

Der Traum von kleinen Häuschen

Ein Runder Tisch berät, was aus der seit zwei Jahren brach liegenden Galopprennbahn werden soll. Eine Bebauung der 30 Hektar großen Wiese ist zwar tabu – aber nicht in jeder Form. Wir haben Ideen gesammelt

Rund um das Atlantic-Hotel herrscht heute endlose Weite. Ein paar HundehalterInnen ziehen ihre Bahnen, dort, wo früher mal die Pferde liefen. In der Ferne erheben sich die Hochhäuser der Vahr, am anderen Ende einer 300.000 Quadratmeter großen, kurz geschorenen grünen Wiese. Sie ist so gut wie ungenutzt. Und das wird vermutlich auch noch eine ganze Weile so bleiben.

Das letzte Pferderennen auf der Galopprennbahn fand an einem Karfreitag statt, vor über zwei Jahren. Acht Rennen gab es damals, dazu Ponyreiten und Kinderschminken. 111 Jahre lang war dieser Ort ein Schauplatz des Pferdesports, in guten Jahren kamen an 13 Renntagen insgesamt 70.000 BesucherInnen. Dennoch stand es wirtschaftlich nie gut um den Verein. Früher bezahlte Walter

Jacobs die Defizite der Rennbahn aus der Kasse seines Kaffeekonzerns. Dann kaufte die Stadt das Gelände und gab es dem Verein für eine Pacht von weniger als 5.000 Euro im Monat zurück. Obendrein verpflichtete sich die Stadt auch noch, die Grünflächen- und Gebäudepflege zu bezahlen. Auf diese Weise konnte der Verein auch ohne den Kaffee-Magnaten fortbestehen. Doch das Interesse an Pferderennen sank weiter: 2015 kamen im Laufe des Jahres nur etwa 13.000 BesucherInnen.

2017 kündigte die Stadt den Pachtvertrag, da sie auf dem Gelände neue Wohnungen bauen lassen wollte. Der damalige Bausenator Joachim Lohse (Bündis 90/ Die Grünen) sprach von über 1.000 neuen Wohnungen, die auf der Galopprennbahn hätten entstehen sollen. Zwischenzeitlich war so-



Jede Menge Platz – in zentraler Lage.

gar von 1.200 die Rede. Um mit dem Bau beginnen zu können, kaufte die Stadt für rund 3,9 Millionen Euro den Betreiber der benachbarten Golfanlage aus seinem Pachtvertrag heraus, der ansonsten erst 2034 ausgelaufen wäre. Doch die Pläne des rot-grünen Senats scheiterten an einem Volksbegehren. Wie die Fläche nun künftig genutzt werden kann, wird derzeit beraten, zunächst an einem Runden Tisch. Mitte Juni tagte das Gremium zum ersten Mal, zunächst als Videokonferenz.

Andreas Sponbiel, Sprecher der Bürgerinitiative Rennbahngelände Bremen, will die ehemalige Galopprennbahn für „Sport und Freizeitangebote“ erhalten. Er argumentierte mit dem Mercedes-Benz Werk in der Nachbarschaft, den mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen, mit dichter Besiedlung und hoher Feinstaubbelastung. Von der Stadt wiederum hieß es, die Wiese sei weder für die Bevölkerung zugänglich noch ökologisch in irgendeiner Weise wertvoll. Sie versicherte, fünf Hektar Wald stehen zu lassen und keine Hochhäuser zu bauen. Und investierte 250.000 Euro an

Steuergeldern in eine umstrittene Kampagne für die Bebauung des Geländes. Es nutzte nichts. Im Januar 2019 hatten über 21.000 Menschen aus der ganzen Stadt für das Anliegen der Bürgerinitiative unterschrieben. Und am Tag der Landtagswahl im Mai stimmten 55,88 Prozent für den Gesetzesentwurf der Bürgerinitiative und damit gegen die Bebauung mit Wohnungen. Das „Ortsgesetz über das städtebauliche Konzept zur Erhaltung des Rennbahngeländes im Bremer Osten als Grün-, Erholungs- und gemeinschaftlich genutzte Fläche“ trat in Kraft. Es untersagt die „Nutzungen Wohnbau und Industrieansiedlung“ in Paragraph 3.

Damit waren die Pläne der Stadt gescheitert und die neue grüne Bausenatorin Maike Schaefer berief den Runden Tisch ein. An ihm sitzen neben den Zuständigen aus der Verwaltung und BeiratsvertreterInnen fünf Mitglieder der Bürgerinitiative und VertreterInnen aller Parteien mit einer Fraktion in der Bremischen Bürgerschaft – das schließt die AfD aus. Das Gremium soll alle vier bis sechs Wochen unter Ausschluss der Öffentlichkeit ▶



Von hier aus betrachtet sind auch die Hochhäuser am Horizont gleich viel kleiner – und erträglicher

tagen. Entscheidungen wird es nicht treffen. Das obliegt allein den Beiräten, Deputationen und der Bürgerschaft. Dennoch soll der Runde Tisch Empfehlungen aussprechen, auf deren Grundlage die Beschlussgremien arbeiten. Das Ziel sei es, die Galopprennbahn als „grüne Ausgleichsfläche“ weiterzuentwickeln und „für Erholung, Freizeit, Sport und Kultur nutzbar“ zu machen.

Und was passiert, bis die Stadt hier aktiv wird? Um diese Frage zu klären, verhandelte die zuständige Wirtschaftssenatorin Kristina Vogt mit der ZwischenZeitZentrale Bremen (ZZZ), die sich nun, im offiziellen Auftrag, darum kümmert,

dass Brachflächen und leerstehende Gebäude in Bremen zwischengenutzt werden. Die ZZZ sucht nach geeigneten Flächen, verhandelt mit den EigentümerInnen und NutzerInnen. Das Gelände sei nicht ohne, sagt Oliver Hasemann von der ZZZ. Zwar gebe es viele InteressentInnen, aber auch viele Fragen: „Wie lange ist die Fläche zu vermieten? Wer will sie so nutzen, dass möglichst viele etwas davon haben?“

Die AnwohnerInnen der Ludwig-Roselius-Allee haben unterschiedliche Meinungen, wenn man sie einmal persönlich nach ihren Ideen zur Zukunft des Geländes fragt. Renate Falk etwa, 65,

will es nicht bei 30 Hektar Grünfläche belassen und träumt von „preiswertem Wohnen“: „Ich hätte nichts gegen eine Teilbebauung mit Wohnungen einzuwenden!“ Die 20-jährige Finja, die ihren Nachnamen nicht in der Zeitung lesen will, sieht das hingegen ganz anders: „Ich bin gegen eine Bebauung. Die Galopprennbahn sollte der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Es sollte auch Grünfläche erhalten bleiben.“ Ein dritter Befragter, der anonym bleiben will, sagt nur, dass es ihm egal sei. Von zehn Befragten sprechen sich vier dafür aus, dass alles bleibt, wie es ist. Drei können sich noch immer Wohnungen auf der Galopprennbahn

vorstellen, drei weitere wünschen sich mehr Freizeitmöglichkeiten, etwa einen „roten Sportplatz“. Zwei interessieren sich gar nicht für das Thema.

Wenn man die Mitglieder des Runden Tisches fragt, was mal aus dem Rennbahngelände werden soll, bekommt man recht ähnliche Antworten, obwohl nicht alle von ihnen den Volksentscheid unterstützt haben. Falk Wagner, baupolitischer Sprecher der SPD-Fraktion in der Bürgerschaft, sagt: „Es ist kein Geheimnis, dass ich auf dem Grundstück lieber Wohnungen gebaut hätte.“ Es sei aber auch klar, dass man jetzt konstruktiv zusammenarbeiten müsse. „Ich denke, wir brauchen ►

mehr Platz für den Bremer Sport, es gibt im Osten ja eine ganze Reihe von Verbänden“, sagt Wagner, „und Freizeitangebote, die viele Menschen nutzen können. Eine weitere spannende Überlegung wären Konzerte oder vielleicht sogar ein Festival dort zu veranstalten.“ Besonders wichtig sei ihm aber, dass es eine Verbindung zwischen der Vahr und Sebaldsbrück gebe. Bisher trennt die Rennbahn die beiden Stadtteile voneinander.

Gerhard Scherer sitzt für die CDU im Beirat Sebaldsbrück. Er wollte von Anfang an keine Woh-

Hier müsse Platz für Sport sein, ist immer wieder zu hören

nungen auf dem Gelände. Stattdessen wünscht auch er sich mehr Platz für den Sport: „Der Bremer Sport wird so vernachlässigt. Auch mein Schwimmverein steht kurz vor dem Ende! Ich möchte, dass dort eine große Halle hinkommt, die man vielleicht auch mal für eine Großveranstaltung nutzen kann.“

Doch selbst Andreas Sponbiel von der Bürgerinitiative plädiert zwar auch für mehr Freizeit- und Sportangebote, weist aber darauf hin, dass sie schwerer zu bezahlen sind als einzelne Events, wenn sie von Dauer sein sollen: „Wenn jemand 365 Tage auf die Fläche möchte, muss man schon genau schauen, wie man das finanziert.“ Er plädiert zunächst für eine Zwischennutzung, um zu sehen, welche Modelle sich am ehesten auf das Gelände anwenden lassen: „Dann würde wieder der Bürger ein Votum abgeben, indem er manche Angebote annimmt und manche nicht.“

Auch der Architekturprofessor Hartmut Stechow hat zusammen mit seinem Masterstudiengang Architektur an der Jade Hochschule in Oldenburg über die Zukunft der Rennbahn nachgedacht. „Bei so einer Entscheidung muss man Bilder im Kopf haben“, sagt Stechow – „und diese Bilder liefern die Studierenden.“ Stechow hofft, dass die Entwürfe seiner StudentInnen in der Planung berücksichtigt werden. Dabei betont er die Bandbreite ihrer Ideen: „Einmal gibt es die Lösung, die sagt: Wir machen da eine Landschaft draus. Unser Rathaus und unser Dom sind auf einer Düne ge-

baut, die sich bis zur Galopprennbahn zieht.“ Diese Düne könne man auf dem Gelände wieder sichtbar machen. „Dort könnte man dann seine Freizeit verbringen und auch Pferde ausreiten“, sagt Stechow. Es sind aber auch extravagante Vorschläge dabei: Einige der StudentInnen wollen eine Klangwelt installieren oder durch Lichtinstallationen die Sternbilder zeigen. Ein anderer Entwurf spricht von Werkstätten für die AnwohnerInnen, um den Austausch im Stadtteil zu erhöhen und kreative Projekte zu ermöglichen. Wieder ein anderer denkt über einen Wissenschaftspark nach, der für alle offen sein sollte.

Falk Wagner zumindest hat sich diese Ideen alle angesehen: „Die haben Entwürfe gemacht, wie man so eine Fläche avantgardistisch nutzen kann. Ich habe großen Respekt vor der Arbeit der Studierenden. Einige kannten aber auch das Gelände nicht. Das hat man gemerkt. Vielen Entwürfen fehlte beispielsweise die Nord-Süd-Verbindung zwischen der Vahr und Sebaldsbrück.“ Andreas Sponbiel von der Bürgerinitiative kann sich durchaus vorstellen, dass die Arbeiten der Studierenden auch die konkrete Zukunft beeinflussen könnten: „Da waren kreative Ideen dabei. Besonders die Entwürfe, die viel Platz für Sport, Freizeit und Natur vorsehen, haben mir gefallen. Davon kann man bestimmt hier und da etwas herausziehen. Aber es ist auch klar, dass das nur Skizzen waren. Die haben ja keine Finanzierungen durchgerechnet.“ Das war ja auch nicht ihre Aufgabe – sie entwickelten ihre Ideen ohne jeden offiziellen Auftrag. Erstaunlich an den Entwürfen der Studierenden ist, dass die meisten von ihnen durchaus kleine Wohneinheiten vorsehen: „Der Gedanke war: Wir könnten in die Übergangszonen zwischen den Wohngebieten und der Rennbahn „Tiny Houses“ bauen, die sich wunderbar in die Landschaft integrieren würden“, kommentiert Stechow die Ideen seiner StudentInnen. „In Bremen sagt man oft: Wir bauen oder wir bauen nicht. Das ist ein bisschen zu einfach. Die Menschen brauchen erst mal ein Bild im Kopf, welche Form von Wohnen überhaupt möglich wäre.“

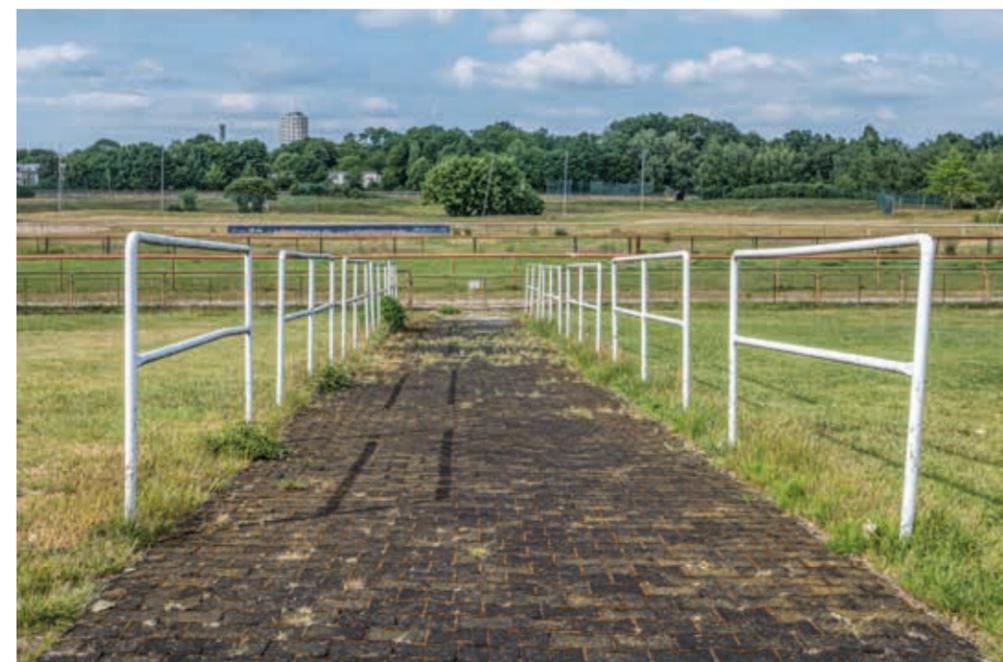
Zumindest SPD-Politiker Falk Wagner gefällt die Idee der Tiny Houses. Und wunderte sich doch, dass somit acht von zwölf Entwürfen klar dem neuen Ortsgesetz widersprechen. „Ich habe die Studierenden gefragt, wieso sie Tiny Houses eingeplant haben“, erzählt Wagner. „Sie sagten, dass ihnen bei so einer großen Fläche nichts eingefallen sei, wie man sie sonst hätte sinnvoll nutzen können.“ ▶



2018 öffneten diese Kassen ein letztes Mal für Pferderennen.



2015 kamen nur noch 13.000 BesucherInnen – übers Jahr verteilt.



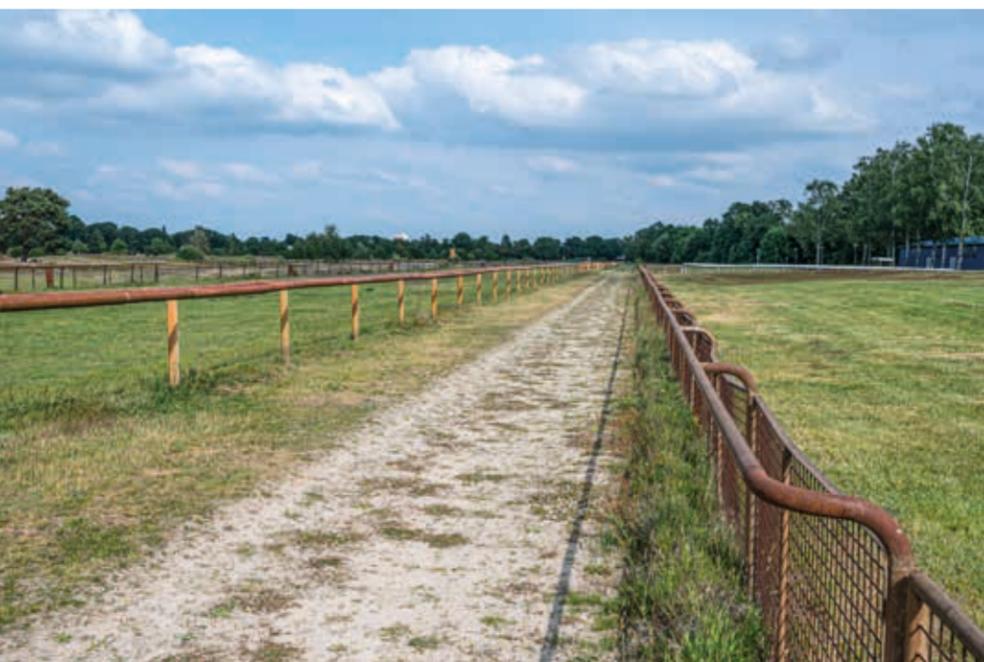
Heute hat das Gelände den Charme eines Lost Place.



Da und dort erinnert manches noch an die Zeit der Pferderennen



Von oben hat man einen herrlichen Weitblick.



Hier hätten die Menschen künftig zwischen neu gebauten Häusern hindurchgehen sollen.



Immerhin bietet die Brache viel Platz für Spaziergänge mit dem Hund.

Ganz aufgeben möchte auch Wagner die Idee von Wohnen auf der Galopprennbahn nicht. Er spekuliert bereits, ob kleine Häuschen tatsächlich dem neuen Ortsgesetz widersprechen würden, ob sie also unter „Wohnen“ fallen würden oder juristisch als „Sondernutzungsform“ gelten könnten.

Für Andreas Sponbiel steht zwar fest, dass es keine Bebauung auf dem Rennbahngelände geben könne: „Es ist klar, dass hier keine Wohnungen gebaut werden dürfen.“ Kleinen Häuschen steht aber auch er nicht total ablehnend gegenüber: „Der große Parkplatz vor Real wird kaum genutzt. Vielleicht könnte man dort ein paar Häuschen aufstellen.“

Lucca Ohm studiert Soziologie an der Uni Bremen und würde auch gerne in einem Tiny House wohnen.

Lukas Scharfenberger studiert Philosophie an der Uni Bremen und möchte, dass das Gelände für die Öffentlichkeit zugänglich wird.

Wolfgang Everding ist freier Fotograf und hat eine Vision: Wenn heute alle RentnerInnen Bremens einen Baum auf dem Gelände pflanzen, dann wächst in vielen Jahren für unsere Nachkommen ein zweiter Bürgerpark heran.