



**BREMEN
MOIN ZUKUNFT!**



ZUKUNFT RENNBAHNQUARTIER ORTSERKUNDUNG & INFO 3. TREFFEN MITDENKEN + MITGESTALTEN

AM 31.08.2018



Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



Der Senator für Wirtschaft,
Arbeit und Häfen

WFB Wirtschaftsförderung
Bremen GmbH
Wir schaffen Perspektiven ✓

ABLAUF

TEIL 1: ORTSERKUNDUNG

- 1 **ANKOMMEN**
- 2 **BEGRÜSSUNG**
Herr Kaal, SUBV
- 3 **ZUSAMMENFASSUNG DER TOUREN**

TEIL 2: INFORMATIONSABEND

- 4 **FACHGUTACHTEN**
Bodengutachten
Ökologisches Gutachten
Hydrologisches Gutachten
Verkehrsanalyse und Konzeptentwicklung
- 5 **BAUSTEINE FÜR EIN NEUES STÜCK STADT**
Herr Schlegelmilch, BPW baumgart+partner
- 6 **VERABSCHIEDUNG**
Herr Kühling, SWAH
- 7 **AUSKLANG**



1. ANKOMMEN



Das 3. Treffen „Mitdenken + Mitgestalten“ besteht aus zwei Teilen:
1. Teil Ortserkundung und 2. Teil Informationsabend.

Während des 1. Teils besteht die Möglichkeit an vier unterschiedlichen geführten Ortserkundungstouren das Gelände der Rennbahn und sein direktes Umfeld zu entdecken. Die Ortserkundung dauert ca. 1,5 Stunden. Jede Tour wird durch einen Planer bzw. Verwaltungsmitarbeiter geführt. Es finden sich rund 230 Interessierte auf der historischen Tribüne des Rennbahngeländes ein. An den Touren nahmen ca. 180 Personen teil.

Im zweiten Teil, dem sogenannten „Informationsabend“, erfolgt ab 18 Uhr eine kurze Zusammenfassung der Ortserkundung, bevor die Ansprechpartnerin und Ansprechpartner der beauftragten Fachgutachten einen Zwischenstand präsentieren. Abschließen wird die Veranstaltung mit einer Zusammenstellung zentraler Erkenntnisse und einen Ausblick auf die Machbarkeitsstudie sowie die kommenden Schritte enden. Rund 130 Gäste nahmen am Informationsabend teil.

Die Bürgerinitiative „Rennbahngelände Bremen“ hat, wie bereits in den vorangegangenen Veranstaltungen, eine Stellwand über ihre Position und Arbeit vorbereitet und informiert über ihren Standpunkt.

Weitere Informationen und die Veranstaltungsdokumentationen können unter <http://rennbahnquartier.bremen.de> aufgerufen werden.

2 BEGRÜSSUNG



TORSTEN KAAL REFERAT 61 SENATOR FÜR BAUEN, UMWELT UND VERKEHR

*„Heute geht es auf die Fläche.
Gemeinsam wollen wir den Ort
erleben und die Dimension
begreifen.“*

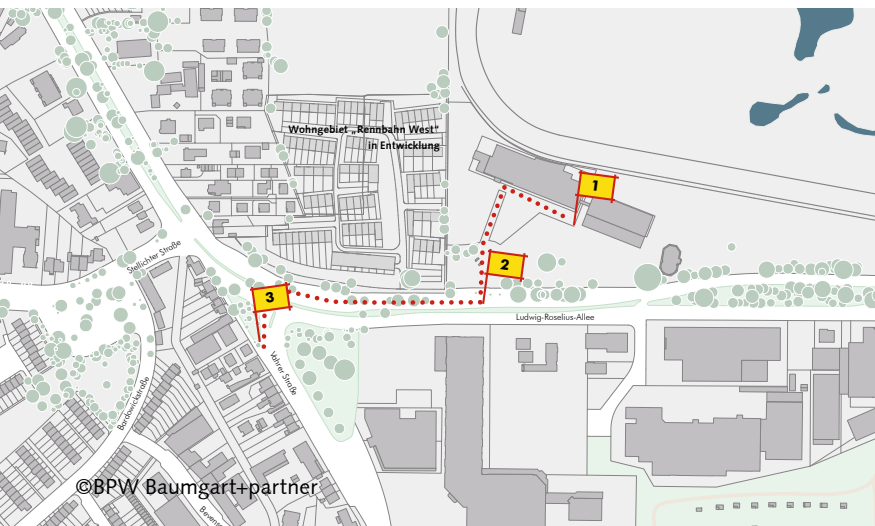
Herr Kaal begrüßt alle Anwesenden auf der historischen Rennbahntribüne. Er zeigt sich erfreut, dass die Ortserkundung auf ein sehr großes Interesse stößt und sich viele Zeit genommen haben. Er betont, dass es ein zentrales Ziel bei der Planung sei, weiterhin miteinander Gespräche über die Entwicklung des neuen Quartiers zu führen. In den zwei vorangegangenen Öffentlichkeitsveranstaltungen der ersten Jahreshälfte 2018 lag der Fokus auf einer sogenannten „stadtstrukturellen Analyse“ des Umfeldes. In dem Prozess wurden bereits zahlreiche Ideen und Hinweise sowie Bedenken durch Bürgerinnen und Bürger vorgebracht und festgehalten. In der zweiten Jahreshälfte 2018 geht es nun um die eigentliche Entwicklungsfläche der Rennbahn. Hierzu wird eine Machbarkeitsstudie durch das Büro BPW baumgart+partner erarbeitet. Die Ortserkundungen sollen allen Interessierten die Möglichkeit eröffnen, mit einem neuen Blickwinkel auf das Gelände und das direkte Umfeld zu schauen.

Im Anschluss stellt Frau Lehmann vom Büro pro loco alle vier Ortserkundungstouren sowie deren thematischen Schwerpunkte vor. Alle Interessierten können sich auf die Touren verteilen.

Hinweis: Einige Teilnehmende weisen darauf hin, dass sie eine Bebauung der Fläche grundsätzlich ablehnen und sich daher nicht an einer Diskussion über zukünftige Planungen beteiligen wollen.



3 ZUSAMMENFASSUNG DER TOUREN TOUR 1 „SCHNITTSTELLE SÜD-WEST“



Die Tour befasst sich mit dem Bereich um das Hotel und die historische Tribüne sowie dem angrenzenden Stadtraum der Ludwig-Roselius-Allee. Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit den Richterturm zu besteigen und einen Weitblick über das Gelände zu erleben.

Die Tour wird durch Frank Schlegelmilch (BPW baumgart+partner) und Torsten Kaal (SUBV) begleitet. Es nehmen rund 40 Personen teil.

STATION 1 (TRIBÜNE UND RICHTERTURM)

Die Moderation stellt anhand historischer Fotos den Tribünenbau vor. Durch die Sanierung von 1989 und den Erweiterungsbau von 2003 mit dem Einbau der Turf-Lounge wurde der ursprüngliche Baukörper so stark verändert, dass keine denkmalschutzrechtliche Unterschutzstellung mehr möglich ist. Dennoch haben die bisherigen Beteiligungstermine gezeigt, dass bei vielen Bürgerinnen und Bürger der Wunsch besteht, die Bühne zu erhalten und in einer Neukonzeption zu berücksichtigen. Frank Schlegelmilch erläutert, dass eine Tribüne dann in Zukunft gegenüber natürlich eine „neue Bühne“ benötigen würde. Um sich eine bessere Übersicht verschaffen zu können, werden die Teilnehmenden in kleinen Gruppen auf den Richterturm eingeladen.

Folgende Vorschläge für zukünftige Nutzungen auf der Nordseite der Tribüne wurden eingebracht:

- Sport- und Freizeitangebote
- Sportpark (ähnlich der Pauliner Marsch am Weserstadion)
- Raum für Kunst und Kultur
- Freilufttheater
- Anlage eines Sees
- Wasserlichtorgel (ähnlich Pflanzen und Blumen in Hamburg)
- Bürgerpark auf der gesamten Fläche

STATION 2 (BISTROHÄUSCHEN)

Die Teilnehmenden bemerken, dass dieser Raum schon viele Elemente eines kleinen Parks beinhaltet: älterer Baumbestand, weiße Bistrohäuschen mit Cafétischen und gepflegte Rasenflächen. Auch die zu dieser Seite ausgerichtete Wetthalle wird durch ihren guten Zustand als Potenzial für zukünftige Nutzungen erkannt.

Folgende Nutzungen können sich die Teilnehmenden in diesem Bereich vorstellen:

- Park mit Biergarten
- Orangerie
- Nutzung der Wetthalle als Mensa für Schule und Kitas im Umfeld
- Mehrgenerationenhaus

STATION 3 (GEGENÜBER REAL/ ZUFAHRT HOTEL)

Die Moderation stellt das städtebauliche Konzept des Architekturbüros Jahnke für das hier angrenzende private Entwicklungsprojekt „Rennbahn-West“ mit rund 80 Reihenhäusern sowie einem Mehrfamilienhaus für Generationenwohnen vor, dass sich aktuell im Verfahren befindet.

Die Teilnehmenden bestätigen die Einschätzung, dass in diesem Teil des Plangebiets Handlungsbedarf beiderseits der Ludwig-Roselius-Allee besteht und insbesondere der eingezäunte Außenbereich des Realmarkts für den Straßenraum nicht attraktiv ist.

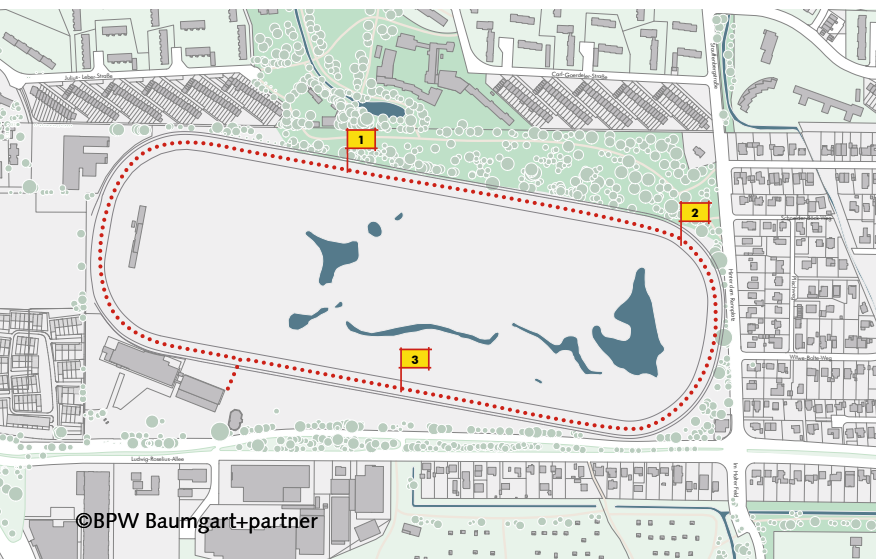
Dem Vorschlag der Moderation, sich möglichen zukünftigen Qualitäten des angrenzenden Bereichs eines zukünftigen Rennbahnquartiers über vorbereitete Tafeln mit Charaktereigenschaften zu nähern, wollen einige Teilnehmende der Gruppe nicht mittragen. Nach Erläuterung des politischen Planungsauftrags wird das Gespräch in kleineren Gruppen auf dem Rückweg zum Veranstaltungsort fortgeführt.

Folgende weiteren Hinweise werden daraus festgehalten:

- Die Entwicklungsflächen im Bremer Oster wie Könecke und Coca-Cola, Ellener Hof und Galopprennbahn müssten zusammen gedacht werden.
- Es müssen Maßnahmen getroffen werden, um den Verkehr im Gebiet und im Umfeld zu reduzieren.



3 ZUSAMMENFASSUNG DER TOUREN TOUR 2 „DIMENSION RENNBAHN“



Die Tour führt einmal rund um das Geläuf über die rund 2.200 m lange Rennstrecke. Dieser Teil des Geländes ist der Öffentlichkeit heute nicht zugänglich. Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, die gesamte Fläche vom Geläuf aus zu erkunden und einen Blick auf den im Osten liegenden See zu werfen.

Aufgrund der hohen Nachfrage von rund 90 Personen finden zwei Touren statt, die von Maja Fischer (BPW baumgart+partner), Ida Frenz (BPW baumgart+partner) und Jan Dierk Stolle (SUBV) begleitet wurden. Die Ergebnisse aus den beiden Gruppen sind zusammengeführt.

STATION 1 (HINDERNIS NORDWEST)

Es erfolgt ein kurzes Dimensionen-Quiz, um sich spielerisch mit einzelnen Größenelementen des Rennbahngeländes vertraut zu machen. Größen und Flächenverhältnisse werden hierzu im Vergleich zu stadtbekanntem Bremer Größen vermittelt. Nicht alle Personen nehmen am Quiz teil. Anhand von Luftbildern aus den vergangenen 60 Jahren wird die Entwicklung der Umgebung aufgezeigt und diskutiert. Zudem wird über den Prozess der Gewoba „Vahr 2035“ und deren zentrale Leitbilder „Mobile Stadt/ Blau-Grüne Stadt/ Stadt der Nachbarschaften“ informiert.

Für den Teilbereich werden aktuell folgende Raumqualitäten gesehen:

- Blick in den Himmel
- Frische Luft durch viel Grün
- Kein Lärm
- Ruhe und Naturerlebnis
- Nähe zum kleinen Wald
- Nähe zum Hundeplatz

Zukünftig gilt es folgende Aspekte herauszuarbeiten
(Nutzungen und Verknüpfungen):

- Es fehlt grundsätzlich an Treffpunkten, Kulturangeboten und Cafés in der bestehenden Nachbarschaft.
- Es gibt eine Nähe zu bereits bestehenden Grünzügen im Norden (Carl-Goerdeler-Park und Grünachse in Richtung Wilhelm-Busch-Siedlung). Zukünftig sollte daher ein zusammenhängender „kleiner Bürgerpark“ für den Bremer Osten entstehen. Dieser sollte eine großzügige Geste aufweisen.
- Die Qualität des Carl-Goerdeler-Parks wird kontrovers diskutiert. Für viele ist dieser ein „Angstraum“ und hat keine Aufenthaltsqualität. Es fehle an Bänken und Spielangeboten für Kinder.
- Eine neue Nord-Süd-Landschaftsachse über das Rennbahngelände sollte als Fahrradachse an das bestehende Radwegenetz in Richtung Innenstadt angebunden werden.
- Eine neue Grünfläche sollte aus „Landschaftselementen“ bestehen.
- In einem Freiraum müssten Freizeit- und Sportangebote untergebracht werden.
- Besondere Spielplätze für die gesamte Familie sollten als Ausflugsziel in einen attraktiven Freiraum einladen.
- Die heutigen Dimensionen des Hundeplatzes werden als gut befunden. Wünschenswert wären eine Wasserstelle zum Baden für die Tiere sowie eine Schutzhütte. Aktuell kommt es aufgrund seiner Lage zu keinerlei Konflikten. Dieses müsste auch zukünftig sichergestellt werden.
- Im Wohnquartier Neue Vahr (Nordosten) gibt es schon heute viel Schleichverkehr von Mercedes. Eine Anbindung und Querung der Rennbahn von Norden aus sollte nur für zu Fuß Gehende und Radfahrende ermöglicht werden.



3 ZUSAMMENFASSUNG DER TOUREN **TOUR 2 „DIMENSION RENNBAHN“**

STATION 2 (HINDERNIS NORDOST UND ÖSTLICHER SEE)

An dieser Stelle können die Teilnehmenden an das östliche Ufer des Sees gehen. Hier wird die Funktionsweise des Gewässersystems kurz erläutert. Der See stellt hierbei ein Stillgewässer dar, das durch Regenwasser gespeist wird. Dieser hat lediglich einen Notüberlauf zum Fleetsystem und ist daher unabhängig vom Mittelkampsfleet. Der See wurde im Zuge der Gestaltung der Golfplatzanlage vor knapp 15 Jahren an den jetzigen Standort verlegt und stellt eine Ausgleichsmaßnahme dar.

Für den Teilbereich werden aktuell folgende Raumqualitäten bzw. Einschränkungen gesehen:

- Weitblick
- Naturerlebnis mit Wasser
- Wasser strahlt Beruhigung aus
- Wasser ohne Bebauung, dafür mit viel Grünfläche drumherum
- Autolärm durch Straße Hinter dem Rennplatz

Zukünftig gilt es folgende Aspekte herauszuarbeiten (Nutzungen und Verknüpfungen):

- Alle Teilnehmenden sprechen sich dafür aus, den See an seinem jetzigen Standort zu erhalten.
- Rund um den See könnten Picknickbereiche entstehen, die zum Verweilen einladen.
- Es sollte einen Spazierweg aus der Wilhelm-Busch-Siedlung direkt zum See geben, der unabhängig vom MIV (motorisierter individual Verkehr) geführt wird.
- Die Straße „Hinter dem Rennplatz“ darf nicht weiter als Hauptachse für den MIV ausgebaut werden. Es braucht ein großräumiges Verkehrskonzept, da die Lage heute schon stark angespannt ist.
- Auch eine gute Wegeführung in das Naherholungsgebiet Wümmewiesen sollte sichergestellt werden.





©BPW baumgart+partner

STATION 3 (HINDERNIS SÜD)

Die Station befindet sich im südlichen Bereich auf einer Sichtachse zwischen Kleingartenanlage und Aalto Hochhaus.

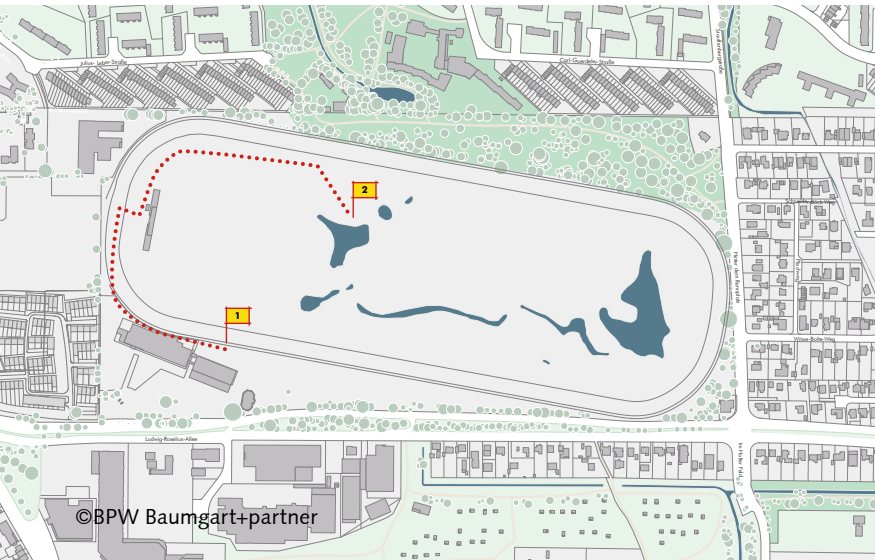
Für den Teilbereich werden aktuell folgende Einschränkungen gesehen:

- Kein Landschaftsgefühl - Natur ist weiter weg, als an den übrigen Standorten
- Keine prägenden Bäume im direkten Umfeld
- Straßengeräusche verursachen Lärm

Zukünftig gilt es folgende Aspekte herauszuarbeiten (Nutzungen und Verknüpfungen):

- Ein Großteil der Teilnehmenden ist sich darüber einig, dass dieser Teilbereich eher für eine Bebauung geeignet ist, da es eine gewisse Vorbelastung durch Straßenlärm und Sichtbeziehungen zur Bebauung gibt.
- Es sollte eine Wegeanbindung für zu Fuß Gehende und Radfahrende in Richtung Süden an die Kleingartenanlage erfolgen. Hier liegen wichtige Ziele, die bislang nur über Umwege erreicht werden können (u.a. Schlossparkbad, BUND Naturerlebnis, Straßenbahn Depot, Schule).
- Die Innenstadtanbindung mit dem Bus ist heute ausreichend (30 min), muss jedoch weiter verbessert werden.

3 ZUSAMMENFASSUNG DER TOUREN TOUR 3 „GEBÄUDETYPEN UND FREIRAUM“



Die Tour führt über das westliche Areal des Geländes und beschäftigt sich inhaltlich mit den thematischen Aspekten von Gebäudetypen und Freiräumen. Hierzu wird als Diskussionsgrundlage ein Gebäude exemplarisch abgesteckt. Zudem führt die Tour in einen Teilbereich des Golfplatzes, um die Gewässerstruktur zu besichtigen.

Die Tour wird durch Ronald Risch (SUBV), Matthias Glatthaar (proloco) und Thomas Knode (SUBV) begleitet. Es nehmen rund 30 Personen teil. Um den Golfbetrieb nicht sonderlich zu unterbrechen, finden zwei Touren gleichzeitig statt. Die Ergebnisse aus den beiden Gruppen sind zusammengeführt.

STATION 1 (GELÄUF VOR TRIBÜNE)

Die Teilnehmenden stecken den Grundriss eines Reihenhauses (Reihenhaus-scheibe) ab und diskutieren über künftige Bauformen.

- Es sollte künftig eine bunte Mischung aus Einfamilienhäusern, Reihenhäusern, Doppelhäusern und Mehrfamilienhäusern entstehen. 25% der Wohneinheiten sollte als geförderter Wohnungsbau mit Belegungsbindung errichtet werden – der aktuelle Bremer Schlüssel soll entsprechend angewendet werden.
- Es sollten außerdem neue gemeinschaftliche Bauformen (für junge und alte Personen) realisiert werden.

Der künftige Charakter wird anhand von vier Begriffen diskutiert:

- Innovatives Quartier im Bereich Mobilität (u.a. Sharing Punkte, Quartiersgaragen, wenig Stellplätze im öffentlichen Raum, gute Radinfrastruktur, hohe Durchlässigkeit).
- Innovatives Quartier im Bereich Wassermanagement, Stadtgrün und Klimaanpassung (u.a. thematische Gestaltungselemente im privaten und öffentlichen Freiraum, Dach- und Wandbegrünung, Regenrückhaltung).
- Innovatives Quartier im Bereich Integration und Nachbarschaften (u.a. Inklusion Wohngemeinschaften, Arbeitsangebote, Freiräume, abwechslungsreiche Gebäude).
- Innovatives Quartier im Bereich Nachhaltigkeit und Digitalisierung (u.a. ökologisches Bauen, hohe KfW-Standards, Energieerzeugung, Digitalisierung der Entsorgung).

Den Teilnehmenden sind alle vier Charaktere wichtig. Eine leichte Priorität wird für die Charaktergruppe „Wassermanagement, Stadtgrün und Klima“ sowie „Integration und Nachbarschaften“ vergeben. Zusätzlich sollte das Quartier maritime Elemente aufweisen und der Bereich Mobilität mit einem Schwerpunkt auf Fuß- und Radwegen wird hervorgehoben. Bei der Diskussion um Freiflächen (Wasser, Grün etc.) werden speziell beim Thema Wasser mögliche Nutzungen (Bootfahren etc.) angeregt.

Es folgt die Diskussion über mögliche Zielgruppen:

- Bei der Diskussion über die künftigen Zielgruppen (Bewohnerinnen und Bewohner) für das Quartier sind sich die Teilnehmenden einig, dass eine soziale und altersstrukturelle Mischung erreicht werden soll. Ergänzt wird, dass die Jugendlichen als Zielgruppe nicht vergessen werden sollen und entsprechende Angebote und Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen werden sollten.
- Insgesamt soll das neue Quartier einen Mehrwert für alle bilden, also für diejenigen die dort künftig wohnen werden und für diejenigen, die im Umfeld leben, wohnen, arbeiten oder das Quartier auf ihrem Weg nur queren. Es soll eine hohe städtebauliche und freiraumplanerische Qualität erreicht werden – „ein Sahnestück“.



3 ZUSAMMENFASSUNG DER TOUREN

TOUR 3 „GEBÄUDETYPEN UND FREIRAUM“

STATION 2 (GOLFPLATZ-WESTLICHER SEE)

Bei der Diskussion um Gewässer bzw. Wasserflächen werden folgende Anregungen gegeben:

- Die vorhandenen Wasserflächen sollten möglichst an den jetzigen Stellen verbleiben, auch wenn eine Verlagerung in der Vergangenheit bereits durchgeführt wurde und heute keine negativen Auswirkungen mehr erkennbar sind. Alle Wasserflächen sind künstlich angelegt worden, was nicht als Widerspruch für die künftige Freiflächengestaltung gesehen wird.
- Die Teilnehmenden sind sich einig, dass die Wasserflächen naturnah gestaltet werden sollten.

In Bezug auf die Freiraumqualitäten werden nachstehende Ergebnisse festgehalten:

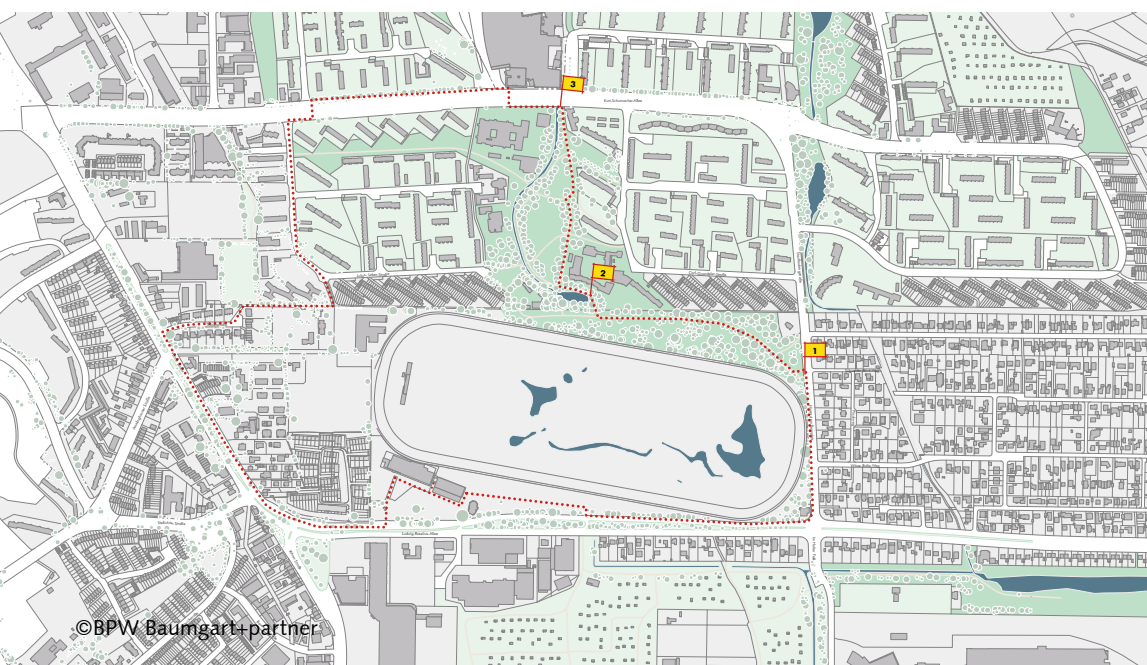
- Es sollten Retentionsflächen in ausreichender Dimension angelegt werden, damit die Wasserspeicherqualität des Gebietes erhalten bleibt. Auf keinen Fall sollte Oberflächenwasser in die umliegenden Gebiete abgeleitet werden, da diese heute schon teils stark vernässt sind. In diesem Zusammenhang wird auf die künftigen Ergebnisse des hydrologischen Gutachtens verwiesen.
- Die Freiflächen sollten eine Verbindungsfunktion von Carl-Gordeler-Park (nördlich) zum Kleingartengebiet (südlich) herstellen, damit die Durchlässigkeit des Quartiers auch für die benachbarten Gebiete gegeben ist.
- Einzelne Nutzungsideen für die Freiflächen wurden gesammelt, die als Anregungen für die künftige Gestaltung zu verstehen sind: Pony-Hof, Finnbahn auf der ehemaligen Galopprennbahnstrecke. Große Einigkeit besteht darin, die Tribüne als künftigen Veranstaltungsort für Kultur, Sport, etc. zu erhalten (auch wenn es bei der genannten kulturellen Nutzung deutliche Proteste einer Anwohnerin gab).





©WFB | Jan Rathke

3 ZUSAMMENFASSUNG DER TOUREN TOUR 4 „ÜBERGÄNGE -BLICK IN DAS ZUKÜNFTIGE QUARTIER“



Die Tour führt als Radtour um das Rennbahnareal bzw. über den Carl-Goerdeler-Park zum Stadtteilzentrum Berliner Freiheit. Auf der Tour haben die Teilnehmenden Gelegenheit, die Perspektive unterschiedlicher Nutzergruppen einzunehmen und konkrete Hinweise aus Sicht des Umfeldes sowie den angrenzenden Stadträumen heraus zu geben.

Die Tour wird durch Franziska Lehmann (proloco), Claudia Schulze (SUBV), Frau Kurzhöfer (Gewoba) und Herrn Ehmke (Gewoba) begleitet. Es nehmen rund 20 Personen teil.

STATION 1 (HINTER DER RENNBAHN)

Themen an dieser Station waren:

- Ein „neues Gegenüber“ und mögliche Verbindungen – als prägend (und trennend) wird die Straße mit der aktuellen Verkehrsbelastung deutlich, so dass sich die Frage nach zukünftigen Verbindungen und einem Gegenüber kaum ohne Aussagen zur Verkehrsentwicklung auf der Straße „Hinter der Rennbahn“ treffen lässt.
- Die Frage nach möglichen neuen Zufahrten auf das Rennbahngelände von dieser Seite aus wurde für zu Fuß Gehende und Radfahrende durchweg positiv beantwortet.
- Eine Zufahrt für Autos wird als „vielleicht“ oder „bei der Lage und Zugänglichkeit des gesamten Geländes naheliegend“ eingeschätzt. Insgesamt gibt es ein Votum für kleinteilige Erschließungen, so dass keine „neuen Autobahnen“ entstehen.

STATION 2 (CARL-GOERDELER-PARK)

Frau Kurzhöfer und Herr Ehmke von der GEWOBA berichten über den Prozess „Vahr 2035“. Anknüpfungspunkte zum Rennbahnquartier liegen in den Bereichen von (Grün)Verbindungen und beim Element Wasser, das buchstäblich das Rennbahnquartier mit der Vahr verbindet (Mittelkampsfleet). Zum Prozess „Vahr 2035“ gehört keine konkrete Maßnahmenplanung und –umsetzung; über die genannten Themen bestehen jedoch Anknüpfungspunkte zur Planung rund um das Rennbahngelände. Der Carl-Goerdeler-Park ist auch aus Sicht der Gewoba eine wichtige Verbindung für zu Fuß Gehende sowie Radfahrende und ein wichtiger Grünraum.

- Aus dem Kreis der Teilnehmenden wird darauf hingewiesen, dass bei einer weiteren Gestaltung des Parks nicht vergessen werden darf, dass der Boden unter dem ehemaligen Sportplatz belastet ist.

Die mögliche Zukunft des Parks im Jahr 2030 stellen sich die Teilnehmenden aus dem Blickwinkel von Menschen vor, die im Jahr 2030 Bewohnerinnen und Bewohner des Rennbahnquartiers sind:

- Halim ist 10 Jahre alt. Er findet die verschiedenen Spielangebote im Park gut – sei es ein Spielgerät oder ein guter Baum zum Klettern. Er mag die freie Sicht und den freien Weg auf die Wiesen des Parks. Seine Eltern – die ihren Sohn und seinen Bewegungsdrang kennen – finden es wichtig, dass Fußwege und Radwege gut voneinander getrennt sind und auch, dass an den Radwegen keine Bänke stehen. Auch sie schätzen die Übersichtlichkeit des Parks.
- Lily ist 16 Jahre alt. Sie findet, dass ihr Schulweg durch den Park einfach toll ist. Anders als Halim und seine Eltern, schätzt sie die dunkleren Ecken des Parks – da lässt sich gut knutschen...
- Susanne ist 70 Jahre, Andreas ist 71 Jahre alt. Auch für sie ist die Trennung von Fußweg und Radweg wichtig. Sie schätzen es, dass beide Wege nicht einfach parallel verlaufen, sondern räumlich voneinander getrennt sind. Der Radweg ist eher gradlinig, der Fußweg lädt mit seinen leichten Kurven zum Schlendern ein. Die vielen Bänke mit Blick auf die Spielflächen für die Kinder nutzen sie gerne, auch mit Freundinnen, denn die Bänke stehen so, dass ein Plaudern in Gruppen ein Vergnügen ist. Für sie und ihre Enkel ist der Carl-Goerdeler-Park ein echter Gewinn.



3 ZUSAMMENFASSUNG DER TOUREN

TOUR 4 „ÜBERGÄNGE -BLICK IN DAS ZUKÜNFTIGE QUARTIER“

STATION 3 (KURT-SCHUMACHER-ALLEE/BERLINER FREIHEIT)

- Sowohl im Prozess „Vahr 2035“ als auch aus Sicht der Teilnehmenden an der Tour, ist das zentrale Thema hier der Abbau von Barrieren. So gut wie der Carl-Goerdeler-Park als Verbindung vom Rennbahnquartier zur Berliner Freiheit ist – solange, wie die Situation am Ausgang des Parks über die Kurt-Schumacher-Allee hinüber nicht geändert wird, leidet die Attraktivität der gesamten Verbindung.
- Sichtbarste Barriere ist dabei der Zaun zwischen den Straßenbahngleisen, der ein Überqueren jenseits der Fußgängerüberwege unmöglich macht. Andere Situationen in Bremen zeigen, dass es auch ohne eine solche Absperrung funktioniert. Auch wenn die Straßenbahn eine vom Autoverkehr getrennte Führung behält, kann doch die Überquerbarkeit verbessert werden. Frau Kurzhöfer berichtet, dass das Thema in einem Gespräch mit der BSAG angesprochen wurde, ohne dabei vertieft oder konkretisiert zu werden. Wenn durch eine Rennbahnbebauung die Verbindung durch den Park zur Haltestelle und zur Berliner Freiheit wichtiger wird, können hier vielleicht weitere Argumente angeführt werden.
- Wie Herr Ehmke berichtet, kommt verstärkend hinzu, dass die Kurt-Schumacher-Allee selber aus heutiger Sicht zu groß dimensioniert ist. Sie muss demnach nicht so breit sein wie heute. Teilnehmende weisen jedoch darauf hin, dass Staus in Stoßzeiten keine Seltenheit sind. Eine genauere Prüfung wäre notwendig, um zu entscheiden, ob sich hier Optionen bieten, durch eine schmalere Straße den gesamten Raum zwischen Park, Schule, Haltestelle, Berliner Freiheit neu gestalten zu können. Da dies die gesamte Länge der Kurt-Schumacher-Allee betrifft, ist es bestimmt kein kurzfristiges Projekt.
- Herr Ehmke weist darauf hin, dass auch die Orientierung des Gebäudes der Berliner Freiheit „nach hinten“ – als weg von der Straße – ein Teil der Barrierewirkung ist. Er kann sich vorstellen, dass ein „Umdrehen“ des Gebäudes mit einer deutlichen Orientierung auf die Kurt-Schumacher-Allee zur Attraktivierung beitragen kann.
- Insgesamt sind sich die Teilnehmenden einig, dass es hier darum geht, Quartiere besser zu vernetzen und mehr Querungsmöglichkeiten an den richtigen Stellen zu schaffen, so dass zu Fuß Gehende sowie Radfahrende gradlinig und ohne Umwege die Straße überqueren können.

„GEDÄCHTNISKARTEN“ – WAS IST IHNEN BEI DER RADTOUR BESONDERS AUFGEFALLEN?

Zu Beginn der Radtour wurden die Teilnehmenden aufgefordert, die drei Dinge festzuhalten, die ihnen bei der Rundfahrt besonders aufgefallen sind – sowohl Positives wie Negatives, sowohl Erhaltenswertes, als auch Veränderungsbedarf. Zusammenfassend ergibt sich folgendes Bild:

- Als positiv sind die Grünräume und Fleete aufgefallen, die Orte zum Aufenthalt in den Grünräumen.
- Negativ aufgefallen sind vor allem die Verkehrsbelastung und die vielen Barrieren (ein Blick auf die Rennbahn war auf der ganzen Tour nur einmal durch einen Zaun hindurch möglich), einige der Wohnblocks in der Vahr werden als hässlich wahrgenommen.
- Neben den positiven und negativen Aspekten wurden einige Vorschläge gemacht:
 - Grün- und Ruhequalitäten erhalten
 - Verbindungen schaffen
 - Offenheit und Durchlässigkeit herstellen
 - Bebauung des Rennbahnquartiers mit Reihenhäusern, Einzelhäusern und evtl. einem schönen Hochhaus
 - Insgesamt geht es darum, bestehende Qualitäten zu erhalten und auszubauen und neue zu entwickeln.



©proloco

4. FACHGUTACHTEN



DR. KLAUS KONERTZ
BÜRO UMTEC PROF. BIENER SASSE
KONERTZ PARTNERSCHAFT
BERATENDER INGENIEURE UND
GEOLOGEN MBB

BODENGUTACHTEN

Herr Dr. Konertz gibt einen kurzen Sachstandsbericht zu den laufenden Untergrunduntersuchungen. Ein erster Bericht wird im Dezember 2018 vorgelegt. An zahlreichen Stellen im Plangebiet wurden Bohrungen durchgeführt, mit denen Bodenproben und an einzelnen Bohrungen auch Grundwasserproben entnommen wurden, die chemisch untersucht wurden.

- Die Baugrundverhältnisse im Plangebiet stellen sich gegenwärtig wie folgt dar: Unter geringmächtigen Auffüllungen stehen Weichschichten (Schluffe, Tone; bereichsweise auch Torfe) an, deren Mächtigkeit aber entgegen bisheriger Annahmen vergleichsweise gering ist. Darunter folgen mächtige Sande, die für den Abtrag der Lasten einer aufgehenden Gebäudegründung geeignet sind. Probleme hinsichtlich der grundsätzlichen Bebaubarkeit der Flächen werden nicht gesehen. Einzelfallbezogene Betrachtungen sind nach Vorlage einer Bebauungskonzeption durchzuführen.
- Der bislang für die Fläche vermutete hohe Altlastenverdacht hat sich auf Basis der aktuellen Untersuchungen nicht bestätigt. Die Ergebnisse der durchgeführten chemischen Untersuchungen des Auffüllungs- und Bodenmaterials sind eher unauffällig. Großflächige Verunreinigungen wurden nicht nachgewiesen, punktuelle Kontaminationen (z.B. in verfüllten Bombentrichtern) sind jedoch weiterhin nicht auszuschließen. Durch die Modellierung und Neuanlage des Golfplatzes fanden bereits große Bodenbewegungen statt.
- Lediglich im Grundwasser wurde lokal ein erhöhter Schadstoffgehalt festgestellt, den es weiter zu verifizieren gilt. Dieser ist im Hinblick auf eine bauliche Entwicklung und Nutzung jedoch als unkritisch einzustufen und wird weiterhin beobachtet.

ÖKOLOGISCHES GUTACHTEN

Frau Maehder führt die bisher gesammelten Erkenntnisse zum floristischen und faunistischen Zustand aus. Bis einschließlich Oktober 2018 laufen noch Kartierungen. Bis zum Jahresende könnte dann ein entsprechender Bericht vorliegen.

- Auf der Fläche befinden sich unterschiedliche Vegetationselemente und Biotoptypen. Bei einer großen Fläche (intensiv genutzte Golfplatz- und Rennbahnfläche) handelt es sich um Scherrasen, der eine geringe Wertigkeit aufweist. Zudem gibt es rund 250* Bäume, die entsprechend der Baumschutzverordnung im Land Bremen geschützt sind. Diese befinden sich überwiegend im nordöstlichen Siedlungsgehölz sowie am Ost- und Südrand des Untersuchungsgebiets. Darüber hinaus sind die Gewässer mit ihrer teils artenreichen Ufervegetation nach § 30 BNatSchG geschützt.
- Im Hinblick auf eine mögliche Bebauung stellt sich die Situation der Tierarten als eher unkritisch dar. Es wurden wenige streng geschützte Arten oder Arten von der Roten Liste nachgewiesen. Grundsätzlich wird empfohlen, den zusammenhängenden Gehölzbestand im Nordosten in seinen Grundzügen zu erhalten.
- Bei den Brutvogeluntersuchungen wurden 56 Arten festgestellt, wobei nicht alle im Untersuchungsgebiet einen Brutplatz haben. Manche Arten kommen als Nahrungsgäste (Brutplatz außerhalb des Untersuchungsgebiets) oder als Gastvögel vor.
- Von den 35 Brutvogelarten sind fünf auf der Roten Liste in Bremen (inklusive Vorwarnliste) aufgeführt. Hinzu kommen zwei streng geschützte Brutvogelarten: Teichhuhn im Gewässerbereich und Grünspecht im nordöstlichen Gehölz. Zu den weiteren besonderen Feststellungen zählen u. a. Waldschnepfe (Durchzug), Mäusebussard (der das Gebiet als Jagdrevier nutzt, der Brutplatz liegt außerhalb) sowie Rauch- und Mehlschwalben (nahrungssuchend, Nester außerhalb). Unter den im Gebiet brütenden Arten befinden sich keine Eulen oder Greifvögel.
- Die Untersuchung der Amphibien ergab drei Arten im Gebiet, die als besonders geschützt einzustufen sind: Erdkröte, Teichmolch (beide in verhältnismäßig hohen Beständen) und Teichfrosch, jedoch keinen Grasfrosch.

SONJA MAEHDER
BIOS - GUTACHTEN FÜR
ÖKOLOGISCHE BESTANDSAUF-
NAHMEN, BEWERTUNGEN UND
PLANUNG



©WFB | Jan Rathke

* Anmerkung aktualisierter Stand September 2018: Voraussichtlich eher etwa 230 geschützte Bäume

- Bei der Untersuchung der Libellen konnten 18 Arten (besonders geschützt, keine streng geschützten Arten, alle nicht bestandsgefährdet in Bremen) im Bereich der Gewässer mit strukturreichen Ufern nachgewiesen werden.
- Bei der Untersuchung der Fledermäuse sind bislang fünf Arten (alle streng geschützt) festgestellt worden. Bei zwei Arten handelt es sich um typische Siedlungsarten (Quartiere in Gebäuden), hinzu kommen drei weitere Arten, die typischerweise Quartiere in Gehölzen besiedeln. Bisher wurde jedoch kein Quartier auf dem Gelände nachgewiesen, sondern hauptsächlich jagende Fledermäuse. Zwei Fledermauserfassungstermine stehen noch aus.



STEFAN LIPPERT
BPR KÜNNE + PARTNER

©WFB | Jan Raßke

HYDROLOGISCHES GUTACHTEN

Herr Lippert gibt einen kurzen Überblick über die wasserwirtschaftlichen Aspekte. Zum Jahresende wird ein Bericht vorliegen. Sollte es bis dahin keine relevanten Starkregenereignisse geben, bei denen das Überflutungsverhalten des vorhandenen Entwässerungssystem beobachtet werden kann, so werden Abflusssimulationen auf Basis von synthetischen Modellregen mit einer Wiederkehrzeit von 30 bzw. 100 Jahren durchgeführt.

- Im Rahmen des Gutachtens erfolgt die Ermittlung der Rückhaltekapazität des bestehenden Entwässerungssystems, der derzeitigen Abflüsse im Bemessungsfall und bei extremen Starkregen sowie der Wasserstände im Hochwasserfall. Zudem werden die Grundwasserverhältnisse und die Möglichkeiten zur Versickerung geklärt. Aus diesen Aspekten erfolgt die Definition von Anforderungen für ein zukünftiges Entwässerungssystem.
- Es liegen keine Durchflussmengen oder Wasserstände für das Mittelkampsfleed vor, so dass diese für den Bereich der Rennbahn durch Messung ermittelt werden müssen. Grundsätzlich gilt es auch zukünftig, nicht mehr Abfluss zu erzeugen als heute bereits besteht. Aktuell sind Messeinrichtungen zur Feststellung der Abflussmenge und der Wasserstände im Süden (Zulauf) und im Norden (Ablauf) angebracht. Außerdem wurde im Bereich der Blitzschutzhütte ein Niederschlagsmesser aufgestellt.

- Das Mittelkampsfleet führt von Süden nach Norden und ist teilweise verrohrt. Auch das anfallende Oberflächenwasser vom Mercedes-Werk wird teilweise über das Mittelkampsfleet geführt. Auf dem Werksgelände gibt es große Rückhaltebecken im Norden sowie im Bereich des Kundencenters, so dass die dort anfallenden Wassermengen nur gedrosselt abfließen. In der Ludwig-Roselius-Allee befindet sich ein Regenwasserkanal, der das Oberflächenwasser der Straße – teils über das das Gärtnerhoffleet – ebenfalls dem Mittelkampsfleet zuführt. Nach Auskunft des Deichverbandes kommt es bei Starkregenereignis im Bereich der Berliner Freiheit gelegentlich zu „Engpässen“.
- Die Grundwasserstände im Umfeld des Plangebietes Rennbahn betragen im Schnitt 1,90 unter Geländeoberkante. Die Minimalwerte liegen zwischen 1,10 m und 1,60 unter Geländeoberkante.
- Im Juli traten zwei größere Regenereignisse auf. Bei der Abflussmessung im Zu- und Ablauf des Mittelkampsfleets lässt sich beobachten, dass das derzeit vorhandene Entwässerungssystem aufgrund der vielen offenen Wasserflächen bereits rückhaltend wirkt, die Abflusswellen bei Regenereignissen dadurch abflacht und den Wasserstand verringert.

VERKEHRSANALYSE UND KONZEPTENTWICKLUNG

Herr Dr. Seebo erläutert den Untersuchungsrahmen für das Verkehrsgutachten. Das Büro wurde kürzlich beauftragt und wird Ende des Jahres Ergebnisse zur Verkehrsanalyse vorlegen können.

- Es erfolgt eine Analyse der heutigen Verkehrssituation. Hierbei werden die Verkehrsstärken ermittelt sowie die Reisezeiten zu zentralen Zielen betrachtet. Im Hinblick auf den Kfz-Verkehr, den ÖPNV sowie den Rad- und Fußverkehr werden Chancen und Mängel aufgeführt.
- Bei der Entwicklung von Szenarien für das Rennbahnquartier wird „umgekehrt“ gearbeitet. Hierbei wird ermittelt, was die begrenzenden Faktoren und die Chancen für die jeweiligen Systeme sind. Die wesentlichen Parameter werden zusammengestellt auf deren Basis dann eine Abschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens getroffen wird. Aus diesen Erkenntnissen erfolgt dann aus verkehrstechnischer Sicht eine Empfehlung zur möglichen Bebauungsstruktur.

DR. DANIEL SEEBO **SHP INGENIEURE GBR**



4. FACHGUTACHTEN



FOLGENDE RÜCKFRAGEN WERDEN GESTELLT:

- Gibt es bei der Bebauung einen „kritischen Moment“ aus Sicht der Fachgutachten?

Antwort Herr Dr. Konertz: Der Baugrund stellt sich als „typisch für Bremen“ dar. Aus bautechnischer Sicht können Gebäude im gesamten Plangebiet errichtet werden.

Antwort Frau Maeder: Das Siedlungsgehölz ist ökologisch wertvoll und sollte in seiner Eigenart erhalten werden. Mit dem Ziel der Öffnung des gesamten Fleetsystems werden in Eingriffe im Gewässersystem erfolgen. Sollten Teile der nach § 30 BNatschG geschützten Ufervegetation verändert werden, so besteht die Möglichkeit der Umliegung. Hierbei ist zu bedenken, dass es grundsätzlich einen längeren Zeitraum braucht, um diese wiederherzustellen.

Antwort Herr Lippert: Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen keine Hinderungsgründe. Ein Entwässerungskonzept muss die bestehenden Grundwasserstände sowie die heutigen Abflussmengen entsprechend berücksichtigen. Hierfür gibt es technische und gestalterisch verträgliche Lösungen.

- Wie wird sich der Grundwasserspiegel voraussichtlich verändern?

Antwort Herr Lippert: Die Grundwasserstände im Umfeld der Rennbahn werden durch die Bebauung des Rennplatzes nicht signifikant beeinflusst. Eine Beeinflussung der Grundwasserstände z. B. im Bereich der Wilhelm-Wolters-Straße kann technisch ausgeschlossen werden.

- Bei der wasserwirtschaftlichen Untersuchung sollten die 100-jährigen Regenereignisse eine hohe Priorität haben, da diese zukünftig eher alle 10 Jahre eintreten. Die Starkregenereignisse dieses Jahr können nicht als Maßgabe angesetzt werden. Inwiefern wird das berücksichtigt?

Antwort Herr Lippert: Es liegen neue Niederschlagsdaten des Deutschen Wetterdienstes vor, die bereits die in letzter Zeit verzeichneten Änderungen des Niederschlagsgeschehens berücksichtigen. Die Intensität der Regenereignisse hat hierbei jedoch nicht signifikant zugenommen, sondern sie folgen häufiger aufeinander. Insofern werden diese Aspekte im Gutachten berücksichtigt. Unter Verwendung von langjährig gemessenen Regenreihen (z. B. der letzten 25 Jahre) können auch für das Untersuchungsgebiet Langzeitsimulationen durchgeführt werden, sollte es weiterhin so trocken bleiben wie in diesem Sommer 2018. Ein Entwässerungssystem wird grundsätzlich nicht auf extreme Starkregenereignisse ausgelegt, sondern es werden die Schwachstellen identifiziert, wo dann z.B. über oberirdische Flutmulden ein ausreichender Überflutungsschutz gewährleistet werden kann.

- Die Grundwasserstände in der Wilhelm-Busch-Siedlung sind bereits hoch, so dass das Quartier kein Wasser aus dem Gebiet der Rennbahn aufnehmen kann. Wie wird sichergestellt, dass sich die Situation hier nicht verschlechtert?

Antwort Herr Lippert: Ein Anstieg des Grundwassers durch eine mögliche Bebauung ist nicht zu erwarten, aber auch keine merkliche Absenkung. Die Entwässerung der Siedlung hängt am Achterkampsfleet und ist somit unabhängig von der Entwässerung des Rennbahngeländes, die über das Mittelkampsfleet abgeführt wird.

- Die Reihenhäuser an der Julius-Leber-Straße haben heute schon mit den hohen Grundwasserständen zu kämpfen, wie wird sich dies zukünftig verhalten?

Antwort Herr Lippert: Die Grundwasserstände sind vom geologischen Dienst zur Verfügung gestellt worden, die für das Gebiet detaillierte Daten vorliegen haben. Im Schnitt liegen diese rund 1,5 m unter der Geländeoberkante. Falls Grundwasser in den Keller eindringen sollte, ist dies auf die Bauweise zurückzuführen. Teilweise handelt es sich auch um Schichtenwasser, das sich bei stärkeren Niederschlägen und nicht ausreichender Durchlässigkeit des Untergrundes an der Oberfläche sammeln kann. Eine Verbesserung der vorhandenen Situation kann man zukünftig auch nicht über ein gut ausgebautes Oberflächenentwässerungssystem erreichen. Im Zuge der Planung des neuen Entwässerungssystems wird jedoch sichergestellt, dass es auch zu keiner Verschlechterung der wasserwirtschaftlichen Situation oder negativer Beeinflussung von Grundwasserständen kommt.

- Welcher Umgriff wird für das Verkehrskonzept gemacht? Bei einem Unfall oder eine Sperrung der Autobahn A1/ A27 erfolgt die Umleitung über die bestehenden Straßen im Umfeld des zukünftigen Quartiers, inwiefern wird dieses Szenario berücksichtigt?

Antwort Herr Dr. Seebo: Im Rahmen der Untersuchungen werden die umliegenden Hauptverkehrsstraßen betrachtet. Zudem erfolgt die Prüfung der umliegenden 9 Knotenpunkte. Es erfolgt die Ermittlung der LKW-Belastung auch in den Nachtstunden. Es ist bekannt, dass die Situation bereits verkehrlich angespannt ist. Die Verkehrswege können jedoch nicht auf unplanbare Extremsituationen wie z.B. Umleitungen bei Unfällen ausgelegt werden.

- Wie wird sichergestellt, dass es nicht zu einem Verkehrsinfakt kommt, da insbesondere die LKW-Verkehre eine erhebliche Belastung für das Umfeld darstellen?

Antwort Herr Dr. Seebo: Die Verkehre (PKWs und LKWs) werden getrennt voneinander ermittelt. Hierzu erfolgen u.a. Zählungen an den umliegenden Knotenpunkten. Aufbauend hierauf erfolgen entsprechende Simulationen und Prognosen, ebenfalls getrennt voneinander. Es können Vorschläge zu restriktiven Maßnahmen geprüft werden. Jedoch kann die Entwicklung des Rennbahnquartiers nicht die vorhandenen Verkehrsprobleme des Stadtteils grundlegend lösen.

Wird ein autofreies Verkehrsszenario für das Rennbahnquartier geprüft?

Antwort Herr Dr. Seebo: In Abhängigkeit von der Belastbarkeit der umliegenden Hauptstraßen und Knotenpunkten erfolgen unterschiedliche Szenarien. Eine Prüfoption wird ein „autoarmes“ Quartier sein, ein vollständig autofreies Quartier würde an dieser Stelle vermutlich nicht funktionieren. Grundsätzlich gilt es zu ermitteln, welche Maßnahmen sich verkehrsreduzierend auswirken und auch im städtebaulichen Kontext sinnvoll sind.





- Laut Geonet ist die Fläche als klimaökologische Fläche zur Kaltluftproduktion einzustufen, welche Schäden bzw. negative Auswirkungen entstehen durch eine mögliche Bebauung für das Umfeld?

Antwort Herr Schlegelmilch: Bremen ist bundesweit Vorreiter, was die Aspekte Klimaschutz und Klimaanpassung angeht. Die Stadt verfügt über entsprechende Grundlagenkarten (wie kaum eine andere Kommune), die bei den Planungen herangezogen werden. Die Flächenmindestgröße für stadtklimatische Ausgleichsräume („Klimaoasen“) wird in der Literatur mit 1 ha angegeben. Wichtig für die Klimawirksamkeit von Freiflächen ist neben der Flächengröße ein vielfältiges Mosaik unterschiedlicher Mikroklimata mit Licht- und Schattenbereichen und Wasserflächen bzw. Feuchtbereichen. Kurzer Rasen, wie wir ihn größtenteils auf der Fläche vorfinden, hat schlechtere Eigenschaften in Bezug auf die Kaltluftproduktion als eine kleinere Fläche mit langem Rasen. Gleiches gilt beispielsweise auch für Oberflächenmaterialien von Gebäuden.

5. BAUSTEINE FÜR EIN NEUES STÜCK STADT



FRANK SCHLEGELMILCH
BPW BAUMGART+PARTNER

Herr Schlegelmilch stellt die ersten Erkenntnisse der Machbarkeitsstudie vor. Ausgangslage für die Planung ist der politische und planerische Auftrag zur Entwicklung eines neuen Quartiers zum Wohnen, Leben und Arbeiten im Bremer Osten auf der ehemaligen Galopprennbahn.

Zentrale Aspekte aus der bisherigen Öffentlichkeitsbeteiligung sind, neben der Forderung einer Nicht-Bebauung, der Wunsch nach einem sozial gemischten Wohnquartier mit unterschiedlichen Eigentums- und Mietformen, keinen störenden Gewerbebetrieben, einem durchgrünten Quartier mit Wasserbezug und Flächen für Sport, Freizeit sowie nachbarschaftlichem Austausch, hoher Stellenwert für zu Fuß Gehende und Radfahrende sowie der Erhalt der Tribüne.

Was heute wieder deutlich geworden ist, dass die Grünfläche im Nord-Osten als eine bereits „planerisch gesetzte Fläche“ im weiteren Prozess definiert wurde. Sowohl aus ökologischer Sicht, mit einem hohen Anteil geschützter Bäume, als auch für die angrenzenden Nachbarschaften, mit einer wichtigen Wegeverbindung und Hundenausläuffläche, stellt diese eine hohe Bedeutung für den Stadtteil dar. Auch das Hotel wird zukünftig in die Quartiersentwicklung eingebunden und entsprechend berücksichtigt.

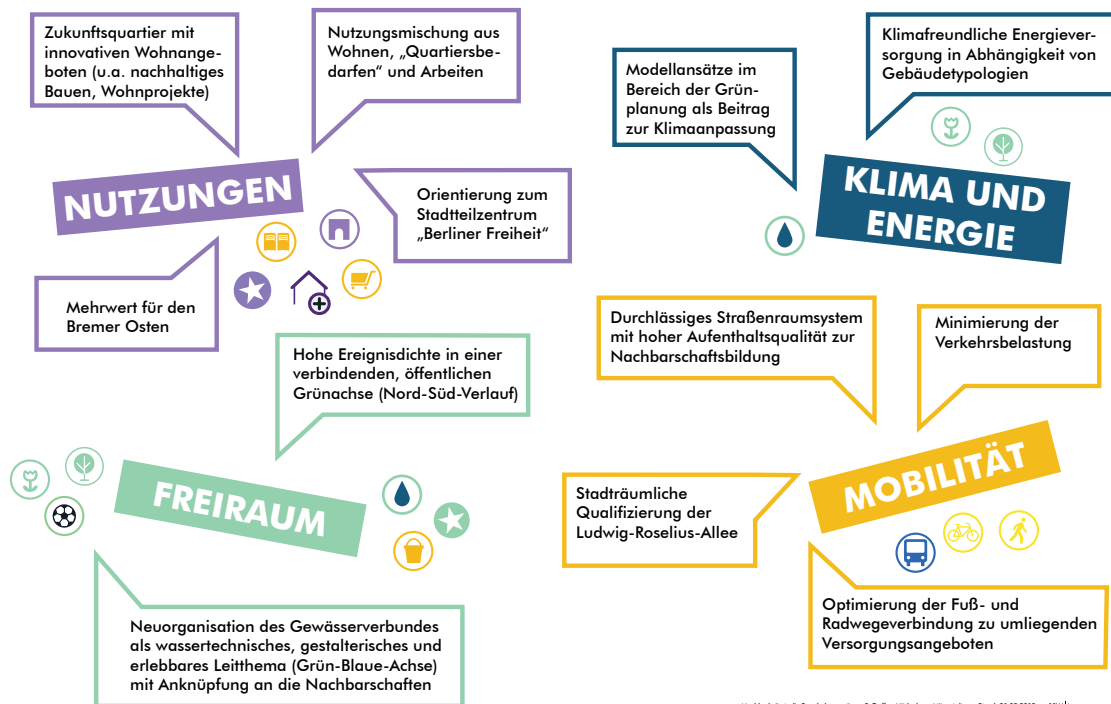
Einer planerischen Prüfung bedarf der Erhalt der historischen Tribüne, welche nicht unter Denkmalschutz steht. Dieses ist auch der mehrfachgeäußerte Wunsch aus der Bürgerbeteiligung. Hier müssen im weiteren Prozess geeignete Nachnutzungskonzepte gefunden werden. Bei der heutigen Ortserkundung konnten hierzu weitere Ideen gesammelt werden. Gleiches gilt für das Vereinshaus „Waage“. Eine Nachnutzung sei hier nach Aussagen zahlreicher Akteure deutlich

schwieriger, da der Grundriss sehr speziell und das Gebäude sanierungsbedürftig ist. Weiter muss geprüft werden, ob das künftige Rennbahnquartier an das Fernwärmenetz angeschlossen wird. Die Vor- und Nachteile müssen hierbei fachlich abgewogen werden, auch ob die Verlegung des Knotenpunktes des Fernwärmenetzes (Hinter dem Rennplatz/Ludwig-Roselius-Allee) möglich und wirtschaftlich ist.

Ein wichtiger Baustein für das Rennbahnquartier ist die Anknüpfung an das Konzept der „Vahr 2035“ mit einer Grün-Blauen-Achse. Das zukünftige Quartier braucht ein tragfähiges Entwässerungssystem. Das Mittelkampsfleet soll zukünftig komplett offengelegt werden. Der funktionale Wasserverlauf wird damit zum gestalterischen und erlebbaren Element im Quartier. Nach Möglichkeit sind Uferbereiche zu erhalten. Inwiefern das östlich liegende Stillgewässer an seinem heutigen Standort erhalten werden kann, ist abhängig von der Gesamtentwässerungskonzeption. Entsprechende Retentionsflächen sind ebenfalls vorzusehen und in einer Grünachse, die den Carl-Goerdeler-Park und die Kleingartenanlage im Süden verbindet, einzubinden. Diese sollte eine Vielzahl an Funktionen aus den Bereichen Freizeit, Erholung, Sport, Naturschutz und Klimaanpassung aufnehmen.



BAUSTEINE FÜR DAS RENNBAHNQUARTIER



Machbarkeitsstudie Rennbahnquartier – 3. Treffen Mätker+Mitteln – Stand: 31.08.2018 BPW | baumgart+partner

©BPW baumgart+partner

Ziel für das Rennbahnquartier ist die Stärkung des Umweltverbundes (klimafreundliche Verkehrsmittel wie Rad, Fuß, Car-Sharing und ÖPNV) und eine Minimierung der Verkehrsbelastung. Das bedeutet, dass der Verlauf von Wegeverbindungen zum Beispiel in die Innenstadt und zum neu geplanten Haltepunkt Föhrenstraße bedacht werden müssen. In diesem Zusammenhang muss es eine optimale ÖPNV-Anbindung für das Rennbahnquartier geben. Wo und ob eine mögliche Buslinie im Gebiet verläuft, wird derzeit im laufenden Verkehrsgutachten geprüft.

Vor dem Hintergrund der bereits bestehende Versorgungs- und Einkaufsangebote im Umfeld, definiert die Machbarkeitsstudie wichtige Anknüpfungspunkte für das zukünftige Quartier an die Nachbarschaft. Innerhalb des neuen Quartiers gilt es neben der Funktion „Wohnen“ auch noch weitere Nutzungen zu berücksichtigen, die das Angebot im Quartier und gesamten Stadtteil aufwerten. Neben der Versorgung mit KITA-Einrichtungen, steht aktuell die Frage im Raum, inwiefern es auch eine neue Grundschule braucht. Dieses steht in Abhängigkeit zur Anzahl der Wohneinheiten.

Das künftige Quartier wird in seiner städtebaulichen Außenwirkung insbesondere über zwei „Schauseiten“ wahrgenommen (Ludwig-Roselius-Allee und Hinter dem Rennplatz).

Herr Schlegelmilch stellt abschließend die abgeleiteten Bausteine für die zukünftige Quartiersentwicklung vor (s. Abbildung oben).

6. VERABSCHIEDUNG

Herr Kühling richtet das Schlusswort an das Plenum. Er bedankt sich bei allen Anwesenden für das große Interesse. Von der Veranstaltung habe er drei Dinge mitgenommen: Eine Tasche der Bürgerinitiative gefüllt mit Inhalten. Er betont, dass es einen fairen Umgang miteinander gegeben habe. Zukünftig sollte dieser in der gleichen Atmosphäre miteinander stattfinden. Die zweite Erkenntnis sei, dass gebaut werden könne. Alle fachspezifischen Aspekte sind beherrschbar. Insbesondere der Wasserthematik komme bei der Entwicklung eine hohe Priorität zu. Zu guter Letzt wurden wichtige Gespräche auf der Fläche geführt. So sei klar, dass die Fläche nicht nur von innen heraus entwickelt werden könne. Zentrales Anliegen der Stadtgesellschaft sei es, einen Mehrwert für das Umfeld zu generieren; es solle dabei nicht nur um Qualitäten für zukünftige Bewohnerinnen und Bewohner gehen, sondern es solle auch auf die Nachbarn geachtet werden.

Abschließend hält Herr Kühling fest, dass es sich bei der Fläche um städtisches Eigentum handele und die Stadtgemeinde somit eine hohe Verantwortung trage. Es brauche innovative Ansätze und moderne Wohnformen. Wie dieses konkret aussehe, wisse man noch nicht. Er lädt alle ein, an dieser komplexen und spannenden Aufgabe weiterzuarbeiten und sich einzubringen.

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

„Das Rennbahnareal ist die größte Fläche im Eigentum der Stadt, so dass Stadt hier gestalten kann und nicht ein einzelner Investor das Programm festlegt. Gemeinsam wollen wir ein Quartier mit Mehrwert entwickeln.“



©WFB | Jan Rathke

7. AUSKLANG



Der Informationsteil endet um 19.30 Uhr. Bis 20 Uhr besteht die Möglichkeit, den Fachgutachtern Fragen zu stellen und an den Stellwänden in kleiner Runde zu diskutieren.

Im Nachgang an die Veranstaltung wurden zu den „Bausteinen für das Rennbahnquartier“ folgende Anmerkungen getätigt:

- Keine neuen Schleichwege zu Mercedes, Schichtwechsel berücksichtigen
- Busverkehr verbessern
- Sonnenuntergang auf Ponton am See
- Blick aufs Wasser
- Sonne und Licht
- Sichtachsen
- Sportangebote
- Spielangebote für Kinder
- Grünstreifen entlang „Hinter dem Rennplatz“
- Café und Restaurant
- Biergarten
- Wohnungen / Häuser für Familien (3-4 Zimmer)



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

Machbarkeitsstudie

BPW baumgart+partner
Ostertorsteinweg 70-71
28203 Bremen

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

Abbildungen

BPW baumgart+partner, Jan Rathke und proloco