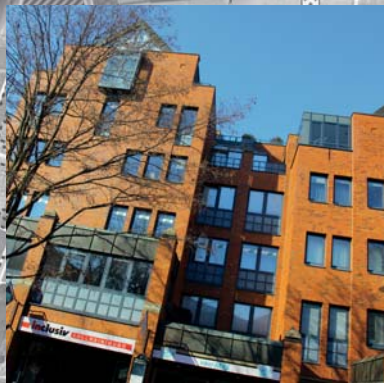




LANGENHAGEN

AUF EIGENEN WEGEN:
JUNGE STADT IN
ALTER LANDSCHAFT



INTEGRIERTES
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT
LANGENHAGEN 2030
Fortschreibung



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

14

2. GRUNDLAGEN DER PLANUNG

16

2.1 Lage in der Region

16

2.2 Ziele der Raumordnung

17

2.3 Flächennutzungsplan

22

2.4 Siedlungsgeschichte

24

2.5 Verkehrsnetz

26

2.6 Landschaft und Natur

28

2.7 Bevölkerung und Wohnungsbau

32

2.8 Wirtschaftsentwicklung

38

3. MODERNE STADTLANDSCHAFT

42

3.1 Position: Sprache finden – gemeinsame Begriffe für Stadt und Landschaft

42

3.2 Landschaft als Basis der Stadtentwicklung

44

3.3 Räumliches Leitbild Siedlungstypen

46

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

62

4.1 Position: Hochwertige Arbeitsplätze ausbauen und Lebensqualität sichern

62

4.2 Räumliches Leitbild Wirtschaft

64

Wirtschaftsstandorte profilieren und flughafenorientiertes Gewerbe maßvoll entwickeln

4.3 Räumliches Leitbild Verkehr

88

Verkehr stadtverträglich gestalten





Leitbild Siedlungsentwicklung, Ausschnitt



Leitbild Freiraum, Ausschnitt



Stadtbereichskonzept, Ausschnitt



Maßnahmenplan Wohnen, Ausschnitt

5. LEITLINIE 2 DEMOGRAPHIE: JUNG BLEIBEN! LANGENHAGEN ALS ATTRAKTIVEN WOHNSTANDORT WEITER ENTWICKELN	100
5.1 Position: Den Wandel in der Bevölkerungsstruktur aktiv gestalten	100
5.2 Entwicklungsszenarien	106
5.3 Räumliches Leitbild Siedlungsentwicklung Raum für neue Entwicklungen eröffnen, Qualitäten bewahren und moderates Wachstum ermöglichen	130
5.4 Räumliches Leitbild Mittelzentrum Vielfältiges Angebot in Bildung, Einkauf, Freizeit und Erholung als bewusste Stärke ausbauen und sichtbar machen	178
6. LEITLINIE 3 STADTLANDSCHAFT: FREIRÄUME HEGEN! DAS NETZ DER FREIRÄUME ALS TRAGENDES SYSTEM GESTALTEN	196
6.1 Aus dörflicher Vergangenheit zur Stadt in der Landschaft	196
6.2 Räumliches Leitbild System der Freiräume	198
7. STADTBEREICHSKONZEPTE	232
7.1 Aufbau der Stadtbereichskonzepte	232
7.2 Stadtbereich Mitte	236
7.3 Stadtbereich Nord	242
7.4 Stadtbereich West	248
8. WEGE ZUR UMSETZUNG AGENDA	254
8.1 Neuaufstellung Flächennutzungsplan	256
8.2 Allgemeine Hinweise zu den Maßnahmenlisten	257
8.3 Kurzfristige Planungen, Maßnahmen und [Schlüssel-]Projekte	258
8.4 Mittelfristige Planungen und Entwicklungsoptionen	260
8.5 Mittelfristige Entwicklungsoptionen mit Bedingungen	262
8.6 Langfristige Entwicklungsoptionen	264
8.7 Gutachterliche Empfehlungen	265
ANHANG	266
1 Monitoring	266
2 Wohnungsbaupotentiale – Steckbriefe	276
3 Entwicklungsflächen für Gewerbe – Steckbriefe	302
4 Beschluss des Rates der Stadt Langenhagen	310
5 Quellen und Abkürzungen	311



VORWORT

Liebe Bürgerinnen und Bürger, liebe Leserinnen und Leser,

im April 2012 hat der Rat der Stadt Langenhagen erstmals ein umfassendes integriertes Stadtentwicklungskonzept für Langenhagen für den Zeithorizont bis 2025 beschlossen. Es zeigte sich allerdings bald, dass die Prognosen der zukünftigen Bevölkerungsentwicklung durch die Dynamik am Wohnungsmarkt bei weitem übertroffen wurden. Insbesondere durch die weiter andauernde Niedrigzinspolitik bekam der Immobiliensektor eine immer größere Bedeutung, einhergehend mit einer unverändert hohen Nachfrage. Dies führte auch in Langenhagen zu steigenden Grundstücks- und Immobilienpreisen. Die im ISEK 2025 dokumentierten Potenzialflächen für Wohnen und Gewerbe wurden überwiegend in einem deutlich kürzeren Zeitraum in Anspruch genommen als ursprünglich angenommen. Dennoch blieb bei einer weiterhin wachsenden Bevölkerungszahl der Wunsch in Langenhagen zu leben und damit die Nachfrage nach Wohnraum unverändert hoch. In diesem Kontext beschloss der Rat der Stadt Langenhagen nur 5 Jahre nach dem ersten ISEK-Beschluss eine Fortschreibung des Konzeptes.

Aufgrund der dynamischen Entwicklung der letzten Jahre und der Inanspruchnahme fast aller innerstädtischer Entwicklungsflächen macht die ISEK-Fortschreibung deutlich, dass nur mit weiteren Potenzialflächen im Randbereich der Siedlungsstruktur eine ausreichende Entwicklungsperspektive für den Wohnungsbau aufgezeigt und dem im Wohnraumversorgungskonzept prognostizierten Bedarf Rechnung getragen werden kann.

Rückblickend auf den Zeitraum seit Beschluss des ISEKs im Jahr 2012 wurde in der Stadtentwicklung Langenhagens sehr viel erreicht. Zentrale Projekte, wie die Erweiterung des City Centers Langenhagen oder der Bau des Sport- und Freizeitbades wurden realisiert. Die weiteren Wohnbauflächenentwicklungen im Weiherfeld und in der Dorfstraße konnten zum Abschluss gebracht werden. Auch innerhalb der Kernstadt wurden zentrale Wohnbauprojekte umgesetzt. Ebenso gehörten öffentliche Infrastruktureinrichtungen zu den zentralen und wichtigen Bauaufgaben der letzten Jahre.

Darüber hinaus errichtet die Stadt mit der Entwicklungsgesellschaft Langenhagen inzwischen selbst erfolgreich öffentlich geförderten Wohnungsbau an drei Standorten.



Abb. 0/1+2 City Center; Wietzpark



Abb. 0/3 Stadtzentrum von Langenhagen

Im Jahr 2015 wurden zwei Stadtbereiche erstmals in die Städtebauförderung aufgenommen: Wiesenau in die Förderkulisse „Sozialer Zusammenhalt – Zusammenleben im Quartier“ und die Kernstadt Nord/ Walsroder Straße in das Programm „Lebendige Zentren“. Mit der Aufnahme in die Städtebauförderung und die damit verbundene Bezuschussung aus Bundes- und Landesmitteln konnten bereits viele bedeutsame Projekte zur Aufwertung der Sanierungsgebiete realisiert werden. Weitere zentrale Bauprojekte der öffentlichen Infrastruktur sind im Bau bzw. in der Planungsphase. „Langenhagen bewegt“ ist also nicht nur ein Slogan, sondern auch ganz klar Programm.

Stadtentwicklungsprozesse bewegen sich heute mehr denn je in einem Spannungsfeld zahlreicher Anforderungen und Rahmenbedingungen, die es gilt, in einen möglichst umfassenden Ausgleich zu bringen. Die besondere Herausforderung besteht darin, den berechtigten Anforderungen an Nutzungsvielfalt, Gestaltungsqualitäten, Klimaschutz, Mobilität, Barrierefreiheit und Integration im Konsens mit der Stadtgesellschaft gerecht zu werden. Das vorliegende Konzept soll daher realistische Prioritäten setzen und abgestimmte Handlungsspielräume vorschlagen, um die Basis für den weiteren Prozess zu legen.

Ich möchte allen herzlich danken, die sich an dem öffentlichen Beteiligungsprozess so zahlreich, konstruktiv und engagiert beteiligt haben. Ihr hohes Engagement trägt dazu bei, dass es gelingt, mit dem neuen Flächennutzungsplan, der jetzt auf dieser Grundlage entstehen wird, ein gutes Stück Planungssicherheit für die nächsten Jahrzehnte zu schaffen.



Ich bin der festen Überzeugung, dass sich die Stadt Langenhagen mit dem, was in der Vergangenheit bereits umgesetzt oder angeschoben wurde, auf einem sehr guten Weg befindet und außerordentlich gute Voraussetzungen mitbringt, um die Herausforderungen der zukünftigen Stadtentwicklungsprozesse zu meistern.

In diesem Sinne verbleibe ich
herzlichst Ihr

A handwritten signature in blue ink that reads "Mirko Heuer". The signature is fluid and cursive.

Mirko Heuer
Bürgermeister



1. MAßSTÄBE FÜR DIE ZUKUNFT

1.1 AUF EIGENEN WEGEN: JUNGE STADT IN ALTER LANDSCHAFT

ALTE DÖRFER – NEUE STADT: LANGENHAGEN ALS MODERNE STADTLANDSCHAFT

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

Langenhagen in seiner Gesamtheit zu beschreiben fällt nicht leicht. Die Stadt hat nicht das für die deutsche Geschichte so typische Zentrum mit einer Altstadt, mit Marktplatz, Kirche und Rathaus aus dem Mittelalter oder zumindest aus dem 19. Jahrhundert. Doch die Stadtmitte gewinnt zunehmend an Form und Kontur, auch wenn Langenhagen als Stadt politisch erst in den letzten 60 Jahren aus mehreren alten Dörfern und neuen Siedlungen entstanden ist. 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 ausgebauten Verkehrssysteme.

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



Abb. 1.1/1 Vielfältige Durchdringung von Stadt und Landschaft



Abb. 1.1/2 *Überraschende Qualitäten in 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 aufzulösen scheinen und sich alle Bilder gegenseitig bedrängen.

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. Die Rückbesinnung auf städtische Qualitäten bildet sich längst auch in Langenhagen ab. Zehn Jahre nach Erarbeitung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts und weitgehender Ausschöpfung der Entwicklungspotentiale steht die Stadt unter deutlichem Entwicklungsdruck. Dieses zeigt sich in einem nicht vorhersehbaren starken Bevölkerungswachstum und zwingt die Stadt Langenhagen zu einer Neuausrichtung der Zielsetzungen des ISEKs 2025. Der dringend benötigte Wohnraum lässt sich nicht allein durch Innenentwicklung und weitere Verdichtung ermöglichen.

Zudem 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 oft dem Widerstand und den durchaus nachvollziehbaren Interessen der jeweiligen Nachbarschaften geopfert werden.

Allerdings ist der schonende Umgang mit Flächen in Langenhagen zwangsweise geboten, da die Entwicklung der Stadt überall an ihre Grenzen stößt. Die vorliegende Planung stellt dabei eine weit über das Jahr 2030 gerichtete Siedlungsentwicklung dar. Die Hälfte der dargestellten Entwicklungspotentiale sind Handlungsreserven, die als alternative Entwicklungsoptionen oder auch für die weitere Zukunft offenzuhalten sind.

STADTENTWICKLUNG – EIN BLICK IN DIE ZUKUNFT?

Während früher Priester, Propheten und Hellseher bemüht wurden, die Zukunft zu erkunden, werden heute Wissenschaftler, Forscher und Planer in Anspruch genommen, um für die Lebensplanung Sicherheit zu geben. Doch das Problem mit der Zukunft bleibt, dass sie sich so schwer voraussagen lässt. Mit dem Monitoring zum ISEK 2025 ist dies in gewissem Umfang möglich.

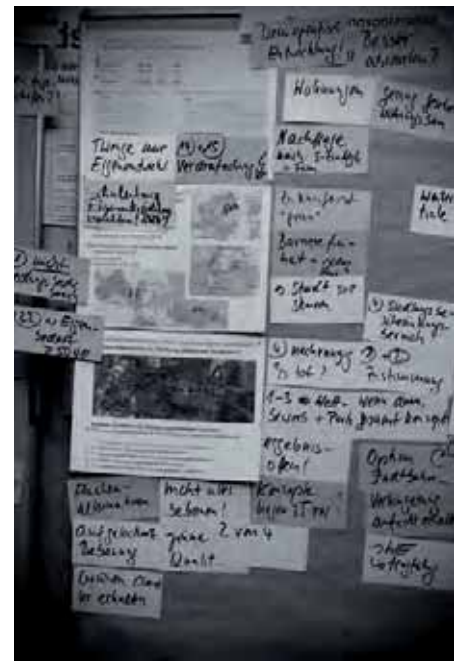


Abb. 1.1/3 Bürgerbeteiligung: Sammlung von Argumenten, Positionen und Stimmungen

Denn inzwischen sind Fakten geschaffen, die für alle sichtbar das Stadtbild prägen. Der Blick auf die Ergebnisse der letzten 10 Jahre zeigt tatsächlich eine integrierte Stadtentwicklung mit neuen Wohnquartieren, Gewerbeansiedlungen, Radwegen und Freizeitangeboten – ein ermutigendes Ergebnis kommunaler Politik.

Der Blick in die Vergangenheit ist 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.

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 Fragen wurden 2011 und auch im Rahmen der Fortschreibung 2020 systematisch innerhalb eines mehrjährigen Prozesses zusammen mit der Bürgerschaft und den Vertretern der Stadt diskutiert. In insgesamt fast 40 Treffen damals und ca. 20 Treffen innerhalb der letzten zwei Jahre in Projektgruppen, Planungsworkshops, lokalen Arbeitsgruppen und Ausschüssen hatten und haben sich Hunderte Langenhagener Bürgerinnen und Bürger eingebracht. Alle Aussagen beider Prozesse stehen damit auf einem breiten Fundament.

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.



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

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 hatte im Jahr 2011 das ISEK 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]*

Ergebnis wird noch ergänzt

Mit dem vorliegenden „Integrierten Stadtentwicklungskonzept Fortschreibung 2030“ 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


Sandra Morese



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 und dessen Fortschreibung gab es bereits eine umfangreiche Bürgerbeteiligung auf verschiedenen Ebenen: in den lokalen Arbeitsgruppen wurden stadtbereichsbezogene Probleme, Ziele, Konzepte und Projekte diskutiert, während in einem Workshop Gesamtstadt die Anregungen aus den Stadtbereichen auf gesamtstädtischer Ebene abgewogen und übergeordnete Entwicklungsszenarien und Schlüsselprojekte der Stadtentwicklung erörtert wurden.

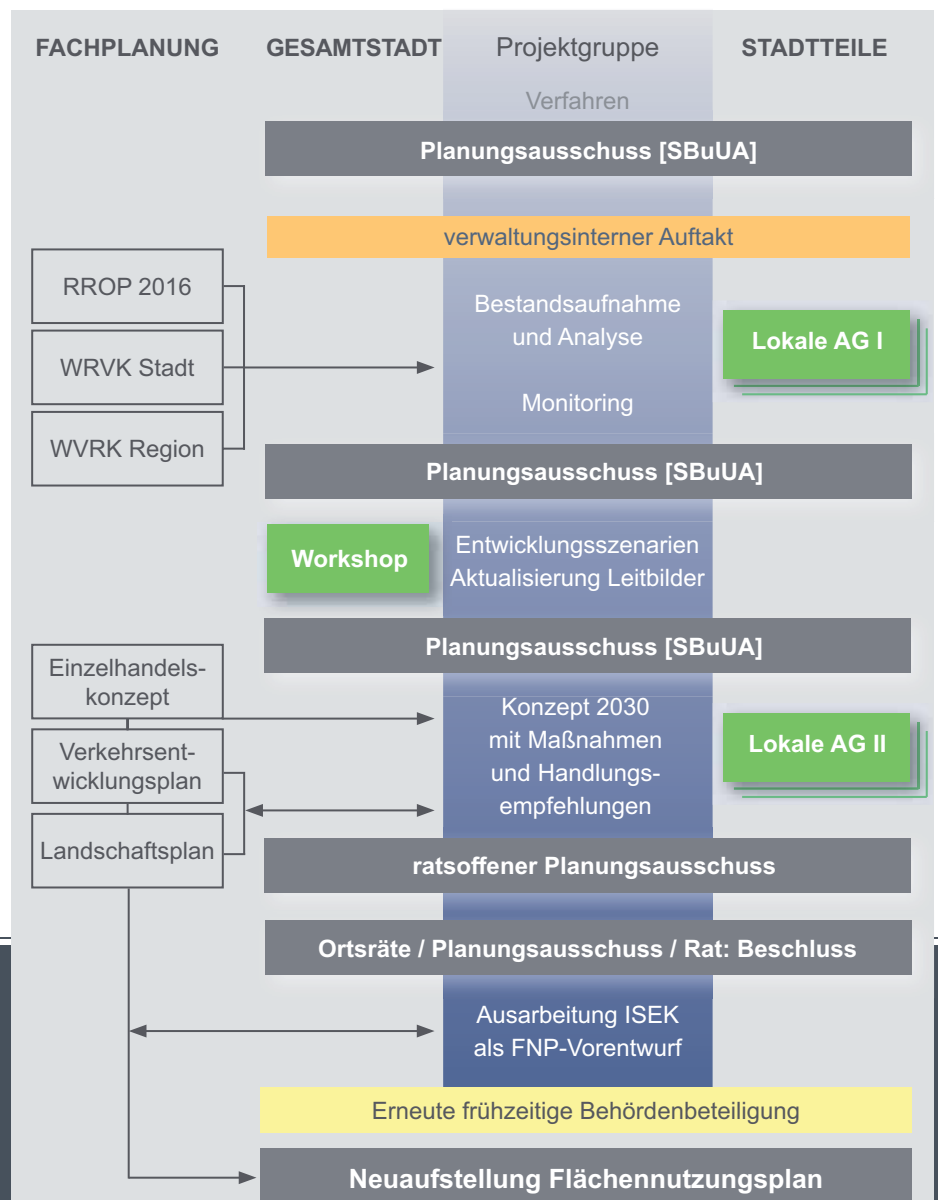


Abb. 1.2/2 Projektablauf

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

Die Aussagen und Zielsetzungen der Fortschreibung des ISEKs wurden gemäß den aktuell vorliegenden Fachplanungen aktualisiert. Die einzelnen Kapitel wurden dahingehend überarbeitet und die wesentlichen Inhalte aufgenommen bzw. Hinweise auf vertiefende Maßnahmen und Projekte gegeben, die bei der Umsetzung Berücksichtigung finden müssen.

Die Grundlagen der Planung [s. Kap. 2] wurden somit umfangreich überarbeitet und ergänzt. Daran anschließend werden grundlegende Landschafts- und Siedlungselemente [s. Kap. 3] charakterisiert und deren grundlegende Entwicklungsziele vorgestellt. Zu einzelnen Entwicklungsszenarien, 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 bzw. im Anhang dokumentiert.

Den drei Leitlinien als obersten Entwicklungszielen 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. Das Monitoring zum ISEK 2025 [s. Anhang 1] stellt den Stand der Umsetzung der bisher formulierten Zielsetzungen und Maßnahmen dar. Die Steckbriefe [s. Anhang Nr. 2 und 3] geben nähere Hinweise zu den Zielen und Kriterien für die aktuellen Entwicklungspotentiale Wohnen und Gewerbe.

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

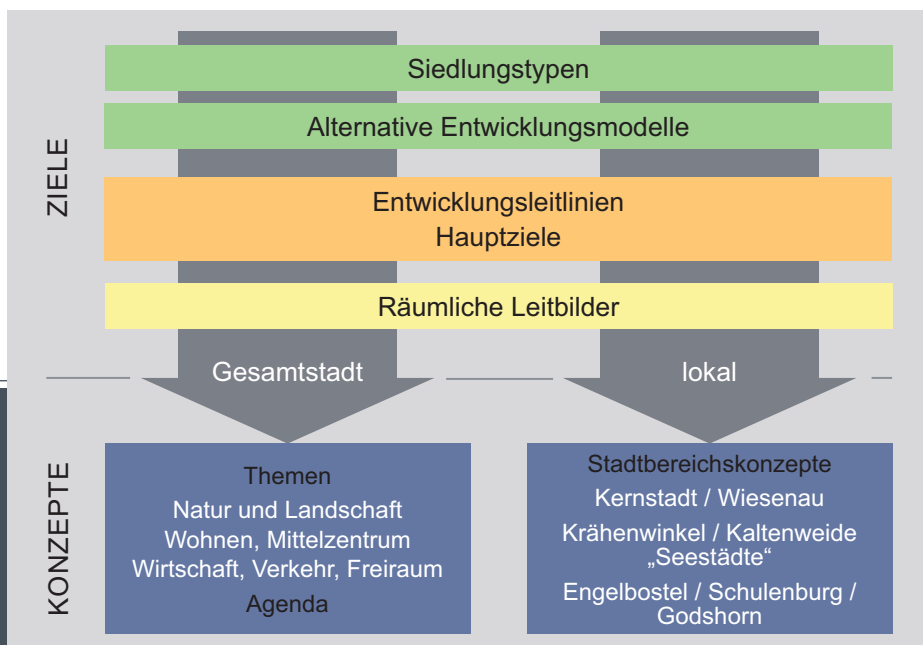


Abb. 1.2/4 Zielaufbau ISEK



Abb. 1.2/5 Baustelle Gymnasium-Neubau Neue Bult



Abb. 1.2/6 Radweg südlich Alt-Godshorn

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 2025, durchgeführt sein oder zumindest begonnen werden. Ziele, Projekte und Maßnahmen für eine mittelfristige Entwicklung sind mit der Priorität B versehen. Die Ziele sollen bis zum Jahre 2030 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 2030 hinaus, mögliche spätere Entwicklungen nicht verbaut werden sollten.

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 [2016] ist es, den Verbrauch nach und nach bis zum Jahr 2030 auf unter 30 ha zu reduzieren. Die Inanspruchnahme weiterer Flächen ist in den letzten zehn Jahren deutlich zurückgegangen. 2014 bis 2017 wurden bundesweit nur noch 58 ha pro Tag in Anspruch genommen. Die Versiegelung ist also innerhalb von zehn Jahren um die Hälfte zurückgegangen. In diesem Zusammenhang wird es zunehmend realistisch, sogar das neuerliche Ziel von 20 ha pro Tag für 2030 zu erreichen und somit einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutzplan der Bundesregierung zu leisten.



Abb. 1.3/2 Neubau am Siedlungsrand

STADT LANGENHAGEN BLEIBT UNTER DEM ZIEL DES BUNDES!

Das ISEK Langenhagen ist wiederum auf einem guten Weg, auch dieses Ziel umzusetzen. Gemäß dem Anteil Langenhagens an der Gesamtbevölkerung Deutschlands entspräche das einem Flächenverbrauch von unter 74 ha in 10 Jahren [rd. 7,4 ha / Jahr] bis 2030.

Die ISEK-Potentiale einer Außenentwicklung der Stadt bis 2030 umfassen rd. 69 ha – übertragen auf den Bund entsprechen das etwa 28 ha pro Tag. Die umfangreichen Handlungsreserven sind dabei nicht einbezogen, da diese lediglich als alternative Entwicklungsoptionen bzw. für eine Entwicklung nach 2030 vorgesehen sind.

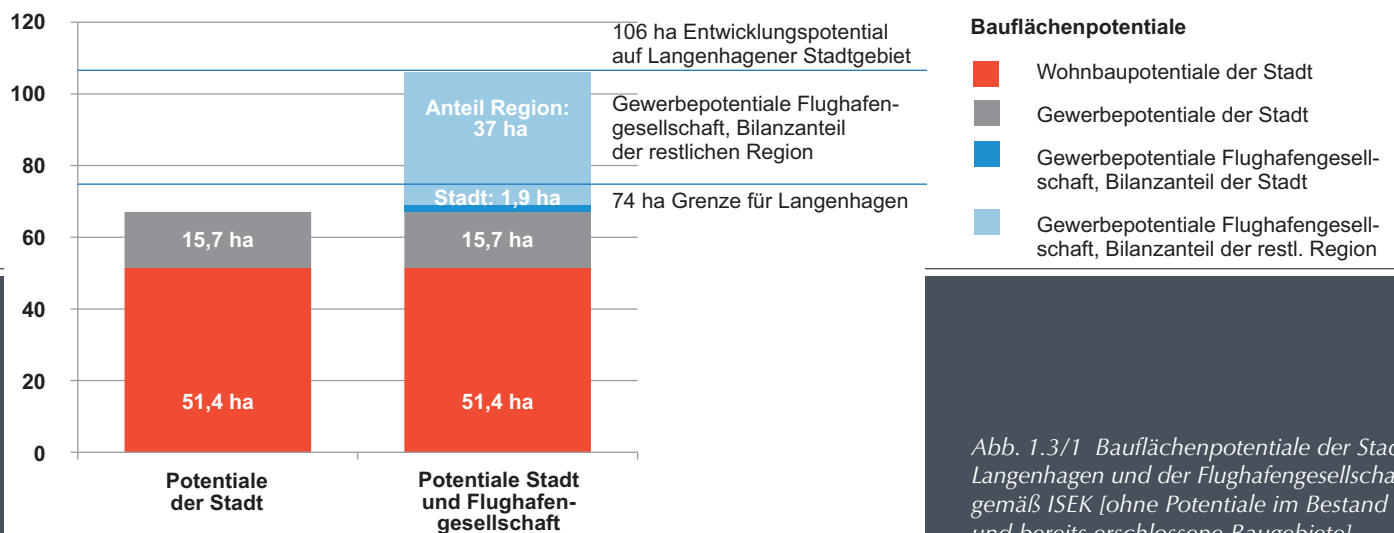


Abb. 1.3/1 Bauflächenpotentiale der Stadt Langenhagen und der Flughafengesellschaft gemäß ISEK [ohne Potentiale im Bestand und bereits erschlossene Baugebiete]

Unter Berücksichtigung der peripheren Lage im Ballungsraum Hannover – generell Lagen, die unter besonderem Entwicklungsdruck stehen und normalerweise überdurchschnittlich Flächen zur Verfügung stellen – äußert sich hierin die flächenschonende Entwicklungspolitik der Stadt.

ZUSÄTZLICHE POTENTIALE DER FLUGHAFENGESELLSCHAFT

Eine Besonderheit in Langenhagen ist die relativ eigenständige Gewerbeflächenentwicklung der Flughafengesellschaft, für die Potentiale im Umfang von ca. 39 ha ins ISEK aufgenommen wurden. Im Stadtgebiet verfügt das ISEK also über Erweiterungsoptionen von insgesamt 106 ha.

Das ISEK-Ziel zum Flächenverbrauch mit maximal 74 ha wird aber erreicht, weil 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 2 ha der Flughafenflächen in die Langenhagener Bilanz ein [s.u.].



Abb. 1.3/3 Wohnbaupotential westlich Godshorn südlich der Langenhagener Straße



Abb. 1.3/4 Erweiterungsflächen Flughafen

2. GRUNDLAGEN DER PLANUNG

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

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

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

2.1 LAGE IN DER REGION

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

Nach Norden und Osten ist Langenhagen über die 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 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 2017 [LROP 2017]
- Regionales Raumordnungsprogramm der Region Hannover 2016 [RROP 2016, s. Abb. 2.2/3]

Insgesamt »... soll eine nachhaltige räumliche Entwicklung die Voraussetzungen für umweltgerechten Wohlstand auch für kommende Generationen ...« schaffen [LROP 2017, Ziel 1.1 01].

Wesentliche Zielaussagen in Bezug auf Langenhagen sind in der zeichnerischen Darstellung [s. Abb. 2.2/3] und textlich aufgeführt.

Das Regionale Raumordnungsprogramm der Region Hannover wurde 2016 neu aufgestellt. Hierin werden zum Teil neue Zielsetzungen hinsichtlich der Siedlungsentwicklung formuliert. Diese sind Grundlage für die Fortschreibung 2030 und werden in diesem Kapitel im Hinblick auf das Thema Wohnen vertiefend ausgewertet.

RAUM- UND SIEDLUNGSSTRUKTUR

Laut RROP ist »... die Entwicklung der Raum-, Siedlungs- und Infrastruktur ... an dem dreistufigen zentralörtlichen System, dem Leitbild der dezentralen Konzentration und an dem Leitbild der Einheit von Siedlung, Verkehr und Infrastruktur auszurichten. Dabei ist auf eine ausgeglichene Raumstruktur hinzuwirken, die in allen Teilräumen gleichwertige Lebensverhältnisse ermöglicht. Es ist erforderlich, die Siedlungsentwicklung und Infrastrukturausstattung auf die absehbare demografische Entwicklung auszurichten. Bei erforderlichen Aus- bzw. Umbaumaßnahmen soll auf eine nachhaltige, umwelt- und klimaschonende Umsetzung geachtet werden.« [RROP 2016, Ziel 1.1 03+04]

Außerdem sollen »bei der Entwicklung der Raum- und Siedlungsstruktur der Region Hannover ... verstärkt Maßnahmen zur Anpassung an nicht mehr abwendbare Klimaänderungen berücksichtigt werden.« [RROP 2016, Ziel 1.1.1 03]

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« [Kernstadt] und »Sicherung von Arbeitsstätten« [Stadtmitte, Flughafen].



Abb. 2.2/1 Landebahnen aus Richtung Südosten



Abb. 2.2/2 Blick auf den Flughafentower, Godshorn

Der Schwerpunkt für die Sicherung und Entwicklung von Wohnen hat sich von Kaltenweide / Weiherfeld in die Kernstadt von Langenhagen verlagert. Damit wird der Fokus der Entwicklung stärker nach innen gelenkt.

Eine ergänzende Funktion für die Entwicklung von neuem Wohnraum übernehmen Engelbostel und Schulenburg im Verbund. Diese sind nun als „Ländlich strukturierte Siedlung mit Ergänzungsfunktion Wohnen“ ausgewiesen. Dies bedeutet für die zukünftige Stadtentwicklung, dass in diesem Stadtbereich von Langenhagen eine Entwicklung auch über den Eigenbedarf hinaus erfolgen kann. „Aber die Siedlungserweiterung ist mit der Tragfähigkeit der örtlichen infrastrukturellen Grundversorgungseinrichtungen abzugleichen und darf nicht die Entwicklung der Siedlungsschwerpunkte beeinträchtigen.“

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.

Der Flughafen wurde als Schwerpunkt für die Entwicklung von Arbeitsstätten festgelegt. Westlich der Schwabenstraße und im Bereich Airport-West sind Bereiche als Vorranggebiet für industrielle Anlagen und Gewerbe gemäß den Zielsetzungen des ISEKs 2025 aufgenommen und dargestellt, um Flächen für die Erweiterung und Entwicklung des Airport-Business-Parks Godshorn sowie Schulenburg-Nord zu sichern. Zum Teil sind diese Entwicklungspotentiale bereits umgesetzt [s. Anhang 1.1 Monitoring Wirtschaft, S. 266].

-  Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen
-  Ländlich strukturierte Siedlung
-  Standort Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten
-  Standort Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten
-  Versorgungskern
-  Regional bedeutsamer Fachmarktstandort
- Vorrang** **Vorbehalt**
-  Industrielle Anlagen und Gewerbe
-  Freiraumfunktionen
-  Natur und Landschaft
-  Verbesserungen der Landschaftsarchitektur und des Naturhaushaltes
-  Landwirtschaft
-  Wald
-  Vergrößerung des Waldanteils
-  Rohstoffgewinnung [Ki = Kies]
-  Trinkwassergewinnung
-  Zentrale Kläranlage
-  Infrastrukturbezogene Erholung
-  Regional bedeutsame Sportanlage [GS = Golfplatz, RS = Reitsport]
-  Haupteisenbahnstrecke
-  sonstige Eisenbahnstrecke
-  Elektrischer Betrieb
-  Bahnhof mit Verknüpfungsfunktion für ÖPNV
-  Bahnhof / Haltepunkt
-  Stadtbahn
-  Park-and-ride
-  Autobahn
-  Anschlussstelle
-  Hauptverkehrsstraße
-  Straße von regionaler Bedeutung
-  Verkehrsflughafen
-  Vorhandene Bebauung / bauleitplanerisch gesicherter Bereich
-  Siedlungsbeschränkungsbereich

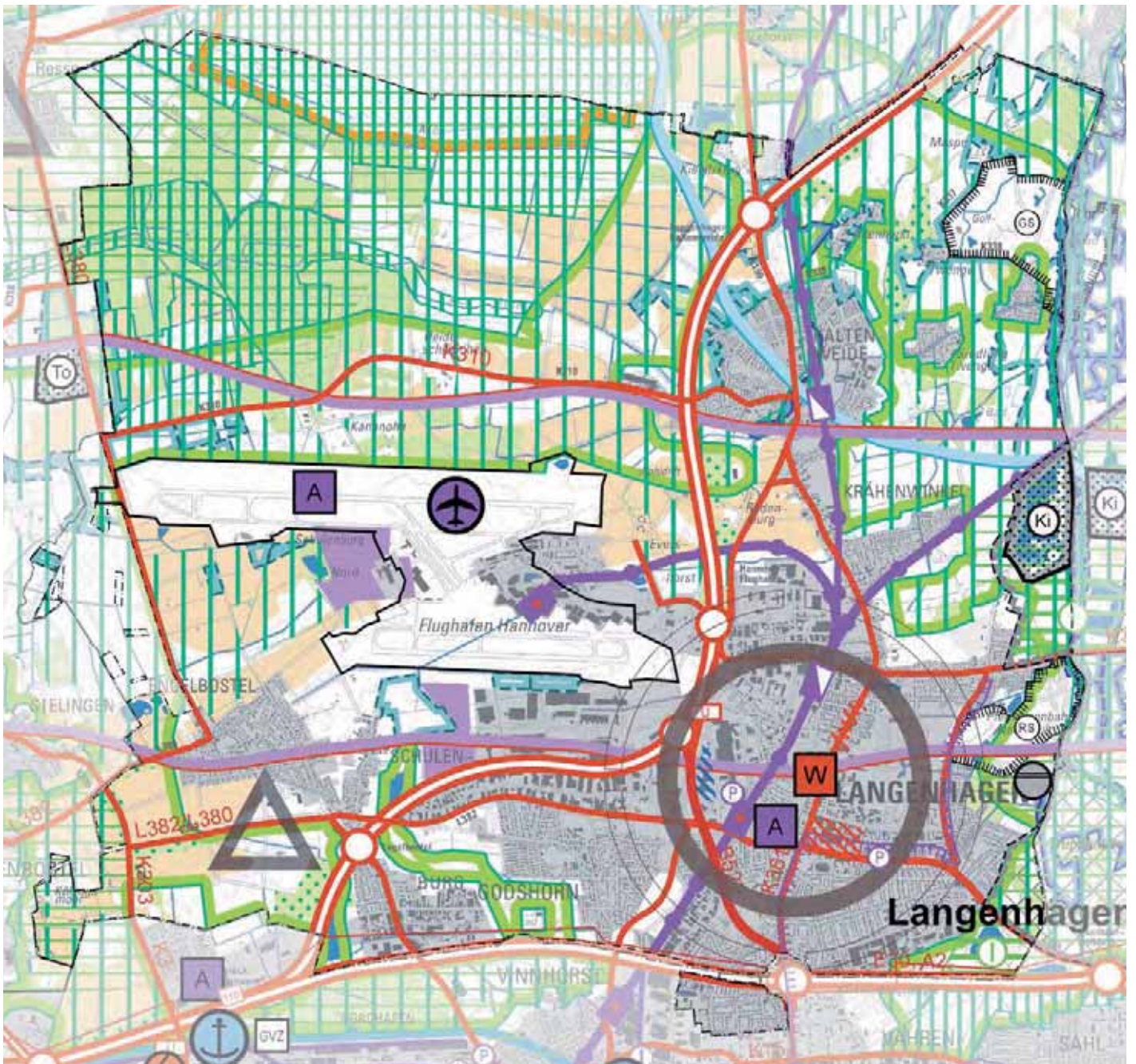


Abb. 2.2/3 Regionales Raumordnungsprogramm 2016, Ausschnitt Langenhagen der zeichnerischen Darstellung

Zudem wurden mehrere Bereiche aus dem Vorranggebiet Freiraumfunktionen entlassen. Dies geschah teilweise auf Grundlage der Zielsetzungen des vorliegenden ISEKs 2025. Dies eröffnet nun weitere Möglichkeiten für eine zielgerichtete Siedlungsentwicklung. Für eine potentielle Wohnbauentwicklung stehen nun Bereiche nordöstlich Weiherfeld, westlich Godshorn, südwestlich Engelbostel und im Südwesten der Stadt die Flächen der sogenannten Schwarzen Heide zur Verfügung. Für eine weitere gewerbliche Entwicklung sind Flächen östlich des Südsees vorgesehen.

Zum Versorgungskern, der für Einzelhandelsgroßprojekte mit zentrenrelevantem Kernsortiment relevant ist, gehört die Kernstadt im Bereich der Walsroder Straße [zwischen Buschkamp und Martin-Luther-Straße] sowie die Innenstadt zwischen Schönefelder Straße, Walsroder Straße, Bothfelder Straße und Konrad-Adenauer-Allee.



Abb. 2.2/4 Entlassener Bereich in Kaltenweide / Weiherfeld



Abb. 2.2/5 Verlängerung der Langenhagener Landstraße zwischen Langenhagen und Garbsen

VERKEHR

Die Verlängerung der Langenhagener Straße entfällt als Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße aus den Zielen des RROP 2016. Dies bedeutet nicht, dass diese Trasse ihre Bedeutung für die Vernetzung zwischen Garbsen und Langenhagen verliert. Lediglich die Zielsetzung verlagert sich auf kommunale Ebene, um die bedeutende Verbindungsstraße zwischen den Kommunen zu realisieren.

LANDSCHAFT

In den als Vorranggebiet Freiraumfunktionen festgelegten Bereichen ist »die ortsübergreifende, großräumige Gliederung der Siedlungsstruktur, für die siedlungsnaher Erholung und das Landschaftserleben, für die klima-ökologische Ausgleichsfunktion sowie für den Arten- und Biotopschutz und die ökologische Vernetzung [Biotopverbund] zu sichern.« [RROP 2016, Ziel 3.1.1 03 Satz 2] Hier soll eine Aufwertung durch »... Planungen und Maßnahmen der Naherholung oder des Naturschutzes und der Landschaftspflege... « erfolgen. Auf die landschaftliche Einbindung von Siedlungsrändern soll dabei ein Augenmerk gelegt werden.

Südlich des Flughafengeländes werden Vorbehaltsgebiete zur Verbesserung der Landschaftsstruktur und des Naturhaushaltes festgelegt. Dies bedeutet, dass die Zielsetzung, einen Rundweg um den Flughafen anzulegen, teilweise entfällt. Die ausgewiesenen Flächen als Vorbehaltsgebiet zur Vergrößerung des Waldanteiles liegen für eine potentielle Wohnbebauung strategisch günstig entlang der Autobahn und könnten somit die Wahrnehmung der Lärmemissionen verringern.

KLIMASCHUTZ UND ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

»Bei der Entwicklung der Region Hannover sind der Schutz des Klimas, die Vorsorge bezüglich des Klimawandels und die Anpassung an die Folgen des Klimawandels besonders zu berücksichtigen.« [RROP 2016, Ziel 1.1.1 01] Im Rahmen der Fortschreibung des ISEK 2030 werden Ziele hinsichtlich einer klimagerechten Stadtentwicklung an entsprechender Stelle ergänzt.



Abb. 2.2/6 Kananohe

2.3 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 bzw. im Jahr 2001 neubekanntgemacht, um den laufenden Entwicklungen der dynamischen Stadt Langenhagen Raum zu geben.

Das ISEK 2025, das im Jahr 2009 erarbeitet wurde, hat die städtebauliche Entwicklung Langenhagens daher grundlegend überprüft und tlw. neu ausgerichtet. Die vorhandenen FNP-Reserveflächen Wohnen und Gewerbe wurden bei der Auslotung und Abwägung möglicher Entwicklungspotentiale einbezogen. Die Wohnbaulandermittlung erfolgte damals vor dem Hintergrund, dass Langenhagens Bevölkerung stagniert und die öffentliche Infrastruktur für 51.000 Einwohner [2009] nachhaltig ausgelastet und ausreichend ist.

Der Rat der Stadt Langenhagen hat im April 2012 das Integrierte Stadtentwicklungskonzept [ISEK] als Grundlage für die Aufstellung eines neuen Flächennutzungsplans beschlossen. Dies beinhaltete u.a. die in diesem Rahmen ermittelten Entwicklungspotentiale Wohnen und Gewerbe. Ausgenommen von diesem Beschluss waren u.a. die Wohnbaupotentialflächen westlich der Theodor-Heuss-Straße [9].

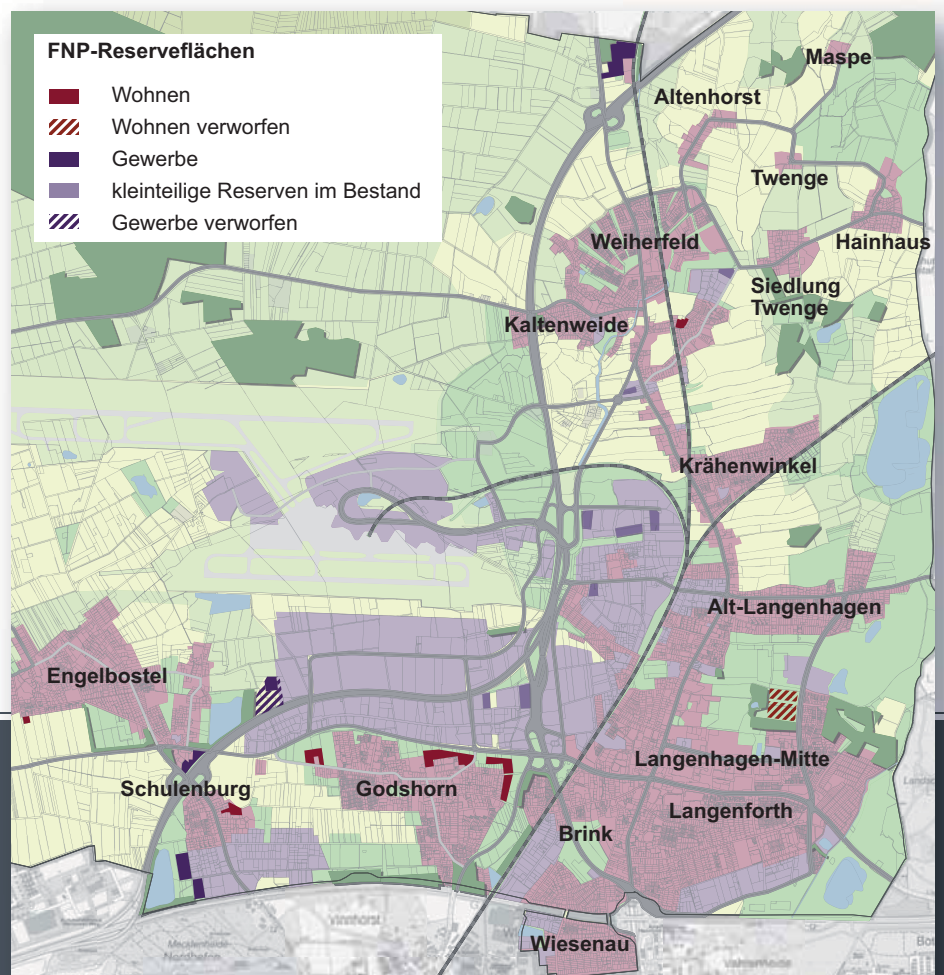


Abb. 2.3/1 Flächennutzungsplanreserven, Stand: September 2007



Abb. 2.3/2 Westlich Schwabenstraße

In den letzten 10 Jahren hat sich aufgrund überproportionaler Zuwanderung diese Ausgangslage deutlich verändert. Langenhagen ist, wie in dem 2009 beschriebenen Szenario 3, gegen den damaligen Trend gewachsen. Daher sind alle kurz- und sehr viele der mittelfristigen Wohnbauflächenpotentiale aus dem bisherigen ISEK bereits aufgebraucht.

Aus diesem Grund wurde eine Fortschreibung des ISEKs, besonders für den Bereich Wohnbauentwicklung, notwendig. Mit Hilfe verschiedener Entwicklungsszenarien [s. Kapitel 5.2, S. 106 ff.] wurden die möglichen Perspektiven der Stadtentwicklung aufgezeigt und der daraus notwendige Aktualisierungsbedarf für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes beschrieben.

Es wurde ein Monitoring der Wohnbau- und Gewerbepotentiale aus dem ISEK 2025 durchgeführt, um die verbleibenden Potentialflächen zu ermitteln, und mögliche Entwicklungshemmnisse wurden dargestellt. Außerdem wurden für das Thema Wohnen zusätzliche Entwicklungsflächen ausgelotet und die Rahmenbedingungen für eine Umsetzung innerhalb von erweiterten Steckbriefen aufgezeigt [s. Anhang 2, S. 276 ff.].



Abb. 2.3/3 Blick in die Wohnbebauung am Graneweg



Abb. 2.3/4 Rieselfelder

2.4 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. 2.4/1 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.

Bis 2007 war die Entwicklung in erster Linie auf den Airport-Business-Park und den neuen Ortsteil Kaltenweide-Weiherfeld sowie Schulenburg [Dorfstraße] konzentriert. Auch in dem vergangenen Jahrzehnt setzte sich diese Entwicklung fort. Die Entwicklung des Flughafens im Bereich Airport-West wurde weitergeführt und westlich der Schwabenstraße wurden die Entwicklungspotentiale nahezu ausgeschöpft.

Hinsichtlich der Wohnraumentwicklung sind in den letzten 10 Jahren nahezu alle kurz- und sehr viele mittelfristige Wohnbaupotentialflächen [ISEK 2025] umgesetzt bzw. in Umsetzung [s. Anhang 1.3 Monitoring Wohnen S. 270].

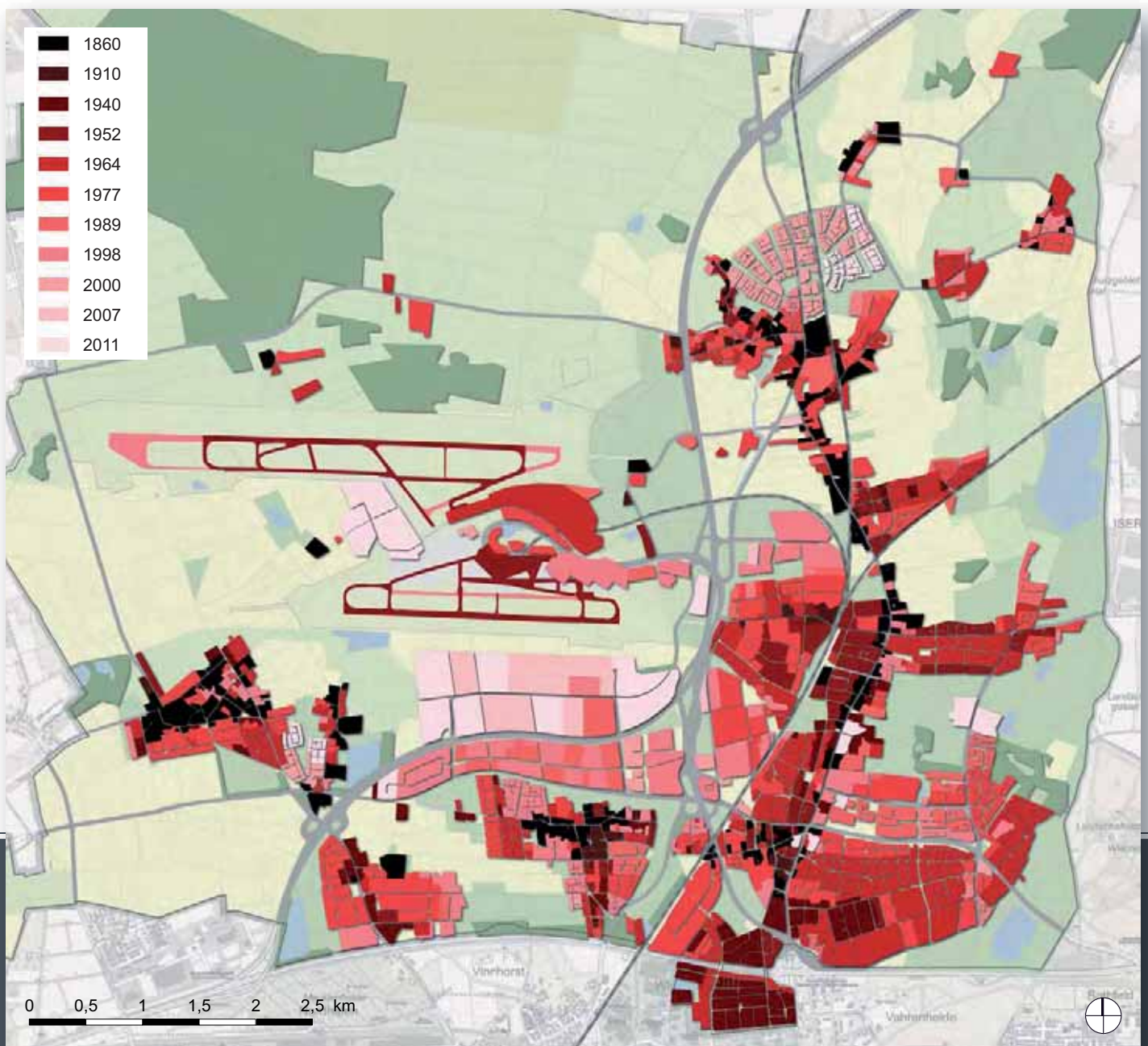


Abb. 2.4/2 Siedlungsentwicklung 1860 bis 2007

2.5 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, so dass der Schwerlastverkehr einen relativ hohen Verkehrsanteil im Stadtgebiet



Abb. 2.5/2 Flughafen Hannover-Langenhagen



Abb. 2.5/3 Langenhagener Straße



Abb. 2.5/1 Klassifiziertes Straßennetz

Klassifiziertes Straßennetz

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße



Abb. 2.5/4 Siedlung Vor den Kämpen, Brink und Gewerbegebiet Westfalenstraße von Verkehrsachsen umgeben [besonders Flughafenstraße, Bahntrasse]

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

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

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

Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans befindet sich aktuell in Aufstellung. Vorliegende Untersuchungen zu Verkehrsprognosen und erste Zielsetzungen wurden analysiert und sind in den Aussagen zur Fortschreibung des ISEKs eingeflossen. Das Leitbild Verkehr und der Maßnahmenplan Verkehr [s. Kapitel 4.3 S. 88 ff.] wurden u.a. auf Basis dessen fortgeschrieben.

Vertiefende Aussagen und Zielsetzungen zur verkehrlichen Entwicklung Langenhagens können der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes entnommen werden. Auf die Berücksichtigung dieser Zielsetzungen und einer ggf. weiterführenden Abwägung der Zielsetzungen des ISEKs hierzu wird an dieser Stelle hingewiesen.



Abb. 2.5/5 Flughafen Hannover-Langenhagen von der Münchner Straße

2.6 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. 2.6/1 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® KARTENSERVER des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie]. Dazwischen und zum Bissendorfer Moor hin liegen flache Niederungen mit ehemaligen Hoch- und Niedermooren [z.B. Bremoor, Köllingsmoor, Ellernbruch].

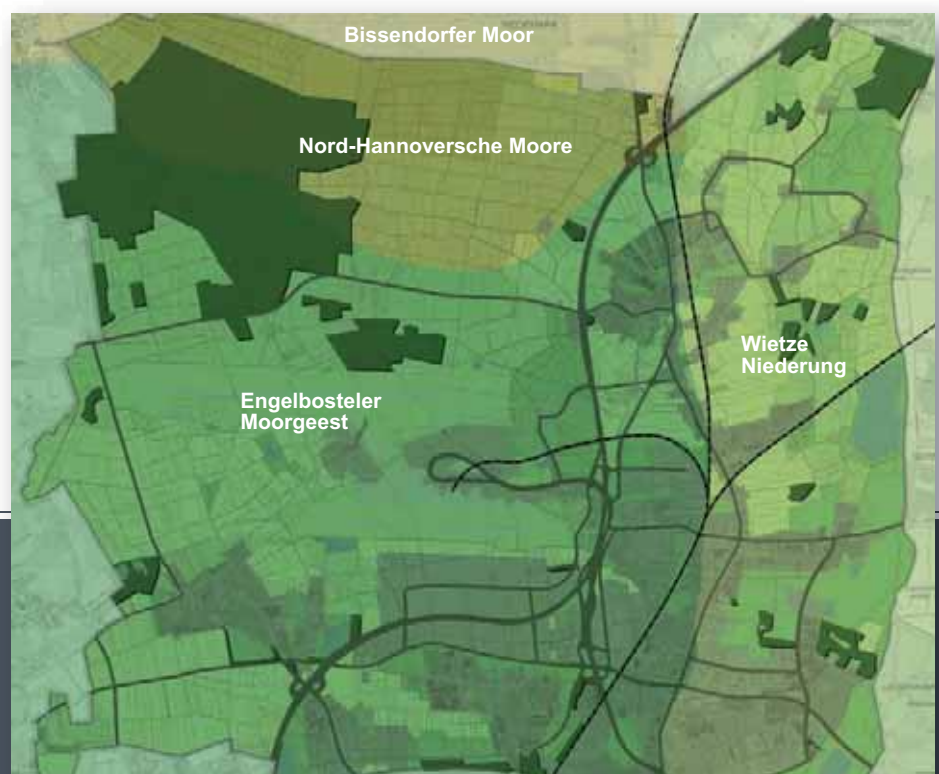


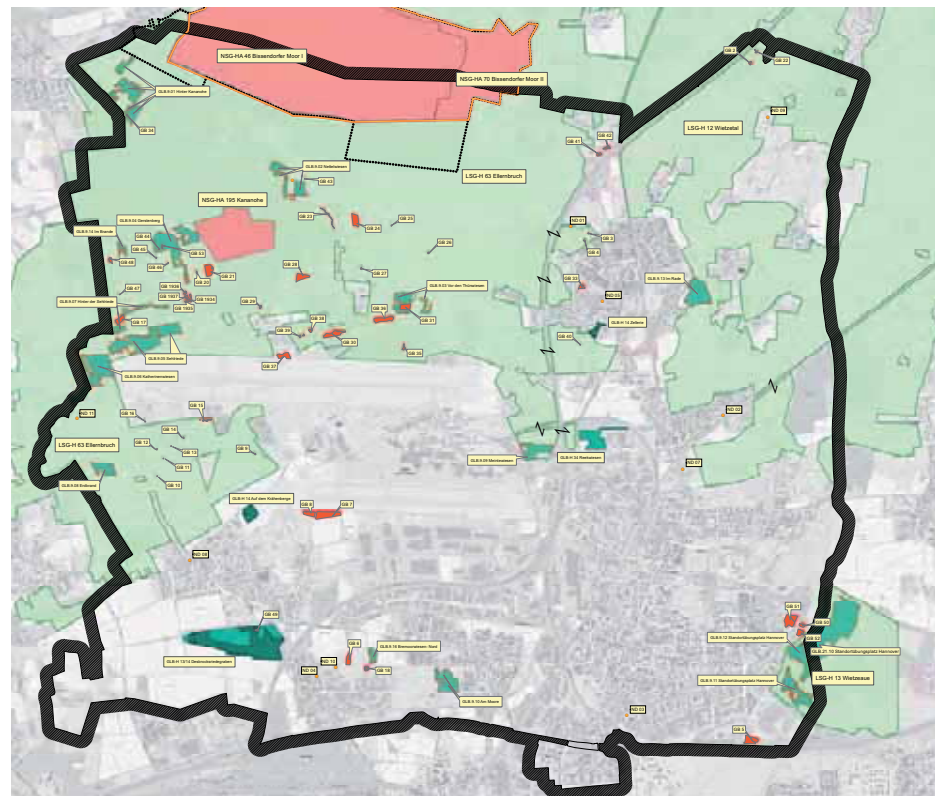
Abb. 2.6/2 Naturräumliche Gliederung Langenhagen

SCHUTZGEBIETE



Abb. 2.6/3 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. 2.6/4]: 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.












- | | | | |
|---|--|---|--|
|  | FFH-Gebiete |  | Geschützte Landschaftsbestandteile, per Satzung durch die Stadt Langenhagen erlassen |
|  | Naturschutzgebiete |  | Geschützte Landschaftsbestandteile |
|  | Landschaftsschutzgebiete |  | Besonders geschützte Biotope |
|  | Naturdenkmale |  | Stadtgrenze |
|  | Abgrenzung des Naturschutzprojektes Hannoversche Moorgeest | | |

Abb. 2.6/4 Übersichtskarte „Geschützte Teile von Natur und Landschaft“ [Stadt Langenhagen]

2.7 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
	2009	2019	09-19
Kernstadt			
Langenforth	9.139	9.677	6%
Alt-Langenh.	6.785	7.387	9%
Brink	4.479	4.650	4%
Mitte	3.797	4.171	10%
Mitte West	3.254	3.314	2%
Wiesenau	2.513	2.830	13%
Neue Bult	1.636	1.696	4%
Flughafen	107	66	-38%
Ortsteil			
Kaltenweide	6.156	8.054	31%
Godshorn	6.314	6.584	4%
Engelbostel	3.047	3.003	-1%
Krähenwinkel	2.408	2.552	6%
Schulenburg	1.764	2.301	30%
Summe	51.399	56.285	10%

Abb. 2.7/1 Einwohnerzahlen nach Stadtbezirken [Daten der Stadt Langenhagen 2020]

EINWOHNERBESTAND

Langenhagen verfügt über 56.285 Einwohner [Stand: 12/2019, Stadt Langenhagen] und hat somit seit 2009 über 4.800 Einwohner dazugewonnen. Dies liegt an den durchgängigen Wanderungsgewinnen mit einem jährlichen Saldo von rd. 200 bis 1.100 Einwohnern.

Die Stadt Langenhagen hat seit 2009 einen verstärkten und bis dato unvorhersehbaren Bevölkerungsanstieg erlebt. Besonders Familien und Familiengründer sind nach Langenhagen gezogen. Dies hat viele Gründe, v.a. die enge Vernetzung mit und nach Hannover, die hohe Arbeitsplatzanzahl vor Ort, die kurzen Wege in die Landschaft und die damit verbundene hohe Wohn- und Lebensqualität. Hinzu kommt, dass durch die Entwicklung des Baugebietes Weiherfeld in Kaltenweide und die Baufertigstellungen in der Kernstadt ein entsprechendes Angebot vorhanden war. Die Stadt stellt bei der Bevölkerungsentwicklung eine Ausnahme zu der restlichen Region Hannover dar. Dort hat sich dieses Wachstum im Laufe der letzten 15 Jahre abgeschwächt.

Die Einwohnerzahlen in den einzelnen Stadtteilen haben sich, nach den städtischen Daten, sehr unterschiedlich entwickelt: Zwischen 2009 und 2019 nahm die Einwohnerzahl in Kaltenweide – wegen der Entwicklungen im Weiherfeld – um 31 % [1.898 EW] zu, in Schulenburg mit dem Baugebiet Dorfstraße um 30 %. Aber auch in der Mitte konnte ein Zuwachs von 10 % verzeichnet werden. Hier sind durch die Entwicklung der Potentiale am Eichenpark und Graneweg zusätzliche Wohnungen entstanden. Auch in Wiesenau konnte durch die Sanierung des Wohnungsbestandes im Rahmen des Förderprogramms Soziale Stadt ein Zuwachs der Bevölkerung um 13 % verzeichnet werden. In den Jahren vor 2009 gab es in Teilen von Langenhagen noch leichte Bevölkerungsrückgänge.

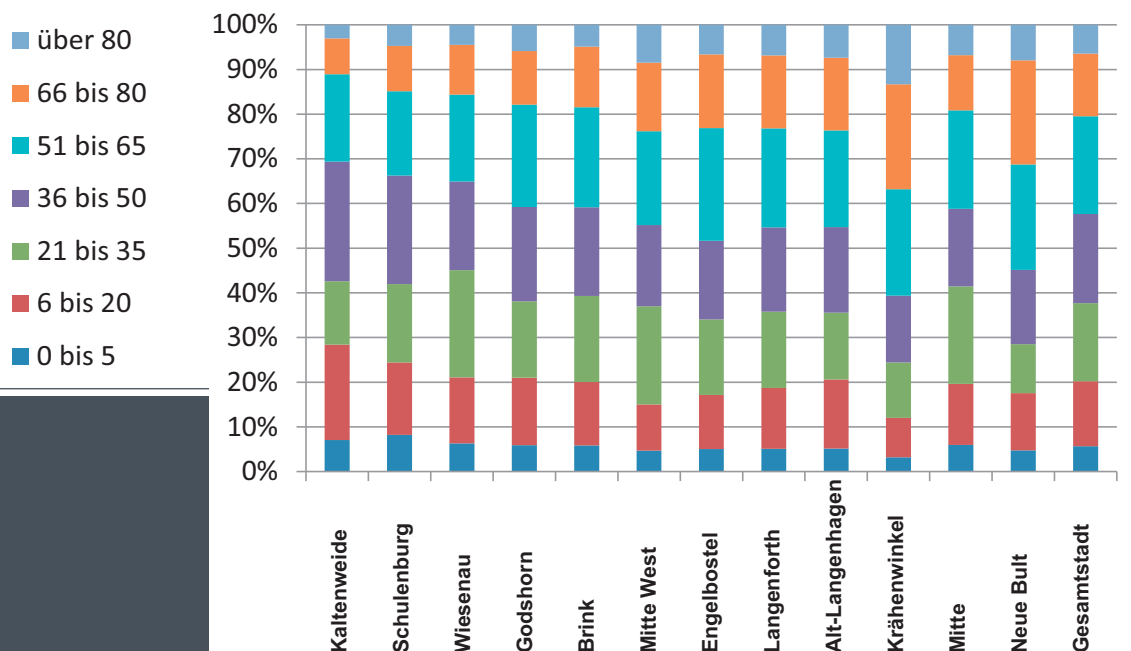


Abb. 2.7/2 Altersstruktur nach Stadtbezirken 2019 [Daten der Stadt Langenhagen 2020]

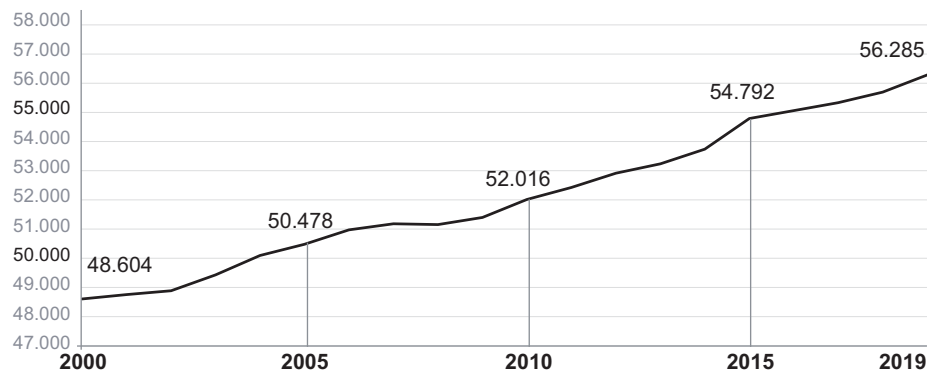


Abb. 2.7/4 Bevölkerungsentwicklung 2000-2019 [Daten der Stadt Langenhagen 2020]



Abb. 2.7/3 Spazierwege in Langenhagen

Dies hat sich in den letzten zehn Jahren durchweg ins Positive gekehrt. Die minimalen Einbußen in Engelbostel [44 EW, -1 %] sind dabei zu vernachlässigen. Hieraus wird jedoch ersichtlich, dass vorhandene Baupotentiale nicht adäquat ausgeschöpft wurden bzw. nutzbar gemacht werden konnten.

Neben der positiven Bevölkerungsentwicklung befindet sich die Altersstruktur im Wandel [vgl. Abb. 2.7/2]: Am ältesten sind die Einwohner des Stadtbezirks Mitte. Nahezu 40 % sind im nichterwerbstätigen Alter – 2009 waren dies lediglich 25 %. Es scheint sich in den nächsten Jahren ein Generationenwechsel auch im Geschosswohnen zu vollziehen, bei dem alte Menschen aus diesen Wohnungen ausziehen oder sterben und junge Haushalte, wie z.B. auch Familien, nachrücken können. Dies verdeutlicht sich durch die Entwicklungen im Einfamilienhausbestand in den vergangenen zehn Jahren im Bezirk Neue Bult. Auch wenn immer noch ca. 30 % der Bewohner über 66 Jahre sind, hat sich die Anzahl der Kinder fast verdreifacht. Dies lässt darauf schließen, dass dort der Generationenwechsel bereits im Gange ist.

Der starke Einwohnerrückgang um fast 38 % auf rd. 66 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 ins Gewicht.



Abb. 2.7/5 Neue Bult

BEVÖLKERUNGSPROGNOSE 2030

Die aktuelle Bevölkerungsprognose der Stadt Langenhagen [Stand 2020] geht davon aus, dass der Wachstums-Trend auch bis 2030 ungebrochen bleibt. Daher werden zu den bislang 56.285 EW [Stand: 2019] noch 3.015 weitere Einwohner erwartet. Im Jahr 2030 sollen demnach 59.300 Einwohner in Langenhagen ihr Zuhause finden.

Diese städtische Prognose liegt über der Prognose der Region Hannover [Stand 2020]. Diese geht nur bis 2029 und erwartet dann ca. 58.300 Einwohner. Hierbei wird deutlich, wie stark sich die Entwicklung in den letzten Jahren bereits verändert hat. Die 2014 prognostizierten 56.000 EW für 2025 von der Region Hannover sind bereits 2019 überschritten.

Jede andere Bevölkerungsprognose, von der nBank [2009], der LSKN-Online [2008], liegt unter diesen 56.000 EW. Diese sind somit als obsolet zu bezeichnen, da sie den Trendwechsel der letzten zehn Jahre nicht abbilden. Aus diesem Grund wird auf ihre Darstellung verzichtet.



Abb. 2.7/6 Geschosswohnungsbau, Weiherfeld

WOHNUNGSBESTAND

Entsprechend der noch jungen Stadtgeschichte und der dynamischen Entwicklung Langenhagens sind nur 3 % der Wohnungen etwa 100 Jahre und mehr alt. 57 % der bestehenden Wohnungen sind zwischen 1949 und 1978 entstanden, hauptsächlich in der Kernstadt. Bis 2000 kamen weitere 23 % dazu. Zwischen 2000 und 2009 war die Neubautätigkeit insgesamt nicht so groß wie in den Jahren davor. Diese Aussage trifft auch auf die vergangenen 10 Jahre zu. Auch wenn große Baugebiete wie Kaltenweide / Weiherfeld fertiggestellt und besiedelt wurden, liegt das starke Wohnungswachstum von Langenhagen vor 2000. Diese verlangsamte Entwicklung steht z.B. im Zusammenhang mit der Flächenverfügbarkeit der im ISEK 2025 dargestellten Wohnbaupotentiale und den Unwägbarkeiten bei der Baulandrealisierung.

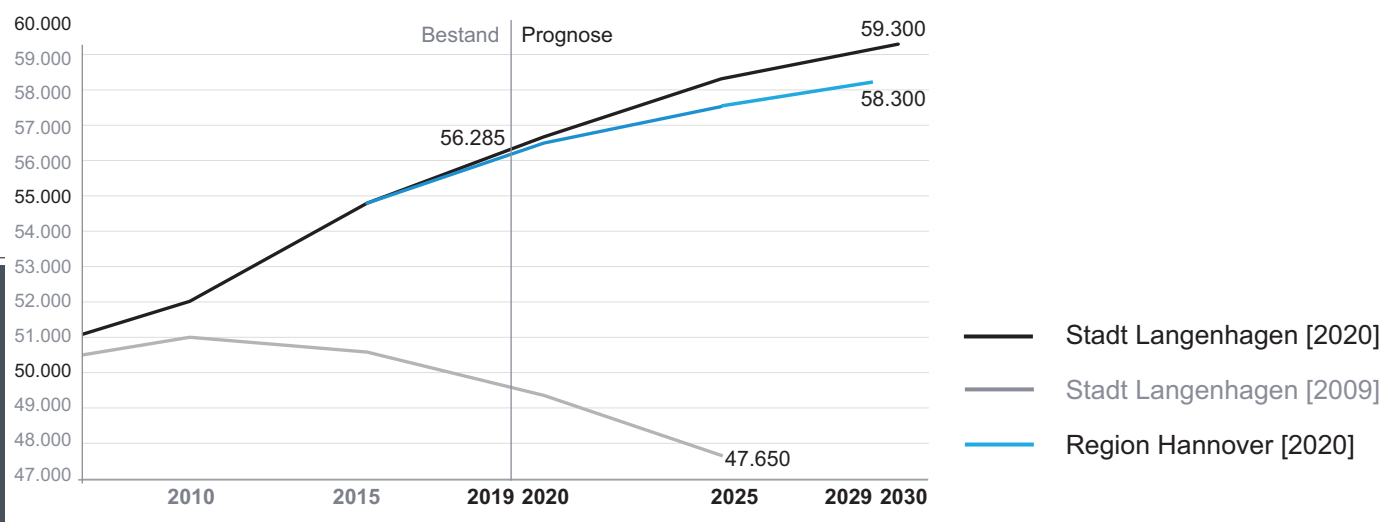


Abb. 2.7/7 Bevölkerungsentwicklung 2010-2030 gemäß vorliegender Prognosen

Wie in der Abb. 2.7/8 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.

WOHNRAUMVERSORGUNGSKONZEPT STADT LANGENHAGEN [2015]

Die Gewos hat 2015 auf Basis der städtischen Bevölkerungsprognose ein Wohnraumversorgungskonzept [WRVK] für die Stadt Langenhagen erstellt, um den konkreten Bedarf an zusätzlichem Wohnraum zu beziffern.

Folgende Aussagen daraus liegen der Fortschreibung des ISEK 2025 zugrunde:

Neubaubedarf 2.200 WE

Der Neubaubedarf bis 2030 setzt sich zusammen aus:

Ersatzbedarf 800 WE

Zusatzbedarf 1.400 WE

Der Ersatzbedarf resultiert dabei aus einem Wohnungsabgang aufgrund von Abrissen, Zusammenlegungen und Umnutzungen von Wohnungen.

Der Zusatzbedarf errechnet sich aus dem erwarteten Haushaltsanstieg in Höhe von 4,5 % aufgrund des prognostizierten Bevölkerungswachstums durch die Stadt Langenhagen.

Für den Zusatzbedarf wurde ermittelt, dass davon 700 WE in Ein- und Zweifamilienhäusern und 700 WE in Mehrfamilienhäusern am Markt notwendig sind. Weiterhin wurde aufgeschlüsselt, dass von den 700 WE in Mehrfamilienhäusern 330 WE im preisgünstigen Sektor realisiert werden müssten.

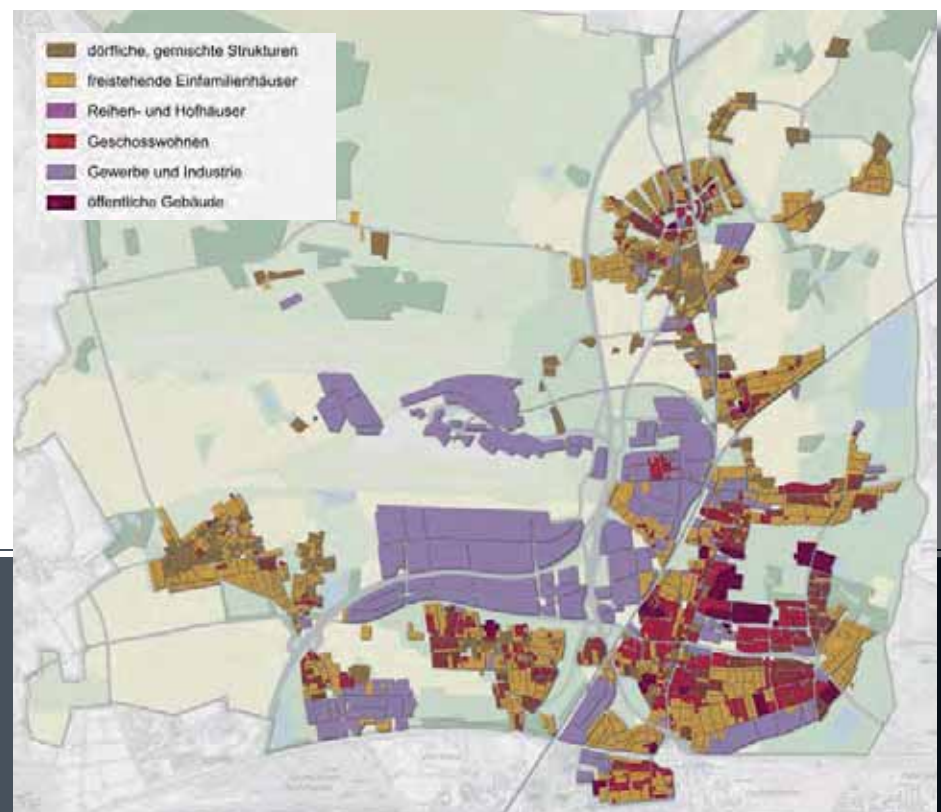


Abb. 2.7/8 Verteilung unterschiedlicher Baustrukturen in Langenhagen

BAUTÄTIGKEIT

Die zuvor beschriebenen Angaben beziehen sich auf das Jahr 2015. In den darauffolgenden vier Jahren bis 2019 wurden bereits 951 WE realisiert bzw. genehmigt. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

	2015	2016	2017	2018	2019
Mehrfamilienhäuser [MFH]	201 WE	101 WE	272 WE	73 WE	100 WE
Einfamilienhäuser [EFH]	31 WE	18 WE	60 WE	70 WE	25 WE
Gesamt	232 WE	119 WE	332 WE	143 WE	125 WE

Hieraus wird deutlich, dass sich bereits eine Trendwende hin zu verstärktem Geschosswohnungsbau vollzieht. Zudem ist rein rechnerisch der notwendige Ersatzbedarf, der im WRVK der Stadt Langenhagen aufgezeigt wurde, bereits gedeckt. Bis 2030 besteht daher die Aufgabe, die Wohnungen für einen Zusatzbedarf von 1.400 WE zu schaffen.

Detailliertere Aussagen zum Wohnungsmarkt werden im Wohnraumversorgungskonzept der Stadt Langenhagen getroffen und liegen der Fortschreibung des ISEKs zugrunde.



Abb. 2.7/9 Bautätigkeit im Bereich Eichenpark, Juni 2019

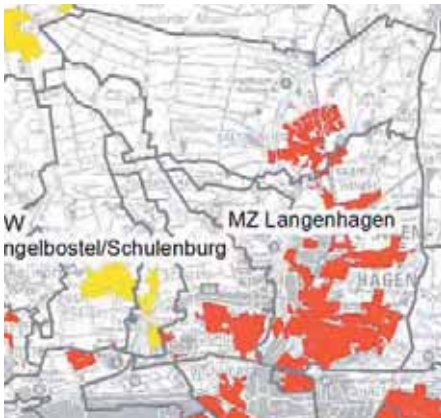


Abb. 2.7/10 Siedlungstypen WRVK Region Hannover, Ausschnitt Langenhagen

WOHNRAUMVERSORGUNGSKONZEPT REGION HANNOVER [2019]

Für die Region Hannover besteht der Bedarf, 28.300 WE bis 2025 zu schaffen. Dies wird aus dem Wohnraumversorgungskonzept der Region Hannover ersichtlich. Der Bedarf entsteht neben der Landeshauptstadt Hannover besonders in den angrenzenden Kommunen wie Langenhagen. Dabei ist der Bedarf an preiswerten und bezahlbaren Wohnungen besonders hoch, da auf dem Markt entsprechender Wohnraum heute nicht ausreichend vorhanden ist.

In dem vorliegenden Verteilungsmodell werden drei Siedlungstypen für die Region benannt: Siedlungsschwerpunkt Kernraum, Siedlungsschwerpunkt außerhalb des Kernraums und Ergänzungsstandorte. Damit verknüpft sind, wie aus der folgenden Abbildung ersichtlich wird, Zielwerte beim Verhältnis zwischen Mehrfamilienhäusern [MFH] und Einfamilienhäusern [EFH] und Orientierungswerte für die [Brutto-]Dichte.

Siedlungstypen

- Siedlungsschwerpunkte Kernraum
- Siedlungsschwerpunkte außerhalb des Kernraums
- Ergänzungsstandorte

Zielwerte MFH / EZFH

- 70 % MFH / 30 % EZFH
- 60 % MFH / 40 % EZFH
- 50 % MFH / 50 % EZFH

Zielwerte MFH / EZFH [Durchschnittswert]

- 65 / 30 WE je ha [48 WE je ha]
- 60 / 25 WE je ha [38 WE je ha]
- 50 / 20 WE je ha [26 WE je ha]

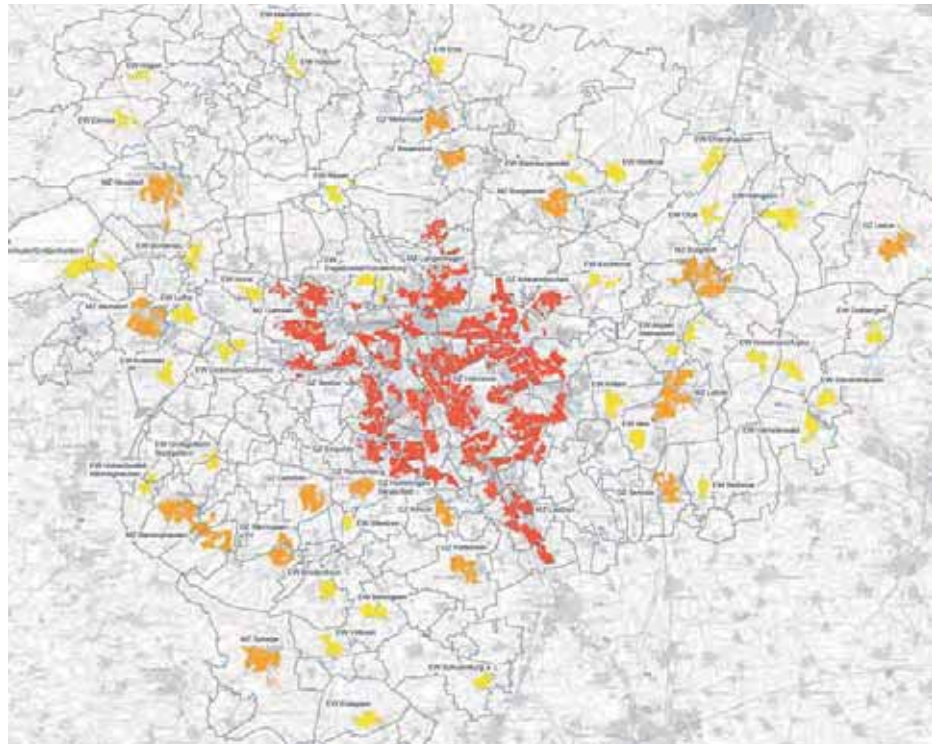


Abb. 2.7/11 Siedlungstypen Region Hannover [WRVK Region Hannover]

Für Langenhagen wird eine Zielzahl im Wohnungsbau von 1.700 WE bis zum Jahr 2025 beziffert. Die notwendigen Wohneinheiten unterteilen sich in 600 WE in Ein- und Zweifamilienhäusern [EZFH] und 1.100 WE in Mehrfamilienhäusern. Der Bedarf an preisgünstigem und gefördertem Wohnraum liegt bei 400 WE.

Aus dem WRVK der Region Hannover geht hervor, dass durchschnittlich eine Dichte von 48 WE je ha Bruttobauland [BBL] im Kernraum und 26 WE je ha BBL in den Ergänzungsstandorten [s. S. 106 WRVK Region Hannover] umgesetzt werden soll. Diese Daten werden dem Szenario 2B [s. S. 118 ff.] und 3B [s. S. 121 ff.] zugrunde gelegt.

BAULÜCKEN

In Langenhagen gibt es ein umfangreiches Baulückenkataster. Mit dessen Hilfe konnte eine Aussage über die aktuell vorhandenen Baulücken getroffen werden. Insgesamt sind 457 Wohneinheiten danach noch möglich. Da es sich hierbei um viele kleine und private Grundstücke handelt, können diese Potentiale nicht in Gänze in die Wohnbauflächen einfließen. Auch ist es nicht möglich, verlässliche

Aussagen über eine mögliche Bauweise als Einfamilien- oder Mehrfamilienhaus zu treffen.

Es wird daher angenommen, dass ca. 30 % der Baulücken bis 2030 entwickelt werden. Demzufolge stehen dem Wohnungsmarkt zukünftig 137 Wohneinheiten zur Verfügung, die in die Berechnungen zu den Wohnbaupotentialen einfließen [s. S. 127].



Abb. 2.7/12 Reihenhäuser im Stadtteil Brink

BESTANDSENTWICKLUNG UND NACHVERDICHTUNG

In den letzten Jahren lässt sich ein neuer Trend im Rahmen der Bestandsentwicklung erkennen. In den älteren Einfamilienhausgebieten der Kernstadt findet ein Ersatzneubau mit Mehrfamilienhäusern statt. Das bedeutet, dass die Nachverdichtung nicht, wie 2009 noch angenommen, über eine Bebauung in



Abb. 2.7/13 Nachverdichtung durch Abriss von EFH und Neubau von MFH, Blick von Westen auf den Bereich Rosenstraße

zweiter Reihe stattfindet, sondern durch verstärkten Geschosswohnungsbau. Dies verdeutlicht u.a. die immense Nachfrage nach Wohnraum, der die Stadt in den letzten 10 Jahren ausgesetzt ist. An mancher Stelle kann dies einen strukturellen Wandel bedeuten, der das Gesicht der Quartiere verändert. Hier liegt die Chance zur Stadtwerdung von Langenhagen und die Möglichkeit, kurzfristig den dringend benötigten Wohnraum zu schaffen.

HANDLUNGSRESERVEN

Im ISEK 2025 wurden insgesamt 50 % der ermittelten Wohnbaupotentiale als sogenannte Handlungsreserven angesetzt. Dies bedeutet, dass bei Unwägbarkeiten wie problematischer Grundstücksankauf oder politischer Beschluss, welche die Realisierung von Wohnungsbau erschweren, immer noch ausreichend Flächen vorhanden sind, um die gesetzten Zielzahlen für den Wohnungsbau dennoch zu erreichen. Aus den Entwicklungen der letzten Jahre wird allerdings deutlich, dass 50 % nicht ausreichen, um der Stadt den erforderlichen Handlungsspielraum zu ermöglichen. Bedeutende Entwicklungspotentiale für Wohnen wurden verworfen [s. Anhang 1.3 Monitoring Wohnen, S. 270] bzw. nicht beschlossen:

- Nördlich Lenthehof [Nr. 8] 65 WE
- westlich Theodor-Heuss-Straße [Nr. 9] 205 WE
- Nördlich An der Bult [Nr. 10] 35 WE

Bei den möglichen Entwicklungsflächen in Godshorn bestehen auch weiterhin große Probleme, die Grundstücke anzukaufen und zu realisieren. Daher wird für die Fortschreibung 2030 der Bedarf an Handlungsreserven auf 75 % erhöht.



Abb. 2.7/14 Freistehende Einfamilienhäuser, Brink, Sattelhof

2.8 WIRTSCHAFTSENTWICKLUNG

ALLGEMEIN: STARKER WIRTSCHAFTSSTANDORT

Die Stadt Langenhagen ist ein attraktiver und dynamischer Wirtschaftsstandort in einer sehr verkehrsgünstigen Lage [vgl. S. 26 f.]. Die hohe Arbeitsplatzzentralität wird an folgenden Zahlen der Agentur für Arbeit deutlich:

- Langenhagen verzeichnete zwischen 2009 und 2019 trotz zwischenzeitlicher Stagnation bzw. Rückgang zwischen 2014 bis 2017 [vgl. Abb. 2.8/1] insgesamt eine deutliche Zunahme der Arbeitsplätze um 8,5 %. Im Vergleich zu den Vorjahren und zur Entwicklung in der Region Hannover sowie Niedersachsen hat sich der Anstieg verlangsamt bzw. angeglichen.
- Bei fast 35.000 Beschäftigten ergibt sich ein Verhältnis von 59 Beschäftigten je 100 Einwohner, ein Wert, der von nahezu keinem anderen niedersächsischen Oberzentrum erreicht wird, wobei allerdings weniger als 20 % der Beschäftigten auch in Langenhagen wohnen.
- Trotz der unmittelbaren Nähe zur Landeshauptstadt verzeichnet Langenhagen auch in den letzten zehn Jahren konstant nahezu doppelt so viele Einpendler wie Auspendler.

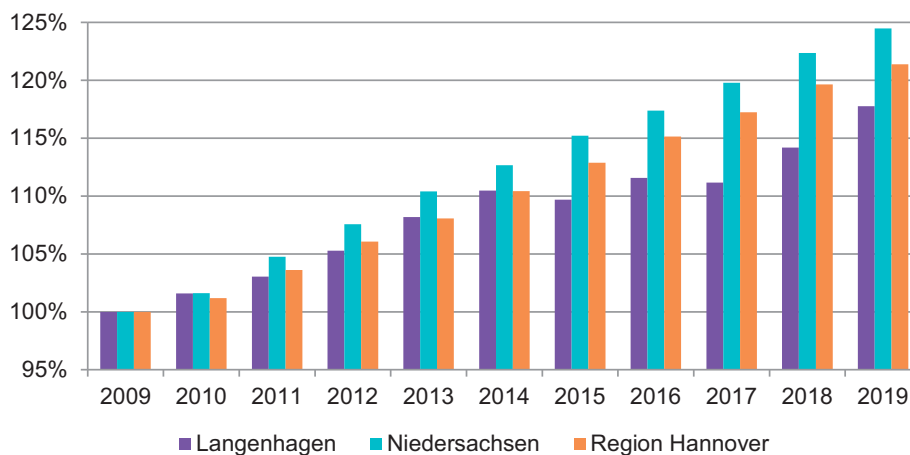


Abb. 2.8/1 Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigter in Langenhagen, Niedersachsen und Region Hannover 2009 - 2019 [Quelle: LSKN]

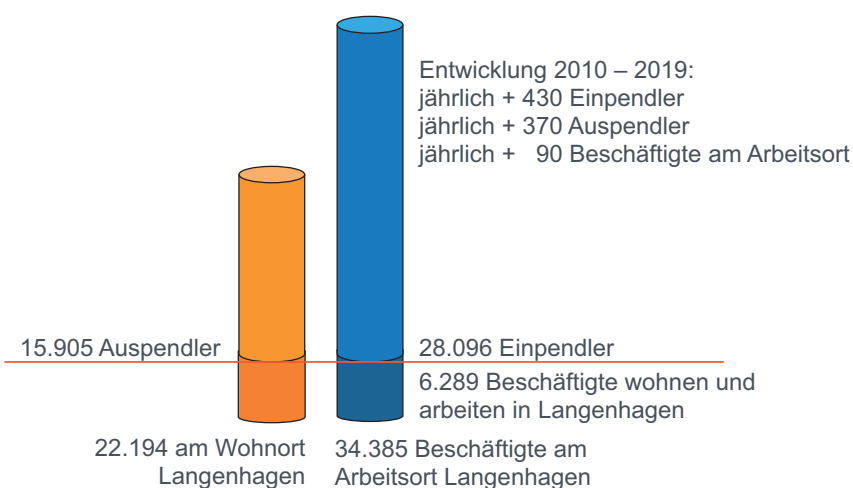


Abb. 2.8/2 Beschäftigte am Wohn- bzw. Arbeitsort Langenhagen 2019 [Quelle: LSKN]

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 [2019 insgesamt über 16.000 Beschäftigte [+ 2.300 Arbeitsplätze zu 2009] bei Lagerei, Großhandel, Gastgewerbe, Luftfahrt und anderen Verkehrsdienstleistungen]. Nur wenige der großflächigen Logistikzentren sind dabei funktional mit dem Flughafen verknüpft, sie sind primär auf das Autobahnnetz ausgerichtet.

Im Bereich öffentliche, private und sonstige Dienstleistungen sind in Langenhagen in den letzten zehn Jahren deutlich mehr Arbeitsplätze dazugekommen [ca. 3.800].

Mit dem großen Arbeitsplatzangebot in Langenhagen geht jedoch nicht eine geringe Arbeitslosenquote einher.

Sie hat sich zwar gegenüber den Vorjahren verringert, lag 2019 mit 6,1 % aber immer noch höher als im niedersächsischen Durchschnitt mit 5,0 %. Die Arbeitslosenquote in der Region Hannover hat sich im Vergleich zu Langenhagen stärker verringert und ist mit 6,4 % nur noch geringfügig höher.

Am geringen Anteil der Beschäftigten, die in Langenhagen wohnen und arbeiten [s. Abb. 2.8/2], ist zu erkennen, dass Wohnstandort und Arbeitsmarkt in Langenhagen weitgehend voneinander abgekoppelt sind. Dies gibt einen Hinweis auf das hohe Maß der Verstädterung und starken Verflechtung Langenhagens in der Region.



Abb. 2.8/3 Straßburger Platz, Langenhagen

EINZELHANDELSSTANDORT LANGENHAGEN

Gemäß Einzelhandelskonzept der CIMA „... ist die Einzelhandelszentralität der Stadt Langenhagen [94,6 %] als etwas unterdurchschnittlich für ein Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion zu bewerten“ [CIMA 2020, S. 35]. Besonders beim aperiodischen Bedarf [83,5] gibt es stark unterrepräsentierte Sortimente, die die gute Handelszentralität im periodischen Bereich [105,8] in der Zusammenschau stark dämpft [CIMA 2020, Abb. 26, S. 35]. Im Vergleich zum Jahr 2008 konnte die durchschnittliche Handelszentralität um 1,3 Prozentpunkte gesteigert werden.

„Einzelhandelsbetriebe haben sich vor allem in der Kernstadt Langenhagen angesiedelt.“ Ca. 81 % der 307 Einzelhandelsbetriebe befinden sich dort. „Maßgeblich ist hier das City Center Langenhagen [CCL], in dem ein Großteil der Geschäfte situiert ist.“ [CIMA 2020, S. 39] Besonders deutlich wird diese Aussage mit den Handelszentralitäten auf Ortsteilebene [CIMA 2020, Abb. 35, S. 40].

Der Zentrale Versorgungsbereich Innenstadt [Abgrenzung gemäß CIMA 2020],



Abb. 2.8/4 Elisabeth-Arkaden



Abb. 2.8/5 Westpassage City Center Langenhagen



Abb. 2.8/6 Neuer Edeka am ehemaligen Norta-Gelände

Abb. 41, S. 50] ist als Hauptzentrum eingestuft. „Prägend für den ZVB Innenstadt ist das Einkaufszentrum City Center Langenhagen [CCL]. In diesem besteht ein sehr großes Angebot an verschiedenen Betrieben, wodurch insgesamt ein guter Branchenmix gewährleistet werden kann.“ Besonders für den mittel- bis langfristigen Bedarf ist hier das Sortiment ausgerichtet. Als wichtige Zielsetzung sollte der Bestand erhalten werden und Betriebe ergänzt werden, die die Sortimentsliste sinnvoll vervollständigen und ergänzen [vgl. CIMA 2020, Abb. 26, S. 35].

Die Nahversorgung in Langenhagen ist als gut anzusehen. Mit einer Verkaufsfläche von 0,61 qm pro Einwohner liegt Langenhagen „... damit am oberen Rand der Durchschnittswerte“ [CIMA 2020, S. 34]. Aber auch hier lässt sich eine deutliche Differenzierung auf Ortsteilebene, wie bei der Handelszentralität, erkennen [CIMA 2020, Abb. 36, S. 42].

Weitere, konzeptionelle Aussagen des Einzelhandelskonzeptes enthält das Kapitel 4.2.A [S. 65 ff.].

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 75 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 Norden auf die neue Stadtmitte
unten: Landschaftsschutzgebiet Ellernbruch

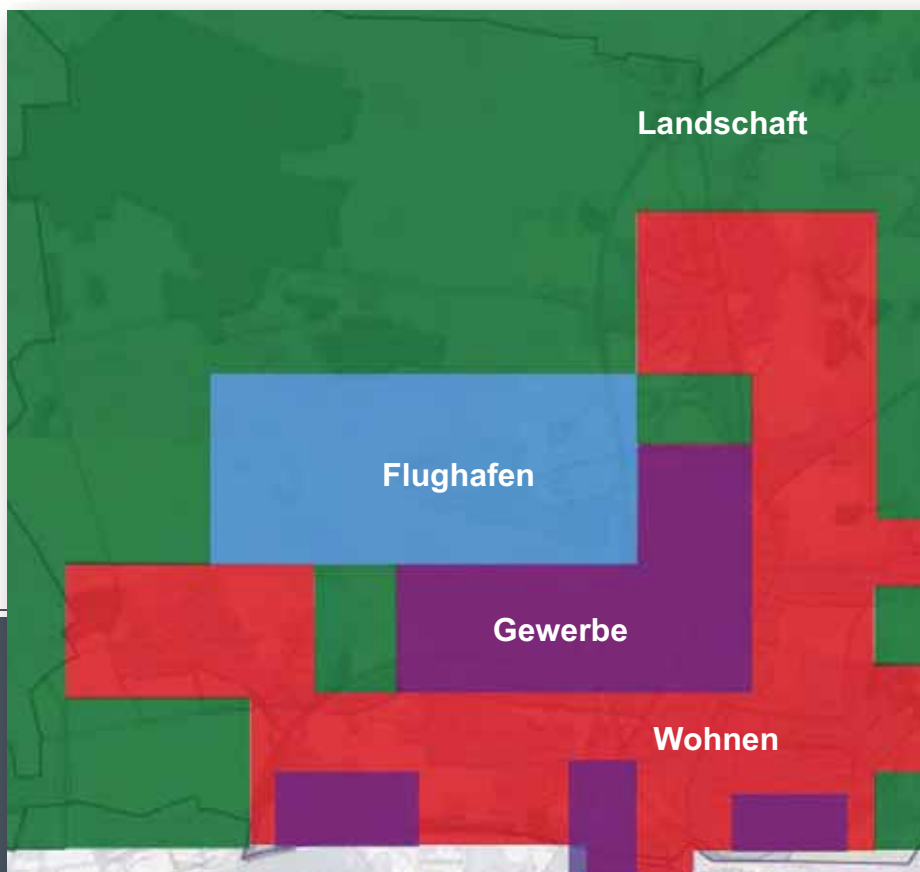


Abb. 3.1/3 Modell Funktionale Raumorganisation

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. 212].

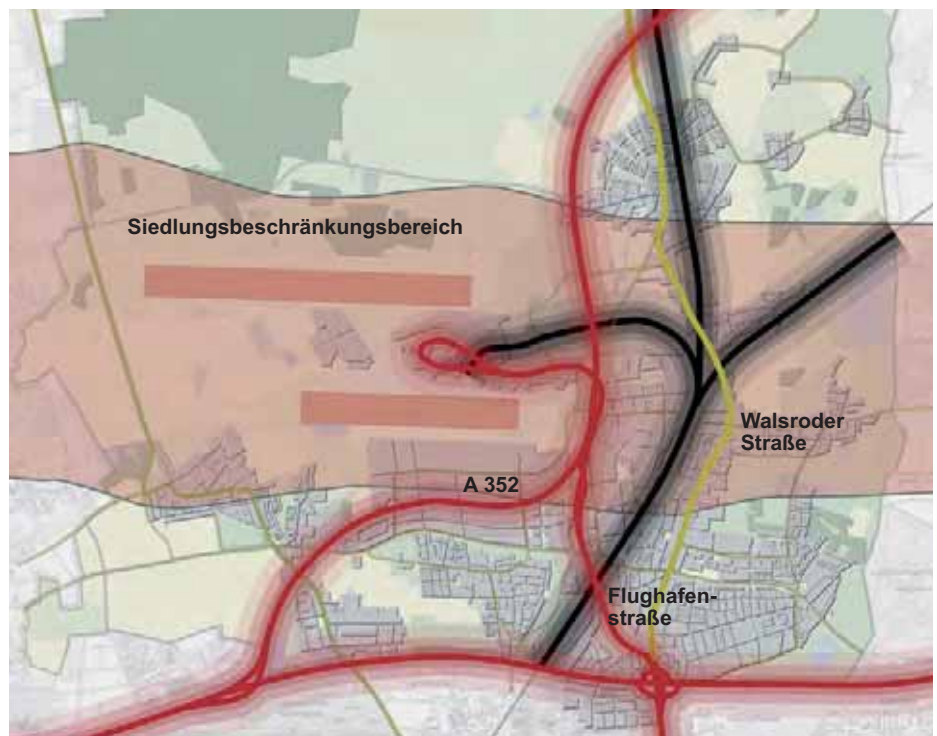


Abb. 3.1/4 Raumgliederung durch technische Infrastruktur

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.16] mit unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen in Nutzung und Gestaltung weiterentwickelt werden – passend zu den vorherrschenden naturräumlichen Einheiten [s. Kap. 2.6], 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.

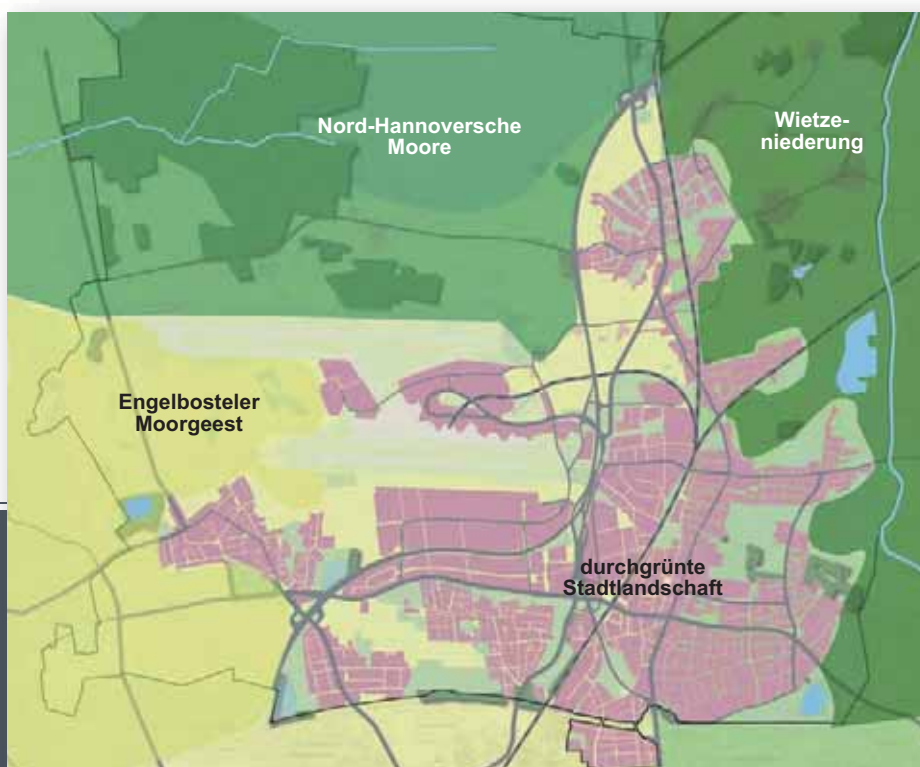


Abb. 3.2/1 Basis Landschaft



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 den 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, verstärkte 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. Damit verbunden sind entsprechende Charaktere, Rollen und Aufgaben für die Zukunft. Mit den einzelnen Siedlungstypen sind Bebauungsdichten, Baustrukturen und durchschnittliche Haushaltsgrößen für die Wohnbauentwicklung verknüpft, die bei den betrachteten Entwicklungsszenarien variieren.

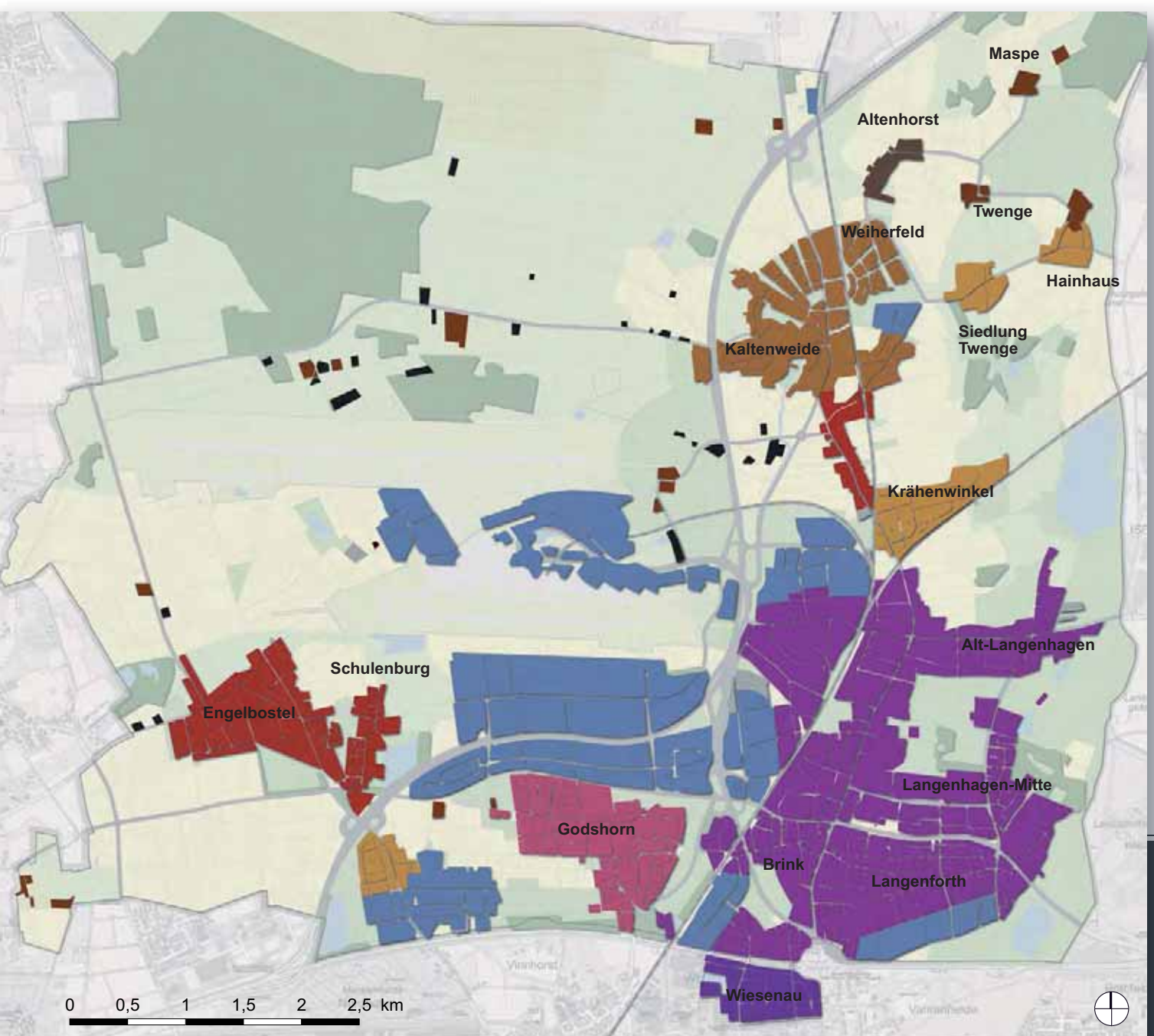


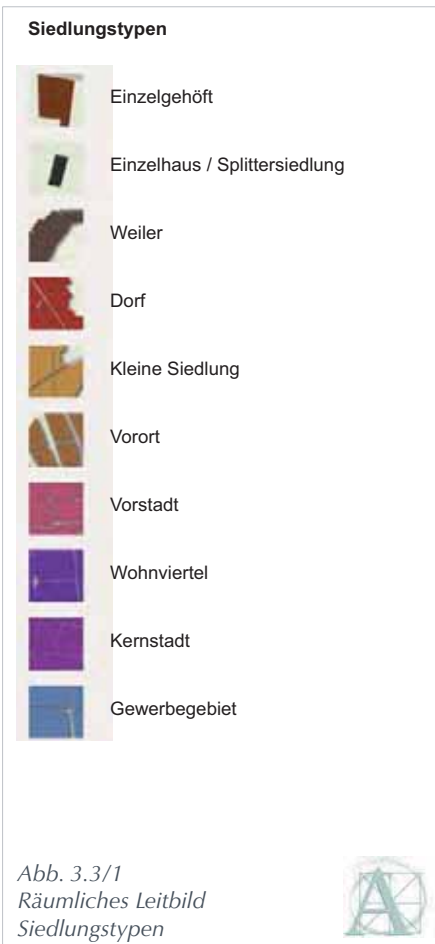


Abb. 3.3/2 Langenforth, Blick nach Westen

KALKULIERTE WOHNUNGSDICHTEN UND EINWOHNER

Die Wohnungsdichten und Einwohner je Wohnung wurden je nach Bautyp und Lage wie folgt kalkuliert:

Dorf 3,5 EW / WE 10-15 WE / ha BBL	Kleine Siedlung 3,0 EW / WE 15-20 WE / ha BBL	Vorort 2,5 EW / WE 20-25 WE / ha BBL
Vorstadt 2,0 EW / WE 25 WE / ha BBL	Städtisches Wohnviertel 2,0 EW / WE 25 WE / ha BBL	Kernstadt 1,5 EW / WE 30-40 WE / ha BBL



Bei einzelnen Baugebieten kam es aufgrund lokaler Besonderheiten zu individuellen Abweichungen, die angestrebten Wohnungsdichten für die Wohnungsbau-potentiale können den Steckbriefen im Anhang 2 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. 3.3/3 Weiherfeld, Blick nach Südwesten

Baudichte

Baustrukturen

durchschnittliche Haushaltsgröße

Dörfliche Strukturen

[freistehende EFH mit großen Grundstücken]



Abb. 3.3/4 Siedlung Twenge

Einfamilienhausgebiete

[freistehende EFH mit kleineren Grundstücken]



Abb. 3.3/5 Brink

Siedlungsgebiete

[MFH und EFH / DH mit kleinen Grundstücken]



Abb. 3.3/6 Weierfeld

Verdichtete Siedlungsgebiete

[MFH und RH / DH, z.B. Teppichhäuser, Kettenhäuser]



Abb. 3.3/7 Godshorn

Geschosswohnungsbau [MFH]



Abb. 3.3/8 Krähenwinkel

Verdichteter Geschosswohnungsbau [MFH]



Abb. 3.3/9 Brink

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 Masphe 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. 3.3/10 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.

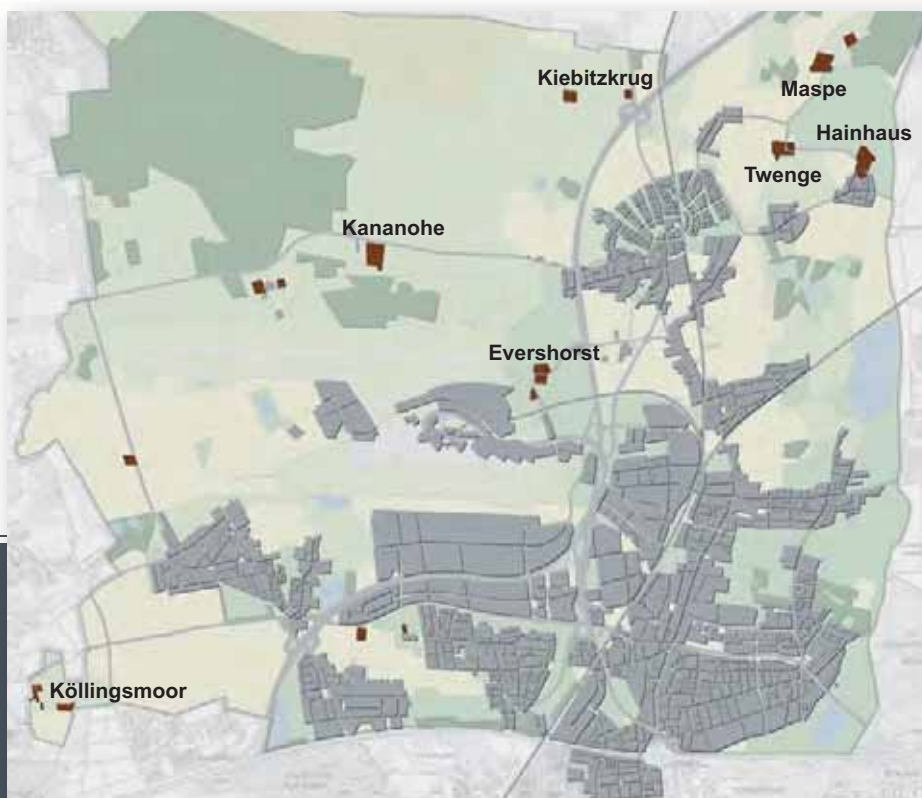


Abb. 3.3/11 Siedlungstyp Einzelgehöft – Lage in Langenhagen



Abb. 3.3/12 Masphe, 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
- Freizeit Aspekte 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. 3.3/15 Altenhorst, eingegrünter Ortsrand

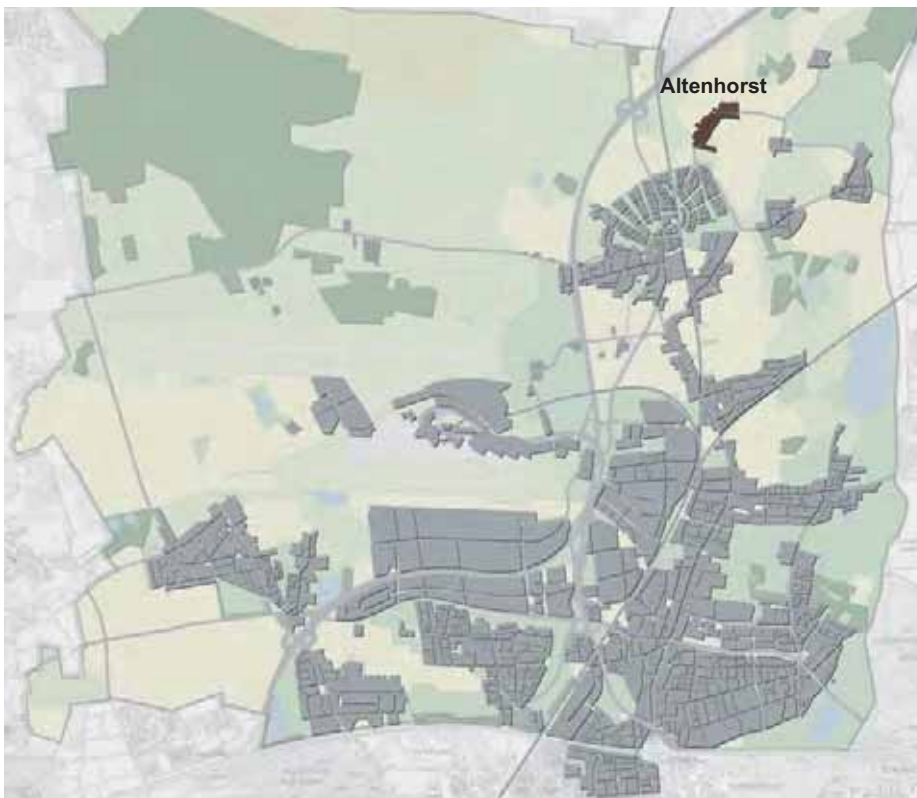


Abb. 3.3/13 Siedlungstyp Weiler – Lage in Langenhagen

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. 3.3/14 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, Landebahn und Flughafenentwicklung mittlerweile zweigeteilt ist. Schulenburg-Nord wurde aufgrund seiner isolierten und verlärmten Lage sowie der 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. 3.3/17 Ortsrand Schulenburg

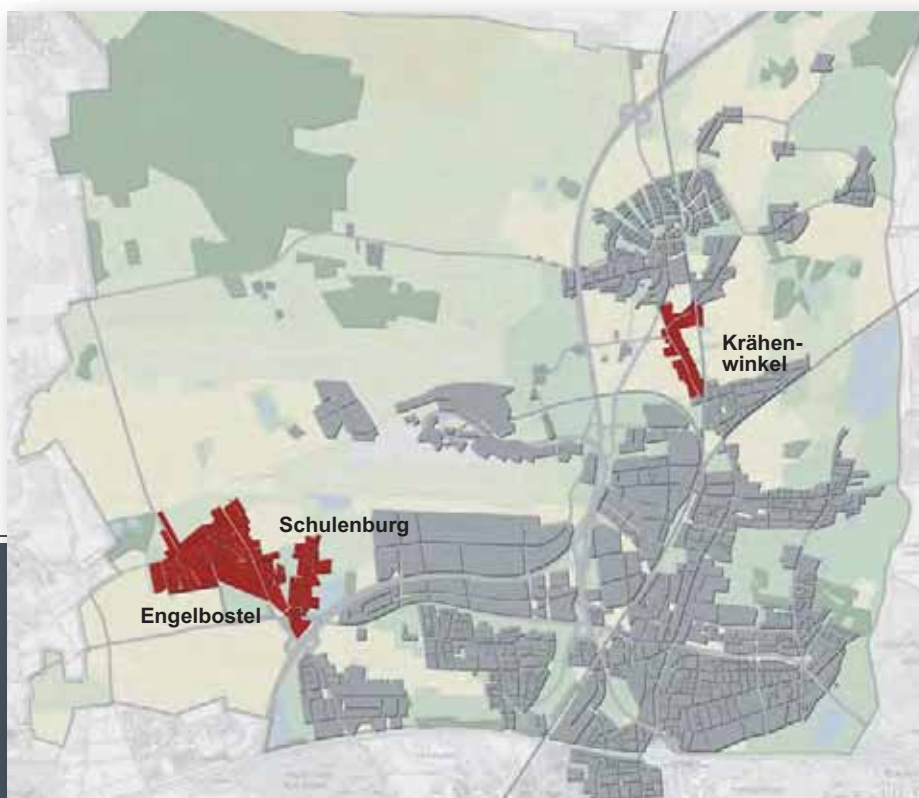


Abb. 3.3/16 Siedlungstyp Dorf – Lage in Langenhagen



Abb. 3.3/18 Engelbostel



Abb. 3.3/19 Engelbostel von Norden

ZIELE UND AUFGABEN ENGELBOSTEL UND SCHULENBURG-MITTE

Dorf! Verhältnis zur Landschaft als Qualitätsmerkmal!

- Entwicklung von Wohnungsbau innerhalb des Siedlungsbestandes [Baulücken, Nachverdichtung]
- Ländlich strukturierte Siedlung mit Ergänzungsfunktion Wohnen:
 - Abgleich der Siedlungserweiterung mit Tragfähigkeit der örtlichen Infrastruktur
 - Optionen für Neubaugebiete in 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 und ortsbildprägende Grünstrukturen erhalten
- Landschaft überwiegend landwirtschaftlich nutzen und pflegen
- Freiraum von gewerblicher Entwicklung freihalten



Abb. 3.3/20 Empfehlung: differenzierte Entwicklung

ZIELE UND AUFGABEN KRÄHENWINKEL

Teilung als Dorf und Siedlung erhalten – Vorortcharakter vermeiden



Abb. 3.3/21 Alternative: Entwicklung zum Vorort

- 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. 78]
- Bei gewerblicher Entwicklung Ablesbarkeit der Dorflage und Zwischenräume als Grünzüge erhalten: zur Bebauung an der Walsroder Straße und zum Gewerbegebiet Rehkamp



Abb. 3.3/22 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. 3.3/25 Splittersiedlung bei Kananohe
[mit Gehöft]

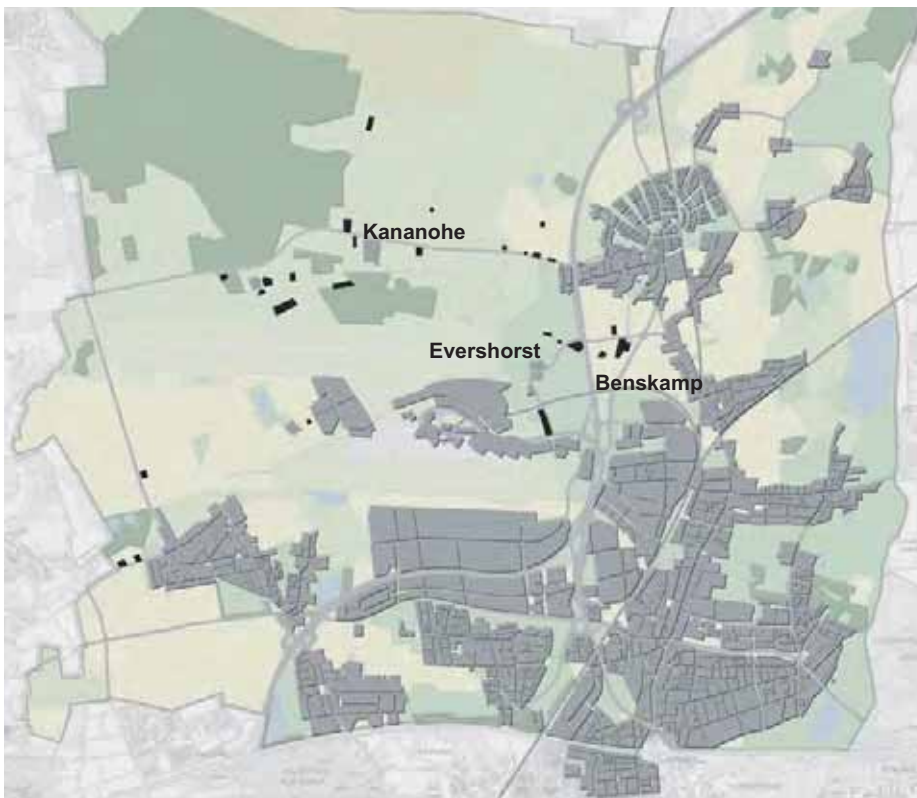


Abb. 3.3/23 Siedlungstyp Siedlungssplitter – Lage in Langenhagen

ZIELE UND AUFGABEN

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



Abb. 3.3/24 Einzelhaus bei Kananohe

E. KLEINE SIEDLUNG

CHARAKTER

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

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

SONDERFALL: SCHULENBURG-SÜD

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

SONDERFALL: SIEDLUNG KRÄHENWINKEL

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

Durch die Größe von Krähenwinkel ist eine eigenständige Grundversorgung bisher gegeben. Die Lage im Siedlungsbeschränkungsbereich [Lage s. Abb. 5.3/1 S. 130] lässt keine Erweiterung der Siedlung zu.



Abb. 3.3/27 Siedlung Krähenwinkel

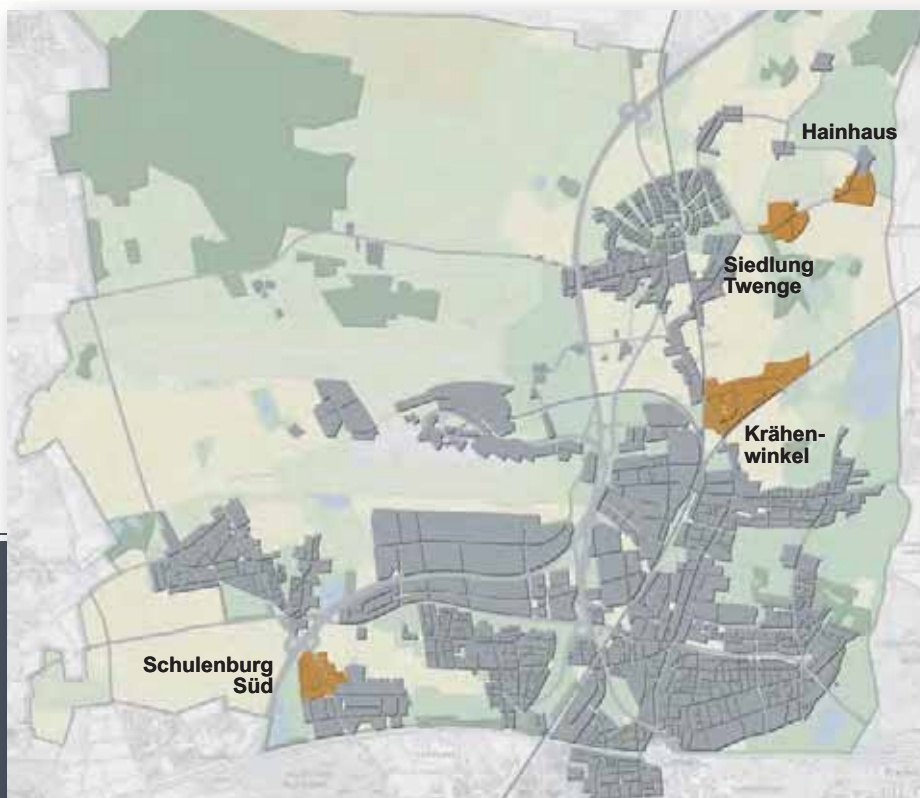


Abb. 3.3/26 Siedlungstyp Kleine Siedlung – Lage in Langenhagen

ZIELE UND AUFGABEN

- Wohnungsbestand modernisieren
- Eigenentwicklung:
 - im Siedlungsbestand
 - allenfalls kleinteilige Ergänzung [Siedlung Twenge, Schulenburg-Süd]
- Die Siedlung ordnet sich ein in Landschaftsbild und Landschaftsschutz: Pflege und Entwicklung der Ortsränder, weitgehend freie Lage in der Landschaft

SPEZIFISCHE ZIELE UND AUFGABEN SIEDLUNG KRÄHENWINKEL

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

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

CHARAKTER

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

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

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

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

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



Abb. 3.3/29 Mühle im Dorfkern Kaltenweide

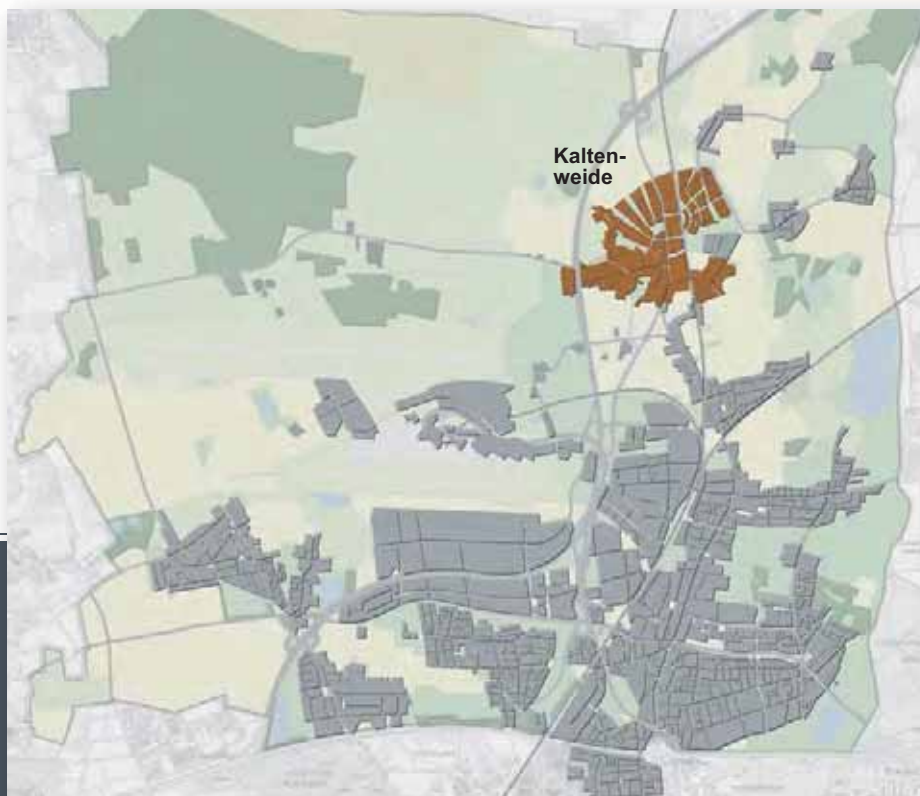


Abb. 3.3/28 Siedlungstyp Vorort – Lage in Langenhagen

ZIELE UND AUFGABEN

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



Abb. 3.3/30 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 und westliche Erweiterung überwiegend für bauliche Entwicklung nutzen, Ablesbarkeit der Ortslage über Grünverbindung im Mindestmaß erhalten
- Bremoor-Wiesen erhalten

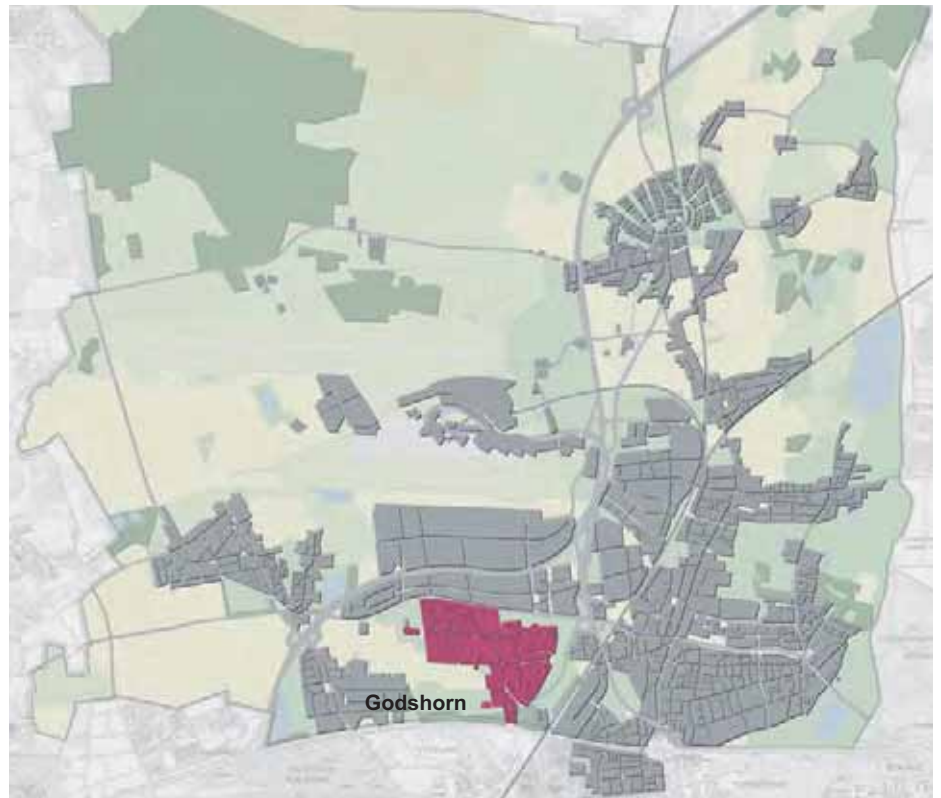


Abb. 3.3/31 Siedlungstyp Vorstadt – Lage in Langenhagen



Abb. 3.3/32 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 durchgrünten privaten Grundstücke, das wenige vorhandene öffentliche Grün und die gute Anbindung an den nahen Brinker Park.

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

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. 3.3/34 Wiesenau von Südenwesten



Abb. 3.3/35 Freiligrathstraße



Abb. 3.3/33 Siedlungstyp Wohnviertel – Lage in Langenhagen



Abb. 3.3/36 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.

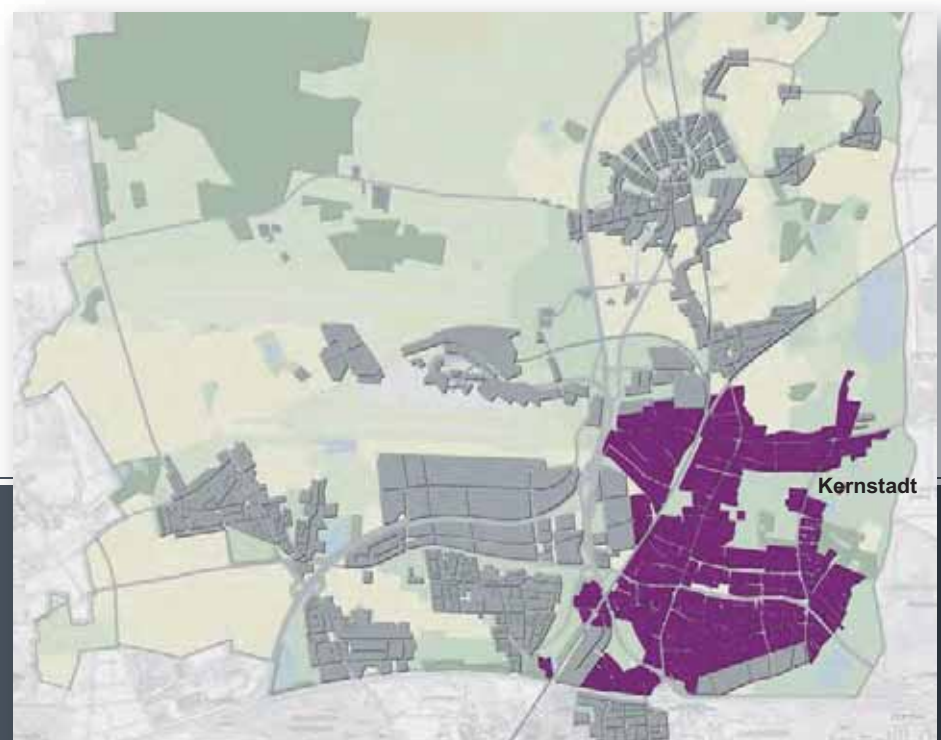


Abb. 3.3/37 Siedlungstyp Kernstadt – Lage in Langenhagen



Abb. 3.3/38 Graneweg, Langenforth

ZIELE UND AUFGABEN

Stadtmitte ausbauen und erlebbar machen

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



Abb. 3.3/39 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. 3.3/42 Logistikzentrum im Gewerbegebiet Rehkamp, Langenhagen

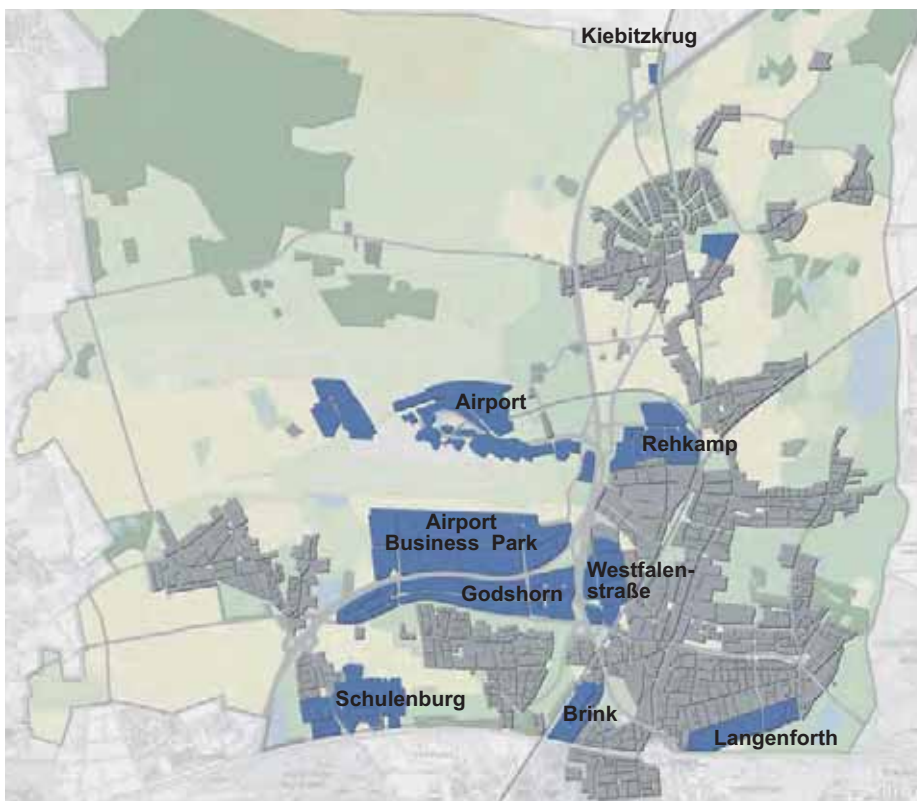


Abb. 3.3/40 Siedlungstyp Gewerbegebiet

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. 3.3/43 Langenforth: Nebeneinander von Gewerbe und Wohnen



Abb. 3.3/41 Gewerbegebiet Rehkamp

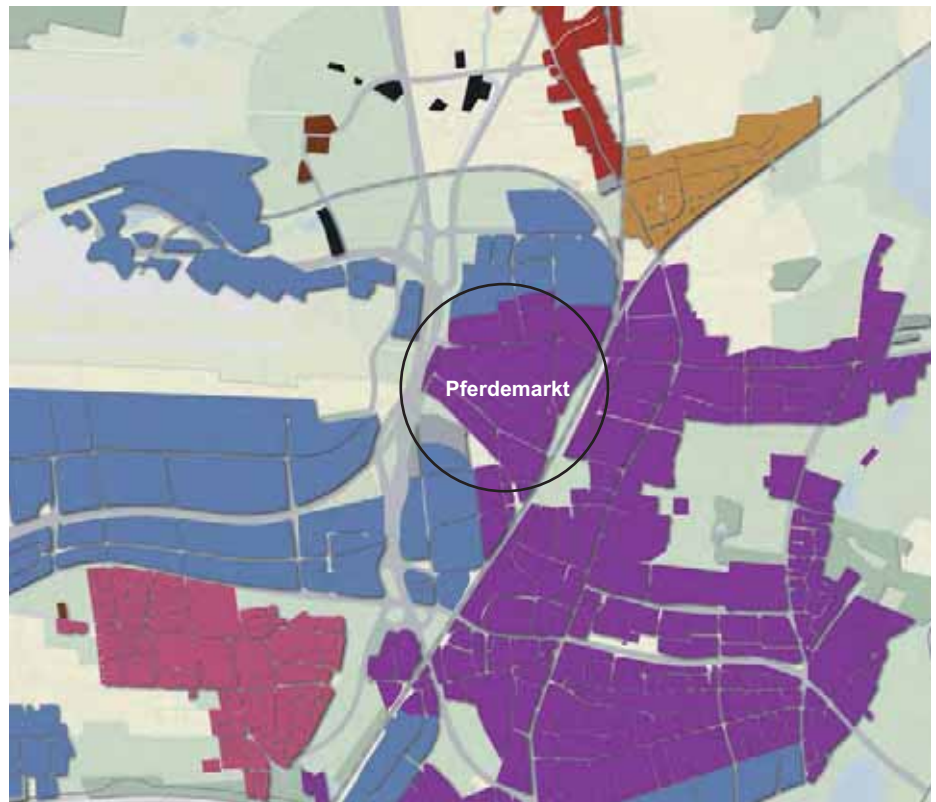


Abb. 3.3/44 Gewerbe am Pferdemarkt als Bestandteil der Kernstadt

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. 3.3/45 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, so dass 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.

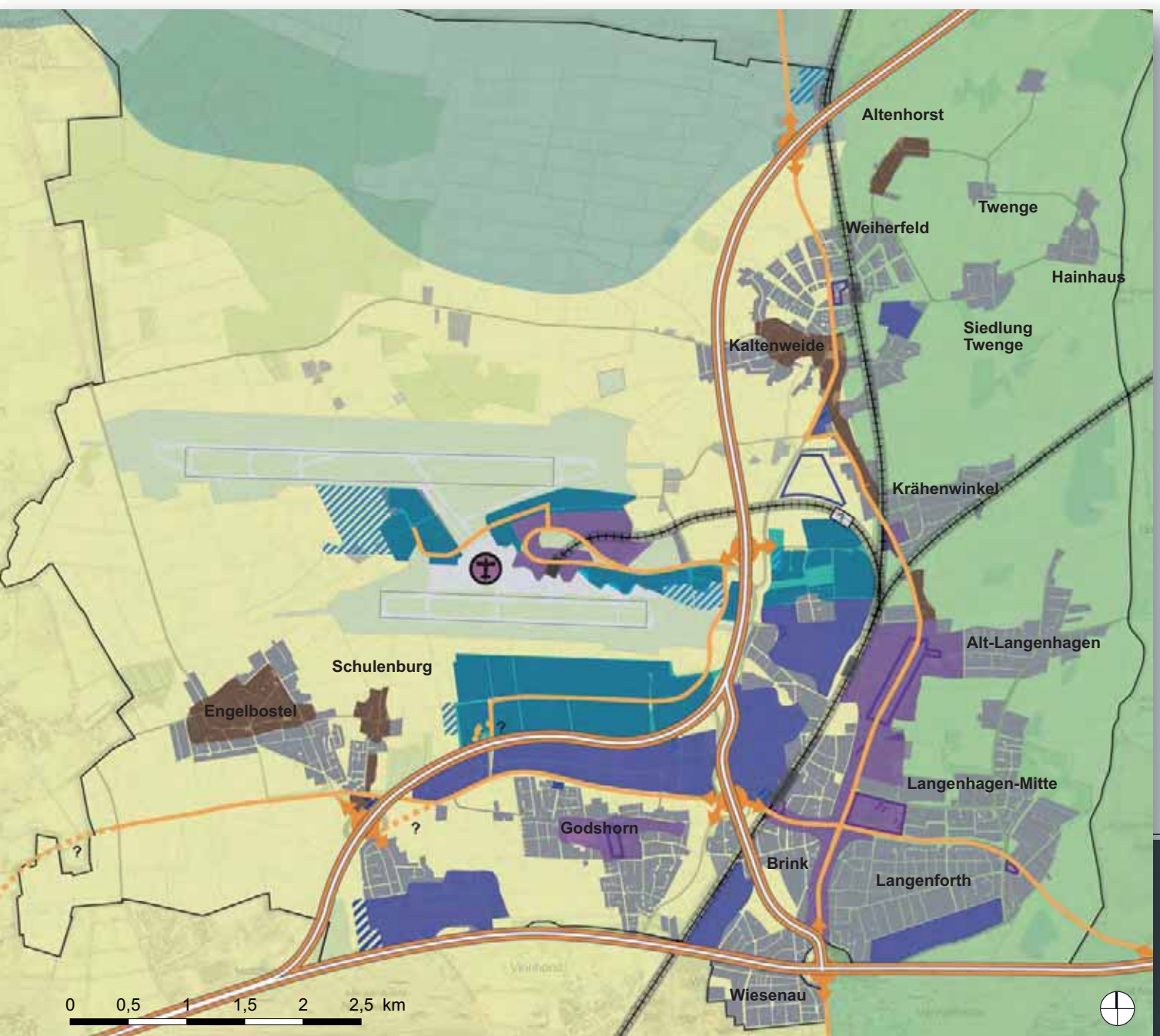




Abb. 4.2/2 Gewerbegebiet in Godshorn

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



Abb. 4.2/1
Räumliches Leitbild
Wirtschaft



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

WEITERENTWICKLUNG DER EINZELHANDELSSTANDORTE GEMÄSS DEM ZENTRENKONZEPT

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

Das von der Stadt Langenhagen beschlossene Einzelhandelskonzept [CIMA 2020] weist ein System von unterschiedlichen Zentren in der Stadt mit detaillierten Vorgaben für die Weiterentwicklung der Standorte aus.

Die CIMA empfiehlt der Stadt Langenhagen für die zentralen Versorgungsbereiche folgende Zentrenstruktur:

- Hauptzentrum: Innenstadt
 - Nebenzentrum: Walsroder Straße
 - Nahversorgungszentren: Weiherfeld, Godshorn, Langenforth, Straßburger Platz
- Daneben gibt es weitere Einzelhandelsstandorte, die eine wichtige Versorgungsfunktion in der Stadt übernehmen, jedoch keinen besonderen Schutzstatus besitzen:
- Fachmarktstandorte: Westfalenstraße, Am Pferdemarkt
 - Sonderstandort: Airport-Plaza

Dieses Zentrenkonzept soll eine vielfältige Versorgung im Stadtgebiet gewährleisten und steht im Einklang mit dem Räumlichen Leitbild Mittelzentrum [vgl. Abb. 5.3/1, S. 130]. Die Lage der integrierten zentralen Versorgungsbereiche ist in das Leitbild Wirtschaft übernommen.

HAUPTZENTRUM: ZENTRALEN EINZELHANDEL IN DER INNENSTADT SICHERN UND AUSBAUEN

In den letzten zehn Jahren hat sich im ZVB Innenstadt, u.a. durch die Ansiedlung der Westpassage [Ziel ISEK 2025], die Verkaufsfläche, die Anzahl der Betriebe und der Umsatz deutlich positiv entwickelt. Die Verkaufsfläche konnte mehr als verdoppelt werden und es waren lediglich 5 Leerstände zu verzeichnen. Die Attraktivität konnte auch durch die Ansiedlung von großflächigen [Anker-]Mieter gesteuert und Kaufkraftabflüsse dadurch vermindert werden. Die zahlreichen gastronomischen Angebote sowie weitere Dienstleistungen ergänzen das innerstädtische Angebot im Umfeld des CCL. Das Nahversorgungsangebot konnte außerdem aufgewertet werden. Im Zusammenhang mit dem zweimal wöchentlich stattfindenden Wochenmarkt finden sich hier abwechslungsreiche und regional verflochtene Angebote, nicht nur für die Einwohner der Kernstadt und Langenhagens insgesamt.

Die Zielsetzungen, die die CIMA 2009 formulierte, konnten somit teilweise umgesetzt werden und sind wie folgt aktualisiert:

- Erhalt des Status-Quo
- Ansiedlung von Betrieben mit derzeit unterrepräsentierten Sortimenten [CIMA 2020, Abb. 24, S. 33]
- Aufwertung des vorhandenen Angebotes durch qualitative Maßnahmen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch städtebauliche Maßnahmen [vgl. S. 164 ff.]
- Sicherung des positiven Standortfaktors „Parken und Erreichbarkeit“
- Sicherung des positiven Standortfaktors „Wochenmarkt“ [mit Markthalle]



Abb. 4.2/3 Elisabeth-Arkaden, Walsroder Straße



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

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.

NEBENZENTRUM: EINZELHANDEL ENTLANG DER WALSRODER STRASSE STÄRKEN

Durch die Entwicklungen der letzten Jahre [veränderte Zielsetzungen für den Bereich Norta-Gelände] ergibt sich eine neue Abgrenzung für den zentralen Versorgungsbereich Walsroder Straße. Der neu entstandene großflächige Lebensmittelmarkt wird im Norden in den Geltungsbereich einbezogen. Die Elisabeth-Arkaden stellen den südlichen Abschluss dar. Aufgabe in den kommenden Jahren wird es sein, im mittleren Teil eine weitere Belebung durch Schaffung eines vermehrten Einzelhandelsbesatzes bzw. von attraktiven Dienstleistungsangeboten zu generieren.

In Verbindung mit der Umsetzung von Maßnahmen des Städtebauförderprogramms „Lebendige Zentren“ werden standortstärkende Maßnahmen umgesetzt, die zu einer verbesserten Gestaltung des Außenraums führen und den Aufenthaltscharakter stärken werden.

NAHVERSORGUNGSZENTREN PFLEGEN

Die vier Nahversorgungszentren in Kaltenweide / Weiherfeld [Kaltenweider Platz], Godshorn [Hauptstraße], Langenforth [Oertzeweg / Osttor] und Straßburger Platz [Bahnhof Langenhagen-Mitte] sollen in ihren aktuellen Strukturen erhalten werden.



Abb. 4.2/5 Nebenzentrum Walsroder Straße von Westen, 2018 mit Blick auf die Elisabeth-Arkaden

FACHMARKTSTANDORTE PFLEGEN UND ENTWICKELN

Westfalenstraße

An der Westfalenstraße verfügt Langenhagen über einen Fachmarktstandort [Bau-, Garten- und Möbelmarkt], der über einen sehr hohen Anteil an Verkaufsflächen [21,4] verfügt. Zentrenrelevante Sortimente spielen nur eine untergeordnete Rolle. Dies soll auch zukünftig erhalten bleiben.

Am Pferdemarkt

Der Standort Pferdemarkt wurde als Alternative zum weggefallenen Fachmarktstandort „Norta-Gelände“ im Zentrenkonzept aufgenommen. Es handelt sich hierbei bislang um einen gewachsenen Gewerbestandort. Die ansässigen Betriebe haben z.T. noch zentren-relevante Sortimente. Auch wenn der Bestand erhalten bleiben soll, erfolgt eine Neuausrichtung des Standortes.

Krähenwinkel [Prüfstandort]

Die Entwicklung der Potentialfläche nördlich der S-Bahn-Trasse als Fachmarktstandort hängt stark von den politischen Zielsetzungen und von der Entscheidung ab, ob in eine Konkurrenz mit den angrenzenden Gemeinden Garbsen, Isernhagen und Hannover eingetreten werden soll. Diese besitzen jeweils starke Fachmarktstandorte. Daher wurde dieser Standort nicht in die konkreten Zielsetzungen des Einzelhandelskonzeptes einbezogen, sondern ist allenfalls als perspektivischer Fachmarktstandort einzuordnen.

SONDERSTANDORT AIRPORT-PLAZA STRUKTURELL EINORDNEN

Der Standort Airport-Plaza nimmt eine gesonderte Rolle innerhalb des Zentrenkonzeptes ein. Die Einzelhandelsentwicklung soll losgelöst von der des restlichen Stadtgebietes betrachtet werden, um Kaufkraftabflüsse zu vermeiden. Dabei stehen die Sortimente, die dem Reisebedarf dienen, für eine Entwicklung an diesem Standort im Vordergrund.



Abb. 4.2/7 Prüfstandort Fachmarkt, Krähenwinkel



Abb. 4.2/6 Neuer Fachmarktstandort Pferdemarkt

NAHVERSORGUNG SICHERN

Gemäß den Aussagen des Einzelhandelskonzeptes weist die Stadt Langenhagen gegenwärtig eine gute Nahversorgungssituation auf. Hinsichtlich des fußläufigen Nahversorgungsangebots sind insgesamt keine großen Versorgungslücken zu erkennen. Die Versorgungsfunktion wird somit grundsätzlich erfüllt. Zukünftig gilt es prioritär die gegenwärtige Versorgungssituation aufrechtzuerhalten bzw. den Fokus auf Bestandsoptimierungen zu legen.

Nahversorger am Südrand von Engelbostel ansiedeln [Priorität A]

Der ansässige Betreiber des Nahversorgers in Engelbostel wird den Standort an der Heidestraße aufgeben. Auch wenn dieser bleibt, bis ein neuer Betreiber gefunden wurde, ist im Vergleich zu den anderen Ortsteilen in Engelbostel eine Unterversorgung aus der niedrigen Einzelhandelszentralität abzuleiten. Auch in Schulenburg-Mitte wird ein Nahversorger dringend benötigt. Die Stadt bereitet derzeit die Baurechte für einen neuen Nahversorger am Stadtweg vor, womit sich die Versorgungssituation zukünftig verbessern wird.



Abb. 4.2/9 Bisheriger Nahversorger in Engelbostel, Edeka

Dienstleistungen und Handwerk ebenfalls städtisch integrieren

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

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

Entwicklungspotentiale für städtisch integrierbare Dienstleistungen

Kleinteilige Entwicklungspotentiale für städtisch strukturierte Dienstleistungen liegen besonders in den Umstrukturierungs- und Ergänzungspotentialen der Stadtmitte [s. S. 176 f.] und den anderen entsprechend im Leitbild Wirtschaft dargestellten Lagen.



Abb. 4.2/11 Bürostandort Langenhagen, Beispiel StBG [Steinbruchsberufsgenossenschaft], Lohausener Straße



Abb. 4.2/10 Le-Trait-Platz, Ortskern Godshorn



Abb. 4.2/13 Gewerbegebiet in Langenforth



Abb. 4.2/12 Potentieller Standort für Büro und Dienstleistungen, Brüsseler Straße

Weitere Entwicklungspotentiale mit Erläuterung an anderer Stelle

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

Primär kommen folgende Standorte hierfür in Frage:

- Gewerbegebiet Am Pferdemarkt als Teil der Kernstadt weiterentwickeln [Priorität B]
- Airport City [Priorität C, s. S. 80 f.]
- Westlich Krähenwinkel [Priorität D, s. Anhang 3 Nr. 2]
- Brüsseler Straße
- Gewerbegebiet Langenforth

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. 4.2/14 Dörfliche Wirtschaft stärken!



Abb. 4.2/15 Landwirtschaftliches Gehöft in Kaltenweide

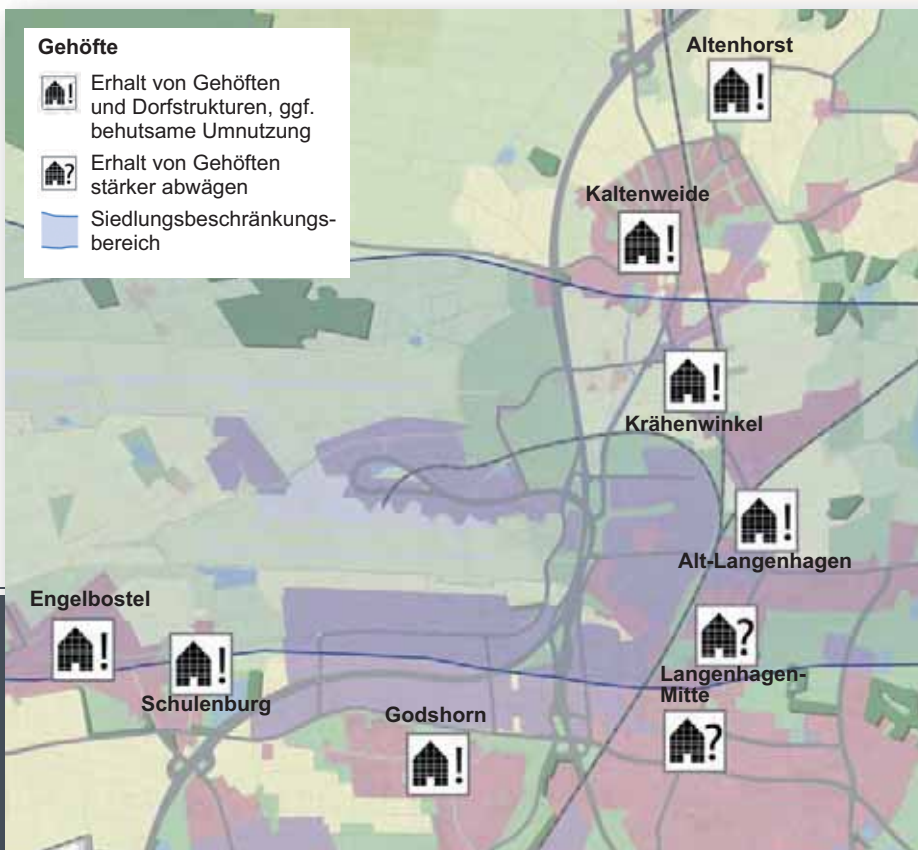


Abb. 4.2/16 Handlungsfeld Gehöfte nach Stadtbezirken

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



Abb. 4.2/17 Reitsport in Alt-Langenhagen

Weitere ISEK-Ziele zur Pferdestadt Langenhagen sind der Erhalt der Galopprennbahn Hannover-Langenhagen [s. S. 182] 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.

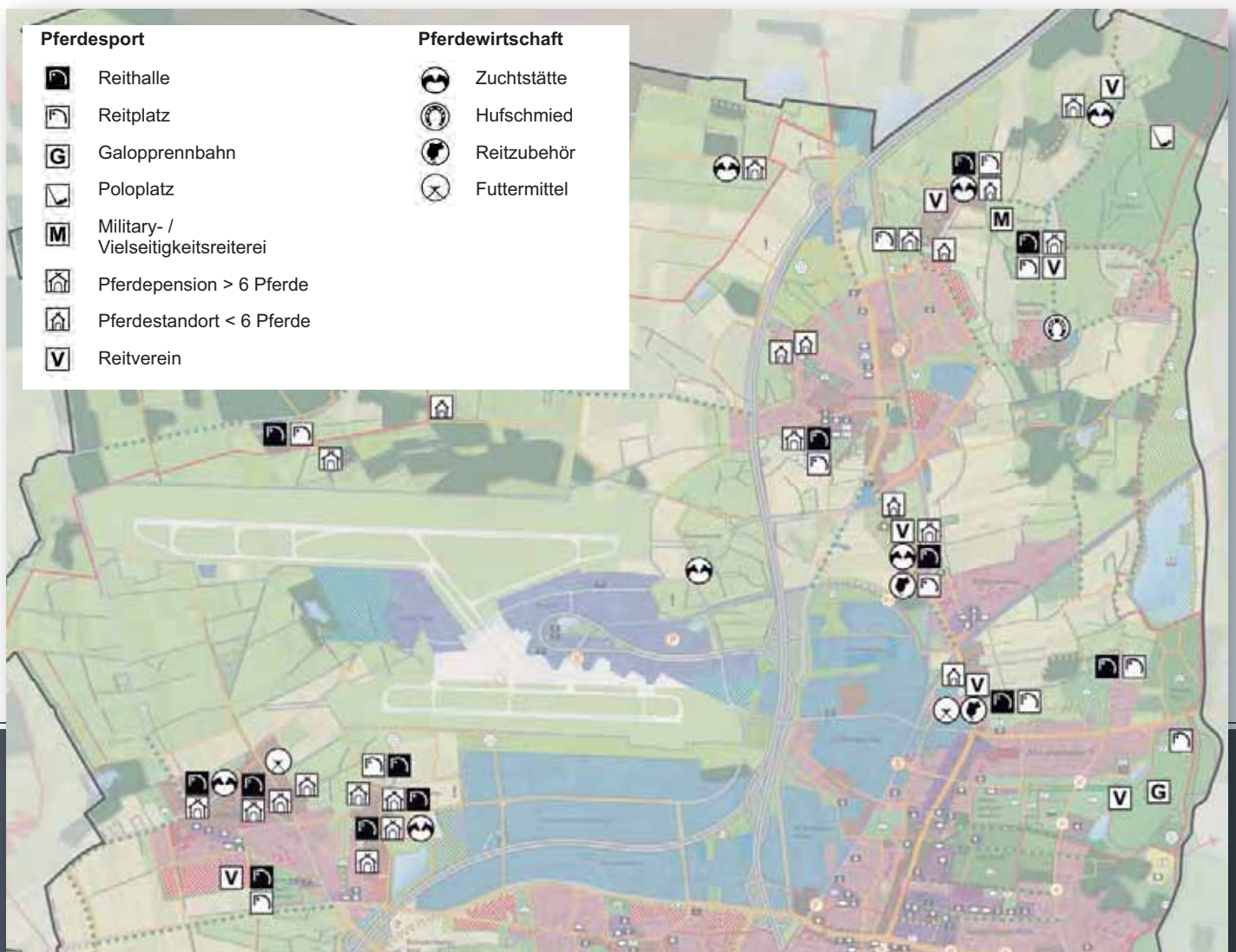


Abb. 4.2/18 Pferdesport und Pferdewirtschaft in Langenhagen



Abb. 4.2/19 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, so dass 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:

- Forderung von Schallgutachten, 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 berücksichtigt 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. Beachtung von Lärmschutzaufgaben in Baugenehmigungsverfahren, ggf. auch mithilfe kleinteiliger Parzellierungen. Als Hauptprofil werden in dieser zentralen Lage Dienstleistungen, Handwerk und kleinteilige Betriebe sowie nicht-zentrenrelevanter Handel angestrebt.



Abb. 4.2/20 Gewerbe und Wohnen am Pferdemarkt, Blick von Westen

KLEINTEILIGE HANDLUNGSRESERVEN NUTZEN

In einigen bestehenden Gewerbegebieten sind noch einzelne Parzellen frei [s. Abb. 4.2/37, S. 86]. 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. 4.2/21 Reserveflächen für Betriebe in Kaltenweide, nördlich Heinrich-Hagemann-Allee

ERWEITERUNGSPOTENTIALE ALS HANDLUNGSOPTIONEN FÜR DIE STADT BEREITHALTEN

Im Stadtgebiet von Langenhagen bestehen großflächige Gewerbegebiete mit kleinteiligen Reserven im Bestand und kaum noch großflächige Entwicklungspotentiale.

Die Hauptentwicklungsflächen gehören der Flughafengesellschaft [s. S. 80 f.]. Sie sind aufgrund von Erbpacht und Lage, aber auch wegen Eigeninteressen der Flughafengesellschaft nicht für alle Betriebe attraktiv. Mit der Ausweitung der Gewerbeflächen, die an den planfestgestellten Bereich des Flughafens angrenzen, gehen der Stadt Langenhagen weitere gewerblich nutzbare Flächenreserven verloren.

Die Stadt benötigt aber auch eigene Handlungsoptionen, um wichtige Betriebe halten bzw. ansiedeln zu können. Im ISEK-Prozess 2025 und im Rahmen der Fortschreibung wurden verschiedene Entwicklungspotentiale geprüft und diskutiert. Es ergeben sich daraus folgende Standorte, zu denen nähere Ziele und Bedingungen auf den anschließenden Seiten ausgeführt sind:

- Nördlich Lönsweg: für kleinteilige gewerbliche Bebauung, z.B. Handwerker-Hof [Priorität A]
- Schulenburg-Süd: für kleinteilige, das Wohnen nicht wesentlich störende Betriebe [Priorität C]
- Westlich Schwabenstraße: Restfläche für verträgliche Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe [Priorität C]
- Westlich Krähenwinkel: für gehobene Dienstleistungen [Priorität D]

Zu den Gewerbepotentialen enthalten die Steckbriefe im Anhang 3 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:

Nördlich Lönsweg: Straßendorf-Charakter erhalten [Priorität B, s. Anhang 3 Nr. 1]
Nördlich des Lönsweges ist der ursprüngliche Straßendorf-Charakter entlang der Walsroder Straße noch weitgehend erhalten. Eine vollständige Überbauung soll daher nicht erfolgen. Jedoch besteht die Möglichkeit hier Teilflächen für eine mittelfristige kleinteilige Gewerbeentwicklung zu generieren. Eine kleinteilige Bebauung nördlich entlang der Straße stellt eine sinnvolle Ergänzung der vorhandenen Infrastruktur und Abrundung dar. Als mögliche Nutzung könnte ein Handwerker-Hof angesiedelt werden, der die dörflichen Strukturen stärkt.

Diese Flächen sind von ökologischer Bedeutung und haben ein großes Potential, teilweise für die Naherholung ertüchtigt zu werden, da der Zugang zu Naherholungsgebieten in dem Bereich stark eingeschränkt ist. Eine vollständige Überbauung dieses Bereiches ist daher nicht Ziel der Siedlungsentwicklung. Vielmehr muss ein Abschluss über eine Ortsrandeingrünung geschaffen werden.



Abb. 4.2/22 Entwicklungspotential am Südsee, Blick von Südosten

Gewerbliche Entwicklung nahe Südsee [Priorität C, s. Anhang 3 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.



Abb. 4.2/23 Nördlich Lönsweg

Schulenburg-Mitte [Priorität C, s. Anhang 3 Nr. 5]

Nördlich der Autobahn A 352 soll die Umnutzung und Ergänzung des vorhandenen Gewerbestandortes neben Wohnen für kleinflächige, das Wohnen nicht wesentlich störende Betriebe ermöglicht werden. Hier besteht die Möglichkeit der Erweiterung lokaler Betriebe und deren Erhalt am Standort Langenhagen.

Westlich Schwabenstraße [Priorität C, s. Anhang 3 Nr. 6]

In den letzten zehn Jahren wurde das gewerbliche Entwicklungspotential nahezu ausgeschöpft und im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung zugunsten einer verträglichen Integration in die Landschaft reduziert. Eine ca. 2,6 ha große Restfläche steht am westlichen Rand des Gewerbegebietes noch zur Verfügung. Für die bauliche Entwicklung dieser Fläche sind folgende Bedingungen zu erfüllen:

- Sicherung der Grünflächen als Puffer zum östlichen Siedlungsrand von Schulenburg
- Sicherung der FNP-Reservefläche an der Autobahn. Wegen der Rampe an der Schwabenstraße ist eine Erschließung ohne Abschnitt 2 allerdings schwierig. [1]

Angesichts der Verkehrsbelastungen auf der Langenhagener Straße und der Bedeutung des Freiraums zwischen Gewerbegebiet und Schulenburg als grüne Zäsur im Stadtkörper 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.



Abb. 4.2/24 Verbleibende Entwicklungsoptionen westlich der Schwabenstraße [Ausschnitt Stadtbereichskonzept, Legende s. S. XXX]

Westlich Krähenwinkel [Priorität D, s. Anhang 3 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. 51 f. und 204] 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 2030, 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. 70], 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. 4.2/25 Krähenwinkel von Südosten



Abb. 4.2/26 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 35 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. 4.2/37, S. 86], die prinzipiell zur Vermeidung unnötiger Siedlungsanspruchnahme genutzt, zum Teil aber von Betrieben für eventuelle spätere Betriebserweiterungen gesichert werden sollen.



Abb. 4.2/27 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. 4.2/28]:

- Zentralbereich am Flughafen: Airport City [1]
- Westlicher Bereich zwischen den Start- und Landebahnen: Airport West [2]

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. 179 f.], die ähnlich wie der südliche Bereich städtisch prägnant neu bebaut werden könnten.

Entwicklungspotentiale bestehen besonders in den in der Abb. 4.2/29 dargestellten Lagen:

- Airport City [1]: Neubebauung der bisher mindergenutzten Flächen zugunsten von Niederlassungen internationaler Konzerne, Dienstleistungen, evtl. auch zugunsten einer Erlebniswelt Flughafen [s. S. 181]
- Airport City [2]: Ansiedlung kleinteiliger Dienstleistungen im Kasernenbestand
- Südlich der Flughafenstraße [Abb. 4.2/29 Nr. 3]: mittelfristige Weiterentwicklung als Flughafenbetriebsfläche
- Südlich der Münchnerstraße [Abb. 4.2/29 Nr. 4]: planungsrechtlich als Sondergebiet [B-Plan 86N] festgesetzt. Hier beabsichtigt der Flughafen, eine weitere eingeschränkte Gewerbeentwicklung anzusiedeln

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. 4.2/28 Entwicklungsschwerpunkte Gewerbe im Flughafenumfeld

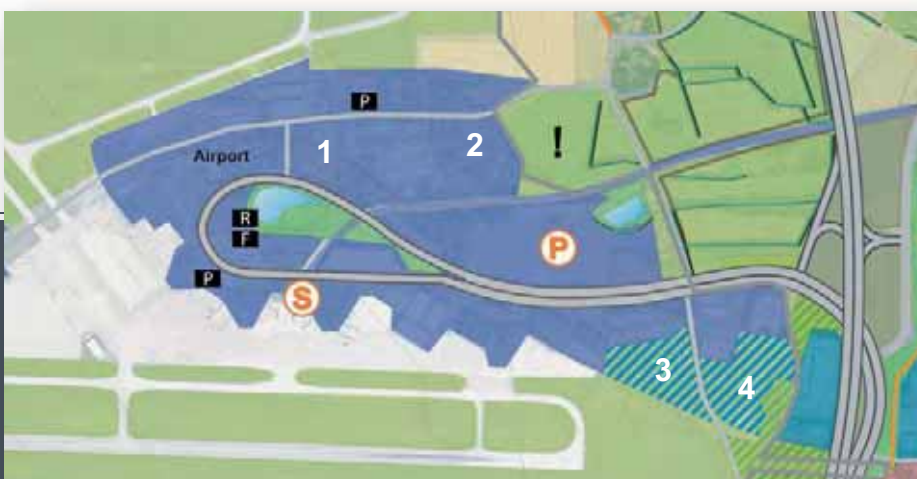


Abb. 4.2/29 Entwicklungspotentiale Airport City

Bewertungskriterien

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

Airport-West zwischen den Start- und Landebahnen für Flughafen und Logistik-Betriebe entwickeln [Priorität C, s. Abb. 4.2/28]

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. Ziel der Flughafengesellschaft ist es, zwischen den Start- und Landebahnen ein weiteres großflächiges Gewerbegebiet zu entwickeln. Bei den westlichen Teilflächen sollten vorrangig schwerlastverkehrsarme und arbeitsplatzintensive Betriebe angesiedelt werden, da eine Erschließung nur von Osten über den Flughafentunnel vorgesehen ist. Das westlich angrenzende Landschaftsschutzgebiet soll in Gänze erhalten bleiben und darf nicht durch Verkehrsachsen zerschnitten werden.

Bewertung der Entwicklungspotentiale nach ISEK-Gesichtspunkten:

- + Entwicklung unter Abstimmung mit den Zielen der Flughafengesellschaft
- + Eignung für flugverkehrsnahe Nutzungen und Logistik
- +/- Anbindung über Flughafentunnel und -straße an das Autobahnnetz
- +/- Landschaftsschutz kann mit diesem Umfang berücksichtigt werden, Eingrünung ist mit bisherigen Gehölzen weitgehend gegeben.



Abb. 4.2/30 Airport City



Abb. 4.2/31 Entwicklungspotential Airport West

Entwicklungsreserve Kiebitzkrug [Priorität C, s. Anhang 3 Nr. 3]

Der kleine Gewerbestandort Kiebitzkrug östlich der Landesstraße L 190 bietet im nördlichen Bereich Entwicklungsreserven, die im FNP bereits als gewerbliche Entwicklungsflächen vorgehalten werden. Diese Reserven sind ggf. für eine Erweiterung eines vorhandenen Betriebes oder die Neuansiedlung kleinteiliger, verkehrsorientierter Betriebe geeignet.

Bedingungen für die bauliche Entwicklung sind die Verträglichkeit für die angrenzende Wohnnutzung sowie für das Landschaftsschutzgebiet und die Erschließung über die vorhandene Straße des bestehenden Gewerbegebietes.



Abb. 4.2/32 Erweiterungspotential Kiebitzkrug [s. Bild Anhang 3 Nr. 3]



Abb. 4.2/33 Verzicht auf gewerbliche Entwicklung bei Kiebitzkrug und Weiherfeld [Ausschnitt aus dem Stadtbereichskonzept]

LANDSCHAFT WESTLICH KIEBITZKRUG UND WEIHERFELD VON BAULICHEN ENTWICKLUNGEN FREIHALTEN

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 L 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. 44] 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. Es ist weiterhin abzuklären, ob bestehende gewerbliche Nutzungen wie im Zusammenhang mit dem Kiesabbau dauerhaft zulässig sein sollen.

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



Abb. 4.2/34 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 und mittelfristige Potentiale konzentrieren sich auf Baulücken und Gebiete, die durch vorhandene Bebauungspläne planerisch gesichert sind, sowie Umstrukturierungen im Siedlungsbestand. ISEK-Optionen für die Erweiterungen von vorhandenen Standorten sind dagegen als mittelfristig bedingt, die Entwicklung von neuen Standorten ist langfristig eingestuft. Die Bedingungen zu den einzelnen Standorten sind den Seiten 75 – 82 zu entnehmen und in den Steckbriefen Gewerbe im Anhang 3 auf Seite 302 f. zu finden.

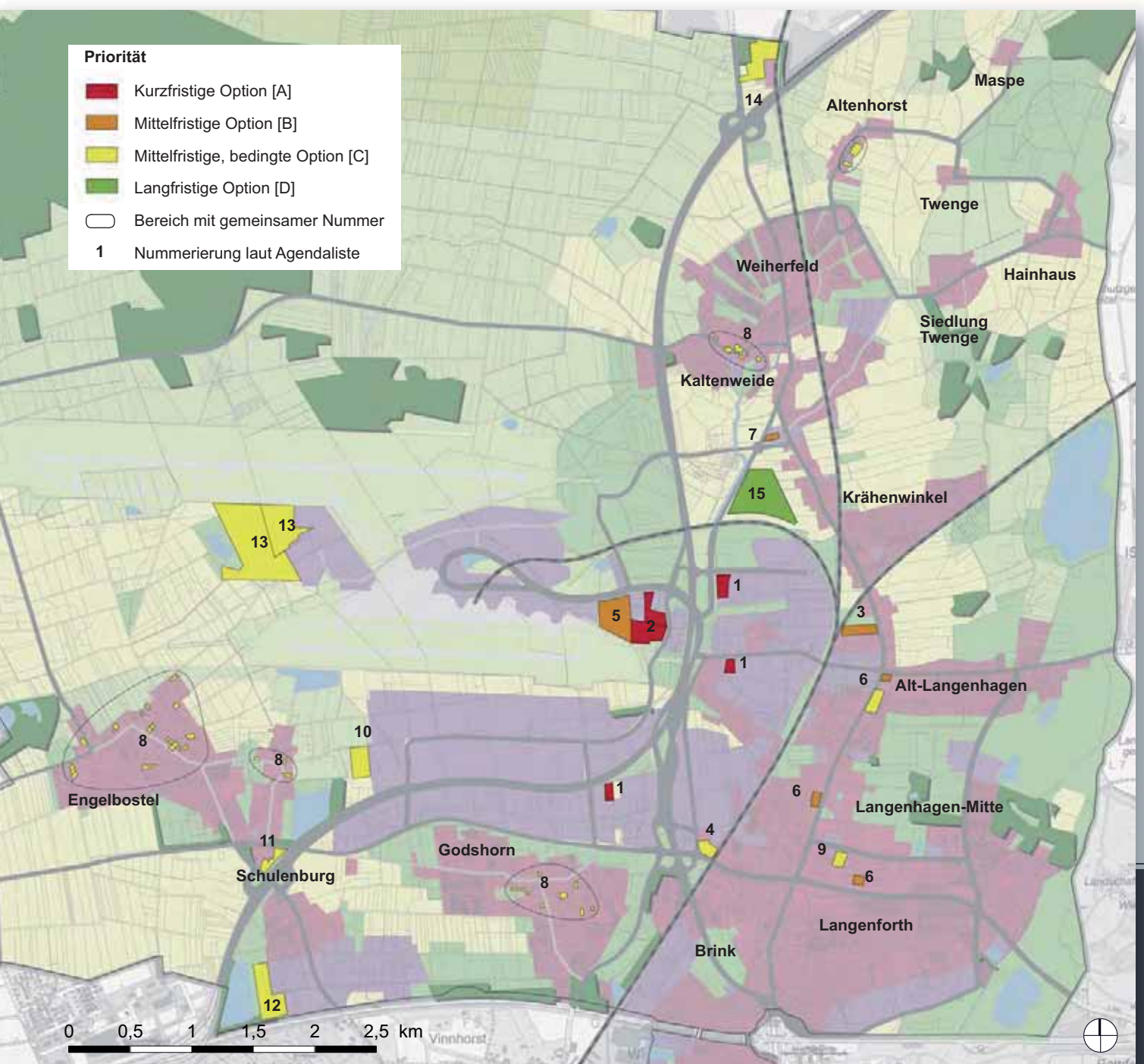


Abb. 4.2/35 Maßnahmenplan Wirtschaft

BAU / REALISIERUNG

PLANUNG

PRIORITÄT A

KURZFRISTIGE OPTION,
BIS CA. 2025

- 1 Reserven in bestehenden Gewerbegebieten nutzen: GE Pferdemarkt, GE Rehkamp, Airport-Business-Park Godshorn
- 2 Reserven im Vorranggebiet Verkehrsflughafen nutzen: Münchner Straße
- 3 Nördlich Lönsweg [1]
- 4 Brüsseler Straße:
Büro und Dienstleistungen

- Kataster für gebrauchte Gewerbeimmobilien und geeignete Baulücken [Handel, Gewerbe, Dienstleistungen] pflegen
- Verbrauchernahe Grundversorgung sichern
- Marketing für die Innenstadt verstärken: Citymanagement

PRIORITÄT B

MITTELFRISTIGE OPTION,
BIS CA. 2030

- 5 Betriebsbedingte Erweiterung Flughafen
- 6 Angebot Stadtmitte ausbauen
- 7 Nördlich Heinrich-Hagemann-Allee

- Gewerbe am Pferdemarkt: zukünftige Nutzungen für Wohnen verträglicher gestalten - Nutzungen über Bebauungspläne ggf. einschränken, kleinteiliger parzellieren

PRIORITÄT C

MITTELFRISTIGE, BEDINGTE
OPTION, BIS CA. 2030

- 8 Geeignete Baulücken nutzen
- 9 Postgelände Innenstadt
- 10 Westlich Schwabenstraße [6]
- 11 Südlich Langenhagener Straße [5]
- 12 Schulenburg-Süd:
westliche Erweiterung [4]
- 13 Airport-West:
weitere Bauabschnitte [7]
- 14 Kiebitzkrug [3]



Abb. 4.2/36 Nördlich Heinrich-Hagemann-Allee

PRIORITÄT D

LANGFRISTIGE OPTION, 15 Westlich Krähenwinkel [2]
NACH 2030

UMFANG DER ENTWICKLUNGSPOTENTIALE

Die Abb. 4.2/37 stellt die Lage von unterschiedlichen Optionen für Gewerbe, Handel und Dienstleistungen in den ISEK-Kategorien [vgl. Abb. 4.2/1 Leitbild Wirtschaft, S. 64] dar – einschließlich Umstrukturierungspotentialen in der Kernstadt. Das ISEK berücksichtigt damit sehr vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten für verschiedenste Betriebsanforderungen.

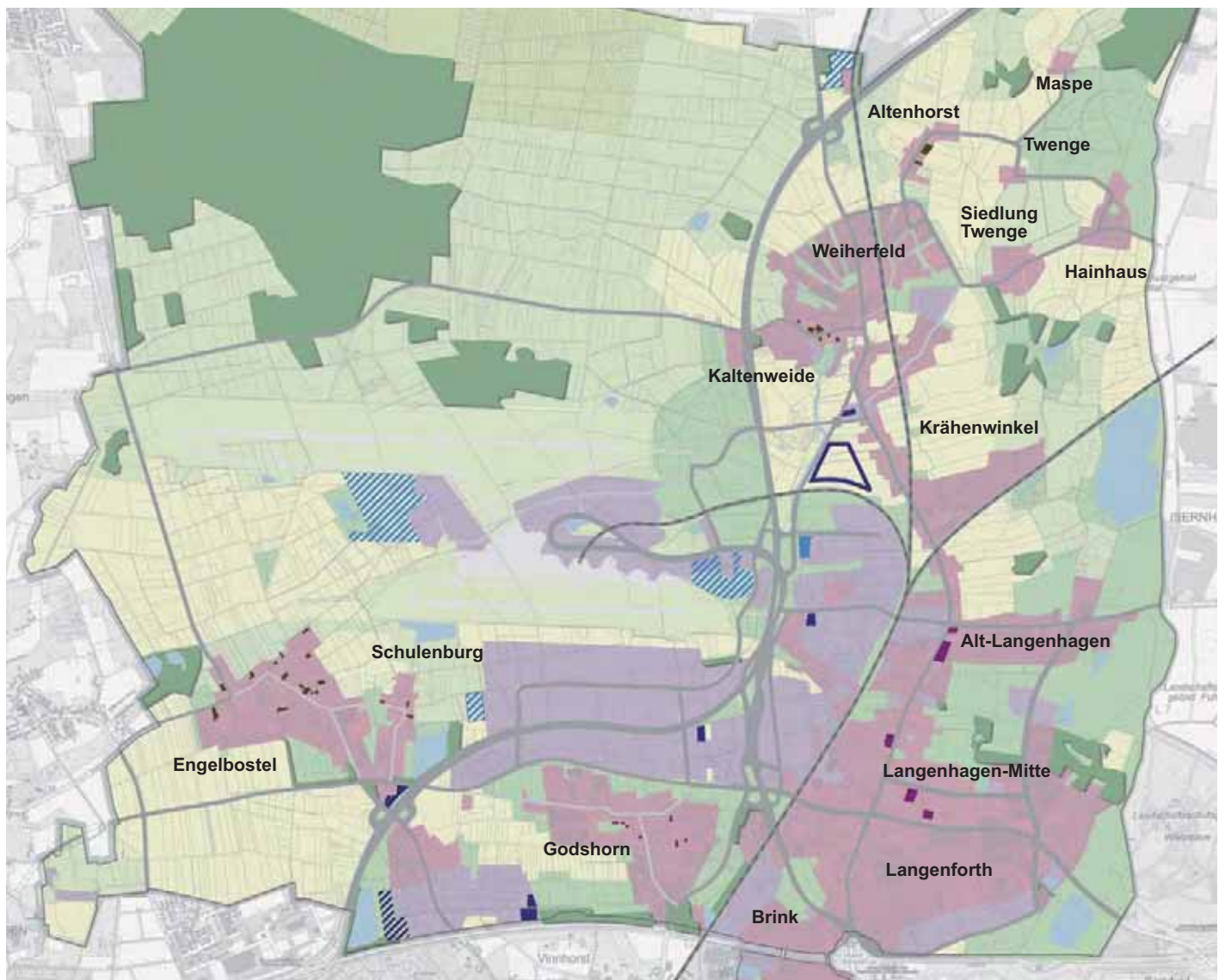


Abb. 4.2/37 Entwicklungspotentiale Wirtschaft incl. kleinteiliger Reserven

INTEGRIERTE STANDORTE

Dienstleistung, Handwerk
[Städtisch zu integrieren]

 Kleinteilige Potentiale ca. 6,3 ha


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

 Kleinteilige Reserven ca. 3,8 ha

GEWERBESTANDORT NEBEN WOHNEN
[Städtisch zu integrieren]

 Kleinteilige Reserven ca. 11 ha

 Entwicklungsflächen ca. 7 ha

 Langfristiges Potential ca. 16,2 ha

EIGENSTÄNDIGER GEWERBE-STANDORT
[Regional orientiert, städtisch belastend]

 Kleinteilige Reserven ca. 1,4 ha

 Entwicklungsflächen ca. 46,8 ha



Abb. 4.2/38 Reserven im Bestand und in bestehenden Gewerbegebieten, z.B. Pferdemarkt, nutzen



Abb. 4.2/39 Gewerbegebiet Schulenburg

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. 198 ff.] ergänzende Ziele und Maßnahmen zu Radrouten.

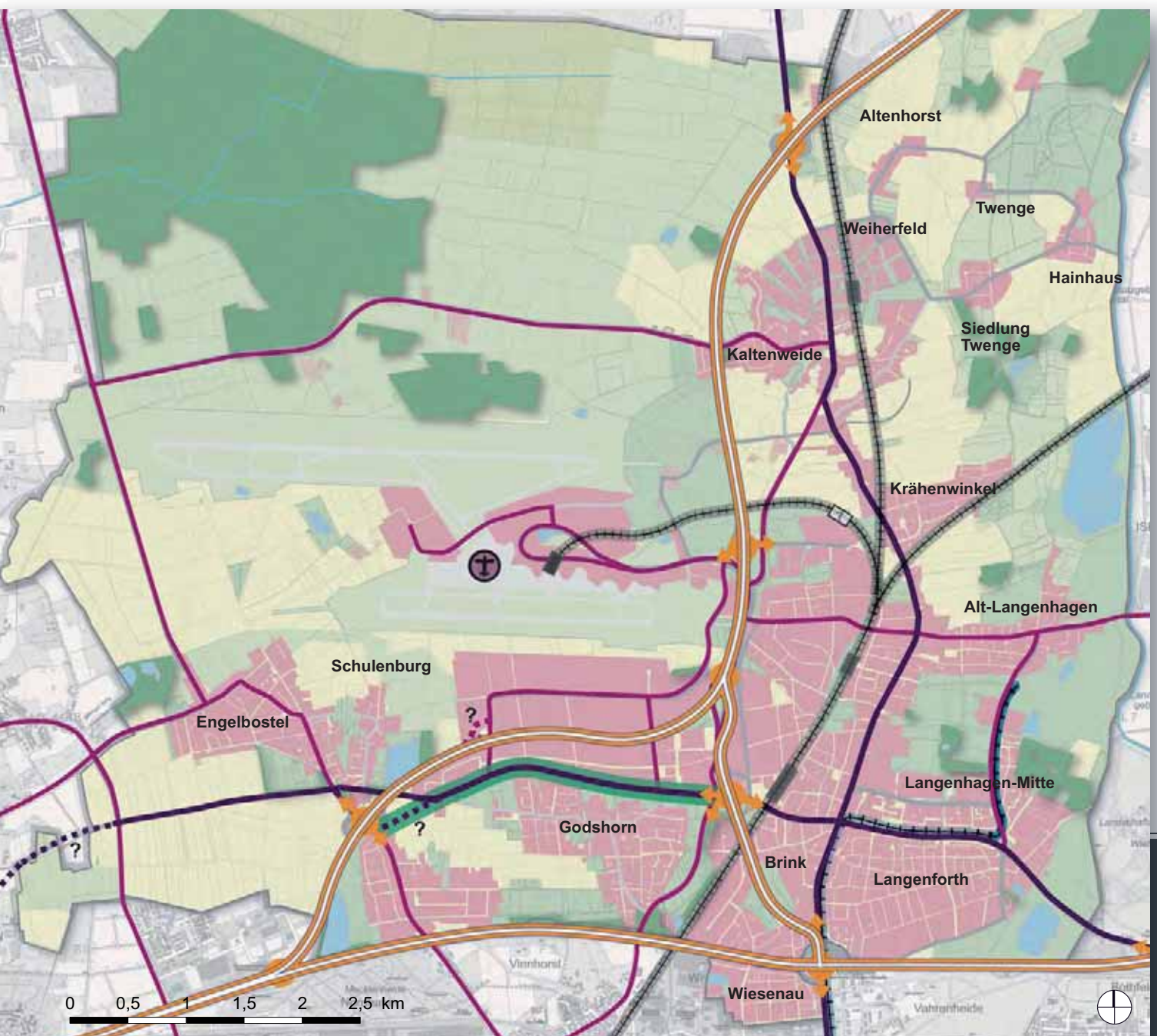




Abb. 4.3/2 Reuterdamm, Langenhagen

VERKEHR STADTVERTRÄGLICH GESTALTEN

HAUPTZIELE

- A. Öffentlichen Nahverkehr ausbauen
- B. Straßen entsprechend dem hierarchischen System gestalten
- C. Nachhaltiges Verkehrs- und Mobilitätsmanagement



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. 38 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.
- Der Standort des neuen Schwimmbades könnte dadurch gestärkt und die Erreichbarkeit verbessert werden. Dies würde eine bessere Auslastung ermöglichen.
- Das geplante Gymnasium „An der Neuen Bult“ würde damit besser in den ÖPNV eingebunden werden und somit die Erreichbarkeit, besonders aus den südlichen Bereichen der Kernstadt, verbessert.

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

- Wie kann die Auslastung der Stadtbahn verbessert werden ohne weitere Wohnbauentwicklung westlich der Theodor-Heuss-Straße.
- 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.

Neuen S-Bahn-Haltepunkt Krähenwinkel prüfen [Priorität D]

VEP und ISEK schlagen einen nahegelegenen Standort an der S-Bahn zum Flughafen für die weitere Prüfung vor. Hinsichtlich einer möglichen Stärkung des Wohnstandortes Krähenwinkel wurde diese Maßnahme auf lokaler Ebene durchweg positiv bewertet. 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. 78]. Eine solche Entwicklung wird jedoch primär erst langfristig gesehen, da die Erfüllung der genannten Bedingungen nicht absehbar ist. Entsprechend wird auch die Realisierung des Bahn-Haltepunktes erst nach 2030 eingestuft.



Abb. 4.3/4 Optionen für S-Bahn-Haltepunkt nahe Krähenwinkel prüfen



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

Im Jahr 2013 hat die Stadt Langenhagen die Ortsdurchfahrten von Kreis- und Landesstraßen übernommen und somit die Pflicht diese Abschnitte zu erneuern und zu sanieren. Dies bietet zukünftig jedoch auch weitere Möglichkeiten für eine Umgestaltung. 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



Abb. 4.3/6 Langenhagener Straße

Entlastung der Langenhagener Straße in Schulenburg vom Schwerlastverkehr

[Empfehlung]

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 [VEP] schlägt daher eine alternative Anbindung an den Autobahnanschluss Engelbostel vor, die die verkehrliche Belastung mildern könnte. Die sogenannte Südspange bietet die Möglichkeit einer direkten Anbindung des Gewerbegebietes Godshorn an die Autobahn A 352 und weist folgende städtebaulichen 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.



Abb. 4.3/7 Östliche Anbindung der Langenhagener Straße an die Anschlussstelle Engelbostel [1] und nördlicher BAB-Anschluss Schwabenstraße [2]

STRAßEN DURCH HIERARCHISCHE GLIEDERUNG PROFILIEREN

Im Sinne der Leitbilder Verkehr [s. Abb. 4.3/1, s. S. 88] und Stadtlandschaft [s. Abb. 6.2/1, S. 198] 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. 212 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 137 f. und 164 f. 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. DÖRFliche 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.

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, so dass sie etwas mehr Abstand zu den Hauptfahrbahnen erhalten und zur Straße orientiert werden können.



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



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.

Die Verlängerung der Langenhagener Straße entfällt als Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße aus den Zielen des RROP 2016. Dies bedeutet nicht, dass diese Trasse ihre Bedeutung für die Vernetzung zwischen Garbsen und Langenhagen verliert. Lediglich die Zielsetzung verlagert sich auf kommunale Ebene, um die bedeutende Verbindungsstraße zwischen den Kommunen zu realisieren. Voraussetzung hierfür war ein großräumiges Umstufungskonzept zur Abstufung des Abschnittes der L 382 als Gemeindestraße, über welches 2019 abschließend abgestimmt wurde. Seitdem obliegen die Straßenbaulast und alle weiteren Planungsschritte, rückwirkend zum 01.01.2019, der Stadt Garbsen. Eine kurzfristige Realisierung des Lückenschlusses zwischen Langenhagen und Garbsen ist dennoch aus verschiedenen Gründen nicht zu erwarten.

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 Fahrschulbreiten 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

C. NACHHALTIGES VERKEHRS- UND MOBILITÄTSMANAGEMENT

Die Stadt Langenhagen hat die Möglichkeit, die Verkehrsnachfrage der Einwohner aktiv zu steuern und kann damit einen wesentlichen Beitrag leisten, den Verkehr umwelt- und sozialverträglicher sowie effizienter zu gestalten. Dazu ist es notwendig die richtigen Angebote zu schaffen und gleichzeitig durch gezielte Ansprache in kommunalen Einrichtungen, aber auch in der privaten Arbeitswelt, das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten zu hinterfragen und neue Wege aufzuzeigen, die eine Reduktion der privaten bzw. berufsbedingten Verkehre ermöglichen könnten.

Gerade in Langenhagen, das durch Pendlerverkehre stark belastet ist, könnten folgende Maßnahmen ein Schritt zur Entspannung der PKW- und LKW-Verkehrbelastung bedeuten:

- Attraktive Wegenetze für den nicht motorisierten Verkehr
- Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal-Split durch optimale Vernetzung
- Weitere Angebote für E-Mobilität
- Ausbau von Rad- und Fußwegen
- Sicherung wohnortnaher öffentlicher und privater Dienstleistungen
- Siedlungsentwicklung möglichst in Verbindung mit guter ÖPNV-Anbindung



Abb. 4.3/13 Stadtbahntrasse, Langenforth



Abb. 4.3/14 Grünzug Godshorn



Abb. 4.3/15 Radweg südlich Alt-Godshorn

MAßNAHMENPLAN VERKEHR

Hinweis: Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept [ISEK] berücksichtigt die Inhalte des Verkehrsentwicklungsplanes [VEP] und dessen Fortschreibung. Diese werden, ohne dessen Erläuterungen zu wiederholen, übernommen. Nach Beschluss des VEP und ggf. Prüfung der Maßnahmen sind die geänderten Inhalte sofern erforderlich im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans zu aktualisieren.

Weitere Maßnahmen zu Radrouten enthält Kapitel. 6.2.B [s. S. 212 ff.] und der zugehörige Maßnahmenplan Stadtlandschaft [s. S. 228 ff.].

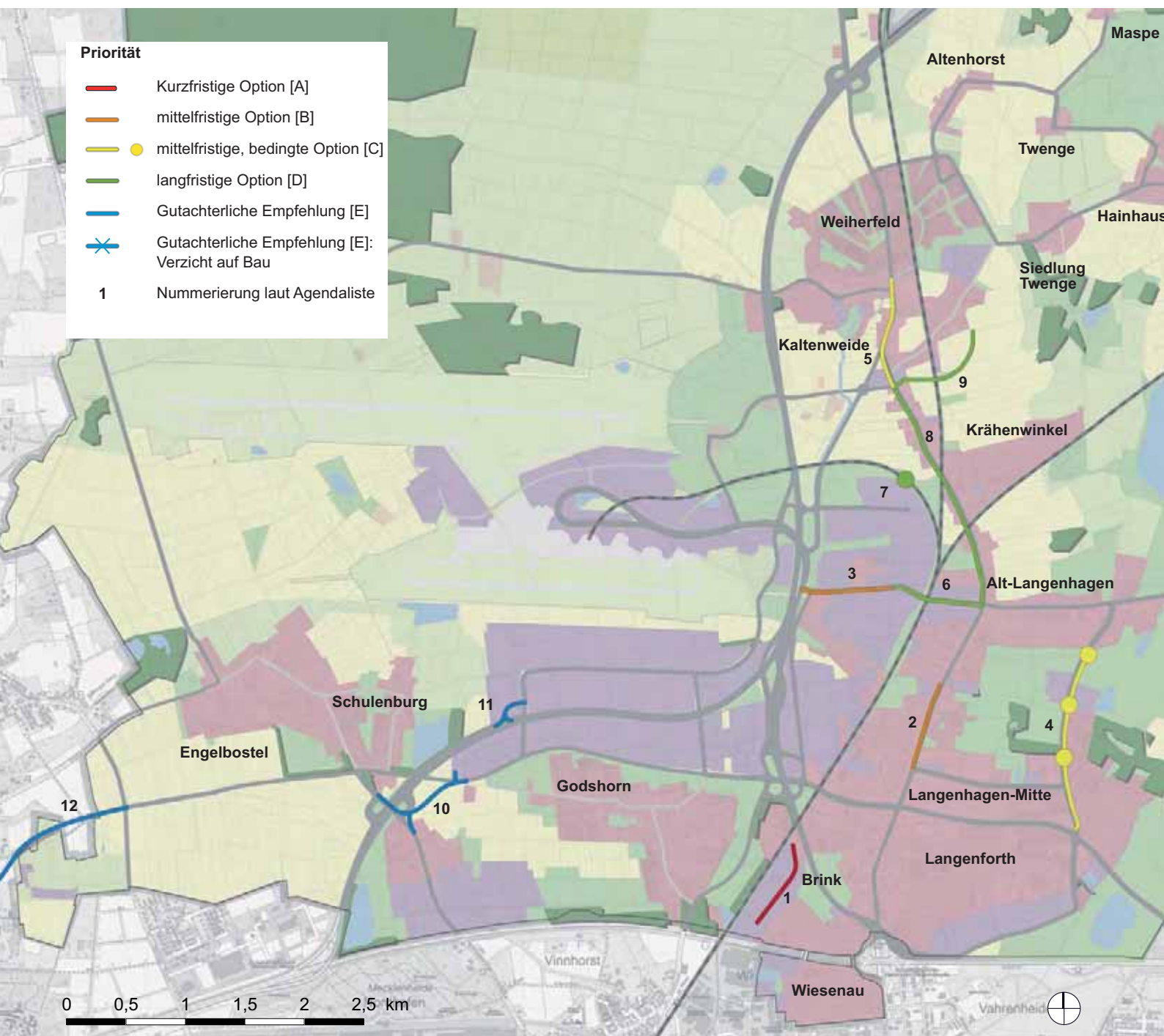


Abb. 4.3/16 Maßnahmenplan Verkehr

PRIORITÄT A

KURZFRISTIGE OPTION,
BIS CA. 2025

1 Anlage von Radverkehrsanlagen:
Hans-Böckler-Straße

- Abstimmung und Beschluss der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans, ggf. mit Änderungen

PRIORITÄT B

MITTELFRISTIGE OPTION,
BIS CA. 2030

2 Umbau Walsroder Straße:
nördlich Zentrum
3 Ausbau der Straße Am Pferdemarkt:
westlich Hanseatenstraße

- Zusätzliche Überquerungshilfen für Fußgänger an stark belasteten Straßenräumen gemäß VEP integrieren

PRIORITÄT C

MITTELFRISTIGE, BEDINGTE
OPTION, BIS CA. 2030

4 Stadtbahn verlängern bis zur
Galopprennbahn [Kap. 4.3 A]
5 Ausbau der Radverkehrsanlagen:
nördliche Walsroder Straße

PRIORITÄT D

6 Ausbau der Straße Am Pferdemarkt:
östlich Hanseatenstraße
7 Neuer S-Bahn-Haltepunkt:
Krähenwinkel
8 Umbau Walsroder Straße
9 Ostspange Krähenwinkel [bei Schließung
Bahnübergang Hainhäuser Weg]



Abb. 4.3/17 Walsroder Str. nördlich Zentrum

EMPFEHLUNGEN

10–11 Entlastung der Langenhagener
Straße in Schulenburg vom Schwerlast-
verkehr [Kap. 4.3 B] durch:
10 Südspange in Schulenburg-Süd
11 nördl. BAB-Anschluss Schwabenstr.
12 Verlängerung der Langenhagener Str.