

Mitteilung des Senats vom 8. Juni 2021

Wie geht es mit dem Rennbahngelände weiter?

Die Fraktion der CDU hat unter Drucksache 20/449 S eine Kleine Anfrage an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wo soll der vom Regionalausschuss Rennbahn der Beiräte Hemelingen und Vahr geforderte Weg über das Rennbahngelände in Hemelingen verlaufen?

Das weitestgehend eingezäunte Rennbahngelände stellt seit Jahrzehnten eine deutlich wahrnehmbare Barriere im städtischen Grünsystem dar. Die Grünachsen/Grünräume sind durch das Rennbahngelände unterbrochen, die beiden Stadtteile Hemelingen sowie Vahr (nördlich angrenzend) sind durch das Rennbahngelände deutlich voneinander getrennt.

Ziel ist daher die Herstellung einer Wegeverbindung für zu Fuß Gehende und Radfahrende in einer möglichst zentralen Achse in Nord-Süd-Richtung.

Als Anknüpfungspunkte bietet sich im Süden der Champignonweg an, der den Eingangsbereich in das von öffentlich nutzbaren Grünachsen durchzogene Kleingartengebiet Im Holter Feld bildet. Im Norden soll die Anbindung an das Wegesystem im Carl-Goerdeler-Park (Vahr) sowie im Grüngzug an der Rennbahn (Hemelingen) erfolgen.



Auf dem Gelände selbst ist die Wegeführung durch mehrere Faktoren mehr oder weniger vorgegeben:

- Im südlichen Bereich an der Ludwig-Roselius-Allee gegenüber dem Champignonweg besteht bereits eine Zufahrt auf das Rennbahngelände, die lediglich ertüchtigt werden muss. Eingriffe in den straßenbegleitenden Gehölzbestand sind somit minimiert.
 - Der nördliche Anknüpfungspunkt ist ebenfalls bereits vordefiniert, da nur der Korridor zwischen Teilabschnitt Mittelkampsfleet und Hundeauslauffläche im Grünzug An der Rennbahn in Frage kommt. Auch hier sind die Eingriffe in den Gehölzbestand minimal. Es besteht ein direkter Anschluss an das weiterführende Wegesystem.
 - Auf dem Gelände selbst ist der Verlauf der Wegeführung durch die Lage der offenen Abschnitte des Mittelkampsfleets definiert, die als Gewässerbiotope nach dem Bremischen Naturschutzgesetz einem gesetzlichen Schutz unterliegen. Die Wegeführung schmiegt sich eng an die offenen Abschnitte des Fleetes an und quert diesen im Bereich eines vorhandenen Rohrdurchlasses. Im südlichen Teil des Rennbahngeländes liegt ein langer offener Abschnitt des Gewässers parallel zur Ludwig-Roselius-Allee, der nur mittels einer Brücke gequert werden könnte, sodass die Wegeführung zunächst nach Westen abzweigt. Durch die enge Führung parallel zum Mittelkampsfleet wird die Flächenanspruchnahme und Zerschneidung von Flächen durch die Wegeverbindung auf ein Minimum reduziert und es besteht die Möglichkeit der Schaffung eines breiten Grünzuges, der neben dem Weg auch die Gewässerbiotope sowie Baumpflanzungen aufnehmen kann.
2. Aus welchen Gründen wurde eine Wegbreite von fünf Metern festgelegt?
- Die Breite des Weges ist noch nicht abschließend festgelegt worden. Da es sich um eine stadtteilverbindende Wegeverbindung sowohl für zu Fuß Gehende als auch für Radfahrende handelt, die wahrscheinlich im Beidrichtungsverkehr stark frequentiert werden wird, wird eine Breite von 5 m diskutiert. Als absolute Mindestgrenze für die gemeinsame Nutzung von Rad- und Gehwegen ist nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sowie den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen eine Breite von 4 m vorzusehen.
3. Gibt es bereits (weitere) konkrete Planungen für das Gelände? Wenn nicht, warum wird an dieser Stelle, wo die Wegeverbindung entstehen soll, den zukünftigen Planungen und Entwicklungsspielräumen vorausgegriffen?
- Die künftigen Nutzungsbausteine des Rennbahngeländes werden derzeit am Runden Tisch Rennbahngelände (Phase 1) diskutiert und letztendlich über Deputation und Bürgerschaft beschlossen. Da dieser Prozess noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird, aber gleichzeitig der dringende Wunsch nach Öffnung des Rennbahngeländes und Verknüpfung der beiden Stadtteile Hemelingen und Vahr besteht, soll die Wegeverbindung als vorgezogene Maßnahme umgesetzt werden.
- Wie bereits aus der Antwort zu Frage 1 ersichtlich, schränkt die Wegeverbindung zukünftige Nutzungen nicht ein, da sie sich eng an das gesetzlich geschützte Biotop des Mittelkampsfleets anschmiegt. Zukünftige Nutzungen auf dem Rennbahngelände – egal welcher Art – müssten ebenfalls Rücksicht auf den Verlauf des Mittelkampsfleets nehmen. Eine Überbauung wäre nur bei Kompensation der vorgenommenen Eingriffe in Natur und Landschaft möglich. Außerdem wäre eine Wegeverbindung in der vorgeschlagenen Achse unabhängig von allen zukünftigen Nutzungen die logisch sinnvolle Verknüpfung der beiden Stadtteile an dieser Stelle.
4. Inwiefern teilt der Senat die Auffassung, dass eine fertiggestellte Wegeverbindung die weitere Planung und Nutzung des Geländes beeinträchtigen wird?

Zukünftige Nutzungen auf dem Rennbahngelände werden durch den Verlauf der Wegeverbindung nicht beeinträchtigt (siehe Antwort zu Frage 3).

5. Aus welchem Material wird der Weg erstellt (Teerdecke/Sand)?

Die Frage der Materialität ist derzeit noch nicht festgelegt. Aufgrund der Funktion der Wegeverbindung als stadtteilverbindende Rad- und Fußwegeverbindung sowie aus Gründen der ganzjährigen Benutzbarkeit und der Barrierefreiheit ist jedoch eine befestigte Oberfläche die sinnvollere Alternative.

6. Warum soll die Wegeverbindung vom UBB erstellt werden?

Geplant ist, dass die Wegeverbindung innerhalb eines circa 20 m breiten Grünzuges über das Rennbahngelände verläuft, der sowohl die Wegeverbindung als auch begleitende Baumpflanzungen parallel zum Mittelkampsfleet aufnimmt. Diese Fläche soll als öffentliche Grünfläche gewidmet, in das Sondervermögen Infrastruktur Teilbereich Grün übertragen und zukünftig vom Umweltbetrieb Bremen unterhalten werden. Die Planung wird vom Umweltbetrieb Bremen im Rahmen des bestehenden Jahresauftrages erarbeitet, zusätzliche Planungsmittel fallen somit nicht an. Planungsleistungen eines externen Büros müssten zusätzlich zur Baumaßnahme finanziert werden.

7. Welche Kosten werden durch die Wegeverbindung entstehen? Wurden bereits Haushaltsmittel für die Planung eingestellt? Wird die Wegeverbindung aus den Mitteln des Umweltbetriebs Bremen finanziert?

Derzeit liegt die Entwurfsplanung des Umweltbetriebs Bremen vor (Stand: Februar 2021). Danach ist mit Kosten von circa 745 000,- Euro (brutto) zu rechnen. Der Kostenberechnung liegen folgende Annahmen zugrunde:

- Wegebreite 5 m
- Oberflächenbeschaffenheit Asphalt
- Belastungsklasse 0,3 gemäß RStO (für Rettungsfahrzeuge bis 16 t Gesamtgewicht beziehungsweise 10 t Achslast nutzbar, zum Beispiel Feuerwehr)
- Anhöhung um circa 0,20 m bis 0,60 m über jetzige Geländeoberkante aufgrund hoher Grundwasserstände gemäß vorliegendem Baugrundgutachten

Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

• Baustelleneinrichtung und -zufahrt,	
Baumschutz, Bauschild	33 000,- Euro
• Kampfmittelsondierung	48 000,- Euro
• Abbruchmaßnahmen und Entsorgung	32 000,- Euro
• Vorarbeiten (Abschälen Grasnarbe, Suchgrabungen, Leitungen)	35 000,- Euro
• Erdbau, Füllboden, Bodenmodellierung und -anarbeitung	154 000,- Euro
• Erneuerung des Durchlasses Mittelkampsfleet	60 000,- Euro
• Wegebauarbeiten einschließlich Tragschichten und Deckschichten	358 000,- Euro
• Ausstattung (Bänke, Abfallbehälter, Poller)	13 000,- Euro
• Rasenansaat auf Anarbeitungsflächen einschließlich Fertigstellungspflege)	12 000,- Euro

Nicht enthalten sind die Kosten für eine mögliche Beleuchtung der Wegeverbindung. Für circa 15 Mastleuchten einschließlich der Verkabelung sind weitere 65 000,- Euro zu kalkulieren.

Die Finanzierung der Maßnahme soll zu 80 Prozent aus Bundesmitteln des Programms „Stadt und Land“ sowie zu 20 Prozent aus Radverkehrsmitteln der Stadtgemeinde Bremen erfolgen.

8. Welche Umbaumaßnahmen sind für die Wegeverbindungen an den jeweiligen Wegesenden (Carl-Goerdeler-Park und Ludwig-Roselius-Allee) notwendig?

Die Anbindung an den Carl-Goerdeler-Park im Norden im Stadtteil Vahr erfolgt an das vorhandene Wegenetz innerhalb der öffentlichen Grünanlage und ist in der Entwurfsplanung berücksichtigt.

Die Anbindung im Süden an die Ludwig-Roselius-Allee erfolgt im Bereich einer vorhandenen Zufahrt zum Rennbahngelände. Auch diese Anbindung ist in der Gesamtplanung berücksichtigt. Die konsequente Weiterführung der Achse in Richtung Süden/Sebaldsbrück erfordert jedoch eine Querung der vierstreifigen Ludwig-Roselius-Allee. Daher wurde diese Situation in das Querungshilfeprogramm aufgenommen.

9. Mit welcher Planungs- und Umsetzungszeit rechnet der Senat?

Mit einer Fertigstellung kann zur Jahresmitte 2022 gerechnet werden. Dies setzt voraus, dass die Vergabe der Bauleistung noch in diesem Jahr erfolgt und die Baumaßnahme je nach Witterung Anfang 2022 beginnen kann. Dem gehen die erforderlichen Gremienbeschlüsse voraus.

10. Welche Nutzungsanforderungen soll der Weg erfüllen?

Der Weg soll in erster Linie eine stadtteilverbindende Funktion für zu Fuß Gehende und Radfahrende erfüllen. Eingebettet werden soll die Wegeverbindung in einen circa 20 m breiten Grünzug parallel zum Mittelkampsfleet, der zusätzlich zur vernetzenden Funktion auch Aufenthaltsqualitäten am Gewässer und im Grünen für die erholungssuchende Bevölkerung bietet. Der Grünzug wird als öffentliche Grünfläche entwickelt und ist daher ausdrücklich nicht für den motorisierten Individualverkehr zugelassen!