

# RENNBAHNQUARTIER, BREMEN

## STADTSTRUKTURELLE ANALYSE



DOKUMENTATION  
JULI 2018

**MACHLEIDT**  
STÄDTEBAU + STADTPLANUNG



# AUSGANGSSITUATION

## ANLASS

„Das Areal der Galopprennbahn und dessen Umfeld stellen einen Teilbereich des sich überaus dynamisch, aber auch heterogen entwickelnden Bremer Ostens dar (...)

Für den Bremer Osten, aber auch für Bremen insgesamt bietet sich mit dem Areal der Galopprennbahn eine große Chance im Bereich der Innenentwicklung ein gemischtes Quartier zu entwickeln, das neue Impulse der Stadtteilentwicklung generiert, ohne die besonderen Charakteristika der bisherigen Strukturen aus dem Blick zu verlieren.

In Vorbereitung einer neuen Entwicklung der Galopprennbahn, soll das Areal in seinen Einbindungen in die umgebenden Stadtstrukturen in Hinblick auf stadtplanerisch relevante Aspekte untersucht sowie mit Interessenvertreterinnen und -vertretern, der Ortspolitik und der Öffentlichkeit erörtert werden. In diesem Zusammenhang sind funktionale und räumliche Bezüge zwischen der Planungsfläche und einem erweiterten Betrachtungsraum herauszuarbeiten und neue Perspektiven zu formulieren.

Aus einer Analyse des Standortes sowie des Umfeldes sollen Rückschlüsse auf das Entwicklungspotential des heutigen Rennbahnareals gezogen und programmatische Vorgaben für den weiteren Entwicklungsprozess definiert werden.“

*Quelle: Angebotsaufforderung, Freie Hansestadt Bremen*

# INHALT

## I. ANALYSE

- Übergeordnet
- Strukturen der Stadt
- Nutzungen
- Freiräume
- Mobilität
- Nachbarschaften der Rennbahn

## II. ENTWICKLUNGSDYNAMIKEN

## III. ERGEBNISSE

- Thesen für das Rennbahnquartier
- SWOT - Analyse

## I. ANALYSE

---

ÜBERGEORDNET



## Lage im Bremer Osten

Die Schnittstelle, an welcher sich das zukünftige Rennbahnquartier befindet, lässt sich wie folgt beschreiben.

- Zwischen:
  - ... innerer und äußerer Stadt
  - ... Vorstadt und Stadtrand
  - ... kompakter & aufgelöster Stadt
  - ... dichter und lockerer Stadt
  - ... Park/Kleingärten und (Kultur-) Landschaft
  - ... Wohnen und Arbeiten



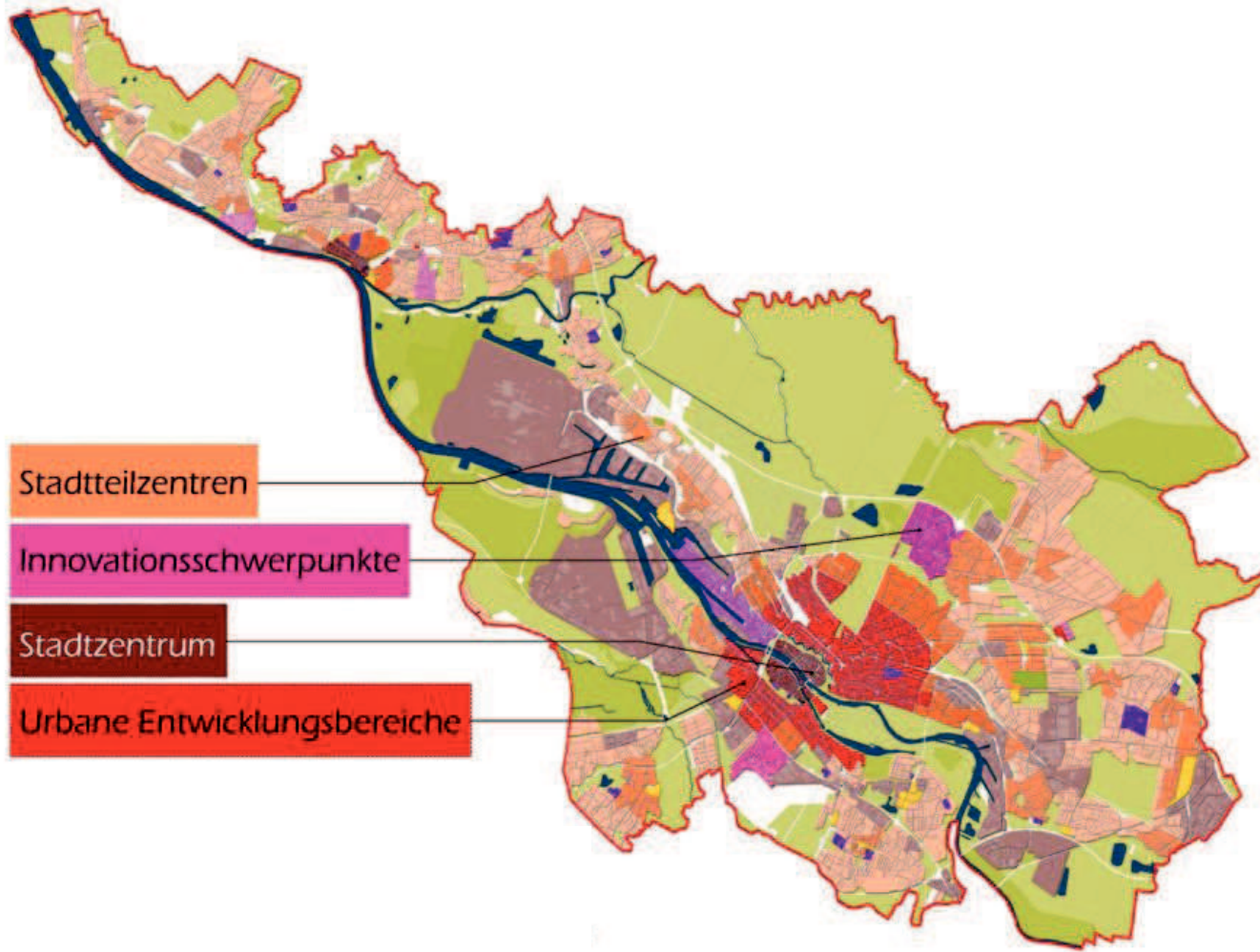
Abb. Hansestadt Bremen (Stadt Bremen), o.M.

# I. ANALYSE

---

STRUKTUREN DER STADT

## LEBENSWERT - URBAN - VERNETZT



Schwerpunkte der Stadtentwicklung - (Fachbeitrag zum Flächennutzungsplan)

## Leitbild Bremen

Die Bremer Stadtentwicklung hat als Leitbild „Lebenswert - Urban - Vernetzt“. Besondere Ziele lauten dabei wie folgt:

- **Urbane Zukunft | Nachhaltigkeit |** Bildung | Demografie | Sozialer Zusammenhalt | Wissenschaft | **Mobilität** | Bürgersinn | Wertschöpfung | **Klima- & Umweltschutz** | **Wohnen | Arbeiten | Grüne Metropole** | **Lebensqualität** | Integration | Architektur | Wettbewerb | **Innovation | Teilhabe** | Zuwanderung
- Das Leitbild ist von gesamtstädtischer Bedeutung und gibt eine übergeordnete Hilfestelle bei der baulichen Entwicklung der Stadt. Es bildet somit auch den übergeordneten Rahmen für das zukünftige Rennbahnquartier.



Abb. Räumliches Grundmuster aus dem Leitbild, o.M.



## Strukturen der Stadt

- Die Baustrukturen, in der Umgebung des zukünftigen Rennbahnquartiers, sind sehr heterogen. Es befinden sich überwiegend differenzierte Wohntypologien in der direkten Umgebung. Diese bilden strukturell große zusammenhängende Einheiten.
- Ebenfalls sind große zusammenhängende Gewerbe- und Einzelhandelsstandorte aufzufinden (Mercedes-Benz, Berliner Freiheit...).

> **Klar ablesbare baulich-räumliche Einheiten.**



Abb. Baustruktur und Typologie (Schwarzplan), o.M.



## Strukturen der Umgebung

In näherer Betrachtung werden die umgebenden Strukturen deutlicher als strukturelle Einheiten ablesbar:

- Die Neue Vahr im Norden
- Die Wilhelm-Busch-Siedlung im Osten
- Das Mercedes-Benz Werk im Süd-Osten
- Kleingartenanlagen und großflächiger Einzelhandel im Süden
- Die Gartenstadt Vahr im Westen

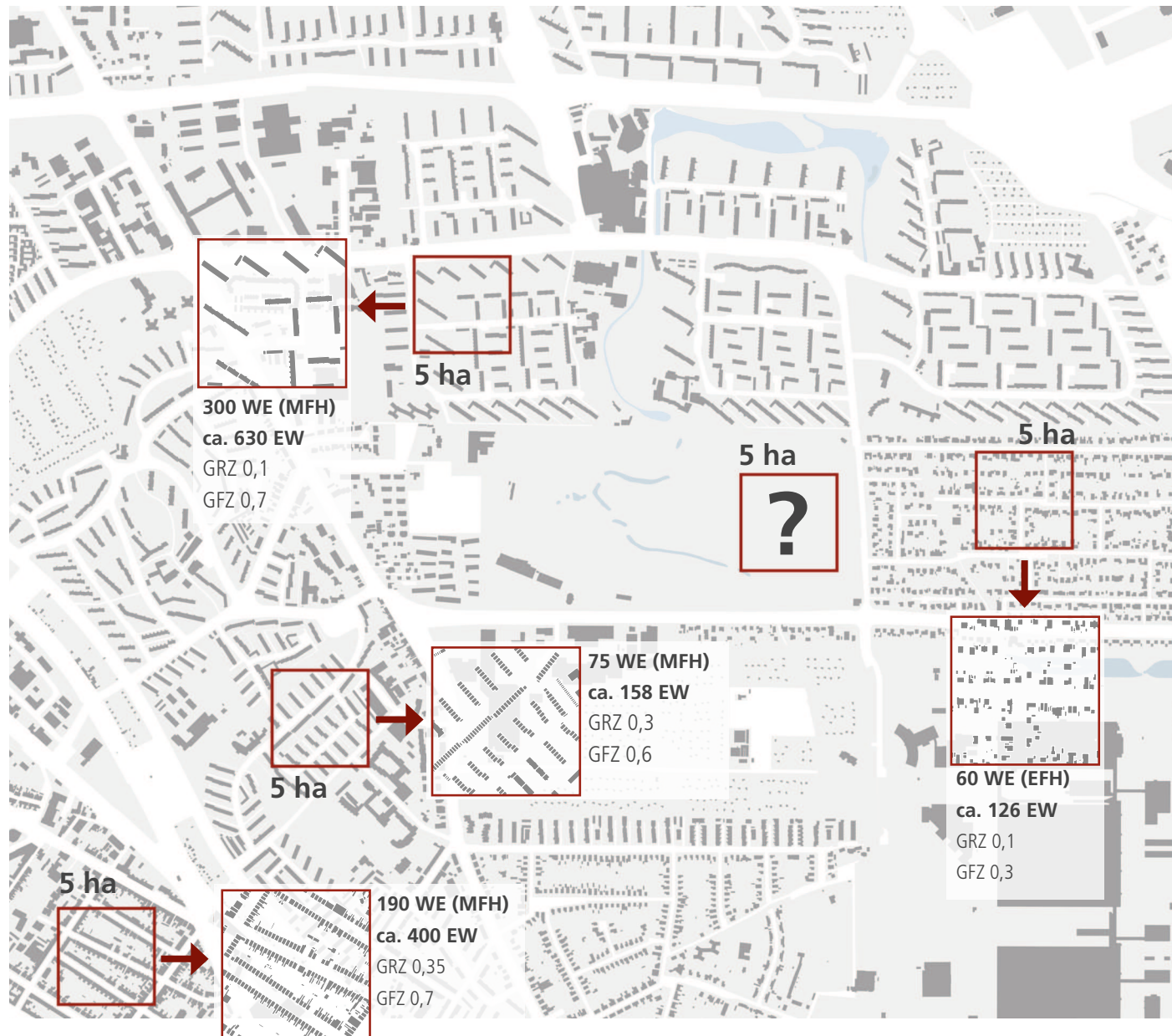
### LEGENDE

- Punktgebäude (überwiegend EFH)
- Reihenhäuser
- Geschosswohnungsbau
- Sondergebäude
- Industrie/ Gewerbe
- Kleingärten



Abb. Typologien in der Umgebung, o.M.





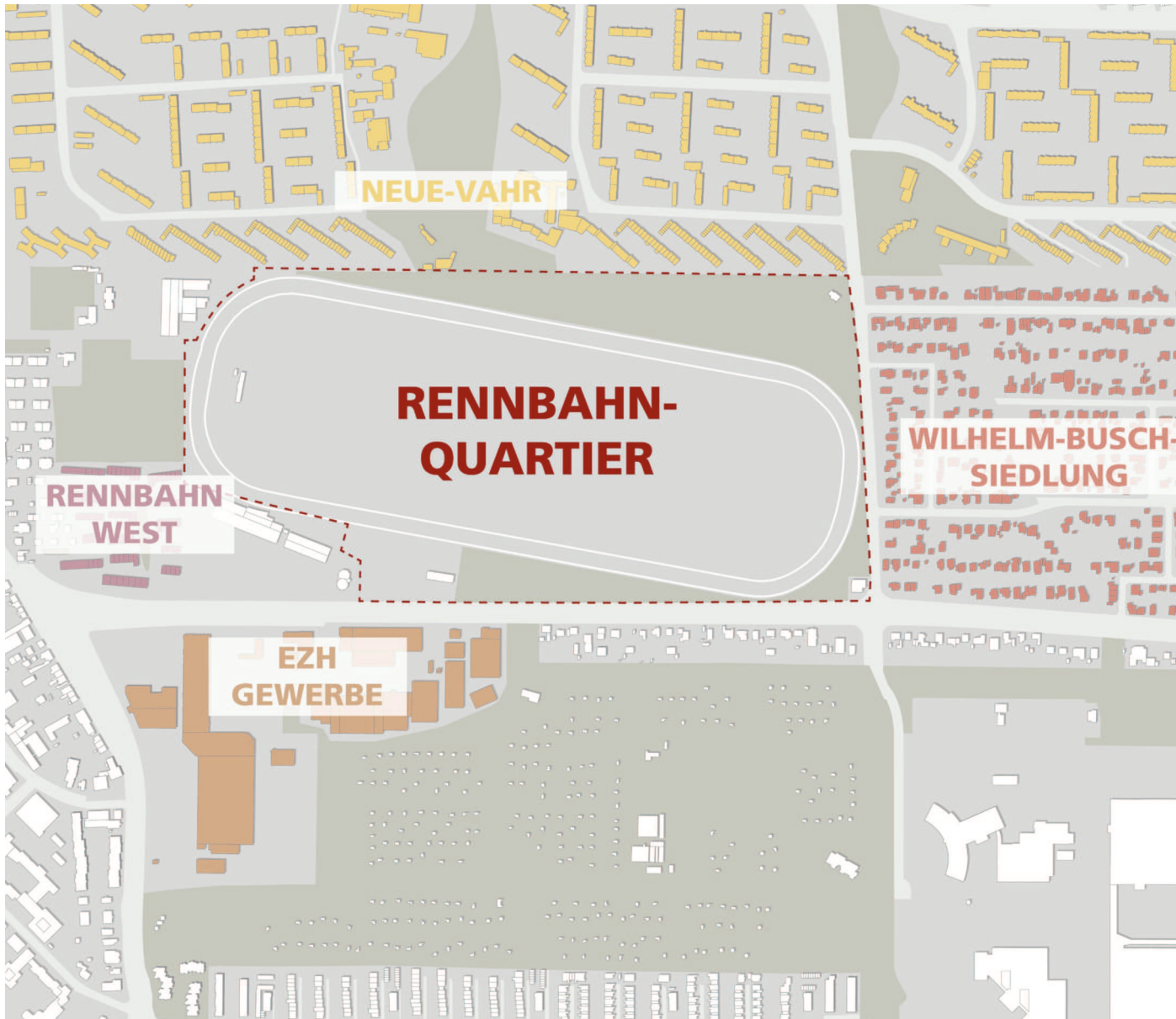
## Strukturen im Umfeld (Dichte /Typologie)

Jede Struktur, mit ihrer jeweiligen Typologie, hat eine eigene bauliche Dichte. In der Betrachtung von jeweils beispielhaften 5 Hektar jeden Gebietes, ergeben sich folgende Werte:

- 5 ha Wilhelm-Busch Siedlung = 60 WE/ 126 EW
- 5 ha Neue Vahr = 300 WE/ 630 EW
- 5 ha Gartenstadt Vahr = 75 WE/ 158 EW
- 5 ha Wohnge. Hastedt/ Hemelingen = 190 WE/ 400 EW



Abb. Dichte & Typologien in der Umgebung, o.M.



## ABLEITUNG Strukturanalyse

Das zukünftige Rennbahnquartier wird von klar ablesbaren strukturellen Einheiten umgeben.

- Die Neue Vahr im Norden, die Wilhelm-Busch-Siedlung im Osten, Kleingartenanlagen und Einzelhandel/ Gewerbe im Süden und das neue Quartier „Rennbahn West“ im Westen.

Ziele für das Rennbahnareal:

- „Eigenständige Baustruktur“
- Rennbahnquartier soll eine neue ablesbare Einheit im Stadtgefüge werden UND
- individuelle Identitäten entwickeln



Abb. Ableitung aus der Strukturanalyse, o.M.

## I. ANALYSE

---

NUTZUNGEN



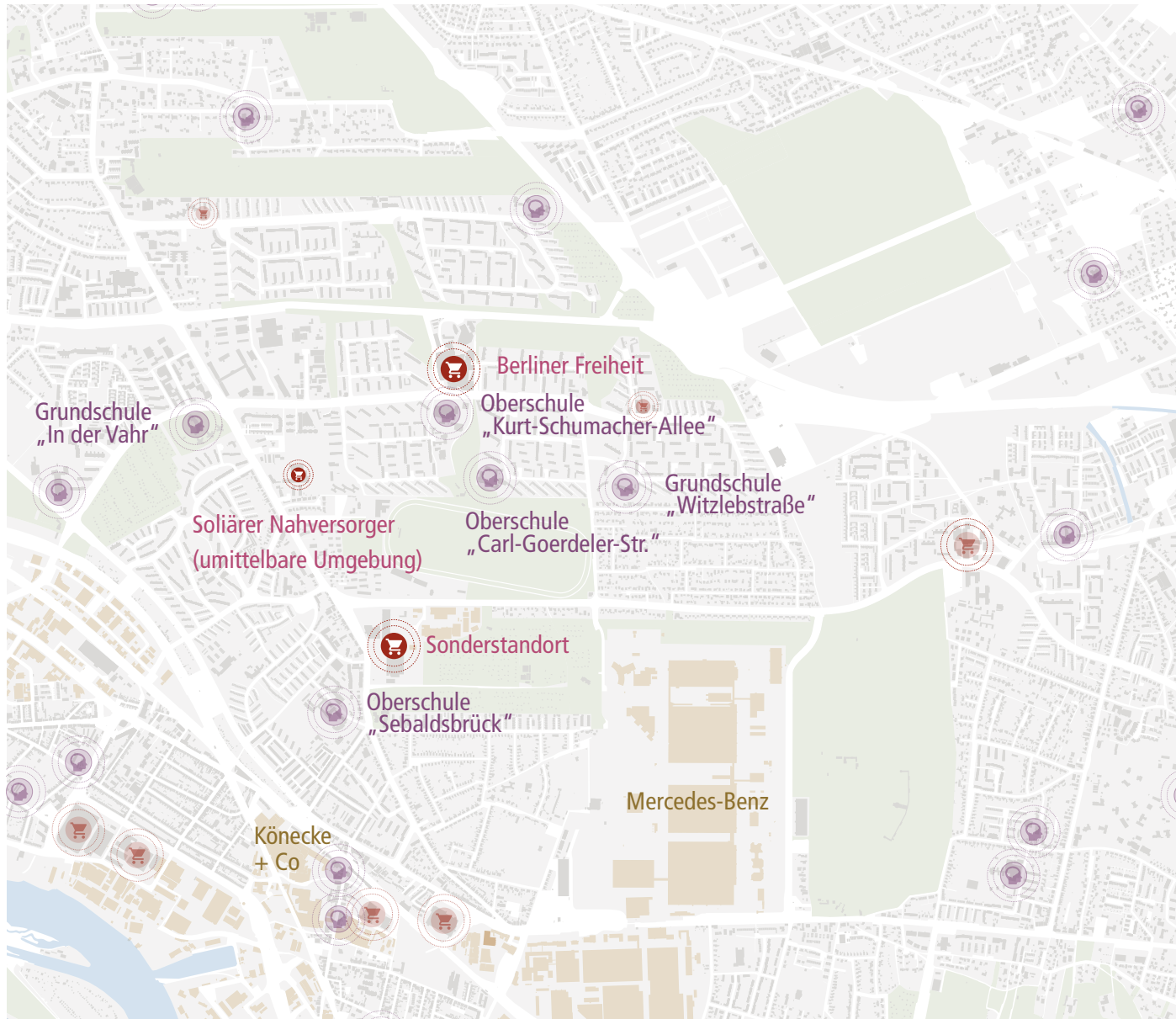
## Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan der Stadt Bremen sind die Nutzungen der jeweiligen Flächen festgesetzt. Dabei werden folgende Ziele verfolgt:

- **Stärkung der Innenentwicklung & Reduzierung des Landschaftsverbrauchs**
- **Profilierung des Wirtschaftsstandortes durch Stärkung urbaner Strukturen**
- **Sicherung & Entwicklung der Nahversorgung**

Abb. Flächennutzungsplan Bremen, o.M.





## Nutzungen

Im Bremer Osten gibt es ganz unterschiedliche funktionelle Nutzungen. Dabei kommt es zu einem Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen und Anforderungen:

- Folgende Einzelhandelsstandorte gibt es in der Umgebung des zukünftigen Rennbahnquartiers:
- Berliner Freiheit/ Stadtteilzentrum Vahr: Versorgung kurz- und mittelfristiger Bedarfe
- Rewe Vahrer Straße: Solitärer Nahversorgerstandort für die unmittelbare Umgebung
- Real (Vahrer Straße): Sonderstandort als Ergänzungs- und Vorrangstandort für nicht Zentren relevanten Einzelhandel

### LEGENDE

-  Schulen
-  Einzelhandelsstandorte
-  Gewerbestandorte

Abb. Sondernutzungen in der Umgebung, o.M.





## Nutzungen

- Im direkten Umfeld des zukünftigen Rennbahnquartiers befindet sich vorwiegend Wohnnutzung.
- Südlich der Ludwig-Roselius-Allee befinden sich kleinere Gewerbebetriebe, sowie das Werk von Mercedes-Benz.
- In der Umgebung befinden sich unterschiedlich große Einzelhandelsstandorte (z.B. real an der Ludwig-Roselius-Allee & die Berliner Freiheit im Norden).
- Auf der Rennbahn befindet sich ein Hotel, welches auch zukünftig weiterbetrieben wird und somit Bestandteil des Rennbahnquartiers wird.

### LEGENDE

	Wohnen
	Gewerbe/ Dienstleistung
	Bildung
	Einzelhandel
	Hotel
	Öffentliche Dienstleistungen

Abb. Nutzungen um das Rennbahnquartier, o.M.





## ABLEITUNG Nutzungsanalyse

- Die Umgebung des zukünftigen Rennbahnquartiers ist vorwiegend durch Wohnnutzung geprägt. Vereinzelt sind Standorte für die Versorgung vorzufinden.
- Südlich der Ludwig-Roselius-Allee befinden sich Kleingartenanlagen, Einzelhandel und Gewerbebetriebe.

### Ziele für das Rennbahnareal:

- eine vitale Nutzungsmischung mit lebendigen Stadträumen
- „Stadt der kurzen Wege“ für das Rennbahnquartier und das Umfeld

<b>W</b>	Wohnen
<b>G</b>	Wohnverträgliches Gewerbe
<b>E</b>	Einzelhandel
<b>SI</b>	Soziale Infrastruktur
<b>So</b>	Sondernutzung
<b>W+G</b>	Wohnen + wohnverträgliches Gewerbe

Abb. Ableitung Nutzungsanalyse, o.M.

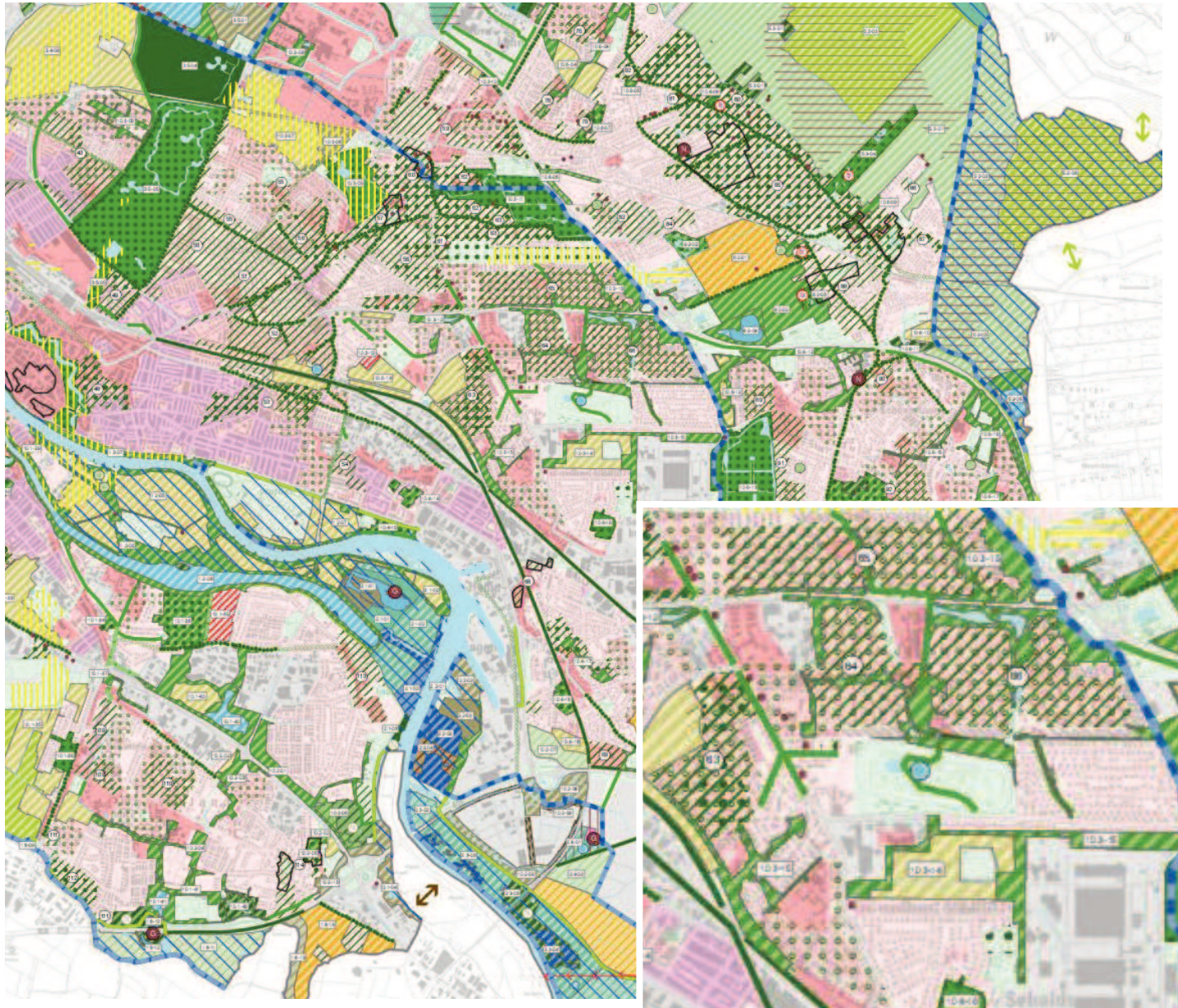


## I. ANALYSE

---

FREIRÄUME





## Landschaftsprogramm

Übergeordnet wird die Freiraumentwicklung in Bremen durch das Landschaftsprogramm (LaPro) geregelt. Besonderes Ziel dabei ist die umweltgerechte Siedlungsentwicklung mit naturräumlichen Bezug. Für den Bereich des zukünftigen Rennbahnquartiers bedeutet dies:

- **Erhalt der Grabensysteme** und Wiederherstellen **offener Entwässerungsgräben**, Verbesserung der Durchgängigkeit für Gewässerorganismen, Erhöhung des Anteils **naturnaher Ufer o. renaturierter Uferabschnitte**, Erhalt und Wiederherstellung von Teichen u. Tümpeln („Trittsteinbiotope“), möglichst extensive Gründlichpflege

Abb. Landschaftsprogramm Hansestadt Bremen o.M.





## Öffentliche Freiräume

- Im Bremer Osten gibt es eine Vielzahl von überörtlichen Grünverbindungen. Neben bestehenden, sind im Landschaftsprogramm auch zukünftige Grünverbindungen vermerkt.
- Die übergeordneten Freiraumverbindungen haben verschiedene Bezüge (z.B. der Carl-Goerdeler-Park im Norden).
- Die bestehende Rennbahn ist als nutzbarer Grünraum nicht erlebbar

### > Rennbahn als Verbindungsstück im Freiraumsystem

— Überörtliche Grünverbindungen Erhalt/ Entwicklung (Landschaftsprogramm)



Abb. Überörtliche Grünverbindungen & Auszug aus dem FNP, o.M.





## Öffentliche Freiräume

- Umliegende Quartiere sind quantitativ ausreichend mit Freiraum versorgt (z.B. sind ca. 9% der Fläche in der Vahr sind öffentl. Grünfläche)

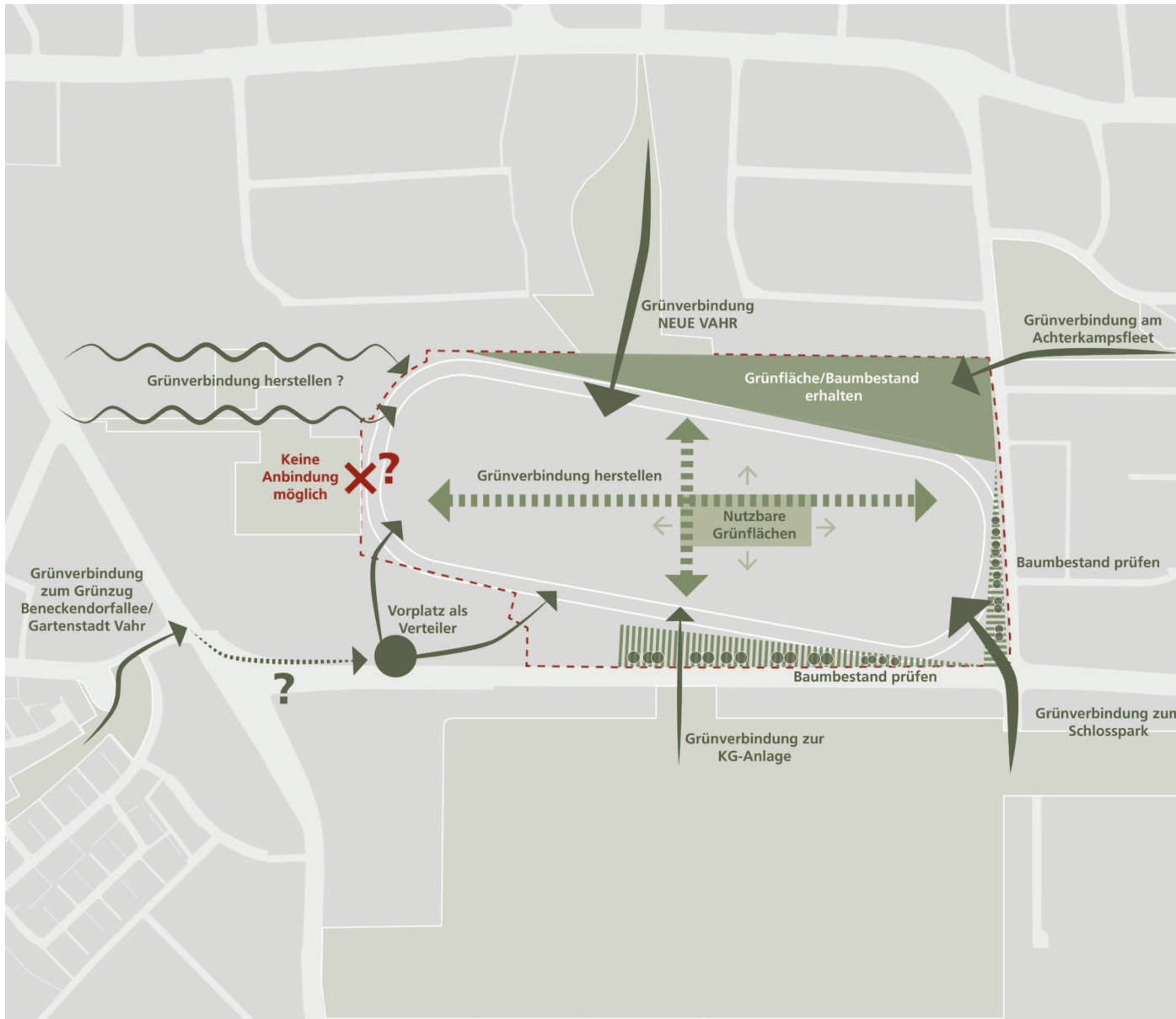
An das zukünftige Rennbahnquartier knüpfen folgende umliegende Freiräume an:

- Grünzug „An der Rennbahn“
- Wege aus der Kleingartenanlage (Im Holterfeld) im Süden
- Grünzug Carl-Görtler Park
- Grünzug „Ludwig-Roselius-Allee“



Abb. Freiraumstrukturen der Umgebung & Auszug aus dem LaPro, o.M.





## ABLEITUNG

### Freiraumanalyse

- Die Rennbahn ist verbindendes Element im Freiraumsystem > Nord-Süd (Carl-Goerdeler-Park/Kleingärten, Holter Feld/ Vahrer Feldweg/Schlosspark), Ost-West (Ellener Hof / Osterholzer Friedhof/Grünzug Ludwig-Roselius-Allee/Grünzug durch die Gartenstadt Vahr in Richtung Beneckendorfallée)
- Auf dem Gelände befindet sich ein öffentlicher Grünraum (Norden) welcher als solcher zu erhalten ist (Grünzug an der Rennbahn).

### Ziele für das Rennbahnareal:

- Einbindung in das Freiraumnetz (lineare Durchwegung)
- Aktivierung als öffentlicher Freiraum mit Aufenthalts- und Freizeitqualitäten für die neuen und alten Bewohner

Abb. Ableitung Freiraumanalyse, o.M.





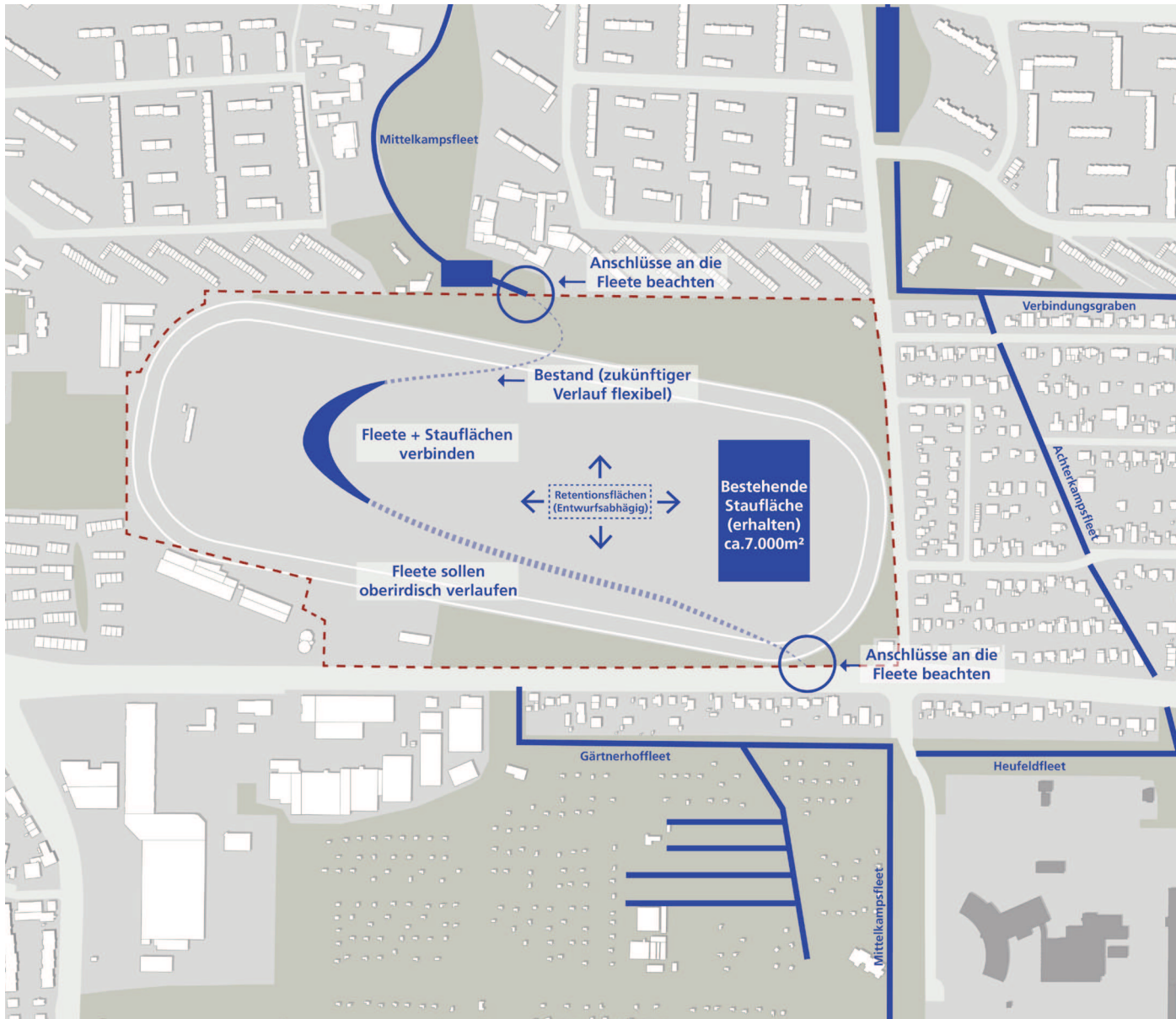
## Gewässersysteme

- Das Mittelkampffleet ist ein übergeordnetes Fleet im Bremer Gewässersystem. Durch sein geringes Gefälle kommt es zu einem langsamen Wasserablauf (Pumpen notwendig).
- Im Bereich der Rennbahn ist das Mittelkampffleet teilweise verrohrt. Der Verlauf wurde in der Vergangenheit immer wieder überformt.
- Es ist sicherzustellen, dass die bestehende oberirdische Wasserfläche in mindestens bestehender Größe erhalten bleibt. Zusätzlich werden Lösungen für die zentrale Regenwasserversickerung benötigt.

=> Genaue Untersuchung ist Gegenstand verschiedener Gutachten und Bestandsaufnahmen (naturräumliche, wasserwirtschaftliche & freiraumplanerische Grundlagen).

Abb. Gewässersysteme in der Umgebung, o.M.





## ABLEITUNG Gewässeranalyse

- Durch das zukünftige Rennbahnquartier verläuft das Mittelkampsfleet. Dieses muss ein zentraler Baustein bei der zukünftigen Entwicklung sein.
- Besondere Bedeutung bekommen dabei die Anschlusspunkte des Fleets im Norden und Süden.

### Ziele für das Rennbahnareal:

- Gewässer als technisches UND erlebbares Element qualifizieren

Abb. Ableitung Gewässersanalyse, o.M.

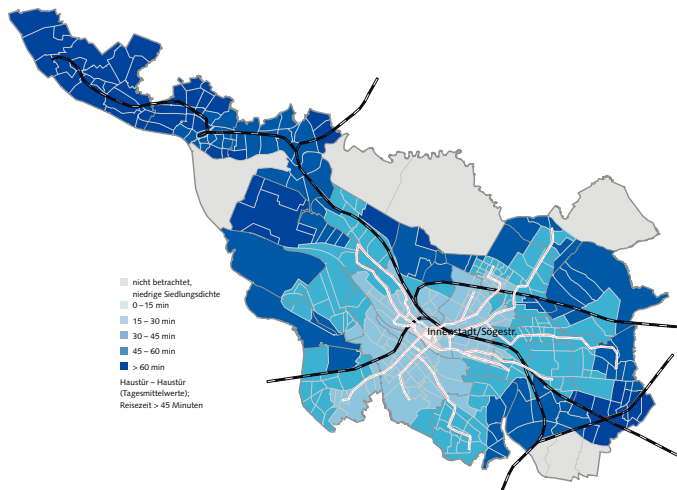


# I. ANALYSE

---

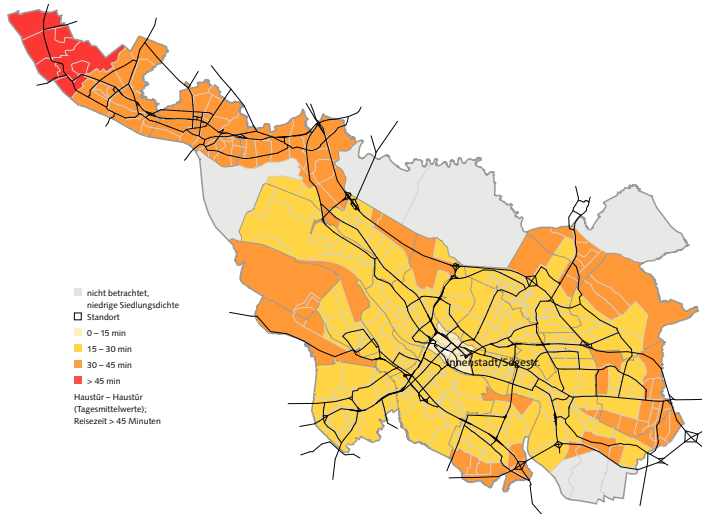
MOBILITÄT

Reisezeit im **öffentlichen Verkehr** in die Innenstadt

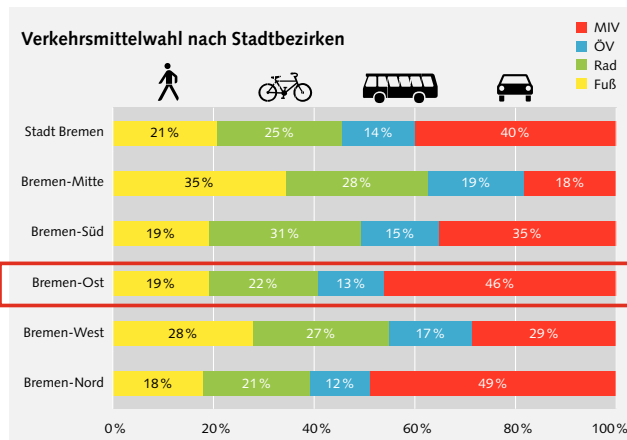


- 24 Min (Fahrzeit) von Ludwig-Roselius-Alle zum Rathaus

Reisezeit im **Auto** in die Innenstadt

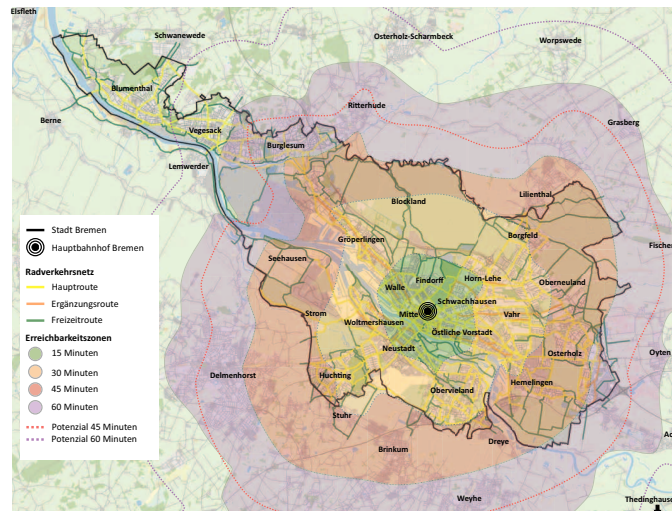


- 20 Min (Fahrzeit) von Ludwig-Roselius-Alle zum Rathaus



- Überdurchschnittliche MIV Nutzung + geringe Nutzung des ÖPNV

Erreichbarkeit des Hbf mit dem **Fahrrad**



- 23 Min (Fahrzeit) von Ludwig-Roselius-Alle zum HBF

## Verkehrsentwicklungsplan

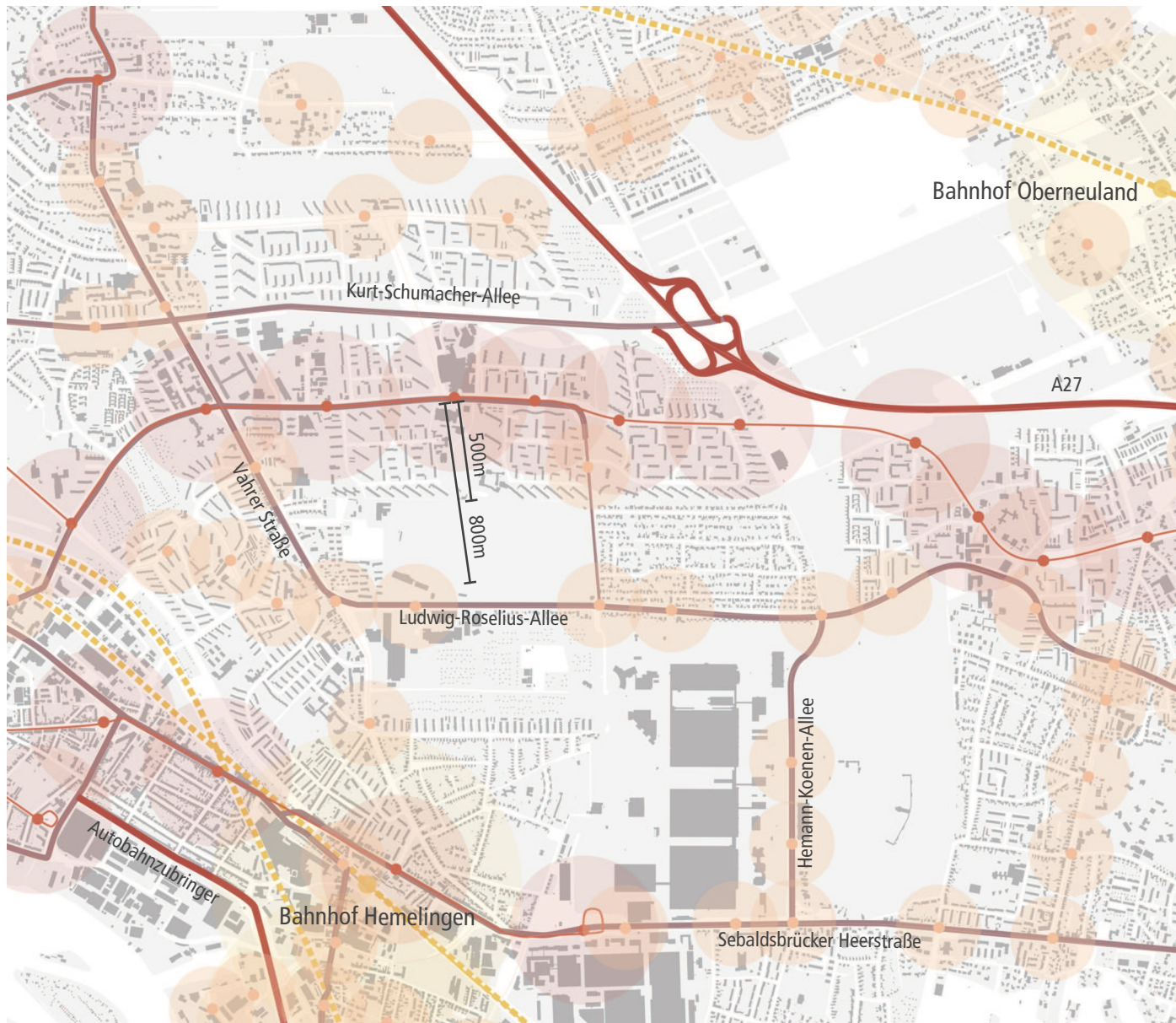
Der Verkehrsentwicklungsplan ist das übergeordnete Instrument der Verkehrsentwicklung in Bremen. Es hat folgende Ziele, welche auch bei der Entwicklung des zukünftigen Rennbahnquartiers berücksichtigt werden müssen:

- **Zielfeld 1: (...)** Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/ innen stärken
- **Zielfeld 2:** Verkehrssicherheit (...) der Nutzung erhöhen
- **Zielfeld 3: Alternative Verkehrsmittelwahl** gesamtstädtisch anbieten und optimieren
- **Zielfeld 4: Verknüpfung der Verkehrssysteme & Angebote (...)**
- **Zielfeld 5: (...)** Optimierung der Wirtschaftsverkehre stärken
- **Zielfeld 6: Die Auswirkung des Verkehrs auf Mensch, Gesundheit und Umwelt nachhaltig und spürbar reduzieren**

Abb. Verkehrsentwicklungsplan Bremen, o.M.







## Erschließung/Vernetzung

Der Bremer Osten verfügt über ein gut ausgebauten Verkehrsnetz für den motorisierten Individualverkehr. Verschiedene übergeordnete Straßen verbinden es in alle Richtungen. Die Autobahn A27 ist unweit entfernt.

- Das Netz der Öffentlichen Verkehrsmittel besitzt im Norden (500-800m entfernt) in der Neuen Vahr eine Straßenbahnlinie zum Stadtzentrum. Des Weiteren verläuft eine Buslinie über die Ludwig-Roselius-Allee im Süden zur Innenstadt.

- 300m Radius (Straßenbahn)
- 150m Radius (Bus)

Abb. Öffentliche Verkehrsmittel in der Umgebung, o.M.



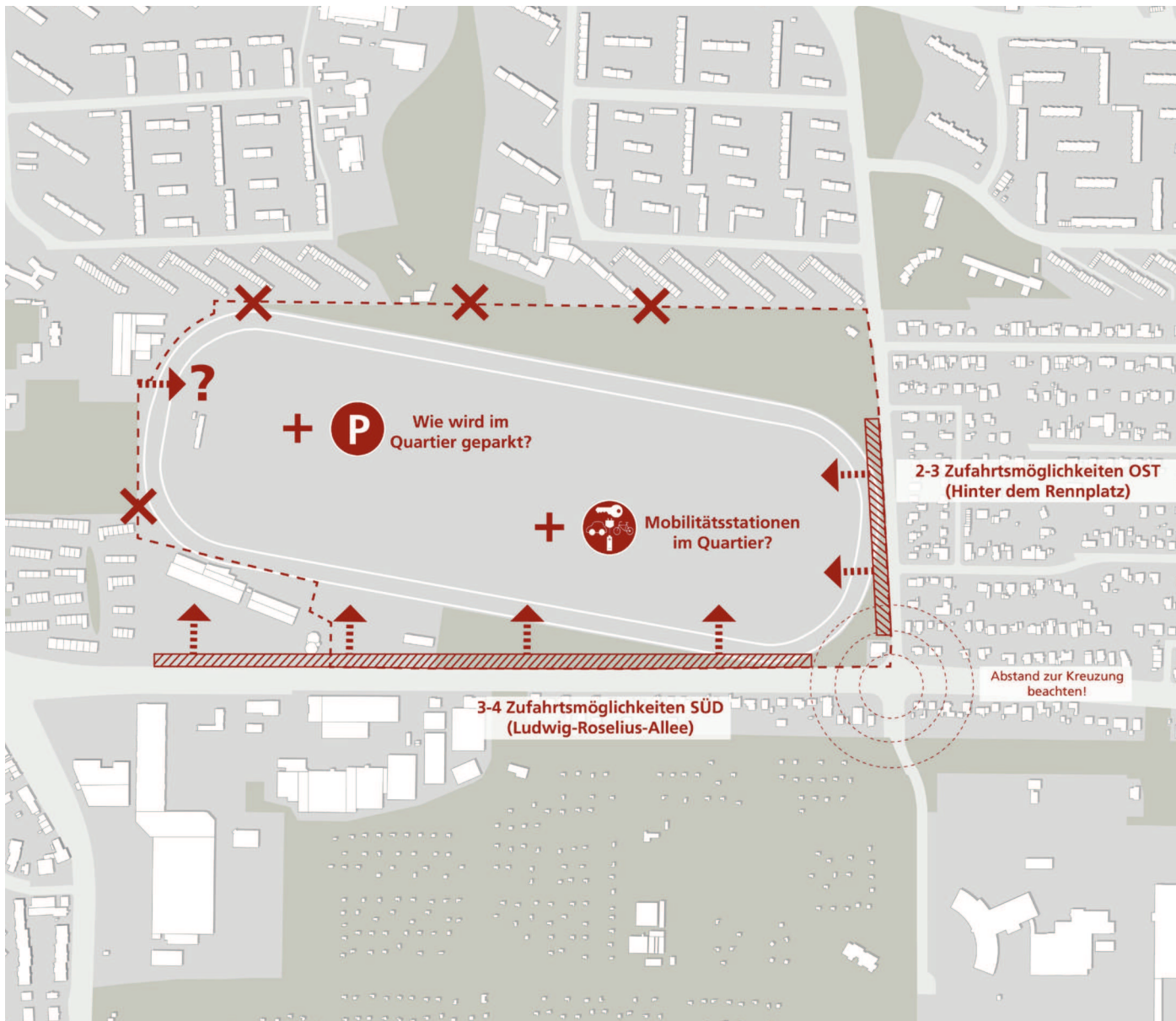


## Erschließung/Vernetzung

- In der Nähe des zukünftigen Rennbahnquartiers befinden sich folgende Straßen: Ludwig-Roselius-Allee (Süden), Vahrer Straße (Westen), die Kurt-Schumacher-Allee (Norden) und „Hinter der Rennbahn“ (Osten)
- Direkt ankommende Sammelstraßen befinden sich im Osten aus der Wilhelm-Busch-Siedlung heraus.
- Das Verkehrssystem der „Neuen Vahr“ endet in Sackgassen mit Wendemöglichkeiten.
- Die Kreuzung Ludwig-Roselius-Allee/ Hinter dem Rennplatz ist eine der Zu- und Abfahrt vom Mercedes-Benz-Werk.
- Das künftige Quartier „Rennbahn West“ bekommt eine interne Ringschließung.

Abb. Straßennetz um das Rennbahnquartier, o.M.





## ABLEITUNG

### Mobilitätsanalyse (MIV)

- Das Rennbahnquartier wird von Süden (Ludwig-Roselius-Allee) und Osten (Hinter dem Rennplatz) direkt von Straßen begrenzt.
- Aus Norden (Neue Vahr) verlaufen keine Straßen für den MIV zur Rennbahn.
- Im Bestand befindet sich keine öffentliche Erschließung im Westen der Rennbahn, welche als Anschlusspunkt genutzt werden könnte.

### Ziele für das Rennbahnareal:

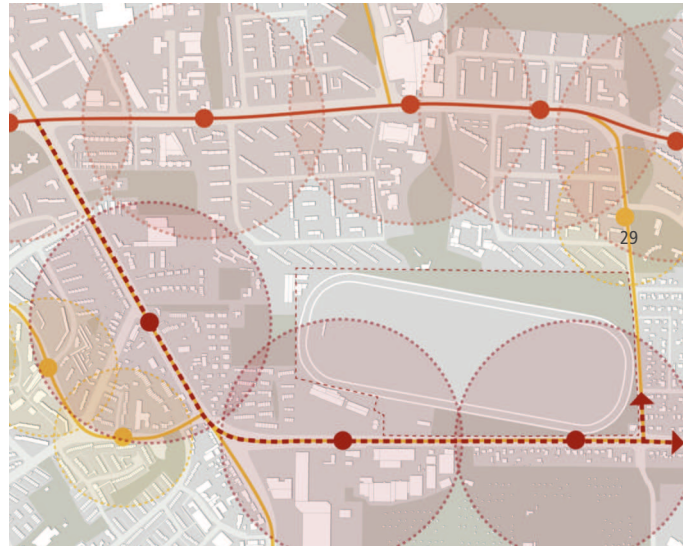
- Minimierung der zusätzlichen Verkehrsbelastungen für das Umfeld
- Stärkung des Umweltverbunds für das Rennbahnquartier und die Nachbarschaft.

Abb. Ableitung Mobilitätsanalyse MIV, o.M.





V1 Straßenbahn von Kurt-Schumacher-Allee mit Wendeschleife ins Quartier legen



V2 Straßenbahn von Kurt-Schumacher-Allee auf Ludwig-Roselius-Allee



V3 Bus im Quartier



Vx

## ABLEITUNG

### Mobilitätsanalyse (ÖPNV)

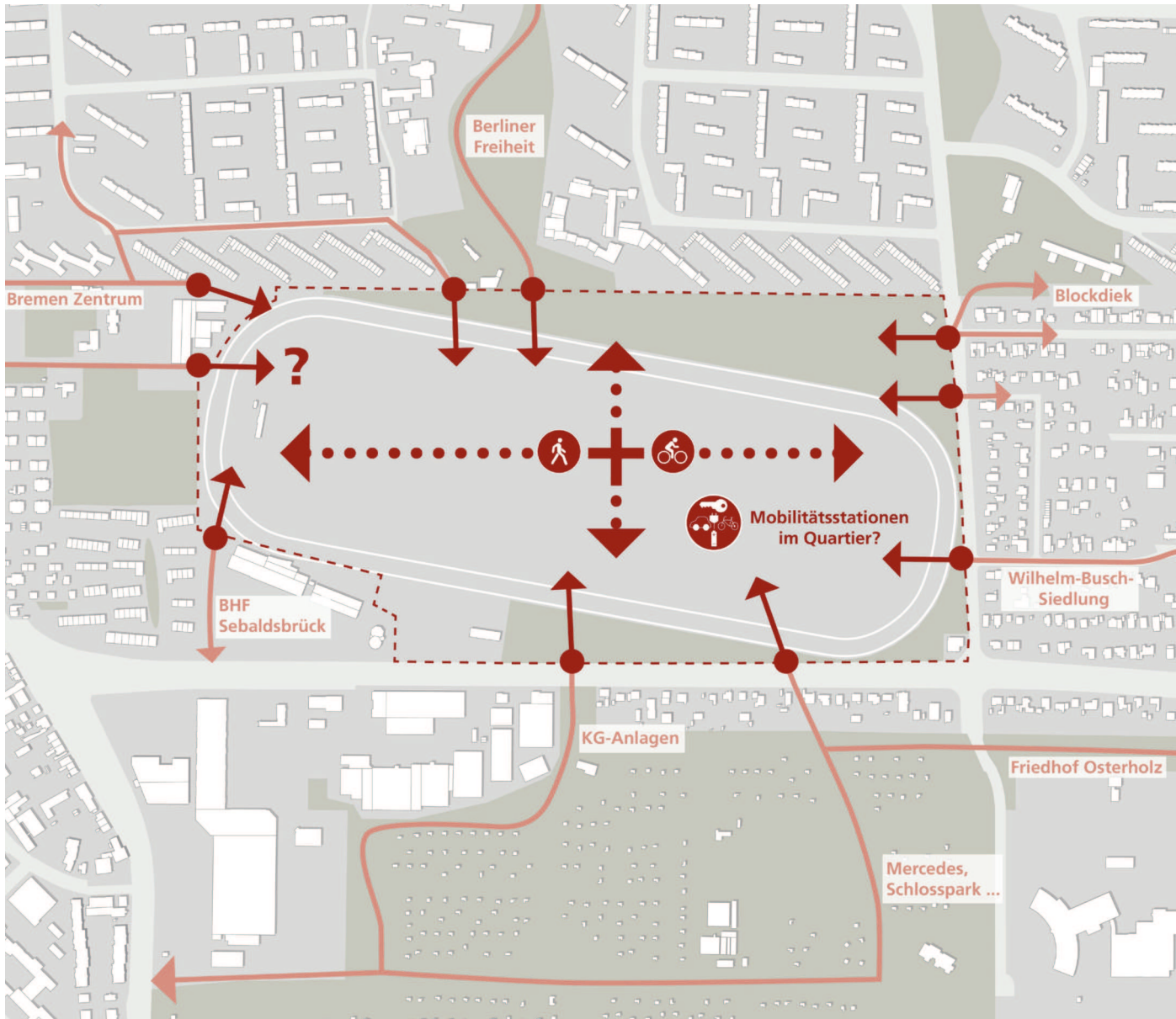
- In der Umgebung gibt es eine Straßenbahnlinie (Norden) durch die Neue Vahr zur Innenstadt.
- Die Buslinien (21/25/29) verlaufen entlang der Rennbahn zur Innenstadt

#### Ziel für die Rennbahn:

- Das Quartier muss optimal (kurze und attraktive Wege) an das bestehende ÖPNV Netz angebunden werden.
- Die ÖPNV Anbindung muss gutachterlich untersucht werden.

Abb. Ableitung Mobilitätsanalyse ÖPNV, o.M.





## ABLEITUNG

### Mobilitätsanalyse (Fuß + Radverkehr)

- Es gibt eine Vielzahl von bestehenden Fuß- und Radwegen im Umfeld des zukünftigen Rennbahnquartiers. Einige von ihnen bilden mögliche Anschlusspunkte.

#### Ziele für das Rennbahnareal:

- Eine optimale Durchquerung für den Fuß- und Radverkehr.
- Entwicklung von schnellen und langsamen Wegen
- Weiterführende Radwegeverbindungen müssen optimal angeschlossen werden.

Abb. Ableitung Mobilitätsanalyse Fuß + Rad, o.M.



# I. ANALYSE

---

DIE NACHBARSCHAFTEN

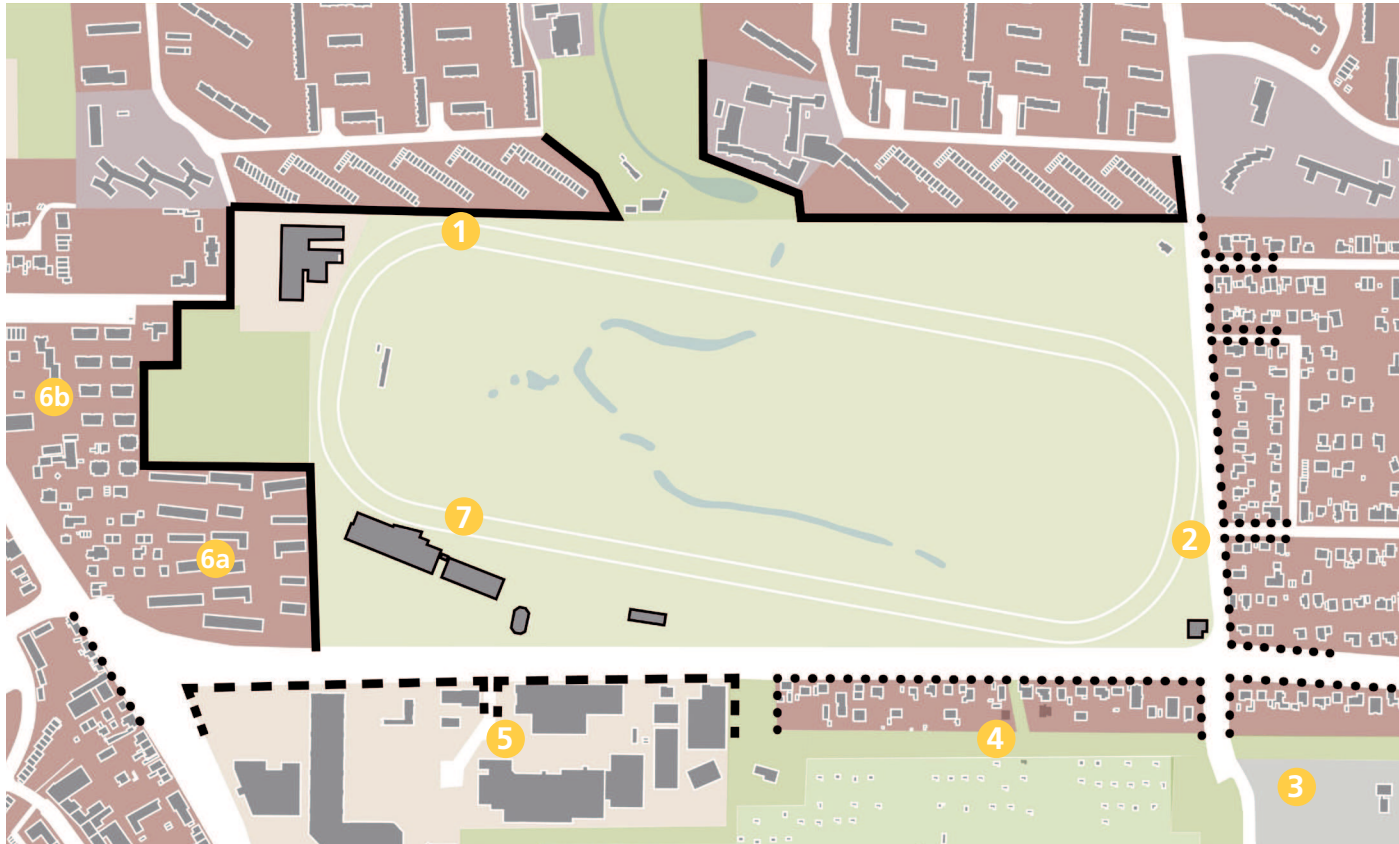


Abb. Nachbarschaften/ Kanten

## Siedlungsränder

Die Umgebung des zukünftigen Rennbahnquartiers besteht aus differenzierte Nachbarschaften, welche im Folgenden genauer betrachtet werden.

- 1) Neue Vahr
- 2) Wilhelm-Busch-Siedlung
- 3) Daimler-Werk
- 4) KGA „Im Holterfeld“
- 5) EZH Ludwig-Roselius-Allee/ Vahrer Straße
- 6a) Rennbahn West
- 6b) Nutzungsmischung Vahrer Straße
- 7) Rennbahn/ Hotel/ Tribüne

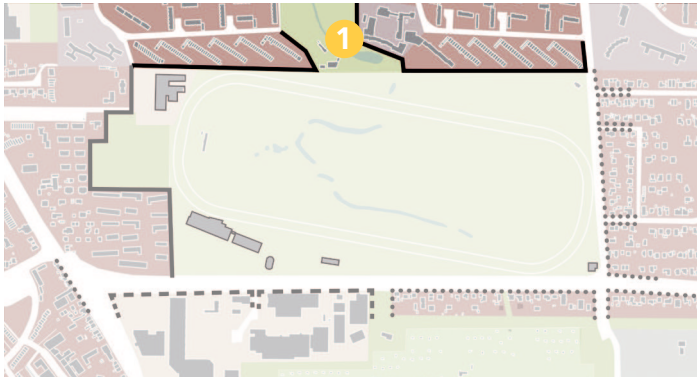


Abb. Nachbarschaft/ Kanten - Neue Vahr



Abb. Freiraumstruktur - Neue Vahr



Abb. Nachbarschaften/ Kanten - Wilhelm-Busch-Siedlung



Abb. Freiraumstruktur - Wilhelm-Busch-Siedlung



Abb. Nachbarschaften/ Kanten - Daimler Werk



Abb. Freiraumstruktur - Daimler Werk

## Teilbereich 1 (Neue Vahr)

- Die Neue Vahr ist eine Großwohnsiedlung im Norden des zukünftigen Rennbahnaareals. Die Gebäude besitzen keine „Adresse“ zur Rennbahn. Vielmehr bilden sie durch die Gärten und Bäume eine grüne Kulisse. Für das Quartier gibt es ein aktuelles Konzept (Vahr 2035), welches einbezogen werden muss.

## Teilbereich 2 (Wilhelm-Busch-Siedlung)

- Die Wilhelm-Busch-Siedlung besteht aus ein bis zwei geschossigen Einfamilienhäusern. Die Gebäude an der Straße „Hinter dem Rennplatz“ haben eine Adresse zur Rennbahn. Abgegrenzt wird die Rennbahn an dieser Seite durch einen dichten Baumbestand.

## Teilbereich 3 (Daimler Werk)

- Das Mercedes-Benz Werk im Süd-Osten der Rennbahn ist ein großflächiger Industrie-/ Gewerbestandort. Die Großstruktur wird im Norden durch Wohnbebauung entlang der Ludwig-Roselius-Allee gesäumt. Eine Zufahrt führt auf die Kreuzung Ludwig-Roselius-Allee/ Hinter dem Rennplatz.



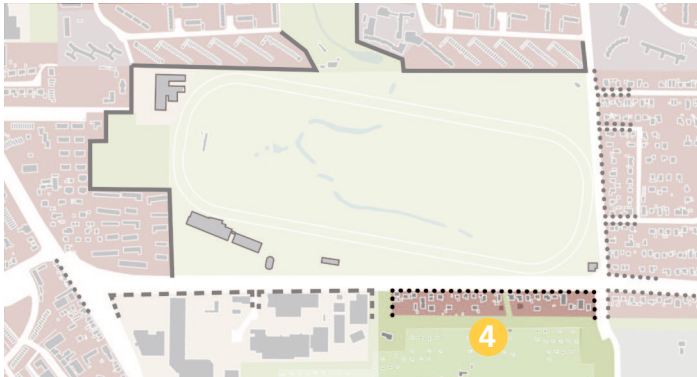


Abb. Nachbarschaften/ Kanten - KGA „Im Holterfeld“

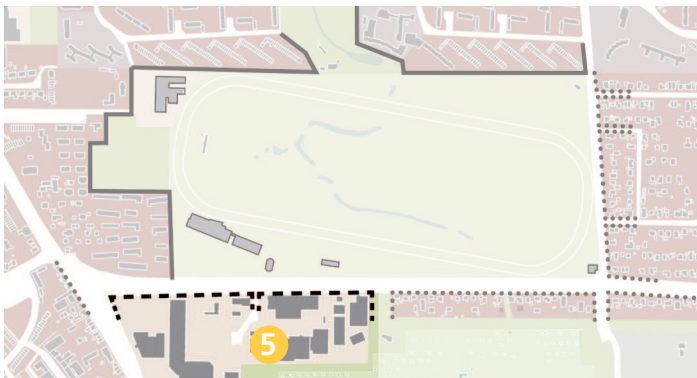


Abb. Nachbarschaften/ Kanten - EZH Ludwig-Roselius-Allee



Abb. Nachbarschaften/ Kanten - Planung „Rennbahn West“

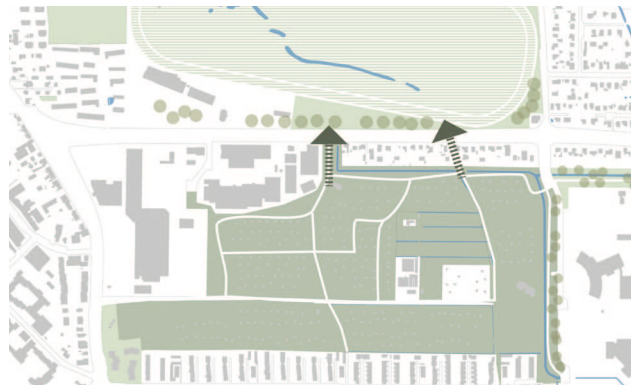


Abb. Freiraumstruktur - KGA „Im Holterfeld“



Abb. Freiraumstruktur - EZH Ludwig-Roselius-Allee



Abb. Freiraumstruktur - Planung „Rennbahn West“

## Teilbereich 4 (KGA „Im Holterfeld“)

- Die Kleingartenanlage „Im Holterfeld“ ist ein großer teilöffentlicher Freiraum im Süden der Rennbahn. Er wird an der Ludwig-Roselius-Allee von Wohngebäuden gesäumt. Diese haben ihre Adresse zum zukünftigen Rennbahnquartier.

## Teilbereich 5 (EZH Ludwig-Roselius-Allee)

- An der Ludwig-Roselius-Allee befindet sich großflächiger Einzelhandel. Neben der Nutzung durch Einzelhandel befinden sich in dem Bereich auch einzelne Gewerbebetriebe (u.a. auch Produktionsflächen des Martinshofs).

## Teilbereich 6a (Planung „Rennbahn West“)

- Im Westen der Rennbahn befindet sich der Bereich „Rennbahn West“, welcher sich aktuell in der Planung befindet. Die Gebäude werden keine direkte Adresse zum Rennbahnquartier haben. Der Entwurf stammt aus einem Wettbewerb (Gewinner: Laura Jahnke Architekten, HH).



Abb. Nachbarschaften/ Kanten - Vahrer Straße



Abb. Freiraumstruktur - Vahrer Straße

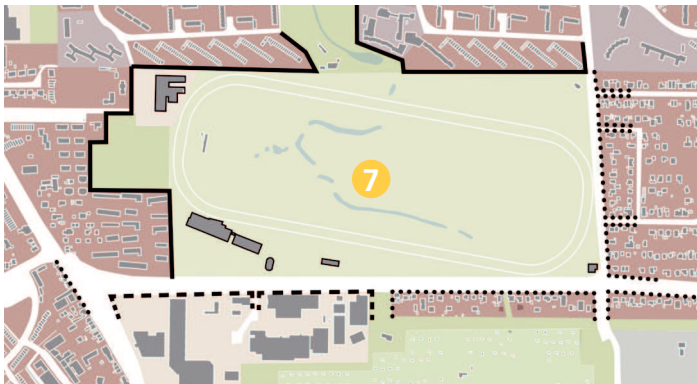


Abb. Nachbarschaften/ Kanten - Rennbahn, Hotel, Tribüne

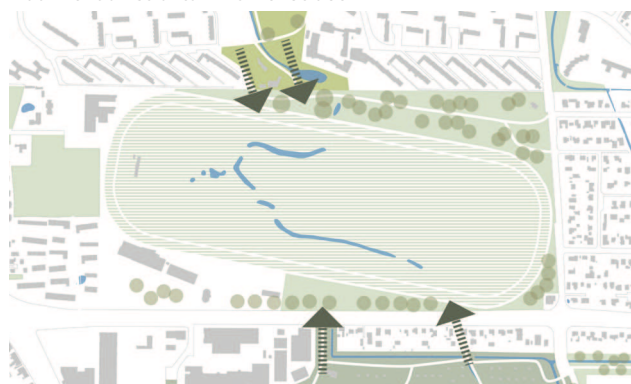


Abb. Freiraumstruktur - Rennbahn, Hotel, Tribüne

## Teilbereich 6b (Vahrer Straße)

- Im Westen des zukünftigen Rennbahnquartiers befindet sich eine private Pferdekoppel und kleinteiliges Wohnen. Insgesamt handelt es sich um einen sehr heterogenen Raum mit unklarer Adresslage.

## Teilbereich 7 (Rennbahn, Hotel, Tribüne)

- Auf dem Gelände der Rennbahn befinden sich verschiedene Gebäude und Freiraumstrukturen. Das zu erhaltende Hotel im Süden, die Tribüne und sowie die Waage. Die Tribüne und Waage sind Teil der Rennbahngeschichte.



## ABLEITUNG

### Bestandsanalyse

Auf dem Gelände der Rennbahn gibt es verschiedene bauliche als auch freiräumliche Elemente. Es ist abzuwägen, welche Elemente man für die Identität und Geschichte des Ortes erhalten muss.

#### Ziele für das Rennbahnareal:

- Erhalt vom Hotel
- Erhalt von Grünflächen und Baumbestand im Norden
- Umfeld des Hotels nimmt Rücksicht auf die Nutzung des Hotels
- Tribüne und Waage sollen möglichst erhalten bleiben

Abb. Ableitung Bestandsanalyse, o.M.



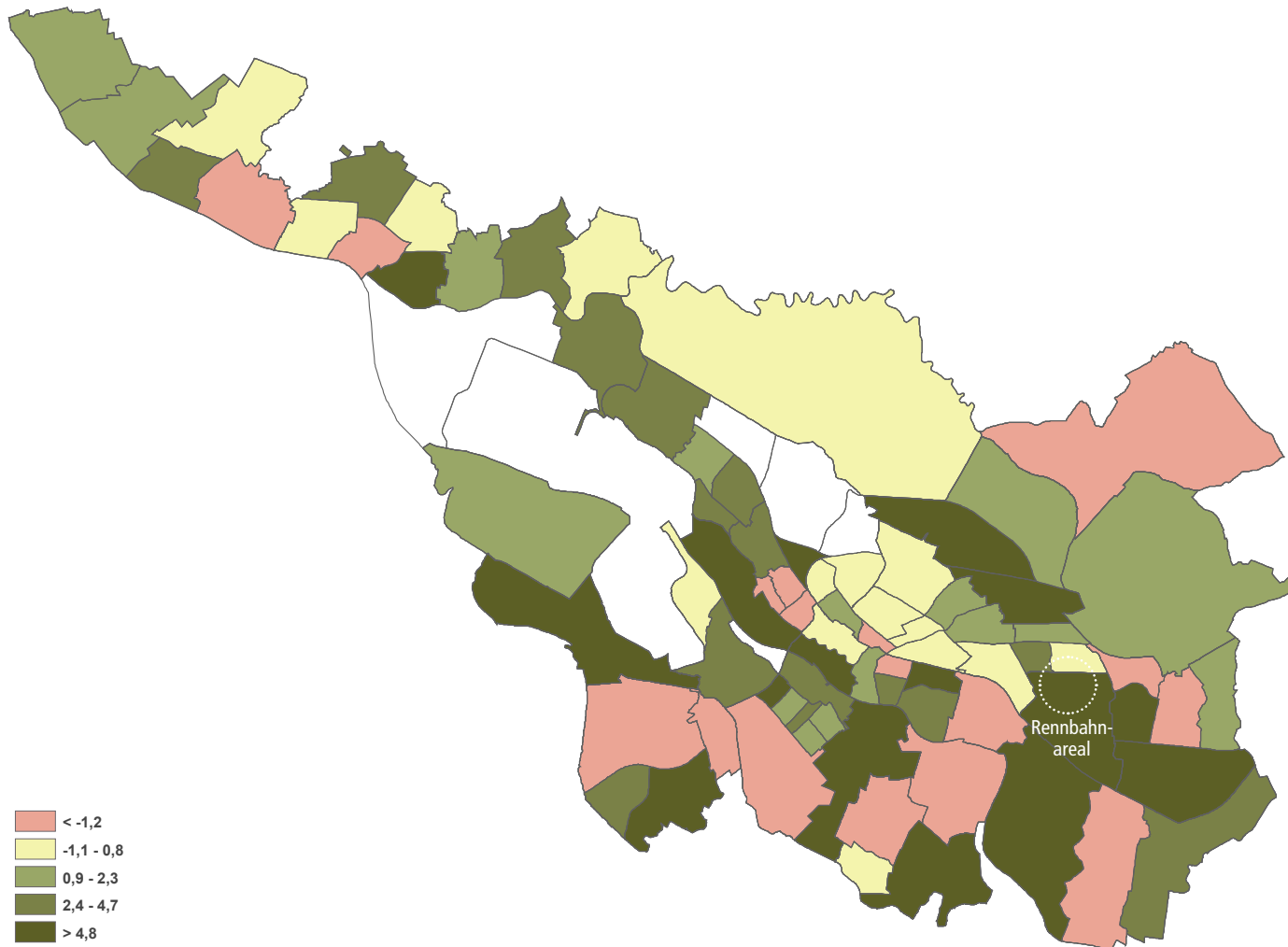
## **II. ENTWICKLUNGSDYNAMIKEN**

---

EINORDNUNG, PROGNOSEN & ENTWICKLUNGSSTRATEGIEN

Quantitative Einordnung

## Bevölkerungsentwicklung von 2016 - 2025 (in %)



## Einordnung Bremer Osten

Um die Entwicklung des zukünftigen Rennbahnquartiers besser einordnen zu können, bedarf es der Betrachtung des gesamten Umfeldes.

- Der Stadtteil Hemelingen hat die **höchste Arbeitsplatzdichte** in Bremen.
- In Bremen gibt es eine sogenannte **„Ostwanderung“** im Bereich Wohnen und Arbeiten.
- Der Bremer Osten hat die größten (kurz- & langfristigen) **Wohnbaupotenziale** und Wohnbautätigkeiten Bremens und entsprechende Einwohnerzuwächse.
- Der Bremer Osten profitiert insgesamt von der **innerstädtischen Wanderung**. Bisher verzeichnet der Ortsteil Hastedt jedoch leichte Verluste.
- Es sind qualitätsvolle und identitätsstiftende Quartiere erforderlich um Bewohner zu gewinnen.

(Quelle: Einordnung nach T. Lecke-Lopatta, 23.02.2017)

Abb. Prognose der Bevölkerungsentwicklung, o.M.



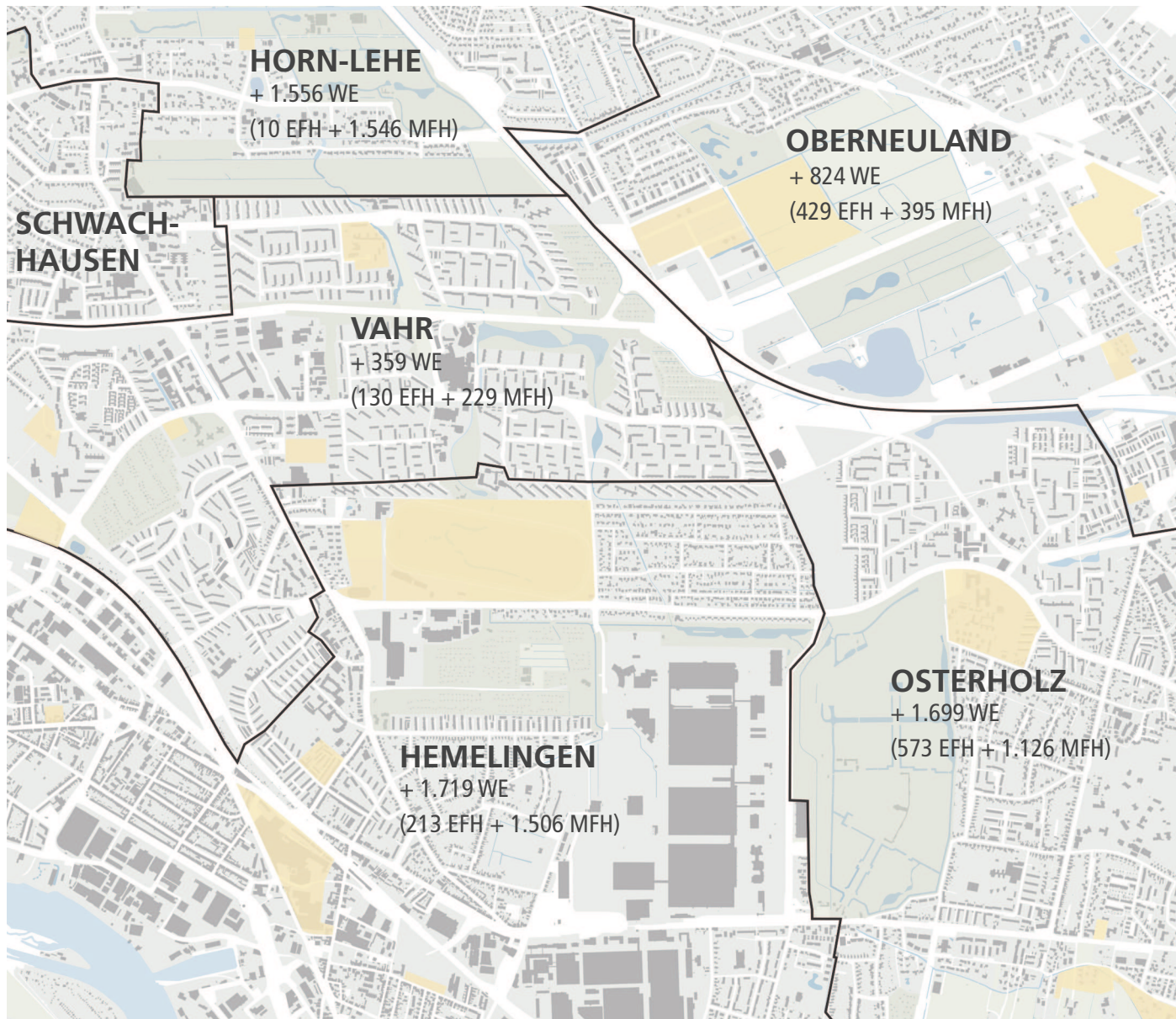


## Entwicklungen im Umfeld

- Eine weitere **Wohnbaupotenzialfläche** ist das Könecke Areal. Diese Industriebrache soll über einen längeren Zeitraum als gemischte Baufläche entwickelt werden.
- Es gibt **mehrere kleinere Wohnbauprojekte** mit unterschiedlicher Typologie und Preislage.
- Der Bremer Osten ist ein **„Schwerpunkt der Stadtentwicklung“** (FNP) mit folgenden Prämissen: Zugang zum Wasser, Minderung von Verkehrslärm und gewerblicher Immissionen.
- Es gibt Abwanderungen ins Umland aus den Randbereichen des Bremer Ostens.

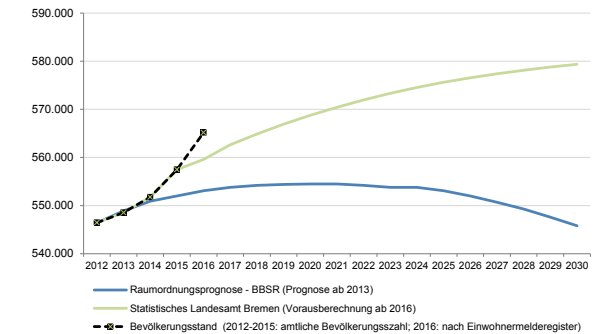
(Quelle: Einordnung nach T. Lecke-Lopatta, 23.02.2017)

Abb. Luftbild (Stadt Bremen), o.M.



## Entwicklungen Bremen Ost

Bevölkerungsvorausberechnung Bremen

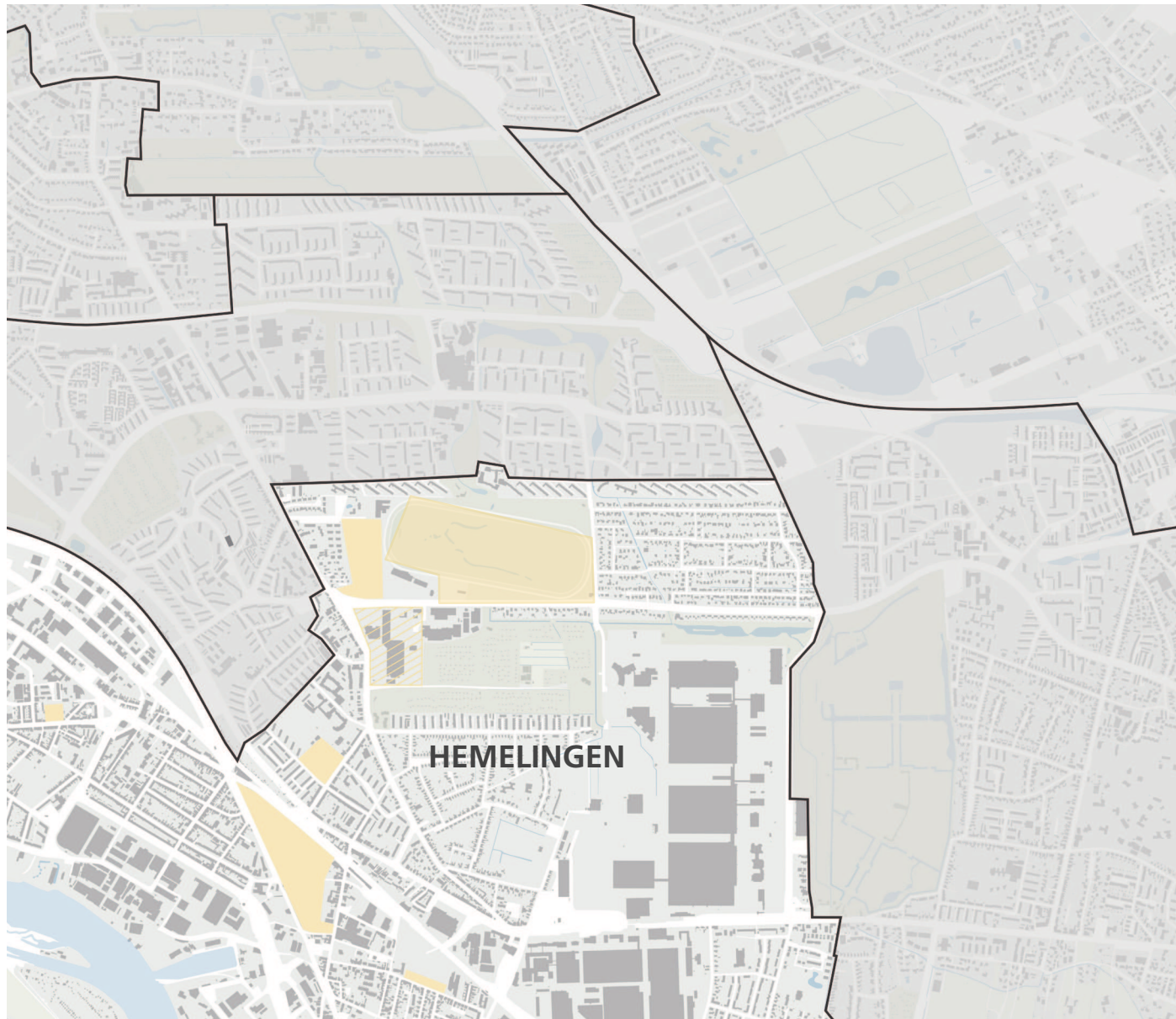


Gesamtpotenziale in Wohneinheiten

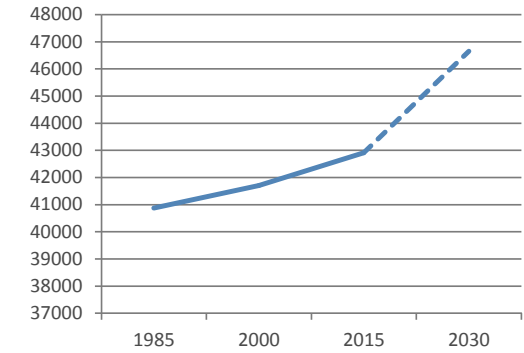
	kurz- bis mittelfristig	weitere Potenziale	Innernetzwicklungs-bereich	Prüfflächen	<b>Gesamt</b>
Mitte	481	150	400	0	1.031
Süd	1.609	1.218	95	200	3.122
<b>Ost</b>	<b>4.295</b>	<b>2.514</b>	<b>220</b>	<b>570</b>	<b>7.599</b>
West	2.490	515	607	50	3.662
Nord	1.004	420	30	340	1.794

aus Wohnbauflächen in Bremen bis 2020, S.10 Tab. 4  
 (\*inkl. Potenzial 1.000 WE für Rennbahnquartier)

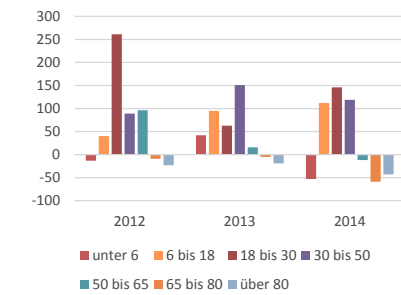
Abb. Umfeld des Rennbahnquartiers als Ausschnitt des Bereiches „Bremen Ost“, o.M.



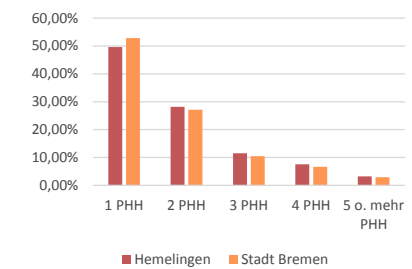
## Statistiken Hemelingen Bevölkerungsentwicklung



## Wanderungssaldo

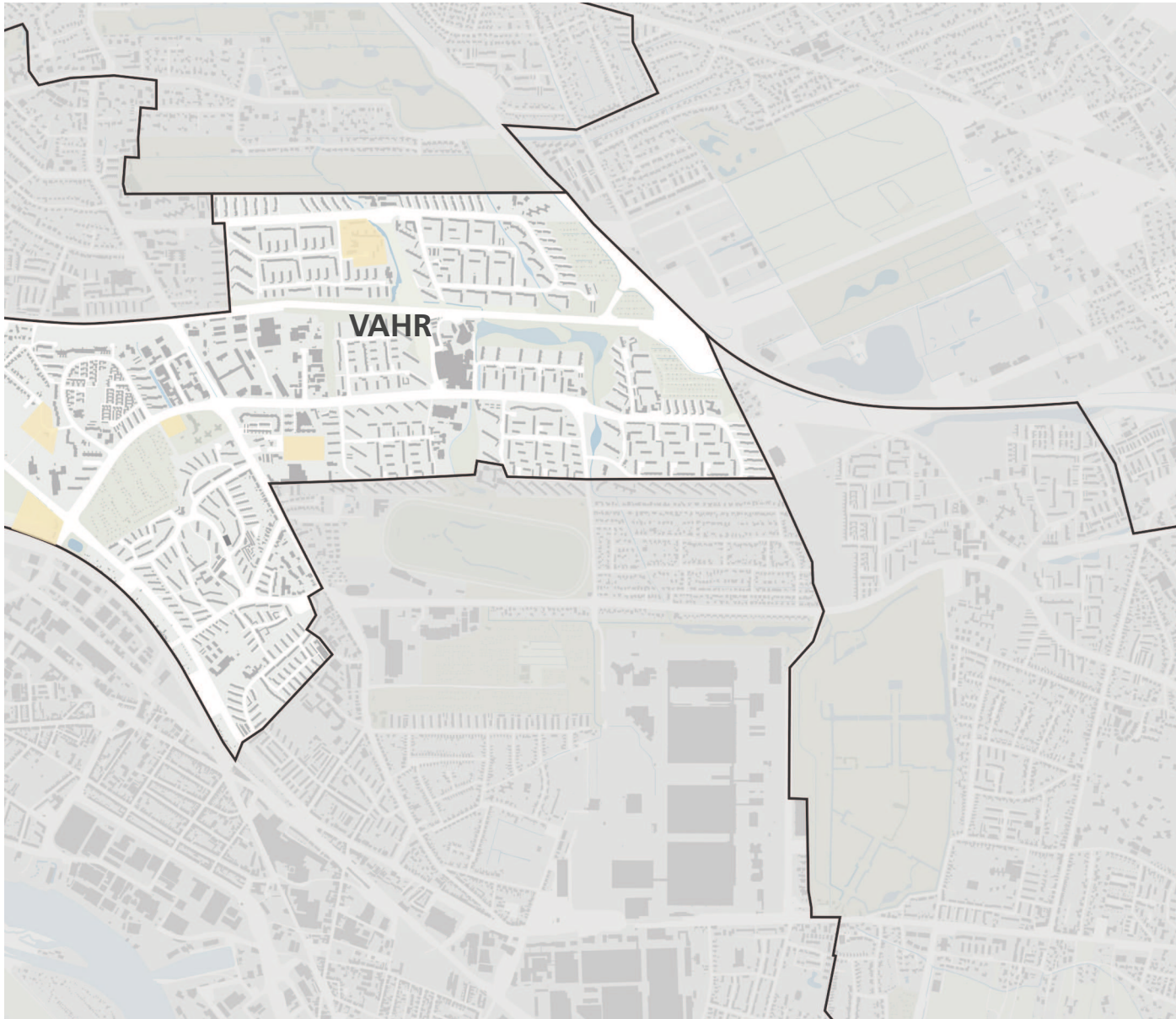


## Haushaltsstruktur 2015 (in %)



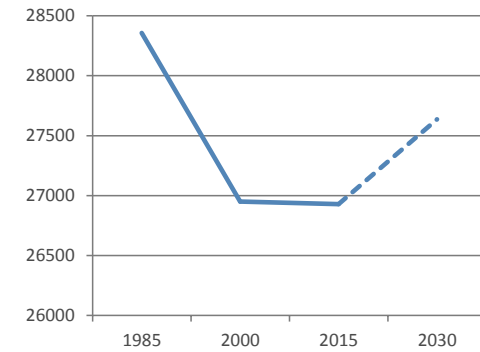
Quelle: Wohnbauflächen in Bremen bis 2020 (04/2017)



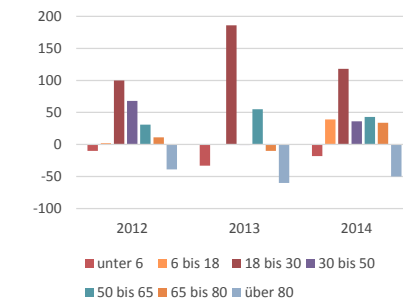


## Statistiken Vahr

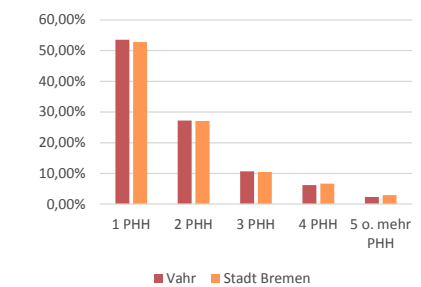
### Bevölkerungsentwicklung



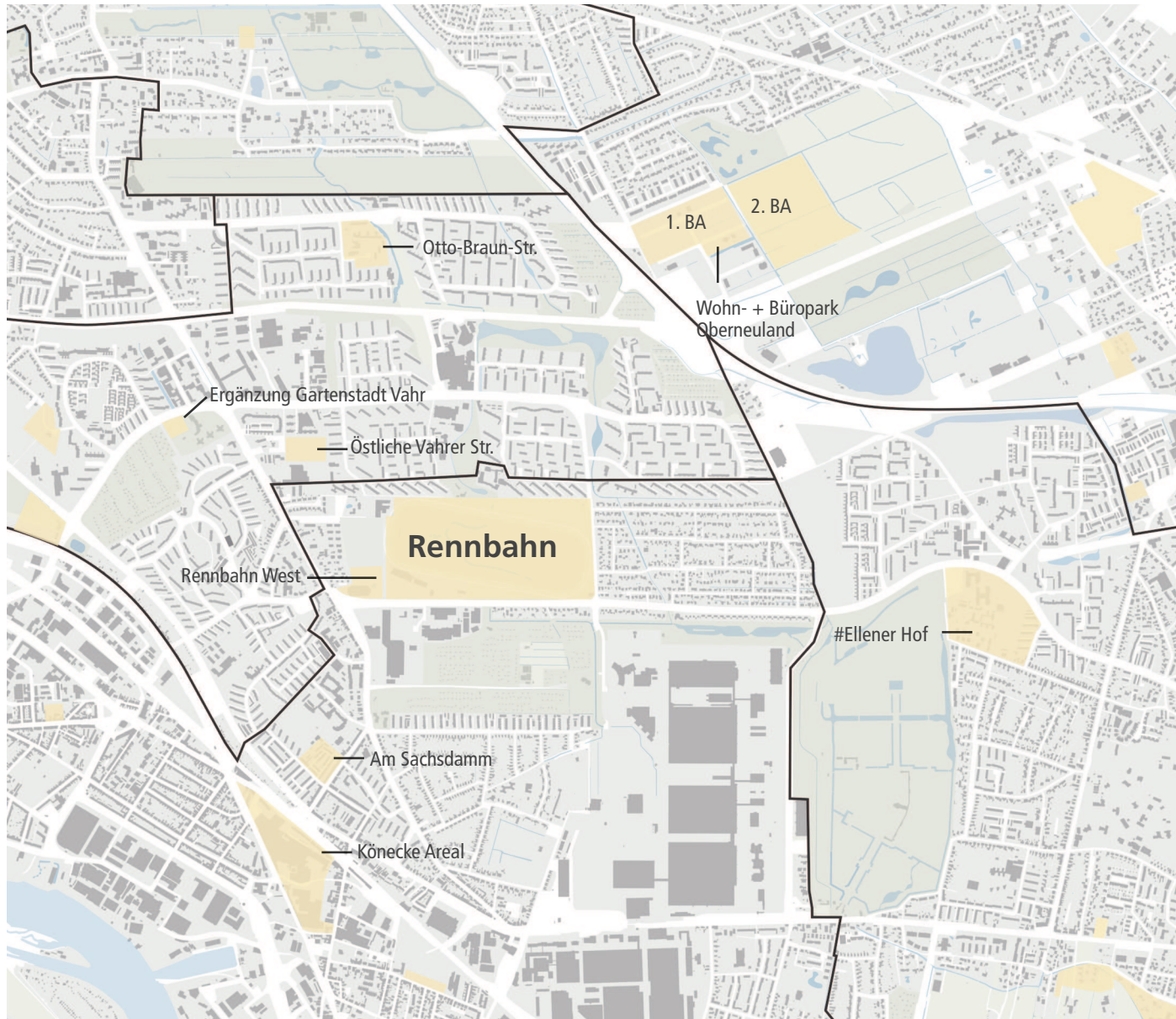
### Wanderungssaldo



### Haushaltsstruktur 2015 (in %)



Quelle: Wohnbauflächen in Bremen bis 2020 (04/2017)



## Bauliche Entwicklung um das Rennbahnquartier

- Im näheren Umfeld der Rennbahn gibt es einige Entwicklungsfläche. Sie selbst stellt das größte Entwicklungspotenzial dar.
- Etwas entfernt vom Rennbahnquartier befindet sich das Könecke und Coca Cola Areal sowie der Ellener Hof. Diese stellen ebenfalls wichtige Entwicklungsflächen dar.

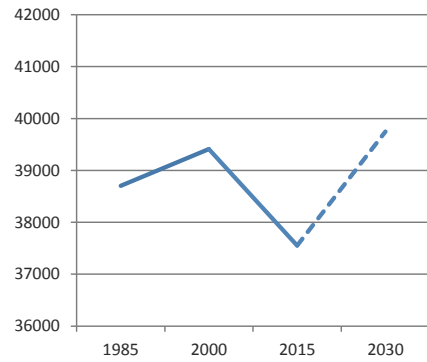
Abb. Entwicklungsflächen in der Umgebung, o.M.



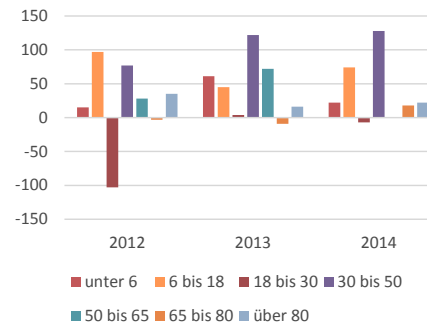
### Statistiken Osterholz



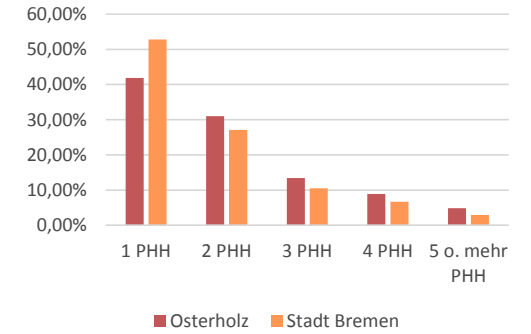
### Bevölkerungsentwicklung



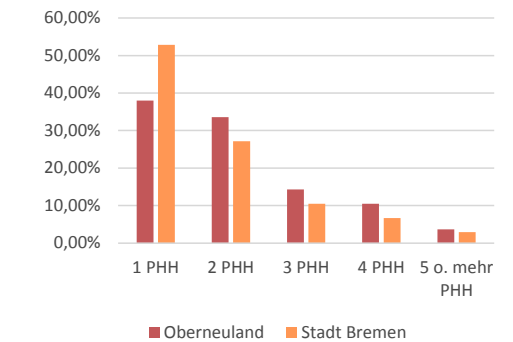
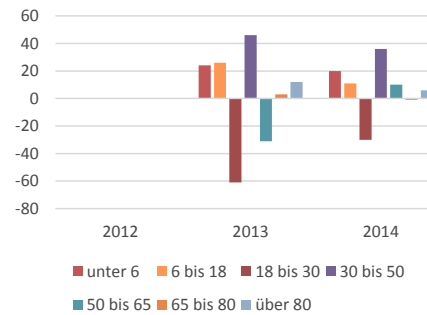
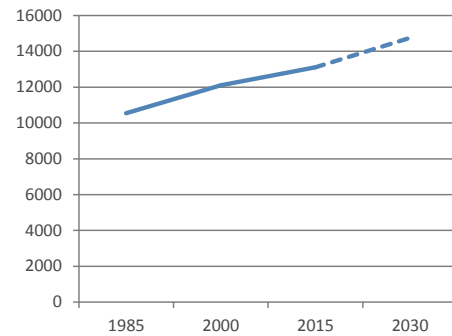
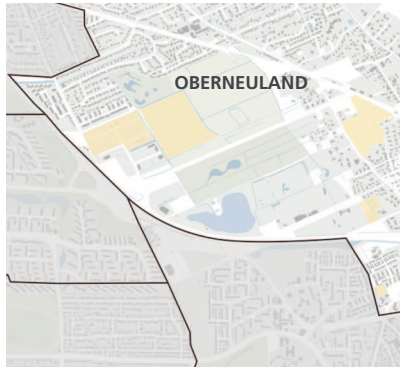
### Wanderungssaldo



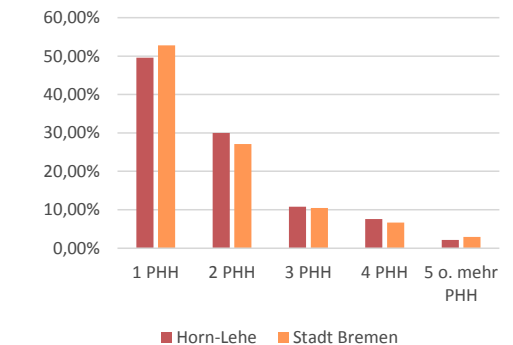
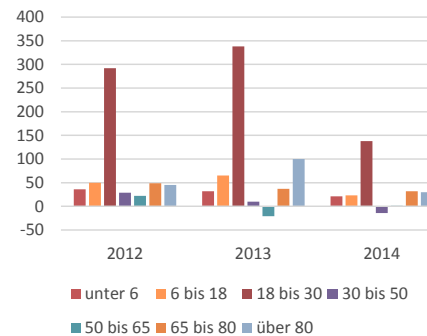
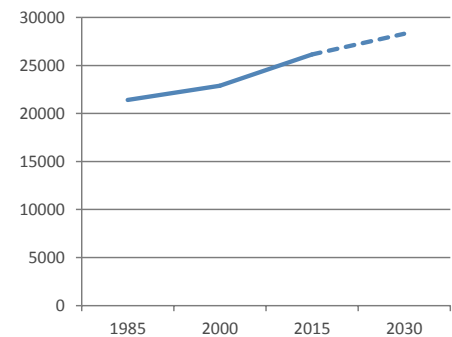
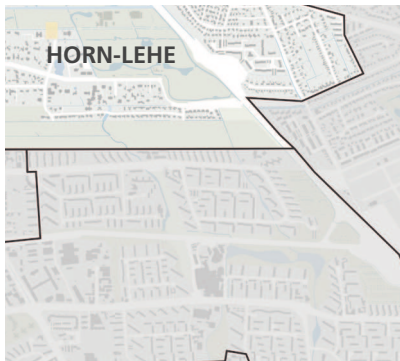
### Haushaltsstruktur 2015 (in %)



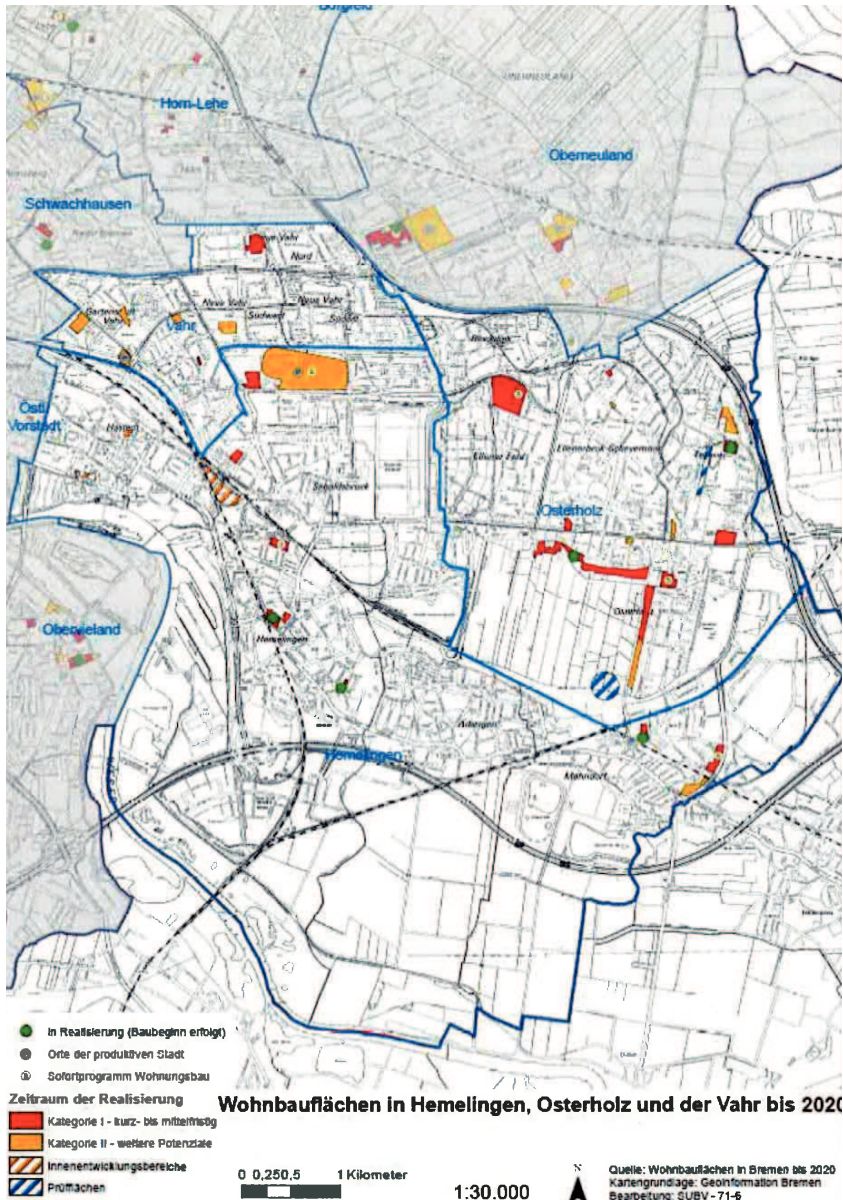
### Statistiken Oberneuland



### Statistiken Horn-Lehe



Quelle: Wohnbauflächen in Bremen bis 2020 (04/2017)



## Entwicklungsstrategie

BREMEN (-OST):

- Es gibt Abwägungen/Ungewissheiten zwischen unterschiedlichen Zukünften.
- Wo soll was und wieviel davon entwickelt werden? (Verteilung der Bedarfe)
- Welche Handlungsoptionen sollen künftig möglich sein?

FRAGEN ZUM RENNBAHNQUARTIER:

- Wie viele Menschen sollen auf dem Rennbahnareal wohnen?
- Wie viel Gewerbe/Handel soll es geben?
- Was sind die Bedarfe der sozialen Infrastruktur?
- Wie viel Freiraum soll es geben und wie soll die Erschließung organisiert und Entwickelt werden (Charakter/ Profil/ Programm)?
- Was ist der Charakter des Rennbahnareals?
- Welche Ansätze besetzen innovative Themenfelder für ein Quartier als Initialprojekt mit Anziehungs- und Strahlkraft?
- Was kann das Rennbahnareal für das Umfeld/ die Gesamtstadt leisten?
- Welche Arten von Wohnen sollen es werden?

Abb. Wohnbauflächen in Hemelingen, Osterholz, Vahr bis 2020, o.M.

### **III. ERGEBNISSE**

---

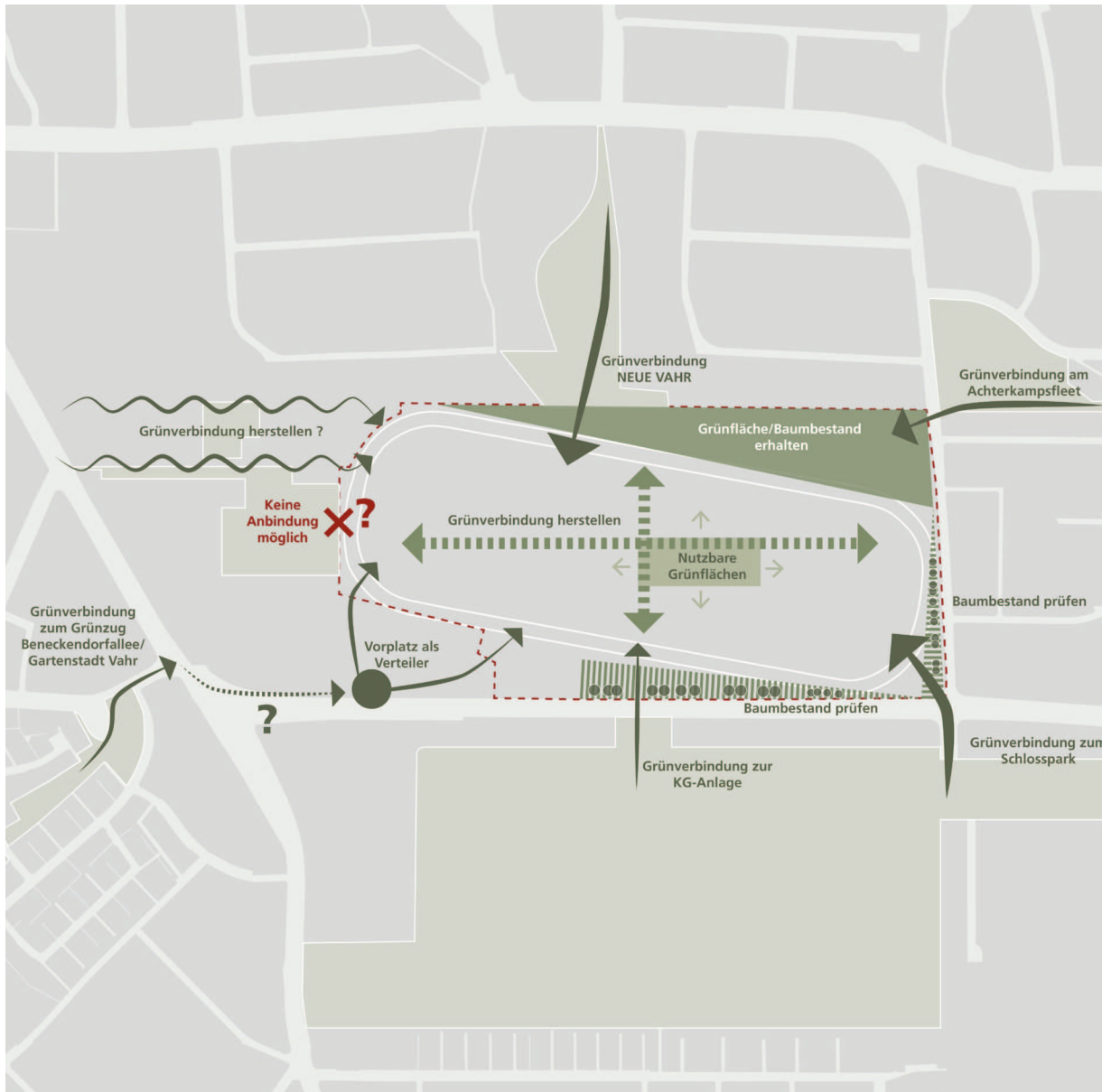
THESEN FÜR DAS RENNBAHNQUARTIER



## NUTZUNGEN - Thesen

### Das Rennbahnquartier ...

- ... ist ein gemischtes, integratives und lebendiges Quartier zum Wohnen, Arbeiten und Erholen.
- ... besteht aus verschiedenen Wohnformen für unterschiedliche Nutzer (soziale, demografische, ethnische etc. Mischung).
- ... hat alle relevanten sozialen Infrastruktureinrichtungen in der Nähe.
- ... ist ein Quartier der kurzen Wege und fördert die produktive Stadt (Wohnen und Arbeiten).
- ... ist ein nachhaltiges Quartier.
- ... bietet Raum für kostengünstiges Bauen.
- ... bietet die Möglichkeit für innovative Nutzungsmodelle.
- ... ist die Initialzündung für den Bremer Osten.
- ... kann neue Wege gehen bezüglich der Grundstücksvergabe, Eigentümerstrukturen usw.

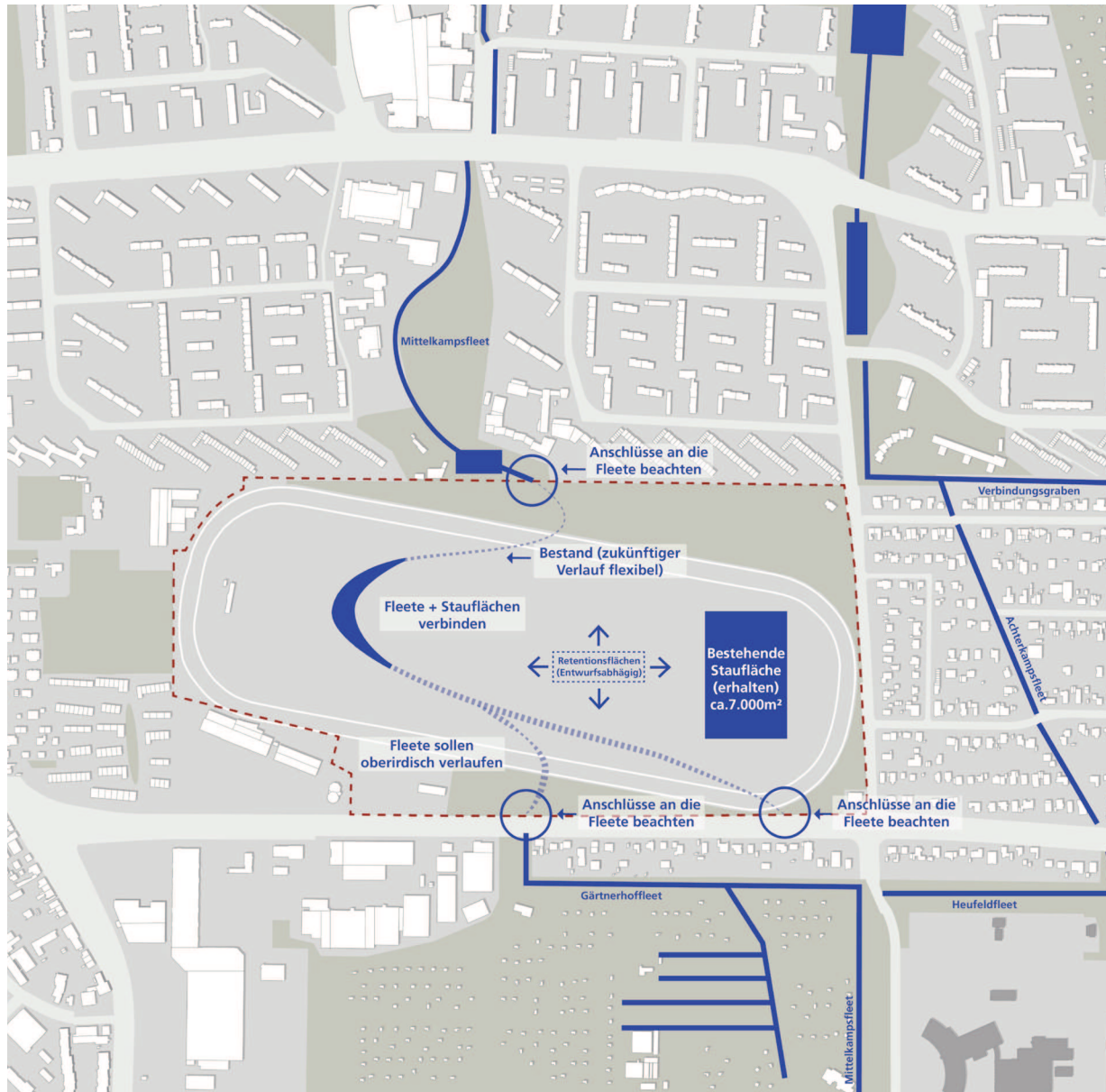


## FREIRÄUME (GRÜN)- Thesen

### Das Rennbahnquartier ...

- ... ist ein durchgrüntes Quartier.
- ... hat attraktive Grünverbindungen in die umliegenden Quartiere.
- ... erhält und ergänzt bestehende Freiraumstrukturen sinnvoll.
- ... bietet vielfältige Angebote für Sport-, Spiel- und andere Freizeitaktivitäten.
- ... hat lebendige öffentliche Räume/ Plätze.

Abb. Freiräume



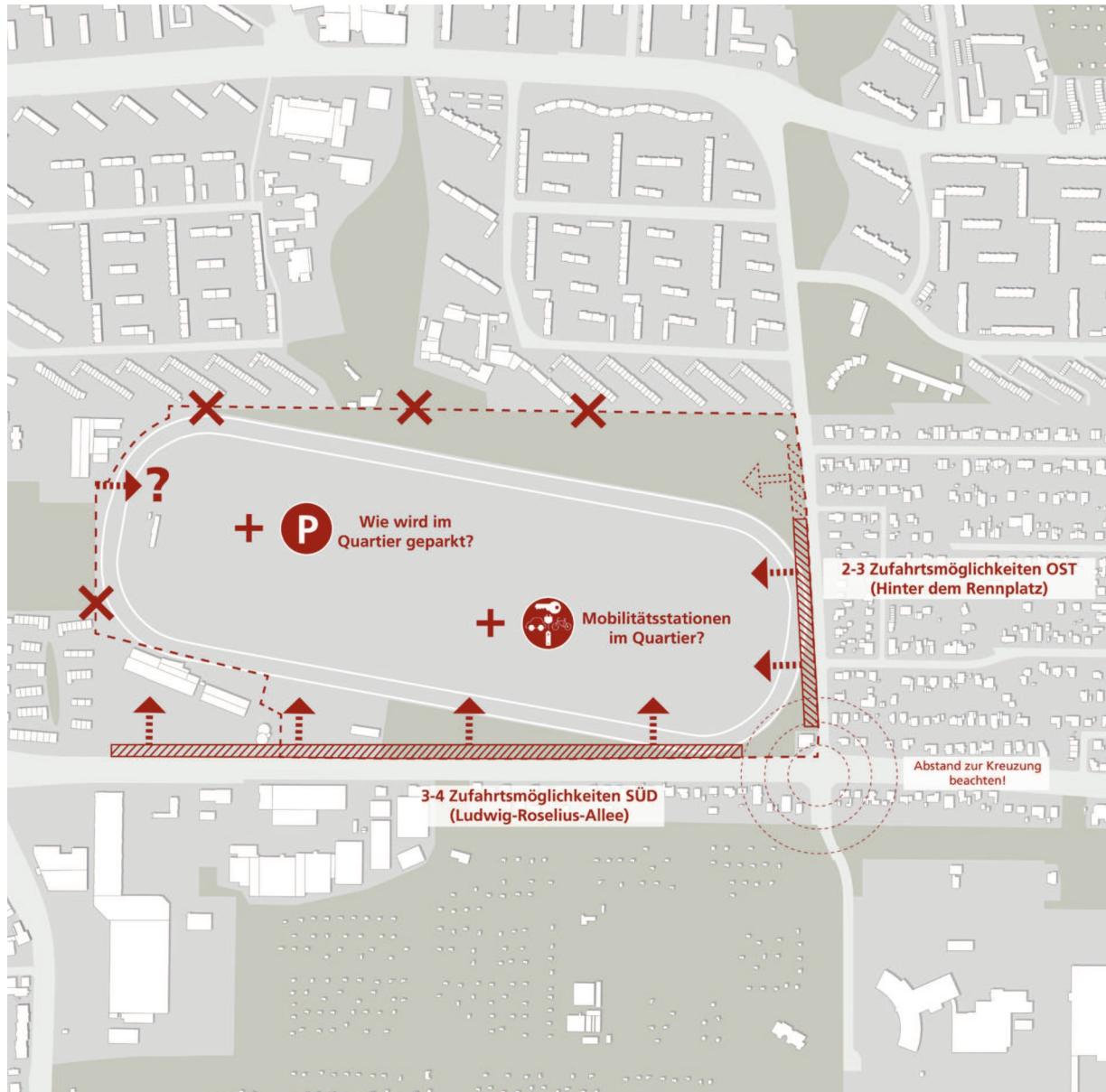
## FREIRÄUME (GEWÄSSER)- Thesen

### Das Rennbahnquartier ...

- ... setzt auf ein nachhaltiges Wassermanagement.
- ... macht das Mittelkampsfleet als besonderen Freiraum erlebbar.

Abb. Gewässersysteme





## MOBILITÄT (MIV) - Thesen

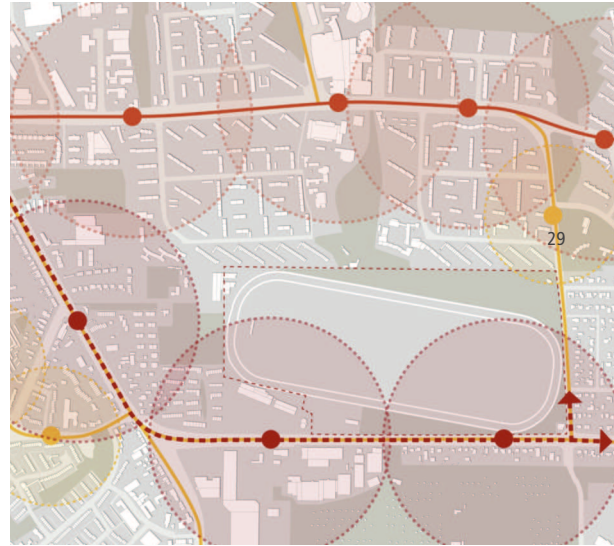
### Das Rennbahnquartier ...

- ... motiviert das eigene Auto möglichst selten zu nutzen.
- ... hat durch die Minimierung von Autoverkehr und Bündelung von Stellplätzen hohe Aufenthaltsqualitäten.
- ... bietet auf Grund der Nähe zu Mercedes Benz Möglichkeit zur Kooperation und innovative Ansätze (Elektromobilität, Autonomes fahren...)

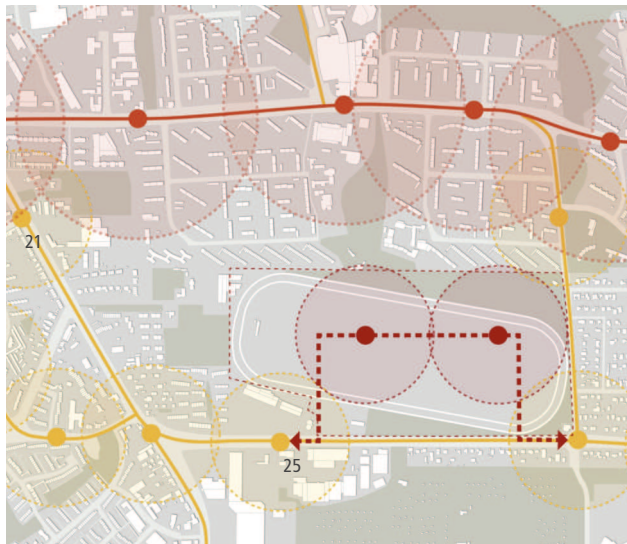
Abb. Motorisierter Individualverkehr



V1 Straßenbahn von Kurt-Schumacher-Allee mit Wendeschleife ins Quartier legen



V2 Straßenbahn von Kurt-Schumacher-Allee auf Ludwig-Roselius-Allee



V3 Bus im Quartier



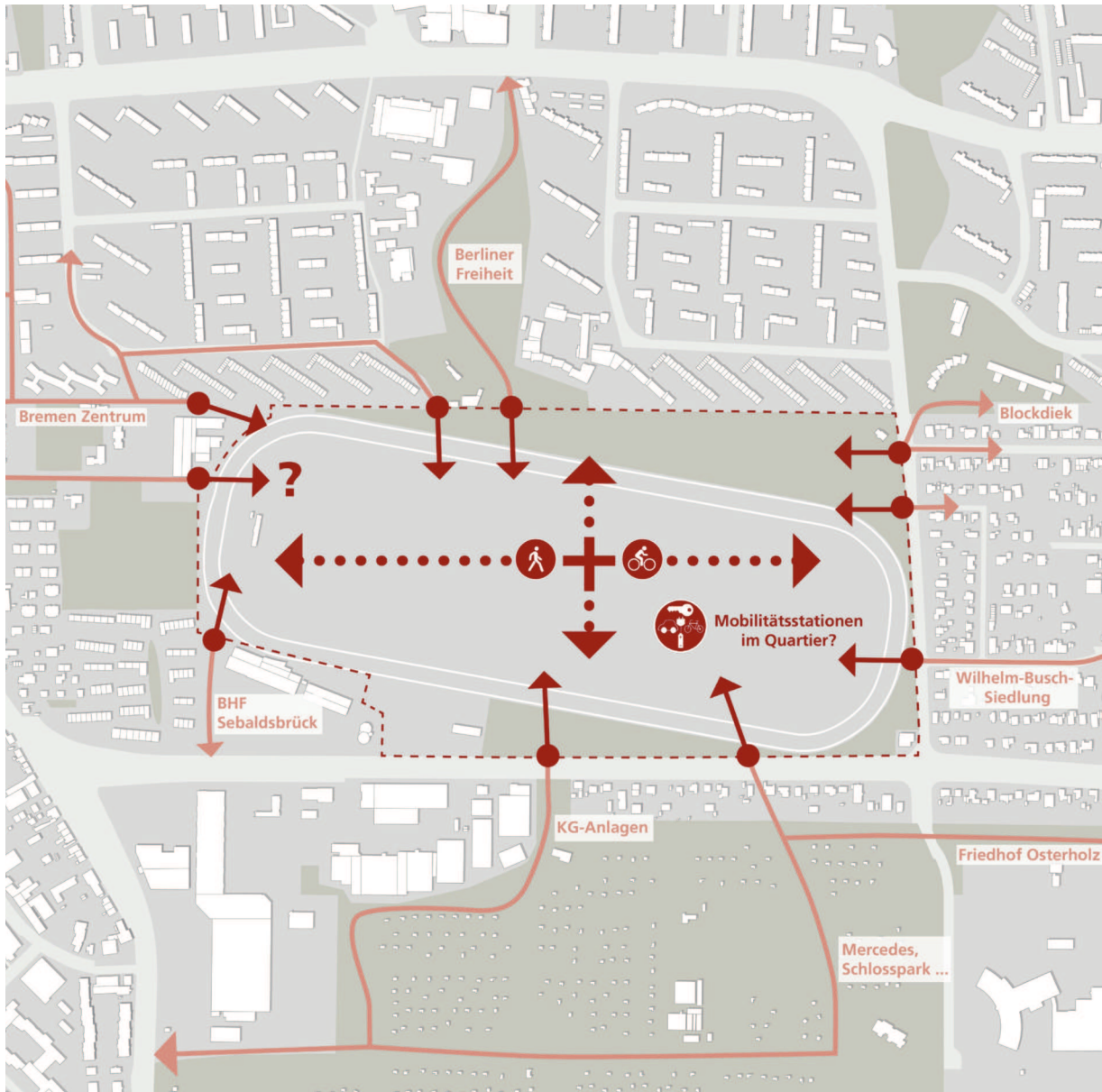
Vx

## MOBILITÄT (ÖPNV) - Thesen

### Das Rennbahnquartier ...

- ... verbessert durch seine Mobilitätsangebote auch die Anbindung der angrenzenden Quartiere.
- ... setzt auf verschiedene Verkehrsmittel und kombiniert diese nachhaltig miteinander.
- ... bietet Raum für innovative Verkehrsangebote

Abb. Varianten für den öffentlichen Nahverkehr



## MOBILITÄT (Fuß & Rad) - Thesen

### Das Rennbahnquartier ...

- ... ist optimal an das übergeordnete Fuß- und Radverkehrsnetz angebunden.
- ... hat sichere Straßen und Wege mit hoher Aufenthaltsqualität
- ... ist ein Vorzeigeprojekt für nachhaltige Mobilität in Bremen.
- ... ist ein Modellquartier für den Umweltverbund

Abb. Fahrrad- und Fußwege

## III. ERGEBNISSE

---

SWOT ANALYSE

## STÄRKEN

(STRENGTHS)

- + Stadteigene große Entwicklungsfläche für Wohnen
- + Anbindung/ Versorgung durch bestehende Infrastrukturen
- + Wenige entwicklungseinschränkende Restriktionen
- + Nähe zum Arbeitsplatzschwerpunkt (Mercedes Benz usw.)
- + Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten

## SCHWÄCHEN

(WEAKNESSES)

- Fehlende Anbindungsmöglichkeiten nach Westen und zur Vahr (Pferdekoppel, privat Straßen...)
- Lage zwischen dichter und aufgelockerter Bebauung (zwischen Stadt und Landschaft)
- Lärm im Süden (Gewerbe & Ludwig-Roselius-Allee)
- Fehlende Attraktivität von Hemelingen

## CHANCEN

(OPPORTUNITIES)

- + Freiraumverbindungen ergänzen & neue Aufenthaltsqualitäten schaffen
- + Neue Querungsmöglichkeiten über das Rennbahnareal
- + Neue Struktur im attraktiven Stadtgefüge
- + Erweiterung des Wohnbaubestandes mit neuen Typologien/ Wohnformen
- + Neues Mobilitätsverhalten implementieren
- + Mehrwert für die umliegenden Quartiere (Freiraum, Erreichbarkeit...)
- + Nachhaltiges Quartier (DGNB-Zertifizierung - Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen)
- + Nachhaltige Sicherung der Entwicklungsmöglichkeiten (z.B. Erbbauverträge o.Ä.)
- + Erlebbarkeit von sich veränderndem Wasser (Mittelkampsfleet, Stauplächen)
- + Vielfalt ermöglichen (Wohnen, Freiraum, Mobilität, Arbeiten) - Vitale Mischung
- + Dichte schafft Voraussetzung für Infrastruktur (ÖPNV/ soziale Einrichtungen)
- + Aufwertung durch Infrastruktur
- + Stadt ist Eigentümer und kann Prämissen eigenständig bestimmen (kostengünstiges Wohnen, Mobilität, Nachhaltigkeit...)

## RISIKEN

(THREATS)

- Überlastung der Infrastruktur
- Akzeptanz der umliegenden Quartiere/ Bewohner
- Einheitliches monofunktionales Quartier
- „Abkopplung“ der Entwicklung von den umgebenden Quartieren

