

Mitteilung des Senats vom 30. September 2025

Jetzt doch Wohnungsbau? Wie geht es weiter mit dem Rennbahngelände?

Die Fraktion der FDP hat unter Drucksache 21/600 S eine Kleine Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Zeitplanung zur Entwicklung des Rennbahngeländes nach dem Volksentscheid lag ursprünglich vor? Welche Abweichungen davon hat es jeweils bis heute gegeben? Was waren die Gründe dafür? (Bitte die einzelnen Verschiebungen des Zeitplans und ihre Begründung einzeln auflisten.)

Nach dem Volksentscheid vom 26. Mai 2019 wurde im Rahmen von Sondierungsgesprächen zum Prozess seitens Verwaltung, Ortschaftspolitik, Bürgerinitiative und Bürgerschaftsfraktionen in 2020 ein grober Zeitplan für die Entwicklung des Rennbahngeländes erarbeitet. Dieser sah die Durchführung eines runden Tisches (Phase 1) von Mitte 2020 bis Mitte 2021, des darauf aufbauenden Werkstattverfahrens von Ende 2021 bis Mitte 2022 und der Erarbeitung des Rahmenplans von Anfang 2023 bis Frühjahr 2024 (Phase 2) vor.

Der runde Tisch „Rennbahngelände“ hat sich in acht überwiegend online durchgeführten Sitzungen in der Zeit zwischen Juni 2020 und Mai 2021 auf Eckpunkte für die weitere Entwicklung des Rennbahngeländes verständigt.

Dabei wurden zum einen Qualitätsziele sowie Bausteine des Flächenprogramms im Konsens erarbeitet. Die städtische Deputation für Mobilität, Bau- und Stadtentwicklung hat in ihrer Sitzung am 24. Juni 2021 diesen zugestimmt und empfohlen, diese in die Auslobung zum Ideenwettbewerb/Werkstattverfahren als Grundlage einfließen zu lassen.

Mit dem Deputationsbeschluss am 24. Juni 2021 wurde die Phase 1 zum Beteiligungsverfahren sowie die Arbeit am runden Tisch

Rennbahngelände abgeschlossen. Der Rahmenplan mit dem dargestellten Phasierungskonzept wurde durch die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung in der Sitzung am 24. Oktober 2024 als Grundlage für die zukünftige Entwicklung des Rennbahnareals beschlossen.

Nennenswerte Abweichungen von der ursprünglichen Zeitplanung sind nicht eingetreten.

2. Die Empfehlungen des runden Tisches enthalten im Anhang 2 „Meinungslandschaften zu kontroversen Themen“. Diese sehen Faktenchecks zu Pro- und Contra-Argumenten zu strittigen Themen vor. Von wem, wann, und mit welchem Ergebnis wurden diese Faktenchecks durchgeführt?

Für die genannten Nutzungsbausteine, für die innerhalb des runden Tisches „Rennbahngelände“ kein Einvernehmen erzielt werden konnte, wurden die jeweiligen Pro- und Contra-Argumente (Meinungslandschaften) dokumentiert. Hierzu hat die städtische Deputation für Mobilität, Bau- und Stadtentwicklung in ihrer Sitzung am 24. Juni 2021 beschlossen, dass den Nutzungsbausteinen Galoppsport, Golfsport sowie Pferdesport nicht zugestimmt wird. Die genannten Nutzungsbausteine sind daher im weiteren Verfahren (Auslobung zum Ideenwettbewerb) nicht zu berücksichtigen.

3. Mit welchen Kosten waren Beteiligungsprozess und Werkstattverfahren verbunden?

Die Kosten für die Moderation sowie die Prozessbegleitung des runden Tisches (Phase I) betrugen circa 85 000 Euro. Für die Durchführung des Werkstattverfahrens wurden insgesamt rund 295 000 Euro verausgabt.

4. Mit welchen Kosten schlägt die Arbeit und der Strukturentwurf des Rotterdamer Büros West 8 zu Buche?

Für die Erarbeitung des Rahmenplans durch das Büro West 8 sind Kosten in Höhe von rund 50 000 Euro entstanden.

5. Zu welchen Kosten wurde das Gelände der Rennbahn von der Stadt Bremen gekauft, und welche vertraglichen Bedingungen, beispielsweise zur Pflege mit dem Rennverein, wurden damals vereinbart?

Ein Grunderwerb des Geländes der Rennbahn hat nicht stattgefunden. Das Rennbahngelände befand sich stets im Eigentum der Stadtgemeinde Bremen/Sonstiges Sondervermögen Gewerbeflächen (Stadt).

Die GolfRange GmbH verfügte über einen langfristigen Pachtvertrag (bis 2034) mit der Stadt Bremen über den Innenraum der Laufbahn (ehemals GolfRange).

Im Zusammenhang mit der vom Senat ursprünglich verfolgten Entwicklung des circa 30 ha großen Areals der ehemaligen Rennbahn zu einem urbanen Stadtquartier hat die Wirtschaftsförderung Bremen GmbH auf Basis eines Beschlusses ihres Aufsichtsrates vom 2. Oktober 2017 das langfristige Nutzungsrecht an der Golfanlage von der GolfRange GmbH zum Preis von 3,89 Millionen Euro erworben. Dies war eine zwingende Voraussetzung, um die seinerzeit geplante wohnbauliche Entwicklung des Rennbahnareals zu ermöglichen.

Für die Umsetzung der mit dem Ortsgesetz und der darauffolgenden Rahmenplanung formulierten Zielsetzungen für das Rennbahnareal hat das Sonstige Sondervermögen Gewerbeflächen (Stadt) auf der Grundlage eines Senatsbeschlusses vom 13. Dezember 2022 und daraufhin die städtische Deputation für Wirtschaft und Arbeit sowie der städtische Haushalts- und Finanzausschuss Anfang 2023 das bestehende Nutzungsrecht der Wirtschaftsförderung Bremen an dem Innenraum der Laufbahn mit dem oben genannten Wert in Höhe von 3,89 Millionen Euro für die 162 000 m² große Fläche von der Wirtschaftsförderung Bremen liquiditätswirksam erworben.

Es wurden keine vertraglichen Bedingungen zur Pflege des Geländes mit dem Rennverein vereinbart.

6. Welche Kosten fielen für die Stadt Bremen für die letzten Rennen auf dem Rennbahngelände an? Welche Einnahmen wurden erzielt?

Die Kosten, die der Stadt Bremen für die grundsätzliche Nutzung des Rennbahnareals entstehen, umfassen Grünpflege-, Instandhaltungs- sowie Sicherungsmaßnahmen der Fläche und den darauf befindlichen Gebäuden. Diese Maßnahmen werden von der ZwischenZeitZentrale und der Wirtschaftsförderung Bremen GmbH als Geschäftsbesorgerin für das Sonstige Sondervermögen Gewerbeflächen (Stadt) auf den jeweiligen verwalteten Flächen durchgeführt. Die Kosten für die zuletzt durchgeführten Rennen lassen sich nicht getrennt von den insgesamt jährlich aufzuwendenden Kosten zum Erhalt der Rennbahn trennen. Zu den grundsätzlich anfallenden jährlichen Kosten sind nähere Angaben in den Antworten zu den Fragen 9 und 10 enthalten. Es wurden Einnahmen aus den Nutzungsentgelten/Gewinnbeteiligungen der zwei Pferderennen in Höhe von circa 1 943 Euro und 2 308 Euro in den Jahren 2021 und 2022 erzielt. Grundsätzlich decken die Einnahmen aus sämtlichen Zwischennutzungsprojekten die Kosten für die Instandhaltung der Fläche nicht.

7. Welche Bedingungen speziell in Bezug auf die Zuschaueranzahl waren seitens des Senats Teil der Genehmigung für die letzten Rennen auf dem Rennbahngelände?

Von der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa (heute Wirtschaft, Häfen und Transformation) wurden in den Bescheiden keine Beschränkung zur Zuschauerzahl festgelegt. Nach den Informationen, die der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation vorliegen, gab es zudem keine Einschränkungen seitens der ZwischenZeitZentrale, der Polizei sowie dem Ordnungsamt.

8. Nach den Ausführungen der Wirtschaftssenatorin Vogt am 19. August 2025 in der Stadtbürgerschaft sind die erarbeiteten Vorschläge zur Neugestaltung des Rennbahngeländes nicht kostendeckend.

Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation verwaltet zwar das im Eigentum des Sondervermögens Gewerbe, Teilsondervermögen Rennbahn befindliche Rennbahnareal und trägt im Sondervermögen infolgedessen das jährliche Defizit aus der Verwaltung des Areals, aber sie ist keine Bedarfsträgerin für die einzelnen Bausteine der Rahmenplanung. Die fehlende Ausfinanzierung der in der Rahmenplanung definierten Projekte ist der maßgebliche Grund, dass die Umsetzung der Rahmenplanung durch die bedarfstragenden Ressorts bislang nur teilweise erfolgte.

Weil die bedarfstragenden Ressorts deutlich gemacht haben, dass eine Umsetzung der Rahmenplanung für große Bereiche auch absehbar nicht möglich sein wird, erfolgte durch die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation aufgrund dieser Perspektive für die Umsetzung der verschiedenen Nutzungsbausteine der Rahmenplanung der Vorschlag, untergeordnete Teile des Geländes für eine wohnbauliche Entwicklung vorzusehen. Der Vorschlag verfolge das Ziel, einen Beitrag zur erforderlichen Wohnraumbereitstellung zu leisten. Durch die wohnbauliche Entwicklung eines untergeordneten Bereichs der Rennbahn werden Bodenwertsteigerungen erzielt. Es besteht die Zielsetzung, mit den hierdurch erzielbaren Mitteln einen finanziellen Beitrag für die Umsetzung der Ziele der Rahmenplanung auf dem verbleibenden, weitaus größeren Anteil des Rennbahngeländes zu leisten.

- a) Mit welchen Kosten sind die einzelnen bislang geplanten Ausgestaltungsvorschläge für die Galopprennbahn jeweils verbunden? (Bitte Investitionen und jährliche laufende Kosten für die einzelnen Vorschläge auflisten.)

Für einzelne Nutzungsbausteine (Sportflächen, Mehrzweckhalle, Mobilitätspunkt) liegen noch keine Kostenannahmen vor. Nach

derzeitigem Kenntnisstand können folgende Kosten dargestellt werden:

Außentribüne

Eine dauerhafte Nutzung der denkmalgeschützten Außentribüne erfordert eine grundlegende Sanierung des Teilgebäudes. Hierfür liegen derzeit noch keine Kostenannahmen vor.

Spielflächen

Für die geplante Spielfläche auf dem Rennbahngelände sind bisher keine Kosten angefallen. Für eine künftige Umsetzung sind in etwa mit folgenden Kosten für die circa 3 000 m² Spielfläche zu rechnen:

Flächenerwerb: circa 40 000 Euro.

Planung und Umsetzung der Spielfläche: circa 800 000 Euro.

Unterhaltung jährlich: circa 10 000 Euro.

Klimawald

Ein Teil der Kosten für den Klimawald soll durch Waldkompensation finanziert werden. Grundsätzlich beinhaltet Waldersatzgeld nur 3 Euro Flächenbereitstellung je m². Die Flächenkosten auf der Rennbahn betragen jedoch rund 13 Euro je m². Die zusätzlichen Kosten für den Flächenankauf der geplanten Fläche des Klimawaldes von 4,65 ha werden nach Beschluss des Senats vom 11. März 2025 durch die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft und die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung getragen und betragen gesamt 485 460 Euro, was wiederum 161 820 Euro pro Ressort entspricht.

Da es sich hier um eine geplante Kompensationsmaßnahme handelt, werden die investiven Kosten sowie die Unterhaltungskosten dauerhaft durch den Kompensationsträger übernommen und belasten nicht den städtischen Haushalt.

Für weitere Waldentwicklungsmaßnahmen ist von vergleichbaren Kosten auszugehen.

Mittelkampsfleet

Die Renaturierung des Mittelkampsfleets (Öffnung der verrohrten Abschnitte und naturnahe Gestaltung des Gewässerlaufs) ist eine Teilmaßnahme des bewilligten, im Wesentlichen über Drittmittel (ANK-Förderprogramm) finanzierten Projekts „Naturnahe Kleine

Wümme: Gewässerkorridor von der Schwammstadt in die Moorlandschaft". Dazu sind rund 8 506 m² Projektfläche (überwiegend der bestehende Gewässerlauf) von der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation in die Zuständigkeit der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft zu übernehmen. Die rund 114 321 Euro Wertausgleich werden aus Mitteln zur Umsetzung von Maßnahmen im Sinne der europäischen Wasserrahmenrichtlinie finanziert. Die Anfrage zur Übertragung der Wasserflächen gemäß Bedarfsträgerplan an die Senatorin für Umwelt, Klima, und Wissenschaft (Verwaltung übernimmt Deichverband am rechten Weserufer) ist bereits erfolgt, die Flächen sind aber noch nicht übertragen.

Nach Übertragung der Projektflächen kann zeitnah mit der Umsetzung begonnen werden. Die Kosten für die Umsetzung werden auf 167 000 Euro geschätzt, die Förderquote über das ANK-Förderprogramm beträgt 90 Prozent.

Sonstige Grünflächen

Da aufgrund der noch nicht gesicherten Flächenbedarfe beziehungsweise Flächenzuschnitte aller beteiligten Bedarfsträger zum jetzigen Zeitpunkt die Fläche der öffentlichen Grünanlagen nicht feststeht, kann hier lediglich eine grobe Angabe zu den zu erwartenden Kosten für Herstellung und Unterhaltung gemacht werden. Gerade die Herstellungskosten von öffentlichen Grünanlagen können je nach Ausbaustandard, Baugrundverhältnissen, gegebenenfalls vorhandenen Kampfmitteln, unterschiedlichen Nutzungsanforderungen, vorhandenen oder neu zu errichtenden Infrastrukturen sehr stark variieren. Ferner können etwaige Baukostensteigerungen sowie Auslastungen von Baufirmen, die in der Vergangenheit zu deutlichen Preiserhöhungen geführt haben, nur sehr schwer eingeschätzt werden. Herstellungskosten für Parks und Grünanlagen liegen im Durchschnitt je nach Ausbaustandard zwischen 100 und 200 Euro je m². Bei dem im Rahmenplan vorgesehenen, sehr hochwertigen Ausbaustandard könnte gegebenenfalls noch mit höheren Herstellungspreisen gerechnet werden.

Geht man von einer Gesamtgröße der öffentlichen Grünanlage (ohne Klimawald und Mittelkampsfleet) von rund 110 000 m² aus, ist für diese Flächen neben den Kosten für die Flächenübernahme in Höhe von 13,44 Euro/m² bei dem im Rahmenplan vorgesehenen hochwertigen Ausbaustandard überschlägig von Kosten in Höhe von rund 200 Euro/m² für den Ausbau und circa 5 Euro/m²/Jahr für die Unterhaltung pro m² als Anhaltspunkt auszugehen.

Flächenankauf von 13,44 Euro/m²: rund 1,5 Millionen Euro.

Investive Kosten: rund 22 Millionen Euro.

Kosten für Unterhaltung: rund 550 000 Euro/Jahr.

Draußen-Schule

Die Draußen-Schule der Oberschule Sebaldsbrück nutzt derzeit im Rahmen einer Zwischennutzung das Areal. Die Senatorin für Kinder und Bildung würde diese Nutzung gerne verstetigen.

Insgesamt sieht der Rahmenplan rund 1,8 ha Fläche für die Draußen-Schule vor, circa 0,5 ha sind als Schulgrundstück geplant und circa 1,3 ha werden als öffentliche Grünfläche mit einem Sondernutzungsrecht für die Draußen-Schule vorgesehen.

Überführung aus dem Sondervermögen Gewerbe

— (13,44 Euro/m² mal 18 000 m²) circa 240 000 Euro

Unterhaltungskosten für die Sondernutzungsfläche

— (0,9 m² mal 13 000 m²) circa 11 700 Euro/a

- b) Auf welche Teilprojekte müsste verzichtet werden, damit die Nutzung kostendeckend wäre?

Siehe Beantwortung zu Frage 15.

9. Welche Kosten sind bislang für den Unterhalt des Geländes seit 2019 angefallen? Was kostet aktuell der Unterhalt des brachliegenden Rennbahngeländes?
10. Welchen Einnahmen wurden durch die Nutzung des Geländes seit 2019 erzielt? (Bitte sowohl einmalige als auch regelmäßige Mieteinnahmen, Nutzungsentgelte, Fördermittel und sonstigen Einnahmen pro Jahr ausweisen.)

Die Fragen 9. und 10. werden gemeinsam beantwortet.

Aus den Zwischennutzungsentgelten hat die ZwischenZeitZentrale seit 2020 Einnahmen in Höhe von insgesamt circa 52 000 Euro generiert. Die Ausgaben der ZwischenZeitZentrale zur Instandhaltung der Flächen lagen in diesem Zeitraum bei circa 72 000 Euro. Hierbei sind die Personalkosten der ZwischenZeitZentrale nicht inkludiert.

Die Wirtschaftsförderung Bremen nahm im Zeitraum von 2019 bis 2024 jährlich circa 28 000 Euro durch Mieteinnahmen ein. Hierbei sind in den Jahren 2022 und 2023 infolge der Zwischennutzung des

Gebäudes „Waage“ durch den Martinshof aufgrund von Sanierungsmaßnahmen im eigenen Gebäudebestand Sondereinnahmeeffekte zu verzeichnen.

Die Ausgaben (inklusive Abschreibungen bis 2023) lagen in diesem Zeitraum durchschnittlich bei 240 000 Euro pro Jahr.

Jahr	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Einnahmen Miete WFB	19.800,00 €	20.354,17 €	19.800,00 €	31.800,00 €	50.195,52 €	25.375,60 €
Sonst. Erträge WFB	624,53 €	517,24 €	2.468,07 €	500,00 €	500,00 €	1.000,00 €
Einnahmen Nutzungsentgelt ZZZ			11.009,25 €	16.011,58 €	10.691,00 €	14.150,00 €
Ausgaben WFB	208.012,15 €	317.979,13 €	327.201,83 €	331.477,95 €	161.724,34 €	85.127,45 €
Ausgaben ZZZ		insgesamt 72.000 €				

11. Inwieweit gedenkt der Senat, die geplante Nutzung des Geländes weiter fortzuführen angesichts der Vorschläge aus Teilen des Senats, einen Teil nun entgegen des Volksentscheidbeschlusses doch für die Wohnbebauung vorzusehen?

Die derzeitige Zwischennutzung des Areals bei Berücksichtigung der bereits beziehungsweise zeitnah erfolgenden Umsetzung von Bausteinen der Rahmenplanung, unter anderem der bereits errichteten Wegeführung, der Umsetzung des Klimawalds als Ausgleichsmaßnahme für Kompensationsbedarfe von Arcelor Mittal Bremen und die naturnahe Entwicklung des Mittelkampsfleets, wird weiterhin beziehungsweise im Hinblick auf die abgesicherte Finanzierung der ZwischenZeitZentrale zumindest bis 2028 fortgesetzt. Die Weiterführung und Finanzierung der ZwischenZeitZentrale von 2025 bis 2028 wurde am 7. Mai 2024 vom Senat beschlossen.

12. Welche Erwägungen oder Planungen zur Bebauung des Rennbahngeländes gibt es aktuell im Senat oder in einzelnen senatorischen Behörden, und in welchem Stadium befinden sich diese?

Siehe Beantwortung zu Frage 15.

13. Welche Art der Wohnbebauung sieht der Senat für das Rennbahngelände vor? Sind die von der Regierungskoalition gewünschte, aber aus Kostengründen nicht immer angewendete Sozialwohnungsquote und der sogenannte Bremer Standard in der Kalkulation darin eingerechnet?

Siehe Beantwortung zu Frage 15.

14. Mit welchen Einnahmen wird bei der Vermarktung des Rennbahngeländes beziehungsweise eines Teils des Rennbahngeländes für den Wohnungsbau grob gerechnet?

Siehe Beantwortung zu Frage 15.

15. In welchem Umfang müssten Flächen bei einer Teilnutzung des Geländes für Wohnungsbau vermarktet werden, damit die laufenden und investiven Kosten für die vom runden Tisch gewünschten Nutzungen des Rennbahngeländes gedeckt werden können?

Die Fragen 8. b) und 12. bis 15. werden gemeinsam beantwortet:

Das „Ortsgesetz über das städtebauliche Konzept zur Erhaltung des Rennbahngeländes im Bremer Osten als Grün-, Erholungs- und gemeinschaftlich genutzte Fläche“ ist weiterhin in Kraft. Aus diesem Grund liegen keine anderen Planungen des Senats abweichend davon vor. Somit können aktuell auch keine Aussagen zu möglichen Einnahmeerwartungen getätigt werden.

16. In welchen Sitzungen des Senats beziehungsweise weiteren Gremiensitzungen, an denen Senatsmitglieder teilnahmen, wurde seit dem Beschluss des „Ortsgesetzes über das städtebauliche Konzept zur Erhaltung des Rennbahngeländes im Bremer Osten als Grün-, Erholungs- und gemeinschaftlich genutzte Fläche“ die Wiederaufnahme des Plans zum Wohnungsbau auf dem Rennbahngelände erwogen und diskutiert? Mit welchem Inhalt und Ergebnis?

Das Thema wurde seitens der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation in zwei Sitzungen der Senatskommission Wohnungsbau angesprochen.

Der Regionalausschuss Rennbahngelände hat aufgrund der aktuellen Diskussionen zu einer möglichen Bebauung eine Sitzung des Ausschusses für den 29. September 2025 durchgeführt und hierzu die beteiligten Ressorts, die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, die Senatorin für Umwelt, Klimaschutz und Wissenschaft, den Senator für Inneres und Sport, die Senatorin für Kinder und Bildung sowie die Senatorin für Arbeit, Soziales, Jugend und Integration eingeladen.

17. Welche weiteren Möglichkeiten über den sogenannten Klimawald hinaus sieht der Senat, das Rennbahngelände als Ausgleichsfläche für Bau- und Gewerbeprojekte im Land Bremen zu nutzen?

Das hängt vom Biotopwert der im Jahr 2023 kartierten Biotope ab (Gültigkeit bis 2028). Biotope der Wertstufen 0 bis 2 lassen sich auf

dem Rennbahngelände unter Berücksichtigung einer Freizeit- und Erholungsnutzung auf die Wertstufe 3 erhöhen. Diese Flächen sind also als Kompensationsflächen für die Eingriffsregelung nach dem Baugesetzbuch in Verbindung mit dem Bundesnaturschutzgesetz geeignet.

Bereiche der derzeitigen Sportflächen und Bereiche des äußeren Rennbahnrings (ehemaliges Geläuf) mit den Biotopwertstufen 1 bis 2 (Scherrasen mit rund 4,7 ha und Intensivgrünland trockener Mineralböden mit 2,4 ha) können als Kompensationsflächen nach Eingriffsregelung angerechnet werden, wenn entsprechende Aufwertungsmaßnahmen, zum Beispiel eine Aufforstung, durchgeführt werden und die dauerhafte Unterhaltung der Fläche sichergestellt ist.