

ZUR DISKUSSION:

Flächennutzungsplan 1973

Vorwort

Nach einer Reihe von Einzelthemen zum Flächennutzungsplan, wie:

- die Verbesserung von Fußgängerbereichen
- das städtebauliche Konzept für die Entwicklung der Innenstadt
- die Entwicklung der Altstadt wird mit diesem Heft der Flächennutzungsplan selbst aufgrund von Veränderungen und neuer Erkenntnisse in den Grundzügen zur Diskussion gestellt.

1964 war durch die Bauverwaltung der Landeshauptstadt Hannover die Flächennutzungsplanung von 1949 bis 1964 zusammenfassend dargestellt worden. Es sollte damit eine Überprüfung der bisherigen Flächendisposition vorbereitet werden, um den wachsenden und differenzierter werdenden Ansprüchen der Bevölkerung gerecht zu werden.

In dem 1972 revidierten Verbandsplan des Großraumes Hannover, der für die Planung der Stadt den Rahmen setzt, kommen übergeordnete Zielsetzungen zum Ausdruck.

Die wesentlichen Merkmale der hier zur Diskussion gestellten Überarbeitung des Planes sind:

- ein erweitertes städtebauliches Konzept für die Innenstadt und den Kernbereich als Zentrum der Region
- das U-Bahn-Netz zur besseren Bedienung des Gebietes durch öffentlichen Nahverkehr
- das ergänzte und modifizierte Netz der Hauptverkehrsstraßen zur Entlastung der Innenstadt und der einzelnen Stadtteile
- ein differenziertes Netz von Standorten für die vielfältigen öffentlichen Dienstleistungen und Einrichtungen

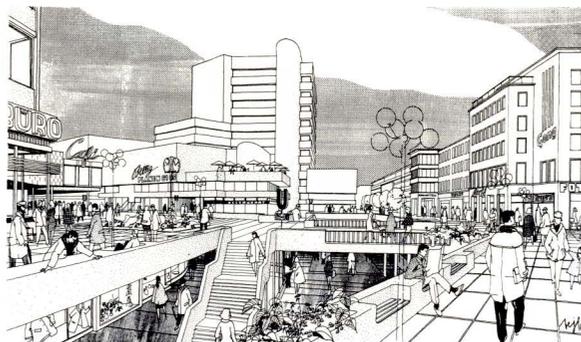
- sorgfältig überprüfte Abgrenzungen zwischen den Flächen für Wohnen, Arbeiten und Erholen im Interesse einer verbesserten Umweltqualität. Der Flächennutzungsplan 1973 ist der letzte für das Stadtgebiet in seinen seit Jahrzehnten unverändert gebliebenen Grenzen. Er wird die Grundlage für die Aufstellung eines neuen Flächennutzungsplanes nach Abschluß der bevorstehenden Gebietsreform bilden.



Stadtbaurat

Einführung

Städtebauliche Maßnahmen finden bei der Bevölkerung immer mehr Interesse: die Sanierung Lindens, der Bau der U-Bahn und zahlreiche Veränderungen in allen Stadtteilen. Nur als Teile eines Gesamtkonzeptes können diese Maßnahmen die erwünschte Wirkung erreichen: die Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt! Die Jahre des Aufbaues und einer verstärkten Integration der Stadt in die Region haben das gezeigt. Der Flächennutzungsplan hat sich bei allen Veränderungen als stabiles Element für die Abstimmung städtischer, regionaler und landesweiter Belange erwiesen. Im Zusammenspiel aller räumlichen Planungen spielt er eine wichtige Rolle: Er soll die Ziele der übergeordneten Raumordnung und Landesplanung mit denen der Stadt und ihrer Bürger in Einklang bringen und einen ausreichend konkreten Rahmen für die Bodennutzung in der Stadt bilden, der durch Bebauungspläne verbindlich ausgefüllt wird.



Die einzelnen Planungsstufen beeinflussen sich gegenseitig



Inhalt

	Seite
Verfahren, Methode	3
Flächennutzungsplan, Bilanz	5
Grundlagen: Landschaft, Geschichte	6
Veränderungen	7
Wohnen	8
Bebauungsdichte, Gemeinbedarf	9
Arbeiten	10
Gemischte Bauflächen	11
Erholen	12
Verkehr	13
Ordnungselemente	14
Hannover in der Region	16



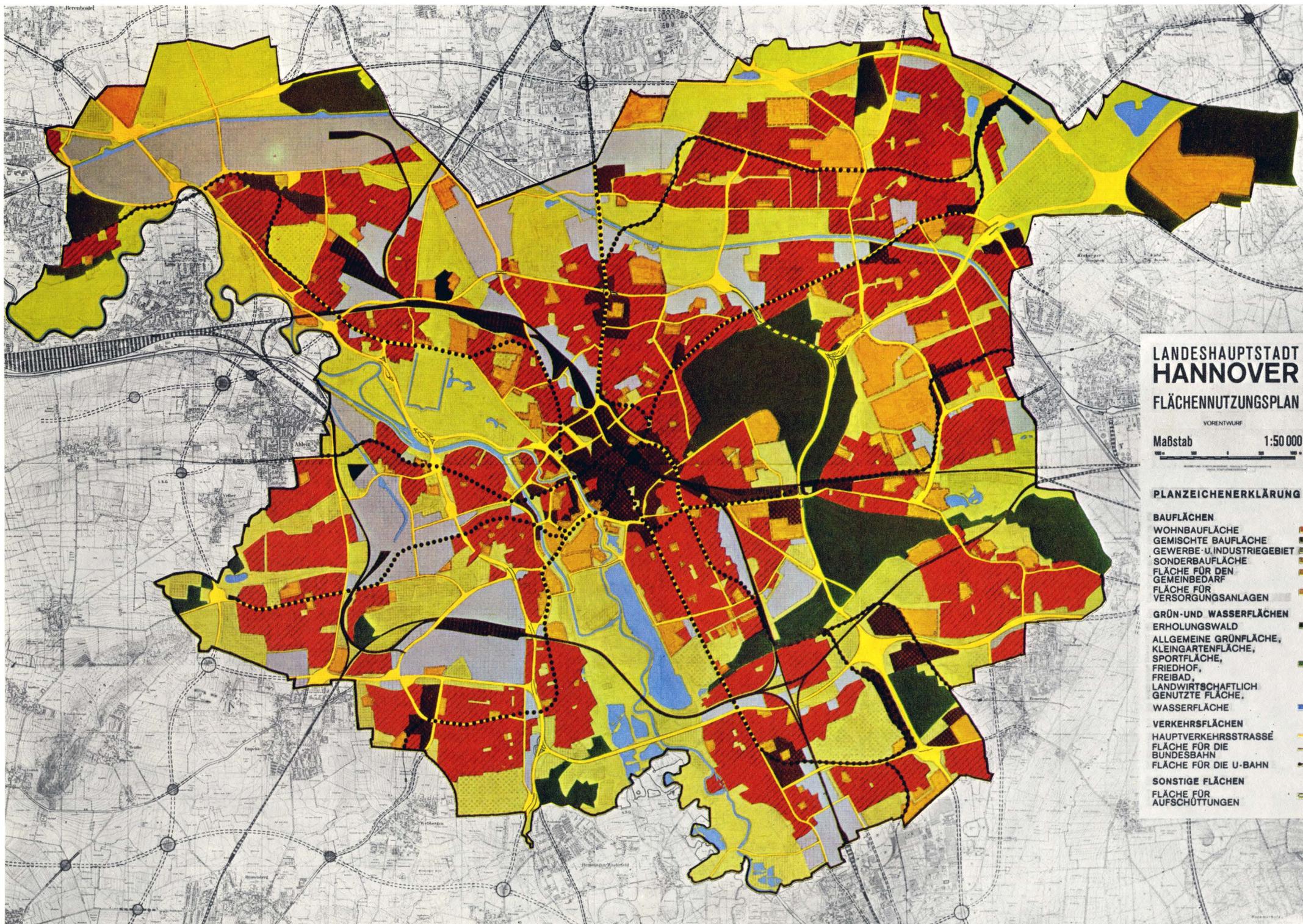
Der Flächennutzungsplan

Flächenbilanz

Art der Nutzung	ha	%
Wohnbauflächen	3818,87	28,25
Gemischte Bauflächen (einschließlich Kerngebiet)	418,15	3,09
Gewerbegebiete	685,81	5,07
Industriegebiete	809,27	5,99
Sondergebiete	627,23	4,64
Flächen für den Gemeinbedarf	273,39	2,02
Flächen für Versorgungsanlagen	181,83	1,35
Summe Bauflächen	6814,55	50,41

Art der Nutzung	ha	%
Erholungswald	1241,06	9,18
Allgemeine Grünflächen	1861,55	13,77
Kleingartenflächen	905,73	6,70
Sportflächen/Freibäder	394,66	2,92
Friedhöfe	372,34	2,76
Landwirtschaftlich genutzte Flächen	319,84	2,37
Wasserflächen	348,68	2,58
Summe Freiflächen	5443,86	40,28

	ha	%
Hauptverkehrsstraßen	858,93	6,36
Flächen für die Bundesbahn	284,00	2,10
Flächen für die U-Bahn	114,43	0,85
Summe Verkehrsflächen	1257,36	9,31
Summe Stadtgebiet	13515,77	100,00



Grundlagen

Hannover wird unverwechselbar geprägt durch seine landschaftliche Lage und durch seine geschichtliche Entwicklung. Über Jahrhunderte hinweg haben die Menschen, die hier lebten, die Stadt geformt. Die dabei entstandene Grundstruktur ist kaum veränderbar und soll auch nicht verändert werden.

Manches aber ist auch entstanden, was einer kritischen Überprüfung aufgrund der heutigen und künftigen Erfordernisse nicht standhält:

So liegen störende Gewerbebetriebe immer noch inmitten von Wohngebieten, Uferzonen von Leine und Ihme sind streckenweise unzugänglich verbaut, und in den Altbaugebieten fehlen Spielplätze.

Aufgabe der Flächennutzungsplanung ist es, solche Mängel im Rahmen der rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten zu überprüfen und zu verbessern.

Landschaft

Hannover liegt inmitten unterschiedlicher Landschaftsformen, die in die Stadt hineinwirken:

Im Norden Heidellandschaft, die durch Wälder, Äcker und Koppeln kleinräumig gegliedert und abwechslungsreich gestaltet ist. Südwestlich fruchtbare, weite Ackerflächen, die räumlich gefaßt sind durch die bewaldeten Höhenzüge des Benter und Gehrdenes Berges und des Deisters. Innerhalb des Stadtgebietes sind die Höhendifferenzen relativ gering. Ausnahmen sind Lindener Berg, Mühlenberg, Tönniesberg sowie Heisterberg und Kronsberg. In weiten Bereichen bestimmt das Leinetal das Landschaftsbild der Stadt. Teil der weiträumigeren südlichen Leineau ist der Maschsee. Durch Auskiesung sind zahlreiche kleinere Wasserflächen hinzugekommen, so daß die Talau hier den Charakter einer Seenlandschaft annimmt. Im Bereich der nördlichen Leineau liegen die Herrenhäuser Gärten. Vom Osten her reicht der Stadtwald Eilenriede bis unmittelbar an die Innenstadt heran.

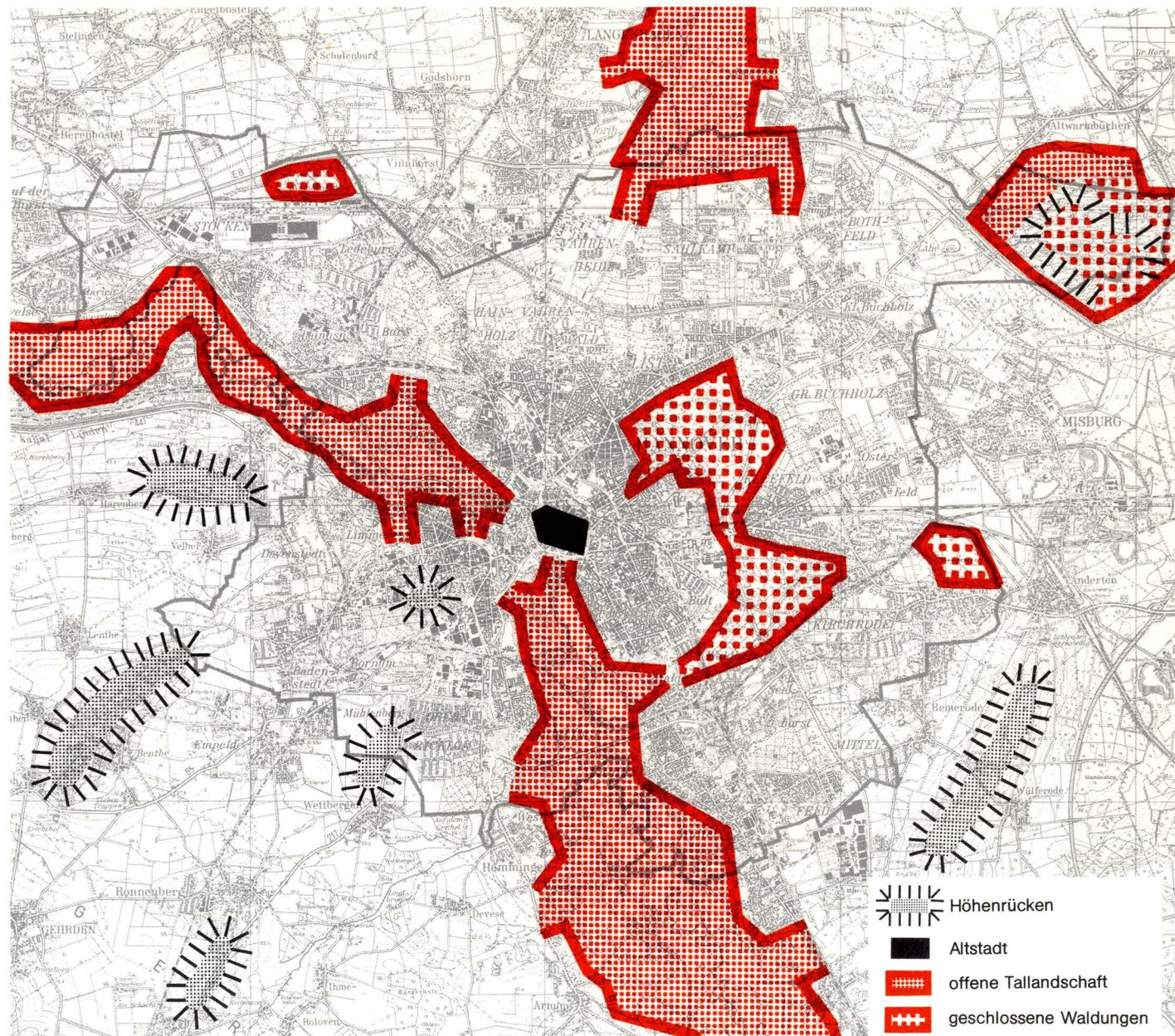
Diese von der Natur vorgegebene Situation sowie Klima und Stadtgestalt bestimmt in den Grundzügen die Verteilung von Bauflächen und Freiflächen im Stadtgebiet.

Geschichte

Der günstigen Verkehrslage am Kreuzungspunkt wichtiger nord-süd- und ost-westgerichteter Verkehrsverbindungen verdankt die Stadt ihre Entstehung und weitere Entwicklung, in deren Verlauf sie immer wieder neue Impulse erhielt.

Gegründet als Marktsiedlung, entwickelte sich Hannover im Mittelalter zu einer bürgerlichen Handelsstadt und wurde später Residenzstadt.

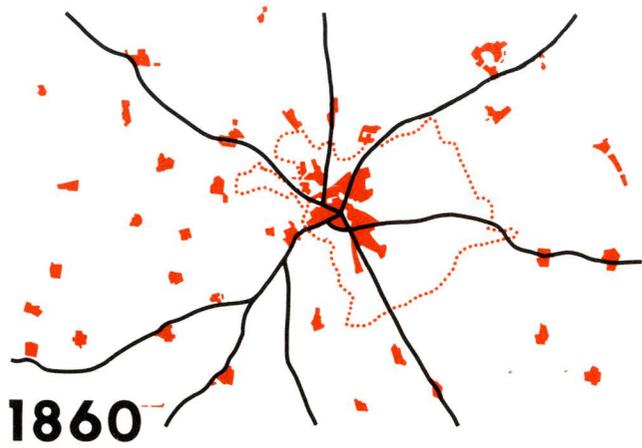
Maßstab 1 : 100 000 (1 cm \cong 1 km)



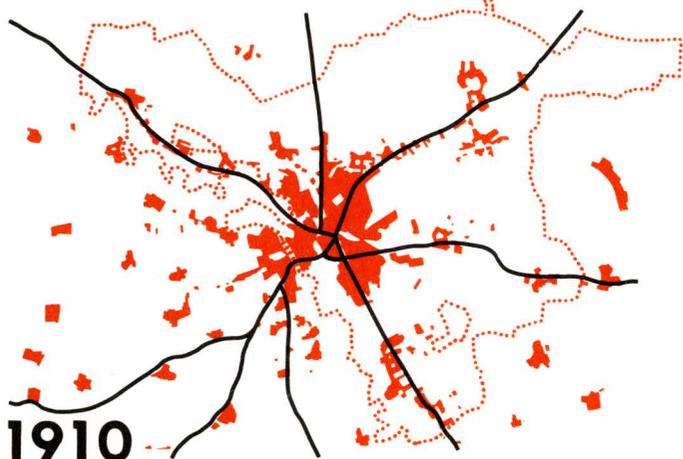
Das entscheidende Wachstum zur Großstadt vollzog sich aber erst mit der rasch fortschreitenden Industrialisierung von der Mitte des vorigen Jahrhunderts an. Vom historischen Stadtkern aus entwickelte sich vor dem 1. Weltkrieg die weitere Bebauung entlang der historischen Ausfallstraßen, die später auch die Straßenbahnen aufnahmen.

Im Gegensatz zu dieser kompakten Bebauung entstanden zwischen den beiden Weltkriegen in den Stadtrandgebieten aufgelockerte Wohngebiete, ausgedehnte Kleinsiedlungen und Kleingartengebiete.

Nach 1945 wurde Hannover Landeshauptstadt, die Messe entstand, und das Volkswagenwerk errichtete am Nordhafen ein Zweigwerk. Die neu entstandenen Arbeitsplätze führten zu einer starken Zuwanderung. Für die hinzugekommene Bevölkerung mußten neue Baugebiete erschlossen werden. Sie lagen nicht mehr an den historischen Ausfallstraßen, sondern – wie Vahrenheide, Sahlkamp, Roderbruch und Mühlenberg – in den dazwischenliegenden Gebieten am Stadtrand.



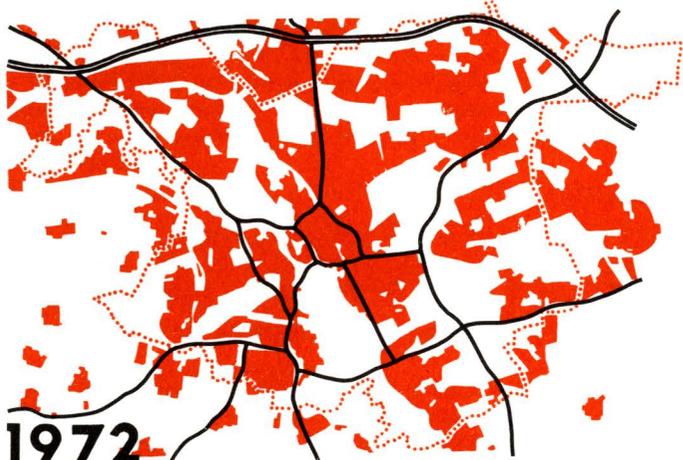
1860



1910



1945



1972

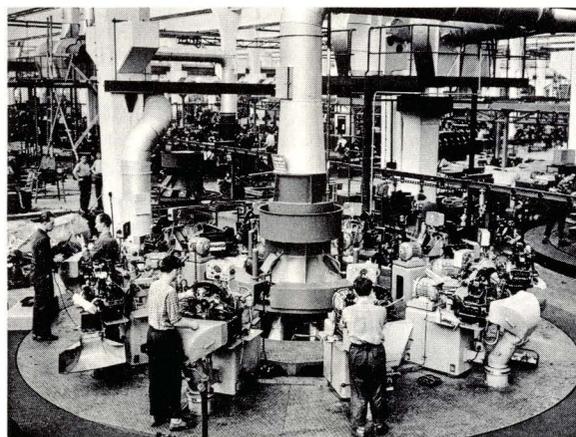
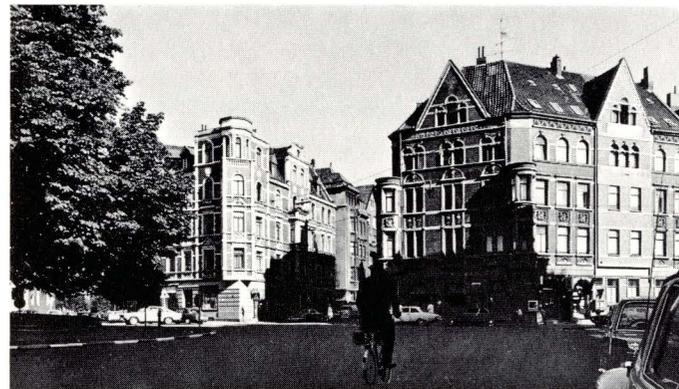
Veränderungen

Jeder trägt mit seinen Bedürfnissen und seinem Verhalten dazu bei, daß sich die Anforderungen an den Flächennutzungsplan ständig verändern:

- Jeder hat den Wunsch nach mehr Wohnraum für sich und seine Familie. Die Zahl der Personen je Wohnung nimmt stetig ab, die Größe der Neubauwohnungen nimmt von Jahr zu Jahr zu. Auch ohne daß die Bevölkerung wächst, müssen deshalb neue Wohnflächen erschlossen werden.
- Jeder akzeptiert Arbeitsteilung, Mechanisierung und Automation. Das führt jedoch u. a. zu einer Vermehrung von Großbetrieben in der Industrie und in den öffentlichen und privaten Verwaltungen. Dafür werden große zusammenhängende Flächen benötigt.
- Jeder stellt heute höhere Ansprüche an die Qualität seiner Umwelt. Störende Gewerbebetriebe müssen aus Wohngebieten verlagert werden.
- Jeder hat den Wunsch, seine wachsende Freizeit sinnvoll zu gestalten. Das erfordert mehr Freizeitangebote wie Sportanlagen, Hallenbäder, Kleingärten, Jugendheime und Freizeitheime.
- Jeder sucht Unterstützung durch öffentliche Einrichtungen bei Aufgaben, die früher die Familie übernahm. Für leistungsfähigere und größere Einrichtungen der Jugend- und Altenpflege, der Sozialfürsorge und Krankenbetreuung müssen Standorte vorgesehen werden.
- Jeder will eine bessere Ausbildung auf neuen Bildungswegen und in neuen Einrichtungen erhalten. Deshalb werden für Schulen und Hochschulen immer mehr Flächen benötigt.
- Jeder fordert Freizügigkeit. Die freie Wahl der Wohnung und des Arbeitsplatzes, die vermehrte Freizeit und die Arbeitsteilung in Produktion und Verwaltung führen zu einer wachsenden Mobilität der Bevölkerung. Die Zunahme des Verkehrs erfordert leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel und genügend Straßen.

Für alle diese Wünsche müssen im Flächennutzungsplan Flächen vorgesehen werden.

Geeignete günstig liegende und gut erschlossene Flächen sind knapp. Um einen Standort konkurrieren daher häufig mehrere Nutzungsansprüche. Der Flächennutzungsplan gleicht diese Konflikte aus, indem er die Erschließung neuer Flächen oder die Änderung der bisherigen Nutzung vorbereitet.



Wohnen

Einwohner

1. Vergleich Stadt – Großraum/Einwohner (in 1000):

	1950	1961	1970
Stadt	444,3	572,9	523,9
Großraum insgesamt	804,0	959,6	1036,3

Seit 1961 verliert Hannover Einwohner an das Umland.

Ursachen dafür sind:

- Die Belegungsdichte (Personen je Wohnung) der Wohnungen hat abgenommen.
1950: 4,3 Personen je Wohnung
1968: 2,6 Personen je Wohnung
- Der Wohnungsbau im Umland nimmt zu. Der Wohnungsbau in der Stadt reicht nicht aus, um den Wohnungsbedarf zu decken, der sich aus dem Rückgang der Belegungsdichte ergibt.
- Überwiegend junge Familien mit Kindern wandern ins Umland ab.
Die Belegungsdichte wird wahrscheinlich nur noch gering abnehmen. Mit weiterem Wohnungsbau wird die Anzahl der Einwohner daher wieder zunehmen.

2. Vergleich Innenstadt und benachbarte Gebiete

(bis 3 km um Kröpcke) –

Stadtrandgebiete (mehr als 3 km um Kröpcke).

Einwohner und Wohnungen (in 1000):

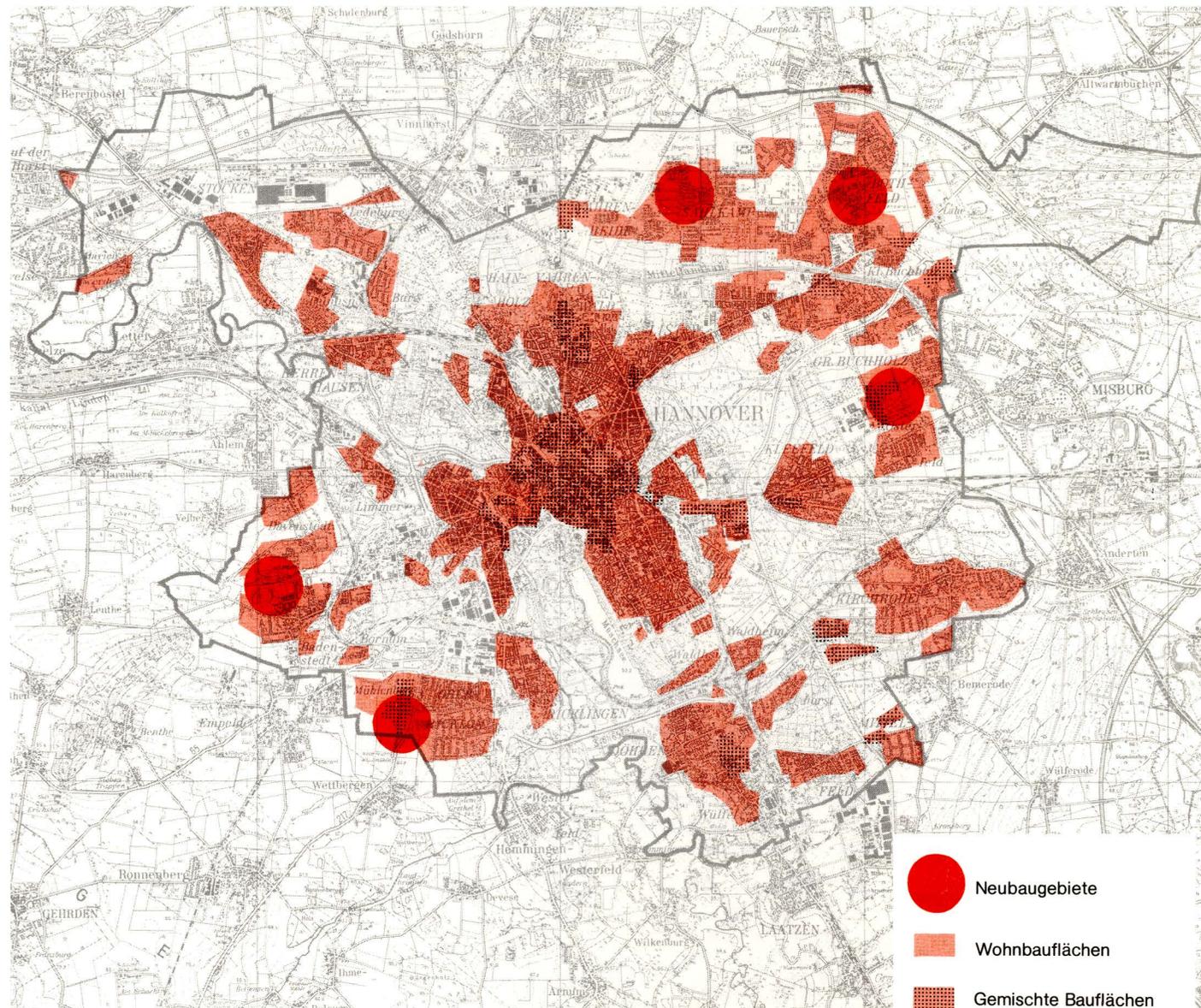
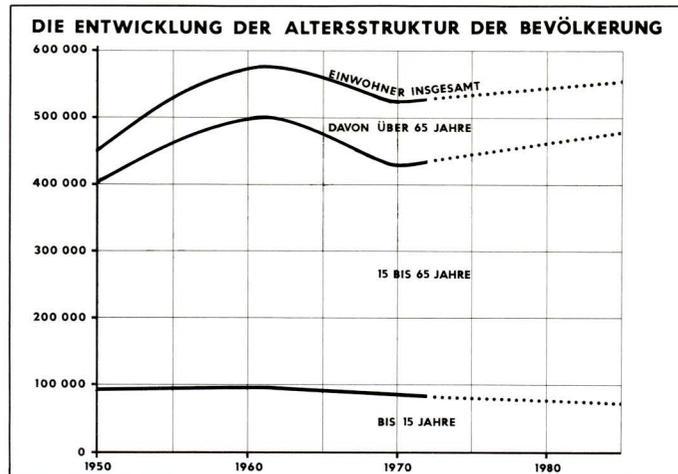
	Einwohner		Veränd. in %	Wohnungen		Veränd. in %
	1961	1970		1961	1970	
Stadt	572,9	523,9	– 8,5	175,1	203,5	+16,2
Innenstadt und be- nachbarte Gebiete	305,8	248,4	– 18,8	100,2	103,7	+ 3,5
Stadtrand- gebiete	267,1	275,5	+ 3,1	74,9	99,8	+33,2

Der geringe Wohnungszuwachs und der Rückgang der Belegungsdichte hat in der Innenstadt und den benachbarten Gebieten seit 1961 zu einem Rückgang der Einwohnerzahl um 19% geführt.

In den Stadtrandgebieten ist trotz starker Wohnungsbautätigkeit infolge der Verringerung der Belegungsdichte die Einwohnerzahl nur geringfügig gestiegen.

Altersgliederung

Im Vergleich zum Umland – aber auch zu anderen Großstädten – lebt in Hannover ein besonders hoher Anteil an über 65jährigen. Prognosen zufolge wird dieser Anteil von heute 17,2% auf 13,9% im Jahre 1985 zurückgehen. Der Rückgang der Geburten führt zu einer Verminderung des Anteiles der unter 15jährigen an der Gesamtbevölkerung.



Wohnbauflächen

Zwischen den einzelnen Stadtteilen bestehen erhebliche Unterschiede in der Art der Bebauung und ihrer Nutzung, dem Alter, dem Zustand sowie der Ausstattung der Gebäude. Die verdichtete Blockbebauung im innenstadtnahen Bereich (3 km um Kröpcke), insbesondere in Linden und der Nordstadt, ist teilweise überaltert und daher sanierungsbedürftig.

Durch umfangreiche Maßnahmen, wie Neuordnung des Verkehrs, Schaffung von Bewegungsraum im Freien, Bau von öffentlichen Einrichtungen und Modernisierung von Altbauwohnungen, sollen die Lebensverhältnisse dort verbessert werden.

Dagegen haben die zumeist aufgelockerten Wohngebiete im Stadtrandbereich überwiegend gute Bau-substanz und sind besser mit Erholungseinrichtungen ausgestattet. Die ungünstigere Entfernung zur Innenstadt erfordert jedoch eine gute Erschließung durch den öffentlichen Nahverkehr und die Ausstattung mit öffentlichen und privaten Versorgungseinrichtungen.

Kein Wachstum um jeden Preis

Die Ausweisung neuer Wohnbauflächen soll nicht dazu dienen, daß Hannover um jeden Preis mehr Einwohner bekommt (etwa um den Preis einer schlechteren Ver-

sorgung der ansässigen Bevölkerung mit Schulen und Kindertagesstätten). Aber,

- in günstiger Zuordnung zu den Arbeitsplätzen im Stadtgebiet müssen weiterhin Wohnungen geschaffen werden, um zu vermeiden, daß die Zahl der Pendler (z. Z. kommen 135000 täglich zur Arbeit nach Hannover!) weiter steigt;
- die begonnenen Wohngebiete im Stadtrandbereich müssen vollendet werden, um die dort vorhandenen und geplanten Einrichtungen besser auszunutzen.

Dies soll durch eine **begrenzte** Zunahme der Einwohnerzahl in den nächsten 10 bis 15 Jahren auf etwa 550000 Einwohner verwirklicht werden. Damit wird der bisher höchste Einwohnerstand von 572000 im Jahre 1961 nicht wieder erreicht.

Baugelände

Insgesamt sind im Stadtgebiet noch Reserveflächen für etwa 36000 Wohnungen vorhanden, die auch über das Jahr 1985 hinaus noch Entwicklungsmöglichkeiten bieten.

Annähernd zwei Drittel dieser Wohnungen können in den Stadtteilen

Roderbruch, Sahlkamp, Mühlberg, Bothfeld/Buchholz, Döhren und Badenstedt/Davenstedt gebaut werden. Daneben gibt es kleinere Bauflächen in den anderen Stadtteilen.

Bebauungsdichte

Damit möglichst viele Menschen in der Nähe einer Straßenbahnhaltestelle und künftigen U-Bahn-Station wohnen können, sollen Bauflächen in der Nähe solcher Haltestellen möglichst dicht mit Geschoßwohnungen bebaut werden. Mit zunehmender Entfernung von den Haltestellen soll die Bebauungsdichte abnehmen. Bauflächen, die sich für Einfamilienhäuser eignen, finden sich in größerem Umfang nur noch im westlichen Teil von Davenstedt.

Entwicklung der Wohnbauflächen:

Dargestellte Wohnbauflächen in den Flächennutzungsplänen	1950	1955	1960	1973
in ha	2820	3071	3214	3819
in % des Stadtgebietes	20,9	22,9	24,1	28,2

Von 3819 ha dargestellten Wohnbauflächen sind heute etwa 3305 ha bebaut. 514 ha stehen für Wohnungsneubauten zur Verfügung.

Gemeinbedarf

Einrichtungen für den Gemeinbedarf gehören zur Grundausstattung der einzelnen Wohngebiete (einige haben allerdings einen weitaus größeren Einzugsbereich):

- Schulen
- Kindertagesstätten
- Jugendheime
- Alteneinrichtungen
- Krankenhäuser
- Freizeitheime
- Bäder
- Stadtteilbüchereien
- Theater
- Museen
- Feuerwachen

Sie müssen in ausreichender Anzahl und Größe entsprechend der künftigen Verteilung der Einwohner auf die einzelnen Stadtteile vorgesehen werden. Damit sie gut erreichbar sind, sollen sie den Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs zugeordnet werden. Als Kristallisationspunkte städtischen Lebens sollen die Einrichtungen für den Gemeinbedarf außerdem möglichst in räumlicher Nähe zueinander und zu Konzentrationen privater Versorgungseinrichtungen wie Läden, Arztpraxen und Sparkassen liegen.

Schulen

Die Verteilung der Standorte für Volksschulen sichert eine gleichmäßige Versorgung in allen Stadtteilen. Diese Schulen sollen für möglichst alle Schüler auf kurzen und sicheren Wegen erreichbar sein. Demgegenüber sind Realschulen und Gymnasien in den innenstadtnahen Wohngebieten konzentriert und für viele Schüler daher nur mit dem öffentlichen Nahverkehr zu erreichen.

Zur besseren Versorgung der Neubaugebiete im Stadtrandbereich sind großflächige Standorte für Schulzentren vorgesehen, die im Rahmen der Schulreform die Sekundarstufen (5. bis 13. Schuljahr) aufnehmen sollen. Für die Einrichtung der Primarstufe (1. bis 4. Schuljahr) werden die vorhandenen Volksschulen herangezogen.

Kindertagesstätten

Die Zahl der Plätze in den dargestellten Standorten entspricht einer Versorgung von 190 Plätzen je 10000 Einwohnern.

Dabei wurde von einer Versorgung der 3jährigen zu 50% und der 4jährigen zu 100% ausgegangen. Für die Betreuung der 5jährigen sind zusätzliche Standorte an Schulen der Primarstufe vorzusehen, um die Vorschul-erziehung im Rahmen der Kindertagesstätten zu ermöglichen.

Jugendheime

Für Jugendliche im Alter von 6 bis 20 Jahren werden Jugendheime eingerichtet. Der Einzugsbereich umfaßt Stadtbereiche mit 20000 bis 25000 Einwohnern pro Standort.

Alteneinrichtungen

Die vorhandenen Einrichtungen sind auf wenige Stadtteile konzentriert. Nach Erfahrungswerten werden für etwa 8% der über 65jährigen Wohnplätze in Heimen benötigt. Es ist beabsichtigt, alle Stadtteile so auszustatten, daß es den Bewohnern dieser Heime ermöglicht wird, die Bindungen zur Familie und zur gewohnten Umgebung weiter zu pflegen.

Freizeitheime

In den Freizeitheimen wird allen Altersgruppen die Möglichkeit zu vielseitigen Betätigungen geboten. Für je 40000 bis 60000 Einwohner ist ein Heim vorgesehen.

Bäder

Im Stadtgebiet sollen wegen der klimatischen Verhältnisse und des Mangels an größeren Freiflächen Hallenbäder oder kombinierte Hallen- und Freibäder gebaut werden. Für jeweils 50000 Einwohner ist ein Hallenbad vorgesehen. Eine Herabsetzung dieses Richtwertes auf 30000 wird angestrebt. Für den Bedarf in den Sommermonaten stehen die vorhandenen Freibäder und Bademöglichkeiten in der südlichen Leineau zur Verfügung.

Stadtteilbüchereien

Sie werden mit anderen öffentlichen Einrichtungen wie Schulzentren und Freizeitheimen räumlich kombiniert. Für jeweils 25000 Einwohner ist ein Standort vorgesehen.

Einrichtungen für den Gemeinbedarf:	Im Flächennutzungsplan dargestellte Standorte:		
	insges.	Bestand	Planung

Schulen (einschließlich berufsbildende Schulen)	123	118	8
Kindertagesstätten	138	98	40
Jugendheime	23	8	15
Alteneinrichtungen	70	35	35
Freizeitheime	12	3	9
Bäder	10	5	5
Stadtteilbüchereien	21	16	5

	Anzahl der Plätze, die darin enthalten sind:		
	insges.	Bestand	Planung

Schulen (einschließlich berufsbildende Schulen)	-	-	-
Kindertagesstätten	10900	8877	2023
Jugendheime	-	-	-
Alteneinrichtungen	7570	3791	3779
Freizeitheime	-	-	-
Bäder	-	-	-
Stadtteilbüchereien	-	-	-



Arbeiten

Beschäftigte

1. Vergleich Stadt – Großraum/Beschäftigte (in 1000):

	1950	1961	1970
Stadt	227,0	369,4	380,9
Großraum insgesamt	302,0	477,6	519,4

Von 1961 bis 1970 ist die Anzahl der Beschäftigten in Hannover nur noch um 3% gestiegen, im gesamten Großraum nahm sie um etwa 9% zu.

2. Vergleich Innenstadt und benachbarte Gebiete

(bis 3 km um Kröpcke) –

Stadtrandgebiete (mehr als 3 km um Kröpcke)

Beschäftigte (in 1000):

	1961	1970	Veränd. in %
Stadt	369,4	380,9	+ 3
Innenstadt und benachbarte Gebiete	247,6	228,4	- 8
Stadtrandgebiete	121,8	152,5	+25

In der Innenstadt und ihren benachbarten Gebieten ist die Anzahl der Beschäftigten rückläufig:

- durch Rationalisierungsmaßnahmen verringert sich die Anzahl der Arbeitsplätze
- der Platzbedarf je Beschäftigten steigt
- die Flächen, insbesondere in der Innenstadt, sind begrenzt. Betriebe, die nicht auf die Standortvorteile der Innenstadt angewiesen sind, ziehen in die Stadtrandgebiete oder in das Umland.

3. Vergleich der Wirtschaftssektoren

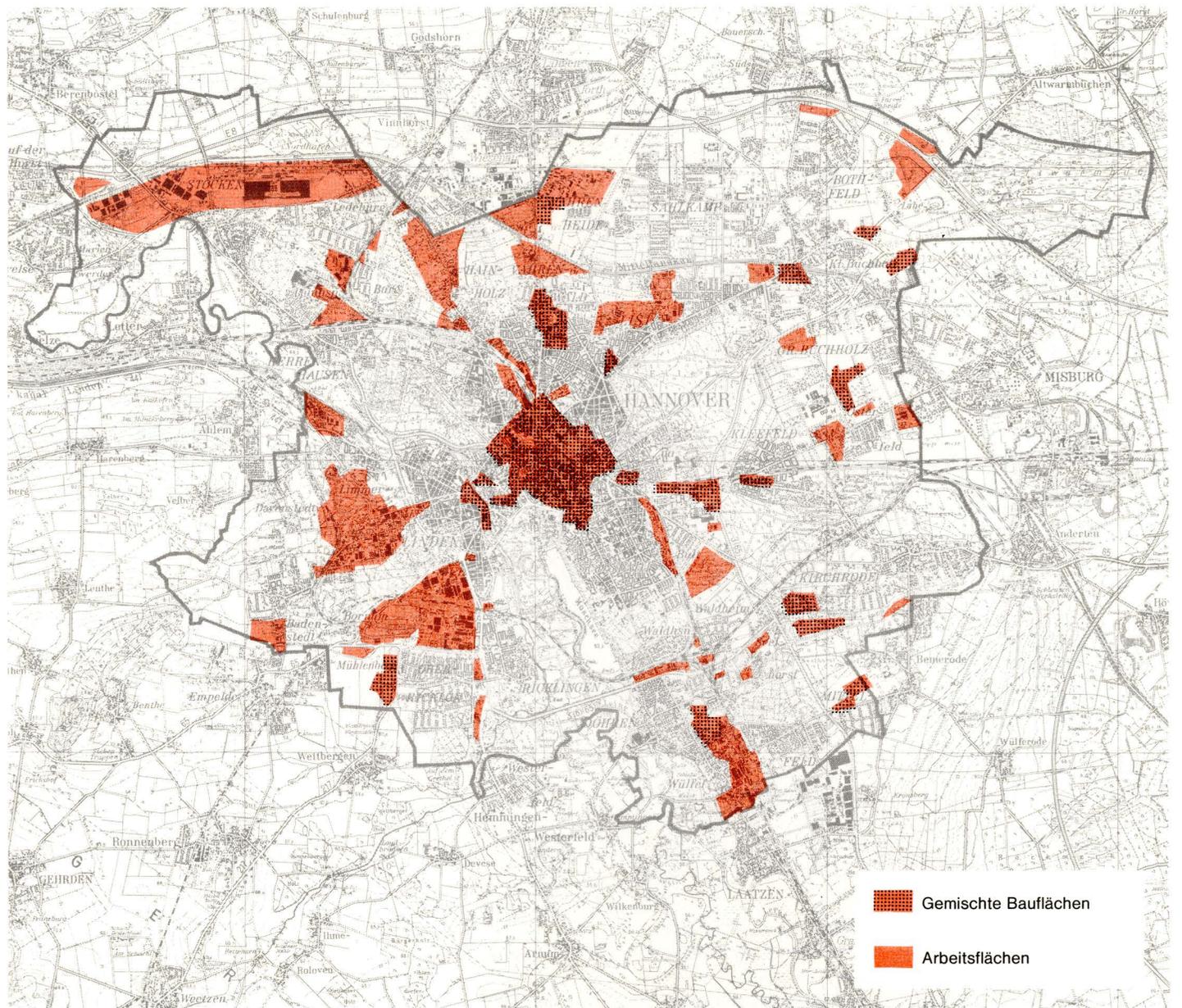
Beschäftigte (in 1000):

	1961	1970	Veränd. in %
Produzierendes Gewerbe	175,5	168,7	- 4,0
Private Dienstleistungen	153,4	152,9	- 0,5
Dienstleistungen ohne Erwerbscharakter	39,9	58,7	+47,0

Hannover ist zentraler Arbeitsplatzbereich für Niedersachsen, weil die Stadt zugleich Landeshauptstadt, Oberzentrum der Region sowie wirtschaftlicher und industrieller Schwerpunkt ist. Hier finden deshalb nicht nur die erwerbstätigen Einwohner ihre Arbeitsplätze, sondern auch ein Teil der Erwerbstätigen des Umlandes. Arbeitsstätten gibt es in allen bebauten Gebieten, z. B. auch in Wohngebieten. Solange sie das Wohnen nicht stören, sind sie erwünscht, weil sie die dort lebende Bevölkerung mit Gütern und Diensten, vorwiegend des täglichen Bedarfs, versorgen. Von den meisten Arbeitsstätten gehen allerdings Störungen unterschiedlicher Art aus, oder es werden besondere Anforderungen an Erschließung, Flächengröße und Erweiterungsmöglichkeiten gestellt. Deshalb sind im Flächennutzungsplan Flächen dargestellt, die ausschließlich oder überwiegend der Unterbringung und der Umsetzung von Arbeitsstätten dienen:

- Industrie- und Gewerbegebiete
- Gemischte Bauflächen.

Die geringen Flächenreserven im Stadtgebiet und die Umweltbelastung durch Industrie- und Gewerbebetriebe zwingen dazu, Betriebe zu bevorzugen, die wenig stören und eine intensive Nutzung der noch verfügbaren Flächen gewährleisten.



Flächenbilanz

	Gewerbegebiete	Industriegebiete	Gemischte Bauflächen
Bestand in ha	507	766	254
Reserve in ha	179	43	164
Insgesamt in ha	686	809	418

Industriegebiete dienen der Unterbringung von Betrieben, vorwiegend aus dem produzierenden Bereich, die in den anderen Baugebieten nicht zulässig sind.

Für Handels- und Produktionsbetriebe, die nicht erheblich belästigen, sind **Gewerbegebiete** vorgesehen.

Die ersten Gewerbebetriebe entstanden im vorigen Jahrhundert in Linden. Eisenbahn und Zweigkanal verbesserten die Erschließung dieses Standortes. Der Bau des Mittellandkanals ermöglichte die Entwicklung weiterer großer Gewerbe- und Industrieflächen im Norden und Nordwesten der Stadt.

Zahlreiche Betriebe aber liegen noch unmittelbar neben oder auch inmitten von Wohngebieten und verursachen zum Teil erhebliche Störungen. Inzwischen ist es gelungen, eine Vielzahl derartiger Betriebe zu verlagern und eine Strukturbereinigung durchzuführen. Hier und bei der

Entwicklung neuer Flächen für Industrie und Gewerbe ist stärker noch als in der Vergangenheit darauf zu achten,

- daß die Wohngebiete von Industriegebieten durch weniger störende Gewerbebetriebe oder durch Freiflächen abgeschirmt sind,
- daß ein guter Anschluß an das übergeordnete Verkehrsnetz besteht, und
- daß arbeitsplatzintensive Betriebe den Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs zugeordnet sind.

Auch in Zukunft müssen neue Gewerbe- und Industriegebiete erschlossen werden, weil

- störende Betriebe verlagert werden müssen,
- die vorhandenen Betriebe sich ausweiten, und
- die Wirtschaftsstruktur Hannovers durch die Ansiedlung neuer Wirtschaftszweige verbessert werden soll.

Im Stadtgebiet gibt es jedoch kaum noch größere Flächenreserven. Lediglich in Lahe kann noch ein Gewerbegebiet erschlossen werden. Dies reicht noch nicht einmal für den mittelfristigen Erweiterungsbedarf der ortsansässigen Betriebe.

Die für die Entwicklung der Region Hannover notwendigen Industrie- und Gewerbegebiete müssen deshalb vorwiegend außerhalb der Stadtgrenze erschlossen werden.

Gemischte Bauflächen

In den gemischten Bauflächen ist eine enge räumliche Zuordnung von Dienstleistungsbetrieben wie Läden, Büros und Verwaltungen mit Wohnungen vorgesehen. Traditioneller Standort für die Mischung derartiger Nutzungen ist die Innenstadt. In der Wiederaufbauphase nach dem Kriege konnten dort die Flächen mehr als verdoppelt werden. Ihre Reserven sind jedoch inzwischen nahezu erschöpft.

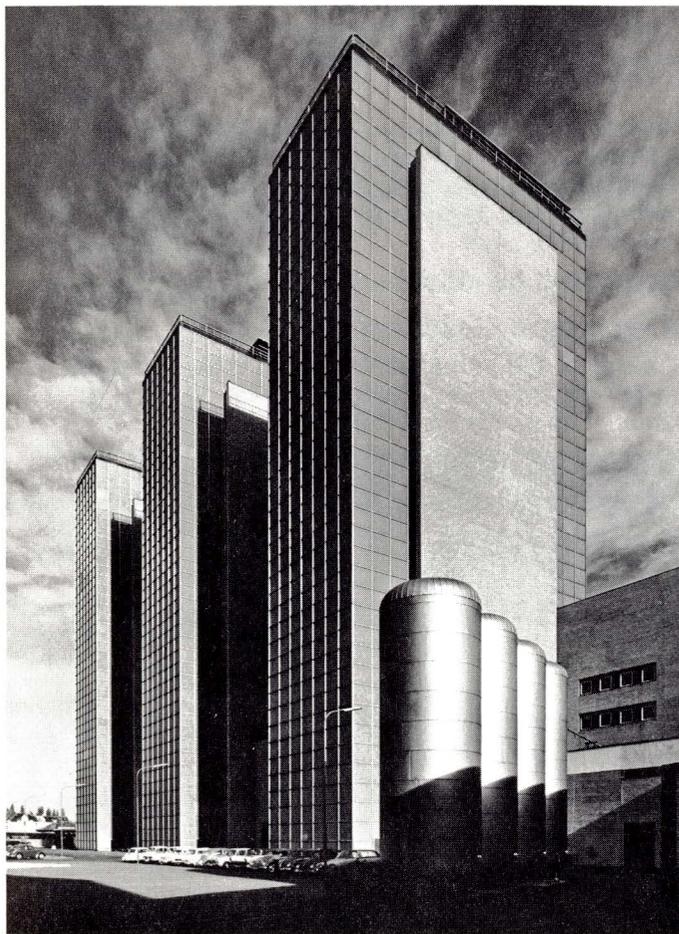
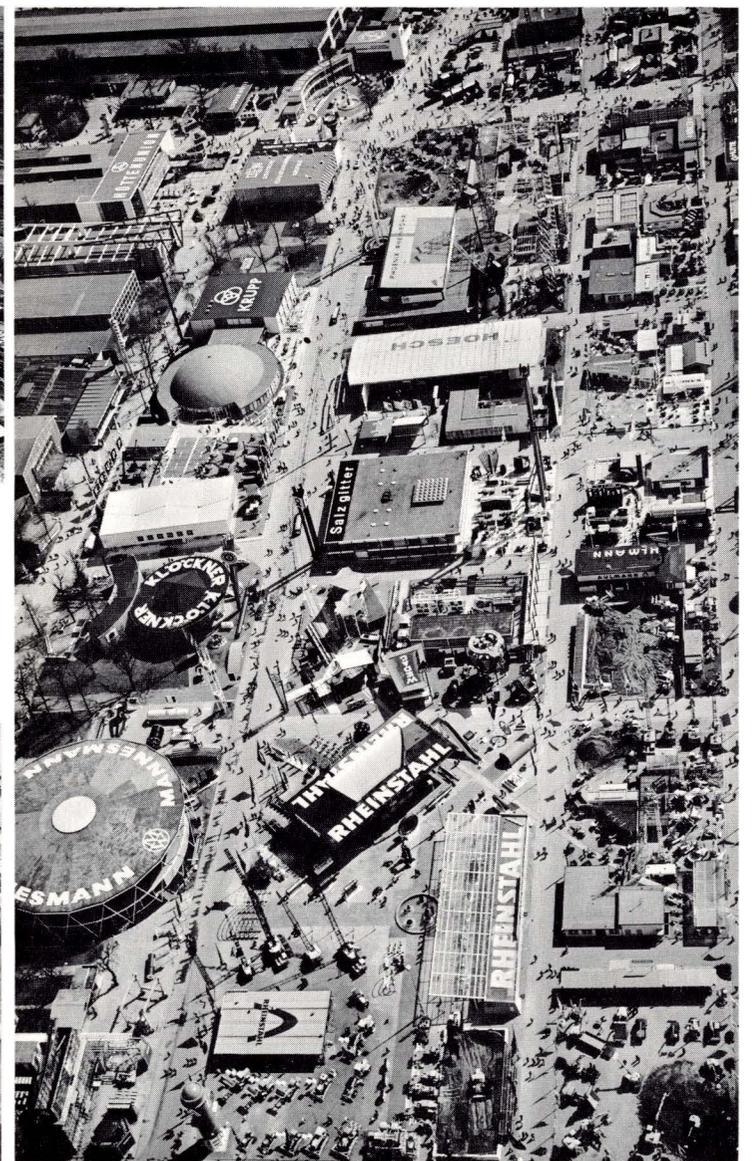
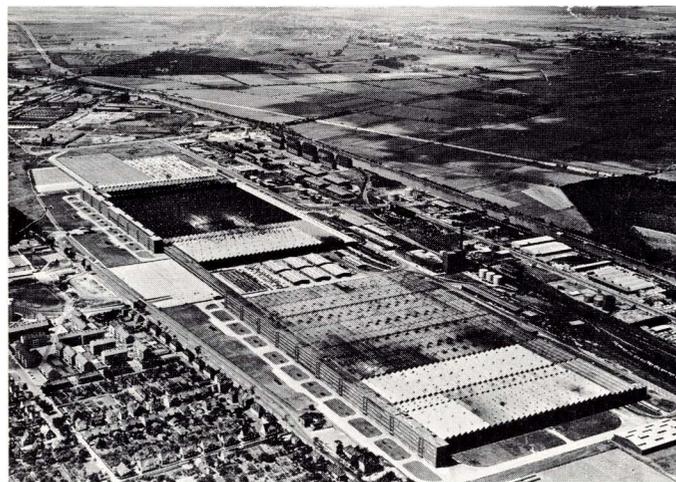
Um eine unkontrollierte Unterwanderung der innenstadtnahen Wohngebiete zu verhindern, werden dem wachsenden Bedarf an gemischten Bauflächen geeignete Räume zugewiesen. Es ist vorgesehen, die Innenstadt mit einem Kranz von Großkomplexen mit hohen Gebäuden zu umgeben, die mit dem Schließen der Lücken zwischen Innenstadt und zentrumsnahen Wohngebieten eine sternförmige Entwicklung der City einleiten sollen. Eine intensive Bebauung mit Großkomplexen ist vorgesehen am Steintor, Aegidientorplatz, Raschplatz und im Bereich Friederikenplatz/Waterlooplatz (Regierungsviertel).

Für Betriebe, die weniger auf Publikumsverkehr angewiesen sind, werden außerhalb der Innenstadt gemischte Bauflächen entwickelt, die besondere Lagevorteile besitzen:

- Nähe zu den dichtbebauten Wohngebieten
- gute Erreichbarkeit durch den öffentlichen Nahverkehr
- günstige Lage im Hauptverkehrsstraßennetz.

Im einzelnen liegen diese Standorte in den Bereichen:

- | | |
|------------------------|------------------|
| - Linden (Ihmezentrum) | - Roderbruch |
| - Vahrenwald | - Kirchrode-West |
| - Hans-Böckler-Allee | - Döhren |
| - Groß Buchholz | - Mühlenberg |



Erholen

Das Bedürfnis nach Erholung und Freizeit ist abhängig vom Lebensalter, der sozialen Stellung und den Neigungen des einzelnen. Gemeinsam ist jedoch allen der Wunsch nach freier Entfaltung und nach Erhaltung der Gesundheit durch Spiel und Sport.

Die zunehmende Freizeit führt zu einer steigenden Inanspruchnahme von Erholungseinrichtungen. Entsprechend müssen die Einrichtungen und Flächen für die Erholung in der Stadt vielfältige Nutzungsmöglichkeiten bieten.

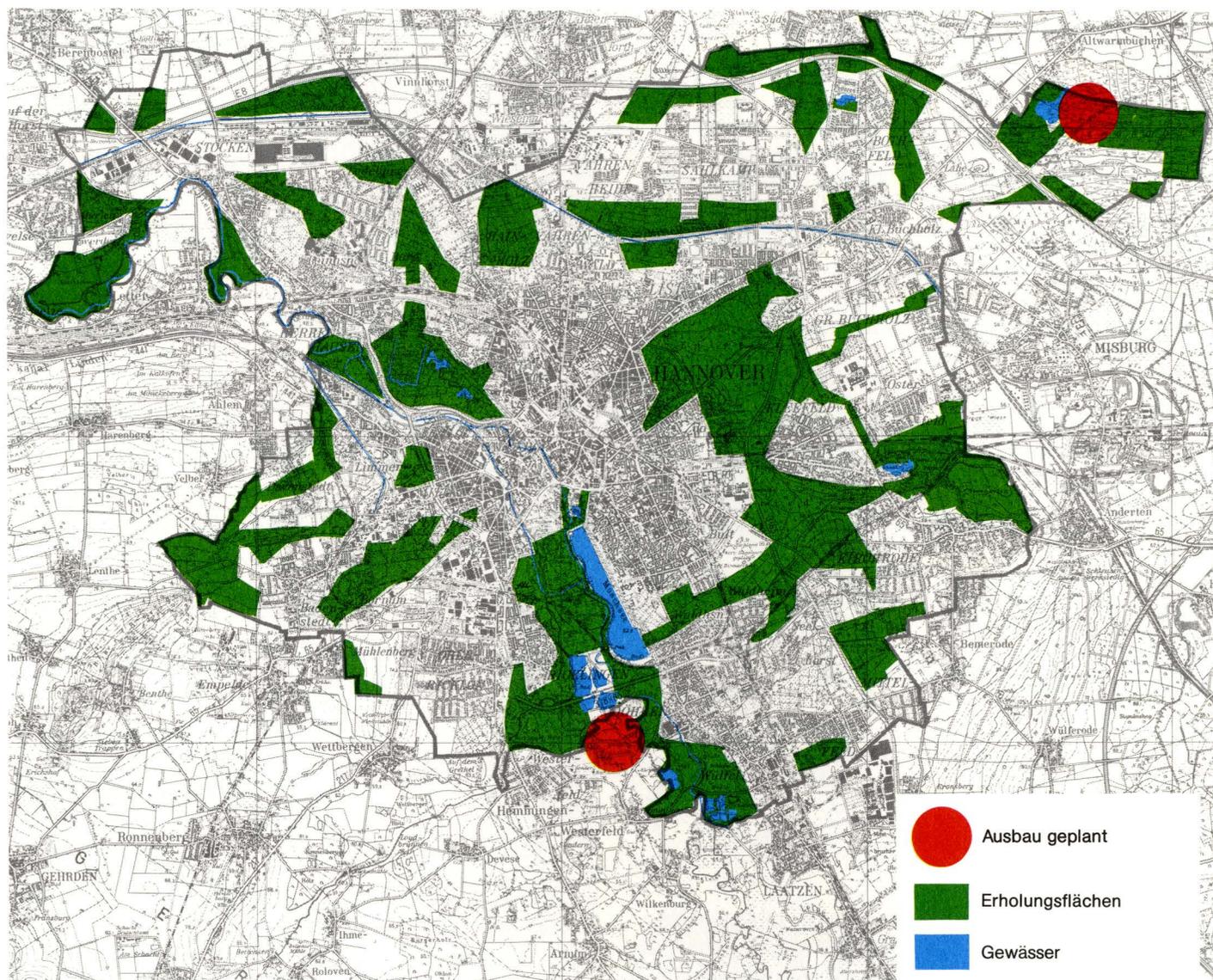
Grundlage einer Planung hierfür sind die großen zusammenhängenden Freiflächen, die landschaftlich unterschiedlichen Charakter haben. Sie dienen nicht nur der Erholung, sondern sie gliedern und gestalten auch das Stadtgebiet und dienen dem Umweltschutz sowie der Land- und Forstwirtschaft.

Freiräume von besonderer Bedeutung sind:

- die nördliche Leineniederung mit den Herrenhäuser Gärten
- die südliche Leineniederung mit Maschsee und Sportpark
- die Eilenriede mit Hermann-Löns-Park, Tiergarten und Seelhorst
- die Grünflächen auf beiden Seiten des Mittellandkanals
- das Altwarmbüchener Moor
- die nördliche Wietzeniederung mit der Großen Heide
- das Fössetal mit den Vorflächen des Benther Berges.

Mit der Darstellung unterschiedlicher Nutzungen in diesen Freiräumen, aber auch in kleineren Grünflächen im Stadtgebiet, soll erreicht werden:

- die Aktivierung dieser Freiräume entsprechend ihrer landschaftlichen Eigenart (z. B. Anlage von Wasserflächen in der südlichen Leineau)



- die Ausstattung aller Wohngebiete mit wohnungsnahen Spiel- und Erholungsflächen, die für Kinder und ältere Menschen zu Fuß erreichbar sind
- ein konzentriertes Angebot an Sportflächen in Bezirkssportanlagen, die größere Stadtteile versorgen. Der Bedarf wurde nach den Richtlinien der Deutschen Olympischen Gesellschaft ermittelt
- die Versorgung mit Kleingärten.

Nach Erfahrungswerten wird durchschnittlich für 8 bis 9 Geschöbwohnungen ein Kleingarten benötigt. Davon sollte ein möglichst hoher Anteil (20 bis 40 %) in Wohnungsnähe liegen und zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sein.

Dargestellt im Flächennutzungsplan:

Allgemeine Grünfläche

Sie umfaßt alle Parks und Freiflächen, die keiner speziellen Nutzung, zum Beispiel als Sport- oder Kleingartenfläche, zugeordnet sind. Darin enthalten sind insbesondere die Einrichtungen für die Naherholung wie Spielplätze, Ruheplätze und Spiel- und Liegewiesen. Die Standorte für Spielparks sind als Symbol gesondert dargestellt.

Erholungswald

Dargestellt sind die in der Stadt vorhandenen Wälder, insbesondere die Eilenriede.

Sportfläche

Zusätzliche Flächen sind insbesondere an Standorten von Schulzentren vorgesehen.

Kleingärten

Für die notwendigen Bestandsveränderungen sind Ersatzflächen vorgesehen. Durch vorrangige Sanierung älterer Kleingartenanlagen kann der Anteil wohnungsnaher Kleingärten erhöht werden.



Verkehr

Öffentlicher Nahverkehr

Um den wachsenden Personenverkehr – insbesondere die täglichen Spitzen des Berufsverkehrs –, zu bewältigen, muß den öffentlichen Verkehrsmitteln gegenüber dem privaten Autoverkehr Vorrang gegeben werden. Diese und andere Erkenntnisse führten im Jahre 1965 zu dem Beschluß des Rates, in Hannover eine U-Bahn zu bauen.

U-Bahn (Straßenbahn)

Nach dem heutigen Stand der Planung wird das U-Bahn-Netz einmal aus den vier Linien A, B, C, D bestehen. Es ist so gestaltet, daß jeder Fahrgast seine Zielstation mit höchstens einmaligem Umsteigen erreichen kann. In einer 1. Baustufe sollen etwa 20 km Tunnelstrecke, die vorwiegend in der Innenstadt liegen, zunächst von der Straßenbahn befahren werden. Sie wird damit in dem Teil der Stadt, in dem heute die stärksten Behinderungen auftreten, frühzeitig und nachhaltig beschleunigt. Erst wenn später in der 2. Stufe der kreuzungsfreie Ausbau einer ganzen Linie über oder unter der Erde vollendet ist, kann diese auf echten U-Bahn-Betrieb umgestellt werden. Deshalb muß die Erschließung der im Bau befindlichen neuen Stadtteile Mühlenberg, Roderbruch, Sahlkamp und Lahe sowie die Zentren einiger Nachbargemeinden zunächst durch die Straßenbahn erfolgen. Soweit es möglich ist, sollen die Strecken sofort kreuzungsfrei geführt werden.

Nahschnellverkehr

Der Nahschnellverkehr hat überwiegend regionale Bedeutung. Sein wichtigster Knotenpunkt ist der Hauptbahnhof Hannover. Hier bestehen Umsteigemöglichkeiten sowohl zum Fernverkehr der Bundesbahn als auch zum vorwiegend das Stadtgebiet erschließenden U-Bahn-Netz.

Omnibus

Omnibuslinien, die im Flächennutzungsplan nicht gesondert dargestellt wurden, ergänzen die Erschließung der Baugebiete durch den Schienenverkehr und dienen als Zubringer. An geeigneten Haltestellen sind daher Umsteigeanlagen vorgesehen.

Park-and-Ride

Für lockerbesiedelte Bereiche außerhalb der Stadt wird auch der private Pkw die Rolle des Zubringers zum Schienenverkehr zu übernehmen haben. Dafür werden an geeigneten Haltestellen Parkplätze vorgesehen.



Straßenverkehr

Auch wenn der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel Vorrang erhält, bleibt der Anteil des Individualverkehrs so groß, daß weiterhin Straßen gebaut werden müssen. Das Straßennetz muß dabei so gestaltet werden, daß durch eine optimale Verteilung des Straßenverkehrs eine ausreichende Erschließung und eine möglichst hohe Umweltqualität im Stadtgebiet gewährleistet wird. Dies wird dadurch erreicht, daß die Straßen im Netz unterschiedliche Aufgaben erhalten. Die Hauptverkehrsstraßen dienen lediglich dem fließenden Verkehr. Alle anderen Straßen sollen vor allem zur Erschließung und als Aufenthaltsraum für Fußgänger dienen. Im Flächennutzungsplan werden nur die Hauptverkehrsstraßen dargestellt.

Mit diesem Netz wird das nach dem Kriege in Hannover geschaffene Konzept der Tangenten, Radialen und des Innenstadtringes weiterentwickelt.

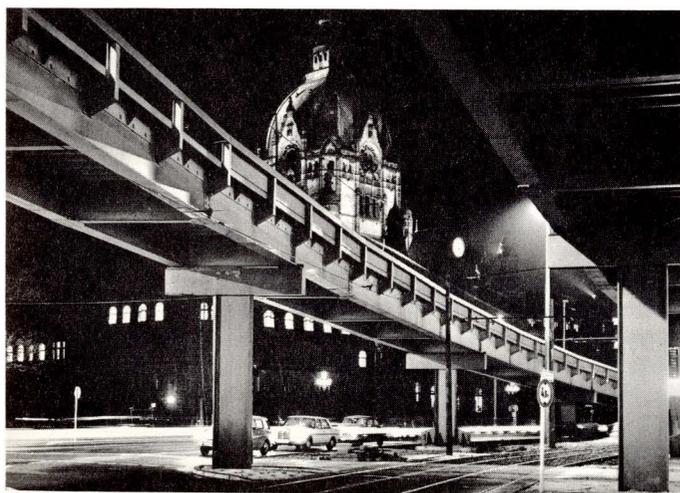
Auf den Hauptverkehrsstraßen ist ein möglichst hoher Anteil des Verkehrs konzentriert worden. Ihr Ausbau gewährleistet eine wirtschaftliche und sichere Verkehrsführung und bessere Möglichkeiten für den Schutz gegen Lärm und Abgase.

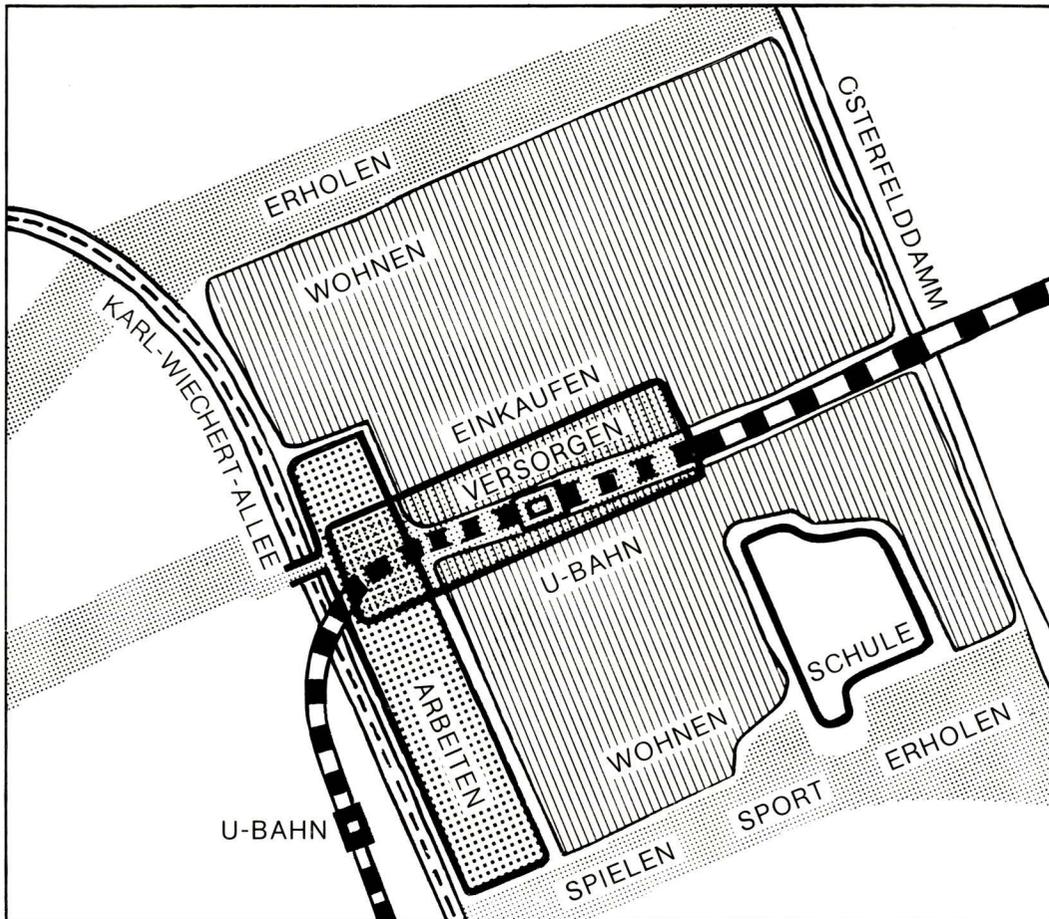
Das vorhandene Netz der Hauptverkehrsstraßen wird zu einem möglichst reinen Rasternetz ergänzt und umgestaltet. Der Verkehr kann sich darin so verteilen, daß die Straßen im dicht bebauten Kern der Stadt entlastet werden.

Das Netz der Hauptverkehrsstraßen ist so angelegt, daß große zusammenhängende Bereiche, insbesondere die Wohngebiete, vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Neben vielen örtlichen Verbesserungen und Ergänzungen im Straßennetz sind folgende Maßnahmen von grundlegender Bedeutung:

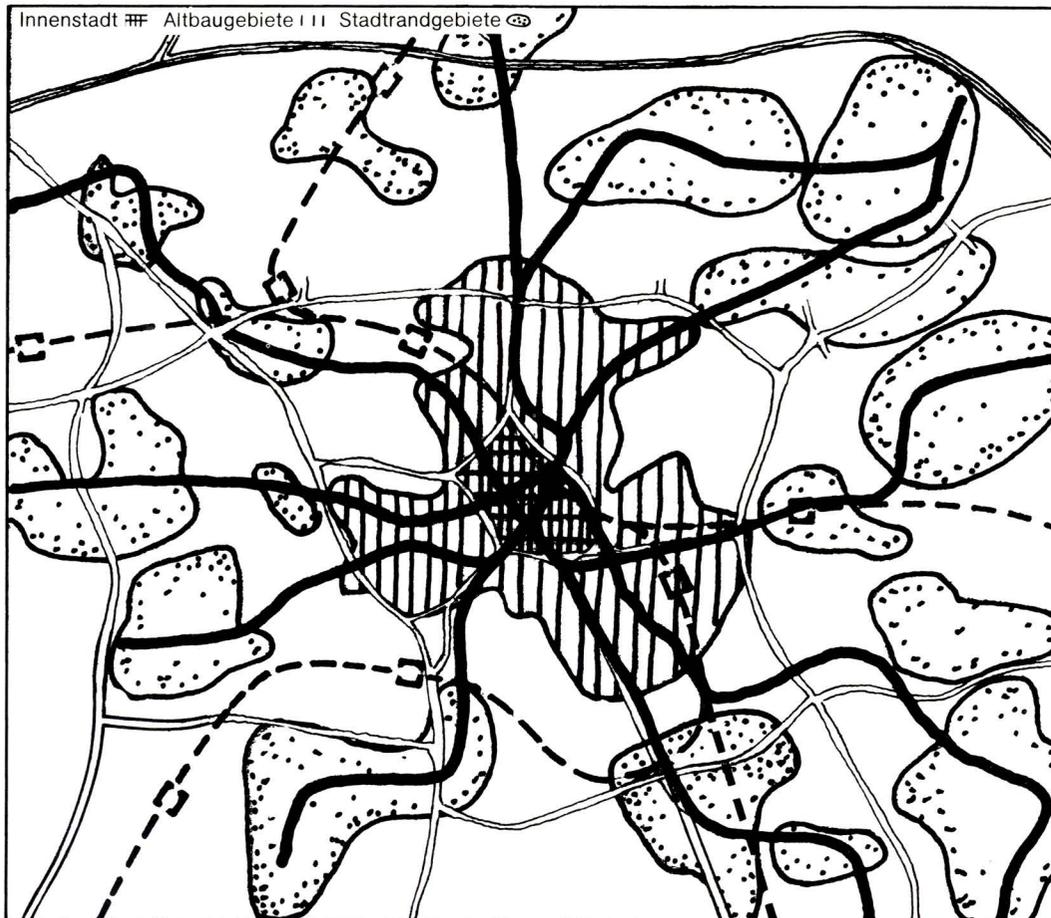
- Mit dem Neubau der Nordtangente wird das Tangentenviereck geschlossen.
- Die vorhandenen Tangenten werden durch den kreuzungsfreien Ausbau der Knotenpunkte zu Stadtautobahnen vervollständigt.
- Im Süden und Westen außerhalb des Stadtgebietes werden zur Ergänzung des Rastersystems äußere Tangenten vorgesehen.
- Die Innenstadt wird so erschlossen, daß einzelne Sektoren mit schleifenförmigen Straßenzügen an den Innenstadtring angebunden werden. Im Zentrum entsteht ein großer zusammenhängender Fußgängerbereich.





ZUORDNEN – Wohnen – Erholen – Versorgen
 – Arbeiten – Verkehr – Bilden

VERBINDEN – Straßennetz = – U-Bahn – – S-Bahn -o-



UNTERTEILEN – Straßennetz – – Grün- und Waldflächen ∞
 – Kanal = – Bahnanlagen ||||
 – Leine –

Ordnungselemente

Im Flächennutzungsplan werden die unterschiedlichen Nutzungen räumlich geordnet. Dabei müssen zahlreiche Abhängigkeiten und Beziehungen der Nutzungen untereinander berücksichtigt werden, die sowohl im Bereich eines Stadtteils als auch im gesamten Stadtgebiet auftreten.

Zuordnen

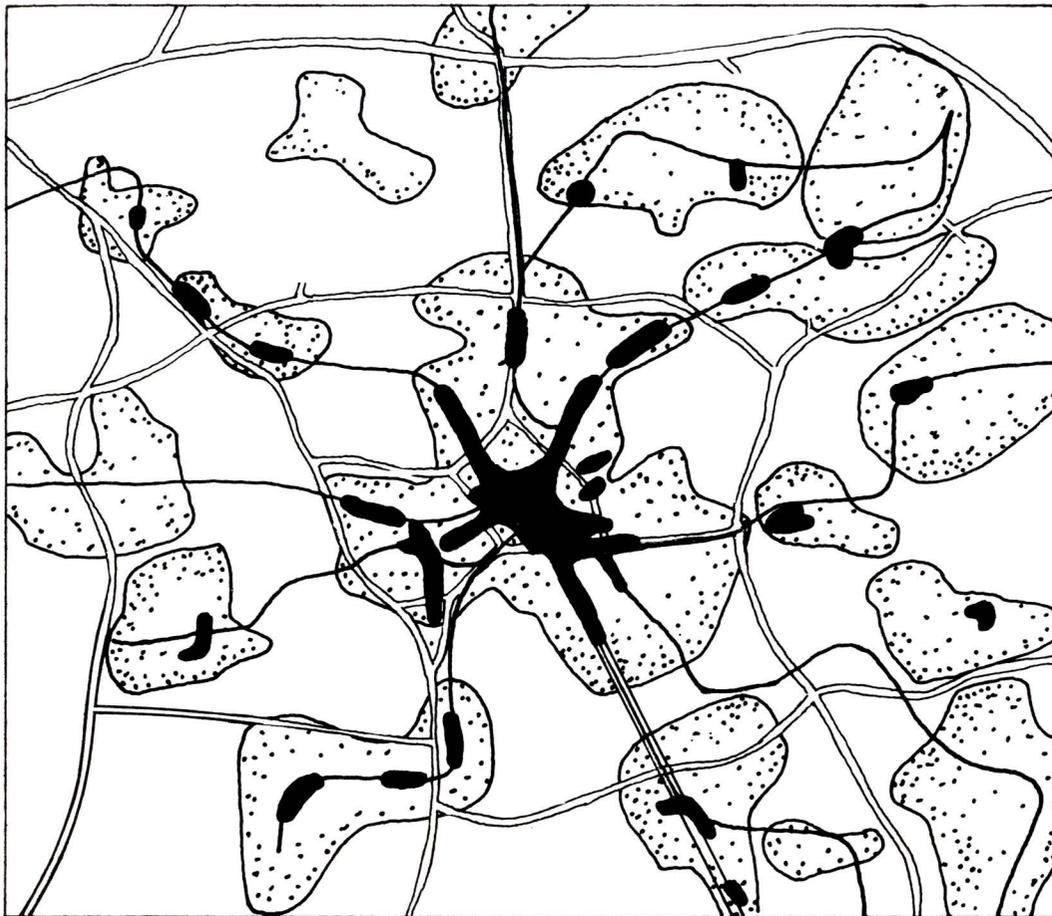
Am Beispiel des neuen Stadtteils Roderbruch wird das Prinzip der Zuordnung deutlich: Wohnungen, Arbeitsplätze, Läden und öffentliche Einrichtungen sind einander und der Haltestelle der U-Bahn so zugeordnet, daß möglichst kurze Fußwege entstehen. Die Dichte der Wohnbebauung nimmt mit ihrem Abstand von der künftigen U-Bahn ab. Grünflächen sind von den Wohnungen gut zu erreichen. Gewerbebetriebe liegen am Rande, der Straße zugeordnet.

Verbinden

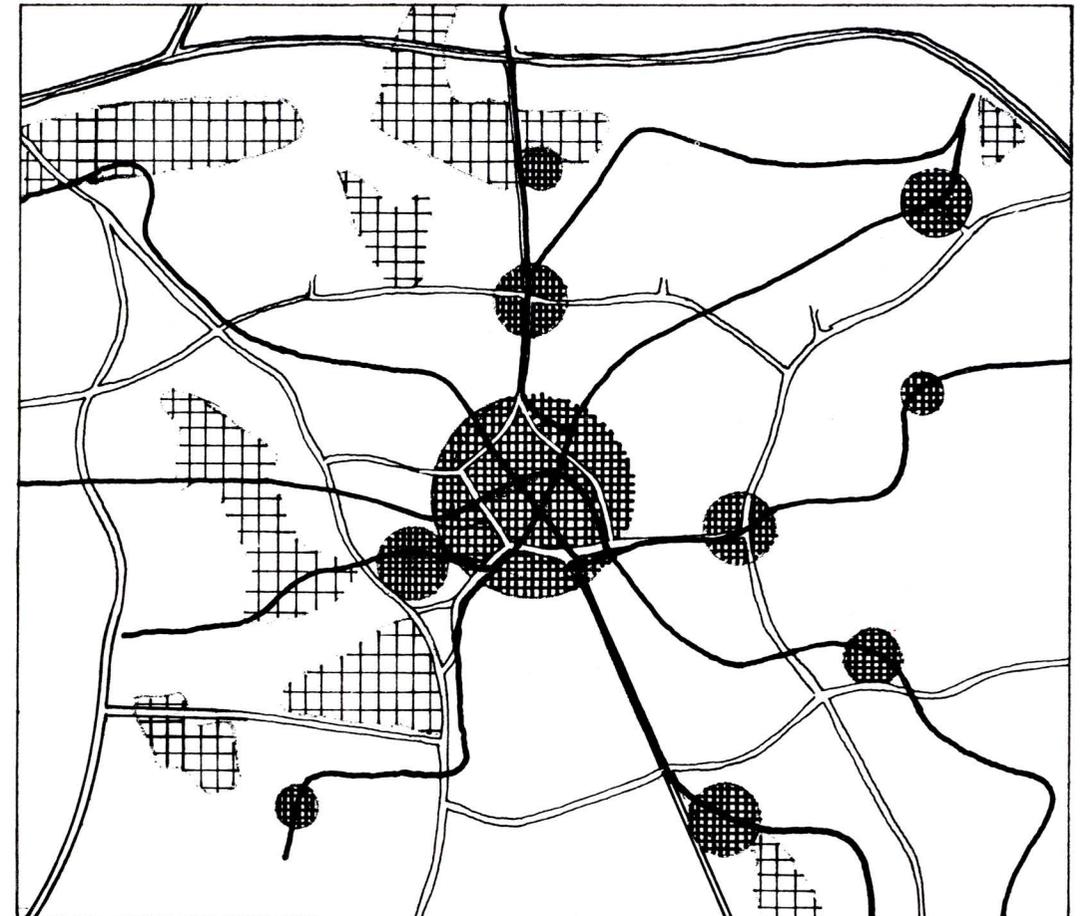
In der Stadt wird die räumliche Zuordnung der Nutzungen ergänzt durch die verbindende Funktion der Hauptverkehrswege. Der öffentliche Nahverkehr sorgt für die zentrale Erschließung der Zonen mit hohem Verkehrsaufkommen und verbindet sie miteinander. Die Zentren der Neubaugebiete und die Arbeitsplatzgebiete am Stadtrand mit den dicht bebauten innenstadtnahen Wohngebieten und mit der Innenstadt als Zentrum wichtiger Aktivitäten. Im Gegensatz dazu stellen die Hauptverkehrsstraßen tangentielle Verbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen her.

Unterteilen

Die verbindenden Verkehrswege unterteilen gleichzeitig die einzelnen Stadtteile: Dämme für Bahnanlagen und breite Fahrbahnen begrenzen und durchschneiden sie an vielen Stellen. Das gleiche gilt für den Mittellandkanal und die Leine. Die zusammenhängenden Grünflächen unterteilen die Stadt großräumiger: Zwischen der Südstadt und Linden-Süd liegt die südliche Leineau, zwischen Linden-Nord und der Nordstadt liegt die nördliche Leineau und zwischen der Oststadt und dem Zoogebiet die Eilenriede.



VERSORGEN – Bereiche mit Marktfunktionen ●
 – U-Bahn —
 – Versorgungsgebiete ◻



DEKONZENTRIEREN – Büros, Verwaltung ■■■
 Produzierende Betriebe ■■■

Versorgen

In jedem Stadtteil haben sich zentrale Bereiche entwickelt, in denen die Einwohner einkaufen und andere Besorgungen erledigen. Neben der Innenstadt als zentralem Bereich für die Gesamtstadt sind das die alten Ausfallstraßen wie Lister Meile, Hildesheimer Straße oder Vahrenwalder Straße, an denen sich das private Gewerbe und die öffentlichen Einrichtungen für den Gemeinbedarf konzentrieren. Hinzu kommen die historischen Ortsteilmittelpunkte am Stadtrand wie Ricklingen und Badenstedt und die Zentren der Neubaugebiete. Allen gemeinsam ist die Erschließung durch die Straßenbahn. Diese „Bereiche mit Marktfunktion“ sollen so gestaltet werden, daß dem Fußgänger mehr Raum gegeben wird. Sie werden damit zu einem Aufenthaltsort ihrer Bewohner und zum lebendigen Mittelpunkt des einzelnen Stadtteils.

Entlasten und ergänzen

In enger Zuordnung zur künftigen U-Bahn und den Tangenten des Straßennetzes werden Standorte für Büros und Verwaltung (gemischte Bauflächen) bereitgestellt, die sowohl die Innenstadt entlasten als auch die Zentren der neuen Stadtteile mit wohnungsnahen Arbeitsplätzen und zentralen Funktionen ergänzen sollen.

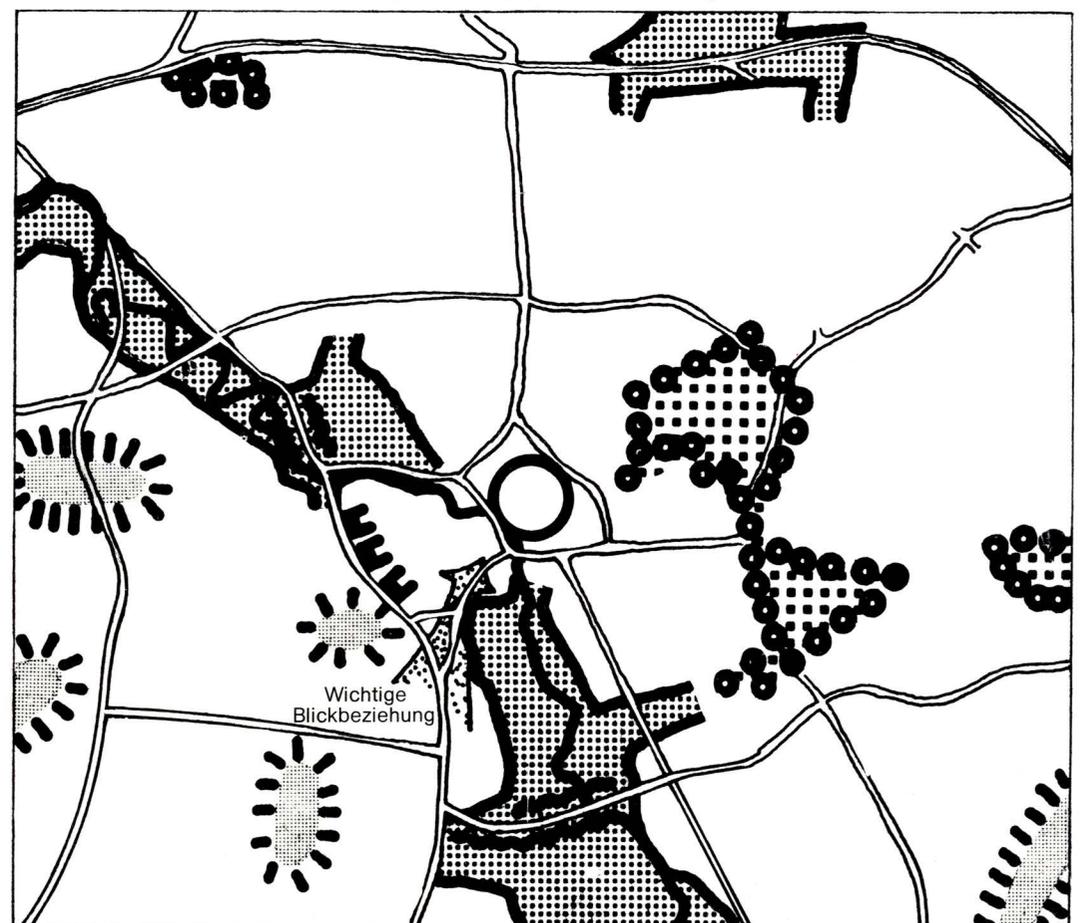
Gestalten

Das Erscheinungsbild der Stadt wird durch viele Elemente geformt:

- das einzelne Gebäude mit seiner Nutzung
 - Gebäudegruppen, ihre Anordnung zu Straßen und Plätzen
 - Stadtteile
 - in Kontrast dazu Freiräume als offene Landschaften oder Wald
 - Verkehrsanlagen, ihre Lage in der Landschaft und Eröffnung von Blickbeziehungen.
- Sie werden vom Fußgänger anders als vom Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel oder vom Autofahrer erlebt. In diesen unterschiedlichen Bewegungsabläufen dienen sie der Orientierung und Sichtbarmachung des Stadtbildes. Im Wechsel der Eindrücke werden Vergangenheit und Gegenwart, Bebauung und Freiflächen ablesbar.

GESTALTEN – Naturraum und Straßennetz – Stadtmitte und Ringstraße

Offene Tallandschaft ■■■ Waldränder ●● Höhenrücken *z Stadtmitte ○ Eindrücke: Freiraum ~ Kante ■



Hannover in der Region

Seit dem 2. Weltkrieg hat sich um Hannover ein Verdichtungsraum gebildet, in dem heute über 1 Million Menschen wohnen. Zahlreiche Entwicklungsaufgaben lassen sich nicht mehr im Rahmen der engen Grenzen des Stadtgebietes erfüllen. Auf vielfältige Weise ist die Stadt mit ihrem Umland verbunden:

- die Stadt erfüllt für die gesamte Region und darüber hinaus zentrale Funktionen.
Auf engem Raum finden sich hier:
- kulturelle Einrichtungen wie Theater und Museen
- Schulen, Hochschulen und Krankenhäuser
- attraktive Einkaufsmöglichkeiten
- Erholungsmöglichkeiten wie die Herrenhäuser Gärten, der Sportpark und der Zoo.
- Hotels und Gaststätten, Banken und Versicherungen
- Kommunal- und Landesverwaltungen, Verbände und Kammern
- die Verknüpfungspunkte der Linien des regionalen Nahschnellverkehrs untereinander und mit dem U-Bahn-Netz liegen im Stadtgebiet, insbesondere in der Innenstadt. Auch das Netz der regionalen Hauptverkehrsstraßen ist auf die Stadt hin orientiert.

- Stadt- und Umland ergänzen sich im Wohnungsangebot. Die unterschiedlichsten Wohnwünsche hinsichtlich Lage, Art und Preis der Wohnungen können so erfüllt werden.
- Ausgedehnte Gewerbeflächen sind nur noch im Umland zu erschließen, weil in der Stadt dafür kaum noch Flächen verfügbar sind. Büros und Verwaltungen mit vielen Beschäftigten wählen dagegen vorwiegend die zentral gelegenen Standorte im Stadtgebiet als Firmensitz.
- Bedeutende Einrichtungen, die von der Stadt allein oder zum Teil getragen werden, wie Messe, Flughafen, Pferderennbahn und Wasserwerke, liegen außerhalb der Stadtgrenze.
- Die Erholungsgebiete im Umland wie der Deister und das Steinhuder Meer werden auch von hannoverschen Bürgern aufgesucht.

Daraus ergeben sich zahlreiche Beziehungen über die Stadtgrenzen hinweg:

Beispielhaft genannt seien die 135000 Einpendler, die täglich von ihrem Wohnort im Umland zur Arbeit nach Hannover kommen oder die annähernd 5000 Schüler, die im Umland wohnen und hannoversche Schulen besuchen.

Das erfordert nicht nur ein gemeinsames Konzept für den Ausbau der Verkehrswege, sondern auch eine gemeinsame Planung vieler anderer Entwicklungsaufgaben, um die kommunalen Grenzen für die Bürger weniger spürbar werden zu lassen. Zur Lösung dieser gemeinsamen Aufgaben haben die Gemeinden dieses Raumes im Jahre 1963 den Verband Großraum Hannover gebildet.

In Übereinstimmung mit dem Verbandsplan enthält dieser Flächennutzungsplan das Konzept für die städtebauliche Entwicklung des zentralen Bereichs der Region. Das Gesetz über die kommunale Neugliederung im Raum Hannover berücksichtigt die Entwicklung in diesem Gebiet und die im bisherigen Verband gemachten Erfahrungen. Mit diesem Gesetz erfolgt ein weiterer bedeutsamer Schritt hin zu einer regionalen Ordnung. Folgerichtig wird der alte Verband aufgelöst, und dem neu zu bildenden Verband Großraum Hannover werden wesentlich erweiterte Zuständigkeiten und Durchführungskompetenzen übertragen.

Impressum

Herausgegeben von der Landeshauptstadt Hannover, Oktober 1973
Stadtplanungsamt:
Leitender Baudirektor Felix zur Nedden, Abt. für Flächennutzungsplanung
Mitarbeiter für Text und Grafik:
Karin-Uta von Buttler, Dieter Frerichs, Gerhard Haupt,
Jürgen von Hörsten, Wolfgang Kroupa, Helmut Kühne, Dietmar Lenk,
Wilfried Möller, Adolf Neunhäuserer, Ingelore Oellerich,
Siegfried Plöger, Klaus Spiegelberg, Frowin Straede, Bärbel Wawer

Redaktion: Presseamt
Gestaltung: Studio Otto, Hannover
Zeichnung: Jeromir Vejil
Fotos: Rudolf Fischer (1), Peter Gauditz (1), Joachim Giesel (8),
Herbert Grohe (2), Hermann Otto (1), W. Schilling (1), Fritz Seimert (5),
Hans Wagner (5), Heinrich Weber (4), Archiv Presseamt (1),
Werksfoto VW (2).
Herstellung: Th. Schäfer, Hannover

Luftaufnahmen: Harald v. Pawlikowski-Cholewa, freigegeben d. d. Nieders.
Min. f. Verkehr u. Öfftl. Arbeiten 12. 6. 64 Nr. 105/11 - Luftreisedienst
Niedersachsen LRD 11/229/64 - Archiv Stadtplanungsamt, freigegeben d. d.
Nieders. Min. f. Verkehr und Öfftl. Arbeiten Nr. 11/2063/68 - Stuttgarter
Luftbild Elsässer, freigegeben d. Innenministerium Baden-Württemberg
Nr. 9/5243.
Kartengrundlagen:
Stadtkarte 1:10 000 und Verkleinerung der Umgebungskarte 1:50 000