

6. LEITLINIE 3 | STADTLANDSCHAFT: FREIRÄUME HEGEN!

DAS NETZ DER FREIRÄUME ALS TRAGENDES SYSTEM GESTALTEN

6.1 AUS DÖRFLICHER VERGANGENHEIT ZUR STADT IN DER LANDSCHAFT

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

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

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

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



Abb. 6.1/1 Freiräume südlich von Godshorn



Abb. 6.1/2 Stadtpark

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

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

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

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



Abb. 6.1/3 Wohnungsnaher Frei- und Erholungsraum als Qualität

6.2 RÄUMLICHES LEITBILD SYSTEM DER FREIRÄUME

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

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

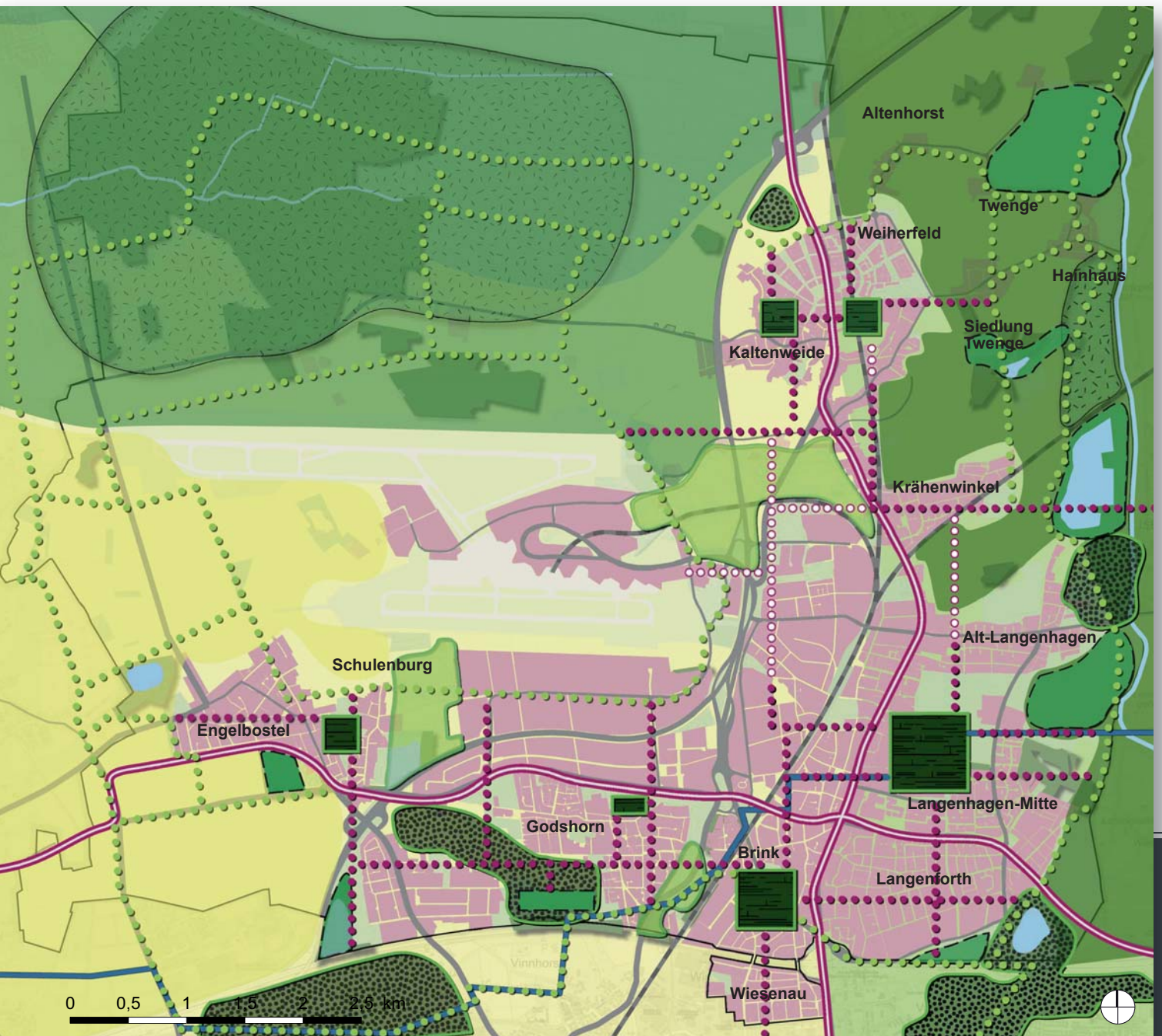
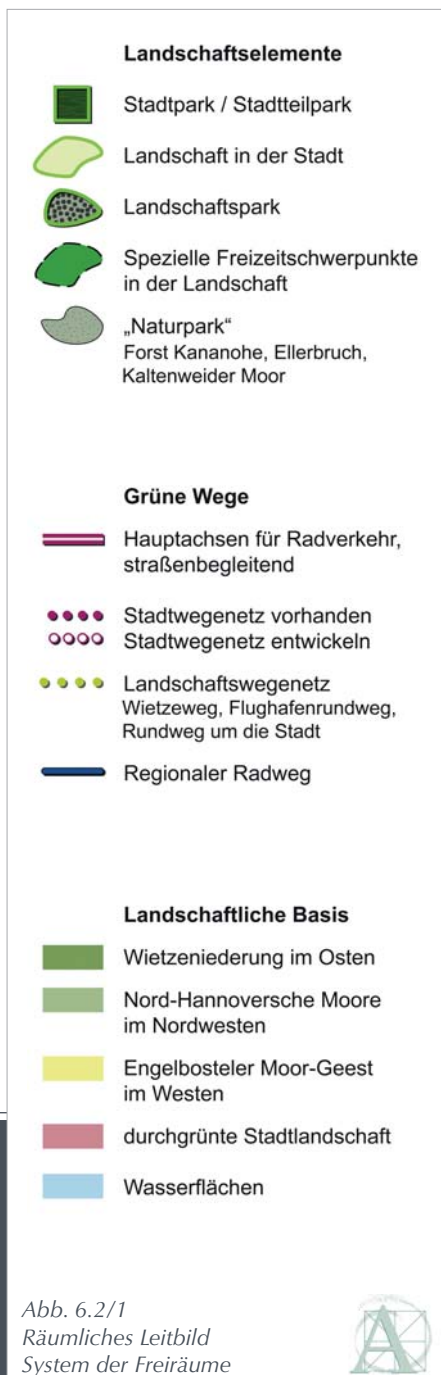




Abb. 6.2/2 Godshorn, Schmiedeweg

HAUPTZIELE

- A. Freiräume ausprägen und Kleinklima verbessern
- B. Wege zu attraktiven und überschaubaren Netzen weiterentwickeln
- C. Siedlungs- bzw. Ortsränder unterschiedlich gestalten



A. FREIRÄUME AUSPRÄGEN UND KLEINKLIMA VERBESSERN

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

STADTPARK UND STADTTEILPARKS: ORTE FÜR SOZIALE VERNETZUNG UND ERHOLUNG

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

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

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



Abb. 6.2/3 Stadtpark

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

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

Krähenwinkel und weitere kleine Siedlungen benötigen keinen eigenen Stadtteilpark aufgrund ihrer geringen Größe und ihres unmittelbaren Bezugs zur Wietzeau. Dennoch sollten weitere Maßnahmen wie z. B. die Verbesserung des Wegenetzes und der Ausprägung der Hagenhufenstruktur auch in Krähenwinkel den Landschaftsbezug verbessern.

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

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

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

Der Stadtpark Langenhagens besitzt als Gartendenkmal eine einzigartige Bedeutung innerhalb der Kernstadt. Er hat in seinen Grundzügen den ländlichen Charakter der Hagenhufenstruktur mit den Eichenalleen in Ost-West-Richtung und großen Freiflächen im Süden und Osten bewahrt. Diese historischen Elemente sind auch weiterhin zu bewahren, seine Unverwechselbarkeit zu pflegen und herauszuarbeiten.

Verschiedene Teilbereiche, u. a. das Grabeland [temporär mit Container bebaut], werden nicht adäquat genutzt bzw. die ehemaligen Rieselfelder im Osten, als kulturhistorisches Element, sind unter dem Gesichtspunkt einer städtischen Parkanlage untergenutzt. Hier besteht Entwicklungspotential im Zusammenhang mit der Steigerung der Naherholungsfunktion für den innerstädtischen Bereich.

Der Stadtpark ist auf der Basis seiner herausgehobenen ökologischen Funktion für die Kernstadt nicht nur ein wichtiger Ort der Begegnung und Erholung innerhalb der Kernstadt. Die ökologischen Funktionen der Parks sind im Zeichen des Klimawandels hervorzuheben und dienen somit auch sozialen und kulturellen

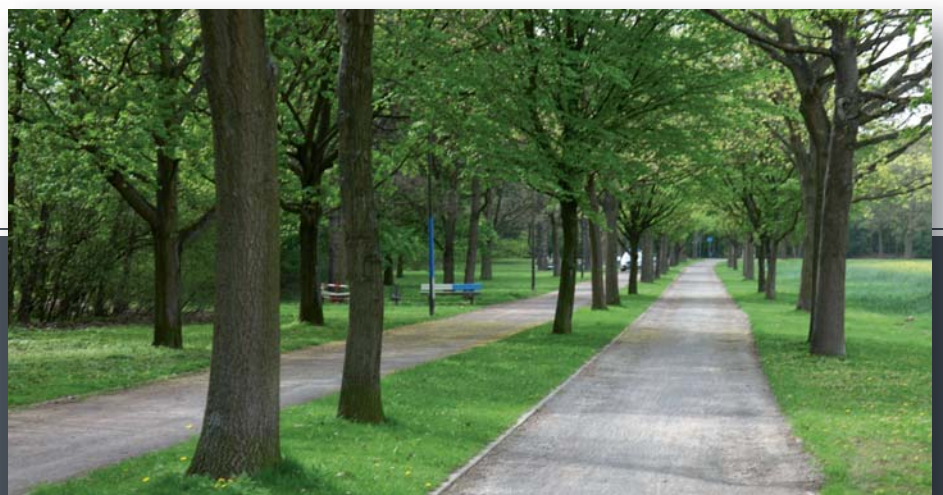


Abb. 6.2/4 Stadtpark, Eichenallee Ost

Zwecken. Parkanlagen sind überaus wichtig als kühle Rückzugsgebiete und dienen der Verbesserung des Kleinklimas in städtischen Bereichen. Besonders der Stadtpark ist als größere, innerstädtische Grünfläche zu schützen. Auch die benachbarten Nutzungen des Klinikums und Altenheims profitieren von den höheren Abkühlungseffekten von begrünten Flächen.

Eine weitere Qualifizierung stellt zudem ein großes Potential, unter anderem für das Wohnumfeld, im Zentrum Langenhagens dar. Sie ist ein Baustein zur Stärkung der noch jungen Stadtmitte. Zur Verbesserung des städtischen Grüns sowie Schaffung von Barrierearmut bzw. -freiheit wurde ein übergreifendes Entwicklungs- und Maßnahmenkonzept erarbeitet.

Darin werden folgende Handlungsfelder und -ansätze benannt:

- Qualifizierung der Freiflächen
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Sanierung bestehender Anlagen
- Biologische Vielfalt / Naturerfahrung
- Vernetzung

Dieses ISEK „Grüne Mitte Langenhagen“ diene unter anderem als Grundlage für die beantragte Gebietserweiterung des Sanierungsgebietes Kernstadt Nord [s. Kapitel 5.3 E S. 172 ff.]. Das Erweiterungsgebiet umfasst ca. 43,9 ha, in denen die vorhandene urbane grüne Infrastruktur nachhaltig verbessert werden soll. Darunter befinden sich unter anderem der Stadtpark an sich, die Stadtparkteiche, der historische Friedhof, die Parkeingänge und -ränder, der Bereich der „ehemaligen Musikmuschel“, der temporäre Standort des Schulcampus Stadtpark, die östlichen Heestern, die „Differenzfläche Bad“ und die nördlichen Rieselfelder.

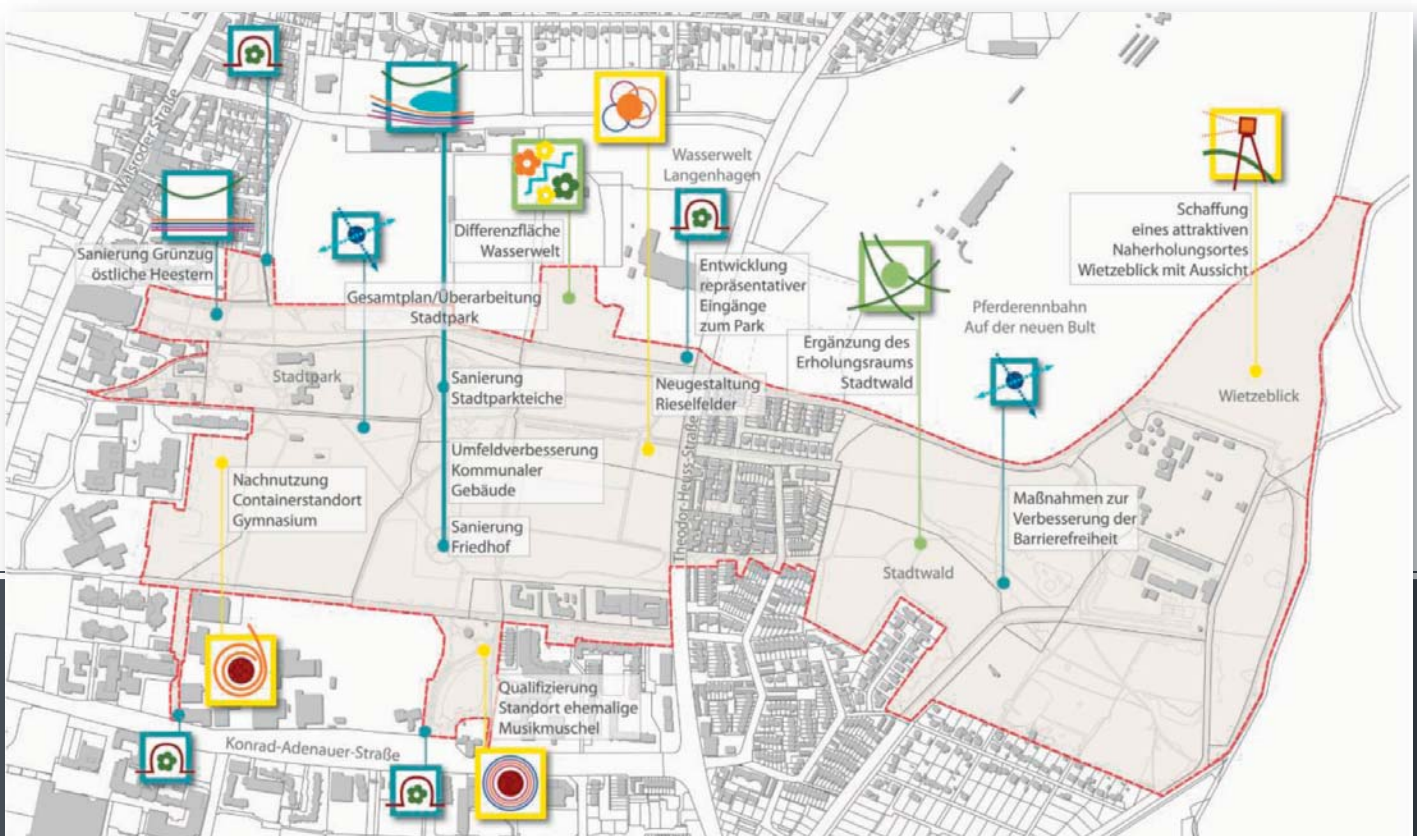


Abb. 6.2/5 Rahmenplan der vorgesehenen Maßnahmen zur Sanierung der Grün- und Freiflächen Langenhagens, ISEK „Grüne Mitte Langenhagens“

Themenschwerpunkte sind „Herausarbeiten der zentralen Funktion des Stadtparks als historischer Ort und zentraler Punkt“, „Weiterentwicklung von Nutzungsschwerpunkten auf bestehenden Grünflächen“ sowie „Lückenschluss und Barrierefreiheit im Bereich des Wegenetzes“.

Folgende Ziele sind für das Themenfeld „Grünanlagen“ im Rahmen der Sanierungsgebietserweiterung formuliert:

- Verbesserung von Stadtgrün
- Qualifizierung des Stadtparks als historischer Ort, grüne Lunge, zentraler kommunikativer Park für die Wohnquartiere und darüber hinaus
- Aufwertung und Qualifizierung des öffentlichen Raumes, des Wohnumfeldes
- Qualifizierung von Freiflächen, Verbesserung der Barrierefreiheit
- Verbesserung der Stadtparkeingänge und Parkränder
- Vernetzung öffentlich zugänglicher Grün- und Freiflächen
- Verbesserung bzw. Überarbeitung der Wegeführung
- Weiterentwicklung von Nutzungsschwerpunkten und Freiraumangeboten
- Sanierung des historischen Friedhofes
- Verbesserung des Stadtklimas und der Umweltgerechtigkeit
- Sanierung der Stadtparkeiche
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Qualifizierung von Freiflächen, Nachnutzung Containerstandort Gymnasium
- Verbesserung der Barrierefreiheit, Grünzug östliche Heesternanlage
- Erhalt der biologischen Vielfalt und der Naturerfahrung
- Schaffung von Blühwiesen, Differenzflächen Wasserweit



Abb. 6.2/6 Interkultureller Erlebnispark
Weiherfeld

Kaltenweide: Interkulturellen Erlebnispark pflegen [Priorität A]

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

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

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

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

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept sieht für Godshorn-Nord die Ergänzung von Wohnungsbau im Nordosten im Sinne des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes Godshorn-Nord [s. Begründung zur 35. Änderung des Flächennutzungsplanes] vor.

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

Dabei sind folgende Entwicklungskriterien zu berücksichtigen:

- Kleinteilig mit den Wohngebieten vernetzen
- Den öffentlichen Charakter auf den Hauptwegen und in den Randbereichen stärken
- Die naturnahe Gestaltung mit Streifräumen für Kinder und Jugendliche im Wesentlichen erhalten und fortführen
- Den „Ortseingang“ Hermannsburger Straße mit baulichen und / oder Freiraummitteln formulieren.
- Vernetzung mit vorhandenen Grünanlagen [Friedhof] ausbauen



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

Schulenburg, Engelbostel: gemeinsamen Grünzug erweitern [Priorität A+B]

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



Abb. 6.2/8 Grünzug zwischen Engelbostel und Schulenburg



Abb. 6.2/9 Godshorn: Grünzug im Norden



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

LANDSCHAFT IN DER STADT: GRÜNE ZÄSUREN IM STADTKÖRPER

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

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

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

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

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

BESONDERE ABWÄGUNG MIT BAULICHER ENTWICKLUNG

Für zwei Landschaftsräume sieht das Integrierte Stadtentwicklungskonzept eventuell eine Reduzierung der Freiräume vor.

In solchen Fällen ist zu beachten:

- Weierfeld Nordost [1]: zwischen dem Baugebiet Weierfeld und Altenhorst soll der Übergang der Siedlungsteile erhalten bleiben. Hierzu wird die Baugebietserweiterung abschließend eingegrünt und eine grüne Zäsur entsteht. Die Siedlungsentwicklung soll somit an dieser Stelle abgeschlossen sein.



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

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

ERHALT UND SCHAFFUNG WOHNORTNAHER FREIFLÄCHEN UND ERHOLUNGSRÄUME

Neben der umweltschonenden baulichen Entwicklung haben die wohnortnahen Frei- und Erholungsräume eine übergeordnete Bedeutung für die klimagerechte Stadtentwicklung Langenhagens. Der Landschaftsplan stellt dabei Grundlagen- daten als Basis für weitere Planungen zur Verfügung [s. Karte 4: Klima und Luft]. Die folgenden Aspekte finden sich daher teilweise im Landschaftsplan wieder, sollen aber vor allem bei der Entwicklung neuer Baugebiete und bei der Bestandsentwicklung besondere Berücksichtigung finden:

- Ausreichende Durchgrünung der Siedlungsbereiche durch Baumanpflanzungen sowie Dach- und Fassadenbegrünungen
- Ausgleich zwischen verdichteter und lockerer Bebauung
- Erhöhung des Umfangs und der Qualität von wohnortnahem Grün
- Erhalt von Kaltluftschneisen
- Vorhalten und ggf. Ausbau von Rückhalteflächen für Starkregenereignisse
- Schaffung neuer Freiflächen als klimatische Trittsteine innerhalb der Siedlungsgebiete
- Aufwertung vorhandener Frei- oder Brachflächen durch geeignete Begrünungsmaßnahmen
- Ausreichende Ausgleichsflächen für neue Bauflächen



Abb. 6.2/12 Stark durchgrüntes Neubaugebiet Weiherfeld



Abb. 6.2/13 Zugang zur Landschaft nördlich von Krähenwinkel

LANDSCHAFTSPARKS: ÖFFENTLICHE VORRÄUME ZUR FREIEN LANDSCHAFT

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



Abb. 6.2/14 Rodelberg Kaltenweide

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

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

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

Entwicklung des Silbersees als Badensee im Park [Priorität A]

Die Sanierung des Silbersees und seines Umfeldes ist fortzusetzen und entsprechend der Rahmenplanung weiterzuentwickeln, um den Park „wieder attraktiver zu gestalten und gestalterische sowie funktionale Mängel zu beheben“ [Aufstellungsbeschluss zum B-Plan Nr. 121]. Wesentliche Maßnahmen auf Basis eines städtischen Gesamtkonzeptes zur

Freiraumgestaltung für den Silbersee sind dabei:

- Sanierung und ggf. Modifizierung der Wege
- Sanierung stark frequentierter Uferbereiche
- Aufwertung der Liegewiese
- Verbesserung der Ausstattung



Abb. 6.2/15 Silbersee

Wietzeblick qualifizieren [Priorität B]

Der Wietzeblick ist eine ehemalige Mülldeponie, die vor ca. 40 Jahren zu einem Aussichtspunkt umgestaltet wurde. Auch wenn dieser Bereich gerne als Lauf- und Walkingstrecke aktiv genutzt wird, ist ein deutlicher Sanierungsbedarf zu erkennen. Damit die Potentiale des 30 m hohen künstlichen Berges als Naherholungselement in der Wietzeniederung genutzt werden können, sind besonders die Wege zu erneuern und Sichtbeziehungen wieder freizulegen.

Im ISEK „Grüne Mitte Langenhagen“ werden dazu erste Handlungsansätze formuliert:

- Sichtbeziehungen wiederherstellen: Alleinstellungsmerkmal „Aussicht / Rundumsicht“ auf das Langenhagener Stadtgebiet und darüber hinaus stärken
- attraktives Naherholungsangebot mit Schwerpunkt Sport und Fitness entwickeln [Barrierefreiheit berücksichtigen]
- gemeinsame sportliche Nutzung des Areals mit dem neu entstehenden Gymnasium im Westen konzeptionell berücksichtigen
- Wegekrenzungen [Richtung Wietzpark und Isernhagen], aber auch den Bereich des Parkplatzes zur Attraktivitätssteigerung des gesamten Bereichs neuordnen.



Abb. 6.2/16 Am Wietzeblick

Landschaftspark Godshorn: Wohnen in Insellage zwischen starken Verkehrsachsen und Gewerbegebieten attraktiver gestalten [Priorität C]

Bei dem Grünraum zwischen Godshorn und Schulenburg-Süd handelt es sich um einen hochwertigen Landschaftsraum, der zu einem innerstädtischen Landschaftspark entwickelt werden soll. Hier befinden sich Biotoptypen von hoher und sehr hoher Bedeutung, die erhalten und gestärkt werden sollen im Rahmen der zukünftigen Planungen. Die öffentliche Nutzung für Naherholung, individuelle Bewegung und Sport aus den beiden angrenzenden Ortsteilen ist heute schon aufgrund des fehlenden Zugangs zur freien Landschaft sehr hoch.

Bei der Entwicklung der Landschaftsparks sind folgende allgemeine Zielsetzungen zu beachten:

- Naherholungsmöglichkeiten [Sport- und Freizeit] stärken und ausbauen
- Landschaftliche Einbindung von Ortsrändern
- Berücksichtigung von Flächen für Naturschutz und Landschaftspflege: Ausgleichsmaßnahmen in Schwerpunktbereichen umsetzen
- vielfältiges Netz an Wegeverbindungen zwischen den Siedlungsteilen ertüchtigen
- Option: notwendige Regenrückhaltung durch Wohnentwicklung gestalterisch integrieren



Abb. 6.2/17 Potentieller Landschaftspark Godshorn

SPEZIELLE FREIZEITSCHWERPUNKTE IN DER LANDSCHAFT: SPIEL UND SPORT

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

Hinsichtlich ihrer Nutzung und Funktion ist in der Regel kennzeichnend:

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

Bei der Weiterentwicklung der Anlagen sind wesentliche Gestaltungskriterien:

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



Abb. 6.2/18 Galopprennbahn

Entwicklung der Galopprennbahn [Priorität A/C]

Die Galopprennbahn ist von überregionaler Bedeutung und soll daher zukunftsfähig aufgestellt werden. Hierzu gehört neben der gerade vollzogenen Modernisierung der Reitställe auch eine intensivere Nutzung der Rennbahn [näheres s. S. 182].

Erweiterung des Golfplatzes [Priorität C]

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



Abb. 6.2/19 Golfplatz Hainhaus

derstützpunkt genutzt.

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

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

Der Wietzensee wird aufgrund bestehender Abbaurechte voraussichtlich noch bis zum Jahr 2025 für den Kiesabbau genutzt und in der Fläche nach Süden erweitert, so dass er unmittelbar an den Wietzepark angrenzt.

Der See liegt zentral im Langenhagener Erholungsschwerpunkt der Wietzeniederung und sehr nah an der Kernstadt und an Krähenwinkel. Er ist auch Teil des Vorranggebietes für Erholung im Regionalen Raumordnungsprogramm RROP 2016. Daher bietet er für die Naherholung erst dann ein großes Potenzial, wenn der Bodenabbau abgeschlossen ist.

Nach erster Abwägung alternativer Optionen sollte der Wietzensee dann extensiv zur Naherholung genutzt werden:

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



Abb. 6.2/20 Wietzensee: Kiesabbau und Naherholung

Abgelehnt werden

- Eine intensive Erholungsnutzung z.B. mit Wochenendhäusern [vgl. Konzept Aquaport Wietzensee 2005]. Dagegen sprechen besonders die Lage in der Einflugschneise des Flughafens, aber auch Fragen der Verkehrsanbindung und daher die bessere Eignung von Konkurrenzstandorten in der Region.
- Die Nutzung als Badesee, da mit dem Waldsee und dem Silbersee sowie dem Sport- und Freizeitbad an der Theodor-Heuss-Straße die Versorgung mit Bademöglichkeiten im Umfeld bereits auf einem sehr hohen Niveau liegt.
- Ein weitgehender Verzicht auf Erholungsfunktionen [z.B. Einzäunung oder Konzentration auf die Uferzone zum Angeln] – dies entspräche nicht der Lage im Erholungsschwerpunkt und der Größe des Sees.

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

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



Abb. 6.2/21 Durch Kiesabbau entstandene Seen an der Wietze

„NATURPARK“: RUHIGE UND NATURNAHE ERHOLUNG

Langenhagen verfügt in weiten Teilen des Stadtgebietes über vielfältige Landschaftsräume. Nördlich der Kananoher Straße befindet sich ein großer zusammenhängender Naturraum mit unterschiedlichen Ausprägungen – der Forst Kananohe, mit dem Landschaftsschutzgebiet Ellernbruch und dem Kaltenweider Moor sowie den angrenzenden Bereichen außerhalb des Stadtgebietes.

Entlang der östlichen Stadtgrenze erstreckt sich die Wietzeau, ein hochwertiger Landschaftsraum mit zahlreichen Naherholungs- und Freizeitmöglichkeiten. Neben dieser extensiven Nutzung wird seit Jahren ein naturnaher Biotopverbund zwischen Langenhagen und den angrenzenden Kommunen entwickelt. In diesem Zusammenhang soll ein Teilabschnitt nördlich der Bahn-Trasse zwischen Wietzensee und Hainhaus als Naturpark ausgebildet werden, indem schwerpunktmäßig Ausgleichsmaßnahmen entstehen sollen. Ein entsprechendes Gutachten ist bereits in Bearbeitung.

Diese Naturräume bilden einen Gegenpol zum städtisch geprägten Teil der Stadtlandschaft südöstlich des Flughafens und sollen als solche in Zukunft erhalten bleiben und wenn möglich weiter profiliert werden.

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

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



Abb. 6.2/22 Forst Kananohe mit Naturpark-Charakter

B. WEGE ZU ATTRAKTIVEN UND ÜBERSCHAUBAREN NETZEN WEITERENTWICKELN

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

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

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

ANALYSE DER WEGE UND IHRER FREIRAUMQUALITÄT

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

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

Die Abb. 6.2/26 stellt das vorhandene Hauptroutennetz Langenhagens dar. Dazu wurde der Routenplan Radverkehr aus dem Verkehrsentwicklungsplan-Entwurf [VEP, Abb. 33] erweitert um Wege in der Landschaft und lokale Hauptwege für Spaziergänger.



Abb. 6.2/23 Grüner Ring: Blauer Weg im Bereich Godshorn

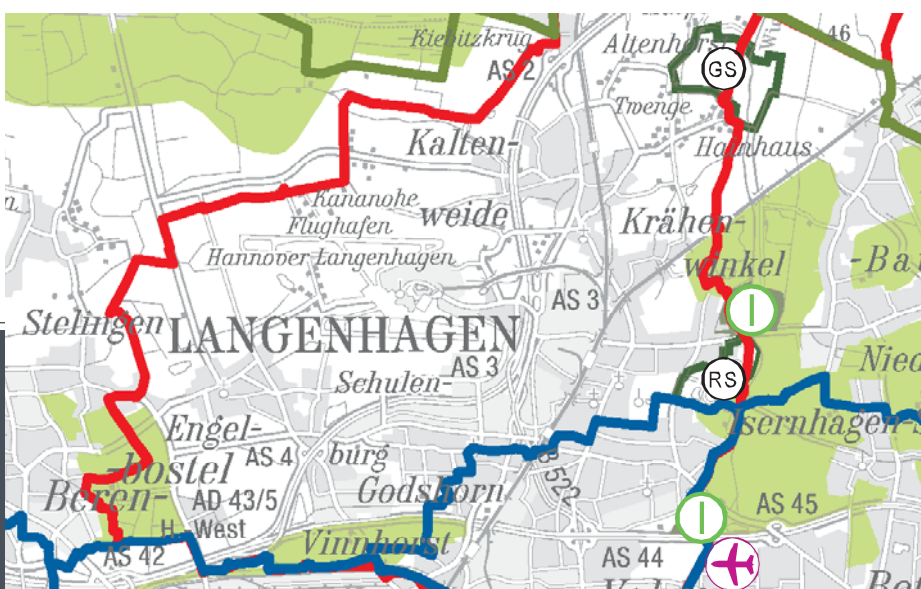


Abb. 6.2/24 Ausschnitt Erläuterungskarte 14: Erholung und Tourismus zum RROP 2016



Abb. 6.2/25 Stucken-Mühlen-Weg nördlich Krähenwinkel

Zusätzlich erfasst die Netzkarte die Qualitäten hinsichtlich Begrünung und dem Zusammenhang mit der Straßenführung. Es wird dabei deutlich, dass Langenhagen über ein insgesamt relativ engmaschiges Netz mit vielen begrünten und straßenunabhängigen Wegen verfügt. Hierzu gehören auch drei regionale Radwege [vgl. Abb. 6.2/24]:

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

Die im VEP-Entwurf enthaltenen Maßnahmen können zu einer Qualifizierung des Wegenetzes deutlich beitragen.

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

Hauptrad- und Spazierwegenetz

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

Übergeordnetes Wegenetz

- Hauptstraße
- Regionaler Radweg

Analyse

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

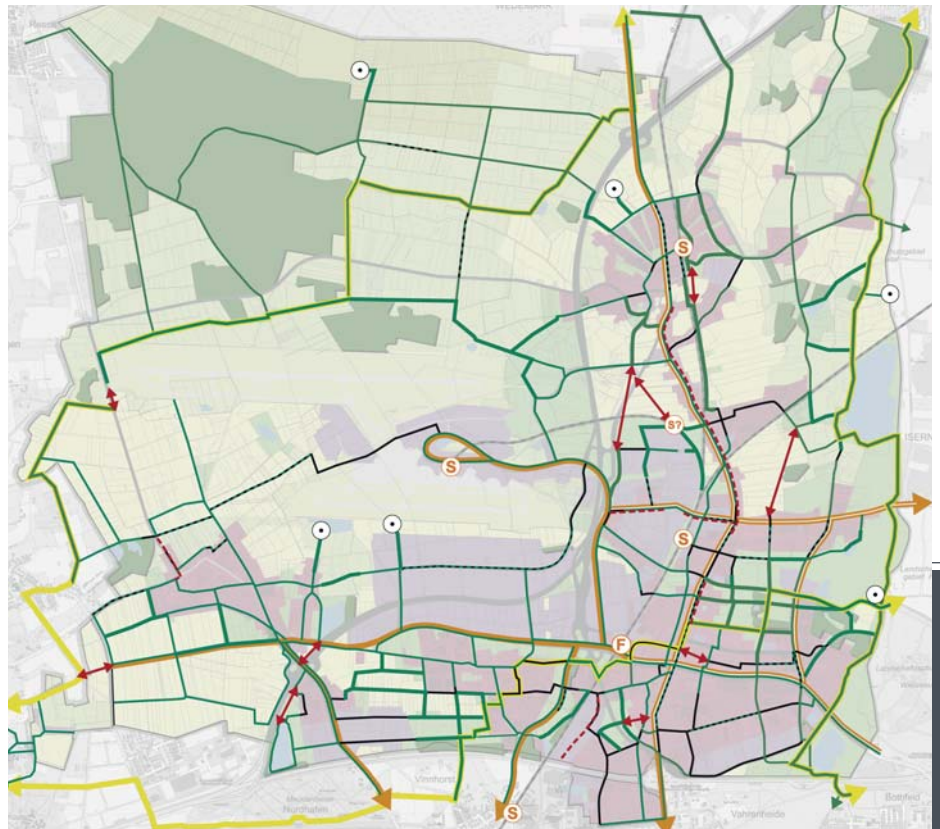


Abb. 6.2/26 Analyse des Haupttroutennetzes für Radfahrer und Fußgänger

KONZEPT RADROUTENNNetz

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



Abb. 6.2/27 Radroutennetz ausbauen

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

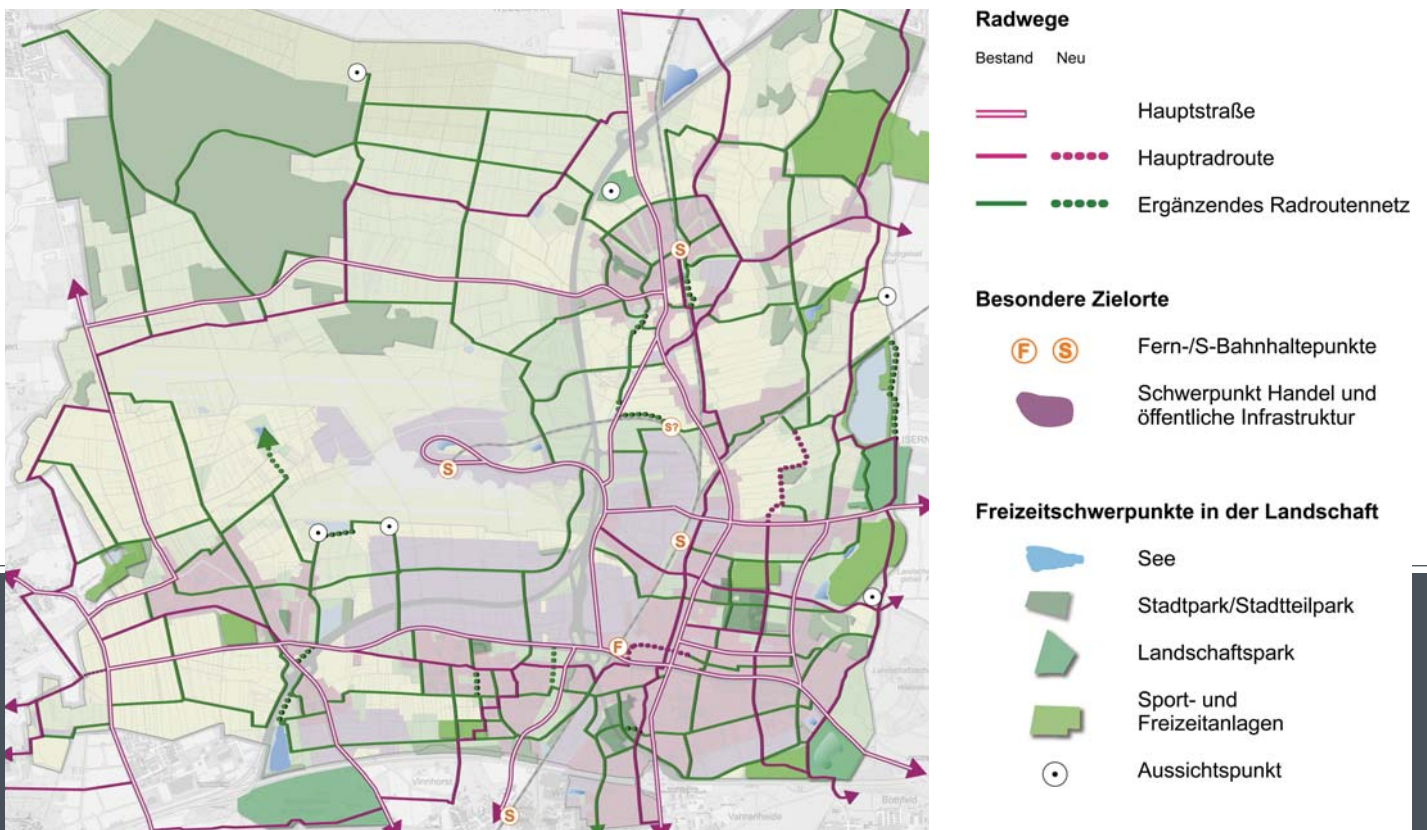


Abb. 6.2/28 Konzept Radroutennetz

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

HAUPTSTRAßEN

[Maßnahmen werden in der Regel durch übergeordnete Verkehrsbehörden durchgeführt]

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

HAUPTROUTEN AUF NEBENSTRECKEN

[EINSCHLIEßLICH REGIONALER ROUTEN]

- Gestaltungsziel: komfortabel, sicher, kaum Konflikte mit Kraftfahrzeugen
- Führung in der Regel auf der Straße oder auf eigenständigen Wegen, ggf. auf dem Bordstein – ohne Benutzungspflicht
- Ausweisung als Fahrradstraße bei geeigneten zentralen Haupttrouten
- Kreuzende Hauptstraßen können durch geeignete und bei Dunkelheit beleuchtete Querungshilfen sicher und ohne Umwege oder große Zeitverluste überquert werden
- Abwechslungsreiche Gestaltung, überwiegend als „Grüner Weg“ [s. S. 218 ff.]
- Beschilderung der Routen im Radwegeleitsystem

ERGÄNZENDES ROUTENNETZ [ÜBERWIEGEND LOKALE BEDEUTUNG]

- Gestaltungsziel: einigermaßen komfortabel, sicher, kaum Konflikte mit Kraftfahrzeugen
- Führung in der Regel auf der Straße oder auf eigenständigen Wegen, ggf. auf dem Bordstein – ohne Benutzungspflicht
- Kreuzende Hauptstraßen können durch geeignete Querungshilfen sicher und ohne größere Umwege oder Zeitverluste überquert werden.
- Abwechslungsreiche Gestaltung, überwiegend als „Grüner Weg“ [s. S. 218 ff.]



Abb. 6.2/29 Walsroder Straße

MAßNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DES RADROUTENNETZES

Der bisherige Verkehrsentwicklungsplan schlägt detaillierte Maßnahmen für die Radverkehrsentwicklung vor, von denen die wesentlichen, aber noch nicht in den letzten Jahren umgesetzten Maßnahmen im ISEK direkt dargestellt und mit Prioritäten versehen werden. Im Rahmen der Fortschreibung des VEP wird ein Radverkehrskonzept erarbeitet, das bei Erstellung der Fortschreibung des ISEKs noch nicht vorliegt. Daher wird an dieser Stelle darauf verwiesen, dass voraussichtlich weitere Zielsetzungen und Maßnahmen abschließend im VEP aufgeführt sind und dass die Zielsetzungen des ISEKs daraufhin abgeglichen werden müssen bei der weiteren Planung. Eine vollständige Auflistung der Vorschläge – auch zu Querungshilfen oder kleinräumigen Maßnahmen in Kreuzungsbereichen – enthält letztendlich der VEP.

Die in Abb. 6.2/28 u. 30 aufgezeigten Lücken im Wegenetz sollen soweit möglich durch Anlage neuer Wege geschlossen werden. Die Radwegenetzergänzungen werden hier näher beleuchtet. Besonders die Verbindungen zwischen der Kernstadt und dem nördlichen Stadtbereich sollen verbessert werden:

Alt-Langenhagen – Krähenwinkel [Priorität A]

Diese neue Verbindung durch die Hagen [s. Nr. 1 in Abb. 6.2/30] ermöglicht eine direkte und weitestgehend kreuzungsfreie Wegeverbindung von Krähenwinkel [und den Seestädten] zur Stadtmitte und ist dabei auch attraktiv für Spaziergänger aus den angrenzenden Wohngebieten. Die Route soll möglichst vorhandene Feld- und Flurwege aufnehmen und ansonsten als eigenständiger Weg in die Hagenstruktur integriert werden und diese besser erlebbar machen [z.B. wassergebundene Decke, ohne Anlage von Gehölzen; vgl. Christine Früh „Drei Parks und Lange Hagen“, 2007].



Abb. 6.2/31 Naherholung per Rad erfreut sich zunehmender Beliebtheit

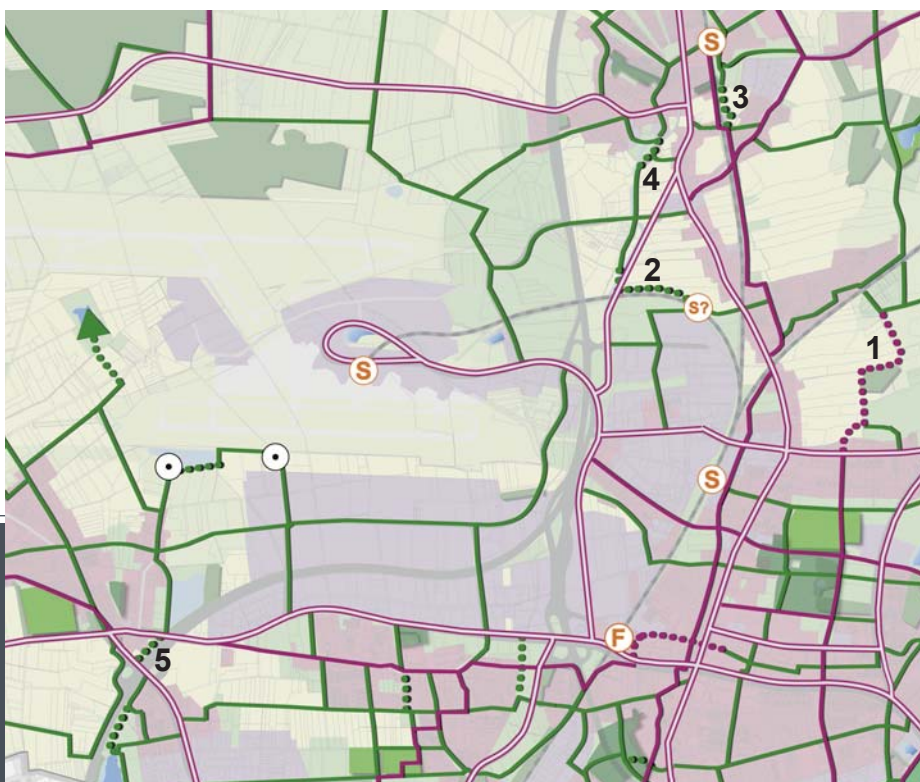


Abb. 6.2/30 Konzept Radroutennetz, Ausschnitt, Legende S. 214

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

Von der Kernstadt und Krähenwinkel aus sind Evershorst und der gesamte für naturnahe Erholung präferierte nordwestliche Stadtbereich mit dem Fahrrad bisher nur über die sehr stark befahrene Flughafenstraße, die ebenfalls stark frequentierte Heinrich-Hagemann-Allee [ohne Radweg] oder via Kaltenweide zu erreichen. Optionen für eine neue Anbindung zwischen dem Bereich Am Pferdemarkt und dem Siedlungssplitter [Radweg entlang Wagenzeller Straße oder eigenständiger Weg nördlich der S-Bahn] sind näher zu prüfen. Auf jeden Fall sind die Heinrich-Hagemann-Allee und die Evershorster Straße als wichtige Ergänzungsrouten zu sichern und ggf. auszubauen [s. Abb. 6.2/30 Nr. 2].

Kaltenweide: Bissendorfer Weg – Interkultureller Erlebnispark [Priorität B]

Entgegen ursprünglichen Planungen wird der für Jugendliche aus ganz Langenhagen attraktive Interkulturelle Erlebnispark nicht durch eine neue Unterführung unter der Bahn nach Süden und Südwesten angebunden. Zur Vermeidung von großen Umwegen soll daher ein eigenständiger Geh- und Radweg zwischen Bissendorfer Weg und Erlebnispark angelegt werden, der weitgehend entlang der Bahnlinie führt [s. Abb. 6.2/30 Nr. 3].

Kaltenweide: Mühlenweg [Priorität C]

Eine Nebenroute zwischen Kaltenweide und Evershorst führt über den teilweise privaten Mühlenweg. In diesem Abschnitt könnte bei Bedarf und geeignetem Kosten-Nutzenverhältnis ein neuer, eigenständiger Geh- und Radweg auf vorhandenen öffentlichen Flächen geführt werden [s. Abb. 6.2/30 Nr. 4 und 6.2/32].

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

Diese Verbindung kann eine interessante direktere Wegeverbindung zwischen Schulenburg-Mitte und Schulenburg sein. Voraussetzung ist allerdings die Anlage von Querungshilfen zumindest an der Langenhagener Straße [s. Abb. 6.2/30 Nr. 5].

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



Abb. 6.2/32 Wegeverbindung Kaltenweide: Mühlenweg

Andere wichtige Maßnahmen zur Verbesserung der Netzqualität sind:

Einführung eines Radwegeleitsystems

[Priorität E: Empfehlung Ackers Partner Städtebau]

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



Abb. 6.2/33 Radfahren im Wietzpark



Abb. 6.2/34 Langenhagen Mitte, Promenade am Stadtpark

UNTERSCHIEDLICHE GESTALTUNG DER HAUPT- UND ERGÄNZUNGSROUTEN ALS GRÜNE WEGE

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

PROMENADE

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

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



Abb. 6.2/35 Langenhagen Mitte, Promenade im Stadtpark

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

ALLEE

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

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

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

STÄDTISCHE HAUPTSTRAÙE

[s. S. 91 f.]

SONSTIGE BAUMBESTANDENE STRAÙE

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

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

Wesentliche Entwicklungskriterien für Aufbau und Gestaltung dieser baumbestandenen Straßen sind:

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



Abb. 6.2/36 Langenhagen Mitte, Karl-Kellner-StraÙe als Allee



Abb. 6.2/37 Twenge, Twenger Weg als Allee



Abb. 6.2/38 Langenforth, Hindenburgstraße baumbestanden

FELD- UND FLURWEG

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

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

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

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

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



Abb. 6.2/39 Alt-Langenhagen, Feldweg in den Hägen



Abb. 6.2/40 Feldweg südlich Engelbostel

RUNDWEGE FÜR SPAZIERGÄNGER UND RADFAHRER ZUR NAHERHOLUNG

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

ÖRTLICHER RUNDWEG FÜR SPAZIERGÄNGER

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

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

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



Abb. 6.2/42 Stucken-Mühlen-Weg bei Krähenwinkel

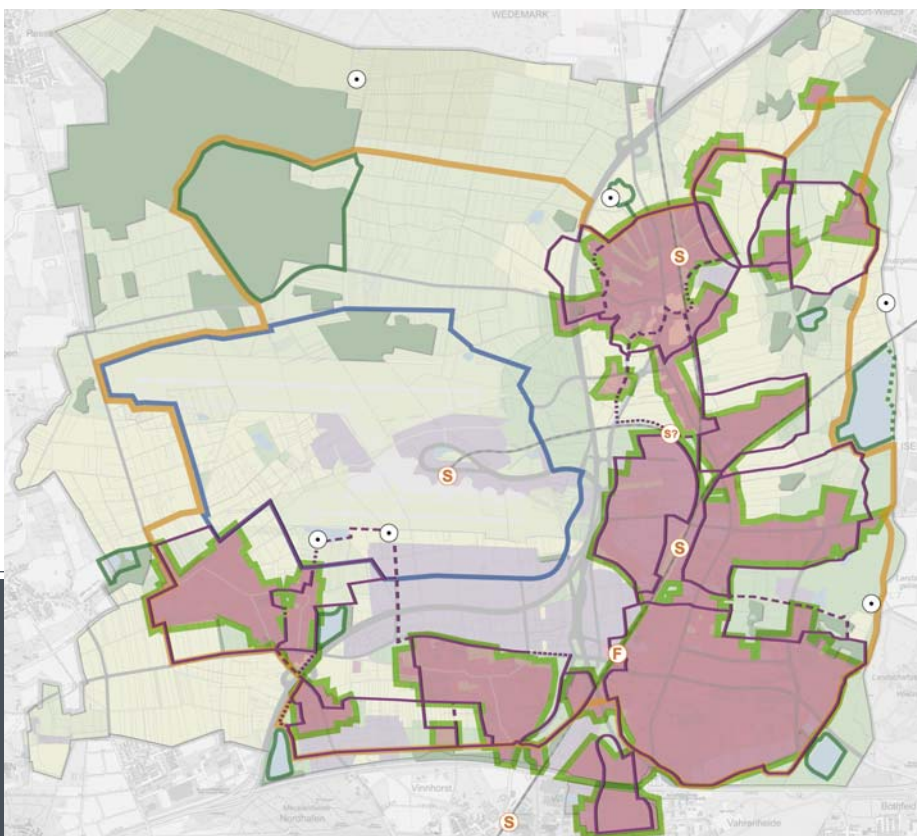


Abb. 6.2/41 Konzept Radrundwege

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

Das in der Abbildung 6.2/42 dargestellte Netz der örtlichen Rundwege schlägt vor, welche Wege im oben genannten Sinn gepflegt und weiter entwickelt sollen. Die Rundwegkarte stellt zudem vorhandene oder wünschenswerte alternative Wege dar sowie erforderliche Lückenschlüsse, die zum Teil auch im Radroutennetz enthalten sind, ansonsten aber wegen ihrer lokalen Bedeutung nicht alle in der Agenda aufgeführt sind. Aufgrund der erforderlichen Abstimmung, in der Regel mit Privateigentümern, sind sie als bedingte Optionen aufgenommen. Hier sind besonders zu nennen:

Krähenwinkel, westlich der Walsroder Straße [Priorität C]

Hier sind unterschiedliche Wegeführungen möglich [vgl. Radroutennetz].

Godshorn Nordost [Priorität C]

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

Engelbostel und Schulenburg, Rad- und Fußwege im Zusammenhang mit der Wohnbauentwicklung [Priorität C]

Im Rahmen der potentiellen Wohnbauentwicklung südlich der Schulstraße in Engelbostel soll eine Ortsrandeingrünung mit paralleler Wegeführung umgesetzt werden. Hier entsteht abseits der Langenhagener Straße eine alternative Wegeführung, die als Teil des Rundweges fungieren kann.

Im Bereich Dorfstraße soll im Zusammenhang mit der Wohnbauentwicklung ein stadteilparkähnlicher Grünraum zwischen Engelbostel und Schulenburg entstehen, der ebenfalls eine alternative Wegeführung als Teil des Rundweges abseits der Straßen ermöglicht.

RUNDWEG UM DEN FLUGHAFEN FÜR FAHRRADAUSFLÜGE

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



Abb. 6.2/43 Evershorster Straße als Teil des Rundweges um den Flughafen

RUNDWEG UM LANDSCHAFTSELEMENTE [SEEN / SPORTANLAGEN / ERLEBNISWALD]

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

Diese Wege sollen folgende Kriterien erfüllen:

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



Abb. 6.2/44 Feldweg am Wietzensee

Die neue Anlage von Wegen wird vorgeschlagen für:

Wietzensee: östlicher Randweg [Priorität C]

RUNDWEG UM DIE STADT FÜR FAHRRADAUSFLÜGE

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

Verbindung Bultwiesenweg – Südsee [Priorität C]

Neubau eines eigenständigen Fuß- und Radweges zur direkteren und besseren Führung des Rundweges sowie besseren Verbindung des Südsees mit Schulenburg-Mitte, ggf. zusammen mit der Anlage von Lärmschutzwand und Begrünung entlang der Autobahn.



Abb. 6.2/45 Option Verlängerung des Bultwiesenweges bis zum Südsee

C. SIEDLUNGS- BZW. ORTSRÄNDER UNTERSCHIEDLICH GESTALTEN

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

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

DÖRFLICHER ORTSRAND



Abb. 6.2/46 Prinzipische Skizze Dörflicher Ortsrand

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

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

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

MAßNAHME [Priorität C]

Altenhorst: Ergänzung der Eingrünung im Norden und Südosten



Abb. 6.2/47 Dörflicher Ortsrand im Westen von Altenhorst



Abb. 6.2/48 Engelbostel: Abwechslung und Verflechtung von dorftypischen Gebäuden, Gehölzen, Wiesen und Gärten mit der umgebenden Kulturlandschaft

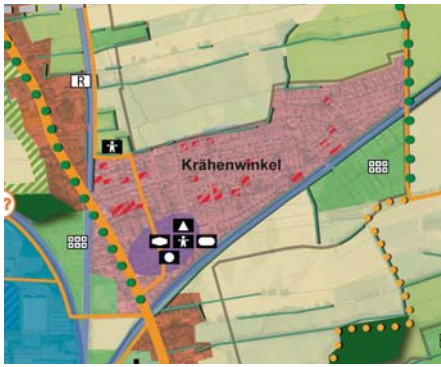


Abb. 6.2/49 Integrierter Siedlungsrand im Norden von Krähenwinkel

INTEGRIERTER SIEDLUNGSRAND

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

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

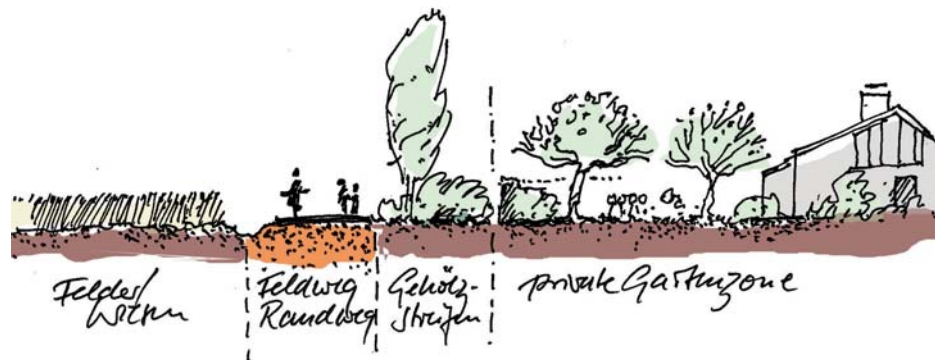


Abb. 6.2/50 Prinzipskizze Integrierter Siedlungsrand

MAßNAHMEN [Priorität C]

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



Abb. 6.2/51 Weierfeld, einseitige Randstraße

STÄDTISCHER SIEDLUNGSRAND

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

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



Abb. 6.2/54 Städtischer Siedlungsrand im Osten von Langenforth

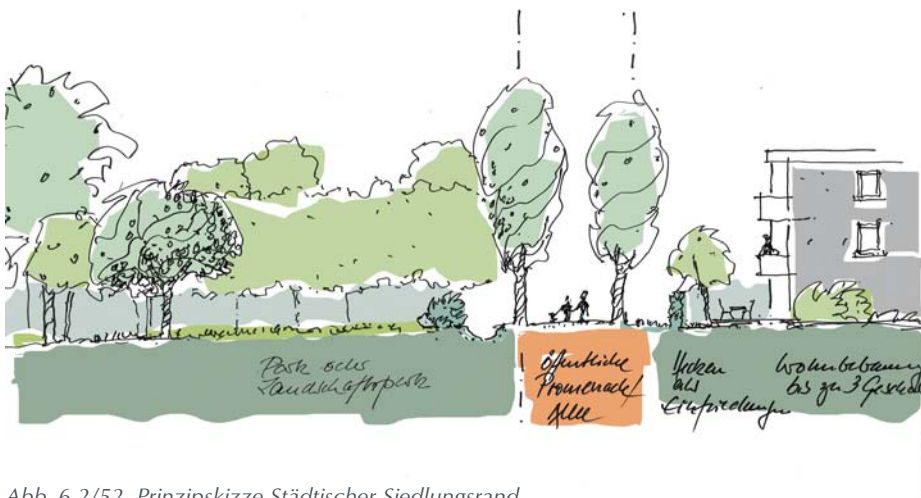


Abb. 6.2/52 Prinzipskizze Städtischer Siedlungsrand



Abb. 6.2/53 Langenforth, Städtischer Siedlungsrand

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

Weitere Hinweise zu den Ortsrändern erfolgen mit dem Landschaftsplan.



Abb. 6.2/55 Alt-Langenhagen, Städtischer Siedlungsrand

MAßNAHMENPLAN STADTLANDSCHAFT

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

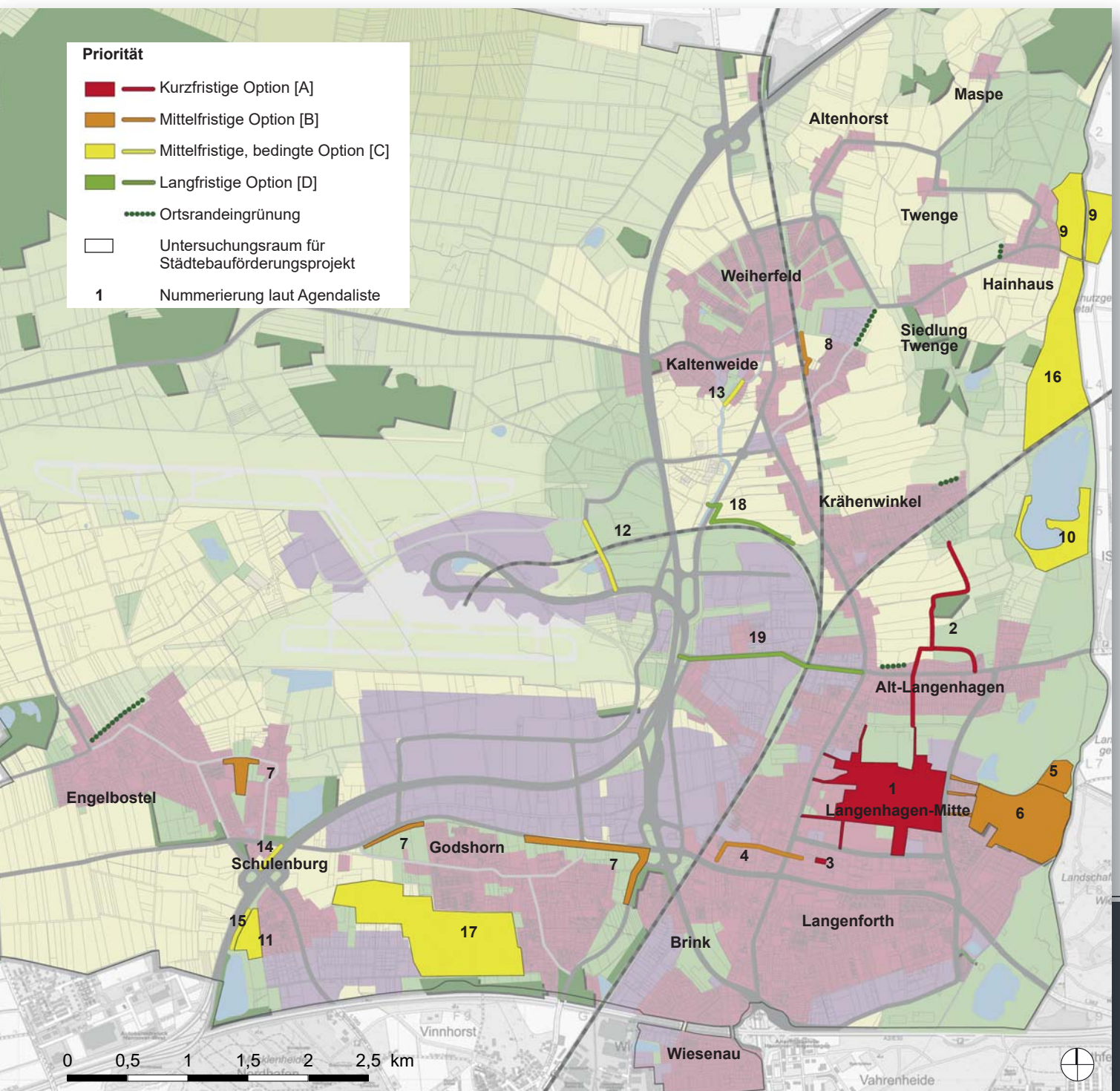


Abb. 6.2/56 Maßnahmenplan Stadtlandschaft

PRIORITÄT A

KURZFRISTIGE OPTION,
BIS CA. 2025

- 1 Stadtpark aufwerten
- 2 Netzlücke schließen:
Krähenwinkel – Alt-Langenhagen
- 3 Marktplatz weiterentwickeln

- Landschaftsplan
- Radverkehrskonzept Verkehrsentwicklungsplan

PRIORITÄT B

MITTELFRISTIGE OPTION,
BIS CA. 2030

- 4 Innenstadt ausbauen:
 - Weg Bahnhof Langenhagen Mitte – Innenstadt
 - Stadteingang am Stadtbahnhof neugestalten
- 5 Wietzeblick: Weg- und Sichtbeziehungen qualifizieren
- 6 Stadtwald: behutsame Ergänzung von Nutzungsmöglichkeiten und Maßnahmen zur Barrierefreiheit
- 7 Grünzüge in Godshorn und Schulenburg mit Stadtteilparkcharakter integriert entwickeln
- 8 Verbindung Bissendorfer Weg – Interkultureller Erlebnispark



Abb. 6.2/57 Bestehender Grünzug an der Langenhagener Straße, Godshorn

PRIORITÄT C



Abb. 6.2/58 Brinker Straße

- 9 Golfplatz Hainhaus erweitern
- 10 Entwicklung des Wietzesees nach Beendigung des Kiesabbaus
- 11 Aufwertung des Freiraums Schulenburg-Süd
- 12 Neubau von Radverkehrsanlagen in der Evershorster Straße

Verbesserung des Radroutennetzes:

- 13 Kaltenweide – Mühlenweg: öffentlicher Weg
- 14 Verlängerung Roter Weg bis zur Hannoverschen Straße
- 15 Schulenburg-Süd: Verbindung Bultwiesenweg – Südsee

- 16 Landschaftsraum Wietzeau: Schwerpunktmäßig Ausgleichsmaßnahmen umsetzen
- 17 Landschaftspark Godshorn: Ausgleichsmaßnahmen in Schwerpunktbereichen umsetzen, Wege ertüchtigen

PRIORITÄT D

- LANGFRISTIGE OPTION, NACH 2030
- 18 Netzlücken schließen: Kernstadt / Krähenwinkel, Evershorst / Kananohe
 - 19 Ausbau der Radverkehrsanlagen Am Pferdemarkt



Abb. 6.2/59 Golfplatz in Hainhaus



Abb. 6.2/60 Entwicklung einer Verbindung Bultwiesenweg – Südsee

7. STADTBEREICHSKONZEPTE

7.1 AUFBAU DER STADTBEREICHSKONZEPTE

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

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

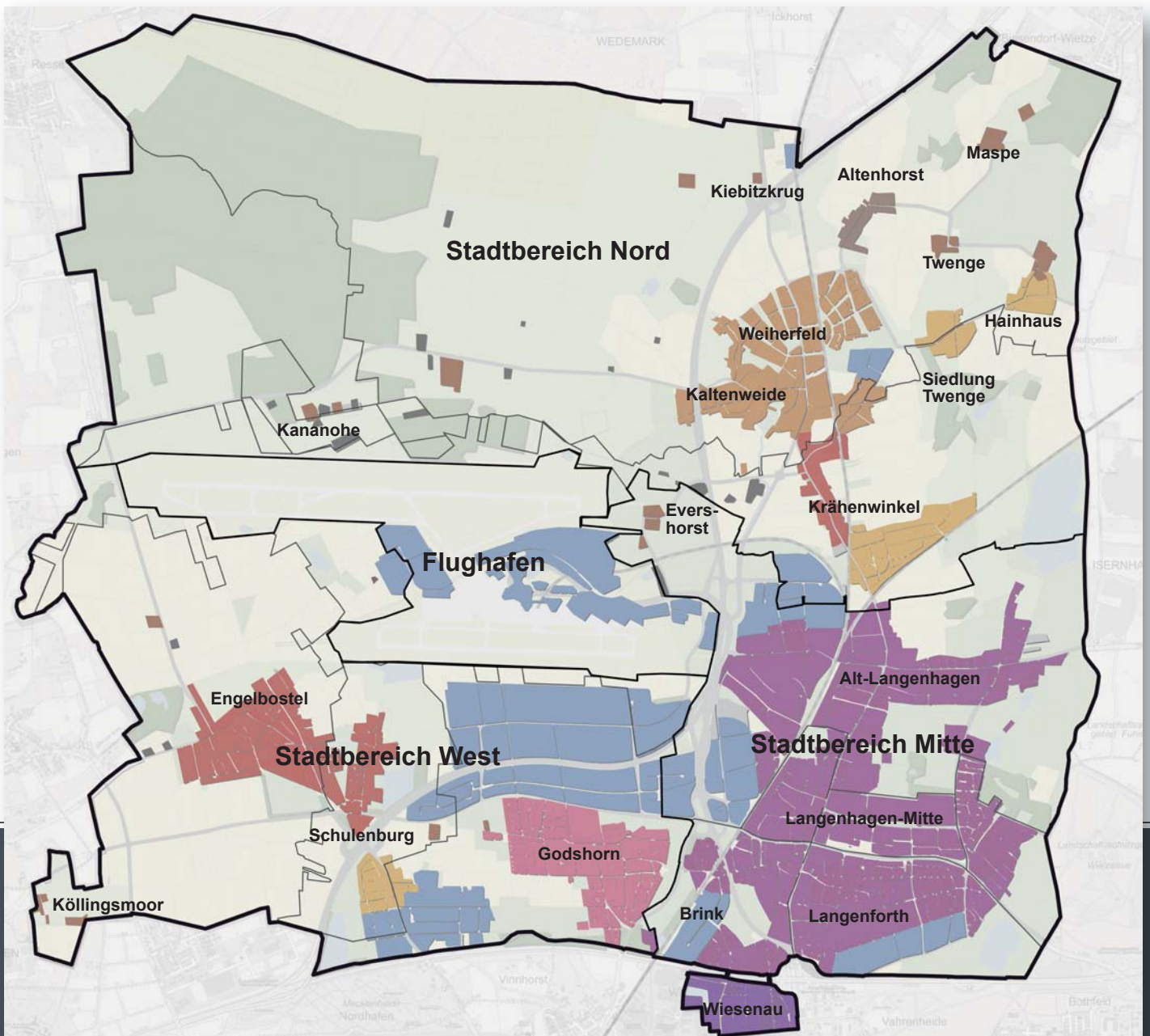


Abb. 7.1/1 Abgrenzung der Stadtbereiche



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

ALLGEMEINE HINWEISE ZU DEN STADTBEREICHSKONZEPTEN

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

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



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

GLIEDERUNG DER STADTBEREICHSKONZEPTE

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

- Baustrukturen im Innern behandeln den Siedlungsbestand, besonders die gewachsenen, erhaltenswerten Dorfkerne und die Innenstadt, aber auch zusammenhängende Gebiete, für die eine Umstrukturierung vorgeschlagen wird.
- Schwerpunktbildung meint die räumliche Konzentration von öffentlichen Einrichtungen und Anlagen sowie privater Versorgung im Stadtteil. Sie trägt zu kurzen Wegen, zur Versorgungsqualität und auch zur Identifikation der Einwohner mit ihrem Stadtteil bei. Solche öffentlichen Schwerpunkte sollen daher gesichert und gestärkt werden.
- Die innere und äußere Vernetzung beinhaltet das Straßen- und Wegesystem und lineare Grünelemente, die häufig die Übergänge von Siedlung und Landschaft qualifizieren. Es werden aber auch Aussichtspunkte dargestellt.
- Im Bereich kurz-, mittel- und langfristiger Entwicklung sind die baulichen Entwicklungspotentiale des ISEK enthalten. Die Unterscheidung zwischen Potentialen für kurz- und mittelfristige Entwicklung ist dabei nicht den Stadtbereichskonzepten direkt, sondern z.B. der Agenda in Kapitel 8 [s. S. 258 ff.] zu entnehmen.

VERWENDETE WOHNUNGSBAUZAHLN

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

Den Wohnungsbauzahlen liegen Dichteannahmen zugrunde, die beim Leitbild Siedlungstypen [s. S. 47] erläutert sind. Von den Gesamtpotentialen soll zur Stabilisierung der Bevölkerungsentwicklung je nach Bedarf nur ein Teil realisiert werden. Die restlichen Optionen dienen als Handlungsreserve, ggf. auch für eine langfristige Entwicklung. Nähere Hinweise zu den einzelnen Baupotentialen enthält Anhang 2 [s. S. 276 ff.].



















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




















LEGENDE ZU DEN STADTBEREICHSKONZEPTEN

Bestand Entwickl.

Innere und äußere Vernetzung

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

Kurz-, mittel- und langfristige Siedlungsentwicklung

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

Bestand Entwickl.













Schwerpunktbildung

-  Öffentlicher Schwerpunkt

Öffentliche Einrichtungen

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

Öffentliche Anlagen







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

Bestand Entwickl.

Landschaft

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

Sonstige Darstellungen

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

7.2 STADTBEREICH MITTE

Die Kernstadt und Wiesenau sollen entsprechend der Charaktere und allgemeinen Ziele weiterentwickelt werden, wie sie in Kapitel 3.3 [s. S. 57 ff.] dargestellt und beschrieben sind: Alt-Langenhagen, Mitte, Brink und Langenforth als Kernstadt, Wiesenau als städtisches Viertel.

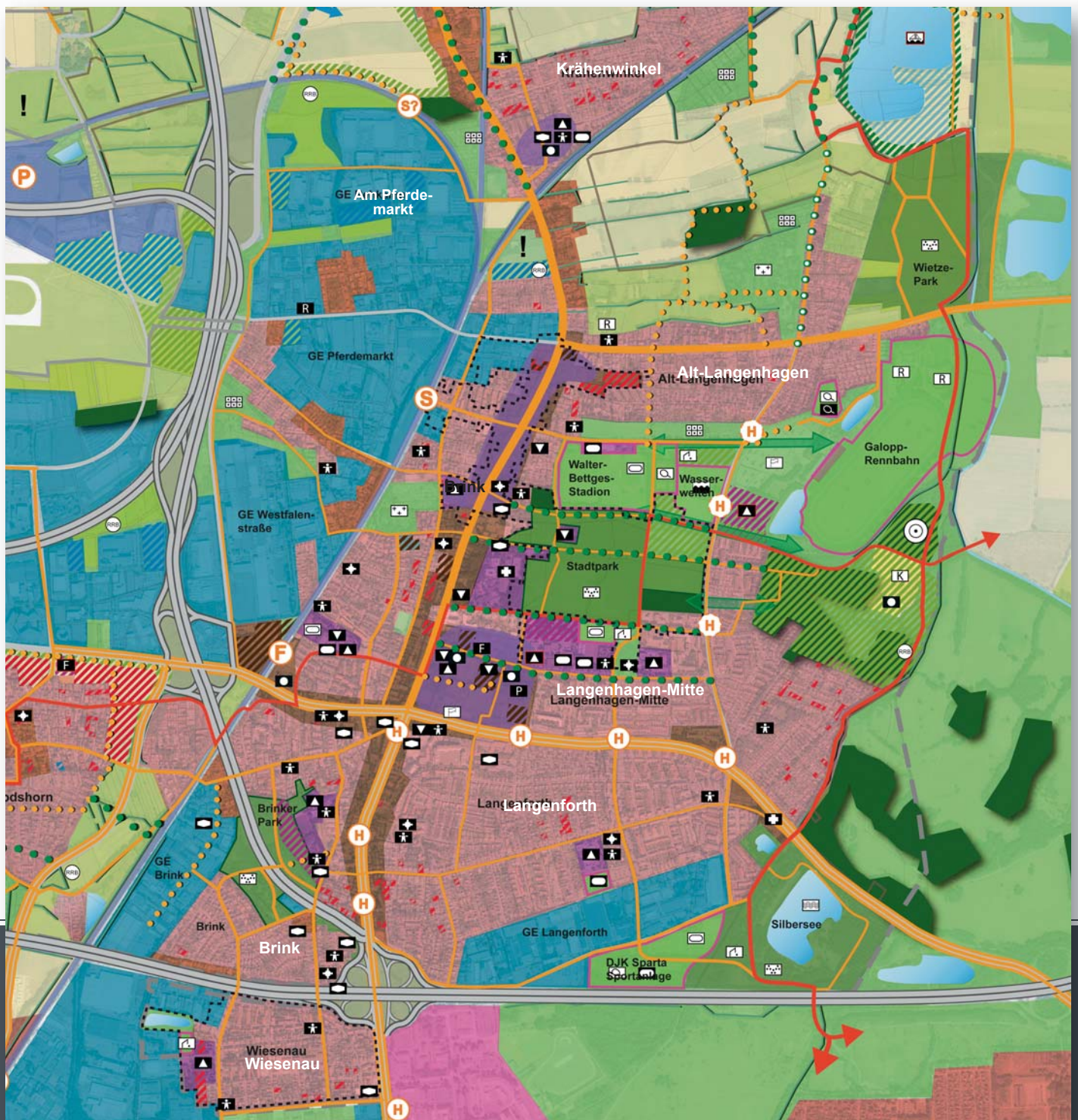


Abb. 7.2/1 Stadtbereichskonzept Kernstadt / Wiesenau



Abb. 7.2/2 Modernisierte Mehrfamilienhäuser am Söseweg in Langenforth



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

A. BAUSTRUKTUREN IM INNEREN

WOHNUNGSBESTAND DER 1950ER BIS 1970ER JAHRE MODERNISIEREN [s. Kap. 5.3 A]

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

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

- Städtebauliche Sanierung des Stadtteils Wiesenau mit struktureller Erneuerung von Geschosswohnungen [Priorität A]
- Energetische Gebäudesanierung mit Unterstützung durch Klimaschutzfonds proKlima

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

An der Walsroder Straße zwischen Bahnbrücke und Reuterdamm ist der dörfliche Charakter noch weitgehend erhalten. Zum Erhalt des Charakters soll die Freifläche nördlich des Lönsweges nur in Teilen bebaut werden. Hierfür eignet sich eine kleinteilige Bebauung, z.B. als Handwerkerhof, die den dörflichen Charakter unterstreicht. Die nördliche Fläche soll als Freifläche erhalten bleiben und eine Eingrünung zur Integration des Siedlungsrandes erfolgen. Diese Fläche ist von ökologischer Bedeutung und hat ein großes Potential für die Naherholung ertüchtigt zu werden, da der Zugang zu Naherholungsgebieten in dem Bereich stark eingeschränkt ist.



Abb. 7.2/4 Stadtbereich Mitte, Blick von Norden

B. SCHWERPUNKTBILDUNG



Abb. 7.2/5 Adolf-Reichwein-Schule Wiesenau

VERSORGUNGSZENTREN [s. Kap. 5.3 E, 5.4 B]

Der zentrale Bereich Langenhagens besteht aus verschiedenen Schwerpunktbereichen und soll als regionales und gesamtstädtisches Zentrum noch weiter ausgebaut werden. Die noch junge Stadtmitte erstreckt sich dann entsprechend von der „Alten Mitte“ an der Walsroder Straße im Norden bis zum Langenforther Platz. Dieser Ausbau wird mit Hilfe des Bund-Länder-Förderprogramms „Lebendige Zentren“ [ehemals. „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“] realisiert.

Versorgungsschwerpunkte in der Stadtmitte für gehobenes Angebot:

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

GRUNDVERSORGUNG [s. Kap. 5.4 C]

Die vielfältige Versorgung von Brink und Langenforth soll besonders an folgenden Standorten gewährleistet werden:

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

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

- Ausbau kleinteiliger Versorgung mit Stadtsanierung [Priorität C, s. S. 69]
- Sanierung der Adolf-Reichwein-Schule in Wiesenau [Priorität A]



Abb. 7.2/6 Silbersee

FREIZEITSCHWERPUNKTE [s. Kap. 6.2 A]

Das vielfältige Angebot an Freizeitschwerpunkten soll weiter verbessert werden:

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



Abb. 7.2/7 Im Brinker Park

C. INNERE UND ÄUßERE VERNETZUNG



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

WEGENETZ [s. Kap. 6.2 B]

Insgesamt ist bereits ein vielfältiges Wegenetz für Radfahrer und Fußgänger in der Kernstadt vorhanden. Dieses konnte in den letzten zehn Jahren weiter qualifiziert werden. Dennoch sind noch einzelne Lücken oder Schwächen erkennbar. Die folgende Liste fasst die anvisierten Maßnahmen im Bereich der Kernstadt zusammen. [Die Endabstimmung der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes kann noch zu Änderungen bei den Maßnahmen führen.]

RADROUTENNETZ [s. Kap. 6.2 B]

Das Radroutennetz soll besonders durch folgende Maßnahmen verbessert werden [vollständige Liste s. Maßnahmenplan S. 228 ff.]:

- Alt-Langenhagen – Krähenwinkel: neue, eigenständige Radroute [Priorität A]
- Kernstadt / Krähenwinkel – Evershorst / Forst Kananohe [Priorität C]



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

FUßWEGENETZ [s. Kap. 6.2 B]

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

- Weg Bahnhof – Innenstadt qualifizieren [Priorität B]

WEITERE MAßNAHMEN

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

D. KURZ-, MITTEL- UND LANGFRISTIGE ENTWICKLUNGEN

WOHNUNGSBAUPOTENTIALE [s. Kap. 5.3 A, B]

Der steigende Bedarf an kleineren Wohnungen kann in der Kernstadt einschließlich Wiesenu durch stärker verdichteten Geschosswohnungsbau realisiert werden. Einfamilienhäuser sollen in diesem zentralen Stadtbereich nur in Baulücken entstehen. Hier wird zunehmend die Chance genutzt strukturell integrierte Mehrfamilienhäuser zu errichten und so dem steigenden Druck auf dem Wohnungsmarkt kurzfristig zu begegnen.

Der Großteil der politisch gewollten Wohnbaupotentiale in der Kernstadt konnte in den letzten zehn Jahren realisiert werden. Daher stehen lediglich kleinteilige Entwicklungspotentiale im Rahmen einer Nachnutzung von Brachflächen bzw.



Abb. 7.2/10 Neuordnungspotentiale Zentrum Langenhagen

Art / Priorität	Potential		angestrebt
	gesamt	relativ	absolut
Baulücken	240 WE	30 %	72 WE
kurzfristig / prioritär	100 WE	100 %	100 WE
mittelfristig, Ziel	43 WE	80 %	34 WE
mittelfristig, bedingt	45 WE	40 %	18 WE
langfristig / Reserve	0 WE	10 %	0 WE
Gesamt	428 WE	52 %	224 WE

Abb. 7.2/11 Übersicht der Wohnungsbaupotentiale im Stadtbereich Mitte

durch Neuordnung zur Verfügung. Nähere Informationen zu den einzelnen Standortoptionen enthalten die Steckbriefe im Anhang 2 und das Kapitel 5.3.

- Wiesenau: Strukturelle Erneuerung von Geschosswohnungen [Kapitel 5.3]
- Schornsteinfegerschule [Nr. 5, Priorität A]
- Innenstadt [Nr. 2, Prioritäten A, C]
- Norta-Gelände: Nachnutzung Brachfläche [Nr. 4, Priorität B]
- Walsroder Straße: Städtebauliche Neuordnung [Nr. 1, Priorität C]
- Südlich Imhoffstraße: Städtebauliche Neuordnung [Nr. 3, Priorität C]

WIRTSCHAFTSPOTENTIALE [s. Kap. 4.2 A, C]

Die Wirtschaftsstandorte in der Kernstadt betreffen besonders zentralen Handel und Dienstleistungen [vgl. S. 238] und Gewerbestandorte in Nachbarschaft zum Wohnen. Bei letzteren ist auf die Verträglichkeit von Gewerbe und Wohnen zu achten. Besonders beim Gewerbegebiet Pferdemarkt sollen zukünftig zur Unterstützung des bestehenden Wohnens Gewerbenutzungen verträglicher gestaltet werden.

Priorität

- Kurzfristige Option [A]
- Mittelfristige Option [B]
- Mittelfristige, bedingte Option [C]
- Langfristige Option [D]
- Baulücken
- Grenze des Siedlungsbeschränkungsbereiches

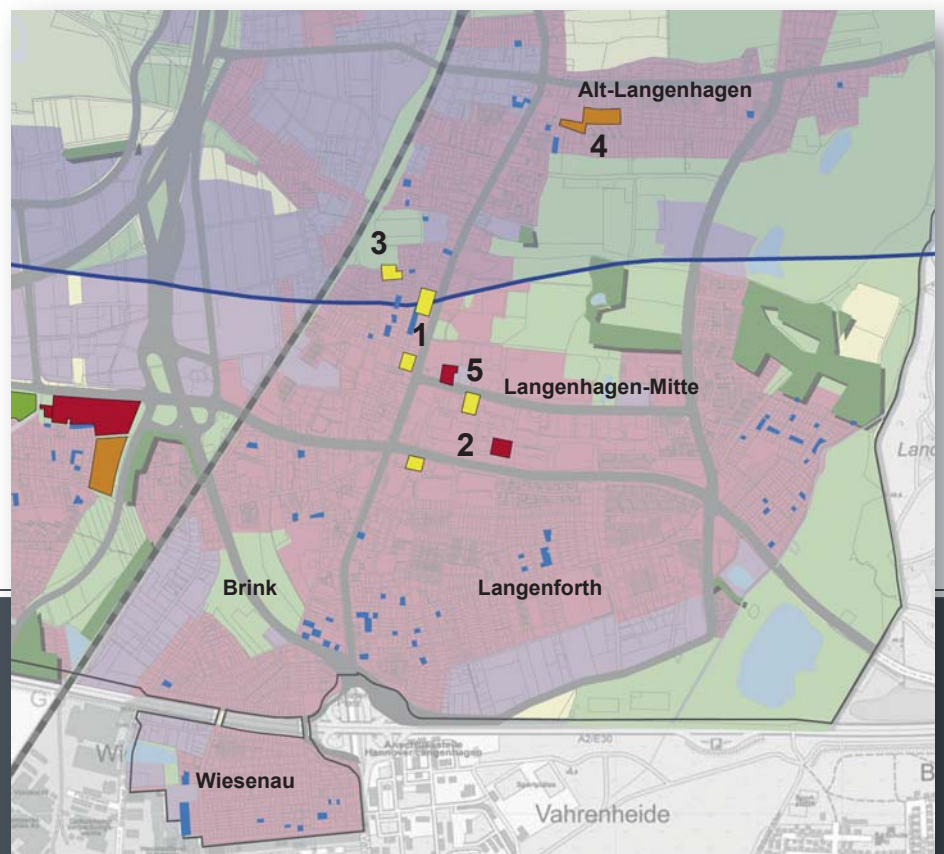


Abb. 7.2/12 Lage der Wohnungsbaupotentiale im Stadtbereich Mitte

7.3 STADTBEREICH NORD

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

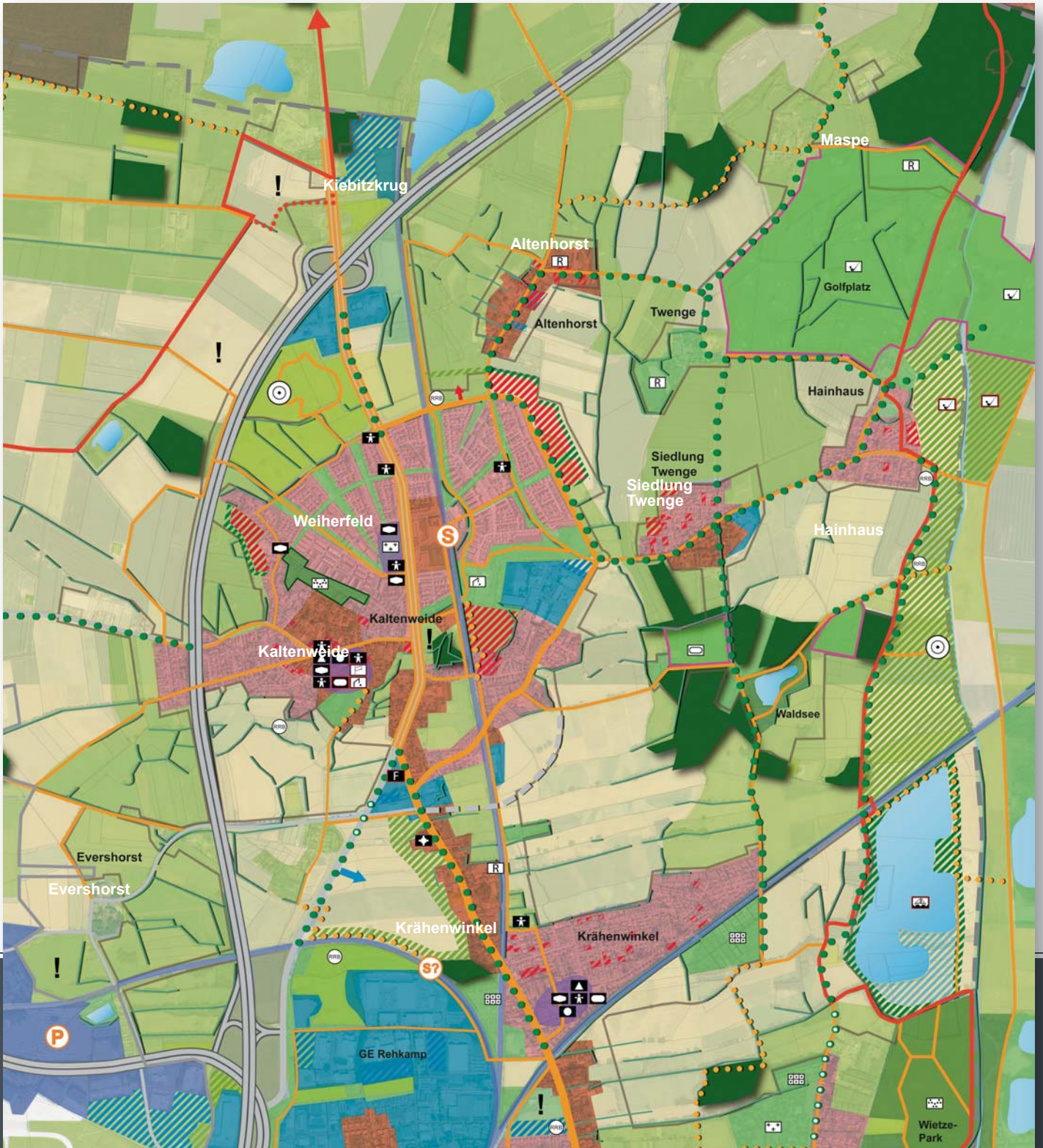


Abb. 7.3/1 Stadtbereichskonzept Nord: Krähenwinkel, Kaltenweide, Seestädte

A. BAUSTRUKTUREN IM INNEREN

WOHNUNGSBESTAND DER 1950ER BIS 1970ER JAHRE MODERNISIEREN UND QUALIFIZIEREN [s. Kap. 5.3 A]

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

Die Sanierung und Modernisierung des Bestandes soll mit verschiedenen Maßnahmen unterstützt werden, wie z.B. durch den Klimaschutzfonds proKlima für die energetische Gebäudesanierung.

DORFSTRUKTUREN SICHERN [s. Kap. 4.2 B]

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



Abb. 7.3/2+3 Verschiedene Baustrukturen in Krähenwinkel



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

B. SCHWERPUNKTBILDUNG

VIelfÄLTIGE GRUNDVERSORGUNG IN KALTENWEIDE AUSBAUEN [s. Kap. 5.4 C]

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

- Dorfmitte mit öffentlichen Einrichtungen und Anlagen, u.a. neu entstandener Bolzplatz und Turnhalle
- Handel und private Dienstleistungen am S-Bahn-Haltepunkt. Der Wochenmarkt findet immer donnerstags statt und ergänzt das vielfältige, aber auch regionale Angebot. Der Markt könnte auch zur Belebung der interkulturellen Kommunikation in Kaltenweide beitragen.



Abb. 7.3/5 Versorgungsschwerpunkt Krähenwinkel

EINFACHE GRUNDVERSORGUNG IN KRÄHENWINKEL SICHERN [s. Kap. 5.4 C]

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

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

- Ansiedlung junger Familien unterstützen [Priorität E]
- Anpassung der Schulbezirke zugunsten von Krähenwinkel [Priorität E] und dadurch ggf. Entlastung der Grundschulstandorte in der Kernstadt [Hermann-Löns-Schule]



Abb. 7.3/6 Waldsee in der Wietzeniederung

FREIZEITSCHWERPUNKT WIETZENIEDERUNG PFLEGEN UND AUSBAUEN [s. Kap. 6.2 A]

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

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



Abb. 7.3/7 Golfclub in Hainhaus



Abb. 7.3/8 Knotenpunkte für Radfahrer qualifizieren

C. INNERE UND ÄUßERE VERNETZUNG

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

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

- Alt-Langenhagen – Krähenwinkel: neue, eigenständige Radroute [Priorität A]
- Kaltenweide: Verbindung Bissendorfer Weg – Interkultureller Erlebnispark [Priorität B]
- Rundweg um den Wietzensee [Priorität C]
- Kaltenweide: Mühlenweg als öffentlicher Weg [Priorität C]
- Verbindung Krähenwinkel – Evershorst / Kananohe [Priorität D]

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

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

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

SIEDLUNGSRÄNDER EINGRÜNEN [s. Kap. 6.2 C]

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

- Krähenwinkel: nördlich Kellenheide
- Kaltenweide: am Gewerbegebiet
- Hainhaus: kurzer Abschnitt am westlichen Ortsrand



Abb. 7.3/9 Weitgehend eingegrünter Ortsrand von Hainhaus

D. KURZ-, MITTEL- UND LANGFRISTIGE ENTWICKLUNGEN

WOHNUNGSBAU STADT- UND LANDSCHAFTSBILDVERTRÄGLICH ENTWICKELN [s. Kap. 5.3 A, B]

Das Weiherfeld war der Wohnungsbauschwerpunkt Langenhagens in den vergangenen Jahren und konnte 2013 fertiggestellt werden. Durch den steigenden Druck auf den Wohnungsmarkt soll auch im nördlichen Stadtbereich weiterer Wohnungsbau, wenn auch nicht schwerpunktmäßig, betrieben werden. Dringend dazu benötigte Entwicklungsflächen im nördlichen Stadtbereich konnten durch den Ankauf von kommunalem Bauland im Nordosten von Weiherfeld und die Entlassung dieser Teilflächen aus dem Landschaftsschutzgebiet generiert werden. Darüber hinaus kann aufgrund des Siedlungsbeschränkungsgebietes in Krähenwinkel nur im Siedlungsbestand entwickelt werden und in den Seestädten kann mangels Infrastruktur nur noch eine dem Eigenbedarf dienende Entwicklung stattfinden, falls der nicht im Siedlungsbestand gedeckt werden kann.

Nähere Informationen zu den folgenden Standortoptionen enthalten die Steckbriefe im Anhang 2:

- Kaltenweide, nördlich Bissendorfer Weg: Ortstypische Ergänzung [Nr. 6, Priorität A]
- Kaltenweide, Weiherfeld-Nordost: Vorortsiedlung [Nr. 8, Priorität A]
- Kaltenweide, NP-Markt: Nachnutzung Brachfläche [Nr. 11, Priorität A]
- Kaltenweide, Große Wiese: Vorortsiedlung [Nr. 10, Priorität B]
- Siedlung Twenge: Kleinteilige ortstypische Ergänzung [Nr. 12, Priorität B]
- Kaltenweide, westlich Lindenstraße: Ortstypische Ergänzung [Nr. 7, Priorität D]
- Kaltenweide, Weiherfeld-Nord: Vorortsiedlung [Nr. 9, Priorität D]

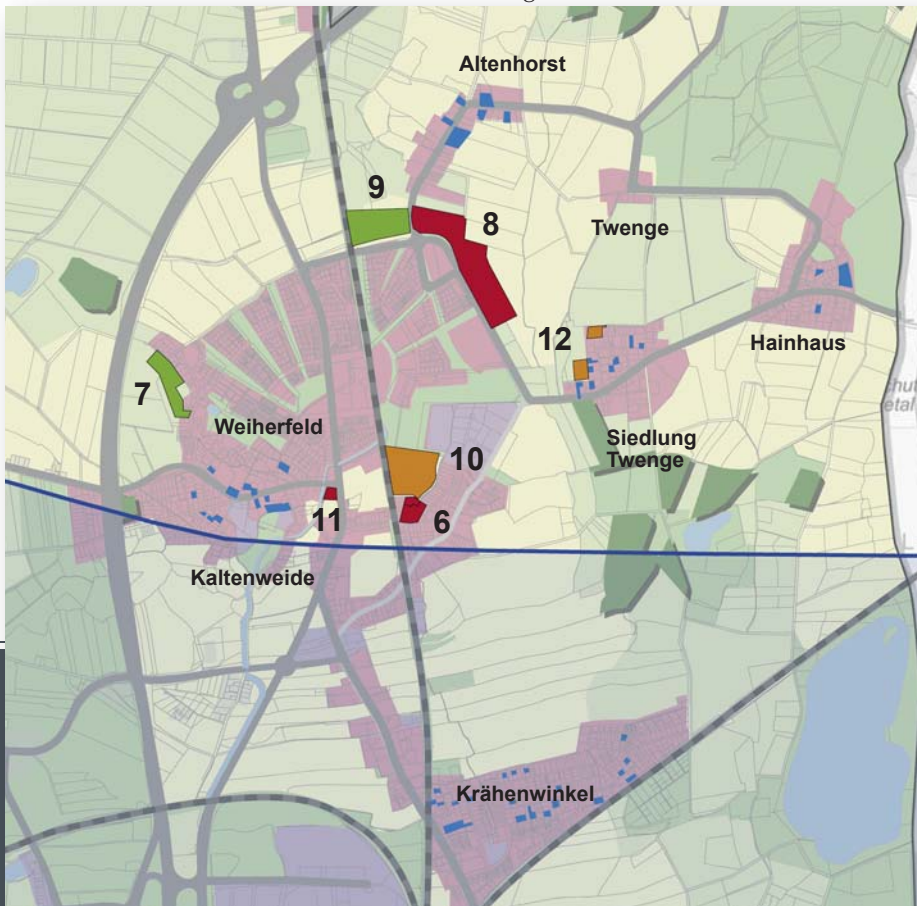


Abb. 7.3/11 Lage der Wohnungsbaupotentiale im Stadtbereich Nord

Art / Priorität	Potential		angestrebt
	gesamt	relativ	absolut
Baulücken	75 WE	30 %	22 WE
kurzfristig / prioritär	289 WE	100 %	289 WE
mittelfristig, Ziel	130 WE	80 %	104 WE
mittelfristig, bedingt	0 WE	40 %	0 WE
langfristig / Reserve	150 WE	10 %	15 WE
Gesamt	644 WE	67 %	430 WE

Abb. 7.3/10 Übersicht der Wohnungsbaupotentiale im Stadtbereich Nord

Priorität

- Kurzfristige Option [A]
- Mittelfristige Option [B]
- Mittelfristige, bedingte Option [C]
- Langfristige Option [D]
- ⋯ Baulücken
- Grenze des Siedlungsbeschränkungsgebietes

STANDORTRESERVEN FÜR GEWERBEANSIEDLUNGEN NUTZEN [s. Kap. 4.2 A, C, D]

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

Zu den weiteren Entwicklungsoptionen geben die Steckbriefe im Anhang 3 nähere Informationen:

- Kiebitzkrug: FNP-Reserve [Nr. 3, Priorität C]
- Westlich Krähenwinkel: ggf. langfristig für attraktive Dienstleistungen [Nr. 2, Priorität D]



Abb. 7.3/12 Kaltenweide aus Richtung Südwesten



Abb. 7.3/13 Krähenwinkel und Kaltenweide aus Richtung Süden

7.4 STADTBEREICH WEST

Auch die Ortsteile des westlichen Stadtbereichs sollen entsprechend der Charaktere und allgemeinen Ziele weiterentwickelt werden, wie sie in Kap. 3.3 dargestellt und beschrieben sind: Godshorn als Vorstadt, Schulenburg und Engelbostel als Dörfer.

A. BAUSTRUKTUREN IM INNEREN

WOHNUNGSBESTAND DER 1950ER BIS 1970ER JAHRE MODERNISIEREN UND QUALIFIZIEREN [s. Kap. 5.3 A]

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

DORFSTRUKTUREN SICHERN [s. Kap. 4.2 B]

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



Abb. 7.4/1 Gehöft in Engelbostel





Abb. 7.4/2 Reihenhäuser in Schulenburg-Süd



Abb. 7.4/3 Wohnsiedlung in Godshorn



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

B. SCHWERPUNKTBILDUNG

VIELFÄLTIGE GRUNDVERSORGUNG IN GODSHORN SICHERN [s. Kap. 5.4 C]

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



Abb. 7.4/5 Kirche Engelbostel

GRUNDVERSORGUNG IN ENGELBOSTEL UND SCHULENBURG GEMEINSAM SICHERN [s. Kap. 5.4 C]

Engelbostel verfügt im Bereich der Kirchstraße über grundlegende öffentliche Einrichtungen, Schulenburg-Mitte zum Teil am Amtsweg. Zur Sicherung der Grundversorgung sollen zukünftig verstärkt Versorgungseinrichtungen und -anlagen gemeinsam genutzt werden. Als Standort eignet sich dazu der Abschnitt Hannoversche Straße, so dass von der Kirchstraße bis zum Amtsweg ein Band mit öffentlichen Einrichtungen und Anlagen entsteht. Mit dem Neubau der Feuerwehr Engelbostel / Schulenburg ist ein erster Schritt für die Entwicklung dieses Standortes getan. Folgende weitere Maßnahmen sind vorgesehen:

- Ansiedlung eines Vollsortimenters mit 1.100 qm [Priorität A], da der Standort Heidestraße aufgegeben wird
- Erweiterung Kita Schulenburg inklusive Ansiedlung eines Jugendtreffs [Priorität A]
- Erweiterung der Grundschule Engelbostel [Priorität B]



Abb. 7.4/6 Feuerwehr Schulenburg

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

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

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



Abb. 7.4/7 Angelsee in Schulenburg

C. INNERE UND ÄUßERE VERNETZUNG

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

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

- Godshorn: Rad- und Fußwegeverbindung südlich der Langenhagener Straße integriert in den Grüngürtel straßenunabhängig weiterführen
- Godshorn: Radwegeverbindung zwischen Langenhagener Straße / Alt Godshorn / Finkenweg am östlichen Siedlungsrand ermöglichen
- Godshorn: Bungerns Hof als grünen Weg nach Norden verlängern [Priorität C]
- Schulenburg-Süd: direkte Verbindung Bultwiesenweg – Südsee [Priorität C]
- Schulenburg-Mitte: Verlängerung Roter Weg bis zur Hannoverschen Straße [Priorität C]ß



Abb. 7.4/8 Siedlungsrand Schulenburg aus Richtung Roter Weg

HAUPTNETZ GEZIELT ERGÄNZEN [s. Kap. 4.3 B]

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

- Lückenschluss L 382 zwischen Langenhagen und Garbsen, falls verkehrlich verträglich [Priorität E]
- Schulenburg-Mitte: Entlastung der Langenhagener Straße vom Schwerlastverkehr durch den Bau der Südspange [Priorität E] und einer direkten Anbindung des Airport-Business-Parks an die Autobahn nördlich der Schwabenstraße [Priorität E]



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

D. KURZ-, MITTEL- UND LANGFRISTIGE ENTWICKLUNGEN

VIELFÄLTIGE WOHNUNGSBAUOPTIONEN IN ABSCHNITTEN NUTZEN

[s. Kap. 5.3 B]

Aufgrund neu ausgerichteter Zielsetzung im RROP 2016 und den begrenzten Wohnungsoptionen in den zentralen und nördlichen Stadtteilen wird der Stadtbereich West zu einem Entwicklungsschwerpunkt in den kommenden Jahren. Dazu werden neue Wohnbauflächen am westlichen Rand von Godshorn ausgewiesen und die Entwicklungsmöglichkeiten in Engelbostel und Schulenburg ausgeweitet.

Zur Anpassung der Bauangebote an die Aufnahmefähigkeit der lokalen Infrastruktur soll die Entwicklung besonders in Engelbostel in mehreren Bauabschnitten erfolgen.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit die interkommunale Zusammenarbeit zur Entwicklung des Wohnbaugebietes Schwarze Heide anzustoßen.

Nähere Informationen zu den folgenden Standortoptionen enthalten die Steckbriefe im Anhang 2.

- Godshorn, westlich Hermannsburger Str.: Vorortsiedlung [Nr. 13, Priorität D]
- Godshorn, östlich Hermannsburger Str.: Vorortsiedlung [Nr. 14, Priorität A]
- Godshorn, westlich Vinnhorster Str.: Vorortsiedlung [Nr. 15, Priorität B]
- Godshorn, westlich Godshorn I: Vorortsiedlung [Nr. 16, Priorität A, B]
- Godshorn, westlich Godshorn II: Einfamilien- und Mehrfamilienhausgebiet [Nr. 17, Priorität D]
- Godshorn, westlich Birkenallee: Vorortsiedlung [Nr. 18, Priorität D]
- Godshorn, Schulenburger Mühle: Ortstypische Ergänzung [Nr. 19, Priorität B]
- Schulenburg, Dorfstraße Nordost: Einfamilienhausgebiet [Nr. 20, Priorität C]
- Schulenburg, westlich Angelsee: Ortstypische Ergänzung [Nr. 21, Priorität D]
- Engelbostel, südlich Schulstraße: Einfamilien- und Mehrfamilienhausgebiet [Nr. 22, Priorität A, B, C]
- Engelbostel, Schwarze Heide [Nr. 23, Priorität D]

Art / Priorität	Potential	angestrebt	
	gesamt	relativ	absolut
Baulücken	143 WE	30 %	43 WE
kurzfristig / prioritär	374 WE	100 %	374 WE
mittelfristig, Ziel	242 WE	80 %	194 WE
mittelfristig, bedingt	138 WE	40 %	55 WE
langfristig / Reserve	971 WE	10 %	97 WE
Gesamt	1.868 WE	41 %	763 WE

Abb. 7.4/10 Übersicht der Wohnungsbauoptionen im Stadtbereich West



Abb. 7.4/11 Lage der Wohnungsbauoptionen im Stadtbereich West

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

Die bestehenden Gewerbegebiete Schulenburg, Godshorn und Airport Business Park verfügen nur noch über kleinteilige Baureserven, die möglichst durch geeignete Betriebe bzw. Betriebserweiterungen am Standort genutzt werden sollen. Auch in den Ortskernen können sich ggf. geeignete kleine Betriebe integrieren.

Zu den weiteren ISEK-Optionen geben die Steckbriefe im Anhang 3 nähere Informationen:

- Airport West: Flughafenorientiertes Gewerbe mit Anbindung über Flughafentunnel und Flughafenstraße [Priorität C]
- Vorranggebiet Verkehrsflughafen: Reserven Münchner Straße [Priorität A], betriebsbedingte Erweiterung [Priorität B]
- Schulenburg-Mitte: Kleine FNP-Reserve nutzen [Priorität C]
- Westlich Schwabenstraße: Für besonderen gewerblichen Bedarf [Priorität C]
- Schulenburg-Süd: B-Plan-Reserve nutzen und ergänzen, soweit verträglich mit Wohnen und Landschaft [Priorität C]



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



Abb. 7.4/13 Kleinteilige B-Plan-Reserve westlich Schwabenstraße

8. WEGE ZUR UMSETZUNG / AGENDA

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

MONITORING ZUM STADTENTWICKLUNGSPROZESS

[Empfehlung Ackers Partner Städtebau]

Wesentliche Entwicklungsaufgaben für den anvisierten Zeitraum:

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

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



Abb. 8.0/1 Modernisierungsbedürftiger Wohnungsbestand der Bahnhofstraße in Langenhagen



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



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

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

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

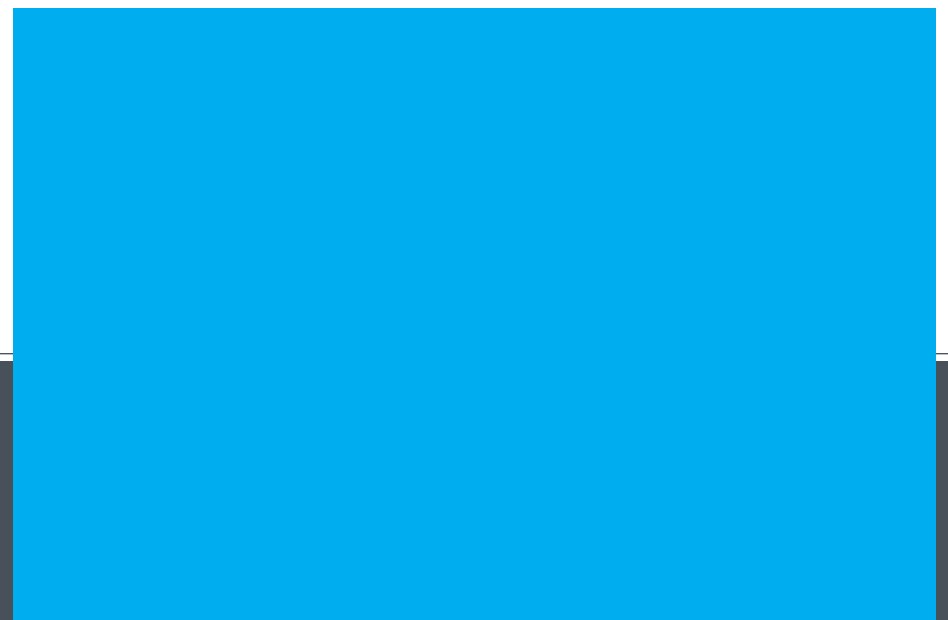


Abb. 8.0/4 Qualifizierung des Wegenetzes für Radfahrer, z.B. Emil-Berliner-Straße

8.1 NEUAUFSTELLUNG FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

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

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

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

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

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



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

8.2 ALLGEMEINE HINWEISE ZU DEN MAßNAHMENLISTEN

ABGESTUFTE PRIORITÄTENSETZUNG UND BINDUNG DER STADT



Abb. 8.2/1 Umgenutzte Hofgebäude in Godshorn

Schlüsselprojekte und einige bereits abgestimmte Maßnahmen erhalten die höchste Priorität [A] und sollen kurzfristig, bis etwa zum Jahr 2025, durchgeführt oder zumindest gestartet sein. Ziele, Projekte und Maßnahmen für eine mittelfristige Entwicklung sind mit der Priorität B versehen. Die Ziele sollen bis zum Jahre 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.

Mit dem Beschluss des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes hat sich die Stadt an die enthaltenen Ziele, Projekte und Maßnahmen gebunden. Die ermittelten potentiellen Entwicklungsflächen Wohnen und Gewerbe werden, solange nicht bereits enthalten, alle in den neu aufzustellenden Flächennutzungsplan aufgenommen, um eine zielgerichtete Stadtentwicklungsplanung für die kommenden Jahre zu gewährleisten.

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

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



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

8.3 KURZFRISTIGE PLANUNGEN, MAßNAHMEN UND [SCHLÜSSEL-] PROJEKTE

	BAU / REALISIERUNG	PLANUNG
WIRTSCHAFT [s. Kap 4.1, S. 64: M] [s. Anhang 3: S]	<ul style="list-style-type: none">• Reserven in bestehenden Gewerbegebieten nutzen: GE Pferdemarkt, GE Rehkamp, Airport-Business-Park Godshorn [M1]• Reserven im Vorranggebiet Verkehrsflughafen nutzen: Münchner Straße [M2]• Nördlich Lönsweg [S1]• Brüsseler Straße: Büro und Dienstleistungen [M4]	<ul style="list-style-type: none">• Kataster für gebrauchte Gewerbeimmobilien und geeignete Baulücken [Handel, Gewerbe, Dienstleistungen] pflegen• Verbrauchernahe Grundversorgung sichern• Marketing für die Innenstadt verstärken: Citymanagement
VERKEHR [s. Kap. 4.3, S. 98]	<ul style="list-style-type: none">• Anlage von Radverkehrsanlagen: Hans-Böckler-Straße [1]	<ul style="list-style-type: none">• Abstimmung und Beschluss der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans, ggf. mit Änderungen
WOHNUNGSBAU [s. Anhang 2]	<ul style="list-style-type: none">• Innenstadt [2]• Schornsteinfegerschule [5]• Nördlich Bissendorfer Weg [6]• Weiherfeld Nordost [8]• NP-Markt [11]• Östlich Hermannsburger Straße [14]• Südlich Schulstraße [22]	
MITTELZENTRUM [s. Kapitel 5.4, S. 194]	<ul style="list-style-type: none">• Ausbau gemeinsamer Grundversorgung Engelbostel / Schulenburg: Ansiedlung eines Vollsortimenters mit 1.100 qm VKF [1]• Erweiterung Kita und Jugendtreff Schulenburg [2]• Zusammenlegung der Feuerwehrstandorte Kaltenweide und Krähenwinkel [3]• Neuer Feuerwehrstandort Godshorn [4]	<ul style="list-style-type: none">• Schulentwicklungsplanung kontinuierlich fortschreiben: Bedarfsermittlung bei Wohngebietsentwicklung im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung

BAU / REALISIERUNG

PLANUNG

MITTELZENTRUM [Fortsetzung]

- Ausbau des Angebotes an Kindertageseinrichtungen in Godshorn: zusätzliche KiTa- bzw. Hort-Gruppen am ehem. Feuerwehrstandort prüfen [5]
- Neubau Gymnasium [6]
- Schulerweiterung IGS Süd [7]
- Leibniz IGS am Standort [8]
Robert-Koch-Realschule

STADTLANDSCHAFT [s. Kapitel 6.2, S. 228]

- Stadtpark aufwerten [1]
- Netzlücke schließen:
Krähenwinkel – Alt-Langenhagen [2]
- Marktplatz weiterentwickeln [3]
- Landschaftsplan
- Radverkehrskonzept Verkehrsentwicklungsplan



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

8.4 MITTELFRISTIGE PLANUNGEN UND ENTWICKLUNGSOPTIONEN

	BAU / REALISIERUNG	PLANUNG
WIRTSCHAFT [s. Kap 4.1: m] [s. Anhang 3: s]	<ul style="list-style-type: none">• Betriebsbedingte Erweiterung Flughafen [m5]• Angebot Stadtmitte ausbauen [m6]• Nördlich Heinrich-Hagemann-Allee [m7]	<ul style="list-style-type: none">• Gewerbe am Pferdemarkt: zukünftige Nutzungen für Wohnen verträglicher gestalten – Nutzungen über Schallgutachten prüfen, kleinteiliger parzellieren
VERKEHR [s. Kapitel 4.3, S. 98]	<ul style="list-style-type: none">• Umbau Walsroder Straße: nördlich Zentrum [2]• Ausbau der Straße Am Pferdemarkt: westlich Hanseatenstraße [3]	<ul style="list-style-type: none">• Zusätzliche Überquerungshilfen für Fußgänger an stark belasteten Straßenräumen gemäß VEP integrieren
WOHNUNGSBAU [s. Anhang 1.3]	<ul style="list-style-type: none">• Norta-Gelände [4]• Große Wiese [10]• Siedlung Twenge [12]• Westlich Vinnhorster Straße [15]• Schulenburger Mühle [19]• Südlich Schulstraße [22]	
MITTELZENTRUM [s. Kapitel 5.4, S. 194]	<ul style="list-style-type: none">• Erweiterung der Grundschule Engelbostel [9]	

STADTLANDSCHAFT

[s. Kapitel 6.2, S. 228]

BAU / REALISIERUNG

PLANUNG

- Innenstadt ausbauen:
 - Weg Bahnhof Langenhagen Mitte – Innenstadt
 - Stadteingang am Stadtbahnhof neugestalten [4]
- Wietzeblick: Weg- und Sichtbeziehungen qualifizieren [5]
- Stadtwald: behutsame Ergänzung von Nutzungsmöglichkeiten und Maßnahmen zur Barrierefreiheit [6]
- Grünzüge in Godshorn und Schlenburg mit Stadtteilparkcharakter integriert entwickeln [7]
- Verbindung Bissendorfer Weg – Interkultureller Erlebnispark [8]



Abb. 8.4/1 Schildhof: Modernes Wohnen zwischen Innenstadt und Park

8.5 MITTELFRISTIGE ENTWICKLUNGSOPTIONEN MIT BEDINGUNGEN

BAU / REALISIERUNG

PLANUNG

WIRTSCHAFT

[s. Kap 4.1, S. 64: M]

[s. Anhang 3: S]

- Geeignete Baulücken nutzen [M8]
- Postgelände Innenstadt [M9]
- Westlich Schwabenstraße [S6]
- Südlich Langenhagener Straße [S5]
- Schulenburg-Süd:
westliche Erweiterung [S4]
- Airport-West:
weitere Bauabschnitte [S7]
- Kiebitzkrug [S3]

VERKEHR

[s. Kapitel 4.3, S. 98]

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

WOHNUNGSBAU

[s. Anhang 1.3]

- Walsroder Straße [1]
- Südlich Imhoffstraße [3]
- Westlich Godshorn I [16]
- Dorfstraße Nordost [20]
- Südlich Schulstraße [22]

MITTELZENTRUM

[s. Kapitel 5.4, S. 194]

- Innenstadt ausbauen:
Rathausenerweiterung [10]
- Ausbau des Angebotes an Kindertages-
einrichtungen in Kaltenweide:
zusätzliche KiTa- bzw. Hort-Gruppen
am ehem. Feuerwehrstandort prüfen
[11]
- Ausbau des Angebotes an Kinder-
tageseinrichtungen in Krähenwinkel:
Angebote für Grundschulkinder am
ehem. Feuerwehrstandort prüfen [12]
- Nutzung der Galopprennbahn
intensivieren [13]
- Umbau Schulzentrum I [14]
- Ausbau des Angebotes an Kindertages-
einrichtungen in der Kernstadt:
zusätzlichen KiTa-Standort prüfen



Abb. 8.5/1 Innenstadt, Walsroder Straße

STADTLANDSCHAFT
[s. Kapitel 6.2, S. 228]

BAU / REALISIERUNG

PLANUNG

- Golfplatz Hainhaus erweitern [9]
- Entwicklung des Wietzesees nach Beendigung des Kiesabbaus [10]
- Aufwertung des Freiraums Schulenburg-Süd [11]
- Neubau von Radverkehrsanlagen in der Evershorster Straße [12]

Verbesserung des Radroutennetzes:

- Kaltenweide – Mühlenweg:
öffentlicher Weg [13]
- Verlängerung Roter Weg bis zur Hannoverschen Straße [14]
- Schulenburg-Süd:
Verbindung Bultwiesenweg – Südsee [15]
- Landschaftsraum Wietzeau:
Schwerpunktmäßig Ausgleichsmaßnahmen umsetzen [16]
- Landschaftspark Godshorn:
Ausgleichsmaßnahmen in Schwerpunktbereichen umsetzen, Wege ertüchtigen [17]



Abb. 8.5/2 Ortsrand Siedlung Twenge

8.6 LANGFRISTIGE ENTWICKLUNGSOPTIONEN

BAU / REALISIERUNG

PLANUNG

WIRTSCHAFT

[s. Anhang 3: S]

- Westlich Krähenwinkel [S2]

VERKEHR

[s. Kapitel 4.3, S. 98]

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

WOHNUNGSBAU

[s. Anhang 1.3]

- Westlich Lindenstraße [7]
- Weiherfeld Nord [9]
- Westlich Hermannsburger Str. [13]
- Westlich Godshorn II [17]
- Westlich Birkenallee [18]
- Westlich Angelsee [21]
- Schwarze Heide [23]

STADTLANDSCHAFT

[s. Kapitel 6.2, S. 228]

- Netzlücken schließen: Kernstadt / Krähenwinkel, Evershorst / Kananohe [18]
- Ausbau der Radverkehrsanlagen Am Pferdemarkt [19]



Abb. 8.6/1 Emil-Berliner-Straße, Langenforth

8.7 GUTACHTERLICHE EMPFEHLUNGEN

VERKEHR

[s. Kapitel 4.3, S. 98]

BAU / REALISIERUNG

PLANUNG

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



Abb. 8.7/1 Wohnungsbau in der Tempelhofer Straße, Langenhagen-Mitte