



**BREMEN  
MOIN ZUKUNFT!**



# ZUKUNFT RENNBAHNQUARTIER IDEENWERKSTATT

## 4. TREFFEN MITGESTALTEN + ENTWICKELN

### AM 21.11.2018



Der Senator für Umwelt,  
Bau und Verkehr



Der Senator für Wirtschaft,  
Arbeit und Häfen

**WFB** Wirtschaftsförderung  
Bremen GmbH  
Wir schaffen Perspektiven ✓

## ABLAUF

- 1 ANKOMMEN UND ABLAUF DER IDEENWERKSTATT**
- 2 BEGRÜSSUNG UND EINFÜHRUNG**  
Herr Kühling, SWAH  
Frau Reuther, SUBV
- 3 ARBEITSTISCHE**  
Blickwinkel Grün-Blaue-Struktur (1+2)  
Blickwinkel Wege-Struktur (3+4)  
Blickwinkel Nachbarschafts-Struktur (5+6)
- 4 ZUSAMMENFASSUNG**
- 5 VERABSCHIEDUNG**  
Frau Reuther, SUBV





## 1. ANKOMMEN UND ABLAUF DER IDEENWERKSTATT



### 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).

Zu Beginn können die rund 70 Gäste auf einem großen Umgebungsstadtplan ihren Wohnort markieren. Aus allen umliegenden Quartieren sind Personen zur Veranstaltung gekommen (vgl. Abb. oben).

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

### ABLAUF

Es gibt eine kurze Begrüßung und Einführung am Modell.

Die Arbeitsgruppenphasen an den Thementischen finden wie folgt statt:

- In einer ersten Phase können die Teilnehmenden Stellungen nehmen zu **Strukturen, Nutzungen, Orte und Dimensionen** unabhängig von ihrem Blickwinkel.
- In einer zweiten Phase sind alle eingeladen anhand von Bildern die zukünftigen **Qualitäten und Atmosphären** zu formulieren, die man hier sieht.
- In der letzten Phase muss sich die Arbeitsgruppe auf **drei zentrale Aussagen** einigen, die den Planungsteams für die städtebauliche und landschaftsarchitektonische Konzeption mitgegeben werden sollen.

## 2 BEGRÜSSUNG



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

*„Das neue Quartier soll einen Mehrwert für den gesamten Bremer Osten darstellen. Die Stadt, als Eigentümerin der Fläche, kann hier ganz anders steuern und eigene Zielvorgaben setzen.“*

Herr Kühling begrüßt alle Werkstattteilnehmenden. Bevor es an die Arbeitstische geht, fasst er die Grundgedanken und Überlegungen des Senats zusammen, die in einem Positionspapier festgehalten sind. Dieses wurde an den Regionalausschuss Vahr/Hemelingen geschickt und soll als Leitlinie auch in den Arbeitsgruppen zur Verfügung gestellt werden.

Bremen ist eine wachsende Stadt, die auch weiterwachsen sollte. Die Stadt sei sich ihrer Aufgabe bewusst, neuen Wohnraum zu schaffen. Dabei müssten sowohl Qualität als auch Quantität im Wohnungsbau berücksichtigt und vielfältige Wohnformen gefördert werden.

Das Rennbahnareal habe vor diesem Hintergrund eine hohe Bedeutung für den Senat. Denn die 30 ha große Fläche befindet sich im Eigentum der Stadt und eröffne ganz neue Steuerungsmöglichkeiten. Im Vergleich zu anderen Projekten definiere hier nicht ein Investor die Zielvorstellung, sondern die Stadt selbst. Das neue Quartier solle dabei innovative Ansätze im Bereich Freiraum und Mobilität aber auch der sozialen Infrastruktur verfolgen.

Wohnen stehe nach wie vor im Vordergrund. Das Rennbahnquartier biete die Möglichkeiten für bezahlbares Wohnen, Genossenschaften, Baugruppen und besondere Wohnangebote, die sich an anderer Stelle nur schwer realisieren lassen. Hierzu gehöre es auch, neue Instrumente anzuwenden wie beispielsweise Erbpacht. Darüber hinaus sei es Aufgabe, neue Betreuungs- und Schulangebote im künftigen Quartier mitzudenken.

Ein Drittel der Fläche solle nicht bebaut werden. Der Grünflächenanteil ist im Vergleich zu anderen Quartieren deutlich höher. Aussagen zur künftigen Baudichte könnten heute noch nicht getroffen werden. Dieses müsse im weiteren Verfahren geklärt werden. Ein Verkehrsgutachten klärt aktuell die Rahmenbedingungen und wie sich die Kapazitäten im Umfeld darstellen. Im Fokus für die Konzeption stehe eine verkehrsreduzierende Mobilität, die auf den Fuß- und Radverkehr und ÖPNV setzt.

Abschließend betont Herr Kühling, dass die Entwicklung des Rennbahnquartiers eine große Chance der Qualitätssteigerung für den Bremer Osten und einen Mehrwert für Bremen sei.

## **PROF. DR. IRIS REUTHER SENATSBAUDIIREKTORIN BREMEN**

*„Heute können alle Anwesenden Themenstellungen und konzeptionelle Ansätze an den Werkstatt-Tischen einbringen und in einen Plan für das Rennbahnareal übertragen.“*



Frau Reuther heißt alle Teilnehmenden willkommen. Sie startet mit einem Rückblick auf den bisherigen Prozess: In den vergangenen Veranstaltungen wurden Anliegen, Bedenken und Hinweise aus der Nachbarschaft vorgebracht sowie eine Umgebungsanalyse vorgestellt. Schließlich ging es im Sommer bei einer Ortserkundung auch auf die Rennbahnfläche. Heute in der Ideenwerkstatt seien alle eingeladen konkret am Plan zu arbeiten. Die Erkenntnisse sollten den Planungsteams des kommenden Wettbewerbsverfahrens an die Hand gegeben werden. Dieses starte im nächsten Jahr und soll die Ideen, Programme und Vorgaben in landschaftsarchitektonische und städtebauliche Entwürfe überführen.



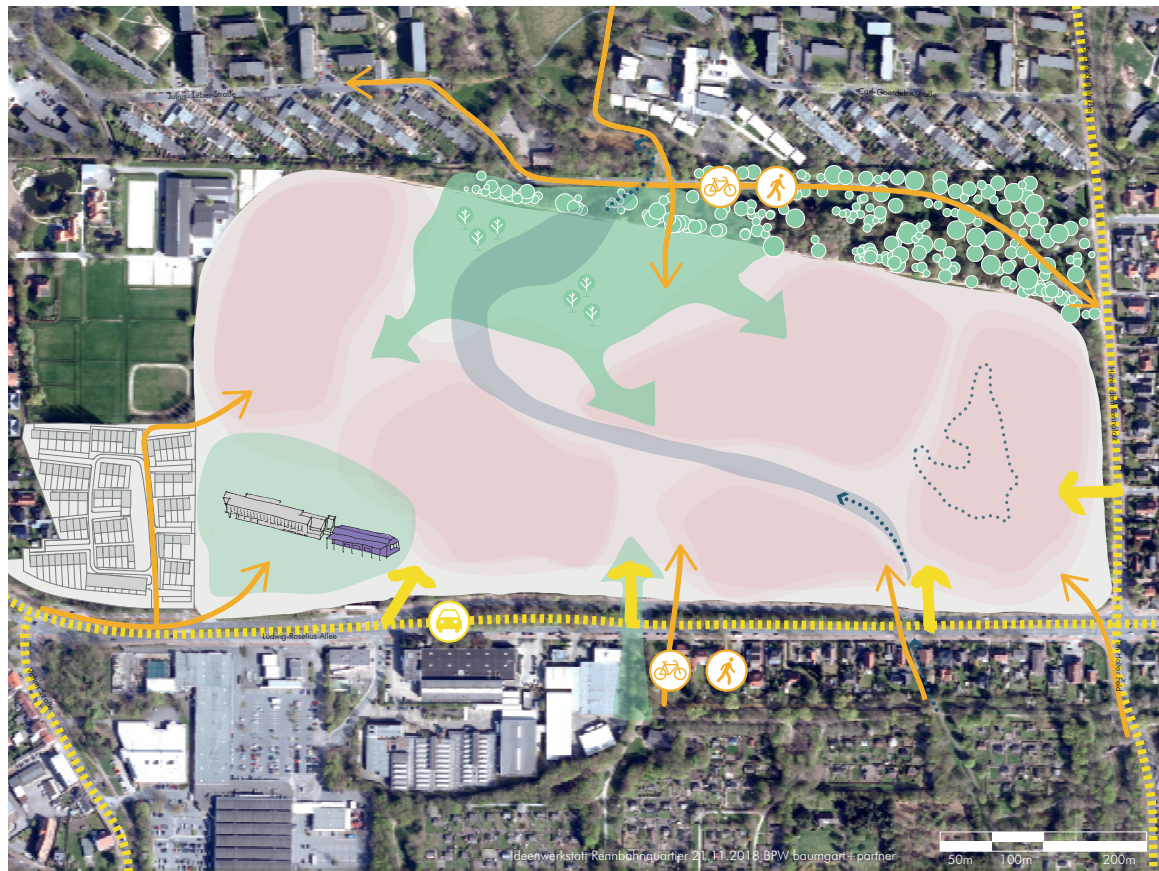
Am Modell stehend, erläutert Frau Reuther die Rahmenbedingungen und Anknüpfungspunkte für die weiteren Planungen.

#### **Ebene 1 – Freiflächen und Gewässerstruktur**

Die Grünfläche im Nordosten bleibt erhalten. Hier führt ein 2014 sanierter Fuß- und Radweg entlang und verbindet den Carl-Goerdeler-Park und die Berliner Freiheit mit der Wilhelm-Busch-Siedlung. Von hier aus bieten sich mehrere Anknüpfungsmöglichkeiten, was die Wege aber auch den Grünraum angeht. Im Süden gilt es eine Grünraumvernetzung zur Kleingartenanlage herzustellen. Wichtig ist es hier, die umliegenden Nachbarschaften zu verbinden und die Barrierewirkung, welche die Rennbahn heute darstellt, aufzuheben. Rund um das Hotel und die historische Tribüne im Südwesten braucht es ebenfalls eine gewisse Anlage von Freiräumen, die sich aus der bestehenden Nutzung ableiten.

Das Gewässersystem auf dem Gelände ist heute teilweise verrohrt und soll sowohl im Hinblick auf technische Belange als auch unter gestalterischen Gesichtspunkten offengelegt werden. Die Anschlusspunkte sind dabei definiert. Das Gewässer fließt von Süden nach Norden, so dass aus wassertechnischer Sicht ein System mit größeren Speicher- und Rückhaltemöglichkeiten, wie z.B. einem See, im Nordwesten zu platzieren ist. Das Stillgewässer im Osten wurde bereits einmal verlegt und ist eine Ausgleichsmaßnahme.





### Ebene 2 – Wege

Die gelben Pfeile im Plan kennzeichnen die Erschließungsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr. Wichtige Fragen für die umliegenden Quartiere sind, wie sich der Verkehr mit dem Rennbahnquartier verändern werde. Dieses wird derzeit in einem Fachgutachten betrachtet und es werden Möglichkeiten zur Verkehrsreduzierung geprüft. Für die Kfz-Erschließung bestehen verschiedene Möglichkeiten. Eine erste Erkenntnis sei, dass die Anbindung an die Ludwig-Roselius-Allee und Hinter dem Rennplatz grundsätzlich erfolgen kann. Um den Umweltverbund (klimafreundliche Verkehrsmittel wie Rad, Fuß, Car-Sharing und ÖPNV) zu stärken, müssen Angeboten in der Nähe (Schulen, Kita, Einkaufsmöglichkeiten) sowie Haltestellen durch Rad- und Fußwege optimal erreichbar sein. Mögliche Zugänge kommen aus Richtung Norden und Süden (orange Pfeile im Plan).

### Ebene 3 – Bebaubare Bereiche

Ziel der Ideenwerkstatt ist es, erste Vorstellungen aus der Stadtgesellschaft mitzunehmen, wie und mit welchen Qualitäten sich das künftige Quartier entwickeln kann. Wo erscheint es aus Sicht der Anwesenden sinnvoll z.B. Spiel und Bewegung oder aber auch Sportangebote zu verorten, welche Wohnformen (bezahlbares Wohnen, Familienwohnen, barrierefreies Wohnen) können miteinander kombiniert werden oder aber in welchem Umfeld sind Flächen für Kindergärten und ggf. eine Grundschule zu reservieren.

### 3 ARBEITSTISCHE

Frau Lehmann, Moderatorin des gesamten Beteiligungsverfahrens, begrüßt ebenfalls alle Anwesenden. Sie erklärt die verschiedenen Arbeitsschritte der Werkstatt. An den Arbeitstischen können alle Positionen zur Gesamtstruktur diskutiert werden. Anschließend soll jedoch ein bestimmter Blickwinkel eingenommen werden, der Aspekte vertiefend betrachtet. Hier können sich die Bürger\*innen, je nach Interesse, verteilen: „Nachbarschafts-Struktur“, „Wege-Struktur“ und „Grün-Blaue-Struktur“. Alle Arbeitstische werden zwei Mal angeboten. Sie teilt auch die Entscheidung der Bürgerinitiative (BI) mit, die ursprünglich an einem eigenen Thementisch informieren und diskutieren wollte, dass diese nun doch nicht mitarbeiten möchte.

Mit unterschiedlichen Materialien können die Teilnehmenden den vorliegenden Plan verändern und weiterentwickeln. Dabei kann sich die Gruppe unabhängig von ihrem Themenschwerpunkt mit allen Fragestellungen auseinandersetzen:

- Es besteht Einigkeit darin, dass Grün- und Freiflächen ein wichtiges Element des zukünftigen Rennbahnquartiers sein werden:  
Was heißt „viel Grün“?
- Aus einer bisherigen Barriere wird ein Quartier: Wer will wo durch?  
Wo sollen nur Fahrräder/Fußgänger\*innen durch? Wo dürfen Autos ins Quartier fahren?
- Für aktuelle Nachbar\*innen und zukünftige Bewohner\*innen: Was macht das Rennbahnquartier anziehend?

Mit Hilfe von Themenbuttons und Beispielbildern können die Ideen weiter konkretisiert werden und Aussagen zu Qualitäten und Atmosphären für das künftige Rennbahnquartier getroffen werden. Am Ende der Arbeitsphase soll sich die Gruppe auf drei zentrale Anforderungen einigen, die den Planungsteams für den städtebaulichen Entwurf mitgeben werden soll.

Im Folgenden werden die Inhalte der jeweiligen Gruppen zusammenfassend wiedergeben. Die Pläne und Bilder sind darüber hinaus dokumentiert.





### 3 ARBEITSTISCHE

#### TISCH 1 „GRÜN-BLAUE-STRUKTUR“

Moderation: Michael Glatthaar (pro loco) und Thomas Knode (SUBV)  
Teilnehmende: 7

- Die **Grün- und Wasserflächen** sollen wesentliche Strukturelemente für das künftige Gebiet sein. Grün und Wasser sollen zusammen gedacht werden, vor allem beim See und dem Fleet.
- Im **Süden** soll eine **schmale Grünzone** errichtet werden, um das Gebiet gegenüber den vorhandenen Verkehrsbelastungen abzusichern. Der vorhandene Baumbestand soll erhalten werden.
- Im Norden soll ein **Grünzug in Verlängerung des Carl-Goerdeler-Parks** ins Gebiet hineingeführt werden und nach Osten abknicken. In diesem Grünzug soll eine attraktive Fuß- und Radwegverbindung realisiert werden.
- Der **See im Osten soll erhalten werden** und durch weitere Grünflächen zu einem **Ort der „Ruhe und Erholung“** mit z.B. einem Café und attraktiven Aufenthaltsmöglichkeiten umgestaltet werden.
- Ein breites Fleet zur „Entwässerung“ soll durch den See und das künftige Quartier geführt werden. Dieser **Wasserlauf** soll landschaftlich durch **Grünflächen** und nur **vereinzelt durch direktes „Wohnen am Wasser“** eingeschlossen sein.
- Im Südwesten soll die **Tribüne erhalten** und durch öffentliche Sport- und Multifunktionsflächen zu einem **Ort der Aktivität** weiterentwickelt werden. Die Tribüne soll künftig für Kultur und Sport (Zuschauer) genutzt werden und die davorliegenden Multifunktions- und Sportflächen verschiedenen Aktivitäten dienen.
- Über das gesamte Gebiet soll eine **Finnbahn** angelegt werden, die sportlichen Aktivitäten dient.
- Das **Mobilitätskonzept** für das künftige Rennbahnquartier soll im Kern auf **Rad- und Fußgängerverkehr** für die innere Erschließung beruhen. Außerdem sollen attraktive Rad- und Fußgängerverbindungen in die Nachbarquartiere geschaffen werden, z.B. zum Carl-Goerdeler-Park. Um Konflikte zu vermeiden, sollen die Wege breit genug sein.
- Privater **PKW-Verkehr soll in die Wohnquartiere möglich sein** und die Verkehrswege sollen so angelegt sein, dass **PKW-Durchgangsverkehr ausgeschlossen** wird.







### 3 ARBEITSTISCHE TISCH 2 „GRÜN-BLAUE-STRUKTUR“

Moderation: Ida Frenz (BPW) und Axel Mohr (SUBV)  
Teilnehmende: 7

Bei den Teilnehmenden der Gruppe handelt es sich um Personen aus den umliegenden Nachbarschaften, einen Vertreter für den lokalen Sportverein (TUS Vahr) sowie aus dem Ortsbeirat. Das Interesse und der Schwerpunkt liegen in den Bereichen Sport- und Freizeitwert auf der Rennbahnfläche.

- Die Diskussion startete mit der Forderung nach **Sportflächen** auf dem Gelände. Neben Flächen für den Vereinssport mit einer **Mehrzweckhalle und Sportflächen** soll es auch **offene Sportflächen** mit einem niedrighschwelligem Angebot geben, die öffentlich zugänglich sind. Von den Teilnehmenden wurde angemerkt, dass es in den angrenzenden Quartieren keine gastronomischen Angebote gibt. Ein Café im Park oder ein Bistro auf dem Vereinssportgelände ist daher wünschenswert. Wichtig war es den Teilnehmenden auch, dass die Sportflächen nicht zum Drittel Grünanteil gezählt werden.
- Der **Erhalt der Tribüne** als historischer Ort ist den Teilnehmenden wichtig. Angemerkt wurde, dass jedoch ein funktionierendes Nachnutzungskonzept Voraussetzung für den Erhalt und Weiternutzung ist. Denkbar sind Kulturangebote. Vor der Tribüne wurden von den Teilnehmenden verschiedene Sportangebote und Spielflächen platziert.
- Anknüpfend an den Carl-Goerdeler-Park legten die Anwesenden mit grünem Karton eine Parkachse in Richtung neues Wohngebiet „Rennbahn-West“. (Anm.: Dieses Wohngebiet ist bereits in Planung und befindet sich außerhalb des Rennbahngeländes.). Die **Parkachse** stellt damit eine **Verbindung der Gartenstadt Vahr und umgebenden Quartieren mit der „Berliner Freiheit“** her. Wichtig ist den Teilnehmenden, dass hier attraktive Rad- und Fußwege entstehen, welche auch an das **übergeordnete Fahrradwegenetz** anknüpfen. Neben Sitzmöglichkeiten wird auch vorgeschlagen die bestehende Hundeauslauffläche mit einem Zugang zum Fleet zu erweitern.
- Der **Erhalt der Grünfläche im Norden** wird von den Teilnehmenden gestützt. Auch die Bäume entlang der Straße Hinter dem Rennplatz sollen erhalten bleiben.



### 3 ARBEITSTISCHE TISCH 3 „WEGE-STRUKTUR“

Moderation: Maja Fischer (BPW) und Michael Flassig (SUBV)  
Teilnehmende: 10

Die Teilnehmenden kommen aus den umliegenden Nachbarschaften, sind interessierte Stadtbürger\*innen oder Mitglieder der Ortsbeiräte. Allen ist daran gelegen, ein Quartier zu entwickeln, das kein „Verkehrschaos“ im Umfeld erzeugt und durch unterschiedliche Wohnformen und Qualitäten neue Wege der Mobilität begünstigt.

- Vor dem Hintergrund der jetzt schon starken Belastung der umliegenden Straßen, sprechen sich die Teilnehmenden für ein **Mobilitätskonzept** aus, das den **Autoverkehr deutlich reduziert** und gleichzeitig dem **Fuß- und Radverkehr eine höhere Priorität** einräumt. Die Verkehrsfläche für den Kfz-Verkehr ist zu Gunsten der anderen Verkehre zu verringern, z.B. nur Zugang für kleinere Müllautos/LKWs ermöglichen, Spielstraßen innerhalb der einzelnen Quartiere anlegen sowie Quartiersgaragen für Mehrfamilienhäuser anbieten (Dachnutzung: Garten-Pflanzen-Spielen). Die Straßenbeleuchtung sollte nicht zur „Lichtverschmutzung“ beitragen. Es braucht jedoch nach Ansicht der Teilnehmenden auch Maßnahmen im direkten Umfeld, damit Verkehrsflüsse besser organisiert werden (z.B. 4-Schicht Betrieb bei Mercedes).
- Die **Wege für den Fuß- und Radverkehr** sollten **konfliktfrei** angelegt sein (ausreichend breite Wege). Grundsätzlich sollten die Wege in grüne Achsen integriert werden, um in Monaten mit hohen Temperaturen genügend Schatten zu spenden. Geschwungene Radwege laden zum Langsamfahren ein. Dies sollte möglich sein. In Bezug auf die Infrastruktur müssen im Quartier dezentrale Car- und Bike-Sharing Angebote sowie ausreichend Abstellfläche für Räder vor Kitas und Läden vorgehalten werden. Dabei sollten auch überdachte und abschließbare Fahrradstellplätze geplant werden.
- Innerhalb des Quartiers sollen **Bustrassen für kleine Quartiersbusse** (neue Mobilitätsform) als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Netz mitgedacht werden. Diese dürfen auch auf anderen Wegen fahren als die normalen Autos. Zudem wäre es sinnvoll die Taktung der Linie 29 zu erhöhen.
- Neben den Mobilitätsaspekten braucht das Quartier ein Alleinstellungsmerkmal. Insbesondere die **klimatischen Aspekte** sollten in der Konzeption ein **Leitmotiv** werden, z.B.: Regenrückhaltung durch Dachbegrünung, Rückhalteflächen mehrfach nutzen (Sportplatz oder Park), Grün als „Schattenspende“. In Bezug auf die Bebauung sollte der Typus „modern designtes Bremer Haus“ mit grüner Vorgartenzone errichtet werden. Es braucht aber auch einen architektonischen Leuchtturm (mehrstöckig-sichtbarer) sowie eine zentrale Laden- und Service-Zeile.





### **3 ARBEITSTISCHE**

#### **TISCH 4 „WEGE-STRUKTUR“**

Moderation: Franziska Lehmann (proloco) und Jan Stolle (SUBV)  
Teilnehmende: 3

- Bei der Entwicklung des Gebietes sollte der **„Grüne“ Charakter** erhalten bleiben. So sollen sich Landschaftselemente nicht nur im Park sondern auch in der Erschließung und innerhalb der Quartiere widerspiegeln.
- Das Gebiet wird für den **Autoverkehr an zwei Stellen von der Ludwig-Roselius-Allee** her erschlossen. Für alle Straßen im Gebiet gilt Tempo 30. Straßen außerhalb der Haupteerschließung sind auch als Spielstraßen oder als Shared-Space vorstellbar.
- Die Haupteerschließung soll parallel zum möglicherweise verlegten Fleet verlaufen.
- Quartiersgaragen sollen am Rand der einzelnen Quartiere entstehen, um die Wohnquartiere so verkehrsarm wie möglich zu halten.
- Zwei Fuß- und Radwege queren das Gebiet in Nord-Süd-Richtung, im Westen und Osten gibt es weitere Verbindungen, die im Norden jeweils an bestehende Wege anschließen.
- Eine Quartiersmitte soll rund um Hotel und Tribüne entstehen (Kultur, Open Air, Ärztehaus, Gastronomie, Freizeit (Bänke)).
- Der See wird in den Norden verlegt, in die Grünfläche in Verlängerung des Carl-Goerdeler-Parks. Ein Café und verschiedene Sportangebote machen den Raum attraktiver. Hier geht die Quartiersmitte in den neuen Grünraum, der viele Freizeit- und Sportnutzungen integriert, über. Darüber hinaus sollen Freiräume entstehen, die so naturnah wie möglich gestaltet sind.
- Die Dachbegrünung sollte gefördert werden.





### DREI ZENTRALE ANFORDERUNGEN

- Optimierung des ÖPNV für ein autoarmes Quartier.
- Quartiersmitte um die Tribüne mit Kultur, Sport und Freizeit.
- Grünes, niedriges, naturnahes Bauen.



### 3 ARBEITSTISCHE

#### TISCH 5 „NACHBARSCHAFTS-STRUKTUR“

Moderation: Frank Schlegelmilch (BPW) und Claudia Schulze (SUBV)  
Teilnehmende: 10

Die Teilnehmenden der Gruppe haben sehr unterschiedliche Interessen am Rennbahnquartier: Einige Nachbarn suchen nach geeignetem Wohnraum für ihre Kinder, andere nach einem Alterswohnsitz als Alternative zum heutigen Einfamilienhaus; eine Teilnehmerin ist auf der Suche nach potenziellen Flächen für ein Wohnprojekt, eine andere wünscht sich mehr Angebote für Familien, Kinder und Jugendliche im Quartier. Ein heutiger Nutzer des Golfplatzes und ein Mitarbeiter der Universität sowie zwei Vertreter des Ortsbeirats interessieren sich vor allem für nachhaltige Stadtentwicklung und den Planungsprozess. Trotz der unterschiedlichen Motivationen zeichnet sich die Gruppe durch eine große Einigkeit hinsichtlich der Erwartungen an das zukünftige Rennbahnquartier aus.

- Wichtig ist die **Verflechtung mit den umliegenden Quartieren** durch neue Fuß- und Radwegeverbindungen. Diese Verbindungen sollten möglichst nicht vom Autoverkehr gequert werden.
- Das **Mittelkampsfleet sollte freigelegt und erlebbar werden**. Der Wasserlauf sollte möglichst nicht durch Brücken für den Autoverkehr unterbrochen werden, für Fuß- und Radverkehr soll das aber möglich sein. Das **Wasser sollte das prägende Gestaltungselement** für das Rennbahnquartier werden. Die ausgewählten Referenzbilder zeigen viele Beispiele von Gebäudereihen entlang von Wassergräben nach niederländischem Vorbild.
- Das Quartier sollte **autoarm und in Teilen autofrei** werden. Dazu sollte es **Mobilitätsstationen** mit Leihangeboten für verschiedene Fahrzeuge geben. Autos sollten möglichst gebündelt untergebracht werden, z.B. in **Quartiersgaragen**. Parkplätze sollten eher als Zwischennutzung konzipiert werden, die bei zukünftig geringerem Stellplatzbedarf auch anders genutzt werden können. Zwingend erforderlich ist dafür eine **gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr**, idealerweise mit einer Straßenbahn. Die Gruppe ist sich einig, dass die heutige Linie 25 für eine Anbindung des neuen Quartiers nicht ausreicht. Es braucht für dieses Quartier innovative Verkehrslösungen, z.B. mit autonomen Bussen als Zubringer zur Straßenbahn.
- Das Rennbahnquartier soll Raum für vielfältige Wohnangebote bieten, die es sonst auf dem Bremer Markt nur wenig gibt: **Mehrgenerationenwohnen, Ausbildungswohnen, Wohnen für mobilitätseingeschränkte Menschen, Demenzwohnen und Baugruppen**. Aber auch für Familien soll es Angebote geben, auch in Form von **verdichteten Einfamilienhäusern**. Zum Ausgleich darf es zur Betonung von besonderen Orten auch vereinzelt **höhere Gebäude** geben.



- Eine **Kombination aus Wohnen und Arbeiten** können sich die Teilnehmenden am ehesten entlang der Ludwig-Roselius-Allee vorstellen.
- Das Quartier braucht aufgrund der Größe **mehr als einen Quartiersplatz**, die sich durch ergänzende Funktionen wie Cafés, Nahversorgung und Treffpunkte auszeichnen.
- Freiraumfunktionen werden vor allem in der Achse zwischen Tribüne und Carl-Goerdeler-Park gesehen. Konkret genannt wurden **Flächen für Veranstaltungen und Kultur**, Geräte für Seniorenfitness, **Räume für Spiel und Bewegung**, **Sportflächen und Gemeinschaftsgärten**.
- Weitere Qualitäten, die gewünscht werden, sind **aufgelockerte und gegliederte Fassaden**, **kleinteilige Bebauung**, **familienfreundliche und gemeinschaftliche Außenbereiche**, **natürliche Baumaterialien und Fassadenbegrünung**.
- Das neue Quartier sollte möglichst auch durch **erneuerbare Energien** oder sogar autonom versorgt werden. Dies würde einen Anschluss an das Fernwärmenetz, welches vom Kohlekraftwerk versorgt wird, ausschließen.

### DREI ZENTRALE ANFORDERUNGEN

- Zukunftsfähiges Gesamtkonzept (Nachhaltigkeit).
- Bezahlbares Wohnen (leistbares Wohnen).
- Innovatives Mobilitätskonzept.

### 3 ARBEITSTISCHE

#### TISCH 6 „NACHBARSCHAFTS-STRUKTUR“

Moderation: Torsten Kaal (SUBV) und Ronald Risch (SUBV)  
Teilnehmende: 14

- Der sich nördlich anschließende Carl-Goerdeler-Park soll als **durchgängige Grünfläche unter Einbeziehung der Wasserfläche** in Richtung des Hotels erweitert werden. Bei der Gestaltung des Wasserlaufes ist auch der **Freizeit-/Erholungsfaktor von Wasser** mit zu bedenken. Das Wasser könnte durch die Anlegung eines **Badesees** belebt werden. Damit der Wasserlauf keine trennende Wirkung hat, soll es **verschiedene Übergänge und Brücken** geben. Der geplante Wasserlauf vom Carl-Goerdeler-Park zur Ludwig-Roselius-Allee soll innerhalb einer Grün- und Wegeverbindung geführt werden.
- Die Grünachsen im Quartier sollten mit **Wegeverbindungen** kombiniert werden und mit **niedrigschwelligen Sportangeboten** durchzogen sein. Insgesamt sollte das **Grün in dem gesamten Gebiet verteilt** werden. Die Gestaltung der Grünflächen ist in Abhängigkeit der Wohnungsarten vorzunehmen. Gleichzeitig ist auf eine **gute Beleuchtung** zu achten, damit Angsträume bei Dunkelheit vermieden werden und eine Belebung stattfinden kann.
- Zu der Belebung des neuen Quartiers trägt seine **Durchmischung** bei. Das neue **Quartierszentrum soll belebt, aber dennoch ruhig und sicher** für seine Besucher\*innen sein. Es zeichnet sich vor allem durch sein gutes **freizeitbezogenes, soziales und kulturelles Angebot** sowie durch Gastronomie aus. Zu viel Einzelhandel sollte es aber nicht geben, die freizeitliche Aufenthaltsqualität zählt.
- Dort wohnen z.B. **Auszubildende** und das Quartier ist durch seine **barrierefreie Gestaltung** auch für ältere Menschen und Menschen mit einer Beeinträchtigung zugänglich. Es sollte **Angebote** geben, die **gemeinschaftlich genutzt** werden können, wie Urban Gardening-Projekte und verschiedene Spiel- und Sportangebote.
- Das **Hotel** kann seine Nutzung in verträglicher Form mit dem Wohnen fortführen.
- Das Quartier soll durch **Quartiersgaragen** an den Rändern verkehrsarm ausgebildet werden, so dass für das Parken weniger Raum benötigt wird. Für den **Autoverkehr** soll das Quartier nur **von Süden zugänglich** sein.
- Die **Radwegeverbindung** in dem westlichen Teil des Gebietes soll besonders gut ausgebaut sein und die Nahversorgungszentren (real und die Berliner Freiheit) für alle, auch bei Dunkelheit, gut erreichbar machen.





- Es ist zu prüfen, ob es eine **ÖPNV-Verbindung** durch das Quartier geben soll.
- Das Quartier sollte grundsätzlich durch das **Wohnen am Wasser** entlang des Fleets und die **Nähe zu Grünanlagen** geprägt werden. Das Leben sollte sich gemeinsam vor dem Haus abspielen, was durch die Verkehrsberuhigung und **mehrere kleine dezentrale Quartiersplätze** möglich sein kann. In dem zukünftigen Quartier muss es aber **keine einheitliche Bebauung** geben. Es kann dort die **typischen Bremer (Reihen-) Häuser** z.B. am Wasser geben, aber auch **freistehende Familienhäuser** mit eigenem Garten, um einen Übergang zu der Wilhelm-Busch-Siedlung zu schaffen. Auch **kompaktere Bauungsformen** zum Beispiel für Studierende und Auszubildende sind denkbar. Durch eine **vielfältige Bautypologie** wird eine einheitliche Bewohnerstruktur vermieden.

### DREI ZENTRALE ANFORDERUNGEN

- Wohnen mit dem Wasser (öffentliche Nutzung)
- Verkehrsberuhigtes Quartier (autoarmes Gebiet mit Quartiersgaragen)
- Lebendige Mitte „Quartiersplatz“

\* Die Abbildungen von google sind aufgrund der nicht vorhandenen Bildrechte geschwärzt.

## 4 ZUSAMMENFASSUNG



Eine Überlagerung der sechs erarbeiteten Strukturideen ist nicht ohne weiteres möglich, da die Ansätze einen unterschiedlichen Umgang mit dem Stillgewässer im Osten aufzeigen, eine unterschiedliche Priorität auf Grünachsen legen und in der Programmierung der bebaubaren Bereiche verschiedene Schwerpunkte setzen. Vor dem Hintergrund der thematischen Auseinandersetzung mit der Fläche gibt es hingegen große Schnittmengen der Arbeitsgruppen, die sich wie folgt darstellen:

### **FREIFLÄCHEN UND GEWÄSSER**

- Anbindung neuer Grundflächen an die vorhandenen Grünstrukturen
- Park mit naturnahen Landschaftselementen und unterschiedlich belebten Bereichen
- Niedrigschwellige Sport- und Bewegungsangebote im Freiraum für die breite Öffentlichkeit
- Breites Fleet zur funktionsgerechten Entwässerung, mit Aufenthaltsqualität sowie ökologischer Wertigkeit



## WEGE

- Fuß- und Radverkehr soll höchste Priorität haben
- Unterschiedliche „Sharing-Angebote“ (Car-Sharing, Bike-Sharing etc.) sowie Quartiersgaragen dezentral im Quartier anbieten
- Anwohnerverkehre im Quartier ermöglichen, aber keinen Kfz-Durchgangsverkehr
- Quartiersstraßen in Anlehnung an das Shared-Space-Prinzip entwickeln
- Nach Möglichkeit für eine Querbarkeit eines ÖPNV-Angebots (Bus) sorgen

## BEBAUBARE BEREICHE

- Tribüne als öffentlicher Ort mit entsprechend kulturellem und sportlichen Nutzungsprogramm im Umfeld
- Kombination von vielfältigen Wohnangeboten und Typologien (u.a. bezahlbar, Angebote für Familienwohnen, Wohnangebote für Studierende und Auszubildende, Wohnprojekte, barrierefrei, Wohnen am Wasser)
- Bündelung von unterschiedlichen Nutzungen um einen Quartiers-/ Marktplatz (Quartierszentrum)



©BPW baumgart+partner



## 5. VERABSCHIEDUNG



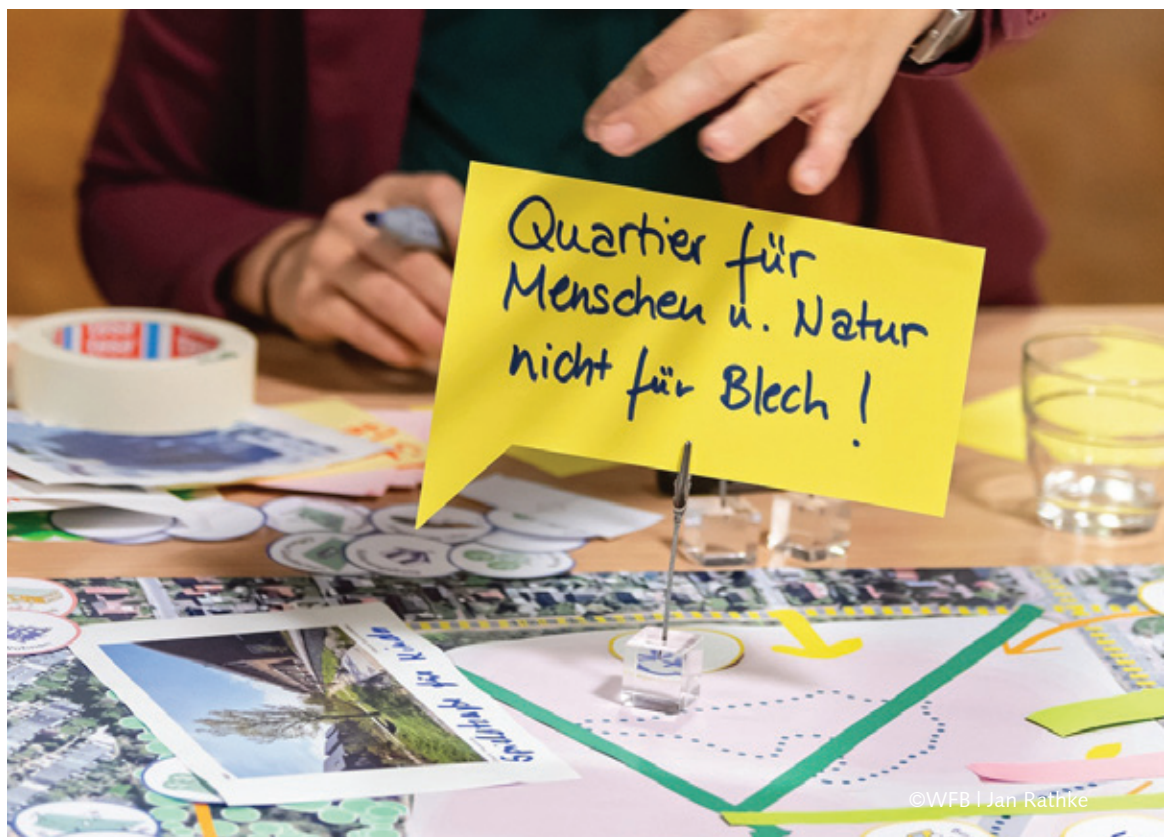
**PROF. DR. IRIS REUTHER  
SENATSBAUDIIREKTORIN  
BREMEN**

Frau Reuther richtet das Wort an die Anwesenden und spricht ein Kompliment für die vielen Ideen aus. Erfreulich sei, dass weitere aber auch neue Ideen hinzugekommen sind.

Voraussichtlich im Frühling 2019 startet das Gutachterverfahren in dem Planungsteams aus den Disziplinen Städtebau/Architektur, Landschaftsarchitektur und Verkehr Entwürfe für das Rennbahnquartier erarbeiten.

Die nächste öffentliche Veranstaltung wird die Auftaktveranstaltung des Gutachterverfahrens sein, in dem die Aufgabenstellung erläutert wird und sich die teilnehmenden Planungsteams vorstellen. Die heute entwickelten Ideen werden ein Baustein dieser Aufgabenstellung sein und den Teams zur Verfügung gestellt. Frau Reuther freut sich deshalb besonders, dass heute sehr konstruktiv am neuen Stück Stadt für Bremen gearbeitet wurde.

Die Ideenwerkstatt endet um 21.00 Uhr.



# IMPRESSUM

## **Senator für Umwelt, Bau und Verkehr**

Contrescarpe 72  
28195 Bremen

[www.bauumwelt.bremen.de](http://www.bauumwelt.bremen.de)

## **Senator für Arbeit, Wirtschaft und Häfen**

Zweite Schlachtpforte 3  
28195 Bremen

[www.wirtschaft.bremen.de](http://www.wirtschaft.bremen.de)

## **WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH**

Langenstraße 2-4  
28199 Bremen

[www.wfb-bremen.de](http://www.wfb-bremen.de)

## **Machbarkeitsstudie**

BPW baumgart+partner  
Ostertorsteinweg 70-71  
28203 Bremen

[office@bpw-baumgart.de](mailto:office@bpw-baumgart.de)  
[www.bpw-baumgart.de](http://www.bpw-baumgart.de)

## **Moderation**

proloco  
Am Neuen Markt 19  
28199 Bremen

[kontakt@proloco-bremen.de](mailto:kontakt@proloco-bremen.de)  
[www.proloco-bremen.de](http://www.proloco-bremen.de)

## **Text und Gestaltung**

**BPW** | baumgart+partner  
stadt - und regionalplanung

Abbildungen

BPW baumgart+partner und Jan Rathke