von 3,5 Personen je Haushalt und die anhaltende Wohnungsbaudynamik dort zeigt. Die Attraktivität für Familien ist in den Stadtteilen Langenhagens auch zukünftig besonders im Sinne einer ausgewogenen Altersstruktur und Infrastruktur zu berücksichtigen.*
- *Langenhagen hat seit 2005 jährlich rd. 500 Einpendler und rd. 200 Auspendler hinzugewonnen. Allerdings stieg die Anzahl der Einwohner, die auch in Langenhagen arbeiten, nur geringfügig [durchschnittlich 25 pro Jahr; Agentur für Arbeit 2010, vgl. Abb. 5.1/6]. Die lokale Verwurzelung und Identität der Einwohner steigen jedoch, wenn sie auch in Langenhagen arbeiten. Deshalb und zur Vermeidung weiterer Pendelverkehre sollen zukünftig Anstrengungen unternommen werden, um mehr Einpendler als Neubürger zu gewinnen. Neben der Qualifizierung z.B. von Radwegeverbindungen zwischen Wohn- und Gewerbegebieten [s. S. 146 ff.] sind weitere Maßnahmen im Rahmen des Kommunalen Wohnraumversorgungskonzeptes zu prüfen [s. S. 110 ff.].*
- *Junge Erwachsene wandern bisher häufig ab. Dies liegt zum Teil an fehlenden höheren Bildungsangeboten vor Ort. Viele aus dieser Altersgruppe, wie z.B. Berufsanfänger, wollen jedoch gerne städtische Lebensstile entwickeln. Im Verhältnis zur nahen Großstadt wird Langenhagen absehbar weniger zu bieten haben. Der beabsichtigte vielfältige Ausbau der Stadtmitte [s. S. 161 ff.] und ein ansprechendes Wohnungsangebot in zentrumsnahen Lagen [s.u.] könnten Langenhagen jedoch auch für diese Zielgruppe attraktiver machen.*



Abb. 5.1/7 „Jung bleiben“ im Bevölkerungsquerschnitt



Abb. 5.1/8 Wohnen am Schildhof

„JUNG BLEIBEN“ IN FORM ZEITGEMÄßER WOHNUNGEN

Voraussetzung für einen vitalen Wohnstandort ist, dass die auf dem Markt angebotenen Wohnungen in der Regel den heutigen Wohnansprüchen gerecht werden. Dabei ist die Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt vielfältiger geworden, was besonders an den folgenden Punkten deutlich wird:

- Lebensstile und Wohnungswünsche differenzieren sich aus und wandeln sich.
- Die Bedeutung vollständiger Familien als Nachfrager auf dem Wohnungsmarkt nimmt ab.
- Die Umzugsbereitschaft nimmt zu.

Daher wird ein kommunales Wohnraumversorgungskonzept für Langenhagen eingesetzt. Seine Bestandteile werden in Kapitel 5.2.D [S. 110 ff.] näher beschrieben. Erst mit dieser Grundlage wird es möglich, die Herausforderungen für einen vitalen Wohnstandort Langenhagen zu meistern.

Priorität soll dabei die Entwicklung im Siedlungsbestand haben [s. Kap. 5.2.A, S. 90 ff.]. Der zum Erreichen der hier genannten ISEK-Ziele erforderliche Wohnungsneubau kann erst mit dem Wohnraumversorgungskonzept im weiteren Prozess geklärt werden. Im ISEK wird dementsprechend auf eine genaue Kalkulation des Wohnungsbedarfs verzichtet. Stattdessen grenzt das ISEK in Kapitel 5.2.B [S. 104 ff.] den ungefähren Wohnungsbedarf durch Orientierungswerte vorbereitend ein und stellt die Handlungsschwerpunkte und ausreichende Baupotentiale im Stadtgebiet dar.



Abb. 5.1/9 Reihenhäuser in der Hindenburgstraße

„JUNG BLEIBEN“ KÖNNEN: SELBSTSTÄNDIGES WOHNEN IM ALTER ERMÖGLICHEN

Ein wesentliches Kriterium für die städtische Lebensqualität im Alter ist der Grad der Selbstbestimmung, der meistens wesentlich mit dem selbstständigen Wohnen und Leben bis ins hohe Alter hinein zusammenhängt – möglichst noch im vertrauten Wohnumfeld. Dementsprechend sind für die wachsende Anzahl älterer Menschen Wohnungen wichtig, die barrierearm oder rollstuhlgerecht sind und / oder Service-Dienstleistungen beinhalten. Das können z.B. Pflege oder Essensangebote im Haus oder im Quartier sein, ggf. auch „Betreutes Wohnen“. Dann muss bei Verschlechterung des Gesundheitszustandes kein Wohnungswechsel erforderlich werden.

Bei der Modernisierung und Ergänzung des Wohnungsbestandes soll ein entsprechendes Wohnungsangebot passend zum Siedlungstyp mit dezentraler Grundversorgung und vielfältigeren Angeboten in zentralen Lagen entwickelt werden. Die nähere Umsetzung erfolgt mit dem Wohnraumversorgungskonzept.

„JUNG BLEIBEN“ KÖNNEN: ÖFFENTLICHE INFRASTRUKTUR ZUM FITHALTEN IM ALTER ANBIETEN

Die umfangreiche öffentliche Infrastruktur ist eine besondere Qualität Langenhagens und kann den älteren Einwohnern dienen, sich gesund und fit zu halten. Dies gilt besonders in Bezug auf Schwimmbad, Mehrgenerationen-Bewegungs-Park und sonstige Sportangebote, Bildung und Treffpunkte, Parks sowie Rad- und Spazierwege [vgl. Kap. 5.3, S. 120 ff. und 6.2. A-B, S. 136 ff.]. Bei der Pflege und Weiterentwicklung dieser Einrichtungen und Anlagen sind die Bedürfnisse der älteren Bevölkerung zukünftig stärker zu berücksichtigen.



Abb. 5.1/10 Mehrgenerationen-Bewegungs-Park im Stadtpark

5.2 RÄUMLICHES LEITBILD SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Das Räumliche Leitbild stellt die abgestimmte Wohnungsbau- und Siedlungsentwicklung stadtteilbezogen und in den Grundzügen dar. Es verdeutlicht die Bedeutung der Innenentwicklung vor allem in der Kernstadt, aber auch in den anderen Siedlungsbereichen. Unterschiedliche Handlungsschwerpunkte und geplante Maßnahmen zur Innenentwicklung sind dazu in Kapitel 5.2 A ausgeführt. Art und Umfang der Außenentwicklung vom Verzicht über Ergänzungen für den Eigenbedarf bis hin zu städtischen Ergänzungen hängen wesentlich mit dem jeweiligen Siedlungstyp [vgl. Kap. 3.3, S. 34 ff.] zusammen, aber auch mit den lokalen Möglichkeiten. Nähere Informationen zur Außenentwicklung enthält Kapitel 5.2 B [s. S. 104 ff.].

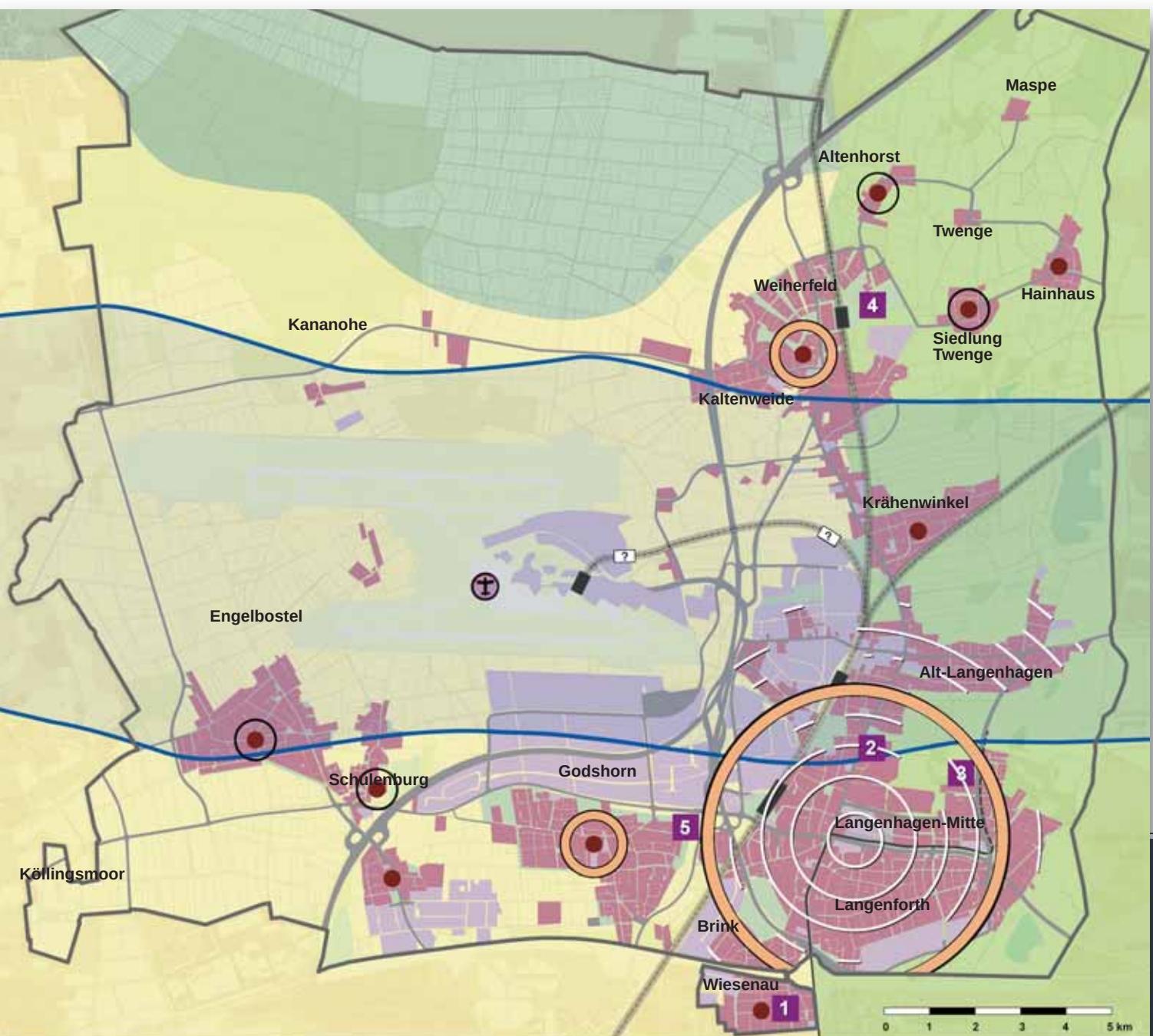




Abb. 5.2/2 Entwicklungsschwerpunkt 5, Godshorn Nordost

EINWOHNERZAHL UND INFRASTRUKTUR DURCH GEZIELTE SIEDLUNGSENTWICKLUNG STABILISIEREN

HAUPTZIELE

- A. Wohnungsbau primär im Siedlungsbestand entwickeln
- B. Siedlungsbereiche erweitern soweit zur Stabilisierung von Bevölkerung und Infrastruktur notwendig
- C. Verworfenne Szenarien zur Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung
- D. Kommunales Wohnraumversorgungskonzept Langenhagen einsetzen

A. WOHNUNGSBAU PRIMÄR IM SIEDLUNGSBESTAND ENTWICKELN

MODERNISIERUNG DES WOHNUNGSBESTANDS

Zentrale Herausforderung der Stadtentwicklung für die nächsten 15 Jahre ist die Modernisierung des Wohnungsbestandes. Dies gilt vor allem für die Häuser und Wohnungen der 1950er bis 1970er Jahre, die über die Hälfte des Bestandes in Langenhagen ausmachen. Wie in der Abbildung 5.2/3 dargestellt, sind Wiesenau, Krähenwinkel, Langenforth und der Bezirk Neue Bult [fast] vollständig in dieser Zeit entstanden - aber auch andere zusammenhängende Bereiche in der Kernstadt und den Ortsteilen.

In diesen Gebieten vollzieht sich im Planungszeitraum häufig ein Generationswechsel: die vor 30 bis 60 Jahren jung eingezogenen Bewohner sind meist hochbetagt, wie der Altersstruktur in den unterschiedlichen Stadtbezirken entnommen werden kann. Wenn hier Bewohner sterben oder andere, für sie geeignetere Wohnungen aufsuchen, kommen diese Häuser und Wohnungen für jüngere Haushalte in Frage.



Da ganze Quartiere in dieser Zeit vom Bevölkerungswandel betroffen sind und die Nachfrage nach dem Wohnungsbestand nicht sicher ist, ist die Entwicklung dieser Gebiete im Rahmen des kommunalen Wohnraumversorgungskonzeptes [s. Kap. 5.2.D, S. 110 ff.] besonders zu beobachten und zu unterstützen – ggf. auch durch Wohnumfeldmaßnahmen. Zur Attraktivität der Gebiete kann besonders das Förderprogramm für energetische Gebäudesanierung beitragen [mit dem Klimaschutz-Aktionsprogramm 2010 beschlossen].

Das ISEK enthält im Folgenden Ziele und Handlungsempfehlungen zu

- Ausweisung als Sanierungsgebiet
- Geschosswohnungsbau
- Einfamilienhäuser
- Gehöfte

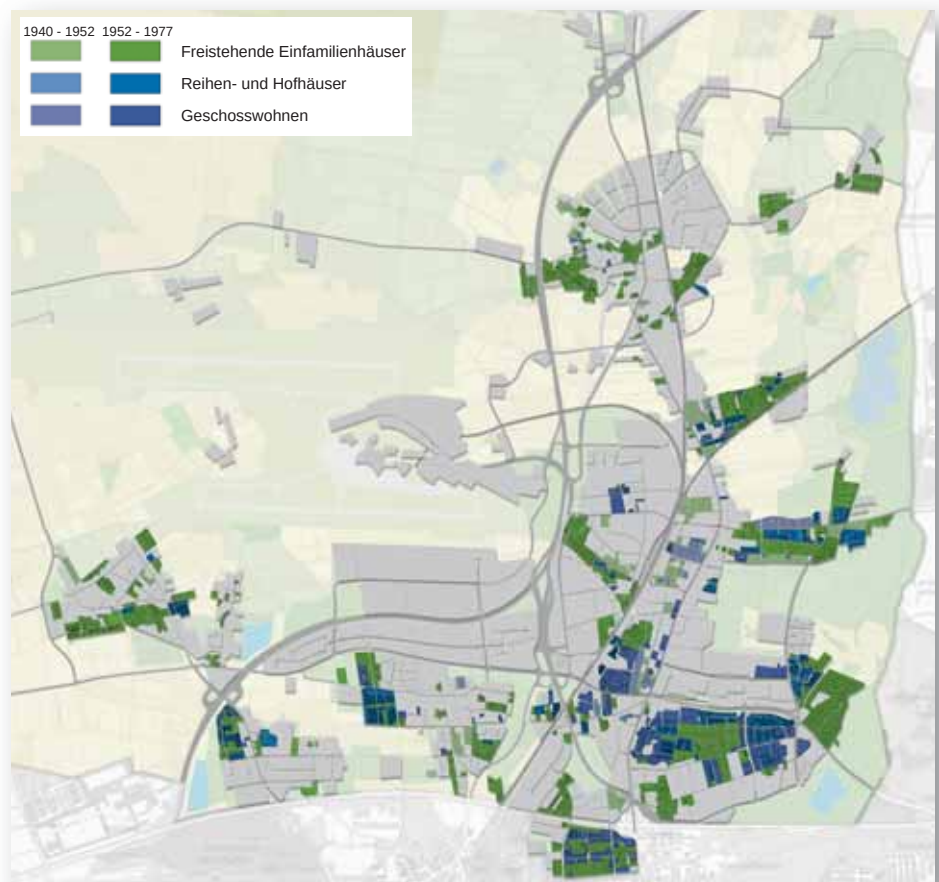


Abb. 5.2/3 Lage der Wohnsiedlungen im Umbruch, besonders aus der Bauzeit 1952 – 1977

Städtebauliche Sanierung des Stadtteils Wiesenau [PRIORITÄT A]

Wiesenau soll langfristig als vitaler Stadtteil erhalten bzw. entwickelt werden. Der Beschluss zur Einleitung der Sanierungsmaßnahme enthält folgende Handlungsansätze:

- Gestaltung als attraktive Umgebung für Familien
- Erhalt als sichere und anregende Lebensumwelt für die ältere Bevölkerung
- Aufwertung des Komponistenviertels als gesunder Wohnstandort durch Reduzierung der Verkehrsimmissionen
- Erhalt der vorhandenen Infrastruktur, wenn möglich Ergänzung um einen Verbrauchermarkt sowie dezentraler Begegnungsräume im Quartier



Abb. 5.2/4 Quartiersmitte von Wiesenau

- Stärken der Quartiersmitte in ihrer Funktion als soziales Zentrum
- Berücksichtigung und weitere Verbesserung der Teilhabemöglichkeit am sozialen Leben von Personen mit Migrationshintergrund oder Behinderung
- Weitestgehender Erhalt der großzügigen Gebietsdurchgrünung als Alleinstellungsmerkmal Wiesenaus, nur behutsame Nachverdichtung im Bestand
- Verbesserung der Naherholung und des wohnungsnahen Grüns im Interesse einer hohen Lebensqualität für alle Bevölkerungsteile im Quartier

Neben den unten dargestellten Maßnahmen im öffentlichen Raum sind umfangreiche Maßnahmen im Wohnungsbestand vorgesehen, die bei den Handlungsschwerpunkten Geschosswohnungsbau behandelt werden.



Abb. 5.2/5 Spielplatz in der Quartiersmitte von Wiesenau

Karte 12: Maßnahmen

-  Stärken von Funktion und Gestaltung der Quartiersmitte
-  Bei Neugestaltung der Mitte: Zusätzliche Verkehrsberuhigung
-  Bei Neugestaltung der Mitte: Gestaltung des Straßenraumes
-  Bei Verdichtung der Bebauung: Zusätzliche Fußwegeverbindungen
-  Aufwertung der Grünfläche
-  Aufwertung des Rückhaltebeckens
-  Sicherung des Grünraumes in der Bauleitplanung
-  Grenze des Untersuchungsgebietes



Abb. 5.2/6 Geplante Maßnahmen im Sanierungsgebiet Wiesenau [KSG 2009]

HANDLUNGSSCHWERPUNKTE BEIM GESCHOSSWOHNUNGSBAU

Der Geschosswohnungsanteil ist in Langenhagen bedingt durch die junge Stadtentwicklung verhältnismäßig gering. Auch in den meisten Quartieren aus der Zeit der 1940er bis 1970er Jahren überwiegen Einfamilienhäuser. Da die Anzahl an 1- und 2-Personen-Haushalten deutlich steigen wird, sind Pflege und Ausbau der Geschosswohnungen in Langenhagen außerordentlich wichtig.

Die Maßnahmen betreffen folgende vier Handlungsschwerpunkte, die auch in Abb. 5.2/7 nach Stadtbezirken lokalisiert sind:

Bauliche Modernisierung

- Substanzerhalt
- Anpassung an moderne Anforderungen
- Neugestaltung der Freiflächen

Strukturelle Erneuerung

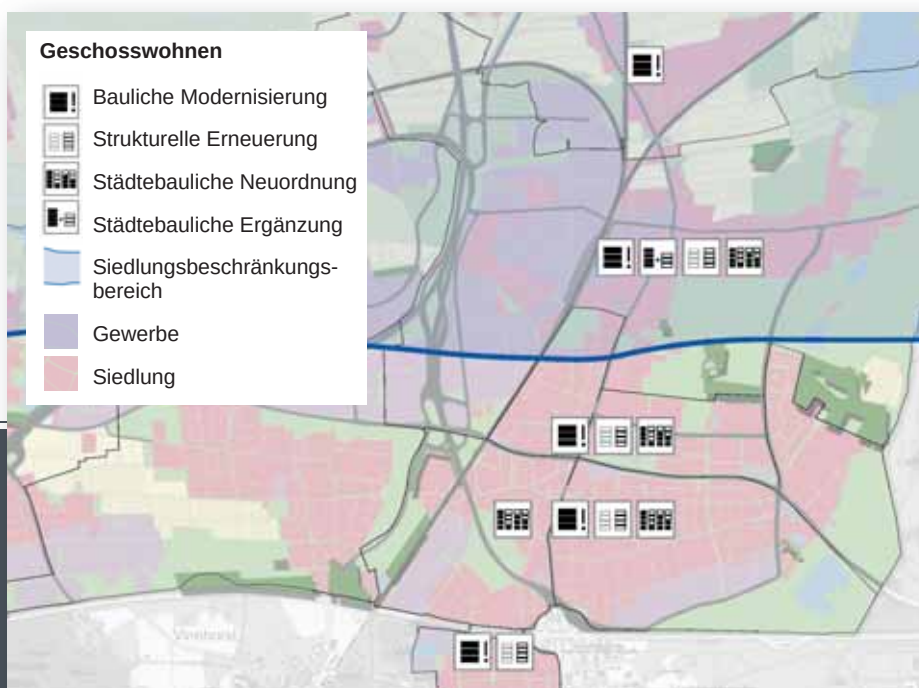
- Punktueller Abriss und Neubau von Gebäuden in ähnlicher Dichte
- Neuordnung und Gestaltung von Freiflächen
- Ggf. ergänzende Nutzungen

Städtebauliche Neuordnung

- Heterogen bebaute, untergenutzte Grundstücke
- Anpassung an städtische Entwicklung in zentralen Lagen
- 3- bis 5-geschossig neu bebauen
- Neuordnung und Qualifizierung von Freiräumen

Städtebauliche Ergänzung [auf Freiflächen in zentralen Lagen]

- 3- bis 5-geschossig neu bebauen
- Ggf. Neuordnung und Qualifizierung von Freiräumen



Eine genauere Bestimmung der angestrebten Maßnahmen für einzelne Gebäude erfolgt im Rahmen des Wohnraumversorgungskonzeptes, für ihre Durchführung müssen dann die Eigentümer gewonnen werden.

Abb. 5.2/7 Handlungsschwerpunkte beim Geschosswohnungsbau nach Stadtbezirken

BAULICHE MODERNISIERUNG

Viele Geschosswohnungsbauten der 1940er bis 1970er Jahre mit relativ kleinen 1- bis 3-Zimmerwohnungen eignen sich besonders für Singles und junge Paare, z.T. auch für kleine Familien [z.B. mit einem Elternteil oder einem Kind]. Die Eignung für Hochbetagte ist zu prüfen, da in diesem Bestand eine vollständige Barrierefreiheit häufig nicht wirtschaftlich hergestellt werden kann. Allerdings kann oft schon eine barrierearme Gestaltung die Eignung für Senioren verbessern.

Die städtebauliche Gesamtsituation ist überwiegend positiv: Das Wohnumfeld ist meist grundlegend intakt. Das Stadt-[teil]-zentrum, öffentliche Verkehrsmittel und Einrichtungen wie auch private Dienstleistungen und landschaftliche Erholungsräume liegen nah und sind in der Regel gut zu Fuß und mit dem Rad erreichbar. Auch Stellplätze sind in der Regel ausreichend verfügbar. Die Gebäude stehen weitgehend abseits der Hauptverkehrsstraßen, Lärm und sonstige Belastungen sind meistens gut verträglich. Am stärksten belastet sind nach den Untersuchungen des Lärmaktionsplans die Wohnlagen an der Bahn und an einzelnen Abschnitten der Hauptverkehrsstraßen [vgl. Stadt Langenhagen 09/2010 a, S. 11 ff.].

Häufig sind bereits Teilsanierungen erfolgt, sodass der Bestand auch erhalten werden soll. Ansonsten ist auch eine strukturelle Erneuerung [s.u.] zu prüfen. Für die Vermietbarkeit ist auf bezahlbare Mieten und ein Betriebskostenmanagement zu achten.

Wesentliche Aspekte der Sanierung und Modernisierung sind:

- Anpassung der Grundrisse an moderne Wohnvorstellungen
- Energetische Sanierung!
- Technische Ausstattung [z.B. Lift, Balkon]
- Barrierefreiheit oder Barrierearmut, evtl. Serviceangebote für Senioren

Die Freiräume sollten häufig gebrauchsfähig neu gestaltet werden. Im Vordergrund stehen dabei die Einfriedung zur Straße und gegliederte Außenanlagen, z.B. als Mietergärten.



Abb. 5.2/8 Geschosswohnungsbau-Schwerpunkt in Langenforth

STRUKTURELLE ERNEUERUNG

Einige Gebäude der Nachkriegszeit sind aufgrund des hohen Sanierungs- und Modernisierungsbedarfes wenig zukunftsfähig, sodass mit Abriss und Ersatz der Gebäude die Wohnungsbaugesellschaften zu ähnlichen Kosten moderne Wohnungen in ähnlichen städtebaulichen Strukturen erstellen können. Eigentümergemeinschaften, mit ihren häufig divergierenden Interessen und Möglichkeiten, fallen umfassende Sanierungen und Modernisierungen oder gar strukturelle Erneuerungen allerdings häufig schwer. Hier können Besonderes Städtebaurecht und Förderprogramme durch finanzielle Unterstützung von baulichen Maßnahmen und durch erweiterte Rechte der Stadt im Rahmen von Genehmigungen und Grundstücksverkäufen ggf. unterstützend wirken.



Abb. 5.2/9 Nachkriegsbauten mit überwiegend sehr hohem Modernisierungsbedarf, Bahnhofstraße

Strukturelle Erneuerung in Wiesenau [Priorität A]

Konkret beabsichtigt die Kreissiedlungsgesellschaft [KSG] in Wiesenau den umfangreichen Abriss und Ersatz von Geschosswohnungen. In einem ersten Bauabschnitt werden kurzfristig 77 Wohnungen abgerissen und 90 neue Wohnungen gebaut. Dabei steigt die Gesamtwohnfläche nur geringfügig. Die bisherige städtebauliche Struktur wird weitgehend wieder aufgenommen [vgl. Abb. 5.2/11]. Außerhalb Wiesenaus plant die KSG in Langenhagen keine weiteren strukturellen Erneuerungen, da ihre Wohnungsbestände bereits relativ weitgehend saniert und modernisiert sind.

STÄDTEBAULICHE NEUORDNUNG IN ZENTRALEN LAGEN

In der Stadtmitte Langenhagens, besonders entlang der Walsroder Straße, sind die unterschiedlichen Phasen der dynamischen Siedlungsentwicklung von den Gehöften über die kleinstädtische Nachkriegsbebauung bis hin zu großstädtischer Bebauung mit fünf und mehr Geschossen auf engstem Raum ablesbar. Anders als in den insgesamt städtebaulich abgestimmten Siedlungen treten bei der heterogenen Bebauung häufig Brüche auf, wo unterschiedlichste Bautypen unvermittelt nebeneinander stehen. Außerdem wirken manche Grundstücke, die in den 1940er bis 1960er Jahren 1- bis 3-geschossig bebaut wurden, im Verhältnis zur zentralen Lage und Bedeutung wie auch zur umgebenden Bebauung deutlich untergenutzt.



Abb. 5.2/10+11 Visualisierung der Ersatzbebauung Freiligrathstraße mit neuer Mitte Wiesenau [Quelle: KSG]

Für solche Gebiete wird eine städtebauliche Neuordnung angestrebt. Direkt an den Hauptachsen sollen dabei gemischte Nutzungen mit 3 bis 5 Vollgeschossen als Randbebauung entstehen, z.B. in Form von Wohn- und Geschäftshäusern oder für öffentliche und private Dienstleistungen. Für rückwärtige Bereiche sollte dagegen neuer Wohnungsbau vorgesehen werden, es sei denn, die Flächen werden für zentrale öffentliche Einrichtungen oder ähnliches benötigt.

Bei der städtebaulichen Neuordnung soll behutsam mit dem Denkmalensemble an der Walsroder Straße und dem alten Baumbestand umgegangen werden, die für Stadtbild und Stadtgeschichte wichtig sind. Außerdem ist auf eine gelungene Integration in das bauliche Umfeld zu achten.

In den städtisch ausgeprägten Bereichen der Walsroder Straße wirken erhaltene Hofgebäude zum Teil wie Fremdkörper. Daher muss der Erhalt von Gehöften in der Kernstadt stärker abgewogen werden als in den dörflich strukturierten Gebieten [s. Kap. 5.2.B]. Folgende Fragen sind dabei besonders zu beachten:

- Ist der Hof als bauliches Ensemble noch intakt?
- Sind erhaltene Einzelgebäude bereits durch benachbarte städtische Baustrukturen stark überformt? – Kann in solchen Fällen z.B. durch Bäume und Sträucher ein stimmigeres Nebeneinander geschaffen werden?
- Welche Bedeutung hat das einzelne Gehöft für die [Ablesbarkeit der] Siedlungsgeschichte?

Städtebauliche Neuordnung in der Stadtmitte [Priorität C]

Zu den folgenden Neuordnungsbereichen enthalten Steckbriefe im Anhang 1 weitere Informationen:

- Walsroder Straße, Höhe Konrad-Adenauer-Straße bis einschließlich Feuerwehr [s. Abb. 5.2/13 und Anhang 1 Nr. 3]
- Walsroder Straße zwischen Lenthehof und Stadtparkallee sowie gegenüber [s. Abb. 5.2/14 und Anhang 1 Nr. 3]
- Bothfelder Straße, Ecke Walsroder Straße und Walsroder Straße, Ecke Kastanienallee, [s. Anhang 1 Nr. 3]

Eine kurzfristige Neuordnung der Bereiche zur weiteren städtischen Ausprägung der Stadtmitte ist wünschenswert. Da aber seitens der Eigentümer bisher kaum Bereitschaft zur Umstrukturierung vorhanden ist, muss von eher langfristigen Maßnahmen ausgegangen werden.



Abb. 5.2/12 Überformte Gehöfte, Nähe Langenforther Platz



Abb. 5.2/13 Bereich für städtebauliche Neuordnung: Walsroder Straße, Höhe Konrad-Adenauer-Straße



Abb. 5.2/14 Neuordnungsbereich Walsroder Straße [nördlich Lenthehof]

STÄDTEBAULICHE ERGÄNZUNG

Vereinzelte bestehen in zentralen Lagen noch Freiflächen mit direktem Siedlungszusammenhang, die baulich genutzt werden könnten. Sie eignen sich aufgrund ihres Umfeldes in der Regel sehr gut für eine städtische Neubebauung im Sinne der in Kapitel 5.1 genannten Ziele für vielfältige Haushalte, die gerne zentral im bzw. am Grünen wohnen wollen. Die Grundstücke können zum Teil relativ leicht mobilisiert werden, soweit sie sich in öffentlicher Hand befinden.

Wie bei den zuvor beschriebenen Neuordnungsbereichen sollen auch hier städtische Strukturen geschaffen werden. Standorte an den Hauptachsen eignen sich für gemischte Nutzungen, rückwärtige Lagen können für Wohnzwecke eingesetzt werden. Nähere Ziele und Entwicklungsbedingungen und -kriterien enthalten die Steckbriefe im Anhang 1, auf die bei den einzelnen Baupotentialen hingewiesen wird.

Baupotentiale für Ergänzungen mit Geschosswohnungen

- Eichenpark [Priorität A, s. Anhang 1 Nr. 2]
- Graneweg [Priorität B, s. Anhang 1 Nr. 5]
- Nördlich Lenthehof [Priorität C, s. Anhang 1 Nr. 8]

Der Baubereich „Eichenpark“ zwischen Walsroder Straße und Stadtpark ist das Schlüsselprojekt für die neue, auf Stadtmitte und Siedlungsbestand ausgerichtete Wohnungsbauentwicklung entsprechend dem ISEK. Seine unmittelbare Nähe zu Stadtzentrum und Stadtpark qualifizieren den Standort zum Schlüsselprojekt. Mit dem Grunderwerb durch die städtische Entwicklungsgesellschaft ist eine wesentliche Entwicklungshürde bereits überwunden.

Die geplante Bebauung soll relativ zeitnah auf Basis des bestehenden Bebauungsplanes entwickelt werden und städtische Wohnungsqualitäten bieten, die in Langenhagen bisher unterrepräsentiert sind. Die bisherige Funktion als wichtiger Eingangsbereich zu Stadtpark und Volkshochschule ist hierbei unbedingt zu sichern und als grüne Achse zu gestalten. Im Rahmen einer städtebaulichen Studie bzw. eines Wettbewerbs sollten diese Qualitäten geprüft und verdeutlicht werden.



Abb. 5.2/15 Eichenpark mit erhaltenswerten grünen Achsen

Qualitäten für Wohnen und Stadtpark ausloten [Priorität A]

Wesentliche Baupotentiale für die neue, auf Stadtmitte und Siedlungsbestand ausgerichtete Wohnungsbauentwicklung befinden sich am Rand des Stadtparks zwischen Walsroder Straße und Galopprennbahn [s. Abb. 5.2/16]. Auch der Stadtpark selber soll freiraumplanerisch deutlich aufgewertet werden [s. Kap. 6.2.A, S. 138]. Die Optionen zur Qualifizierung des Stadtparks und des Wohnens am Stadtpark sollen mit Hilfe einer Studie oder eines Wettbewerbes städtebaulich und freiraumplanerisch unter Berücksichtigung ökologischer Aspekte wie z. B. dem Artenschutz ausgelotet werden.

Eine vollständige Bebauung aller vier hier dargestellten Potentiale wird nicht angestrebt. Entsprechend sind Optionen mit unterschiedlicher baulicher Ausnutzung zu prüfen. Nach einer ersten, rein städtebaulichen Gesamtbewertung der Wohnungsbauoptionen werden das Baupotential „Eichenpark“ [s. Abb. 5.2/16 Nr. 2] und der Bereich westlich der Theodor-Heuss-Straße [Nr. 9] als besonders geeignet eingeschätzt. Das Baupotential nördlich Lenthehof [Nr. 8] wird wegen der relativ schwierigen Verkehrserschließung etwas weniger positiv eingeschätzt. Bei der Option nördlich An der Neuen Bult [Nr. 10] schränken mit geschütztem Biotop, Lage im Siedlungsbeschränkungsbereich und an der Galopprennbahn mehrere Bedingungen die Möglichkeiten stark ein. Hier ist auch die Eignung für städtische Wohnformen am geringsten [vgl. S. 103]. Auf die städtebaulich sinnvolle Siedlungserweiterung Nr. 9 wird auf S.106 näher eingegangen.

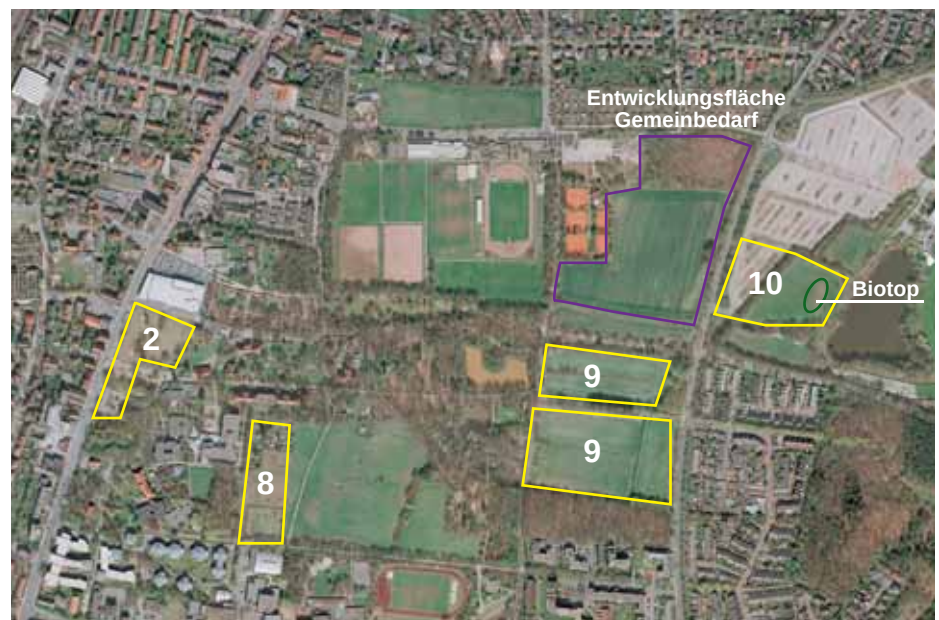


Abb. 5.2/16 Optionen für Wohnen am Stadtpark
[Nummerierung bezieht sich auf den jeweiligen Steckbrief im Anhang 1]

HANDLUNGSSCHWERPUNKTE BEI EINFAMILIENHÄUSERN IM SIEDLUNGSBESTAND

Wie bereits in Kapitel 5.1 beschrieben, steht in den meisten Quartieren aus der Zeit der 1950er bis 1970er Jahre ein Generationenwechsel und damit vorwiegend private Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen an. Wegen des außerordentlichen Umfangs an solchen Einfamilienhäusern ist ein gelingender Generationenwechsel in den Quartieren für die Stadtentwicklung lokal wie gesamtstädtisch bedeutend.

Daher werden hier analog zum Geschosswohnungsbau systematisch relevante Handlungsschwerpunkte benannt und in Abb. 5.2/17 nach Stadtbezirken lokalisiert. Die genauere Bestimmung der angestrebten Maßnahmen für einzelne Gebäude erfolgt in der Regel durch die Eigentümer, soll aber im Rahmen des Wohnraumversorgungskonzeptes in der Summe beobachtet und ggf. unterstützt werden. Mit fortschreitendem Generationenwechsel sollte ergänzend auch der Modernisierungsbedarf des Wohnumfeldes in diesen Quartieren geprüft werden.

- Bauliche Modernisierung
 - energetische Sanierung
 - An- und Ausbauten bei Erhalt des Siedlungscharakters
 - Erleichterung des Generationswechsels
- Bauliche Ergänzung
 - Baulückenschließungen
 - Hinterhausbebauung bei tiefen Grundstücken
- Städtebauliche Neuordnung
 - Umnutzung von Gewerbebrachflächen
- Städtebauliche Ergänzung
[auf Freiflächen in zentralen Lagen]
 - verdichtete Bauweise: Reihenhäuser / Hofhäuser o.ä.
 - ggf. Neuordnung und Qualifizierung von Freiräumen

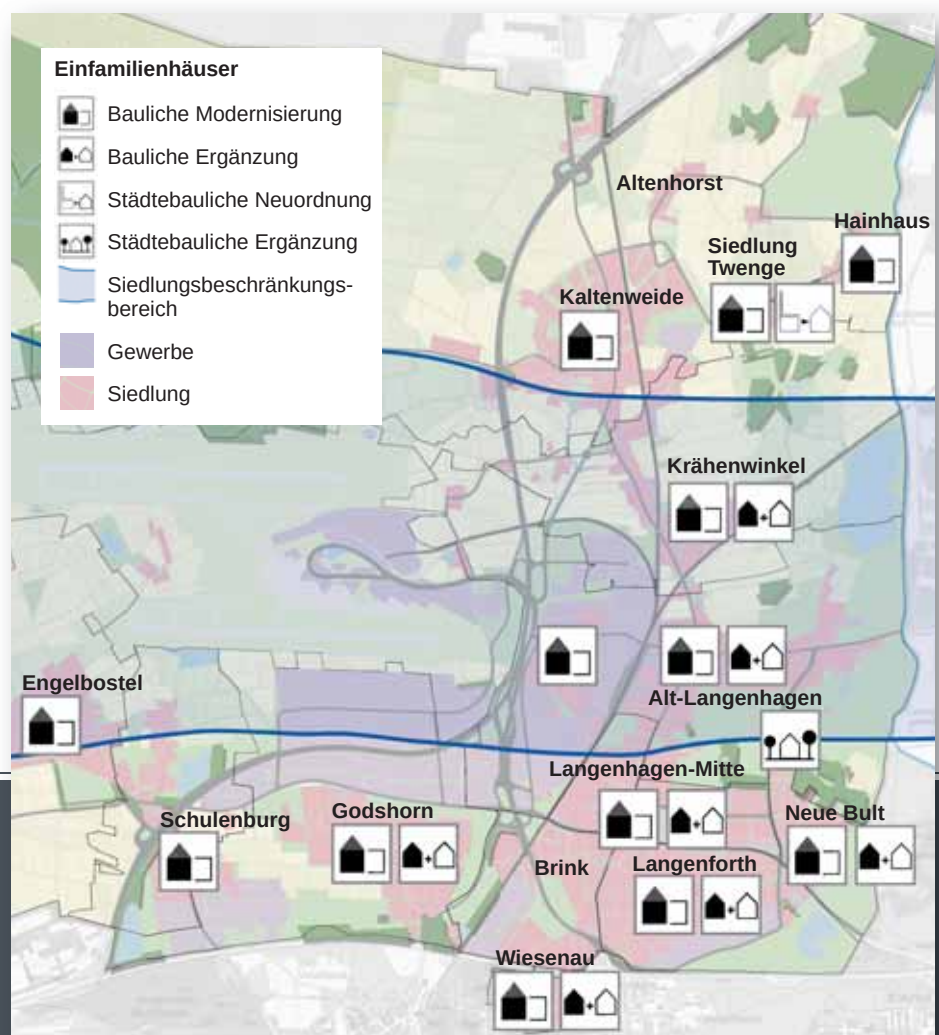


Abb. 5.2/17 Handlungsschwerpunkte bei Einfamilienhäusern nach Stadtbezirken



Abb. 5.2/18 Freistehende Einfamilienhäuser im Birkenweg, Krähenwinkel



Abb. 5.2/19 Reihenhäuser im Eichenweg, Schulenburg

BAULICHE MODERNISIERUNG

Die Langenhagener Einfamilienhäuser der 1950er bis 1970er Jahre weisen überwiegend Lagequalitäten auf, die heute sehr gefragt sind:

- Das Wohnumfeld verfügt über Schule, Kita und Nahversorgung, häufig auch wohnungsnahe Dienstleistungen, Angebote, die bei Neubaugebieten erst aufwendig erstellt werden müssen oder weiter entfernt liegen
- Stadtteilpark und freie Landschaft mit verschiedenen Erholungsmöglichkeiten sind nah und gut erreichbar
- Das Quartier ist verkehrlich gut angebunden – lokal wie regional
- Lärm und sonstige Belastungen sind meistens gut verträglich – am stärksten belastet sind die Wohnlagen im Siedlungsbeschränkungsbereich und an der Bahn.

Die Bedingungen und Potentiale der Einfamilienhäuser für die Zukunft hängen vom Bautyp ab, sodass hier entsprechend differenziert wird:

- Freistehendes Ein- [und Zwei-]familienhaus
- Reihenhäuser / Hofhäuser

Die freistehenden Ein- [und Zwei-]familienhäuser sind im Verhältnis zu heutigen Ansprüchen meist kleiner, z.T. aber bereits an- oder ausgebaut. Die Grundstücksgröße und Anbaufreiheit lässt häufig jedoch noch angemessene Erweiterungen zur Anpassung an moderne Wohnansprüche zu. Die in der Regel umfangreich erforderliche Modernisierung und energetische Sanierung kann ggf. in Etappen erfolgen, sodass sich auch Familien und Paare ein Einfamilienhaus leisten können, denen ein Neubau noch zu teuer ist. Viele der Häuser können aber auch im Erdgeschoss barrierearm ausgebaut und im Obergeschoss mit Einliegerwohnung versehen werden, sodass sie dann auch für junge und ältere Singles und Paare infrage kommen. Beim Aus- und Anbau ist auf den Erhalt homogener Grundstrukturen zu achten, vor allem hinsichtlich Geschossigkeit und Gestalt.

Insgesamt sind bei den Reihenhäusern und Hofhäusern die Um- und Ausbaumöglichkeiten hinsichtlich Grundriss und Ausbau deutlich eingeschränkter. Sie verfügen meist über weniger Wohnfläche als freistehende Einfamilienhäuser. Bei Reihenhäusern sind zudem die Grundrisse überwiegend schmal. Der energetische Sanierungsbedarf ist aufgrund der verdichteten Bauweise meist geringer als bei den freistehenden Häusern. Barrierearmut bzw. Barrierefreiheit kann bei Hofhäusern gut, bei Reihenhäusern kaum hergestellt werden.

Diese Häuser sprechen meist Paare und kleine Familien an, denen ein freistehendes Einfamilienhaus mit Garten zu groß oder zu teuer ist. Die Attraktivität hängt wesentlich von realistischen Verkaufs- und Mietpreisen ab.



Abb. 5.2/20 Karlsbader Straße, Neue Bult mit Anbauten

BAULICHE ERGÄNZUNG

Im Siedlungsbestand können in Baulücken und mit Hinterhausbebauung viele kleinteilige Ergänzungen erfolgen. Nach einer Überprüfung des Baulückenkatasters der Stadt während des integrierten Stadtentwicklungsprozesses besteht ein Potential von etwa 555 Wohnungen – unter der Annahme siedlungstypischer Bauweisen und -dichten. Diese Ergänzungspotentiale sind im Maßnahmenplan [Abb. 5.2/46] blau dargestellt.

In den letzten Jahren entstanden jährlich durchschnittlich 15 Wohnungen in Baulücken. Bei Beibehaltung dieses Tempos könnten demnach 225 Wohnungen bis Ende 2025 entstehen. Wegen des sinkenden Potentials wird jedoch defensiver mit 30% des Bestandes, also 155 Wohnungen kalkuliert.

Es wird unterschieden zwischen:

- Baulücken und
- Hinterhausbebauung bei tiefen Grundstücken.

Lückenbebauung ist in der Regel sehr zu begrüßen, da sie ursprünglich für die Bebauung angelegt waren, die Infrastruktur bereits vorhanden ist und besser genutzt werden kann. Für die Bewohner ergeben sich damit meist kürzere Wege als bei Siedlungserweiterungen. Einzig in den Dorfkernen ist darauf zu achten, dass zur Wahrung des dörflichen Charakters genügend Gärten erhalten bleiben. Da die privaten Eigentümer meist kein kurzfristiges Verwertungsinteresse haben, verfügt die Stadt hier nur wenige Möglichkeiten ihre Mobilisierung zu unterstützen. Diese sollen jedoch genutzt werden [vgl. S. 110 ff.]. Die Erfahrung in anderen Städten lehrt, dass bei knappem Alternativangebot an Bauplätzen vor Ort die Baulücken stärker genutzt werden. Dies zeigt sich auch an den aktuellen Bebauungen in Alt-Godshorn und in der Robert-Koch-Straße [Alt-Langenhagen].

Auch bei sehr tiefen Einfamilienhausgrundstücken sollten Bebauungen in zweiter Reihe ermöglicht werden, wenn sie ansprechend integriert werden können. Meist kann dies durch individuelle Erschließung erfolgen. In Langenhagen gibt es wenige Stellen mit großem Blockinnenbereich, bei denen eine gemeinsame Erschließung die städtebaulich sinnvollere Lösung ist. Hierfür sind Einigkeit und ggf. Umlegung erforderlich. Ggf. ist ein Bebauungsplan aufzustellen oder anzupassen.



Abb. 5.2/21 Reihenhaussiedlung Am Moore, Godshorn

STÄDTEBAULICHE NEUORDNUNG

Eine mittlerweile weit verbreitete und beliebte Form der Innenentwicklung ist die Umnutzung von größeren brachgefallenen Gewerbeflächen oder öffentlichen Nutzungen für Wohnzwecke. In Langenhagen sind solche Potentiale wegen der weitgehend klaren Trennung von Wohnen und Gewerbe jedoch sehr begrenzt. Am ehesten fällt das Nortagelände in diese Rubrik. Allerdings ist das Gebiet nicht primär für Wohnnutzungen vorgesehen. Daher wird hier nur auf ein kleines Potential an der Imhoffstraße hingewiesen:

Umnutzung Gärtnerei Imhoffstraße [Priorität D, s. Anhang 1 Nr. 7]

Die Gärtnerei an der Imhoffstraße ist von der Lage her auf den benachbarten Friedhof ausgerichtet, fügt sich mit der weitgehenden Überbauung ansonsten relativ wenig in das Umfeld mit Einfamilienhäusern ein.

Bei einer eventuellen Nachnutzung des Grundstücks böte sich aufgrund des Umfelds Wohnbebauung an. Da das Grundstück aber [gerade noch] im Siedlungsbeschränkungsbereich liegt, ist eine Wohnnutzung eher langfristig im Rahmen einer eventuellen Verkleinerung des Siedlungsbeschränkungsbereiches möglich. Ansonsten könnten hier ggf. das Wohnen nicht störende Nutzungen, z.B. Dienstleistungen, angesiedelt werden.



Abb. 5.2/22 Option für eine gemeinsame Erschließung von Blockinnenbereichen am Beispiel Langenforth, westlich Havelweg



Abb. 5.2/23 Gärtnerei südlich der Imhoffstraße

STÄDTEBAULICHE ERGÄNZUNG

Als städtebauliche Ergänzung im Siedlungsbestand kommt nur ein Standort zwischen Theodor-Heuss-Straße und Galopprennbahn in Betracht, der im Rahmen der Auslotung von Qualitäten für Wohnen und Stadtpark [s. S. 99] näher geprüft werden soll:

Nördlich An der Neuen Bult [Priorität C, s. Anhang 1 Nr. 10]

Bei der Bebauung dieses Standortes müssen ein vorhandenes Biotop, Gehölze und ein Grünzug ebenso berücksichtigt werden, wie die Galopprennbahn und die geplante Stadtbahn mit ihren Lärmemissionen. Daher scheint dieser Standort zunächst nur bedingt geeignet. Aufgrund der geringen Größe und Anlage als eigene Siedlungszelle wird hier eher eine verdichtete Einfamilienhausbebauung ähnlich der südlich angrenzenden Siedlung anvisiert.



Abb. 5.2/24 Entwicklungspotentiale An der Galopprennbahn

B. SIEDLUNGSBEREICHE ERWEITERN SOWEIT ZUR STABILISIERUNG VON BEVÖLKERUNG UND INFRASTRUKTUR NOTWENDIG

WEITERER WOHNUNGSBAU PRIMÄR FÜR KLEINERE HAUSHALTE

Mit dem absehbar deutlichen Rückgang der Anzahl der Familienhaushalte [vgl. S. 22 ff. und Abb. 5.2/25] und dem umfangreichen Marktgang gebrauchter Einfamilienhäuser und Wohnungen [s. Kap.5.2.A, S. 91 ff.] ist nach Abschluss der Baugebiete Weiherfeld und Dorfstraße keine Entwicklung großer Einfamilienhausgebiete in Langenhagen mehr erforderlich – im Gegenteil: sie könnte langfristig zu nennenswerten Überkapazitäten auf dem Einfamilienhausmarkt Langenhagens führen. Beim Einfamilienhausbau geht es zukünftig eher darum, dezentral und in kleineren Schritten Baumöglichkeiten für den lokalen Eigenbedarf zu eröffnen. Dagegen werden wegen der deutlichen Zunahme der 1- und 2-Personen-Haushalte zukünftig verstärkt kleinere Wohnungen benötigt [s. Abb. 5.2/25].

Für die meisten dieser Haushalte sind zentrale Lagen mit kurzen Wegen zum Stadt-[teil-]zentrum, zu öffentlichen Einrichtungen, Verkehrsmitteln und Anlagen bedeutend. Daher ist hier der Schwerpunkt für solche Wohnungen in den städtischeren Siedlungsbereichen zu legen. Nach Angaben lokaler Wohnungsbauinvestoren fehlen in Langenhagen z. B. Wohnungen, die kleiner als Einfamilienhäuser, aber z.T. größer als die meisten bestehenden Geschosswohnungen sind, z.B. mit 80 m² für Ältere oder gut verdienende Paare, aber auch für Ein-Kind-Familien.

ISEK-POTENTIALE FÜR SIEDLUNGSERWEITERUNGEN

Unterschiedlich profilierte Neubaupotentiale sind in Abb. 5.2/27 dargestellt. Sie sollen über den Flächennutzungsplan und das Regionale Raumordnungsprogramm gesichert werden für ausreichende Handlungsspielräume im Falle unvorhergesehener Entwicklungen.

Die Entwicklung solcher Baugebiete erfolgt in Abstimmung mit der Entwicklung im Siedlungsbestand und wird im Rahmen des kommunalen Wohnraumversorgungskonzeptes koordiniert [s. S. 110 ff.]. Steckbriefe im Anhang 1 enthalten nähere Informationen zu den einzelnen Erweiterungspotentialen. Die Stadtbereichskonzepte [S. 172 ff.] stellen die Entwicklungsfläche im Zusammenhang mit dem Umfeld dar.

	Personen je Haushalt			
	1	2	3+	Gesamt
Bestand 2009	11155	9698	5769	26622
NBank (Basis: +4% Einwohner)				
relativ	14%	10%	-8%	8%
absolut	1.600	1.000	-450	2.150
ISEK - oberes Ziel (+2% Einwohner)				
relativ	13%	8%	-9%	6%
absolut	1.400	800	-500	1.700
ISEK - Stagnation (+/- 0% Einwohner)				
relativ	11%	6%	-10%	4%
absolut	1.200	600	-600	1.200

Abb. 5.2/25 Veränderung der Anzahl der Haushalte 2009-2025 [Orientierungswerte auf Basis der NBank-Prognose 2010]



Abb. 5.2/26 Kaltenweide mit Weiherfeld

Städtisches Wohngebiet

- höhere Dichte [3 bis 4 Geschosse]
- gestalterische Qualitäten
- hochwertige Integration in das Umfeld

Vorortsiedlung

- mittlere Dichte [2 bis 3 Geschosse]
- Einfamilienhäuser, auch Reihen- / Hofhäuser
- zentral ggf. Geschosswohnungsbau

Einfamilienhausgebiet

- geringe Dichte
- überwiegend freistehend

Ortstypische Ergänzung

- Abrundung der Ortslage

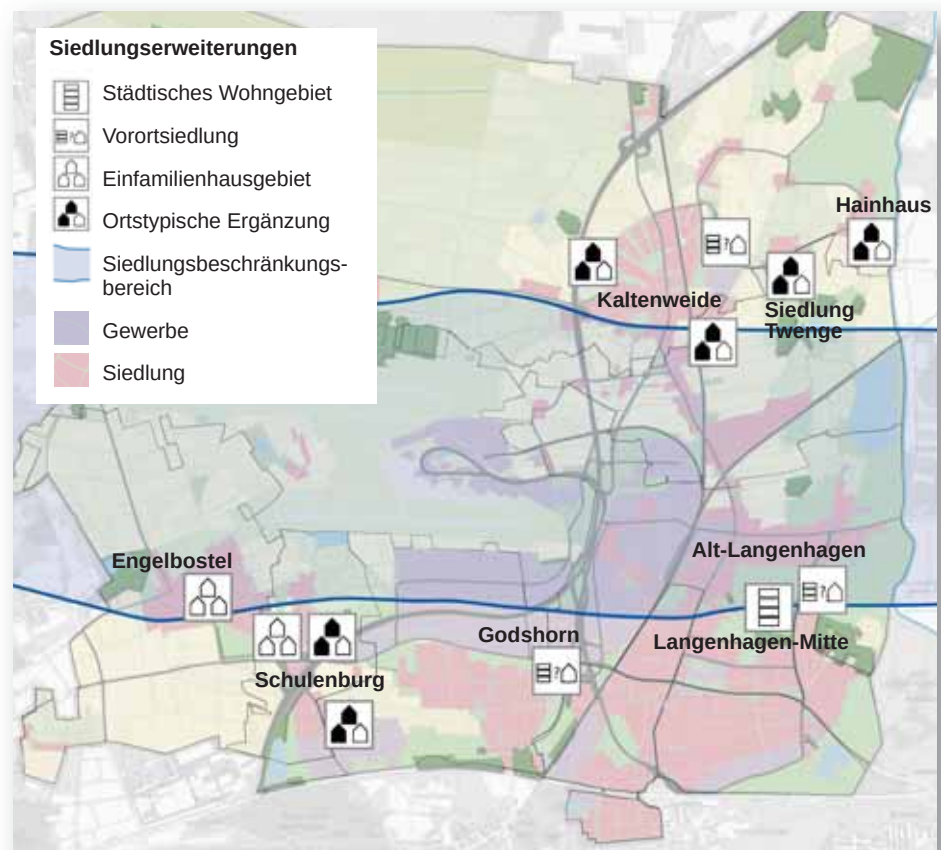


Abb. 5.2/27 Potentielle Erweiterungsstandorte

Die Handlungsspielräume sind vor allem wichtig für die zentralen, von kleinen Haushalten bevorzugten Lagen, da der real geleistete Beitrag der Weiterentwicklung des Wohnungs- und Siedlungsbestandes zur Stabilisierung der Bevölkerung noch nicht absehbar ist. Ggf. wird hierfür mehr Wohnungsneubau erforderlich als zunächst angenommen.

STÄDTISCHES WOHNGEBIET: OPTION AM STADTPARK PRÜFEN

Städtische Wohngebiete sind in höherer Dichte, 3- bis 4-geschossig, zu erstellen. Im Umfeld des Stadtparks liegen hierfür die besten Standorte. Entscheidend für ihre Attraktivität und Nachfrage sind kurze Wege zur Innenstadt, in die Landschaft und zum leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehr. Besonders zur Integration in das Umfeld müssen hier hohe gestalterische Qualitäten erreicht werden. Diese sind mit einer städtebaulichen und freiraumplanerischen Studie bzw. entsprechendem Wettbewerb auszuloten [vgl. S. 99]. Die folgende Bauoption am Stadtpark ist die einzige Siedlungserweiterung:

Westlich Theodor-Heuss-Straße

[Priorität C, s. Anhang 1 Nr. 9]

Die ehemaligen Rieselfelder westlich der Theodor-Heuss-Straße sind das einzige städtische Erweiterungspotential der Kernstadt und das größte für städtisches Wohnen. Besonders zur Integration in das Umfeld müssen hier hohe gestalterische Qualitäten erreicht werden. Es sind Bezüge zu Alleen und dem Park bzw. Großgrün zu bilden.



Abb. 5.2/28 Wohnungsbaupotential westlich der Theodor-Heuss-Straße



Abb. 5.2/29 Wohnungsbaupotential Weiherfeld Zentrum/Ost

VORORTSIEDLUNG

Die großen zusammenhängenden Baupotentiale in Godshorn und Kaltenweide sollen bei Bedarf entsprechend dem vorwiegenden Siedlungscharakter und ihrer zentralen Lage mit 2 bis 3 Geschossen bebaut werden. Entsprechend können hier Einfamilienhäuser mit etwas höherer Dichte, in zentralen Lagen ggf. auch Geschosswohnungen erstellt werden.

Weiherfeld Zentrum/Ost [Priorität A, s. Anhang 1 Nr. 11]

Hier sollen bis 2013 weitere Baufelder des Entwicklungsschwerpunktes wie geplant ergänzt werden. Geschosswohnungen werden allenfalls in Haltepunkt-nähe und mit maximal 3 Vollgeschossen erstellt.

Nordöstlich Godshorn [Priorität B, C, s. Anhang 1 Nr. 16, 17, 18]

Die Ackerflächen nordöstlich der Ortslage sollen aus Mangel an zentralen Alternativen bei Bedarf für die bauliche Entwicklung und die Anlage eines Grünzuges mit Lärmschutzwall zu den übergeordneten Straßen – ähnlich wie beim Wohngebiet Lohkamp – genutzt werden [vgl. Abb. 6.2/9, S.140]. Aufgrund der Größe soll die Entwicklung zeitlich versetzt in drei Teilabschnitten erfolgen. Der mittlere Abschnitt an der Langenhagener Straße [Nr. 17] könnte alternativ auch für Dienstleistungen genutzt werden [vgl. S. 61].



Abb. 5.2/30 Wohnungsbaupotentiale nordöstlich Godshorn

EINFAMILIENHAUSGEBIET

In Schulenburg und Engelbostel sind Entwicklungsmöglichkeiten für den Eigenbedarf vorgesehen, die bei Bedarf entsprechend ihrer Größe und dörflichen Lage als Einfamilienhausgebiete mit geringer Dichte, also überwiegend freistehend, erstellt werden sollen.

Schulenburg, Westlich Dorfstraße II [Priorität A, s. Anhang 1 Nr. 21]

Das aktuelle Baugebiet soll relativ zeitnah erweitert werden. Dies geschieht auch als Ersatz für den Siedlungsbereich Schulenburg Nord, der zugunsten gewerblicher Entwicklungen am Flughafen [s. S. 65] aufgegeben wird.

Engelbostel, Südlich Schulstraße [Priorität B, s. Anhang 1 Nr. 22]

Die Entwicklung in Engelbostel soll in kleineren Bauabschnitten mit zeitlichem Abstand erfolgen. Zudem ist die Lebensqualität zwischen den Landebahnen aufgrund der Lärmimmissionen unbefriedigend.



Abb. 5.2/31 Wohnungsbaupotential
Engelbostel, Südlich Schulstraße

ORTSTYPISCHE ERGÄNZUNG

In mehreren Ortsteilen Langenhagens können darüber hinaus bei Bedarf kleine Ergänzungen vorgenommen werden. Diese Abrundungen der jeweiligen Ortslage dienen ebenfalls dem Eigenbedarf. Nähere Hinweise zu den einzelnen Potentialen sind den Steckbriefen im Anhang 1 zu entnehmen.

Einzelpotentiale für ortstypische Ergänzungen

- Kaltenweide, Weiherfeld 6.4 [Priorität A, s. Anhang 1 Nr. 12],
- Kaltenweide, nördlich Bissendorfer Weg [Priorität B, s. Anhang 1 Nr. 13]
- Kaltenweide, westlich Lindenstraße [Priorität C, s. Anhang 1 Nr. 14]
- Twenge, Abrundung am Nordwestrand [Priorität C, s. Anhang 1 Nr. 15]
- Godshorn, Schulenburger Mühle [Priorität C, s. Anhang 1 Nr. 19]



Abb. 5.2/32 Ortstypische Ergänzung nördlich Bissendorfer Weg



Abb. 5.2/33 Siedlungsbestand an der Godshorner Straße

C. VERWORFENE SZENARIEN ZUR SIEDLUNGS- UND BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

Zu Beginn des Planungsprozesses zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept [ISEK] wurden drei alternative Szenarien zur Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung ausgelotet und zur Diskussion gestellt. Die Entscheidung fiel im Ziele-Workshop am 08.06.2010 zugunsten des Szenarios 2 und wurde im weiteren Prozess bestätigt.

Die abgelehnten Szenarien werden hier, einschließlich der Bedenken, kurz dokumentiert.

SZENARIO 1 – AUF DEN SIEDLUNGSBESTAND KONZENTRIEREN

Hauptziele dieses Szenarios wären die Qualifizierung des Wohnungsbestandes und Vermeidung von Leerstand bei vorhandenem Wohnraum sowie die Erhaltung der verbliebenen Landschaftsräume für Erholung und Natur. Auf deutliche Siedlungserweiterungen würde komplett verzichtet, allenfalls käme es in den Ortschaften zu kleinteiligen Ergänzungen.

Bei diesem Szenario werden besonders der allgemein prognostizierte Bevölkerungsrückgang und die in Langenhagen allmählich erreichten Grenzen der Außenentwicklung als Rahmenbedingungen betont.

Die aufgelisteten Handlungsschwerpunkte zu diesem Szenario wären weitgehend mit den in Kapitel 5.2.A [s. S. 91 ff.] beschriebenen Schwerpunkten im Siedlungsbestand deckungsgleich, werden also auch mit dem ISEK angestrebt:

- Wohnungsbestand modernisieren
- Geschosswohnungen seniorengerecht umbauen
- Wohnumfeld qualifizieren [s. Kap. 6.2.A-B, S. 137 ff.]
- Ggf. Förderprogramm für Mobilisierung und Modernisierung gebrauchter Einfamilienhäuser [s. S. 112]
- Baulücken schließen

Wesentliche Bedenken und Gegenargumente zu diesem Szenario sind:

- Das Wohnungs- und Baupotential reicht voraussichtlich nicht aus, um die Bevölkerung zu halten
- Der Bevölkerungsrückgang gilt nicht zwangsläufig für Langenhagen
- Langenhagen ist ein für viele attraktiver Wohnstandort in der Region und kann und sollte es auch bleiben. Ziel sollte sein, viele der rd. 24.000 Einpendler in Langenhagen anzusiedeln, um die Altersstruktur auszugleichen und öffentliche Einrichtungen auszulasten



Abb. 5.2/34 Geschosswohnen in Weiherfeld

SZENARIO 3 – GEGEN DEN TREND WACHSEN

Hauptziel dieses Szenarios ist es, die Entwicklung der letzten Jahre mit weiterem starkem Siedlungswachstum auch gegen den Trend fortzusetzen.

Neben der Außenentwicklung in den Ortschaften würde allmählich auch versucht, die Kernstadt nach innen und außen auszubauen und damit für neues Wohnen in der Stadt attraktiv zu machen.

Bei diesem Szenario wird besonders die Attraktivität Langenhagens für Neubürger am Beispiel der Weiherfeld-Entwicklung betont. Dementsprechend müssten ggf. einzelne Grenzen der Außenentwicklung in den Ortschaften überwunden werden.

Abweichende Handlungsschwerpunkte zum beschlossenen ISEK wären hierfür:

- Geschosswohnungsbau in Kaltenweide / Weiherfeld
- Deutliche Erweiterung in den Ortsteilen Kaltenweide, Godshorn, Engelbostel [Potentielle Standorte siehe Abb. 5.1/35]

Wesentliche Bedenken und Gegenargumente zu diesem Szenario sind:

- Wohngebiete in Godshorn und Engelbostel wären weniger attraktiv als in Kaltenweide [Zugang zu Landschaft, Stadtteilzentren und S-Bahn]
- Entwicklung würde bestehende Schutzgebiete und Biotope betreffen
- Starke Außenentwicklung würde den Wohnungsbestand schwächen [Überangebot im Einfamilienhausmarkt]
- Neue öffentliche Infrastruktur müsste geschaffen werden, das wäre sehr kostenintensiv [s. Weiherfeld]
- Ortstypischer und identitätsstiftender Charakter der betroffenen Ortsteile könnte beeinträchtigt werden, z.B. würde das dörflich geprägte Engelbostel mehr und mehr zum Vorort [vgl. Kap. 3.3, S. 34 ff.]

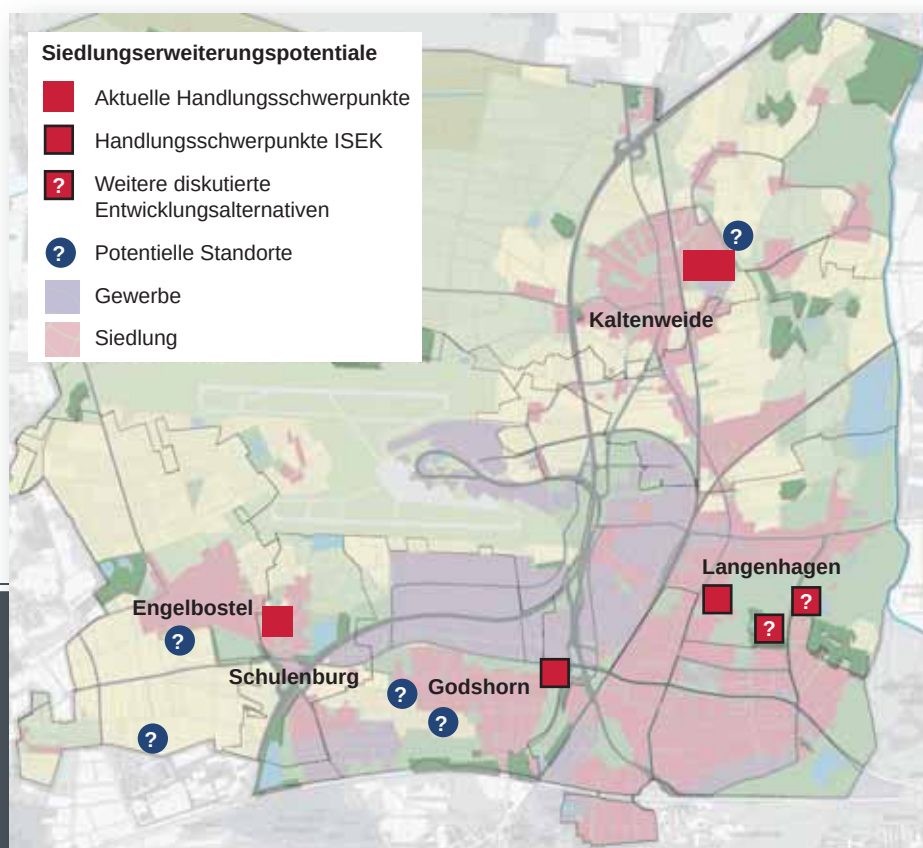


Abb. 5.2/35 Szenario 3: Potentielle Standorte für deutliche Erweiterungen in den Ortsteilen

D. KOMMUNALES WOHNRAUMVERSORGUNGSKONZEPT LANGENHAGEN EINSETZEN

Angemessenen Wohnraum für alle Bevölkerungsgruppen zu bieten ist Ziel und Aufgabe der mittelzentralen Stadt Langenhagen. Daher sind die Voraussetzungen für ein vielfältiges und angemessenes Wohnungsangebot hinsichtlich Lage, Ausstattung und Preis zu schaffen. Angesichts der oben beschriebenen Ausdifferenzierung des Wohnungsmarktes sind hierfür besonders erforderlich:

- Nähere Kenntnis des Wohnungsmarktes
- Vielfältige Wohnungs- und Baualternativen nach Bautyp, Lage und Dichte
- Instrumente zur Koordination und Förderung von Bestandssanierung und Neubauentwicklung
- Ausreichende Handlungsreserven, um auf wandelnde Nachfrageentwicklungen eingehen zu können

Zum Erreichen der Ziele soll die Wohnraumversorgung daher mit einem stringenten Konzept kontinuierlich beobachtet und mit geeigneten Mitteln im Sinne der Stadtentwicklungsziele unterstützt werden. Die wesentlichen Instrumente sind der folgenden Übersicht zu entnehmen und werden auf den folgenden Seiten im Entwurf näher beschrieben. Sie wurden im ISEK-Prozess, besonders mit Hilfe eines Expertengesprächs zum Wohnungsbau, vorabgestimmt. Für einen Beschluss des Konzeptes sind weitere Konkretisierungen einschließlich der erforderlichen Personal- und Sachmittel erforderlich.

Die folgenden drei Instrumente greifen ineinander und gehören zum Kern des Konzeptes Wohnen:

- Wohnungsmarktbeobachtungssystem
- Monitoring der Wohnungsbauziele und -maßnahmen
- Runder Tisch Wohnungsmarkt

Dagegen sind zu den weiteren Instrumenten nicht alle der vorgestellten Bausteine erforderlich. Sie können ggf. nach und nach gestartet oder auch getauscht werden:

- Finanzielle Anreize
 - Städtisches Förderprogramm für energetische Gebäudesanierung
 - Staatliche Wohnungsbauförderprogramme nutzen
 - Städtebaufördermittel nutzen [Wiesenu / Stadtmitte]
 - Flächenmanagement: Zwischenerwerb
- Aktivierende Information der Eigentümer: Transparenz schaffen
 - Öffentlichkeitsarbeit zur Wohnungsmarktentwicklung
 - Grundstücksbörse im Internet
 - Baugruppenbörse für Wohneigentumsgemeinschaften
 - Wohnlotse für die Aktivierung innerer Potentiale



Abb.5.2/36 Reihenhäuser Bothfelder Straße
in Langenhagen

WOHNUNGSMARKTBEOBACHTUNGSSYSTEM EINFÜHREN

Für die laufende Analyse des Wohnungsmarktes wird ein Beobachtungssystem eingeführt. Hierbei erhält die Stadt Langenhagen als niedersächsische Modellkommune Unterstützung durch die NBank, die vielfältige gesamtstädtische Strukturdaten als Indikatoren für den Wohnungsmarkt zu Langenhagen bereitstellt. Diese Daten ergänzt die Stadt durch kleinräumige Informationen zur Entwicklung in den Stadtteilen, z.B. zu Einwohnern und Wohnungen.

Durch den Datenvergleich mit Vorjahren und mit vergleichbaren Städten sowie zwischen den Stadtteilen können Trendwenden bzw. Handlungsbedarfe schneller erkannt und sichtbar gemacht werden.

Ein Bericht zur Wohnungsmarktentwicklung wird in einem Abstand von zwei Jahren – bei jährlicher Fortschreibung der Daten – veröffentlicht.



*Abb.5.2/37 Geschosswohnen
Am Schulzenzentrum in Langenhagen*

MONITORING DER WOHNUNGSBAUZIELE UND -MAßNAHMEN

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept enthält eine Vielzahl an Entwicklungsoptionen, die nach Lage und Profil sowie nach Prioritäten unterschieden sind [s. Maßnahmenplan, S. 116 ff.].

Auf Basis der regelmäßigen Wohnungsmarktanalyse [s.o.] und vor dem Hintergrund der Wohnungsbauentwicklungen der vergangenen zwei Jahre sollen die geplanten Maßnahmen koordiniert werden – vorwiegend beim Wohnungsneubau und soweit möglich bei der Modernisierung des Wohnungsbestandes. In diesem Zusammenhang sind die ISEK-Aussagen zu prüfen und näher zu konkretisieren:

- Profil: Welche Art von Häusern und Wohnungen für welche Haushaltstypen sollen bei den nächsten Entwicklungsprojekten gebaut werden?
- Umfang und Lage: Wie viele Häuser und Wohnungen sollen wo gebaut werden?
- Priorität: In welcher Reihenfolge sollen die Projekte entwickelt werden?

Als Ergebnis wird durch den Fachdienst 5.2 [Planung] regelmäßig ein Bericht an den Stadtrat erstellt – zusammen mit dem Wohnungsmarktbericht [s. o.].



Abb.5.2/38 Reihenhäuser in Brink



Abb.5.2/39 Reihenhäuser Horner Straße

RUNDER TISCH WOHNUNGSMARKT

Zur Beratung und Abstimmung der Hauptakteure wird ein Runder Tisch eingerichtet [s. Abb. 5.2/40]. Die Koordination der Bestands- und Neubautwicklung soll unterstützt werden durch

- gegenseitige Information über die Wohnungsmarktentwicklung und
- Besprechung und möglichst Abstimmung der Wohnungsbauschwerpunkte und Wohnumfeldentwicklung.

Beteiligung und Mitarbeit erfolgt durch ca. zwei Treffen pro Jahr und das Ausfüllen eines Experten-Fragebogens. Vorteil für die Wohnungswirtschaft sind belastbare Informationen für das eigene Handeln und Planungssicherheit.

FINANZIELLE ANREIZE

Finanzielle Aspekte spielen bei der Wohnungsmarktentwicklung eine zentrale Rolle. Daher können Anreize in diesem Bereich einen großen Beitrag zur gewünschten Entwicklung von Bestand und Neubau, aber auch Wohnumfeld leisten. Hiervon zeugt die umfangreiche Ansiedlung junger Familien im Weiherfeld mit durchschnittlich 3,5 Personen je Haushalt, die durch ein städtisches Förderprogramm mit einem Baukindergeld in Höhe von 4.000 € je Kind unterstützt wurde. Absehbare und mögliche Bausteine sind im Folgenden aufgeführt.

STÄDTISCHE FÖRDERPROGRAMME

Förderprogramm für energetische Gebäudesanierung [Priorität A]

Im Rahmen des Klimaschutz-Aktionsprogramms wurde beschlossen, dass die Stadt ein Förderprogramm für die energetische Gebäudesanierung einsetzt. Hierdurch werden Anreize geboten, Häuser und Wohnungen der 1950er bis 1970er Jahre [s. S. 91 f.] zu sanieren und zu modernisieren – eine Kernaufgabe der Stadtentwicklung.

Für die Einsetzung des Förderprogramms müssen noch die Modalitäten geklärt und Haushaltsmittel bereitgestellt werden.

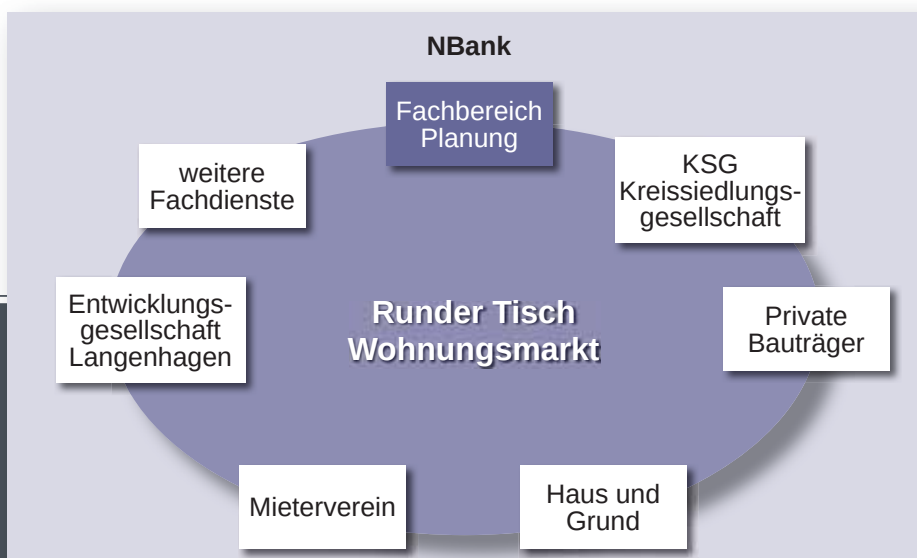


Abb. 5.2/40 Entwurf der Zusammensetzung des Runden Tisches



Abb. 5.2/41 Gladiolenstraße, Langenhagen-Mitte

Förderprogramm Wohnungsneubau für spezifische Zielgruppen [Priorität E]

Empfehlung: Nach Abschluss der Familienförderung im Weiherfeld könnten über ein neues Förderprogramm für größere Neubauprojekte in der Kernstadt neue Zielgruppen verstärkt angesprochen werden. Dies könnten zum Beispiel Haushalte sein, für die Langenhagen bisher zu wenig städtisch erschien bzw. die zu einer gelungenen Mischung im Quartier beitragen, die sich ohne das Programm jedoch weniger hier ansiedeln würden. Ein solches Programm wäre mit dem Wohnungsmarktmonitoring zu profilieren. Bei knappen Haushaltsmitteln ist jedoch dem Programm zur energetischen Sanierung Vorrang einzuräumen.

STAATLICHE WOHNUNGSBAUFÖRDERPROGRAMME

Seitens des Bundes, z.T. auch der Länder bestehen Wohnungsbauförderprogramme, die evtl. für Bauherren attraktiv sein können. Allerdings wurde der Umfang sehr stark reduziert, die bestehenden Programme sind z.B. für die größeren Wohnungsbauunternehmen in der Regel unattraktiv. Eventuelle Ausweitungen der Programme, z.B. eine Wiederaufnahme der Förderung des Sozialen Wohnungsbaus sind auf ihre Eignung und Nutzung hin zu prüfen.

STÄDTEBAUFÖRDERPROGRAMME NUTZEN

Meist sehr wirksam sind Städtebauförderprogramme wie Stadtsanierung oder Stadtumbau, bei denen Bund und Land je 1/3 der Fördermittel bereitstellen. Entsprechend dem ISEK sind hierfür folgende Projekte besonders geeignet und zu beantragen, soweit noch nicht geschehen:

Wiesenau: Stadtsanierung [Priorität A, s. S. 92 f.]

Stadtmitte ausbauen: Aktive Stadt- und Ortsteilzentren oder Stadtumbau West [Priorität A, s. S. 165 ff.]

Darüber hinaus werden vom Bund regelmäßig Forschungsprojekte im Rahmen des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus [ExWoSt] aufgestellt, bei denen Kommunen mit innovativen umsetzungsorientierten Projekten gefördert und begleitet werden. Bei für Langenhagen geeigneten Forschungsprojekten ist die Teilnahme zu prüfen und ggf. zu beantragen.



Abb.5.2/42 Wiesenau aus Südwesten

FLÄCHENMANAGEMENT

Die Stadt Langenhagen hat mit der eigenen Entwicklungsgesellschaft Langenhagen eine handlungsfähige Akteurin zur Unterstützung von Schlüsselprojekten der Stadtentwicklung. Durch den kommunalen Zwischenerwerb kann die Stadt Entwicklungshemmnisse überwinden und bedarfsgerechte Baulandentwicklung betreiben. Außerdem hat sie weitgehendere Einwirkungsmöglichkeiten auf Käufer und Bauherren bezüglich der städtebaulichen und architektonischen Gestaltung und der Profilierung der Wohnungen.

Zwischenerwerb von Schlüsselgrundstücken für die Stadtentwicklung [Priorität A]

Die positiven Erfahrungen mit der Bodenbevorratung als Zwischenerwerb im Weiherfeld sollen zukünftig auf wichtige Innenentwicklungsprojekte übertragen werden, wie dies aktuell bereits beim Projekt Eichenpark [s. S. 98 f.] geschehen ist. Der Zwischenerwerb sollte bei weiteren Handlungsschwerpunkten im Siedlungsbestand, wie der städtebaulichen Neuordnung und Ergänzung, besonders in der Stadtmitte geprüft werden.



Abb. 5.2/43 Krähenwinkel

AKTIVIERENDE INFORMATION DER EIGENTÜMER

Der Wohnungsmarkt ist relativ unübersichtlich geworden. Vielen Einzeleigentümern, aber auch Nachfragern von Häusern und Wohnungen ist die Lage nicht deutlich. Bei Eigentümern bestehen häufig hohe Wert- und damit Preisvorstellungen, die sich auf dem Markt nicht umsetzen lassen. Bei Siedlungen mit Generationenwechsel und Attraktivitätshemmnissen wie z.B. Fluglärm kann dies unnötig die Dynamik auf dem Gebrauchtwohnungsmarkt hemmen und evtl. die Attraktivität des Standortes weiter senken. Andererseits fehlen potentiellen Nachfragern teilweise Informationen, um für sie geeigneteren Wohnraum zu finden.

Bei der weiteren Ausgestaltung des Wohnungsmarktversorgungskonzeptes ist zu prüfen, mit welchen Mitteln mehr Transparenz auf dem Wohnungsmarkt geschaffen werden kann, damit Anbieter und Nachfrager im Sinne der Stadtentwicklungsziele des ISEK aktiv werden. Mögliche Maßnahmen dabei sind:

Öffentlichkeitsarbeit zur Wohnungsmarktentwicklung [Priorität C]

Hier bietet es sich an, die im Rahmen des Monitoring erstellten Wohnungsmarktberichte auch in den lokalen Medien zu veröffentlichen. Falls zu einem späteren Zeitpunkt die Beliebtheit von einzelnen Wohnstandorten deutlich nachlassen sollte, könnte ggf. flankierend zu anderen Maßnahmen auch Standortmarketing betrieben werden.



Abb. 5.2/44 Brink, Vor den Kämpen

Grundstücksbörse im Internet [Priorität C]

Ähnlich wie bisher praktiziert, kann bei den Baugebieten eine Übersicht über verfügbare Baugrundstücke gegeben werden.

Baugruppenbörse für Wohneigentumsgemeinschaften [Priorität C]

In den vergangenen Jahren bilden Haushalte mit städtischen Wohnstilen und dem Wunsch nach Neubau zunehmend Baugruppen, um gemeinsam Projekte zu realisieren. Bisher ist diese Form weitgehend nur in Großstädten nachgefragt. Baugruppenbörsen sind jedoch geeignete Elemente, um in der Stadt auf kleinen Parzellen neu zu bauen. Für den Fall, dass Langenhagen als Standort für diese Haushaltstypen interessant sein sollte, kämen zentrale Baupotentiale wie z.B. Eichenpark dafür infrage.

Wohnlotse für die Aktivierung innerer Potentiale [Priorität C]

Eine neue Form der Aktivierung von Eigentümern und Bewohnern im Siedlungsbestand ist die Anstellung eines „Wohn-Lotsen“ bzw. einer „Wohn-Lotsin“. Eine solche Person könnte besonders in den Siedlungen der 50er bis 70er Jahre die Sanierung und Modernisierung des Bestandes beflügeln. Dabei ist allerdings die Frage zu klären, wo die Stelle geschaffen und wie sie zu finanzieren ist.

Mögliche Aufgaben von Wohn-Lotsen sind z.B.:

- Allgemeine Information „rund um die Alt-Immobilie“
- Erfahrungsaustausch ermöglichen z.B. durch Alt-Bauherren-Stammtisch
- Vermittlung zwischen den beteiligten Akteuren
- Imagearbeit und aktives Marketing für Bestandsimmobilien
- Stärkere Vernetzung und Kooperation der bestehenden Dienstleistungs- und Beratungsangebote
- Evtl. auch Bauherren-Beratung für Baugruppen [z.B. am Stadtpark, s.o.]



Abb. 5.2/45 Brink

MAßNAHMENPLAN WOHNUNGSBAU

Der Maßnahmenplan [s. unten] stellt die Lage aller in Kap. 5.2.A und 5.2.B erläuterten Baulücken und größeren Bauoptionen dar. Diese sind mit unterschiedlichen Prioritäten und kalkulierten Wohnungsmengen versehen, die im Anschluss erläutert werden. Weitere Maßnahmen und gutachterliche Empfehlungen enthält Kap. 8.3 - 8.7 [s. S. 198 ff.].

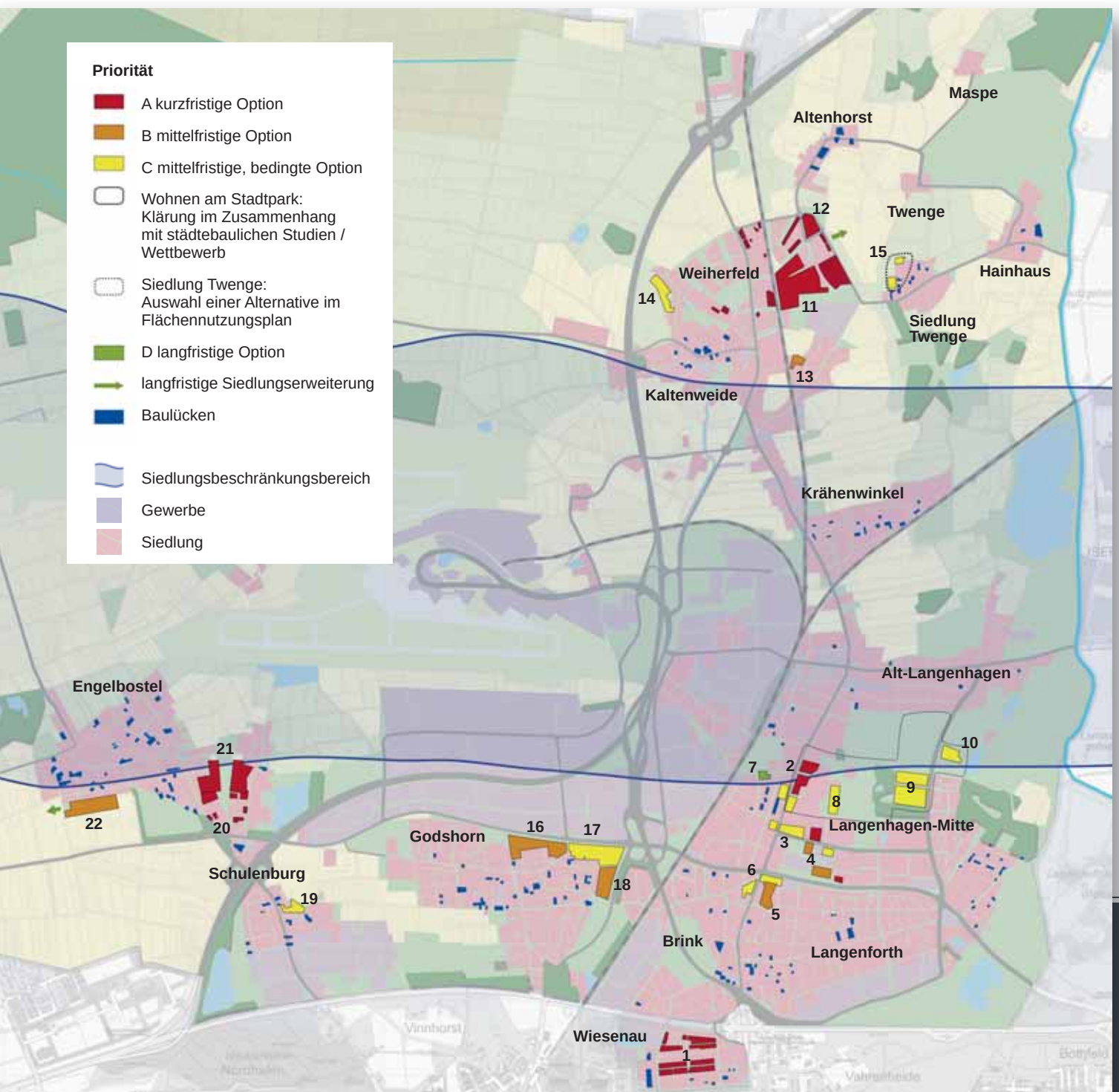


Abb. 5.2/46 Maßnahmenplan Wohnungsbau

Art / Priorität	Potential	angestrebt	
	gesamt	relativ	absolut
Baulücken	555 WE	30%	165 WE
kurzfristig / prioritär	670 WE	100%	670 WE
mittelfristig, Ziel	395 WE	80%	315 WE
mittelfristig, bedingt / Reserve	645 WE	40%	260 WE
langfristig	200 WE	0%	0 WE
Gesamt	2.465 WE	62%	1.410 WE

Abb. 5.2/47 Umfang der Wohnungsneubaupotentiale und der in etwa angestrebten Realisierung – Übersicht

Stadtbereich Mitte

1. Wiesenau
2. Eichenpark
3. Walsroder Straße zw. Zentren
4. Innenstadt
5. Graneweg
6. Langenforther Platz
7. Südlich Imhoffstraße
8. Nördlich Lenthehof
9. Westlich Theodor-Heuss-Straße
10. Nördlich An der Neuen Bult

Stadtbereich Nord

11. Weiherfeld Zentrum / Ost
12. Weiherfeld 6,4
13. Nördlich Bissendorfer Weg
14. Westlich Lindenstraße
15. Kleineres Baupotential Siedlung Twenge – Alternativen

Stadtbereich West

16. Westlich Hermannsburger Str.
17. Östlich Hermannsburger Straße
18. Westlich Vinnhorster Straße
19. Schulenburger Mühle
20. Westlich Dorfstraße
21. Westlich Dorfstraße II
22. Südlich Schulstraße

UMFANG UND VERTEILUNG DER WOHNUNGSBAUPOTENTIALE

Die ermittelten und dargestellten Baupotentiale bis 2025 haben einen Umfang von insgesamt etwa 2.265 Wohneinheiten, die nach Art, Lage und Priorität unterschiedlich im Stadtgebiet verteilt sind. Zusätzlich kommen weitere 200 Wohneinheiten als Optionen für eine langfristige Entwicklung [nach 2025]. Wie die Wohnungszahlen hergeleitet wurden, kann der folgenden Seite entnommen werden.

OFFENHALTUNG VON HANDLUNGSRESERVEN: BIS 50 % DER POTENTIALE

Entsprechend der Abbildung 5.2/25 [s. S. 104] werden bis 2025 etwa 1.200 bis 1.700 zusätzliche Wohnungen benötigt, um die angestrebte stabile Bevölkerungsentwicklung zu erreichen. Es würden dann also etwa 50 % bis 75 % der Baupotentiale in Anspruch genommen. Der Rest wird als Handlungsreserve benötigt – aufgrund von Unwägbarkeiten hinsichtlich der Entwicklung des Wohnungsmarktes und der Mobilisierung von Grundstücken oder zur Offenhaltung alternativer Optionen wie am Stadtpark.

Welche der dargestellten Potentiale bis 2025 wirklich gebaut werden und welche nicht, hängt von vielen Faktoren, besonders von der Nachfrageentwicklung und der Grundstücksmobilisierung. Der Übersicht in Abb. 5.2/47 kann eine mögliche, plausible Verteilung der angestrebten Bebauung entnommen werden.

VERTEILUNG DER BAUPOTENTIALE NACH DER ART DER ENTWICKLUNG

Die Verteilung der Entwicklungsmöglichkeiten für Wohnungsbau entspricht der in Kapitel 5.1 [s. S. 84 ff.] beschriebenen beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung zur Stabilisierung der Einwohnerzahl und Infrastruktur:

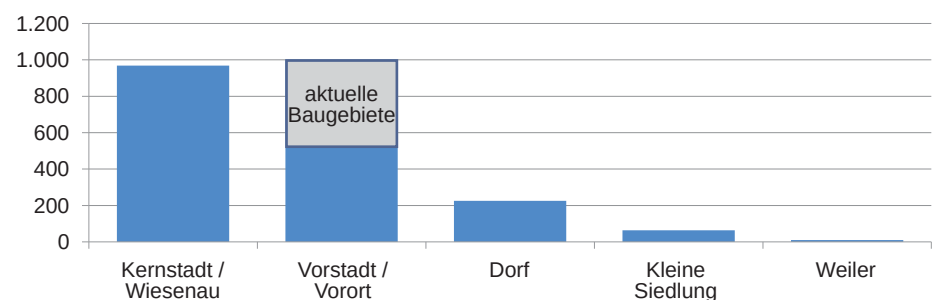


Abb. 5.2/48 Baupotentiale nach Lage im Siedlungstyp

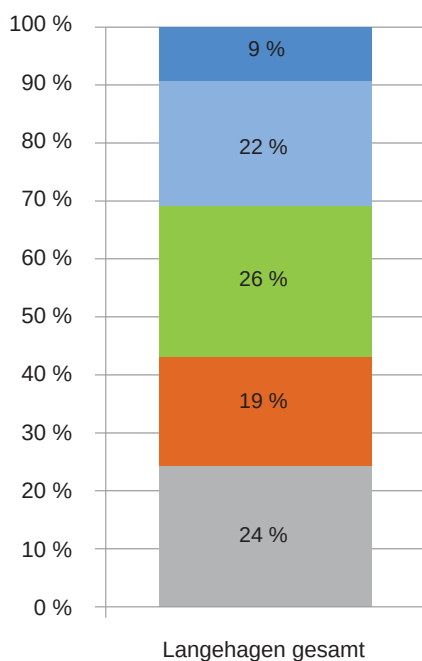


Abb. 5.2/49 Baupotentiale nach Art der Entwicklung – Übersicht

Abgesehen von den aktuellen und absehbar fertiggestellten Baugebieten Weiherfeld und Dorfstraße liegt der mit Abstand größte Anteil der Baupotentiale in der Kernstadt. Aber auch die Dörfer, kleinen Siedlungen und Weiler verfügen über ausreichend geeignete Möglichkeiten zur Deckung des Eigenbedarfs [vgl. Abb. 5.2/48].

Nahezu 70 % der Baupotentiale konnten im Siedlungsbestand [einschließlich bereits erschlossener Baugebiete] ausgemacht werden, nur etwa 30% liegen in Siedlungserweiterungen, weitgehend bereits im bestehenden Flächennutzungsplan abgesichert. Nur 9 % der Potentiale wurden mit dem ISEK neu vorgeschlagen [vgl. Abb. 5.2/49].

KALKULIERTE WOHNUNGSDICHTE: 15 BIS 40 WOHNHEINHEITEN JE HA
Die Wohnungsdichte wurde je nach Bautyp und Lage allgemein wie folgt kalkuliert:

Baugebietstyp	Lage	WE/ ha
Städtisches Wohngebiet	Kernstadt	40
Vorortsiedlung	Godshorn / Kaltenweide	20
Einfamilienhausgebiet	Engelbostel/Schulenburg/Twenge	15

Bei einzelnen Baugebieten kam es aufgrund lokaler Besonderheiten zu individuellen Abweichungen, die angestrebten Wohnungsdichten für die Wohnungsbau-potentiale können den Steckbriefen im Anhang 1 entnommen werden.

Allgemeine Informationen zu Dichtewerten:

- Bei Siedlungserweiterungen wurde das Bruttobauland gerechnet, dazu gehören auch Straßen, Grünanlagen, Lärmschutzwälle etc.
- Bei Mischbauflächen wurde die kalkulierte Wohnungsdichte i.d.R. halbiert
- Bei städtischen Wohngebieten sind Wohneinheiten im Durchschnitt kleiner
- Bei Vorortsiedlungen ist ein hoher Grünanteil zu berücksichtigen
- Dichtewerte sind mit Konzeption und Monitoring regelmäßig zu überprüfen



Abb. 5.2/50 Kleineres Baupotential Siedlung Twenge – Alternativen

EINZELKRITERIEN FÜR DIE PRIORISIERUNG DER MAßNAHMEN

Die Baupotentiale wurden hinsichtlich ihrer Lage, Rahmenbedingungen für die Realisierung und ihrer Marktgängigkeit überprüft und im Vergleich mit lokalen Alternativen mit unterschiedlichen Prioritäten versehen, die den allgemeinen Prioritätensetzungen des ISEK entsprechen [s. S. 197].

KRITERIEN FÜR DIE DEFINITION „PRIORITÄR / KURZFRISTIG“

Lage

- Nähe zu Nahversorgung, Stadtzentrum, Schienenverkehr
- Nähe zu Parks und Landschaft, Ruhe
- Ortsidentität deutlich vorhanden
- Baugebiet gut ins Umfeld integrierbar

Rahmenbedingungen

- Bau- und Planungsrecht ist vorhanden / in Arbeit
- Wenig Einschränkungen durch Immissionen, andere Nutzungen, Landschaftsschutz, Denkmalschutz u.ä.

Markt

- Attraktivität für Wohnungssucher
- Öffentlicher Grundbesitz bzw. Erwerb absehbar

KRITERIEN FÜR DIE DEFINITION „BEDINGT / ENTWICKLUNGSRESERVE“

Lage

- Entfernung zu Nahversorgung, Stadtzentrum, Schienenverkehr
- Entfernung zu Parks und Landschaft, Ruhe
- Wenig Ortsidentität vorhanden
- Baugebiet schwer ins Umfeld integrierbar

Rahmenbedingungen

- Deutliche Einschränkungen durch Planungen, Immissionen, andere Nutzungen, Landschaftsschutz, Denkmalschutz u.ä.

Markt

- Geringe Attraktivität für Wohnungssucher
- Öffentlicher Grundbesitz bzw. Erwerb nicht absehbar



Abb. 5.2/51 Wohnen am Stadtpark „Am Schulzentrum“

5.3 RÄUMLICHES LEITBILD MITTELZENTRUM

Langenhagen verfügt über ein breit gefächertes Angebot an öffentlichen Einrichtungen und Anlagen, aber auch an Service-Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten. Bei diesen Angeboten wird es vereinzelt immer wieder zu Veränderungen kommen. Bei zukünftigen Fragen, in welchen Stadtteilen neue Angebote entstehen sollen oder evtl. auch einmal, wo am ehesten auf ein Angebot verzichtet werden kann, gibt das Räumliche Leitbild Mittelzentrum grundlegende Orientierung: Für Langenhagen wird ein hierarchisch abgestuftes Versorgungsniveau angestrebt – auf Basis der aktuellen Siedlungsstruktur und angelehnt an bzw. zur Konkretisierung von Begriffen aus der Raumordnung.

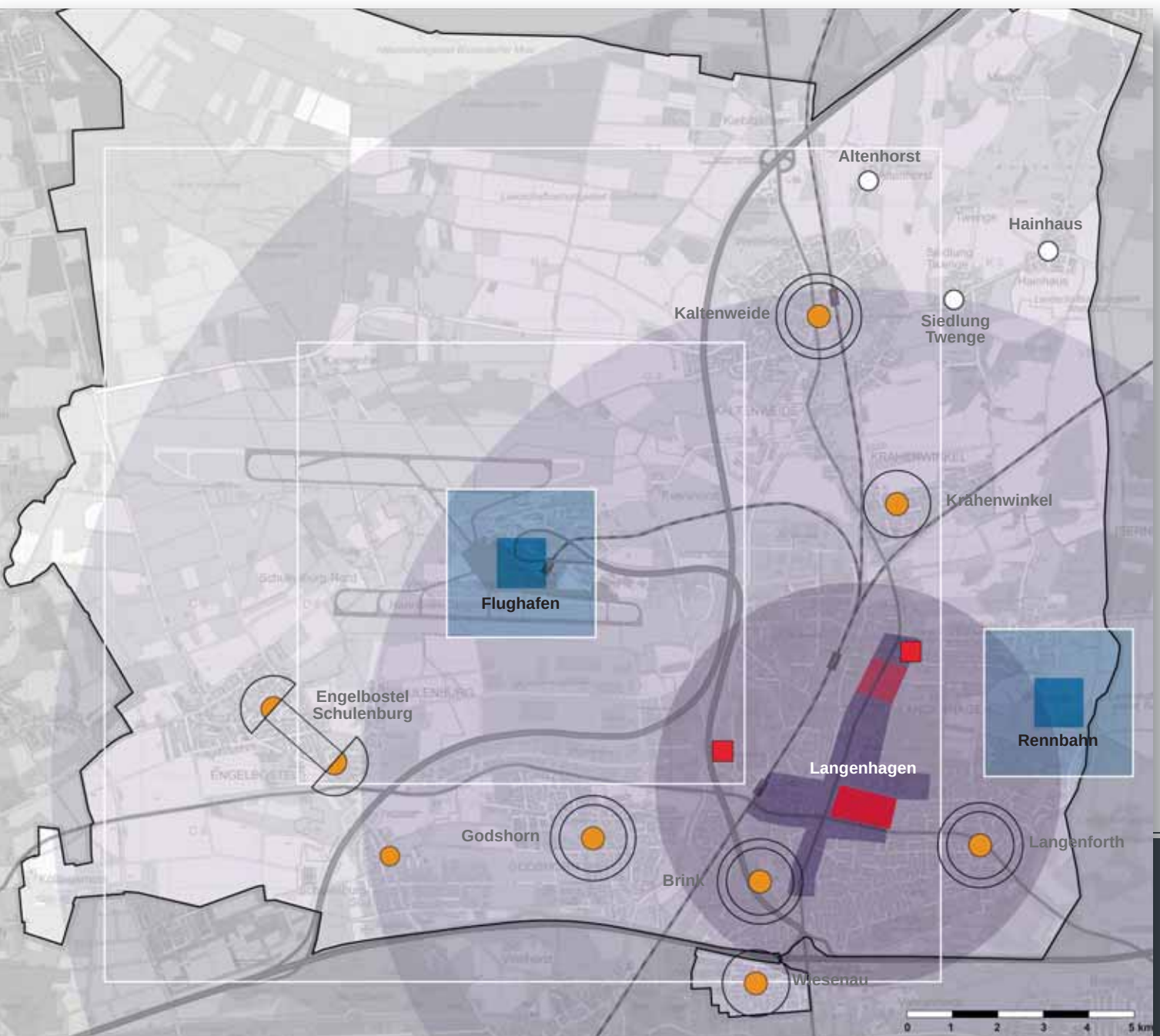




Abb. 5.3/2 Flughafen Hannover, Eingang zwischen Terminal B und C

VIELFÄLTIGES ANGEBOT IN BILDUNG, EINKAUF, FREIZEIT UND ERHOLUNG ALS BEWUSSTE STÄRKE AUSBAUEN UND SICHTBARER MACHEN

HAUPTZIELE

A. Oberzentrale Standorte weiterentwickeln

B. Mittelzentrum: Gehobene Versorgung im Schwerpunktbereich ausbauen

C. Grundversorgung dezentral sichern

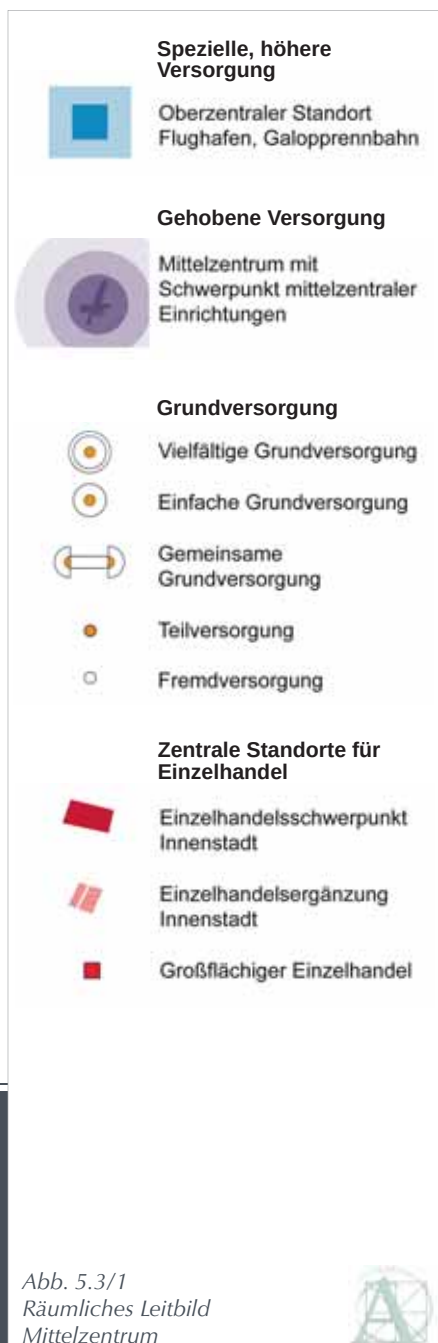


Abb. 5.3/1
Räumliches Leitbild
Mittelzentrum

A. OBERZENTRALE STANDORTE WEITERENTWICKELN

Mit dem Flughafen und der Galopprennbahn bestehen in Langenhagen zwei Einrichtungen mit deutlich überregionaler Ausrichtung und Bedeutung. Diese sollen gesichert und in ihrer Weiterentwicklung unterstützt werden.

OBERZENTRALER STANDORT FLUGHAFEN

Der Flughafen ist mit fast 9.000 Beschäftigten, davon etwa 8.000 Vollzeitbeschäftigte, zweitgrößter Arbeitgeber Niedersachsens und ein sehr dynamischer Wirtschaftsfaktor in der Region. Angebote überregionaler Versorgung gibt es primär in folgenden Bereichen:

- Passagier- und Güterabfertigung
- Flughafenspezifischer Einzelhandel sowie Dienstleistungen im Terminal
- Kongress und Hotel mit Nähe zum Terminal
- Behörden wie Zollamt und Bundespolizei

Ausbau der Kernkompetenzen in Anpassung an den Bedarf [Priorität C]

In den vergangenen Jahren wurden am Flughafen zwischen rd. 5 und 6 Millionen Passagiere sowie umfangreiche Frachtgüter mit rd. 80.000 bis 90.000 Flugbewegungen transportiert. Wie der Rückgang im Jahr 2009 besonders zeigt, sind Passagier- und Frachtaufkommen sehr konjunkturabhängig. Im Zuge weiter fortschreitender Globalisierung von Wirtschaft und Tourismus muss tendenziell mit steigenden Aufkommen gerechnet werden. Der Flughafen kann jedoch deutlich höhere Passagiermengen aufnehmen: die Terminals verfügen über Kapazitäten von 8 bis 10 Millionen Passagieren jährlich und die Start- und Landebahnen können bis zu 60 Flugbewegungen je Stunde bewältigen [s. www.hannover-airport.de].

Im Gebiet Airport West ist für 2012 die Fertigstellung des „Air Cargo Terminals“ mit 20.000 m² Logistikfläche und direkter Anbindung an das Vorfeld vorgesehen. Damit werden die Luftfrachtsicherheit verbessert und die Luftfrachtkapazitäten vervielfacht. Außerdem sollen Teile des Flughafen-Service vom Gebiet Airport City hierher verlagert werden [vgl. S. 65]. Die Ansiedlung von Gewerbebetrieben ohne direkten Flughafenbezug gehört nicht zu den Kernkompetenzen der Flughafengesellschaft und wird daher im oben genannten Wirtschaftskapitel behandelt.

Die Weiterentwicklung des Flughafens geschieht innerhalb des planfestgestellten Bereiches weitgehend eigenständig durch die Flughafengesellschaft. Insgesamt ist dabei die Lebensqualität der Anwohner der angrenzenden Ortsteile zu berücksichtigen, besonders hinsichtlich des Fluglärms.

Erlebniswelt Flughafen als touristische Attraktion [Priorität C]

Flughäfen sind besondere Orte, die stets auch Menschen anziehen, die sich diese Orte nur anschauen wollen. Dem wird mit der Aussichtsterrasse und der Ausstellung „Welt der Luftfahrt“ sowie regelmäßigen Flugschauen bereits Rechnung getragen.

Darüber hinaus sollen Überlegungen zur Anlage einer „Erlebniswelt Flughafen“ als touristische Attraktion näher geprüft werden. Kern einer solchen Themenwelt könnte zum Beispiel ein Flugzeugmuseum sein. Der Standort sollte einen möglichst direkten Bezug zu einer der Start- und Landebahnen haben, allerdings auch nicht zu stark dem Fluglärm ausgesetzt sein. Bei weiteren Inhalten und wechselndem Programm könnte die Erlebniswelt auch für viele Bewohner Langenhagens und der Region ein attraktives, regelmäßig frequentiertes Freizeitziel sein. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit sollte und kann mit solchen Themenwelten ggf. erreicht werden, wie dies bestehende Verkehrsthemenwelten, z.B. die AutoStadt in Wolfsburg, zeigen.



Abb. 5.3/3 Blick auf das Flugfeld von Westen



Abb. 5.3/4 Erlebniswelt Flughafen

OBERZENTRALER STANDORT GALOPPRENNBAHN NEUE BULT

Die Galopprennbahn ist die jüngste Großrennbahn in Deutschland und wird von bis zu 20.000 Zuschauern pro Renntag besucht. Die Reitsportveranstaltungen der Galopprennbahn sind mit ihrer überregionalen Anziehungskraft ein wichtiges Aushängeschild der Pferdestadt Langenhagen.

Reitställe und Trainingsgelände werden regelmäßig von etwa 130 Galopprennpferden genutzt. Mit der aktuellen Modernisierung der Reitställe wird ein wichtiger Beitrag zur intensiveren Nutzung des Trainingsgeländes und damit auch zur Zukunftsfähigkeit der Anlage insgesamt geleistet.

Da die Hauptbahn, ähnlich wie bei vergleichbaren Rennbahnen, nur acht Mal im Jahr für Wettkämpfe genutzt wird, ist die Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit der Anlage, die sich im Besitz der Stadt Hannover und in Trägerschaft des Rennsportvereins Hannover befindet, nicht leicht.



Abb. 5.3/5 Pferdestadt Langenhagen

Nutzung der Galopprennbahn intensivieren [Priorität C]

Zwar wird der Parkplatz regelmäßig auch für regional bedeutsame Trödelmärkte genutzt. Eine wesentliche Herausforderung für die Zukunft ist jedoch, für eine häufigere Nutzung der aufwändig gepflegten Anlagen selber zu sorgen.

Dies könnte zum Beispiel in Form zusätzlicher Renntage geschehen, für die dann allerdings weitere Event-Partner gefunden werden müssten. Wesentliche Bedingung für die Ausweitung des Angebotes ist die Gewährleistung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit.

Darüber hinaus ist näher zu prüfen, ob das Gelände mit der großen Tribüne auch für weitere Großveranstaltungen und wenn ja, für welche genutzt werden könnte. Rennbahnen wie in Dortmund zeigen, dass eine Kombination von Pferderennen und z.B. Konzerten prinzipiell möglich ist. Allerdings darf die Bodenqualität der Rennbahn nicht gefährdet werden und die Auswirkungen auf das Umfeld, besonders die benachbarten Siedlungen, müssen verträglich bleiben.



Abb. 5.3/6 Galopprennbahn von Nordosten

GEEIGNETE STANDORTE FÜR DIE EVENTUELLE AUSWEITUNG OBERZENTRALER FUNKTIONEN

Falls es zur Ansiedlung weiterer oberzentraler Einrichtungen und Anlagen, also für den gehobenen, spezialisierten Bedarf, in Langenhagen kommt, sollten diese möglichst an Hauptachsen oder sonst gut sichtbar im Stadtgebiet angesiedelt werden. Es kommen primär in Frage:

- Für öffentliche Einrichtungen der mittelzentrale Schwerpunktbereich [s. Abb. 5.3/9 und S. 165 ff.]
- Für größere Einheiten von öffentlichen Einrichtungen, wie z.B. Hochschulen, oder von privaten Dienstleistungen, wie z.B. Deutschlandniederlassungen internationaler Konzerne, Versicherungsstandorte etc., der Standort Airport Mitte, bei geeigneten Flächenpotentialen die Achse Am Pferdemarkt oder der Standort westlich Krähenwinkel in Verbindung mit der Anlage eines zusätzlichen S-Bahn-Haltepunktes [s. S. 62]
- Für landschaftsbezogene Anlagen in Verbindung mit dem Ausbau im Bereich des Stadtparks oder in der Wietzeau [s. S. 136 ff.]



Abb. 5.3/7 Brink

B. MITTELZENTRUM: GEHOBENE VERSORGUNG IM SCHWERPUNKTBEREICH AUSBAUEN



Abb. 5.3/8 Walsroder Straße

Der Aufgabe Mittelzentrum entsprechen Angebote für den gehobenen Bedarf zur gesamtstädtischen und regionalen Versorgung. Dies betrifft zum Beispiel Kultureinrichtungen, Gymnasien und Gesamtschulen, aber auch den zentralen Einzelhandel. In Langenhagen sollen solche Einrichtungen und Anlagen soweit möglich in der Kernstadt angesiedelt sein und auch weiterhin werden.

Die zentralen Einzelhandelsstandorte Innenstadt, Alt-Langenhagen sowie Fachmarktstandorte sind entsprechend dem Einzelhandelskonzept [s. S. 51 ff.] dargestellt und bei dem beabsichtigten weiteren Ausbau zu berücksichtigen.

Insgesamt verfügt Langenhagen bereits über ein umfangreiches Angebot öffentlicher Infrastruktur, das es im Sinne einer gesamtwirtschaftlichen Tragfähigkeit für die Stadt primär zu erhalten gilt. Daher hält sich das ISEK mit eigenen neuen Vorschlägen für zusätzliche öffentliche Einrichtungen und Anlagen zurück.

Bei der Neuansiedlung oder Erweiterung von gehobenen öffentlichen Einrichtungen und Anlagen oder entsprechenden privaten Dienstleistungen sind Standorte im oder am Schwerpunktbereich gemäß dem Leitbild Mittelzentrum zu bevorzugen. Hier, an den die Stadt prägenden Hauptachsen Walsroder Straße und Godshorner / Bothfelder Straße sowie Konrad-Adenauer-Straße soll der Ausbau der Stadtmitte auch mit zentralen Einrichtungen und Anlagen erfolgen. Im Zusammenhang ist die hier beabsichtigte Entwicklung auf Basis der „Leitlinien für das Stadtzentrum Langenhagen“ dem Kapitel 6.2.D „Stadtmitte ausbauen“ [s. S. 161] zu entnehmen.

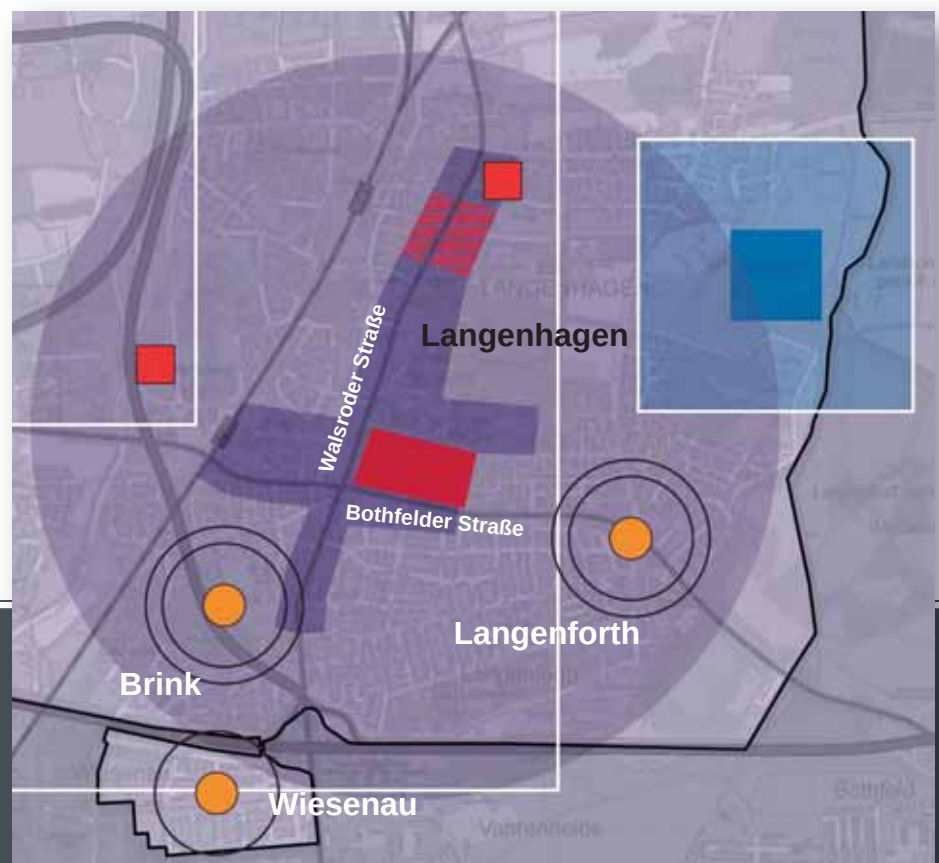


Abb. 5.3/9 Räumliches Leitbild Mittelzentrum, Ausschnitt Stadtmitte
[Legende s. S. 121]

Angebot der weiterführenden Schulen an neue Erfordernisse und Möglichkeiten anpassen [Priorität A]

Langenhagen verfügt über ein vollständiges Angebot an weiterführenden Schulen. Aktuelle Änderungen der Rahmenbedingungen wie der Einführung der Oberschule oder der Inklusion von Schülern mit Förderbedarf können zu deutlichen Veränderungen der Nutzung von Schulstandorten führen. Dies und die Einführung neuer Standards wie Ganztagschule sind im Rahmen der Schulentwicklungsplanung zu prüfen und zu entscheiden. Dabei sollten folgende Aspekte besonders berücksichtigt werden:

- Vollständiges Angebot der regulären Schulformen
- Gute Erreichbarkeit für die Schüler aus dem jeweiligen Versorgungsbereich
- Höhere Schülerzahlen als in der bisherigen Kalkulation der Verwaltung
- Finanzielle Tragfähigkeit

Die beiden konkret in Aussicht genommenen Projekte zu öffentlichen Einrichtungen und Anlagen – Schwimmbad und Recyclinghof – werden hier dokumentiert und zum Teil mit Hinweisen zur baulich-räumlichen Integration versehen:



Abb. 5.3/10 Entwicklungsbereich an der Theodor-Heuss-Straße mit Schwimmbad [Ausschnitt Stadtbereichskonzept, Legende s. S. 175]

Schwimmbad-Neubau, Theodor-Heuss-Straße [Priorität A]

Auf Basis der Machbarkeitsstudie 2009 wurde der Bau eines neuen Schwimmbades an der Theodor-Heuss-Straße beschlossen. Der Neubau soll im Rahmen der Haushaltsberatungen zeitnah umgesetzt werden, um in zentraler Lage ein modernes und leistungsfähiges Schwimmbad bieten zu können.

Es soll dabei grundsätzlich als „Freizeit- und Familienbad“ ausgerichtet werden mit adäquaten Gesundheits-, Wellness- und Außenbereichen. Von der empfohlenen Grundstücksfläche von ca. 25.000 - 30.000 m² sollen etwa 8.000 m² überbaut werden, etwa 10.000 m² werden für Erschließung und Außenanlagen benötigt.

Entsprechend den ISEK-Zielen soll am Südrand Abstand zur Allee gehalten werden zugunsten der Weiterentwicklung des Grünzuges Stadtpark – Wietzeau. Ggf. können Teile des nördlichen Gehölzes in die Badanlagen [besonders Freianlagen] einbezogen werden. Westlich der Theodor-Heuss-Straße ist die Anlage von Parkplätzen angesichts der großen Anzahl vorhandener Parkplätze

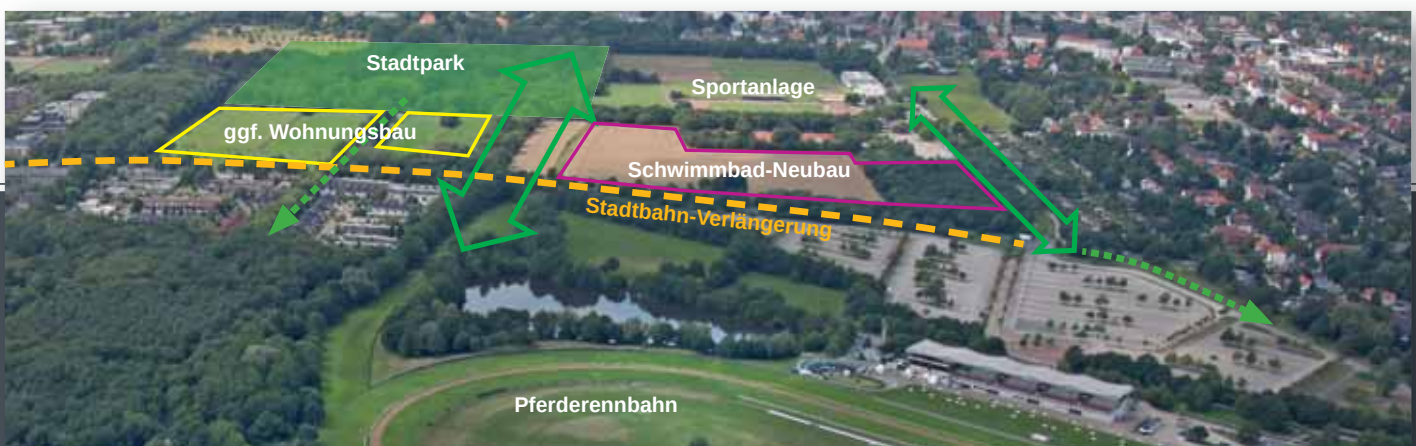


Abb. 5.3/11 Entwicklungsbereich an der Theodor-Heuss-Straße, Visualisierung Perspektive von Osten

an der Galopprennbahn und der geplanten Stadtbahn zu berücksichtigen. Entsprechend ist für unproblematische Querungsmöglichkeiten der Theodor-Heuss-Straße und einen nahen Eingang zur Straße zu sorgen.

Neuanlage eines Recyclinghofes an der Autobahnabfahrt Kaltenweide [Priorität A]

Bisher besteht im Stadtgebiet kein Recyclinghof, bei dem Bürger jenseits der Müllabfuhr größere Mengen oder Sondermüll entsorgen können. Da die Entsorgung fast vollständig mit dem Kraftfahrzeug erfolgt, ist eine Ansiedlung im Schwerpunktbereich des Mittelzentrums nicht erforderlich und auch wenig sinnvoll.

Es wird dagegen die Ansiedlung im Gewerbegebiet Kiebitzkrug [Flächennutzungsplan-Reserve, s. Nr. 1 in Abb. 5.3/12] an der Autobahnanschlussstelle Kaltenweide angestrebt, weil

- die regionale und gesamtstädtische Erreichbarkeit gewährleistet ist,
- geeignete Standorte in Gewerbegebieten kaum verfügbar sind bzw. für Gewerbebetriebe vorgehalten werden sollen.

Die folgenden anfänglichen Standortoptionen wurden mit der Verfügbarkeit der oberen Variante verworfen:

- Am südlichen Rand des Standortes der Biogasanlage [s. Nr. 2 in Abb. 5.3/12], weil diese Fläche für die potentielle Erweiterung der Biogasanlage vorgesehen ist und erhalten bleiben soll
- Im Bereich der Steinbrechanlage, westlich der Landesstraße [s. Nr. 3 in Abb. 5.3/12], weil in Kiebitzkrug westlich von Landesstraße und Autobahn keine bauliche Entwicklung stattfinden soll [außer zur Eigenentwicklung von Gehöften] – hier hat die landschaftliche Entwicklung Vorrang [s. Abb. 3.2/1 Basis Landschaft, Abb. 6.2/1 Leitbild Freiraum]



Abb. 5.3/12 Standortoptionen Recyclinghof
[Ausschnitt Stadtbereichskonzept, Legende
s. S. 175]



Abb. 5.3/13 Standortoptionen Recyclinghof



Abb. 5.3/14 Kindertagesstätte mit Vereinshaus in Godshorn

C. GRUNDVERSORGUNG DEZENTRAL SICHERN

In den Stadt- und besonders in den ländlicheren Ortsteilen soll ein grundlegendes Angebot vorgehalten werden, das entsprechend der Darstellung im Räumlichen Leitbild [s. Abb. 5.3.1] wie folgt nach den Siedlungstypen und ihrer Größe abgestuft ist:

VIelfÄLTIGE GRUNDVERSORGUNG IN KERNSTADT, VORSTADT UND VORORT

[Schwerpunktbereich Stadtmitte, Brink, Langenforth, Godshorn, Kaltenweide]
Hier liegt eine vielfältige Ausstattung mit Grundversorgungseinrichtungen, wie Handel, Bildung, Soziales und Gesundheit vor, bzw. sie wird angestrebt. Das bedeutet, dass die Bewohner hier häufig die Auswahl haben z.B. zwischen verschiedenen Läden oder Kindertagesstätten. Besondere Formen, z.B. Ganztagsangebot an Grundschulen oder Krippenbetreuung werden in der Regel zunächst in diesen Stadtteilen eingeführt, bevor sie einmal zur einfachen Grundversorgung [s.u.] zählen.

Ausbau der vielfältigen Grundversorgung in Kaltenweide

Das Angebot im noch jungen und wachsenden Vorort Kaltenweide befindet sich noch im Ausbau:

- Turnhalle [fertiggestellt] und neuer Bolzplatz im alten Ortskern [Priorität A]
- Anlage eines Wochenmarktes am S-Bahnhof ist zu prüfen [Priorität C]

EINFACHE GRUNDVERSORGUNG IN KRÄHENWINKEL, WIESENAU UND DEN DÖRFERN ENGELBOSTEL UND SCHULENBURG

In den kleineren Stadt- und Ortsteilen sollen die Einwohner zumindest ihren grundlegenden täglichen Bedarf vor Ort decken können. Es sollte also z.B. zumindest ein Laden, ein Kindergarten und eine Grundschule, aber auch ein Hausarzt und ein Treffpunkt für die Bürger verfügbar sein.



Abb. 5.3/15 Plakat nahe Vollsortimenter Hans-Böckler-Straße, Brink



Abb. 5.3/16 Nahversorgung am Lohkamp, Godshorn

Ausbau der gemeinsamen Grundversorgung von Engelbostel und Schulenburg
Aufgrund ihrer relativ geringen Gesamteinwohnerzahl und räumlichen Nähe richten sich die Dörfer Engelbostel und Schulenburg zunehmend auf eine gemeinsame leistungsfähigere Grundversorgung ein. Dieser Prozess ist zu begrüßen und soll weiterverfolgt werden.

- Gemeinsame Feuerwehr am Stadtweg [Priorität B]. Eine weitere Zusammenlegung der Ortswehren mit der von Godshorn wurde mit dem ISEK geprüft und, u.a. aus feuerwehrspezifischen Gründen, verworfen.
- Neuansiedlung eines Nahversorgers an der Hannoverschen Straße, falls kleiner Nahversorger in Engelbostel schließen sollte [Priorität C]

TEILVERSORGUNG IN DER KLEINEN SIEDLUNG SCHULENBURG-SÜD

Der vorhandene Discounter in Schulenburg-Süd soll hauptsächlich zur Versorgung der Einwohner vor Ort gesichert werden. Ansiedlungen weiterer Angebote sollten hier nur erfolgen, soweit sie nicht die Grundversorgung in den benachbarten Ortsteilen gefährden. Die Einwohner von Schulenburg-Süd müssen sich dementsprechend überwiegend in anderen Stadt- und Ortsteilen versorgen.

FREMDVERSORGUNG IN KLEINEN SIEDLUNGEN UND IM WEILER

Altenhorst, Hainhaus und die Siedlung Twenge sind für eine eigenständige Versorgung zu klein. Ihre Einwohner können sich aber im naheliegenden Kaltenweide oder Krähenwinkel vielfältig versorgen.



Abb. 5.3/17 Kleinteilige Versorgung entlang der Hauptstraße, Godshorn

GRUNDSCHULSTANDORTE ERHALTEN!

In vielen Städten und Gemeinden werden Überlegungen angestellt oder Entscheidungen getroffen, bei rückläufigen Kinderzahlen oder aus Wirtschaftlichkeitsgründen einzelne Grundschulstandorte zu schließen.

Auch in Langenhagen enthielt eine Informationsvorlage im Rahmen der Schulentwicklungsplanung Aussagen zu evtl. Schließungsoptionen. Entsprechend der genannten Informationsvorlage wären die Standorte Krähenwinkel, Engelbostel und Brink oder Wiesenau mittel- bis langfristig gefährdet.

Bisher sind fast alle geschlossenen Siedlungsbereiche Langenhagens über einen Schulweg von max. 2 km zu erreichen. Das ist auch für die Zukunft anzustreben. Wie die Abb. 5.3/20 darstellt, sind lediglich die Seestädte und Schulenburg-Süd sowie ein östlicher Teil von Alt-Langenhagen unterversorgt. Hier sind entsprechend weitere Wege erforderlich.

Entsprechend dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept ist der Erhalt der Standorte anzustreben, um flächendeckend die Angebote für Kinder in der Stadt und die Wohnqualität vor Ort zu sichern. Dies scheint aus folgenden Gründen bzw. mit den empfohlenen Maßnahmen auch gut erreichbar:

Ansiedlung junger Familien unterstützen [Priorität E]

In Krähenwinkel und Wiesenau ist mit dem anstehenden Generationenwechsel von einer Neuansiedlung vieler Familien [vgl. S. 91 f.] auszugehen. Entsprechend würden sich die Jahrgangsstärken deutlich positiver entwickeln als in der bisherigen Schulentwicklungsplanung angenommen. Auch Engelbostel und Schulenburg-Süd verfügen über deutliche Siedlungen aus den 1950er bis 1970er Jahren. Hier wäre selbst nach der bisherigen Fortschreibung die Zweizügigkeit gewährleistet. Die Ansiedlung von jungen Familien ist über das Kommunale Wohnraumversorgungskonzept [s. S. 110 ff.] und die Stadtsanierung in Wiesenau [s. S. 92 f.] zu unterstützen.



Abb. 5.3/18 Brinker Grundschule



Abb. 5.3/19 Grundschule Godshorn

Schulbezirke zugunsten von Krähenwinkel anpassen [Priorität E]

Zur Unterstützung der Schülerzahlen in Krähenwinkel sollte geprüft werden, ob zukünftig nicht Schüler aus dem nördlichen und östlichen Bereich der Siedlung am Reuterdamm und ggf. aus den Seestädten zur Grundschule Krähenwinkel gehen sollten. Für die Schüler vom Reuterdamm könnte der Schulweg zum Teil kürzer und sogar sicherer werden, für die der Seestädte unwesentlich länger. Hier ist aber eine geeignete Lösung für die Busverbindung zu finden.

Bei erforderlichlichem Verzicht auf einen Standort Grundschule Wiesenau erhalten [Priorität E]

Sollte die Schließung einer der beiden Grundschulstandorte in Brink und Wiesenau wirklich erforderlich werden, so könnten mit einem Erhalt der Adolf-Reichwein-Schule in Wiesenau und der Schließung in Brink sehr weitgehend kurze und sichere Schulwege erhalten bleiben, da der Stadtteil Brink vollständig vom potentiellen Einzugsgebiet der vier Grundschulen in Langenhagen Mitte, Langenhagen, Wiesenau und Godshorn abgedeckt wird [s. Abb. 5.3/20].

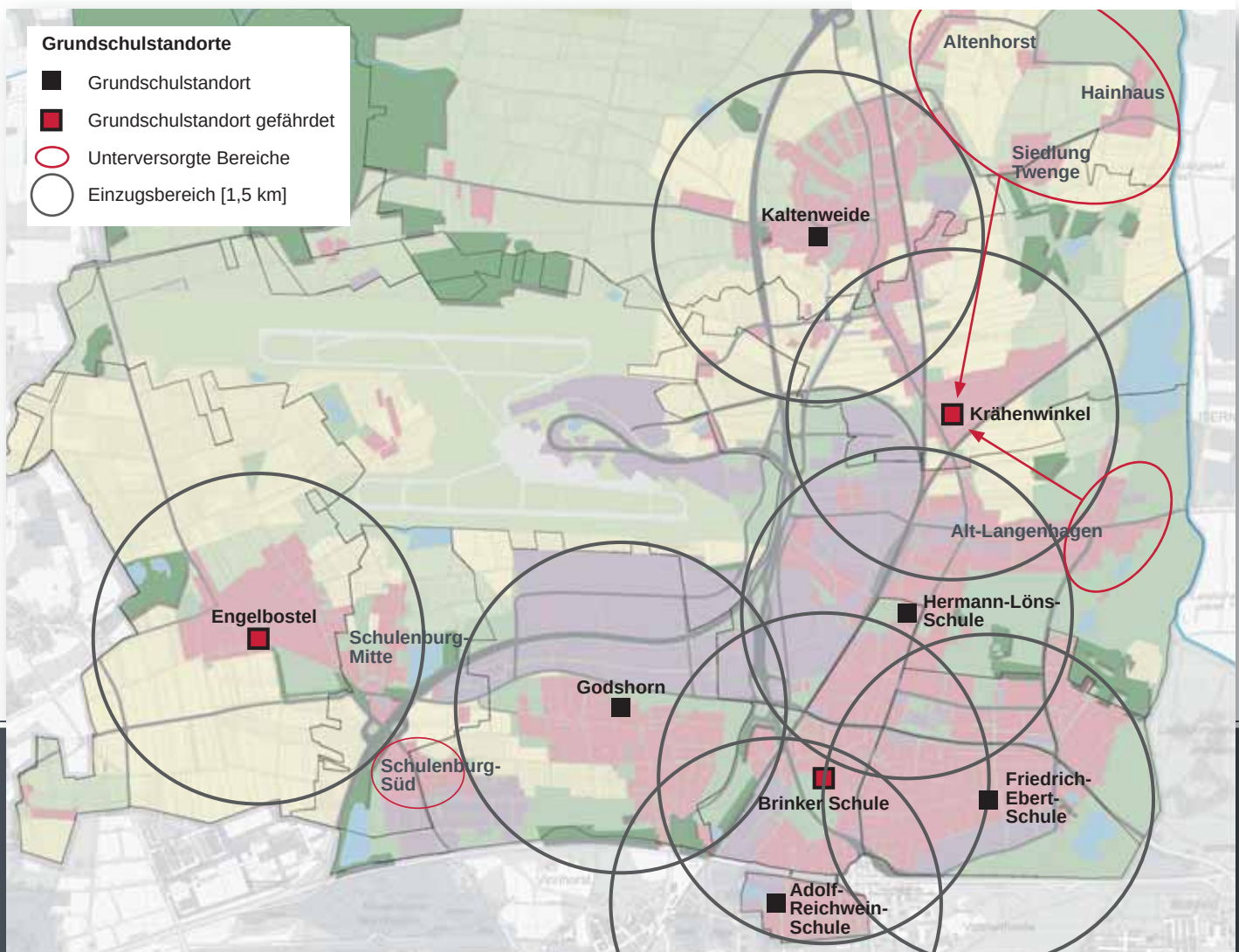


Abb. 5.3/20 Grundschulstandorte mit Einzugsbereich

MAßNAHMENPLAN MITTELZENTRUM

Weil Langenhagen bereits über ein sehr umfangreiches Angebot an öffentlichen und privaten Einrichtungen und Anlagen verfügt, liegt zukünftig die Priorität auf der Qualitätssicherung und Weiterentwicklung der bestehenden Angebote. Bis auf wenige Ausnahmen stellen der Maßnahmenplan und die zugehörige Agenda entsprechend nur die bereits geplanten Maßnahmen dar. Mit dem ISEK neu formulierte Maßnahmen sind lediglich die Maßnahmen zu Nortagelände und Galopprennbahn. Weitere gutachterliche Empfehlungen s. Kap. 8.7 [S. 207].

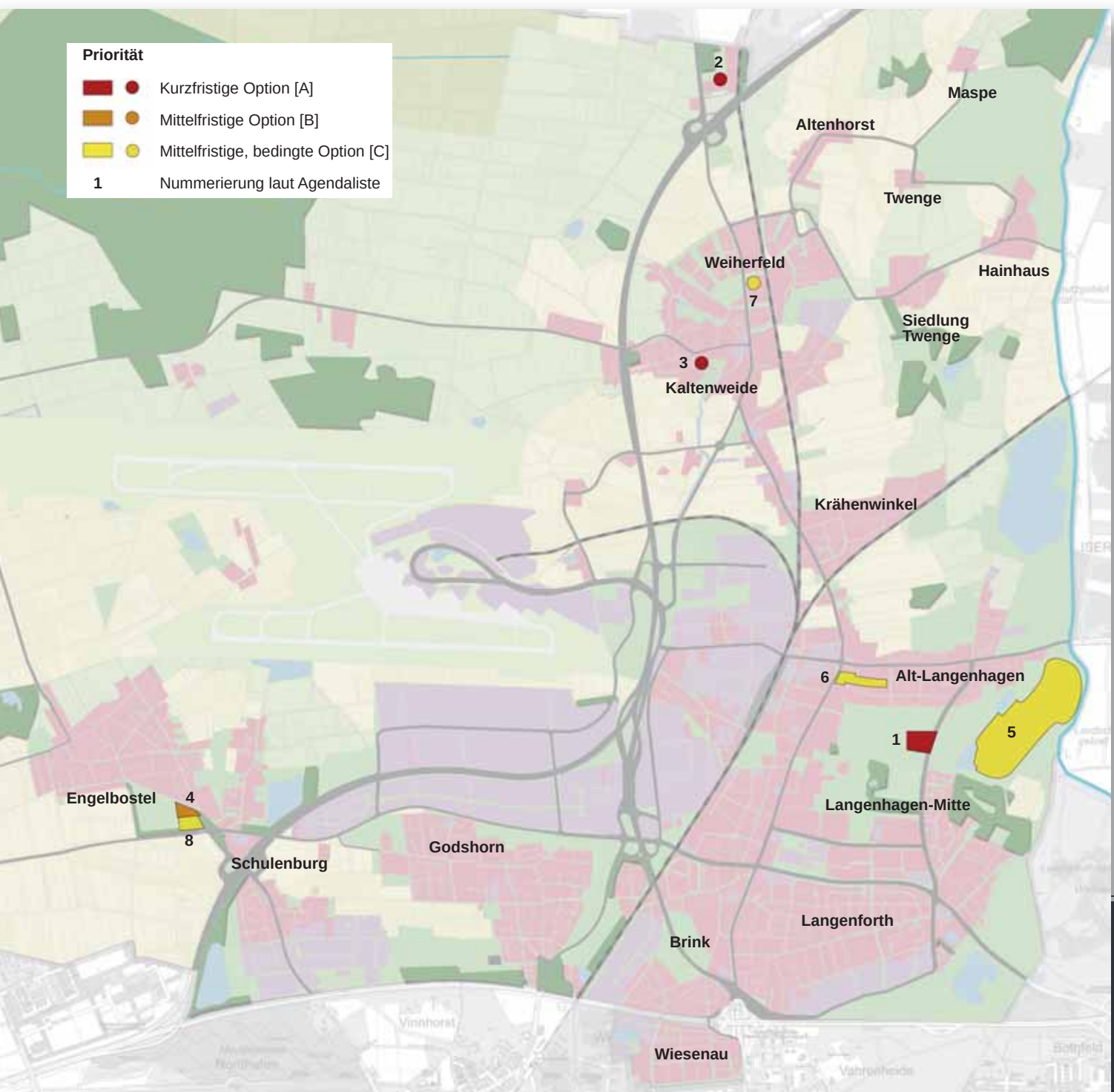


Abb. 5.3/21 Maßnahmenplan Mittelzentrum

KURZFRISTIG, BIS CA. 2015

Gehobene Versorgung [Kap. 5.3 C]

- Schulentwicklungsplan: Angebot der weiterführenden Schulen anpassen

Grundversorgung

- Kita- / Hortangebot weiterentwickeln

Gehobene Versorgung [Kap. 5.3 B]

- Schwimmbad-Neubau, Theodor-Heuss-Straße [1]
- Recyclinghof nahe Autobahnanschlussstelle Kaltenweide [2]

Grundversorgung [Kap. 5.3 C]

- Ausbau der vielfältigen Grundversorgung in Kaltenweide: Turnhalle [fertiggestellt], Bolzplatz [3]

MITTELFRISTIG, BIS 2025

Gehobene Versorgung [Kap. 5.3 B]

- Feuerwehr Engelbostel / Schulenburg [4]

Grundversorgung [Kap. 5.3 C]

- Schulangebote weiterentwickeln
- Weitere bestehende umfangreiche öffentliche soziale und kulturelle Einrichtungen pflegen und an geänderte Bedarfe anpassen

MITTELFRISTIG, BEDINGT, BIS 2025

Oberzentrale Standorte [Kap. 5.3 A]

- Flughafen: Ausbau der Kernkompetenzen in Anpassung an den Bedarf
- Erlebniswelt Flughafen als touristische Attraktion
- Nutzung der Galopprennbahn intensivieren [5]

Gehobene Versorgung [Kap. 5.3 B]

- Angebot der weiterführenden Schulen an neue Erfordernisse und Möglichkeiten anpassen
- Norta-Gelände: Kulturdienstleistungen [6]
- Bestehende umfangreiche öffentliche soziale und kulturelle Einrichtungen an geänderte Bedarfe anpassen unter Berücksichtigung der ISEK-Leitbilder und Ziele
- Marketing: Profil als Bildungsstadt schärfen

Grundversorgung [Kap. 5.3 C]

- Ausbau der vielfältigen Grundversorgung in Kaltenweide: Wochenmarkt [7]
- Bei Bedarf Option für Nahversorger prüfen [8]

6. LEITLINIE 3 | STADTLANDSCHAFT: FREIRÄUME HEGEN!

DAS NETZ DER FREIRÄUME ALS TRAGENDES SYSTEM GESTALTEN

6.1 AUS DÖRFLICHER VERGANGENHEIT ZUR STADT IN DER LANDSCHAFT

Langenhagen kann zwar auf eine lange Siedlungsgeschichte zurückblicken, die mit Engelbostel bereits vor etwa 1000 Jahren begonnen hat. Als Stadt ist Langenhagen jedoch eine Schöpfung der Moderne, unter deren Leitvorstellungen Hannover und sein Umland nach dem 2. Weltkrieg geformt wurde.

Der Wandel von einer landwirtschaftlich geprägten, dörflichen Kultur zu einer arbeitsteiligen, funktionalen Raumordnung ist im Langenhagener Stadtgebiet an jedem Ort gegenwärtig. Für den Blick aus Hannover ist Langenhagen vor allem durch die Verkehrsinfrastrukturen von Flughafen, Autobahnen und Bahntrassen geprägt, zwischen denen sich die verschiedenen Siedlungsbereiche mit Dorfkernen, Wohn- und Gewerbegebieten eher als einzelne Inseln wiederfinden.

Ganz anders lässt sich jedoch die Stadt von innen erleben. Trotz der vielfältigen Erscheinung und heterogenen Struktur steht über das System der Freiräume ein Netz öffentlicher Räume zur Verfügung, das bereits derzeit überraschend tragfähig erscheint. Der innere Zusammenhang ist räumlich, funktional und auch sozial darüber gewährleistet.

Die Bedeutung der Freiräume kann deshalb nicht hoch genug wertgeschätzt werden. Die Landschaft und das System städtischer Freiräume bilden das tragende Gerüst für die gesamte Wohn- und Lebensqualität in Langenhagen, zu dem jeder Zugang hat bzw. haben muss. Damit ist ein wichtiges Ziel formuliert, das sich in einem nach Siedlungstypen abgestimmten Konzept niederschlägt.



Abb. 6.1/1 Freiräume südlich von Godshorn



Abb. 6.1/2 Stadtpark

Dieses stützt sich auf die vorhandenen Gärten, Parks, Grünzüge und Landschaftsräume und entwickelt hieraus eine abgestufte Systematik: Im Innern der Orts- und Stadtteile bieten kleine Parks bis hin zum Stadtpark jeweils eine grüne Mitte, die über ein ausgeprägtes Fuß- und Radwegenetz mit den Grünzügen, Ortsrändern und Landschaftsräumen verbunden sind. Damit sollen aus den Wohngebieten heraus sichere Wege ins Grüne führen. Dies ist vor allem für Kinder und auch ältere Menschen bedeutsam.

Gut erreichbar eingebunden sind damit die Landschaftsparks, die vor allem in der Wietzeau mit Freizeitangeboten für Spiel und Sport besondere Anziehungspunkte darstellen. Neben diesen intensiver nutzbaren Bereichen bleiben Forst Kananohe, Ellernbruch und Kaltenweider Moor als Naturpark geschützt und bieten dadurch ein kontrastreiches Angebot für ruhiges Naturerlebnis.

Das Wegenetz selbst ist vielgestaltig und muss sich teilweise den Zwängen des gegliederten Raumes mit seinen Zäsuren unterwerfen. Darin liegt aber auch die Chance zu einer abwechslungsreichen Raumfolge. Voraussetzung ist hier neben notwendigen Leitsystemen eine qualitätsvolle Gestaltung, die durch Bepflanzung den Grüncharakter verdeutlicht. Besonders wichtig im Rahmen des Landschaftsbildes erscheint das Element der Hecke, welches traditionell landschaftsprägend war und den Stadtnamen mitgeprägt hat. Aus diesem Grund lautet auch das Leitbild: Freiräume hegen!

Das bewahrt nicht vor Auseinandersetzungen, da unter dem Oberziel Innenentwicklung notgedrungen vorhandene Freiräume in den Blick geraten. Mit dem Ziel „Freiräume hegen“ ist also nicht die Konservierung heutiger Zustände gemeint, sondern es wird vor allem die Frage nach der Qualität städtischer Freiräume und ihrer Öffentlichkeit aufgeworfen. Diese ist zuerst im Sinne der vorliegenden Planung typologisch klar zu beantworten und dann gestalterisch zu entwickeln.



Abb. 6.1/3 Wohnungsnahe Frei- und Erholungsräume als Qualität

6.2 RÄUMLICHES LEITBILD SYSTEM DER FREIRÄUME

Das Räumliche Leitbild stellt das System aus wesentlichen Landschaftselementen und Hauptwegen in der Stadt dar, das langfristig gehegt und weiter ausgeprägt werden soll.

Die Art der angestrebten Prägung und einzelne Maßnahmen werden anschließend in den Kapiteln A-D beschrieben.

Im Kapitel D geht es dabei um die Qualifizierung städtischer Freiräume in der Stadtmitte – auch mit Bebauung.

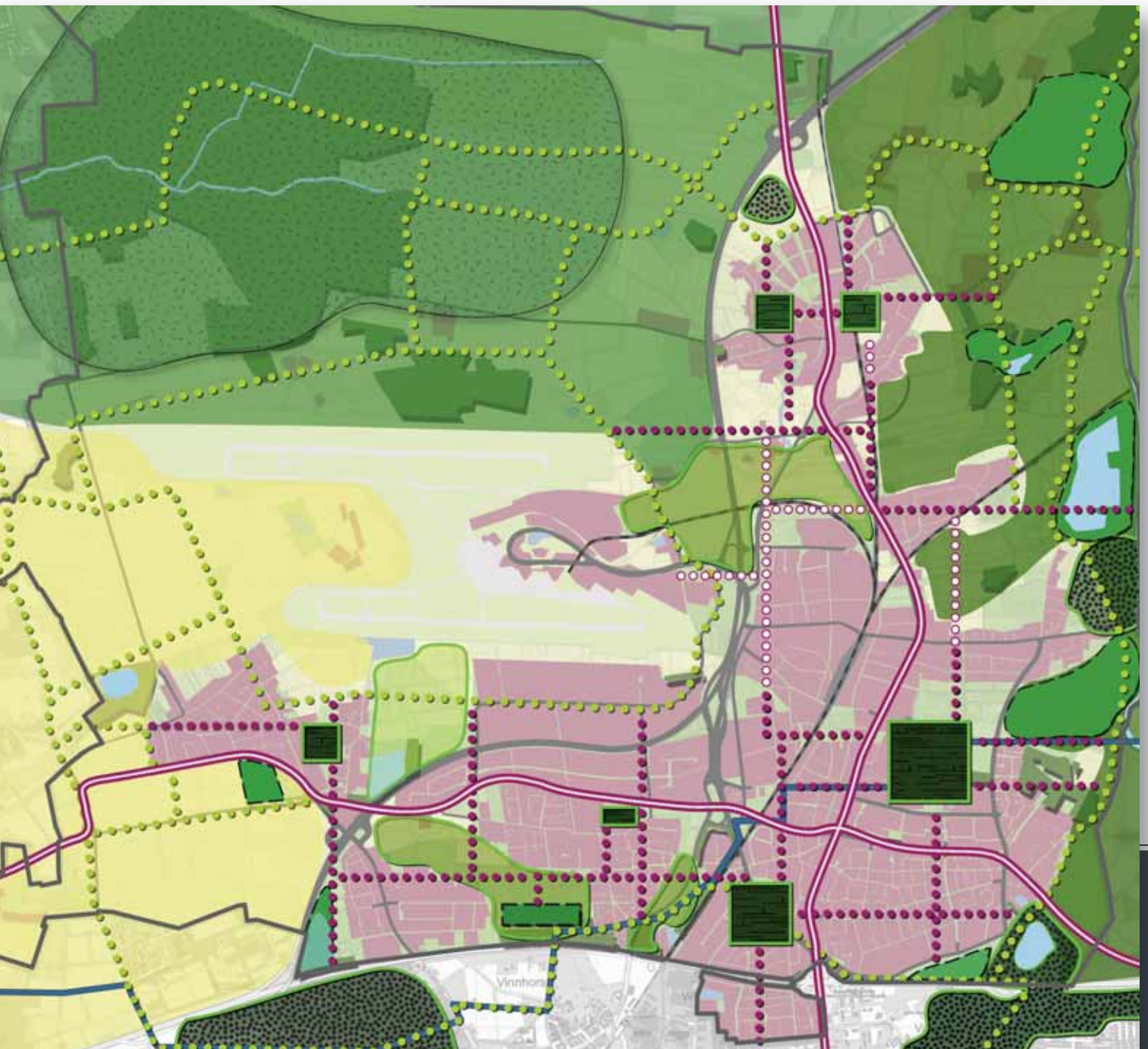




Abb. 6.2/2 Godshorn, Schmiedeweg

HAUPTZIELE

- A. Freiräume ausprägen
- B. Wege zu attraktiven und überschaubaren Netzen weiterentwickeln
- C. Siedlungs- bzw. Ortsränder unterschiedlich gestalten
- D. Focus Stadtmitte: Hauptorte des städtischen Lebens pflegen und ausbauen

A. FREIRÄUME AUSPRÄGEN

Die im Räumlichen Leitbild dargestellten unterschiedlichen Landschaftselemente werden hinsichtlich der Ansprüche an Nutzung und Gestaltung charakterisiert – als Orientierung für die weitere Freiraumentwicklung. Anschließend werden Maßnahmen für einzelne der Freiräume benannt.

STADTPARK UND STADTTEILPARKS: ORTE FÜR SOZIALE VERNETZUNG UND ERHOLUNG

Der Stadtpark und die Stadtteilparks in Langenhagen sind hinsichtlich ihrer Nutzung und Funktion wie folgt gekennzeichnet:

- Sie sollen in erster Linie der Begegnung, Kommunikation und Erholung dienen
- Sie haben einen hohen Öffentlichkeitsgrad und sollen sozial integrierend wirken
- Sie bieten Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten für alle Altersgruppen
- Ggf. bieten sie Raum für geeignete Stadtteilfeste und -veranstaltungen

Die ökologischen Funktionen der Parks sind in der Regel den sozialen und kulturellen Zwecken unterzuordnen, sie haben aber Bedeutung als große Trittsteine im städtischen Biotopverbund. Der Stadtpark hat aufgrund seines Alters, seiner Größe und kulturlandschaftstypischen Gestaltung eine höhere Bedeutung als Biotop. Im Kernbereich des Stadtparks soll jedoch die menschliche Nutzung im Vordergrund stehen.





Abb. 6.2/3 Stadtpark

Je nach Siedlungstyp und Zentralität ist die Versorgungs- und Gestaltqualität der Stadtteilparks unterschiedlich:

- Stadtmitte: gesamtstädtisch, vielfältig, hochwertig gestaltet
- Brink, Godshorn, Kaltenweide: lokal, vielfältig
- Schulenburg / Engelbostel: lokal, grundlegend, naturnah gestaltet

Krähenwinkel und weitere kleine Siedlungen benötigen keinen eigenen Stadtteilpark aufgrund ihrer geringen Größe und ihrem unmittelbaren Bezug zur Wietzeau.

Für die Gestaltung von Stadtpark und Stadtteilparks liegen Freiraumkonzepte vor oder werden noch entwickelt. Wichtige Aspekte der Gestaltung sollen sein:

- Gute Zugänge und Hauptwege zur Herstellung von Öffentlichkeit
- Eine intensive Gestaltung und Pflege der Anlagen
- Die Offenheit für vielfältige Nutzungen

Stadtpark qualifizieren: Kommunikative grüne Mitte der Stadt [Priorität A]

Der Stadtpark Langenhagens hat in seinen Grundzügen den ländlichen Charakter der Hagenhufenstruktur mit den Eichenalleen in Ost-West-Richtung und großen Freiflächen im Süden und Osten bewahrt.

Allerdings sind gerade die der Innenstadt nächsten Bereiche u. a. mit dem Grabeland und der kaum nutzbaren Wiese sowie die ehemaligen Rieselfelder im Osten am wenigsten wie eine innerstädtische Parkanlage gestaltet.

Die städtische Qualifizierung des Stadtparks ist ein Baustein zur Stärkung der noch jungen Stadtmitte [vgl. S. 165 ff.]. Dazu soll ein übergreifendes Gestaltungskonzept für Freiraum und Städtebau in Form von Wettbewerb oder Studie alternative Entwicklungsmöglichkeiten ausloten, die auch die Fassung von einzelnen Rändern durch Wohnbebauung beinhaltet [vgl. S. 98 f.]. Hierbei sollen folgende besondere Aufgaben des Stadtparks berücksichtigt werden:

- Entwicklung zum aktiven Park mit vielfältiger Freiraumnutzung
- Schnittstelle für alle Bevölkerungs- und Altersgruppen
- Erhalt und Weiterentwicklung der Hagenhufenstruktur im Park als besondere Qualität
- Fassung der Ränder zur Gewährleistung der Öffentlichkeit: Aufenthalt, Sicherheit, Prävention
- Aufwertung von Eingangsbereichen zum Park, besonders Am Schulzentrum
- Standortgerechte ergänzende Angebote, z.B. Parkcafé
- Ökologie und Artenschutz berücksichtigen



Abb. 6.2/4 Stadtpark, Eichenallee Ost



Abb. 6.2/5 Brinker Park: Bauliche Maßnahmen zur Gartenregion 2009, Übersichtsplan

Brinker Park nach Norden erweitern [Priorität A]

Durch den Neubesitz von bisherigen landwirtschaftlichen Flächen zwischen der Brinker Schule und dem Park kann der Park nach Norden erweitert werden.

Bei der Neugestaltung soll das Konzept von Christine Fröh „Drei Parks und Lange Hägen“ [2007] berücksichtigt werden:

- Neue Eingänge und Wege durch den Park
- Langfristig eine zusätzliche Brücke über die Flughafenstraße prüfen
- Abwechslung aus Freifläche und Gehölzen schaffen
- Pflege der Grünanlagen

Freiflächen sollen vielfältig nutzbar angelegt, Spielplätze und sonstige Anlagen in den Park integriert werden. Für ältere Bürger sind zudem Parkbänke wichtig.



Abb. 6.2/6 Interkultureller Erlebnispark
Weiherfeld

Kaltenweide: Interkulturellen Erlebnispark pflegen [Priorität A]

Die Stadt Langenhagen hat nahe dem S-Bahnhof Kaltenweide unter mehrjähriger Beteiligung von Kindern und Jugendlichen einen „Interkulturellen Erlebnispark“ angelegt und 2011 eröffnet. Dieser wird besonders aus dem in den vergangenen Jahren schnell gewachsenen Stadtteil Kaltenweide bereits sehr gut angenommen.

Die Qualität und auch übergeordnete Bedeutung des Erlebnisparks im Stadtgebiet verdeutlicht die Vielfalt der öffentlich zugänglichen Spiel- und Sportanlagen für Beachvolleyball, Basketball, Fußball [u.a. Kunstrasen], Skater und Mountain-Biker und eine große Rutsche für die jüngeren Kinder. Daneben gibt es auch weniger funktional geprägte Bereiche für freies Spiel.

In den nächsten Jahren gilt es hier besonders die teuren Anlagen zu pflegen und in ihrer Qualität für die Kinder und Jugendlichen zu sichern.

Godshorn: Grünzug als Park qualifizieren und verlängern [Priorität B]

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept sieht für Godshorn die Ergänzung von Wohnungsbau im Nordosten im Sinne des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes Godshorn-Nord [s. Begründung zur 35. Änderung des Flächennutzungsplanes] vor [mit einer gewerblichen Alternativoption für den Bereich östlich der Hermannsburger Straße – s. S. 61].

Hierzu gehört auch die Anlage eines „Grüngürtels“ als Freiraum zwischen den geplanten Wohngebieten und der Langenhagener Straße bzw. Vinnhorster Straße. Dieser Grünzug wurde im Bereich Lohkamp und bis zum Schmiedeweg bereits realisiert und soll nun nach Osten erweitert werden.

Dabei sind folgende Entwicklungskriterien zu berücksichtigen:

- Kleinteilig mit den Wohngebieten vernetzen
- Den öffentlichen Charakter auf den Hauptwegen und in den Randbereichen stärken
- Die naturnahe Gestaltung nördlich der Schule mit Streifräumen für Kinder und Jugendliche im Wesentlichen erhalten
- Den „Ortseingang“ Hermannsburger Straße mit baulichen und / oder Freiraummitteln formulieren.



Abb. 6.2/7 Godshorn: Grünzug im Bereich Lohkamp und bis zum Schmiedeweg bereits realisiert

Schulenburg, Engelbostel: gemeinsamen Grünzug erweitern [Priorität B]

Mit dem bisherigen Baugebiet westlich der Dorfstraße in Schulenburg wurde zwischen den Baufeldern ein Grünzug angelegt, der im Zuge der nördlichen Erweiterung bis zur Straße Krummer Kamp verlängert werden soll. Er dient einerseits als erkennbare Siedlungszäsur zwischen Engelbostel und Schulenburg der Ablesbarkeit der Ortslagen und andererseits als gemeinsamer Freiraum, der entsprechend den insgesamt noch dörflichen Strukturen einfach mit grundlegenden Parkelementen gestaltet werden soll.



Abb. 6.2/8 Grünzug zwischen Engelbostel und Schulenburg



Abb. 6.2/9 Godshorn: Grünzug im Norden



Abb. 6.2/10 Landschaft in der Stadt,
Beispiel Krähenwinkel

LANDSCHAFT IN DER STADT: GRÜNE ZÄSUREN IM STADTKÖRPER

Die Hauptsiedlungsbereiche von Langenhagen sind schon weitgehend zusammengewachsen. Zur Gliederung und Ablesbarkeit der Ortslagen sollen die verbleibenden größeren Zwischenräume südwestlich und südöstlich von Godshorn, östlich Schulenburg sowie westlich von Krähenwinkel ganz oder zumindest teilweise erhalten bleiben.

Die „Landschaft in der Stadt“ zeichnet sich in Bezug auf ihre Nutzung und Funktion aus durch:

- Erlebnis der Stadtlandschaft durch Gliederung
- Private Landwirtschaft und Landschaftspflege
- Öffentliche Ränder mit Spazier- und Radwegen
- Integrierte Grünanlagen wie Friedhof, Kleingärten, Sportflächen

Bei Veränderungen in diesen Bereichen sind folgende gestalterische Kriterien zu berücksichtigen:

- Abwechslung aus Freiflächen und kleinen Gehölzen
- Definierte Siedlungsränder mit raumwirksamen Gehölzgruppen
- Ruhige Randwege, punktuell ergänzt durch aktive Spielräume
- Gestaltung der Sichtbeziehungen und Erlebnis der vielseitigen Stadtlandschaft

BESONDERE ABWÄGUNG MIT BAULICHER ENTWICKLUNG

Für zwei der genannten Landschaftsräume in der Stadt sieht das Integrierte Stadtentwicklungskonzept eventuell eine Reduzierung der Freiräume bei besonderem gewerblichem Bedarf vor [s. S. 60, 62]. In solchen Fällen ist zu beachten:

- Östlich Schulenburg [1]: die gewerbliche Entwicklung muss deutlichen Abstand zum schützenswerten dörflichen Ortsrand erhalten und durch eine starke Eingrünung zum Landschaftsraum verträglich gestaltet werden.



Abb. 6.2/11 Räumliches Leitbild System der Freiräume, Ausschnitt

- Westlich Krähenwinkel [2]: Zwischen der alten Ortslage bzw. der Heinrich-Hagemann-Allee und dem Gewerbegebiet ist ein kräftiger Grünzug mit Spazierweg und Eingrünung zu entwickeln. Außerdem soll eine Grünverbindung entlang der S-Bahn-Trasse angelegt werden.

LANDSCHAFTSPARKS: ÖFFENTLICHE VORRÄUME ZUR FREIEN LANDSCHAFT

Wietzpark, Silbersee und der Rodelberg Kaltenweide sollen als Landschaftsparks in bzw. angrenzend an Langenhagen weiterentwickelt werden. Auch der Wietzeblick mit dem Umfeld der Galopprennbahn weist solch einen Parkcharakter auf. Sie liegen in der Nähe von Kernstadt, Vorstadt oder Vorort und sind gleichzeitig in verschiedene Richtungen mit Wohngebieten vernetzt und mit der freien Landschaft verbunden. Jenseits der Stadtgrenze bietet auch die Mecklenheide südlich Schulenburg ähnliche Qualitäten.



Abb. 6.2/12 Rodelberg Kaltenweide

Charakteristisch für die Landschaftsparks ist ihre öffentliche Nutzung für Naherholung, individuelle Bewegung und Sport. Beim Rodelberg Kaltenweide kommt die Funktion als ökologische Ausgleichsfläche hinzu.

Bei der Weiterentwicklung der Landschaftsparks sind folgende allgemeine Gestaltungsprinzipien zu beachten:

- Thematisierung der jeweiligen Landschaft zu Parks, individueller Charakter:
 - Silbersee als Badensee im Park
 - Wietzpark als „Kunstpark“ in der Aue
 - Kaltenweide als Rodelberg und Aussichtspunkt
- Differenzierte Wege für Spaziergang, Radfahren, Hunde
- Öffentliche Grundpflege der Grünanlagen
- Zugänge zur freien Landschaft

Entwicklung des Silbersees als Badensee im Park [Priorität A]

Der Silbersee und sein Umfeld sollen zeitnah saniert und weiterentwickelt werden, um den Park „wieder attraktiver zu gestalten und gestalterische sowie funktionale Mängel zu beheben“ [Aufstellungsbeschluss zum B-Plan Nr. 121]. Wesentliche Maßnahmen auf Basis eines städtischen Gesamtkonzeptes zur Freiraumgestaltung für den Silbersee sind dabei:

- Sanierung und ggf. Modifizierung der Wege
- Sanierung stark frequentierter Uferbereiche
- Aufwertung der Liegewiese
- Verbesserung der Ausstattung, z.B. Reaktivierung des ehemaligen Abenteuerspielplatzes

Wietzeblick qualifizieren [Priorität B]

Damit die Potentiale des 30 m hohen künstlichen Berges als Naherholungselement in der Wietzeniederung genutzt werden können, sind die Wege zu erneuern und Sichtbeziehungen wieder freizulegen.



Abb. 6.2/13 Silbersee

SPEZIELLE FREIZEITSCHWERPUNKTE IN DER LANDSCHAFT: SPIEL UND SPORT

Langenhagen verfügt über ein außerordentliches Angebot an speziellen Sport- und Freizeitanlagen, die Nutzungsschwerpunkte in der Landschaft bilden, besonders in der Wietzeniederung.

Hinsichtlich ihrer Nutzung und Funktion ist in der Regel kennzeichnend:

- Intensive Nutzung für Sport und Freizeit
- Die Trägerschaft erfolgt durch Stadt oder Vereine
- Die Öffentlichkeit ist eingeschränkt: die Anlage ist primär für Vereinsmitglieder bzw. im Rahmen einzelner Veranstaltungen zugänglich
- Publikumsintensive Veranstaltungen haben Auswirkungen auf das Umfeld

Bei der Weiterentwicklung der Anlagen sind wesentliche Gestaltungskriterien:

- Einfriedung und Öffnung je nach Nutzungscharakter
- Zugänglichkeit der Hauptwege für die Öffentlichkeit
- Einbindung in das Landschaftsbild



Abb. 6.2/14 Galopprennbahn

Entwicklung der Galopprennbahn [Priorität A/C]

Die Galopprennbahn ist von überregionaler Bedeutung und soll daher zukunftsfähig aufgestellt werden. Hierzu gehören neben der gerade vollzogenen Modernisierung der Reitställe auch eine intensivere Nutzung der Rennbahn [näheres s. S. 123].

Erweiterung des Golfplatzes [Priorität C]

Der Golfplatz Hainhaus wird durch die Golfpark Hainhaus GmbH betrieben. Die 27-Loch-Golfanlage und weitere Übungsmöglichkeiten stehen neben den rd. 900 Vereinsmitgliedern des Golfclubs Langenhagen e.V. allen Golfspielern offen und wird auch vom Golfverband Niedersachsen-Bremen als Landeskaderstützpunkt genutzt.



Abb. 6.2/15 Golfplatz Hainhaus

Für den Fall einer weiteren nennenswerten Nutzungsintensivierung [etwa bei mehr als 1.000 Mitgliedern] ist im Flächennutzungsplan bereits eine Erweiterungsoption östlich von Hainhaus dargestellt. Diese Erweiterungsoption soll auch zukünftig gesichert werden. Für die angestrebten zusätzlichen 9 Bahnen werden – wie im Bestand auch – Flächen östlich der Wietze auf Isernhagener Gemarkung benötigt.

Entwicklung des Wietzesees: Rundweg für Naherholung und Bootssport [Priorität C]

Der Wietzensee wird aufgrund bestehender Abbaurechte noch bis mindestens 2020 für den Kiesabbau genutzt und dadurch nach Süden erweitert, sodass er im Endstadium über 1 km lang sein wird.

Der See liegt zentral im Langenhagener Erholungsschwerpunkt der Wietzeniederung und sehr nah an der Kernstadt und an Krähenwinkel. Er ist auch Teil des Vorranggebietes für Erholung im Regionalen Raumordnungsprogramm. Daher bietet er der Naherholung ein großes Potential.

Nach einer Abwägung alternativer Optionen soll der Wietzensee extensiv zur Naherholung genutzt werden:

- Einrichtung eines Rundweges um den See für Fußgänger und möglichst auch Radfahrer. Dazu ist auf der Ostseite ein neuer Weg erforderlich, auf der Nordseite müsste der bestehende Weg ausgebaut werden. Der Wegeausbau sollte in Abstimmung mit dem Abbauunternehmen entsprechend der Haushaltsplanung möglichst zeitnah erfolgen.
- Aufgrund der Größe des Sees wäre Bootssport eine geeignete Nachnutzung des Kiesabbaus. Angesichts der größeren Wassersportoptionen am Steinhuder Meer und am Maschsee sowie mit Abstrichen am Altwarmbüchener See und am Langenhagener Südsee ist das Angebot rechtzeitig näher zu profilieren. Ggf. kann der Wietzensee in Abstimmung mit dem Abbauunternehmen auch vor Abschluss des Kiesabbaus für den Bootssport genutzt werden.

Abgelehnt werden

- Eine intensive Erholungsnutzung z.B. mit Wochenendhäusern [vgl. Konzept Aquaport Wietzensee 2005]. Dagegen sprechen besonders die Lage in der Einflugschneise des Flughafens, aber auch Fragen der Verkehrsanbindung und daher die bessere Eignung von Konkurrenzstandorten in der Region.



Abb. 6.2/16 Wietzensee: Kiesabbau und Naherholung

- Die Nutzung als Badensee, da mit dem Waldsee und dem Silbersee sowie dem geplanten Stadtbad an der Theodor-Heuss-Straße die Versorgung mit Bademöglichkeiten im Umfeld bereits auf einem sehr hohen Niveau liegt.
- Ein weitgehender Verzicht auf Erholungsfunktionen [z.B. Einzäunung oder Konzentration auf die Uferzone zum Angeln] – dies entspräche nicht der Lage im Erholungsschwerpunkt und der Größe des Sees.

Konzentration neuer Abbauflächen für Kiese und Sande auf ein vertretbares Minimum [Priorität E]

Das Stadtgebiet und besonders die Wietzeniederung im näheren Umfeld sind bereits umfangreich vom Kiesabbau betroffen, der erhebliche Belastungen für Mensch und Umwelt mit sich bringt. Daher sollen zusätzliche Abbauflächen möglichst vermieden werden.

Beim Wietzensee würde ein weiterer Kiesabbau prinzipiell den Zielen der Raumordnung [Vorranggebiet für Erholung] widersprechen.

Die Stadt Langenhagen nutzt ihre einzige Möglichkeit, die zukünftige Entwicklung des Bodenabbaus zu steuern: Mit der Neuaufrstellung des Flächennutzungsplanes wird die Darstellung von Kiesabbauflächen im Stadtgebiet auf ein vertretbares Minimum reduziert. Wird der voraussehbare Bedarf gut begründet, so schließt die Flächennutzungsplandarstellung gemäß § 35 Abs. 3 S. 3 BauGB den Kiesabbau an anderer Stelle aus.



Abb. 6.2/17 Durch Kiesabbau entstandene Seen an der Wietze

„NATURPARK“: RUHIGE UND NATURNAHE ERHOLUNG

Langenhagen verfügt nördlich der Kananoher Straße mit dem Forst Kananohe, dem Landschaftsschutzgebiet Ellernbruch und dem Kaltenweider Moor sowie den angrenzenden Bereichen über einen großen zusammenhängenden Naturraum mit unterschiedlichen Ausprägungen.

Er bildet einen Gegenpol zum städtisch geprägten Teil der Stadtlandschaft südöstlich des Flughafens und soll als solcher in Zukunft erhalten bleiben und wenn möglich weiter profiliert werden.

Erholungsmöglichkeiten müssen mit dem Natur- bzw. Landschaftsschutz vereinbar sein:

- Ein vielfältiges Wegenetz einschließlich von Feldwegen zum Spazieren, Joggen, Radfahren, Reiten etc.
- An das Wegenetz angelagerte Elemente wie Trimm-Dich-Pfad, Naturlehrpfad oder Aussichtspunkt am Rande des Moores.



Abb. 6.2/18 Forst Kananohe mit Naturpark-Charakter

B. WEGE ZU ATTRAKTIVEN UND ÜBERSCHAUBAREN NETZEN WEITERENTWICKELN

Attraktivität und Überschaubarkeit des Wegenetzes für Fußgänger und Radfahrer können und sollen wesentlich zur Lebensqualität in der modernen Stadtlandschaft Langenhagens beitragen [vgl. Eingangsposition zur Leitlinie].

Das Wegenetzkonzept ist gegliedert nach Radroutennetz und Rundwegen. Das Radroutennetz ist wichtig für den alltäglichen Verkehr wie für die Naherholung. Hierzu werden Maßnahmen zur Ergänzung des Wegenetzes benannt und allgemeine Gestaltungsstandards für unterschiedliche Wegetypen gesetzt.

Zu verschiedenen Rundwegen, die primär der Naherholung für Radfahrer oder Fußgänger dienen, werden ebenfalls allgemeine Gestaltungshinweise und Einzelmaßnahmen zur Netzergänzung benannt.

ANALYSE DER WEGE UND IHRER FREIRAUMQUALITÄT

Die Attraktivität von Rad- und Spazierwegen hängt wesentlich von den folgenden Kriterien ab:

- Komfort, besonders Zustand und Breite des Weges bzw. der Fahrbahn
- Direktheit der Wegeführung
- Sicherheit und Ruhe, besonders bezogen auf die Lage des Weges: an stark mit Kraftfahrzeugen befahrenen Straßen [„straßenbegleitend“] oder unabhängig davon auf eigenständigen Wegen bzw. gering befahrenen Straßen sowie die Qualität der Querung von Hauptstraßen
- Raumqualität durch z.B. Begrünung oder Randbebauung.

Die Abb. 6.2/22 stellt das vorhandene Hauptroutennetz Langenhagens dar. Dazu wurde der Routenplan Radverkehr aus dem Verkehrsentwicklungsplan-Entwurf [VEP, Abb. 33] erweitert um Wege in der Landschaft und lokale Hauptwege für Spaziergänger.



Abb. 6.2/19 Grüner Ring: Blauer Weg im Bereich Godshorn

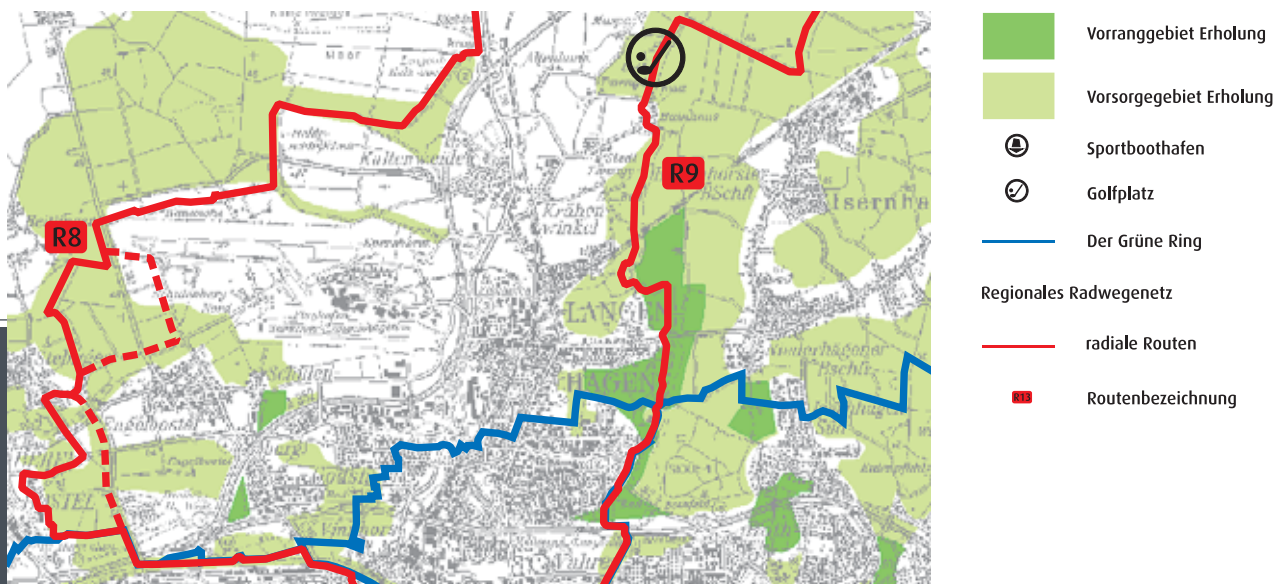


Abb. 6.2/20 Ausschnitt aus Erläuterungskarte 11: Erholung / Regionales Radwegenetz zum RROP 2005



Abb. 6.2/21 Stucken-Mühlen-Weg nördlich Krähenwinkel

Zusätzlich erfasst die Netzkarte die Qualitäten hinsichtlich Begrünung und dem Zusammenhang mit der Straßenführung. Es wird dabei deutlich, dass Langenhagen über ein insgesamt relativ engmaschiges Netz mit vielen begrünten und straßenunabhängigen Wegen verfügt. Hierzu gehören auch drei regionale Radwege [vgl. Abb. 6.2/20]:

- Der Radfernweg Hannover - Lüneburg, der durch die Wietzeniederung führt
- Der „grüne Ring“ um Hannover, der durch Godshorn und die Stadtmitte führt
- Die radiale Route R8, Garbsen-Mellendorf über Englbostel, Kananohe und Kiebitzkrug.

Die im VEP-Entwurf enthaltenen Maßnahmen [s. Maßnahmenplan S. 168 ff.] können zu einer Qualifizierung des Wegenetzes deutlich beitragen.

Allerdings sind auch die vorhandenen Lücken im Netz dargestellt. Hier sind besonders die Verbindungen von der Kernstadt nach Norden, die große Trennwirkung des Flughafens und Schwächen im Bereich von Englbostel zu nennen.

Hauptrad- und Spazierwegenetz

- Grüner Weg, straßenunabhängig
- Grüner Weg, straßenbegleitend
- Teilweise begrünter Weg
- Unbegrünter Weg

Übergeordnetes Wegenetz

- Hauptstraße
- Regionaler Radweg

Analyse

- ↔ Netzlücke
- - - geplante Radverkehrsmaßnahme gemäß Verkehrsentwicklungsplan
- ⊙ Aussichtspunkt

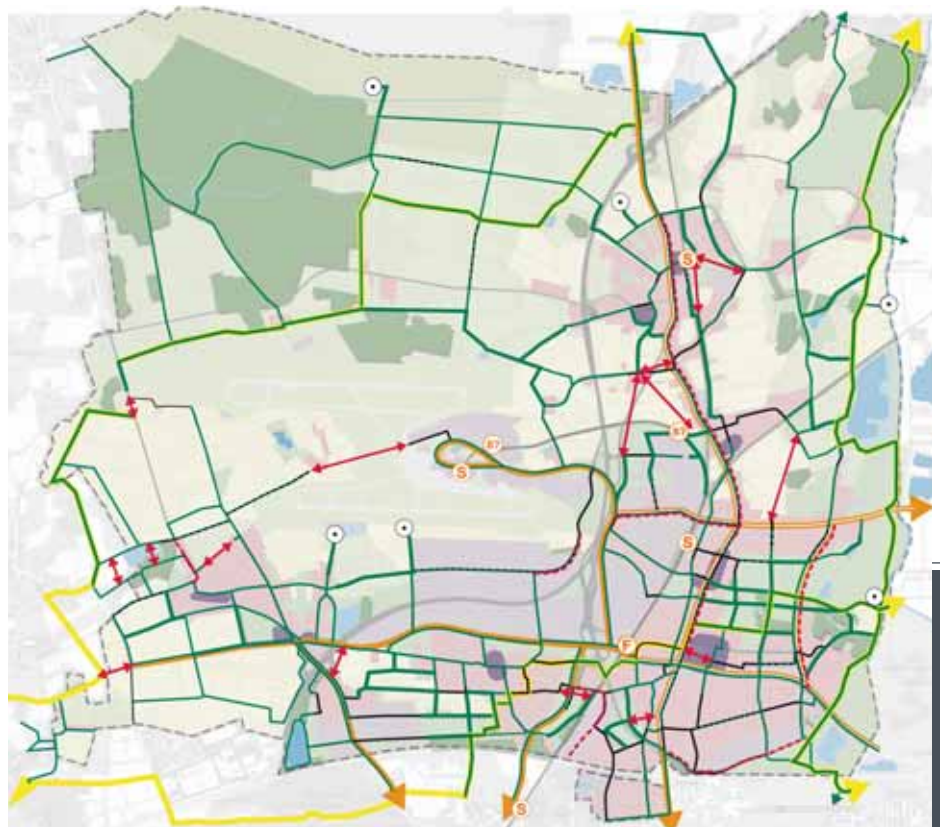


Abb. 6.2/22 Analyse des Haupttroutennetzes für Radfahrer und Fußgänger

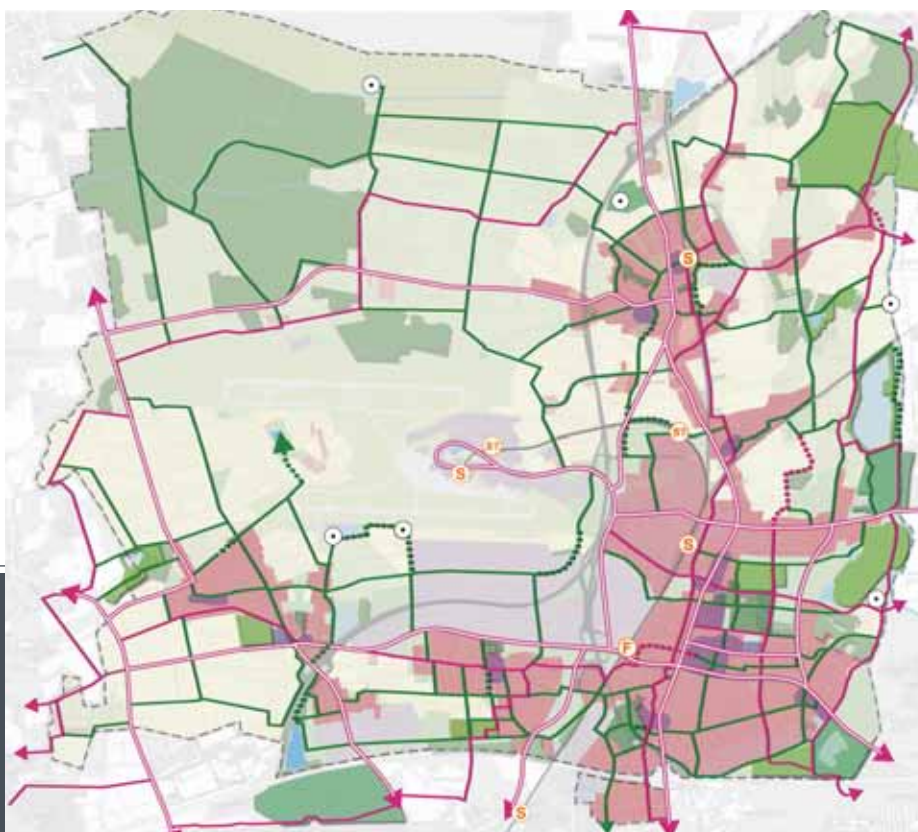
KONZEPT RADROUTENNNetz

Das Konzept für das Radroutennetz stellt das angestrebte Wegenetz aus Hauptstraßen, „Haupttrouten auf Nebenstrecken“ und „Ergänzenden Routen“ dar. Es berücksichtigt dabei die in der Analyse genannten Kriterien und vielfältige Zielorte des Radverkehrs und weicht in der Unterscheidung zwischen Haupt- und Nebenrouten zugunsten einer klaren Strukturierung leicht vom Verkehrsentwicklungsplan-Entwurf ab [vgl. Abb. 34 des VEP-Entwurfes]. Einer Aufwertung von Ergänzungsrouten zu Haupttrouten entsprechend dem VEP steht das ISEK nicht entgegen. Ein solches Netz für Freizeit- und Alltagswege wird Grundlage für vielfältige Radtouren.



Abb. 6.2/23 Radroutennetz ausbauen

Ein wesentlicher Gesichtspunkt des Konzeptes ist dabei, dass alle Stadt- und Ortsteile über möglichst direkt geführte Haupttrouten auf Nebenstrecken mit der Stadtmitte verbunden sind und über alternative Verbindungen primär des ergänzenden Routennetzes verfügen. Nebenstrecke meint hier, dass relativ wenig oder keine Kraftfahrzeuge diesen Weg benutzen. Die ergänzenden Routen ermöglichen ein engmaschiges flächendeckendes Netz und kurze Wege zum Hauptnetz, zu speziellen Zielen sowie in die Landschaft.



Radwege

Bestand Neu

- Hauptstraße
- Hauptradroute
- Ergänzendes Radroutennetz

Besondere Zielorte

- F S Fern-/S-Bahnhaltepunkte
- Schwerpunkt Handel und öffentliche Infrastruktur

Freizeitschwerpunkte in der Landschaft

- See
- Stadtpark/Stadteilpark
- Landschaftspark
- Sport- und Freizeitanlagen
- Aussichtspunkt

Abb. 6.2/24 Konzept Radroutennetz

Bei Maßnahmen im Straßen- und Wegenetz sind die Straßen und Wege entsprechend der Darstellung im Konzept nach folgenden Standards weiterzuentwickeln:

HAUPTSTRAßEN

[Maßnahmen werden in der Regel durch übergeordnete Verkehrsbehörden durchgeführt]

- Gestaltungsziel: schnell, sicher, für Überwindung größerer Distanzen
- Ausbau als [möglichst eigenständiger] Radweg oder Radfahrstreifen, in beengten Verhältnissen ggf. auch als Schutzstreifen – s. Kap. 5.3.2 f. des VEP-Entwurfes
- In geschlossenen Ortschaften beidseitiger Ausbau
- Außerhalb geschlossener Ortschaften mindestens einseitiger Ausbau
- Sichere Querungsmöglichkeiten der Hauptstraße in regelmäßigen Abständen, je nach Siedlungs- bzw. Landschaftstyp
- Beschilderung der Routen im Radwegeleitsystem

HAUPTROUTEN AUF NEBENSTRECKEN

[EINSCHLIEßLICH REGIONALER ROUTEN]

- Gestaltungsziel: komfortabel, sicher, kaum Konflikte mit Kraftfahrzeugen
- Führung in der Regel auf der Straße oder auf eigenständigen Wegen, ggf. auf dem Bordstein – ohne Benutzungspflicht
- Ausweisung als Fahrradstraße bei geeigneten zentralen Hauptrouten
- Kreuzende Hauptstraßen können durch geeignete und bei Dunkelheit beleuchtete Querungshilfen sicher und ohne Umwege oder große Zeitverluste überquert werden
- Abwechslungsreiche Gestaltung, überwiegend als „Grüner Weg“ [s. S. 152 ff.]
- Beschilderung der Routen im Radwegeleitsystem

ERGÄNZENDES ROUTENNETZ [ÜBERWIEGEND LOKALE BEDEUTUNG]

- Gestaltungsziel: einigermaßen komfortabel, sicher, kaum Konflikte mit Kraftfahrzeugen
- Führung in der Regel auf der Straße oder auf eigenständigen Wegen, ggf. auf dem Bordstein – ohne Benutzungspflicht
- Kreuzende Hauptstraßen können durch geeignete Querungshilfen sicher und ohne größere Umwege oder Zeitverluste überquert werden.
- Abwechslungsreiche Gestaltung, überwiegend als „Grüner Weg“ [s. S. 152 ff.]



Abb. 6.2/25 Walsroder Straße

MAßNAHMEN ZUR VERBESSERTUNG DES RADROUTENNETZES

Der Verkehrsentwicklungsplan-Entwurf schlägt detaillierte Maßnahmen für die Radverkehrsentwicklung vor, von denen wesentliche Maßnahmen im ISEK direkt dargestellt und mit Prioritäten versehen werden. Eine vollständige Auflistung der Vorschläge – auch zu Querungshilfen oder kleinräumigen Maßnahmen in Kreuzungsbereichen – enthält der VEP in Kap. 5.3.6.

Die in Abb. 6.2/24 u. 26 aufgezeigten Lücken im Wegenetz sollen soweit möglich durch Anlage neuer Wege geschlossen werden. Die Radwegenetzergänzungen werden hier näher beleuchtet. Besonders die Verbindungen zwischen der Kernstadt und dem nördlichen Stadtbereich sollen verbessert werden:

Alt-Langenhagen - Krähenwinkel [Priorität A]

Diese neue Verbindung durch die Hägen [s. Nr. 1 in Abb. 6.2/26] ermöglicht eine direkte und weitestgehend kreuzungsfreie Wegeverbindung von Krähenwinkel [und den Seestädten] zur Stadtmitte und ist dabei auch attraktiv für Spaziergänger aus den angrenzenden Wohngebieten. Die Route soll möglichst vorhandene Feld- und Flurwege aufnehmen und ansonsten als eigenständiger Weg in die Hagenstruktur integriert werden und diese besser erlebbar machen [z.B. wassergebundene Decke, ohne Anlage von Gehölzen; vgl. Christine Früh „Drei Parks und Lange Hägen“, 2007].

Kernstadt / Krähenwinkel - Evershorst / Forst Kananohe [Priorität C]

Von der Kernstadt und Krähenwinkel aus sind Evershorst und der gesamte für naturnahe Erholung präferierte nordwestliche Stadtbereich mit dem Fahrrad bisher nur über die sehr stark befahrene Flughafenstraße, die ebenfalls stark



Abb. 6.2/27 Naherholung per Rad erfreut sich zunehmender Beliebtheit

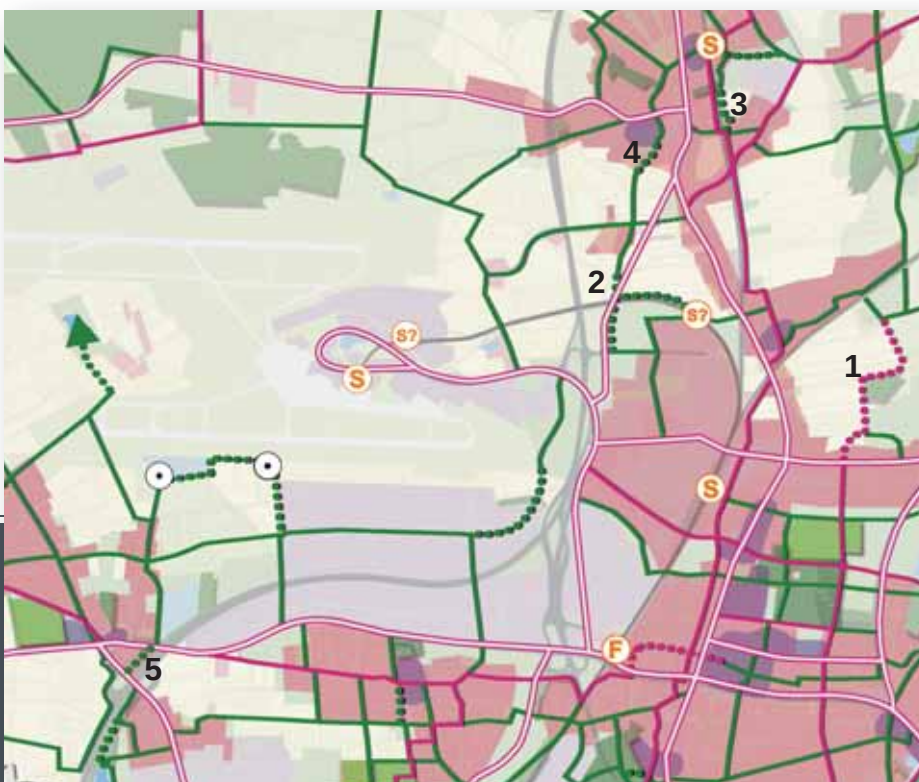


Abb. 6.2/26 Konzept Radroutennetz, Ausschnitt, Legende S. 148

frequentierte Heinrich-Hagemann-Allee [ohne Radweg] oder via Kaltenweide zu erreichen. Optionen für eine neue Anbindung zwischen dem Bereich Am Pferdemarkt und dem Siedlungssplitter [Radweg entlang Wagenzeller Straße oder eigenständiger Weg nördlich der S-Bahn] sind näher zu prüfen. Auf jeden Fall sind die Heinrich-Hagemann-Allee und die Evershorster Straße als wichtige Ergänzungsrouten zu sichern und ggf. auszubauen [s. Abb. 6.2/26 Nr. 2].

Kaltenweide: Bissendorfer Weg - Interkultureller Erlebnispark [Priorität B]

Entgegen ursprünglichen Planungen wird der für Jugendliche aus ganz Langenhagen attraktive Interkulturelle Erlebnispark nicht durch eine neue Unterführung unter der Bahn nach Süden und Südwesten angebunden. Zur Vermeidung von großen Umwegen soll daher ein eigenständiger Geh- und Radweg zwischen Bissendorfer Weg und Erlebnispark angelegt werden, der weitgehend entlang der Bahnlinie führt [s. Abb. 6.2/26 Nr. 3].

Kaltenweide: Mühlenweg [Priorität C]

Eine Nebenroute zwischen Kaltenweide und Evershorst führt über den teilweise privaten Mühlenweg. In diesem Abschnitt könnte bei Bedarf und geeignetem Kosten-Nutzenverhältnis ein neuer, eigenständiger Geh- und Radweg auf vorhandenen öffentlichen Flächen geführt werden [s. Abb. 6.2/26 Nr. 4 und 6.2/28].

Schulenburg: Verlängerung Roter Weg bis zur Hannoverschen Straße [Priorität C]

Diese Verbindung kann eine interessante direktere Wegeverbindung zwischen Schulenburg-Mitte und Schulenburg sein. Voraussetzung ist allerdings die Anlage von Querungshilfen zumindest an der Langenhagener Straße [s. Abb. 6.2/26 Nr. 5].

Flughafendurchquerung [Priorität E: Empfehlung Ackers Partner Städtebau]

Eine eventuelle Öffnung des neuen Flughafentunnels und weiterführender Wege durch das geplante Gewerbegebiet für den allgemeinen Radverkehr wird aus Sicherheitsgründen aktuell als nicht realisierbar eingestuft. Eine solche Verbindung zwischen Flughafenterminal / Evershorst und Engelbostel wäre jedoch für das städtische Radroutennetz eine deutliche Bereicherung. Daher soll in Zukunft die Realisierbarkeit weiter geprüft und ggf. vollzogen werden.



Abb. 6.2/28 Wegeverbindung Kaltenweide: Mühlenweg

Weitere Netzergänzungen betreffen primär das Rundwegenetz oder primäre Fußwege und werden an anderer Stelle des ISEKs erläutert.

Andere wichtige Maßnahmen zur Verbesserung der Netzqualität sind:

Einführung eines Radwegeleitsystems

[Priorität E: Empfehlung Ackers Partner Städtebau]

Zugunsten der Überschaubarkeit und der optimalen Nutzung der grünen Wege wird die Einführung eines Radwegeleitsystems empfohlen. Hierzu werden an den Kreuzungspunkten von Hauptradrouten und in einem zweiten Schritt auch Ergänzungsrouten Wegweiser aufgestellt. Die Art der Wegweiser kann sich an den vorhandenen Wegweisern der Region orientieren. Auch der regionale Radweg „Grüner Ring“, bisher durch blaue Markierungen gekennzeichnet, sollte in dieses Leitsystem mit aufgenommen werden.



Abb. 6.2/29 Radfahren im Wietzpark

Karl-Kellner-Straße: Ausweisung als Fahrradstraße [Priorität A]

Die Karl-Kellner-Straße soll als wesentliche Haupttroute auf Nebenstrecken [s.o.] mit Vorrang für den Fahrradverkehr entwickelt werden. Die Ausweisung als Fahrradstraße entsprechend dem VEP-Entwurf S. 33 kann hier zu einer deutlichen Qualitätsverbesserung im Radroutennetz beitragen und soll daher kurzfristig umgesetzt werden.



Abb. 6.2/30 Langenhagen Mitte, Promenade am Stadtpark

UNTERSCHIEDLICHE GESTALTUNG DER HAUPT- UND ERGÄNZUNGSROUTEN ALS GRÜNE WEGE

Die grünen Wege werden je nach ihrer Lage und angrenzenden Strukturen unterschiedlich gestaltet. Auf längeren Routen entstehen dann abwechslungsreiche Raumfolgen mit unterschiedlichen Wegetypen, die wie folgt charakterisiert sind und gestaltet werden sollen:

PROMENADE

Promenaden dienen primär dem Spaziergehen in der Öffentlichkeit. Ihre Nutzer wollen in der Regel auch verweilen, „Sehen und Gesehen werden“ und ggf. Kontakt zu Bekannten aufnehmen. Promenaden liegen dementsprechend im Stadtpark oder Stadtteilpark, sind ggf. auch als Rundweg um einen kernstadtnahen See angelegt.

Bei der Weiterentwicklung von Promenaden ist besonders die Aufenthaltsqualität zu sichern und zu stärken. Bei Aufbau und Gestaltung sind folgende Prinzipien zu berücksichtigen:



Abb. 6.2/31 Langenhagen Mitte, Promenade im Stadtpark

- Großzügig ausgebauter Gehweg
- Bei Kombination mit Hauptradrouten: separate Radwege
- Gepflegte Gestaltung, z.B. als Allee
- Stadtmobiliar, wie Bänke oder Bankgruppen am Weg zum Verweilen
- Ergänzende Attraktionen in der Nähe wie Spielplatz, öffentliche Einrichtungen

ALLEE

Die Allee ist ein beidseitig durch Bäume begrenzter Straßenraum. Bei geringem Platz sind die Bäume ggf. nur einseitig angelegt.

Alleen bieten ein harmonisches Straßenbild und Orientierung im Stadtgefüge, besonders als Verbindungselement zwischen den Stadtteilen oder Gemeinden.

Aufbau und Gestaltung unterscheiden sich je nach Bedeutung der Straße und den Randnutzungen. Wichtig sind in jedem Fall ausreichend breite Fußwege.

STÄDTISCHE HAUPTSTRAßE

[s. S. 79 f.]

SONSTIGE BAUMBESTANDENE STRAßE

Hierunter sind weitere Straßen der Haupt- und Ergänzungsrouten innerhalb der Ortschaften gefasst, die entsprechend relativ direkt Stadtteile verbinden und von relativ wenigen Kraftfahrzeugen befahren werden, aber nicht als oben genannte Typen profiliert werden können bzw. sollen.

Diese Straßen sollen komfortabel und sicher sein, also kaum zu Konflikten mit Kraftfahrzeugen führen und bei der Kreuzung von Hauptstraßen beleuchtete Querungshilfen aufweisen. Außerdem sollen sie abwechslungsreich und überwiegend mit grünem Charakter gestaltet werden, wobei sich das raumprägende Grün auf öffentlichen und privaten Flächen befinden kann.

Wesentliche Entwicklungskriterien für Aufbau und Gestaltung dieser baumbestanden Straßen sind:

- Fahrräder auf der Straße, Straße als Mischfläche
- Fahrradstraße oder Tempo 30-Zone
- Breite Fußwege
- Begrünung: abschnittsweise Bäume bzw. Pflanzbeete im Straßenraum
- Alternativ oder ergänzend: prägende Grünstrukturen auf Privatflächen



Abb. 6.2/32 Langenhagen Mitte, Karl-Kellner-Straße als Allee



Abb. 6.2/33 Twenge, Twenger Weg als Allee



Abb. 6.2/34 Langenforth, Hindenburgstraße baumbestanden

FELD- UND FLURWEG

Feld- und Flurwege sind in der Regel vorrangig Wirtschaftswege der Landwirte, häufig aber auch gut geeignet für Spaziergänger und Radfahrer. Nahe städtischen Siedlungsbereichen sind sie teilweise auch als eigenständige Wege angelegt. Sie dienen dort als ergänzendes Angebot im Wegenetz, während sie in der dörflichen Kulturlandschaft und nördlich des Flughafens mangels Alternativen ein tragender Teil des Grünwegenetzes sind.

Angestrebt wird für diese Wege weiterhin ein ländlicher Charakter, der sich neben der landwirtschaftlichen Nutzung durch Ruhe und Abwesenheit von Störungen auszeichnet. Außerdem sollen auch sie abwechslungsreich sein und überwiegend über einen grünen Charakter verfügen, wobei sich das raumprägende Grün auf öffentlichen und privaten Flächen befinden kann.

Aufbau und Gestaltung sind bei baulichen Maßnahmen mit den Eigentümern abzustimmen. Angestrebt wird :

- Bei Hauptrouten befestigter Ausbau, in Abstimmung
- Bei Nebenrouten teilweise unbefestigter Ausbau
- Begrünung: abschnittsweise Gehölzstreifen aus Bäumen / Sträuchern

Bei eigens für Radfahrer und Fußgänger angelegten Wegen und intensiver Nutzung durch beide Verkehrsarten ist auf die Vermeidung bzw. Begrenzung von Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern zu achten, z.B. durch geeignete Wegbreiten [vgl. oben Angaben zur Promenade].



Abb. 6.2/36 Feldweg südlich Engelbostel



Abb. 6.2/35 Alt-Langenhagen, Feldweg in den Hägen

Bei Spaziergängen und Radfahrten zur Naherholung sind Rundwege interessant, die es ermöglichen, auf anderem Weg zurückzukommen, als man begonnen hat. Daher werden im Folgenden unterschiedlich profilierte Rundwege mit Entwicklungskriterien und Maßnahmen benannt:

ÖRTLICHER RUNDWEG FÜR SPAZIERGÄNGER

Grüne Wege am Ortsrand tragen für viele Bewohner deutlich zur Wohnqualität vor Ort bei. Besonders Senioren, Eltern mit kleinen Kindern sowie Hundehalter nutzen solche Wege intensiv, viele täglich. Je nach Größe der Ortslage werden dabei meist nur Abschnitte des gesamten Rundweges genutzt. Seine Vollständigkeit ermöglicht den Bewohnern kurze Wege und alternative Routen

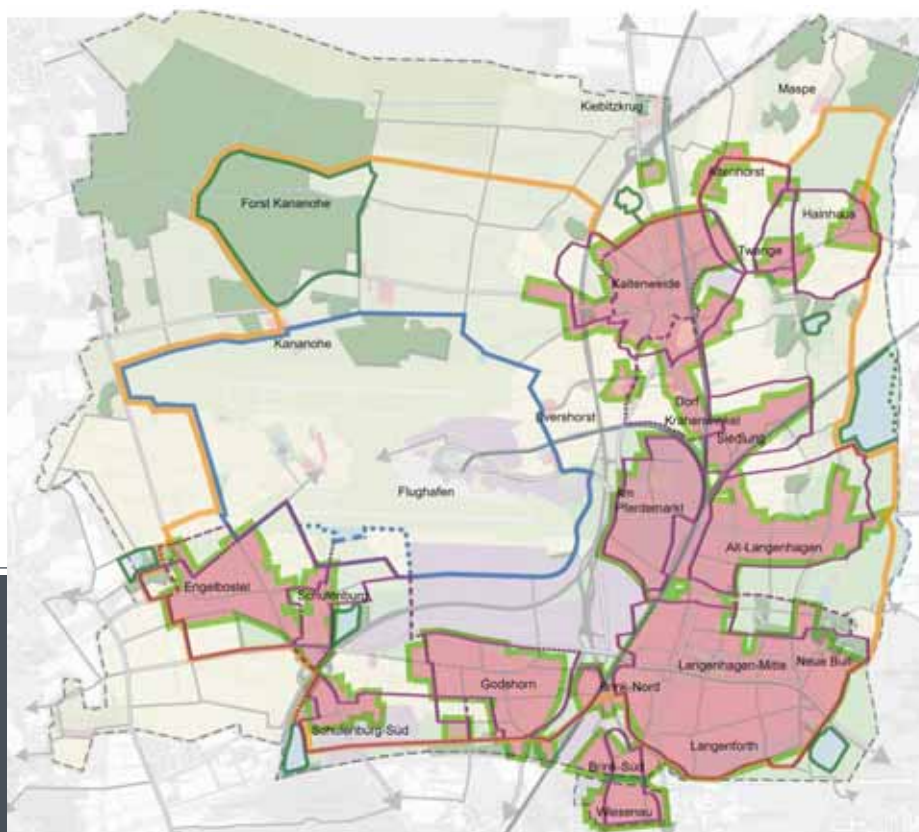
Die folgenden Qualitätskriterien für Rundwege sind bei der Weiterentwicklung des Rundwegesystems zu berücksichtigen. Die Wege sollen

- meist straßenunabhängig bzw. wenig durch Kraftfahrzeuge befahren sein
- überwiegend nahe am Ortsrand liegen
- begrünt sein
- abwechslungsreiche Sichtbeziehungen bieten
- je nach Siedlungstyp punktuell angereichert werden durch aktive und / oder ruhige Plätze
- verbunden sein mit Rundwegen um Seen oder Sportanlagen [s. u.]
- gut erreichbar aus den unterschiedlichen Wohnlagen sein
- gut vernetzt mit übergeordneten Wegen sein.

Das in der Abbildung 6.2/37 dargestellte Netz der örtlichen Rundwege schlägt



Abb. 6.2/38 Stucken-Mühlen-Weg bei Krähenwinkel



Bestand	Neu	Alternativ	
			Örtlicher Rundweg, besonders für Spaziergänger
			Rundweg um die Stadt
			Rundweg um den Flughafen
			Rundweg um Landschaftselemente
			Siedlung mit Ortsrand

Abb. 6.2/37 Konzept Radrundwege

vor, welche Wege im oben genannten Sinn gepflegt und weiter entwickelt sollen. Die Rundwegekarte stellt zudem vorhandene oder wünschenswerte alternative Wege dar sowie erforderliche Lückenschlüsse, die zum Teil auch im Radroutennetz enthalten sind, ansonsten aber wegen ihrer lokalen Bedeutung nicht alle in der Agenda aufgeführt sind. Aufgrund der erforderlichen Abstimmung, in der Regel mit Privateigentümern, sind sie als bedingte Optionen aufgenommen. Hier sind besonders zu nennen:

Krähenwinkel, westlich der Walsroder Straße [Priorität C]

Hier sind unterschiedliche Wegeführungen möglich [vgl. Radroutennetz].

Engelbostel, am Stelinger Berg [Priorität C]

Ein ortsnaher Nord-Süd-Weg am See wäre eine gute Alternative zum Weg an der Resser Straße entlang.

Engelbostel, Verlängerung Koppeldamm [Priorität C]

Der kurze Lückenschluss ermöglicht eine direkte Wegführung am Ortsrand.

Godshorn Nordost [Priorität C]

Hier soll der Rundweg im Zusammenhang mit der Wohnungsbauentwicklung und Anlage eines Grünzuges vervollständigt werden.

RUNDWEG UM LANDSCHAFTSELEMENTE [SEEN / SPORTANLAGEN / ERLEBNISWALD]

Rundwege um wohnungsnahe Seen oder andere Landschaftselemente bereichern das Naherholungsangebot. Sie sind z.B. auch für Jogger interessant.

Diese Wege sollen folgende Kriterien erfüllen:

- Komfortabel, sicher
- Straßenunabhängig
- Mit Sitzbänken / Papierkörben ausgestattet
- Überwiegend begrünt

Die neue Anlage von Wegen wird vorgeschlagen für:

Wietzesee: östlicher Randweg [Priorität C] s. Kap. 6.2 A [S. 144] „Wietzesee“

Engelbostel, am Stelinger Berg [Priorität C] s. o., „örtlicher Rundweg“



Abb. 6.2/39 Feldweg am Wietzesee



Abb. 6.2/40 alternativer „örtlicher Rundweg“ Am Stelinger Berg, Engelbostel

RUNDWEG UM DIE STADT FÜR FAHRRADAUSFLÜGE

Ein Rundweg um die Stadt unter Einbeziehung der meisten Ortslagen ist als Ausflug beliebt. Der im Radwegeführer der Stadt vorgeschlagene und im Stadtplan dargestellte Rundweg der Stadt enthält zusätzlich zu der hier dargestellten Route einige Abstecher zu lokalen Sehenswürdigkeiten. Damit ein solcher Rundweg gut angenommen wird, ist es neben den beim Radroutennetz genannten Kriterien wichtig, dass er leicht auffindbar ist. Hierzu ist eine Ausschilderung des Weges besonders geeignet [siehe oben: Radwegeleitsystem]. Das Wegenetz besteht. Besonders für zwei Stellen werden Netzergänzungen empfohlen:

Verbindung Bultwiesenweg – Südsee [Priorität C]

Neubau eines eigenständigen Fuß- und Radweges zur direkteren und besseren Führung des Rundweges sowie besseren Verbindung des Südsees mit Schulenburg-Mitte, ggf. zusammen mit der Anlage von Lärmschutzwall und Begrünung entlang der Autobahn [vgl. Kap. 4.2 C, S. 60]

Engelbostel, am Stelinger Berg [Priorität C] s. o., „örtlicher Rundweg“

Ein ortsnaher Nord-Süd-Weg am See wäre eine gute Alternative zum Weg an der Resser Straße entlang.



Abb. 6.2/41 Option Verlängerung des Bultwiesenweges bis zum Südsee



Abb. 6.2/42 Evershorster Straße als Teil des Rundweges um den Flughafen

RUNDWEG UM DEN FLUGHAFEN FÜR FAHRRADAUSFLÜGE

Der Flughafen in Langenhagen ist eine lokale wie regionale Attraktion auch für Radfahrer und Spaziergänger. Starts und Landungen werden trotz des damit verbundenen Lärms gerne angeschaut. Andererseits muss das Flughafengelände umfahren werden, wenn man auf die gegenüberliegende Seite möchte [z.B. von Godshorn zum Forst Kananohe]. Zu diesen Zwecken soll ein Rundweg um den Flughafen ausgeschildert werden, der das vorhandene Wegesystem weitgehend aufnimmt, aber möglichst häufig einen direkten Bezug zu den Start- und Landebahnen und interessante Sichtbeziehungen ermöglicht.

Wesentliche Verbesserungen im Wegenetz betreffen folgende Maßnahmen:

Radwege Münchner Straße [Priorität A]

s. Maßnahmen im Radroutennetz

Nördlich Schulenburg-Mitte / Westlich Airport Business Park [Priorität A]

Ein eigenständiger Geh- und Radweg entlang des Flughafenzauns von der Münchner Straße bis zum Westende der südlichen Bahn soll unter Einbeziehung der Aussichtspunkte angelegt werden. Da der Weg auch für viele Bewohner von Schulenburg und Godshorn als örtlicher Rundweg geeignet ist, ist auf einen geeigneten Ausbau zu achten.

C. SIEDLUNGS- BZW. ORTSRÄNDER UNTERSCHIEDLICH GESTALTEN

Die gesamte Entwicklungsplanung für Langenhagen baut konsequent auf der Morphologie von Stadt und Landschaft auf. Verbunden mit diesem Ansatz ist das Stadt- und Landschaftsbild und das Raumerleben ein wesentliches Qualitätskriterium und führt zu Aufgaben unter anderem an den Rändern zur Landschaft. Hier gilt es nicht nur die wesentlichen prägenden Elemente wie dörfliche Ortsränder zu sichern, sondern neue Siedlungsflächen durch eine Gestaltung ihrer Ränder stärker in die Landschaft einzubinden.

Das Stadtentwicklungskonzept unterscheidet zwischen drei Arten von Rändern mit einer jeweils spezifischen Gestaltung.

DÖRFLICHER ORTSRAND



Abb. 6.2/43 Prinzipiskezze Dörflicher Ortsrand

Der dörfliche Ortsrand ist dadurch gekennzeichnet, dass die historischen Dorfanlagen an die Kulturlandschaft mit ihren Äckern grenzen. Die privaten Grundstücke prägen mit der abwechslungsreichen landwirtschaftlichen Nutzung in Form von Nutzgärten, Obstwiesen, Weiden und dorftypischen Gebäuden das Erscheinungsbild und verflechten den Ort mit der umgebenden Kulturlandschaft.

Der dörfliche Ortsrand ist nur noch in wenigen Bereichen erlebbar. Diese noch vorhandenen prägnanten Ortsränder sollen jedoch als wichtiges Element der dörflichen Siedlung im Kontext mit der Landschaft erhalten werden. Darüber hinaus sollen Ortsrandeingrünungen in Abstimmung mit Ortsräten und Eigentümern ergänzt werden.

Eine Sonderform des dörflichen Ortsrandes aufgrund der Hagenhufenstruktur ist noch zwischen Alt-Langenhagen und Krähenwinkel sowie am Nordrand von Krähenwinkel vorhanden. Hier ist der Ortsrand durch die Hufe, d.h. die schmalen aber sehr lang gezogenen Parzellen mit Gehölzstreifen gekennzeichnet. Diese Sonderform des dörflichen Ortsrandes ist bei zukünftigen Planungen besonders zu berücksichtigen.

MAßNAHME [Priorität C]

Altenhorst: Ergänzung der Eingrünung im Norden und Südosten



Abb. 6.2/44 Dörflicher Ortsrand im Westen von Altenhorst



Abb. 6.2/45 Engelbostel: Abwechslung und Verflechtung von dorftypischen Gebäuden, Gehölzen, Wiesen und Gärten mit der umgebenden Kulturlandschaft



Abb. 6.2/46 Integrierter Ortsrand im Norden von Krähenwinkel

INTEGRIERTER SIEDLUNGSRAND

Die Siedlungsentwicklungen der letzten Jahrzehnte und aktuelle Entwicklungen sind ebenfalls in das Stadt- und Landschaftsbild einzubinden. Dies soll zumindest durch umfangreiche Eingrünung auf den privaten, an die freie Landschaft grenzenden Grundstücken erfolgen.

Häufig können gestaltete öffentliche Randwege mit Blickbeziehungen in die Landschaft und auf die Stadt oder auch einseitig bebaute Randstraßen die Eingrünung sinnvoll ergänzen.

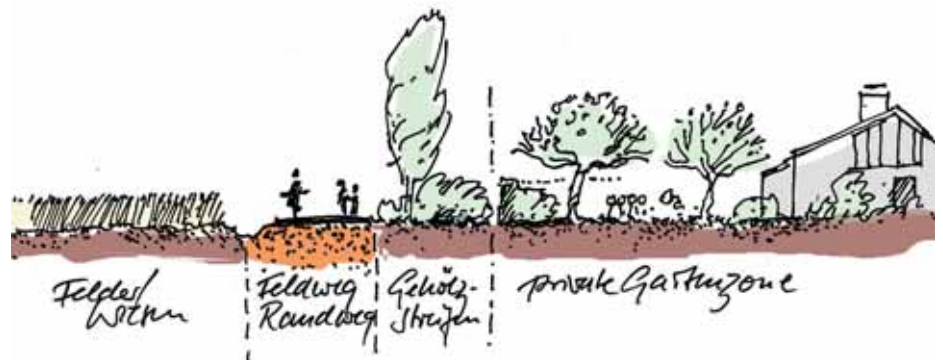


Abb. 6.2/47 Prinzipskizze Integrierter Siedlungsrand

MAßNAHMEN [Priorität C]

Engelbostel	am Koppeldamm: Eingrünung am öffentlichen Randweg östlich Krähenberg: Eingrünung
Alt-Langenhagen	am Lönsweg: Eingrünung am öffentlichen Randweg nördlich Reuterdamm, westlich Virchowstraße: Eingrünung
Krähenwinkel	westlich Birkhahnweg: Eingrünung nördlich Kellenheide: Eingrünung am öffentlichen Randweg
Airport Business Park	Nordkante: Eingrünung
Kaltenweide	am Hainhäuser Weg: Eingrünung
Hainhaus	westlicher Ortsrand: Eingrünung östlich Ederweg: Eingrünung mit öffentlichem Randweg



Abb. 6.2/48 Weiherfeld, einseitige Randstraße

STÄDTISCHER SIEDLUNGSRAND

Die städtischen Siedlungsbereiche der Kernstadt grenzen im Osten direkt an die Wietzeau mit ihrer teilweisen Gestaltung als Landschaftspark - vom Silbersee über den Wietzeblick bis zum Stadtpark. Die Ränder sind durch eine parkartige Verdichtung gekennzeichnet. Diese übernimmt neben der ökologischen Bedeutung vor allem soziale und ästhetische Funktionen.

Während beim Dörflichen Ortsrand und beim Integrierten Siedlungsrand die ökologische Vernetzung und die Vernetzung mit der Landschaft linear erfolgt, ist sie beim Städtischen Siedlungsrand eher flächig.

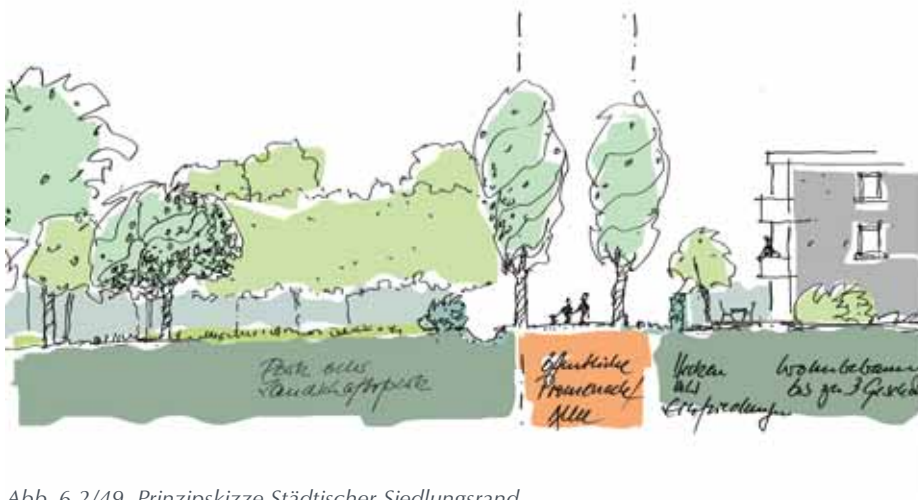


Abb. 6.2/49 Prinzipskizze Städtischer Siedlungsrand



Abb. 6.2/50 Langenforth, Städtischer Siedlungsrand



Abb. 6.2/51 Städtischer Siedlungsrand im Osten von Langenforth

Die wesentlichen zu erhaltenden oder zu ergänzenden Orts- und Siedlungsränder sind auch in den Plandarstellungen zu den Stadtbereichskonzepten [vgl. Kapitel 7] gekennzeichnet.

Weitere Hinweise zu den Ortsrändern erfolgen mit dem Landschaftsplan.

D. FOCUS STADTMITTE: HAUPTORTE DES STÄDTISCHEN LEBENS PFLEGEN UND AUSBAUEN

Der nach den Eingemeindungen begonnene Aufbau der neuen Stadtmitte Langenhagens zwischen Langenforther Platz und Stadtpark ist noch nicht abgeschlossen [vgl. S. 16, 161 ff.]. Der weitere Ausbau der Stadtmitte entsprechend der gewachsenen Rolle Langenhagens als Mittelzentrum mit z.T. oberzentraler Funktion ist eine Schlüsselaufgabe für die Stadtentwicklung der nächsten 10 bis 15 Jahre.

LEITLINIEN FÜR DAS STADTZENTRUM LANGENHAGEN

Die Weiterentwicklung des Stadtzentrums wird an den Leitlinien, Zielen und Aufgaben orientiert, wie sie in dem moderierten Beteiligungsverfahren „Zukunftsforum zum Stadtzentrum Langenhagen“ [Quelle: Stadt Langenhagen, 2007] von September 2006 bis Februar 2007 erstellt wurden.

Sie sind noch weitgehend aktuell und werden daher als Ziele und Aufgaben in das ISEK integriert. Im Folgenden sind die Inhalte, gegliedert nach drei Handlungsfeldern, zunächst dokumentiert. Zugunsten der Übersichtlichkeit wurden die Leitlinientexte und Projektvorschläge untergliedert und redaktionell umformuliert. Noch aktuelle Projektvorschläge, die im Zukunftsforum die größte Zustimmung erhielten, werden ebenfalls entsprechend den Handlungsfeldern aufgeführt und mit Hinweisen zur Behandlung im Integrierten Stadtentwicklungskonzept versehen. Im ISEK nicht näher behandelte Vorschläge sollen im Rahmen der für die Stadtmitte angestrebten Umgestaltung mit Städtebaufördermitteln konkret geprüft und ggf. umgesetzt werden.

HANDLUNGSFELD „KULTUR, BILDUNG UND FREIZEIT“

Prolog: Langenhagen besitzt ein reges Kulturleben und ein aktives Bildungsnetzwerk mit qualitativ hochwertigen Einrichtungen. „Unsere Stadt zeichnet sich durch ein umfassendes Sportangebot, Musikveranstaltungen in Kirchen sowie beliebte Feste und Märkte aus, wie das Stadtfest, den Wochenmarkt, das Kleinkunstfest Mimuse oder das Schützenfest. Eichenpark, Wietzepark, Silbersee und andere weitläufige Grünflächen bieten gute Naherholungsmöglichkeiten in unmittelbarer Zentrumsnähe.“

Leitlinie: Unser Stadtzentrum soll seine Funktion als zentraler Raum für gesellschaftliches Leben, Kultur, Bildung, Sport und Freizeit ausbauen. [Quelle: Zukunftsforum Stadtzentrum Langenhagen, S. 2, 2007]



Abb. 6.2/52 Stadtmitte Langenhagen

ZIELE UND AUFGABEN

- Gesellschaftliches Leben unterstützen in den vorhandenen Einrichtungen und Veranstaltungsstätten
- Profil als Bildungsstadt schärfen, Angebotsvielfalt durch Marketing bekanntmachen
- Vielfältige Sporteinrichtungen und -angebote fördern und entwickeln
- Freizeitangebote im Stadtzentrum schaffen, kommerziell und nichtkommerziell – Raum für Aktivitäten für alle Generationen und Bevölkerungsgruppen
- Initiativen fördern, dass Jugendliche ihre Zeit im Stadtzentrum verbringen

Projektvorschläge mit mindestens 5 Nennungen

- Sport: Schwimmbad-Freizeit-Wellness für die ganze Familie bezahlbar [s. S. 126]
- Freizeit: Markt- und Festplatz im Stadtkern [s. S. 166]
- Bildung: Kommunales Netzwerk bilden, Bildungsstadt + Weiterbildungsstadt
- Jugend: Jugendfreizeit-, Fußball- und Basketballplatz, Outdoorbillard, Graffitiwände usw.
- Kunst: Kunst am Bau im öffentlichen Raum



Abb. 6.2/53 Veranstaltungsbühne im Stadtpark an der Niederrader Allee

HANDLUNGSFELD „HANDEL UND WIRTSCHAFT“

Prolog: Die Wege zu den Geschäften in unserem Stadtzentrum sind kurz. Wir Langenhagener können sie in wenigen Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad sowie mit Stadtbahn und Auto aus allen Teilen der Stadt erreichen. Die gute Zugänglichkeit des Stadtzentrums empfinden wir als besonders kundenfreundlich. Sowohl an der Walsroder Straße als auch rund um den Marktplatz gibt es Fachgeschäfte mit einem gut sortierten Angebot. Das CCL und die Markthalle stellen wichtige Anziehungspunkte dar. Eine besondere Atmosphäre schafft der Wochenmarkt. Hier treffen wir regelmäßig Freunde und Bekannte beim Einkaufen und zum Klönen.

Leitlinie: Unser Stadtzentrum soll auch in Zukunft unsere erste Einkaufsadresse und gesellschaftlicher Treffpunkt bleiben. [Quelle: Zukunftsforum Stadtzentrum Langenhagen, S. 2, 2007]

ZIELE UND AUFGABEN

- Ansprechendes architektonisches Umfeld gestalten – als Grundlage für eine lebendige Atmosphäre, Attraktivität und eine hohe Aufenthaltsqualität im CCL und auf der Walsroder Straße
- Standort attraktiv für Fachgeschäfte mit Sortimentsvielfalt entwickeln – dadurch soll sich das Stadtzentrum positiv vom großflächigen Einzelhandel der „Grünen-Wiese-Standorte“ in den Nachbarorten unterscheiden
- Eigenständige Profilierung von Marktplatz / CCL einerseits und Walsroder Straße andererseits unter dem Dach „Einkaufsstadt Langenhagen“



Abb. 6.2/54 Stadtvillen „Am Schulzentrum“

- Kurze Einkaufswege als Qualitätsmerkmal erhalten und gute Erreichbarkeit der Geschäfte sicherstellen

Projektvorschläge mit mindestens 3 Nennungen [Priorität C, s. S. 166]

- Ostpassage: Post hierher verlegen
- Einzelhandel: einheitliches Profil für Einzelhandel Walsroder Straße entwickeln
- CCL: architektonisch öffnen und aufwerten
- Elisabethkirche: attraktives Gelände um die Elisabethkirche
- Quartiersverwaltung: alternative Verwaltung im Quartier

HANDLUNGSFELD „WOHNEN, ARCHITEKTUR UND VERKEHR“

Prolog: Unser Stadtzentrum besitzt gute Potenziale bezüglich Wohnen und Aufenthaltsqualität. Seine besonderen Vorteile liegen in den kurzen Wegen zu allen wichtigen Einrichtungen des Alltags wie Geschäften, Post, Schulen, Sportanlagen, Bibliothek, Rathaus usw. Mit dem Eichenpark befinden sich großzügige Grünflächen in fußläufiger Nähe. Zudem ist unser Stadtzentrum sehr gut mit dem öffentlichen Personennahverkehr, dem Rad und dem Auto zu erreichen. Trotz dieser positiven Ansätze suchen wir nach Verbesserungen.

Leitlinie: Unser Stadtzentrum soll der Mittelpunkt unserer Stadt sein, in dem sich alle Langenhagenerinnen und Langenhagener häufig und gerne aufhalten.

[Quelle: Zukunftsforum Stadtzentrum Langenhagen, S. 3, 2007]



Abb. 6.2/55 Spielplatz Konrad-Adenauer-Straße

ZIELE UND AUFGABEN

- Wohnfunktion und -qualität für alle Altersgruppen fördern
- Belebung und Umgestaltung des Stadtzentrums unterstützen durch geeignete städtebauliche bzw. architektonische Maßnahmen
- Differenzierte und maßstäbliche Gebäudestruktur, Lichtgestaltung, Grün- und

Freiflächengestaltung sowie Möblierung des öffentlichen Raumes

- Ansprechende Einkaufs-, Aufenthalts- und Freizeitmöglichkeiten entwickeln, orientiert an den unterschiedlichen Bedürfnissen verschiedener Altersgruppen
- Den Raum zwischen CCL/Marktplatz und Walsroder Straße entlang des Parks mit Funktionen versehen, die die Aufenthalts- und Erlebnisqualität stärken und die beiden Einkaufspole Langenhagens miteinander vernetzen
- Walsroder Straße zwischen Elisabethkirche und Konrad-Adenauer-Straße gestalterisch aufwerten, so dass sie ein „eigenes Gesicht“ bekommt
- Bus- und Stadtbahnverkehr optimieren und Fuß- und Radwegenetze entwickeln und verbessern durch ein geschlossenes Konzept, das die Grünflächen einbezieht
- Erreichbarkeit des Zentrums verbessern durch innovative Parkplatzkonzepte mit hoher Akzeptanz
- Verkehr im und rund um das Stadtzentrum möglichst konfliktfrei abwickeln
- Öffentlichen Raum entwickeln für Offenheit und Benutzbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen



Abb. 6.2/56 Entwicklungsschwerpunkt Innenstadt, hier mit neuem Einkaufszentrum im Bereich der Westpassage [im Bau], Marktplatzneugestaltung und Postgelände

Projektvorschläge mit mindestens 5 Nennungen [Priorität C]

Zentrum „Kern“ / CCL

- Ostpassage beleben: Post [s. S. 166]
- Eine absolute Mitte als Treffpunkt gestalten [s. S. 166]
[wie „Unterm Schwanz“ bzw. Kröpcke-Uhr]

Stadtbild und Stadtgrün

- Eichenpark: Nutzungen Zentrum ggf. ergänzen [s. S. 98 f.]
- Raumgestaltung Stadtpark [s. S. 138]

Verkehr

- verbesserte Ampelschaltung Langenforther Platz, Vorbild Godshorn
- Wegekonzept entwickeln, Radwege [s. S. 146 ff.]
- Grüne Welle

Wohnen

- Verkehrsberuhigte Wohnbebauung entlang der „Grünen Meile“ als Achse Walsroder Straße - CCL [s. S. 97 f.]
- Rieselfelder bebauen [s. S. 99, Anhang 1, Nr. 8]

Walsroder Straße

- Neugestaltung fortsetzen [s. S. 79 f., 178 f.]

Aufenthaltsqualität

- Parkplätze für Menschen: Bänke [s. S. 166]



Abb. 6.2/57 Ostpassage

SCHLÜSSELPROJEKT AUSBAU DER STADTMITTE – ANTRAG ZUR AUFNAHME IN EIN STÄDTEBAU-FÖRDERPROGRAMM

Der zentrale Bereich Langenhagens soll also als Stadtmitte weiter ausgeprägt werden. Entsprechend den Ansprüchen integrierter Stadtentwicklung sind dabei wesentliche Elemente der noch vorhandenen historischen Struktur zu erhalten und mit neuen, städtischeren Elementen zu einem neuen, weitgehend harmonischen Ganzen zu integrieren. Die angestrebte Umgestaltung wird nicht nur der Mitte ein schöneres Gesicht und kräftiges Herz verleihen, sondern deutlich zur Identität der modernen Stadtlandschaft Langenhagens und ihrer Bewohner insgesamt beitragen. Die Stadtmitte soll besonders an den Hauptachsen ausgebaut und dadurch besser als solche erlebbar werden. Hauptachsen sind primär die Walsroder Straße, aber auch Bothfelder Straße, Konrad-Adenauer Straße und Theodor-Heuss-Straße. Hier sollten ggf. auch neue zentrale öffentliche Einrichtungen angesiedelt werden [Umgrenzung des Ausbaubereiches s. Abb. 6.2/58].

Es sind vielfältige und tiefgreifende Maßnahmen in großen Teilen der Stadtmitte erforderlich, die mit städtischen Mitteln alleine kaum zu bewältigen sind.

Daher soll dieses Schlüsselprojekt in ein Städtebauförderprogramm des Bundes aufgenommen werden. Hierfür kommt nach Stand 2011 besonders das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“, ggf. auch das Programm „Stadtumbau“ infrage. Eine genaue Auswahl des geeignetsten Förderprogrammes kann erst mit Vorbereitung der Antragstellung erfolgen.

Abb. 6.2/58 enthält auch einen ersten Vorschlag zur Abgrenzung des Untersuchungsraumes, der dann ggf. an die spezifischen Förderbedingungen anzupassen ist.

ENTWICKLUNGSBAUSTEINE UND HAUPTAUFGABEN

Wesentliche Bausteine und Aufgaben für die Weiterentwicklung der Stadtmitte sollen folgende Punkte sein:

- „Innenstadt“ mit Marktplatz, Handel, Dienstleistungen und mehr Wohnen [1]
- Zentrale Stadtachse Walsroder Straße: Handel: Zentrum Alt-Langenhagen, Dienstleistungen, Gesundheit [2]
- Nortagelände: städtische Mischung [3]
- Stadtpark qualifizieren [4; vgl. S. 138]
- Angrenzende Wohnquartiere aufwerten [5; vgl. S. 91 ff.]
- Städtischer Wohnungsneubau: Eichenpark, Graneweg, evtl. weitere[r] Standort[e] am Stadtpark [6; vgl. S. 97 ff.]
- Schwimmbad im „Sportpark“ [7; vgl. S. 126]
- Ggf. Achsen zum Bahnhof qualifizieren [8; vgl. S. 148, 166]
- Stadtbahn verlängern [9; vgl. S. 75 f.]



Abb. 6.2/58 Abgrenzung der Stadtmitte [graue Randlinie] und Untersuchungsraum für Städtebauförderprojekt [rote Fläche] mit Nummerierung der Entwicklungsbausteine und Hauptaufgaben



Abb. 6.2/59 Marktplatz Langenhagen

Zu 1. Innenstadt ausbauen [Priorität A, B, C]

Der Bereich zwischen Walsroder Straße, Konrad-Adenauer-Straße, Schönefelder Straße und Bothfelder Straße soll im Sinne bisheriger Planungsüberlegungen mit dem Ziel innerstädtischer Qualitäten ausgebaut werden mit Marktplatz und Veranstaltungen, gehobenem Einzelhandel, zentralen privaten und ggf. auch öffentlichen Dienstleistungen sowie städtischem Wohnen.

Entwicklungsbausteine sind folgende:

- Vor allem ebenerdige Parkplätze und das Postgelände sind untergenutzte Bereiche und sollen städtisch neu bebaut werden. Mit der Neubebauung des Postgeländes erhalten Marktplatz und Nordpassage eine neue Fassung und werden gestärkt. Parkraum kann, wie in anderen Innenstädten, prinzipiell durch ansprechend gestaltete Tiefgaragen oder Parkhäuser ersetzt oder ergänzt werden.
- Bei Neubaumaßnahmen in der Innenstadt sollen in der Regel in Obergeschossen Wohnungen untergebracht werden. Das Wohnen in zentralsten Lagen erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Bewohner beleben die öffentlichen Räume nach Ladenschluss und wirken auch als soziale Kontrolle. Direkt am Markt- bzw. Veranstaltungsplatz soll allerdings zur Vermeidung von Konflikten auf Wohnungen verzichtet werden. Aufgrund der stark verkehrsbelasteten Lage sollte der Parkplatz südlich des CCL eher für die Ansiedlung von Dienstleistungen bebaut werden als für Wohnungen.
- Der zentrenrelevante Einzelhandel soll ausgeweitet, aber auch integriert werden in die umliegenden Strukturen. Bei zukünftigen Ergänzungen [s. Kap. 4.2 A] ist zugunsten schön gestalteter und belebter öffentlicher Räume auf die Außenorientierung der Geschäfte, ansprechende Fassadengestaltung sowie ergänzende Nutzungen in Obergeschossen hinzuwirken.
- Die öffentlichen Räume sind attraktiver zu gestalten. Besonders die Aufenthaltsqualität ist zu verbessern. Hierzu soll der Markt- und Festplatz neu gestaltet und ein Veranstaltungsplatz am Stadtbahnhof neu angelegt werden [vgl. Lad+ 2008: Gutachten Marktplatz Langenhagen]. Dabei ist auf eine geeignete Dimensionierung, z.B. auch für das Schützenfest, zu achten. Außerdem ist das Wegenetz zu verbessern, primär die Verbindung über die Walsroder Straße zum Bahnhof. Auch bei Bothfelder Straße und Konrad-Adenauer-Straße müssen Fußgänger und Radfahrer gut queren können.



Abb. 6.2/60 Entwicklungsschwerpunkte der Innenstadt



Abb. 6.2/61 Walsroder Straße

Zu 2. Zentrale Stadtachse Walsroder Straße [Priorität C]

Die Walsroder Straße hat als historische Siedlungs- und Verbindungsstraße eine hohe Bedeutung für die Stadtmitte mit kleinteiliger Mischung von Nutzungen und Baustrukturen.

Zwischen Rathenaustraße und Reuterdamm befindet sich das Zentrum von Alt-Langenhagen u.a. mit zentrenrelevantem Handel, Kultur und Dienstleistungen. Weitere Abschnitte sind heterogen und z.T. untergenutzt bebaut. Sie sollen bei Gelegenheit strukturell erneuert werden – bei behutsamem Umgang mit Denkmälern und altem Baumbestand [vgl. S. 97]. Im Erdgeschoss können ggf. neue Flächen für Dienstleistungen und kleinteiligen, zentrenergänzenden Einzelhandel entstehen, in den Obergeschossen überwiegend Wohnungen.

Zwischen Schildhof und Stadtparkallee könnten die vorhandenen Gesundheitseinrichtungen bei Erweiterungsbedarf baulich an die Walsroder Straße rücken und damit auch stärker ins Blickfeld rücken.

Zu 3. Nachnutzung Norta-Gelände [Priorität C]

Das Norta-Gelände ist eine Industriebrache, deren Gebäude an der Walsroder Straße zum Teil vom Handel genutzt werden. Das Einzelhandelskonzept sieht hier eine vollständige Umnutzung als Fachmarktstandort vor [Einzelhandelskonzept 2009, S. 102]. Entsprechend seiner zentralen Lage und als Teil der auszubauenden Stadtmitte wird für das Gelände im Flächennutzungsplan eine Darstellung als Mischbaufläche, hier mit der späteren Ausrichtung Kerngebiet empfohlen.

Allerdings ist ein solcher Fachmarktstandort mit großen Parkplatzflächen schwer in sein Umfeld zu integrieren, welches nahezu vollständig durch kleinteilige Wohnbebauung geprägt ist. Außerdem haben wesentliche Gebäude einen deutlichen Identitätswert in der sehr jungen Stadt und eine Eignung für kulturelle Nutzungen.

Daher ist alternativ zur Empfehlung des Einzelhandelskonzeptes eine Nachnutzung als Mischung aus Arbeiten, Kultur, Freizeit, Handel und Wohnen zu prüfen. Zum einen könnten im Gebäudebestand an der Walsroder Straße Flächen für Handel und Kreativkräfte genutzt werden. Hier besteht ein Potential für die Entwicklung eines privaten oder halböffentlichen Kulturzentrums z.B. mit Veranstaltungen, Ateliers und Büros. Für den rückwärtigen, noch unbebauten Bereich wird entsprechend dem Umfeld Wohnbebauung empfohlen, soweit dies angesichts der aktuellen Lage im Siedlungsbeschränkungsbereich zulässig ist.



Abb. 6.2/62 innerhalb des Norta-Geländes



Abb. 6.2/63 Norta-Gelände von Süden von der Robert-Koch-Straße

MAßNAHMENPLAN STADTLANDSCHAFT

Der Maßnahmenplan stellt die im Kapitel genannten Entwicklungsoptionen für die Freiräume, Fuß- und Radwege, Siedlungsränder sowie den Ausbau der Stadtmitte nach Prioritäten dar. Hinweis: Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept übernimmt weitgehend die Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes [VEP] entsprechend seinem Bearbeitungsstand, soweit sie stadtstrukturell relevant sind. Nach dem Beschluss des VEP sind die geänderten Inhalte entsprechend zu aktualisieren. Weitere Gutachterliche Empfehlungen s. S. 207.

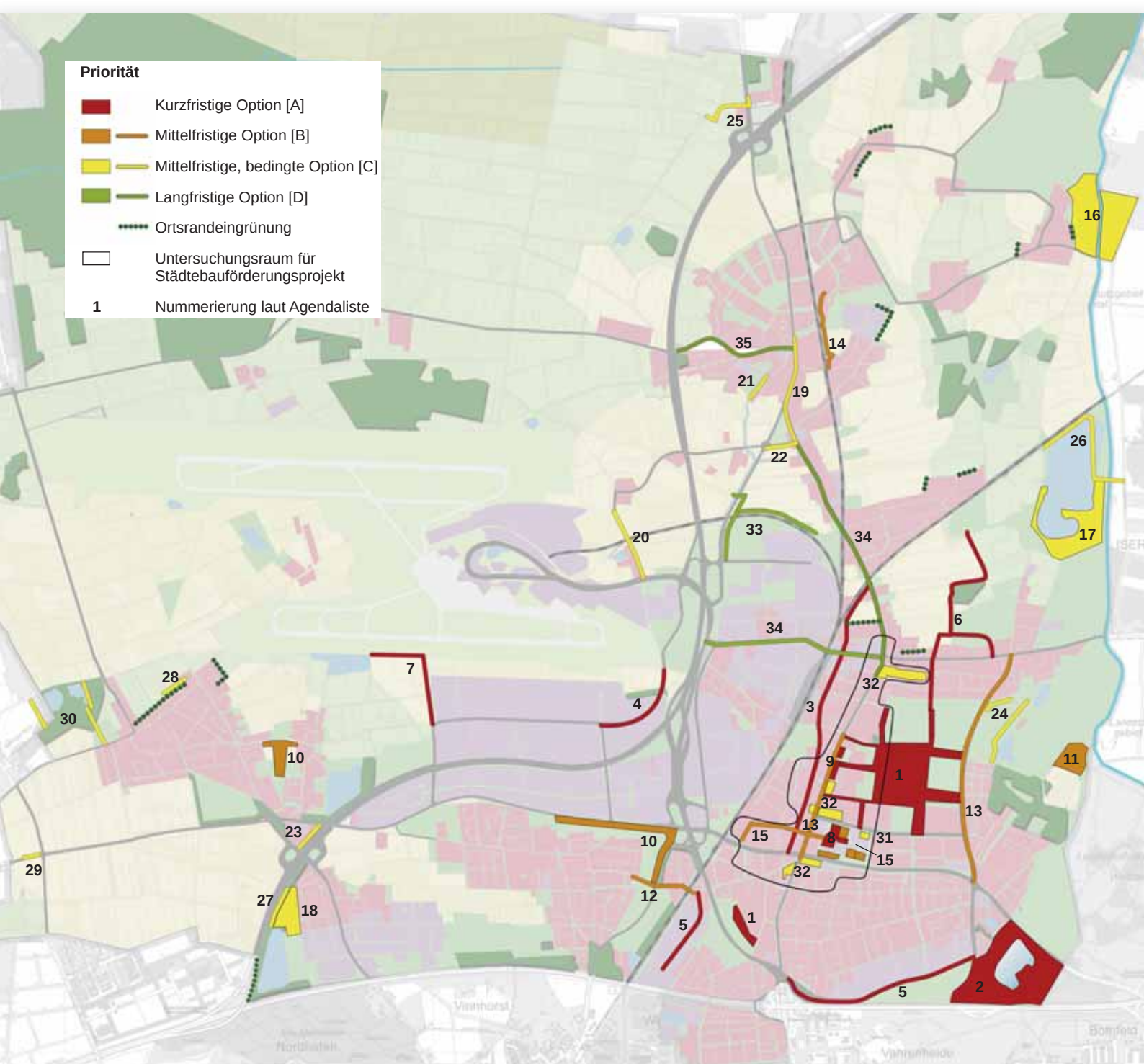


Abb. 6.2/64 Maßnahmenplan Stadtlandschaft

KURZFRISTIG, BIS CA. 2015

Focus Stadtmitte [Kap. 6.2 D]

- Vorbereitende Untersuchungen für die Aufnahme in ein Städtebau-Förderprogramm
- Reitwegekonzept
- Landschaftsplan

Freiräume ausprägen [Kap. 6.2 A]

- Stadt-[teil-]parks aufwerten: Stadtpark, Brink [1]
- Entwicklung des Silbersees als Badensee im Park [2]

Verbesserung des Radroutennetzes gemäß VEP-Entwurf [Kap. 6.2 B]

- Umgestaltung in eine Fahrradstraße: Karl-Kellner-Straße [3]
- Neubau von Radverkehrsanlagen in der Münchner Straße [4]
- Anlage von Schutzstreifen in der Hans-Böckler-Straße und Klusriede / Emil-Berliner-Straße [5]
- Anpassung der Beschilderung an die vorhandene bzw. geplante Führungsform

Grüne Wege [Kap. 6.2 B]

- Netzlücke schließen: Krähenwinkel – Alt-Langenhagen [6]
- Rundweg um den Flughafen: Weg zu Aussichtspunkten ausbauen [7]

Focus Stadtmitte [Kap. 6.2 D]

- Innenstadt ausbauen [8]:
 - Marktplatz umgestalten
 - Neues Einkaufszentrum [im Bau]
- Zentrale Stadtachse [9]:
 - Wohnen am Eichenpark integrieren

MITTELFRISTIG, BIS 2025

Freiräume ausprägen [Kap. 6.2 A]

- Grünzüge in Godshorn und Schulenburg mit Stadtteilpark-Charakter im Zusammenhang mit Siedlungsentwicklung weiterentwickeln [10]
- Wietzeblick: Weg- und Sichtbeziehungen qualifizieren [11]

Verbesserung des Radroutennetzes gemäß VEP-Entwurf [Kap. 6.2 B]

- Neubau von Radverkehrsanlagen in der Brinker Straße [12]
- Ausbau der Radverkehrsanlagen auf den zentralen Hauptrouten: Walsroder Straße, Theodor-Heuss-Straße [13]
- Anpassung der Beschilderung an die vorhandene bzw. geplante Führungsform
- Einrichtung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen in den Knotenzufahrten Hindenburgstraße, Harzweg, Hoppegartenring etc.



Abb. 6.2/65 Spielplatz am Silbersee



Abb. 6.2/66 Brinker Straße

MITTELFRISTIG, BIS 2025 [Fortsetzung]

- Verbesserung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten
- Rückbau bzw. Signalisierung der freien Rechtsabbieger an Knotenpunkten
- Ausbau zusätzlicher Fahrradabstellanlagen

Grüne Wege [Kap. 6.2 B]

- Verbindung Bissendorfer Weg – Interkultureller Erlebnispark [14]
- Rundwege

Focus Stadtmitte [Kap. 6.2 D]

- Innenstadt ausbauen [15]: neuer Platz am „Stadtbahnhof“ / Weg Bahnhof Langenhagen Mitte – Innenstadt / Postgelände / Büro- und Geschäftshäuser im südlichen Stadtzentrum / Veranstaltungsplatz am Stadtbahnhof

MITTELFRISTIG, BEDINGT, BIS 2025

Freiräume ausprägen [Kap. 6.2 A]

- Golfplatz Hainhaus erweitern [16],
- Entwicklung des Wietzesees: Rundweg für Naherholung und Bootssport [17]
- Aufwertung des Freiraums Schulenburg-Süd zwischen Siedlung und Autobahn [18]

Verbesserung des Radroutennetzes gemäß VEP-Entwurf [Kap. 6.2 B]

- Ausbau der Radverkehrsanlagen auf den zentralen Haupttrouten: nördliche Walsroder Straße [19]
- Ggf. Neubau von Radverkehrsanlagen in der Evershorster Straße [20]
- Anpassung der Beschilderung an die vorhandene bzw. geplante Führungsform

Verbesserung des Radroutennetzes [Kap. 6.2 B]

- Kaltenweide – Mühlenweg: öffentlicher Weg [21]
- Krähenwinkel – Evershorst / Kananohe über Heinrich-Hagemann-Allee [22]
- Schulenburg: Verlängerung Roter Weg bis zur Hannoverschen Straße [23]
- Wege am Parkplatz der Galopprennbahn anlegen [24]
- Regionaler Radweg: direkte Verbindung bei Kiebitzkrug [25]
- Rundweg um Wietzensee [26]
- Schulenburg-Süd: Verbindung Bultwiesenweg – Südsee [27]
- Nördlicher Randweg von Engelbostel [28]
- Engelbostel: Wegausbau in Verlängerung der Langenhagener Straße [29]



Abb. 6.2/67 Golfplatz in Hainhaus

MITTELFRISTIG, BEDINGT, BIS 2025

[Fortsetzung]

Grüne Wege [Kap. 6.2 B]

- Engelbostel, am Stelinger Berg [30]

Ortsrandeingrünung [Kap. 6.2 C]

- Altenhorst: östlich und nördlich Altenhorst
- Hainhaus: östlich Edderweg
- Kaltenweide: Gewerbegebiet Industriestraße
- Krähenwinkel: nördlich Kellenheide, westlich Jägerweg
- Alt-Langenhagen: nördlich Lönsweg, nördlich Reuterdamm
- Schulenburg: westlich Südsee
- Engelbostel: Koppeldamm, östlich Am Krähenberg

Focus Stadtmitte [Kap. 6.2 D]

- Innenstadt ausbauen [31]:
 - Parkplatz am Rathaus bebauen
 - Veranstaltungsplatz neu anlegen
 - Post in Ostpassage oder ähnliche Lage verlagern
- Zentrale Stadtachse ausbauen [32]:
 - Norta-Gelände nachnutzen
 - Walsroder Straße, zwischen den Zentren
 - Städtische Mischung am Langenforther Platz und Ecke Kastanienallee

LANGFRISTIG, NACH 2025

Verbesserung des Radroutennetzes gemäß Verkehrsentwicklungsplan [Kap. 6.2 B]

- Grüne Wege: Netzlücken schließen – Kernstadt / Krähenwinkel – Evershorst / Kananohe [33]
- Ausbau der Radverkehrsanlagen auf den Hauptrouten wie z. B. Wagenzeller Straße [Klassifizierte Straße, Aufgabe der Region / des Landes] und Am Pferdemarkt [34]
- Anlage von Schutzstreifen in der Kananoher Straße [35]



Abb. 6.2/68 Bestehender Grünzug an der Langenhagener Straße, Godshorn

7. STADTBEREICHSKONZEPTE

7.1 AUFBAU DER STADTBEREICHSKONZEPTE

Das Stadtgebiet wurde für die lokale Abstimmung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes in drei Stadtbereiche gegliedert und zwar unter Berücksichtigung der Gemarkungsgrenzen und des planfestgestellten und damit eigenständigen Flughafenbezirks.

Die Stadtbereichskonzepte stellen die wesentlichen Siedlungs- und Freiraumstrukturen im räumlichen Zusammenhang dar und zeigen primär Chancen und Handlungsoptionen für die einzelnen Stadtteile auf.

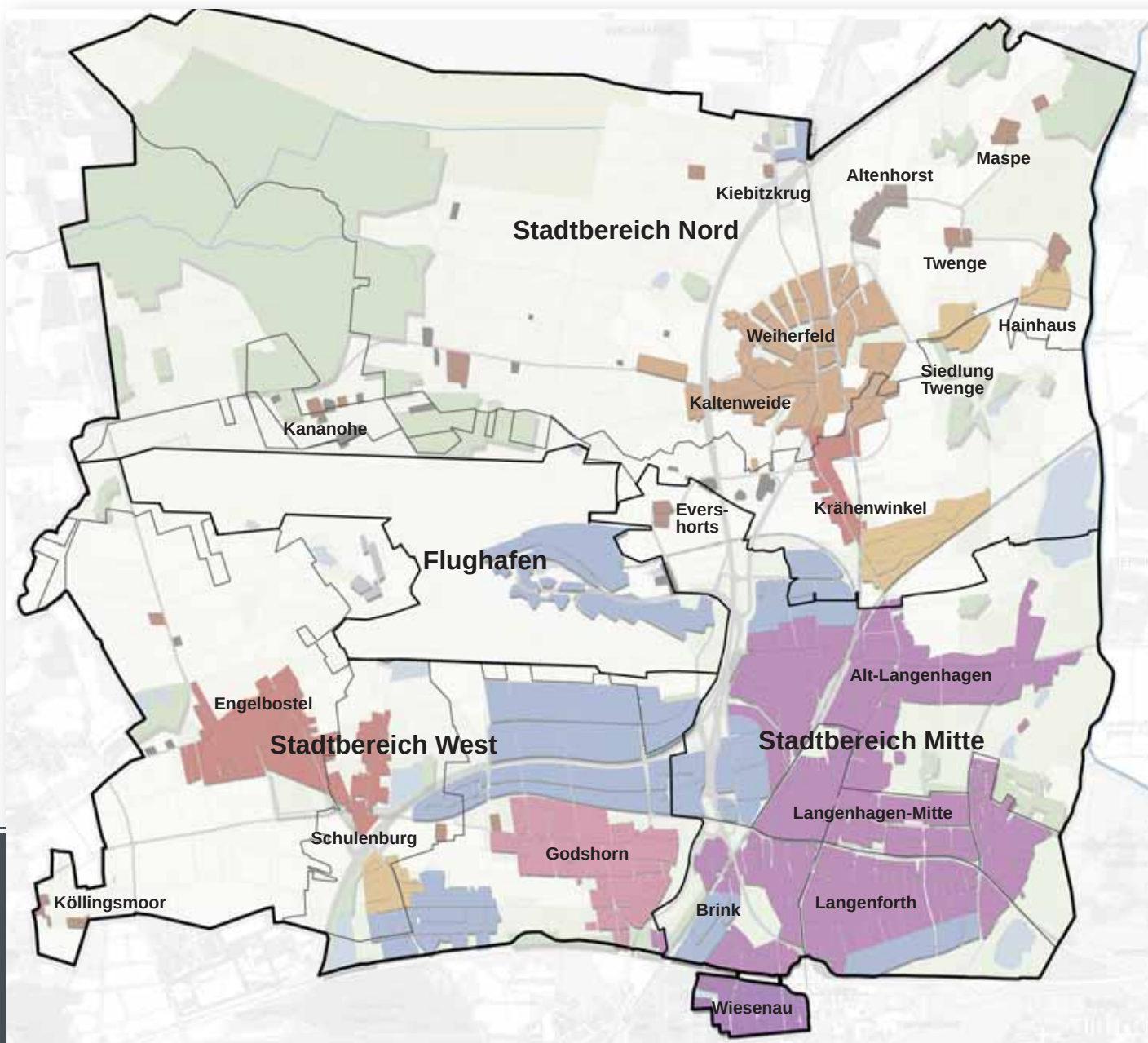


Abb. 7.1/1 Abgrenzung der Stadtbereiche



Abb. 7.1/2 Stadtbereich West, Blick aus Richtung Südwesten

ALLGEMEINE HINWEISE ZU DEN STADTBEREICHSKONZEPTEN

Allgemeine Charakterbeschreibungen und Ziele zu den Stadt- und Ortsteilen enthält das Leitbild Siedlungstypen in Kapitel 3. Wegen der insgesamt dynamischen Siedlungsentwicklung Langenhagens bei gleichzeitig sehr begrenzten Erweiterungsoptionen finden sich nähere Ausführungen zu den einzelnen Optionen in den Leitlinienkapiteln 1-3. In diesem Kapitel werden sie im lokalen Kontext dargestellt.

Die Darstellung von Flächennutzungen sowie öffentlichen Einrichtungen und Anlagen in den Stadtbereichskonzepten erfolgt in Anlehnung an den bisherigen und in Vorbereitung auf den neuen Flächennutzungsplan der Stadt. So sind Siedlungssplitter und Einzelhäuser z.B. nicht mit baulicher Nutzung dargestellt, weil bauliche Entwicklungen außerhalb geschlossener Ortsteile nicht planerisch gesichert oder gefördert werden sollen. Konzeptdarstellungen treffen keine flächen- oder parzellenscharfen Aussagen. Die konkrete Abgrenzung von Bauflächen erfolgt im Bebauungsplanverfahren.



Abb. 7.1/3 Stadtbereich Mitte, Blick aus Richtung Südosten

GLIEDERUNG DER STADTBEREICHSKONZEPTE

Die Stadtbereichskonzepte sind im Sinne einer integrierten Betrachtungsweise in vier Handlungsbereiche gegliedert:

- Baustrukturen im Innern behandeln den Siedlungsbestand, besonders die gewachsenen, erhaltenswerten Dorfkerne und die Innenstadt, aber auch zusammenhängende Gebiete, für die eine Umstrukturierung vorgeschlagen wird.
- Schwerpunktbildung meint die räumliche Konzentration von öffentlichen Einrichtungen und Anlagen sowie privater Versorgung im Stadtteil. Sie trägt zu kurzen Wegen, zur Versorgungsqualität und auch zur Identifikation der Einwohner mit ihrem Stadtteil bei. Solche öffentlichen Schwerpunkte sollen daher gesichert und gestärkt werden.
- Die innere und äußere Vernetzung beinhaltet das Straßen- und Wegesystem und lineare Grünelemente, die häufig die Übergänge von Siedlung und Landschaft qualifizieren. Es werden aber auch Aussichtspunkte dargestellt.
- Im Bereich kurz-, mittel- und langfristiger Entwicklung sind die baulichen Entwicklungspotentiale des ISEK enthalten. Die Unterscheidung zwischen Potentialen für kurz- und mittelfristige Entwicklung ist dabei nicht den Stadtbereichskonzepten direkt, sondern z.B. der Agenda in Kapitel 8 [s. S. 194 ff.] zu entnehmen.

VERWENDETE WOHNUNGSBAUZAHLN

Die dargestellten Baupotentiale enthalten sämtliche erkennbaren und für bauliche Entwicklungen empfohlenen Nachverdichtungs-, Umnutzungs- und Siedlungserweiterungsmöglichkeiten – unabhängig von der absehbaren Realisierbarkeit und vorbehaltlich einer fachlichen Prüfung im Detail.

Den Wohnungsbauzahlen liegen Dichteannahmen zugrunde, die beim Maßnahmenplan Wohnungsbau [s. S. 118] erläutert sind. Von den Gesamtpotentialen soll zur Stabilisierung der Bevölkerungsentwicklung je nach Bedarf nur ein Teil realisiert werden. Die restlichen Optionen dienen als Handlungsreserve ggf. auch für eine langfristige Entwicklung. Nähere Hinweise zu den einzelnen Baupotentialen enthält Anhang 1 [s. S. 208 ff.].



Abb. 7.1/4 Heterogene Baustrukturen im Brink, Angerstraße / Walsroder Straße

LEGENDE ZU DEN STADTBEREICHSKONZEPTEN

Bestand Entwickl.

Innere und äußere Vernetzung

-  Fernbahnhof / S-Bahn-Haltepunkt
-  Stadtbahn-Haltestelle
-  Parkplatz mit regionaler Bedeutung
-  Regionaler Radwanderweg
-  Hauptroute Rad- und Wanderwege
-  Entwicklung Straßen
-  Aussichtspunkt
-  Grünverbindung
-  Allee
-  Gehölzstreifen / eingegrünter Ortsrand
-  Dörflicher Ortsrand
-  Ausbildung Siedlungsrand mit Eingrünung

Kurz-, mittel- und langfristige Siedlungsentwicklung

-  Wohnen
-  Langfristige Entwicklungsoption Wohnen mit Eingrünung
-  Kerngebiet mit gemischter Nutzung
-  Sonstige Gebiete mit gemischter Nutzung
-  Untersuchungsraum Städtebaufördergebiet
-  Gewerbe
-  Langfristige Entwicklungsoption Gewerbe mit Eingrünung
-  Sondernutzung Flughafen
-  Gemeinbedarf
-  Versorgung
-  Stadtgrün
-  Spezielle Sport- und Freizeitanlagen
-  Freihaltung von baulicher Entwicklung

Bestand Entwickl.

Schwerpunktbildung

-  Öffentlicher Schwerpunkt

Öffentliche Einrichtungen

-  Verwaltung
-  Schule
-  Kindergarten
-  soziale Einrichtung
-  Kultureinrichtung
-  Kirche
-  Sporthalle
-  Tennishalle
-  Hallenbad
-  Feuerwehr
-  Polizei
-  Krankenhaus
-  Rettungsdienst

Öffentliche Anlagen

-  Parkanlage
-  Dauerkleingarten
-  Friedhof
-  Sportplatz
-  Bolzplatz / sonstiger Spielbereich
-  Tennisplatz
-  Badeplatz
-  Bootsplatz
-  Reitplatz / Reithalle
-  Golfplatz
-  Festplatz
-  Kläranlage

Bestand Entwickl.

Landschaft

-  Wald
-  Moor / Moorwald
-  Dauergrünland
-  Ackerfläche
-  See / Teich
-  Bach / Fluss

Sonstige Darstellungen

-  Autobahn
-  Hauptstraße
-  Bahngleis
-  Grenze Landschaftsschutzgebiet
-  Grenze Flughafengelände
-  Stadtgrenze

7.2 STADTBEREICH MITTE

Die Kernstadt und Wiesenau sollen entsprechend der Charaktere und allgemeinen Ziele weiterentwickelt werden, wie sie in Kapitel 3.3 [s. S. 34 ff.] dargestellt und beschrieben sind: Alt-Langenhagen, Mitte, Brink und Langenforth als Kernstadt, Wiesenau als städtisches Viertel.



Abb. 7.2/1 Stadtbereichskonzept Kernstadt / Wiesenau



Abb. 7.2/2 Modernisierte Mehrfamilienhäuser am Söseweg in Langenforth



Abb. 7.2/3 Dörflicher Abschnitt der Walsroder Straße zwischen Reuterdamm und Bahnbrücke

A. BAUSTRUKTUREN IM INNEREN

WOHNUNGSBESTAND DER 1950ER BIS 1970ER JAHRE MODERNISIEREN [s. Kap. 5.2 A]

Der überwiegende Teil der Kernstadt ist nach dem Krieg bzw. in den 1950er bis 1970er Jahren entstanden. Viele der Einwohner dieser Einfamilienhausgebiete und auch des Geschosswohnungsbestandes sind hochbetagt, in den kommenden 15 Jahren werden aller Voraussicht nach viele Wohnungen frei. Diese Lagen sind heute potentiell attraktiv für vielfältige Haushalte, sodass die Bevölkerungsstruktur der Kernstadt vielfältiger und ausgeglichener werden kann.

Die Sanierung und Modernisierung des Bestandes soll mit verschiedenen Maßnahmen unterstützt werden wie z.B.:

- Städtebauliche Sanierung des Stadtteils Wiesenau mit struktureller Erneuerung von Geschosswohnungen [Priorität A]
- Städtisches Förderprogramm für energetische Gebäudesanierung [Priorität A]

STRAßENDORF-CHARAKTER STÄRKEN [s. Kap. 4.2 B, 6.2 C]

An der Walsroder Straße zwischen Bahnbrücke und Reuterdamm ist der dörfliche Charakter noch weitgehend erhalten. Zur Sicherung und Stärkung des Charakters soll die Freifläche nördlich des Lönsweges nicht bebaut werden und am Lönsweg eine Eingrünung des Siedlungsrandes erfolgen.



Abb. 7.2/4 Stadtbereich Mitte, Blick von Südwesten

B. SCHWERPUNKTBILDUNG



Abb. 7.2/5 Adolf-Reichwein-Schule Wiesenau

VERSORGUNGSZENTREN [s. Kap. 5.3 B, 6.2 D]

Der zentrale Bereich Langenhagens besteht aus verschiedenen Schwerpunktbe-
reichen und soll als regionales und gesamtstädtisches Zentrum noch weiter aus-
gebaut werden. Die noch junge Stadtmitte erstreckt sich dann entsprechend von
der Walsroder Straße zwischen Reuterdamm und Langenforther Platz bis hin zur
Galopprennbahn [vgl. Abb. 6.2/58]. Dieser Ausbau soll auch durch Aufnahme
in ein Bundesförderprogramm [Priorität A] unterstützt werden.

Versorgungsschwerpunkte in der Stadtmitte für gehobenes Angebot:

- Schwerpunkt Innenstadt mit Marktplatz und gehobenem Angebot an Handel und Dienstleistungen sowie Wohnen: ausbauen [Priorität A, B, C]
- Schwerpunkt Bildung an der Konrad-Adenauer-Straße
- Schwerpunkt Gesundheit zwischen Walsroder Straße und Stadtpark:
ggf. mit weiteren Angeboten für Dienstleistungen entlang der Walsroder Straße
- Schwerpunkt Sportpark Leibnitzstraße: Schwimmbad-Neubau, Theodor-Heuss-
Straße [Priorität A]
- Schwerpunkt Handel und Dienstleistungen in Alt-Langenhagen: Nachnutzung
Norta-Gelände u.a. mit Handel und Kultur [Priorität C]

GRUNDVERSORGUNG [s. Kap. 5.3 C]

Die vielfältige Versorgung von Brink und Langenforth soll besonders an folgen-
den Standorten gewährleistet werden:

- Brink: Brinker Schule, kleinteilige Versorgung an Walsroder Straße, Vollversorger
Hans-Böckler-Straße in Brink
- Langenforth: öffentliche Mitte Hindenburgstraße / Kurt-Schumacher-Allee,
Nahversorger und Klinik an der Bothfelder Straße, kleinteilige Versorgung an der
Walsroder Straße.

Für die Grundversorgung in Wiesenau sind besonders der Grundschulstandort
und die Liebigstraße mit kleinteiligen privaten Dienstleistungen wichtig:

- Ausbau kleinteiliger Versorgung mit Stadtsanierung [Priorität A, s. S. 93]
- Bei erforderlichem Verzicht auf einen der Grundschulstandorte in Brink und
Wiesenau den in Wiesenau erhalten [Priorität E]



Abb. 7.2/6 Silbersee

FREIZEITSCHWERPUNKTE [s. Kap. 6.2 A]

Das vielfältige Angebot an Freizeitschwerpunkten soll weiter verbessert werden:

- Stadtpark qualifizieren: kommunikative grüne Mitte der Stadt [Priorität A]
- Brinker Park nach Norden erweitern [Priorität A]
- Entwicklung des Silbersees als Badesees im Park [Priorität A]
- Wietzeblick qualifizieren: Wege und Sichtbeziehungen [Priorität B]
- Entwicklung des Wietzesees nach dem Kiesabbau: Rundweg für Naherholung sowie Bootssport [Priorität C]



Abb. 7.2/7 Im Brinker Park

C. INNERE UND ÄUßERE VERNETZUNG



Abb. 7.2/8 Gute und sichere Wege sind besonders für die kleinen Langenhagenerinnen und Langenhagener wichtig! Ithweg, Langenforth

WEGENETZ [s. Kap. 6.2 B]

Insgesamt ist bereits ein vielfältiges Wegenetz für Radfahrer und Fußgänger in der Kernstadt vorhanden, das aber noch einzelne Lücken oder Schwächen aufweist. Die folgende Liste fasst die anvisierten Maßnahmen im Bereich der Kernstadt zusammen. [Die Endabstimmung des Verkehrsentwicklungsplanes kann noch zu Änderungen bei den Maßnahmen führen.]

RADROUTENNETZ [s. Kap. 6.2 B]

Das Radroutennetz soll besonders durch folgende Maßnahmen verbessert werden [vollständige Liste s. Maßnahmenplan S. 168 ff.]:

- Alt-Langenhagen – Krähenwinkel: neue, eigenständige Radroute [Priorität A]
- Münchner Straße: Radwegeneubau [Priorität A]
- Karl-Kellner-Straße: Ausweisung als Fahrradstraße [Priorität A]
- Theodor-Heuss-Straße: Radwegeneubau [Priorität B]
- Brinker Straße: Radwegeneubau [Priorität B]
- Kernstadt / Krähenwinkel – Evershorst / Forst Kananohe [Priorität C]



Abb. 7.2/9 Vorgesehener Radwegeneubau an der Theodor-Heuss-Straße

FUßWEGENETZ [s. Kap. 6.2 B]

Viele der Maßnahmen zum Radroutennetz verbessern auch die Situation im Fußwegenetz. Darüber hinaus sind noch folgende Entwicklungen im Stadtbereichskonzept dargestellt, die primär den Fußgängern dienen sollen:

- Weg Bahnhof – Innenstadt qualifizieren [Priorität B]
- Grüne Wege am Parkplatz der Rennbahn anlegen [Priorität C]

WEITERE MAßNAHMEN

- Stadtbahnverlängerung bis zur Galopprennbahn [Priorität C, s. Kap. 4.3 A]
- Umgestaltung der Walsroder Straße zwischen Kirchplatz und Langenforther Straße [Priorität B, s. Kap. 4.3 B]
- Ergänzung der Ortsrandeingrünungen am Lönsweg und nördlich des Reuterdamms [westlich der Virchowstraße, s. Kap. 6.2 C]

D. KURZ-, MITTEL- UND LANGFRISTIGE ENTWICKLUNGEN

WOHNUNGSBAUPOTENTIALE [s. Kap. 5.2 A, B]

In der Kernstadt einschließlich Wiesenau liegen die Hauptchancen für neuen städtischen Wohnungsbau, der wegen der steigenden Anzahl an 1- und 2-Personenhaushalten zunehmend gefragt sein wird. Einfamilienhäuser sollen in diesem zentralen Stadtbereich nur in Baulücken und ggf. nördlich an der Neuen Bult entstehen, langfristig evtl. auch an der Imhoffstraße.

Von den in Abb. 7.2/12 umringten Standorten im Umfeld des Stadtparks soll nach städtebaulicher und freiraumplanerischer Prüfung nur eine Auswahl bebaut werden. Deshalb und auch weil ein hoher Anteil der Baupotentiale nicht leicht



Abb. 7.2/10 Baupotential Eichenpark

Art / Priorität	Potential		angestrebt	
	gesamt	relativ	absolut	
Baulücken	310 WE	30%	90 WE	
kurzfristig / prioritär	80 WE	100%	80 WE	
mittelfristig, Ziel	160 WE	80%	130 WE	
mittelfristig, bedingt / Reserve	410 WE	50%	205 WE	
langfristig	5 WE	0%	0 WE	
Gesamt	965 WE	52%	505 WE	

Abb. 7.2/11 Übersicht der Wohnungsbaupotentiale im Stadtbereich Mitte

verfügbar sein wird, kann davon ausgegangen werden, dass nur etwa die Hälfte des Gesamtpotentials realisiert wird [vgl. Abb. 7.2/11]. Nähere Informationen zu den einzelnen Standortoptionen enthalten die Steckbriefe im Anhang 1.

- Wiesenau: Strukturelle Erneuerung von Geschosswohnungen [Nr. 1, Priorität A]
- Eichenpark: Städtebauliche Ergänzung [Nr. 2, Priorität A]
- Walsroder Straße: Städtebauliche Neuordnung [Nr. 3, 6, Priorität C]
- Innenstadt [Nr. 4, Prioritäten A, B, C]
- Graneweg: Städtebauliche Ergänzung [Nr. 5, Priorität B]
- Südlich Imhoffstraße: Städtebauliche Neuordnung [Nr. 7, Priorität D]
- Nördlich Lenthnhof: Städtebauliche Ergänzung [Nr. 8, Priorität C]
- Westlich Theodor-Heuss-Straße: Siedlungserweiterung [Nr. 9, Priorität C]
- Nördlich An der Neuen Bult: Städtebauliche Ergänzung [Nr. 10, Priorität C]

WIRTSCHAFTSPOTENTIALE [s. Kap. 4.2 A, C]

Die Wirtschaftsstandorte in der Kernstadt betreffen besonders zentralen Handel und Dienstleistungen [vgl. S. 178] und Gewerbestandorte in Nachbarschaft zum Wohnen. Bei letzteren ist auf die Verträglichkeit von Gewerbe und Wohnen zu achten. Besonders beim Gewerbegebiet Pferdemarkt sollen zukünftig zur Unterstützung des bestehenden Wohnens Gewerbenutzungen verträglicher gestaltet werden.

Priorität

- Kurzfristige Option [A]
- Mittelfristige Option [B]
- Mittelfristige, bedingte Option [C]
- Wohnen am Stadtpark: Klärung im Zusammenhang mit städtebaulichen Studien / Wettbewerb
- Langfristige Option
- Baulücken
- Grenze des Siedlungsbereiches

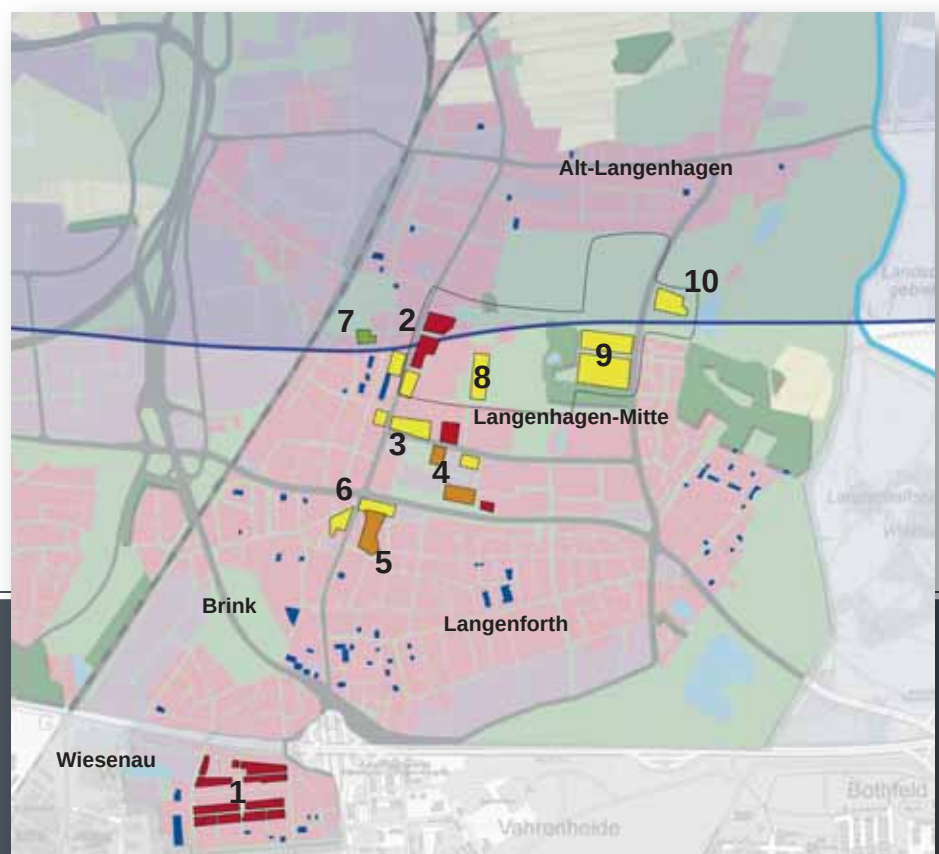


Abb. 7.2/12 Lage der Wohnungsbaupotentiale im Stadtbereich Mitte

7.3 STADTBEREICH NORD

Die Ortsteile des nördlichen Stadtbereichs sollen entsprechend der Charaktere und allgemeinen Ziele weiterentwickelt werden, wie sie in Kap. 3.3 dargestellt und beschrieben sind: Kaltenweide als Vorort, Krähenwinkel als Siedlung, Altenhorst als Weiler, Siedlung Twenge und Hainhaus als Kleine Siedlungen.



Abb. 7.3/1 Stadtbereichskonzept Nord: Krähenwinkel, Kaltenweide, Seestädte

A. BAUSTRUKTUREN IM INNEREN

WOHNUNGSBESTAND DER 1950ER BIS 1970ER JAHRE MODERNISIEREN UND QUALIFIZIEREN [s. Kap. 5.2 A]

In den Einfamilienhaus-Siedlungen der 1950er bis 1970er Jahre vollzieht sich bereits jetzt und in den kommenden 15 Jahren ein Bevölkerungsumbruch, da viele der Einwohner dieser Gebiete hochbetagt sind. Dies betrifft die Siedlungen Krähenwinkel, Twenge und Hainhaus fast vollständig, aber auch zusammenhängende Bereiche von Kaltenweide. In diesen Lagen können sich zum Beispiel junge Familien, aber auch andere Haushalte ansiedeln, was auch ohne Wohnungsneubau zu einer jüngeren und vielfältigeren Bevölkerungsstruktur führt.

Die Sanierung und Modernisierung des Bestandes soll mit verschiedenen Maßnahmen unterstützt werden, wie z.B. das städtische Förderprogramm für energetische Gebäudesanierung [Priorität A, s. S. 112].



Abb. 7.3/2+3 Verschiedene Baustrukturen in Krähenwinkel

DORFSTRUKTUREN SICHERN [s. Kap. 4.2 B]

Der dörfliche bzw. ländliche Charakter ist noch am besten erhalten in Altenhorst und im Ortskern von Kaltenweide. In Krähenwinkel ist er noch am stärksten auf der Ostseite der Walsroder Straße erhalten. Diese Strukturen sollen entsprechend auch für die Zukunft gesichert werden.



Abb. 7.3/4 Dorfstrukturen in Krähenwinkel auf der Ostseite der Walsroder Straße

B. SCHWERPUNKTBILDUNG

VIELFÄLTIGE GRUNDVERSORGUNG IN KALTENWEIDE AUSBAUEN [s. Kap. 5.3 B]

Mit der Entwicklung des großen Baugebietes Weiherfeld am Bahnhofpunkt hat sich Kaltenweide vom Dorf zum Vorort weiterentwickelt, der entsprechend zwei Versorgungsschwerpunkte aufweist und neben der lokalen Bevölkerung auch die der Seestädte und zum Teil die der nördlich angrenzenden Nachbargemeinde versorgt:

- Dorfmitte mit öffentlichen Einrichtungen und Anlagen. Hier soll ein Bolzplatz neu entstehen, die Turnhalle wurde bereits fertig gestellt [Priorität A].
- Handel und private Dienstleistungen am S-Bahn-Haltepunkt. Die Einrichtung eines Wochenmarktes ist zu prüfen [Priorität C]. Der Markt könnte auch zur Belebung der interkulturellen Kommunikation in Kaltenweide beitragen.



Abb. 7.3/5 Versorgungsschwerpunkt Krähenwinkel

EINFACHE GRUNDVERSORGUNG IN KRÄHENWINKEL SICHERN [s. Kap. 5.3 C]

In Krähenwinkel soll der Versorgungsschwerpunkt im Bereich der Eichstraße mit öffentlichen Einrichtungen und kleinteiligen Dienstleistungsangeboten gesichert werden, ebenso der Nahversorger an der Walsroder Straße.

Zentrale Aufgabe auch für die weitere Schulentwicklungsplanung ist der Erhalt der Grundschule in Krähenwinkel. Als geeignete Maßnahmen werden hierzu empfohlen:

- Ansiedlung junger Familien unterstützen [Priorität E]
- Anpassung der Schulbezirke zugunsten von Krähenwinkel [Priorität E]



Abb. 7.3/6 Waldsee in der Wietzeniederung

FREIZEITSCHWERPUNKT WIETZENIEDERUNG PFLEGEN UND AUSBAUEN [s. Kap. 5.3 C]

Besonders in der Wietzeniederung verfügt der nördliche Stadtbereich über vielfältige Freizeitanlagen, die die Attraktivität der Ortsteile deutlich erhöhen, z.T. aber auch einen deutlich weiteren Einzugsbereich haben, wie z.B. der gerade fertiggestellte Interkulturelle Erlebnispark Weiherfeld.

- Ausbau des Golfplatzes Hainhaus bei Bedarf um weitere neun Bahnen [Priorität C]
- Nutzung des Wietzesees für Bootssport nach dem Kiesabbau [Priorität C]



Abb. 7.3/7 Golfclub in Hainhaus



Abb. 7.3/8 Knotenpunkte für Radfahrer qualifizieren

C. INNERE UND ÄUßERE VERNETZUNG

LÜCKEN IM RADROUTEN- UND RUNDWEGENETZ SCHLIESSEN [s. Kap. 6.2 B]

Das vielfältige Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer soll weiter ausgebaut werden, um restliche Lücken zu schließen oder direktere Verbindungen zu ermöglichen:

- Alt-Langenhagen – Krähenwinkel: neue, eigenständige Radroute [Priorität A]
- Kaltenweide: Verbindung Bissendorfer Weg – Interkultureller Erlebnispark [Priorität B]
- Kiebitzkrug: Feldweg für regionale Radwegverbindung ausbauen [Priorität C]
- Rundweg um den Wietzensee [Priorität C]
- Kaltenweide: Mühlenweg als öffentlicher Weg [Priorität C]
- Heinrich-Hagemann-Allee für Radfahrer qualifizieren [Priorität C]
- Verbindung Krähenwinkel – Evershorst / Kananohe [Priorität D]

ERGÄNZUNGEN DES HAUPTVERKEHRSNETZES PRÜFEN [s. Kap. 4.3 A, B]

Im bisherigen Flächennutzungsplan bzw. im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes sind zwei Ausbauoptionen enthalten, die an Bedingungen geknüpft sind:

- Ostspange Krähenwinkel zwischen Heinrich-Hagemann-Allee und Sportplatzweg mit Bahnbrücke: als Handlungsoption gemäß Flächennutzungsplan, falls Bahnübergang Hainhäuser Weg gestrichen werden sollte [Priorität C]
- S-Bahn-Haltepunkt Krähenwinkel an der Flughafentrasse abhängig von arbeitsplatzintensivem Dienstleistungsstandort und alternativer Option Airport City [weiter zu prüfen, Priorität C]

SIEDLUNGSRÄNDER EINGRÜNEN [s. Kap. 6.2 C]

Zur Integration der Siedlungsbereiche in die Landschaft sollen die Ortsränder in aller Regel eingegrünt werden. Bei bestehenden Ortsrändern sollen in einigen Bereichen nach Möglichkeit Eingrünungen ergänzt werden [Priorität C]:

- Krähenwinkel: westlich Jägerweg und nördlich Kellenheide
- Kaltenweide: am Gewerbegebiet
- Altenhorst: östlicher und nördlicher Ortsrand
- Hainhaus: kurze Abschnitte am westlichen und östlichen Ortsrand



Abb. 7.3/9 Weitgehend eingegrünter Ortsrand von Altenhorst

D. KURZ-, MITTEL- UND LANGFRISTIGE ENTWICKLUNGEN

WOHNUNGSBAU NACH FERTIGSTELLUNG DES WEIHERFELDES KLEINTEILIG ENTWICKELN [s. Kap. 5.2 A, B]

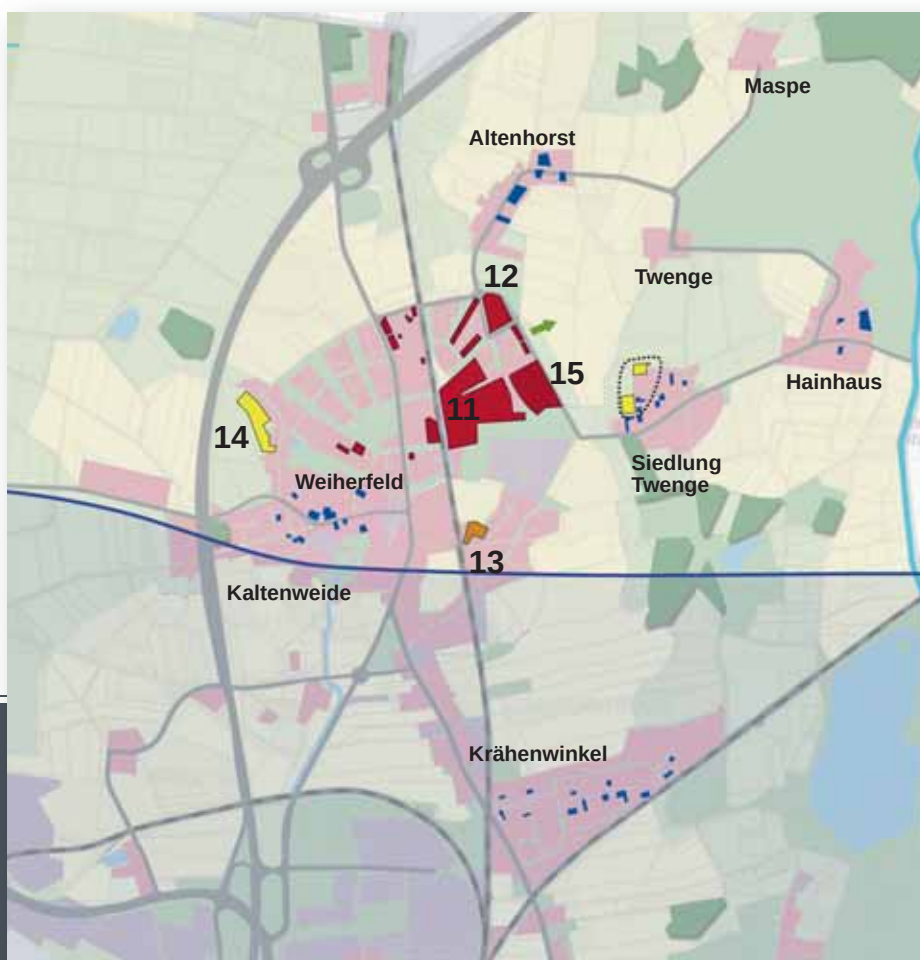
Das Weiherfeld war der Wohnungsbauschwerpunkt Langenhagens in den vergangenen 15 Jahren und wird voraussichtlich im Jahr 2013 weitestgehend fertiggestellt. Weitere Erweiterungsoptionen im nördlichen Stadtbereich sind kleinteilig und sollen nur noch dem Eigenbedarf dienen, falls der nicht im Siedlungsbestand gedeckt werden kann. Letzteres gilt wegen des Siedlungsbeschränkungsbereiches auch für Krähenwinkel und mangels Infrastruktur für die Seestädte.

Nähere Informationen zu den folgenden Standortoptionen enthalten die Steckbriefe im Anhang 1:

- Kaltenweide-Weiherfeld, B-Plan-Reserven: Vorortsiedlung [Nr. 11, Priorität A]
- Kaltenweide-Weiherfeld, 6.4: Vorortsiedlung [Nr. 12, Priorität A]
- Kaltenweide, nördlich Bissendorfer Weg: Ortstypische Ergänzung [Nr. 13, Priorität B]
- Kaltenweide, westlich Lindenstraße: Ortstypische Ergänzung [Nr. 14, Priorität C]
- Siedlung Twenge: kleinteilige ortstypische Ergänzung [Nr. 15, Priorität C]

Art / Priorität	Potential	angestrebt	
	gesamt	relativ	absolut
Baulücken	95 WE	30%	30 WE
kurzfristig / prioritär	505 WE	100%	505 WE
mittelfristig, Ziel	10 WE	80%	8 WE
mittelfristig, bedingt / Reserve	40 WE	40%	15 WE
langfristig	155 WE	0%	0 WE
Gesamt	650 WE	85%	558 WE

Abb. 7.3/10 Übersicht der Wohnungsbau-potentiale im Stadtbereich Nord



Priorität

- Kurzfristige Option [A]
- Mittelfristige Option [B]
- Mittelfristige, bedingte Option [C]
- Siedlung Twenge: Auswahl einer Alternative im Flächennutzungsplan
- Langfristige Siedlungserweiterung
- Baulücken
- Grenze des Siedlungsbereiches

Abb. 7.3/11 Lage der Wohnungsbau-potentiale im Stadtbereich Nord

STANDORTRESERVEN FÜR GEWERBEANSIEDLUNGEN NUTZEN

[s. Kap. 4.2 A, C, D]

Die bestehenden Gewerbegebiete Kiebitzkrug und Kaltenweide verfügen über kleinteilige Bebauungsplanreserven, die entsprechend dem jeweiligen Profil genutzt werden sollen. Auch in den dörflichen Gebieten können sich ggf. geeignete kleinteilige Betriebe ansiedeln.

Zu den weiteren Entwicklungsoptionen geben die Steckbriefe im Anhang 2 nähere Informationen:

- Nördlich Heinrich-Hagemann-Allee: FNP-Reserve [Nr. 6, Priorität B]
- Kiebitzkrug: ggf. südliche Ergänzung [Nr. 14, Priorität C]
- Westlich Krähenwinkel: ggf. langfristig für attraktive Dienstleistungen [Nr. 21, Priorität D]



Abb. 7.3/12 Krähenwinkel und Kaltenweide aus Richtung Süden

7.4 STADTBEREICH WEST

Auch die Ortsteile des westlichen Stadtbereichs sollen entsprechend der Charaktere und allgemeinen Ziele weiterentwickelt werden, wie sie in Kap. 3.2 dargestellt und beschrieben sind: Godshorn als Vorstadt, Schulenburg und Engelbostel als Dörfer.

A. BAUSTRUKTUREN IM INNEREN

WOHNUNGSBESTAND DER 1950ER BIS 1970ER JAHRE MODERNISIEREN UND QUALIFIZIEREN [s. Kap. 5.2 A]

Große Teile von Schulenburg-Süd und Engelbostel, aber auch von Godshorn sind nach dem Krieg bzw. in den 1950er bis 1970er Jahren entstanden. In diesen Einfamilienhaus-Siedlungen vollzieht sich ein Bevölkerungsumbruch, da viele der Einwohner dieser Gebiete bereits über ein hohes Alter verfügen. Hier können sich zum Beispiel junge Familien und Paare ansiedeln, sodass die Bevölkerungsstruktur ohne Wohnungsneubau jünger und vielfältiger wird. Die Sanierung und Modernisierung des Bestandes soll mit verschiedenen Maßnahmen unterstützt werden, wie z.B. dem städtischen Förderprogramm für energetische Gebäudesanierung [Priorität A, s. Kap. 5.2 C].

DORFSTRUKTUREN SICHERN [s. Kap. 4.2 B]

Der dörfliche Charakter ist noch am besten in Schulenburg-Mitte und im Ortskern von Engelbostel erhalten. In Godshorn ist der Ortskern bereits stärker städtisch überformt. Generell sollen diese Strukturen für die Zukunft gesichert werden.



Abb. 7.4/1 Gehöft in Engelbostel





Abb. 7.4/2 Reihenhäuser in Schulenburg-Süd



Abb. 7.4/3 Wohnsiedlung in Godshorn



Abb. 7.4/4 Stadtbereichskonzept West: Godshorn, Engelbostel, Schulenburg

B. SCHWERPUNKTBILDUNG

VIELFÄLTIGE GRUNDVERSORGUNG IN GODSHORN SICHERN [s. Kap. 5.3 C]

Godshorn hat im Umfeld des Le-Trait-Platzes einen Versorgungsschwerpunkt mit öffentlichen Einrichtungen und Nahversorgung sowie kleinteiligem Handel und Dienstleistungen. Dieser Schwerpunkt soll auch in Zukunft gesichert werden.



Abb. 7.4/5 Kirche Engelbostel

GRUNDVERSORGUNG IN ENGELBOSTEL UND SCHULENBURG GEMEINSAM SICHERN [s. Kap. 5.3 C]

Engelbostel verfügt im Bereich der Kirchstraße über grundlegende öffentliche Einrichtungen, Schulenburg-Mitte zum Teil am Amtsweg. Zur Sicherung der Grundversorgung sollen zukünftig verstärkt Versorgungseinrichtungen und -anlagen gemeinsam genutzt werden. Als Standort eignet sich dazu der Abschnitt Hannoversche Straße, sodass von der Kirchstraße bis zum Amtsweg ein Band mit öffentlichen Einrichtungen und Anlagen entsteht. Vorgesehen sind:

- Neubau Feuerwehr Engelbostel / Schulenburg [Priorität B]
- Option für Nahversorger prüfen [Priorität C] für den Fall, dass der Standort Heidestraße aufgegeben wird



Abb. 7.4/6 Feuerwehr Schulenburg

FREIRÄUME FÜR SPORT UND NAHERHOLUNG SICHERN UND WEITERENTWICKELN [s. Kap. 6.2 A]

Die Freiräume zwischen Godshorn und Schulenburg sowie zwischen Godshorn und der Kernstadt sollen als Siedlungszäsur und zur Naherholung weitgehend erhalten bleiben. Die Weiterentwicklung betrifft folgende Bereiche:

- Godshorn: nördlichen Grüngürtel als Stadtteilpark qualifizieren und verlängern
- Schulenburg / Engelbostel: Grünzug mit einfachem Stadtteilpark-Charakter weiterentwickeln
- Schulenburg-Süd: Freiraum zwischen Siedlung und Südsee für Ökologie und Naherholung aufwerten



Abb. 7.4/7 Angelsee in Schulenburg

C. INNERE UND ÄUßERE VERNETZUNG

WEGENETZ FÜR RADFAHRER UND FUSSGÄNGER ERGÄNZEN [s. Kap. 6.2 B]

Das Wegenetz im westlichen Stadtbereich soll weiter ergänzt werden. Besonders für die Godshorner bestehen bisher nur wenige Wege in die Landschaft. Wesentliche Netzergänzungen sind:

- Godshorn / Schulenburg: Weg von der Schwabenstraße zum Flughafenzaun und dann weiter nach Westen – auch für den Rundweg um den Flughafen [Priorität A]
- Godshorn: Bungerns Hof als grünen Weg nach Norden verlängern [Priorität C]
- Münchner Straße: Anlage von Radwegen [Priorität A]
- Engelbostel: nördlichen Randweg Koppeldamm verlängern [Priorität C]
- Verbindungen für Rundweg um den Stelinger Berg [Priorität C]
- Engelbostel: Verbindung nach Garbsen und Stelingen [Priorität C]
- Schulenburg-Süd: direkte Verbindung Bultwiesenweg – Südsee [Priorität C]
- Schulenburg-Mitte: Verlängerung Roter Weg bis zur Hannoverschen Straße [Priorität C]
- Flughafen: west-östliche Flughafendurchquerung [Priorität E]



Abb. 7.4/8 Siedlungsrand Schulenburg aus Richtung Roter Weg

HAUPTNETZ GEZIELT ERGÄNZEN [s. Kap. 4.3 B]

Die Langenhagener Straße verbindet die drei westlichen Ortsteile miteinander und mit der Stadtmitte. Besonders bei Staus auf der Autobahn A 2 kommt der Verkehr auf dieser Straße zum Stocken. Im Zusammenhang mit dieser Straße stehen Entwicklungsziele und -optionen, die noch weiter geprüft werden:

- Lückenschluss L 382 zwischen Langenhagen und Garbsen, falls verkehrlich verträglich [Priorität E: entsprechend Planfeststellungsbeschluss]
- Schulenburg-Mitte: Entlastung der Langenhagener Straße vom Schwerlastverkehr [Priorität B], Bau der Variante Südspange bei direkter Anbindung des Airport-Business-Parks an die Autobahn [Priorität C]



Abb. 7.4/9 Lückenschluss der L 382 zwischen Langenhagen und Garbsen, falls verkehrlich verträglich [derzeit im Planfeststellungsverfahren]

D. KURZ-, MITTEL- UND LANGFRISTIGE ENTWICKLUNGEN

VIELFÄLTIGE WOHNUNGSBAUOPTIONEN IN ABSCHNITTEN NUTZEN [s. Kap. 5.2 B]

Aufgrund der begrenzten Wohnungsbauoptionen in den zentralen und nördlichen Stadtteilen werden in der Vorstadt Godshorn größere Entwicklungsreserven des bisherigen Flächennutzungsplanes am nördlichen und östlichen Rand erhalten. Die Siedlungsentwicklung in Schulenburg und Engelbostel soll dagegen primär der Deckung des Eigenbedarfs dienen. Wegen der Aufgabe des Wohnstandortes Schulenburg-Nord zugunsten gewerblicher Entwicklungen fällt die Eigenentwicklung in Schulenburg-Mitte allerdings größer als normal aus. Zur Anpassung der Bauangebote an den lokalen Bedarf soll die Entwicklung besonders in Schulenburg und Engelbostel in mehreren kleinen Abschnitten erfolgen.

Nähere Informationen zu den folgenden Standortoptionen enthalten die Steckbriefe im Anhang 1.

- Godshorn, westlich Hermannsburger Str.: Vorortsiedlung [Nr. 16, Priorität B]
- Godshorn, östlich Hermannsburger Str.: Vorortsiedlung [Nr. 17, Priorität C]
- Godshorn, westlich Vinnhorster Str.: Vorortsiedlung [Nr. 18, Priorität B]
- Godshorn, Schulenburger Mühle: Ortstypische Ergänzung [Nr. 19, Priorität A]
- Schulenburg, westlich Dorfstraße: Einfamilienhausgebiet [Nr. 20, Priorität A]
- Schulenburg, westlich Dorfstraße II: Einfamilienhausgebiet [Nr. 21, Priorität A]
- Engelbostel, südlich Schulstraße: Einfamilienhausgebiet [Nr. 22, Priorität B]

Art / Priorität	Potential	angestrebt	
	gesamt	relativ	absolut
Baulücken	145 WE	30%	45 WE
kurzfristig / prioritär	35 WE	100%	35 WE
mittelfristig, Ziel	225 WE	80%	180 WE
mittelfristig, bedingt / Reserve	195 WE	20%	40 WE
langfristig	40 WE	0%	0 WE
Gesamt	640 WE	47%	300 WE

Abb. 7.4/10 Übersicht der Wohnungsbau-potentiale im Stadtbereich West

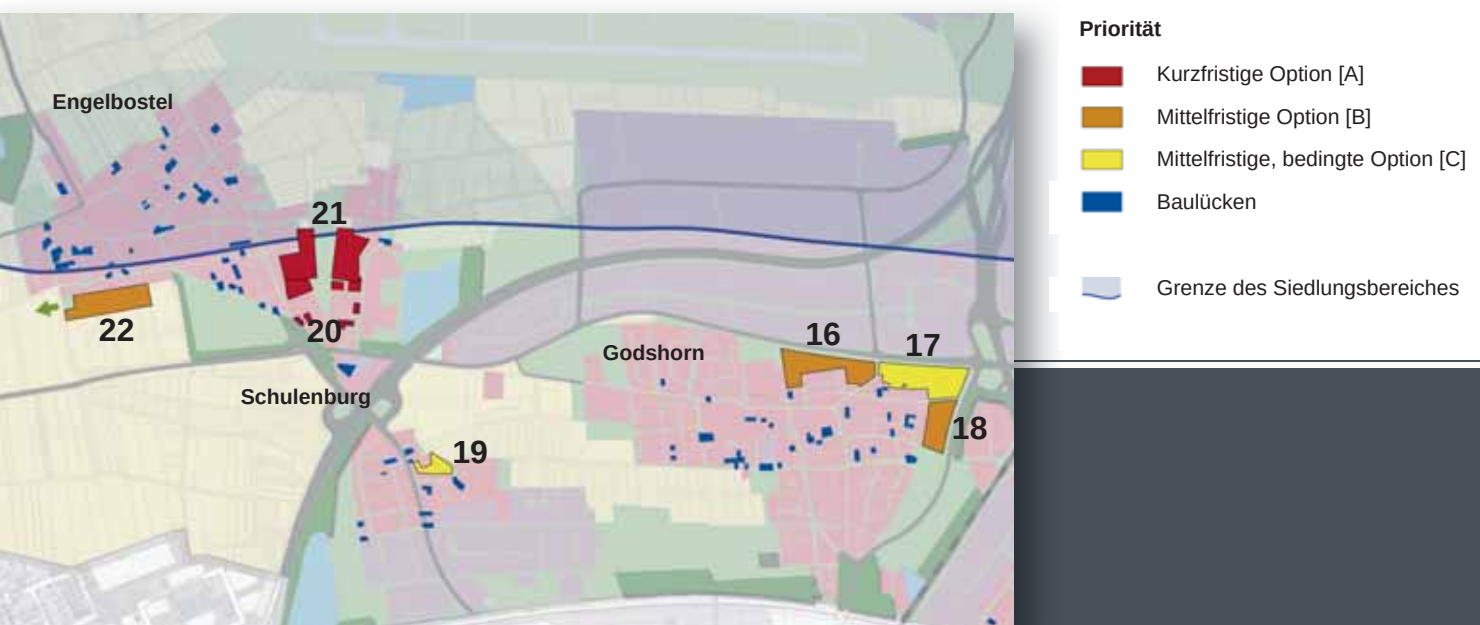


Abb. 7.4/11 Lage der Wohnungsbaupotentiale im Stadtbereich West

WIRTSCHAFTSSTANDORTE MAßVOLL ENTWICKELN [s. Kap. 4.2 C, D]

Die bestehenden Gewerbegebiete Schulenburg, Godshorn und Airport Business Park verfügen noch über kleine bis großflächige Baureserven, die möglichst prioritär und durch geeignete Betriebe genutzt werden sollen. Auch in den Ortskernen können sich ggf. geeignete kleine Betriebe integrieren.

Zu den weiteren ISEK-Optionen geben die Steckbriefe im Anhang 2 nähere Informationen:

- Aiport West: Flughafenorientiertes Gewerbe mit Anbindung über Flughafen-tunnel und Flughafenstraße [Priorität A, C]
- Schulenburg-Mitte: Kleine FNP-Reserve nutzen [Priorität B]
- Godshorn-Nordost: Dienstleistungsgebäude zur Straße soweit verträglich mit Wohnen und Verzicht auf alternative Wohnbebauung [Priorität C]
- Westlich Schwabenstraße: Für besonderen gewerblichen Bedarf bei verkehrlicher, ökologischer und landschaftlicher Verträglichkeit [Priorität C]
- Schulenburg-Süd: B-Plan-Reserve nutzen und ergänzen soweit verträglich mit Wohnen und Landschaft [Priorität C]



Abb. 7.4/12 Schulenburg-Mitte: FNP-Reserve nutzen, Verbindungsweg / Eingrünung anlegen



Abb. 7.4/13 Godshorn aus Richtung Osten

8. WEGE ZUR UMSETZUNG / AGENDA

Mit dem Beschluss des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes [ISEK] ist baulich-räumlich noch nichts realisiert. Das ISEK setzt – vorbereitend zum Flächennutzungsplan – vielmehr Rahmen und Maßstäbe für zukünftige inhaltliche Auseinandersetzungen und Entscheidungen zur Integration von Einzelprojekten und -maßnahmen in die Langenhagener Stadtlandschaft.

MONITORING ZUM STADTENTWICKLUNGSPROZESS

[Empfehlung Ackers Partner Städtebau]

Wesentliche Entwicklungsaufgaben für den anvisierten Zeitraum:

- Städtischer Ausbau der Stadtmitte für Handel und Dienstleistungen, Wohnen und öffentliche Infrastruktur mit Qualifizierung der öffentlichen Räume
- Unterstützung und Koordination der Erneuerung und Modernisierung des Wohnungsbestandes in Abstimmung mit dem Wohnungsneubau
- Verträglichkeit von Gewerbe und Verkehr mit dem Wohnen im Bestand zu verbessern und bei Entwicklungsmaßnahmen einzuhalten
- Sicherung und Weiterentwicklung der Güte öffentlicher Einrichtungen und Anlagen im gesamten Stadtgebiet
- Qualifizierung des Wegenetzes für Radfahrer und Fußgänger sowie des ÖPNV

Die genannten Themenfelder und Aufgaben sind umfangreich und stark interessensgeprägt. Ein Interessensausgleich setzt die Akzeptanz der Akteure voraus. Deshalb muss ein begleitender Prozess der Planung, der Beteiligung, der Steuerung und der Erfolgskontrolle den Erfolg sichern.



Abb. 8.0/1 Modernisierungsbedürftiger Wohnungsbestand der Bahnhofstraße in Langenhagen



Abb. 8.0/2 Städtischer Ausbau der Stadtmitte als eine wesentliche Entwicklungsaufgabe



Abb. 8.0/3 Modernisierter Wohnungsbestand in der Gladiolenstraße, Langenhagen

Die Agenda stellt in den Kapiteln 8.3 bis 8.7 die einzelnen Ziele, Projekte und Maßnahmen des ISEKs nach unterschiedlichen Prioritäten dar. Dies soll Politik, Stadtplanung und Öffentlichkeit die Reflektion des Erreichten und Planung der nächsten Schritte erleichtern. Empfohlen wird eine ein- bis zweijährige Aktualisierung der Agenda durch die Verwaltung und Information des Rates zum Beispiel im Zusammenhang mit dem Wohnungsmarktbericht oder den Haushaltsberatungen.

Es wurden bewusst mehr Entwicklungsoptionen in das ISEK aufgenommen, als zum Zeitpunkt des Beschlusses realisierbar erscheinen – meistens mit den Prioritäten mittelfristige Entwicklung oder mittelfristige bedingte Option. Dadurch bleibt die Stadt angesichts einer Bandbreite möglicher Entwicklungen handlungsfähig. In diesem Sinne kann es im weiteren Planungsprozess auch sinnvoll sein, einzelne Prioritätensetzungen zu verändern.



Abb. 8.0/4 Qualifizierung des Wegenetzes für Radfahrer, z.B. Emil-Berliner-Straße

8.1 NEUAUFSTELLUNG 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 Baugesetzbuch]*

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept [ISEK] enthält die voraussehbaren Bedürfnisse und stellt die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung für Langenhagen dar. Entsprechend dient das ISEK auch als Vorentwurf zum neuen Flächennutzungsplan [FNP]. Hierzu können bzw. sollen Öffentlichkeit und Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB Stellung nehmen.

Die baulich-räumlichen Entwicklungsaussagen werden in den FNP-Entwurf als planungsrechtliche Grundlage der Stadtentwicklung eingearbeitet. Die Stadtbereichskonzepte bilden die Vorlage für die neue Fassung des FNPs. Sie sind in ihrer flächenhaften Darstellung an dessen Nutzungskategorien orientiert, wie ein Vergleich der Pläne unten zeigt.

Bei der weiteren Ausarbeitung des FNP sind besonders folgende Aspekte zu beachten:

- Abwägung der Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung
- Prüfung der Nutzungsarten im Siedlungsbestand
- Nähere Prüfung zu ISEK-Entwicklungspotentialen einschließlich Umweltprüfung – besonders bei Optionen mit Priorität C –, ggf. Ausschluss einzelner Optionen bei Erhalt insgesamt ausreichender Handlungsreserven

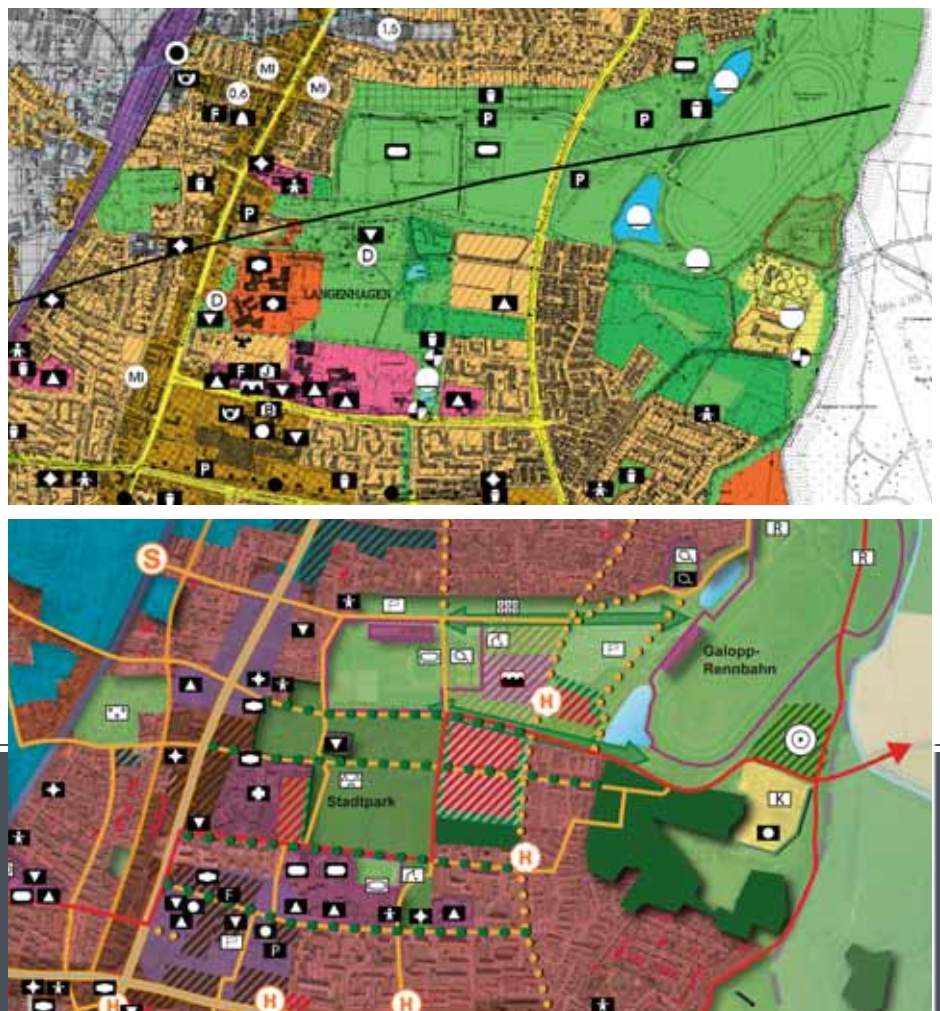


Abb. 8.1/1+2 Darstellung rechtswirksamer Flächennutzungsplan [oben] und Stadtbereichskonzept [unten], Ausschnitt Stadtmitte

8.2 ALLGEMEINE HINWEISE ZU DEN MAßNAHMENLISTEN

ABGESTUFTE PRIORITÄTENSETZUNG UND BINDUNG DER STADT



Abb. 8.2/1 Umgenutzte Hofgebäude in Godshorn

Schlüsselprojekte und einige bereits abgestimmte Maßnahmen erhalten die höchste Priorität [A] und sollen kurzfristig, bis etwa zum Jahr 2015, durchgeführt oder zumindest gestartet sein. 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.

Mit dem Beschluss des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes hat sich die Stadt an die enthaltenen Ziele, Projekte und Maßnahmen gebunden – allerdings in unterschiedlichem Maße. Bei den Prioritäten A bis B sind die relevanten Inhalte in den neuen Flächennutzungsplan zu übernehmen, bei Priorität C ggf. erst nach Prüfung der Bedingungen. Optionen mit Priorität D sind lediglich in die Begründung zum Flächennutzungsplan aufzunehmen.

Die Spalte Planung weist auf planerische oder verwaltungstechnische Vorarbeiten zur Realisierung von einzelnen Maßnahmen hin. Maßnahmen mit konkretem Raumbezug sind mit Nummern versehen – z.B. [1] – und im jeweiligen Maßnahmenplan der Kapitel 4 - 6 dargestellt.

Aus Fachplanungen wie Verkehrsentwicklungsplan [VEP] und Einzelhandelskonzept [EHK] übernommene Maßnahmen sind entsprechend zugeordnet. Die Maßnahmen des VEP sind nach Beschluss des VEP in der Agenda zu aktualisieren.



Abb. 8.2/2 Langenhagener Straße, Blick auf den Siedlungsrand von Godshorn

8.3 KURZFRISTIGE PLANUNGEN, MAßNAHMEN UND [SCHLÜSSEL-] PROJEKTE

PLANUNG

BAU / REALISIERUNG

WIRTSCHAFT

Allgemein [Kap. 4.2 A-D]

- Kataster für gebrauchte Gewerbeimmobilien und geeignete Baulücken [Handel, Gewerbe, Dienstleistungen]

Handel gemäß Einzelhandelskonzept [Kap. 4.2 A]

- Verbrauchernahe Grundversorgung sichern

Handel gemäß Einzelhandelskonzept [Kap. 4.2 A]

- Ansiedlung der Westpassage mit rd. 16.500 qm Verkaufsfläche [1]
- Marketing für die Innenstadt verstärken: Citymanagement

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]

VERKEHR

- Abstimmung und Beschluss des Verkehrsentwicklungsplanes, ggf. mit Änderungen

Gemäß Verkehrsentwicklungsplan-Entwurf

- Vorhandene LKW-Führung zu den Gewerbegebieten anhand des LKW-Lenkungskonzeptes überprüfen und Beschilderung anpassen

WOHNUNGSBAU

Siedlungsbestand [Kap. 5.2 A]

- Studie / Wettbewerb zu Stadtpark und Wohnen: Qualitäten ausloten
- Wiesenau: städtebauliche Sanierungsmaßnahme einleiten und durchführen

Kommunales Wohnraumversorgungskonzept [Kap. 5.2 D]

- Wohnungsmarktbeobachtungssystem, Monitoring der Ziele und Maßnahmen
- Förderprogramm für energetische Gebäudesanierung
- Zwischenerwerb von Schlüsselgrundstücken für die Stadtentwicklung

Siedlungsbestand [Kap. 5.2 A]

- Eichenpark, Ergänzung von Geschosswohnungen [2]
- B-Plan-Reserven Weiherfeld [11 und 12]
- Baureserven westlich Dorfstraße [20 und 21]
- Wiesenau Mitte: Strukturelle Erneuerung, Ersatz Wohnungsbestand
- Bauliche Modernisierung des 1950er- bis 1970er-Jahre-Bestandes
- Einzelne Neustrukturierungen

Siedlungserweiterung [Kap. 5.2 B]

- Weiherfeld Zentrum/Ost [11]
- Weiherfeld, 6.4 [12]
- Schulenburg, Westlich Dorfstraße II [21]

MITTELZENTRUM

Gehobene Versorgung [Kap. 5.3 C]

- Schulentwicklungsplan: Angebot der weiterführenden Schulen anpassen

Grundversorgung

- Kita- / Hortangebot weiterentwickeln

Gehobene Versorgung [Kap. 5.3 B]

- Schwimmbad-Neubau, Theodor-Heuss-Straße [1]
- Recyclinghof nahe Autobahnanschlussstelle Kaltenweide [2]

Grundversorgung [Kap. 5.3 C]

- Ausbau der vielfältigen Grundversorgung in Kaltenweide: Turnhalle [fertiggestellt], Bolzplatz [3]

STADTLANDSCHAFT

Focus Stadtmitte [Kap. 6.2 D]

- Vorbereitende Untersuchungen für die Aufnahme in ein Städtebau-Förderprogramm
- Reitwegekonzept
- Landschaftsplan

Freiräume ausprägen [Kap. 6.2 A]

- Stadt-[teil-]parks aufwerten: Stadtpark, Brink [1]
- Entwicklung des Silbersees als Badensee im Park [2]

Verbesserung des Radroutennetzes gemäß VEP-Entwurf [Kap. 6.2 B]

- Umgestaltung in eine Fahrradstraße: Karl-Kellner-Straße [3]
- Neubau von Radverkehrsanlagen in der Münchner Straße [4]
- Anlage von Schutzstreifen in der Hans-Böckler-Straße und Klusriede / Emil-Berliner-Straße [5]
- Anpassung der Beschilderung an die vorhandene bzw. geplante Führungsform

Grüne Wege [Kap. 6.2 B]

- Netzlücke schließen: Krähenwinkel – Alt-Langenhagen [6]
- Rundweg um den Flughafen: Weg zu Aussichtspunkten ausbauen [7]

Focus Stadtmitte [Kap. 6.2 D]

- Innenstadt ausbauen [8]:
 - Marktplatz umgestalten
 - Neues Einkaufszentrum [im Bau]
- Zentrale Stadtachse [9]:
 - Wohnen am Eichenpark integrieren



Abb. 8.3/1 Walter-Bettges-Stadion am Stadtpark

8.4 MITTELFRISTIGE PLANUNGEN UND ENTWICKLUNGSOPTIONEN

PLANUNG

BAU / REALISIERUNG

WIRTSCHAFT

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]

VERKEHR

Gemäß Verkehrsentwicklungsplan-Entwurf

- Rückbau der Walsroder Straße zwischen Bothfelder Straße und Niedersachsenstraße [1]
- Zusätzliche Überquerungshilfen für Fußgänger an stark belasteten Straßenräumen integrieren

WOHNUNGSBAU

Kommunales Wohnraumversorgungskonzept [Kap. 5.2 D]

- Monitoring Wohnungsmarkt und Steuerung der Siedlungsentwicklung

Siedlungsbestand [Kap. 5.2 A]

- Innenstadt [4]
- Graneweg, Ergänzung von Geschosswohnungen [5]
- Bauliche Modernisierung des 1950er- bis 1970er-Jahre-Bestandes

Siedlungserweiterung [Kap. 5.2 B]

- Nördlich Bissendorfer Weg [14]
- Westlich Hermannsbürger Straße [16]
- Westlich Vinnhorster Straße [18]
- Südlich Schulstraße [22]



Abb. 8.3/ 2 Schildhof: Modernes Wohnen zwischen Innenstadt und Park

MITTELZENTRUM

Gehobene Versorgung [Kap. 5.3 B]

- Feuerwehr Engelbostel / Schulenburg [4]

Grundversorgung [Kap. 5.3 C]

- Schulangebote weiterentwickeln
- Weitere bestehende umfangreiche öffentliche soziale und kulturelle Einrichtungen pflegen und an geänderte Bedarfe anpassen

STADTLANDSCHAFT

Freiräume ausprägen [Kap. 6.2 A]

- Grünzüge in Godshorn und Schulenburg mit Stadtteilpark-Charakter im Zusammenhang mit Siedlungsentwicklung weiterentwickeln [10]
- Wietzeblick: Weg- und Sichtbeziehungen qualifizieren [11]

Verbesserung des Radroutennetzes gemäß VEP-Entwurf [Kap. 6.2 B]

- Neubau von Radverkehrsanlagen in der Brinker Straße [12]
- Ausbau der Radverkehrsanlagen auf den zentralen Hauptrouten: Walsroder Straße, Theodor-Heuss-Straße [13]
- Anpassung der Beschilderung an die vorhandene bzw. geplante Führungsform
- Einrichtung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen in den Knotenzufahrten Hindenburgstraße, Harzweg, Hoppegartenring etc.
- Verbesserung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten
- Rückbau bzw. Signalisierung der freien Rechtsabbieger an Knotenpunkten
- Ausbau zusätzlicher Fahrradabstellanlagen

Grüne Wege [Kap. 6.2 B]

- Verbindung Bissendorfer Weg – Interkultureller Erlebnispark [14]
- Rundwege

Focus Stadtmitte [Kap. 6.2 D]

- Innenstadt ausbauen [15]: neuer Veranstaltungsplatz am „Stadtbahnhof“ / Weg Bahnhof Langenhagen Mitte – Innenstadt / Postgelände / Büro- und Geschäftshäuser im südlichen Stadtzentrum

8.5 MITTELFRISTIGE ENTWICKLUNGSOPTIONEN MIT BEDINGUNGEN

PLANUNG

BAU / REALISIERUNG

WIRTSCHAFT

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]

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]

VERKEHR

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]

WOHNUNGSBAU

Kommunales Wohnraumversorgungskonzept [Kap. 5.2 D]

- Öffentlichkeitsarbeit zur Wohnungsmarktentwicklung
- Grundstücksbörse im Internet
- Baugruppenbörse für Wohneigentumsgemeinschaften
- Wohnlotse für die Aktivierung innerer Potentiale

Siedlungsbestand [Kap. 5.2 A]

- Städtebauliche Neuordnung Walsroder Straße [3]
- Städtebauliche Neuordnung südlich Kastanienallee / Langenforther Platz [6]
- Städtebauliche Neuordnung nördlich Lenthehof [8]
- Städtebauliche Neuordnung nördlich An der Neuen Bult [10]
- Strukturelle Erneuerung: Geschosswohnungen der Nachkriegszeit an auszuwählenden Standorten ersetzen

Siedlungserweiterung [Kap. 5.2 B]

- Westlich Theodor-Heuss-Straße [9]
- Ortstypische Ergänzung westlich Lindenstraße [13]
- Abrundung am Nordweststrand Siedlung Twenge [15]
- Östlich Hermannsburger Straße [17]
- Ortstypische Ergänzung Schulenburger Mühle [19]

MITTELZENTRUM

Oberzentrale Standorte [Kap. 5.3 A]

- Flughafen: Ausbau der Kernkompetenzen in Anpassung an den Bedarf
- Erlebniswelt Flughafen als touristische Attraktion
- Nutzung der Galopprennbahn intensivieren [5]

Gehobene Versorgung [Kap. 5.3 B]

- Angebot der weiterführenden Schulen an neue Erfordernisse und Möglichkeiten anpassen
- Norta-Gelände: Kulturdienstleistungen [6]

MITTELZENTRUM [Fortsetzung]

- Bestehende umfangreiche öffentliche soziale und kulturelle Einrichtungen an geänderte Bedarfe anpassen unter Berücksichtigung der ISEK-Leitbilder und Ziele
- Marketing: Profil als Bildungsstadt schärfen

Grundversorgung [Kap. 5.3 C]

- Ausbau der vielfältigen Grundversorgung in Kaltenweide: Wochenmarkt [7]
- Bei Bedarf Option für Nahversorger prüfen [8]

STADTLANDSCHAFT

Freiräume ausprägen [Kap. 6.2 A]

- Golfplatz Hainhaus erweitern [16],
- Entwicklung des Wietzesees: Rundweg für Naherholung und Bootssport [17]
- Aufwertung des Freiraums Schulenburg-Süd zwischen Siedlung und Autobahn [18]

Verbesserung des Radroutennetzes gemäß VEP-Entwurf [Kap. 6.2 B]

- Ausbau der Radverkehrsanlagen auf den zentralen Haupttrouten: nördliche Walsroder Straße [19]
- Ggf. Neubau von Radverkehrsanlagen in der Evershorster Straße [20]
- Anpassung der Beschilderung an die vorhandene bzw. geplante Führungsform

Verbesserung des Radroutennetzes [Kap. 6.2 B]

- Kaltenweide – Mühlenweg [öffentlicher Weg] [21]
- Krähenwinkel – Evershorst / Kananohe über Heinrich-Hagemann-Allee [22]
- Schulenburg: Verlängerung Roter Weg bis zur Hannoverschen Straße [23]
- Wege am Parkplatz der Galopprennbahn anlegen [24]
- Regionaler Radweg: direkte Verbindung [25]
- Rundweg um Wietzensee [26]
- Schulenburg-Süd: Verbindung Bultwiesenweg – Südsee [27]
- Nördlicher Randweg von Engelbostel [28]
- Engelbostel: Wegausbau in Verlängerung der Langenhagener Straße [29]



Abb. 8.3/3 Innenstadt, Walsroder Straße

STADTLANDSCHAFT [Fortsetzung]

Grüne Wege [Kap. 6.2 B]

- Engelbostel, am Stelinger Berg [30]

Ortsrandeingrünung [Kap. 6.2 C]

- Altenhorst: östlich und nördlich Altenhorst
- Hainhaus: östlich Edderweg
- Kaltenweide: Gewerbegebiet Industriestraße
- Krähenwinkel: nördlich Kellenheide, westlich Jägerweg
- Alt-Langenhagen: nördlich Lönsweg, nördlich Reuterdamm
- Schulenburg: westlich Südsee
- Engelbostel: Koppeldamm, östlich Am Krähenberg

Focus Stadtmitte [Kap. 6.2 D]

- Innenstadt ausbauen [31]:
 - Parkplatz am Rathaus bebauen
 - Veranstaltungsplatz neu anlegen
 - Post in Ostpassage oder ähnliche Lage verlagern
- Zentrale Stadtachse ausbauen [32]:
 - Norta-Gelände nachnutzen
 - Walsroder Straße, zwischen den Zentren
 - Städtische Mischung am Langenforther Platz und Ecke Kastanienallee



Abb. 8.3/4 Ortsrand Siedlung Twenge

8.6 LANGFRISTIGE ENTWICKLUNGSOPTIONEN

PLANUNG

BAU / REALISIERUNG

WIRTSCHAFT

- Wohnungsnahes Gewerbe [Kap. 4.2 C]
- Westlich Krähenwinkel [19]

VERKEHR

- Gemäß Verkehrsentwicklungsplan-Entwurf [Kap. 4.3 B]
- Ausbau der Straße Am Pferdemarkt [7]
 - Ggf. Evershorster Straße südlich der Benkendorffstraße ausbauen [8]
 - Krähenwinkel, Ostspange: Verbindung zwischen Heinrich-Hagemann-Allee und Sportplatzweg im Falle einer Schließung des Bahnübergangs Hainhäuser Weg [9]

WOHNUNGSBAU

- Siedlungsbestand [Kap. 5.2 A]
- Südlich Imhoffstraße [7]

STADTLANDSCHAFT

- Verbesserung des Radroutennetzes gemäß Verkehrsentwicklungsplan-Entwurf [Kap. 6.2 B]
- Grüne Wege: Netzlücken schließen – Kernstadt / Krähenwinkel – Evershorst / Kananohe [33]
 - Ausbau der Radverkehrsanlagen auf den Hauptrouten wie z. B. Wagenzeller Straße [Klassifizierte Straße, Aufgabe der Region / des Landes] und Am Pferdemarkt [34]
 - Anlage von Schutzstreifen in der Kananoher Straße [35]



Abb. 8.3/5 Emil-Berliner-Straße, Langenforth

8.7 GUTACHTERLICHE EMPFEHLUNGEN

PLANUNG

BAU / REALISIERUNG

WOHNUNGSBAU

Kommunales Wohnraumversorgungskonzept [Kap. 5.2 C]

- Förderprogramm Wohnungsneubau für spezifische Zielgruppen

MITTELZENTRUM

Grundversorgung [Kap. 5.3 C]

- Ansiedlung junger Familien unterstützen
- Schulbezirke zugunsten von Krähenwinkel anpassen
- Bei erforderlichem Verzicht auf einen Standort Grundschule Wiesenau erhalten

STADTLANDSCHAFT

Freiräume ausprägen [Kap. 6.2 A]

- Konzentration neuer Abbauf Flächen für Kiese und Sande auf ein Minimum

Verbesserung des Radroutennetzes [Kap. 6.2 B]

- Flughafendurchquerung
- Einführung eines Radwegeleitsystems



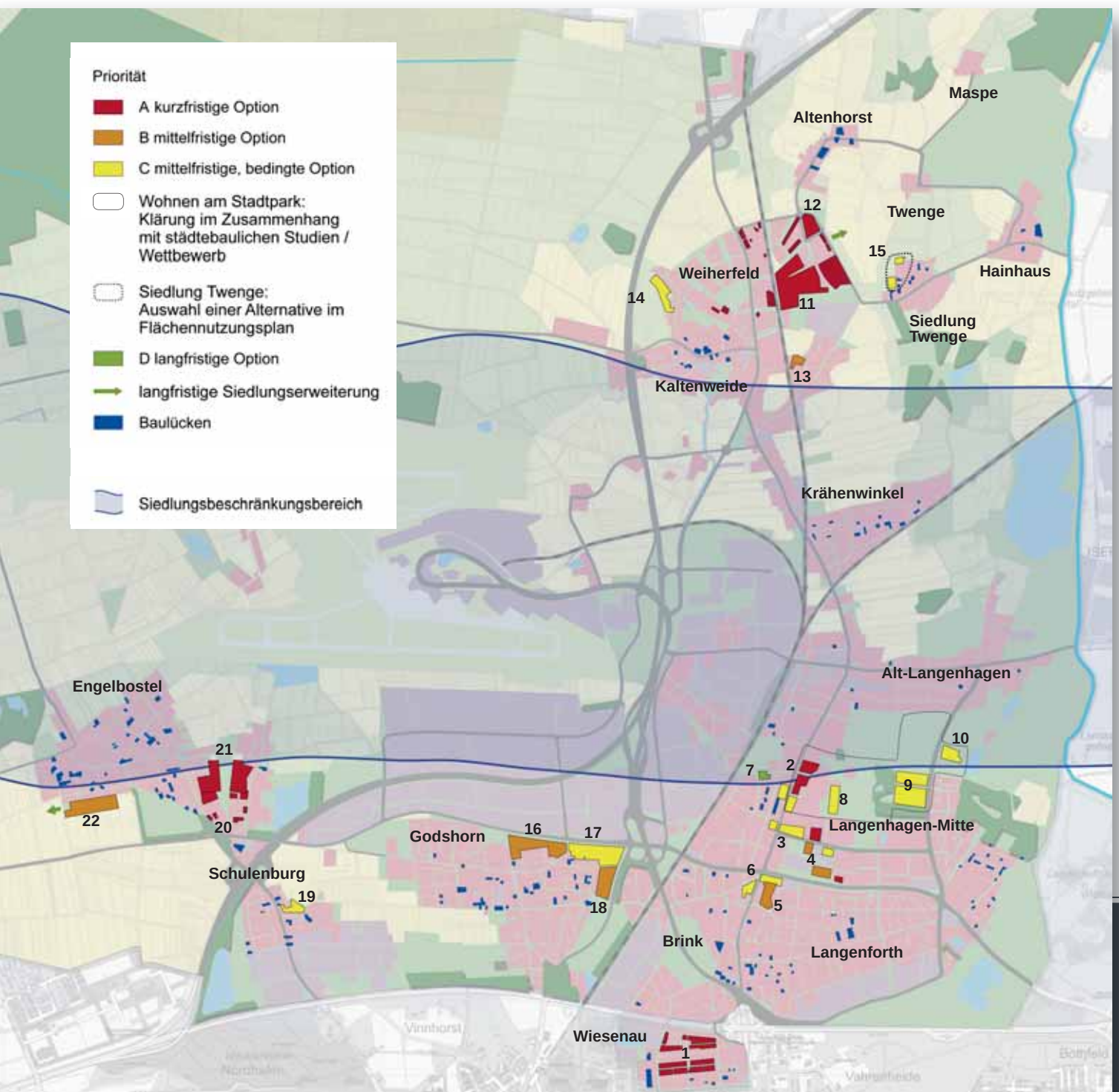
Abb. 8.3/6 Wohnungsbau in der Tempelhofer Straße, Langenhagen-Mitte

ANHANG

1. WOHNUNGSBAUPOTENTIALE – STECKBRIEFE

Die Steckbriefe zu den einzelnen Baupotentialen weisen für die konkrete Bauleitplanung und ggf. die Projektentwicklung auf wesentliche Entwicklungsziele und Entwurfskriterien hin. Es werden zum Teil aber auch Bedingungen gesetzt, die zur Qualitätssicherung und Profilierung des Gebietes und seines Umfeldes einzuhalten sind. Übergeordnete Aussagen enthält Kap. 5.2.

Die Übersicht zeigt die unterschiedliche Verteilung der Baupotentiale im Stadtgebiet, die von Lagequalitäten und Entwicklungseinschränkungen abhängt.

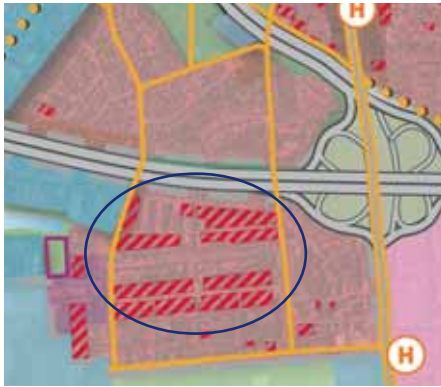


1 WIESENAU

[Wiesenaue]

Strukturelle Erneuerung im
Sanierungsgebiet

Fläche: 6,5 ha
Einheiten: ca. gleichwertiger Ersatz
Eigentümer: KSG
FNP: Mischbaufläche
Baurecht: vorhanden
Erschließung: vorhanden
Infrastruktur: nah
Biotopbed.: sehr gering



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Umfangreicher Abriss und Ersatz von Geschosswohnungen der Nachkriegszeit in mehreren Abschnitten
- Weitgehende Wiederaufnahme der bisherigen städtebaulichen Struktur
- Weitestgehender Erhalt der großzügigen Gebietsdurchgrünung
- Gestaltung als attraktive Umgebung für Familien
- Erhalt als sichere und anregende Lebensumwelt für die ältere Bevölkerung
- Stärkung der Quartiersmitte als soziales Zentrum

2 EICHENPARK

[Alt-Langenhagen]

Städtebauliche Ergänzung von Ge-
schosswohnungen im Siedlungsbestand

Fläche: 2,3 ha
Einheiten: ca. 80 WE [17,5 WE/ha]
Eigentümer: Entwicklungsgesellschaft
FNP: Mischbaufläche
Baurecht: vorhanden, ggf. anpassen
Erschließung: vorhanden
Infrastruktur: sehr nah
Biotopbed.: mittel



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Gestaffelte, nicht geschlossene Raumkante zur Walsroder Straße ausbilden, auch als Lärmschutz
- Eingang Stadtpark an der Walsroder Straße durch Gestaltung deutlich machen
- Bebauung an der Walsroder Straße entsprechend der zentralen Lage nicht nur für Wohnen nutzen, Dienstleistungen
- Grüne Achse zum Eichenpark ausprägen: Stadtparkallee, Volkshochschule
- Behutsamer Umgang mit altem Baumbestand

3 WALSRODER STRAÙE ZW. ZENTREN [Langenhagen Mitte/West]

Städtebauliche Neuordnung

Fläche: 5,3 ha
Einheiten: 80 WE [15 WE/ha]
Eigentümer: Privat
FNP: Mischbaufläche
Baurecht: vorhanden, ggf. anpassen
Erschließung: vorhanden
Infrastruktur: sehr nah
Biotopbed.: sehr gering



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Gemischte Nutzungen an Hauptachsen, 3-5 Vollgeschosse: Wohn- und Geschäftshaus / öffentliche / private Dienstleistungen
- Wohnungsbau in rückwärtigen Bereichen

BEDINGUNGEN

- Behutsamer Umgang mit Baudenkmalen
- Große Bäume zum Teil erhalten

4 INNENSTADT [Langenhagen Mitte]

Städtebauliche Ergänzung /
Neuordnung – Geschosswohnungen

Fläche: 3,2 ha
Einheiten: 112 WE [35 WE/ha]
Eigentümer: Privat / öffentlich
FNP: Misch-, Wohnbaufläche,
Gemeinbedarf
Baurecht: vorhanden
Erschließung: vorhanden
Infrastruktur: sehr nah
Biotopbed.: sehr gering



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Bau von Wohn- und Geschäftshäusern
- Bildung von ruhigen Innenbereichen in Obergeschossen
- Wohnungen an Veranstaltungsplätzen vermeiden / gering halten

5 GRANEWEG

[Langenforth]

Städtebauliche Neuordnung

Fläche: 1,4 ha
 Einheiten: 50 WE [35 WE/ha]
 Eigentümer: Privat
 FNP: Misch-, Wohnbaufläche
 Baurecht: vorhanden
 Erschließung: überw. nicht vorhanden
 Infrastruktur: sehr nah
 Biotopbed.: gering



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Behutsamer Umgang mit altem Baumbestand
- Vorhandene Altlast berücksichtigen: Kosten
- Geschosswohnungsbauten in rückwärtigen Bereichen, 2- bis 3-geschossig

6 LANGENFORTHER PLATZ

[Langenforth, Brink]

Städtebauliche Neuordnung

Fläche: 1,7 ha
 Einheiten: 35 WE [17,5 WE/ha]
 Eigentümer: Privat
 FNP: Mischbaufläche
 Baurecht: vorhanden
 Erschließung: vorhanden
 Infrastruktur: sehr nah
 Biotopbed.: z.T. sehr gering, z.T. hoch



ZIEL / ENTWURFSKRITERIUM

- Wohn- und Geschäftshäuser an Hauptachsen, 3-4 Vollgeschosse

BEDINGUNG

- Behutsamer Umgang mit Baudenkmal und altem Baumbestand

7 SÜDLICH IMHOFFSTRAßE [Langenhagen West]

Städtebauliche Neuordnung im Siedlungsbestand: verdichtet, gemischt

Fläche: 0,5 ha
Einheiten: 5 WE [10 WE / ha]
Eigentümer: Privat
FNP: Gewerbegebiet
Baurecht: nicht vorhanden
Erschließung: vorhanden
Infrastruktur: sehr nah
Biotopbed.: sehr gering



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Umnutzung der Gewerbebrache mit Wohnumfeld
- Gemischte Nutzung analog zum Bestand [Lage im Siedlungsbeschränkungsbereich]
- Das Umfeld nicht wesentlich störendes Kleingewerbe
- Ergänzung durch einzelne Wohnungen

8 NÖRDLICH LENTHEHOF [Alt-Langenhagen]

Städtebauliche Ergänzung im Siedlungsbestand: Geschosswohnungen

Fläche: 1,8 ha
Einheiten: 65 WE [35 WE/ha]
Eigentümer: Stadt Hannover
FNP: Sonderbaufläche Krankenh., Grünfläche
Baurecht: B-Plan Nr. 9
Erschließung: nicht vorhanden
Infrastruktur: sehr nah
Biotopbed.: mittel



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Potentiale und Qualitäten durch städtebauliche Studie / Wettbewerb ausloten
- Geschosswohnungen, 3 bis 5 Geschosse
- Hohe gestalterische Qualitäten
- KFZ-Erschließung über Promenaden vermeiden
- Verbindung Krankenhaus – Park verbessern

BEDINGUNGEN

- Hochwertige Integration in das Umfeld: Bezug zu Alleen / Großgrün / Park bilden
- Potentiale und Qualitäten durch städtebauliche Studie / Wettbewerb ausloten

9 WESTL. THEODOR-HEUSS-STRASSE [Langenhagen-Mitte]

Erweiterung der Siedlung zum
Städtischen Wohngebiet

Fläche: 5,8 ha
Einheiten: 205 WE [35 WE/ha]
Eigentümer: Stadt Langenhagen
FNP: Wohnbaufläche
Baurecht: vorhanden
Erschließung: nicht vorhanden
Infrastruktur: sehr nah
Biotopbed.: mittel



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Potentiale und Qualitäten durch städtebauliche Studie / Wettbewerb ausloten
- Geschosswohnungen mit höherer Dichte, 3 bis 4 Geschosse
- Hohe gestalterische Qualitäten
- KFZ-Erschließung über Promenaden vermeiden
- Stadtbahnverlängerung unterstützen

BEDINGUNGEN

- Hochwertige Integration in das Umfeld: Bezug zu Alleen / Großgrün / Park bilden
- Potentiale und Qualitäten durch städtebauliche Studie / Wettbewerb ausloten

10 NÖRDL. AN DER NEUEN BULT [Alt-Langenhagen]

Städtebauliche Ergänzung von Ein-
familienhäusern im Siedlungsbestand

Fläche: 1,4 ha
Einheiten: 35 WE [25 WE/ha]
Eigentümer: Stadt Hannover
FNP: allgemeine Grünfläche
Baurecht: B-Plan in Aufstellung
Erschließung: nicht vorhanden
Infrastruktur: sehr nah
Biotopbed.: sehr gering



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Potentiale und Qualitäten durch städtebauliche Studie / Wettbewerb ausloten
- Hohe gestalterische Qualitäten
- Überbauung von Teilen des Parkplatzes?

BEDINGUNGEN

- Hochwertige Integration in das Umfeld: Biotop, Gehölze und Grünzug berücksichtigen
- Rennbahn und geplante Stadtbahn mit ihren Anforderungen berücksichtigen
- Potentiale und Qualitäten durch städtebauliche Studie / Wettbewerb ausloten

11 WEIHERFELD ZENTRUM/OST [Kaltenweide]

Erweiterung zur Vorortsiedlung

Fläche: ca. 13,6 ha
 Einheiten: Rest 504 WE [35 WE/ha]
 Eigentümer: Entwicklungsgesellschaft
 FNP: Mischbaufläche an
 S-Bahn, Wohnbaufläche
 Baurecht: vorhanden
 Erschließung: vorhanden
 Infrastruktur: nah bis sehr nah
 Biotopbed.: mittel



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Weitere Baufelder wie geplant ergänzen [bis ca. 2013]
- Geschosswohnungen allenfalls in Haltepunktnähe [max. 3 Vollgeschosse]
- Wegenetz ergänzen

12 WEIHERFELD 6.4 [Kaltenweide]

Erweiterung zur Vorortsiedlung:
 vorerst nordöstlicher Abschluss

Fläche: 2,0 ha
 Einheiten: 50 WE [25 WE/ha]
 Eigentümer: Privat
 FNP: landwirtschaftl. Fläche /
 Ausgleichsfläche
 Baurecht: B-Plan vor Beschluss
 Erschließung: vorhanden
 Infrastruktur: nah
 Biotopbed.: gering



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Einfamilienhäuser ähnlich dem Umfeld
- Eingrünung durch vorhandene Ausgleichsfläche
- Ergänzung nach Abschluss der bisherigen Planungen für das Baugebiet Weiherfeld

13 NÖRDL. BISSENDORFER WEG [Kaltenweide]

Erweiterung der Siedlung durch
ortstypische Ergänzungen

Fläche: 0,5 ha
Einheiten: 10 WE [20 WE/ha]
Eigentümer: Privat
FNP: landwirtschaftl. Fläche
Baurecht: nicht vorhanden
Erschließung: vorhanden
Infrastruktur: nah
Biotopbed.: gering



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Dörfliche Siedlung: große Grundstücke mit hohem Grünanteil
- Rad- und Spazierweg zum Interkulturellen Erlebnispark anlegen [Netzlücke schließen]
- Bestehende Gehölze berücksichtigen, Eingrünung abschließen
- Immissionen von Bahn und Gewerbe berücksichtigen
- Fläche für örtlichen Eigenbedarf nach Abschluss des Baugebietes Weiherfeld

14 WESTLICH LINDENSTRASSE [Kaltenweide]

Erweiterung der Siedlung durch
ortstypische Ergänzung

Fläche: 2,1 ha
Einheiten: 30 WE [15 WE/ha]
Eigentümer: Privat
FNP: landwirtschaftl. Fläche
Baurecht: nicht vorhanden
Erschließung: nicht vorhanden
Infrastruktur: nah
Biotopbed.: gering



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Dörflicher Charakter: große Grundstücke mit hohem Grünanteil
- Verbesserung des Landschaftsbildes durch Eingrünung des Siedlungsrandes
- Fläche für örtlichen Eigenbedarf nach Abschluss des Baugebietes Weiherfeld

BEDINGUNGEN

- Landschaftsschutz berücksichtigen
- Landwirtschaft bzw. Pferdehaltung berücksichtigen

15 SIEDLUNG TWENGE

[Twenge]

Erweiterung der Siedlung durch kleinteilige ortstypische Ergänzungen

Fläche: 0,4 ha
 Einheiten: 5 WE [12 WE/ha]
 Eigentümer: Privat
 FNP: Fläche für Land- und Forstwirtschaft
 Baurecht: nicht vorhanden
 Erschließung: vorhanden
 Infrastruktur: weit entfernt
 Biotopbed.: gering



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Auswahl eines der zwei alternativen Potentiale [spätestens im FNP]
- Dörfliche Wohnsiedlung
- Verbesserung des Landschaftsbildes durch Eingrünung des Siedlungsrandes

BEDINGUNGEN

- Benachbarten Landschaftsschutz berücksichtigen
- Lokaler Eigenbedarf

16 WESTL. HERMANNSBURGER STRAßE

[Godshorn]

Erweiterung zur Vorortsiedlung

Fläche: 5,2 ha [ohne Grünzug]
 Einheiten: 105 WE [25 WE/ha]
 Eigentümer: Privat
 FNP: Wohnbaufläche
 Baurecht: überw. nicht vorhanden
 Erschließung: nicht vorhanden
 Infrastruktur: sehr nah
 Biotopbed.: gering



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Zwischenraum für bauliche Entwicklung nutzen [aus Mangel an zentralen Alternativen]!
- Überwiegend Einfamilienhäuser [Reihenhäuser, freistehend, ggf. Geschosswohnungen, 2- bis 3-geschossig]
- Lärmschutzwall mit Grünzug anlegen, ähnlich wie im Bereich Lohkamp
- Erschließung von Hauptstraßen aus:
 Ortseingang gestalten [baulich / freiräumlich]

17 ÖSTL. HERMANNSBURGER STRAßE
[Godshorn]

Erweiterung zur Vorortsiedlung

Fläche: 4,8 ha [ohne Grünzug]
Einheiten: 120 WE [25 WE/ha]
Eigentümer: Privat
FNP: Wohnbaufläche
Baurecht: nicht vorhanden
Erschließung: nicht vorhanden
Infrastruktur: nah
Biotopbed.: gering



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Zwischenraum für bauliche Entwicklung nutzen [aus Mangel an zentralen Alternativen]!
- Überwiegend verdichtete Bauweise [Geschosswohnungen mit 2 bis 3 Geschossen, Reihenhäuser, Hofhäuser und Einfamilienhäuser]
- Lärmschutzwall mit Grünzug anlegen, ähnlich wie im Bereich Lohkamp
- Erschließung von Hauptstraßen aus:
Ortseingang gestalten [baulich / freiräumlich]

18 WESTLICH VINNHORSTER STRAßE
[Godshorn]

Erweiterung der Siedlung durch
ortstypische Ergänzung

Fläche: 1,6 ha [ohne Grünzug]
Einheiten: 45 WE [15 WE/ha]
Eigentümer: Entwicklungsgesellschaft
FNP: Wohnbaufläche /
Grünfläche
Baurecht: nicht vorhanden
Erschließung: nicht vorhanden
Infrastruktur: nah
Biotopbed.: gering



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Zwischenraum für bauliche Entwicklung nutzen [aus Mangel an zentralen Alternativen]!
- Überwiegend Einfamilienhausbauweise [Reihenhäuser, freistehend]
- Grünzug am vorhandenen Lärmschutzwall als schmale Siedlungszäsur anlegen, eher breiter als im Bereich Lohkamp
- Radwegeverbindung Alt-Godshorn als Allee gestalten

19 SCHULENBURGER MÜHLE [Godshorn]

Erweiterung der Siedlung durch
ortstypische Ergänzungen

Fläche: 1,2 ha
Einheiten: 25 WE [20 WE/ha]
Eigentümer: Privat / KSG
FNP: Wohnbaufläche
Baurecht: vorhanden
Erschließung: nicht vorhanden
Infrastruktur: mittel bis weit entfernt
Biotopbed.: mittel



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Kleine Abrundung Schulenburger Schäferweg
- Verkehrslärm berücksichtigen
- Eingrünung Siedlungsrand mit Weg
- Integration ins Umfeld: unterschiedliche Bautypen

BEDINGUNG

- Lokaler Eigenbedarf

20 WESTLICH DORFSTRAßE [Schulenburg]

Erweiterung der Siedlung durch
Einfamilienhausgebiete

Fläche: ca. 2,4 ha
Einheiten: 35 WE [ca. 15 WE/ha]
Eigentümer: Stadt Langenhagen
FNP: Wohnbaufläche
Baurecht: vorhanden
Erschließung: vorhanden
Infrastruktur: mittlere Entfernung
Biotopbed.: mittel



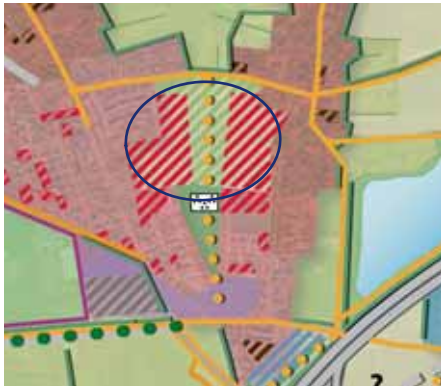
ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Einfamilienhäuser wie bisher geplant ergänzen – ähnlich dem Umfeld, ggf. Bautyp variieren
- Grünzug als Stadtteilpark gestalten
- Fluglärm berücksichtigen [Grenze Siedlungsbeschränkungsbereich]

21 WESTLICH DORFSTRAßE II [Schulenburg]

Erweiterung der Siedlung durch
dörfliche Einfamilienhausgebiete

Fläche: 3,5 ha [ohne Grünzug]
Einheiten: 80 WE [15 WE/ha]
Eigentümer: Stadt Langenhagen
FNP: allgemeine Grünfläche
Baurecht: nicht vorhanden
Erschließung: nicht vorhanden
Infrastruktur: mittlere Entfernung
Biotopbed.: mittel



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Einfamilienhäuser ähnlich dem Umfeld, ggf. Bautyp variieren
- Grünzug als Stadtteilpark gestalten
- Fluglärm berücksichtigen [Grenze Siedlungsbeschränkungsbereich]

EMPFEHLUNG DES GUTACHTERS

- Entwicklung in mehreren Bauabschnitten über den Planungszeitraum verteilt [letzte Entwicklungsmöglichkeit für Schulenburg]

22 SÜDLICH SCHULSTRAßE [Engelbostel]

Erweiterung der Siedlung durch dörfliches Einfamilienhausgebiet

Fläche: 4,2 ha
Einheiten: 50 WE [12 WE/ha]
Eigentümer: Privat
FNP: landwirtschaftl. Fläche
Baurecht: nicht vorhanden
Erschließung: Ansätze vorhanden
Infrastruktur: mittlere Entfernung
Biotopbed.: mittel



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Bis 2025 nach Süden erweitern: Abstand zu Sportplätzen halten
- Eingrünung des Ortsrandes nach Süden mit Spazierweg
- Langfristige Erweiterungsoptionen nach Westen sichern

BEDINGUNG

- Lokaler Eigenbedarf

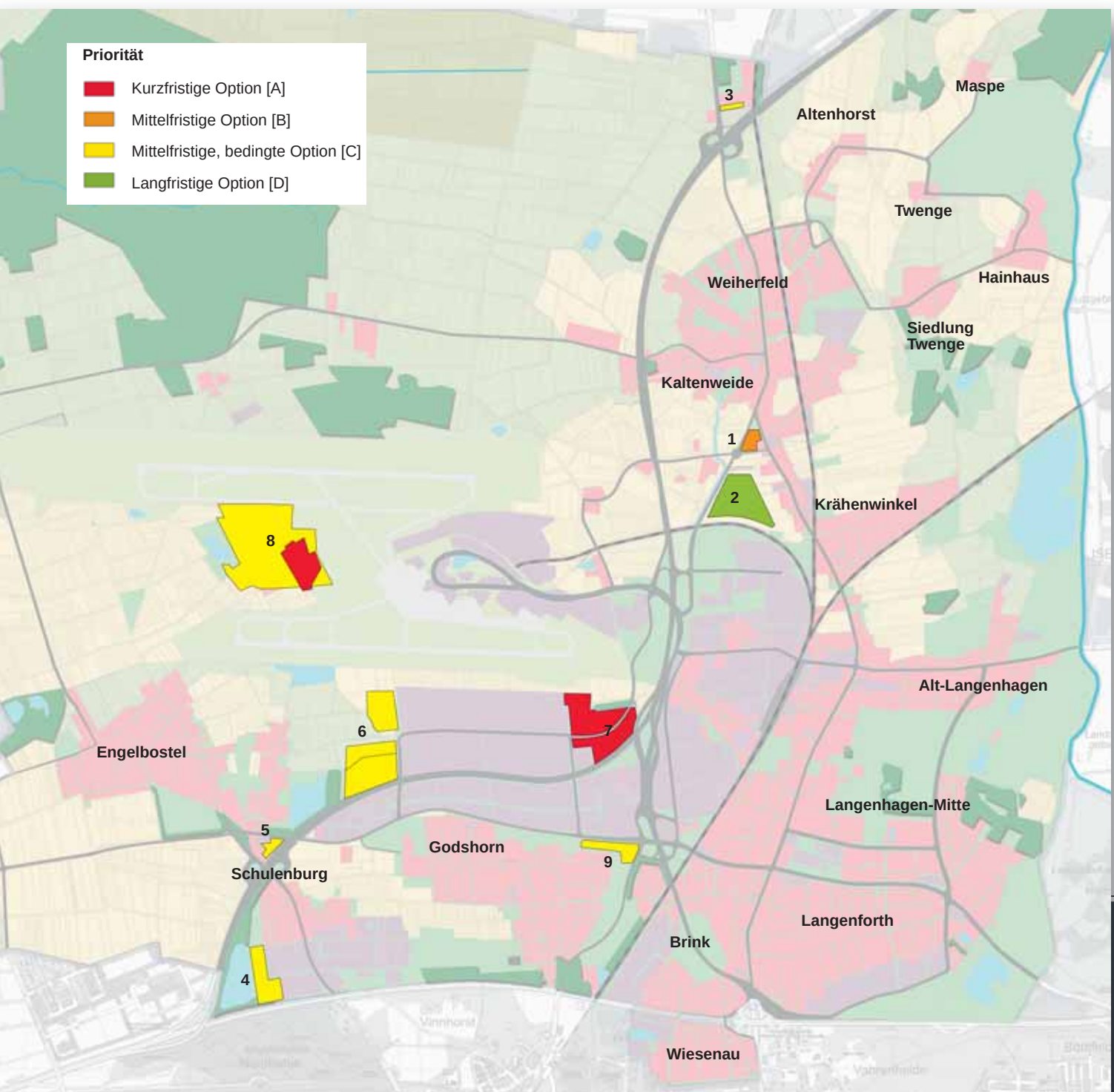
EMPFEHLUNG DES GUTACHTERS

- Entwicklung in mehreren Bauabschnitten über den Planungszeitraum verteilt

2. ENTWICKLUNGSFLÄCHEN FÜR GEWERBE – STECKBRIEFE

Zu den unten dargestellten Entwicklungspotentialen weisen die Steckbriefe für die konkrete Bauleitplanung und ggf. die Projektentwicklung auf wesentliche Entwicklungsziele und Entwurfskriterien hin. Bei den Standorten mit der Priorität mittelfristig bedingt werden wesentliche Bedingungen angeführt, die zur Profilierung des Gebietes und zur geeigneten Integration in sein Umfeld einzuhalten sind. Übergeordnete Aussagen enthält Kap. 4.2.

Die Übersicht zeigt, dass nur wenige Potentiale im Stadtgebiet kurz- bis mittelfristig ohne Bedingungen realisiert werden sollen.



1 NÖRDL. H.-HAGEMANN-ALLEE [Kaltenweide]

Gewerbestandort neben Wohnen

Fläche: 1,7 ha
 FNP: allgemeine Grünfläche
 Baurecht: nicht vorhanden
 Erschließung: nicht vorhanden
 Priorität: mittelfristig



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Baureserven nutzen
- Integration in dörfliches Umfeld durch Eingrünung und Ansiedlung kleinflächiger Betriebe

2 WESTLICH KRÄHENWINKEL [Krähenwinkel]

Gewerbestandort neben Wohnen

Fläche: 16,2 ha
 FNP: landwirtschaftl. Fläche
 Baurecht: nicht vorhanden
 Erschließung: nicht vorhanden
 Priorität: langfristig, ggf. mittelfristig, bedingt



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Eventuell Anbindung an neuen S-Bahn-Haltepunkt
- Abstand und Eingrünung des Gewerbegebietes
- Zwischenraum als Grünzug mit Spazierweg

BEDINGUNGEN

- Mittelfristige Entwicklung nur bei besonderem Bedarf der Stadt, der nicht an anderer Stelle gedeckt werden kann
- Ansiedlung besonders attraktiver Dienstleistungsbetriebe / Einrichtungen: Quantität / Qualität der Arbeitsplätze, besonders gehobene Dienstleistungen oder Erweiterungsoption für ortsansässige Betriebe
- Keine Störwirkung der Wohnsiedlung durch Dienstleistungsbetriebe

3 SÜDLICH KIEBITZKRUG

[Kaltenweide]

kleine südliche Erweiterung des bestehenden eigenständigen Gewerbestandortes

Fläche: 0,7 ha
 FNP: landwirtschaftl. Fläche
 Baurecht: nicht vorhanden
 Erschließung: nicht vorhanden
 Priorität: mittelfristig, bedingt



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Bäume weitgehend erhalten
- Erschließung über nördl. Gewerbegebiet

BEDINGUNGEN

- Kleinteilige, verkehrsorientierte Betriebe, z.B. Recyclinghof
- Ggf. Erweiterung vorhandener Betriebe
- Verträglichkeit für benachbartes Biotop und Landschaftsschutzgebiet
- Keine bauliche Entwicklung westlich der Straße Kiebitzkrug

4 AM SÜDSEE

[Schulenburg]

kleinteilige Ergänzung des bestehenden Gewerbestandortes neben Wohnen

Fläche: 6,2 ha
 FNP: Gewerbe, Grünfläche
 Baurecht: tw. vorhanden
 Erschließung: vorhanden
 Priorität: mittelfristig, bedingt



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Bebauungsplanreserve nutzen, ggf. für Erweiterung lokaler Betriebe
- Südwestecke als Baupotential ergänzen
- Wendeplatz in der Südwestecke
- Stellplätze für Freizeitnutzung Südsee
- Freiraum westlich der Wohnsiedlung aufwerten mit Eingrünung zur Autobahn mit Verbindungsweg, ggf. als Ausgleichsmaßnahme

BEDINGUNGEN

- Keine wesentliche Störung für das Wohnen
- Gehölzstreifen und Rundweg am See erhalten, ggf. Abstand zum Gehölzstreifen halten

5 SÜDL. LANGENHAGENER STRAßE [Schulenburg]

Umnutzung und Ergänzung des vorhandenen Gewerbestandortes neben Wohnen

Fläche: 1,3 ha
FNP: Gewerbe
Baurecht: B-Plan im Verfahren
Erschließung: vorhanden
Priorität: mittelfristig, bedingt



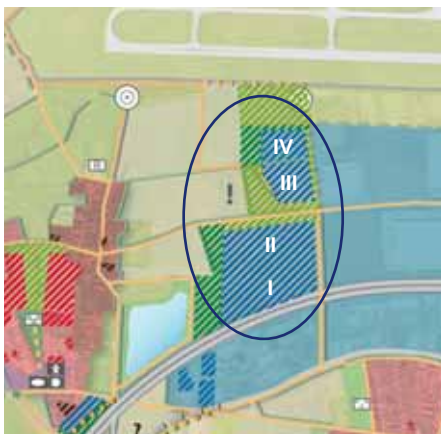
ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Kleinflächige, das Wohnen nicht [wesentlich] störende Betriebe
- Erschließung von Langenhagener Straße
- Grünzug und Ortsrandeingrünung mit Geh- und Radweg

6 WESTLICH SCHWABENSTRASSE [Godshorn / Schulenburg]

Gewerbestandort Airport Business Park erweitern als Gewerbe neben Wohnen

Fläche: 23,4 ha
FNP: I Gewerbe,
II-IV landwirtschaftl.
Fläche
Baurecht: nicht vorhanden
Erschließung: nicht vorhanden
Priorität: mittelfristig, bedingt



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Eventuell Anbindung an neuen S-Bahn-Haltepunkt
- Abstand und Eingrünung des Gewerbegebietes
- Zwischenraum als Grünzug mit Spazierweg

BEDINGUNGEN

- Mittelfristige Entwicklung nur bei besonderem Bedarf der Stadt, der nicht an anderer Stelle gedeckt werden kann
- Ansiedlung besonders attraktiver Dienstleistungsbetriebe / Einrichtungen: Quantität / Qualität der Arbeitsplätze, besonders gehobene Dienstleistungen oder Erweiterungsoption für ortsansässige Betriebe
- Keine Störwirkung der Wohnsiedlung durch Dienstleistungsbetriebe

7 AIRPORT-BUSINESS-PARK OST, FLUGHAFENGESELLSCHAFT [Langenhagen]

Ergänzung des eigenständigen
Gewerbstandortes

Fläche: 19 ha
 FNP: Gewerbe, Parkplatz
 Baurecht: Abschnitt I: vorhanden
 Abschnitt II: nicht vorh.
 Erschließung: vorhanden
 Priorität: kurzfristig



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Bebauungsplan-Reserven nutzen
- Parkplatz [Abschnitt II] gewerblich umnutzen, wenn er nicht mehr für den Flughafen benötigt wird

8 AIRPORT WEST, FLUGHAFENGESELLSCHAFT [Schulenburg]

Neuanlage eines eigenständigen
Gewerbstandortes

Fläche: 45,4 ha
 FNP: landwirtschaftl. Fläche /
 Siedlungsfläche
 Baurecht: I: B-Plan in Aufstellung
 II: nicht vorhanden
 Erschließung: Tunnel im Bau
 Priorität: Abschnitt I kurzfristig,
 Abschnitt II mittelfristig



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Umnutzung der Siedlung Schulenburg Nord
- Entwicklung entsprechend den Zielen der Flughafengesellschaft
- Eignung für flughafeninterne Nutzungen, Logistik: direkte Anbindung ans Flugfeld
- Eingrünung zum Landschaftsschutzgebiet soweit noch nicht vorhanden
- Entwicklung in mehreren Bauabschnitten

BEDINGUNGEN

- Anbindung über Flughafentunnel und Flughafenstraße an das Autobahnnetz
- Westlich angrenzendes Landschaftsschutzgebiet erhalten

9 NÖRDLICH GODSHORN
[Godshorn]

Dienstleistungsstandort,
städtisch integriert

Fläche: 3,3 ha
FNP: Wohnen, Grünfläche
Baurecht: nicht vorhanden
Erschließung: nicht vorhanden
Priorität: mittelfristig, bedingt



ZIELE / ENTWURFSKRITERIEN

- Dienstleistungsachse mit Gesicht zur Langenhagener Straße
- Gegenüber zum nördlichen Gewerbe bilden
- Inneren Grünzug zwischen Dienstleistung und Wohnen entwickeln

BEDINGUNGEN

- Keine Wohnungsbauentwicklung mit Lärmschutzwall wie bisherige Darstellung [vgl. Wohnbaupotential Nr.17]
- Grünzug hinter dem Lärmschutzwall

3. BESCHLUSS DES RATES DER STADT LANGENHAGEN

BETREFF

Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes auf Grundlage des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes [ISEK]

BESCHLUSSVORSCHLAG SD 2011/096/002

[einstimmig angenommen]

1. Über die eingegangenen Stellungnahmen und Anträge aus der Politik wird – wie in der Erläuterung – entschieden.
2. Der Rat der Stadt Langenhagen beschließt die Inhalte der Anlagen SD 2011/096 vom 28. April 2011 mit den Ergänzungen dieser Anlage 2 als Grundlage für den Vorentwurf zum Flächennutzungsplan [ISEK-Broschüre].

BETREFF

Änderungsantrag der Fraktionen SPD und B'90 / Die Grünen
Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes auf Grundlage des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes [ISEK]

BESCHLUSSVORSCHLAG SD 2011/096/003

[mit 22 : 17 Stimmen angenommen]

Der Rat der Stadt Langenhagen beschließt die in den Anlagen zu dieser Vorlage von Präsentationsfolien vorgestellten Inhalte zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept mit nachfolgenden Maßgaben als Grundlage für den Vorentwurf zum Flächennutzungsplan [ISEK-Broschüre].

- Die Inhalte des VEP sind lediglich nachrichtlich entsprechend dem Bearbeitungsstand übernommen und sind nach Beschluss entsprechend zu aktualisieren.
- Aufbauend auf dem Ergebnis der städtebaulichen Studie / dem Wettbewerb im Bereich Stadtpark / Eichenpark ist zu klären, wie die Flächen für Stadtpark oder / und Wohnen zu nutzen sind.
- Die zeitliche Perspektive „nach 2025“ für eine langfristige Option für ein Gewerbegebiet westlich Krähenwinkel [Nr. 20] wird ausdrücklich bestätigt.

Sitzung vom 26.09.2011



A.3/1 Krähenwinkel

4. QUELLEN UND ABKÜRZUNGEN

QUELLEN

ALLGEMEIN / SEKTORÜBERGREIFEND

BauGB: Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004, zuletzt geändert am 31. Juli 2007

KSG, Kreissiedlungsgesellschaft Hannover mbH 07/2009:
Entwicklungsstudie Langenhagen - Wiesenau, Laatzen

LROP 2008 [Niedersächsische Landesregierung] 05/2008:
Novelle des Landes-Raumordnungsprogramms, Hannover

RROP 2005 [Region Hannover] 07/2005: Regionales Raumordnungsprogramm für die Region Hannover, Hannover

Stadt Langenhagen 09/2007: Flächennutzungsplan, mit Änderungen

Stadt Langenhagen 2009: 50 Jahre Stadt Langenhagen, Langenhagen

WIRTSCHAFT

KoRiS, Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung 04/2007:
Zukunftsforum Stadtzentrum Langenhagen [Dokumentation]

CIMA, Beratung + Management GmbH 03/2009: Einzelhandelskonzept Langenhagen, Lübeck

Unternehmerbüro 07/2009: Trends und Fakten 2009 in der Region Hannover

LSKN Online 2010: Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnik Niedersachsen:
Statistiken zu sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, Pendlerverflechtungen,
www1.nls.niedersachsen.de/statistik/

VERKEHR

Stadt Langenhagen 09/2010 a: Lärmaktionsplanung

Stadt Langenhagen 09/2010 b: Verkehrsentwicklungsplan 2020 [Entwurf]

BEVÖLKERUNG UND WOHNEN

Bertelsmann-Stiftung 2008: Demographiebericht Kommune Langenhagen,
www.wegweiser-kommune.de

LSKN Online 2010: Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnik Niedersachsen:
Statistiken zu Bevölkerungsentwicklung, Wohnungsbau, www1.nls.niedersachsen.de/statistik/

NBank, Investitions- und Förderbank Niedersachsen 11/2010:
Kommunale Wohnungsmarktbeobachtung für Langenhagen, Präsentationsfolien

NBank, Investitions- und Förderbank Niedersachsen 04/2011:
Basis-Indikatoren der Kommunalen Wohnungsmarktbeobachtung Niedersachsen 2000 - 2009

Stadt Langenhagen 05/2009: Statistiken zu Bevölkerungsentwicklung





A.4/3 Innenstadt von Langenhagen

© Ackers Partner Städtebau

Es wurden Fotos, Grafiken und Abbildungen zu Layoutzwecken und als Platzhalter verwendet, für die keine Nutzungsrechte vorliegen. Jede Weitergabe, Vervielfältigung oder gar Veröffentlichung kann Ansprüche der Rechteinhaber auslösen.

Die Quellen externer Inhalte wie Grafiken und Fotos wurden den Inhalten zugeordnet vermerkt oder in der Quellenangabe auf S. 227 f. vermerkt. Die Nutzungsrechte hierfür liegen dem Auftraggeber vor. Alle Fotos und Grafiken ohne direkte Quellenangabe sind durch das Büro Ackers Partner Städtebau erstellt.

Wer diese Unterlage – ganz oder teilweise – in welcher Form auch immer weitergibt, vervielfältigt oder veröffentlicht, übernimmt das volle Haftungsrisiko gegenüber den Inhabern der Rechte, stellt das Büro Ackers Partner Städtebau von allen Ansprüchen Dritter frei und trägt die Kosten der ggf. notwendigen Abwehr von solchen Ansprüchen durch das Büro Ackers Partner Städtebau.

Der Auftraggeber kann die vorliegende Unterlage für Druck und Verbreitung im Sinne seiner Organisation verwenden; jegliche – vor allem gewerbliche – Nutzung darüber hinaus ist nicht gestattet.

Diese Ausarbeitungen fallen unter § 2, Abs. 2 sowie § 31, Abs. 2 des Gesetzes zum Schutze der Urheberrechte. Sie sind dem Auftraggeber nur zum eigenen Gebrauch für die vorliegende Aufgabe anvertraut.

Sämtliche Rechte, vor allem Nutzungs- und Urheberrechte, verbleiben bei dem Büro Ackers Partner Städtebau in Braunschweig.

IMPRESSUM

HERAUSGEBER UND AUFTRAGGEBER
STADT LANGENHAGEN
Der Bürgermeister
Marktplatz 1 | 30853 Langenhagen

GUTACHTER

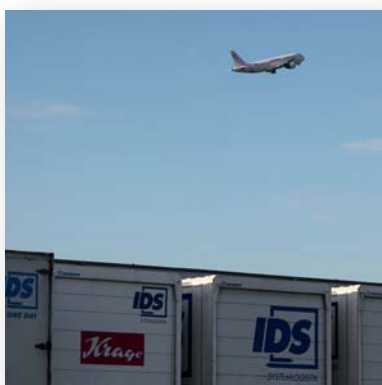


ACKERS PARTNER STÄDTEBAU
Prof. Walter Ackers
Sandra Pechmann
Adolfstraße 15 | 38102 Braunschweig
info @ackerspartner.de | www.ackerspartner.de

Projektleitung
Dipl.-Ing. Hermann Mensink

Mitarbeit
Dipl.-Ing. Christina Kuczyk

SATZ + LAYOUT
Ackers Partner Städtebau



CORPORATE DESIGN
excessiv.design ...schärft die Sinne
agentur für werbung & design
Schönefelder Str. 5 | 30853 Langenhagen

STAND
September 2011

ÖFFENTLICHE EINRICHTUNGEN

Stadt Langenhagen 02/2004: Sportstättenleitplan

Stadt Langenhagen 06/2004: Kartierung der Pflegeeinrichtungen

Stadt Langenhagen 11/2008: Kartierung der Schulen und deren Einzugsbereiche

Stadt Langenhagen 01/2009: Kartierung der Dorfgemeinschaftshäuser und städtischen Versammlungsstätten

Stadt Langenhagen 01/2010: Schulentwicklungsplan, Drucksache 2010_180 mit Anlagen

Stadt Langenhagen 02/2010: Kartierung der Kindertagesstätten

FREIRAUM, NATUR UND LANDSCHAFT

Bundesanstalt für Landeskunde 1960: Handbuch der naturräumlichen Gliederung Deutschlands, Blatt 86

Freiraumplanung Früh 06/2007: Drei Parks und lange Hägen [Beitrag zur Gartenregion 2009]

LBEG, Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie 2009: Kartierung von schutzwürdigen Böden, www.lbeg.niedersachsen.de

GMF, Gesellschaft für Entwicklung und Management von Freizeitsystemen mbH & Co. KG 06/2009: Machbarkeitsstudie zur Realisierung eines neuen Badeangebotes in Langenhagen

Stadt Langenhagen 08/2009: Interkultureller Erlebnispark - Gesamtkonzeption [Erläuterungsbericht]

Stadt Langenhagen 10/2009: Kartierung der öffentlichen Grünflächen

Stadt Langenhagen 08/2010 a: Klimaschutzaktionsprogramm [Endbericht]

Stadt Langenhagen 08/2010 b: Landschaftsplan: Karte 4 Klima und Luft [Entwurf]

Lad+ 11/2010: Marktplatz Langenhagen [Gutachten]

Stadt Langenhagen 04/2011: Landschaftsplan: Karte 1b Bewertung Arten und Biotope

KARTENGRUNDLAGEN

Stadt Langenhagen 04/2008: Baulückenkataster

Stadt Langenhagen 07/2009: Stadtkarte Langenhagen

ABKÜRZUNGEN

BauGB	Baugesetzbuch
B-Plan	Bebauungsplan
CCL	City Center Langenhagen
EHK	Einzelhandelskonzept
EW	Einwohner
FNP	Flächennutzungsplan
GE	Gewerbegebiet
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
KSG	Kreissiedlungsgesellschaft Hannover mbH
LBEG	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
LG	Lenkungsgruppe zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept
Lokale AG	Lokale Arbeitsgruppe zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept
LROP	Landes-Raumordnungsprogramm
LSKN	Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnik Niedersachsen
NBank	Investitions- und Förderbank Niedersachsen
NNatG	Niedersächsisches Naturschutzgesetz
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
WE	Wohneinheiten



A.4/2 Tempelhofer Straße, Langenhagen-Mitte

KORREKTURBLATT

INTEGRIERTES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT
 AUF EIGENEN WEGEN: JUNGE STADT IN ALTER LANDSCHAFT

Stand Juli 2012

WOHNEN [ANHANG 1]

Westl. Theodor-Heuss-Straße [Steckbrief Nr. 9] und nördl. an der Neuen Bult [Steckbrief Nr. 10]

Mit der Drucksache 2012/007-2 hat der Rat der Stadt Langenhagen am 23. April 2012 beschlossen, die Bauflächen am Stadtpark herauszunehmen (Anhang 1 Steckbrief Nr. 9 und 10 Wohnbaupotentiale Seite 213 i.V.m. Seite 181).

Neuberechnung der mittelfristig bedingten Wohnbaupotentiale insgesamt:

$645 \text{ WE}_{\text{gesamt}} - 205 \text{ WE}_{\text{westl. Theodor-Heuss-Straße}} - 35 \text{ WE}_{\text{nördl. An der Neuen Bult}} = 405 \text{ WE}_{\text{gesamt}}$

Aktualisierung der Tabelle in Abb. 5.2/47 auf Seite 117

	Potential	angestrebt	
Art /Priorität	gesamt	relativ	absolut
Baulücken	555 WE	30 %	165 WE
kurzfristig/prioritär	670 WE	100 %	670 WE
mittelfristig. Ziel	395 WE	80 %	315 WE
mittelfristig. bedingtes Ziel	405 WE <i>vorher 645 WE</i>	40 %	162 WE <i>vorher 258 WE</i>
langfristig	200 WE	0 %	0 WE
Gesamt	2.225 WE <i>vorher 2.465 WE</i>	62 %	1.312 WE <i>vorher 1.410 WE</i>

Neuberechnung der mittelfristig bedingten Wohnbaupotentiale Stadtbereich Mitte

$410 \text{ WE}_{\text{Stadtbereich Mitte}} - 205 \text{ WE}_{\text{westl. Theodor-Heuss-Straße}} - 35 \text{ WE}_{\text{nördl. An der Neuen Bult}} = 170 \text{ WE}_{\text{Stadtbereich Mitte}}$

Aktualisierung der Tabelle in Abb. 7.2/11 auf Seite 181

	Potential	angestrebt	
Art /Priorität	gesamt	relativ	absolut
Baulücken	310 WE	30 %	90 WE
kurzfristig/prioritär	80 WE	100 %	80 WE
mittelfristig. Ziel	160 WE	80 %	130 WE
mittelfristig. bedingtes Ziel	170 WE <i>vorher 410 WE</i>	50 %	85 WE <i>vorher 205 WE</i>
langfristig	5 WE	0 %	0 WE
Gesamt	725 WE <i>vorher 965 WE</i>	62 %	385 WE <i>vorher 505 WE</i>

GEWERBE [ANHANG 2]

Westl. Krähenwinkel [Steckbrief Nr. 2]

Mit der Drucksache 2012/007-2 hat der Rat der Stadt Langenhagen am 23. April 2012 beschlossen, das Gewerbegebiet westlich Krähenwinkel nach 2025 zu entwickeln und somit nicht mehr als mittelfristig bedingte Option darzustellen [Anhang 2 Steckbrief Nr. 2 Entwicklungsflächen für Gewerbe Seite 221 i.V.m. Seite 59].

Eine Aktualisierung der Berechnungen ist nicht notwendig, da das Gewerbegebiet westl. Krähenwinkel mit 16 ha im ISEK bereits als langfristige Option (nach 2025) kalkuliert wurde (vgl. Seite 72).

Westl. Schwabenstraße [Steckbrief Nr. 6]

Mit der Drucksache 2012/007-1 hat der Rat der Stadt Langenhagen am 23. April 2012 beschlossen, das Gewerbegebiet Münchner Straße auf max. 25 ha zu beschränken. Dabei ist ein deutlicher Abstand zum Angelsee und zum Ortsteil Schulenburg einzuhalten.

Im ISEK wurde dieser Sachverhalt berücksichtigt. Das Gewerbegebiet ist auf 23,4 ha Entwicklungsfläche begrenzt und in den Zielen/Entwurfskriterien und Bedingungen die Abstandsregelung formuliert [Anhang 2 Steckbrief Nr. 6 Entwicklungsflächen für Gewerbe Seite 223 i.V.m. Seite 60].

Neuberechnung ist nicht erforderlich.

VERKEHR

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist noch nicht beschlossen worden. Sofern sich inhaltliche Änderungen im weiteren VEP-Verfahren ergeben sollten, werden diese entsprechend in den Flächennutzungsplan eingearbeitet.

Entlastung der Langenhagener Straße in Schulenburg vom Schwerlastverkehr – Priorität C [Seite 77ff]

Mit der Drucksache 2012/007-1 hat der Rat der Stadt Langenhagen am 23. April 2012 beschlossen, die Planung „Südspange“ durch die Planung „Nordspange“ zu ersetzen.

Bis 2025 soll die Langenhagener Straße durch eine westliche Anbindung der Langenhagener Straße an die Anschlussstelle Engelbostel [Alternative 2], die unmittelbar die Wohnbebauung Schulenburg-Mitte tangiert, vom Schwerlastverkehr entlastet werden. Allerdings ist durch den aus dieser Verkehrsplanung resultierenden Umweg zur Schwabenstraße mit einer Zunahme des Schwerlastverkehrs auf der Langenhagener Straße zu rechnen (vgl. Seite 77).

Die Alternative 1, die eine östliche Anbindung der Langenhagener Straße an die Anschlussstelle Engelbostel beinhaltet, wird verworfen (vgl. Seite 77).

S-Bahn-Haltepunkt

Das Gewerbegebiet westlich Schwabenstraße [Steckbrief Nr. 6] wird nicht, wie in den Zielen/Entwurfskriterien formuliert, an den neuen S-Bahn-Haltepunkt angebunden (HP Krähenwinkel). Räumlich kann diese Planung ausgeschlossen werden. Es handelt sich bei dieser Formulierung um einen Druckfehler.

SONSTIGES

Lärmschutzwand A 352

Mit der Drucksache 2012/007-1 hat der Rat der Stadt Langenhagen am 23. April 2012 beschlossen, die Lücke der Lärmschutzwand in nördlicher Fahrtrichtung auf der Ostseite an der A 352 zu schließen.

Lärmschutzwände werden nicht im ISEK behandelt. Lärmschutzmaßnahmen, die im Flächennutzungsplan dargestellt werden, werden i.d.R. aus dem Lärmaktions- und Verkehrsentwicklungsplan abgeleitet. Der Lückenschluss der Lärmschutzwand an der A 352 am Südsee in nördlicher Fahrtrichtung auf der Ostseite wird im Flächennutzungsplan dargestellt.