

Antwort des Senats

Wie geht es mit dem Rennbahngelände weiter?

Antwort des Senats
auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU
vom 5. Mai 2021

Die Fraktion der CDU hat folgende Kleine Anfrage an den Senat gerichtet:

„Seit dem 12. Juni 2020 berät der Runde Tisch Galopprennbahn über die weitere Nutzung des Rennbahngeländes in Bremen Hemelingen. Dem vorangegangen war ein Volksentscheid, der sich gegen eine Wohnbebauung auf dem Gelände ausgesprochen hat. Parallel erörtert ebenfalls der Regionalausschuss Rennbahn der Beiräte Hemelingen und Vahr über die zukünftige Entwicklung des ca. 30 ha. großen Areals. Dieser hat sich für eine Wegeverbindung auf dem Gelände ausgesprochen, um die beiden Stadtteile Hemelingen und Vahr zu verbinden und das Gelände zeitnah zu öffnen. Eine wie auch immer umgesetzte Wegeverbindung zementiert die zukünftige Nutzung des Areals massiv. Eine Wegeverbindung würde unumkehrbare Fakten schaffen, da diese auch Einfluss auf die zukünftige räumliche Gestaltung des Areals hat.“

Wir fragen den Senat:

1. Wo soll der vom Regionalausschuss Rennbahn der Beiräte Hemelingen und Vahr geforderte Weg über das Rennbahngelände in Hemelingen verlaufen?
2. Aus welchen Gründen wurde eine Wegbreite von fünf Metern festgelegt?
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?
4. Inwiefern teilt der Senat die Auffassung, dass eine fertiggestellte Wegeverbindung die weitere Planung und Nutzung des Geländes beeinträchtigen wird?
5. Aus welchem Material wird der Weg erstellt (Teerdecke/Sand)?
6. Warum soll die Wegeverbindung vom UBB erstellt werden?
7. Welche Kosten werden durch die Wegeverbindung entstehen? Wurden bereits Haushaltsmittel für die Planung eingestellt? Wird die Wegeverbindung aus den Mitteln des UBB finanziert?
8. Welche Umbaumaßnahmen sind für die Wegeverbindungen an den jeweiligen Wegesenden (Carl-Goerdeler-Park und Ludwig-Roselius-Allee) notwendig?
9. Mit welcher Planungs- und Umsetzungszeit rechnet der Senat?
10. Welche Nutzungsanforderungen soll der Weg erfüllen?“

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 so wie 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 Grünzug 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 Mittelkampsfleetes 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, so dass die Wegeführung zunächst nach Westen abzweigt. Durch die enge Führung parallel zum Mittelkampsfleet wird die Flächeninanspruchnahme 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 ca. 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 UBB finanziert?

Derzeit liegt die Entwurfsplanung des Umweltbetriebs Bremen vor (Stand: Februar 2021). Danach ist mit Kosten von ca. 745.000,- € (brutto) zu rechnen. Der Kostenberechnung liegen folgende Annahmen zu Grunde:

- Wegebreite 5 m
- Oberflächenbeschaffenheit Asphalt
- Belastungsklasse 0,3 gem. RStO (für Rettungsfahrzeuge bis 16 t Gesamtgewicht bzw. 10 t Achslast nutzbar, z.B. Feuerwehr)
- Anhöhung um ca. 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,- €
• Kampfmittelsondierung	48.000,- €
• Abbruchmaßnahmen und Entsorgung	32.000,- €
• Vorarbeiten (Abschälen Grasnarbe, Suchgrabungen Leitungen)	35.000,- €
• Erdbau, Füllboden, Bodenmodellierung – und –anarbeitung	154.000,- €
• Erneuerung des Durchlasses Mittelkampfsleet	60.000,- €
• Wegebauarbeiten einschl. Tragschichten und Deckschichten	358.000,- €
• Ausstattung (Bänke, Abfallbehälter, Poller)	13.000,- €
• Rasenansaat auf Anarbeitungsflächen einschl. Fertigstellungspflege	12.000,- €

Nicht enthalten sind die Kosten für eine mögliche Beleuchtung der Wegeverbindung. Für ca. 15 Mastleuchten einschl. der Verkabelung sind weitere 65.000,- € zu kalkulieren.

Die Finanzierung der Maßnahme soll zu 80 % aus Bundesmitteln des Programms „Stadt und Land“ sowie zu 20 % 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 Querungshilfenprogramm 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 ca. 20 m breiten Grünzug parallel zum Mittelkampfsleet, 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!

Beschlussempfehlung: