



Step Plus Wilhelmshaven

Integrierter Stadtentwicklungsplan - Teil I: Ausgangs- und Rahmenbedingungen

Impressum

Auftraggeber

Stadt Wilhelmshaven
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Rathausplatz 9
26382 Wilhelmshaven

Ausführung

Schulten
Stadt- und Raumentwicklung

Standort Dortmund
Kaiserstraße 22
44135 Dortmund
kontakt@ssr-dortmund.de
www.ssr-dortmund.de

Fon 0231.39 69 43 0
Fax 0231.39 69 43 29

Hinweis

In dem nachfolgenden Text verzichten wir zugunsten einer besseren Lesbarkeit auf die Schreibweise „Innen“ bei Bürger, Nutzer, Anlieger etc. Selbstverständlich sind immer gleichzeitig und chancengleich Frauen und Männer angesprochen.

Wenn nicht anders angegeben, liegt das Urheberrecht der im Bericht verwendeten Abbildungen bei Schulten Stadt- und Raumentwicklung.

Dortmund, Oktober 2014

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	4
Abbildungsverzeichnis	6
Tabellenverzeichnis	12

Teil I

1.0 Einleitung	13
<hr/>	
2.0 Step Plus – Stadtentwicklung im Dialog	17
<hr/>	
3.0 Standortprofil	23
<hr/>	
3.1 Regionale Einordnung	24
3.2 Stadtgeschichte und Stadtstruktur	25
3.3 Demografische Entwicklung	29
4.0 Handlungsfelder	35
<hr/>	
4.1 Wohnen	37
4.2 Wirtschaft	56
4.3 Einzelhandel und Nahversorgung	64
4.4 Mobilität und technische Infrastruktur	70
4.5 Umwelt, Natur und Landschaft	78
4.6 Bildung und Soziales	84
4.7 Freizeit und Tourismus	93
4.8 Stadtbild	100
4.9 Zielgruppenspezifische Lagebewertung des Stadtgebiets	108
5.0 Zentrale Herausforderungen für Wilhelmshaven	115
<hr/>	

Teil II

6.0	Der Wilhelmshavener Weg - Entwicklungsziele, Leitlinien und Leitbild der Stadtentwicklung	119
6.1	Wilhelmshavener Entwicklungsziele, Leitlinien und aufgaben	120
6.2	Das räumliche Leitbild der Stadtentwicklung	123
7.0	Stadtentwicklungskonzept Wilhelmshaven	127
7.1	Gesamträumliches Handlungskonzept	128
7.2	Siedlungsentwicklung tragfähig gestalten	132
7.3	Attraktive Wohnangebote schaffen	138
7.4	Zentrenstruktur stärken	144
7.5	Stadtbild und Tourismus verbessern	150
7.6	Industrie- und Gewerbestandort profilieren	156
7.7	Städtische Mobilität stärken	164
7.8	Zukunft gemeinsam gestalten	170
8.0	Wilhelmshavener Zukunftsaufgaben	175
8.1	Vitale Südseite	176
8.2	Attraktive City	180
8.3	Qualitätsoffensive Wohnen & Flächenmanagement	184
8.4	Grüne Netze	188
8.5	Voslapper Groden	192
9.0	Ausblick: Prozessgestaltung und Monitoring	197
9.1	Prozessgestaltung	198
9.2	Monitoring	200
9.3	Fazit	202

Anhang mit Quellenverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Ablauf- und Dialogprozess des Step Plus	19
Abb. 2: Gemeinsames AG-Treffen	20
Abb. 3: Zukunftskonferenz	21
Abb. 4: Zukunftskonferenz	21
Abb. 5: Gemeinsames AG-Treffen	21
Abb. 6: Regionale Einordnung	24
Abb. 7: Stadtplan von Wilhelmshaven um 1905	26
Abb. 8: Siedlungsstruktur	27
Abb. 9: Übersicht der Stadtteile	29
Abb. 10: Bevölkerungsentwicklung 1990-2012	30
Abb. 11: Bevölkerungsvorausberechnung bis 2031 (Bremerhaven bis 2030) im regionalen Vergleich	30
Abb. 12: Bevölkerungsprognose nach Altersklassen	31
Abb. 13: Natürliche Bevölkerungsentwicklung 1990 - 2011	31
Abb. 14: Wanderungsbewegungen 2000-2011	32
Abb. 15: Durchschnittliche Wanderungssalden je 1 000 Einwohner für den Zeitraum 2007-2011 im regionalen Vergleich nach Altersklassen	32
Abb. 16: Wanderungssalden für Wilhelmshaven in Bezug zur statistischen Region Weser-Ems im Zeitraum 2007-2011	33
Abb. 17: Durchschnittsalter der Bevölkerung in den statistischen Bezirken	34
Abb. 18: Wohnungsbestand in Wilhelmshaven	38
Abb. 19: Villenviertel (Herbarthstraße)	38
Abb. 20: Entwicklungsalter der Wohngebiete	39
Abb. 21: Entwicklungsalter der Wohnflächen	40
Abb. 22: Wohnungsbestand nach Fläche (Stand: Mai 2011)	41
Abb. 23: Preise für baureifes Land im geltenden 3-Jahres Durchschnitt	42
Abb. 24: Preise für Einfamilienhäuser	42
Abb. 25: Leerstände von Wohneinheiten	43
Abb. 26: Atlas Generationenwechsel 60+	45
Abb. 27: Atlas Generationenwechsel 70+	46
Abb. 28: Atlas Generationenwechsel 80+	47
Abb. 29: Prognose der Haushalte in Wilhelmshaven	50
Abb. 30: Altengroden Nord	50
Abb. 31: Durchschnittliche Haushaltsgröße nach statistischen Bezirken	51
Abb. 32: Bevölkerungsveränderung 2007 bis 2012	52
Abb. 33: Analysekarte Wohnen	53
Abb. 34: Wohnen am Jadebusen	54
Abb. 35: Heppens	54
Abb. 36: Werftstraße (Südstadt)	54
Abb. 37: Siebethsburg (Siebethsbürger Straße)	54
Abb. 38: Blick über den Nordhafen	59
Abb. 39: Pendlerverhalten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 2010	60

Abb. 40: JadeWeserPort	60
Abb. 41: Erwerbstätige nach Wirtschaftsbereichen 2010	61
Abb. 42: Entwicklung der Arbeitslosenquote 2008 - 2012	61
Abb. 43: Analysekarte Wirtschaft	62
Abb. 44: Erreichbarkeitsanalyse der Nahversorgung auf Wilhelmshavener Stadtgebiet	65
Abb. 45: Blick in die Fußgängerzone	66
Abb. 46: Blick in die Gökerstraße	66
Abb. 47: Analysekarte Einzelhandel und Nahversorgung	67
Abb. 48: NordseePassage	68
Abb. 49: Wochenmarkt auf dem Rathausplatz	68
Abb. 50: Bismarckstraße / Friedrich-Paffrath-Straße	70
Abb. 51: Verkehrsbelastung 2012	71
Abb. 52: Erreichbarkeitsanalyse ÖPNV	73
Abb. 53: Radwegekarte	75
Abb. 54: Ehrenfriedhof	79
Abb. 55: Banter See	79
Abb. 56: Rühringer Stadtpark	79
Abb. 57: Freiraumstruktur	80
Abb. 58: Blick über den Voslapper Groden	81
Abb. 59: Schutzgebiete in Wilhelmshaven	82
Abb. 60: Erreichbarkeitsanalyse der Kindergarten- und Grundschulstandorte	85
Abb. 61: Schulabschlüsse im Jahr 2011 im regionalen Vergleich	86
Abb. 62: Bildungsabschlüsse von Personen ab 18 Jahre im Vergleich (Stand 2011)	86
Abb. 63: Jade Hochschule	87
Abb. 64: Bedarfsgemeinschaften nach SGB II	88
Abb. 65: Erreichbarkeitsanalyse für Apotheken und Hausärzte	90
Abb. 66: Soziales Gesamtkarte	91
Abb. 67: Südstrand	93
Abb. 68: Wattenmeer-Besucherzentrum	94
Abb. 69: Entwicklung der Gästeankünfte 2010 – 2012 im Vergleich	95
Abb. 70: Marinemuseum	95
Abb. 71: Verbindung zwischen Innenstadt (NordseePassage) und Jadeallee	96
Abb. 72: Hafen Rüsterei	96
Abb. 73: Pumpwerk	96
Abb. 74: Oceanis und Küstenmuseum im Hintergrund	96
Abb. 75: Kunstwerk des Streetartfestivals 2013	97
Abb. 76: Gesamtkarte Freizeit und Tourismus	98
Abb. 77: Rathaus	100
Abb. 78: Gesamtkarte Stadtbild	101
Abb. 79: Bismarckstraße Richtung Osten	102

Abb. 80: Großer Hafen	103
Abb. 81: Fußgängerzone	103
Abb. 82: Adalbertstraße	104
Abb. 83: Siebethsburger Straße	104
Abb. 84: Banter See	105
Abb. 85: Weserstraße (Südstadt)	105
Abb. 86: Villenviertel	105
Abb. 87: Werfttor am Marine Arsenal	105
Abb. 88: Blick auf die Kaiser-Wilhelm-Brücke	105
Abb. 89: Burg Kniphausen	105
Abb. 90: Stadteingang von Norden (Freiligrathstraße Höhe Maade)	106
Abb. 91: Bontekai	107
Abb. 92: Integrierte Erreichbarkeitsanalyse für Haushalte mit Kindern	111
Abb. 93: Integrierte Erreichbarkeitsanalyse für kinderlose Alleinstehende und Paare	112
Abb. 94: Integrierte Erreichbarkeitsanalyse für Seniorenhaushalte	113
Abb. 95: Schwerpunkträume	116
Abb. 96: Entwicklungsziele der Wilhelmshavener Stadtentwicklung	120
Abb. 97: Räumliches Leitbild für die Entwicklung Wilhelmshavens	125
Abb. 98: Handlungsfelder und Leitprojekte der Stadtentwicklung	129
Abb. 99: Gesamtträumliches Handlungskonzept	130
Abb. 100: Handlungsprogramm „Siedlungsentwicklung tragfähig gestalten“	133
Abb. 101: Leitskizze „Siedlungsentwicklung tragfähig gestalten“	134
Abb. 102: DasMaadetal als klare Siedlungsgrenze zwischen Innen- und Außenbereich	135
Abb. 103: Baulückenschließung durch Wohnbebauung	135
Abb. 104: Aufwertung des Stadtbildes durch die Sanierung von Altbauten	135
Abb. 105: Handlungsprogramm „Attraktive Wohnangebote schaffen“	139
Abb. 106: Leitskizze „Attraktive Wohnangebote schaffen“	140
Abb. 107: Modernes Wohnen am Wasser	141
Abb. 108: Eigenheimneubau in zentraler Lage	141
Abb. 109: Beispiel eines gemeinschaftlichen Wohnprojekts mit barrierefreien Wohnungen	141
Abb. 110: Modernes Wohnen in einer Baugruppe	143
Abb. 111: Handlungsprogramm „Zentrenstruktur stärken“	145
Abb. 112: Leitskizze „Zentrenstruktur stärken“	146
Abb. 113: Erlebnis Innenstadt für Kinder	147
Abb. 114: Nahversorgungs- und Kommunikationsort Wochenmarkt	147
Abb. 115: Aufenthaltsqualität im Zentrum	147
Abb. 116: Handlungsprogramm „Stadtbild und Tourismus verbessern“	151
Abb. 117: Leitskizze „Stadtbild und Tourismus verbessern“	152
Abb. 118: Anziehungspunkt Südstrand	153

Abb. 119: Bestehende gastronomische Qualitäten an der Südseite	153
Abb. 120: Touristisches Leitsystem	153
Abb. 121: Orientierungssystem für Besucher	155
Abb. 122: Handlungsprogramm „Industrie- und Gewerbestandort profilieren“	157
Abb. 123: Leitskizze „Industrie- und Gewerbestandort profilieren“	158
Abb. 124: Ölhafen	159
Abb. 125: Blick auf den Tiefseehafen JadeWeserPort	159
Abb. 126: Potenzial Wasserlage für repräsentative Unternehmensstandorte	163
Abb. 127: Handlungsprogramm „Städtische Mobilität stärken“	165
Abb. 128: Leitskizze „Städtische Mobilität stärken“	166
Abb. 129: Attraktive Fuß- und Radwegeverbindung	167
Abb. 130: Umgestalteter Straßenraum mit erhöhter Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer	167
Abb. 131: Innovative Radverkehrsförderung	167
Abb. 132: Handlungsprogramm „Zukunft gemeinsam gestalten“	171
Abb. 133: Arbeitsgruppen des Step Plus-Prozesses als Beirat für Stadtentwicklung verstetigen	172
Abb. 134: Stadtentwicklung im Dialog zwischen Oberbürgermeister und Stadtgesellschaft	172
Abb. 135: Wilhelmshaven gemeinsam weiter gestalten	172
Abb. 136: Ausgangslage Vitale Südseite	177
Abb. 137: Grobe Nutzungsstruktur für die Südseite Wilhelmshavens	178
Abb. 138: Attraktive Sitz- und Liegemöglichkeiten	178
Abb. 139: Öffentliche Räume am Wasser	139
Abb. 140: Bestandsumnutzung zum Wohnen in Wasserlage	179
Abb. 141: Repräsentativer Firmensitz in Wasserlage	141
Abb. 142: Wasserzugang für die Öffentlichkeit	179
Abb. 143: Ausgangslage „Attraktive City“	181
Abb. 144: Nutzungsstruktur und -ziele für die „Attraktive City“	182
Abb. 145: Klare Straßenraumgliederung und einheitliches Auftreten führt zu einer attraktiven Erscheinung	183
Abb. 146: Wasser als mögliches belebendes Element in der City	183
Abb. 147: Event zur Belebung der City	183
Abb. 148: Qualitätsvoller Geschosswohnungsbau	185
Abb. 149: Ausgangslage Qualitätsoffensive Wohnen und Flächenmanagement	185
Abb. 150: Handlungsansätze für die Qualitätsoffensive Wohnen und das Flächenmanagement	186
Abb. 151: Floating Homes	187
Abb. 152: Moderner barrierefreier Geschosswohnungsbau	187
Abb. 153: Nachverdichtung in integrierter Lage mit Wasserbezug	187
Abb. 154: Ausgangslage Grüne Netze	189
Abb. 155: Langfristige Entwicklungsperspektive für die Grünen Netze	190
Abb. 156: Attraktive Wegeverbindung abseits des Autoverkehrs	191
Abb. 157: Aktueller Weg durch den Rüstringer Stadtpark	191

Abb. 158: Aufenthaltsqualität im Grünen Netz	191
Abb. 159: JadeWeserPort	193
Abb. 160: Voslapper Groden	193
Abb. 161: Ausgangslage Voslapper Groden	194
Abb. 162: Darstellungen des Landesraumordnungsprogramms	194
Abb. 163: Perspektive Wirtschaftsstandort Voslapper Groden	195
Abb. 164: Rahmenterminplan für die Step Plus Begleitung	199
Abb. 165: Vorschlag einer Organisationsstruktur zur Umsetzung des Step Plus	200
Abb. 166: Stadtbezirk Nord	204
Abb. 167: Luftbild Fedderwardergroden	204
Abb. 168: Nutzungsstruktur Stadtbezirk Nord	205
Abb. 169: Haushaltsstruktur Stadtbezirk Nord (Stand Dez. 2012)	207
Abb. 170: Altersstruktur Stadtbezirk Nord (Stand Dez. 2012)	207
Abb. 171: Atlas Generationenwechsel 70+ im Stadtbezirk Nord	207
Abb. 172: Erreichbarkeit von Nahversorgern (Nord)	208
Abb. 173: Erreichbarkeit von Hausärzten und Apotheken (Nord)	208
Abb. 174: Erreichbarkeit von Grundschulen und Kitas (Nord)	208
Abb. 175: Erreichbarkeit von Bushaltestellen (Nord)	208
Abb. 176: Stadtbezirk Sengwarden/Fedderwarden	210
Abb. 177: Luftbild Sengwarden	210
Abb. 178: Luftbild Fedderwarden	210
Abb. 179: Nutzungsstruktur Stadtbezirk Sengwarden/Fedderwarden	211
Abb. 180: Haushaltsstruktur Stadtbezirk Sengwarden/Fedderwarden (Stand Dez. 2012)	212
Abb. 181: Altersstruktur Stadtbezirk Sengwarden/Fedderwarden (Stand Dez. 2012)	212
Abb. 182: Atlas Generationenwechsel 70+ im Stadtbezirk Sengwarden/Fedderwarden	212
Abb. 183: Erreichbarkeit von Nahversorgern (Sengwarden/Fedderwarden)	214
Abb. 184: Erreichbarkeit von Hausärzten und Apotheken (Sengwarden/Fedderwarden)	214
Abb. 185: Erreichbarkeit von Grundschulen und Kitas (Sengwarden/Fedderwarden)	214
Abb. 186: Erreichbarkeit von Bushaltestellen (Sengwarden/Fedderwarden)	214
Abb. 187: Stadtbezirk Süd	216
Abb. 188: Luftbild Großer Hafen	216
Abb. 189: Nutzungsstruktur Stadtbezirk Süd	217
Abb. 190: Arbeitersiedlung Bant (Pappelstraße)	217
Abb. 191: Haushaltsstruktur Stadtbezirk Süd (Stand Dez. 2012)	219
Abb. 192: Altersstruktur Stadtbezirk Süd (Stand Dez. 2012)	219
Abb. 193: Atlas Generationenwechsel 70+ im Stadtbezirk Süd	219
Abb. 194: Erreichbarkeit von Nahversorgern (Süd)	220
Abb. 195: Erreichbarkeit von Hausärzten und Apotheken (Süd)	220
Abb. 196: Erreichbarkeit von Grundschulen und Kitas (Süd)	220

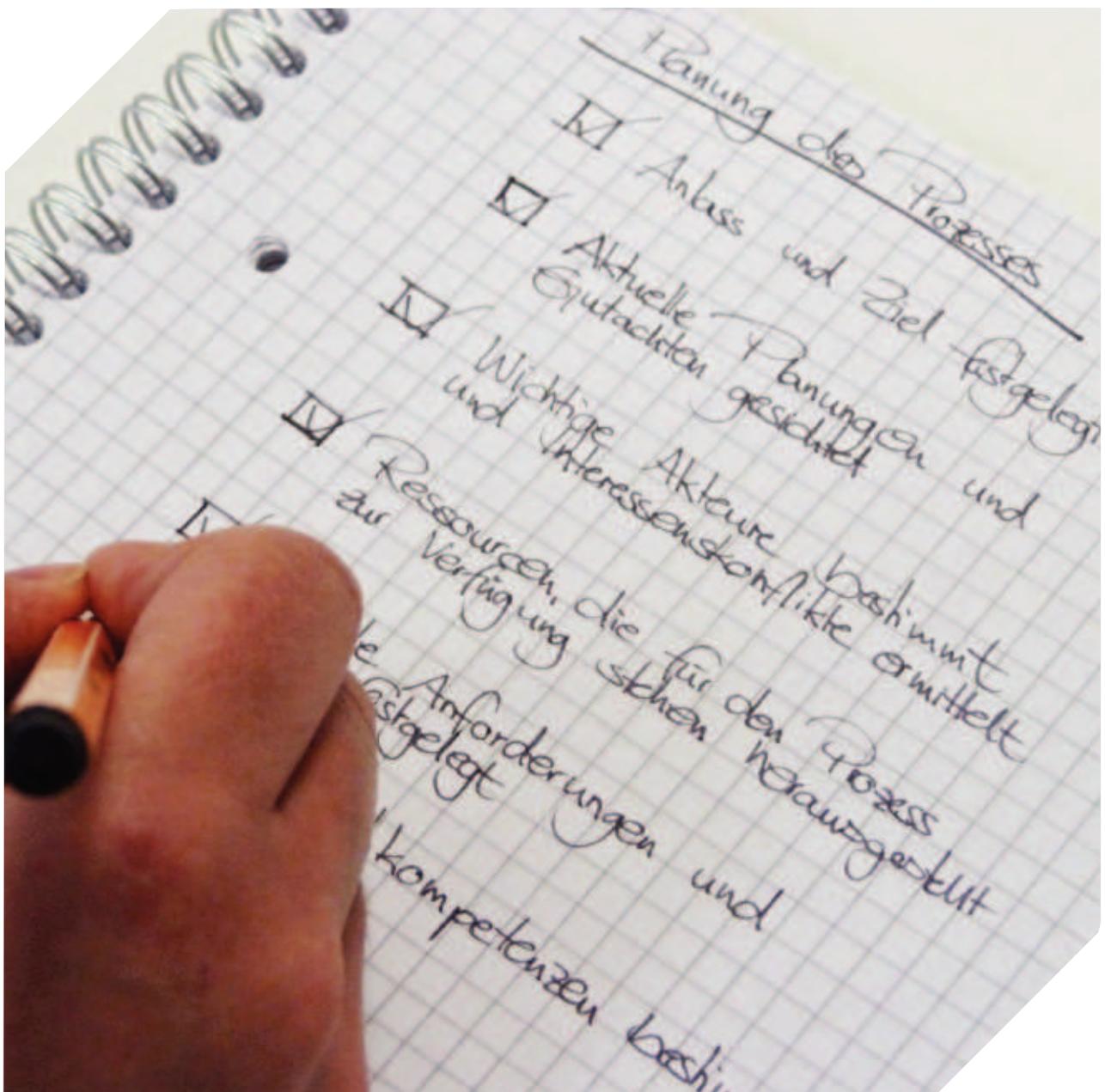
Abb. 197: Erreichbarkeit von Bushaltestellen (Süd)	220
Abb. 198: Stadtbezirk West	222
Abb. 199: Luftbild Schaar	222
Abb. 200: Nutzungsstruktur Stadtbezirk West	223
Abb. 201: Haushaltsstruktur Stadtbezirk West (Stand Dez. 2012)	224
Abb. 202: Altersstruktur Stadtbezirk West (Stand Dez. 2012)	224
Abb. 203: Atlas Generationenwechsel 70+ im Stadtbezirk West	224
Abb. 204: Erreichbarkeit von Nahversorgern (West)	226
Abb. 205: Erreichbarkeit von Hausärzten und Apotheken (West)	226
Abb. 206: Erreichbarkeit von Grundschulen und Kitas (West)	226
Abb. 207: Erreichbarkeit von Bushaltestellen (West)	226
Abb. 208: Stadtbezirk Ost	228
Abb. 209: Luftbild Heppens	228
Abb. 210: Nutzungsstruktur Stadtbezirk Ost	229
Abb. 211: Haushaltsstruktur Stadtbezirk Ost (Stand Dez. 2012)	231
Abb. 212: Altersstruktur Stadtbezirk Ost (Stand Dez. 2012)	231
Abb. 213: Atlas Generationenwechsel 70+ im Stadtbezirk Ost	231
Abb. 214: Erreichbarkeit von Nahversorgern (Ost)	232
Abb. 215: Erreichbarkeit von Hausärzten und Apotheken (Ost)	232
Abb. 216: Erreichbarkeit von Grundschulen und Kitas (Ost)	232
Abb. 217: Erreichbarkeit von Bushaltestellen (Ost)	232
Abb. 218: Stadtbezirk Kernstadt	234
Abb. 219: Luftbild Schaar	234
Abb. 220: Nutzungsstruktur Stadtbezirk Kernstadt	235
Abb. 221: Haushaltsstruktur Stadtbezirk Kernstadt (Stand Dez. 2012)	236
Abb. 222: Altersstruktur Stadtbezirk Kernstadt (Stand Dez. 2012)	236
Abb. 223: Atlas Generationenwechsel 70+ im Stadtbezirk Kernstadt	236
Abb. 224: Erreichbarkeit von Nahversorgern (Kernstadt)	238
Abb. 225: Erreichbarkeit von Hausärzten und Apotheken (Kernstadt)	238
Abb. 226: Erreichbarkeit von Grundschulen und Kitas (Kernstadt)	238
Abb. 227: Erreichbarkeit von Bushaltestellen (Kernstadt)	238
Abb. 228: Übersicht Maßnahmenprogramm „Siedlungsentwicklung tragfähig gestalten“	248
Abb. 229: Übersicht Maßnahmenprogramm „Attraktive Wohnangebote“	256
Abb. 230: Übersicht Maßnahmenprogramm „Zentrenstruktur stärken“	264
Abb. 231: Übersicht Maßnahmenprogramm „Stadt- und Touristik verbessern“	272
Abb. 232: Übersicht Maßnahmenprogramm „Industrie- und Gewerbestandort profilieren“	280
Abb. 233: Übersicht Maßnahmenprogramm „Städtische Mobilität stärken“	288
Abb. 234: Übersicht Maßnahmenprogramm „Zukunft gemeinsam gestalten“	294

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Gebäude- und Wohnungskennzahlen im regionalen Vergleich (Stand: Mai 2011)	40
Tab. 2: Wohnungsmieten-Vergleich (Nettokaltmiete für mittleren Wohnwert in € / m ² , Stand 2010)	40
Tab. 3: Gebäudebestand nach Zahl der Wohnungen im Gebäude (Stand: Mai 2011)	41
Tab. 4: Perspektive der Nachfragertypen auf dem Wohnungsmarkt der Jadebucht-Region	49
Tab. 5: Verfügbare Flächenpotenziale für Gewerbe- und Industrienutzungen nach planungsrechtlichem Status	58
Tab. 6: Entwicklung der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 2008-2012 nach Arbeits- und Wohnort	59
Tab. 7: Einzelhandelskennziffern im Vergleich mit anderen Oberzentren	64
Tab. 8: Bedienungsqualität des ÖPNV in den Ortsteilen Sengwarden / Fedderwarden	72
Tab. 9: Bedienungsqualitäten und -defizite des ÖPNV in den Stadtbezirken	74
Tab. 10: Flächennutzung	79
Tab. 11: Schutzgebiete in Wilhelmshaven	81
Tab. 12: Zahl und Entwicklung der Transferleistungsempfänger im regionalen Vergleich	87
Tab. 13: Jährliche Besucherzahlen ausgewählter Museen in Wilhelmshaven (Stand 2008)	94
Tab. 14: Werte der integrierten Erreichbarkeitsanalyse	108

1.0

Einleitung



1.0

Einleitung

Die Stadt Wilhelmshaven unterliegt seit mehreren Jahrzehnten einem starken Veränderungsprozess ihrer wirtschaftlichen und demografischen Strukturen. Dies hat zu einem deutlichen Bevölkerungsrückgang geführt und die Einwohnerzahl seit Mitte der 1990er-Jahre um rund 12 Prozent (ca. 11.000 Einwohner) sinken lassen. Wilhelmshavens Stärke ist seine maritime Lage, der es seine Stellung als wichtigster Hafen der deutschen Marine sowie ein Alleinstellungsmerkmal verdankt: den einzigen Tiefwasserhafen Deutschlands, genannt JadeWeserPort. Mit seinem auch auf lange Sicht gesicherten, sehr bedeutenden Bundeswehrstandort und mit dem besonderen Potenzial eines Hafens, der im globalen Seehandel eine Sonderstellung einnehmen könnte, verfügt Wilhelmshaven für seine wirtschaftliche Entwicklung über zwei wichtige Standortfaktoren.

Selbstverständlich muss sich auch die Stadt Wilhelmshaven den globalen Zukunftsthemen stellen; hierzu gehören zum Beispiel Demografischer Wandel, Migration, Wirtschafts- und Finanzkrisen, Klimaschutz, Bildungschancen und soziale Gerechtigkeit. Gleichzeitig gilt es aber, sich (raum-)planerisch mit den kommunalen Gegebenheiten und Strukturen auseinanderzusetzen. In Wilhelmshaven wird es deshalb zunehmend darum gehen, das räumliche Nebeneinander von Wachstum und Schrumpfung zu thematisieren und die Stärken und Schwächen einzelner Quartiere als Grundlage für gesamtstädtische Konzepte zu nutzen, um zu einer weiteren Qualifizierung des Bestands zu kommen. Vor dem Hintergrund knapper öffentlicher Kassen geht es um die Entwicklung fachübergreifender Lösungen und die Definition von Handlungsschwerpunkten.

Stadtentwicklungsplanung ist räumlich und thematisch komplexer geworden, ihre Ziele und Leitli-

nien müssen dieser Entwicklung Rechnung tragen. Tragfähige Konzepte erfordern die realistische Auseinandersetzung mit kommunalen Entwicklungsperspektiven und Handlungsoptionen. Die intensive Beteiligung von Politik, Fachexperten und Bürgerschaft ist für eine erfolgreiche Umsetzung unabdingbar.

Die Stadt Wilhelmshaven nimmt die skizzierten Trends zum Anlass, sich mit den eigenen Entwicklungsperspektiven auseinanderzusetzen und eine räumliche Zukunftsstrategie zu entwickeln. Der Stadtentwicklungsplan (Step Plus) beschreibt die Grundzüge der zukünftigen Flächennutzung bis zum Jahr 2030 und wird in die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans münden. Als integriertes Handlungskonzept führt Step Plus Fachplanungen zusammen und setzt räumliche und thematische Schwerpunkte.

Die Stadt Wilhelmshaven hat Schulten Stadt- und Raumentwicklung (SSR) mit der Projektbearbeitung beauftragt. Step Plus wird in einem moderierten Verfahren gemeinsam mit der Bürgerschaft, Schlüsselakteuren der Stadtgesellschaft, Politik und Verwaltung entwickelt. Der Auftrag von SSR umfasste

- die Erstellung eines integrierten Stärken-Schwächen-Profiles,
- die Ableitung strategischer Aufgabenbereiche und Handlungsräume,
- die Definition von Planungszielen und Leitbild für die Stadtentwicklung,
- die Darstellung von Ansätzen der Stadtbezirkentwicklung,
- die Erarbeitung eines Handlungskonzepts für die Gesamtstadt und
- die Benennung von Handlungserfordernissen und Projektvorschlägen.

2.0

Step Plus – Stadtentwicklung im Dialog



2.0

Step Plus – Stadtentwicklung im Dialog

Step Plus zeichnet sich durch einen intensiven Dialog- und Beteiligungsprozess aus. Die Teilnehmenden haben die fachliche Planung qualifiziert und maßgeblich die in Step Plus definierten Schwerpunktaufgaben der zukünftigen Stadtentwicklung mitbestimmt. Mit dem Dialog- und Beteiligungsprozess wurde das vorhandene Fachwissen der beteiligten Akteure eingebunden und werden die Konsens- und Konfliktlinien der zukünftigen Stadtentwicklung deutlich. Gleichzeitig sorgte dieser dialogische Prozess dafür, dass die Teilnehmenden mit ihren unterschiedlichen Interessen und Sichtweisen gemeinsam Handlungsprioritäten und geeignete Lösungen für die zukünftige Stadtentwicklungsplanung benannten. Im Folgenden werden die durchgeführten Einzelschritte der Beteiligung skizziert:

Expertengespräche

Persönliche Fachgespräche sind ein wesentlicher Teil der Situationsanalyse und bilden ein wichtiges Fundament guter Prozessgestaltung. Zu Beginn des Prozesses wurden ca. 25 Fachgespräche mit Vertretern aus Verwaltung, Vereinen, Verbänden, Genossenschaften, Unternehmen etc. geführt. Die Fachgespräche haben sowohl telefonisch als auch im Rahmen persönlicher Treffen stattgefunden. Ziel der Fachgespräche war es, erste fachliche Informationen über die Gegebenheiten der Stadt sowie zu Interessen, Gemeinsamkeiten und Unterschieden in der Stadtgesellschaft zu erhalten.

Auftaktveranstaltung

Am 14. März 2013 fand die Auftaktveranstaltung zu Step Plus im Neuen Gymnasium Wilhelmshaven statt. Hier konnten die Bürgerinnen und Bürger ihre Anregungen, Erwartungen und Arbeitsaufträge für das Step Plus benennen. Sie konnten sich darüber hinaus zur Mitarbeit in den projektbegleitenden Arbeitsgruppen anmelden.

Arbeitsgruppen

Zentraler Bestandteil von Step Plus waren die Arbeitsgruppen zu den Themenfeldern Wirtschaft, Wohnen, Soziales, Umwelt, Freizeit und Technische Infrastruktur. Diese sechs Arbeitsgruppen deckten die wesentlichen zukunftsrelevanten Felder der Stadtentwicklung ab und waren damit auch „Eckpfeiler“ für die Erarbeitung des Stadtentwicklungskonzepts. In den Arbeitsgruppen waren zentrale Akteure der Stadtgesellschaft aus den jeweiligen Themenfeldern vertreten. Im Laufe des Prozesses fanden sowohl moderierte als auch eigenständige Treffen der Arbeitsgruppen statt. Mehr als 200 Personen haben sich in den Arbeitsgruppen engagiert. Als Ergebnis des erfolgreichen Prozesses wird angestrebt, die Arbeitsgruppen auch weiterhin in die Stadtentwicklung einzubinden.

Themenabende

Im Rahmen von Themenabenden haben die Arbeitsgruppen Anregungen und neue Impulse für die weitere Arbeit gesammelt. Die Veranstaltungen wurden von den Arbeitsgruppen selbst konzipiert und organisiert. Insgesamt haben 17 Themenabende mit überwiegend externen Referenten stattgefunden.

Zukunftskonferenz

Vom 22. bis 23. August 2013 fand eine Zukunftskonferenz statt. Bei dieser geschlossenen Großgruppenveranstaltung mit 64 geladenen Teilnehmern aus verschiedenen Interessensfeldern ging es darum, gemeinsame Zukunftsbilder und Leitlinien für die Stadtentwicklung in Wilhelmshaven zu erarbeiten. Hierbei orientierte man sich an den Ergebnissen der Stärken- und Schwächenanalysen der einzelnen Arbeitsgruppen. Neben den Sprechern der Arbeitsgruppen haben weitere lokale und regionale Experten sowie Vertreter der Verwaltung an der Veranstaltung teilgenommen. Die Arbeitsweise der Zukunftskonferenz variierte

zwischen Vortragelementen im Plenum und klassischen Arbeitsgruppenphasen.

Arbeitskreis Verwaltung

Nicht nur der Bürgerdialog, sondern auch die Kommunikation nach innen mit den Fachbereichen der Stadtverwaltung ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für tragfähige und umsetzbare Stadtentwicklungspläne. Daher wurden Zwischenergebnisse in regelmäßigen Abständen mit der Verwaltung diskutiert. Anregungen und Hinweise flossen in die Projektbearbeitung ein.

Stadtbezirkswerkstätten

Über fünf Werkstätten in den einzelnen Stadtbezirken erfolgte eine Ansprache der interessierten Öffentlichkeit vor Ort. Gemeinsam wurden thematische Schwerpunkte und Handlungsansätze für die Bezirke diskutiert und festgehalten. In den Ortsteilen Sengwarden und Fedderwarden fand parallel zudem mehrere Treffen eines separat moderierten Runden Tisches statt, um auf die spezifischen Verhältnisse des ländlichen Raums in Wilhelmshaven einzugehen.

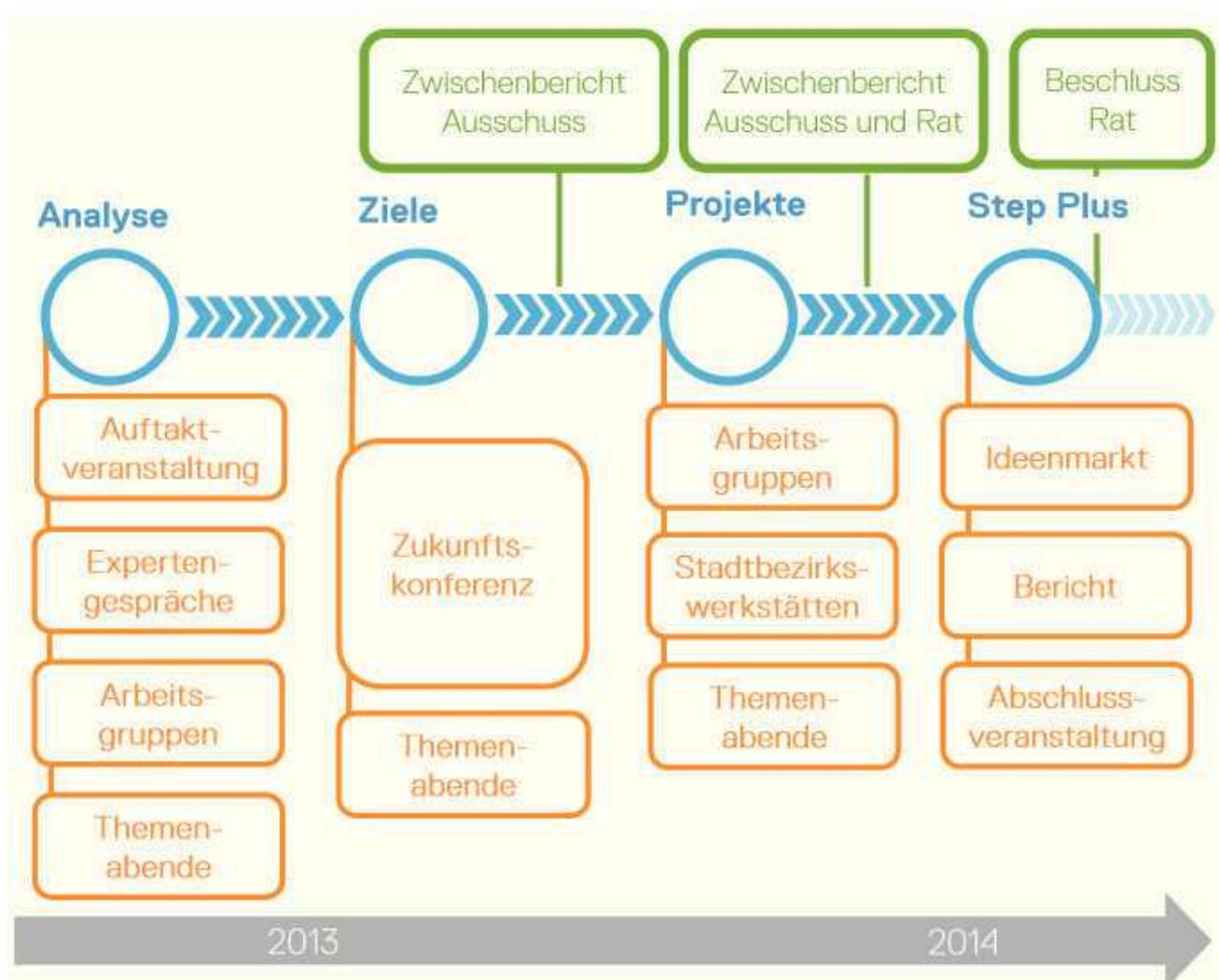


Abb. 1: Ablauf- und Dialogprozess des Step Plus

Ideenmarkt

Auf einem Ideenmarkt wurde zentrale Inhalte des Step Plus vor der endgültigen Bearbeitung und Fertigstellung der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt und gemeinsam diskutiert. Vorgestellt wurden u.a. die Entwicklungsziele, das Leitbild, die Handlungsfelder, Leitprojekte und Maßnahmenvorschläge. Zentrale Hinweise zu den Inhalten wurden in die weitere Ausarbeitung aufgenommen.

Politik

Die politischen Entscheidungsträger werden abschließend die Inhalte von Step Plus beraten und die Konzeptinhalte beschließen. Die politischen Vertreterinnen und Vertreter konnten sich persönlich in den Dialog- und Beteiligungsprozess mit den Bürgerinnen und Bürgern einbringen. Außerdem wurden sie regelmäßig im Ausschuss für Planen und Bauen sowie im Rat über den Zwischenstand der Erarbeitung informiert.

Impressionen aus dem Dialog- und Beteiligungsprozess



Abb. 2: Gemeinsames AG-Treffen



Abb. 3: Zukunftskonferenz



Abb. 4: Zukunftskonferenz



Abb. 5: Gemeinsames AG-Treffen

3.0

Standortprofil



3.0

Standortprofil Wilhelmshaven

3.1

Regionale Einordnung

Die kreisfreie Stadt Wilhelmshaven liegt an der Nordwestküste des Jadebusens, einer Nordsee-bucht im niedersächsischen Küstenverlauf. Vor den südlichen Deichen der Stadt beginnt der Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer. Mit 80.769 Einwohnern (Stand 11.2012; vgl. Stadt Wilhelmshaven 2013) zählt Wilhelmshaven zu den größten Städten des Landes Niedersachsen und ist neben Oldenburg funktionales Oberzentrum der Region.

Seit 2006 zählt Wilhelmshaven zur „Metropolregion Bremen/Oldenburg im Nordwesten“. Sie umfasst das Land Bremen und elf Landkreise sowie drei kreisfreie Städte aus Niedersachsen (vgl. Abb. 8). Ziele der Metropolregion bestehen u. a. darin, als Region zusammenzuwachsen und zusammenzuarbeiten, die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken sowie die Position innerhalb der EU-Förderkulisse zu verbessern. Aktuell wird eine kommunale Neuordnung bzw. Intensivierung der Zusammenarbeit mit dem Landkreis Friesland diskutiert.

Wilhelmshaven ist an die Autobahn A 29 (Richtung Oldenburg) und an die Bundesstraße B 210 (Richtung Jever, Emden) angeschlossen. Bahnfernverkehrsverbindungen existieren nicht. Nahverkehrszüge verkehren stündlich in Richtung Oldenburg und Esens.

Wilhelmshavens Lage an der Nordseeküste ist strategisch günstig für Einrichtungen der maritimen Wirtschaft und der Marine. Mit der Eröffnung des JadeWeserPorts im Jahr 2012 besitzt die Stadt

heute den einzigen Tiefwasserhafen Deutschlands. Zugleich ist Wilhelmshaven der größte deutsche Umschlaghafen für Erdöl und der größte Bundeswehrstandort Deutschlands

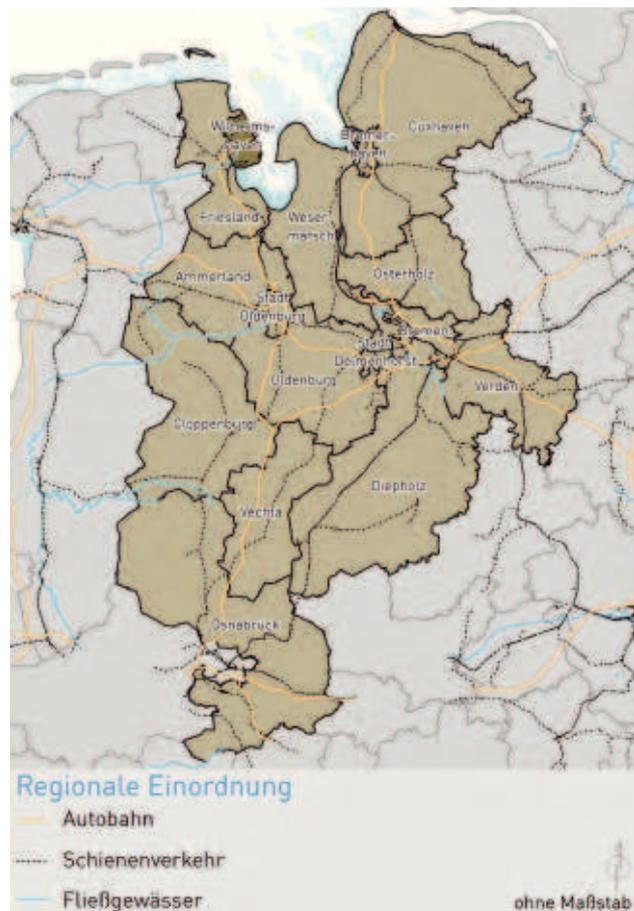


Abb. 6: Regionale Einordnung; Quelle: SSR auf Basis von Open Streetmap Daten

3.2

Stadtgeschichte und Stadtstruktur

Die Existenz der Stadt Wilhelmshaven geht zurück auf den Bau eines preußischen „Marine-Etablissements“, begonnen im Jahr 1856, nachdem das Königreich Preußen vom Großherzogtum Oldenburg ein Areal von ca. 300 ha am Jadebusen erworben hatte, um fortan einen eigenen tide-unabhängigen Kriegshafen an der Nordseeküste zu besitzen. Namensgeber der Stadt wurde, anlässlich der Eröffnung des Hafens im Jahr 1869, der damalige König Wilhelm I. von Preußen. Seit der Gründung ist das Schicksal Wilhelmshavens eng mit dem der preußischen bzw. deutschen Marine verbunden. Die wirtschaftliche Blüte infolge des Ausbaus der Kriegsmarine wie auch die Zerstörungen und Demontagen im bzw. nach den Weltkriegen haben die Stadt geprägt und ihre Gestalt gezeichnet.

Die erste große Stadterweiterung gab es im Jahr 1873, als Wilhelmshavens Fläche um 109 ha vergrößert wurde. Der Stadtrand wurde von der Landseite her durch mehrere Forts befestigt (Mariensiel, Schaar, Altona und Rüstiersiel). Noch heute ist dieser alte Stadtrand entlang der Maa-de im Stadtbild zu erkennen. Durch den Bau von Hafenanlagen und Werften entstanden viele neue Arbeitsplätze und stieg die Einwohnerzahl an. Der Amtsverband Rüstingen im oldenburgischen Umland wurde 1911 gebildet, aber erst im Zuge der formalen Eingliederung der preußischen Stadt Wilhelmshaven in das Land Oldenburg entstand 1937 aus der Vereinigung Rüstingens mit dem bisherigen Wilhelmshaven die Großstadt Wilhelmshaven mit damals fast 130.000 Einwohnern. 1938 kam es zur weiteren Vergrößerung des Stadtgebiets

durch Eingemeindung. Durch die Eindeichung des Rüstiersieler (1969) und Voslapper Wattes (1974) konnte eine zusätzliche Fläche von 1.700 ha zur Ansiedlung neuer Industriebetriebe gewonnen werden. Die letzte Stadterweiterung wurde 1972 durch den freiwilligen Zusammenschluss der Gemeinde Sangwarden mit der Stadt Wilhelmshaven erzielt. Das Stadtgebiet Wilhelmshaven hat heute eine Größe von rund 10.600 ha und gliedert sich in 24 Stadtteile und insgesamt 64 Stadtviertel (vgl. Abb. 11).

Die Siedlungsfläche konzentriert sich auf den südöstlichen Bereich des Wilhelmshavener Stadtgebietes. Der Rüstinger Stadtpark bildet heute das „Herz“ der Stadt, um ihn herum liegt ein großer zusammenhängender Siedlungsbereich, der sich nach Süden hin stärker verdichtet. Die Bebauungsstruktur wird von verdichtetem Geschosswohnungsbau in den Kernbereichen sowie von Ein- und Zweifamilienhausbebauung im Kernrandbereich geprägt. Standorte für Gewerbe, Industrie und Bundeswehr nehmen große Teile der gesamten Stadtfläche ein, insbesondere an der östlichen Stadtgrenze entlang der Jademündung.

Das Stadtgebiet reicht zwar im Osten und Süden unmittelbar ans offene Meer, Wilhelmshavens zentrale Wohngebiete haben jedoch keine direkte Verbindung mit dem Jadebusen. Es bestehen vielmehr starke Zäsuren durch das alte Hafengebiet und den Ems-Jade-Kanal im Süden sowie einen durchgehenden Gürtel von gewerblich, industriell und militärisch genutzten Flächen im Osten. Allgemein

zugängliche Bereiche zum Wasser bestehen lediglich an der Südseite der Stadt im Außenbereich der Häfen (Südstrand) und am Banter See. Im Westen ist entlang des Maadebogens eine klare Siedlungskante zur Kulturlandschaft ablesbar.

Die Autobahn A 29 durchquert das Stadtgebiet nördlich der wesentlichen Siedlungsbereiche und endet am JadeWeserPort. Der Hauptbahnhof liegt

im Süden der Stadt, im Siedlungskern des alten Wilhelmshaven und in der Nähe der alten Hafengebiete. (vgl. Stadt Wilhelmshaven o.J. a und b)

Das kommerzielle Zentrum der Stadt liegt geografisch im Stadtsüden nahe den Hafenbecken des Innenhafens. Nahezu geografisch in der Mitte liegt der Rüstringer Stadtpark als „grünes Zentrum“ im dichter besiedelten Stadtgebiet.

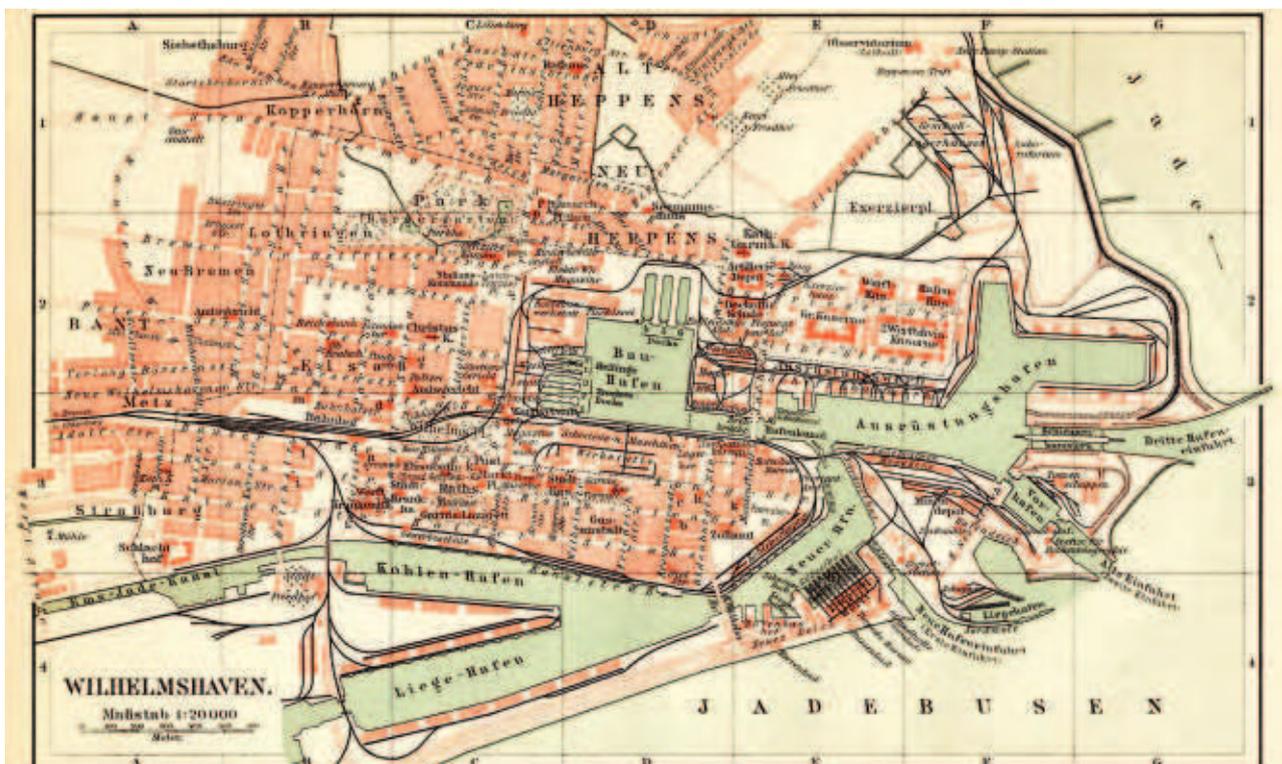


Abb. 7: Stadtplan von Wilhelmshaven um 1905; Quelle: Zero.org 2013

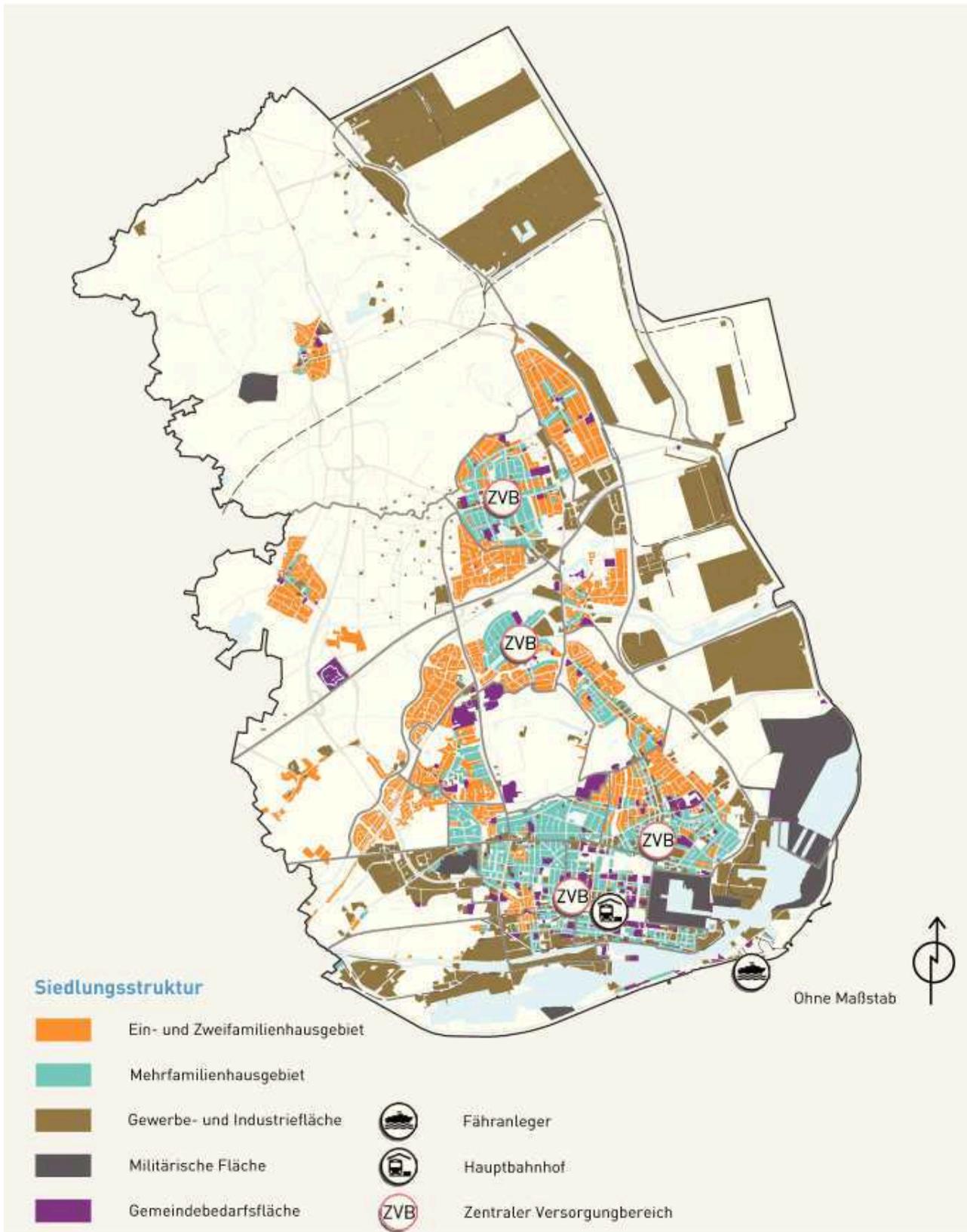


Abb. 8: Siedlungsstruktur; Datengrundlage: Stadt Wilhelmshaven



Abb. 9: Übersicht der Stadtteile; Datengrundlage: Stadt Wilhelmshaven

3.3

Demografische Entwicklung

Wilhelmshaven verzeichnete in den letzten 20 Jahren einen deutlichen Bevölkerungsrückgang (vgl. Abb. 12). Zum 31.12.2012 betrug die Einwohnerzahl 80.643 (vgl. Destatis 2013). Der Bevölkerungsrückgang ist vor allem auf den negativen Saldo bei der natürlichen Bevölkerungsentwicklung zurückzuführen (vgl. Abb. 15). Die Wanderungsbewegungen zeigen sich zwar in der Summe nahezu ausgeglichen, verändern aber aufgrund der großen Unterschiede bei den beteiligten Altersgruppen die demografische Struktur der Bevölkerung in Wilhelmshaven.

In den vergangenen Jahren haben sich in Wilhelmshaven positive und negative Wanderungssalden abgewechselt. Von 2000 bis 2011 sind im Durchschnitt jährlich 4.220 Personen nach Wilhelmshaven zu- und 4.212 abgewandert. Von 2007 bis 2011 verzeichnete die Stadt Wilhelmshaven Wanderungsgewinne im Bereich der 18-25-Jährigen sowie bei den höheren Altersklassen (50-65-Jährige). Die größten Wanderungsverluste entstanden in der Altersklasse der 25-30-Jährigen. Ein Großteil der Fortzügler wandert dabei in die größeren Städte der Region ab. Ein Wanderungsgewinn ist hingegen vor allem aus den umliegenden Landkreisen Friesland und Wittmund sowie weiteren tendenziell ländlichen Räumen der Region zu verzeichnen (vgl. Abb. 18).

In den letzten Jahren verzeichnet die Stadt wieder einen positiven Wanderungssaldo (vgl. Abb. 16). Auch bei weiterhin leicht zunehmenden Wanderungsgewinnen wird für die Zukunft dennoch ein weiterer Rückgang der Bevölkerungszahl

prognostiziert. Damit spiegelt sich der regionale Trend wider, wenn auch in unterschiedlich starkem Ausmaß. Lediglich für die Stadt Oldenburg wird ein Bevölkerungszuwachs erwartet (vgl. Abb. 13).

Bei der Altersstruktur zeigt sich eine deutliche Verschiebung hin zu älteren Personen. Die Zahlen der Kinder, Jugendlichen und Personen im erwerbsfähigen Alter gehen deutlich zurück, während der Anteil der über 60-Jährigen zunimmt (vgl. Abb. 14). Im Jahr 2012 betrug das Durchschnittsalter der Wilhelmshavener Bevölkerung 45,5 Jahre und lag damit über dem Landesdurchschnitt (44,1 Jahre) und über den Werten der Städte Oldenburg (42,7 Jahre) und Emden (43,6 Jahre). Eine klare räumliche Konzentration „junger“ und „alter“ Personengruppen zeigt sich im Stadtgebiet nicht. Die „jüngsten“ Bezirke sind Heppenser Groden, Sportforum sowie Altengroden-Ost. In den westlich des Rüstringer Stadtparks gelegenen Bezirken, einigen Bereichen der Südstadt, aber auch in Himmelreich und Coldewei leben verhältnismäßig viele ältere Personen (vgl. Abb. 19).

Die demografische Situation wird von auffälligen Messdaten in der Sozialstruktur begleitet. Die Stadt Wilhelmshaven weist eine überdurchschnittlich hohe Arbeitslosenquote auf, die seit 2008 konstant über 12 % lag. Im regionalen Vergleich weist nur Bremerhaven einen höheren Wert auf. Zum Ende des Jahres 2012 gab es in Wilhelmshaven zudem 10.489 Personen in Bedarfsgemeinschaften nach SGB II, was einem Anteil von 13 % an der Gesamtbevölkerung entspricht. Im regionalen Vergleich ist dieser Wert als sehr hoch einzustufen.

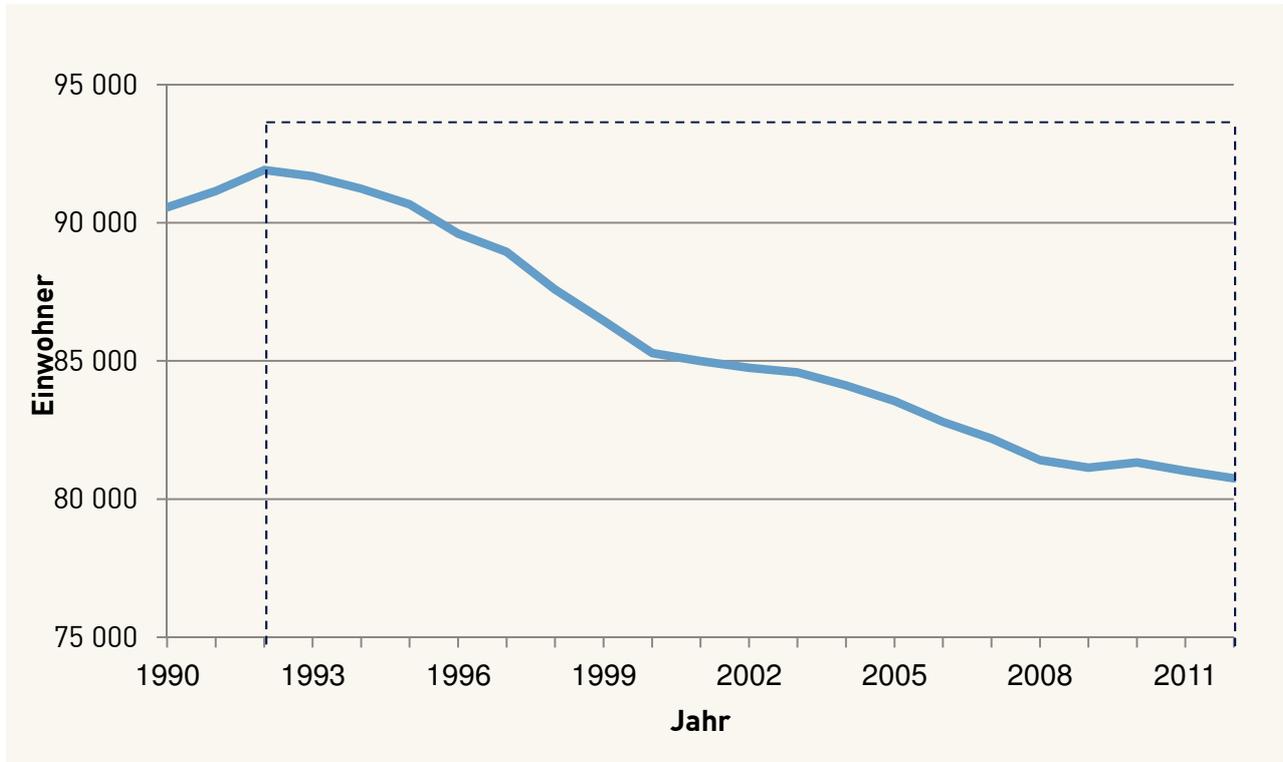


Abb. 10: Bevölkerungsentwicklung 1990-2012; Quelle: LSKN 2013

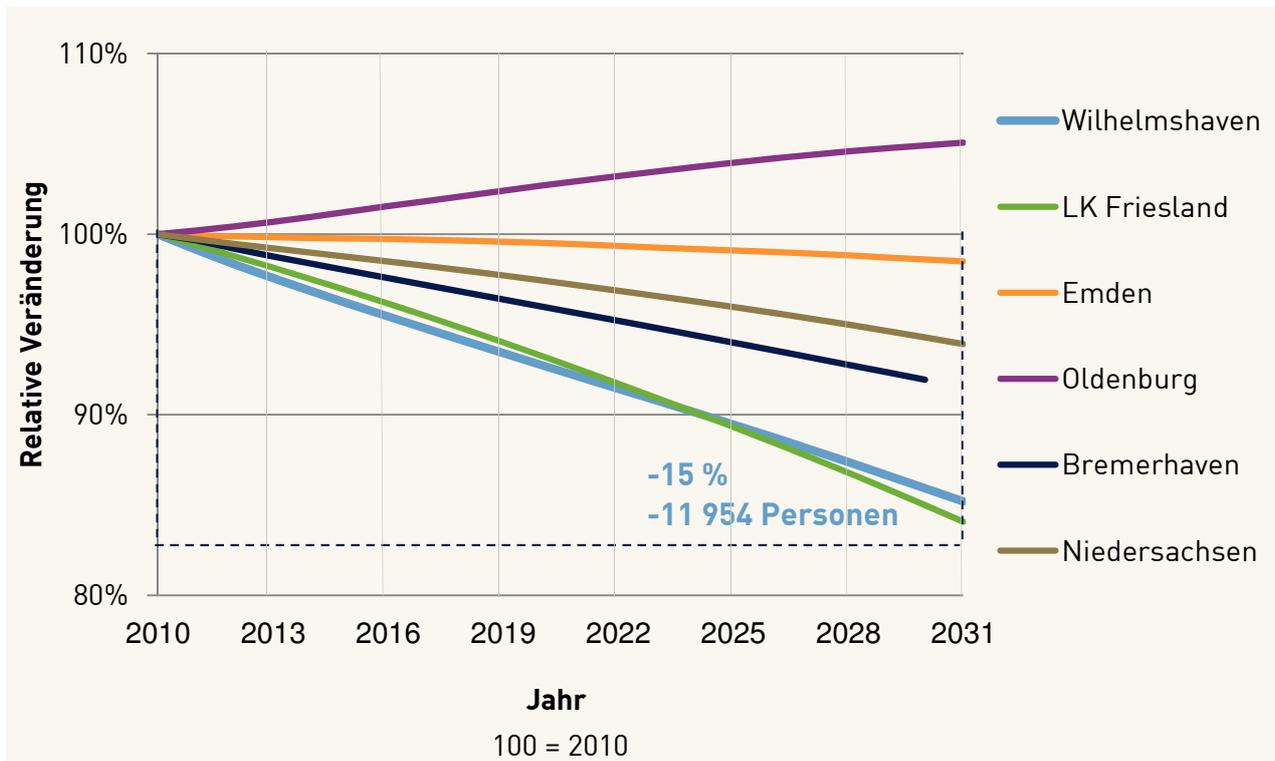


Abb. 11: Bevölkerungsvorausberechnung bis 2031 (Bremerhaven bis 2030) im regionalen Vergleich; Quelle: LSKN 2013, Statistisches Landesamt Bremen 2013

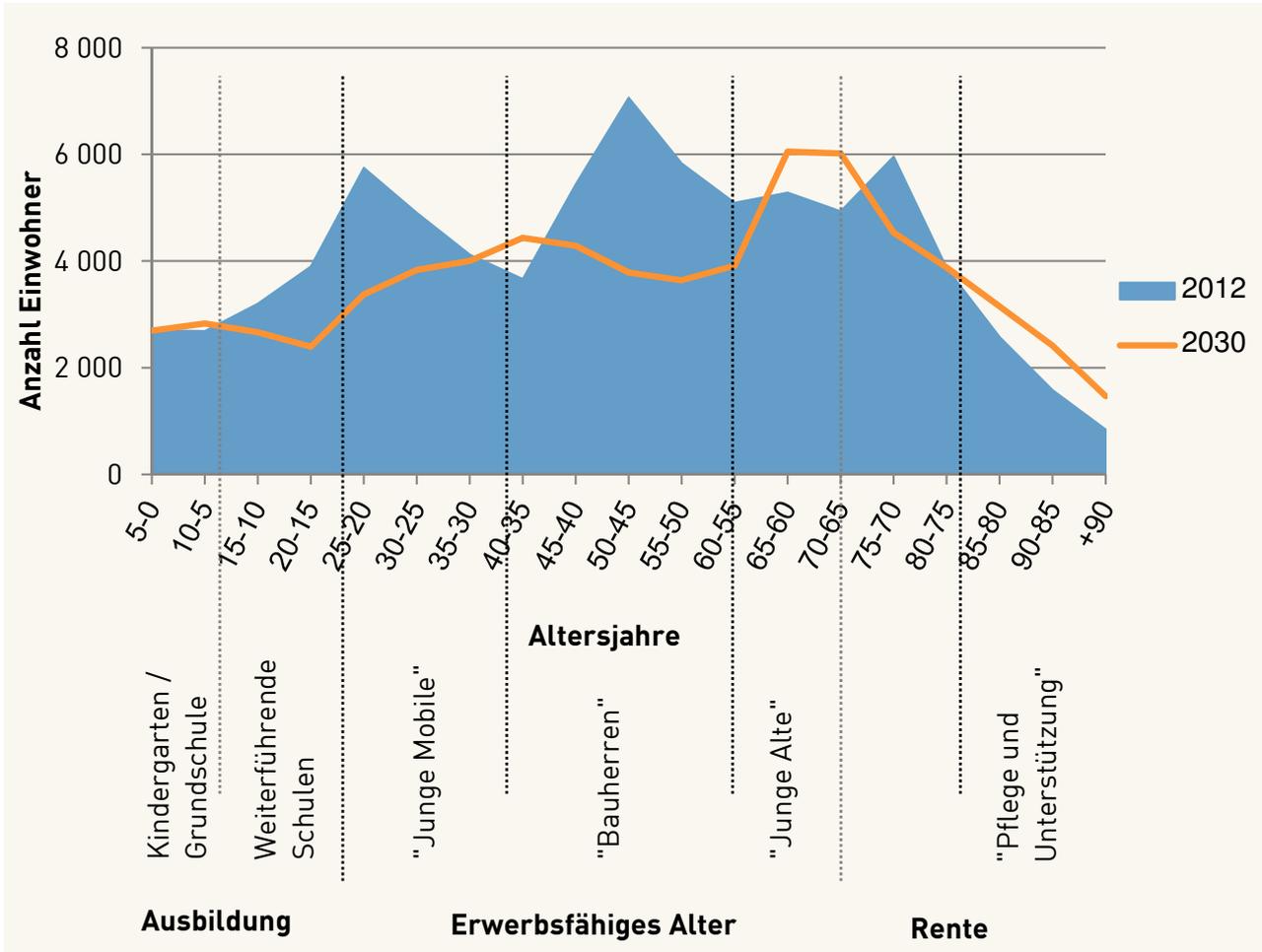


Abb. 12: Bevölkerungsprognose nach Altersklassen; Quelle: LSKN 2013

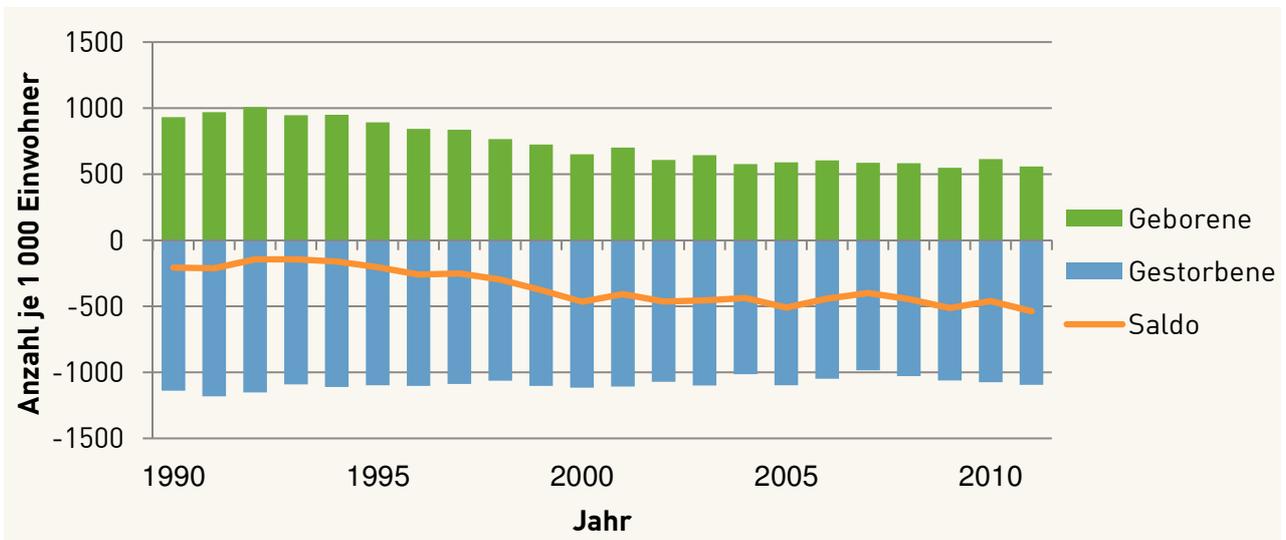


Abb. 13: Natürliche Bevölkerungsentwicklung 1990 - 2011; Quelle: Destatis 2013

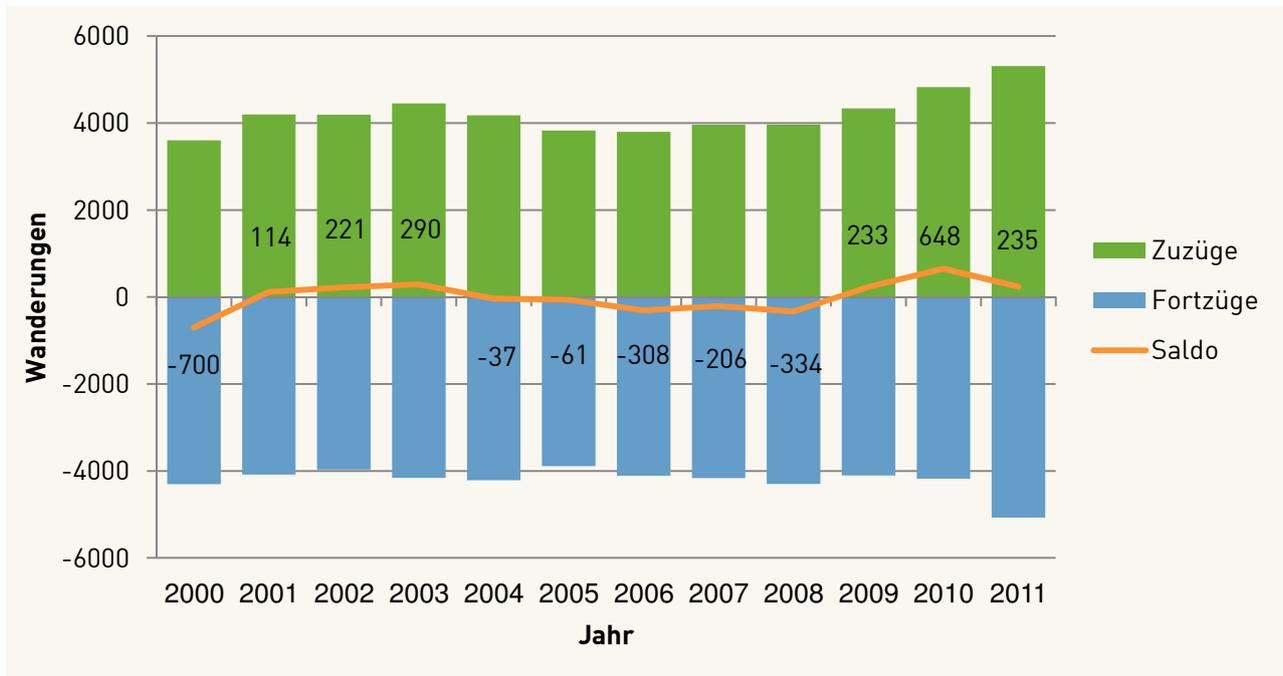


Abb. 14: Wanderungsbewegungen 2000-2011; Quelle: LSKN 2013

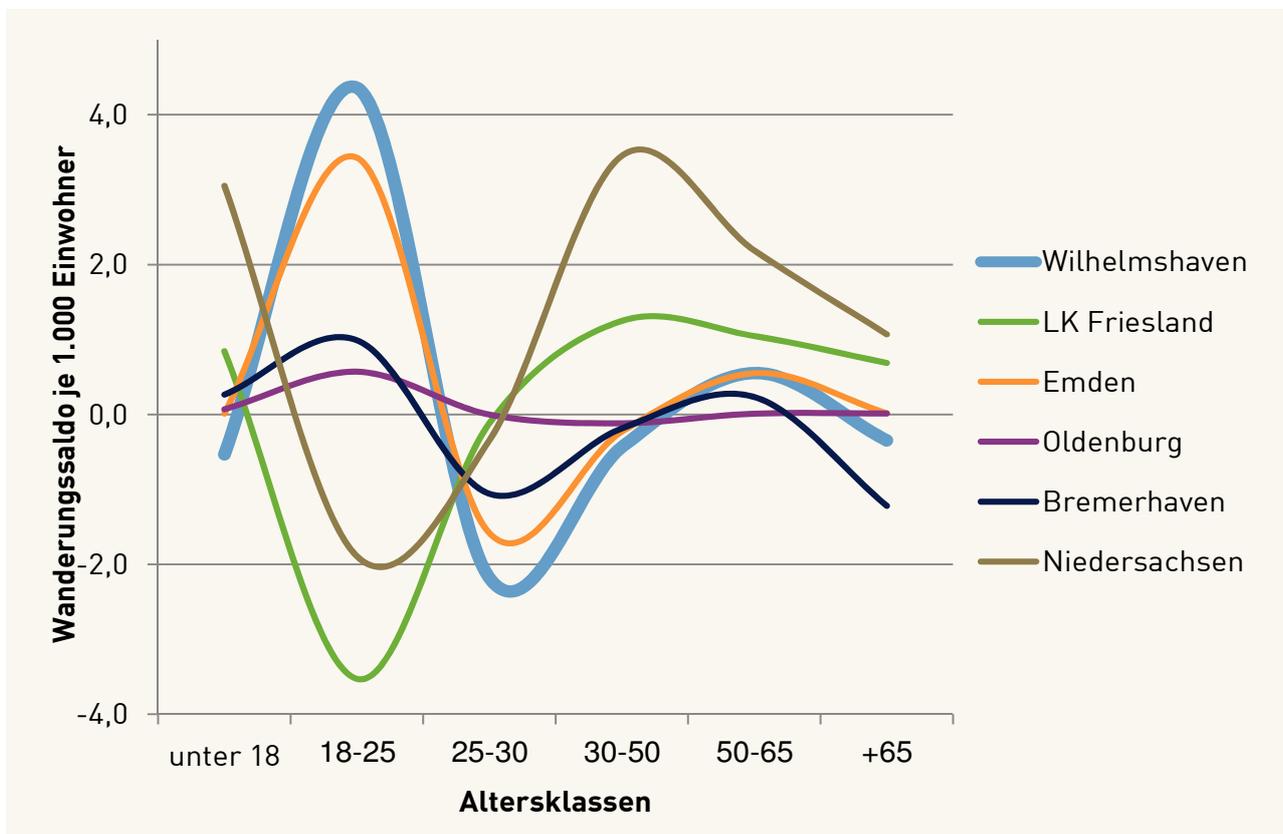


Abb. 15: Durchschnittliche Wanderungssalden je 1 000 Einwohner für den Zeitraum 2007-2011 im regionalen Vergleich nach Altersklassen; Quelle: LSKN 2013

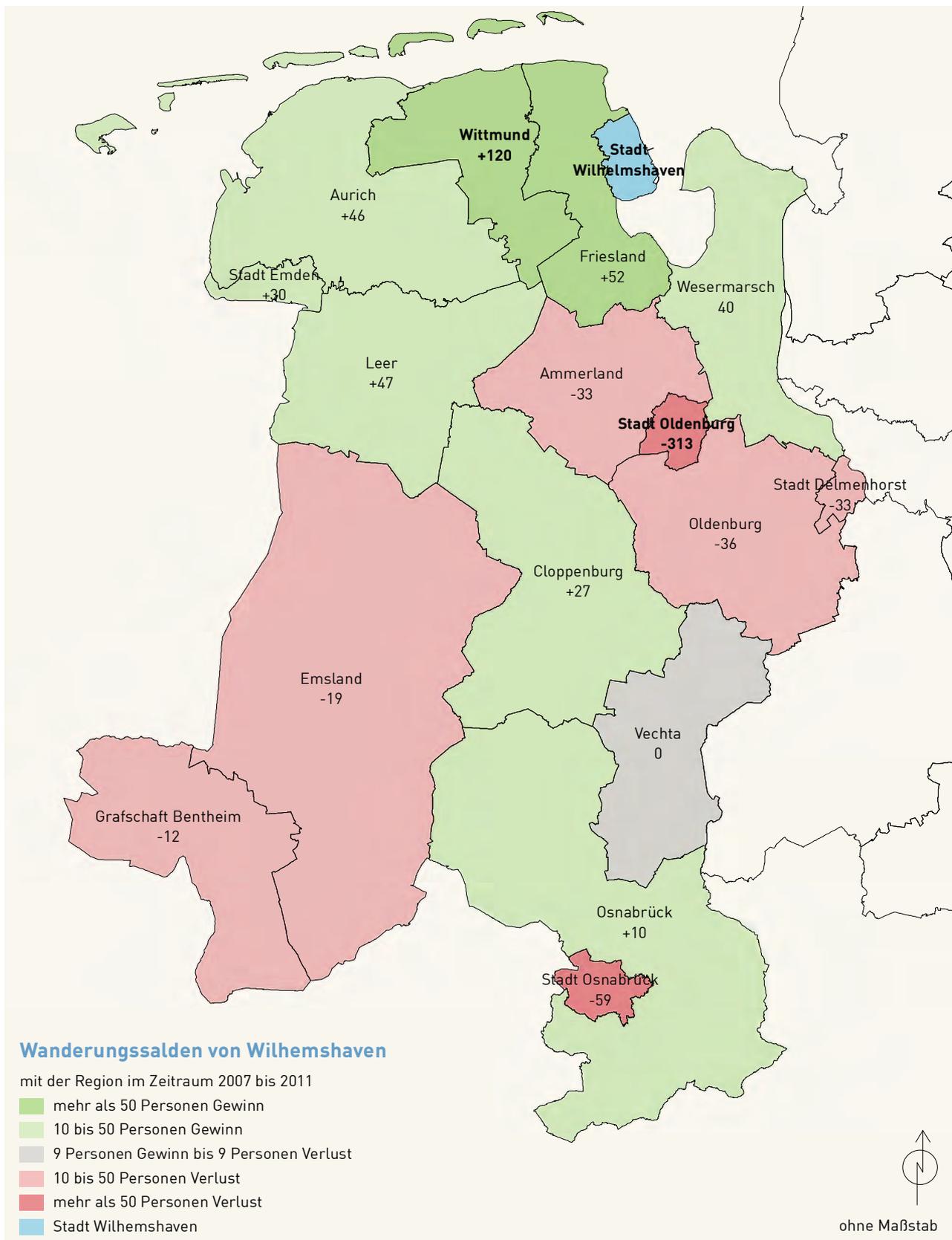


Abb. 16: Wanderungssalden für Wilhelmshaven in Bezug zur statistischen Region Weser-Ems im Zeitraum 2007-2011; Quelle: LSKN 2013

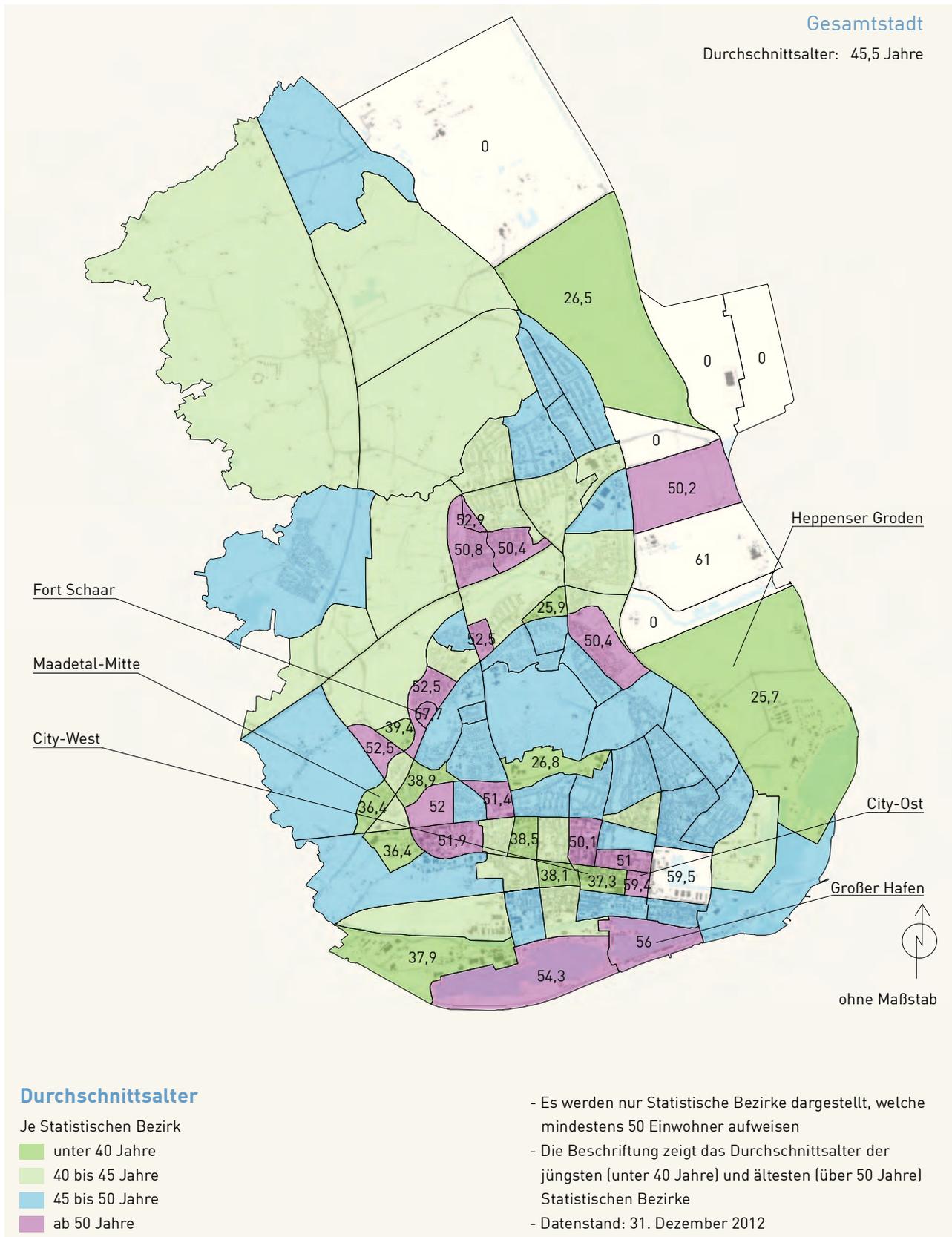


Abb. 17: Durchschnittsalter der Bevölkerung in den statistischen Bezirken; Datengrundlage: Stadt Wilhelmshaven

4.0

Handlungsfelder



4.0

Handlungsfelder

Ziel der Bestandsanalyse ist die Definition der Stärken, Schwächen, Risiken und Chancen für die Stadtentwicklung in Wilhelmshaven. Eine wesentliche Grundlage dafür spielt das Fachwissen der beteiligten Akteure in Step Plus. In der ersten Projektphase wurden deshalb Fachgespräche und ein fachliches Screening durchgeführt. In den Arbeitsgruppen wurden Stärken und Schwächen in den jeweiligen Themenfeldern zusammengetragen.

Aufgabe der vertiefenden Bestandsanalyse ist es, die Einschätzungen fachlich zu qualifizieren und daraus abgeleitete Analyseschwerpunkte und identifizierte Wissenslücken zu beleuchten. Die vertiefende Bestandsanalyse umfasst ausgewählte Themen und Untersuchungsfragen. Jedes Analysethema schließt mit einer prägnanten SWOT-Bewertung (Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken). Diese setzen sich aus den Ergebnissen der fachlichen Analysen und der Dialog- und Beteiligungsphase zusammen.

Analyseschwerpunkte und Untersuchungsfragen

Wohnen und Wohnungsmarkt

- Was bedeutet der Bevölkerungsrückgang und die Alterung der Bevölkerung für den Wohnungsmarkt?
- Wie entwickelt sich in Zukunft die quantitative und qualitative Nachfrage nach Wohnraum?

Wirtschaft und Beschäftigung

- Welche Branchen und Standortfaktoren bestimmen die wirtschaftlichen Entwicklungschancen?
- Welche Flächen sind für eine weitere Gewerbe- und Industrieentwicklung verfügbar?
- Welche Perspektiven zeigt die Arbeitsmarktentwicklung?

Einzelhandel und Nahversorgung

- Welche Trends zeigen sich bei den Einzelhandelsstrukturen?
- Ist die Nahversorgung im Stadtgebiet ausreichend gesichert?

Mobilität und technische Infrastruktur

- Wie sind Rahmenbedingungen und Infrastrukturqualität für die Verkehrsträger einzuschätzen? Wo besteht Handlungsbedarf?
- Welche Trends zeigen sich in der Nachfrage?
- Führen Verkehrsemissionen und Barrieren zu Problemen?

Umwelt, Natur und Landschaft

- Sind Schutzgebiete ausreichend gesichert und welche räumlichen Konflikte bestehen?
- Welche Funktionen und Potenziale haben Grünachsen im Stadtgebiet?

Bildung und Soziales

- Wie ist die räumliche Situation für Kinderbetreuung und Bildung?
- Sind Quartiere mit auffälligen Sozialstrukturen erkennbar?
- Besteht räumlicher Handlungsbedarf bei Beratungs- und Hilfsangeboten?

Freizeit und Tourismus

- Welche Potenziale und Qualitäten bietet Wilhelmshaven und werden diese genutzt?
- Gibt es räumliche Konzentrationen und Entwicklungsbereiche für Freizeitangebote?

Stadtbild und Atmosphäre

- Wie präsentiert sich der Standort Wilhelmshaven?
- Welche erhaltenswerten Qualitäten sind ablesbar?
- Wo bestehen Aufwertungspotenziale und -erfordernisse?

4.1

Wohnen

Vorliegende Konzepte

- Georg Consulting (2013): „JadeBay bewohnen“ Studie zur Entwicklung des Wohnstandortes Jade-Bay. Hamburg
- NBank (o.J. a): Wohnungsmarktbeobachtung 2010 / 2011: Integrierte Entwicklung von Wohnstandorten und Regionen – Perspektive 2030. Hannover.
- NBank (o.J. b): Wohnen in Niedersachsen 2012 / 2013: Investieren in zukunftssichere Bestände. Hannover.

Wohnungsangebot

Der Wilhelmshavener Wohnungsmarkt hat ein Volumen von 47.588 Wohnungen (Stand: 2011). 28 % des gesamten Wohnungsbestands befinden sich in Ein- und Zweifamilienhäusern. Die Eigenheimquote liegt mit 28 % deutlich unter dem Durchschnitt der Vergleichsstädte (Stand 2011; vgl. NBank o.J. b: 95). In Wilhelmshaven ist eine relativ geringe Neubautätigkeit festzustellen: Während 11,2 % aller Gebäude in Niedersachsen nach 2000 errichtet wurden, liegt der Wert in Wilhelmshaven bei 6,5 %.

Der Gebäude- und Wohnungsbestand ist von älterer Bausubstanz geprägt. Der Anteil an Gebäuden, die vor 1950 errichtet wurden, liegt mit 37,6 % über dem niedersächsischen Durchschnitt (21 %). Ein Teil der Gebäude entspricht heute nicht mehr den Anforderungen hinsichtlich Größe, Zuschnitt, Ausstattung und Barrierearmut. Die durchschnittliche Wohnungsgröße beträgt 82 m². Lediglich die Vergleichsstadt Bremerhaven erreicht mit 76,6 m² einen niedrigeren Wert (vgl. Tab. 1).

Der Wohnungsmarkt ist in Wilhelmshaven von einem deutlichen Angebotsüberhang geprägt. Im Jahr 2011 betrug dieser ca. 2.800 Wohnungen. Unter Berücksichtigung der Fluktuationsreserve lag er noch bei 1.875 Wohnungen (4,1 % des Bestands).

Bis zum Jahr 2030 wird ein Überhang ohne Neubau von 3.380 Wohnungen prognostiziert. Mit Fluktuationsreserve entspricht dies 2.480 Wohnungen (5,6 % des Bestands). Wird die Bauaktivität der Jahre 2002 – 2011 von im Durchschnitt 122 fertiggestellten Wohnungen pro Jahr weiter fortgeführt, kommt es zu einer weiteren Zunahme des Angebotsüberhangs. (vgl. Georg Consulting 2013: 57)

Der Angebotsüberhang spiegelt sich u. a. auch im strukturellen Leerstand wider. 3,5 % der Wohneinheiten standen in Wilhelmshaven laut Angaben der Stadt Wilhelmshaven im Jahr 2011 leer (1.924 Wohneinheiten). Leerstände verteilen sich nicht homogen über das Stadtgebiet, sondern konzentrieren sich auf einzelne Stadtviertel. Besonders betroffen sind die Stadtviertel Bant, Südstadt, Tonndeich und City (vgl. Stadt Wilhelmshaven 2013). Die Ergebnisse des 2011 erhobenen Zensus ergeben für Wilhelmshaven eine Leerstandsquote von 5,8 % und damit einen Wert, der überdurchschnittlich höher liegt als bei den meisten Vergleichsstädten; lediglich Bremerhaven weist eine höhere Leerstandsquote auf (vgl. Tab. 1).

Preise

Das Mietpreisniveau von Wohnungen ist im Vergleich zum Umland und zu den Vergleichsstädten

deutlich geringer (vgl. Tab. 2). Während in den Vergleichsstädten über 6 € pro m² für eine Wohnung im Neubau erzielt werden, liegt der Mietwert in Wilhelmshaven bei durchschnittlich 5,20 € pro m². Die Kaufpreise von Einfamilienhäusern variieren stark hinsichtlich der Lage, wobei in Wilhelmshaven ein starkes West-Ost-Gefälle der Preisstruktur festzustellen ist. Die höchsten Kaufpreise

liegen bei 1.367 € pro m². Der Kaufpreis ist tendenziell von 2005 bis 2011 gesunken (-3,6 %) (vgl. Georg Consulting 2013: 44f.) Die Kaufpreise für Eigentumswohnungen wiesen zwischen 2005 und 2011 einen noch deutlicheren Preisverlust von 22,9 % auf. Der Angebotspreis liegt derzeit bei 1.022 € pro m². (vgl. Georg Consulting 2013: 44f.)

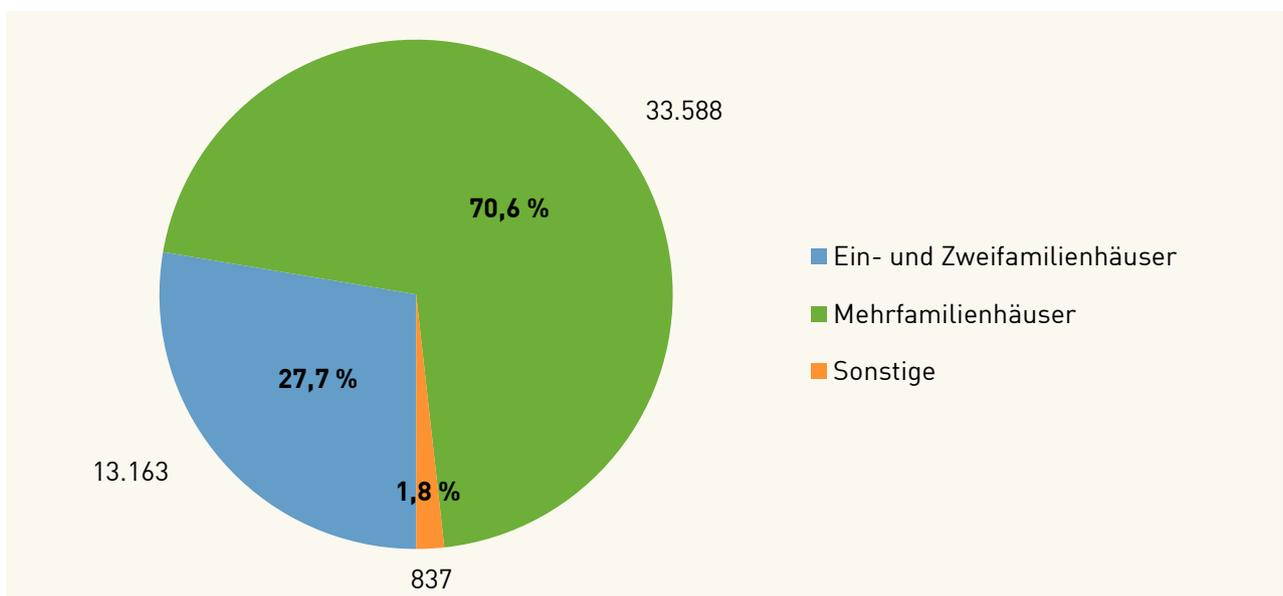


Abb. 18: Wohnungsbestand in Wilhelmshaven; Quelle: NBank o.J. b: 95



Abb. 19: Villenviertel (Herbarthstraße)

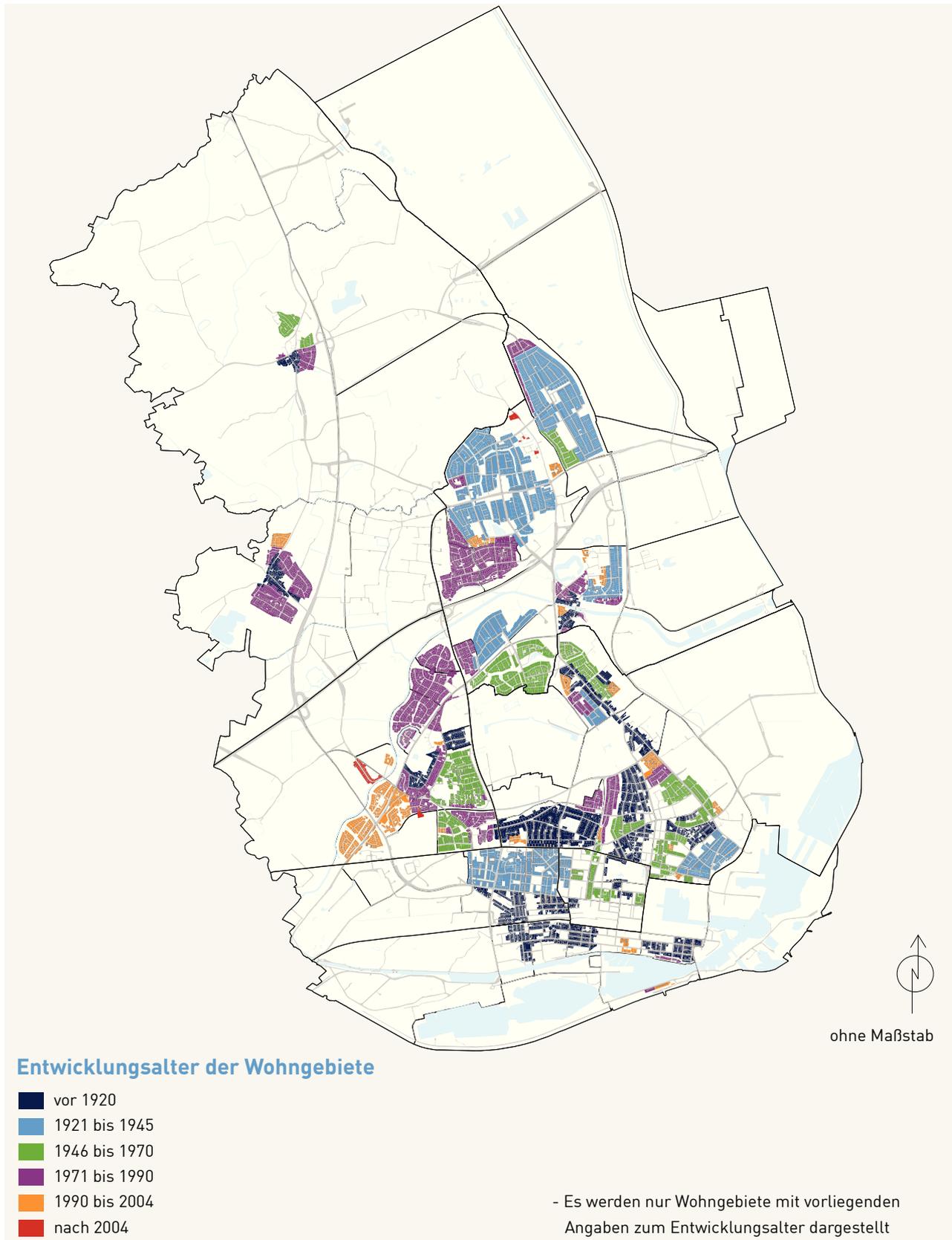


Abb. 20: Entwicklungsalter der Wohngebiete; Datengrundlage: Stadt Wilhelmshaven

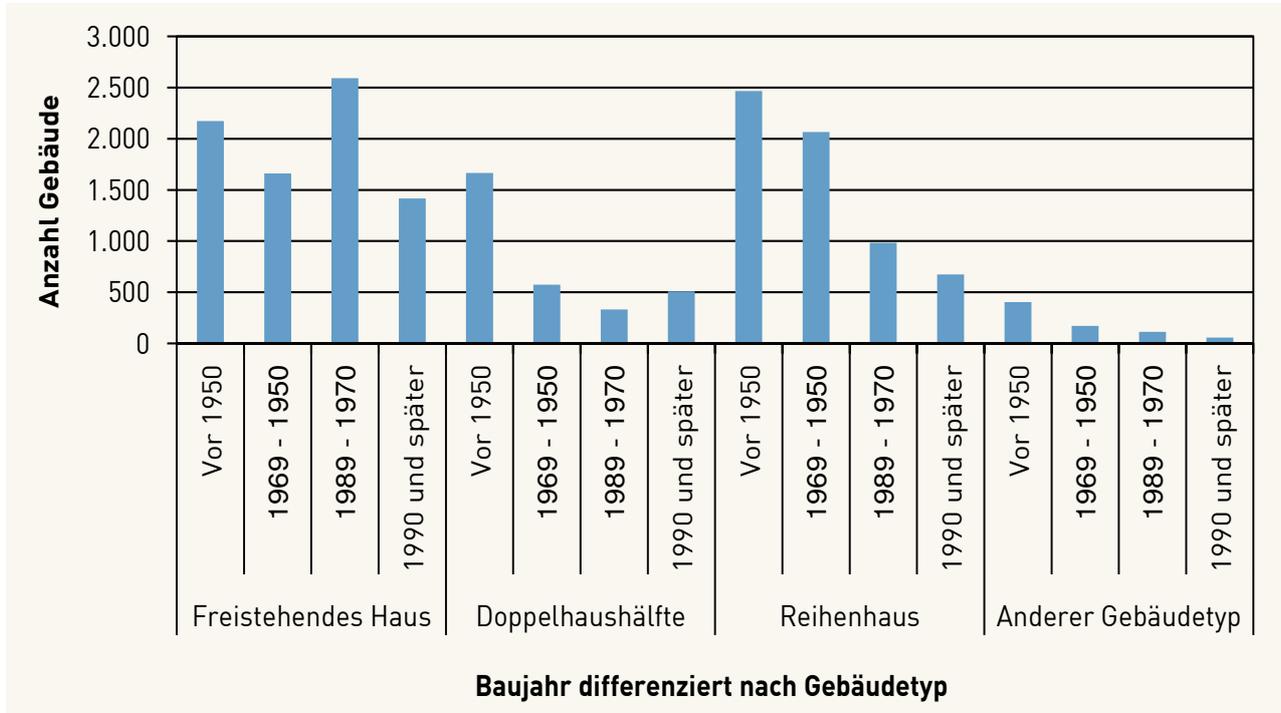


Abb. 21: Entwicklungsalter der Wohnflächen; Datengrundlage: Stadt Wilhelmshaven

	Kennzahlen für Gebäude mit Wohnraum				
	Anteil des selbst genutzten Wohneigentums	Leerstandsquote (Wohnungen)	Anteil der vermieteten Wohnungen (auch mietfrei)	Durchschnittliche Wohnungsgröße	Durchschnittliche Anzahl der Wohnungen je Wohngebäude
	%	%	%	m ²	Anzahl
Wilhelmshaven	28,7	5,8	65,4	82	2,6
LK Friesland	60	3	37,1	103,2	1,4
Emden	47,8	2,9	49,3	89,1	1,7
Oldenburg	39,2	1,6	59,3	89,3	2
Bremerhaven	29	6,5	64,5	76,6	3
Niedersachsen	43,2	4,5	52,3	90,6	2,2

Tab. 1: Gebäude- und Wohnungskennzahlen im regionalen Vergleich (Stand: Mai 2011); Quelle: Destatis 2013

	Fertigstellung bis 1948	Fertigstellung ab 1949	Neubau - Erstbezug
Wilhelmshaven	4,20	4,30	5,20
Emden	5,50	5,50	6,50
Oldenburg	6,00	6,00	7,00
Bremerhaven	4,75	4,75	6,00
Braunschweig	4,90	4,90	6,50

Tab. 2: Wohnungsmieten-Vergleich (Nettokaltmiete für mittleren Wohnwert in € / m², Stand 2010); Quelle: IVD (o.J.): 13ff.

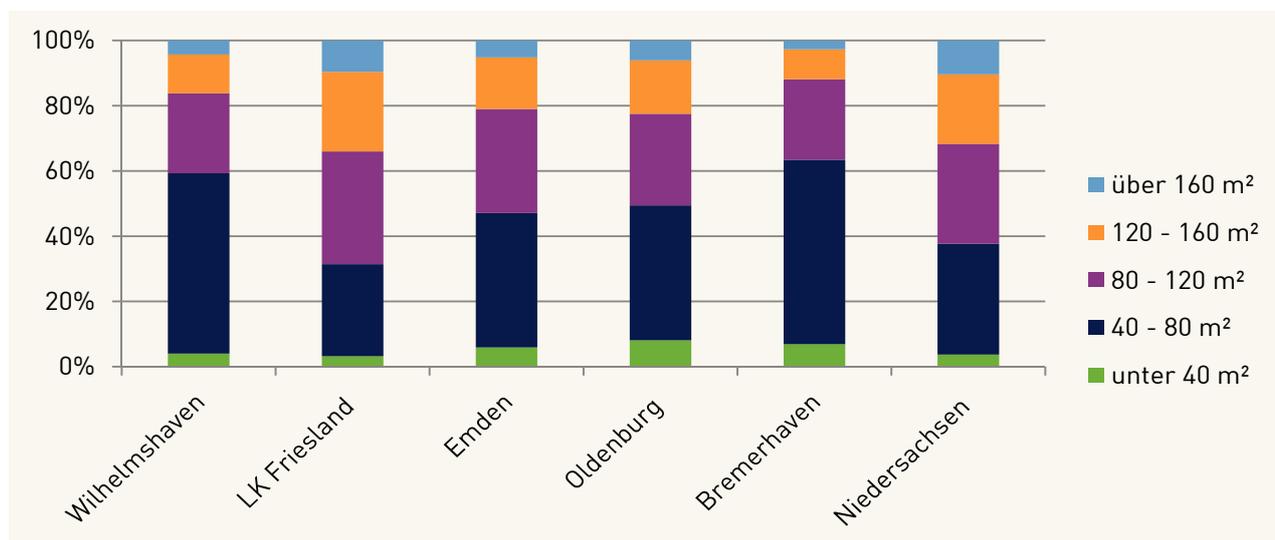


Abb. 22: Wohnungsbestand nach Fläche (Stand: Mai 2011); Quelle: Destatis 2013

	Wilhelmshaven	LK Friesland	Emden	Oldenburg	Bremerhaven	Niedersachsen
Gebäude mit einer Wohnung	59,6%	81,0%	77,6%	69,8%	64,4%	71,9%
Gebäude mit zwei Wohnungen	9,4%	11,7%	8,0%	13,0%	7,7%	15,8%
Gebäude mit drei bis sechs Wohnungen	23,4%	6,5%	11,4%	12,8%	12,1%	9,2%
Gebäude mit sieben bis zwölf Wohnungen	6,8%	0,6%	2,5%	3,6%	13,7%	2,6%
Gebäude mit 13 und mehr Wohnungen	0,9%	0,2%	0,4%	0,8%	2,1%	0,5%
Wohnungen insg. (absolut)	17.852	38.516	15.405	43.463	21.387	2.252.703

Tab. 3: Gebäudebestand nach Zahl der Wohnungen im Gebäude (Stand: Mai 2011); Quelle: Destatis 2013

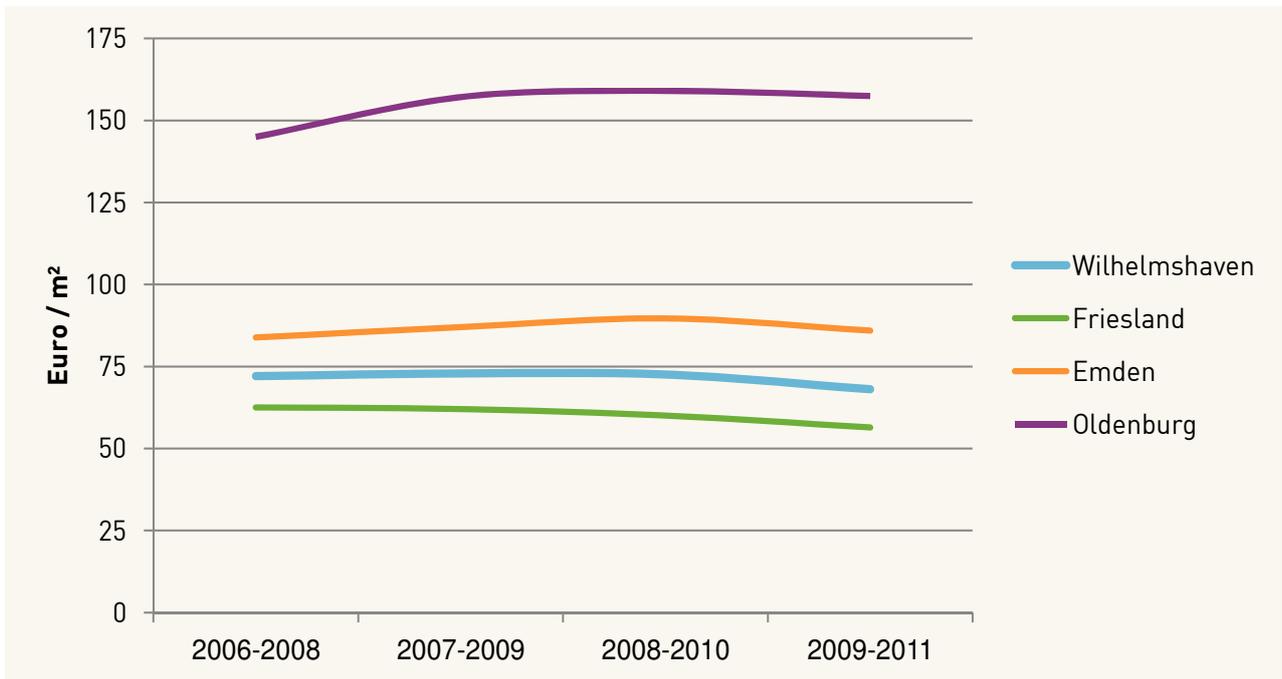


Abb. 23: Preise für baureifes Land im gleitenden 3-Jahres-Durchschnitt; Quelle: NBank o.J. b: 92, NBank o.J. a: 90

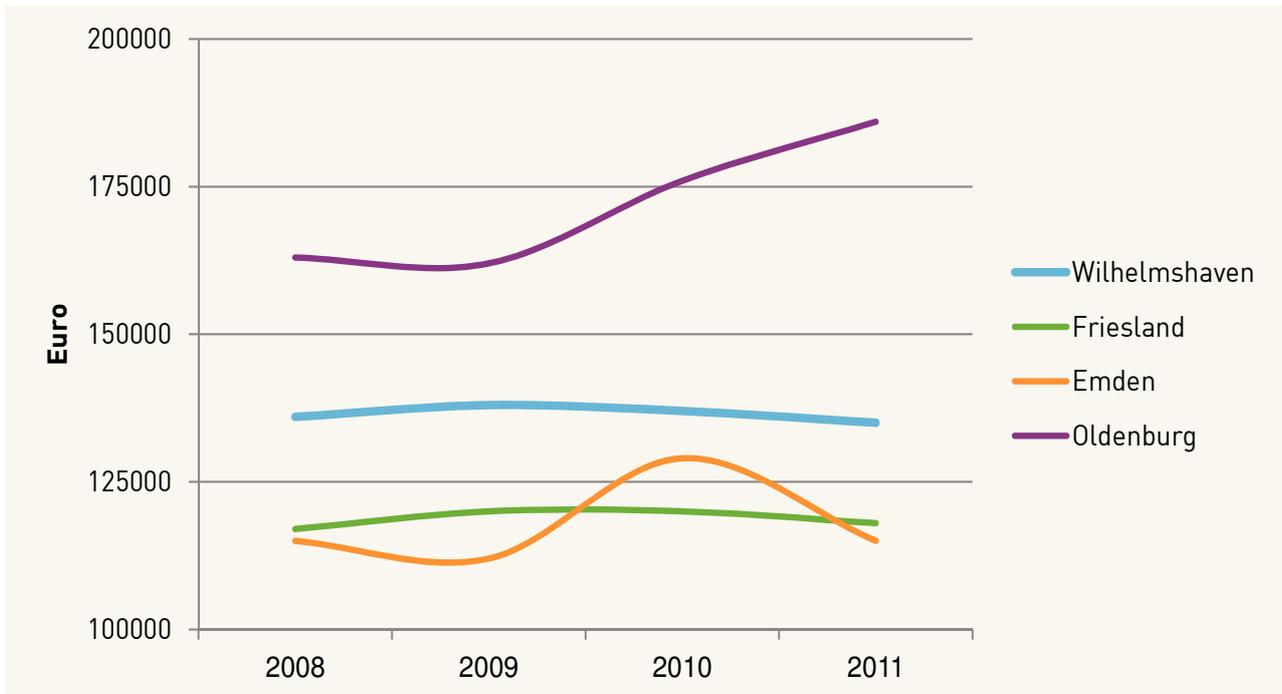


Abb. 24: Preise für Einfamilienhäuser; Quelle: NBank o.J. b: 92, NBank o.J. a: 90

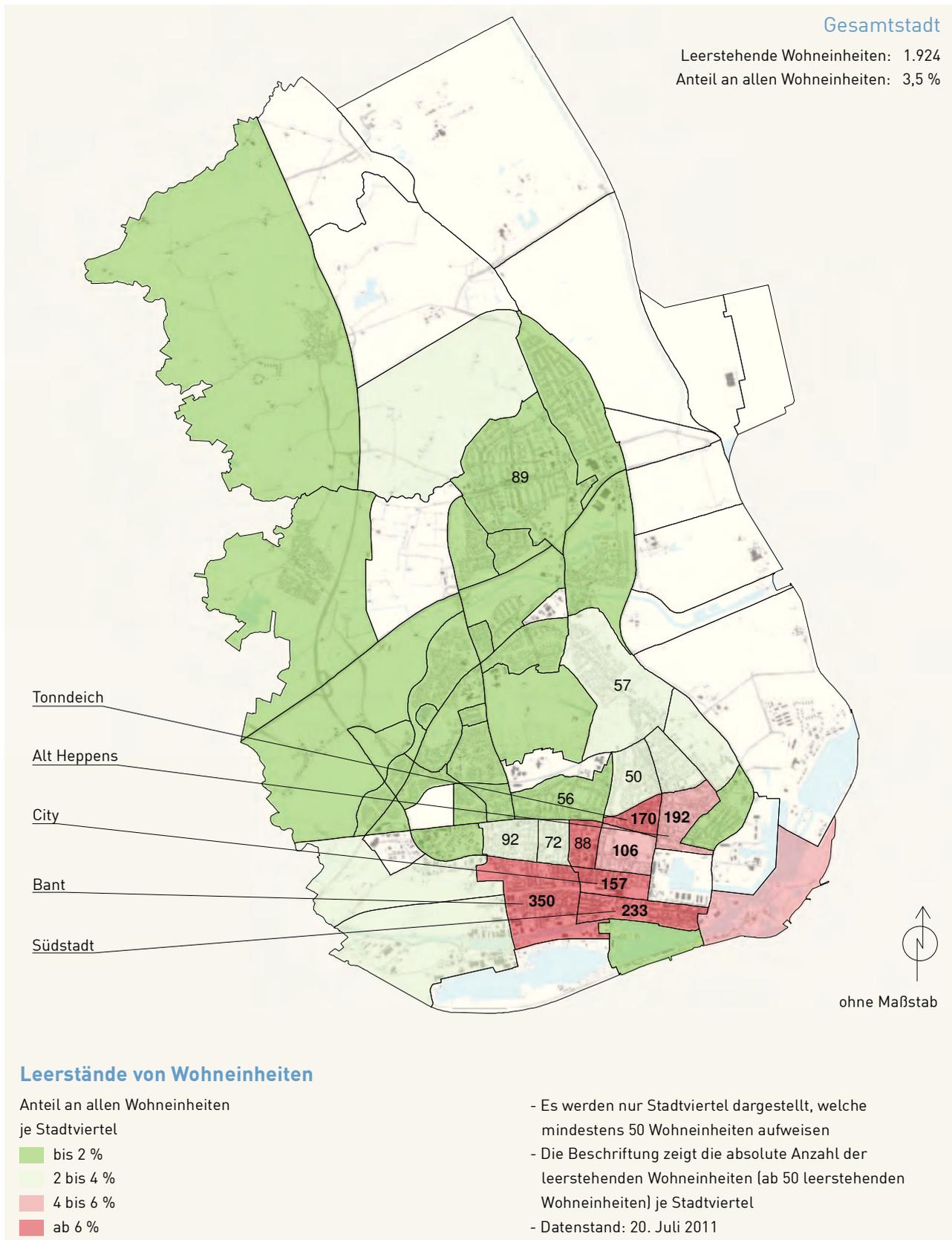


Abb. 25: Leerstände von Wohneinheiten; Datengrundlage: Stadt Wilhelmshaven

Einfamilienhäuser im Generationenwechsel

Wohnflächenpotenziale ergeben sich in Wilhelmshaven sowohl durch Baulücken als auch durch Potenzialflächen nach FNP. Zusätzlich werden künftig Wohnflächen durch einen zunehmenden Generationenwechsel im Bestand verfügbar.

Diese „stillen Potenziale“ im Wohnungsbestand können durch eine Mikroanalyse der Bewohnerstruktur identifiziert werden. Die dazu von SSR entwickelte Methode wird als „Einfamilienhäuser im Generationenwechsel“ bezeichnet. Auf Basis der Einwohnermeldedaten der Stadt Wilhelmshaven sind dabei Ein- und Zwei-Personen-Adressen herausgefiltert worden, an denen ausschließlich Personen von über 60, 70 und 80 Jahren leben, und die sich verorten lassen. Die absolute Anzahl an Adressen in den jeweiligen Altersklassen wurde aus Datenschutzgründen aggregiert auf statistische Bezirke. Es ist davon auszugehen, dass in den identifizierten Bereichen in den nächsten Jahren verstärkt Generationen- und Besitzerwechsel zu erwarten sind und somit verstärkt Bestandsobjekte auf den Markt kommen werden.

Die folgenden Karten zeigen die Ergebnisse der Analyse für Wilhelmshaven im Jahr 2012, die sich folgendermaßen zusammenfassen lassen:

- Insgesamt existieren 17.277 bewohnte Adressen in Wilhelmshaven.
- 1.182 Adressen mit maximal zwei gemeldeten Personen werden ausschließlich von über 80-Jährigen bewohnt. Dies entspricht einem Anteil von 6,8 % aller bewohnten Adressen in Wilhelmshaven.
- 3.837 Adressen mit maximal zwei gemeldeten Personen werden ausschließlich von über 70-Jährigen bewohnt. Dies entspricht einem Anteil von 22,2 % aller bewohnten Adressen in Wilhelmshaven.
- 6.297 Adressen mit maximal zwei gemeldeten Personen werden ausschließlich von über 60-Jährigen bewohnt. Dies entspricht einem

Anteil von 36,4 % aller bewohnten Adressen in Wilhelmshaven.

- Es ist ein Zusammenhang zwischen dem Wohnflächen-Entwicklungsalter von Gebieten und Adressen im Generationenwechsel zu erkennen. Der Großteil der Adressen im Generationenwechsel 70+ wurde im Zuge der Wohnflächenentwicklung zwischen 1946 und 1970 errichtet.
- Aufgrund der geringen Neubautätigkeit von Wohnungen wird der Wohnungsbestand eine besondere Rolle einnehmen. Besonders die ländlichen Gebiete (Sengwarden, Fedderwarden) und die statistischen Bezirke um den Rüstinger Stadtpark werden verstärkt vom Generationenwechsel betroffen sein. Mit dem deutlichen Angebotsüberhang werden Anpassungen des Bestands hinsichtlich Ausstattung, energetischer Sanierung und Wohnungsgröße an Bedeutung zunehmen.
- Der große Anteil an Adressen im Generationenwechsel führt nicht nur zu einem großen Anteil an der Gesamtanzahl frei werdender Wohnungen, sondern auch zu einer steigenden Nachfrage nach altengerechten, zentral gelegenen Miet- oder Eigentumswohnungen.
- Viele durch den Generationenwechsel frei werdende Adressen weisen zusätzlich Defizite in der Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen auf (z. B. Nahversorger, Schulen, Kitas). Die integrierte Erreichbarkeitsanalyse für Haushalte mit Kindern ergab besonders in den ländlichen Stadtteilen und Randbereichen C-Lagen-Befunde. In einer C-Lage sind mindestens 50 % aller untersuchten Infrastruktureinrichtungen lediglich hinreichend erreichbar. Besonders betroffene Stadtteile hinsichtlich Lagedefiziten und Gebäudebeständen im Generationenwechsel 70+ sind Sengwarden, Fedderwarden, Vorlapp (nördlicher Teil) und Teile von Rüstiersiel. Im Zuge des Verkaufs von Immobilien könnten die Lagedefizite zu Vermarktungsproblemen führen.

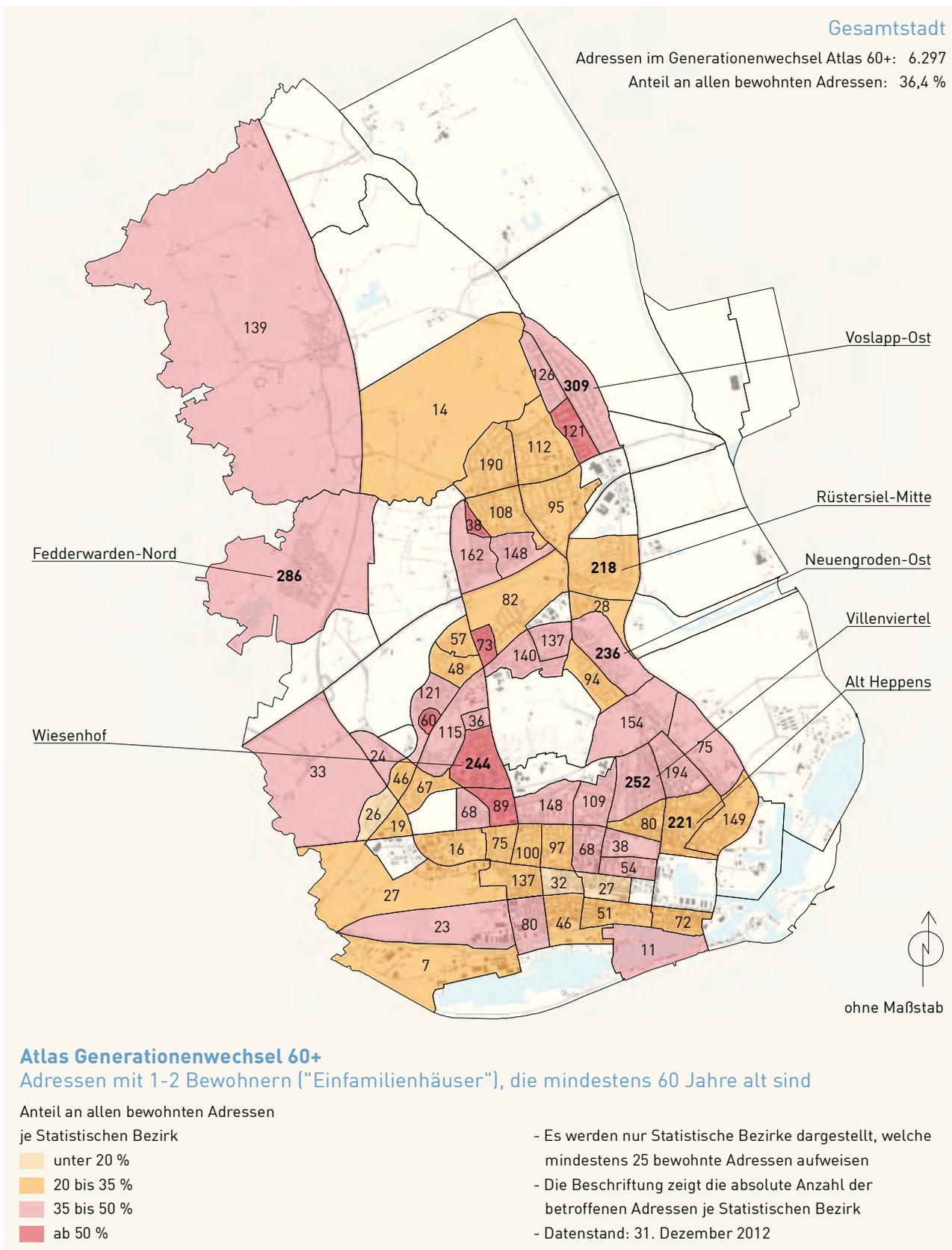


Abb. 26: Atlas Generationenwechsel 60+; Datengrundlage: Stadt Wilhelmshaven

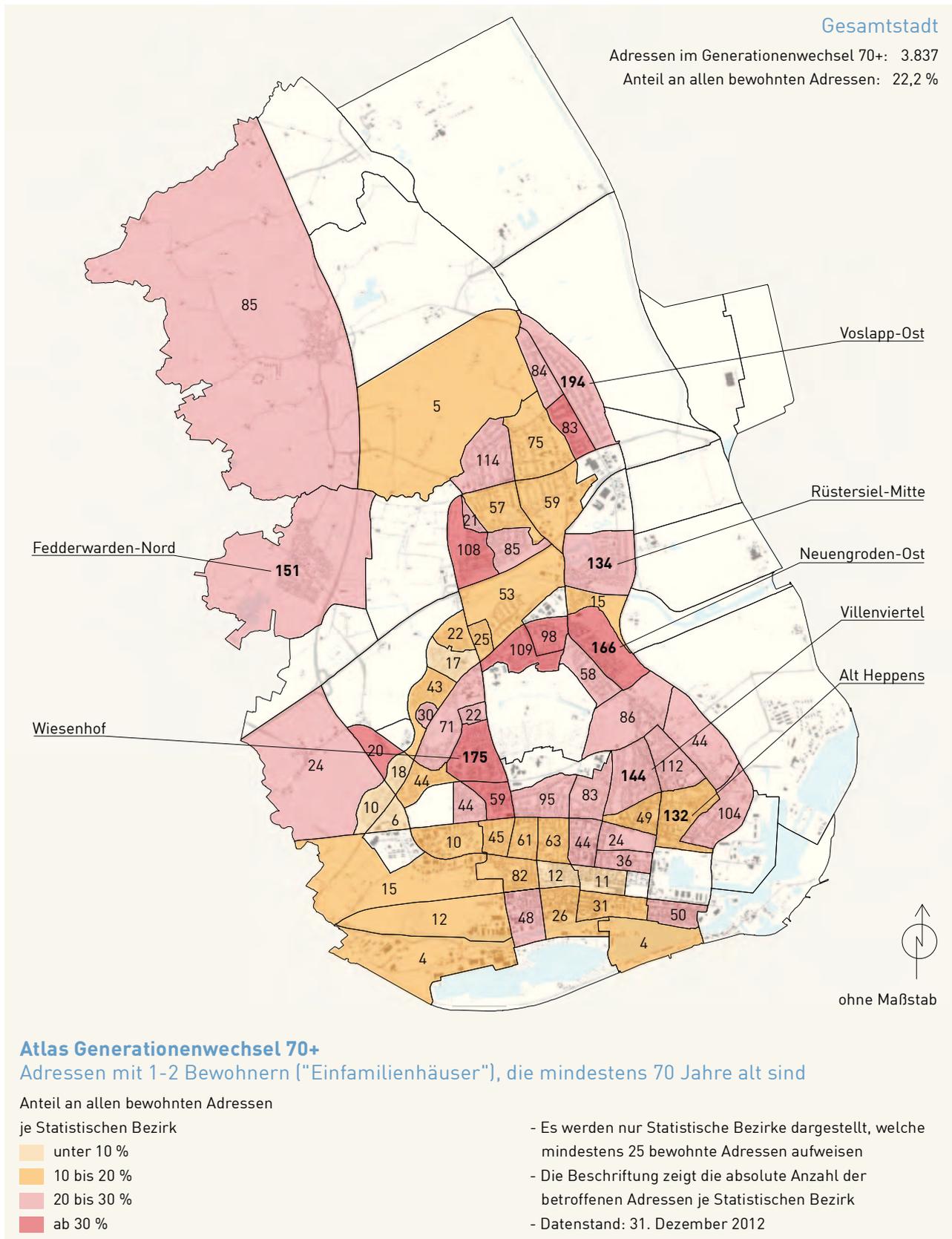


Abb. 27: Atlas Generationenwechsel 70+; Datengrundlage: Stadt Wilhelmshaven

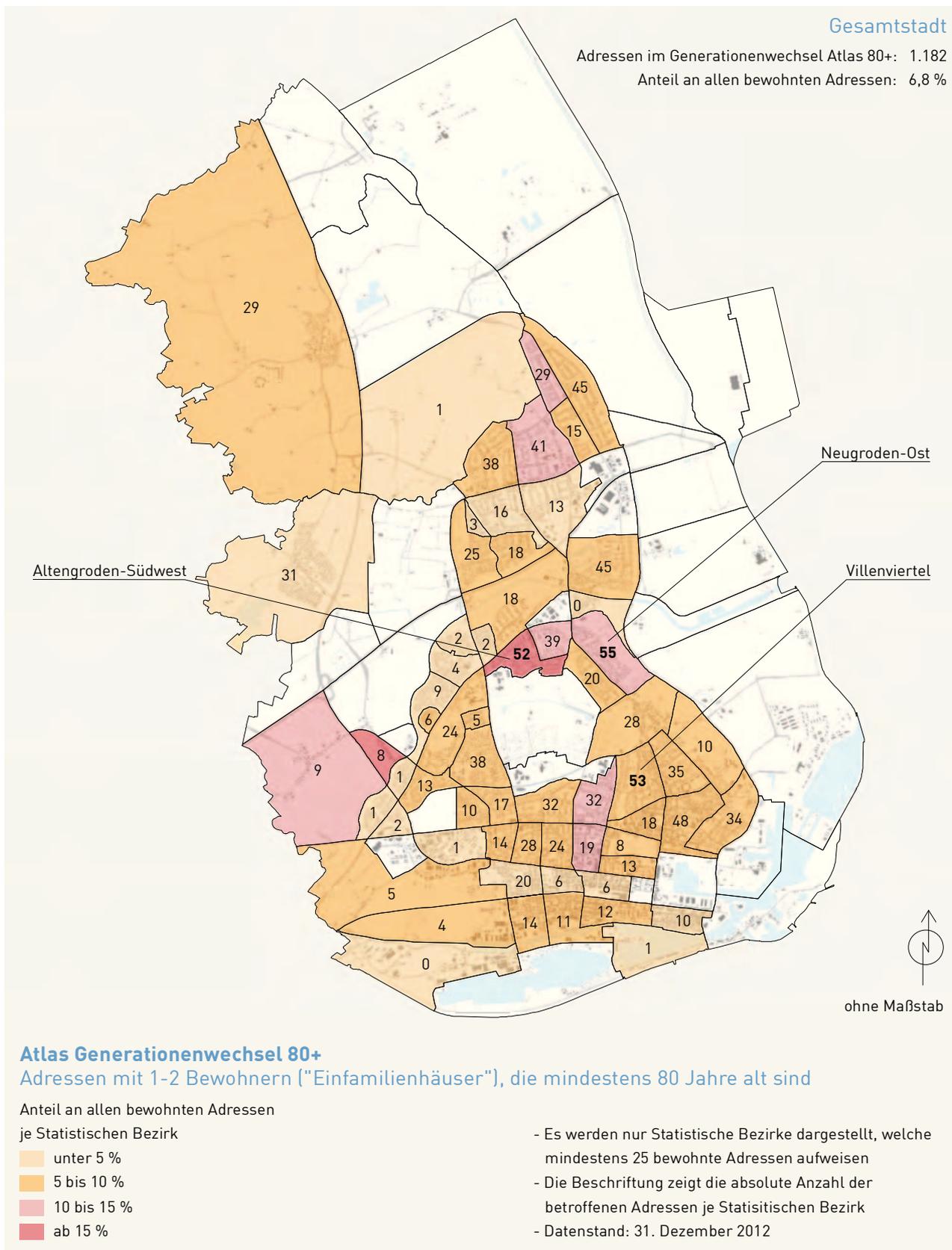


Abb. 28: Atlas Generationenwechsel 80+; Datengrundlage: Stadt Wilhelmshaven

Wohnungsnachfrage

Im Rahmen der Studie „JadeBay bewohnen“ wurden 30 Marktteilnehmer (Wohnungsunternehmen, Immobilienmakler und Immobilienfinanziers) zur Nachfragesituation nach Wohnraum in der Jadebucht-Region befragt. Die Befragung ergab folgende Ergebnisse (vgl. Georg Consulting 2013: 52ff):

- Dominierende nachfragende Haushaltstypen auf dem Wohnungsmarkt sind Seniorenhaushalte, Familienhaushalte und junge Paarhaushalte ohne Kinder.
- Es werden deutlich weniger kleine Wohnungen (unter 60 m²) und große Wohnungen (über 100 m²) nachgefragt.
- Nachgefragte Marktsegmente sind hingegen
 - Wohnungen mittlerer Größe (60 bis 99 m²),
 - Wohnungen mit einem eher günstigen Miet- oder Kaufpreis,
 - Seniorengerechte Wohnungen,
 - Moderne, energieeffiziente und sanierte Wohnungen und
 - Wohnungen in innerstädtischen bzw. stadtnahen Wohnlagen und in Wohnlagen am Wasser.
- Im Rahmen der Studie wurden die wesentlichen Probleme auf dem Wohnungsmarkt der Jadebucht-Region benannt:
 - Mangel an neuem und modernem Wohnraum,
 - hoher Anteil alter und sanierungsbedürftiger Bausubstanz,
 - Mangel an altengerechten Wohnungen,
 - Mangel an nachfragegerechten zentrumsnahen Miet- und Eigentumswohnungen.

Neubaubaubedarf besteht in der Jadebucht-Region insbesondere für Single- und Seniorenwohnungen in zentraler Lage sowie für mittelgroße Wohnungen in Wilhelmshaven. Nachgefragt werden die Wohnungen von drei Nachfragertypen: dem urban-, dem stadtrand- und dem ländlich-orientierten-Nachfragertyp. Die Übersicht (vgl. Tab. 4) stellt die Merkmale der Nachfragertypen und ihre Perspektive zusammen.

tierten-Nachfragertyp. Die Übersicht (vgl. Tab. 4) stellt die Merkmale der Nachfragertypen und ihre Perspektive zusammen.

Perspektive des Wohnens

Die Entwicklung der Wohnungsnachfrage wird in den kommenden Jahren sowohl durch Veränderungen im Zuge des demografischen Wandels als auch durch gesellschaftliche Trends (z. B. Singularisierung) geprägt sein. Die Nachfrageentwicklung nach Wohnraum sowie die Haushaltsprognose für die Stadt Wilhelmshaven lassen einen Rückgang der Haushaltszahlen erwarten (vgl. Abb. 30). Während Wilhelmshaven im Jahr 2009 41.592 Haushalte zählte, wird für das Jahr 2030 ein Rückgang auf 35.353 Haushalte (ca. -18 %) prognostiziert. Auffällig ist, dass ein gleichmäßiger Rückgang in allen Haushaltsklassen zu erwarten ist und nicht die typische Zunahme kleiner und Abnahme größerer Haushalte. Des Weiteren sind nicht alle Haushaltsgruppen homogen über das Stadtgebiet verteilt: In der Innenstadt, in der Südstadt sowie in den Wohngebieten südlich des Stadtparks befinden sich die „kleinsten“ Haushalte. In den Einfamilienhausgebieten der Bezirke Maadetal und Schaardeich sowie in Fedderwarden und Rüstertiel finden sich hingegen die „größten“ Haushalte (vgl. Abb. 31).

Neben der natürlichen Entwicklung der Bevölkerung (Geburten und Sterbefälle) entscheiden vor allem Wanderungen über die Einwohnerentwicklung und über die Nachfrage nach Wohnraum. Der Wanderungssaldo der Stadt Wilhelmshaven ist seit 2009 positiv. Im Jahr 2011 gab es einen Wanderungsgewinn von 235 Personen. Besonders die Altersklasse der 18- bis 25-Jährigen weist einen überdurchschnittlich hohen Wanderungsgewinn auf (vgl. Abb. 17 auf Seite 32). Dies spricht für einen deutlichen Zuzug von Ausbildungswanderern. (vgl. Kapitel Sozialstruktur)

Insgesamt hat die Stadt Wilhelmshaven dennoch mit einem Bevölkerungsverlust zu kämpfen (vgl.

Merkmale	Künftig zu erwartende Nachfrage	Künftig relevante Zielgruppe	Künftig relevante Wohnungstypen
Urban-orientierter Nachfragetyp			
Präferiert Wohnlagen in der Innenstadt oder innenstadtnah; wohnen verstärkt in Zweipersonenhaushalten; Nähe zum Arbeitsplatz, Schule, Kita ist wichtig; wünscht positives kultur- und Freizeitangebot und ein urbanes Umfeld; Umzugswahrscheinlichkeit: 30%; Standorttreue: 33,3%	 tendenzieller Bedeutungsgewinn	Junge Menschen (Singles, Paare ohne Kinder, Familien); Ältere Menschen (Best Ager, Senioren)	Mietwohnungen, Eigentumswohnungen, nachrangig auch Eigenheime
Stadtrand-orientierter Nachfragetyp			
Präferiert Wohnlagen am Stadtrand; wohnt verstärkt in Zweipersonenhaushalten; legt Wert auf ruhige Wohnlage bzw. Lage im Grünen, die Nähe zur Familie, Freunden oder Bekannten, die Nähe zum Arbeitsplatz und Möglichkeiten zum Eigentumserwerb; Umzugswahrscheinlichkeit: 24%; Standorttreue: 52%	 langfristiger tendenzieller Bedeutungsverlust; Nachfrage wird von der wohnungs-nahen Infrastruktur-ausstattung beeinflusst	Familien, nachrangig auch Junge Menschen und Best Ager	Eigenheime, nachrangig auch Mietwohnungen und Eigentumswohnungen
Ländlich-orientierter Nachfragetyp			
Präferiert Wohnlagen im ländlichen Raum; hoher Anteil an Haushalten mit drei oder mehr Personen; legt Wert auf ruhige Wohnlage bzw. Lage im Grünen, die Nähe zur Familie, Freunden oder Bekannten, die Nähe zum Arbeitsplatz und Möglichkeiten zum Eigentumserwerb; Umzugswahrscheinlichkeit: 20%; Standorttreue: 20%	 mittel- bis langfristiger tendenzieller Bedeutungsverlust	Familien, nachrangig auch Urlauber (bei Umnutzung als Ferienhäuser)	Eigenheime, Resthöfe, nachrangig aus Ferienhäuser

Tab. 4: Perspektive der Nachfragertypen auf dem Wohnungsmarkt der Jadebucht-Region; Datengrundlage: Georg Consulting 2013: 91ff.

Abb. 32]. Zwischen 2007 und 2012 hat die Stadt 1.499 Einwohner verloren. Das entspricht einem Rückgang von 1,85 %. Die größten Verluste hat die Stadt in den statistischen Bezirken Bant Nord-Ost und Süd-West sowie Altengroden Nord. Die stärksten Gewinne sind hingegen in den statistischen Bezirken Schaar und Fedderwardergroden Nord-Ost festzustellen.

Zusammenfassend dürfte in den kommenden Jahren die Nachfrage nach Wohnraum weiter zurückgehen. Die prognostizierte Altersstruktur lässt auf eine rückläufige Nachfrage von Familien nach Einfamilienhäusern und auf eine steigende Nachfrage von jungen Menschen (18-25 Jahre) und Senioren nach mittelgroßen Miet- und Eigentumswohnungen schließen.

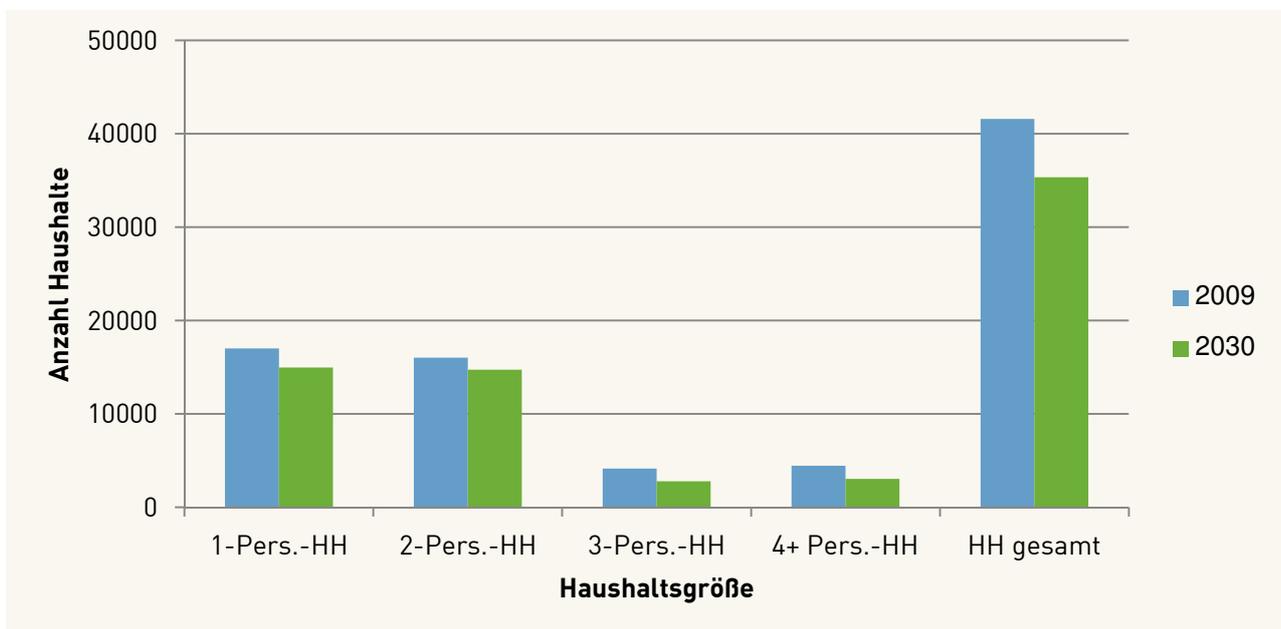


Abb. 29: Prognose der Haushalte in Wilhelmshaven; Quelle: NBank o.J. a: 100



Abb. 30: Altengroden Nord

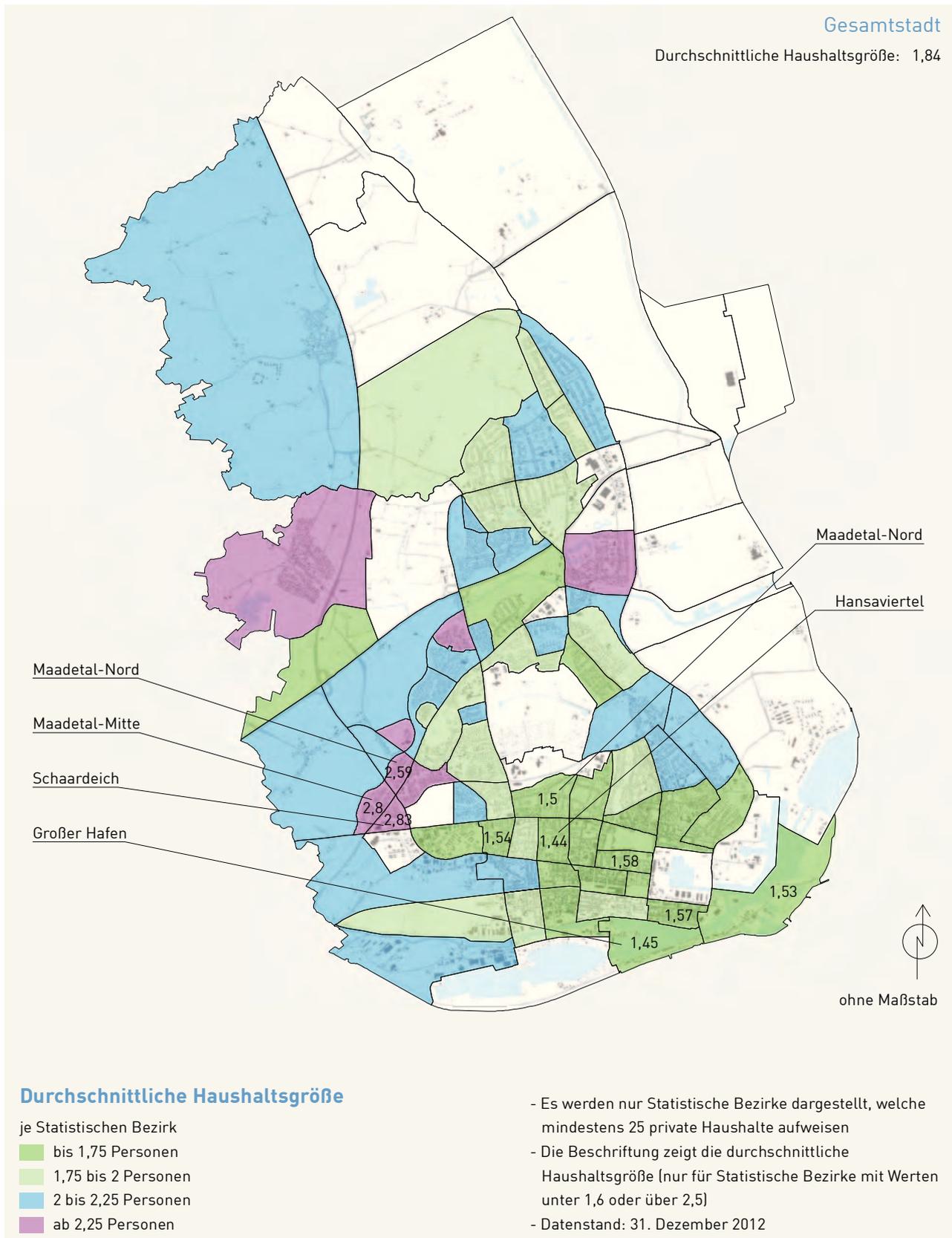


Abb. 31: Durchschnittliche Haushaltsgröße nach statistischen Bezirken; Datengrundlage: Stadt Wilhelmshaven

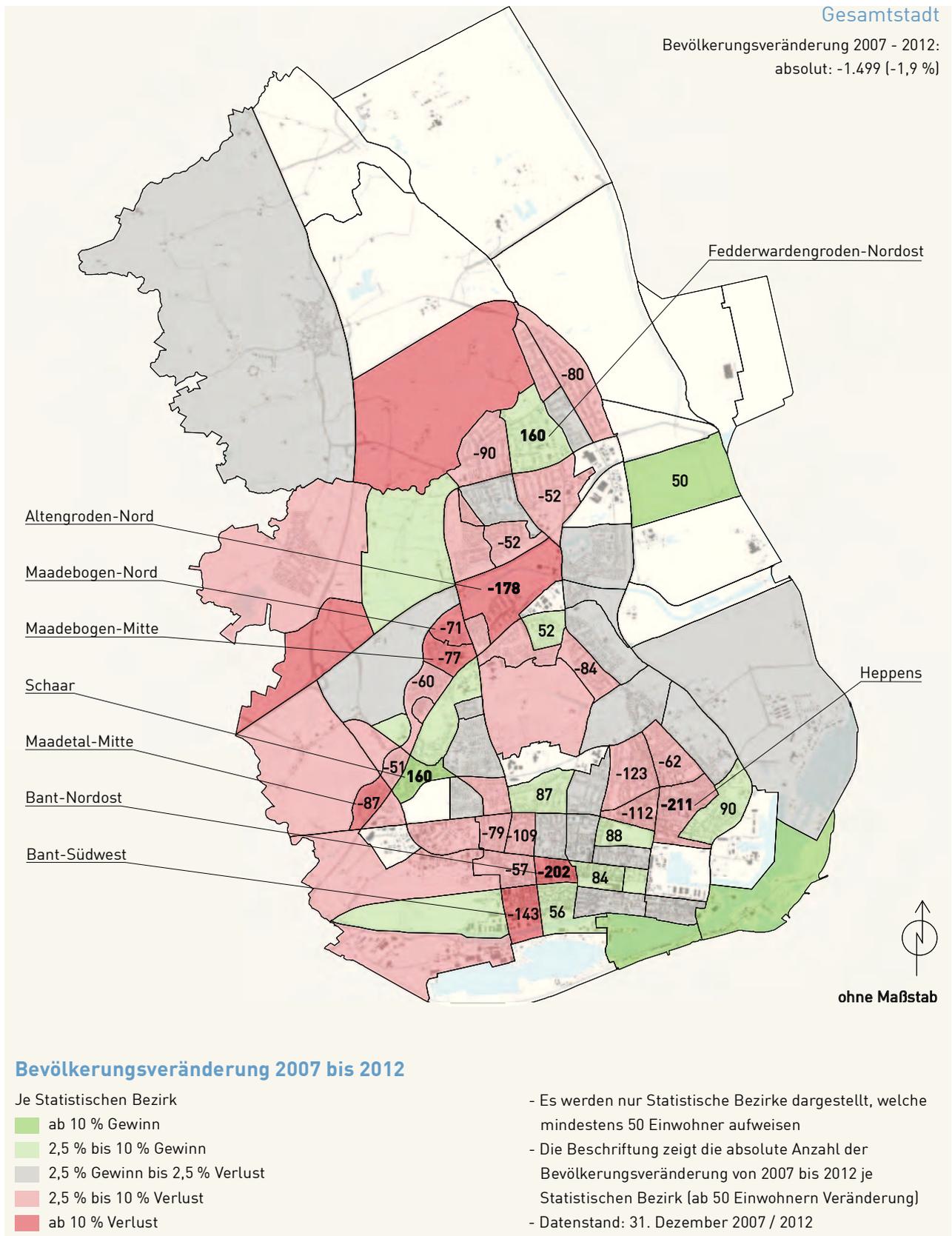


Abb. 32: Bevölkerungsveränderung 2007 bis 2012; Datengrundlage: Stadt Wilhelmshaven



Abb. 34: Wohnen am Jadebusen



Abb. 35: Heppens



Abb. 36: Werftstraße (Südstadt)



Abb. 37: Siebethsburg (Siebethsbürger Straße)

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ■ Günstiger Wohnstandort im Eigentums- und Mietsegment ■ Kein Wohnraummangel, auch nicht für einkommensschwache und Starterhaushalte ■ Hohe Wohnzufriedenheit bei den Bewohnern ■ Vorhandene Ansätze alternativer Wohnformen (u. a. Seniorenhausgemeinschaften, Familienwohnen) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Quantitatives Überangebot an unmodernisierten Mehrfamilienhaussegmenten, an älteren Einfamilienhäusern sowie generell in Randlagen ■ Unzureichendes Angebot an modernen, besonderen, energieeffizienten Wohnungen, an seniorenrechtlichen Wohnungen und an attraktiven Wohnungen in innerstädtischen und stadtnahen Wohnlagen ■ Fehlendes kommunales Wohnungsunternehmen als Akteur ■ Bestände in der Hand von global agierenden Großunternehmen und Fonds mit fehlender Bereitschaft zu Investitionen und Engagement vor Ort ■ Zum Teil mangelnde Attraktivität des Wohnumfelds
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ■ Wasserlagen und urbane Lagen als attraktive Wohnstandorte und Besonderheit in der Region (z.B. Südstadt, Innenhafen) ■ Aktive Wohnungsbaugenossenschaften ■ Günstige Preise ermöglichen Eigentumslösungen in zentraler Lage ■ Städtebaulich hochwertige historische Wohnquartiere ■ Wanderungsgewinne in der Gruppe der 18- bis 24-Jährigen („Starterhaushalte“) ■ Wachsende Zielgruppen im Bereich der älteren Menschen („Best Ager“ und Senioren) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nutzungskonflikte Wohnen mit Gewerbe/ Industrie und Freizeit (insb. an Wasserlagen) ■ Demografische Entwicklung verringert und verändert die Nachfrage (u. a. mangelnde Investitionsbereitschaft) und führt zu Leerständen in unattraktiven Lagen und Beständen ■ Zunehmende Fragmentierung des Stadtbilds durch Leerstände, Rückbauten und unsanierte Bestände bei gleichzeitiger Entwicklung neuer Baugebiete am Stadtrand („Perforierung der Stadt“) ■ Bereiche entlang von Hauptstraßen sind als unattraktive Lagen besonders betroffen und prägen ein negatives Stadtbild ■ Hoher Anteil an Einfamilienhausgebieten im Generationenwechsel (Unterstützungsbedarfe und mangelnde zukünftige Vermarktbarkeit der Bestände) ■ Günstige Wohnkosten und hohes Angebot an kleinen Wohnungen begünstigen den Zuzug von Transferhilfe-Empfängern aus der Region

Aus der Analyse ergeben sich folgende Kernaufgaben für das Handlungsfeld Wohnen:

- Verringerung des quantitativen Überangebots an Wohnungen
- Verringerung des Unterangebots an Wohnungen von guter Qualität
- Sicherung einer kompakten Siedlungsstruktur

4.2

Wirtschaft

Vorliegende Konzepte

- Hilligweg u. Kull (2012:) Standortfaktoren der JadeBay Region - Analyse und Handlungsansätze zur Attraktivitätssteigerung des regionalen Arbeitsmarktes. Forschungsbericht
- Niedersächsisches Ministerium Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2009): Gutachten zur Stärkung und Weiterentwicklung der Maritimen Wirtschaft in Niedersachsen und zum Aufbau maritimer Cluster
- Niedersachsen Ports et al. (2004): Hafenentwicklungsplan

Branchen des Wirtschaftsstandortes

Besondere Alleinstellungsmerkmale weist Wilhelmshaven in den folgenden Branchen auf:

- Maritime Wirtschaft und Logistik
- Marine/Bundeswehrstandort
- Chemische Industrie und Energiewirtschaft

Maritime Wirtschaft und Logistik

Seit der Eröffnung des JadeWeserPort (JWP) im Herbst 2012 verfügt Wilhelmshaven über den einzigen Tiefseehafen Deutschlands und den östlichsten der Nordrange (nördliche Seehäfen Europas)

(vgl. Niedersachsen Ports et al. 2004:7). Dem Container-Terminal schließt sich eine Logistik-Zone mit Güterverkehrszentrum an. Die Zahl der umgeschlagenen Container sowie die Nutzungen der Gewerbeflächen in der Logistik-Zone bleiben derzeit noch hinter den Erwartungen zurück. Der JWP bietet jedoch erhebliches Potenzial für die zukünftige Wirtschaftsentwicklung von Wilhelmshaven.

Mit der wachsenden Geschäftstätigkeit am JWP wird auch eine Steigerung der Produktivität im Bereich der maritimen Dienstleistungen erwartet. Betriebe der Hafenwirtschaft, unter ihnen auch na-

menhafte Schiffbau-Unternehmen, befinden sich bereits heute entlang der weiter südlich gelegenen Hafenbecken. (vgl. NMWAV 2009: 16).

Zum maritimen Cluster des Wirtschaftsstandortes zählt auch der Bereich der Meerestechnik. Neben verschiedenen wissenschaftlichen Institutionen – unter anderem das Institut für Chemie und Biologie des Meeres der Universität Oldenburg sowie das Forschungsinstitut Senckenberg – haben sich auch Unternehmen dieser Branche in der Stadt angesiedelt (vgl. NMWAV 2009: 16, 27).

Einen besonderen Stellenwert nimmt hierbei die Biosphere AG am Standort Wilhelmshaven ein, die sich in besonderer Weise im Bereich der Maritimen Wirtschaft und speziell in der Meerestechnik engagiert. Zu ihrem Standort gehört auch das Jade Innovationszentrum. Dieses Gründerzentrum ist vor allem auf junge Unternehmen aus dem Bereich der Biotechnologien ausgerichtet und verfügt neben Büroräumen auch über die notwendigen Labore (vgl. Biosphere AG 2013). Des Weiteren besteht in diesem Bereich eine enge Kooperation zwischen den verschiedenen Forschungs- und Bildungsreinrichtungen.

Marine/Bundeswehrstandort

Bedeutender Wirtschaftsfaktor in Wilhelmshaven ist traditionell die Marine, für die es der Haupthafen ist. In Wilhelmshaven befinden sich acht Marineanlagen und 36 Bundeswehrdienststellen, darunter ein Logistikzentrum der Bundeswehr (vgl. Stadt Wilhelmshaven 2013 f). Die Bundeswehr beschäftigt in Wilhelmshaven ca. 9.000 Soldaten und zivile Mitarbeiter. Werden die in Wilhelmshaven ansässigen Familien der Bundeswehrangehörigen hinzugenommen, ergeben sich ca. 20.000 Personen, die der Bundeswehr wirtschaftlich zuzurechnen sind (vgl. Hilligweg/Kull 2012: 33). Wilhelmshaven wird auch in Zukunft für die Bundeswehr und insbesondere für die Marine von zentraler Bedeutung sein.

Chemische Industrie und Energiewirtschaft

Die Betriebe der Branchen Chemie (insbesondere Petrochemie) und Energiewirtschaft befinden sich vor allem in den östlichen Industrie- und Gewerbegebieten. Terminals für Rohölimporte, Raffinerien, Kavernenanlagen und Kohlekraftwerke qualifizieren Wilhelmshavens als „Energiedrehscheibe“ (vgl. Hilligweg/Kull 2012: 40) und stellen Alleinstellungsmerkmale des Wirtschaftsstandorts dar.

Vor dem Hintergrund der Energiewende ist ein besonderes Augenmerk auf die Offshore-Windenergie zu legen, die als maritime Zukunftsbranche für Wilhelmshaven gelten kann. Wichtiger Standortfaktor für die OffshoreWindenergie-Branche ist der Innenhafen, der ein tide-unabhängiges Arbeiten ermöglicht. Das Deutsche Windenergie-Institut (DEWI) (vgl. Kapitel 4.4 Mobilität und technische Infrastruktur) und die in Wilhelmshaven gegründete JADE Werke GmbH, sind erste Unternehmen, die bereits heute das Standortpotenzial nutzen. Darüber hinaus gibt es weitere Interessenten aus dieser Branche (vgl. Wilhelmshavener Zeitung vom 04.07.2013). Der momentan verzögerte Ausbau der Offshore-Windparks in Nord- und Ostsee hemmt allerdings derzeit weitere Investitionsvorhaben der vorhandenen Betriebe sowie Neuansiedlungen (vgl. Wilhelmshavener Zeitung vom 25.05.2013).

Wissenschaft, Gesundheitswirtschaft und Tourismus

Auch die fachliche Ausrichtung der Studienangebote an der 2009 gegründeten Jade Hochschule hat sich für den Standort Wilhelmshaven an den bestehenden und potenziellen wirtschaftlichen Schwerpunkten orientiert. So finden sich hier Studienangebote in den Fachrichtungen „Ingenieurwissenschaften“, „Management, Information, Technologie“ und „Wirtschaft“. Die Studierenden können hier unter anderem Studienabschlüsse in Maschinenbau, Medizintechnik, Meerestechnik und Tourismuswirtschaft erwerben. Durch die Angebote von dualen Studiengängen ergibt sich eine

weitere Verbindung zwischen Wissenschaft und Wirtschaft (vgl. Jade Hochschule 2013).

Weitere bedeutende Branchen für den Wirtschaftsstandort sind die Gesundheitswirtschaft und der Tourismus (siehe „Arbeitsmarkt“ auf Seite 59). Im Bereich der Gesundheitswirtschaft finden sich u. a. öffentliche und private Kliniken, Rehabilitationseinrichtungen und ambulante Pflegedienste. Ein großer Arbeitgeber ist das Reinhard-Nieter-Krankenhaus (1.300 Beschäftigte).

Flächenverfügbarkeit

In Wilhelmshaven verfügt über große Flächenpotenziale für Industrie- und Gewerbeansiedlungen (vgl. Tab. 5). Die Gewerbeflächen sind zum Großteil sofort verfügbar und befinden sich überwiegend in städtischer Hand. Im Gegensatz dazu sind weitere Industrieflächen nur begrenzt am Markt verfügbar. Der Großteil der Flächenreserven befindet sich im Bereich des JadeWeserPort und wird vom Eigentü-

mer, dem Land Niedersachsen, nur als Pachtfläche vergeben. Für viele Industrieflächen muss zudem noch Planungsrecht geschaffen werden, was durch bestehende Nutzungskonflikte erschwert wird. Die Flächen des Voslapper Groden Nord und Süd sind laut Landesraumordnungsprogramm für Nutzungen mit hafenorientierten wirtschaftlichen Anlagen vorgesehen. Gleichzeitig sind diese Gebiete als EU-Vogelschutzgebiet und Naturschutzgebiet naturschutzrechtlich geschützt (vgl. Kapitel 4.5 Umwelt, Natur und Landschaft). Eine wirtschaftliche Nutzung dieser Flächen ist dementsprechend mit hohen einschränkenden Auflagen verbunden. Zudem ist der Immissionsschutz für die westlich gelegene Wohnbebauung bei der Planung zu berücksichtigen. Weitere Konflikte können an den südlichen Wasserlagen auftreten, die eine hohe Bedeutung für Freizeit und Naherholung haben und zugleich gewerbliche Potenzialflächen vor allem für maritime Branchen darstellen.

Status	Verfügbare Nettofläche (ha)	Sofort verfügbare Fläche (ha)
Rechtskräftiger B-Plan	Gewerbe: 155,5	99,1
	Industrie: 129,5	122,5
B-Plan in Aufstellung		61
Raumordnerisch gesicherte Fläche		653
Insgesamt	999,0	935,6

Tab. 5: Verfügbare Flächenpotenziale für Gewerbe- und Industrienutzungen nach planungsrechtlichem Status; Quelle: Stadt Wilhelmshaven 2013 g

Arbeitsmarkt

Die Stadt Wilhelmshaven besitzt angesichts ihrer mehr als 11.000 Einpendler in der Region eine hohe Bedeutung als Arbeitsort (vgl. Abb. 42). Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten steigt dabei kontinuierlich an (vgl. Tab. 6).

Über die Hälfte der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten arbeitet im tertiären Wirtschaftssektor (vgl. Abb. 43). Einen Schwerpunkt bildet dabei die Gesundheitswirtschaft (vgl. Club zu Wilhelmshaven 2011: 11). Jeder fünfte sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ist im Bereich Handel, Verkehr und Gastgewerbe beschäftigt. Dies liegt unter anderem in der steigenden Bedeutung der Tourismuswirtschaft begründet (vgl. Kapitel 4.7 Freizeit und Tourismus). Neben den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten verfügt Wilhelmshaven mit 8,75 % über einen vergleichsweise hohen Anteil an Beamten (Niedersachsen 5,5 %, Deutschland 5,0 %).

Die Stadt Wilhelmshaven weist eine überdurchschnittlich hohe Arbeitslosenquote auf, die seit 2008 konstant über 12 % lag. Im regionalen Vergleich liegen die Werte nur in Bremerhaven höher, aber selbst in den Städten Oldenburg und Emden noch über dem Durchschnitt für Niedersachsen. Auffällig ist darüber hinaus, dass Wilhelmshaven mit einem Anteil von 44% an Langzeitarbeitslosen ebenfalls über dem Landes- (35%) und Bundesdurchschnitt (36%) liegt (Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2013 b).

	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	
	am Arbeitsort Wilhelmshaven	am Wohnort Wilhelmshaven
2008	25632	21717
2009	25812	21736
2010	26481	21645
2011	27050	22444
2012	27870	23440

Tab. 6: Entwicklung der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 2008-2012 nach Arbeits- und Wohnort; Quelle: Stadt Wilhelmshaven 2013 d

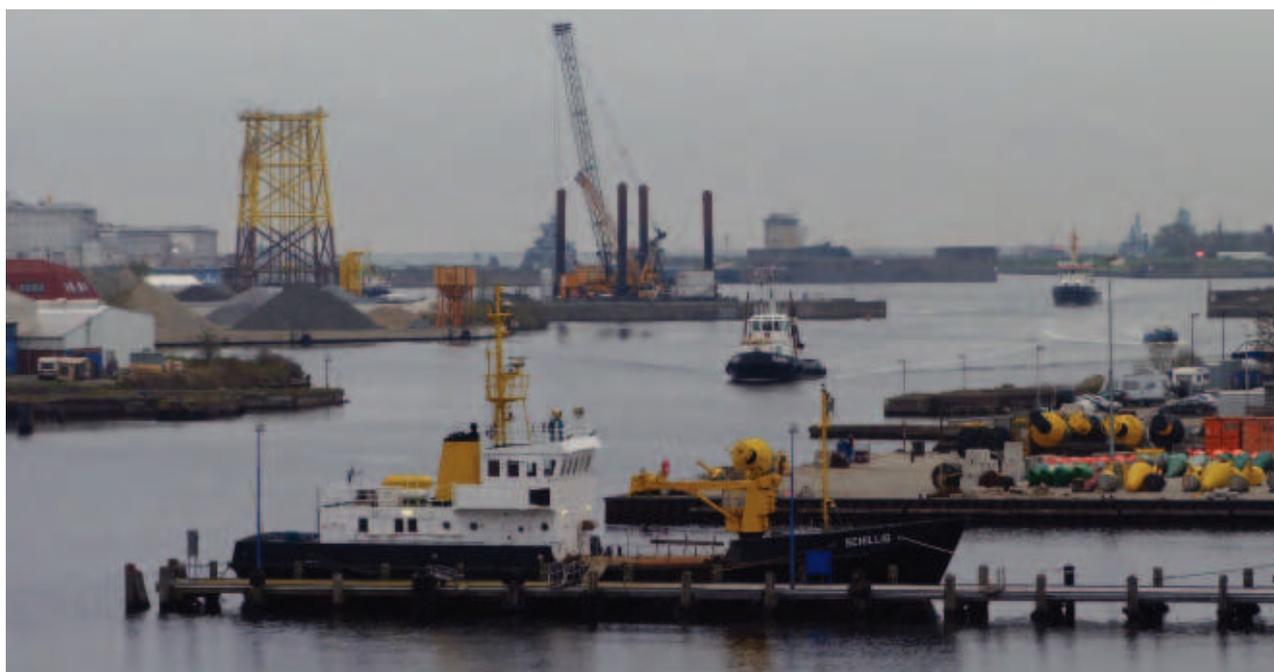


Abb. 38: Blick über den Nordhafen



Abb. 40: Pendlerverhalten der sozialversicherungspflichtig Beschaftigten 2010; Quelle: Stadt Wilhelmshaven 2010 a



Abb. 39: JadeWeserPort

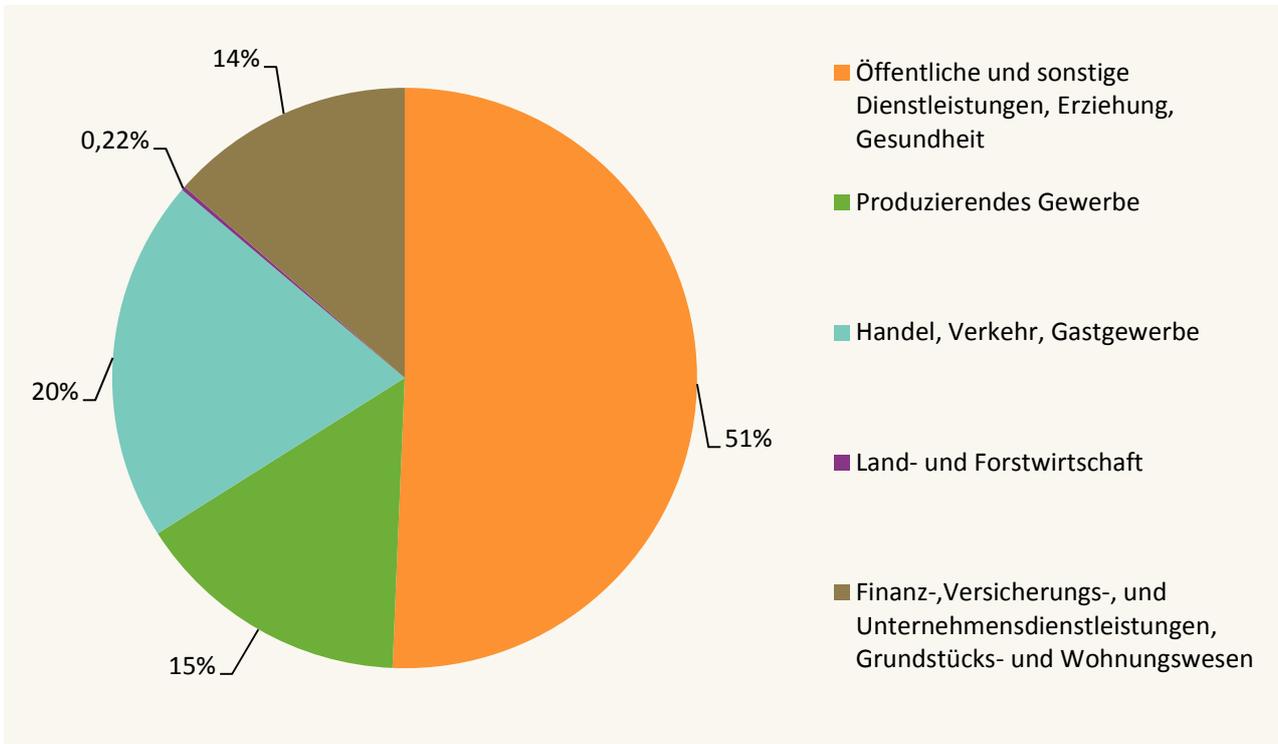


Abb. 41: Erwerbstätige nach Wirtschaftsbereichen 2010; Quelle: Destatis 2013

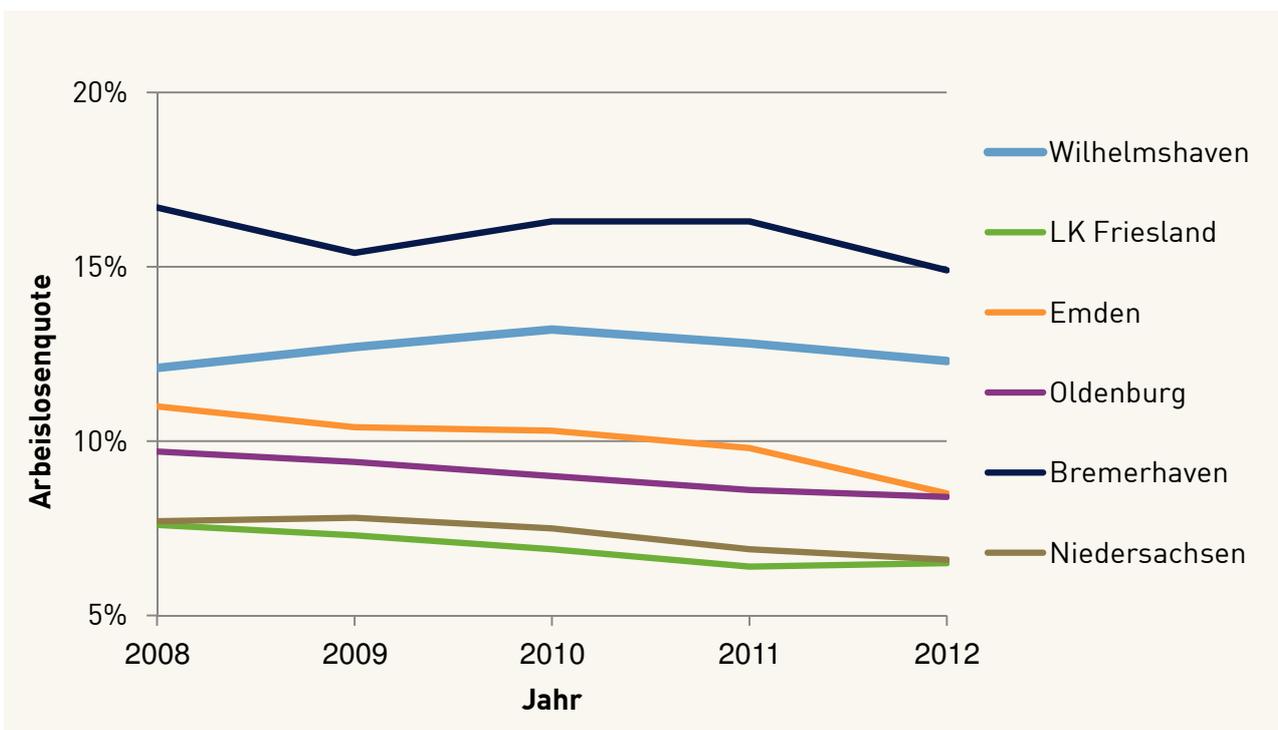


Abb. 42: Entwicklung der Arbeitslosenquote 2008 - 2012; Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2013

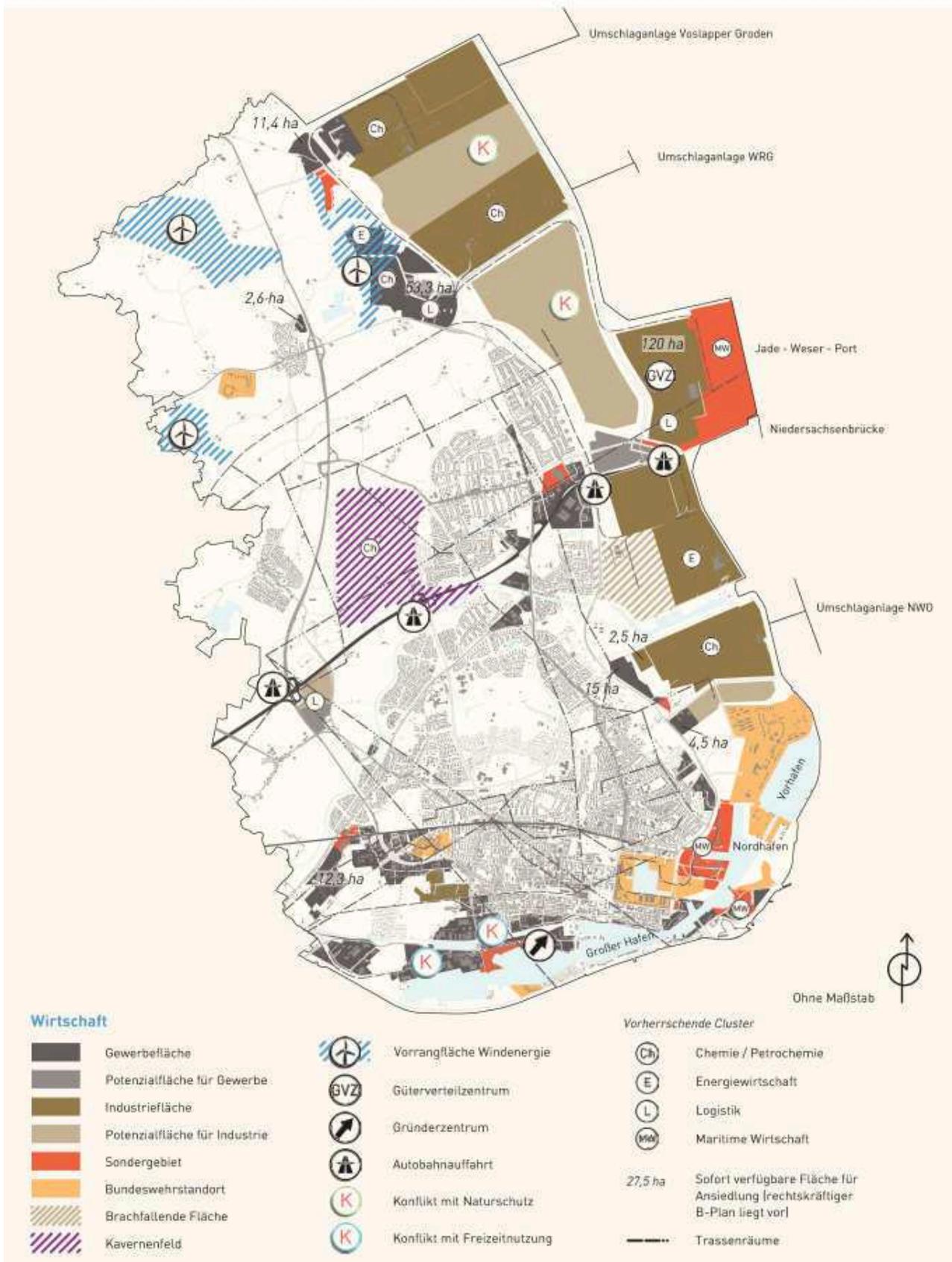


Abb. 43: Analysekarte Wirtschaft; Datengrundlage: Stadt Wilhelmshaven

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ■ Entwicklungspotenziale der Leitbranchen: Maritime Wirtschaft/ Logistik, Chemische Industrie/ Energiewirtschaft, Tourismus, Gesundheitswirtschaft ■ Haupthafen der deutschen Marine und zweitgrößter Bundeswehrstandort in Deutschland ■ Viele Arbeitsplätze im tertiären Sektor (Verwaltung, Dienstleistungen) (51 %) ■ Multimodale (Verkehrs-) Anbindung (Straße, Schiene, Wasser, Pipeline) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hohe Arbeitslosenquote (über 12 %) ■ Wenig Arbeitsplätze im produzierenden Gewerbe (15 %) ■ Keine klare Profilierung der vorhandenen Gewerbe- und Industrieflächen ■ Zu geringe Ausprägung von Forschung und Entwicklung (F&E), mangelnde Innovationskraft ■ Fehlende Kreativ- und Kulturwirtschaft
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ■ Entwicklungspotenzial von JadeWeserPort und Hafenvirtschaft ■ Mögliche Kooperation zwischen Bundeswehr/ Marine, Wirtschaft und Forschung ■ Über 1.000 ha freie Gewerbe- und Industrieflächen, insb. mit Wasserzugang (u. a. Flächenpotenziale für Serviceeinrichtungen von Windkraftanlagen) ■ Klare Ausrichtung der Wirtschaftsförderung auf die Leitbranchen und zentrale Betriebe 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nutzungskonflikte (gewerblich/industriell versus Freizeit/Erholung, Naturschutz und Wohnen) ■ Eingeschränkte Verfügbarkeit der Industrie- und Gewerbeflächen aufgrund der Eigentumsverhältnisse ■ Starke Abhängigkeit von zwei Branchen aufgrund des hohen Anteils von Beschäftigten bei der Bundeswehr und im tertiären Sektor ■ Fachkräftemangel

Aus der Analyse ergeben sich folgende Kernaufgaben für das Handlungsfeld Wirtschaft:

- Stärkung und Profilierung des Wirtschaftsstandorts in den bestehenden Leitbranchen und in der Zukunftsbranche Kreativ- und Kulturwirtschaft
- Förderung von Innovation und F&E-Einrichtungen
- Gezielte Flächenentwicklung und Bewältigung der Nutzungskonflikte

4.3

Einzelhandel und Nahversorgung

Vorliegende Konzepte

- CIMA GmbH (2007): Einzelhandelsentwicklungskonzept für das Oberzentrum Wilhelmshaven

Wilhelmshaven sollte als Oberzentrum einen zentralen Einzelhandelsstandort für den Jade-Weser-Raum darstellen. Die aktuelle Situation des Einzelhandels zeigt jedoch deutliche Schwächen. Zwar verfügte Wilhelmshaven im Jahr 2007 mit 2,1 m² Verkaufsfläche pro Einwohner über eine überdurchschnittlich hohe Verkaufsfläche, die Flächenproduktivität war mit 2.711 € pro m² jedoch die geringste im Vergleich mit anderen Oberzentren Niedersachsens (vgl. CIMA GmbH 2007: 48, 51). Auch die Kaufkraftbindung lag im selben Jahr bei lediglich 82 %. Die größten Kaufkraftabflüsse gab es in den Bereichen Lebensmittel und Möbel sowie Elektronikartikel. Kaufkraftzuflüsse verzeichnete man hingegen in den Segmenten Lebensmittel und Bekleidung sowie in den baumarktspezifischen Sortimenten (vgl. CIMA GmbH 2007: 43 f).

Die Innenstadt mit der Haupteinkaufsstraße Marktstraße und der NordseePassage ist der zentrale Einzelhandelsstandort in Wilhelmshaven, verfügt

jedoch nicht über die erforderliche Attraktivität als zentrale Einkaufslage eines Oberzentrums. Eine Vielzahl regionaler und überregionaler Filialisten im mittleren und unteren Preissegment prägt neben einem Kaufhaus das Angebot. Hochwertige Anbieter sind nur in geringem Umfang vorzufinden. Zudem hat der Betreiber der NordseePassage im Herbst 2012 Insolvenz angemeldet (vgl. Wilhelmshavener Zeitung vom 19.11.2012).

Nahversorgung

Die Situation der Nahversorgung ist in der Kernstadt überwiegend als positiv einzustufen. Besonders auffällige Versorgungslücken finden sich jedoch in den peripher gelegenen Ortsteilen Fedderwarden und Sengwarden sowie Voslapp, Rüstersiell und Coldewei. Aber auch innerhalb der Kernstadt gibt es, wie in Teilen von Neuende oder im Villenviertel, einige unterversorgte Bereiche (vgl. Abb. 50 und Abb. 51).

	Einzelhandels- umsatz je Einwohner	Verkaufsfläche je Einwohner			Flächenproduk- tivität je m ² Verkaufsfläche
		gesamt	im periodischen Bedarf	im aperiodischen Bedarf	
Wilhelmshaven	5 689 €	2,1 m²	0,60 m²	1,50 m²	2 711 €
Braunschweig	7 446 €	2,0 m ²	0,38 m ²	1,58 m ²	3 804 €
Hannover	6 112 €	1,5 m ²	0,44 m ²	1,10 m ²	3 985 €
Oldenburg	6 656 €	2,0 m ²	0,46 m ²	1,54 m ²	3 326 €
Osnabrück	7 262 €	2,0 m ²	0,50 m ²	1,50 m ²	3 641 €
Wolfsburg	6 999 €	2,2 m ²	0,45 m ²	1,77 m ²	3 152 €

Tab. 7: Einzelhandelskennziffern im Vergleich mit anderen Oberzentren; Grundlage: CIMA GmbH 2007

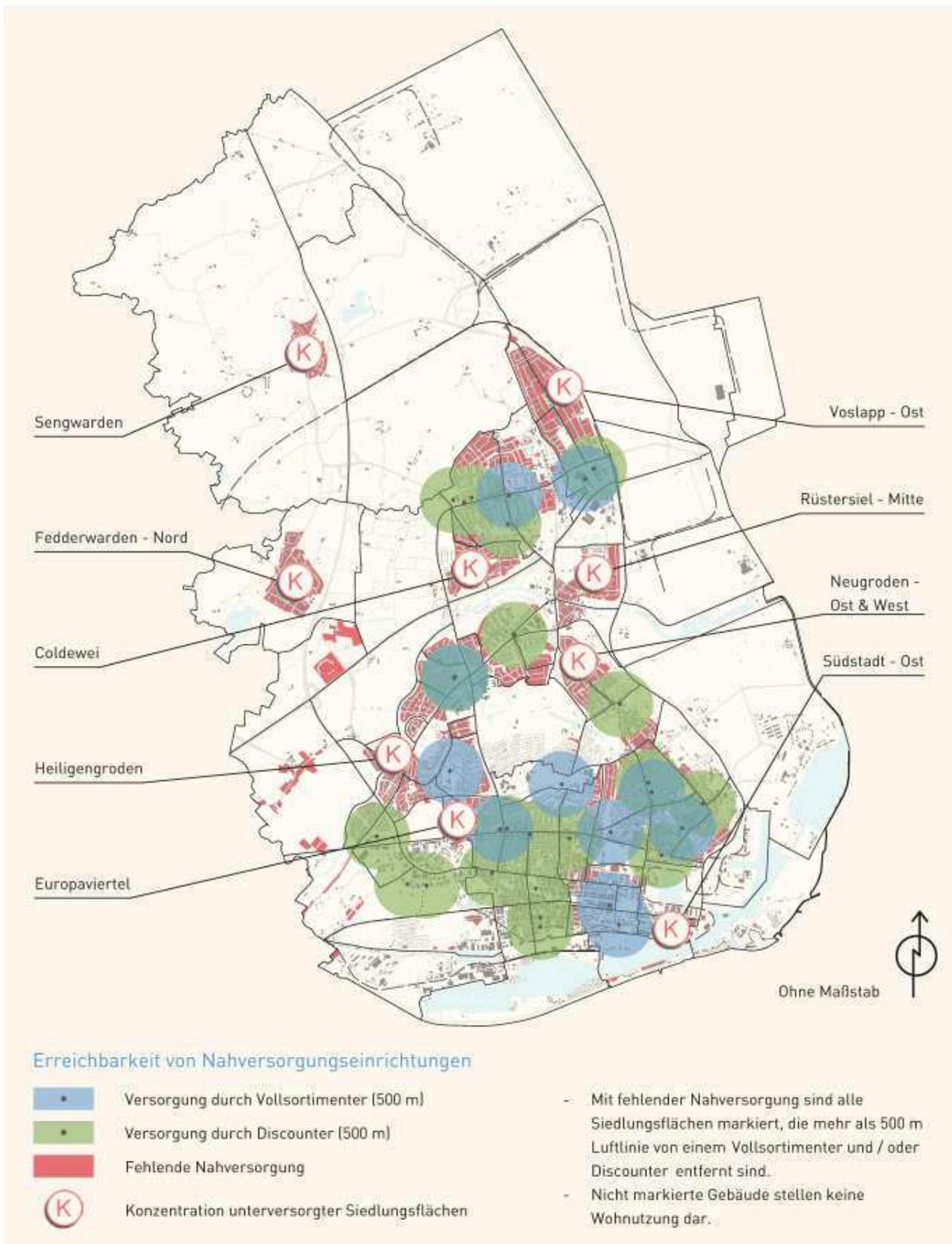


Abb. 44: Erreichbarkeitsanalyse der Nahversorgung auf Wilhelmshavener Stadtgebiet; Datengrundlage: Stadt Wilhelmshaven



Abb. 45: Blick in die Fußgängerzone



Abb. 46: Blick in die Gökerstraße

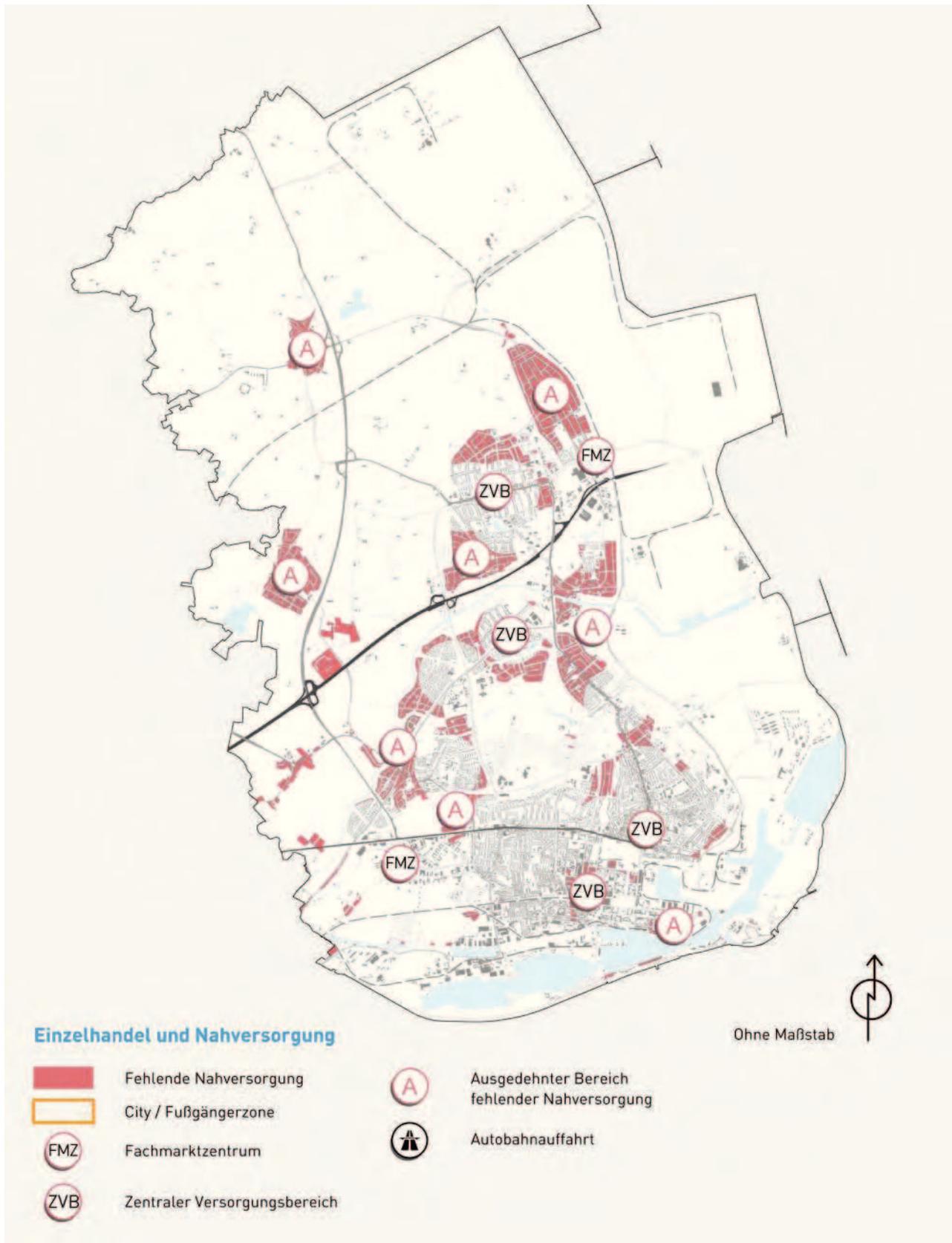


Abb. 47: Analysekarte Einzelhandel und Nahversorgung; Datengrundlage: Stadt Wilhelmshaven



Abb. 48: NordseePassage



Abb. 49: Wochenmarkt auf dem Rathausplatz

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ■ Gutes Nahversorgungsangebot in der Kernstadt ■ Gutes Parkplatzangebot in der Innenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einzelhandel in der Innenstadt nicht ausreichend attraktiv/wenig Anziehungskraft (geschwächt durch Einzelhandel auf der grünen Wiese) ■ Überdurchschnittlich große Verkaufsfläche je Einwohner in Kombination mit einer unterdurchschnittlichen Kaufkraft ■ Kaufkraftabflüsse in den Branchen Möbel, Heimwaren, Technik, Spiel/Sport ■ Geringe Aufenthaltsqualität und wenig inspirierende Atmosphäre im Stadtkern und in den zentralen Versorgungsbereichen ■ Unterversorgte Bereiche vor allem in Randbereichen und peripheren Ortslagen, aber auch innerstädtisch
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ■ Funktion als Oberzentrum 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Insolvenz der NordseePassage ■ Trading-down - Tendenzen in den zentralen Versorgungsbereichen

Aus der Analyse ergeben sich folgende Kernaufgaben für das Handlungsfeld Einzelhandel:

- Konzentration des Einzelhandels in der Innenstadt
- Qualitative Aufwertung des innerstädtischen Einzelhandels
- Attraktivierung der Innenstadt
- Sicherung und Weiterentwicklung der Nahversorgung

4.4

Mobilität und technische Infrastruktur

Vorliegende Konzepte

- Stadt Wilhelmshaven (2008): Nahverkehrsplan der Stadt Wilhelmshaven 2008.
- Stadt Wilhelmshaven (2009 a): Radverkehrskonzept für die Stadt Wilhelmshaven.

Mobilität

Wilhelmshaven ist im Motorisierten Individualverkehr mit der Autobahn A 29 und der Bundesstraße B 210 regional angebunden. Der Bau der Ost-West-Küstenautobahn A 20, entlang der deutschen Nord- und Ostseeküste, von dem auch der Wirtschaftsstandort Wilhelmshaven durch eine bessere Verkehrsanbindung an ganz Norddeutschland profitieren soll, ist im Bedarfsplan für die Bundesverkehrsstraßen in der Dringlichkeit zurückgestuft worden; Planfeststellungsverfahren im noch nicht ausgebauten westlichen Teil laufen weiter. Die wichtigsten Straßenverkehrsachsen mit Verbindungsfunktion innerhalb der Stadt sind in Nord-Süd-Richtung die Landesstraße L 810 und die Kreisstraße K 201 sowie in Ost-West-Richtung

die B 210. Die Verkehrszählung 2012 ergab die höchsten Belastungszahlen für die Bundesstraße B 210 (Bismarckstraße und Oldenburger Straße), die L 811 (Freiligrathstraße) sowie die Friedrich-Paffrath-Straße mit Werten zwischen 14.500 und 17.000 Kfz/Tag. Ein Grund für die hohen Belastungen ist die starke Pendlerverflechtung mit dem Umland. Wilhelmshaven stellt für das Umland einen wichtigen Arbeitsplatzschwerpunkt dar (vgl. Kapitel 4.2 Wirtschaft). Zählraten im Bereich Südstrand zeigen deutliche Unterschiede in der Belastung des Straßennetzes im saisonalen Wandel. Es konnte teilweise eine Verdopplung der Werte in den Sommermonaten festgestellt werden. (vgl. Stadt Wilhelmshaven 2013 e)



Abb. 50: Bismarckstraße / Friedrich-Paffrath-Straße



Abb. 51: Verkehrsbelastung 2012; Datengrundlage: Stadt Wilhelmshaven 2013 e: Anlage 32, 33

Die Stadt Wilhelmshaven ist einerseits eine auf den Pkw als Hauptverkehrsmittel ausgerichtete Stadt, andererseits besitzt das Fahrrad, mit einem geschätzten Anteil von 15 % am Gesamtverkehr, eine entscheidende Position (vgl. Stadt Wilhelmshaven 2009 a: 6). Im Jahr 2010 waren in Wilhelmshaven 36.184 Pkw gemeldet (~ 0,45 Pkw pro Einwohner); das waren ca. 10 % weniger als zehn Jahre zuvor (2000= 40.398 Pkw) (vgl. LSKN 2013).

ÖPNV / SPNV

Wilhelmshaven besitzt ein gutes ÖPNV-Netz. Die Erreichbarkeit von Bushaltestellen ist im größten Teil des Stadtgebiets ausreichend. Defizite sind in den lediglich in den Bereichen Fedderwardergroden Nord, Villenviertel und zum Teil in Coldewei festzustellen (vgl. Abb. 54).

Die ÖPNV-Versorgung erfolgt in den Ortsteilen Sengwarden / Fedderwarden sowie in Langwerth nicht wie im übrigen Stadtgebiet mit Bussen der Stadtwerke-Verkehrsgesellschaft; in beiden Ortsteilen bestehen deutliche Defizite in der Taktung der Buslinienfahrpläne (vgl. Tab. 8). Im übrigen Stadtgebiet, und damit für fast ganz Wilhelmshaven, lie-

gen hingegen nur bei einzelnen Buslinien Defizite in der Taktung vor (vgl. Tab. 9). Wilhelmshaven hat keinen eigenen Nachtbuslinienbetrieb.

Gravierender als die relativ geringen Defiziten im lokalen ÖPNV-Betrieb sind Defizite im SPNV und damit in der regionalen und überregionalen Verkehrsanbindung im Schienenverkehr. Lediglich zwei Bahnstrecken, betrieben von der Nordwestbahn, führen nach Wilhelmshaven, eine von eher lokaler Bedeutung als Verbindung ins ostfriesische Esens, die andere als zentrale Bahnverbindung nach Oldenburg und von dort ins nationale Schienennetz. Beide Bahnstrecken werden als Nahverkehrslinien im Stundentakt bedient, bis ca. 21.30 Uhr abends; die Züge nach Oldenburg verkehren bis Osnabrück. Fernverkehrsverbindungen existieren seit 2002 nicht mehr, als die Inter-Regio-Strecken der Deutschen Bahn eingestellt wurden.

Mit der Inbetriebnahme des JadeWeserPort verbunden sind Ausbaumaßnahmen der Schienenwege nach Wilhelmshaven; der zweigleisige Ausbau ist abgeschlossen, die Elektrifizierung der Strecke soll im Jahr 2018 erfolgt sein.

Bedienungszeiten		Taktung Linie 121 (ZOB - Schillig)	Taktung Linie 216 (ZOB - Sengwarden; Voslapp - Sengwarden / Fedderwarden)
Hauptverkehrszeiten	Montags-Freitags 06.00 -18.00 h	60 Min.	unregelmäßig
Nebenverkehrszeiten	Montags-Freitags 18.30 - 22.30 h	120 Min.	unregelmäßig
	Samstags 09.30 - 18.30 h	3 Std.	unregelmäßig
	Sonntags 10.00 - 18.30 h	4 Std.	unregelmäßig

Tab. 8: Bedienungsqualität des ÖPNV in den Ortsteilen Sengwarden / Fedderwarden; Quelle: Weser-Ems-Bus 2013

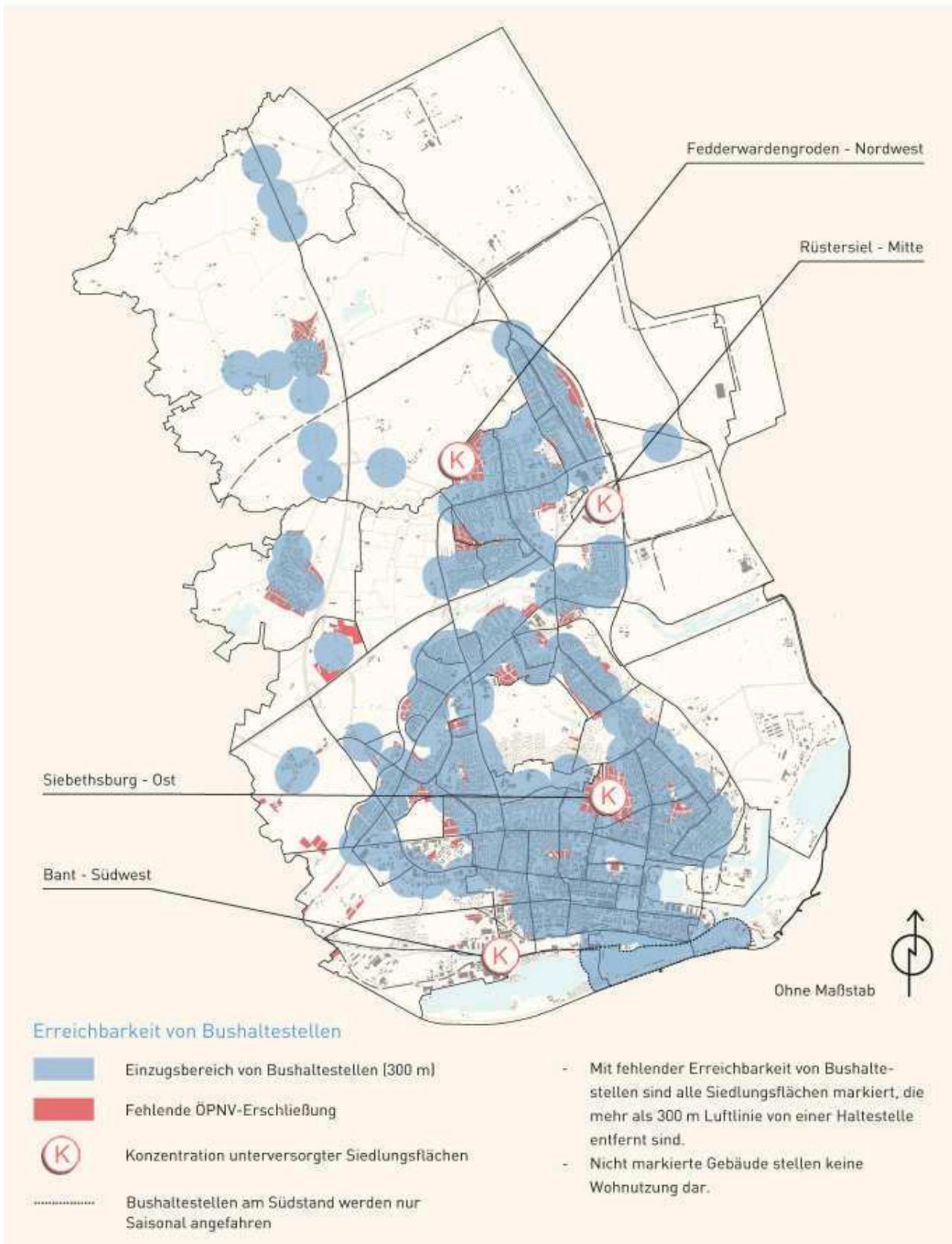


Abb. 52: Erreichbarkeitsanalyse ÖPNV; Datengrundlage: Stadt Wilhelmshaven

Radverkehr

Die aktuelle Situation des Radverkehrs weist ein differenziertes Bild auf. Eine Befragung von Radfahrern im Rahmen der Aufstellung des Radverkehrskonzepts hat gezeigt, dass die Qualität der Radwege, die fehlende Vollständigkeit des Radwegenetzes und die Radinfrastruktur von den Befragten deutlich bemängelt werden. Darüberhinaus wird die mangelnde Qualität von Abstellanlagen beanstandet, deren Anzahl hingegen als ausreichend befunden. Leichte Defizite der radverkehrlichen Infrastruktur sind Umfeld des Bahnhofs festzustellen. (vgl. Abb. 55, vgl. Stadt Wilhelmshaven 2009 a)

Folgende Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept wurden bereits umgesetzt bzw. befinden sich in Planung:

- Umwandlung der Schellingstraße zur Fahrradstraße (Baubeginn 2014)
- Änderung der Radwegführung von Norden nach Süden auf einem Radfahrstreifen auf der Westseite der Mozartstraße und Einrichtung einer Aufstellhilfe (2014 / 2015)
- Sanierung von Straßen (Umsetzung September bis November 2013)
- Neubau eines Radweges an der L 807 (Sillensteder Landstraße) zwischen Sillenstede und Sengwarden (Planfeststellungsverfahren 2014)
- Bau eines Radwegs entlang der Maade (Kanalweg – Maadeschleuse) (Beschluss und Planentwurf liegen vor)

Bedienungszeiten		Geforderte Taktung nach NVP 2008	Defizite in der Taktung
Hauptverkehrszeiten	Montags-Freitags 06.00-18.30h	20 Min.	Linie 3 (R.-Nieter-Krankenhaus – Hauptbahnhof)
Nebenverkehrszeiten	Montags-Freitags 18.30-20.00h	30 Min.	Linie 3 (R.-Nieter-Krankenhaus – Hauptbahnhof)
	Samstags ganztägig	30 Min.	Linie 1 (Hauptbahnhof - Vorlapp Süd / Alt Voslapp) in den Abendstunden und Linie 3 (R.-Nieter-Krankenhaus – Hauptbahnhof) ganztägig
	Sonntags 13.00-18.00h	30 Min.	Linie 3 (R.-Nieter-Krankenhaus – Hauptbahnhof)
Schwachverkehrszeiten	Alle anderen	60 Min.	Linie 3 (R.-Nieter-Krankenhaus – Hauptbahnhof)

Tab. 9: Bedienungsqualitäten und -defizite des ÖPNV in den Stadtbezirken; Quelle: Weser-Ems-Bus 2013

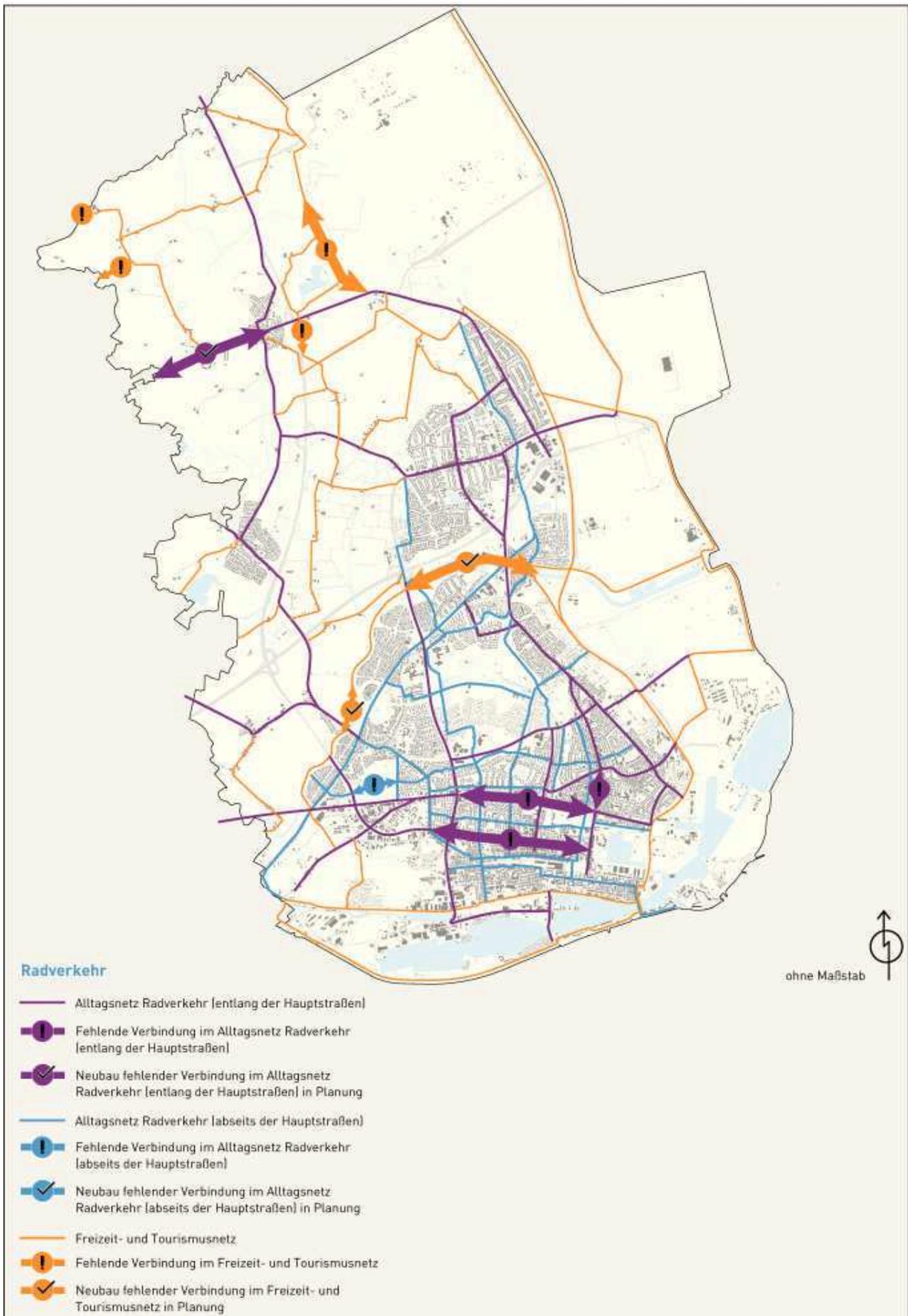


Abb. 53: Radwegekarte; Datengrundlage: Stadt Wilhelmshaven 2009 a

Technische Infrastruktur

Die Stadt Wilhelmshaven verfügt über gut funktionierende Ver- und Entsorgungseinrichtungen:

- Das Energie- und Wassernetz befindet sich in gutem Zustand.
- Der Ausbau der Breitbandversorgung wird derzeit vorbereitet.
- Teile der Bundesrohölreserve befinden sich in der Kavernenanlage in Wilhelmshaven.
- Die Trinkwasserqualität ist hervorragend.
- Die Abfallentsorgung funktioniert gut.
- Auf Wilhelmshavener Stadtgebiet befindet sich derzeit ein Windpark, das „DEWI Testfeld Sengarder Land“, betrieben vom Deutschen Winde-

nergie-Institut (DEWI). Derselbe Betreiber will zwischen Sengwarden und Sillenstede zusätzlich einen Forschungswindpark für Offshore-Anlagen vom bauen. Des Weiteren ist um Westerhausen ein Bürgerwindpark in Planung.

- Die Stadt Wilhelmshaven besitzt 18 verpachtete Photovoltaikanlagen auf öffentlichen Liegenschaften. Eine Freiflächenanlage für Photovoltaikanlagen befindet sich im Bau.

Defizite sind bei der Straßenbeleuchtung festzustellen. Es existiert kein einheitliches Beleuchtungskonzept. Viele Straßenbeleuchtungen sind veraltet und nicht energieeffizient.

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ■ Hohe Leistungsfähigkeit des Straßennetzes für den motorisierten Individualverkehr ■ Kaum Parkplatzprobleme im Stadtgebiet ■ Dichtes Bushaltestellennetz ■ Seeseitige Erreichbarkeit der Wilhelmshavener Seehäfen für alle Schiffsgrößen und -typen ■ Multimodale (Verkehrs-) Anbindung (Straße, Schiene, Wasser, Pipeline) ■ Grundlegend gesicherte Ver- und Entsorgungsinfrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrsbelastung an den Hauptverkehrsstraßen führt zu unattraktiven Wohnlagen und Barrierewirkungen ■ Dominanz des motorisierten Individualverkehrs ■ Defizite im ÖPNV-Angebot auf den Linien 3, 121, 216 und generell in den Abendstunden ■ Mangelhafte Erreichbarkeit und Anbindung im Schienenpersonenverkehr (Nah- und Fernverkehr) ■ Mischwassereinleitung in die Jade am Banter Siel bei sehr heftigen Regenfällen (Druckwasserableitung der Kläranlage im Bau). ■ Schlechter Zustand von Rad- und Fußwegen
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ■ Groß dimensionierte Straßenräume erlauben Umgestaltungen ohne Beeinträchtigung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit ■ Vorhandenes Radverkehrskonzept und Potenziale für den Radverkehr (auch vor dem Hintergrund E-Bikes) ■ Punktuelle Netzschlüsse auf freigehaltenen Trassen zur Entlastung von Wohnlagen an Hauptverkehrsstraßen ■ Hafentorbrücke zur Erschließung der Schleuseninsel ■ Aufstellung eines integrierten Verkehrsentwicklungsplans ■ Rückgang des Pkw-Bestands, Bedeutungsgewinn des Fahrrads ■ Verbesserungen im Schienenverkehr nach Elektrifizierung der Strecke nach Oldenburg 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zunehmende Zersiedlung, Perforierung und Desintegration von Standorten (z. B. hinsichtlich Einzelhandel) führt zu erhöhtem Infrastruktur- und Mobilitätsaufwand ■ Demografische Entwicklung führt zu überdimensionierten Netzstrukturen (insb. im Ver- und Entsorgungsbereich) ■ Unbekannte Entwicklungen (z. B. hinsichtlich Industrieansiedlungen) in der Zukunft erschweren die effiziente Planung von Ver- und Entsorgungsangeboten ■ Weiter wachsender motorisierter Individualverkehr belastet Straßennetz und entwertet Stadträume ■ Lkw-Schleichverkehre durch die Kernstadt zu den Industrie- und Gewerbestandorten an den Wasserlagen

Aus der Analyse ergeben sich folgende Kernaufgaben für das Handlungsfeld Mobilität und technische Infrastruktur:

- Stärkung des Umweltverbundes (Fuß-/ Radverkehr, ÖPNV und alternative Verkehrsmittel)
- Generelle Reduzierung der Verkehrs- und Lärmbelastung

- Lokale Anpassungsmaßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung
- Nachhaltige Ver- und Entsorgungsplanung

4.5

Umwelt, Natur und Landschaft

Vorliegende Konzepte

- Stadt Wilhelmshaven (2004): Agrarstrukturelle Entwicklungsplanung Stadt Wilhelmshaven.

Freiraumstrukturen

Die Stadt Wilhelmshaven weist mit 35,4 % landwirtschaftlich genutzter Fläche und Ackerland, 11,4 % Wald und Gehölz sowie 4,3 % Grünanlagen und Sport einen hohen Grünanteil auf. Nicht umsonst wird Wilhelmshaven als „Die grüne Stadt am Meer“ bezeichnet. Auch die Siedlungsbereiche der Stadt sind durch zahlreiche Grünflächen und -achsen geprägt. Verknüpfungen von Grünachsen untereinander und mit der Wasserlage sind allerdings lückenhaft (vgl. Abb. 60).

Stadtbildprägende landschaftliche Elemente sind in Wilhelmshaven, neben der Kulturlandschaft, die Hafenebene, der Banter See, die Schleuseninsel und der Rüstringer Stadtpark:

- Der Banter See dient als direkter Naherholungsort. Ein in Teilen realisierter Rundweg ermöglicht es, um den See herum spazieren zu gehen. Kleingärten befinden sich direkt in Uferlage. Die Wasserqualität ist jedoch zeitweise stark beeinträchtigt; aufgrund eines hohen Algenvorkommens ist der See als sommerliches Badegewässer ungeeignet. Zur Erarbeitung eines breiten Meinungs-, Ideen- und Strategiebildes für die Zukunft des Banter Sees findet parallel zum Step-Plus-Prozess die Banter-See-Konferenz statt.
- Der Hafeneentwicklungsplan aus dem Jahr 2004 sieht für die Schleuseninsel eine Ausrichtung auf die aus der Realisierung des JadeWeserPort resultierenden Anforderungen für Hafenservice-Unternehmen vor, sowie eine Intensivierung der bestehenden gewerblichen Nutzungen und eine Ergänzung der maritimen Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen (Niedersachsen Ports et al. 2004: 28). Ein rechtskräftiger Bbauungsplan liegt bereit vor.
- Der Rüstringer Stadtpark bietet, neben Wiesen- und Waldflächen als großflächiger Naherholungsbereich, Flächen für Kleingärten am nördlichen Rand und Flächen für Land- und Viehwirtschaft. Oberhalb des Stadtparks liegt der Ehrenfriedhof für Kriegsgefallene und Militärveteranen.

Vor den südlichen Deichen der Stadt beginnt der Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer. 1993 wurde das Gebiet zum Biosphärenreservat erklärt und wurde im Jahre 2009 Teil der UNESCO-Weltnaturerbe Wattenmeer. Der Jadebusen ist die größte Meeresbucht innerhalb des Schutzgebietes. Mit 2.800 km² Größe ist das Niedersächsische Wattenmeer der zweitgrößte Nationalpark Deutschlands.

Nutzungsart	Fläche	Anteil
Wohn- und Freifläche	1662 ha	15,50%
Gewerbefläche	1261 ha	11,80%
Verkehrsfläche	971 ha	9,10%
Landwirtschaft und Ackerland	3786 ha	35,40%
Grünanlagen und Sport	464 ha	4,30%
Wald und Gehölz	1214 ha	11,40%
Gesamt	10690 ha	

Tab. 10: Flächennutzung; Quelle: Stadt Wilhelmshaven 2012



Abb. 54: Ehrenfriedhof



Abb. 55: Banter See

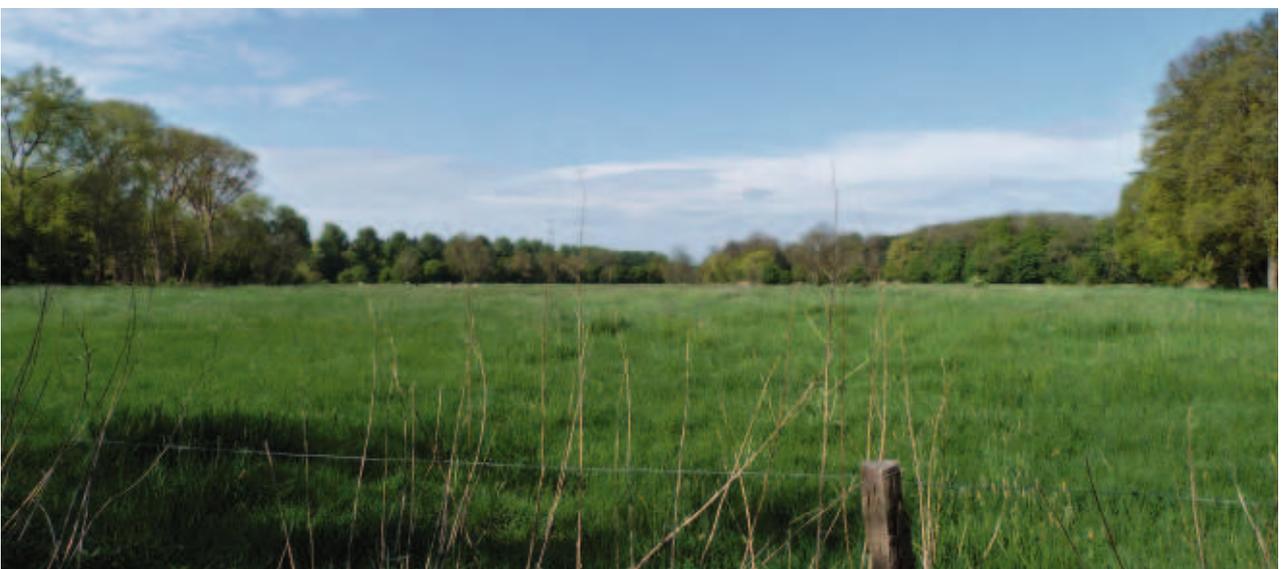


Abb. 56: Rüstringer Stadtpark



Abb. 57: Freiraumstruktur; Datengrundlage: Stadt Wilhelmshaven

Schutzgebiete

Ca. 10 % der Gesamtfläche Wilhelmshavens sind geschützte Landschaftsbereiche (vgl. Tab. 11). Ein erhebliches Konfliktpotenzial besteht zwischen den beiden größten Naturschutzgebieten „Voslapper Groden-Süd“ und „Voslapper Groden-Nord“ und deren geplanter Umwandlung zu Industrieflächen. Der Voslapper Groden-Süd ist wegen seiner Röhrichte eines der wichtigsten Brut-, Durch-

zugs- und Überwinterungsgebiete für Zugvögel in Niedersachsen. Auf den nichtgenutzten Industrieflächen konnte sich im Laufe der Jahre eine Biotopvielfalt entwickeln. Es besteht allerdings weiterhin die Gefahr, dass die Fläche zu industriellen Zwecken genutzt wird, denn im Flächennutzungsplan der Stadt ist sie als Industriegebiet gekennzeichnet.

Schutzkategorie	Flächengröße gesamt	Anzahl der Schutzgebiete
Naturschutzgebiet	rd. 681 ha	3
Landschaftsschutzgebiet	rund 370 ha	36
Geschützter Landschaftsbestandteil inkl. Baumschutzsatzung	rund 50 ha	9
Naturdenkmal	-	9

Tab. 11: Schutzgebiete in Wilhelmshaven; Quelle: Stadt Wilhelmshaven 2013 c



Abb. 58: Blick über den Voslapper Groden

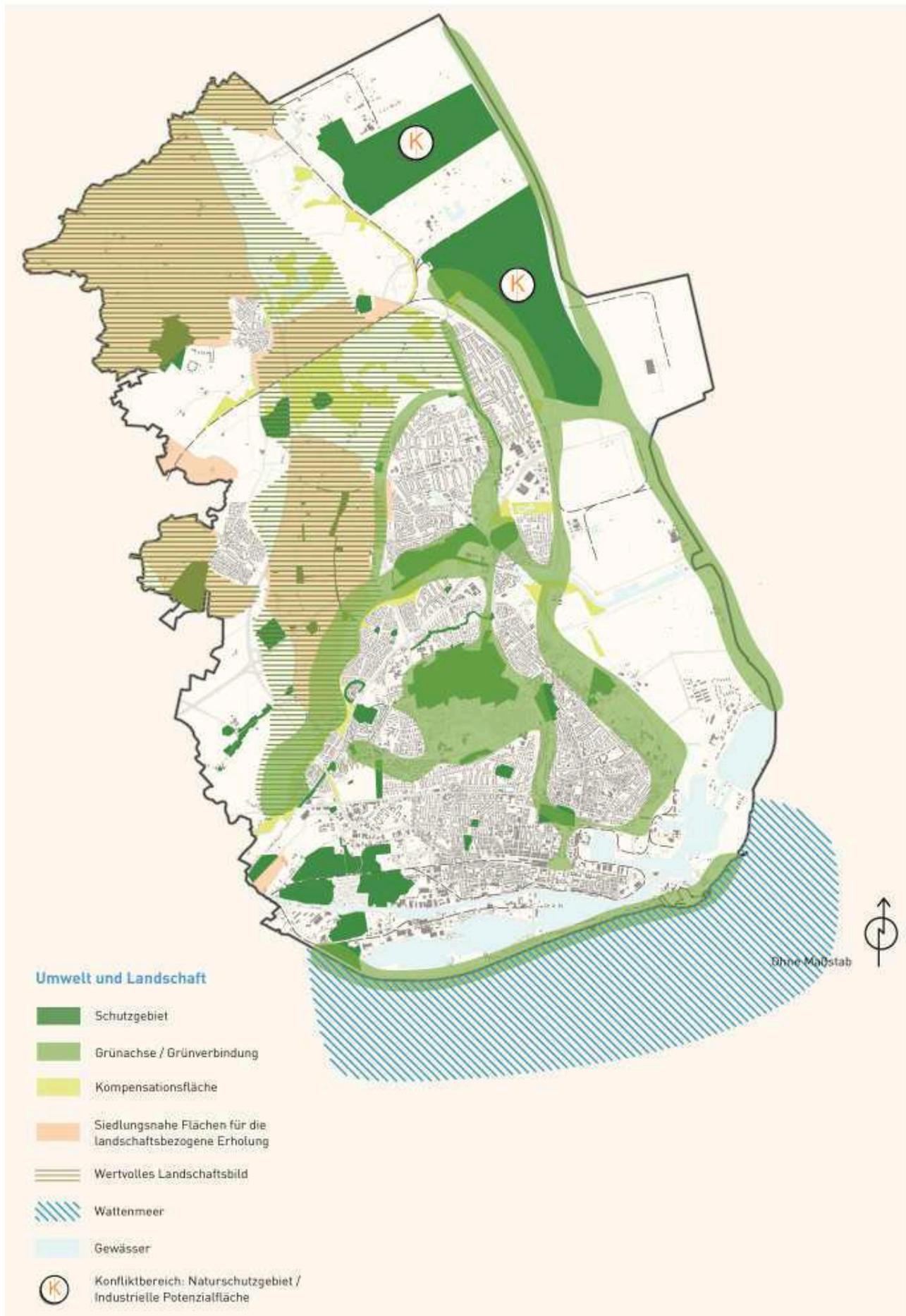


Abb. 59: Schutzgebiete in Wilhelmshaven; Datengrundlage: Stadt Wilhelmshaven

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ■ Attraktive Lage zwischen Kultur- und Küstenlandschaft, deshalb große Anzahl hochwertiger Naturräume ■ Wattenmeer als UNESCO-Weltnaturerbe ■ Großer Stadtpark als „grüne Mitte“ Wilhelmshavens ■ Hoher Anteil (ca. 47 %) an Landwirtschafts- und Waldflächen, „grüne Stadt am Meer“ ■ Gute Luft- und Trinkwasserqualität ■ Starke Arten- und Lebensraumvielfalt ■ Große ökologische Gewässervielfalt 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Altlasten und Kampfmittelbestände, vor allem im Hafenbereich ■ Hoher Flächen- und Landschaftsverbrauch ■ Starke Flächenversiegelung im Bestand (z. B. in Straßenräumen) ■ Z.T. Fehlende Pflege von Grünflächen ■ Unklare Perspektive der Schleuseninsel ■ Teilweise fehlende Verknüpfungen der Grünstrukturen
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ■ Banter See als Potenzial für die Sicherung und Weiterentwicklung von Grün- und Naherholungsflächen ■ Kooperationen zwischen den Bereichen Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Wirtschaft, Tourismus und Umwelt ■ „Grünes Band“ zwischen den Freizeitschwerpunkten Banter See und Hooksiel (Agrarstrukturelle Entwicklungsplanung, Verbesserung der Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten durch landschaftsgebundene, ruhige Erholungsformen) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zunehmende Zerschneidung der Landschaft durch eine räumlich verstreute Siedlungsflächenentwicklung ■ Flächenkonkurrenz zwischen Ausgleichsflächen und Landwirtschaftlichen Flächen ■ Konflikte zwischen Naturschutz, Wohnen und Gewerbe

Aus der Analyse ergeben sich folgende Kernaufgaben für das Handlungsfeld Umwelt, Natur und Landschaft:

- Erhalt und Weiterentwicklung von großzügigen Grünstrukturen
- Verknüpfung von Grünachsen
- Reduzierung des Freiflächenverbrauchs
- Beförderung eines weitgehenden Interessensausgleichs zwischen Naturschutz und Gewerbe

4.6

Bildung und Soziales

Vorliegende Konzepte

- Stadt Wilhelmshaven (2013): Kindertagesstättenbedarfsplanung – 1. Fortschreibung 2013
- Stadt Wilhelmshaven (2013): Schulentwicklungsplanung 2012-2017 / 2018

Kinderbetreuung

Wilhelmshaven verfügt laut aktueller Bedarfsplanung über ein Überangebot im Bereich der Plätze für 3- bis 6-Jährige, eine ausreichende Versorgung an Hortplätzen und ein leichtes Unterangebot an Betreuungsangeboten für die unter 3-Jährigen:

- Für die angestrebte Vollversorgung der 3- bis 6-Jährigen steht für die 1.620 Kinder (Stand 31.12.2012) dieses Alters mit 1.789 Kindertagesplätzen und 48 Tagespflegeplätzen ein Überangebot an Plätzen zur Verfügung (vgl. Stadt Wilhelmshaven 2013 b: 7).
- Für Kinder im Alter von einem bis unter drei Jahren soll für jedes dritte Kind ein Betreuungsplatz entstehen. Wilhelmshaven verfügt über 323 Krippen- und qualifizierte Tagespflegeplätze für die derzeit 1.104 Kinder im Alter von unter drei Jahren (vgl. Stadt Wilhelmshaven 2013 b; Stand: August 2013); dies entspricht einer Quote von ca. 29 %.
- Derzeit gibt es 147 Hortplätze in Wilhelmshaven in sechs Kindertagesstätten. Der Bedarf an Hortplätzen wird durch den fortschreitenden Ausbau von Ganztagsschulangeboten im Grundschulbereich tendenziell abnehmen. Zusätzlich bestehen verschiedene Betreuungsangebote für Kinder im Hortalter, über die etwa 250 Kinder erreicht werden.

Bezüglich der räumlichen Verteilung der Einrichtungen zeigen sich jedoch unterversorgte Bereiche im Villenviertel und in Tonndeich sowie in den nördlichen und westlichen Teilen des Stadtgebietes (vgl. Abb. 62)

Schulen

Auch die Schullandschaft ist betroffen von der demografischen Entwicklung und dem Rückgang der Schülerzahlen. Mit Ratsbeschluss vom Februar 2013 wurde die Umstrukturierung des Schulangebots beschlossen. Demnach sollen drei Grundschulen geschlossen und ihre Zahl damit auf zehn reduziert werden. Im Bereich der weiterführenden Schulen wird es zu einer Zusammenlegung von Schulstandorten kommen.

Die Bevölkerungsprognose für die Stadt Wilhelmshaven zeigt, dass die Zahl der Personen im schulpflichtigen Alter vor allem im Bereich der weiterführenden Schulen bis 2031 um 25 % abnehmen wird (vgl. Destatis 2013).

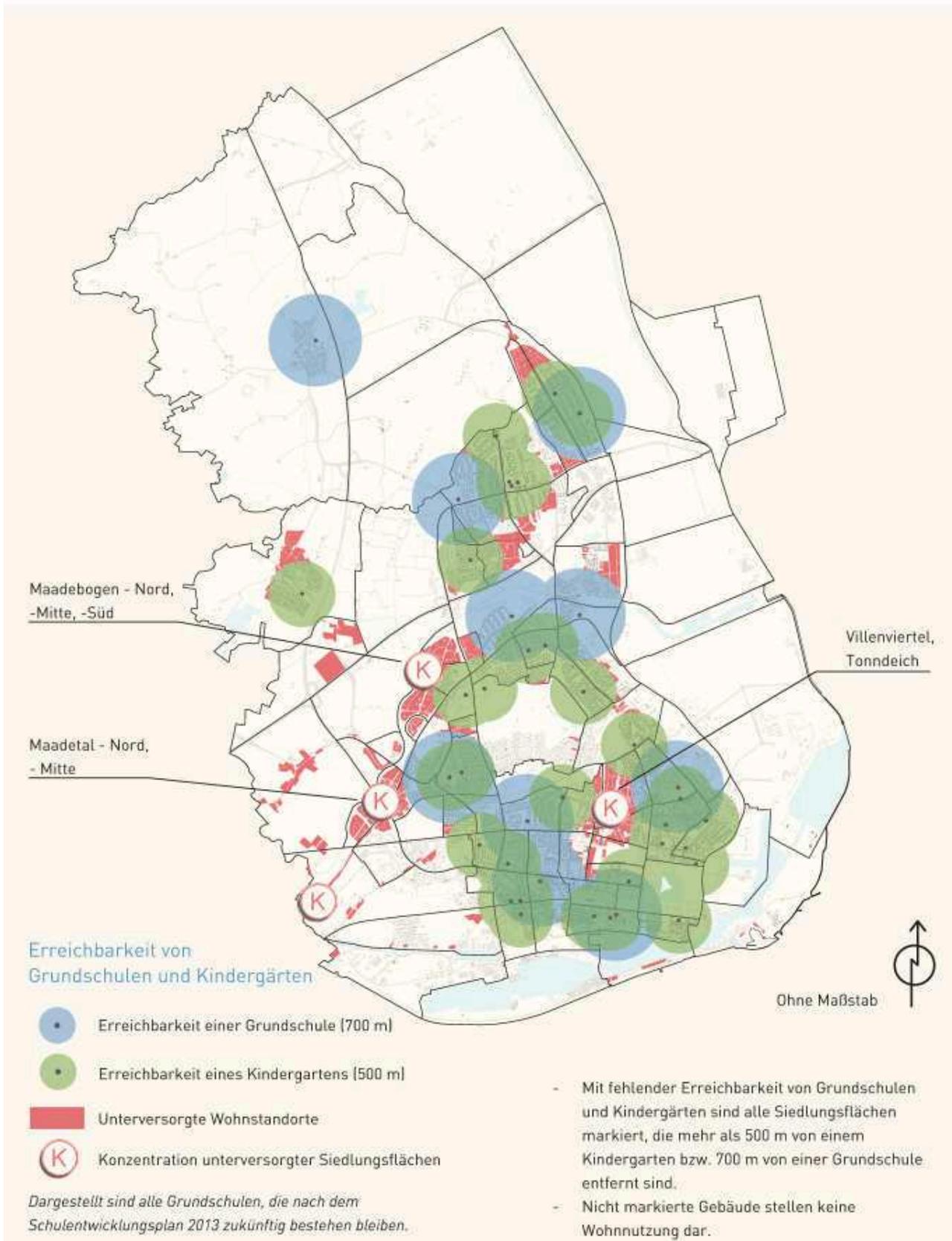


Abb. 60: Erreichbarkeitsanalyse der Kindergarten- und Grundschulstandorte; Datengrundlage: Stadt Wilhelmshaven

Bildungsabschlüsse

Wilhelmshaven verfügt über vergleichsweise wenig Hochqualifizierte:

- überdurchschnittlich hoher Anteil an Absolventen mit Hauptschulabschluss, leicht unterdurchschnittlich bei Realschulabschlüssen;

- überdurchschnittlicher Anteil von Personen ohne beruflichen Bildungsabschluss, unterdurchschnittlicher Anteil von Hochschulabsolventen.

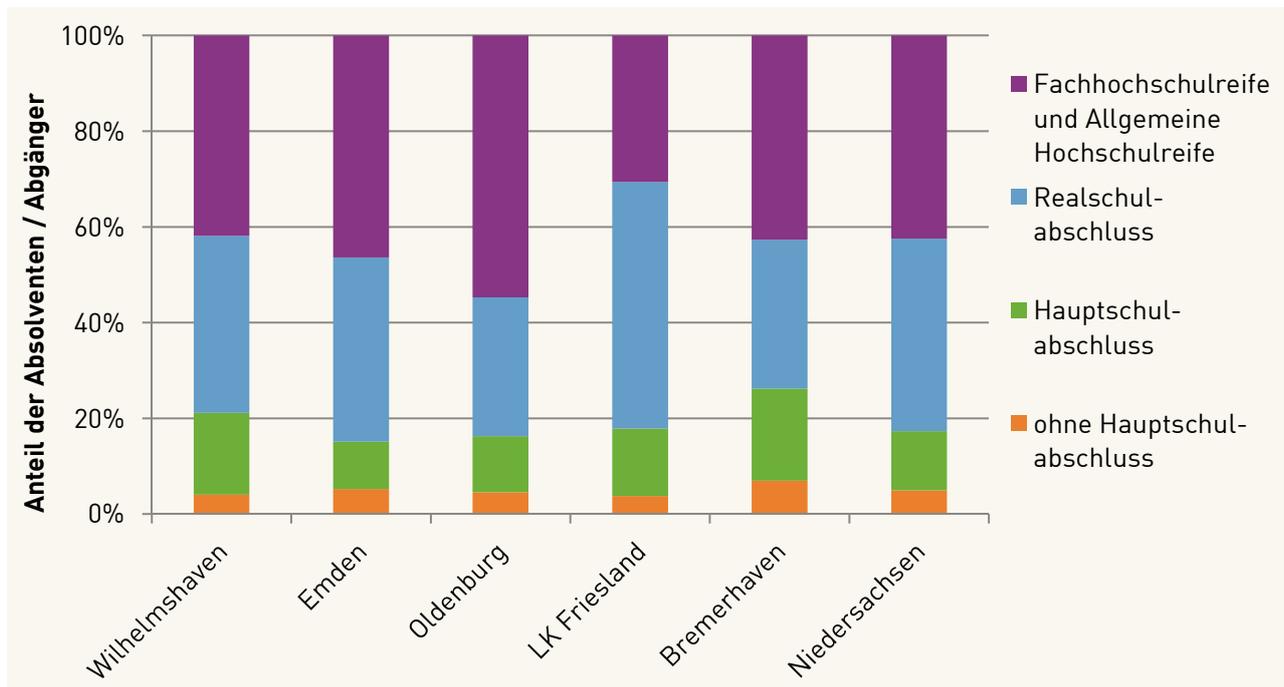


Abb. 61: Schulabschlüsse im Jahr 2011 im regionalen Vergleich; Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2013

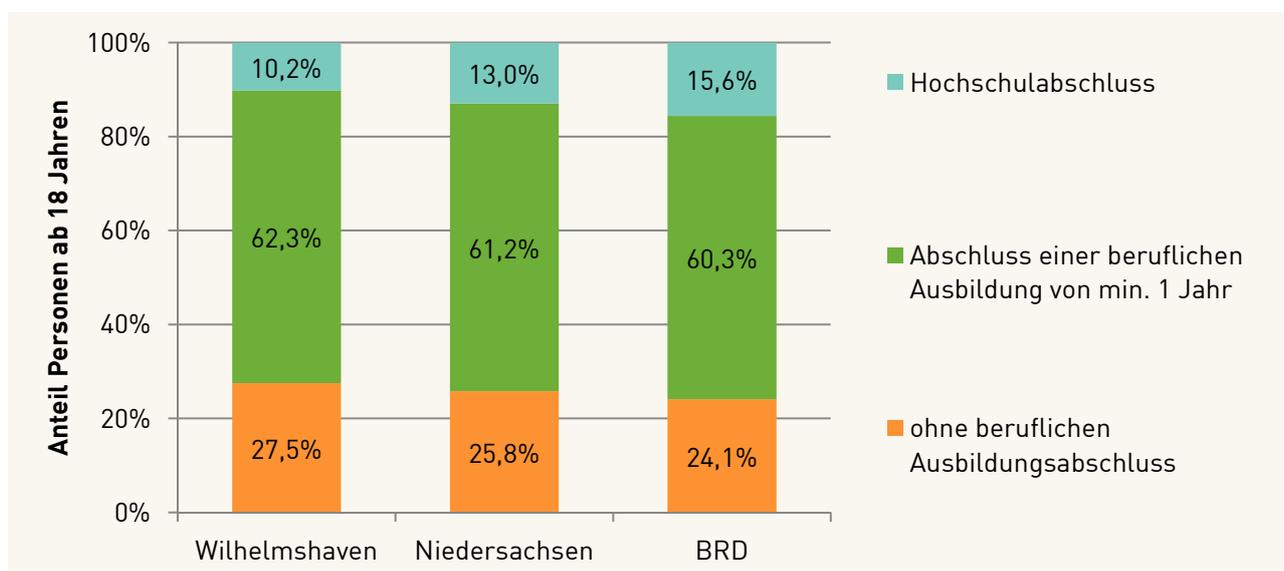


Abb. 62: Bildungsabschlüsse von Personen ab 18 Jahre im Vergleich (Stand 2011); Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2013

Hochschule

Mit der Aufspaltung der Fachhochschule Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelmshaven, die im Jahr 2000 gegründet worden war, wurden die Hochschuleinrichtungen an den Standorten Wilhelmshaven, Oldenburg und Elsfleth ab dem Jahr 2009 als Jade Hochschule weitergeführt. Mit ca. 4.000 von 6.700 Studierenden ist Wilhelmshaven der größte der drei Standorte (vgl. Jade Hochschule 2013). Bereits heute ist ein hoher Zuzug von 18- bis 25-Jährigen zu beobachten, die allerdings nach Abschluss des Studiums wieder abwandern.

Transferleistungsempfänger

Zum Ende des Jahres 2012 gab es in Wilhelmshaven 10.489 Personen in Bedarfsgemeinschaften nach SGB II, was einem Anteil von 13 % der Gesamtbevölkerung entspricht; er ist damit etwa doppelt so hoch wie in den umliegenden Landkreisen Friesland (6 %) und Wittmund (7 %). Mehr als die Hälfte der SGB-II-Empfänger lebt in Einpersonenhaushalten (vgl. Agentur für Arbeit 2013). Eine Konzentration einkommensschwacher Haushalte lässt sich sowohl in der Südstadt (im Stadtzentrum) als auch in Fedderwardergröden ausmachen (vgl. Abb. 66).

	SGB II + SGB XII (Stand: Dez. 2011)		
	je 1000 Einwohner	Insgesamt	Veränderung zum Vorjahr in %
Wilhelmshaven	154	12448	-4,4
Emden	124	6374	-6,6
Oldenburg	118	19164	-4,0
Wesermarsch	100	9027	-3,4
Niedersachsen	88	700.256	-3,7
Wittmund	84	4775	-6,4

Tab. 12: Zahl und Entwicklung der Transferleistungsempfänger im regionalen Vergleich; Quelle: LSKN 2013



Abb. 63: Jade Hochschule

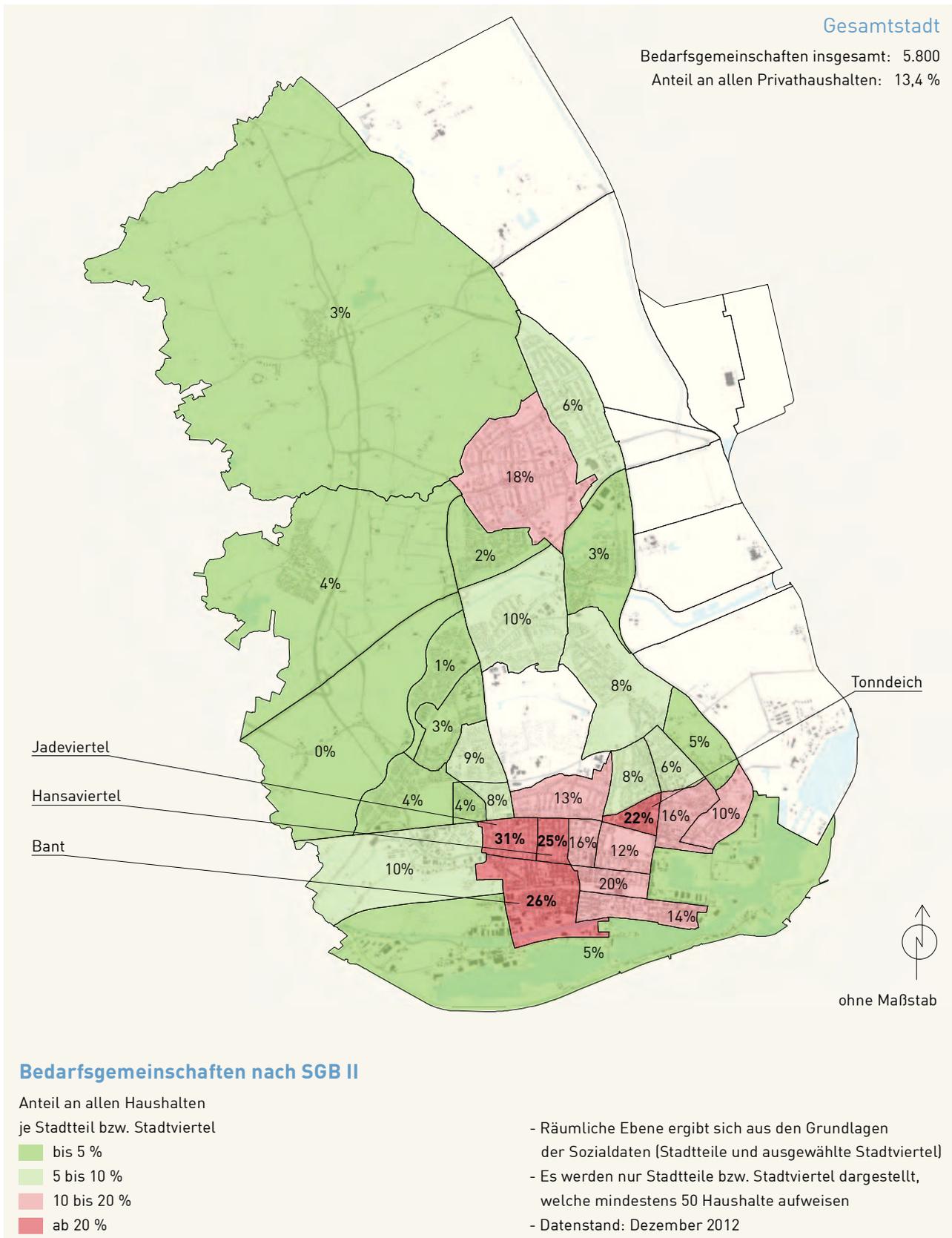


Abb. 64: Bedarfsgemeinschaften nach SGB II; Datengrundlage: Agentur für Arbeit 2013

Gesundheit und Pflege

Die gesundheitliche Versorgung ist insgesamt als gut zu bewerten:

- Die Versorgung mit Ärzten ist derzeit ausreichend und konzentriert sich vor allem auf die zentralen Lagen. An den Rändern des Siedlungsbereichs zeigen sich Defizite in der räumlichen Erreichbarkeit.
- Wilhelmshaven verfügt über ein breites Angebot an Fachärzten, REHA-Einrichtungen und Pflegeeinrichtungen.
- Es gibt im Stadtgebiet mit dem städtischen Reinhard-Nieter-Krankenhaus und dem St.-Willehad-Hospital zwei Krankenhäuser. Es wird beabsichtigt die Krankenhäuser organisatorisch und räumlich zu fusionieren.
- Auch die Situation im Bereich der Pflege und Fürsorge ist als gut zu bewerten.
- Derzeit gibt es drei Familienzentrum, ein viertes ist in Planung.
- Es gibt eine Vielzahl von Angeboten, die vor allem Familien in besonderen Problemlagen unterstützen.
- Es gibt eine Vielzahl von ehrenamtlichen Hilfen und Selbsthilfegruppen.
- In Wilhelmshaven gibt es zahlreiche stationäre Pflegeeinrichtungen, darunter auch ein begrenztes Angebot an Tagespflegeplätzen sowie Angebote für betreutes Wohnen. Der Leitspruch „ambulant vor stationär“ unterstreicht die wachsende Bedeutung von alternativen Angeboten im Bereich der Altenpflege.

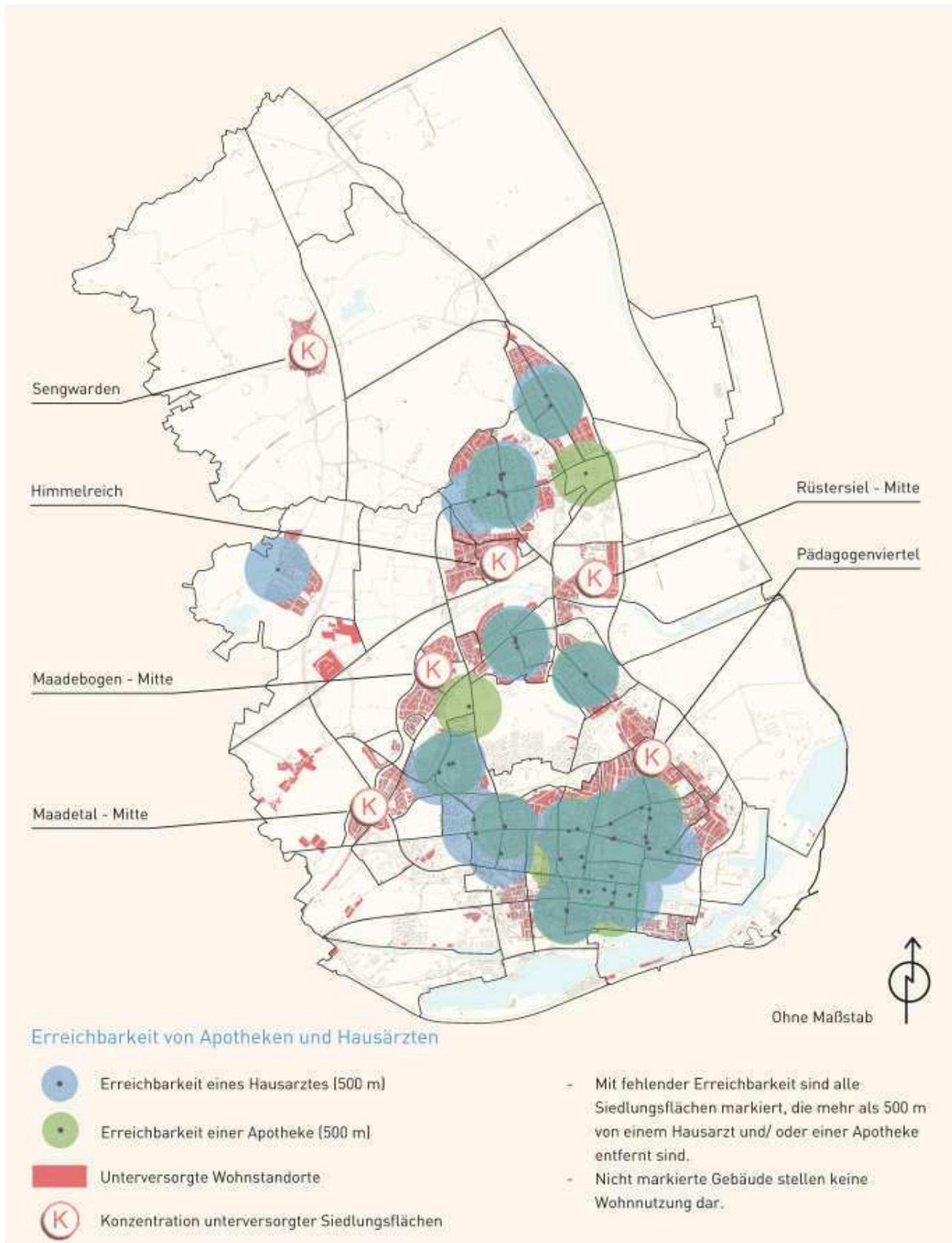


Abb. 65: Erreichbarkeitsanalyse für Apotheken und Hausärzte; Datengrundlage: Stadt Wilhelmshaven

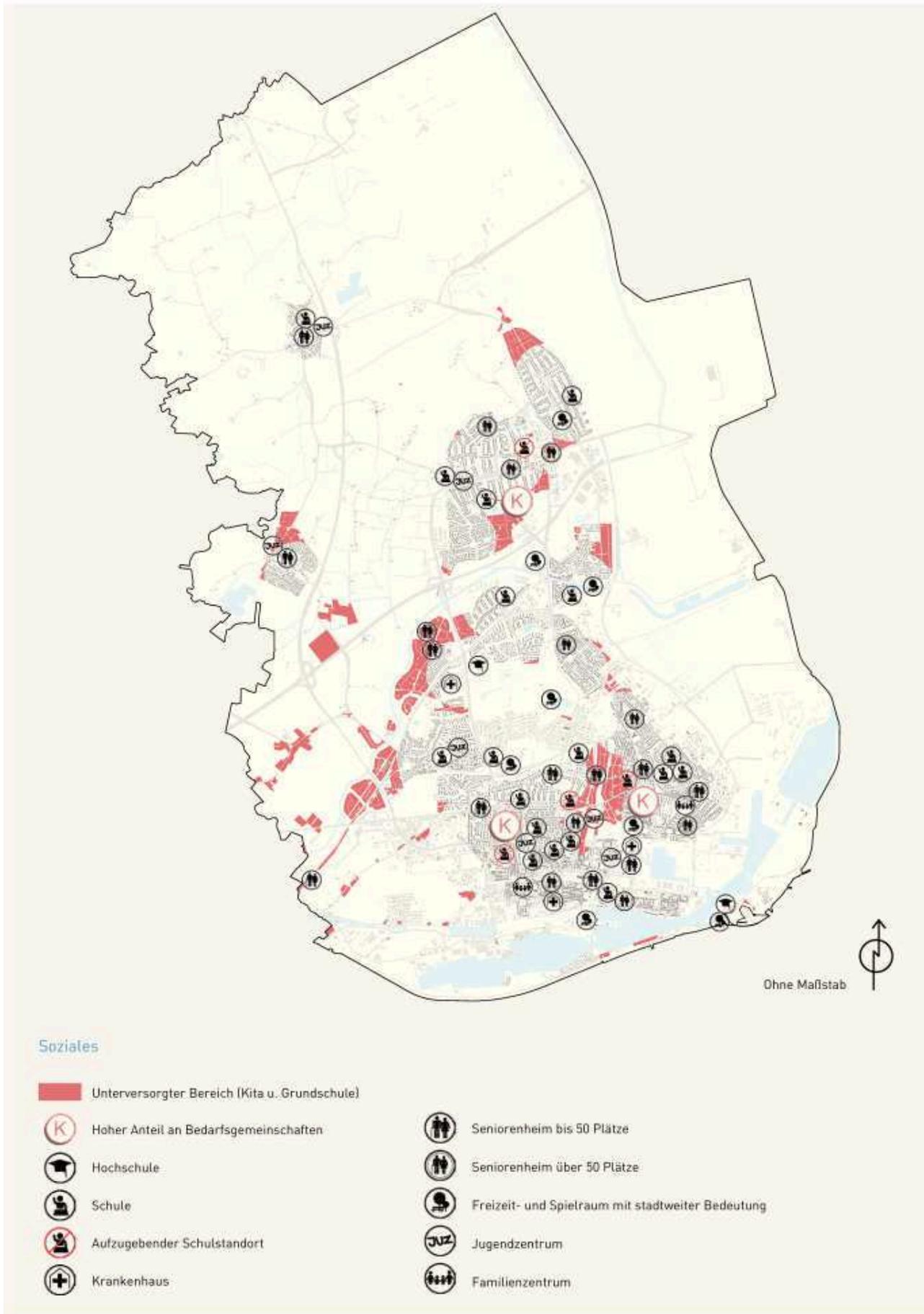


Abb. 66: Soziales Gesamtkarte; Datengrundlage: Stadt Wilhelmshaven

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ■ Gutes Angebot an Kindertagesstätten ■ Sozialraumorientierte Einrichtung von vier Familienzentren ■ Hohe Zufriedenheit (von 80 %) der Bewohner mit ihrem Stadtteil und dem nachbarschaftlichen Zusammenleben ■ Großes ehrenamtliches Engagement ■ Hochschulstandort ■ Breites Spektrum von weiterführenden Schulen ■ Zahlreiche stationäre Pflegeeinrichtungen 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hoher Anteil von Transfergeldbeziehern und Arbeitslosen ■ Stadtviertel mit hoher Konzentration sozial schwächerer Bevölkerung ■ Mangelnde Barrierefreiheit im öffentlichen Raum ■ Fehlende Integration der Hochschul- und Berufsschulstandorte in die Stadt ■ Begrenztes Angebot an Tagespflegeplätzen sowie Angebote für betreutes Wohnen ■ Integrative Begegnungsstätten / Treffpunkte fehlen
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ■ Schulentwicklungsplan mit Aussagen bis 2018 ■ Spielraumplanung für die Gesamtstadt ■ Neuaufstellung des Altenhilfeplans ■ Einrichtung eines Demografie-Managements 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Demografische Entwicklung führt zu Unterauslastungen im Bereich der Schulen und Kitas ■ Neuordnung der Krankenhauslandschaft ■ Demografische Entwicklung führt zu einem steigenden Anteil von älterer Bevölkerung ■ Auflösung familiärer Strukturen verlangt nach alternativen sozialen Netzen ■ Weiterer Zuzug von sozial schwächeren Familien

Aus der Analyse ergeben sich folgende Kernaufgaben für das Handlungsfeld Soziales:

- Sicherung und Weiterentwicklung der Familienförderung, z. B. über Familienzentren
- Altengerechte Stadtentwicklung
- Integration der Hochschule in die Stadtgesellschaft
- Sicherung und weitere Stärkung des ehrenamtlichen Engagements
- Berücksichtigung der sozialen Infrastruktur bei der weiteren Siedlungsentwicklung

4.7

Freizeit und Tourismus

Touristisches Profil

Wilhelmshaven bezieht sein touristisches Potenzial vor allem aus den naturräumlichen Gegebenheiten. Die Nordsee und das maritime Flair prägen demnach auch das touristische Angebot der Stadt. Aber auch aus der Geschichte und Bedeutung Wilhelmshavens als Marinestandort heraus wurden Attraktionen geschaffen, die das Angebot ergänzen.

Touristische Highlights

Wesentliche Anziehungspunkte in Wilhelmshaven sind zum einen der Südstrand – eine attraktive Promenade mit angeschlossener Hotellerie und Gastronomie – aber auch die verschiedenen Museen. Zu erwähnen sind hier vor allem das Marinemuseum und das Aquarium am Südstrand. Auch das Wattenmeerhaus, das 2003 als Besucherzentrum für den Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer sowie seit 2011 auch für das UNESCO Weltnaturerbe Wattenmeer betrieben wird, stellt einen Anziehungspunkt dar. Neben diesen

Erfolgen ist auch die Schließung des Oceanis am Bontekai zu nennen, das zuletzt ein so genanntes 5D-Kino beherbergte und seit 2011 leer steht. Das der Stadt- und Siedlungsgeschichte gewidmete Küstenmuseum leidet nach mehreren Umstrukturierungen und Ortsveränderungen an einer zu geringen Besucherzahl; ein Konzept zur Neuausrichtung ist bereits in Planung.

Eine räumliche Konzentration der touristischen Angebote stellt die so genannte „Maritime Meile“ dar. Dazu zählen folgende Einrichtungen: Küstenmuseum, Marinemuseum, Wattenmeer Besucherzentrum, Aquarium und Reederei Warrings (vgl. Wilhelmshaven Touristik & Freizeit GmbH 2014). Mit der Fährverbindung nach Helgoland bietet sich von Wilhelmshaven aus zudem die Möglichkeit zu Tagesausflügen auf die einzige deutsche Hochseeinsel. Im Bereich der naturorientierten Angebote sind Wanderungen zum und ins Wattenmeer sowie die Beobachtung von Schweinswalen vom Südstrand aus zu nennen.



Abb. 67: Südstrand



Abb. 68: Wattenmeer-Besucherzentrum

Übernachtungen

Niedersachsen zählt derzeit zu einem der nachfragestärksten Reiseziele im bundesweiten Vergleich (vgl. Tourismusverband Nordsee e.V. 2008: 20). Bei der Betrachtung der Gästeankünfte liegt Wilhelmshaven mit knapp 97.000 Gästen im Jahr 2012 weit hinter dem Landkreis Friesland (ca. 405.000) und der Hafenstadt Cuxhaven (ca. 542.000) (vgl. LSKN 2013). Ein Blick auf die Entwicklung der letzten Jahre zeigt aber, dass in Wilhelmshaven die Zahl der Gästeankünfte am stärksten gewachsen ist (vgl. Abb. 73).

Die Übernachtungsdauer von drei Übernachtungen ist in Wilhelmshaven im Vergleich zu den Landkreisen Friesland (4,9) und Cuxhaven (4,4) deutlich kürzer (vgl. LSKN 2013). Laut touristischem Zukunftskonzept hat die Tourismus-Region der niedersächsischen Nordseeküste trotz der starken Nachfrage Marktanteile verloren (vgl. Tourismusverband Nordsee e.V. 2008: 20). Gründe dafür

liegen u. a. in der starken Konkurrenz der Küstenstandorte in Schleswig-Holstein und vor allem in Mecklenburg-Vorpommern. Diese weisen nach Aussage der Studie „moderne und häufig klassifizierte Einzelbetriebe mit zielgruppenspezifischen Angeboten“ auf (ebd.: 21). Aus der unzureichenden Erreichbarkeit Wilhelmshavens mit anderen Verkehrsmitteln als dem PKW (keine Fernverkehrsanbindung und weite Entfernung zum nächsten Flughafen) resultiert ein weiterer Wettbewerbsnachteil.

Darüber hinaus verfügen die anderen Küstenregionen über „zeitgemäße Resorts und hochwertige Betriebe mit vier oder fünf Sterne[n]“ (ebd.). Die Beherbergungslandschaft ist in Wilhelmshaven vor allem von kleinbetrieblichen Hotels und Pensionen geprägt. Das größte Haus ist das Columbia-Hotel (seit 2009) an der Jadeallee, das gleichzeitig das einzige vier-Sterne-Hotel der Stadt ist. Eine Jugendherberge (bis 2001) sowie Campingplätze (bis 2006) existieren im Stadtgebiet nicht mehr.

Jährliche Zahl der Besucher

Aquarium	150.000
Deutsches Marinemuseum	130.000
Wattenmeer Besucherzentrum	30.000

Tab. 13: Jährliche Besucherzahlen ausgewählter Museen in Wilhelmshaven (Stand 2008); Quelle: Stadt Wilhelmshaven 2009 b

Entwicklungsperspektiven und Trends

Mit der direkten Lage am Meer ist Wilhelmshaven jedoch auch potenziell geeignet für eine gesundheitsorientierte Ausrichtung des Tourismusangebots. Der stetig steigende Anteil an Gesundheits- und Wellnessreisen zeigt das Potenzial für die große Nachfrage solcher Angebote. Neben solchen Veränderungen hinsichtlich der Urlaubsform liegt ein weiterer Trend der touristischen Entwicklung im zunehmenden Alter der Touristen. Auch hiervon könnte der Tourismusstandort Wilhelmshaven

profitieren, wenn ein entsprechendes Angebot vorliegt, das dann auch Themen wie Barrierefreiheit berücksichtigen sollte.

Bereits während der Bauzeit des JadeWeserPort stellte das zu diesem Projekt eingerichtete Infocenter einen Anziehungspunkt für Touristen dar. Dies zeigt das Potenzial, das in Standorten der maritimen Wirtschaft als touristische Attraktion der Stadt liegt.

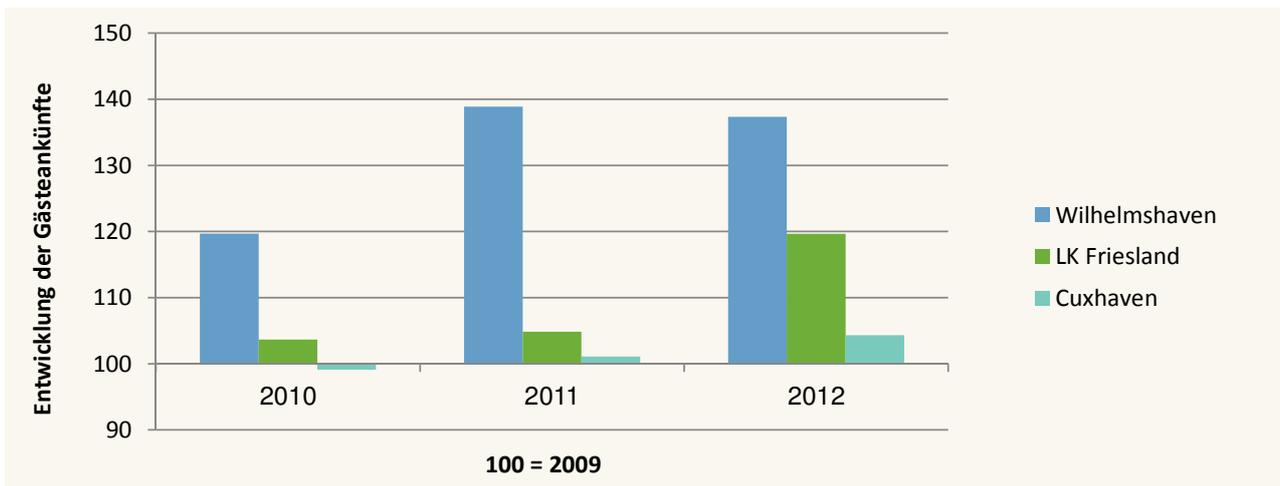


Abb. 69: Entwicklung der Gästeankünfte 2010 – 2012 im Vergleich; Quelle: LSKN 2013



Abb. 70: Marinemuseum



Abb. 71: Verbindung zwischen Innenstadt (NordseePassage) und Jadeallee Pumpwerk



Abb. 72: Hafen Rüstersiel



Abb. 73: Pumpwerk

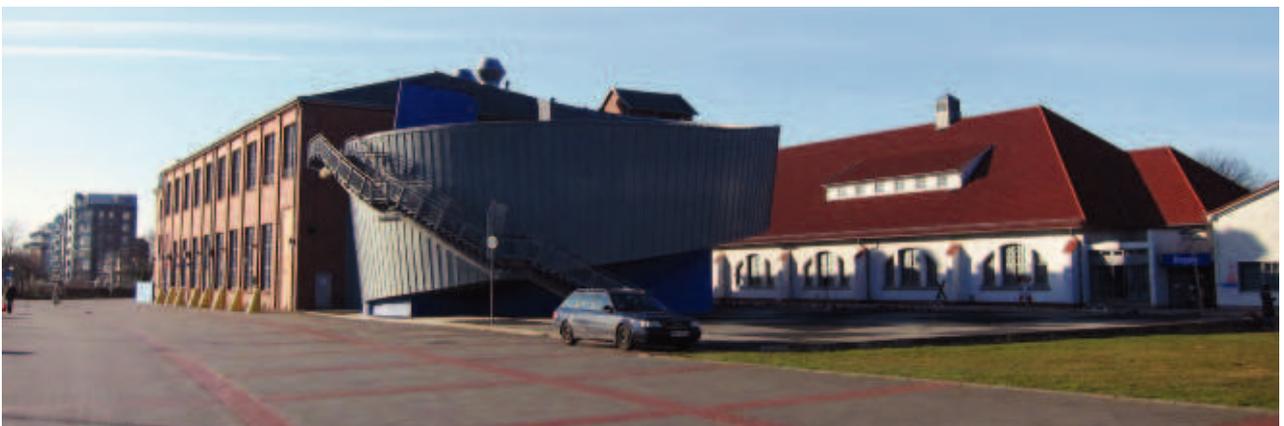


Abb. 74: Oceanis und Küstenmuseum im Hintergrund

Sport- und Freizeitangebot

Das umfangreiche Sportangebot in Wilhelmshaven wird wesentlich durch eine Vielzahl von Vereinen gestaltet. Diese verfügen auch über eigene Sportanlagen. Die Vereine verzeichnen jedoch einen Rückgang an Mitgliederzahlen, wodurch eine Neustrukturierung der Vereinslandschaft und die Zusammenlegung von Sportanlagen erforderlich sind. Ein dazugehöriges Konzept wurde bereits entwickelt, jedoch nicht beschlossen.

Einen Schwerpunkt im Sportangebot bildet der Wassersport mit vielzähligen Segelvereinen, die vor allem am Banter See, am Großen Hafen, aber auch in Rüsterei beheimatet sind.

Das Freizeitangebot in Wilhelmshaven ist zum einen von den vielfältigen Wasser- und Grünflächen geprägt. Darüber hinaus verfügt die Stadt über mehrere Theater und kulturelle Anziehungspunkte wie das Pumpwerk. Auch in der Stadthalle finden regelmäßig Veranstaltungen unterschiedlicher Genres statt.

Es existieren ca. zehn öffentliche Jugend- und Kinderfreizeiteinrichtungen in Wilhelmshaven. Insbesondere von jungen Erwachsenen bzw. Studenten wird die geringe Anzahl an Diskotheken und Kneipen bemängelt.

Im Jahr 2010 wurde ein Spielraumkonzept erstellt, das die Quantität und Qualität der kommunalen Spielplätze im Stadtgebiet untersucht hat. Im Durchschnitt wurde das Angebot als ausreichend bewertet. Ziel des Konzeptes ist die bedarfsgerechte Versorgung mit Spielräumen auf Quartiersebene. Auf Grundlage der aktuellen und prognostizierten Bevölkerungsanteile an Kindern unterschiedlichen Alters im jeweiligen Planungsraum wurden unter- und überversorgte Bereiche identifiziert. Aufgrund der weiterhin rückläufigen Bevölkerungszahlen wie auch der Anzahl an Kindern werden zukünftig nicht mehr alle Spielräume benötigt. Die Planung sieht vor, 22 Spielplätze sukzessive aufzugeben und im Gegenzug ein Teil der Spielplätze aufzuwerten.



Abb. 75: Kunstwerk des Streetartfestivals 2013

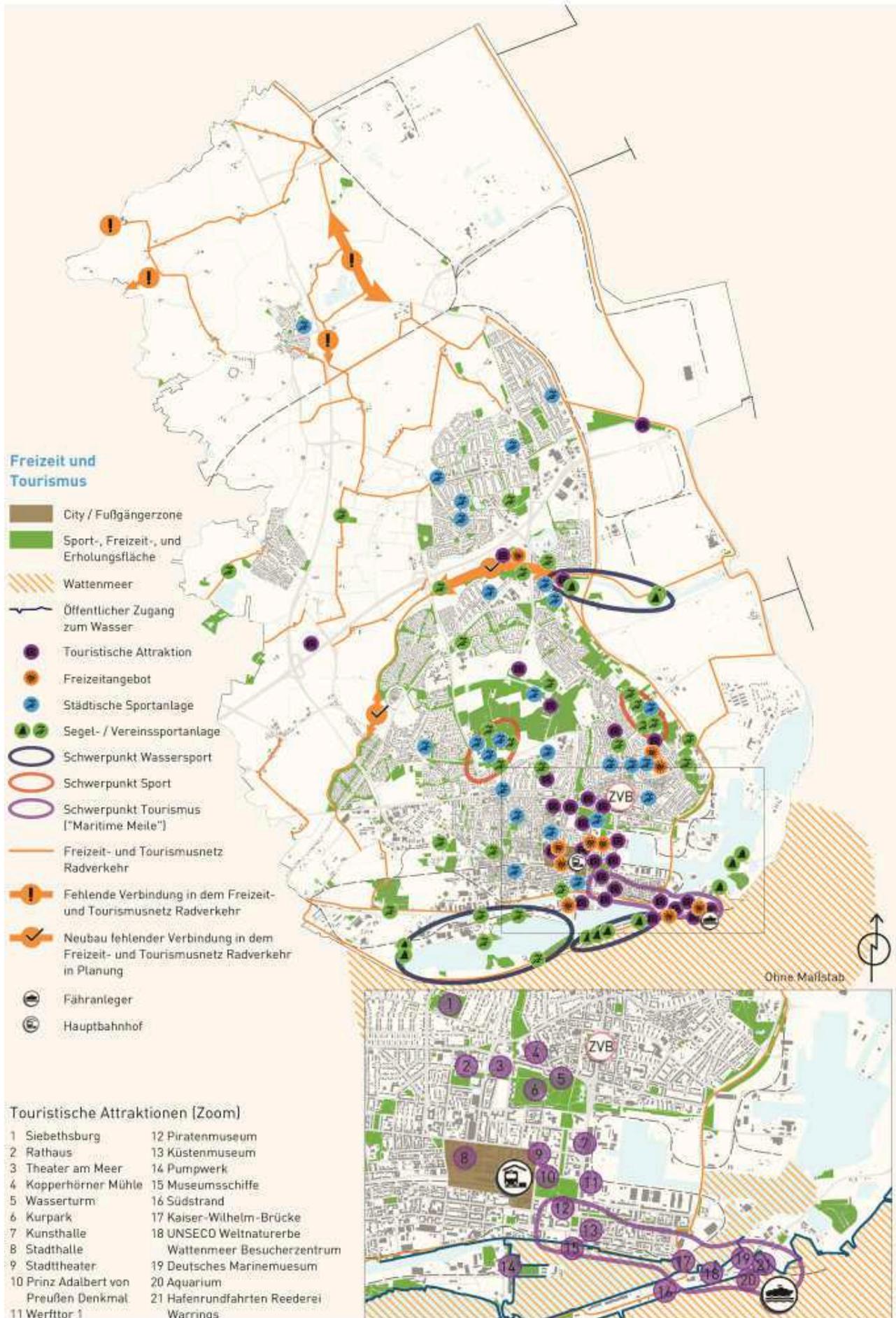


Abb. 76: Gesamtkarte Freizeit und Tourismus; Datengrundlage: Stadt Wilhelmshaven

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ■ Attraktive Lage zwischen Kultur- und Küstenlandschaft ■ Südstrand und maritimes Flair ■ Weltnaturerbe Wattenmeer ■ Stadtpark als grüne Mitte ■ Maritime Meile ■ Breites Sport- und Kulturangebot ■ Street-Art-Festival ■ Wochenmarkt an der Jade ■ Baudenkmäler (z.B. Kaiser-Wilhelm-Brücke) ■ Lage in einer etablierten Tourismusregion (Ostfriesische Inseln, Nordseeküste) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Unklares Profil und geringe Bekanntheit als Tourismusstandort ■ Wenig attraktives Erscheinungsbild, insbesondere der Innenstadt ■ Schlechte städtebauliche Verknüpfung der Innenstadt mit den Wasserlagen ■ Unzureichende Beschilderung der Innenstadt für Freizeitverkehre und Radrouten ■ Kein Campingplatz, keine Jugendherberge ■ Stadtimage: Fremdwahrnehmung besser als Eigenwahrnehmung
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserte Gestaltung und Infrastrukturausstattung am Südstrand ■ Entwicklungsraum Banter See und Jade-Allee ■ Städtebauliche Verbesserung der Wasserzugänge ■ Verknüpfungspotenzial zwischen Hafenwirtschaft, Marine und Tourismus ■ Hohe Anzahl an Tagesgästen (1 Mio.) mit weiterem Nachfragepotenzial ■ Betonung der Stadtgeschichte (Wilhelminische und friesische Historie) ■ Weiteres Entwicklungspotenzial „Maritime Meile“ 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nutzungskonflikte zwischen Industrie/Gewerbe und Tourismus ■ Konkurrenz zu Jever und Oldenburg ■ Schwieriger Erhalt des Sport- und Kulturangebots in den Vereinen vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung ■ Insolvenz der „Nordseepassage“

Aus der Analyse ergeben sich folgende Kernaufgaben für das Handlungsfeld Freizeit und Tourismus:

- Positionierung als Tourismusstandort
- Aufwertung und Weiterentwicklung der Wasserlagen im Süden der Stadt (Südstrand)
- Aufwertung der Innenstadt (starke Wechselwirkung zum Handlungsfeld Einzelhandel und Stadtbild)
- Weiterentwicklung der Beherbergungsinfrastruktur (u. a. Campingplatz, Jugendherberge)

4.8

Stadtbild

Mit der Analyse des Stadtbildes werden die städtebaulich und gestalterisch prägenden Bereiche der Stadt herausgestellt Bereiche, die Wiedererkennungswert besitzen und auch in Zukunft zu schützen und zu pflegen sind oder die einen Aufwertungsbedarf haben. Aber auch räumliche Begebenheiten, die zu räumlichen Zäsuren führen, gilt es in den Blick zu nehmen. Die gebaute Umwelt prägt das Erscheinungsbild und das Image einer Stadt und entscheidet darüber, ob und wie sich Anwohner und Besucher mit ihr identifizieren. Ein attraktives Stadtbild ist wegen der Außenwirkung zudem ein weicher Standortfaktor.

In Abbildung 80 werden alle für das Stadtbild relevanten Aspekte verortet:

1. Stadtbildprägende Bereiche
2. Stadtbildprägende Einfallstraßen mit besonderem Aufwertungsbedarf
3. Städtebaulich hochwertige, historische Strukturen
4. Stadtbildprägende, hochwertige Bauwerke
5. Eingangssituationen zur Kernstadt
6. Öffentliche Zugänge zum Wasser
7. Starke räumliche Zäsuren



Abb. 77: Rathaus

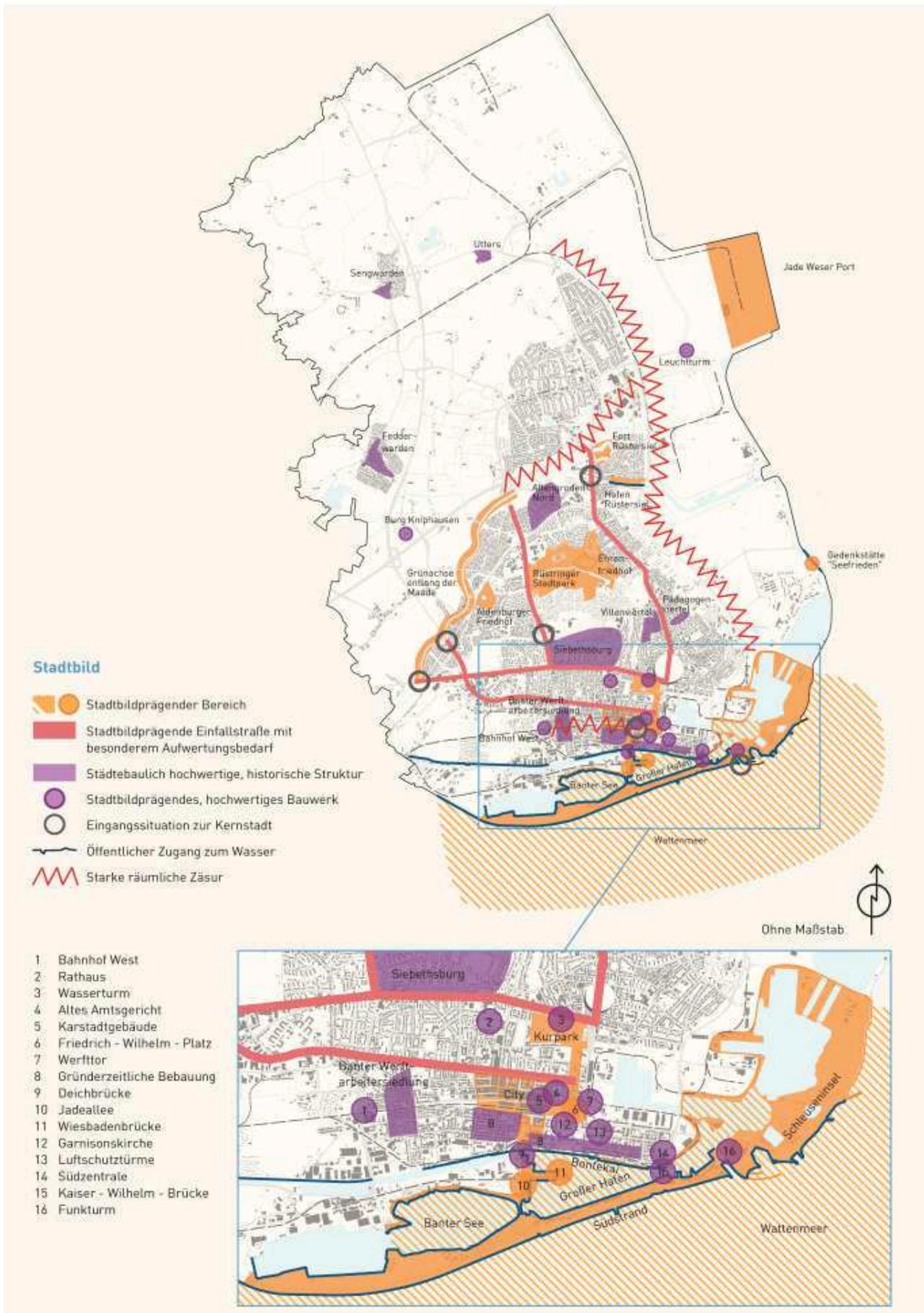


Abb. 78: Gesamtkarte Stadtbild; Datengrundlage: Stadt Wilhelmshaven

Stadtbildprägende Bereiche

Mit stadtbildprägenden Bereichen werden Räume definiert, die aufgrund ihrer Gestaltung besonders stark zum Gesamteindruck einer Stadt beitragen. Das Bild „Die grüne Stadt am Meer“ vermittelt einem Ortsfremden schnell, welche Bereiche der Stadt das Stadtbild prägen: Grünflächen und Wasser. Die Südseite Wilhelmshavens mit dem Banter See, dem Großen Hafen und dem Südstrand gibt der Stadt ein besonderes Gesicht (vgl. Abb. 81 und Abb. 82). Der Rüstringer Stadtpark ist die grüne Mitte der Stadt und ein bedeutendes Beispiel für einen Volkspark des frühen 20. Jahrhunderts. Er bietet neben Spiel- und Liegewiesen, intimen Ruheräumen, Blumengärten und landwirtschaftlich genutzten Flächen auch Möglichkeiten zu sportlicher Betätigung. Aber auch andere Grünachsen wie die Achse Kurpark - Adalbertstraße - Friedrich-Wilhelm-Platz, der Aldenburger Friedhof oder die Grünachse entlang der Maade sind stadtbildprägend.

Aber nicht nur Grünachsen und Wasserbereiche zählen zu den stadtbildprägenden Bereichen Wilhelmshavens. Der JadeWeserPort mit seinem vor-

gelagerten Güterverteilzentrum ist einzigartig und identitätsstiftend.

Die Innenstadt ist ein Ort, an dem sich verschiedene städtische Funktionen (u. a. Wohnen, Handel, Verwaltung, Gastronomie) überlagern. Sie ist Schauplatz des öffentlichen Lebens und wirtschaftliches und kulturelles Zentrum. Besonders für Besucher ist die Innenstadt oftmals der Ort, der im Gedächtnis bleibt. In Wilhelmshaven bildet sich die City durch die Fußgängerzone in der Marktstraße und den angrenzenden Nebenstraßen. Defizite in der innerstädtischen Einzelhandelsstruktur und in der Gestaltung verleihen der Innenstadt wenig Attraktivität. Der Bahnhof befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone und stellt mit der NordseePassage nicht nur den Ankunftsort für Bahnreisende dar, sondern ist auch Teil des Einzelhandelsstandorts City. Von dort aus ermöglicht eine Wegeverbindung den Übergang zur Südstadt und zu den Wasserflächen des Innenhafens bis hin zum Südstrand. Eine städtebauliche Verbindung dieser beiden zentralen städtischen Räume ist neu gestaltet worden (Gotthilf-Hagen -Platz, Bontekai, Jadealle)



Abb. 79: Bismarckstraße Richtung Osten



Abb. 80: Großer Hafen



Abb. 81: Fußgängerzone

Städtebaulich hochwertige, historische Struktur

Hochwertige historische Strukturen stellen Quartiere dar, die aufgrund ihrer städtebaulichen Qualität, ihrer Baustruktur oder Gestaltung das Stadtbild prägen. Dazu zählen u. a.

- die gründerzeitliche Bebauung in der Südstadt (aus wilhelminischer Zeit), welche zu Teilen im Zuge der Stadterneuerung saniert und aufgewertet wurde,
- die Wohnsiedlung Siebethsburg aus dem frühen 20. Jahrhundert, mit Mietergärten zur Selbstversorgung und durchgrüneten Straßenräumen (vgl. Abb. 90),
- die historisch gewachsenen Straßenreihendorfstrukturen in den Stadtteilen Fedderwarden und Sengwarden,
- das Villen- und Pädagogenviertel mit zum Teil großen freistehenden Einfamilienhäusern und Stadthäusern sowie zahlreichen alten Baumbeständen.
- Wohnsiedlung Fedderwardengroden (Gartenstadtsiedlung aus den 40er-Jahren des 20. Jahrhunderts) mit einem „grünen Ring“

Stadtbildprägende, hochwertige Bauwerke

Nicht nur komplette Quartiere können das Stadtbild prägen. Hochwertige Bauwerke (z. T. Baudenkmale) tragen wesentlich zur Identitätsstiftung bei. In Wilhelmshaven handelt es sich hierbei vor allem

um Zeugnisse des wilhelminischen Zeitalters. Beispiele stadtbildprägender Bauwerke sind:

- Werfttor (Gökerstraße) (vgl. Abb. 93)
Das Werfttor wurde 1876 als Haupttor zur früheren kaiserlichen Werft errichtet. Heute ist es ein Eingangstor zum Marinearsenal.
- Rathaus (vgl. Abb. 94)
Das nach Plänen von Prof. Fritz Höger errichtete Rathaus der ehemaligen Stadt Rüstringen stammt aus dem Jahr 1929. Eine Besonderheit ist der 49 m hohe Turm, der als Wasserreservoir genutzt wird. Das Bauwerk prägt das Stadtbild durch seine Dimension und Gestalt.
- Kaiser-Wilhelm-Brücke und Deichbrücke (vgl. Abb. 95)
Die Brücken, die die Südstadt mit dem Süstrand und der Maritimen Meile verbinden, sind bekannte Wahrzeichen der Stadt und prägen insbesondere das Bild der Südseite der Stadt.
- Burg Kniphausen (vgl. Abb. 96)
Die 1438 errichtete Burg, welche vollständig renoviert ist, prägt aufgrund des attraktiven Gesamteindrucks inmitten einer Parkanlage das Stadtbild.
- Mittelalterliche Kirchen in Sengwarden, Neuende
- Gründerzeitliche preußische ehemalige Militär- und Wohngebäude in der Südstadt
- Gründerzeitliche Backsteinkirchen: Garnisonskirche und Banter Kirche

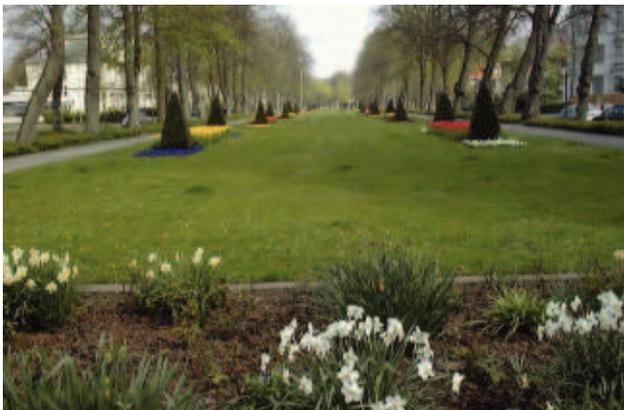


Abb. 82: Adalbertstraße; Quelle: Stadt Wilhelmshaven



Abb. 83: Siebethsburger Straße



Abb. 84: Banter See



Abb. 85: Weserstraße (Südstadt)



Abb. 86: Villenviertel



Abb. 87: Werfftor am Marine Arsenal



Abb. 88: Blick auf die Kaiser-Wilhelm-Brücke



Abb. 89: Burg Kniphausen

Eingangssituationen zur Kernstadt und Einfallstraßen

Eingänge und Einfallstraßen vermitteln den ersten Eindruck von einer Stadt und ihrer Struktur, müssen aber auch erkennbar und wahrnehmbar sein. Es gibt verschiedene Stadteingänge nach Wilhelmshaven: über Straße, Schiene und zu Wasser. Die Eingänge über Straßen sind für den Außenstehenden schwer zu erkennen. Sie sind weder räumlich gestaltet noch baulich gefasst (vgl. Abb. 97).

Einfallstraßen sind vielfach die einzigen Straßenräume, die Touristen, Geschäftsreisende und Besucher von einer Stadt sehen. Sie nehmen einen Großteil des Stadtraums ein und prägen somit das Stadtbild. Die zentralen Einfallstraßen nach Wilhelmshaven – die Bismarckstraße, Peterstraße, Friedrich-Paffrath-Straße und Freiligrath- / Gökerstraße – weisen gestalterische Defizite auf. Die zum Teil mehrspurigen Einfallstraßen zeigen sich als groß dimensionierte Straßenräume, die vorwiegend dem motorisierten Individualverkehr

zugeordnet sind. Fuß- und Radwege nehmen vergleichsweise wenig Raum ein und sind unattraktiv gestaltet (vgl. Abb. 97 und Abb. 98).

Zugänge zum Wasser

Da eines der prägenden Elemente Wilhelmshavens das Wasser ist, spielt dessen Zugänglichkeit eine wichtige Rolle, um das Wasser wahrnehmen und erleben zu können. Der im Osten gelegene Ring von Industrie-, Hafenwirtschafts- und Marineflächen verwehrt den direkten Zugang zum Jadebusen. Die Nähe zum Wasser ist nur im Süden spür- und erlebbar: Um den Banter See wurde ein Rundweg angelegt, der von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden kann. An den See angrenzendes Gewerbe im Norden macht allerdings einen Uferabschnitt unzugänglich. Der Zugang zum Wattenmeer ist im Süden der Stadt über den Deich und die Südstrandpromenade gesichert. Der Große Hafen kann über die Kaiser-Wilhelm-Brücke bis zum Marine Arsenal über einen Fußweg vollständig umrundet werden.



Abb. 90: Stadteingang von Norden (Freiligrathstraße Höhe Maade)

Räumliche Zäsuren

Räumliche Zäsuren stellen Begebenheiten dar, die das Stadtbild zerschneiden und Barrieren darstellen. Folgende Zäsuren führen in Wilhelmshaven zu entscheidenden Einschnitten im Stadtbild:

- Die Bahngleise trennen die City von der Südstadt.
- Die alte Deichlinie und der angrenzende Gewerbegürtel trennen den Siedlungsbereich vom Meer.
- Die Autobahn trennt die eher ländlichen Vororte und Siedlungsbereiche im Norden Wilhelmshavens vom übrigen Stadtgebiet.

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ■ Wasser- und Grünflächen als wesentlich stadtbildprägende Elemente ■ Historische Strukturen und Bauten sowohl in der Kernstadt als auch im ländlichen Raum 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nach außen prägende Bereiche mit Verbesserungspotenzial z. B. Einfallstraßen ■ Undefinierte Ortseingänge ■ Mangelhafte Verknüpfung und Belebung stadtbildprägender, hochwertiger Bereiche ■ Zäsuren prägen das Stadtbild und stellen Barrieren dar
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ■ Lage am Jadebusen / Wattenmeer ■ Überdimensionierte Einfallstraßen bieten Aufwertungspotenzial ■ Entwicklung der Jadeallee kann Folgeentwicklungen verstärken ■ Grünachsen, hochwertige Quartiere etc. stellen versteckte Qualitäten dar, die belebt werden können 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Unterhaltung der Grünflächen ■ Mangelnde Pflege, Instandsetzung und Pflege von Gebäuden können zur Verwahrlosung stadtbildprägender Gebäude und Quartiere führen

Aus der Analyse ergeben sich folgende Kernaufgaben für das Handlungsfeld Stadtbild:

- Attraktivierung nach außen prägender Bereiche mit Verbesserungspotenzial (z. B. Stadteingänge)
- Verknüpfung und Belebung wichtiger Bereiche
- Pflege und Unterhaltung stadtbildprägender Räume und Gebäude



Abb. 91: Bontekai

4.9

Zielgruppenspezifische Lagebewertung des Stadtgebiets

Die Ausstattung von Wohnstandorten mit Infrastruktureinrichtungen ist ein entscheidender Faktor für die jeweilige Lagequalität. Je nach Lebenssituation und Haushaltsstruktur wird bei der Wohnraumsuche die Nähe zu Infrastruktureinrichtungen wie Nahversorgung, Schulen, Erholungsflächen oder medizinischer Versorgung von den Haushalten unterschiedlich stark gewichtet.

- Nahversorgungsstandorte
- ÖPNV-Haltestellen
- Grundschulen
- Kindertageseinrichtungen
- Ärzte
- Apotheken
- Spielplätze
- Grünflächen

Für Wilhelmshaven hat SSR eine integrierte Erreichbarkeitsanalyse durchgeführt. Sie analysiert kleinräumige Lagequalitäten für verschiedene Zielgruppen unter Berücksichtigung der Erreichbarkeit wichtiger Infrastruktureinrichtungen:

Unterscheidung von Zielgruppen

Für jede Zielgruppe erfolgt die Analyse eines spezifischen Versorgungsangebots mit unterschiedlichen Zielwerten für optimale und hinreichende Erreichbarkeit, die auf Empfehlungen aus wissen-

Standortanforderungen	Haushalte mit Kindern		Kinderlose Alleinstehende und Paare		Senioren	
	optimal erfüllt	hinreichend erfüllt	optimal erfüllt	hinreichend erfüllt	optimal erfüllt	hinreichend erfüllt
Nahversorgung	unter 500m	unter 750m	unter 500m	unter 750m	unter 300m	unter 500m
ÖPNV (Bus-Haltestelle)	unter 300m	unter 600m	unter 300m	unter 600m	unter 200m	unter 400m
Öffentliche Grünflächen	unter 350m	unter 500m	unter 350m	unter 500m	unter 250m	unter 400m
Medizinische Versorgung (Hausarzt*)	---	---	---	---	unter 500m	unter 750m
Medizinische Versorgung (Apotheke)	---	---	---	---	unter 500m	unter 750m
Grundschule	unter 700m	unter 1000m	---	---	---	---
Kindergarten	unter 500m	unter 750m	---	---	---	---
Spielplatz	unter 500m	unter 750m	---	---	---	---

* Kassenärztliche Hausärzte ohne Spezialisierung auf Kinder und Jugendliche

Tab. 14: Werte der integrierten Erreichbarkeitsanalyse

schaftlicher Literatur und gesetzlichen Rahmenbedingungen beruhen (vgl. Tab. 14). Die Untersuchung wurde für die Zielgruppen „Haushalte mit Kindern“, „Kinderlose Alleinstehende und Paare“ sowie „Seniorenhaushalte“ durchgeführt. Für die Berechnung der Erreichbarkeit werden Luftlinien-Entfernungen zugrunde gelegt.

Für Haushalte mit Kindern spielt die Nähe zu Kindergärten, Grundschulen und Spielplätzen eine zentrale Rolle. Eine gute ÖPNV-Anbindung ist insbesondere für die eigenständige Mobilität der Kinder und Jugendlichen von großer Bedeutung. In familienfreundlichen Lagen sind die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs sowie die Erreichbarkeit öffentlicher Grünflächen fußläufig gesichert.

Für die Zielgruppe „Kinderlose Alleinstehende und Paare“ spielt die Erreichbarkeit von kinderbezogenen Standorten keine Rolle. Ebenso ist eine fußläufige Erreichbarkeit von Gesundheitseinrichtungen in den meisten Fällen nicht erforderlich. Für diese Haushalte, häufig Singles oder junge Paare, sollten in erster Linie die Versorgung mit Gütern des alltäglichen Bedarfs sowie der Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln und Grünflächen in fußläufiger Entfernung möglich sein.

Für seniorengerechte Angebote spielt die fußläufige Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen für den alltäglichen Bedarf sowie von öffentlichen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. Grundsätzlich nimmt die Mobilitätseinschränkung im Alter zu, sodass für alltägliche Erledigungen nur noch kürzere Entfernungen bewältigt werden können. Im fußläufig erreichbaren Wohnungsumfeld sollten sich für Angehörige dieser Zielgruppe zudem öffentliche Grünflächen sowie Gesundheitseinrichtungen wie Ärzte und Apotheken befinden.

Lagekategorien

In der Gesamtbetrachtung der einzelnen Erreichbarkeitswerte im Rahmen der GIS-basierten Stadt-raumanalyse ergeben sich Kategorien der Erreichbarkeit bzw. abgestufte „integrierte Lagen“ für die jeweiligen Zielgruppen:

- A-Lage: Alle Infrastrukturangebote befinden sich in optimaler Entfernung; das bedeutet, alle für eine Zielgruppe herangezogenen Kriterien liegen innerhalb des geringeren Entfernungsradius.
- B-Lage: Alle Versorgungsangebote sind in mindestens hinreichender Entfernung fußläufig erreichbar. Alle für eine Zielgruppe herangezogenen Kriterien liegen mindestens innerhalb des weiträumigeren Entfernungsradius.
- C-Lage: Mindestens die Hälfte der für die jeweilige Zielgruppe betrachteten Versorgungsangebote ist in hinreichender Entfernung fußläufig erreichbar.
- Unversorgte Bereiche: Bereiche, in denen weniger als die Hälfte der für die jeweilige Zielgruppe betrachteten Versorgungsangebote in hinreichender Entfernung erreichbar sind, fallen in keine Kategorie und gelten im Ergebnis dieser Analyse als unterversorgt.

Ergebnisse der zielgruppenorientierten Erreichbarkeitsanalyse

Folgende Kernaussagen lassen sich aus den Analyseergebnissen zusammenfassen:

- Eine gute bis sehr gute Lagequalität ist in der Kernstadt von Wilhelmshaven, vor allem südlich des Rüstringer Stadtparks, für alle Zielgruppen gegeben. Mit zunehmender Entfernung vom Zentrum nimmt die Lagequalität ab. Die Ortsteile Sengwarden und Fedderwarden verfügen bestenfalls über eine C-Lage.

- Das Stadtgebiet Wilhelmshavens weist die besten kleinräumigen Lagequalitäten für kinderlose Alleinstehende und kinderlose Paare auf. Für diesen Personenkreis erreichen auch viele Bereiche im Norden der Stadt eine A- und B-Lage. Sengwarden dahingegen hält keine der nachgefragten Versorgungseinrichtungen bereit und weist somit nur unzureichende Lagequalitäten auf.
- Die Zielgruppe Senioren weisen den größten Anteil an unterversorgten Bereichen auf. An den Randbereichen sowie in den Ortsteilen Fedderwarden und Sengwarden sind weniger als die Hälfte der für die Zielgruppe betrachteten Versorgungsangebote (ÖONV, Nahversorgung, medizinische Versorgung und öffentliche Grünflächen) hinreichend erreichbar.
- Haushalte mit Kindern besitzen die beste Wohnlagen hauptsächlich im verdichteten Bereich südlich des Stadtparks. Defizite in der Versorgung sind für diese Zielgruppe ausschließlich in Fedderwarden vorzufinden.

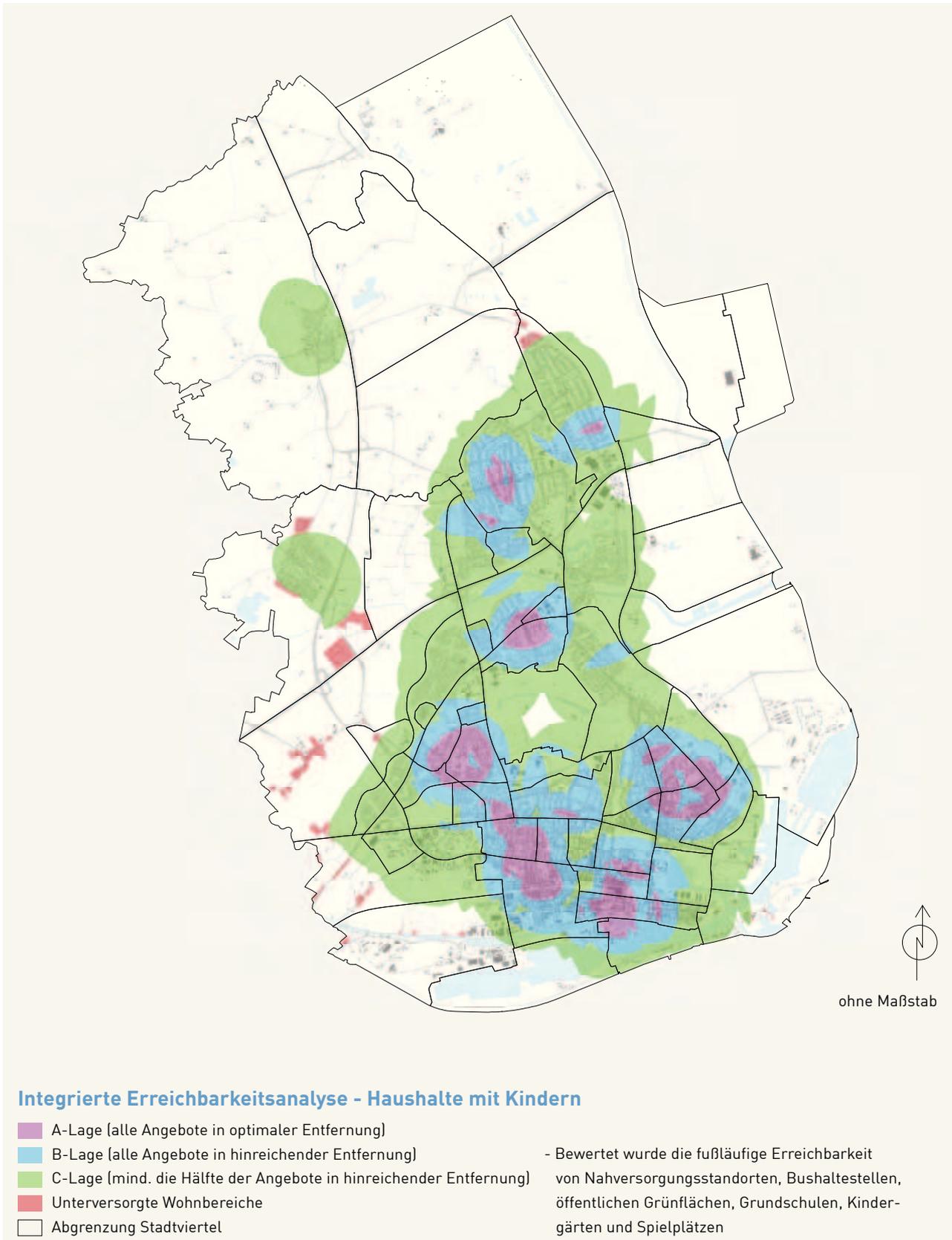


Abb. 92: Integrierte Erreichbarkeitsanalyse für Haushalte mit Kindern; Datengrundlage: Stadt Wilhelmshaven

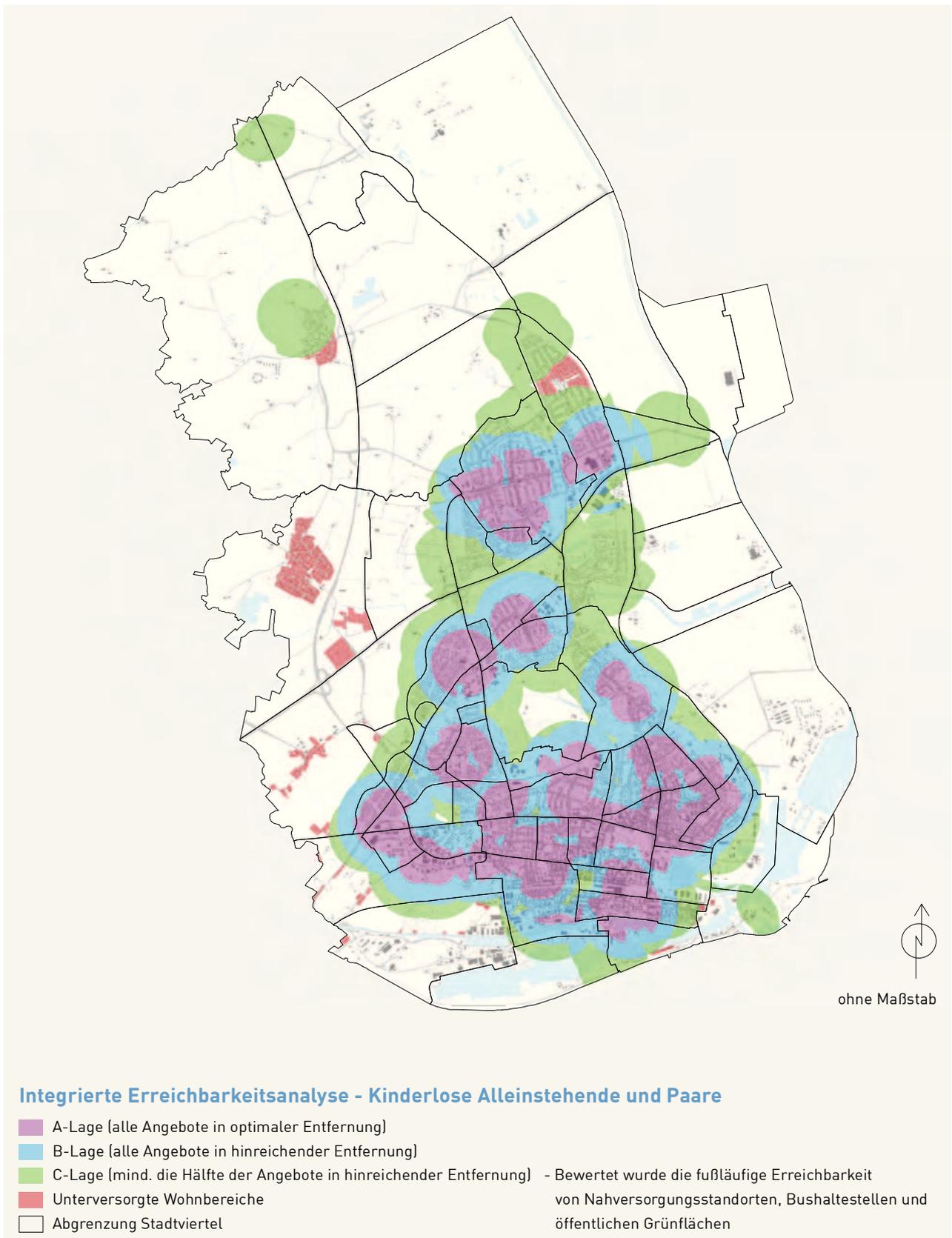


Abb. 93: Integrierte Erreichbarkeitsanalyse für kinderlose Alleinstehende und Paare; Datengrundlage: Stadt Wilhelmshaven

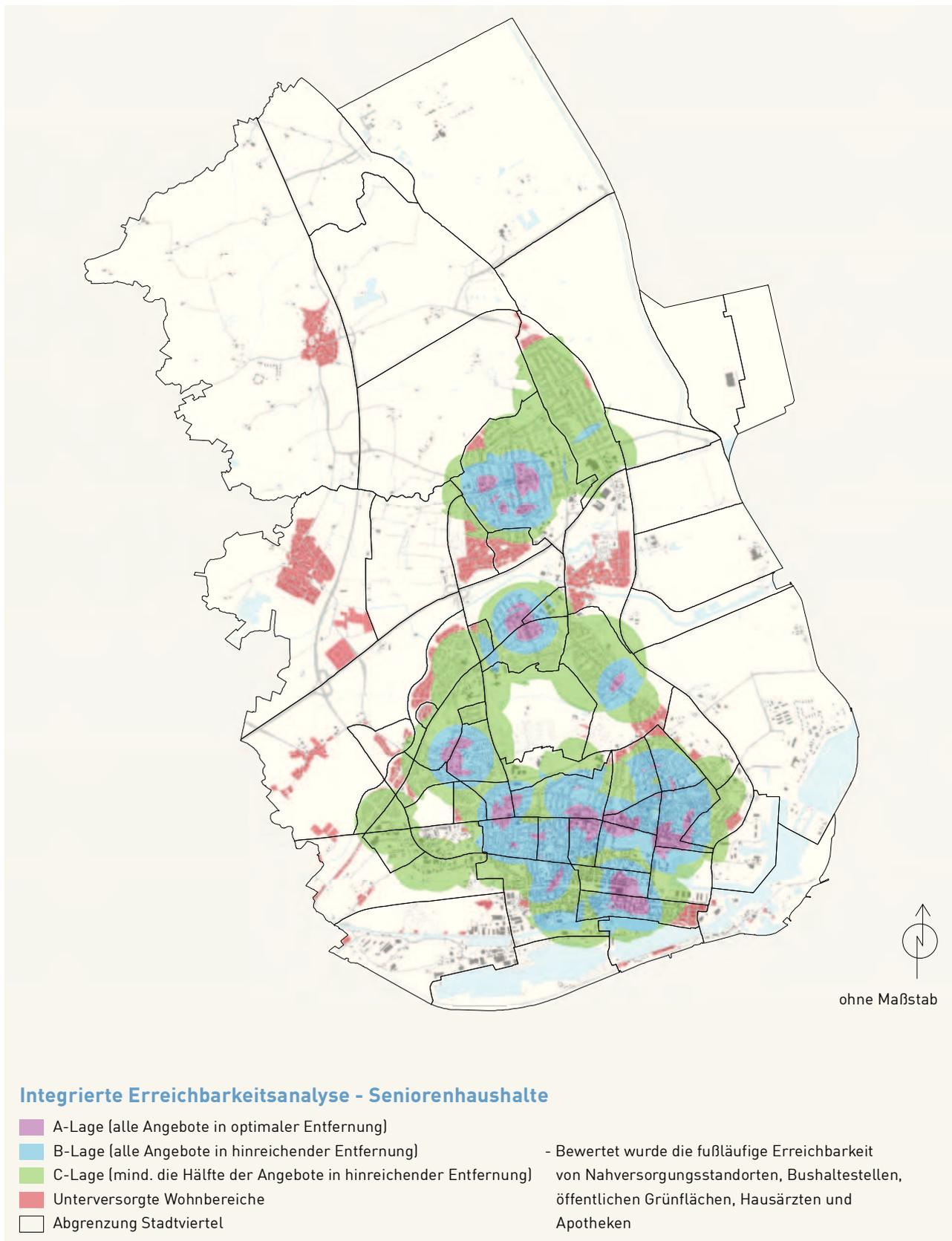


Abb. 94: Integrierte Erreichbarkeitsanalyse für Seniorenhaushalte; Datengrundlage: Stadt Wilhelmshaven

5.0

Zentrale Herausforderungen für Wilhelmshaven



5.0

Zentrale Herausforderungen für Wilhelmshaven

Die Ergebnisse der Analyse wurden über die Zukunftskonferenz weiter qualifiziert und fokussiert. Arbeitsergebnisse der Arbeitsgruppen und der Fachgutachter wurden vorgestellt und diskutiert und so die zentralen Aufgaben und Handlungsfelder für das Step Plus herausgearbeitet. Auf Basis dieser breit abgestimmten Ergebnisse der Zukunftskonferenz erfolgten eine fachliche Aufbereitung durch die Fachgutachter und eine Fachdiskussion mit der Verwaltung. Im Ergebnis wurden in diesem Prozess die folgenden strategischen Aufgaben festgelegt:

- Moderne Wohnangebote schaffen
- Siedlungsentwicklung tragfähig gestalten
- Einzelhandelsstandort stärken
- Stadtbild und Atmosphäre aufwerten
- Industrie- und Gewerbestandort profilieren
- Städtische Mobilität stärken
- Planung gemeinsam angehen

Moderne Wohnangebote schaffen

Das Wohnungsangebot in Wilhelmshaven ist derzeit im Wesentlichen durch ein quantitatives Überangebot bei gleichzeitig qualitativem Unterangebot gekennzeichnet. Im Detail wurden hierzu folgende zentrale Herausforderungen formuliert:

Quantitatives Überangebot...

- ...an nicht modernisierten, einfachen Wohnungen in Mehrfamilienhäusern,
- ...an älteren Einfamilienhäusern (vor 2000 erbaut),
- ...insbesondere in Randlagen.

Qualitatives Unterangebot...

- ...an modernen, besonderen und energieeffizienten Wohnungen,
- ...an seniorengerechtem Wohnraum in seniorengerechten Wohnlagen,

- ...insbesondere in attraktiven innerstädtischen und stadtnahen Wohnlagen und Lagen am Wasser.

Siedlungsentwicklung tragfähig gestalten

Der Erhalt kompakter Siedlungsstrukturen mit differenzierter Zentrenstruktur ist zentrale Grundlage einer ökonomisch tragfähigen und effizienten Infrastrukturausstattung. Zur Sicherung einer tragfähigen Siedlungsentwicklung wurden im Planungsprozess die folgenden Herausforderungen identifiziert:

- Angebotsüberhänge und Leerstände bedrohen die Tragfähigkeit und können zur Perforierung führen
- Neubaugebiete in nicht integrierten Lagen können kompakte Siedlungsstrukturen und den klaren Kontrast Kulturlandschaft – Stadt gefährden



Abb. 95: Schwerpunkträume

Einzelhandelsstandort stärken

Kernaufgabe bei der Stärkung des Einzelhandels ist die Aufwertung des Einzelhandelsstandorts City und die Sicherung der Nahversorgung. Dabei zeigen sich folgende zentrale Herausforderungen:

- Missverhältnis Verkaufsfläche zu Kaufkraft bei sinkender Gesamtkaufkraft
- Defizite im Bereich „Erlebnis Einkaufen“ in der City
- Zu geringe Kopplungseffekte mit besucherintensiven Einrichtungen
- Unterversorgte Wohnbereiche durch Entwicklung wenig integrierter Lagen

Stadtbild und Atmosphäre aufwerten

Das Stadtbild von Wilhelmshaven weist derzeit versteckte Highlights und untergenutzte Potenziale auf. Folgende zentrale Herausforderungen wurden identifiziert:

- „Visitenkarten“ der Stadt (City, Stadteingänge) weisen großes Verbesserungspotenzial auf
- Es bestehen zahlreiche „versteckte“ Qualitäten (z. B. Südstrand, Möglichkeiten der Freizeitschiffahrt, Erlebnisraum Wattenmeer)
- Die Verknüpfung und Belebung wichtiger Bereiche fehlt oder ist mangelhaft

Industrie- und Gewerbestandort profilieren

Die gezielte Nutzung der bestehenden Flächenpotenziale und die Weiterentwicklung der ansässigen Branchen sind zentrale Themen zur Entwicklung des Wirtschaftsstandorts Wilhelmshaven. Dabei haben sich die folgenden zentralen Herausforderungen im Planungsprozess gezeigt:

- Harte Standortfaktoren sind nur zum Teil verbesserbar
- Große Flächenreserven, aber derzeit stark eingeschränkte Verfügbarkeit der Industriegebiete
- Vorhandene Cluster(ansätze) sind nicht ausrei-

chend definiert

- Konfliktpotenziale bestehen insbesondere zwischen Gewerbe-/Industrienutzung und Naturschutz

Städtische Mobilität stärken

Im Bereich der Mobilität gilt es vor allem die Nahmobilität zu stärken. Im Rahmen der Analyse und des Beteiligungsprozesses wurden folgende zentrale Defizite identifiziert:

- Hohe Verkehrsbelastungen an den Einfallstraßen
- ÖPNV-Versorgung in den Randlagen und -zeiten insbesondere im ländlichen Bereich
- Ausstehende Umsetzung des Radverkehrskonzepts
- Hohe LKW-Verkehrsbelastung in der Kernstadt

Planung gemeinsam planen

Der erfolgreiche Beteiligungsprozess zum Step Plus hat große Potenziale deutlich gemacht, die es auch dauerhaft in der städtischen Planung zu nutzen gilt. Dabei stellen sich zentrale Fragen:

- Wie gestaltet sich die Bürgerbeteiligung nach dem Step Plus?
- Wie kann das hohe Engagement der Bürgerinnen und Bürger verstetigt werden?
- Wie kann der Erfolg des Step Plus überprüft werden?

Schwerpunkträume stadtweiter Bedeutung

Zur Erreichung der strategischen Aufgaben wurden im Planungsprozess folgende Schwerpunkträume definiert.

- City Wilhelmshaven
- Grüne Stadt am Meer
- Voslapper Groden
- Südseite Wilhelmshaven (Banter See und Großer Hafen / Südstrand)



Schulden

Stadt- und Raumentwicklung

Standort Dortmund

Kaiserstraße 22

44135 Dortmund

kontakt@ssr-dortmund.de

www.ssr-dortmund.de

Fon 0231.39 69 43-0

Fax 0231.39 69 43-29