



**BREMEN
MOIN ZUKUNFT!**

ANALYSE DER UMGEBUNG & ERWARTUNGEN

2. TREFFEN MITREDEN + MITDENKEN

AM 07.05.2018 UM 19 UHR



Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



Der Senator für Wirtschaft,
Arbeit und Häfen

WFB Wirtschaftsförderung
Bremen GmbH
Wir schaffen Perspektiven ✓

ABLAUF

- 1 ANKOMMEN**
- 2 BEGRÜSSUNG**
Herr Kühling und Frau Reuther
- 3 VERFAHRENSABLAUF UND RÜCKBLICK**
Frau Lehmann und Herr Glatthaar, Büro pro loco
- 4 UMGANG ANREGUNGEN UND KURZER SACHSTRAND**
Herr Risch, SUBV
- 5 ERGEBNISSE DER STADTSTRUKTURELLEN ANALYSE**
Herr Wille, Büro Machleidt
- 6 ERGEBNISSE DER THEMENWÄNDE**
- 7 DISKUSSION IM PLENUM**
Moderation Frau Lehmann und Herr Glatthaar
- 8 VERABSCHIEDUNG**
Herr Kühling und Frau Reuther



1 ANKOMMEN



Im Veranstaltungsraum (Speisesaal im Martinshof, Georg-Gries-Str. 1, Bremen) liegen erneut Teilnahmelisten aus, auf die sich die Interessierten eintragen können, um über den laufenden Prozess per Mail informiert zu werden (z.B. Einladung zu weiteren Veranstaltungen). Zudem besteht die Möglichkeit, Informationen über den Planungsprozess und Projektstand auf der Projektseite aufzurufen:

<http://rennbahnquartier.bremen.de>

Zu Beginn können die rund 100 Gäste auf einem großen Umgebungsstadtplan ihren Wohnort markieren. Aus allen umliegenden Quartieren sind Personen zur Veranstaltung gekommen (vgl. Abb. oben).

Die Bürgerinitiative „Rennbahngelände Bremen“ hat, wie bereits in der 1. Veranstaltung, eine Stellwand über ihre Position und Arbeit vorbereitet und informiert über ihren Standpunkt.

2 BEGRÜSSUNG

Herr Kühling heißt alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer willkommen. Er zeigt sich erfreut, dass trotz des guten Wetters ein großes Interesse am Thema bestehe. In der ersten öffentlichen Veranstaltung wurden zu vielen Einzelthemen bereits zahlreiche, konstruktive Beiträge vorgebracht. Auch heute sollen alle Interessierten wieder zum Zuge kommen und unter dem Motto „Mitreden und Mitdenken“ aktiv am Entwicklungsprozess mitwirken. Der Fokus liege heute auf dem Abschluss der stadtstrukturellen Analyse, deren Ergebnisse durch die Anwesenden überprüft, ergänzt und ggf. noch angepasst werden könne.



**DR. DIRK KÜHLING,
ABTEILUNGSLEITER
SENATOR FÜR WIRTSCHAFT,
ARBEIT UND HÄFEN**

„Den ersten Schritt „Analyse des Umfeldes“ schließen wir heute ab, um uns langsam der eigentlichen Fläche zuzuwenden.“

©WFB | Jan Rathke

„Wir befinden uns ein Stück weit vor dem eigentlichen Planungsprozess. Gemeinsam wollen wir zunächst eine Vorstellung entwickeln, welchen Charakter das neue Quartier haben kann.“

**PROF. DR. IRIS REUTHER,
SENATSBAUDIREKTORIN
BREMEN**



©WFB | Jan Rathke

Frau Reuther schließt sich den Worten von Herrn Kühling an und begrüßt alle Anwesenden. Ziel der Beteiligung sei es, über das neue Quartier ins Gespräch zu kommen, dass zukünftig auf dem Rennbahngelände entstehen werde. Frau Reuther bekräftigt, dass die Stadt Bremen noch „keinen konkreten Plan“ auf dem Rennbahngelände entwickelt habe. Dieses wird nun Schritt für Schritt geschehen und dabei sollen die Rahmenbedingungen für das zukünftige Stadtquartier im Dialog zwischen den fachlich zuständigen Verwaltungsmitarbeitern, externen Planern, Anrainern und interessierten Bürgerinnen und Bürgern ausgelotet werden. Gemeinsam wolle man überlegen, was das Besondere des zukünftigen Quartiers sein könne und welche Themen dabei von Belang seien.

3 VERFAHRENSABLAUF UND RÜCKBLICK



**DR. FRANZISKA LEHMANN,
BÜRO PROLOGO**

Frau Lehmann stellt zunächst den Abendablauf vor. In einem kurzen Bericht wird die Verwaltung den Umgang mit den Anregungen aus der ersten öffentlichen Veranstaltung erläutern und einen Überblick über weitere wichtige Schritte geben. Im Anschluss wird Herr Wille, vom Büro Machleidt, die wesentlichen Ergebnisse der stadtstrukturellen Analyse zusammenfassen und einen ersten Entwurf für zukünftige Entwicklungsthesen vorstellen, die dann an den Stellwänden bewertet werden können. Nach dem Motto „Verschaffen Sie sich selbst ein Bild“, gibt es darüber hinaus die Möglichkeit sich über einzelne Themenaspekte gesondert zu informieren sowie weitere Hinweise und Ideen vorzubringen und festzuhalten. Zum Abschluss besteht die Möglichkeit im Plenum Fragen und Anregungen zu diskutieren.

Frau Lehmann zeigt anhand des Verfahrensablaufs auf, wie die weitere Beteiligung aufgebaut ist. Die ersten beiden Veranstaltungen thematisieren die Analyse der Umgebung. In den beiden folgenden Veranstaltungen wird es dann auf das Gelände gehen. Mit einer Ortserkundung des Geländes und einer Werkstatt im Spätsommer und Herbst heißt es kreativ eine Zukunftsperspektive für das neue Quartier zu erarbeiten. Diese Ergebnisse sowie die der zahlreichen Fachgutachten fließen dann in eine Machbarkeitsstudie ein. Eine Endpräsentation aller Ergebnisse erfolgt voraussichtlich im Winter 2018/2019.

Herr Glatthaar und Frau Lehmann spannen den Bogen zur vorherigen Veranstaltung. Sie fragen nach, wie viele der Anwesenden bereits die erste Veranstaltung besucht haben. Gut 80 % der heutigen Teilnehmenden haben die letzte Veranstaltung besucht.

Alle auf der ersten Veranstaltung vorgebrachten Anregungen sind an den Themenwänden wiederzufinden und entsprechend aufgearbeitet, was damit nun passieren wird. Frau Lehmann hält fest, dass es hierzu keine Präsentation im Plenum geben werde, da dieses zeitlich zu aufwändig wäre. Alle Anwesenden werden aufgefordert zu überprüfen, ob die Inhalte richtig wiedergegeben wurden bzw. diese ggf. entsprechend zu ergänzen. Die erste Veranstaltung im April 2018 zeigte, dass das öffentliche Interesse besonders auf den Themen Verkehr, Grün- und Freiraum sowie auch der Forderung nach einer maßvollen Bebauung liegt. Diese Themen bilden daher Schwerpunkte der zweiten Veranstaltung.

**MICHAEL GLATTHAAR,
BÜRO PROLOCO**



©WFB | Jan Rathke

4 UMGANG ANREGUNGEN UND KURZER SACHSTRAND

Herr Risch legt dar, wie die Verwaltung mit den vorgebrachten Hinweisen aus der ersten Veranstaltung umgegangen ist. Alle Aspekte wurden nach Themen sortiert und tabellarisch zusammengefasst [vgl. *Liste Anmerkungen und Prüfaufträge Zukunft Rennbahn, ebenfalls unter Download zu finden*]. Die einzelnen Hinweise sind mit Anmerkungen versehen und wie damit weiter verfahren wird. Es hat sich gezeigt, dass viele der Punkte nicht die Umfeldanalyse betreffen, sondern Prüfaufträge für weitere Planungsschritte darstellen. Ebenfalls vermerkt ist, ob die Aspekte in der Machbarkeitsstudie bzw. in einzelnen Fachgutachten behandelt werden. Ziel war es, eine Transparenz herzustellen und eine Liste aufzustellen, die als „Gedächtnis- und Hinweissammlung“ für alle weiteren Schritte dient.

Hinsichtlich der Nachfrage nach der Evaluation berichtet Herr Risch, dass eben diese Tabelle zunächst dafür Sorge, dass keine Hinweise vergessen werden und am Ende geprüft werden könne, welche Anregungen umgesetzt wurden und welche nicht.

Bezüglich der Zielgruppenbeteiligung von Menschen mit Migrationshintergrund sowie Kindern und Jugendlichen habe man diesen Hinweis mitgenommen und werde im Verfahren Formate entwickeln, die diese Gruppen ansprechen. Die öffentlichen Einrichtungen werden bei der Beteiligung mit einbezogen, da diese gute Kontakte zu den Zielgruppen vor Ort haben. Junge Menschen könnte man meistens durch konkrete Projekte begeistern, so z.B. bei der Umgestaltung von Grünzügen.

RONALD RISCH
REF. 61
SENATOR FÜR BAUEN,
UMWELT UND VERKEHR



Herr Risch betont, dass die laufende stadtstrukturelle Analyse nur einen Baustein des Planungsprozesses darstelle. Aktuell befinden sich folgende Fachgutachten in der Beauftragung: Fachgutachten Ökologie (Büro BIOS), Fachgutachten Hydrologie/Wasserwirtschaft (Büro BPR), Fachgutachten Baugrund/Altlasten (Büro Umtec) sowie ein Fachgutachten Verkehr, das kurz vor der Vergabe steht.

[Anmerkung: Aufgrund der hohen Auslastung bei den Büros und der Verwaltung konnte noch kein Fachbüro gefunden werden, das die Untersuchung der Verkehrssituation mit der notwendigen Sorgfalt und dem geforderten Umfang durchführt. Die Vergabe soll vor der Sommerpause erfolgen, so dass man nach der Sommerpause entsprechende Zählungen durchführt und zum Herbst Ergebnisse vorliegen hat.]

Weiterhin berichtet er, dass ab Sommer die Erarbeitung einer sogenannten Machbarkeitsstudie beginnt, die alle fachlichen Aspekte mit den Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung zusammenführt und abwägt. Hier besteht ebenfalls die Möglichkeit, sich bei Werkstätten aktiv einzubringen. Am Freitag, den 31. August wird es geführte Ortserkundungen über und um das Gelände mit anschließendem Info- und Austauschangebot geben. Nach den Herbstferien wird eine Werkstatt angeboten, die sich mit der Gestaltung und den Qualitäten des neuen Quartiers auseinandersetzen wird.

5 ERGEBNISSE DER STADTSTRUKTURELLEN ANALYSE

Herr Wille hat aufbauend auf den Kernthemen Mobilität, Grün- und Freiflächen sowie Nutzungen, die bei der ersten Veranstaltung auf das größte Interesse gestoßen sind, die zentralen Ergebnisse der stadtstrukturellen Analyse aufgearbeitet. Anhand von thematischen Karten präsentiert er zusammenfassend die Erkenntnisse und stellt Thesenentwürfe für eine neue Entwicklung vor. Hierzu werden Beispielbilder gezeigt, die den jeweiligen Ansatz verdeutlichen.

MOBILITÄT

Die vorgebrachten Hinweise in Bezug auf die jetzt schon stark ausgelasteten Straßen (u.a. durch Werks- und Schwerlastverkehr Mercedes-Benz) fänden dahingehen Eingang, als dass ein zukünftiges Quartier möglichst wenig PKW-Verkehre erzeugen sollte. Ein Verkehrsgutachten wird die Kapazität der Kreuzungen und Straßen sowie der Anschlussfähigkeit überprüfen und darlegen. Aus Gutachtersicht der stadtstrukturellen Analyse eigneten sich die Straßen „Ludwig-Roselius-Allee“ und „Hinter dem Rennplatz“ zur Anbindung. Im Norden und Westen werde die Anschlussmöglichkeit eher gering eingeschätzt. Hinsichtlich des ÖPNVs (öffentlicher Personennahverkehr) komme der Buslinie im Süden (Linie 25) eine höhere Bedeutung zu als der Straßenbahnlinie. Eine Anbindung der Straßenbahnlinie 1 im Norden dürfe trotzdem nicht außer Acht gelassen werden, da über attraktive Wegeverbindungen zu Fuß und mit dem Fahrrad diese zukünftig gut erreicht werden müsse (Kombination unterschiedlicher Verkehrsarten wird auch als Prinzip des multimodalen Verkehrs bezeichnet).

BENJAMIN WILLE, BÜRO MACHLEIDT

„Für den weiteren Planungsprozess haben insbesondere die Aspekte Mobilität, Freiraum und Nutzungen eine hohe Relevanz.“



Auf den Beispielbildern werden verschiedene Mobilitätsaspekte gezeigt: Elektro-Infrastruktur, Umsteigebeziehungen Rad/Haltestelle/ Carsharing, Quartiersgaragen mit Handels- und Dienstleistungsnutzung im Erdgeschoss. Als konkret gebautes Beispiel verweist Herr Wille auf das Quartier Vauban in Freiburg, dass die Mobilitätsfrage u.a. durch autofreies Wohnen vorbildhaft gelöst habe.

FOLGENDE RÜCKFRAGEN WERDEN GESTELLT:

- Was bedeuten die roten Kreuze im Norden auf dem Thesenplan?

Antwort Herr Wille: Diese bilden ab, dass empfohlen wird von hier aus keine MIV-Erschließung (motorisierter Individualverkehr), sprich keine normale Straße, vorzusehen.

- Was bedeuten die unterschiedlichen Kreise um die Haltestellen auf der Analysekarte?

Antwort Herr Wille: Hierbei handelt es sich um den sogenannten Einzugsbereich der jeweiligen Haltestellen. Bei einer Bushaltestelle beträgt dieser 300 m, bei einer Straßenbahnhaltestelle 500 m und bei einem Bahnhof 1 km. Je kleiner das Verkehrsmittel ist, desto geringer ist der Radius der Erreichbarkeit.

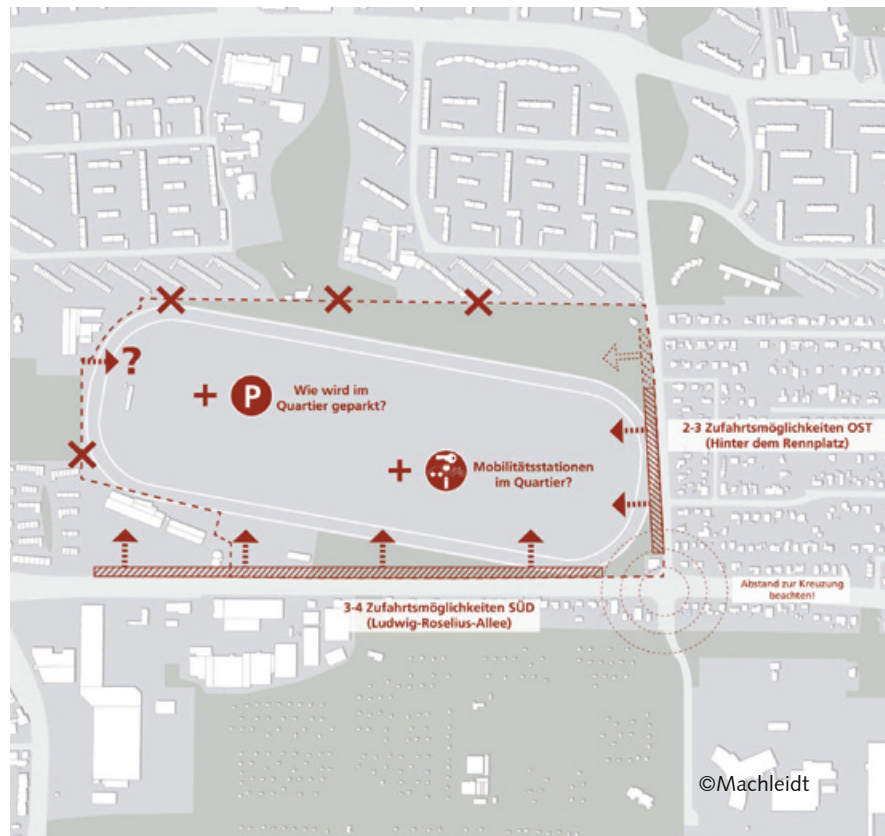


Abb. Entwicklungs-
optionen Mobilität
(MIV)

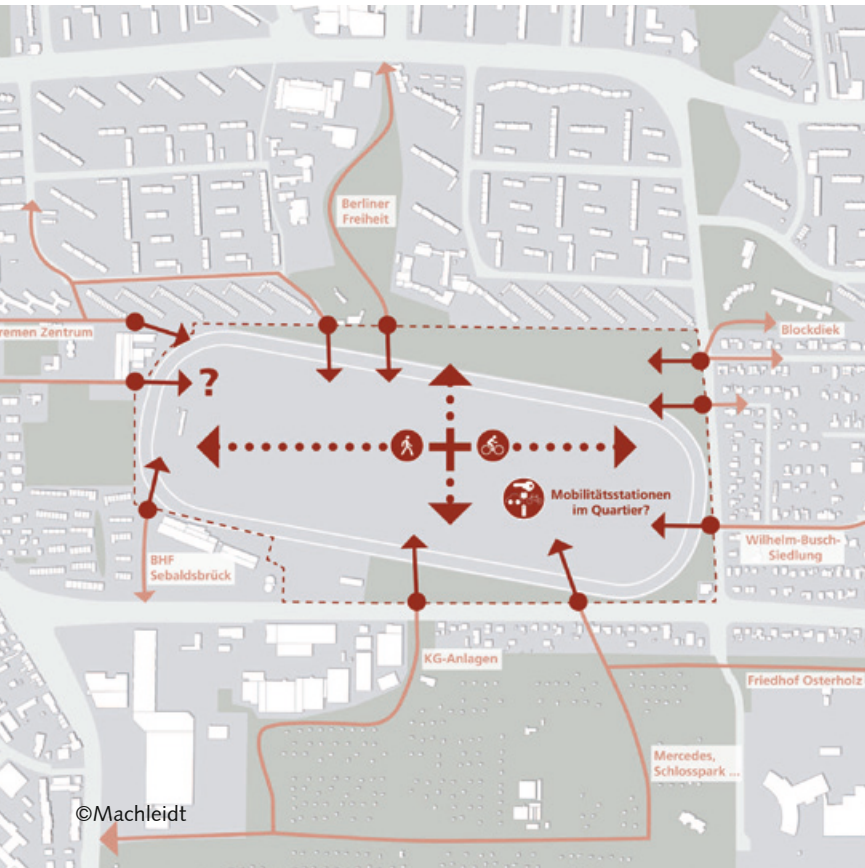


Abb. Entwicklungsoptionen Mobilität (Fuß- & Radverkehr)

FOLGENDE MOBILITÄTSTHESEN WERDEN ZUR DISKUSSION GESTELLT:

Das Rennbahnquartier...

- ... motiviert dazu, dass eigene Auto möglichst selten zu nutzen.
- ... hat durch die Minimierung von Autoverkehr und Bündelung von Stellplätzen hohe Aufenthaltsqualität.
- ... verbessert durch seine Mobilitätsangebote auch die Anbindung angrenzender Quartiere.
- ... setzt auf verschiedene Verkehrsmittel und kombiniert sie nachhaltig miteinander.
- ... ist optimal an das übergeordnete Fuß- und Radverkehrsnetz angebunden.
- ... ist ein Vorzeigeprojekt für nachhaltige Mobilität in Bremen.
- ... hat sichere Straßen und Wege mit hoher Aufenthaltsqualität.

GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

Aus Sicht der Anwohnerinnen und Anwohner komme den Grün- und Freiflächen eine besonders hohe Bedeutung zu. Dies zeigten die zahlreichen Ideen zur Nutzung dieser Flächen, die auf der ersten Veranstaltung vorgebracht wurden. Aus Gutachtersicht brauche es eine Vernetzung mit den bestehenden Grün- und Freiräumen sowie Wegen mit dem Umfeld, um für unterschiedlichste Zielgruppen gemischte Angebote zu schaffen, die gut und einfach erreicht werden können. Hinsichtlich der Wasserthematik wird das hydrologische Gutachten Ergebnisse liefern, inwiefern man mit dem Oberflächenwasser und dem Fleet umgehen kann. Ziel sollte es jedoch sein, gestalterisch ansprechende Lösungen zu finden, die sowohl technische Belange, Funktionalität und Qualität gleichermaßen berücksichtigen.

In Beispielbildern wird veranschaulicht, wie die Verknüpfung von privatem Grün mit öffentlichem Grün funktioniert (Gärten, Terrassen und Balkone knüpfen an Wege, Straßen und Parks an), wie der Umgang mit dem Wassermanagement gestalterisch gelöst werden kann oder aber wie Quartiersplätze attraktiv gestaltet werden können. Als konkret gebautes Beispiel verweist Herr Wille auf das Quartier Hamarby Sjöstad in Stockholm, dass die Grün- und Freiflächenthematik vorbildhaft gelöst habe. Hier sind u.a. technische Wassermanagement Elemente (z.B. Regenrückhaltung) auch zugleich attraktive und erlebbare Aufenthaltsräume. Durch die Platzierung und Gestaltung von Freiräumen entstehe ein Gleichgewicht zwischen bebauten und unbebauten Flächen.

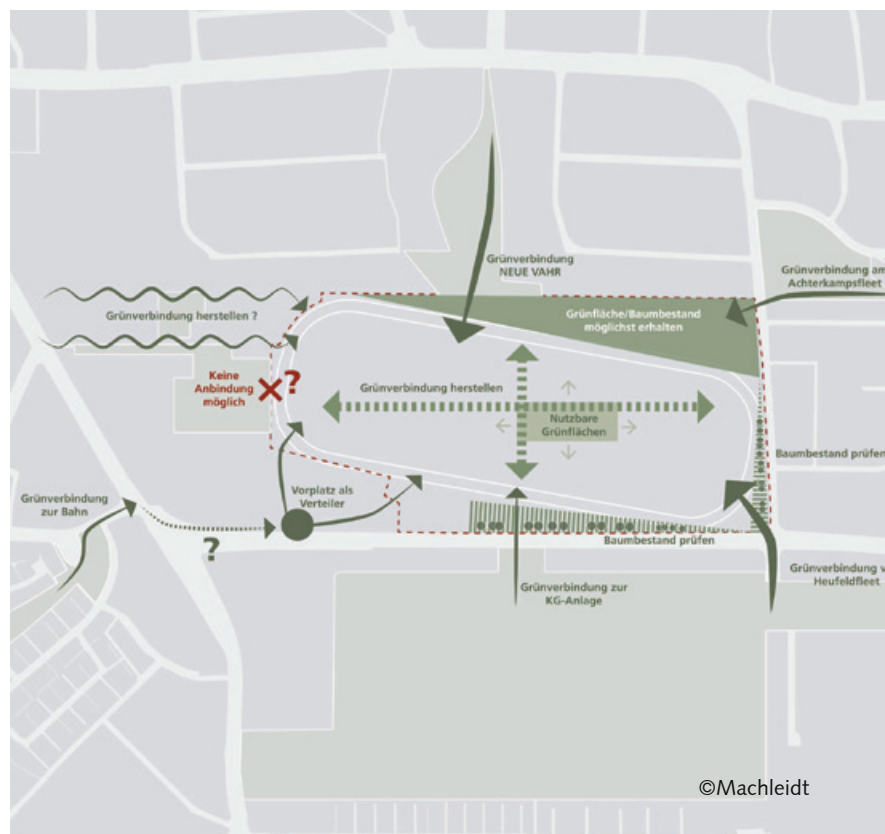


Abb. Entwicklungsoptionen Freiräume (Grünelemente)

©Machleidt

FOLGENDE GRÜN- UND FREIFLÄCHENTHESEN WERDEN ZUR DISKUSSION GESTELLT:

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 und Plätze.

... setzt auf ein nachhaltiges Wassermanagement.

... macht das Mittelkampsfleet als besonderen Freiraum erlebbar.

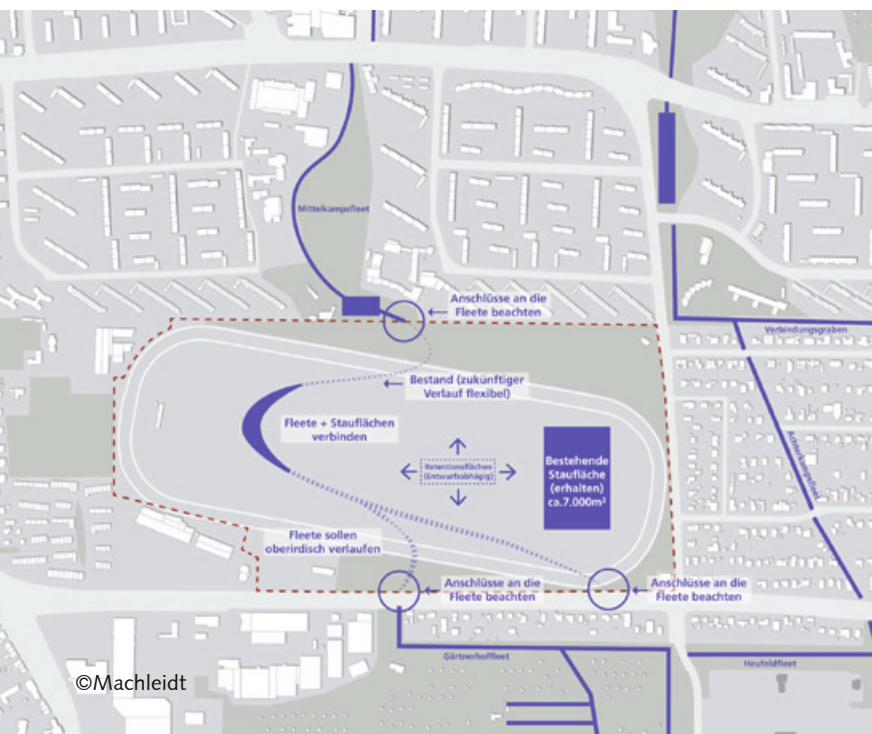


Abb. Entwicklungs-
optionen Freiräume
(Gewässer)

NUTZUNGEN

Aus der Umgebungsanalyse wird deutlich, dass zukünftig nur eine Mischung der Nutzungen, Typologien und Zielgruppen ein lebendiges Quartier erzeugen könne. Alle bereits vorgebrachten Aspekte seien daher zu berücksichtigen. Im weiteren Prozess müsse nun geklärt werden, wie hoch beispielsweise der Anteil an bestimmten Wohnformen sein sollte bzw. wie viel wohnergänzende und wohnverträgliche Nutzungen sinnvoll wären (u.a. Kita, Einzelhandel, Dienstleistung, Gastronomie).

FOLGENDE NUTZUNGSTHESEN WERDEN ZUR DISKUSSION GESTELLT:

Das Rennbahnquartier...

... ist ein gemischtes und lebendiges Quartier zum Wohnen, Arbeiten und Erholen.

... besteht aus verschiedenen Wohnformen für unterschiedliche Nutzerinnen und Nutzer (sozial, demografische, ethnische etc. Mischung).

... hat alle relevanten sozialen Infrastruktureinrichtungen in der Nähe.

... ist ein Quartier der kurzen Wege und fördert die „produktive Stadt“.

... ist ein nachhaltiges Quartier.

W	Wohnen
G	Wohnverträgliches Gewerbe
E	Einzelhandel
SI	Soziale Infrastruktur
So	Sondernutzung
W+G	Wohnen + wohnverträgliches Gewerbe

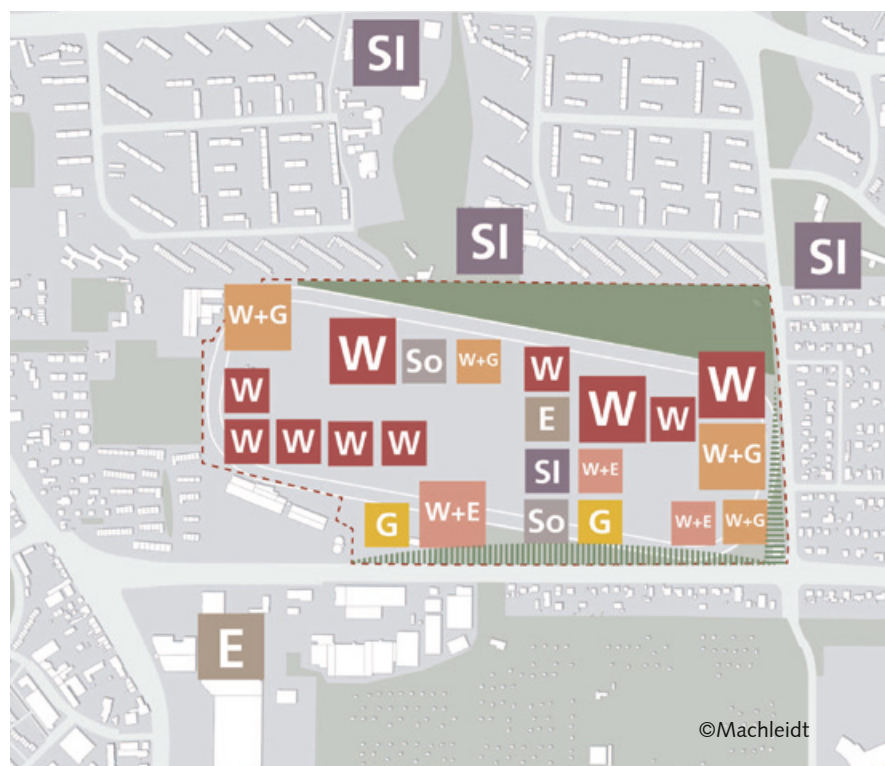


Abb. Entwicklungs-
optionen Nutzungen

©Machleidt

**FOLGENDE HINWEISE UND RÜCKFRAGEN WERDEN
DIREKT IM ANSCHLUSS AN DEN VORTRAG GESTELLT:**

- Auf Planungskonferenzen hat es schon Diskussionen und fachlichen Input zum Thema „Bodenfrage“ wie z.B. Erbpacht gegeben, wieso sind diese Aspekte bislang nicht thematisiert worden?

Antwort Frau Reuther: Die ersten beiden Veranstaltungen haben den Fokus der Umfeldanalyse, wenngleich natürlich auch immer über das Rennbahngelände und die zukünftige Quartiersplanung gesprochen wurde. Die Aspekte unterschiedlicher Eigentumsformen werden bei der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie betrachtet und bei der Entwicklung eines Masterplanes thematisiert. Dann werden auch diese Anregungen aufgegriffen.

- Wieso wurde nicht berücksichtigt, dass viele gefordert haben, die Tribüne zu erhalten?

Antwort Frau Lehmann: Es wurde nur ein Auszug der Aspekte vorgestellt und versucht, diese in übergeordnete Themen und Thesen zu formulieren. Der Wunsch nach dem Erhalt der Tribüne ist im „Ideenspeicher“ für die Machbarkeitsstudie eingetragen.

- Wurden die Thesen vor dem Hintergrund der Qualitäten und Quantitäten entwickelt?

Antwort Herr Wille: Nein, da es nicht Teil der stadtstrukturellen Analyse ist, eine Nutzungskonzeption für das Areal zu entwickeln und zu überprüfen, wieviel von was auf der Fläche realisiert werden kann. Die Thesen leiten sich zum einen aus der Umgebung und zum anderen aus dem mitgenommenen Stimmungsbild der ersten Veranstaltung ab.

- Die Soziale Infrastruktur muss angepasst werden. Das darf nicht vergessen werden.



6 ERGEBNISSE DER THEMENWÄNDE

An den Themenwänden 1-3 werden die Hinweise, Anregungen und Bedenken aus der ersten Veranstaltung (vgl. Dokumentation 1. Treffen am 9. April 2018) aufgeführt. Es wird dargelegt, wie mit einzelnen Beiträgen umgegangen wird. Zudem erfolgt bei einzelnen Beiträgen die Einordnung als „Prüfauftrag Machbarkeitsstudie“ oder „Prüfauftrag Fachgutachten“. Weiterhin haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Möglichkeit, sich zu den zuvor ausgeführten Kernaussagen der stadtstrukturellen Analyse zu positionieren und weitere Hinweise zu ergänzen.

An der Themenwand 4 „Stadtquartiere im Vergleich“ sind neue Stadtquartiere bzw. sich in der Entwicklung befindende Quartiere aus Bremen und anderen Städten dargestellt. Interessierte können Anmerkungen zu Atmosphäre, Stimmung und weiteren Aspekten notieren, die als „gute Referenz“ für das Rennbahnquartier eingeschätzt werden.

Die Themenwand 5 „Zukunftsbild“ thematisiert die bereits abgegebenen Ideen aus der ersten Veranstaltung und gibt die Möglichkeit, Ideen und Vorschläge zu sammeln, die in einem neuen Quartier an die Geschichte und Tradition des Ortes anknüpfen.



THEMENWAND 1 „MOBILITÄT“

ERGEBNIS STIMMUNGSBILD THESEN

Bei der Bewertung der Thesen entscheiden sich die Anwesenden tendenziell für eine hohe Gewichtung der einzelnen Aspekte (vgl. Abb. Thesenbewertung Mobilität). Lediglich bei den Themen „Motivation das eigene Auto möglichst wenig zu nutzen“ sowie die „Verbesserung der Mobilitätsangebote für umliegende Quartiere“ gibt es leichte Abweichungen in Richtung „weniger wichtig“.



Abb. Thesenbewertung Mobilität

Die Themenwand wird durch Frau Arand (Büro Machleidt) betreut.

WEITERE HINWEISE UND ANREGUNGEN

- Durch ein Rennbahnquartier nehmen die Verkehre zu. Dies würde vermieden werden, wenn das Areal als „Oase“ erhalten bleiben würde.
- Es gibt aktuell zu viel Verkehr auf der „Ludwig-Roselius-Allee/Vahrer Straße, Hinter dem Rennplatz“ und Co. Zusätzliche Wohneinheiten verschärfen das Problem noch! Das Ganze funktioniert doch nur, wenn massiv auf das Auto verzichtet wird. Ist das eine realistische Annahme? Statistisch gesehen werden Jahr für Jahr mehr Autos in Bremen zugelassen... .
- Der LKW-Verkehr sollte nicht mehr auf der Straße „Hinter dem Rennplatz“ fahren dürfen.
- Die Straße „Hinter dem Rennplatz“ muss 30er-Zone werden.
- Durch die eventuellen Wohnungen wird der Straßenverkehr unerträglich.
- Wie stark ist die Belastung für die bestehenden Straßen?
- Die Verkehrssituation an der Kreuzung „Kurt-Schumacher-Allee/Stauffenbergstraße“ ist durch die kürzlich geänderte Verkehrsführung (Wegfall der zweiten Abbiegespur) deutlich schlechter geworden. Der Rückstau in dem Gebiet „Stauffenbergstraße/Hinter dem Rennplatz“ ist erheblich. Durch eine Optimierung der Kreuzung soll zukünftig ein besserer Verkehrsfluss hergestellt werden!
- Eine neue Straße über „Achterdiek/Verlängerung Hermann-Koenen-Str.“ würde den Zugang zu zwei Spielplätzen, einem Badeseen und den Parzellen zerstören. Diese Flächen werden sehr häufig genutzt, von Spaziergängern und aufgrund eines kindersicheren Fahrradweges. Es ist zudem eine wichtige und schöne Ausfallstraße für Fahrradfahrer in die Stadt und in die umliegenden Stadtteile. Außerdem wäre es katastrophal für das dortige Ökosystem.
- Der Radverkehrsanschluss in die Stadt ist fraglich.
- Die Idee der vermehrten Fahrradnutzung ist ein Wunschtraum und an der Realität vorbei.
- Die verkehrlichen Anbindungen nördlich (Linie 1) und südlich des Geländes (Busse) wird als ausreichend empfunden. Dafür müsste die Stadt Bremen kein Geld ausgeben.
- Es sollte eine Straßenbahnanbindung von Norden (Linie 1) zum Depot Sebaldsbrück geben.

IDEEN FÜR DAS ZUKÜNFTIGE QUARTIER

- Es wird eine Attraktivitätssteigerung für das Gebiet gefordert, mit einem alternativen Mobilitätsmodell, damit es leichter fällt, das Auto immer öfter stehen zu lassen. Man sollte mit anderen Verkehrsmitteln stressfreier und schneller ans Ziel kommen.
- Das Mobilitätsprinzip „Entschleunigung“ sollte umgesetzt werden.
- Es sollten E-Ladestationen für Autos und Fahrräder errichtet werden.
- Ein neues Modell-Quartier mit „Radstation“ soll etabliert werden.
- Es sollten Stationen für Lastenräder im Quartier gebaut werden.
- Einrichtung von Wassertaxis als Besonderheit.
- Eine Wasserstofftankstelle sollte errichtet werden.
- Premiumradwege durch das Quartier möglichst konfliktfrei konzipieren.
- Die Straßen und Wege sollten altersgerecht, behindertengerecht und kindgerecht sein.
- Errichtung von Fuß- und Radwegeanbindung vom Wilhelm-Busch-Viertel zum Rennbahnquartier.
- Um den höheren Verkehrsfluss gleichmäßig zu verteilen, sollte es Straßenanbindungen aus allen Richtungen geben. Sonst droht höhere Verkehrsbelastung für die „Ludwig-Roselius-Allee“ und die Straße „Hinter dem Rennplatz“.

THEMENWAND 2 „GRÜN- UND FREIFLÄCHEN“

ERGEBNIS STIMMUNGSBILD THESEN

Bei den Thesen findet sich wie auch bei dem Themenaspekt Mobilität auch eine Konzentration im Bereich „sehr wichtig“ (vgl. Abb. Thesenbewertung Grün- und Freiflächen). Bei den Themen: „Durchgrüntes Quartier“, „attraktive Grünverbindungen in die umliegenden Quartiere“, „Weiterentwicklung von Freiraumstrukturen“, „Sport- und Freizeitangebote“ sowie „lebendige öffentliche Räume und Plätze“ sind Abweichungen in Richtung „weniger wichtig“ zu finden. Die Aspekte eines „nachhaltigen Wassermanagements“ und die „Besonderheit des Mittelkampsfleets“ werden damit, ohne Abweichung, als „sehr wichtig“ eingestuft.

WEITERE HINWEISE UND ANREGUNGEN

- Die Fläche soll bleiben, wie sie heute ist. Sie ist grün und bietet Möglichkeiten für Sport, Freizeit und Erholung. Das künftige Rennbahnquartier sei keine Verbesserung. [Anmerkung: Es kleben weitere Klebepunkt als Zustimmung auf der Karte.]
- Es besteht die Sorge, dass weitere Grundwasserverschmutzungen, z.B. in Nord-Sebaldsbrück oder im Bereich der Emil-Sommer-Straße, durch eine Grundwasserabsenkung bei der Bebauung des Gebietes auftreten könnten.
- Der Aspekt (Zugang zu) Licht bzw. Sonne sollte bei der weiteren Planung beachtet werden.

Zur Evaluation wird angemerkt: Die hier und an anderen Ständen ausgehängten Skalen dienen nicht der Meinungskundgabe, sondern ermöglichen nur reine Zustimmung. [Anmerkung: Es kleben weitere Klebepunkt als Zustimmung auf der Karte.]

IDEEN FÜR DAS ZUKÜNFTIGE QUARTIER

- Es könnten Sportgeräte oder ein Parcours aufgebaut werden.
- Die Errichtung eines Schwimmbades wird vorgeschlagen.
- Es könnte ein kleiner Landschaftspark mit Wasserläufen, Wiesenblumen, Hügeln (zum Rodeln), etc. errichtet werden.
- Die Fläche der ehemaligen Galopprennbahn sollte als Ausgleichsfläche für die angrenzenden Industriegebiete genutzt werden.
- Für jeden neuen Bewohner sollte mindestens ein neuer Baum gepflanzt werden.



Abb. Thesenbewertung
Grün- und Freiraum

Die Themenwand wird
durch Herrn Knode
(SUBV, Ref. 30) und
Herrn Opielka (WFB)
betreut.

THEMENWAND 3 „NUTZUNGEN“

ERGEBNIS STIMMUNGSBILD THESEN

Zu den Thesen (vgl. Abb. Thesenbewertung Nutzungen) haben sich nur wenig Teilnehmerinnen und Teilnehmern positioniert. Diejenigen, die Thesen bewertet haben, gewichten alle Vorschläge als „sehr wichtig“.

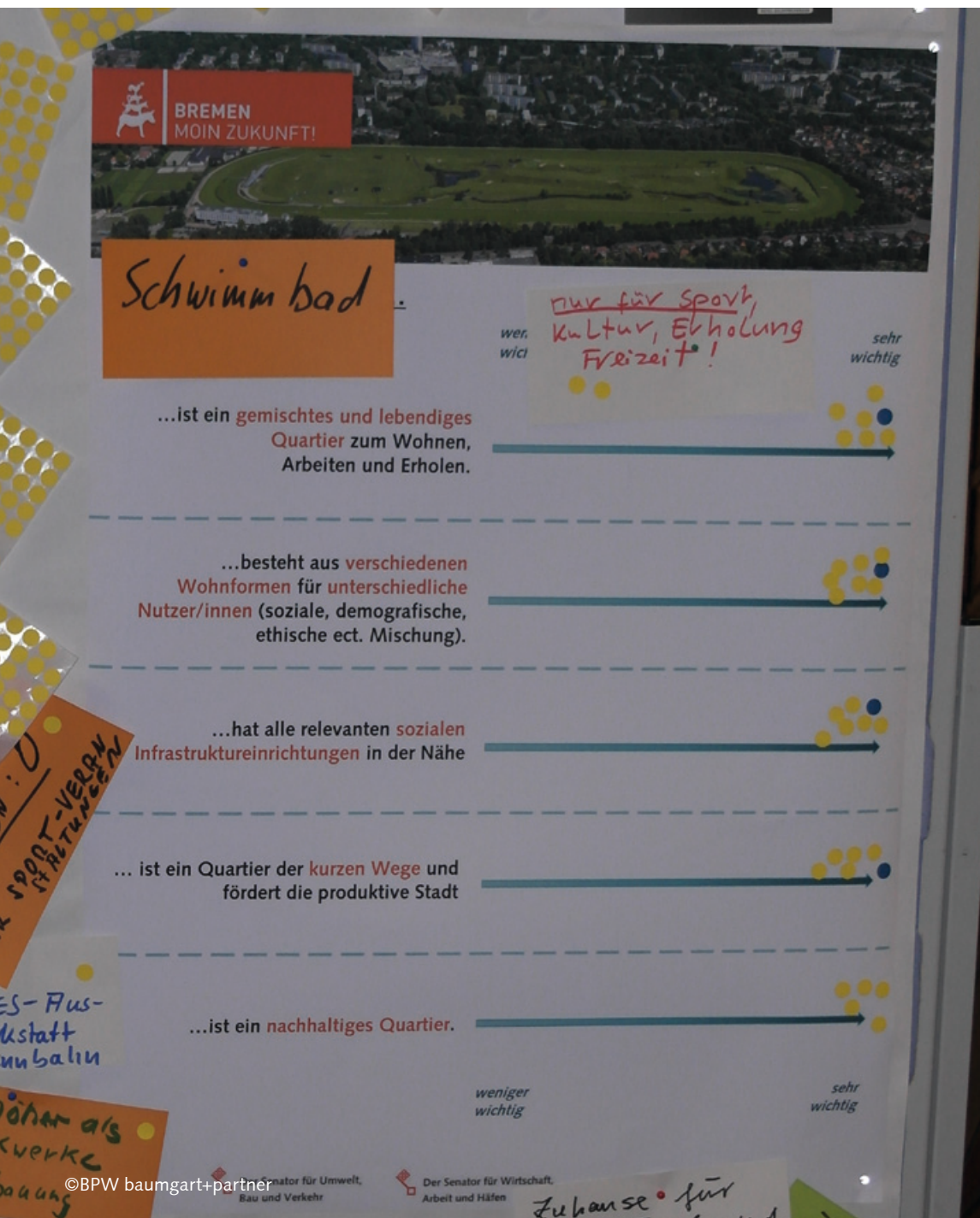


Abb. Thesenbewertung
Nutzung

Die Themenwand wird
durch Herrn Wille (Büro
Machleidt) betreut.

WEITERE HINWEISE UND ANREGUNGEN

- Die Einrichtung eines Grundstückbeirates wird vorgeschlagen.
- Das Hotel hat ein Restaurant und eine gute Aussicht.
- Das Hotel bietet Arbeitsplätze und ist internationaler Gastgeber.
- Wo parken die Hotelgäste? Wird auf den Bestandsschutz Rücksicht genommen?
- Der geförderte Wohnraum soll langfristig abgesichert werden (auch über 20 Jahre hinaus).
- Es soll keine Mercedes-Ausbildungswerkstatt auf die Rennbahn errichtet werden. [Anmerkung: Es kleben weitere Klebepunkt als Zustimmung auf der Karte.]

IDEEN FÜR DAS ZUKÜNFTIGE QUARTIER

- Es sollte dauerhaft leistbarer Wohnraum geschaffen werden.
- Bei der Planung sollte auf gemeinnützige Eigentumsformen geachtet werden.
- Es sollte ein Erbbaurecht zur Preis- und Nutzungssicherung eingeplant werden. [Anmerkung: Es kleben weitere Klebepunkt als Zustimmung auf der Karte.]
- Es sollte keinen Grundstücksverkauf an Investoren geben. Das Erbbaurecht wäre zu bevorzugen. [Anmerkung: Es kleben weitere Klebepunkt als Zustimmung auf der Karte.]
- Es sollte leistbarer Wohnraum für die Mittelschicht geschaffen und dieser weiterführend abgesichert und geeignete Instrumente wie z.B. Erbbau genutzt werden.
- Es sollte eine baurägerfreie Vergabe an Wohnflächen geben.
- Wichtig wäre auch eine ökologische Bebauung, wie z.B. eine Holzbauweise.
- Es ist gewünscht, nicht höher als drei Stockwerke zu bauen.
- Es sollte keine Wohnbebauung vorgenommen werden. [Anmerkung: Es kleben weitere Klebepunkt als Zustimmung auf der Karte.]
- Es wird keine Bebauung gewollt.
- Das Gebiet soll nicht für Wohnungen, sondern nur für Sport- und Freizeitveranstaltungen genutzt werden. [Anmerkung: Es kleben weitere Klebepunkt als Zustimmung auf der Karte.]
- Die Nutzung sollte sich nur auf Sport, Kultur, Erholung und Freizeit konzentrieren. [Anmerkung: Es kleben weitere Klebepunkt als Zustimmung auf der Karte.]
- Es sollten Natursportgeräte für einen Parcours aufgestellt werden.
- Auf der Fläche sollte ein Schwimmbad errichtet werden.
- Es sollte als Zuhause für Hase, Igel und Co. genutzt werden.
- Es könnte die größte Modellbahn Europas in 1:18 geschaffen werden.
- Es sollte eine Internet-Rennbahn entstehen. Jeder Haushalt soll einen 10 Gigabit-Anschluss erhalten. Das wäre ein Alleinstellungsmerkmal in HB, attraktiv für Familien, Start-ups und moderne Arbeitsformen (Home Office) und zukunftssicher.
- Es könnte als Multifunktionszentrum mit weiterer Tribüne genutzt werden.

THEMENWAND 4

„STADTQUARTIERE IM VERGLEICH“

BEISPIEL: GARTENSTADT WERDERSEE (BREMEN), [IN DER ENTWICKLUNG]

Größe des Plangebietes: 16,3 ha

Wohneinheiten (WE) geplant: 590 WE

Planungszeitraum 2013-2024

Nutzungsmischung: Wohnen, Kita, Grundschule + Sporthalle,
Supermarkt.

Lage am Werdersee zwischen Wohnbebauung und dem Friedhof
Huckelriede.

BEWERTUNG UND ANMERKUNG

- Die Aufteilung und Gestaltung wird eher negativ gesehen.
- Kritisiert wurde, dass zu viele Reihenhäuser und Einfamilienhäuser vorgesehen sind.
- Das Quartier wurde als zu monoton empfunden.

BEISPIEL: ELLENER HOF (BREMEN), [IN DER ENTWICKLUNG]

Größe des Plangebietes: ca. 10 ha

Wohneinheiten (WE) geplant: 500 WE

Planungszeitraum: 2016-2024

Nutzungsmischung: Gemischte Wohnformen, Kita, Pflegeschule,
Studierendenwohnheim, Hindutempel, Kiosk und Fahrradwerkstatt
Lage an der Ludwig-Roselius-Allee (Bremen-Osterholz).

BEWERTUNG UND ANMERKUNG

- Die Aufteilung und Planung des Gebietes findet positive Rückmeldung.
- Die Gestaltung der Gebäude wird teilweise negativ gesehen.
- Die Nutzungsmischung, insbesondere die Einrichtungen für ältere Menschen wurde sehr positiv bewertet.

BEISPIEL: FRANZÖSISCHES VIERTEL (TÜBINGEN) [REALISIERT]

Größe des Plangebietes: ca. 60 ha

Wohneinheiten (WE): 3.000 WE + ca. 150 Betriebe

Planungszeitraum: 1996-2008

Nutzungsmischung: Gemischtes urbanes Quartier, verschiedene
Wohnformen, Entwicklung durch Bauträger und Baugemeinschaften.

BEWERTUNG UND ANMERKUNG

- Die grüne Innenraumgestaltung des Viertels wird positiv bewertet.

BEISPIEL: HAMARBY SJÖSTAD (STOCKHOLM)
[REALISIERT]

Größe des Plangebietes: ca. 160 ha
Wohneinheiten (WE): 24.000 WE + ca. 150 Betriebe
Planungszeitraum: 1996-2008
Nutzungsmischung: Rd. 30 ha öffentliche Grünfläche, Büro- und Handelsfläche, strenge Vorgaben hinsichtlich ökologischer Anforderungen an die Gebäude, an die technische Infrastruktur und Verkehr.

BEWERTUNG UND ANMERKUNG

- Die grüne Innenraumgestaltung des Viertels wird positiv bewertet.
- Die Aufteilung und Planung des Gebietes findet positive Rückmeldung.
- Die Einbindung von viel Grün- und Wasserflächen wird positiv, teilweise aber auch negativ bewertet.

BEISPIEL: KRONSBURG (HANNOVER)
[REALISIERT]

Größe des Plangebietes: ca. 70 ha
Wohneinheiten (WE): 1. Bauabschnitt 3.000 WE
Planungszeitraum: 1995-2000 (1. Bauabschnitt)
Nutzungsmischung: Ökologische Wohnsiedlung mit Kita, Grundschule, Gesamtschule, Stadtteilzentrum, Kirchenzentrum sowie einem Gesundheits- und Versorgungszentrum.

BEWERTUNG UND ANMERKUNG

- Die grüne Innenraumgestaltung des Viertels wird positiv bewertet.
- Die Aufteilung und Gestaltung wird eher negativ gesehen.
- Ein ehem. Bewohner bewertet das Quartier als zu steril und wenig kommunikativ.

BEISPIEL: VAUBAN (FREIBURG)
[REALISIERT]

Größe des Plangebietes: ca. 41 ha
Wohneinheiten (WE): 5.500 WE + ca. 1,6 ha Gewerbe
Planungszeitraum: 1992-2006
Nutzungsmischung: Integriertes Wohngebiet, Studentendorf mit Grundschule und Kinderbetreuung, Marktplatz und Einzelhandel, Straßenbahn-Anbindung.

BEWERTUNG UND ANMERKUNG

- Die grüne Innenraumgestaltung des Viertels wird positiv bewertet.
- Die Aufenthaltsqualität auf den Straßen im Quartier wird durchweg positiv gesehen.
- Die Anbindung und Eingliederung der Straßenbahn in das Quartier wird negativ wahrgenommen.
- Die Siedlung ist nur für junge Leute gedacht.
- Aus Sicht eines Freiburgers wird dieses Quartier nicht als Highlight oder gutes Beispiel angesehen.

THEMENWAND 4 „STADTQUARTIERE IM VERGLEICH“

ANMERKUNGEN ZU ANDEREN STADTQUARTIEREN

- Positiv: E-Ladestationen, Umsteigemöglichkeiten zwischen Verkehrsmitteln wie Rad und Straßenbahn, Straßenbahn im Freiraum, offene Wiesen im Park, Sportplatz, Erlebbarkeit von Wasser, Wohnverträgliches Gewerbe, Typologiemix .
- Kontrovers positiv/negativ: Erlebbarkeit von Wasser ein einem „Stadtkanal“.

ALLGEMEINE BEWERTUNG UND ANMERKUNG:

- Alle Beispielquartiere sind von Größe und Lage nicht vergleichbar mit der Fläche der Galopprennbahn.
- Viele der Beispielquartiere werden aus Sicht der Teilnehmenden als Gegenteil von urbanem Leben empfunden. Es erfolgt keine Mischung (soz. Milieus).
- Es wurde angemerkt, dass leider keine Beispiele aus Städten gezeigt wurden, in denen schon Galopprennbahnen bebaut bzw. umgenutzt wurden.
- Das „Quartier“ braucht seine eigene Entwicklung (baulich, sozial etc.).
- Die „Träume“ und die politische Realität bilden einen Widerspruch.
- Wo bleibt der viel beschworene „Grüne Park“?

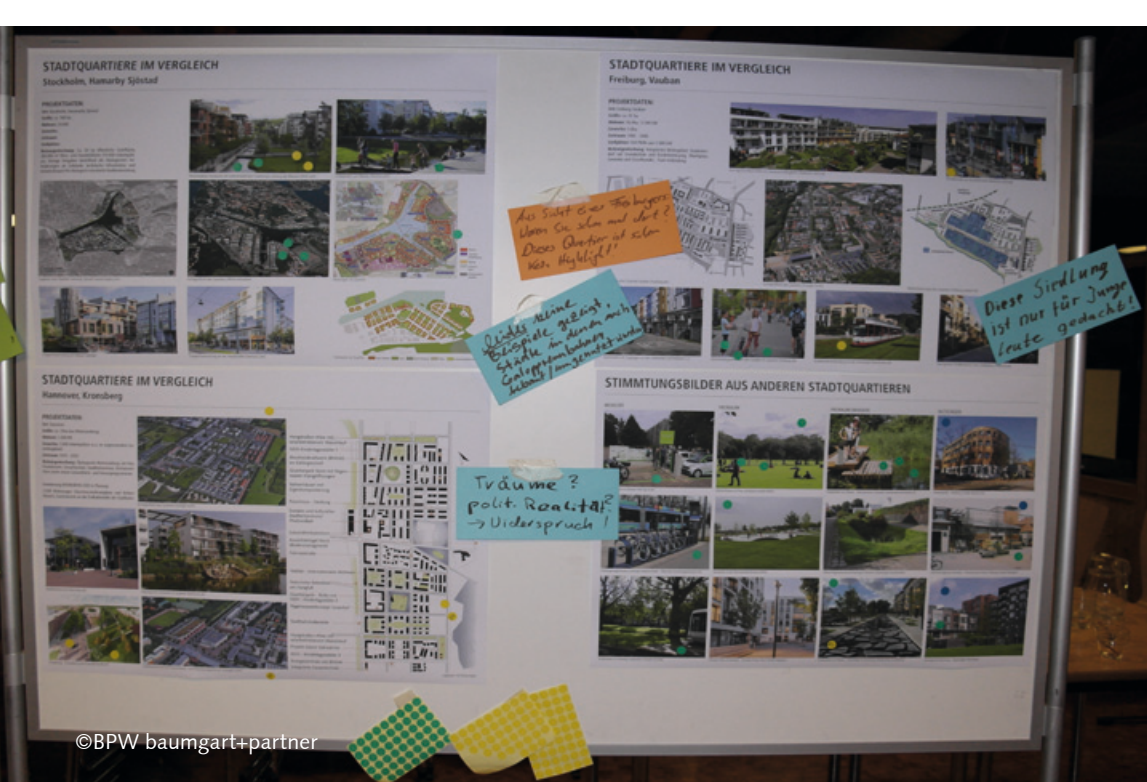


Abb. Stadtquartiere im Vergleich

Die Themenwand wird durch Frau Schulze (SUBV, Ref. 61) betreut.



©WFB | Jan Rathke

THEMENWAND 5 „ZUKUNFTSBILD“

ERGEBNIS STIMMUNGSBILD THESE

Alle Interessierten können sich zu folgender Zukunftsthese positionieren:
Im neuen Quartier soll spürbar bleiben, dass es einmal eine Galopprennbahn gewesen ist. Es zeigt sich, dass die Anwesenden unterschiedliche Haltungen hierzu vertreten.

ANKNÜPFUNG AN DIE GESCHICHTE UND TRADITION DES ORTES:

- Der Aspekt der Entschleunigung.
- Geschlängelte und keine geraden Wege.
- Ein Sportparcours.
- Ein Museum als Erinnerung.
- Aufgreifen des Themas „Pferd“ in den Spielplatzangeboten.
- Ein Reitstall und Pferde auf eventuellen Freiflächen.
- Ein Ponyhof.
- Kinder-/Jugendfarm, z.B. Habenhausen und Borgfeld
- Weite Blicke bzw. eine Weiträumigkeit von Freiräumen schaffen.
- Pferdewagen.
- Erhalt der Tribüne.
- Eine Tribüne, viel Grün, Luft, Erholung und unverbaute Natur.
- Das Hotel ist ein Aushängeschild für Bremen und bietet 130 Arbeitsplätze.
- Neue Verträge mit dem Rennverein.

ERGÄNZUNGEN: DAS RENNBAHNQUARTIER 2030 IST...

- Irgendwie sehr perfide: Eine Tradition zerstören, um dann daran zu erinnern. Ein Mahnmal?
- Die Stadt Bremen soll Eigentümerin des Grundstücks bleiben.
- Im Atlantik Hotel könnte ein Altenwohnheim entstehen.
- Auf der Fläche könnte auch eine Jugendherberge errichtet werden.
- Es sollte mit den Stadtquartieren zusammengearbeitet werden und auch NABU sollte eingebunden werden, um die Tiere zu schützen.
- Genügend Zugang zu Licht und Sonne soll eingeplant werden.
- Es soll als Freigehege für Hunde verwendet werden.
- Die Möglichkeit einer Kanustation wird vorgeschlagen.
- Es sollten Pflanzen und große Freiflächen angelegt werden. In der Bebauung sollte auf eine hohe Dichte Wert gelegt werden.
- Es könnte ein Bürgerpark entwickelt werden.
- Es wird gewünscht, die Rennbahn nicht zu bebauen und als grüne Oase zu erhalten.
- Keine Bebauung, vielmehr sollte ein vielfältiger Park errichtet werden.

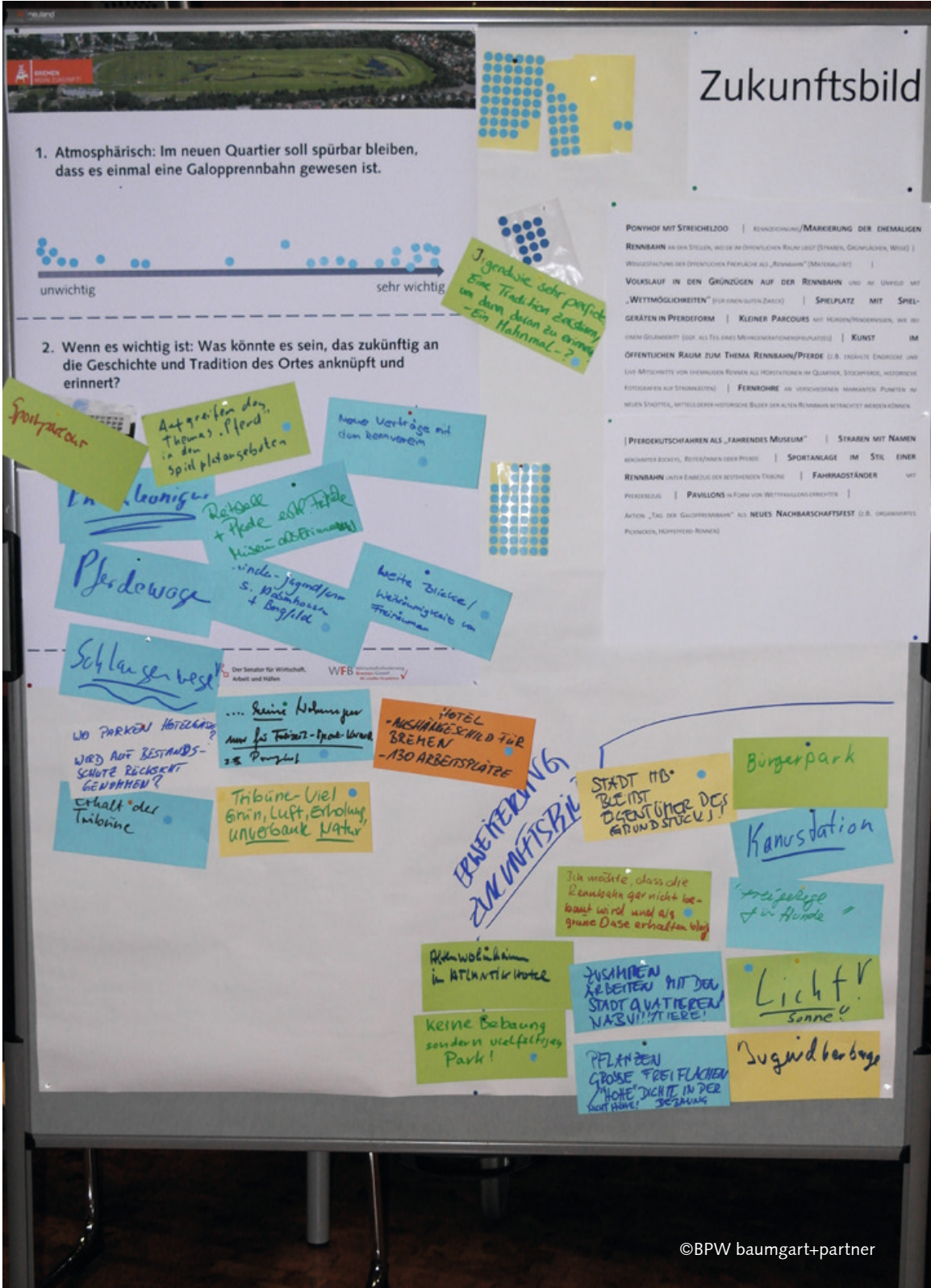


Abb. Thesenbewertung
 Zukunftsbild

Die Themenwand wird
 durch Frau Götze
 (Büro prologo) betreut.

©BPW baumgart+partner

7. DISKUSSION IM PLENUM

Herr Glatthaar stellt noch einmal heraus, dass die formulierten Thesen in die Zukunft gerichtet sind und bewusst positiv formuliert wurden. Zu diesem Zeitpunkt fände noch keine Abwägung von einzelnen Aspekten statt, dieses erfolge erst später in der Machbarkeitsstudie. Die Frage nach dem „ob das Gelände bebaut werden soll“ sei nicht Thema der Beteiligung. Hier gehe es darum, wie ein lebendiges und gemischtes Quartier entstehen könne und wie dieses aussehen soll. In der nachfolgenden halben Stunde besteht die Möglichkeit, sich im Plenum zu äußern, Fragen, Anregungen sowie Hinweise zu geben.

ANMERKUNGEN UND FRAGEN

- Bei den vorgebrachten Thesen hat man keine Wahl, als zuzustimmen. Es kommt das Gefühl auf, dass man unterbewusst manipuliert wird. Die Meinung der Bürgerinnen und Bürger vor Ort wird nicht ernst genommen. Im Rathaus werden die Entscheidung einfach unabhängig vom Ergebnis der Beteiligung und der Meinung der Bevölkerung vor Ort getroffen.

Hinweis: Am 14.05. kommt der Bürgermeister Carsten Sieling in das Bürgerzentrum Vahr zum Thema Bauen-Wohnen-Leben. Hier besteht die Möglichkeit sich direkt an den Bürgermeister zu wenden.

- Im Protokoll der 1. Veranstaltung vom 09.04.2018 steht, dass der Flächennutzungsplan Bremen von 2014 für das Rennbahnareal eine Grünfläche mit Zweckbestimmung Sportplatz bzw. im Nordosten Parkanlage vorsieht. Wieso kann die Nutzung jetzt so einfach geändert werden?

Antwort Herr Risch: Ein Flächennutzungsplan gibt Aussagen darüber, wo und wie sich die Stadt zukünftig entwickeln soll. Dieser Plan ist jedoch nicht in Stein gemeißelt und kann die zukünftigen Entwicklungen nicht alle absehen, so dass dieser in entsprechenden Planungsverfahren immer wieder geändert werden kann. Es liegt ein Aufstellungsbeschluss für einen B-Plan 2488 (November 2016) vor. Hier ist bereits vermerkt, dass auch der Flächennutzungsplan entsprechend anzupassen ist. Bei beiden Verfahren handelt es sich um sogenannte Bauleitplanverfahren, die gesetzlich geregelt sind; so wird in diesem Zuge unter anderem auch eine weitere Beteiligung der Öffentlichkeit stattfinden. Die Bauleitplanverfahren werden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sowie der anschließenden städtebaulichen und landschaftsplanerischen Qualifizierungen (Gutachterverfahren, Wettbewerbe) aufnehmen und entsprechende verbindliche Festsetzungen treffen. Dieser förmliche Verfahrensschritt erfolgt somit erst nach Abschluss der konzeptionellen Phase. Termine und Verfahrensstände können zu gegebener Zeit der Presse und dem Internet entnommen werden.

- *Es gibt in Bremen bei der Entwicklung neuer großer Flächen die Auflage, 25 % geförderten Wohnungsbau zu realisieren. Dieser ist jedoch nur 20 Jahre gebunden und es ist unklar, ob nach 20 Jahren eine horrende Preissteigerung der Mieten stattfindet. Ansonsten entsteht lediglich freifinanzierter Wohnungsbau. Ziel sollte es aber auch sein, ein „mittleres Preissegment“ zu bedienen, um eine nachhaltige Lösung zu finden. Wie kann dieses umgesetzt werden?*

Antwort Frau Reuther: Hier kommt es auf eine Mischung von unterschiedlichen Typologien an. Neben dem Mietsegment spielen auch unterschiedliche Eigentumsformen eine Rolle. Bei dem zukünftigen Rennbahnquartier wird es auf Mischformen hinauslaufen, um unterschiedliche Zielgruppen für das Wohnen am Standort anzusprechen. Auch aus Sicht der Stadt ist dabei das „mittlere Preissegment“ in dafür geeigneten Wohnformen von besonderem Interesse.

- Großinvestoren können die bislang vorgebrachten Ideen so nicht umsetzen. Behält die Stadt Bremen die Oberhand?

Antwort Herr Kühling: Am Ende werden weitestgehend die Privaten bauen. Bei der Bodenfrage und auch bei der Entwicklung von Grundstücken werden aber neue und innovative Formen und Ansätze dazu führen, dass ein buntes und gemischtes Quartier entstehen kann.



©WFB | Jan Rathke

- Wieso werden alle großen Flächen in Bremen, z.B. „Brinkmann-gelände“, „Kelloggs“, „Coca-Cola Gelände“ und eben auch die Rennbahn auf einmal entwickelt und bebaut? Wo werden Prioritäten gesehen?

Antwort Herr Kühling: Bei den drei aufgeführten Entwicklungsflächen handelt es sich um Flächen, die sich im Privateigentum befinden und entsprechend entwickelt werden. Die Stadt kann über städtebauliche Verträge gewisse Auflagen an die Privaten weitergeben. Die Stadt kann jedoch nicht uneingeschränkt die Entwicklung steuern. Bei dem Rennbahnquartier ist die Stadt angehalten, sorgfältig mit Steuergeldern umzugehen. Sie muss jedoch nicht so handeln wie es die privaten Akteure auf dem Markt tun. Daher sind die Flächen nicht wirklich zu vergleichen. Aktuell ist es so, dass jede neue Wohnung in Bremen am Markt gebraucht wird.

Antwort Frau Reuther: In der Entwicklungsstrategie für Bremen ist ein Schwerpunkt Wohnen im Bremer Osten gesetzt. Aber nicht nur das Wohnen stellt ein wichtiges Thema dar, sondern auch der Wirtschaftsstandort soll gestärkt werden. Diese Aspekte bedingen sich ein Stück weit. Die genannten Flächen weisen alle unterschiedliche Potenziale und auch Schwerpunktthemen auf. So wird es wegen eines großen Bedarfs an zukunftsfähigen Produktionsstätten in der Stadt nicht nur um Wohnungsbau gehen. Die Standorte können deshalb nicht gegeneinandergestellt werden.

- Bei den vorgebrachten Quartieren handelt es sich um Flächen, die alle bebaut sind und nicht für die Bürger zugänglich waren. Hier wird keine Grünfläche überplant.
- Warum werden die benötigten Wohneinheiten nicht auf dem Coca-Cola Gelände untergebracht?

Antwort Frau Reuther: Am Standort wird eine höhere Nutzungsmischung von Wohnen und Gewerbe umgesetzt. Aufgrund von Emissionen der Bahn und der Lage wird der gewerbliche Anteil hier deutlich höher liegen.

- Es muss bedacht werden, dass das Areal in einem benachteiligten Stadtteil liegt, so dass entsprechende kostenfreie Angebote für Familien, Jugendliche aber auch Senioren geschaffen werden müssen. Hier kann das soziale Miteinander draußen stattfinden. Dafür müssen aber auch Orte und Räume vorgesehen, gestaltet und gepflegt werden.

8. VERABSCHIEDUNG

Herr Kühling richtet das Schlusswort an das Plenum. Er betont, dass das Bild für ein zukünftiges Rennbahnquartier sich langsam verdichtet. Dabei dürfe man jedoch einzelne Themen, die hier nicht genannt werden, nicht außer Acht lassen, wie beispielsweise das Thema Energie. Neben der Öffentlichkeitsbeteiligung werden auf Fachebene und auch auf politischer Ebene weitere Inhalte erarbeitet, die in die Konzeption für das neue Quartier einfließen. Er bedankt sich bei allen für die investierte Zeit und die vorgebrachten Beiträge.

Frau Reuther schließt die Veranstaltung und stellt noch einmal heraus, dass kein Quartier 1:1 auf das Rennbahnareal kopiert werden könne. Es zeigt sich, dass auf dem Gelände ein Spektrum an unterschiedlichen Themen unterzubringen sei. Zudem gelte es herauszufinden und zu entwickeln, was zukünftig das Besondere sein kann. Sie bedankt sich bei allen Anwesenden für die Mitarbeit und bei allen Beteiligten, die den Abend mit fachlichem Wissen unterstützen und entsprechend vor- und nachbereiten. Alle Interessierten sind eingeladen, an den kommenden Veranstaltungen mitzuwirken und sich weiter einzubringen. Am Freitag, den 31. August sind alle zur Ortserkundung und Infoabend eingeladen.

Die Veranstaltung endet um 21.30 Uhr.



IMPRESSUM

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Contrescarpe 72
28195 Bremen

www.bauumwelt.bremen.de

Senator für Arbeit, Wirtschaft und Häfen

Zweite Schlachtpforte 3
28195 Bremen

www.wirtschaft.bremen.de

WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH

Langenstraße 2-4
28199 Bremen

www.wfb-bremen.de

Stadtstrukturelle Analyse

Machleidt
Mahlower Straße 23/24
12049 Berlin

mail@machleidt.de
www.machleidt.de

Moderation

proloco
Am Neuen Markt 19
28199 Bremen

kontakt@proloco-bremen.de
www.proloco-bremen.de

Text und Gestaltung

BPW | baumgart+partner
stadt - und regionalplanung

Ostertorsteinweg 70-71
28203 Bremen

office@bpw-baumgart.de
www.bpw-baumgart.de

Abbildungen
BPW baumgart+partner, Machleidt und Jan Rathke