

Nordsee Stadt
Wilhelmshaven

Endbericht

Gesamtstädtischer Zukunftsdialog Stadtumbau Wilhelmshaven
Wilhelmshaven/Bremen, Juni 2005



Stadtumbau
Wilhelmshaven

GuteBesserungen.de



plan-werkStadt
Carl-Schurz-Straße 32
28209 Bremen
Tel. 04 21/50 62 48
e-mail: team@plan-werkstadt.de

Endbericht:

GuteBesserungen.de

Gesamtstädtischer Zukunftsdialog Stadtbau Wilhelmshaven

Bearbeitung:

plan-werkStadt
- büro für stadtplanung und beratung -
Dr. Gerd Reesas
Heike Wohltmann



Carl-Schurz-Straße 32
28209 Bremen

Tel.: (0421) 50 62 48
Fax: (0421) 50 62 58
Email: team@plan-werkstadt.de
<http://www.plan-werkstadt.de>

unter Mitarbeit von:

Michael Glatthaar, pro loco
Dagmar Kilian
Beate Martinka
Felix Matthes

Auftraggeberin:

Stadt Wilhelmshaven
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
Rathausplatz 9
26382 Wilhelmshaven



Tel.: (0 44 21) 16 – 27 29
Email: stadterneuerung@stadt.wilhelmshaven.de,
<http://www.wilhelmshaven.de>

Foto Titelseite: WZ-Bilddienst

Vorwort des Oberbürgermeisters

Wilhelmshaven ist eine Stadt im Wandel.

Die Wirtschaftsstruktur, die der Stadt einst zu Wohlstand und Wachstum verholfen hat, unterliegt erheblichen Umbrüchen. Wir sind stolz darauf, dass es uns in den letzten Jahren gelungen ist, neue Betriebe anzusiedeln und einen Strukturwandel einzuleiten – der in den nächsten Jahren durch den JadeWeserPort hoffentlich noch weiter unterstützt werden wird. Dennoch: Nicht alle die möchten, finden in Wilhelmshaven auch tatsächlich einen Arbeitsplatz. So wandern viele Menschen im erwerbsfähigen Alter in das gesamte Bundesgebiet ab, um andernorts einer Beschäftigung nachzugehen.

Aber nicht nur arbeitsplatzbedingt ziehen Menschen aus unserer Stadt fort: Die Stadt-Umland-Wanderungen wirken auch in Wilhelmshaven. Haushalte ziehen in die Nachbargemeinden, vor allem weil sie meinen, dort günstiger wohnen zu können.

Weitere Veränderungen resultieren aus der bundesweit festzustellenden Alterung: Es werden zunehmend weniger Kinder geboren, so dass die Sterbefälle die Geburten - auch in Wilhelmshaven – deutlich übersteigen.

Wilhelmshaven versucht über unterschiedlichste Wege, diesen Entwicklungen entgegenzuwirken und die Attraktivität der Stadt auch für die Zukunft zu erhalten und weiterzuentwickeln. Dieses Bestreben war Anlass, uns 2002 auf das bundesweite Modellvorhaben „Stadtumbau West“ zu bewerben, um im Dialog mit der Bevölkerung Ansätze und Ideen zu entwickeln, Wilhelmshaven als interessanten Wohn- und Lebensort weiter zu profilieren.

Die Ergebnisse des zwei Jahre währenden fachlich begleiteten Diskussionsprozesses finden Sie in dem nun vorliegenden „Endbericht: Gesamtstädtischer Zukunftsdialo g Stadtumbau Wilhelmshaven“, der in die weiteren Überlegungen zur künftigen Entwicklung der Stadt einfließen wird. Ganz deutlich zeigt sich darin, dass dieser Wandel als Chance für positive Entwicklungen zu begreifen ist. Hieran wollen wir in den nächsten Jahren verstärkt anknüpfen.

Allen, die an diesem Prozess mitgewirkt haben, möchte ich an dieser Stelle noch einmal ganz herzlich danken! Ich freue mich darauf, weitere Schritte zu einer zukunftsfähigen Entwicklung unserer Stadt mit Ihnen zu unternehmen.



A handwritten signature in black ink, appearing to be 'E. ...' followed by a stylized name.

Vorwort des Stadtbaurates

Mit der Bewerbung für das Modellvorhaben „Stadtumbau West“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen haben wir ein Zeichen gesetzt, dass wir eine offene und veränderungsbereite Stadt sind, die Herausforderungen frühzeitig erkennt und ihnen zu begegnen versucht.

Als einzige der 16 beforschten Städte haben wir einen sehr breit angelegten Stadtumbaudialog geführt, der zwar einen Schwerpunkt auf dem Themenfeld Wohnen hatte, aber sich auch vielen anderen gesellschaftlich relevanten Themenfeldern widmete, die vom demografischen Wandel betroffen sind: Schulen und Kindergärten, die Umwelt, Verkehr, Handel, Wirtschaft oder Freizeit und Kultur – überall werden sich Bevölkerungsrückgang und -alterung bemerkbar machen. Und wir haben ein Vorgehen gewählt, in dem aktiv die Öffentlichkeit und die lokalen Akteure von Beginn an umfassend mit ins Boot geholt wurden. Ein Vorgehen, das nicht immer einfach ist, von dem wir aber rückblickend sagen können, dass es sich gelohnt hat: Die Beteiligung in den Arbeitsgruppen, bei den Bürgerforen und in den politischen Diskussionen zeigte das große Interesse, das unser Ansatz des Stadtumbaudialogs in Wilhelmshaven ausgelöst hat.



Während dieser Zeit wurde eine Vielzahl an Ansatzpunkten und Projekten zusammengetragen, die einen Beitrag dazu leisten sollen, dem wirtschaftlichen und demografischen Wandel zu begegnen. Was dabei besonders klar wurde:

- In Zeiten geringer werdender Finanz- und Haushaltsmittel kommt dem gezielten Mitteleinsatz hohe Bedeutung zu. Das erfordert Prioritätensetzungen – die nicht immer einfach sind und Konflikte verursachen werden. Das muss man aushalten.
- Wilhelmshaven hat viele Potenziale und hierzu zählt vor allem die Standortqualität mit der Lage am Wasser, die es künftig verstärkt zu nutzen gilt.

Stadtumbau gibt es nicht zum Nulltarif. Ein Schwerpunkt unserer Arbeit in der nächsten Zeit muss es sein Finanzmittel einzuwerben, um Projekte voranzubringen und deutliche Zeichen zu setzen. Denn es ist klar: Politik und Verwaltung der Stadt schaffen die erforderlichen Veränderungen nicht alleine. Darüber hinaus sind alle in der Stadt aufgefordert, offen für neue Partnerschaften und Kooperationen zu sein, um Wilhelmshavens Weg nachhaltig zu unterstützen.

Ich danke allen, die an dieser Aufgabe bisher mitgewirkt haben und dies auch zukünftig tun wollen.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'K. Müller'.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Oberbürgermeisters.....	1
Vorwort des Stadtbaurates	2
Inhaltsverzeichnis	3
Abbildungsverzeichnis.....	7
Quellenverzeichnis	9
Stadtumbau – wieso, warum?	11
Methodisches Vorgehen.....	13
1 Analyse	16
1.1 Bevölkerungsstruktur und -entwicklung	16
1.1.1 Natürliche Bevölkerungsentwicklung	17
1.1.2 Räumliche Bevölkerungsbewegungen.....	17
1.1.3 Alters- und Haushaltsstruktur.....	18
1.1.4 Prognose der Bevölkerungsentwicklung.....	19
1.1.5 Prognose der Haushaltsentwicklung.....	21
1.1.6 Fazit: Bevölkerungsentwicklung.....	21
1.2 Siedlungsstruktur und -entwicklung	21
1.2.1 Historische Siedlungsflächenentwicklung	21
1.2.2 Aktuelle Siedlungsflächenentwicklung	22
1.2.3 Künftige Siedlungsflächenentwicklung.....	23
1.2.4 Wohnbauflächen in peripheren Lagen	24
1.2.5 Gewerbeflächenentwicklung	24
1.3 Grün- und Freiflächen	25
1.4 Städtebau	26
1.5 Wirtschaftsstruktur und Arbeitsmarkt	27
1.5.1 Überdurchschnittliche Wirtschaftsschwäche und einseitige Ausrichtung auf Militär- und Hafententwicklung	27
1.5.2 Pendlerströme und Arbeitsplatzzentralität	27
1.5.3 Arbeitslosenentwicklung	28
1.5.4 Einzelhandel	28
1.5.5 Ökonomische Perspektiven	29
1.6 Sozialstruktur	30
1.6.1 Überdurchschnittliche Anzahl an Sozialhilfeempfänger/innen	30
1.6.2 Hohe Konzentration von Ausländer/innen in den innerstädti- schen Stadtteilen	31
1.6.3 Kaufkraft	32
1.6.4 Fazit.....	33
1.7 Wohnungsbestand und Wohnungsmarkt	33
1.7.1 Der Wilhelmshavener Mietwohnungsmarkt	33
1.7.2 Wohnungsbestand	34
1.7.3 Gebäudebestand	35
1.7.4 Wohnungsversorgung.....	36
1.7.5 Wohnungsleerstand	38

1.7.6	Die Mietpreise	39
1.7.7	Wohnen im Eigentum	39
1.7.8	Fazit.....	40
1.8	Boden- und Immobilienmarkt	40
1.9	Infrastruktur und Grundversorgung	42
1.9.1	Bereiche, die bislang noch spürbar durch den Bevölkerungsrückgang betroffen sind	43
1.9.2	Bereiche, die bereits negativ durch den Bevölkerungsrückgang betroffen sind	45
1.9.3	Bereiche, die trotz des demografischen Wandels Zuwächse erzielen	46
1.9.4	Bereiche, die vom demografischen Wandel profitieren.....	47
1.9.5	Unterschiedliche Auswirkungen des demografischen Wandels auf ein und dieselbe Einrichtung	47
1.10	Kooperationsstrukturen.....	48
1.11	Fazit.....	49
2	Schlussfolgerungen	50
2.1	Lage.....	50
2.2	Bevölkerungsstruktur und -entwicklung	50
2.3	Haushaltsstruktur.....	51
2.3.1	Umlandwanderungen.....	51
2.4	Siedlungsstruktur und -entwicklung	52
2.4.1	Wohnen	52
2.4.2	Gewerbe	53
2.5	Grün- und Freiflächen	53
2.6	Städtebau	54
2.7	Wirtschaftsstruktur und Arbeitsmarkt	54
2.8	Sozialstruktur	58
2.9	Wohnungsbestand und Wohnungsmarkt.....	59
2.9.1	Weitere Wohnbedarfe	60
2.9.2	Wohneigentum.....	60
2.10	Boden- und Immobilienmarkt	61
2.11	Infrastruktur und Grundversorgung	62
2.11.1	Kindergärten	62
2.11.2	Schulen.....	62
2.11.3	Sport	63
2.11.4	Kultur und Freizeit.....	63
2.11.5	Verkehr	63
2.11.6	Ver- und Entsorgung:.....	64
2.12	Kooperationsstrukturen.....	65
2.13	Öffentlichkeitsarbeit, Image	66
2.14	Fazit.....	66

3	Potenziale für eine zukünftige Stadtentwicklungspolitik	68
3.1	Zusammenstellung der Potenziale für eine zukünftige Profilierung Wilhelmshavens.....	71
3.2	Fazit.....	72
4	Ziele einer zukünftigen Stadtentwicklung	73
5	Leitbild(er) für eine zukünftige Stadtentwicklung	75
5.1	Wohin geht die Entwicklung in Wilhelmshaven?.....	75
5.2	Leitbild 1: Fortsetzung der bisherigen nachfrageorientierten Entwicklung.....	77
5.2.1	Beschreibung.....	77
5.2.2	Zielgruppen.....	78
5.2.3	Folgen.....	78
5.2.4	Besonderheiten des Leitbildes.....	79
5.2.5	Detailszenario F1: Fortschreibung der bisherigen Entwicklung (Trend) und Folgen für Fedderwardergroden.....	79
5.2.5.1	Beschreibung	79
5.2.5.2	Folgen	79
5.3	Leitbild 2: Konzentration auf die Kernstadt	80
5.3.1	Beschreibung.....	80
5.3.2	Zielgruppen.....	81
5.3.3	Folgen.....	81
5.3.4	Besonderheiten des Leitbildes.....	82
5.3.5	Detailszenario F2: Leitbild „Konzentration auf die Kernstadt“ und Folgen für Fedderwardergroden	82
5.3.5.1	Beschreibung	82
5.3.5.2	Folgen	82
5.4	Leitbild 3: Bipolare Stadtstruktur	83
5.4.1	Beschreibung.....	83
5.4.2	Zielgruppen.....	84
5.4.3	Folgen.....	84
5.4.4	Besonderheiten des Leitbildes.....	85
5.4.5	Detailszenario F3: F-Groden als einer der beiden Stadtentwicklungspole	85
5.4.5.1	Beschreibung	85
5.4.5.2	Folgen	85
6	Handlungsrahmen, Handlungsgebiete und Handlungsempfehlungen zur Umsetzung einer zukünftigen Stadtentwicklung	86
6.1	Handlungsrahmen.....	86
6.1.1	Der Handlungsrahmen in Wilhelmshaven „auf einen Blick“	89
6.1.2	Fazit.....	90
6.2	Konzentration auf Handlungsgebiete	90
6.2.1	Gebietskategorien.....	90

6.2.2	Potenzialgebiete	91
6.2.3	Defizitgebiete	91
6.2.4	Handlungsstrategien zum gezielten Mitteleinsatz	92
6.3	Handlungsempfehlungen	93
6.4	Das Handlungsgebiet Kernstadt	94
6.4.1	Weiterentwicklung der Wasserlinie mit der dahinter befindlichen „2. Reihe“	94
6.4.1.1	Handlungsstrategien und Projektideen zur Weiterentwicklung der Wasserlinie und der „2. Reihe“	96
6.4.2	Stärkung der Innenstadt rund um die Marktstraße.....	99
6.4.2.1	Handlungsstrategien und Projektideen zur Stärkung der Innenstadt rund um die Marktstraße	99
6.4.3	Die Nutzung Siebethsburgs als Imagefaktor für die Stadt	100
6.4.3.1	Handlungsstrategien und Projektideen zur Nutzung Siebethsburgs als Imagefaktor für die Stadt.....	101
6.5	Das Handlungsgebiet Stadtnorden	102
6.5.1	Suburbanes Wohnen in Fedderwardergroden	103
6.5.1.1	Handlungsstrategien und Projektideen zum suburbanen Wohnen in Fedderwardergroden.....	103
6.5.2	Ansiedlung großflächigen Einzelhandels an den Autobahnabfahrten	104
6.6	Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen.....	105
6.7	Weitere gesamtstädtische Projektideen.....	106
6.8	Fazit.....	107
7	Zusammenfassung und Ausblick.....	108
7.1	Ausblick	109
	ANHANG.....	111
	Anhang A Handlungsstrategien im Stadtumbau.....	112
	Anhang B Zusammenstellung der Leitlinien und Projektideen aus den Arbeitskreisen	113
	Anhang C Wer wird im Jahr 2025 in Wilhelmshaven leben bezogen auf die Handlungsgebiete? Oder: Wer soll in den nächsten Jahren (neu) für die Stadt gewonnen werden	121
	Anhang D Ergebnisse des Expertenworkshops: Gebietssteckbriefe.....	126
	Anhang E Ergebnisse des Expertenworkshops: Themenkarten.....	141
	Anhang F Detailszenarien für Fedderwardergroden.....	150
	Anhang G Literaturverzeichnis	155

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Prozesssteuerung.....	13
Abb. 2:	Schema der Arbeitsschritte im Rahmen des Entwurfs eines Stadtumbaukonzeptes	15
Abb. 3:	Bevölkerung zum 31.12. des jeweiligen Jahres	16
Abb. 4:	Bevölkerungsentwicklung niedersächsischer Städte 1970 bis 2003 (Index 1970 = 1)	16
Abb. 5:	Gegenüberstellung von Geburten und Sterbefällen in Wilhelmshaven seit 1970	17
Abb. 6:	Wanderungssalden in Wilhelmshaven seit 1995.....	17
Abb. 7:	Wanderungssaldo 2001-03 nach Altersgruppen	18
Abb. 8:	Entwicklung der Studierendenzahlen an der FH Wilhelmshaven	18
Abb. 9:	Alter der Haushaltsvorstände (in %).....	19
Abb. 10:	Haushaltstypen in Wilhelmshaven (1.1.2002, in %).....	19
Abb. 11:	Einwohnerprognosen.....	20
Abb. 12:	Prognose der Altersstruktur.....	20
Abb. 13:	Haushaltsprognosen für die Stadt Wilhelmshaven	21
Abb. 14:	Grün- und Freiflächenanteil niedersächsischer Städte	26
Abb. 15:	Entwicklung der Arbeitslosenquote in %	28
Abb. 16:	Kaufkraft- und Zentralitätskennziffern der kreisfreien Städte in Nordwest-Niedersachsen 2003	29
Abb. 17:	Sozialindikator im Jahr 2002	31
Abb. 18:	Empfänger/innen laufender Hilfe zum Lebensunterhalt in Wilhelmshaven nach Altersgruppen 2002.....	31
Abb. 19:	Haushalts-Nettoeinkommen (Anteil in %).....	32
Abb. 20:	Kaufkraft je Haushalt in € im Jahr 2002	33
Abb. 21:	Wohnungsbestand nach Baualtersklassen	34
Abb. 22:	Gebäudetypen in Wilhelmshaven und ihre prognostizierte Entwicklung.....	35
Abb. 23:	Prognostizierte Wohnungsentwicklung 2000 – 2015 in %	36
Abb. 24:	Modernisierungsvolumen Bestand (Mio./ €).....	36
Abb. 25:	Durchschnittliche Haushaltsgröße (1.1.2002) (Personen/Haushalt).....	37
Abb. 26:	Nachfrage nach Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern 2002 bis 2015	37
Abb. 27:	Anteil des geförderten Mietwohnungsbestandes am Gesamtwohnungsbestand 2002 in %	38

Abb. 28:	Durchschnittliche Nettokaltmieten - mittlerer Wohnwert – ohne öffentlich geförderten Wohnungsbau	39
Abb. 29:	Eigentümerquote in % im Jahr 2000, Prognose für das Jahr 2015.....	40
Abb. 30:	Entwicklung des Wohnungsangebotsüberhangs (2000 – 2015)	40
Abb. 31:	Entwicklung des Bodenpreisindex 1970 – 1995 für baureifes Land (beitragsfrei).....	41
Abb. 32:	Entwicklung des Bodenpreisindex 1995 – 2003 für baureifes Land (beitragsfrei).....	41
Abb. 33:	Anteil Kaufvertragsvorgänge für Wohnungs-/Teileigentum 2003 in %.....	42
Abb. 34:	Prognostizierter Bedarf an Kindergartenplätzen.....	43
Abb. 35:	Geborene in Wilhelmshaven seit 1970	44
Abb. 36:	Verlagerung vom Abfall zu Wertstoff	45
Abb. 37:	Schülerzahlen in Wilhelmshaven.....	45
Abb. 38:	Allgemeinbildende Schulen – Schulabgänger/innen in %	46
Abb. 39, Abb. 40:	Stadtbücherei und Musikbücherei - Entleihungen	47
Abb. 41:	Arbeitsplatzprognosen zw. 2009 und 2015 und resultierende Einwohnereffekte	58
Abb. 42:	Schematische Darstellung Leitbild 1.....	77
Abb. 43:	Schematische Darstellung Leitbild 2.....	80
Abb. 44:	Schematische Darstellung Leitbild 3.....	83
Abb. 45:	Gebietskategorien von Wohngebieten in Wilhelmshaven	92




Fotonachweis:

Titelseite: WZ-Bilddienst

Alle übrigen Fotos: plan-werkStadt

Quellenverzeichnis

eigene Darstellung.....	13
Niedersächsisches Landesamt für Statistik, NLS online, 2004, eigene Darstellung.....	16
Niedersächsisches Landesamt für Statistik, NLS-Online, 2004, eigene Darstellung.....	16
Niedersächsisches Landesamt für Statistik, NLS-Online, 2004, eigene Darstellung.....	17
Niedersächsisches Landesamt für Statistik, NLS-Online, 2004, eigene Darstellung.....	17
Niedersächsisches Landesamt für Statistik, NLS-Online, 2004, eigene Darstellung.....	18
FH Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelmshaven, 2004, eigene Darstellung	18
STADTISTIKblitz, 1/2004 nach GfK Marktforschung GmbH, eigene Darstellung.....	19
STADTISTIKblitz, 1/2004 nach GfK Marktforschung GmbH, eigene Darstellung.....	19
Niedersächsisches Landesamt für Statistik, NLS-Online, 2001 – 2004, eigene Darstellung	20
Niedersächsisches Landesamt für Statistik, NLS-Online, 2004, eigene Darstellung.....	20
LTS 2001, 2003, GEWOS 2004, eigene Berechnungen (Trend: Gleitender Durchschnitt), eigene Darstellung	21
Witt 2004, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung, Stadt Wilhelmshaven, eigene Darstellung.....	22
Niedersächsisches Landesamt für Statistik, NLS-Online, 2005, eigene Darstellung.....	26
Stadt Wilhelmshaven STA(D)TISTIK Wilhelmshaven 2001, 2002, 2003, eig. Darstellung.....	28
GfK Marktforschung GmbH, 2003; eigene Darstellung.....	29
Niedersächsische Landestreuhandstelle für das Wohnungswesen: Wohnungsmärkte regional analysiert, 2003, eigene Darstellung	31
Niedersächsisches Landesamt für Statistik, NLS-Online, 2004, eigene Darstellung.....	31
Stadt Wilhelmshaven: STADTISTIKblitz, 1/2004 nach GfK Marktforschung GmbH, eigene Darstellung.....	32
Niedersächsische Landestreuhandstelle für das Wohnungswesen: Wohnungsmärkte regional analysiert, 2003, eigene Darstellung	33
Pestel-Institut für die LBS Nord, 2003, eigene Darstellung.....	34
GEWOS-Gutachten, Entwicklung des Wohnungsmarktes 2004, bezogen auf die Daten aus 2003, eigene Darstellung	35

GEWOS-Gutachten Entwicklung des Wohnungsmarktes 2001, bezogen auf die Zahlen von 2000, eigene Darstellung.....	36
Pestel-Institut für die LBS Nord, 2003, eigene Darstellung.....	36
Stadt Wilhelmshaven: STADTISTIKblitz, 1/2004 nach GfK Marktforschung GmbH, eigene Darstellung.....	37
Pestel Institut für die LBS Nord, 2003, eigene Darstellung.....	37
RDM-Immobilienpreisspiegel, 2003, eigene Darstellung.....	39
GEWOS-Gutachten Entwicklung des Wohnungsmarktes 2001, bezogen auf die Daten aus 2000, eigene Darstellung.....	40
GEWOS-Gutachten Entwicklung des Wohnungsmarktes 2001, bezogen auf die Daten aus 2000, eigene Darstellung.....	40
Gutachterausschuss für Grundstückswerte beim Katasteramt Wilhelmshaven, 2004. Eigene Darstellung.....	41
Gutachterausschuss für Grundstückswerte beim Katasteramt Wilhelmshaven, 2004. Eigene Darstellung.....	41
Gutachterausschuss für Grundstückswerte beim Katasteramt Wilhelmshaven, 2004. Eigene Darstellung.....	42
Stadt Wilhelmshaven, mündliche Auskunft Jugendamt, 2003, eigene Darstellung.....	43
Niedersächsisches Landesamt für Statistik, NLS-online, 2004, eigene Darstellung.....	44
Wilhelmshavener Entsorgungsbetriebe, 2003, eigene Darstellung.....	45
Stadt Wilhelmshaven, Abt. für Statistik und Wahlen, 2004, eigene Darstellung.....	45
Stadt Wilhelmshaven, STA(D)TISTIK, 2004, eigene Darstellung.....	46
Stadt Wilhelmshaven, STA(D)TISTIK, 2004, eigene Darstellung.....	47
http://finanzen.focus.msn.de , 2005, eigene Darstellung.....	55
Eigene Berechnungen, eigene Darstellung.....	58
Stadt Wilhelmshaven – Kommunale Vermessung – TK100-Ausschnitt C2314 + C2714 (2001) M 1 : 20.000. Auszug aus Topografischen Karten und/oder Geobasisdaten © 	77
Stadt Wilhelmshaven – Kommunale Vermessung – TK100-Ausschnitt C2314 + C2714 (2001) M 1 : 20.000. Auszug aus Topografischen Karten und/oder Geobasisdaten © 	80
Stadt Wilhelmshaven – Kommunale Vermessung – TK100-Ausschnitt C2314 + C2714 (2001) M 1 : 20.000. Auszug aus Topografischen Karten und/oder Geobasisdaten © 	83
Copyright © 2003 Stadt Wilhelmshaven · Der Oberbürgermeister · Kommunale Vermessung SK2003 © 11-2003, eigene Darstellung.....	92
http://www.stadtumbauwest.de/index1.html	112

Stadtumbau – wieso, warum?

Der demografische und wirtschaftsstrukturelle Wandel ist kein Wilhelmshaven-spezifisches Thema – allerdings treten hier die Folgewirkungen aufgrund der Ausgangslage (monostrukturierte Wirtschaftsstruktur in der Krise und periphere Lage) besonders deutlich zu Tage.

Die in der Jadestadt zu beobachtenden gesellschaftlichen und strukturellen Veränderungen können zu folgenden Kernaussagen zusammengefasst werden:

- Die Bevölkerung der Stadt nahm in den letzten Jahren spürbar ab und wird dies voraussichtlich auch in Zukunft weiter tun (so war Wilhelmshaven seit 1970 die am stärksten schrumpfende Stadt unter den niedersächsischen Vergleichsstädten).
- Die Bevölkerung in der Stadt wird immer älter (Wilhelmshaven zeichnet sich im niedersächsischen Vergleich durch eine erhebliche Überalterung und einen deutlichen Sterbeüberschuss aus).
- Die Bevölkerung in der Stadt wird internationaler – dies zwar langsamer als in wirtschaftlich prosperierenden Regionen, aber allein schon das unterschiedliche generative Verhalten ihrer Einwohner/innen fördert diese Entwicklung..
- Es werden – niedersachsenweit ab 2020, in Wilhelmshaven den Prognosen nach schon früher – deutliche Haushaltsverringerungen stattfinden, die bisher durch Haushaltsverkleinerungen aufgefangen werden können.
- Der erwünschte wirtschaftliche Strukturwandel ist bislang noch nicht in erhofftem Umfang gelungen (als Indikatoren können die Abkopplung der Wirtschaftsentwicklung der Stadt vom Bundes- und Landestrend, die Abnahme von Dienstleistungsarbeitsplätzen und die hohe Arbeitslosenquote herangezogen werden).



Entsprechend stehen Politik und Verwaltung der Stadt Wilhelmshaven – ebenso wie die meisten anderen lokalen Akteure - vor der Herausforderung, diese Veränderungen aufzunehmen und ihrem künftigen Handeln zugrunde zu legen. Dafür müssen Leitbilder und Visionen¹ für die Stadt entwickelt, entsprechende Vorgehensweisen erprobt, evaluiert und im kommunalen Handeln implementiert werden.

Die Stadtverwaltung hat die hohe Bedeutung und die Schwierigkeit des Stadtumbau-Erfordernisses ebenso wie die Notwendigkeit zur Auseinandersetzung mit dieser Aufgabe erkannt und die sich ihr bietende Chance genutzt, als Modellstadt im Forschungsvorhaben des Bundesbauministeriums „Stadtumbau West“² mitzuwirken.

¹ verstanden als „Strategien für das Handeln der Zukunft“ (Menzel, 2004)

² Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Forschungsfeld „Stadtumbau West“ des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus (ExWoSt)

Durch das frühzeitige „Sich - Einstellen auf die Situation“ können sich qualitätsvolle Chancen bieten, die die Stadt gezielt wahrnehmen will.

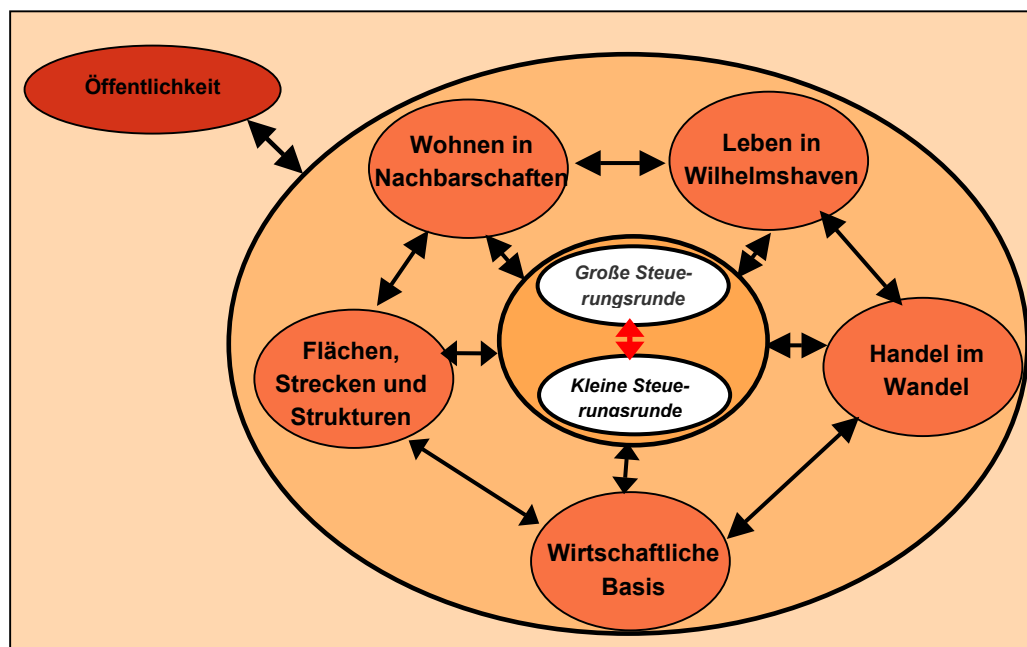
Als Ergebnis des knapp zwei Jahre währenden stadtweiten diskursiven Stadtumbau-dialogs zu den künftigen Herausforderungen und Handlungsmöglichkeiten unter den Maßgaben geringer werdender Ressourcen liegt der Stadt Wilhelmshaven der Bericht „Gesamtstädtischer Zukunftsdialog Wilhelmshaven“ als ein zentraler Baustein für ein Stadtumbaukonzept vor. Dieser trägt die aus dem Arbeitsprozess „Stadtumbau Wilhelmshaven“ entstandenen Erkenntnisse und Erfahrungen zusammen und zeigt wesentliche Handlungsmöglichkeiten für eine nachhaltige Entwicklung der Stadt unter den sich verändernden Rahmenbedingungen auf. Damit stellt der Bericht eine erste zusammenfassende Diskussionsgrundlage dar, die es im Weiteren zu beraten und zu konkretisieren gilt.

Methodisches Vorgehen

Zentrale Leitgedanken des gesamtstädtischen Zukunftsdialogs Stadtumbau Wilhelmshaven sind die Aspekte der „Kommunikation“ und der „Kooperation“. Entsprechend dieser Grundausrichtung erfolgte das stadtweite diskursive Gutachterverfahren zum Stadtumbau Wilhelmshaven vor allem in Form von Arbeitskreisen zu verschiedenen inhaltlichen Themenfeldern und einer den Prozess begleitenden Öffentlichkeitsarbeit (Bürgerforen, Newsletter, Stadtumbaubüro ...).

Die Abstimmung und Steuerung des Prozesses erfolgte über eine Große Steuerungsrunde, in der Vertreter der Politik- und Verwaltungsspitze vertreten waren, die zentrale Weichenstellungen des Verfahrens maßgeblich beeinflussen sollte. Die Kleine Steuerungsrunde übernahm die konkrete Ausgestaltung und Steuerung des Prozesses. Hier waren Mitarbeiter/innen des Amtes für Stadtplanung und Stadterneuerung, des Presseferates sowie der beauftragten Dienstleisterin vertreten.

Abb. 1: Prozesssteuerung



Quelle: eigene Darstellung

Das Thema Stadtumbau wurde in Wilhelmshaven unter breiter und aktiver Mitwirkung lokaler Akteure aus Wirtschaft, Gesellschaft, Verwaltung, Politik und Bürgerschaft diskutiert und kommuniziert. In gemeinsamen Auseinandersetzungsprozessen wurden Ansätze zur Unterstützung des Prozesses entwickelt und Ergebnisse und Erfahrungen aus unterschiedlichen Arbeitsschritten und von verschiedenen Arbeitsebenen eingebunden. Dazu gehören u.a.:

- ein gesamtstädtisch angelegter Zukunftsdialog unter fachlicher Moderation und gutachterlicher Zuarbeit in fünf Arbeitskreisen zu den Themenfeldern
 - Wohnen („Wohnen in Nachbarschaften“)
 - Kultur-, Tourismus-, Freizeiteinrichtungen, Schule, Kindergärten, Jugend, Senioren, Gesundheit, berufliche Aus- und Weiterbildung („Leben in Wilhelmshaven“)
 - Innenstadt und Einzelhandel („Handel im Wandel“)

- Wirtschaft und Unternehmen („Wirtschaftliche Basis“)
- öffentliche und private Infrastruktureinrichtungen, Verkehr, Flächen und Umwelt („Flächen, Strecken und Strukturen“)
- eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe zum Thema „Räumliches Leitbild unter den sich verändernden Rahmenbedingungen für Wilhelmshaven“
- Ergebnisse aus öffentlichen Diskussionen und Diskursen zum Thema „Stadtumbau Wilhelmshaven“
- Lernerfahrungen aus den Stadtumbau-Stadtteilen Siebethsburg und Fedderwardergroden, denn hier werden seit 2003 konkrete Erfahrungen mit Anpassungsmaßnahmen an die sich verändernden Bedingungen gesammelt, die durch die geförderten Impulsprojekte realisiert werden konnten
- Erfahrungen und Ergebnisse aus dem Sanierungsgebiet Südstadt/West (Erneuerungsgebiet mit besonderem Handlungsbedarf, „Soziale Stadt“)
- Erfahrungen durch den Austausch mit den anderen Pilotstädten des ExWoSt-Forschungsvorhabens „Stadtumbau West“

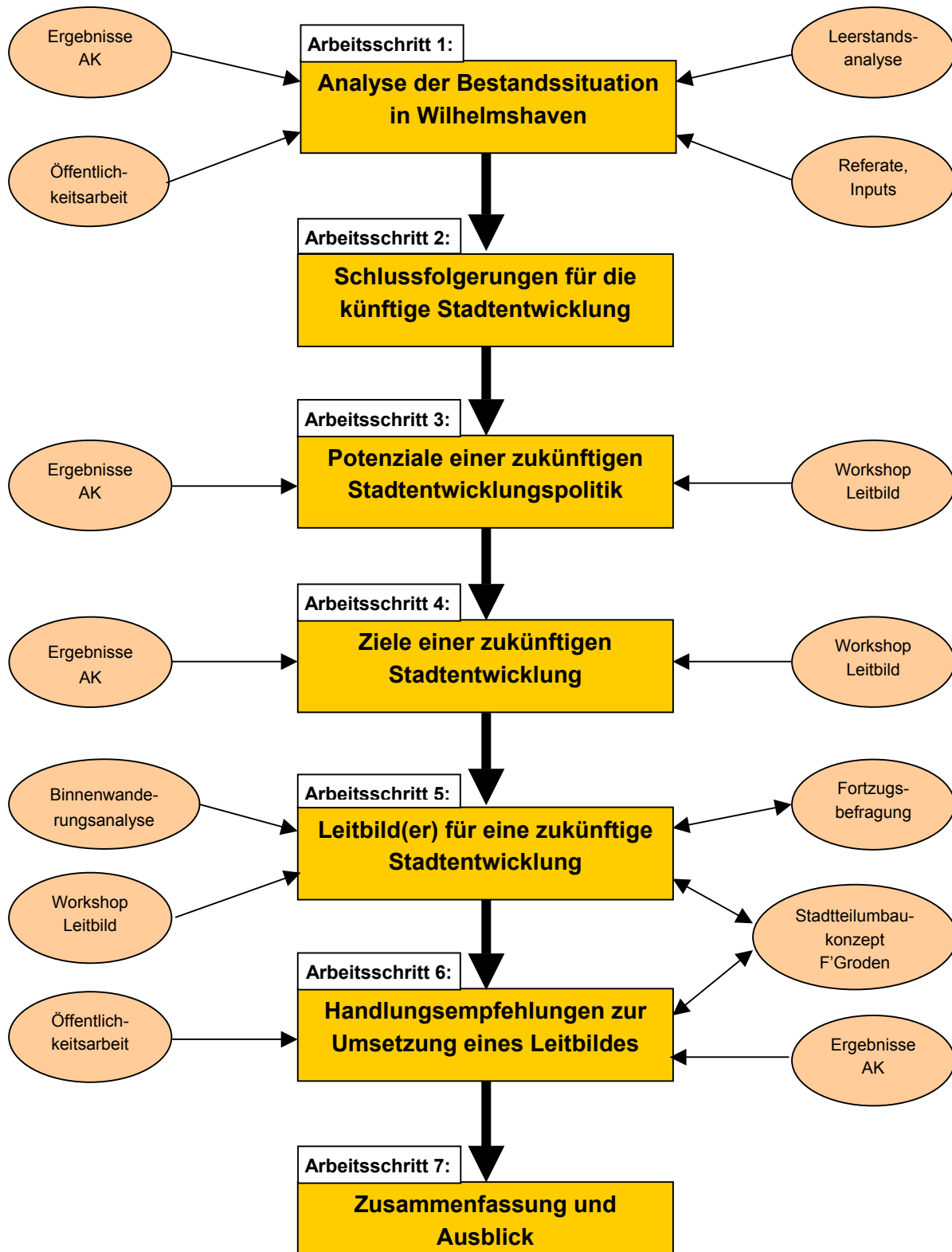
Die forschungsrelevanten Fortschritte wurden jeweils in jährlichen Sachstands- und quartalsweise erstellten Zwischenberichten dokumentiert. Diese hatten vorrangig die Aufgabe einer Berichterstattung an die Förderinstitutionen.

In dem vorliegenden Endbericht zu den Ergebnissen des Zukunftsdialoges „Stadtumbau Wilhelmshaven“ werden in einem ersten Arbeitsschritt die Ergebnisse der Analyse der Bestandssituation kurz aufgeführt (Kapitel 1: Analyse), um darauf aufbauend Schlussfolgerungen aus den Ergebnissen zu diskutieren (Kapitel 2: Schlussfolgerungen).

In Kapitel 3: „Potenziale für eine zukünftige Stadtentwicklungspolitik“ wird der Versuch unternommen, ein Profil für eine zukünftige Entwicklung der Stadt zu entwerfen, um daraus „Ziele einer zukünftigen Stadtentwicklung“ abzuleiten (Kapitel 4).

In dem Kapitel 5: „Leitbild(er) für eine zukünftige Stadtentwicklung“ werden grobe Szenarien aufgezeigt, welche Wege sich für die Jadestadt in der Zukunft eröffnen und welche Konsequenzen und Stadtumbau-Strategien damit verbunden sind. Im Kapitel 6: „Handlungsrahmen, Handlungsgebiete und Handlungsempfehlungen zur Umsetzung einer zukünftigen Stadtentwicklung“ werden unter Einbeziehung der in den letzten zwei Jahren geführten Diskussionen aus gutachterlicher Sicht Handlungsansätze vorgestellt. Darauf aufbauend erfolgt eine Konkretisierung auf sog. Handlungsgebiete, für die im weiteren Handlungsempfehlungen gegeben werden. Die abschließende Zusammenfassung und ein Schlaglicht auf die weiterhin erforderlichen Arbeitsschritte werden in Kapitel 7: „Zusammenfassung und Ausblick“ vorgestellt.

Abb. 2: Schema der Arbeitsschritte im Rahmen des Entwurfs eines Stadt-umbau-konzeptes

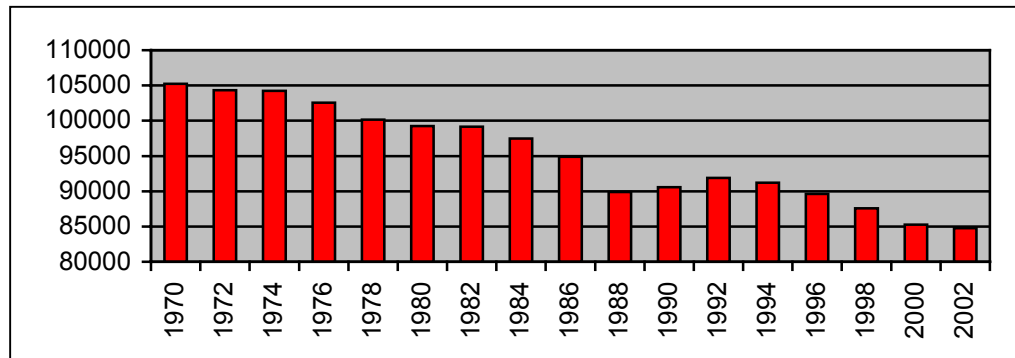


1 Analyse

1.1 Bevölkerungsstruktur und -entwicklung

Wilhelmshaven hat bereits seit längerem erhebliche Bevölkerungsverluste zu verzeichnen und nimmt dabei auch im niedersächsischen Vergleich eine negative „Vorreiterfunktion“ ein. Mit 83.387 Einwohner/innen am 31.12.2003 war der bisherige Tiefststand seit ca. 1935 erreicht.

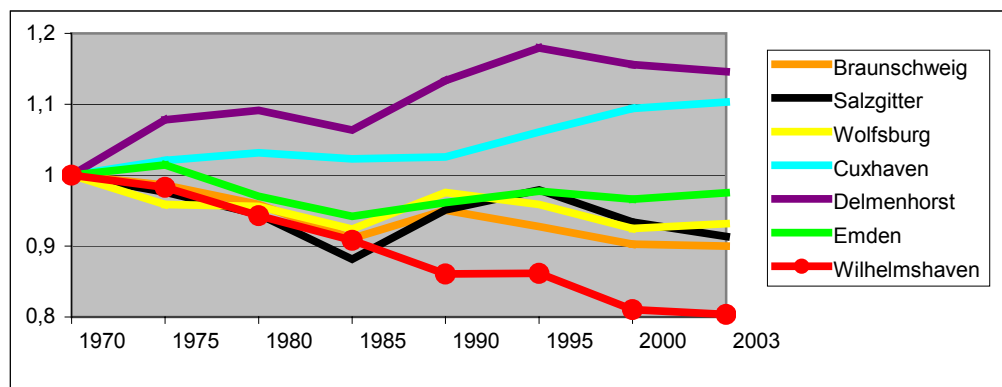
Abb. 3: Bevölkerung zum 31.12. des jeweiligen Jahres



Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, NLS online, 2004, eigene Darstellung

Es ist ein typisches Phänomen, dass die Kernstädte Einwohner/innen verlieren, während ihr engeres Umland wächst. So auch im Falle Wilhelmshavens, allerdings nimmt hierbei die Region Wilhelmshaven den letzten Rang in Niedersachsen ein: Im Vergleich zu allen anderen Stadtregionen Niedersachsens schrumpft Wilhelmshaven am schnellsten und das Wilhelmshavener Umland wächst am langsamsten. Auch hieran zeigt sich, dass die wirtschaftliche Basis in Wilhelmshaven so ungünstig ist, dass sie nur für eine weit unterdurchschnittliche Suburbanisierung ausreicht.

Abb. 4: Bevölkerungsentwicklung niedersächsischer Städte 1970 bis 2003 (Index 1970 = 1)

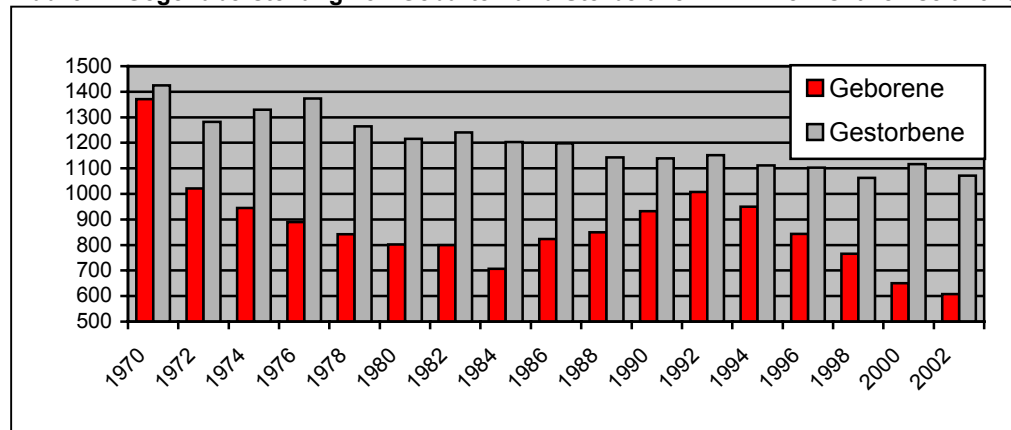


Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, NLS-Online, 2004, eigene Darstellung

1.1.1 Natürliche Bevölkerungsentwicklung

Bei der Betrachtung der natürlichen Bevölkerungsentwicklung zeigt sich, dass bereits seit 1970 – also seit über 30 Jahren - in Wilhelmshaven mehr Menschen sterben als geboren werden.

Abb. 5: Gegenüberstellung von Geburten und Sterbefällen in Wilhelmshaven seit 1970

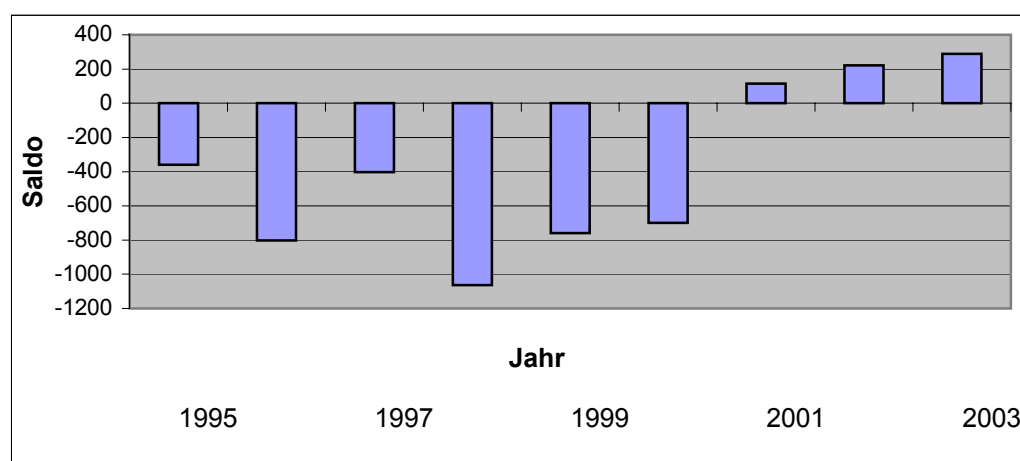


Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, NLS-Online, 2004, eigene Darstellung

1.1.2 Räumliche Bevölkerungsbewegungen

Wilhelmshaven hatte bis zum Jahr 2000 die ungünstigste Entwicklung der Wanderungssalden aller kreisfreien Städte Niedersachsens. Zwischen 2001 und 2003 verzeichnet die Stadt – wie viele andere Städte auch - positive Wanderungssalden, die den neuen Bevölkerungsprognosen des Niedersächsischen Landesamtes für Statistik zugrunde gelegt wurden. Dieser Wanderungsüberschuss fiel jedoch nur kurzzeitig positiv aus, 2004 überwogen wieder leicht die Abwanderungen.

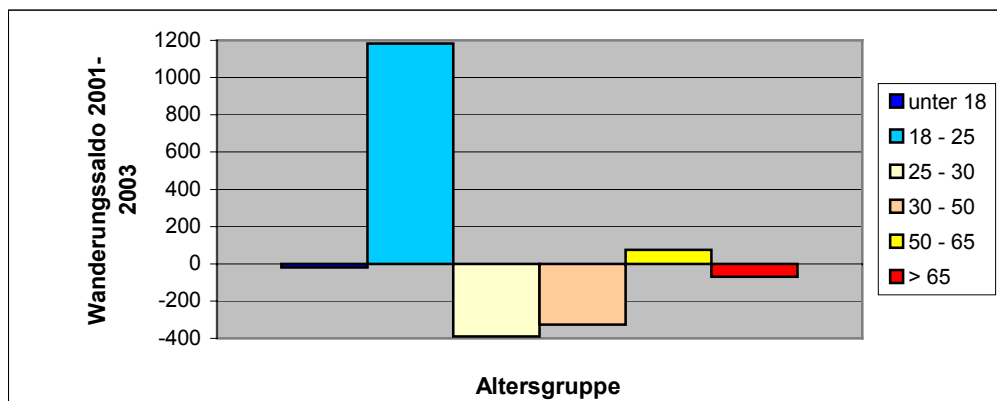
Abb. 6: Wanderungssalden in Wilhelmshaven seit 1995



Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, NLS-Online, 2004, eigene Darstellung

Eine genauere Analyse der hinter den Zuwanderungen liegenden Prozesse macht deutlich, dass diese positive Entwicklung zu fast 100% von der Altersgruppe der 18- bis 25-Jährigen getragen wird, die aus Ausbildungsgründen nach Wilhelmshaven kommen.

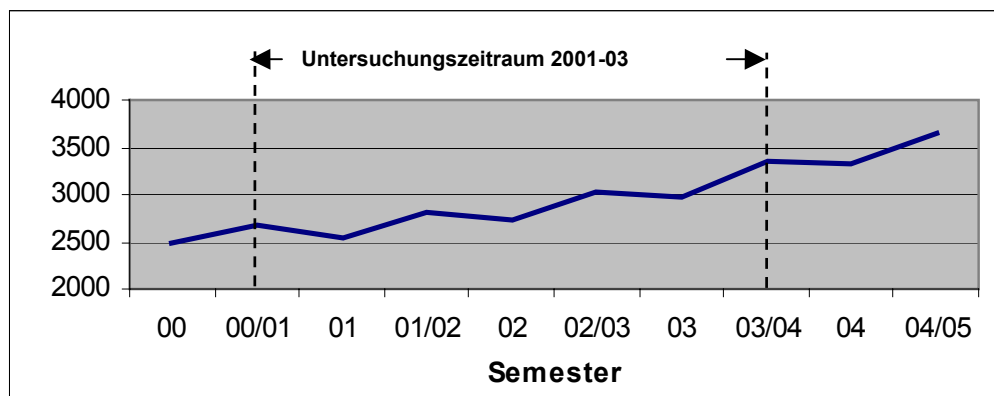
Abb. 7: Wanderungssaldo 2001-03 nach Altersgruppen



Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, NLS-Online, 2004, eigene Darstellung

Wehrdienst Leistende werden, sofern sie sich nicht für ihren im Regelfall nur drei Monate währenden Landaufenthalt in Wilhelmshaven eine eigene Wohnung nehmen, nicht von der Einwohnerstatistik erfasst. Die Gruppe der Zuwandernden scheint offensichtlich eine andere zu sein: Allein der Studierendenzuwachs an der Fachhochschule (FH) betrug im betreffenden Zeitraum 764 Personen.¹

Abb. 8: Entwicklung der Studierendenzahlen an der FH Wilhelmshaven

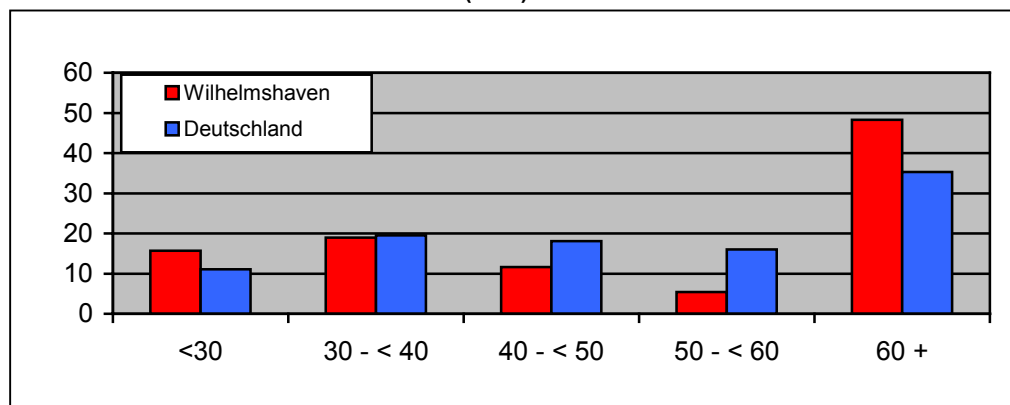


Quelle: FH Oldenburg/Ostfriesland/ Wilhelmshaven, 2004, eigene Darstellung

1.1.3 Alters- und Haushaltsstruktur

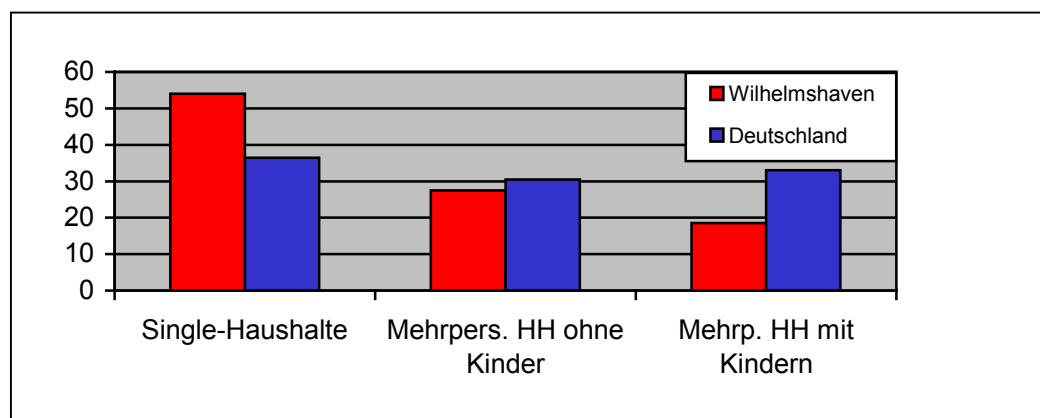
Der hohe Anteil älterer und alter Menschen in Wilhelmshaven wird besonders deutlich bei einem Vergleich des Alters der Haushaltsvorstände in Wilhelmshaven und dem Bundesgebiet. Ein eklatanter Unterschied macht sich in der Gruppe „60+“ deutlich.

¹ Dieser Zuwachs ist nicht direkt in Einwohnerzuwachs umzurechnen, da nicht alle Studierenden ihren ersten Wohnsitz in Wilhelmshaven genommen haben. Eine genauere Analyse steht noch aus. Die Stadt Wilhelmshaven zahlt seit kurzem eine Prämie an Studenten mit Erstwohnsitz in der Stadt.

Abb. 9: Alter der Haushaltsvorstände (in %)

Quelle: STADTISTIKblitz, 1/2004 nach GfK Marktforschung GmbH, eigene Darstellung

Der hohe Seniorenanteil wird auch als Ursache dafür herangezogen, dass die Haushaltsgröße in Wilhelmshaven signifikant niedriger ist als im bundesweiten Durchschnitt (Wilhelmshaven: 1,79 Personen/Haushalt, Bundesgebiet: 2,15 Personen/Haushalt)². Mittlerweile bestehen in Wilhelmshaven mehr als die Hälfte (54%) der Haushalte aus einer Person. In der Folge sind 46% aller Haushalte Mehrpersonen-Haushalte und nur in 18,5% oder 8.798 der Haushalte leben Kinder.

Abb. 10: Haushaltstypen in Wilhelmshaven (1.1.2002, in %)

Quelle: STADTISTIKblitz, 1/2004 nach GfK Marktforschung GmbH, eigene Darstellung

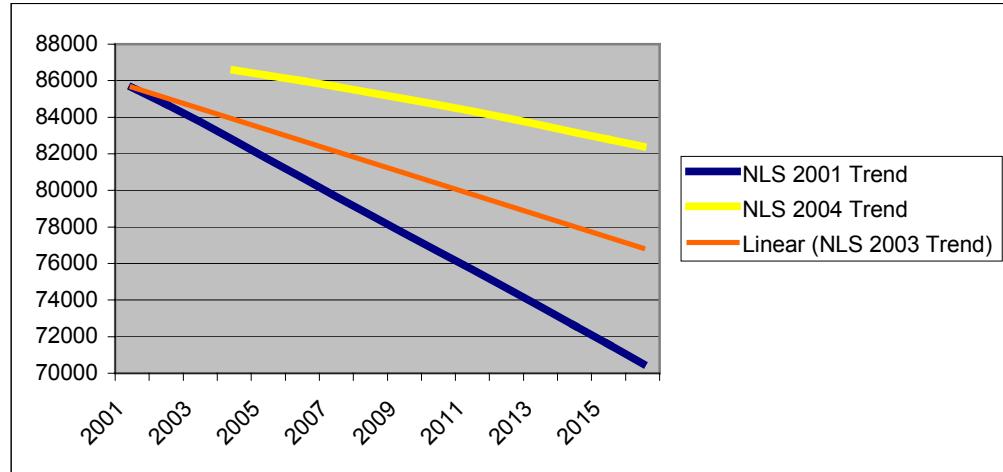
1.1.4 Prognose der Bevölkerungsentwicklung

Die offiziellen Einwohnerprognosen des Niedersächsischen Landesamtes für Statistik berücksichtigen in ihren neuesten Fassungen auch die zwischenzeitlich günstigeren Wanderungszahlen (s.o.). Aus diesem Grund wurden die Prognosen mit zunehmend positiveren Wanderungssalden der 18- bis 25-Jährigen immer optimistischer, da diesem Prognosemodell entsprechende Annahmen zugrunde liegen: Es wird vorausgesetzt, dass die festgestellten Wanderungsströme stetig wirken, die Zuwandernden langfristig in Wilhelmshaven verbleiben und hier auch Kinder bekommen. Alle drei Annahmen treffen nicht in dem Maße zu, dass man eine langfristige Prognose darauf aufbauen könnte. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass alle Bildungsinstitutionen

² Vgl. Stadt Wilhelmshaven: STADTISTIKblitz, 1/2004 nach GfK Marktforschung GmbH, Angaben bezogen auf den 1.1.2002

selber vom demografischen Wandel betroffen sein werden und die Fachhochschule mit ihrem bisherigen Wachstum an Grenzen stoßen wird. Die Absolvent/innen werden sich nach Abschluss ihres Studiums dorthin orientieren, wo sie Arbeitsplätze finden – und dies wird kaum die Region Wilhelmshaven/Friesland sein. Aus diesem Grund dürften die - optimistischen - Bevölkerungsprognosen nicht darüber hinwegtäuschen, dass hiermit kein nachhaltiger Bevölkerungseffekt erzielt werden wird.³

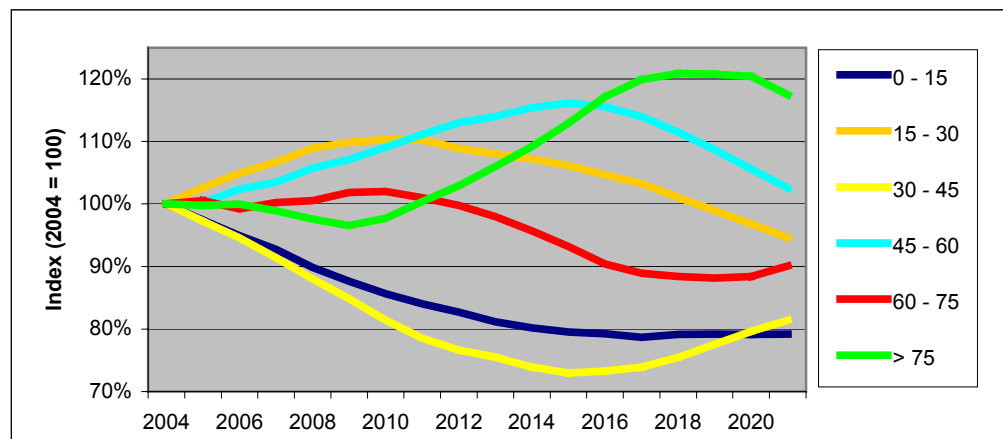
Abb. 11: Einwohnerprognosen



Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, NLS-Online, 2001 – 2004, eigene Darstellung

Die optimistische Prognose zuwandernder junger Einwohner/innen setzt sich bei der Prognose der Altersgruppen entsprechend fort: Hier soll lt. Prognose die Zuwanderung 18- bis 25-Jähriger die Altersstruktur in der Gesamtstadt entsprechend verjüngen, was ebenfalls zu einer etwas günstigeren natürlichen Bevölkerungsentwicklung führt. Auch hier gelten die o.g. Vorbehalte bezüglich der Fortschreibbarkeit dieser Entwicklung.

Abb. 12: Prognose der Altersstruktur



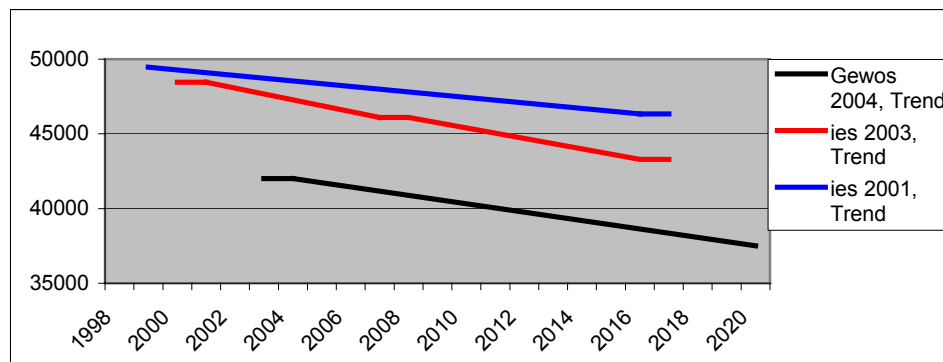
Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, NLS-Online, 2004, eigene Darstellung

³ Wahrscheinlicher als verstetigte Zuwanderungen sind punktuell auftretende Schübe, wie etwa im Jahr 2005 durch das Logistikzentrum der Bundeswehr und ab 2009 mit Inbetriebnahme des JadeWeserPorts.

1.1.5 Prognose der Haushaltsentwicklung

Haushaltsprognosen liegen – in Abhängigkeit vom Zeitpunkt ihrer Erstellung - auf Grundlage unterschiedlicher Einwohnerprognosen vor. Besonders für die Wohnungswirtschaft haben sie eine hohe Relevanz, denn Wohnungen werden nicht von Individuen, sondern von Haushalten nachgefragt. Allen Haushaltsprognosen gemeinsam ist die Tatsache, dass zukünftig eine stetige Abnahme der Zahl der Haushalte erwartet wird, während bisher trotz rückläufiger Bevölkerungszahlen kein signifikanter Rückgang an Haushalten verzeichnet wurde⁴.

Abb. 13: Haushaltsprognosen für die Stadt Wilhelmshaven



Quelle: LTS 2001, 2003, GEWOS 2004, eigene Berechnungen (Trend: Gleitender Durchschnitt), eigene Darstellung

1.1.6 Fazit: Bevölkerungsentwicklung

In den nächsten Jahren zeichnet sich für die Stadt Wilhelmshaven langfristig weiterhin ein deutlicher Bevölkerungs- und Haushaltsrückgang ab, sowohl aufgrund der hohen Überalterung in der Stadt als auch durch die arbeitsplatzbedingten Fernwanderungen. Gelingt es nicht, arbeitsplatzintensive Beschäftigungsmöglichkeiten zu schaffen, wird weder die (weitere) Abwanderung qualifizierter Bevölkerungsgruppen verhindert werden können, noch in größerem Ausmaß mit weiteren Zuwanderungen zu rechnen sein. Eine Umkehr der negativen natürlichen Bevölkerungsentwicklung ist ebenfalls nicht in Sicht. Insgesamt bedeutet dies:

- Wilhelmshaven ist die am stärksten schrumpfende kreisfreie Stadt Niedersachsens und wird diese Rolle vermutlich weiterhin übernehmen
- die Überalterung ist höher als in anderen Städten
- es sterben deutlich mehr Menschen als geboren werden

1.2 Siedlungsstruktur und -entwicklung

1.2.1 Historische Siedlungsflächenentwicklung

Aufgrund der historischen Entwicklung ist Wilhelmshaven als vergleichsweise ausgedehnte und wenig kompakte Stadt zu bezeichnen. Bis in die 1940er Jahre fand eine

⁴ Studie der GEWOS für den VdW „Entwicklung der Wohnungsmärkte in Bremen und Niedersachsen bis 2020“ von 2000 und 2003, Regionalsteckbrief Wilhelmshaven

dynamische Siedlungsbautätigkeit statt, die auf den Ausbau von Wilhelmshaven als Kriegshafen zurückzuführen ist. Die in dieser Zeit entstandenen Wohnsiedlungen sind zum Teil an gewachsene Siedlungsbereiche anschließend, zum Teil dem Entwicklungsziel „dezentrales Siedlungskonzept“ folgend, weit außerhalb der bestehenden Siedlungen entstanden. Diese weiträumige, dezentrale Anlage von Wohnsiedlungen mit geringer Dichte sollte eine geringe Angriffsfläche vor feindlichen Luftangriffen bieten (z.B. Fedderwardergroden, Altengroden-Nord und Voslapp).

Der Wiederaufbau Wilhelmshavens orientierte sich an der kriegszerstörten Siedlungsstruktur und dem Strukturmerkmal der Trennung der Funktionen Wohnen, Arbeiten und Erholung/Freizeit (vgl. FNP-Wilhelmshaven 1951 und 1972). Auch die Verkehrsinfrastruktur wurde dem Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt folgend großzügig Stück für Stück ausgebaut. Die im Vergleich mit anderen westdeutschen Städten erst spät einsetzende Dynamik der wirtschaftlichen Entwicklung mit ihren Großstrukturen ist als Ursache für die Umsetzung der Funktionstrennung und den „guten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur“ zu bewerten (vgl. Erläuterung zum FNP von 1973).

Die umfangreichen Siedlungsflächenausweisungen in Wilhelmshaven können im Vergleich der Jahre 1960 zu 1990 aufgezeigt werden.

Tab. 1: Siedlungsentwicklung im Vergleich der Jahre 1960 und 1990

Merkmal	1960	1990	Veränderungen in %
Wohneinheiten (WE)	30.300	43.600	45
Einwohner/innen (EW)	100.000	92.000	-8
Einwohner/innen pro Haushalt (EW/HH)	2,7	1,7	-35
ha Wohnsiedlungsfläche	1.000	1.500	50

Quelle: Witt 2004, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung, Stadt Wilhelmshaven, eigene Darstellung

1.2.2 Aktuelle Siedlungsflächenentwicklung⁵

Im Zeitraum von 1990 bis 2000 wurden 1.530 Wohneinheiten auf einer Fläche von 69 ha realisiert. Das entspricht einem durchschnittlichen Anteil von 22,2 WE/ha. In Wilhelmshaven zeigt sich, dass es kein ausgeprägtes wiedervereinigungsbedingtes Wohnflächenwachstum Mitte der 1990er Jahre gab – wie in vergleichbaren Städten – und die Stadt nicht von den wanderungsbedingten Zuwächsen aus den ostdeutschen Bundesländern profitieren konnte. Die Wohnfläche wurde nahezu ausschließlich in Form von Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäusern realisiert. Der Anteil an Wohneinheiten, die in mehrgeschossigem (Miet-)Wohnungsbau realisiert wurden, war sehr gering. Durchschnittlich ergab sich ein jährlicher Zuwachs der Wohnsiedlungsfläche um 150 WE. Der überwiegende Anteil wurde auf neu erschlossenen Flächen realisiert, wobei hierunter Ergänzungen bestehender Siedlungsflächen und großflächige

⁵ Angaben zur aktuellen Siedlungsflächenentwicklung sind Witt, Michael, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung der Stadt Wilhelmshaven, 2004 und der amtlichen Landesstatistik entnommen.

Erweiterungsgebiete fallen. Der Anteil, der durch Flächenumwidmungen - hiermit ist in der Regel eine Bebauung nicht mehr genutzter Sportflächen gemeint - realisiert wurde, betrug ca. 8%.⁶

Seit dem Jahr 2000 hält die Siedlungsflächenentwicklung, verglichen mit den Jahren 1960 bis 1990, auf einem geringen Niveau an. Im Zeitraum von 2000 bis 2004 sind 11,3 ha Siedlungsfläche mit 290 Wohneinheiten hinzu gekommen. Der durchschnittliche jährliche Zuwachs liegt aktuell bei ca. 70 WE. Die Siedlungsflächenentwicklung der letzten Jahre konzentriert sich auf Arrondierungsflächen (hiermit werden kleinere Siedlungsflächenerweiterungen zur Abrundung vorhandener Siedlungsbestände bezeichnet), Flächenumwidmungen (s.o.) und in geringem Maße neu ausgewiesene Siedlungsflächen. Der Anteil der Wohneinheiten pro ha ist von 22,2 (1990 - 2000) auf 25,7 (2000 – 2004) angestiegen. Dieser Anstieg ist auf geringere Grundstücksgrößen zurückzuführen und weniger ein Indiz für mehrgeschossigen Wohnungsbau. Dieser wurde in den letzten Jahren nicht mehr in nennenswertem Umfang realisiert.

1.2.3 Künftige Siedlungsflächenentwicklung

Die Planungen bis zum Jahr 2010 sehen gemäß Ratsbeschluss vom Februar 2004 vor, über 800 Wohneinheiten auf 35,6 ha zu realisieren. Dies soll ausschließlich in lockerer Einfamilien-, Doppel- und Reihenhausbauweise geschehen.

Die Begründung seitens der Stadt Wilhelmshaven für die aktuelle und künftige Siedlungsflächenentwicklung in Form von Einfamilienhausbebauung basiert auf zwei Argumentationen:

Stärkere Konkurrenz gegenüber der Wohnsiedlungsentwicklung im Umland (insbesondere des Landkreises Friesland) und

Reaktion auf die Wohnbauflächennachfrage, die sich ausschließlich auf Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäuser stützt.

Ziele der aktuellen und künftigen Siedlungsflächenentwicklung sind Arrondierungen bestehender Siedlungen, Flächenumwidmungen und die Ausweisung von Neubauflächen. Programmatisch existiert kein Verteilungsschlüssel oder eine Prioritätensetzung seitens der Stadt Wilhelmshaven für die Neuflächenausweisung.

Diese Flächenausweisungspolitik ist nicht unumstritten, was sich u.a. in den Arbeitskreisen zum kooperativen Stadtumbaialog und in Presseverlautbarungen zeigte. Hier wurde immer wieder verwiesen auf den ohnehin schon bestehenden Überhang an Wohnungen bei gleichzeitig rückläufigen Bevölkerungszahlen. Eine Umkehr der Neubauflächenausweisungspolitik ist vor dem Hintergrund der o.g. Argumente für die Siedlungsflächenentwicklung derzeit jedoch nicht zu erwarten.

Es gibt ein programmatisches Bekenntnis der Stadt Wilhelmshaven zum Leitziel der Innenentwicklung. Wenn Innenentwicklung mit Entwicklung im Bestand gleichgesetzt wird, ist jedoch eine konsequente Umsetzung nicht deutlich. Vielmehr findet eine auf vorhandene Siedlungsgebiete orientierte Entwicklung statt, da überwiegend Arrondie-

⁶ Flächenumwidmungen werden in der Stadt Wilhelmshaven teilweise auch als Umnutzungen oder als Recyclingflächen bzw. Konversionsflächen bezeichnet. In dieser Darstellung wird der Begriff Flächenumwidmung für bisher nicht bebaute Flächen verwendet und mit Recyclingflächen werden bebaute Flächen, die im Zuge von Modernisierungs-, Umbau- oder Neumaßnahmen anderen Nutzungen zugeführt wurden, bezeichnet.

rungsflächen und in geringem Maße neue Siedlungsbereiche ausgewiesen und entwickelt werden. Die Entwicklung neuer Baugebiete findet unter pragmatischen Gesichtspunkten dort statt, wo die Flächen in städtischem Besitz und verhältnismäßig schnell verfügbar sind (z.B. Sportplätze).

Das Thema demografischer Wandel/Bevölkerungsrückgang spielt bei der Ausweisung von Siedlungsflächen und insbesondere bei der Konzentration auf Innenentwicklungen nur eine untergeordnete Rolle. Die städtische Politik zielt darauf, abwanderungswillige Haushalte durch Neubaufächenausweisungen in Wilhelmshaven zu halten, was eine Reaktion auf die Bevölkerungssuburbanisierung ist, nicht jedoch als eindeutiges Bekenntnis zur Innenentwicklung gewertet werden kann.

1.2.4 Wohnbauflächen in peripheren Lagen

Die Verortung der Wohnbauflächenentwicklungen der letzten 14 Jahre zeigt, dass sowohl Neufächenausweisungen als auch Arrondierungen zu beobachten sind. In geringerem Maße wurden auch Flächenumwidmungen realisiert. Es ist kein eindeutiger Trend hin zu peripheren Lagen erkennbar, was u.a. auf die dezentrale Siedlungsstruktur der Stadt Wilhelmshaven zurückzuführen ist, so dass ein guter Teil der neuen Siedlungsflächen auch zwischen bereits entwickelten Flächen realisiert wurde.

Eindeutig ist jedoch festzustellen, dass bei der Ausweisung neuer Siedlungsgebiete keine mehrgeschossige Bauweise mehr vorgeschrieben wird. Es findet somit eine bautypologische Angleichung der Stadt Wilhelmshaven – bezogen auf die Neubaugebiete – mit den Umlandkommunen statt.

1.2.5 Gewerbeflächenentwicklung

Für die Gewerbeflächenentwicklung existieren keine ähnlich differenzierten Angaben wie für die Wohnsiedlungsentwicklung. Generell sind die gewerblichen Flächenpotenziale als ausreichend zu bezeichnen⁷. Flächenumnutzungen wurden und werden seitens der Stadt Wilhelmshaven intensiv betrieben, wie das aktuelle Beispiel zur Umnutzung der ehemaligen Kasernenanlage Bant südlich des Handelshafens in ein Technologiezentrum zeigt. Darüber hinaus konnten rund um den großen Innenhafen ehemalige Marineliegenschaften für die Forschungseinrichtung Senkenberg-Institut umgenutzt werden. Und auch für ein Hotelprojekt sind dort die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen worden.

Nach seiner Betriebsverlagerung in den Heppenser Groden soll das alte Schlachthofgelände am Handelshafen in der Südstadt in ein modernes Gewerbegebiet umstrukturiert werden. Der dafür notwendige Planungsvorlauf und erste Maßnahmen für die Schaffung neuer Erschließungsstrukturen wird zur Zeit im Rahmen der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme Südstadt abgearbeitet. Die Infrastrukturmaßnahmen sollen bis Ende 2006 erstellt werden.

Das Planfeststellungsverfahren zur Schaffung des JadeWeserPorts läuft. Die öffentliche Auslegung der Planunterlagen ist bis Mitte Juni 2004 erfolgt. Es befasst sich im wesentlichen mit den neu aufzuspülenden Hafensflächen und mit der verkehrlichen

⁷ Aussage lt. Vertretern des Amtes für Stadtplanung und Stadtentwicklung der Stadt Wilhelmshaven, 2004

Infrastruktur, die für den Betrieb des Hafens notwendig ist. Das Strukturkonzept der Stadt Wilhelmshaven zum JadeWeserPort benennt das zukünftige Industrie- und Gewerbeflächenpotenzial auf den bisher ungenutzten Grodenflächen auf ca. 480 ha.

1.3 Grün- und Freiflächen

Wilhelmshaven verfügt allein schon aufgrund seiner dispersen Siedlungsstruktur über einen augenfällig hohen Anteil an Grün- und Freiflächen, der mehr als die Hälfte des gesamten Stadtgebietes einnimmt und die sich besonders in den Stadtnorden hinein erstrecken.

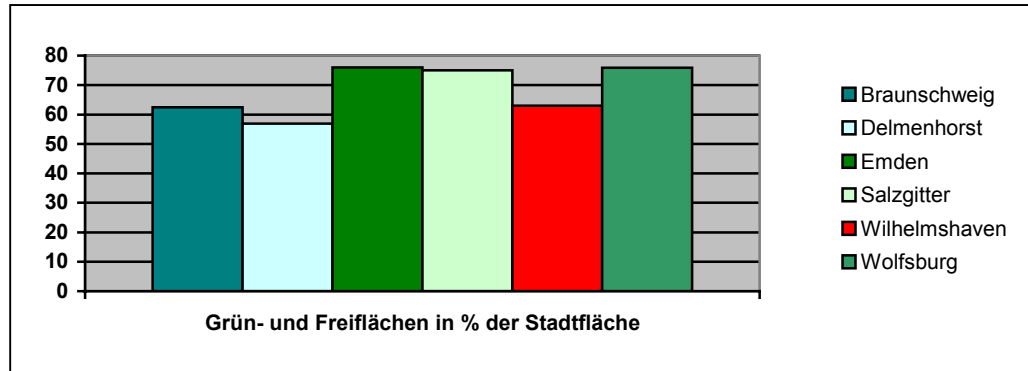
Die Grün- und Freiflächen Wilhelmshavens finden sich nicht nur an den Randbereichen, sondern auch – räumlich gesehen – im Zentrum der Stadt und bilden hier eine grüne Mitte. Bei den Grün- und Freiflächen handelt es sich sowohl um Parks und Gärten (z.B. Stadtpark, Kurpark, Rosarium oder Friedrich-Wilhelm-Platz), um Natur- oder Landschaftsschutzgebiete, um Naherholungsgebiete, als auch Grünflächen. Auch landwirtschaftlich genutzte Flächen und – in geringem Ausmaß - Wald sind anzutreffen.

Dennoch gibt es auch einen hohen Anteil versiegelter Flächen in der Stadt, die teilweise erhebliche Entsiegelungspotenziale bieten (vgl. hierzu das im Juni 2005 in Arbeit befindliche Gutachten des Umweltamtes). Und weitere Versiegelungen in erheblichem Umfang (ca. 300 ha) werden erwartet, wenn alle vorliegenden bauleitplanerischen Vorstellungen in den nächsten Jahren umgesetzt werden, von denen 2/3 Gewerbe- oder Sondergebietesflächen einnehmen.

Dieser hohe Anteil an Grün- und Freiflächen bietet viele Potenziale (Stichwort: Die grüne Stadt am Meer), stellt aber auch insbesondere in Zeiten rückläufiger finanzieller Ressourcen eine erhebliche Herausforderung dar, denn die Unterhaltung öffentlicher Grün- und Freiflächen kann nicht immer in wünschenswertem Maße sichergestellt werden, einige dieser Flächen erwecken einen etwas ungepflegten Eindruck. Zugleich scheint in der öffentlichen Meinungsbildung die Akzeptanz von „ungepflegtem Grün“ nachgelassen zu haben, der Ruf nach und der Einsatz von Pestiziden nimmt teilweise wieder zu.

Geringer werdende Bevölkerung bietet insbesondere in verdichteten Quartieren die Chance auf mehr Grün- und Freiflächen. Hier sind in Wilhelmshaven kreative und nutzungsgerechte Ansätze zu entwickeln. Dafür sollte u.a. beispielgebend durchgerechnet werden, was alternative Folgenutzungen über alle Aspekte hinweg an monetären Aufwendungen mit sich bringen würden, da ansonsten eine Wertung im Sinne von „kostspieligen“ und „preiswerten“ Gestaltungs- und Pflegevarianten nicht möglich ist.

Abb. 14: Grün- und Freiflächenanteil niedersächsischer Städte



Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, NLS-Online, 2005, eigene Darstellung

1.4 Städtebau

Wilhelmshaven bietet eine Vielzahl architektonischer und städtebaulicher Qualitäten, seien es die gründerzeitlichen Quartiere in der Südstadt, die Werftarbeitersiedlungen in Bant, die Gartenstadtsiedlung Siebethsburg oder die Trabantensiedlung Fedderwardergroden, die Kaiser-Wilhelm-Brücke oder das Rathaus der Stadt. Deutlich sichtbar wird dies auch und gerade an den vielen denkmal- oder ensemblesgeschützten Bauten oder Siedlungsteilen. In vielen Fällen geht mit den städtebaulichen und/oder architektonischen Qualitäten auch eine hohe Wohnqualität einher.



In einigen Quartieren werden diese Qualitäten sichtbar, unterstützt z.B. durch einige in der Vergangenheit sehr erfolgreiche Fassadenrenovierungen.

Doch die vorhandenen Qualitäten werden nicht in dem Maße genutzt wie es möglich wäre, um sie für ein positives Bild der Stadt einzusetzen.

So wurde u.a. die Wasserlage in der

Vergangenheit für einen qualitätsvollen Städtebau nur unzureichend genutzt.

Vielfach erschließen sich die vorhandenen städtebaulichen Qualitäten der Stadt nicht auf den ersten Blick, sondern „verstecken“ sich hinter unattraktiven Hauptverkehrsstraßen oder anderen Barrieren, so dass sie für viele Bewohner/innen und Gäste der Stadt unentdeckt bleiben.

Wie in anderen Städten auch präsentieren sich in Wilhelmshaven viele Hauptverkehrsstraßen - insbesondere die Einfahrtsstraßen in die Stadt - durch ihr unattraktives Erscheinungsbild, gepaart mit hohen verkehrlichen Belastungen (z.B. Bismarckstraße, Peterstraße, Gökerstraße). Dadurch sind sie weder für die Nutzung „Wohnen“ noch für „Handel“ und „Dienstleistungen“ besonders interessant, wie die aktuellen Leerstandszahlen zeigen.

Neben der Stabilisierung und (Weiter)Entwicklung der vorhandenen städtebaulichen Potenziale und Qualitäten erscheint vor allem deren „Vermarktung“ erforderlich, um diese Qualitäten umfassender nach innen und außen vermitteln zu können.

1.5 Wirtschaftsstruktur und Arbeitsmarkt

1.5.1 Überdurchschnittliche Wirtschaftsschwäche und einseitige Ausrichtung auf Militär- und Hafententwicklung⁸

Der Wirtschaftsraum der Stadtregion Wilhelmshaven wird durch den Jade-Weser-Raum gebildet und bezieht neben der Stadt Wilhelmshaven auch die Landkreise Friesland, Wesermarsch und Wittmund mit ein. Er zählt zu den vergleichsweise dünn besiedelten ländlichen Räumen Deutschlands. Der Anteil der Erwerbstätigen je Einwohner/in liegt um 8% unter dem Bundes- und Landesdurchschnitt.⁹ Seit den 1980er Jahren findet eine deutliche Abkopplung der Beschäftigtenentwicklung von Wilhelmshaven im Vergleich zum Landes- und Bundestrend statt (z.B. sank Ende der 1980er Jahre die Zahl der Beschäftigten auf 80 % bezogen auf das Ausgangsjahr 1980).

Die Bruttowertschöpfung der Stadt Wilhelmshaven wird in hohem Maße durch das produzierende Gewerbe (ca. 65%), insbesondere durch die wertschöpfungsintensiven Branchen Mineralölverarbeitung und Chemie geprägt.¹⁰ Diese Branchen sind jedoch nicht beschäftigungsintensiv, da nur ein geringer Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Stadt Wilhelmshaven im produzierenden Gewerbe tätig ist (unter 20%, im Vergleich zu 33% im Bundesdurchschnitt).¹¹ Demgegenüber arbeitet fast jede/r zweite Beschäftigte in staatlichen Dienstleistungseinrichtungen (Bundeswehr [2005: 8.272], Gesundheits- und Bildungswesen, Fachhochschule, Forschungseinrichtungen), womit Wilhelmshaven erheblich über dem Bundes- und Landesdurchschnitt mit 21% bzw. 22% liegt.¹²

Auch die Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor nehmen in Wilhelmshaven im Vergleich zum Landes- und Bundesdurchschnitt ab, das Auseinanderfallen wird zunehmend deutlicher. So rutschte Wilhelmshaven im Zeitraum von 1989 bis 1998 auf unter 90% des Ausgangsniveaus von 1980. Im Gegensatz hierzu sind im Landes- und Bundesdurchschnitt anhaltende Zuwächse auf über 130% vorhanden.¹³

1.5.2 Pendlerströme und Arbeitsplatzzentralität

Der Einpendlerüberschuss der Stadt Wilhelmshaven blieb im Zeitraum von 1994 bis 1999 stabil, da sowohl die Zahl der Ein- wie die der Auspendler/innen zugenommen hat. So pendelte 1999 fast jeder Dritte sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit Arbeitsort in Wilhelmshaven ein (32,7%) und nahezu jeder Vierte aus (23,5 %).¹⁴ Der positive Einpendlersaldo begründet sich überwiegend aus den ca. 2.900 Einpend-

⁸ Die verwendeten Daten entstammen der amtlichen Statistik der Stadt Wilhelmshaven. Stadt Wilhelmshaven: STA(D)TISTIK Wilhelmshaven (2001, 2002, 2003) und dem Gutachten: NAW-NIW: Wirtschaftliche Entwicklungsperspektiven des Jade-Weser-Raums unter besonderer Berücksichtigung des geplanten JadeWeserPorts, 2001.

⁹ Vgl. BAW-NIW 2001, S. 12

¹⁰ Vgl. BAW-NIW 2001, S. 22. Die Kenngröße "BIP pro EW" ist für Wilhelmshaven die fünftgrößte aller Kreise und kreisfreien Städte in Deutschland; nur Frankfurt, Stadt und Landkreis München sowie Karlsruhe weisen höhere Werte auf (vgl. http://finanzen.focus.msn.de/D/DA/DA25/DA25A/DA25AA/DA25AAA/da25aaa.htm?b_land_snr=9).

¹¹ Vgl. BAW-NIW 2001, S. 23. Als Bundesdurchschnitt werden hier nur die Werte der alten Bundesländer zum Vergleich herangezogen.

¹² Vgl. BAW-NIW 2001, S. 23

¹³ BAW-NIW 2001, S. 47

¹⁴ Stadt Wilhelmshaven: STA(D)TISTIK Wilhelmshaven, 2001

ler/innen, die hauptsächlich aus dem Wilhelmshaven umgebenden Landkreis Friesland kommen. Dennoch ist der Pendlerüberschuss mit knapp 14% als gering zu bezeichnen im Vergleich mit Bremen (40 %), Oldenburg (32 %) und Bremerhaven (28 %) ¹⁵. Dieser geringe Pendlerüberschuss ist kein Hinweis auf die Übereinstimmung von Wohn- und Arbeitsort, sondern kann als weiteres Indiz für die geringe Arbeitsplatzzentralität und die wirtschaftsstrukturelle Schwäche der Stadt gewertet werden.

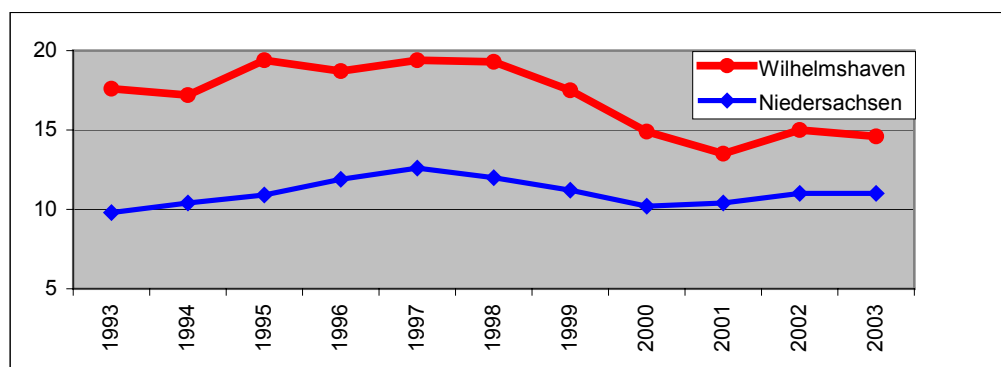
1.5.3 Arbeitslosenentwicklung

Als ein weiterer Indikator für die wirtschaftsstrukturelle Schwäche der Stadt kann der Anteil der Arbeitslosen herangezogen werden. Die Arbeitslosenquote (s. Abb. 12) in Wilhelmshaven hat im Zeitraum von 1998 bis 2001 zwar kontinuierlich abgenommen, sie blieb aber dennoch weit oberhalb aller Vergleichsgrößen und ist strukturell bedingt.

Auch im Vergleich zum umgebenden Landkreis Friesland ist die Arbeitslosenquote in Wilhelmshaven deutlich höher (1995: Whv.: 19,1 %, LK Friesland: 12,1%; 2000: Whv.: 14,2 %, LK Friesland: 10,2%). ¹⁶

Darüber hinaus ist der Anteil der Langzeitarbeitslosen in der Stadt Wilhelmshaven im Vergleich zum Jade-Weser-Raum und zu anderen Wirtschaftsregionen überdurchschnittlich hoch. ¹⁷

Abb. 15: Entwicklung der Arbeitslosenquote in %



Quelle: Stadt Wilhelmshaven STA(D)TISTIK Wilhelmshaven 2001, 2002, 2003, eig. Darstellung

1.5.4 Einzelhandel

„Unter den Blinden ist der Einäugige König“: Die Dominanz von Marine, öffentlichen Dienstleistungen und Industrie mit ihren regional überdurchschnittlichen Gehaltsniveaus führen dazu, dass Wilhelmshaven trotz hoher Arbeitslosigkeit unter den kreisfreien Städten Nordwestdeutschlands - nach Oldenburg - eine relativ hohe einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer aufweist ¹⁸. Es gelingt der Stadt Wilhelmsha-

¹⁵ BAW-NIW 2001, S. 4

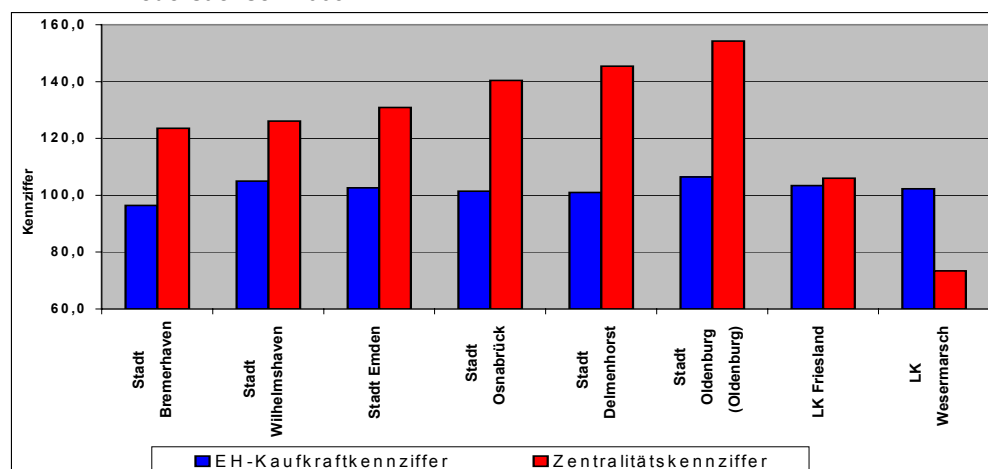
¹⁶ Vgl. Stadt Wilhelmshaven: STA(D)TISTIK Wilhelmshaven 2001

¹⁷ Vgl. BAW-NIW 2001, S. 61

¹⁸ Dies gilt allerdings nur bei einem Vergleich im strukturschwachen Nordwesten Niedersachsens und Betrachtung der Kaufkraftkennziffer. Im niedersächsischen Landesvergleich der Kaufkraft pro Haushalt stellt sich die Situation dagegen anders dar: Hier gehört Wilhelmshaven – ebenso wie die anderen nordwestdeutschen kreisfreien Städte - zu den Städten mit der niedrigsten Kaufkraft. (vgl. Kap. 1.6.3)

ven jedoch nicht, das Kaufkraftpotenzial seines Umlandes so an sich zu binden, wie allen anderen Oberzentren im nordwestlichen Niedersachsen (s. Abb. 13).

Abb. 16: Kaufkraft- und Zentralitätskennziffern der kreisfreien Städte in Nordwest-Niedersachsen 2003



Quelle: GfK Marktforschung GmbH, 2003; eigene Darstellung

Dies liegt zum einem Teil an der peripheren Lage einer Küstenstadt und zum anderen Teil an der unmittelbaren Nachbarschaft zu zwei historisch gewachsenen Altstadt-mittelzentren (Varel und Jever). Eine weitere Ursache ist im geringen Besatz im Bereich von großflächigen Fachmärkten (z.B. Möbel) zu sehen. Im Verlauf der letzten 10 Jahre ist die Verkaufsfläche in der Innenstadt durch die Ansiedlung der Nordseepassage auf ehemaligen Gleisanlagen um ca. 40% erweitert worden. Die durch die Nordseepassage gewünschten Effekte wurden erzielt, die Kaufkraftkennziffer konnte jedoch nicht im erhofften Maße erhöht werden, auch wenn sie von unter 110 auf über 120 gesteigert und damit der Abstand zum unmittelbaren Mitkonkurrenten Oldenburg verringert werden konnte.

Wünschenswert wäre eine Steigerung der Kaufkraftkennziffer auf 140. Um die Attraktivität der Innenstadt für Kunden aus dem Umland zu verbessern, soll der Teil der Fußgängerzone, der nicht im Rahmen der Innenstadtsanierung aufgewertet werden konnte, in absehbarer Zeit eine zeitgemäße, maritim ausgerichtete Neugestaltung erfahren.

1.5.5 Ökonomische Perspektiven

Für die Entwicklung der Stadt Wilhelmshaven bedeutend ist der hier ansässige größte deutsche Marinestützpunkt, dem weitere Dienstleistungs- und Verwaltungsfunktionen (z.B. Marinearsenal, Standortverwaltung) angegliedert sind sowie der geplante, bundesweit einzige Tiefwasserhafen.

Jedoch sind gerade im militärischen Bereich deutliche Stellenreduzierungen vorgenommen worden. So wurde im Zeitraum zwischen 1988 bis 2005-05-02 ca. 36% der militärischen und zivilen Dienstposten gekürzt (von 13.013 gesamt in 1988 auf 8.272 gesamt in 2005).¹⁹ Es darf davon ausgegangen werden, dass die Marine in Zeiten

¹⁹ Vgl. Standortverwaltung/Stadt Wilhelmshaven, Dr. Graul: Zivile und militärische Dienstposten der Bundeswehr am Standort Wilhelmshaven, Wilhelmshaven 2003

abnehmender nationaler und zunehmender terroristischer Bedrohungen gegenüber anderen Teilstreitkräften insgesamt eher an Bedeutung verlieren wird. Hiervon werden allerdings vorrangig die Stützpunkte an der Ostsee betroffen sein, während Wilhelmshaven als einziger Marinestützpunkt an der Nordsee von diesem Trend eher profitieren dürfte, da von hier aus die Reaktionszeiten geringer sind. In internationalen Gewässern operierende Marine-Einheiten werden mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit in Wilhelmshaven stationiert und von hier aus geführt werden.

Große Hoffnungen verbinden sich mit dem Ausbau bzw. der Erweiterung des Containerhafens JadeWeserPort. Die Hoffnungen zur Belebung der Wilhelmshavener Wirtschaft und des lokalen Wohnungsmarktes, die sich mit diesem Vorhaben verbinden, dürfen bei aller Zuversicht jedoch nicht zu euphorisch betrachtet werden. In der ersten Ausbaustufe bis 2009/10 werden die durch den JadeWeserPort in der gesamten Region induzierten Arbeitsplätze auf mindestens 2.300 geschätzt. Von diesen werden voraussichtlich 1.000 Arbeitsplätze auf den Terminalbetrieb in Wilhelmshaven entfallen, die weiteren Arbeitsplätze werden bei Folgeunternehmen sowie durch neu entstehende Arbeitsplätze aufgrund der steigenden Kaufkraft angenommen.²⁰ Stellt man diese Arbeitsplatzwartungen den Verlusten von über 5.600 Arbeitsplätzen seit 1990 gegenüber, ergibt sich ein verbleibendes Defizit von 3.300 Arbeitsplätzen.²¹ Geht man weiterhin davon aus, dass nur ein Teil der Arbeitsplätze durch Zuwanderung von außerhalb besetzt werden wird, so wird auch nur ein geringer Einwohnereffekt zu erwarten sein, der zudem noch vollständig von der demografischen Entwicklung überlagert werden wird. Fazit: Die Folgewirkungen des JadeWeserPorts sollten nicht zu optimistisch betrachtet werden, denn sie werden keine Umkehr der Entwicklung einleiten, wohl aber eine Verlangsamung des Ressourcenrückgangs bewirken können!

1.6 Sozialstruktur

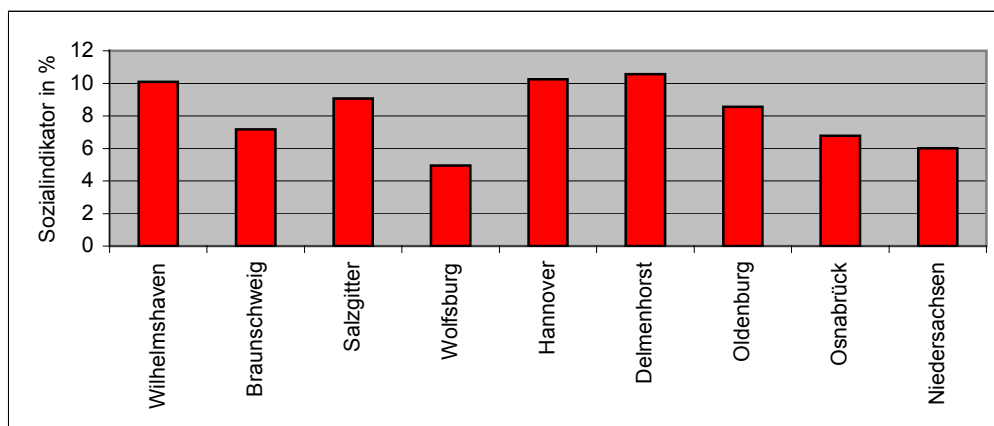
1.6.1 Überdurchschnittliche Anzahl an Sozialhilfeempfänger/innen

Wilhelmshaven gehört zu den niedersächsischen Städten mit dem höchsten Sozialindikator. Dies bedeutet, dass hier der Anteil der Personen, die von Transfereinkommen leben, am höchsten ist.

²⁰ Vgl. BAW-Monatsbericht 2001

²¹ Vgl. BAW-NIW 2001

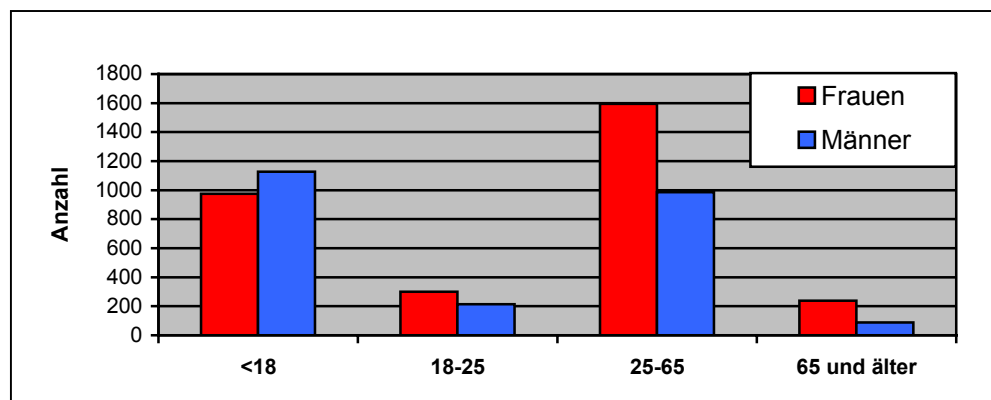
Abb. 17: Sozialindikator im Jahr 2002



Quelle: Niedersächsische Landestreuhandstelle für das Wohnungswesen: Wohnungsmärkte regional analysiert, 2003, eigene Darstellung

Mit Fokus auf die unterschiedliche Betroffenheit von Frauen und Männern als Empfänger/innen laufender Hilfe zum Lebensunterhalt wird deutlich, dass jugendliche Frauen diese Unterstützung in den Ausbildungsjahren weniger in Anspruch nehmen (müssen) als jugendliche Männer. Diese Entwicklung kehrt sich ab dem 18. Lebensjahr um und steigt in der Altersgruppe der 25- bis 65-jährigen eklatant an und setzt sich auch im Alter fort. Damit entspricht diese Entwicklung dem bundesdeutschen Trend.

Abb. 18: Empfänger/innen laufender Hilfe zum Lebensunterhalt in Wilhelmshaven nach Altersgruppen 2002



Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, NLS-Online, 2004, eigene Darstellung

1.6.2 Hohe Konzentration von Ausländer/innen in den innerstädtischen Stadtteilen

Der Anteil der ausländischen Bevölkerung liegt stadtweit bei knapp 5%, was allerdings im niedersächsischen Vergleich ein relativ niedriger Wert ist. Davon sind nahezu die Hälfte Frauen (2.067 Frauen gegenüber 2.076 Männern). Über die Altersgruppen dieser Bevölkerungsgruppen hinweg ist das Verhältnis von Frauen und Männern ähnlich, lediglich in der Altersgruppe der 50- bis 59-jährigen überwiegt der Anteil ausländischer Frauen deutlich gegenüber dem der ausländischen Männer.²² In den zwei

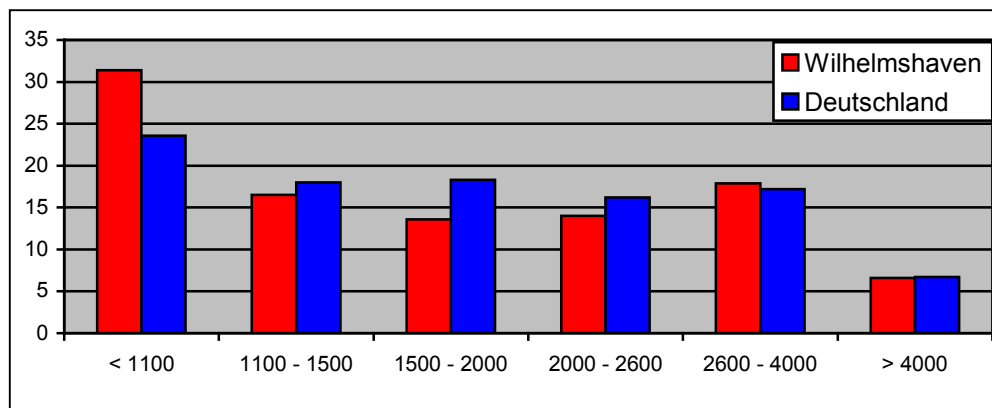
²² Stadt Wilhelmshaven: STADTISITK report I/04

Innenstadt-Stadteilen (Innenstadt und Bant) sind die Anteile der ausländischen Bevölkerung mit Abstand am höchsten.

1.6.3 Kaufkraft

Die Kaufkraft bzw. das Einkommensniveau ist in Wilhelmshaven sowohl im Landes- als auch im Bundesvergleich unterdurchschnittlich: Die unterste Einkommensklasse ist in Wilhelmshaven sehr viel stärker und die mittleren Einkommensklassen sind schwächer besetzt als im Bundesdurchschnitt.

Abb. 19: Haushalts-Nettoeinkommen (Anteil in %)

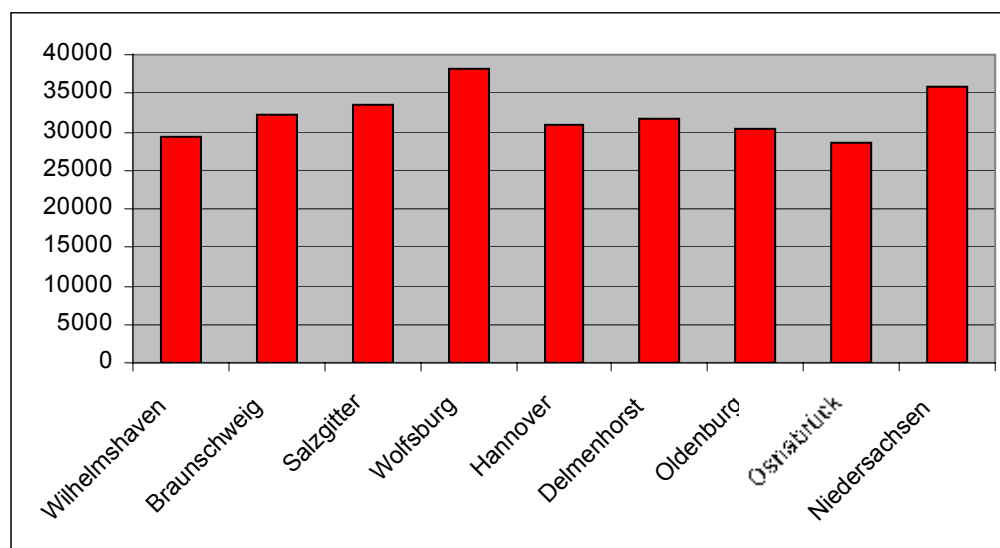


Quelle: Stadt Wilhelmshaven: STADTISTIKblitz, 1/2004 nach GfK Marktforschung GmbH, eigene Darstellung

Die niedrigen Lebenshaltungskosten im Nordwesten Niedersachsens führen zwar dazu, dass in den Städten dieser Region die einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer relativ hoch ist (vgl. Kap. 1.5.4). Andererseits zeichnet die Kenngröße „Kaufkraft je Haushalt“ auf niedersächsischer Ebene ein anderes Bild. Hier gehört Wilhelmshaven zusammen mit anderen Städten im Nordwesten zu den Schlusslichtern: Die Haushaltskaufkraft Wilhelmshavens liegt im Vergleich zu vielen anderen niedersächsischen Städten mit 29.384 €/Jahr - durch den überproportionalen Anteil von einkommensschwachen Seniorenhaushalten - deutlich unter dem niedersächsischen Durchschnitt (35.569 €/Jahr).

Diese geringe Kaufkraft in Wilhelmshaven kann als Folge des hohen Sozialindikators, der Schwierigkeiten bei der Bewältigung des wirtschaftlichen Strukturwandels und der damit verbundenen Abwanderungen interpretiert werden.²³

²³ Diese Zahlen sind vordergründig widersprüchlich zu denen in Kap. 2.3. Diese Widersprüche basieren auf unterschiedlichem Zahlenmaterial, das sich zum einen unterscheidet durch die Bezugsgröße (Einwohner/in bzw. Haushalt), den Abfluss der Kaufkraft (Kaufkraft insgesamt zu Kaufkraft einzelhandelsbezogen) sowie die Vergleichsgrößen (Vergleichsstädte in Nordwest-Niedersachsen bzw. Gesamt-Niedersachsen).

Abb. 20: Kaufkraft je Haushalt in € im Jahr 2002

Quelle: Niedersächsische Landestreuhandstelle für das Wohnungswesen: Wohnungsmärkte regional analysiert, 2003, eigene Darstellung

1.6.4 Fazit

Die Sozialstruktur in Wilhelmshaven ist geprägt von einem hohen Anteil an Sozialhilfeempfänger/innen, einem hohen Anteil an Haushalten mit geringem Haushaltseinkommen, einer im landesweiten Vergleich geringen Kaufkraft - Erfahrungen die im Verlauf der Diskussionen am stadtweiten Zukunftsdialo g immer wieder bestätigt wurden und überall ihre Spuren hinterlassen. Deutlich wird dabei auch immer wieder, dass ein hoher Anteil sozial benachteiligter Menschen Frauen, Kinder und Ältere sind.

1.7 Wohnungsbestand und Wohnungsmarkt

Ende 2002 gab es 45.630 Wohnungen in Wilhelmshaven, die sich auf 16.085 Wohngebäude verteilten²⁴. Der Gebäudebestand nahm zwischen 1995 und 2002 um gut 5% zu.

1.7.1 Der Wilhelmshavener Mietwohnungsmarkt²⁵

Der Wilhelmshavener Mietwohnungsmarkt wird durch drei große Vermieterinnen geprägt:

- Die **Wohnungsbaugesellschaft Jade mbH**²⁶ mit einem über das gesamte Stadtgebiet verteilten Bestand von ca. 7.200 Wohneinheiten (Stand: Mai 2005) ist das größte Wohnungsunternehmen in Wilhelmshaven. Ihre Bestände befinden sich vor allem am nördlichen Stadtrand, in den Stadtteilen Fedderwardergröden und Voslapp, mit insgesamt ca. der Hälfte des gesamten

²⁴ vgl. Stadt Wilhelmshaven: Monitorblatt Stadtumbau West, 9/2002

²⁵ Es liegen kaum Aussagen zum Wohnungsmarkt jenseits der drei großen Wohnungsbaugesellschaften vor, da – wie andernorts auch – es sich um viele kleine Eigentümer/innen handelt, über die kaum Informationen existieren.

²⁶ Quelle: Stadt Wilhelmshaven: STA(D)TISTIK Wilhelmshaven 2001, Gespräche mit Vertreter/innen der Wohnungsbaugesellschaft 2003/04, eigene Berechnungen

Bestandes.

Die 1937 gegründete Jade war bis zum Jahrtausendwechsel in städtischer Hand und wurde dann an eine Tochter der Deutschen Bank AG verkauft. Schon vor diesem Verkauf privatisierte die Wohnungsbaugesellschaft Objekte (u.a. in Fedderwardergroden, Voslapp, Wiesenhof und Coldewei). Es liegen keine Informationen über die Anzahl der privatisierten Einheiten sowie das der Privatisierung zugrunde liegende Konzept vor. Ende 2004 wurde die WBG Jade an den US-amerikanischen Cerberus-Konzern verkauft. Wie sich dies auf die Politik des Wohnungsunternehmens auswirkt, kann derzeit noch nicht beurteilt werden.

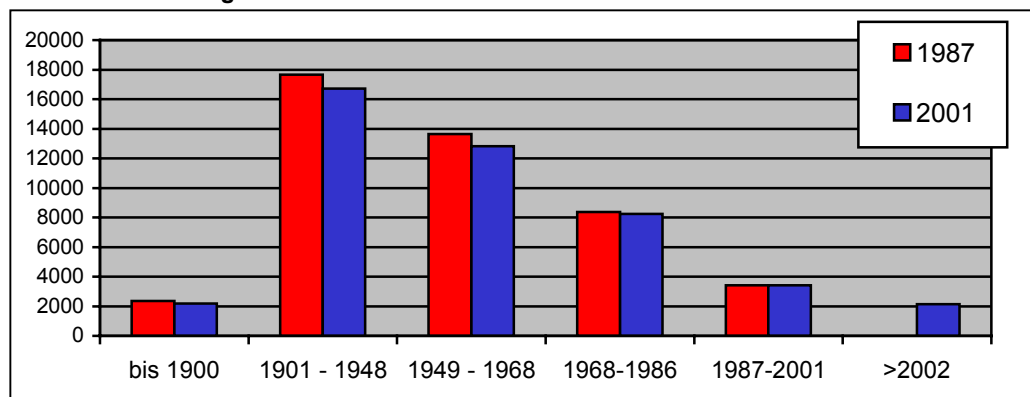
- Zweitgrößte Vermieterin in Wilhelmshaven ist die 110 Jahre alte Wohnungsbaugenossenschaft **Wilhelmshavener Spar- und Baugesellschaft eG**²⁷, die über ca. 3.100 Wohnungen, vor allem im Süden und Osten der Stadt verfügt. Neben der Bestandspflege widmet sich die Spar und Bau Neubauvorhaben vor allem in Form von Reihenhäusern in integrierten Lagen innerhalb des Stadtgebietes.
- Die drittgrößte Vermieterin ist die Wohnungsbaugenossenschaft **Bauverein Rüstringen eG**²⁸. Sie verfügt über ca. 3.000 Wohnungen, die sich weit überwiegend im Stadtteil Siebethsburg befinden und diesen deutlich prägen.

Der Mietwohnungsbestand der drei großen Wohnungsbaugesellschaften umfasst insgesamt ca. 13.900 Wohneinheiten, das entspricht ca. 30 % des Gesamtbestandes.

1.7.2 Wohnungsbestand

Wilhelmshaven zeichnet sich durch einen hohen Anteil älterer und alter Gebäudesubstanz aus, die zu knapp 50% zwischen 1901 und 1948 entstand. Auch zwischen 1949 und 1968 wurden viele Wohnungen gebaut, vor allem 4-Zimmer-Wohnungen, gefolgt von 3-Zimmer-Wohnungen. Traditionell wurden diese Gebäude - in enger Anlehnung an die strukturelle Entwicklung der Stadt - als Geschosswohnungsbauten errichtet. In diesem Bestandssegment sind derzeit die größten Probleme festzustellen.

Abb. 21: Wohnungsbestand nach Baualterklassen



Quelle: Pestel-Institut für die LBS Nord, 2003, eigene Darstellung

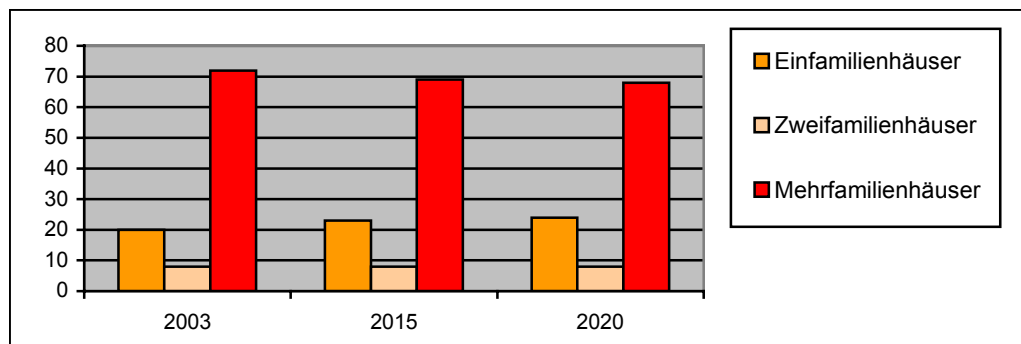
²⁷ Quelle: Stadt Wilhelmshaven: STA(D)TISTIK Wilhelmshaven 2001, Gespräche mit Vertreter/innen der Wohnungsgenossenschaft 2003/04, eigene Berechnungen

²⁸ Quelle: Stadt Wilhelmshaven: STA(D)TISTIK Wilhelmshaven 2001, Erweiterte Vorbereitende Untersuchung Wilhelmshaven Siebethsburg (FORUM GmbH / planungsgruppe Vor Ort, 2002), Gespräche mit Vertretern der Wohnungsbaugenossenschaft 2003/04, eigene Berechnungen

1.7.3 Gebäudebestand

Charakteristisch für Wilhelmshaven sind die Mehrfamilienhäuser, die sich überwiegend im Stadtzentrum konzentrieren (z.B. Südstadt, Inselviertel, Heppens, Siebethsburg, Hansaviertel, Innenstadt West, Europaviertel). Einfamilienhausgebiete entstanden bzw. entstehen vor allem am westlichen Rand der Kernstadt (z.B. Weststadt, Maadebogen).

Abb. 22: Gebäudetypen in Wilhelmshaven und ihre prognostizierte Entwicklung



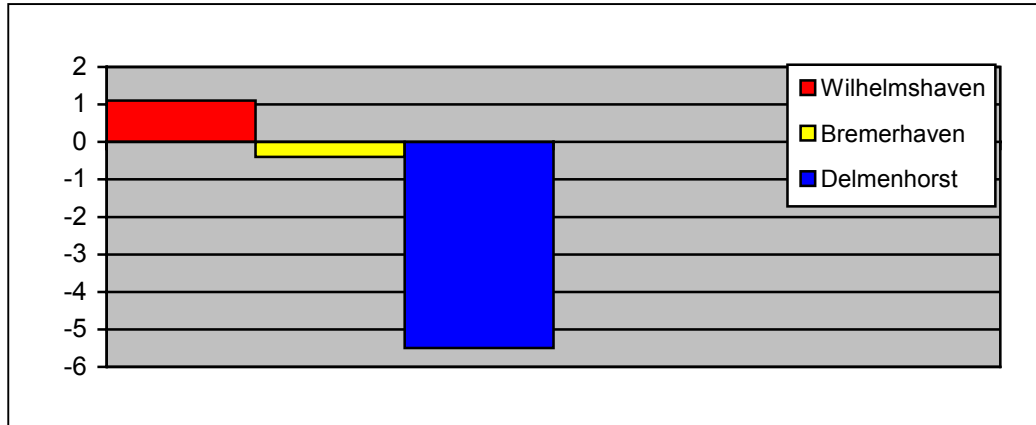
Quelle: GEWOS-Gutachten, Entwicklung des Wohnungsmarktes 2004, bezogen auf die Daten aus 2003, eigene Darstellung

Wilhelmshaven hat einen unterdurchschnittlichen Anteil von Ein- und Zweifamilienhäusern. Im Zeitverlauf bis 2015 gehen die Gutachter/innen der GEWOS-Untersuchung²⁹ zur Entwicklung des Wohnungsmarktes davon aus, dass sich der Anteil der Mehrfamilienhäuser durch Zusammenlegungen und Abbrüche geringfügig reduzieren und der Anteil an Einfamilienhäusern leicht steigen wird. Die Bautätigkeit wird – wie in der Vergangenheit – weit unterdurchschnittlich sein. Zuwächse sind – und waren – nur bei Wohngebäuden mit einer Wohnung zu verzeichnen;³⁰ Wilhelmshaven wies im Untersuchungsjahr 1999 bei den Einfamilienhäusern sogar den höchsten Anteil an fertiggestellten Wohngebäuden im Vergleich ausgewählter niedersächsischer Städte auf. Sollte die Nachfrage nach Einfamilienhausgrundstücken weiter positiv verlaufen, so würde diese Entwicklung fortgesetzt werden können, die Grundstücke für über 800 Einfamilienhäuser stehen zur Verfügung. Nach der Prognose des GEWOS-Gutachtens, werden in den Städten Delmenhorst und Bremerhaven in den kommenden Jahren Wohnungen zurückgebaut – sei es durch Zusammenlegung oder Abbruch – wohingegen in Wilhelmshaven der Gesamtbestand an Wohnungen auch bis 2015 noch zunehmen wird.

²⁹ vgl. GEWOS-Untersuchung 2004

³⁰ vgl. Stadt Wilhelmshaven/planungsgruppe Vor Ort: Zwischenbericht 2003, S. 16

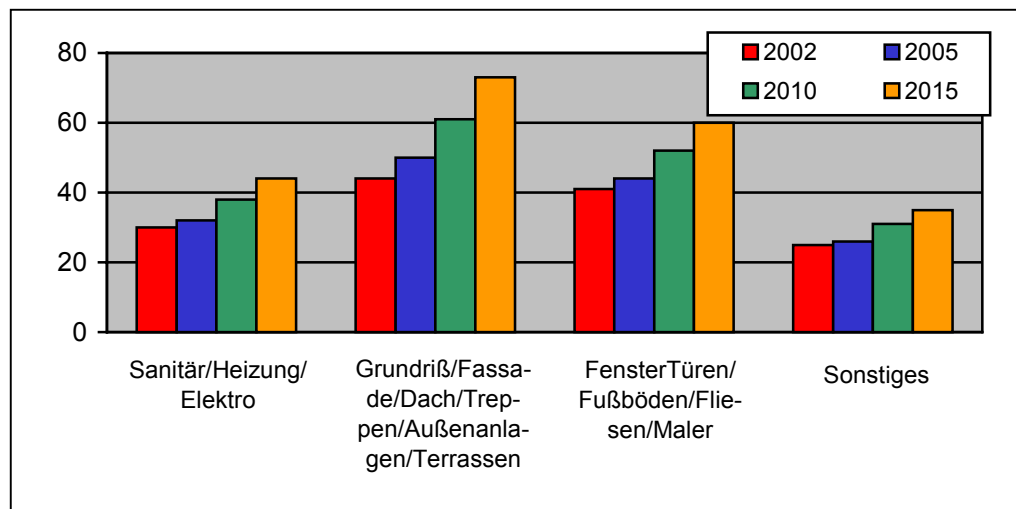
Abb. 23: Prognostizierte Wohnungsentwicklung 2000 – 2015 in %



Quelle: GEWOS-Gutachten Entwicklung des Wohnungsmarktes 2001, bezogen auf die Zahlen von 2000, eigene Darstellung

Trotz weiterer Neubautätigkeiten wird Wilhelmshaven auch in den nächsten Jahrzehnten durch seinen hohen Anteil an Geschosswohnungsbauten geprägt sein, für den nicht zuletzt aufgrund seines Alters und der damit verbundenen Zustands- und Ausstattungsmerkmale in den nächsten Jahren ein recht hoher und vor allem schnell steigender Modernisierungsbedarf vorhergesagt wird.

Abb. 24: Modernisierungsvolumen Bestand (Mio./ €)



Quelle: Pestel-Institut für die LBS Nord, 2003, eigene Darstellung

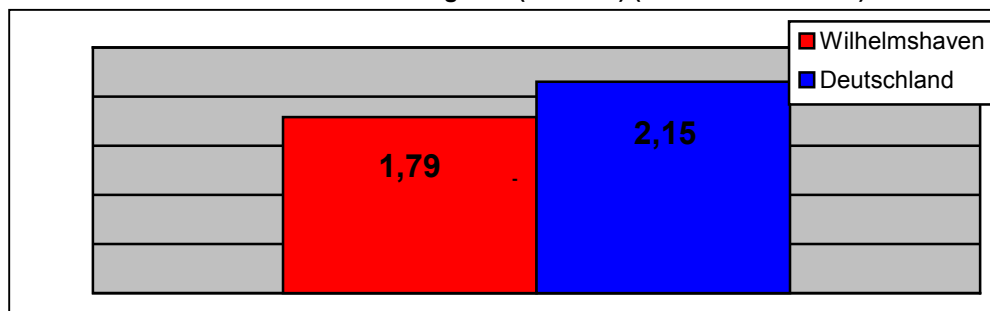
1.7.4 Wohnungsversorgung

Bereits im Zwischenbericht 2003 für das ExWoSt-Forschungsfeld „Stadtumbau West“ wurde herausgearbeitet, dass der Bestand an Wohnungen in Wilhelmshaven in den vergangenen 30 Jahren bei sinkender Bevölkerungszahl erheblich zugenommen hat. Und auch nach neueren Untersuchungen gibt es nach wie vor einen Nachholbedarf in Wilhelmshaven. Im Vergleich ausgewählter niedersächsischer Städte wird der Wilhelmshavener Bestand an Wohnungen pro Kopf der Bevölkerung nur von der Landeshauptstadt Hannover „getoppt“³¹. Neuere Zahlen lassen vermuten, dass sich diese

³¹ Vgl. Stadt Wilhelmshaven: STA(D)TISTIK, 2003

Entwicklung vor allem auf den hohen Anteil an Ein-Personen-Haushalten in der Stadt zurückführen lässt, der sich im wesentlichen aus älteren und alten Menschen zusammensetzt.

Abb. 25: Durchschnittliche Haushaltsgröße (1.1.2002) (Personen/Haushalt)



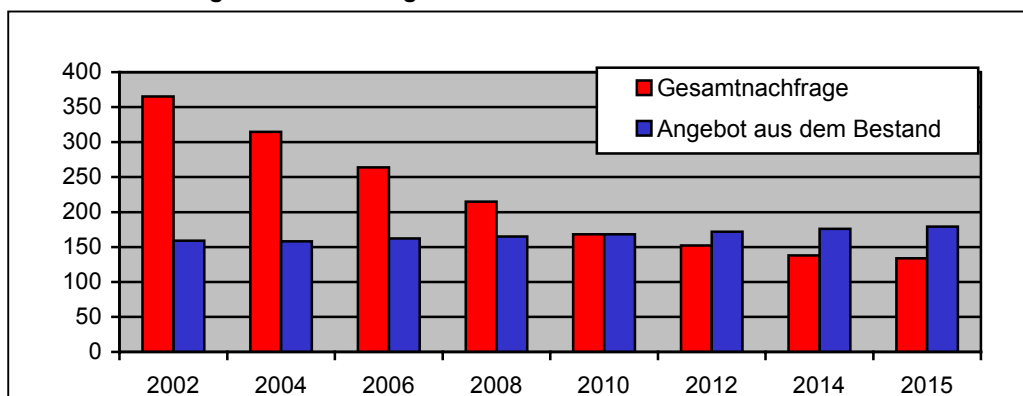
Quelle: Stadt Wilhelmshaven: STADTISTIKblitz, 1/2004 nach GfK Marktforschung GmbH, eigene Darstellung

Nicht nur der Bestand an Wohnungen pro Person, auch die Wohnfläche pro Person ist in den vergangenen Jahren in Wilhelmshaven deutlich angestiegen – bei gleichzeitig sinkenden Bevölkerungszahlen. So betrug die Wohnfläche 1995: 3.373.900 m² und stieg in den sieben Jahren bis 2002 auf 3.550.300 m². Das entspricht einer gesamtstädtischen Zunahme um 176.400 m² oder 3,9 m² pro Kopf der Bevölkerung.³²

Bezogen auf den Bestand an Wohnungen pro Kopf der Bevölkerung werden – wenn die Begründungszusammenhänge stimmig sind – die Folgen dieser Entwicklung auf den Wohnungsmarkt in den nächsten Jahren dramatisch sein, da der Anteil an älteren und alten Menschen in Wilhelmshaven im niedersächsischen Vergleich ausgesprochen hoch ist und deshalb dem demografischen Wandel hier besonders drastische Auswirkungen vorher gesagt werden.

So zeichnet sich schon nach den bislang vorliegenden Prognosen ab, dass spätestens 2010 die Gesamtnachfrage nach Ein- und Zweifamilienhäusern hinter das Angebot zurückfallen wird³³. Ab 2010 wird also ein Leerstand auch in diesem Marktsegment zu erwarten sein.

Abb. 26: Nachfrage nach Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern 2002 bis 2015



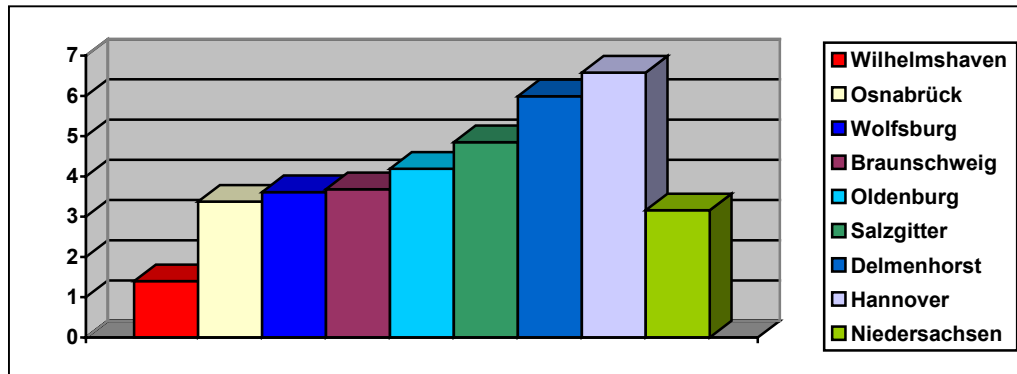
Quelle: Pestel Institut für die LBS Nord, 2003, eigene Darstellung

³² Vgl. Stadt Wilhelmshaven: Monitorblatt Stadtumbau West, 9/2002

³³ Vgl. pestel-Institut im Auftrag der Landesbausparkassen, die in dem Ruf stehen, den Neubaubedarf relativ hoch einzuschätzen.

Nach vorliegenden Prognosen verläuft das weitere Auslaufen von Bindungen im Wilhelmshavener Mietwohnungsbestand bis 2015 im niedersächsischen Vergleich sehr moderat³⁴, was darauf schließen lässt, dass bereits viele Sozialwohnungen aufgrund ihres Alters aus der Bindung gefallen sind.

Abb. 27: Anteil des geförderten Mietwohnungsbestandes am Gesamtwohnungsbestand 2002 in %



Quelle: Landestreuhandstelle, Wohnungsmärkte regional analysiert, 2003, eigene Darstellung

1.7.5 Wohnungsleerstand



Um relativ verlässliche Zahlen über das Ausmaß und die Lage von Wohnungsleerständen zu erhalten, wurde in 2004 in Kooperation zwischen der Stadt Wilhelmshaven und dem örtlichen Energieversorgungsunternehmen GEW eine Leerstandsanalyse über Stromzähler durchgeführt und ausgewertet. Einbezogen wurden jene Stromzähler, die zum Stichtag Mitte Oktober 2004 länger als 2,5 Monate abgemeldet waren oder nur eine Grundmenge an Strom abgenommen hatten. Um die erforderliche Anonymität zu wahren, wurde das Stadtgebiet in 500 x 500 m Raster gegliedert und der Wohnungsleerstand auf diese Raster runtergebrochen. Unberücksichtigt einiger kleinerer Ungenauigkeiten (z.B. gibt es mehr Stromzähler als Wohnungen und kleinere Gewerbebetriebe konnten nicht wie die Großkunden herausgefiltert werden) wurde über diese Methode stadtweit eine Leerstandsquote von knapp 5 % verzeichnet. Bei der räumlichen Verteilung fällt vor allem der hohe Leerstand zwischen 10 und 15% in den Stadtteilen Innenstadt und Bant sowie Tonndeich/Heppens und auch Fedderwardergroden auf.

Um relativ verlässliche Zahlen über das Ausmaß und die Lage von Wohnungsleerständen zu erhalten, wurde in 2004 in Kooperation zwischen der Stadt Wilhelmshaven und dem örtlichen Energieversorgungsunternehmen GEW eine Leerstandsanalyse über Stromzähler durchgeführt und ausgewertet. Einbezogen wurden jene Stromzähler, die zum Stichtag Mitte Oktober 2004 länger als 2,5 Monate abgemeldet waren oder nur eine Grundmenge an Strom abgenommen hatten. Um die erforderliche Anonymität zu wahren, wurde das Stadtgebiet in 500 x 500 m Raster gegliedert und der Wohnungsleerstand auf diese Raster runtergebrochen. Unberücksichtigt einiger kleinerer Ungenauigkeiten (z.B. gibt es mehr Stromzähler als Wohnungen und kleinere Gewerbebetriebe konnten nicht wie die Großkunden herausgefiltert werden) wurde über diese Methode stadtweit eine Leerstandsquote von knapp 5 % verzeichnet. Bei der räumlichen Verteilung fällt vor allem der hohe Leerstand zwischen 10 und 15% in den Stadtteilen Innenstadt und Bant sowie Tonndeich/Heppens und auch Fedderwardergroden auf.

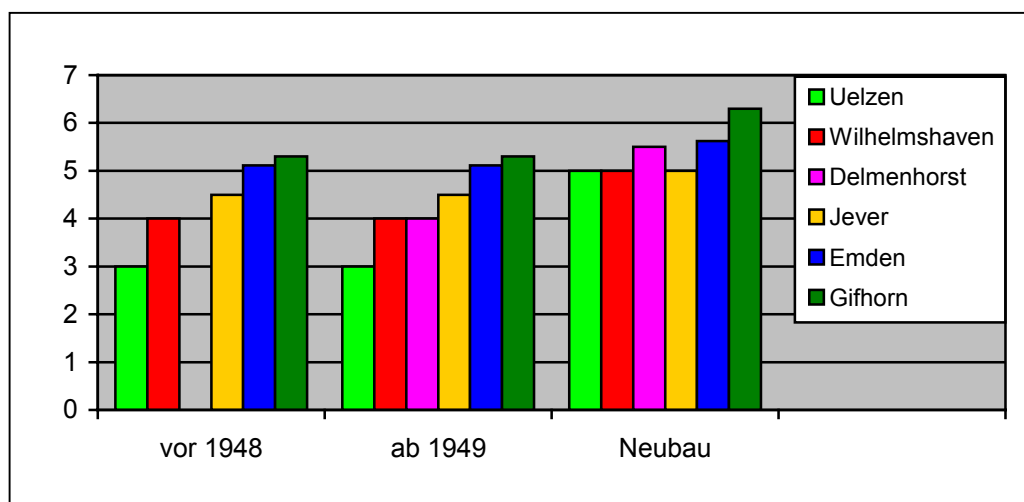
³⁴ Niedersächsische Landestreuhandstelle für das Wohnungswesen: Wohnungsmarkt regional analysiert, 2003, S. 48

Das Instrument der Leerstandsanalyse über abgemeldete Stromzähler soll künftig einmal jährlich durchgeführt werden, um als „Frühwarnsystem“ und „Indikator für Aufwertungsmaßnahmen“ zu dienen.

1.7.6 Die Mietpreise

Das Mietpreisniveau ist in Wilhelmshaven im Vergleich mit ausgewählten Städten in Niedersachsen als durchaus moderat zu bezeichnen und liegt im städtischen Durchschnitt bei knapp 4,00 €/m² in der Kategorie der alten und älteren Wohnungen. In der Kategorie der Neubauten liegt der durchschnittliche Mietpreis einen Euro/m² höher.

Abb. 28: Durchschnittliche Nettokaltmieten - mittlerer Wohnwert – ohne öffentlich geförderten Wohnungsbau

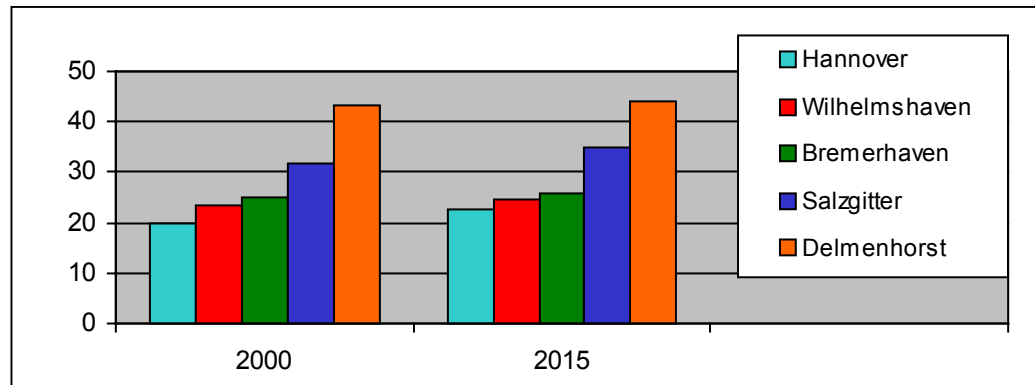


Quelle: RDM-Immobilienpreisspiegel, 2003, eigene Darstellung

1.7.7 Wohnen im Eigentum

Die Eigentumsquote ist in Wilhelmshaven gering und lag 2003 bei 25%. Bis 2020 wird ein Anstieg auf 33% prognostiziert – unter anderem bedingt durch neu entstehende Einfamilienhausgebiete und durch Bildung von zusätzlichem Teileigentum im Mietwohnungsbestand. Im Vergleich mit anderen norddeutschen Städten ähnlicher Struktur wird die unterdurchschnittliche Eigentumsquote in Wilhelmshaven deutlich, die als Ausdruck des Gebäudebestandes in der Stadt (Dominanz von Mehrfamilienhäusern) gewertet werden kann.

Abb. 29: Eigentümerquote in % im Jahr 2000, Prognose für das Jahr 2015Quelle:

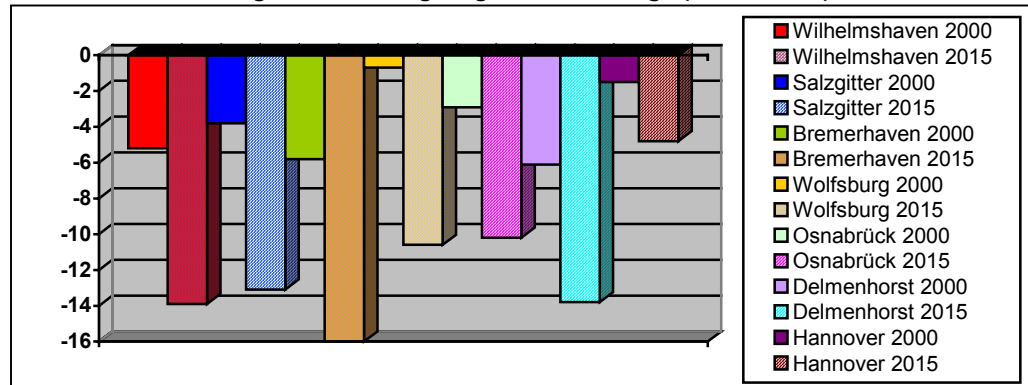


GEWOS-Gutachten Entwicklung des Wohnungsmarktes 2001, bezogen auf die Daten aus 2000, eigene Darstellung

1.7.8 Fazit

Der Wilhelmshavener Wohnungsmarkt ist seit einigen Jahren gekennzeichnet durch seinen Wohnungsüberhang mit der Folge einer deutlichen Zunahme der Fluktuationen und sozialen Erosionen. Und die weiteren Aussichten sind – auch im Vergleich mit anderen Städten in Norddeutschland – recht skeptisch einzuschätzen.

Abb. 30: Entwicklung des Wohnungsangebotsüberhangs (2000 – 2015)



Quelle: GEWOS-Gutachten Entwicklung des Wohnungsmarktes 2001, bezogen auf die Daten aus 2000, eigene Darstellung

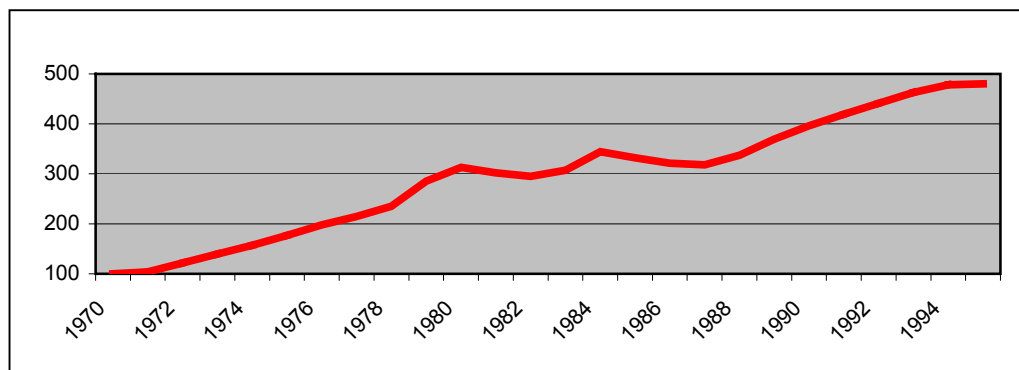
Dennoch ist mittelfristig ein Konzept zu entwickeln, das - sofern es sich bei dem Leerstand nicht nur um ein qualitatives, sondern auch um ein quantitatives Problem handelt - Vorstellungen entwickelt, in welchen Stadträumen welches Maß an Wohnraum abgebrochen werden sollte und wie dieses z.B. unter Erhaltung städtebaulicher Qualitäten, eigentumsrechtlicher und finanzieller (Wie kann ein Abbruchfond aussehen?) Aspekte zu bewerkstelligen ist. Darüber hinaus sind Ansätze zu entwickeln und umzusetzen, um auch in Gebieten mit problematisch erscheinendem Einzelwohneigentum Handlungsperspektiven zu entwickeln und zu realisieren.

1.8 Boden- und Immobilienmarkt

In den letzten Jahrzehnten war die Grundstücks- und Immobiliensituation in Wilhelmshaven von einer relativ stetigen Entwicklung geprägt. Nimmt man als Indikator die Preise für baureifes Land (beitragsfrei), so zeigt sich in den 1970er und 1990er Jah-

ren³⁵ ein stetiger Anstieg, während die 1980er Jahre durch eine unruhige Entwicklung geprägt waren.

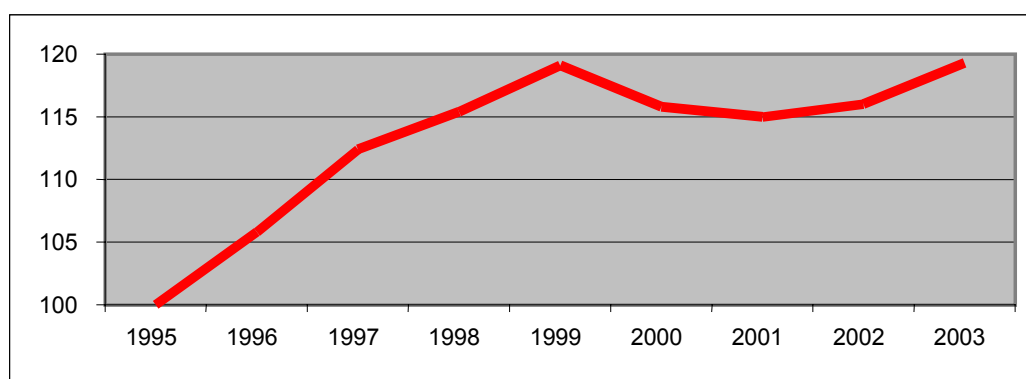
Abb. 31: Entwicklung des Bodenpreisindex 1970 – 1995 für baureifes Land (beitragsfrei)



Quelle: Gutachterausschuss für Grundstückswerte beim Katasteramt Wilhelmshaven, 2004. Eigene Darstellung

Eine derartige Phase ist seit 1999 wieder zu beobachten: Die Grundstückspreise ließen 2000 und 2001 nach, u.a. wegen der Unsicherheit über die zukünftige Gewährung der Eigenheimzulage stiegen sie 2002 und 2003 wieder an. Dies führte allerdings nur zu einer kurzfristigen Belebung des Marktes.

Abb. 32: Entwicklung des Bodenpreisindex 1995 – 2003 für baureifes Land (beitragsfrei)



Quelle: Gutachterausschuss für Grundstückswerte beim Katasteramt Wilhelmshaven, 2004. Eigene Darstellung

Im Einzelnen³⁶: Beim Bodenpreisindex für unbebaute Grundstücke für individuelles Wohnbauland zeigt sich in den letzten Jahren ein leichter Preisanstieg bei stagnierender Bauplatzgröße. Im Bereich der Ein- und Zweifamilienwohnhäuser stagnieren die Erlöse in Wilhelmshaven; teilweise konnten hier Verkäufe nur mit größerem Abschlag realisiert werden. Bei Reihenhäusern und Doppelhaushälften ergab sich eine leicht rückläufige Tendenz sowohl beim Umsatz als auch in der Entwicklung der Kaufpreise. Die Anzahl der verkauften Eigentumswohnungen stagnierte. Auch die Preisentwick-

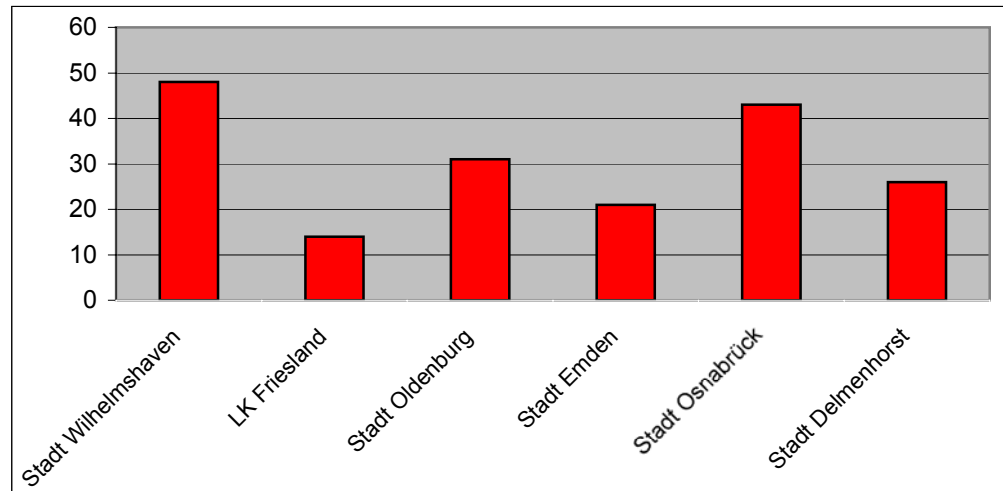
³⁵ Im Jahr 1995 wurde die Erhebungssystematik umgestellt. Aus diesem Grund sind Zeitreihen nur bis zu oder ab diesem Jahr möglich.

³⁶ Vgl. Gutachterausschuss für Grundstückswerte für die Bereiche der Stadt Wilhelmshaven, Landkreise Friesland und Wesermarsch: Grundstücksmarktbericht 2004.

lung war hierbei überwiegend rückläufig. Einzige Ausnahme sind durchschnittlich ausgestattete Neubauobjekte.

Der Immobilienmarkt in Wilhelmshaven wird wesentlich stärker als in den anderen kreisfreien Städten Nordwest-Niedersachsens von Wohnungs- bzw. Teileigentumsverkäufen dominiert, die hier 48% aller Verkaufsvorgänge ausmachen. Hiervon ist neben dem Stadtgebiet und Voslapp auch das Stadtumbau-Projektgebiet Fedderwardergroden betroffen, da die Haupteigentümerin Wohnungen privatisiert.

Abb. 33: Anteil Kaufvertragsvorgänge für Wohnungs-/Teileigentum 2003 in %



Quelle: Gutachterausschuss für Grundstückswerte beim Katasteramt Wilhelmshaven, 2004. Eigene Darstellung

Die Immobilien- und Mietpreise sind wegen des fehlenden Nachfragedrucks in Wilhelmshaven moderat. Dies wirkt einerseits als positiver Standortfaktor. Andererseits haben Vermieter/innen aufgrund des niedrigen Mietzinses bereits Probleme, hieraus die notwendigen Instandhaltungen oder ihre Kapitalkosten zu finanzieren. Im Rahmen des Stadtumbauprozesses wird die Nachfragesituation deshalb sehr stark thematisiert, da sich nur hierüber notwendige Ansätze zur Anpassung des Wohnungsbestandes (z.B. durch Bestandsreduktion) durchsetzen lassen. Während die Wohnungsbauunternehmen weitgehend in den Diskussionszusammenhang integriert sind, erweisen sich insbesondere die in Wilhelmshaven sehr stark vertretenen nicht selbst nutzenden Einzeleigentümer/innen als schwer von der sich verändernden Situation zu überzeugende Akteure.

1.9 Infrastruktur und Grundversorgung

Die Auswirkungen des demografischen Wandels nehmen erheblichen Einfluss auf die Infrastruktur und Grundversorgung einer Stadt, sei es quantitativ durch geringer werdende Nachfrage aufgrund geringer werdender Bevölkerung als auch qualitativ durch Nachfrageveränderungen aufgrund sich verschiebender Altersstrukturen der Nachfragenden. Damit die von diesen Auswirkungen betroffenen Bereiche und Einrichtungen sich entsprechend auf den erforderlich werdenden „Umbau“ einrichten können, wurden am Beispiel der Pilotstadt Wilhelmshaven modellhaft für andere schrumpfende

Kommunen Entwicklungen untersucht und mit den lokalen Akteuren diskutiert. Einige Ergebnisse werden im Folgenden dargestellt.

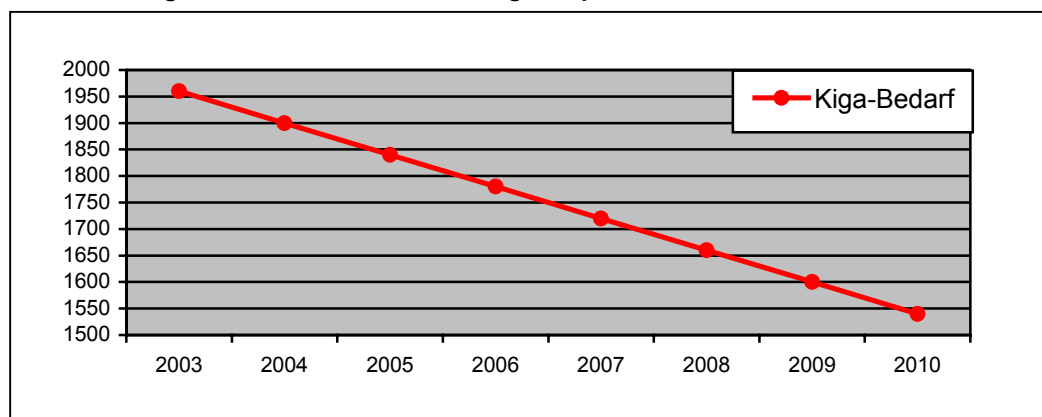
1.9.1 Bereiche, die bislang noch nicht spürbar durch den Bevölkerungsrückgang betroffen sind

Kindergarten:

In 2003 arbeiteten in Wilhelmshaven 27 Kindergärten, allesamt in freier oder konfessioneller Trägerschaft. Damit ist nach Auskunft von Vertreter/innen der Stadt Wilhelmshaven eine 100%ige Bedarfsdeckung erreicht. Eine Schließung von Kindergärten war bislang noch nicht erforderlich.

Lt. Prognose der Stadt Wilhelmshaven wird aufgrund des demografischen Wandels ein kontinuierlicher Rückgang von ca. 60 Kindergartenplätzen/Jahr seit 2003 erwartet.

Abb. 34: Prognostizierter Bedarf an Kindergartenplätzen

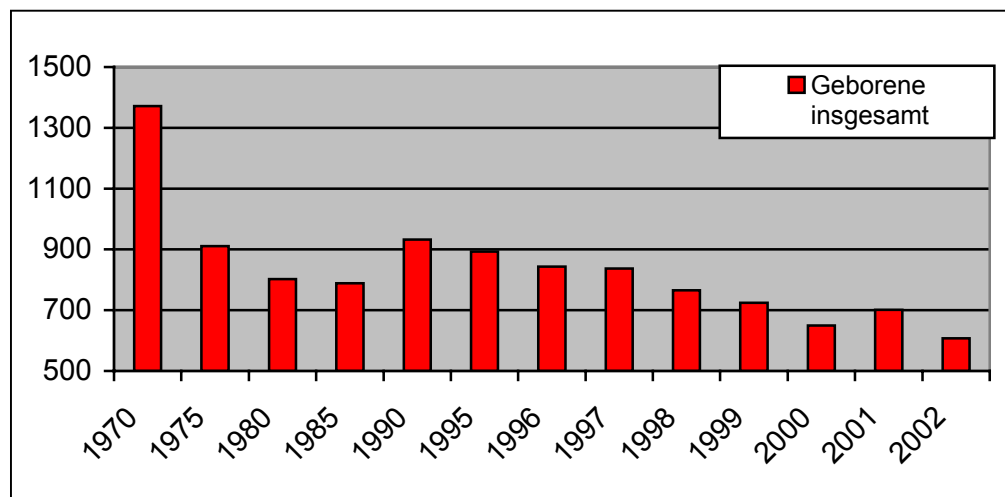


Quelle: Stadt Wilhelmshaven, mündliche Auskunft Jugendamt, 2003, eigene Darstellung

Entsprechend wurden bzw. werden die Haushaltsmittel gekürzt. Seitens der Kindergärten konnte diese Entwicklung bislang nicht bestätigt werden, sie verzeichnen nach eigenen Angaben noch keine geringer werdenden Anmeldezahlen.

Als Grund dafür, dass noch keine Überkapazitäten bestehen, kann möglicherweise herangezogen werden, dass bedingt durch die geringer werdende Kinderzahl erst jetzt der Rechtsanspruch auf einen Kindergartenplatz eingelöst wird. Darüber hinaus gehen Kinder heute vielfach früher in den Kindergarten und die Verweildauer wurde neu berechnet.

Darüber hinaus wurden nach Jahren kontinuierlich rückläufiger Geburtenzahlen 2001 deutlich mehr Kinder geboren als zuvor und danach. Entsprechend wird auch die Nachfrage nach Kindergartenplätzen 2004/2005 höher liegen als in den Jahren zuvor.

Abb. 35: Geborene in Wilhelmshaven seit 1970

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, NLS-online, 2004, eigene Darstellung

Dennoch ist zu erwarten, dass sich in den Kindergärten der demografische Wandel in absehbarer Zeit deutlich auswirken wird und entsprechende Konzepte im konstruktiven Umgang mit der geringer werdenden Nachfrage entwickelt werden müssen.

Unabhängig von der quantitativ zu erfassenden Situation besteht für die Einrichtungen die Schwierigkeit, dass eine zunehmende Anzahl an Kindern Verhaltensauffälligkeiten aufweist und eine intensivere Betreuung benötigt. Der Abbau an Kapazitäten geht also einher mit steigenden Anforderungen.

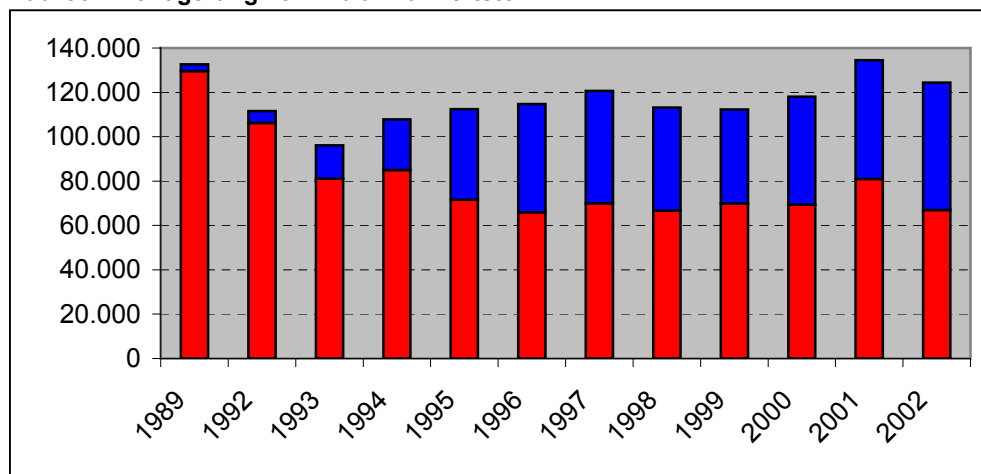
In der nächsten Zeit müsste geprüft werden, ob sich die These nachweisen lässt, dass vor allem sozial und bildungsmäßig benachteiligte Haushalte in Wilhelmshaven – als Beispiel für eine Stadt im Strukturwandel mit rückläufiger Bevölkerungszahl – verbleiben, die nach einschlägigen Untersuchungen eine höhere Fertilitätsrate aufweisen, deren Kinder vielfach jedoch auch einen höheren Betreuungsaufwand benötigen.

Verkehr:

Die letzte Verkehrszählung im Jahr 2002 hat keinen Rückgang der Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) aufgrund geringer werdender Bevölkerungszahlen ergeben (vgl. Verkehrszählung im September 2002, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung, Abteilung Verkehr). Gleichwohl wurden im Arbeitskreis „Flächen, Strecken, Strukturen“ Rückbaumaßnahmen für den motorisierten Individualverkehr diskutiert, da Teile der Verkehrsanlagen (die unter anderen Prämissen geplant und gebaut wurden) heute als überdimensioniert bewertet werden. Derzeit wird vom Amt für Stadtplanung, Abteilung Verkehr an einem Beispiel geprüft, ob ein Rückbau der Verkehrsfläche zugunsten von z.B. Geh- und Radwegen durchführbar ist.

Ver- und Entsorgung:

Der Bevölkerungsrückgang hat bisher noch keine Auswirkungen auf die Ver- und Entsorgungsbetriebe gezeigt. Die Restabfallmengen der privaten Haushalte sind in den 1990er Jahren durch die Einführung der Wertstoffsammlung zurück gegangen. Die Gesamtabfallmenge ist relativ konstant geblieben. Es besteht bisher kein nachweisbarer Zusammenhang zwischen der Bevölkerungsentwicklung und der Entwicklung der Abfallmengen.

Abb. 36: Verlagerung vom Abfall zu Wertstoff

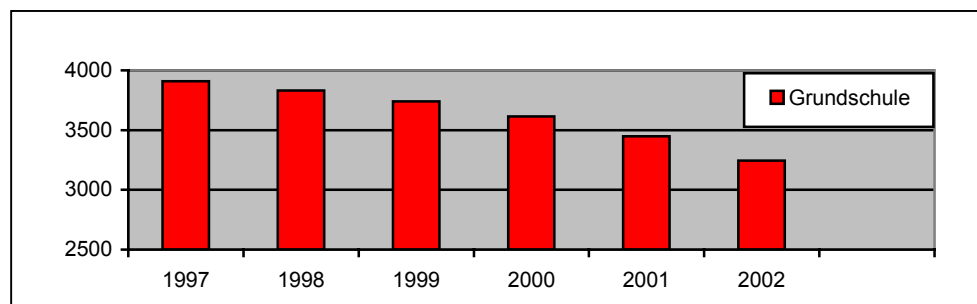
Quelle: Wilhelmshavener Entsorgungsbetriebe, 2003, eigene Darstellung

Informationen von Gas-, Wasser- und Stromversorgungsunternehmen liegen nicht vor.

1.9.2 Bereiche, die bereits negativ durch den Bevölkerungsrückgang betroffen sind

Schulen:

In der Schullandschaft Wilhelmshavens³⁷ hat eine „Verschlankung“ bereits begonnen.

Abb. 37: Schülerzahlen in Wilhelmshaven

Quelle: Stadt Wilhelmshaven, Abt. für Statistik und Wahlen, 2004, eigene Darstellung

So reduzierte sich die Zahl der Klassen in den Grundschulen zwischen 1997 und 2002 um 18%.³⁸ In der Folge musste eine Grundschule 2002 schließen, weitere Schließungen sind unter Auslastungsgesichtspunkten eigentlich notwendig.

Bei den Realschulen erfolgt aufgrund mangelnder Schülerzahlen 2001 eine Zusammenlegung zweier Schulen, so dass im Stadtgebiet noch zwei Realschulen existieren.

Die Zahl der Gymnasien hat sich dagegen in der Vergangenheit nicht verändert, vielmehr konnten trotz nur geringfügig angestiegener Schülerzahlen zwischen 1998 und 2002 zwei weitere Klassen eingerichtet werden³⁹. Dennoch zeigt sich, dass im Verlauf

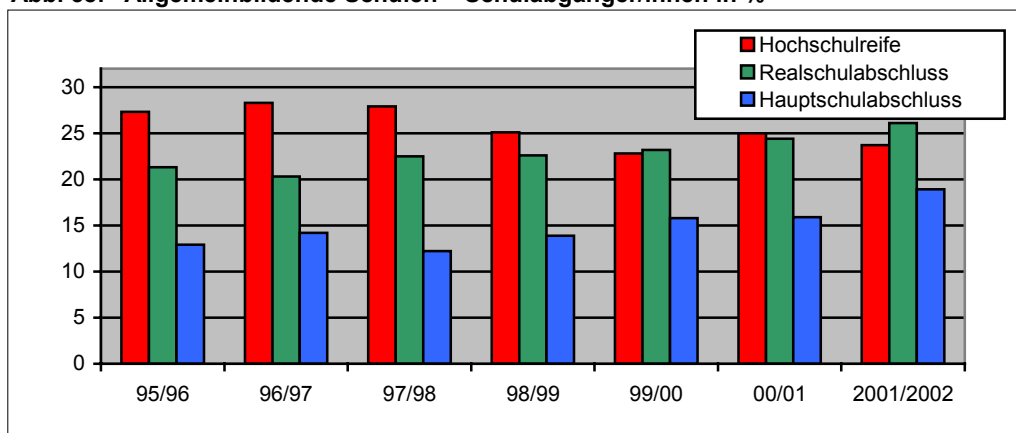
³⁷ In diesem Zusammenhang werden nur die öffentlichen Schulen betrachtet. Darüber hinaus gibt es in Wilhelmshaven zwei weitere Schulen in kirchlicher Trägerschaft.

³⁸ Vgl. Stadt Wilhelmshaven, STA(D)ISTIK, 2004

³⁹ Möglicherweise ist dies darauf zurückzuführen, dass zunehmend mehr Eltern ihre Kinder auf ein Gymnasium schicken.

der Jahre der Anteil der Gymnasiast/innen in Wilhelmshaven rückläufig ist. Dagegen ist der Anteil der Schüler/innen mit Real- oder Hauptschulabschluss über die Jahre hinweg gestiegen.

Abb. 38: Allgemeinbildende Schulen – Schulabgänger/innen in %



Quelle: Stadt Wilhelmshaven, STA(D)TISTIK, 2004, eigene Darstellung

Bedingt durch die Schulreform in Niedersachsen, bei der zum Schuljahresbeginn 2004/05 die Orientierungsstufe aufgelöst wurde, sind gegenwärtig erhebliche Unsicherheiten in der Schullandschaft festzustellen.

Eine langfristige Schulentwicklungsplanung (d.h. eine Planung über 20 Jahre hinaus) wird vom zuständigen Amt in Wilhelmshaven aus inhaltlichen und realitätstauglichen Gründen abgelehnt; stattdessen erfolgt eine Entwicklungsplanung eng an den aktuellen Geburtenzahlen der Stadt.

Sport:

Es gibt in 2005 in Wilhelmshaven 81 Vereine, freie Gruppen und Einrichtungen die Sportangebote für ca. 24.000 Mitglieder bereit halten, das entspricht rein rechnerisch 296 Mitgliedern pro Verein. Bei genauer Analyse schwanken die Mitgliederzahlen jedoch zwischen 10 und 4.717. Sportlicher Betätigung kommt eine zentrale Rolle zu, nicht nur im Bereich der Gesundheitserziehung und Prävention, sondern auch aufgrund des sozialen Miteinanders und der Integration. Besonders durch den Verlust wohnortnaher Bewegungsmöglichkeiten und der Verinselung der Lebensräume sind sportliche Aktivitäten insbesondere für Kinder von hoher Wichtigkeit, bietet sich ihnen doch in dieser Hinsicht kaum Möglichkeit zur Spontanität. Dem steht gegenüber, dass einige Sportstätten aufgrund geringer werdender Mitgliedszahlen, nicht mehr zeitgemäßer Einrichtungen und peripherer Lagen unterausgelastet sind. Hinzu kommt, dass die sportlichen Infrastruktureinrichtungen der Stadt in ein „sanierungsbedürftiges Alter“ kommen, bei gleichzeitig geringer werdenden finanziellen Möglichkeiten der kommunalen Sportförderung.

1.9.3 Bereiche, die trotz des demografischen Wandels Zuwächse erzielen

Öffentlicher Verkehr – Bahnverkehr:

Durch die Privatisierung der Deutschen Bahn AG wird der schienengebundene Nah- und Fernverkehr in Wilhelmshaven durch die NordWestBahn (NWB) seit dem Jahr

2000 bedient. Das Angebot der NWB, das sich gegenüber dem der Deutschen Bahn durch eine größere Zuverlässigkeit, höheren Komfort und bessere Schnittstellenvertaktung auszeichnet, führte zu einer Steigerung der Fahrgastzahlen. Dies ist ein gutes Beispiel dafür, dass mit einem entsprechenden Angebot trotz des in Wilhelmshaven zu beobachtenden demografischen Wandels eine Fahrgaststeigerung erreichbar ist.

1.9.4 Bereiche, die vom demografischen Wandel profitieren

Altenbetreuungseinrichtungen:

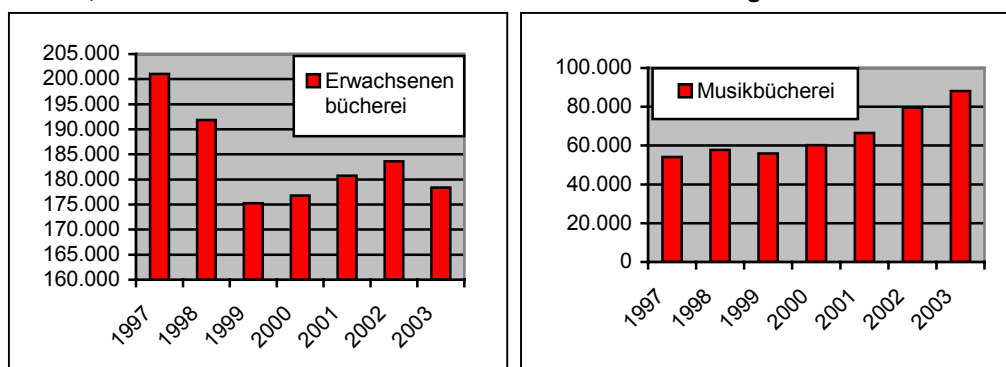
In Wilhelmshaven gab es Ende 2003 396 Wohneinheiten in Altenheimen und Einrichtungen des Betreuten Wohnens, 590 Plätze in 23 Einrichtungen in Altenwohnanlagen und -pflegeheimen, 797 Plätze in Alteneinrichtungen öffentlicher bzw. freigemeinnütziger Träger sowie 15 Tagesplätze in einer Tagespflegestation⁴⁰. Damit ist zumindest zahlenmäßig der Versorgungsgrad mit Wohnplätzen für ältere und alte Menschen in Wilhelmshaven im niedersächsischen Vergleich als gut zu bezeichnen.⁴¹ Mangel besteht dagegen an alternativen Wohn- und Lebenskonzepten für Senior/innen jenseits der bestehenden Einrichtungen.

1.9.5 Unterschiedliche Auswirkungen des demografischen Wandels auf ein und dieselbe Einrichtung

Stadtbücherei:

Wie unterschiedlich ein und dieselbe Einrichtung von dem sich in Wilhelmshaven vollziehenden Strukturwandel betroffen sein kann, soll am Beispiel der Stadtbücherei und ihres Medienbestandes verdeutlicht werden.

Abb. 39, Abb. 40: Stadtbücherei und Musikbücherei - Entleihungen



Quelle: Stadt Wilhelmshaven, STA(D)TISTIK, 2004, eigene Darstellung

Wenn auch auf deutlich unterschiedlichem Ausgangsniveau verdeutlichen die Zahlen neuere Entwicklungstrends: Während die Entleihungen in der Erwachsenenbücherei rückläufig sind, verzeichnet z.B. die Musikbücherei einen kontinuierlichen Anstieg. Entsprechende Veränderungsprozesse werden von den unterschiedlichen Einrichtungen aus dem Bereich Kultur und Freizeit (wie z.B. der Landesbühne) wahrgenommen

⁴⁰ Vgl. Stadt Wilhelmshaven, Fachbereich Soziales, Altenhilfe, Heimaufsicht, Stand 8/03

⁴¹ Vgl. Niedersächsische Landestreuhandstelle für das Wohnungswesen: Wohnungsmarktbeobachtung 2002, Berichte zu den Wohnungsmärkten in Niedersachsen, Heft 9

und Maßnahmen zur Gegensteuerung initiiert. Wie lange und wie erfolgreich diese Ansätze betrieben werden können, muss in den nächsten Jahren intensiv verfolgt werden.

1.10 Kooperationsstrukturen

Folgende regionale Kooperationen mit den Nachbargemeinden und benachbarten Landkreisen sowie kreisfreien Städten existieren:

- **Strukturkonferenz Ost-Friesland**

Beteiligte an dieser Kooperation sind die Landkreise Aurich, Leer, Wittmund und Friesland sowie die kreisfreien Städte Emden und Wilhelmshaven.

Das von der Strukturkonferenz Ost-Friesland erarbeitete Regionale Entwicklungskonzept (1997) setzt vor allem auf die Stärkung und Entwicklung des Tourismus und wird derzeit umgesetzt.

Auch wurde die Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade (VEJ) 1997 auf Initiative der Strukturkonferenz gegründet.
- **Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade (VEJ)**

Die Gesellschafter/innen der VEJ sind die Landkreise Aurich, Emsland, Friesland, Leer und Wittmund sowie die Kreisfreien Städte Emden und Wilhelmshaven. Die VEJ wurde 1997 gegründet, hat ihren Sitz in Jever und verfolgt das Ziel, Bus- und Bahnverkehr zu verbessern. Ergebnisse der Arbeit der VEJ sind u.a.:

 - die Einführung eines verkehrsmittelübergreifenden Kombitickets anlässlich der EXPO 2000 in Wilhelmshaven
 - der weitgehende Erhalt des Fernverkehrs in der Region
 - die Modernisierung der Nahverkehrsfahrzeuge im Schienenverkehr
 - die Aufwertung der Bushaltstellen in Ems-Jade
 - die Durchführung einer Reihe von Marketingaktivitäten – auch in Zusammenarbeit mit dem örtlichen Tourismus sowie
 - die Schaffung eines Semestertickets für den Bereich von VEJ, VBN und die Bahnstrecken bis Hamburg, Hannover und Osnabrück
- **Strukturkonferenz Oldenburger Land**

Kooperationspartnerinnen sind die Landkreise Ammerland, Cloppenburg, Friesland, Oldenburg, Wesermarsch und Vechta, sowie die Städte Delmenhorst, Oldenburg, Vechta und Wilhelmshaven. Ziele der seit 1993 bestehenden Zusammenarbeit sind die Stärkung im Bereich Wirtschaft/Verkehr, Umwelt, Kultur/Bildung/Wissenschaft und Soziales.
- **Regionale Innovationsstrategie Weser Ems**

Kooperationspartnerinnen sind die Landkreise und kreisfreien Städte des Bezirks Weser-Ems.

Vertreter/innen aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung kooperieren seit 1998 mit dem Ziel der Stärkung des wirtschaftlichen Sektors.
- **Regionale Arbeitsgemeinschaft Bremen-Niedersachsen**

Diese Kooperation ist eine Fortführung der „Gemeinsamen Landesplanung Bremen – Niedersachsen“, bei der jährlich verschiedene Leitprojekte, die im Handlungsrahmen von 2002 fixiert wurden, gefördert werden (z.B. Radverkehrswege).
- **Einzelhandelskooperation Ostfriesland**

Im Jahr 2004 wurde eine neue Kooperation mit verschiedenen Städten und

Landkreisen in Ostfriesland ins Leben gerufen. Ziele und Gestaltungsmöglichkeiten sind bisher nicht bekannt.

Einzig die lokalen Kooperationen innerhalb der durch den Stadtumbau in Wilhelmshaven geförderten Pilotgebiete Siebethsburg und Fedderwardergroden sind vor dem Hintergrund von Schrumpfungprozessen zu sehen. Bei den anderen Kooperationen werden Schrumpfungprozesse weder von Seiten der Stadt Wilhelmshaven noch der anderen Kooperationspartner/innen thematisiert.

1.11 Fazit

Wilhelmshaven verliert schneller seine Bevölkerung und altert schneller als alle anderen kreisfreien Städte in Niedersachsen. Die Ursachen liegen vor allem im begrenzten (und in der Vergangenheit stark zurück gehenden) Arbeitsplatzangebot, aber auch in der mangelnden Attraktivität als Wohnstandort. Dies führt vermehrt zu selektiver Wanderung und in der Folge zu einer starken Überalterung der Bevölkerung. Der demografische Wandel wirkt in Wilhelmshaven seit den 1970er Jahren.

Die zur Verfügung stehenden Indikatoren belegen für Wilhelmshaven eine geringe Wirtschaftskraft, niedrige Arbeitsplatzzentralität, überdurchschnittliche Arbeitslosigkeit und eine geringe Kaufkraftbindung – alles Kennzeichen einer wirtschaftlich benachteiligten Stadt. Auch verschiedene soziale Indikatoren (Sozialhilfeempfänger/innen, Haushaltseinkommen, Kaufkraft) belegen, dass die strukturellen Schwierigkeiten der Stadt sich in einem besonders hohen Anteil sozial benachteiligter Menschen zeigen. Als Lichtblicke erscheinen der Erfolg der Nordseepassage sowie der Neubau des Tiefwasserhafens „JadeWeserPort“, dessen einwohnerstabilisierende Wirkung vermutlich jedoch nicht überschätzt werden darf.

Auf dem Wohnungsmarkt wirken sich diese Entwicklungen seit einigen Jahren in einem wachsenden Überangebot an Wohnungen mit einer deutlichen Zunahme der Fluktuation und der sozialen Erosion aus. Diese Prozesse konzentrieren sich bisher noch auf einzelne Quartiere, es ist aber absehbar, dass die gesamte Stadt davon betroffen sein wird.

Die Angebote an Infrastruktur und Grundversorgung werden sich in Wilhelmshaven grundsätzlich quantitativ und qualitativ einer veränderten Nachfrage anpassen müssen, auch wenn es momentan in manchen Bereichen noch nicht notwendig erscheint oder aber es sogar Bereiche gibt, die vom demografischen Wandel profitieren (Stichwort z.B. Seniorenwirtschaft). Die finanziellen Probleme der Stadt Wilhelmshaven werden sich aufgrund der hier deutlicher als in anderen Städten dieser Größenordnung ausgeprägten Problemlage zukünftig noch weiter als in anderen Kommunen verschärfen.

Ein kommunales Handlungskonzept für die hier geschilderte Problemlage wurde bisher nicht erarbeitet. Auch ein regionales kooperatives Netzwerk zum Management der demografischen Herausforderungen existiert bislang nicht.

2 Schlussfolgerungen

Legende:

- ▶ **Potenziale, an die im Weiteren angeknüpft werden kann/sollte**
- ▶ **Bestands- oder Defizitsituationen, an die im Weiteren angeknüpft werden sollte**

2.1 Lage

Wilhelmshavens Lage am Meer stellt wegen der faktischen Halbierung des Einzugsbereichs ein unveränderbares Defizit dar und bietet zugleich Potenziale durch seinen Wasserbezug.

Als Hemmnis erweist sich die abseitige geographische Lage vor allem für eine wirtschaftliche Entwicklung der Stadt, verstärkt auch noch durch die Entfernung Wilhelmshavens zu starken, prosperierenden Wirtschaftszentren, so dass die Stadt nicht von „externen“ Ausstrahleffekten profitieren kann.

Doch die Lage bietet durchaus auch „Lagegunst“: ▶ **Standortvorteile durch den Wasserbezug** ergeben sich z.B. für die hafenbezogene Wirtschaft, wie das Beispiel des ▶ **in Planung befindlichen JadeWeserPorts** auf den im Osten der Stadt gelegenen Grodenflächen zeigt. Dass die Betriebe der hafenbezogenen Wirtschaft sich zunehmend aus den südlichen Hafenbereichen der Stadt zurückziehen und in Richtung Nordsee „wandern“, ist dem Größenwachstum in der Schifffahrt geschuldet.

Dies bietet neue ▶ **Entwicklungsmöglichkeiten für die südlichen Wasserlagen der Stadt**, die ein wesentliches Alleinstellungsmerkmal der Stadt Wilhelmshaven darstellen. Dabei können die Entwicklungspotenziale für die Wirtschaftszweige (Tagungs-)Tourismus, Erholung, Freizeit, Wohnen und Arbeiten gleichermaßen genutzt werden.

2.2 Bevölkerungsstruktur und -entwicklung

Wilhelmshaven verzeichnet seit vielen Jahren einen deutlichen Sterbeüberschuss, eine Entwicklung, die sich auch in den nächsten Jahren fortsetzen wird. Der Anteil älterer und alter Menschen in der Stadt ist überproportional hoch, derjenige von Kindern und Jugendlichen ist gering. Hinzu kommt, dass viele Haushalte arbeitsplatzbedingt abwandern - und das vielfach in einem Alter, in dem Familiengründungen möglich wären. Aber es gibt auch positive Bevölkerungsentwicklungen: So ziehen schon seit Jahren junge Menschen zwischen 18 und 25 Jahren verstärkt nach Wilhelmshaven. Dieses ▶ **Potenzial junger Frauen und Männer** muss verstärkt für ein dauerhaftes Bleiben in der Stadt nach der Ausbildung gewonnen werden.

2.3 Haushaltsstruktur

Die Haushaltsstruktur in Wilhelmshaven ist – bedingt durch den hohen Anteil älterer Menschen - überwiegend durch Ein-Personen-Haushalte gekennzeichnet. Ein weiteres Merkmal ist der ► **geringe Anteil an Haushalten mit Kindern** (18,5%).



Aus der von der Stadt durchgeführten Fortzugsbefragung geht hervor, dass derzeit vor allem Haushalte ohne Kinder abwandern (knapp 70%). In der größten Rubrik „Allein stehend ohne Kinder“ verbergen sich u.a. ältere Menschen, die zu Familienangehörigen im übrigen Deutschland ziehen sowie arbeitsplatzbedingte Abwanderungen, vermutlich nach der Ausbildung. In ca. 25 % der abwandernden Haushalte leben ein oder mehrere Kind(er) unter 18 Jahren.

Angesichts des weiterhin zu erwartenden hohen Anteils an Ein-Personen-Haushalten und aufgrund der verschärfenden ökonomischen Situation für viele Haushalte (Stichwort u.a.: Hartz IV) wird es zukünftig vermutlich ► **eine hohe Nachfrage nach kleineren Wohnungen** in Wilhelmshaven geben. Dennoch werden auch in diesem Marktsegment die Leerstände zunehmen, da die Ausstattung, Lage usw. vielfach nicht mit den Bedürfnissen der Wohnungssuchenden übereinstimmen.

Bis längstens 2010 ist bundesweit mit einem leichten Anstieg der Haushaltszahlen zu rechnen (Stichworte sind u.a. Single- und Scheidungshaushalte), wodurch z.B. die Nachfrageschwäche durch den Bevölkerungsrückgang in manchen regionalen Wohnungsmärkten noch überdeckt wird. Nach 2010 wird aber auch bundesweit eine deutliche Abnahme der Haushalte erwartet. Nach einer Untersuchung der GEWOS für die Wohnungswirtschaft wird dieser Umschwung für Wilhelmshaven schon einige Jahre zuvor erwartet.

In Folge der abnehmenden Haushalte in der Stadt sind unterschiedliche Auswirkungen möglich. So kann es sein, dass ein ► **deutlicher Anstieg der Wohnungsleerstände** stattfinden wird. Es kann aber auch sein, dass die zur Verfügung stehenden Wohnflächen durch einen ► **weiteren Anstieg der Wohnfläche pro Kopf** kompensiert wird. Diese Möglichkeit unterstellt allerdings, dass die materiellen Voraussetzungen entsprechend gegeben sind – was angesichts der wirtschaftlichen Situation vieler Haushalte in Wilhelmshaven jedoch fraglich erscheint. Die Erfahrungen zeigen, dass der Wohnungsmarkt zumindest nicht kurzfristig mit sinkenden Mieten auf Leerstände reagiert.

2.3.1 Umlandwanderungen

Die in 2002 und 2003 erzielten leichten Wanderungsgewinne konnten in 2004 nicht fortgesetzt werden.

Laut Fortzugsbefragung wanderte ein Großteil der Haushalte berufsbedingt ab (58%). Aber immerhin 35% gaben als Fortzugsgrund die Unzufriedenheit mit der Wohnsituation in Wilhelmshaven an. Dabei bieten insbesondere jene ► **Haushalte, die in den max. 60-km-Radius um die Stadt** Wilhelmshaven verzogen sind, wichtige Ansatzpunkte für kommunales Handeln, da bei diesen Haushalten davon ausgegangen wer-

den kann, dass ihre Abwanderung „freiwillig“ erfolgte, d.h. beeinflussbare Gründe der Fortzugsentscheidung zugrunde lagen, wie z.B. Unzufriedenheit mit dem Wohnumfeld oder der Wohnung.

Um die Abwanderungen zu verringern, wies die Stadt in den vergangenen Jahren vor allem auf Arrondierungsflächen neue Möglichkeiten für Neubauvorhaben aus. Die Planungen bis 2010 ermöglichen weitere 800 Wohneinheiten in lockerer Einfamilien-, Doppel- und Reihenhausbauweise, um eine nachfrageorientierte Angebotspolitik zu schaffen, die mit der des Umlandes konkurrieren kann. Hier fehlt allerdings ein Verteilungsschlüssel (z.B. vorrangige Vergabe an Haushalte mit Kindern) und eine Prioritätensetzung für die Erschließung.

2.4 Siedlungsstruktur und -entwicklung

2.4.1 Wohnen

Wilhelmshaven ist geprägt durch seine historisch begründete disperse Siedlungsentwicklung. Sie bietet neben ► **Schwächen (z.B. aufwändige Erschließung)** auch ► **Qualitäten (z.B. hoher Grün- und Freiflächenanteil)** für die Lebensqualität in der Stadt. Der Wohnungsmarkt ist vor allem geprägt durch den mehrgeschossigen verdichteten Wohnungsbau, während der Anteil an Einfamilien- und Reihenhäusern im Vergleich mit anderen niedersächsischen Städten eher gering ist (so liegt z.B. in Delmenhorst der Anteil an Einfamilienhäusern nur gering unter dem der Mehrfamilienhäuser). Auch wenn die Bautätigkeit insgesamt in den vergangenen Jahren deutlich rückläufig war, zeigte sich, dass es einen spezifischen Bedarf in Wilhelmshaven gibt, so z.B. für freistehende Einfamilienhäuser in Wilhelmshaven oder für Geschossbauten in hochwertigen Umfeldlagen mit Wasserbezug. Dieser Bedarf wird voraussichtlich auch in den nächsten Jahren vorhanden sein, wenn auch mit rückläufigen Tendenzen¹. Eine Politik zur Schaffung weiterer Angebote dieser Wohnformen erscheint unstrittig, wird doch nicht zuletzt davon ausgegangen, dass ein damit vielfach verbundener hoher Eigentümeranteil² die Stabilität und Bindung an die Stadt erhöht. Entsprechend wurden neue Wohnbauflächen ausgewiesen, die sich überwiegend auf Arrondierungsflächen oder Flächenumnutzungen konzentrieren. Angesichts der sich abzeichnenden Überhänge auf dem Wilhelmshavener Wohnungsmarkt sollte jedoch für ► **Neubauvorhaben eher auf durch Bestandsreduzierungen frei werdende Flächen** zurückgegriffen werden. Hierfür müssen zwar noch Instrumente und Finanzierungsmöglichkeiten für Abbruchmaßnahmen entwickelt werden, dies böte aber neben den Möglichkeiten des Flächenrecyclings zugleich eine qualitätsvolle Innenentwicklung, die Nähe zu Infrastrukturangeboten und eine Verringerung der Verkehrszunahme. Zudem wird diesen Lagen eine relative Wertbeständigkeit attestiert, während nicht integrierten Lagen mittelfristig ein nicht unerheblicher Nachfragerückgang vorausgesagt wird.

Hinsichtlich des mehrgeschossigen Wohnungsbaus scheint es auf den ersten Blick keine weiteren Bedarfe zu geben, da dieser Anteil im Verhältnis zu anderen Bautypen

1 U.a. wird die Nachfragegruppe, die lebenszyklisch Bedarfe an entsprechenden Wohnformen aufweist, in den nächsten Jahren zunehmend geringer werden.

breit vertreten ist. Allerdings wurde u.a. im Rahmen des Arbeitskreises „Wohnen in Nachbarschaften“ immer wieder der ► **Bedarf an modernen Miet- und Eigentumswohnungen** formuliert, die seniorengerecht und auch geräumig sein sollten, da es in der Stadt entsprechende Angebote nicht in wünschenswertem Umfang gibt.

2.4.2 Gewerbe

Der ► **JadeWeserPort** bietet erhebliche Chancen für die Stadt Wilhelmshaven, erfordert aber auch viel Fläche. Für die erwarteten Folgebetriebe stehen knapp 650 ha als ► **Flächenpotenziale für Industrie und Gewerbe** zur Verfügung.

Das ► **Nicht-Vorhandensein großflächiger Einzelhandelseinrichtungen** im Umland Wilhelmshavens ist augenfällig und könnte ► **Chancen für eine künftige Innenentwicklung** der Stadt bieten, da hier Flächenpotenziale zur Verfügung stehen. Gesamtwirtschaftlich und in der mittelfristigen Kostenberechnung werden sich diese Standorte rechnen und zu einer Erhöhung der kompakten und erreichbaren Stadt beitragen.

Flächen und Räume für die Ansiedlung neuer oder Erweiterung bestehender Betriebe stehen in der Stadt hinreichend in integrierten Lagen und in unterschiedlichen Qualitäten zur Verfügung. Es sollte vielmehr vor der Ausweisung weiterer neuer Gewerbeflächen genauestens geprüft werden, ob die vorhandenen Flächenpotenziale nicht ausreichen. Hierbei muss jedoch berücksichtigt werden, dass nicht alle freiwerdenden Gewerbeflächen in der Stadt den Standortanforderungen von Unternehmen entsprechen und sorgsam zwischen der Berücksichtigung von Investorenwünschen und den Erfordernissen einer nachhaltigen Stadtentwicklung abgewogen werden muss.

2.5 Grün- und Freiflächen

Wilhelmshaven verfügt über einen hohen Grünflächenanteil. Durch Personaleinsparungen und Kostenreduzierungen musste eine ► **Reduzierung der Pflege der öffentlichen Grün- und Freiflächen** stattfinden, die durchaus auf Akzeptanz stößt, sofern es gelingt, Vermüllung zu verhindern.

Bei „verunkrauteten“ Pflasterflächen werden in jüngerer Vergangenheit wieder verstärkt Pestizide eingesetzt. Derzeit befindet sich allerdings ein Gutachten in Arbeit, das ► **die Möglichkeiten einer alternativen Flächengestaltung und Entsiegelungspotenziale prüft**. Ergebnisse werden im Sommer 2005 erwartet.

Hintergrund des Gutachtens ist u.a. die Tatsache, dass die Auswirkungen der ► **fortschreitenden Versiegelung** dazu führen, dass die vorhandenen Regenwasserentwässerungssysteme an ihre Grenzen stoßen.

Für die nächsten Jahre sind Ideen und Ansätze zu entwickeln, wie ► **brachfallende und/oder untergenutzte Freiflächen** als Potenziale entwickelt werden können. Entsprechende Beispiele können z.B. temporäre Zwischennutzung von Flächen darstellen, an denen neue Kooperationen (z.B. in Form von Gestattungsvereinbarungen

2 Auch hier weist Wilhelmshaven mit einer Eigentümerquote von 25% einen im niedersächsischen Vergleich geringen Wert auf.

hinsichtlich der Nutzung und Pflege von wohnungsnahen Freiflächen für Spiel, Sport, Erholung) erprobt werden können.

Um die Qualitäten der geringer werdenden Ressourcen erlebbar werden zu lassen, bietet Stadtbau erhebliche Chancen für die ► **(Weiter-)Entwicklung von Grün- und Freiflächen**, z.B. durch Vernetzung bislang vereinzelter Grünflächen durch auf-gegebene andere Flächennutzungen.

2.6 Städtebau

Wilhelmshaven weist eine ► **Vielzahl städtebaulicher Qualitäten und architektonischer Kleinode** auf (z.B. Kaiser-Wilhelm-Brücke, durchgrünte Gartenstädte, Gebäude aus der wilhelminischen Zeit), denen Schlüsselfunktionen für ein attraktives Wohnen und Leben in der Stadt zukommen könnten. Viele dieser Qualitäten sind nicht ohne weiteres zu entdecken, vieles wird nicht in ausreichendem Maße geschätzt. Diese Qualitäten stärker in das öffentliche Bewusstsein zu befördern, sie entsprechend ihrer Wertigkeit nach innen und außen zu kommunizieren, kommt zukünftig zentrale Bedeutung zu, um sie im Sinne einer positiven Profilbildung für die Stadt besser nutzen zu können (z.B. durch eine Zusammenstellung jener Orte mit städtebaulichen und/oder architektonischen Qualitäten in Form einer Broschüre (Architektur- und Städtebau-Wegweiser durch Wilhelmshaven) oder ausgewiesener Fahrrad- oder Fußwegeroute mit erläuterndem Stadtplan).

Zugleich gibt es jedoch auch ► **viele Kilometer unattraktiver Wohn- und Geschäftslagen**, insbesondere entlang der Hauptverkehrsstraßen (z.B. Göker-, Bismarckstraße). Diese Straßen, die zugleich tw. Eingangsbereiche und damit Visitenkarten der Stadt darstellen, sind insbesondere geprägt durch hohe verkehrliche Belastungen und unattraktive Gebäudesubstanz. In der Folge stellen viele dieser Straßenabschnitte Schwerpunkte des Wohnungs- und auch gewerblichen Leerstandes bzw. hoher Fluktuation dar, eine Folge, die sich vermutlich in den nächsten Jahren weiter ausprägen wird. Hier sind geeignete Maßnahmen zur Veränderung der Situation herbeizuführen, um ein (gast-)freundlicheres Bild der Stadt zu zeichnen (z.B. durch Begrünungen, Umbaumaßnahmen, Flüsterasphalt, Querschnittsreduzierungen).

Zugleich bieten Teile dieser ► **Straßenzüge Potenziale für Umnutzung**, z. B. für alternative Wohn- und Arbeitsformen, für gewerbliche Nutzungen, für bestimmte - weniger lärmempfindliche - Zielgruppen (z.B. junge Erwachsene).

2.7 Wirtschaftsstruktur und Arbeitsmarkt

Die wirtschaftliche Situation Wilhelmshavens ist äußerst ambivalent. So ist z.B. die Kennzahl „Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Einwohner/in“ für Wilhelmshaven exorbitant hoch und konkurriert mit der Stadt sowie dem Landkreis München um die Spitzenposition in Deutschland. Allerdings wird dieses BIP in Wilhelmshaven – im Gegensatz zum wertschöpfenden München - zu einem sehr großen Teil nur durch die Ölpipeline gepumpt, ohne dass die Stadt materiell etwas davon hätte.

Tab. 2: Bruttoinlandsprodukt pro Einwohner/in

Gebietseinheit	BIP pro EW in Euro	Index
München, Landkreis	58 067,3	283
München, Kreisfreie Stadt	53 618,0	262
Wilhelmshaven, Kreisfreie Stadt	52 843,4	258
Hannover, Kreisfreie Stadt	42 189,6	206
Wolfsburg, Kreisfreie Stadt	40 699,0	199
Emden, Kreisfreie Stadt	37 013,8	181
Oldenburg, Kreisfreie Stadt	31 893,8	156
Deutschland	22 748,1	111
Niedersachsen	20 862,4	102
Wesermarsch	17 507,3	85
Friesland	15 713,7	77
Wittmund	15 025,3	73
Cuxhaven	14 500,4	71
Delmenhorst, Kreisfreie Stadt	14 551,4	71
Aurich	13 888,1	68
Leer	13 871,4	68
Index 100=Durchschnitt der 15 alten EU-Staaten		

Quelle: <http://finanzen.focus.msn.de>, 2005, eigene Darstellung

Die kritische wirtschaftliche Situation Wilhelmshavens ist Hauptauslöser der problematischen städtischen Dynamik: Wäre der Besatz an leistungsfähigen Betrieben, das Angebot an Arbeitsplätzen und das Einkommensniveau wesentlich besser, so wäre „Stadtumbau“ kein Thema für Wilhelmshaven, sondern es müsste auf klassische Weise mit den Problemen von Stadtentwicklung unter expansiven Bedingungen umgegangen werden.

Die Akquisition und Neuansiedlung von Betrieben und Arbeitsplätzen wird auch zukünftig vorrangiges Ziel der Stadt sein. Als wichtigster Erfolg ist in diesem Zusammenhang der Bau des deutschen Tiefwasserhafens JadeWeserPort in Wilhelmshaven zu nennen. Aber selbst ein Ansiedlungserfolg in dieser Größenordnung wird nicht ausreichen, die demografische Entwicklung auszugleichen. Die Betrachtung der wirtschaftlichen Situation erfolgt an dieser Stelle deshalb vorrangig unter dem Blickwinkel, inwieweit Wechselbeziehungen mit der Stadtumbausituation bzw. dem demografischen Wandel in Wilhelmshaven bestehen. In diesem Zusammenhang ist deshalb von besonderem Interesse, inwieweit die Wilhelmshavener Betriebe – und damit die von ihnen angebotenen Arbeitsplätze – von Alterung und Rückgang der Einwohner/innen der Stadt betroffen sind.

Hier muss differenziert werden zwischen Betrieben, deren Einzugsbereich für Personal und Produkte lokal bzw. regional ausgerichtet ist und jenen, deren Einzugsbereich weit darüber hinaus reicht.

Betriebe mit lokalem bzw. regionalem Markt

Diese Kategorie ist naturgemäß besonders von Einwohnerrückgang (= Kundenschwund) und Bevölkerungsalterung (= Nachfrageveränderung) betroffen. Während der Einwohnerrückgang von den Betrieben nur durch eine Ausweitung des Einzugsbereichs in der Region bzw. darüber hinaus zu kompensieren ist, bietet die Alterung auch konkrete Chancen für Betriebe, die dies als Herausforderung begreifen und ihre Angebotspalette um spezifische Produkte erweitern.

In den Arbeitskreisen „Wirtschaftliche Basis“ und „Handel im Wandel“ wurde versucht, diese Sichtweise zu vermitteln. Ende 2004 fand in Kooperation mit der Kreishandwerkerschaft eine Informationsveranstaltung statt, bei der ein Referent der Handwerkskammer Düsseldorf über Erfahrungen berichtete, die bei der Einführung eines Qualifikations- und Angebotsschwerpunkts „Wohnen im Alter“ gemacht wurden:

- Die Thematik „Wohnen im Alter“ ist kein „Selbstläufer“, sondern sie bedarf intensiver begleitender Maßnahmen. Information und Aufklärung sind notwendig, um Nachfrager/innen und Anbieter/innen von Dienst- und Bauleistungen für seniorenrechtliches Wohnen zu sensibilisieren (z.B. durch allgemeine Öffentlichkeitsarbeit, Seminare zur Sensibilisierung von Multiplikator/innen im Seniorenmarkt, Qualifizierung von Handwerksbetrieben, Veröffentlichung eines Handwerkerverzeichnisses).
- Lokalen Netzwerken, die den Zugang zu den potenziellen Nachfrager/innen erleichtern können, kommt eine enorme Bedeutung zu. Dies trifft z.B. auf Pflegedienste zu, die den direkten Kontakt zu Senior/innen haben und im Bedarfsfall auf spezielle Angebote des Handwerks verweisen könnten.
- Die Handwerkskammer Düsseldorf bot an, dass sich die entsprechend spezialisierten Wilhelmshavener Handwerksbetriebe auf der Homepage www.wia-handwerk.de eintragen lassen können. Voraussetzung hierfür ist 1. die Mitgliedschaft in der Innung und 2. der Nachweis der entsprechenden Qualifikation.
- Der Bauverein Rüstringen bot an, die bereits seit über 10 Jahren vorhandene Beratungskompetenz zum Bereich „Wohnen im Alter“ über den eigenen Bestand hinaus für die gesamte Stadt zur Verfügung zu stellen.
- Es wurde vereinbart, weitere Schritte zur Einrichtung einer Musterwohnung für barrierefreies und seniorenrechtliches Wohnen zu unternehmen.

Betriebe mit überregionalem Markt

Die in Wilhelmshaven ansässigen Großbetriebe sind mit ihren Absatz- und Personalmärkten nicht von den lokalen oder regionalen Entwicklungen – und damit vordergründig auch nicht vom demografischen Wandel an ihrem Standort - abhängig. Dies muss – neben dem eigentlich bedauerlichen Effekt einer fehlenden lokalen Verwurzelung – aber auch als Potenzial gesehen werden: Es gibt in Wilhelmshaven wichtige Wirtschaftsbetriebe, die die Konsequenzen der Alterung der lokalen Bevölkerung (weitgehend) problemlos durch unternehmerisches Handeln ausgleichen können.

Allerdings wird der demografische Wandel indirekt Wirkung entfalten. Denn während Wilhelmshaven Einwohner/innen verliert, besteht die Gefahr, dass sich in Folge die Wohnqualität in der Stadt verringert (Ausdünnung der Wohnfolge-Infrastruktur, strukturelle Veränderungen z.B. der Schullandschaft etc., s. Kap. 1). Dies wiederum wird eine Abnahme der Lagegunst für qualitativ anspruchsvolle Wohnungsnachfrager/innen zur Folge haben (z.B. Führungskräfte der größeren Betriebe in Wilhelmshaven). Sollten diese Kräfte keine adäquaten Ausweichstandorte im Umland finden, so verschlechtern sich die Möglichkeiten der Personalakquisition für die Betriebe, die sie durch finanziell bessere Anreize ausgleichen müssten – d.h. die Arbeitskosten am Standort Wilhelmshaven erhöhen sich trotz sinkender Wohnungsmarktpreise.

Sonderfall JadeWeserPort

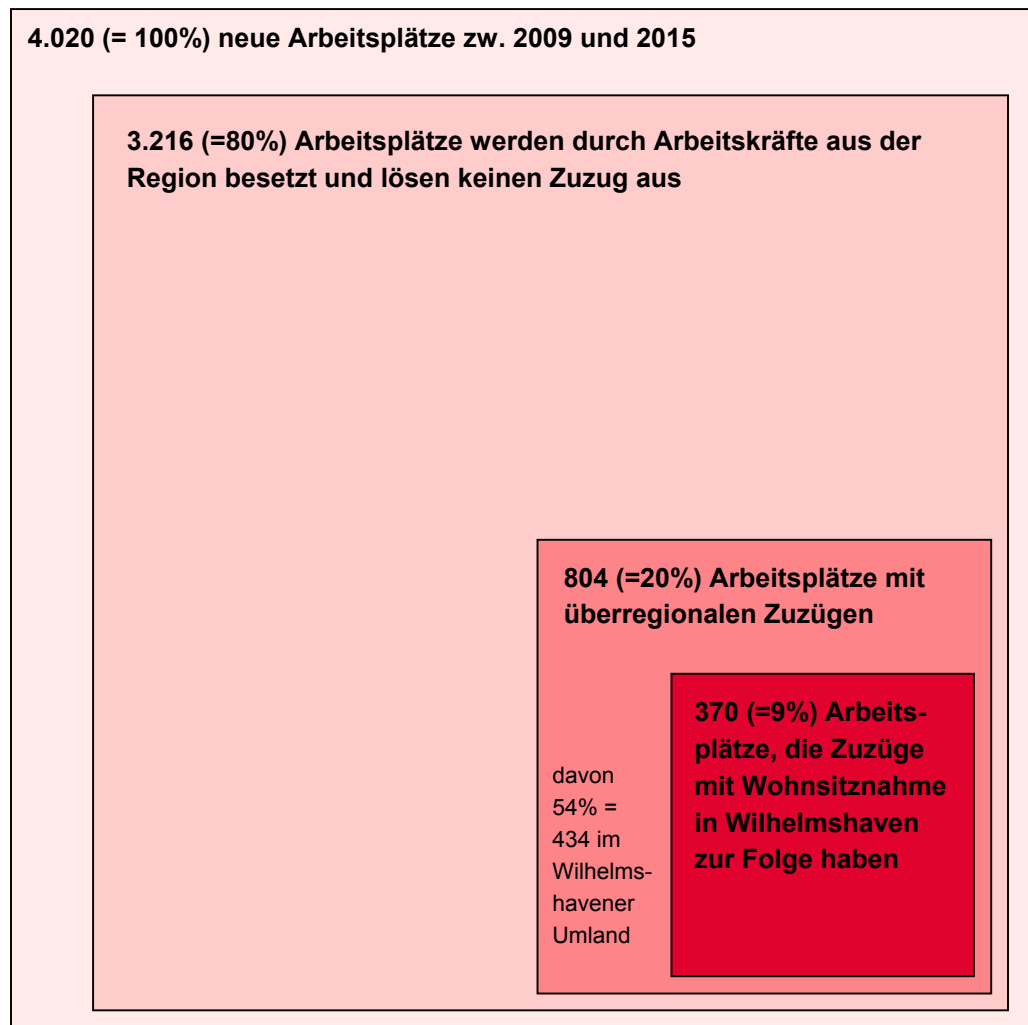
Die Ansiedlung des JadeWeserPorts ist ein Glücksfall für die Stadt. Die Schaffung von Tausenden von Arbeitsplätzen wird die Entwicklungsperspektiven Wilhelmshavens

nachdrücklich beeinflussen. Inwieweit dieser Effekt die negative Bevölkerungsentwicklung aufhalten oder gar umkehren kann, scheint jedoch fraglich. Die direkten Einwohnereffekte der JWP-Ansiedlung werden gemeinhin überschätzt. Veranschaulicht wird dies mit folgender Modellrechnung, die von einer mittleren Schaffung von 4.020 zusätzlichen Arbeitsplätzen zwischen 2009 und 2015 ausgeht³: Danach erfolgen in den Jahren 2009 bis 2015 ca. 370 tatsächlich arbeitsplatzbedingte Zuzüge nach Wilhelmshaven. Mit durchschnittlich je 2 zusätzlichen Haushaltsmitgliedern ziehen also wegen des JadeWeserPorts ca. 1.110 Menschen nach Wilhelmshaven⁴. Von 2004 bis 2015 wird die Stadt Wilhelmshaven aber bereits zwischen (optimistisch) 4.500 und (pessimistisch) 10.000 Einwohner/innen verloren haben, der Wanderungseffekt des JadeWeserPorts wird also nicht ausreichen, um den Einwohnerrückgang durch normale Alterung und Wanderungsverluste auszugleichen. Allerdings wird der Ausbau des Ineos-Chlorchemiewerks ebenfalls – wenn auch in geringerem Maße – zur Wohnungsgewinnung beitragen.

³ Die Gutachter (NIW und BAW) gehen – in Abhängigkeit von der Arbeitsplatzintensität und der Reichweite der anzusiedelnden Folgebetriebe – von einer Spanne von min. 2.280 und max. 5.760 Arbeitsplätzen aus, die im Terminalbetrieb, Verkehrswirtschaft/Logistik, Großhandel, sonstigen Dienstleistungen, Chemischer Industrie sowie durch regionale Einkommenssteigerungen in Dienstleistung und Handel entstehen.

⁴ Rechnet man nicht mit dem Mittelwert der Arbeitsplatzprognose sondern mit der prognostizierten Spanne, so ergäbe sich für den Zeitraum 2009 bis 2015 ein durch den JadeWeserPort verursachter Einwohnerzuzug zwischen 629 und 1.590 Personen. Auch der Maximalwert liegt noch weit unterhalb des ansonsten zu erwartenden Bevölkerungsrückgangs.

Abb. 41: Arbeitsplatzprognosen zw. 2009 und 2015 und resultierende Einwohnereffekte



Quelle: Eigene Berechnungen, eigene Darstellung

2.8 Sozialstruktur

Die Sozialstruktur in Wilhelmshaven wird u.a. geprägt durch den

► **überdurchschnittlich hohen Anteil an Personen, die von Transfereinkommen leben**, insbesondere Frauen und Kinder. Zur Erklärung kann herangezogen werden, dass bedingt durch den Niedergang der beschäftigungsintensiven Industrien und Gewerbe zunehmend mehr Menschen ihre Arbeitsplätze verloren und keine Alternative fanden bzw. finden. Darüber hinaus scheinen vielfach Menschen mit unsicherer Lebensperspektive aus dem ländlich strukturierten Umland nach Wilhelmshaven zu ziehen, da für sie hier eher Möglichkeiten des „Abtauchens“ bestehen. Der hohe Anteil von Menschen mit sozialen Problemen bedeutet einerseits vielfältige Belastungen für die Stadt (Wohngeldzuschüsse, Sozialhilfe, vermehrte Probleme in Kindergärten und Schulen usw.), andererseits handelt es sich in der Regel um recht „sesshafte“ Haushalte. Veränderungen ihrer Lebenssituation scheinen nur über entsprechende Angebote zur Qualifizierung und Beschäftigung möglich zu sein.

Auffällig ist der im städtischen Durchschnitt ► **geringe Anteil an Haushalten ausländischer Nationalitäten**.⁵ Die „klassischen“ Ausländer-Haushalte konzentrieren sich vor allem in den Stadtteilen Innenstadt und Bant. Vielfach leben in diesen Haushalten (noch) ► **mehr Kinder** als in deutschen Haushalten. Bisherige Untersuchungen zeigen, dass Migrantenhaushalte ► **vor allem in die Kernstädte zuziehen**. Sie stellen in diesen Quartieren eine zentrale Bevölkerungsgruppe dar, deren Interessen und Qualitäten künftig gezielt für den Entwicklungsprozess genutzt werden sollten.

Nicht über Daten abbildbar ist das subjektiv wahrgenommene ► **Fehlen einer die städtischen Belange stark prägenden bürgerlichen Mittelschicht**, die durch Bildungsbürgertum und sozial engagiertes Unternehmertum gespeist wäre. Historie und Wirtschaftsstruktur haben ein Entstehen dieser Schichten in Wilhelmshaven nicht besonders beflügelt.

Mit dem bundesweiten Strukturwandel und der Neuausrichtung auf Wachstumspotenziale, die sich aus ► **dienstleistungsbezogenen Wirtschaftsunternehmen** ergeben, muss auch Wilhelmshaven sich neu positionieren und versuchen, die bestehenden Defizite auszugleichen. Mit einem Anwachsen dieses Personenkreises würde auch eine Stärkung der Kaufkraft einhergehen, die in Wilhelmshaven im niedersächsischen Vergleich unterdurchschnittlich ist.

2.9 Wohnungsbestand und Wohnungsmarkt

Der Wohnungsbestand in Wilhelmshaven entstand in einer Phase des wirtschaftlichen Aufstiegs – bedingt durch die Kriegsmarine - in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Die Arbeiterwohnquartiere in Form von Geschosswohnungsbauten (mit den entsprechenden Qualitäten und Mängeln) in verdichteten Quartieren wurden vielfach als reine Wohnquartiere konzipiert und umgesetzt (z.B. Fedderwardergroden, Siebethsburg, Altengroden-Nord). Diese ► **Wohnungen entsprechen heute vielfach nicht mehr den Anforderungen**, weder von der Lage noch von der Ausstattung her. In der Folge fehlen diesen Quartieren die nachziehenden Zielgruppen. Als Indikator für diese Aussage können die in diesen Gebieten über dem städtischen Durchschnitt liegenden ► **Wohnungsleerstände** gewertet werden. Hier ist zu prüfen, ob durch wohnungswirtschaftliche Maßnahmen (z.B. Modernisierungen, Zusammenlegungen – unter Berücksichtigung ökologischer Standards (vgl. u.a. AK „Wohnen in Nachbarschaften“)) neue Zielgruppen erschlossen werden können. Wenn entsprechende Optionen unrealistisch erscheinen, ist nach alternativen Möglichkeiten zu suchen, wie sie z.B. durch Nutzungswandel oder Nutzungsänderungen (s. Anhang A) herbeigeführt werden können. Auch Renaturierungen, insbesondere in verdichteten Quartieren, können attraktive Wege einer Anpassung an sich verändernde Bedarfe darstellen und zugleich die vielfach als zu beengte erlebten Quartiere auflockern, grüne Netze knüpfen und zur Durchgrünung beitragen. Bei allen künftigen Konzepten ist zu berücksichtigen, dass die Zahl der Haushalte in der Stadt in den nächsten Jahren weiterhin deutlich zurückgehen wird, so dass eine ► **städtebaulich und sozial verträgliche Reduzierung des Wohnungsbestandes** eines der wesentlichen Ziele sein sollte – wobei kreativ und intensiv entsprechende (Förder)Instrumente entwickelt wer-

⁵ Allerdings gibt es keine Angaben über die Anzahl der deutschstämmigen Bevölkerung aus den Staaten der GUS, da sie in der Statistik nicht als „Ausländer“ geführt werden.

den müssen. So prognostiziert die GEWOS im Auftrag der Wohnungswirtschaft aufgrund von Haushaltsprognosen für 2015 einen Wohnungsleerstand von ca. 13% in Wilhelmshaven⁶, das entspräche ca. 5.800 leer stehenden Wohnungen. Um diese Überhänge zu vermeiden, müsste sich die Zahl der Wohneinheiten von 44.250 (2004) auf ca. 38.500 (2015) reduzieren. Unter Berücksichtigung einer 3%igen Fluktuations- und Modernisierungsrate wären 2015 knapp 40.000 Wohnungen für die Stadt erforderlich. Diese Zahl lässt sich nur erreichen, indem der Gesamtbestand um ca. 4.250 Wohnungen reduziert wird. Diese Reduktion kann durch unterschiedliche Maßnahmen erfolgen, wie z.B.

- Wohnungszusammenlegungen,
- Abbrüche nicht mehr nachgefragter Wohnungen – vor allem im Bestand des mehrgeschossigen Wohnungsbaus in verdichteten Gebieten,
- Umnutzungen – u.a. mehrgeschossiger Gebäude entlang von Hauptverkehrsstraßen, die auf Grundlage einer Portfolio-Analyse erfolgen müssten.

2.9.1 Weitere Wohnbedarfe

Trotz auch heute schon bestehender Wohnungsüberhänge können ► **bestimmte Wohnwünsche in Wilhelmshaven nicht realisiert** werden. Dies drückt sich einerseits in der Fortzugsbefragung der Stadt aus, in der 66% der befragten Haushalte angeben, dass ihre neue Wohnung mehr Vorzüge biete als ihre zuvor in Wilhelmshaven bewohnte Wohnung. Mehrheitlich wurde dabei ausgesagt, dass die neue Wohnung ruhiger und landschaftlich schöner gelegen sei. Im AK „Wohnen in Nachbarschaften“ wurde ebenfalls formuliert, dass ► **die Nachfrage in bestimmten Wohnungsmarktsegmenten - insbesondere von älteren Menschen - in Wilhelmshaven derzeit nicht gedeckt** werden kann (z.B. Eigentums- oder Mietwohnungen mit gutem Standard zu bezahlbaren Preisen in Innenstadtnähe). Und nicht zuletzt eine Reihe von Betroffenenberichten deutet darauf hin, dass günstige Mietwohnungen vielfach in schlechtem baulichen und sonstigen Zustand sind oder in sozialen Brennpunkten liegen. Wohnungsneubauten scheinen für bestimmte Marktsegmente also durchaus marktfähig zu sein, sofern gezielt nachfragegerechte Neubautypologien realisiert werden (z.B. gehobener Geschosswohnungsbau mit vier bis max. fünf Wohneinheiten, Einfamilien-, Reihenhäuser). Um den Wohnungsüberhang nicht weiter zu erhöhen, sollten diese Neubauvorhaben anstelle nicht mehr nachgefragter Wohnungen errichtet werden (vgl. auch AK „Wohnen in Nachbarschaften“ und AK „Flächen, Strecken, Strukturen“).

Zunehmen wird in den nächsten Jahren sicherlich auch die Nachfrage nach guten Wohnungen, die für die zunehmende Anzahl Erwerbsloser und von Transfereinkommen lebender Haushalte bezahlbar sind. Diese Wohnungen werden vor allem im Bestand zu finden sein.

2.9.2 Wohneigentum

Dem Thema Eigentum kommt in Wilhelmshaven eine besondere Bedeutung zu: Traditionell ist in den klassischen Arbeiterstädten der ► **Eigentumsanteil recht gering**,

⁶ GEWOS Regionssteckbrief 2004

da der überwiegende Teil des Wohnungsbestandes durch Wohnungsbaugesellschaften oder Wohnungsgenossenschaften errichtet wurde. Wohnungen in der Hand größerer Unternehmen bieten - insbesondere in Veränderungszeiten und unter den positiven Bedingungen aufgeschlossener Wohnungsunternehmen, wie sie in Wilhelmshaven zu finden sind - wichtige Potenziale. Zum einen sind diese Wohnungen in der Regel in relativ gutem Zustand, zum anderen findet die Kommune in den Wohnungsunternehmen mögliche Kooperationspartnerinnen für die in den Stadtteilen anstehenden Entwicklungsaufgaben. Am Beispiel der Wilhelmshavener Südstadt mit ihrem hohen Anteil an Einzeleigentum im verdichteten Geschosswohnungsbau erweist sich das ► **Splitter Eigentum als Hindernis**, da sich kaum Steuerungsmöglichkeiten im Stadtteil bieten. ► **Privatisierung kann jedoch auch stabilisierend wirken**, wie die Erfahrungen der Wohnungsbaugesellschaft Jade mbH für Fedderwardergröden lauten. Eine dezidierte Bewertung von Privatisierungen kann an dieser Stelle nicht erfolgen. Allerdings ist vor einer zu starken Zersplitterung in Einzeleigentum zu warnen, da es immer schwieriger wird, „alle unter einen Hut zu bekommen“ und handlungsfähig zu bleiben, zumal wenn der Selbstnutzeranteil der ersten Eigentümergeneration immer geringer wird. Für die Zukunft sollten weitere Modelle an Wohneigentumsformen (z.B. Genossenschaften, Vergabe von Erbbaurechten) geprüft werden, inwiefern sie ggf. eine Alternative zum Privateigentum oder Wohnungsunternehmen darstellen können.

2.10 Boden- und Immobilienmarkt

Die Einordnung des Boden- und Immobilienmarkts in Wilhelmshaven muss zum einen regional erfolgen, zum anderen aber auch in einen übergeordneten Kontext gestellt werden.

Die regionale Betrachtung macht deutlich, dass ► **das Preisniveau sowohl bei Mieten als auch bei Bodenpreisen im städtischen Vergleich sehr niedrig ist**. Aber: Wilhelmshaven konkurriert – was das Boden- und Immobilienpreisniveau betrifft – nicht mit Aurich, Oldenburg oder Bremerhaven, sondern zuerst mit dem direkten ländlichen Umland. Und hier zeigt sich das typische Stadt-Land-Gefälle, wenn auch auf niedrigerem Niveau als andernorts. Ein Ausgleich des Preisunterschiedes zugunsten Wilhelmshavens ist nicht vorstellbar. Im Gegenteil - die Stadt muss sich darauf konzentrieren zu belegen, warum die Preisunterschiede zwischen Kernstadt und Umland gerechtfertigt sind und ► **welche (auch monetären) Vorteile für das teurere Wohnen im städtischen Bereich zu bekommen sind**. Entsprechende Strategien sollen über die im Herbst 2005 ihre Arbeit aufnehmende Neubürgeragentur vermittelt werden. Darüber hinaus bleibt zu prüfen, wie es gelingen kann, städtebaulich kalkulierte Preise von Neubaugebieten zu errechnen und zu vermarkten.

Die Sicherheit, die bei Investitionen in den Grundstücks- und Immobilienmarkt jahrzehntelang vorhanden war, wird zukünftig – zumindest auf mittlere Sicht – nicht mehr generell zu realisieren sein. Finanzberater/innen raten inzwischen dazu, nicht mehr unbedenken jede Immobilie zu kaufen, sondern sehr genau auf deren Werthaltigkeit zu achten. Die Praxis, bei „Nichtgefallen“ einfach weiter zu verkaufen und dabei zumindest keinen Verlust zu erleiden, wird nur in besonders gesuchten Lagen weiterhin möglich sein. Die Kriterien, nach denen die Güte einer Lage zukünftig beurteilt werden wird, werden sich – gerade auch aufgrund des demografischen Wandels – grund-

legend ändern. Hier ist zum Beispiel zu erwarten, dass wegen der Ausdünnung der Infrastruktur am Stadtrand oder im Umland der Städte eine Renaissance bestimmter städtischer Lagen eintreten wird, die zu entsprechenden Nachfrageeffekten am Bodenmarkt führt. Im Falle Wilhelmshavens ist davon auszugehen, dass die peripheren Lagen in Fedderwarden und Sengwarden von Nachfragerückgang und Wertverlust betroffen sein werden, während (heute noch) nachfrageschwache ► **innenstadt-nahe Lagen mit gutem Qualitäts- und Versorgungsniveau in der Beliebtheit zunehmen** werden.

2.11 Infrastruktur und Grundversorgung

2.11.1 Kindergärten

Die Kindergärten in Wilhelmshaven befinden sich alle in freier oder konfessioneller Trägerschaft und werden durch das Jugendamt der Stadt koordiniert. Trägerübergreifend wird die Erfahrung gemacht, dass für die Betreuung der Kinder zu wenig Mittel eingesetzt werden, nicht zuletzt angesichts steigender Kinderzahlen mit höherem Betreuungsaufwand. Als Ziele kristallisierten sich im entsprechenden Stadtumbau-Arbeitskreis heraus, dass u.a. in bestimmten Teilräumen der Stadt aufgrund der sozialen Problemlagen kleinere Gruppengrößen, ein Ausbau des Integrationsbereiches und die Umsetzung von Präventionskonzepten wünschenswert wären. Ein leichter Überhang an Plätzen sollte für zuwandernde Haushalte vorgehalten werden, um damit den Standortvorteil Wilhelmshavens gegenüber dem Umland zu erhöhen. Angesichts der hohen Zahl (verhaltens)auffälliger Kinder aus sozial schwachen Familien ist der Ausbau weiterer Ganztagsplätze im Kindergartenbereich erforderlich.

Während der Arbeit des Arbeitskreises stellte sich heraus, dass es ein aufeinander abgestimmtes Vorgehen der Kindergärten nicht geben wird, da letztendlich die Nachfrage das Angebot bestimmt und die Träger sich ein individuelles Handeln vorbehalten wollen.

2.11.2 Schulen

Im Bereich der öffentlichen Schulen hat in Wilhelmshaven in den vergangenen Jahren bereits eine „Verschlankung“ eingesetzt (u.a. Zusammenlegung zweier Realschulen, Schließung von zwei Grundschulen, Verringerung der Grundschulklassen). Dennoch werden im Bereich der Grundschulen aufgrund des demografischen Wandels in den nächsten Jahren weitere deutlich Veränderungen stattfinden müssen, u.a. in Form von ► **Schulschließungen in nicht unerheblichem Umfang** – wenn die Entwicklung wie prognostiziert eintritt. Die Schulentwicklungsplanung wird vom zuständigen Fachbereich als gesamtstädtisches Konzept betrieben. Hier wird es in nächster Zeit darauf ankommen, es mit den aus anderen Bereichen hinzu kommenden Anforderungen zu verschneiden und Kriterien zur Bewertung der unterschiedlichen Schulstandorte (Lage im Raum, Zustand und Ausstattung des Gebäudes, zu erwartende Kinderzahlen usw.) zu entwickeln, die zu einer auch längerfristig tragfähigen Sicherung des Grundschulbestandes führen.

2.11.3 Sport

Die ersten nicht gedeckten Sportstätten in der Stadt wurden bereits vor einigen Jahren umgenutzt, da eine erforderliche Auslastung nicht mehr gewährleistet war. Dies gilt z.B. für Tennisplätze, deren Anzahl gemessen an der aktuellen Nachfrage, überdimensioniert ist. Hier, wie auch auf anderen untergenutzten Sportplätzen sind ► **Umbaupotenziale** vorhanden (vgl. auch AK „Flächen, Strecken, Strukturen“).

Darüber hinaus bieten sich ► **Chancen für Sport und Bewegung durch den Stadtumbau**, indem z.B. Brachflächen und leer stehende Gebäude für Spiel und Bewegung (zwischen)genutzt werden. Bei der Verteilung der Sportstätten im Stadtgebiet fällt auf, dass es in bestimmten, besonders ► **in den verdichteten Stadtteilen, nur wenige fußläufig zu erreichende Angebote** gibt. Angesichts der hier leerstehenden Gebäude oder brachfallenden Flächen sind Anforderungen des Sports bei Überlegungen für entsprechende Nachnutzungen in die Diskussion mit einzubeziehen.

Insbesondere Haushalte mit Kindern und autolose Haushalte werden diese Qualitäten positiv wahrnehmen und sich bei ihrer Wohnstandortbewertung und –wahl hiervon beeinflussen lassen. Auch könnte durch die Freigabe überdimensionierter Verkehrsflächen ein Mehr an Qualitäten, z.B. für den Radverkehr oder das Inlineskaten, entstehen.

2.11.4 Kultur und Freizeit

Die bestehenden ► **Kultur- und Freizeiteinrichtungen stellen ein erhebliches Potenzial** dar und ziehen viele Besucher/innen auch weit über die Stadtgrenzen hinaus nach Wilhelmshaven. Räumlich gesehen konzentrieren sich die Angebote vor allem auf den Bereich der Innenstadt. Bei vielen der Einrichtungen haben in den vergangenen Jahren bereits Anpassungsprozesse an die sich verändernden Bedarfe stattgefunden (z.B. Landesbühne, Stadtbibliothek), weitere Anpassungen werden in den nächsten Jahren erforderlich werden. Mit den „Kulturpolitischen Leitlinien“ hat sich die Stadt positioniert hinsichtlich ihrer künftigen Schwerpunkte und den ihnen zugrunde liegenden Bewertungskriterien. Für alle anderen Einrichtungen liegen keine Steuerungsmöglichkeiten vor, hier gilt – ähnlich wie für die Kindergärten – der Grundsatz: Die Nachfrage bestimmt das Angebot.

2.11.5 Verkehr

Radverkehr:

Wilhelmshaven hätte allein schon aufgrund seiner Größe, der Stadtstruktur und der Topographie das Potenzial zu einer ► **radfahrerfreundlichen Stadt**. Um den Anteil des Radverkehrs am Modal Split und damit die Attraktivität der Stadt zu erhöhen, wäre ein weiterer Ausbau einer radverkehrsfreundlichen Gestaltung hilfreich, wie z.B. Radverkehrsanlagen entlang der Bismarckstraße und geeignete Infrastruktureinrichtungen. Das der Radverkehrsplanung zugrunde liegende Konzept ist fast 20 Jahre alt und berücksichtigt entsprechend die aktuellen Wegeverbindungen nicht. Eine Fortschreibung bzw. Überarbeitung ist dringend erforderlich, wobei vor allem die Aspekte Radverkehrsführung, sichere Straßenquerungen und Beschilderung thematisiert werden müssen.

Inhaltlich erforderlich, wenn sich die Stadt als radfahrerfreundlich profilieren will, ist ein/e Fahrradbeauftragte/r mit entsprechenden Befugnissen, wobei es sich dabei jedoch nicht um eine Pflichtaufgabe der Gemeinde handelt.

Kfz-Verkehr:

Besonders im AK „Flächen, Strecken, Strukturen“ wurde darauf hingewiesen, dass die ► **Straßen-Verkehrsinfrastruktur in Wilhelmshaven teilweise überdimensioniert** ist (z.B. im Vergleich zur Situation in Oldenburg). Insbesondere die tw. vierspurigen Hauptverkehrsstraßen (z.B. Friedrich-Paffrath-, Bismarck-, Peterstraße usw.) sind, bis auf die Kreuzungsbereiche mit einzelnen Abbiegespuren, sehr großzügig bemessen und bieten ► **Potenziale, die Straßenräume städtebaulich aufzuwerten**. Eine Attraktivitätserhöhung der Hauptverkehrsstraßen könnte auch einen Beitrag zur Reduzierung des Wohnungs- und Geschäftsleerstand entlang dieser Räume leisten.

Die Stadt verfügt über ein ► **großes Parkraumangebot**. Dieses findet sich sowohl in den Straßenräumen, auf gesonderten Park- und Stellplätzen als auch in Parkhäusern. Insbesondere letztere sind teilweise sehr großzügig bemessen und weisen viele untergenutzte Flächen auf. Hinsichtlich des ruhenden Autoverkehrs ist ein abgestimmtes, stadtquartiersübergreifendes Vorgehen notwendig, um ggf. Flächenpotenziale für andere Nutzungen und städtebauliche Aufwertungen der Quartiere entwickeln zu können (z.B. durch Verlagerung des Parkverkehrs aus den Straßenzügen in die Parkhäuser, Rückbau nicht mehr genutzter Parkhäuser, Umnutzung von leer stehenden Parkhäusern).

Öffentlicher Verkehr:

Im Bereich des regionalen Schienen-Personen-Nahverkehrs (SPNV) konnten seit 2000 deutliche Steigerungen der Fahrgastzahlen verbucht werden, was auf den Wechsel der Betreibergesellschaft und die damit u.a. einhergehende Einführung neuer, moderner Fahrzeuge auf den Strecken von und nach Wilhelmshaven zurückgeführt wird. Hinzu kommt, dass durch den in der Region verankerten Bahnbetreiber NordWestBahn die Chance besteht, im Rahmen von Kooperationen Angebote der Stadt Wilhelmshaven besser zu vermarkten und dadurch einem größeren Kreis an Interessierten zugänglich zu machen.

Der ÖPNV ist – besonders auch für ältere Menschen - von hoher Bedeutung und es gilt, ihn zu stärken. Das in Wilhelmshaven vorhandene innerstädtische Busnetz bietet nach Auskunft der Betreiber eine höchstmögliche Flexibilität und kann kurzfristig an stadtstrukturelle Veränderungen angepasst werden. Durch Kooperationen, z.B. mit dem Einzelhandel und touristischen Einrichtungen, kann dieses Netz gestärkt werden, so dass auch in Zukunft attraktive Taktverkehre mit einer entsprechenden Anzahl Fahrten angeboten werden können.

2.11.6 Ver- und Entsorgung:

Im Bereich der Ver- und Entsorgung sind nach Auskunft der Betreiber in Wilhelmshaven noch keine Auswirkungen des demografischen Wandels spürbar. Die Gas-, Elektrizitäts- und Wasserwerke Wilhelmshaven (GEW) bauen derzeit ein GIS-gestütztes Beobachtungssystem auf, um Standzeiten der Wasserversorgung dauerhaft zu beobachten. Derzeit weisen die laufend durchgeführten Wasseruntersuchun-

gen keine Probleme auf, es wird jedoch erwartet, dass sich dies in Zukunft ändert. Auch hier kann das Beobachtungssystem helfen, Veränderungen schnell erkennen und darauf reagieren zu können.

Auch im Bereich der Abwasserentsorgung werden noch keine sichtbaren Veränderungen formuliert. Dies ist vor allem auf das System der Mischentwässerung zurückzuführen, das in weiten Teilen Wilhelmshavens (Südstadt und Stadtmitte) vorhanden ist und bei dem der Regenwasseranteil mengenmäßig überwiegt.

Verbrauchsrückgänge im Wasser-, Strom- und Gasbereich sind sowohl auf die geringere werdende Bevölkerung als auch auf Einsparpotenziale zurückzuführen, die in den letzten Jahren ihre Wirkung entfalteten (z.B. Wasserspartaste, Stromspargeräte) und die zu einer Steigerung der Kosten für das Ver- und Entsorgungssystem führten und noch weiter führen werden. Hauptursache der ► **Kostensteigerung ist der hohe Fixkostenanteil (Leitungen)** und der geringe Verbrauchskostenanteil an den Gesamtkosten. Die Verbrauchsrückgänge im Wasserbereich wirken sich entsprechend auch auf die Schmutzwasserentsorgung aus, weil die Abwassergebühren an den Frischwasserverbrauch gekoppelt sind.

Die anstehenden Veränderungen in der Abfallentsorgung durch die Schließung der Deponie in Wilhelmshaven führten zum Abschluss von Verträgen mit dem Abfallzweckverband Friesland/Wittmund für die Entsorgung von Rest- und Bioabfällen. Die Entsorgung dieser Abfälle ist somit mindestens bis 2020 gewährleistet.

Die Entsorgung anderer Abfälle aus Haushaltungen erfolgt in entsprechenden anderen Entsorgungsanlagen (Verwertung bzw. Beseitigung). Dass in diesen Verträgen keine Mindestanlieferungsmengen vereinbart wurden, schließt diesbezügliche Kostenerhöhungen durch Mindermengen aus. Trotzdem führen reduzierte Abfallmengen tendenziell zu steigenden Kosten für die Nutzer der Einrichtung, da auch hier ein nicht unerheblicher hoher Fixkostenanteil besteht. Auswirkungen auf die Abfallmengen bestehen durch geänderte Rahmenbedingungen. So erlaubt die Gewerbeabfallverordnung den Gewerbebetrieben ihre Abfälle zur Verwertung überwiegend außerhalb der kommunalen Sammlung zu entsorgen und nur einen kleinen Pflichtbehälter für die verbleibenden hausmüllähnlichen Gewerbeabfälle zu nutzen.

2.12 Kooperationsstrukturen

Wie im Kapitel 1.10 (Kooperationsstrukturen) deutlich wurde, kooperiert die Stadt zwar bei vielerlei Themen mit den Nachbargemeinden und –kreisen, es bestehen derzeit aber keine regionalen Kooperationen zwischen Wilhelmshaven und seinem Umland, in denen das Thema „Schrumpfung“ oder „qualitatives Wachstum“ diskutiert wird.

Dies lässt sich aus der Schwierigkeit heraus erklären, dieses noch relativ neue Thema überhaupt zur Sprache zu bringen, wird damit doch schnell ein vermeintlich negatives Image verbunden. Zum anderen erweisen sich entsprechend „heikle“ Themen insbesondere in Situationen, die auch durch ein gewisses Maß an Konkurrenz geprägt sind, als problematisch. Dies gilt auch für das „schrumpfende“ Wilhelmshaven und das noch leicht wachsende Umland.

Dennoch scheint es in nächster Zeit eine der vordringlichen Aufgaben zu sein, den ► **demografischen Wandel und seine Auswirkungen auf die Städte im Nordwesten** in den regionalen Gremien zu thematisieren und zu diskutieren. Dieses erscheint vor

allem vor dem Hintergrund einer europäischen Sichtweise besonders dringlich, denn die Region Wilhelmshaven/Friesland bildet hier ein Schlusslicht, das ansonsten gegenüber besser aufgestellten norddeutschen Regionen (wie z.B. Region Hannover, Region Braunschweig, Metropolregion Hamburg) keine Chancen hat, wahrgenommen zu werden. Mit der Gründung der Metropolregion Bremen/Oldenburg bieten sich auch für Wilhelmshaven Möglichkeiten, die unterstützend für die Entwicklung der Stadt wirken können.

Ziel entsprechender Gespräche muss die Vereinbarung von Themenfeldern und Strategien sein, die ein gemeinsames Handeln erforderlich machen, um die ruinöse Konkurrenz - sei es um Bewohnerschaft, Flächen, Betriebe oder Infrastruktureinrichtungen - nicht weiter fortzuführen, sondern die Region als gemeinsamen Standort zu entwickeln, in der sich ► **interne Arbeitsteilungen als Selbstverständlichkeit etablieren** können.

Wenn es der Stadt Wilhelmshaven gelänge, einen ersten Schritt zu gehen, würde ihr sicherlich eine gewisse ► **Vorreiterrolle** zukommen.

2.13 Öffentlichkeitsarbeit, Image

Vielfach wird die Stimmung in der Stadt als negativ und deprimiert beschrieben, die von einer gewissen Hoffnungslosigkeit geprägt ist, aus der heraus letztendlich keine Veränderungen hervorgehen können. Dieses ► **„Phänomen“ eines geringen Selbstbewusstseins** ist in vielen Stadtumbau-Städten zu finden und es bedarf erhöhter Anstrengungen, dieses positiv zu wenden. Tenor müsste ein starkes Identifikationsgefühl mit der Stadt sein, die Lust auf Aufbruch und Veränderungen hat. Um so eine Stimmung platzieren zu können, sind positive Identifikationsmöglichkeiten und Qualitäten der Stadt (z.B. bauhistorische Denkmäler, Aufenthalts- und Freizeitmöglichkeiten am Wasser, strukturpolitische Erfolge) herauszuarbeiten und intensiv z.B. über Imagewerbung und Stadtmarketing zu kommunizieren.

2.14 Fazit

In der Gesamtschau der unterschiedlichen Handlungsfelder wird deutlich, dass in Wilhelmshaven eine Vielzahl von Anknüpfungspunkten für eine zukünftige Stadtentwicklungspolitik bestehen, die sich einerseits dem Feld der (weiter) zu entwickelnden Potenziale, andererseits dem Feld der erforderlichen Veränderungen zuordnen lassen.

Als wesentliches neues Potenzial einer zukünftigen Entwicklung lässt sich das Alleinstellungsmerkmal „Wasserlage“ mit seinen zwischen Kernstadt und Strand befindlichen interessanten Bereichen herausarbeiten, das sich für Wohnen, Erholen/Freizeit, Tourismus und Dienstleistungen anbietet.

Ortsansässige Bevölkerung in der Stadt zu halten und neue Menschen für die Stadt zu gewinnen sind weitere zentrale Aufgaben. Große Aufmerksamkeit wird dabei den Haushalten mit Kindern zukommen, um ihren Anteil an der Stadtbevölkerung zu erhöhen. Aber auch die Anpassung an die zunehmende Zahl älterer und alter Menschen erfordert gezielte Auseinandersetzungen mit den sich verändernden Bedarfen. Bei all diesen Bemühungen ist auch im Auge zu behalten, dass sich die Gesamtzahl der Bevölkerung in der Stadt in der nächsten Zeit allen Prognosen nach weiterhin verrin-

gern wird. Die damit einhergehenden Qualitäten sind kenntlich und erlebbar zu machen, z.B. indem Neuentwicklungen vor allem im Bestand bzw. auf Bestandsflächen vorgenommen werden, um die vorhandenen Grün- und Freiräume zu erhalten bzw. neue zu schaffen.

Mit der Ausweisung von Gewerbe- und Industrieflächen im Bereich des JadeWeser-Ports verfügt die Stadt auch längerfristig über genügend Kapazitäten. Auch bei der Ausweisung neuer Einfamilienhausgebiete verfügt die Stadt über ausreichende Potenziale. Diese sollten nicht weiter ausgeschöpft werden.

Wilhelmshaven bietet eine Reihe städtebaulicher und architektonischer Potenziale, die jedoch vielfach nicht auf den ersten Blick zu erkennen sind – hier Veränderungen herbeizuführen ist ein zentraler Ansatzpunkt für künftige Stadtentwicklungsaktivitäten und des Stadtmarketings.

Die Stadt verfügt derzeit noch über eine relativ gute Ausstattung mit Infrastruktureinrichtungen. Im Verlauf der nächsten Jahre sind jedoch deutliche Einschnitte zu erwarten, wie sie sich aktuell bereits im Bereich Schulen zeigen. In Zukunft wird es vor allem darum gehen müssen, frühzeitig gesamtstädtische Konzepte zu entwickeln und die mit der Reduzierung einhergehenden Qualitäten zu kommunizieren, um eine Unterstützung der Öffentlichkeit für entsprechende Maßnahmen einzuwerben.

Darüber hinaus werden vor allem zwei weitere Themenfelder an Bedeutung zunehmen:

- Das weitere Bemühen um die Ansiedlung zukunftsfähiger, beschäftigungsintensiver klein- und mittelständischer Unternehmen, insbesondere aus dem privaten Dienstleistungsbereich, um mittel- und langfristig die Zahl der Beschäftigungsmöglichkeiten in der Stadt wieder zu erhöhen.
- Der Austausch und Verbund mit den umgebenden Städten und Landkreisen, um auf regionaler Ebene zu arbeitsteiligen Vereinbarungen zu gelangen und damit eine Chance zu erhalten, im europäischen Kontext wahrgenommen zu werden.

3 Potenziale für eine zukünftige Stadtentwicklungspolitik

Mit zunehmenden Mobilitätsmöglichkeiten und steigenden Mobilitätskosten gewinnt eine Profilierung von Standorten für die Wohnstandortwahl der privaten Haushalte an Bedeutung¹. Die Profilentwicklung beruht auf den vorhandenen Potenzialen und entwicklungsfähigen Besonderheiten eines Wohnquartiers, unter Berücksichtigung der jeweiligen Tragfähigkeit.

In Wilhelmshaven ist ein zentrales Alleinstellungsmerkmal der Kilometer lange Wasserzugang, der als wesentlicher Ansatzpunkt einer künftigen Stadtentwicklung genutzt werden sollte.

Dabei sind die Wasserzugänge eindeutigen Schwerpunktnutzungen zuzuordnen:

Die hafenbezogene Wirtschaft, das produzierende sowie emittierende Gewerbe ist auf den - autobahnnahen – Grodenflächen im Osten der Stadt zu konzentrieren, um die größere Nähe zur Nordsee, den JadeWeserPort und die Fühlungsvorteile zu anderen Betrieben nutzen zu können. Diese Ansiedlungspolitik sollte nicht nur für neue Betriebe gelten, sondern auch für die bereits zwischen der Schleuseninsel und dem Banter See ansässigen Betriebe, sind im Osten der Stadt doch ausreichend gewerblich zu nutzenden Flächen ausgewiesen worden, die auch emittierende Betriebe aufnehmen können.



=> Konzentration der hafenbezogenen Wirtschaft sowie des produzierenden und emittierenden Gewerbes im Osten der Stadt

Die Wasserlagen im Süden würden dadurch frei werden für eine weitere Profilierung Wilhelmshavens als eine „Grüne Stadt am Meer“. Wohnen, Arbeiten (Schwerpunkt: Dienstleistungen), Erholung und Tourismus sollten in diesem „Entwicklungskern“ die neuen Nutzungen darstellen und als solche angesiedelt und gefördert werden.²

¹ Für Betriebe sind hingegen vor allem ökonomische Gründe Ausschlag gebend für das Standortverhalten.

² Einen entsprechenden Beitrag kann u.a. der Anfang 2005 ausgeschriebene Investorenwettbewerb für ein knapp 5.000 qm großes Grundstück am Südstrand „in bester Promenadenlage“ nahe der Kaiser-Wilhelm-Brücke leisten.

=> Wasserlage im Süden der Stadt für eine Mischung aus Wohnen, Dienstleistungen, Erholung und Tourismus nutzen

Der Tourismus sollte durch die Stadthistorie weiter profiliert werden. Die Marine prägte und prägt noch heute die Stadt wesentlich, die Einflüsse sind sehr präsent und der maritime Geist spürbar.

=> Tourismusedwicklung durch marinehistorische Vergangenheit

Die Randlage der Stadt, umgeben von Wasser, freier Landschaft, guter Luft und nicht zuletzt die vielen Grün- und Freiflächen im Stadtgebiet führten zur Bezeichnung Wilhelmshavens als „Grüne Stadt am Meer“. Im Zeitalter einer immer gesundheitsbewusster werdenden Gesellschaft ist diese Qualität weiter zu befördern und zu kommunizieren.



=> Profilbildung durch Grün-, Freiraum- und Luftqualitäten



Aufgrund der Stadtgröße, der überschaubaren Strukturen, der guten Orientierungsmöglichkeiten bietet Wilhelmshaven einen überschaubaren und „persönlichen“ Lebensraum. Diese Eigenschaften gewinnen in einer zunehmend anonymer werdenden Gesellschaft für viele Bevölkerungsgruppen an Bedeutung. Ergänzend kommt als Qualität hinzu,

dass sich Wilhelmshaven im Vergleich zu vielen anderen Städten dadurch auszeichnet, dass es (noch) ein gutes Netz an - in den wohlhabenden 1960er/70er Jahren entstandenen - Infrastruktureinrichtungen gibt und die Stadt über herausragende Kultur- und Sportangebote verfügt.

=> Bewahrung eines „persönlichen“ Lebensraumes innerhalb einer überschaubaren Stadt mit guter Infrastrukturausstattung

Wilhelmshaven verfügt über einige herausragende städtebauliche und architektonische Qualitäten, über eine Reihe bauhistorischer Denkmäler und Elemente von hoher identitätsstiftender Bedeutung. Diese Bauhistorie ist zu wahren und verträglich mit Neuem zu ergänzen, um beides symbiotisch zusammen wachsen zu lassen.



=> Städtebauliche und bauhistorische Qualitäten sind mit Neuem weiterzuentwickeln

Das in der Innenstadt bestehende Einkaufszentrum rund um die Marktstraße funktioniert und ist in Bewegung. Doch die Anfälligkeiten sind hoch. Zukünftige Aktivitäten sind auf einen tragfähig abzugrenzenden Bereich zu konzentrieren, um das Zentrum in seiner Versorgungsfunktion zu sichern und zu stärken.

=> Stärkung der Innenstadt als Einkaufs- und Versorgungszentrum für Stadt und Umland

Mit einem Standort der Fachhochschule Oldenburg, Ostfriesland, Wilhelmshaven sowie weiteren Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen (z.B. Senckenberginstitut, das Forschungszentrum Terramare, Institut für Vogelforschung, Niedersächsisches Institut für historische Küstenforschung u.a.) verfügt die Jadestadt über einen interessanten und ausbaufähigen Kern für innovative, zukunftsfähige neue wirtschaftliche Aktivitäten. Zugleich erschließt sie ein Potenzial an jungen Menschen, die in die Stadt kommen.

=> Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen sowie die Fachhochschule als Innovationspotenzial

Der Lebenshaltungskosten-Index ist in Wilhelmshaven gering und ermöglicht ein relativ preisgünstiges Leben in der Stadt. Diesem Aspekt kommt - zumal gepaart mit anderen Qualitäten - hohe Bedeutung zu.³

=> Kostengünstig leben in Wilhelmshaven

Für einen erforderlichen „Imagegewinn“ der Stadt, zur Förderung des Tourismus, der Verbesserung des Modal Split zugunsten des Radverkehrs in der Stadt und zur Gesundheitsförderung von Schüler/innen und älteren Einwohner/innen der Stadt sollte sich Wilhelmshaven zu einer radfahrerfreundlichen Stadt entwickeln.

=> Entwicklung Wilhelmshavens zur radfahrerfreundlichen Stadt

3.1 Zusammenstellung der Potenziale für eine zukünftige Profilierung Wilhelmshavens

- Konzentration der hafenbezogenen Wirtschaft sowie des produzierenden und emittierenden Gewerbes im Osten der Stadt
- Wasserlagen im Süden der Stadt für eine Mischung aus Wohnen, Dienstleistungen, Erholung und Tourismus nutzen
- Maritime Tourismusentwicklung (u.a. durch marinehistorische Vergangenheit)
- Profilbildung durch Grün-, Freiraum- und Luftqualitäten
- Bewahrung eines „persönlichen“ Lebensraumes innerhalb einer überschaubaren Stadt mit guter Infrastrukturausstattung
- Städtebauliche und bauhistorische Qualitäten sind mit Neuem weiterzuentwickeln
- Stärkung der Innenstadt als Einkaufs- und Versorgungszentrum für Stadt und Umland

³ Dieser Aspekt wird teilweise bereits genutzt. So heißt es in der Außendarstellung des Biotechnologiezentrums „Weiterhin zeichnet sich die Stadt durch hoch qualifiziertes Personal bei geringen Lohn- und Infrastrukturkosten aus“ (<http://www.biosphere-ag.de/standort.html>).

- Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen sowie die Fachhochschule als Innovationspotenzial
- Kostengünstig leben in Wilhelmshaven
- Entwicklung Wilhelmshavens zur radfahrerfreundlichen Stadt

3.2 Fazit

Wilhelmshaven verfügt über eine Reihe von Potenzialen, die sich im Rahmen des Stadumbaus für eine künftige Profilierung der Stadt nutzen und entwickeln lassen. Zugleich geben sie Hinweise sowohl auf Räume als auch auf Inhalte künftigen kommunalen Handelns. Es wird allerdings noch einer Reihe von Anstrengungen bedürfen, diese neue Perspektiven und Qualitäten pointiert und deutlich erkennbar herauszubilden – ein Prozess, der nicht immer nur auf Unterstützung stoßen wird. Eine klare Positionierung, offene Diskussionen und die Kooperation mit Bündnispartner/innen sind zentrale Elemente, um eine stringente Beförderung der Potenziale zu erreichen.

4 Ziele einer zukünftigen Stadtentwicklung

Die Ziele einer zukünftigen Stadtentwicklung und Stadtplanung lassen sich zusammenfassend formulieren als das Bestreben,

- einen wirtschaftsstrukturellen Wandel zu fördern, um zukunftsfähige und arbeitsplatzintensive Kompensationsmöglichkeiten für die entfallenen Arbeitsplätze zu schaffen. Ohne intensiver auf das Thema einzugehen – es stellte keinen Schwerpunkt im Stadtumbau-Prozess dar – sei hier nur angeführt, dass Chancen vor allem in einer Weiterentwicklung des privaten Dienstleistungsbereiches (z.B. durch Kooperationen mit der Fachhochschule, Technologieentwicklungen) und der havenbezogenen Wirtschaft liegen werden. Erforderlich wäre eine Konzentration der Industrie- und Gewerbebetriebe auf den Grodenflächen im Osten der Stadt (vgl. Kap. 3) sowie an den Autobahnabfahrten. Für neue Dienstleistungsangebote könnte sich besonders die Wasserlinie entlang des Innenhafens, des Handels- und Kanalhafens als Standortqualität erweisen. Und auch die Entwicklung rund um den Banter See ist - unter Berücksichtigung der Wasserqualität und Zugänglichkeit auf dem Wasserweg - für Freizeit- und Tourismusangebote (ggf. mit Öffnung des Grodendamms) zu diskutieren
- die Stadtstrukturen an die sich verändernden Strukturen einer immer weniger, älter werdenden Bevölkerung anzupassen und zugleich neue Zielgruppen anzuwerben. Zielgruppengenauen Angeboten (z.B. Siedlungsstrukturen, Wohnraum, Beschäftigungsmöglichkeiten und Infrastrukturen) kommt dabei hohe Bedeutung zu, um Menschen in der Stadt zu halten und für die Stadt neu zu gewinnen (z.B. ehemalige Stadtrandwanderungshaushalte, pensionierte ehemalige Marineangehörige, junge Menschen z.B. in der Ausbildung oder im Studium, Migranten/innen). Zur Realisierung dieser Zielvorstellung gehören begründete Aussagen hinsichtlich der potenziellen Zielgruppen (Differenzierungen entsprechend der Pluralisierung der Lebensstile, zwischen den Geschlechtern den Altersgruppen, den Herkunftsländern usw.), eine klare Profilbildung aufgrund der vorhandenen Potenziale der Stadt und der Mut, Neues aufzunehmen und einen Wandel herbei zu führen (z.B. Profilierung bestimmter Siedlungstypen und Stadtstrukturen durch Wettbewerbe, das Entwickeln neuer Qualitäten, die städtebauliche und sozialverträgliche Marktbereinigung nicht mehr nachgefragten Wohnraums, vorhandene Grün- und Freiflächen miteinander zu vernetzen und die Qualitäten der geringer werdenden Ressourcen durch temporäre Zwischennutzungen z.B. als Grünflächen erlebbar zu machen).

Die Realisierung dieser Ziele können Stadtentwicklung und Stadtplanung durch die Schaffung bzw. Bereitstellung entsprechender räumlicher Bedingungen und Angebote befördern, die den zeitgemäßen Anforderungen an Wohnen, Leben und Arbeiten entsprechen. Stadtumbau ist dabei als Chance zu nutzen, um aus den geringer werdenden Ressourcen neue Qualitäten zu entwickeln, wie z.B. die Schaffung nachfragegerechten Wohnraums, die Entwicklung der Wasserlinie, die Entwicklung einer radfahrerfreundlichen Stadt und die Aufwertung verdichteter Gebiete. Diese neuen Qualitä-

ten bauen auf den in der Stadt vorhandenen Potenzialen auf und nutzen diese als Motoren einer zukünftigen Entwicklung.

Wesentlich für eine Neuausrichtung der Stadtentwicklungspolitik ist darüber hinaus bei zukünftigen Strategien und Maßnahmen die Abstimmung mit denen des Umlands (vgl. Kap. 2.12). Nur unter der Maßgabe eines aufeinander abgestimmten Vorgehens kann es gelingen, die Spirale der ruinösen Konkurrenz untereinander aufzuhalten und positiv zu wenden, um sich als „Region 315⁰ Nordwest“ im europäischen Kontext zu behaupten.

Ein weiteres zentrales Moment ist die Vermittlung des Paradigmenwechsels von der Verteilung von Wachstum hin zur Steuerung geringer werdenden Ressourcen, d.h. die nachvollziehbare und überzeugende Kommunikation der Ziele und ihrer Hintergründe nach innen und außen, um bürgerschaftliches Engagement zur Unterstützung des kommunalen Handelns einzuwerben. Im Rahmen des Stadtumbau-Dialoges wurde viel Verständnis und Unterstützung für entsprechende Veränderungen geäußert. Hier liegen wichtige Anknüpfungspunkte für die anstehenden neuen Aufgaben.

Und noch eine wichtige Prämisse verbindet sich mit dem Stadtumbau: Es wird angesichts zunehmend geringer werdender Personal- und Finanzressourcen in Zukunft notwendiger denn je werden, sich auf Wesentliches zu konzentrieren und Prioritäten zu setzen. Der Mitteleinsatz sollte also dort erfolgen, wo möglichst hohe Effekte zur Erreichung der gesetzten Ziele erwartet werden können (vgl. dazu auch AK Räumliches Leitbild). Dieses Vorgehen verlangt u.a. eine präzise und konsequente Ausdifferenzierung künftiger Handlungsgebiete und -erfordernisse für den Stadtumbau.

5 Leitbild(er) für eine zukünftige Stadtentwicklung

Die Geschichte Wilhelmshavens verband sich von Beginn an eng mit der Marine und dem Flottenschiffbau. Erst später setzte die industrielle Entwicklung der Stadt ein. Wilhelmshaven wurde 1869 durch König Wilhelm I. von Preußen wegen der einzigartigen und geschützten Lage als Marinegarnison und Werftstandort gegründet und zu einem Nordsee-Kriegshafen in strategisch günstiger Lage ausgebaut. Auch heute noch befindet sich in Wilhelmshaven Deutschlands größter Marinestützpunkt. Die Marine, Werften und hafenbezogene Industrie- und Gewerbebetriebe trugen wesentlich zur wirtschaftlichen Blüte der Stadt bei, erlitten als Kriegsfolgen aber auch immer wieder Niedergänge und tiefgreifende Zerstörungen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die industrielle Entwicklung forciert und prägt seither die städtischen Strukturen und das städtebauliche Erscheinungsbild der Stadt: Die hafenbezogene Wirtschaft (inklusive der Marine) dominiert weite Bereiche der Wasserlinie, viele Stadtquartiere sind durch Nutzungstrennungen von Wohnen und Arbeiten charakterisiert, es gibt einen hohen Anteil an Geschosswohnungsbauten mit den nach heutigen Anforderungen zu kleinen Grundrissen für die ehemals dominierenden Arbeiterhaushalte.

5.1 Wohin geht die Entwicklung in Wilhelmshaven?



150 Jahre nach der Gründung haben tiefgreifende Veränderungen stattgefunden, in denen u.a. die Marine und das produzierende Gewerbe erheblich an Bedeutung verloren, insbesondere hinsichtlich der Arbeitsplatzangebote. Die einstigen „Promoter“ der Stadtentwicklung sind „ins Stocken geraten“ und entfallen

für zukünftige Entwicklungsschübe. Neue Initiativen und Promotoren, die einen Orientierungs- und Handlungsrahmen für eine künftige Entwicklung übernehmen und Maßstäbe setzen könnten, sind pointierter zu konzipieren. Wilhelmshaven ist in einen strukturellen Umbruch geraten, aus dem heraus neue Perspektiven und Profile – aufbauend auf den Potenzialen und Zielen der Stadt - erarbeitet und umgesetzt werden müssen.

Um diese Perspektiven besser veranschaulichen und diskutieren zu können, bedarf es eines *räumlichen* Leitbildes. Dieses wird in den nächsten Jahren besonders notwendig werden, da der Transformationsprozess von der ausschließlichen Wachstumsorientierung hin zur Steuerung der geringer werdenden Ressourcen völlig veränderte Leitbilder und eine veränderte Prozessorganisation (intensive Einbeziehung lokaler und überregionaler Kooperationspartner/innen) erfordert. Diese Leitbilder können sehr verschieden sein und sich an unterschiedlichen Zielsetzungen und Schwerpunkten orientieren. Leitbilder können (und müssen) generell nicht 1:1 umgesetzt werden. Sie können aber pointiert das Spektrum unterschiedlicher Zukünfte, deren Ziele, Vor- und Nachteile sowie die sich damit verbindenden Anforderungen und Handlungskorridore aufzeigen und auf diese Weise zur Meinungsbildung von Politik,

Verwaltung und Öffentlichkeit beitragen. Deshalb werden an dieser Stelle drei sehr unterschiedliche Leitbilder skizziert, um die Bandbreite möglicher Entwicklungen aufzuzeigen.

Die anschließende Zuspitzung auf ein akzeptiertes und politisch anerkanntes Leitbild ist auch vor dem Hintergrund eines konzentrierten Mitteleinsatzes unabdingbar, denn um einen nachhaltigen Strukturwandel (Stadtumbau) einzuleiten ist es – insbesondere angesichts knapper finanzieller und personeller Ressourcen – erforderlich, eindeutige Konzentrationen zugunsten jener Stadtquartiere und Maßnahmen vorzunehmen, die dem angestrebten Leitbild entsprechen. Eine gleichzeitige Förderung vieler unterschiedlicher Orte und Projekte wird aufgrund der zur Verfügung stehenden geringen Mittel nirgends einen bemerkenswerten Beitrag zur Qualifizierung der künftigen Stadtentwicklung leisten können.

Ausgehend von den Potenzialen und Ziele einer künftigen Profilierung der Stadt wurden (u.a. im Rahmen des Workshops „Räumliches Leitbild für Wilhelmshaven“) drei Leitbilder mit unterschiedlichen Schwerpunkten entwickelt, die als Grundlage einer Diskussion über die weitere Positionierung der Stadt Wilhelmshaven dienen sollen. Diese Leitbilder werden – analog zu Szenarien – durchaus breit gefächert angelegt, um hypothetisch die Bandbreite möglicher Entwicklungen zu zeigen. Sie stellen keine Prognosen dar und sind nicht wissenschaftlich abgesichert, sondern haben die Aufgabe, viele komplexe „Wenn-dann-Zusammenhänge“ zu vereinfachen und dadurch auch polarisierend zu wirken.

Nachfolgend vorgestellt werden das räumliche Leitbild einer

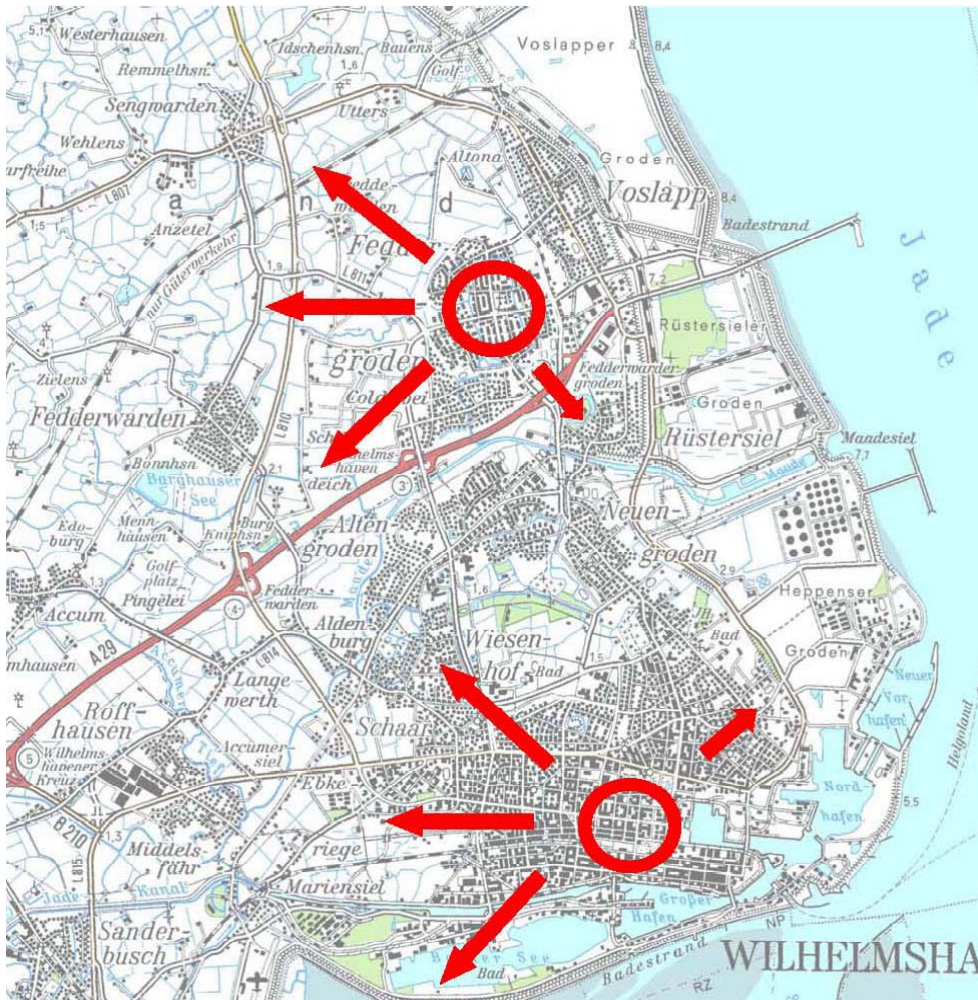
1. Fortsetzung der bisherigen Entwicklung
2. Konzentration auf die Kernstadt
3. bipolaren Stadtstruktur

Ergänzend dazu werden jeweils in Kurzform¹ Detailszenarien für Fedderwardergroden entworfen, da die verschiedenen Leitbilder in diesem Stadtteil die größte Bandbreite der Entwicklung zur Folge hätte.

¹ Die Langfassung der Detailszenarien findet sich im Anhang F.

5.2 Leitbild 1: Fortsetzung der bisherigen nachfrageorientierten Entwicklung

Abb. 42: Schematische Darstellung Leitbild 1



Stadt Wilhelmshaven – Kommunale Vermessung – TK100-Ausschnitt C2314 + C2714 (2001)
M 1 : 20.000. Quelle: Auszug aus Topografischen Karten und/oder Geobasisdaten



5.2.1 Beschreibung

Bei diesem Leitbild wird davon ausgegangen, dass die räumliche Entwicklung in Wilhelmshaven verläuft vorrangig unter dem Gesichtspunkt von pragmatischer Nachfrageorientierung und ohne Rahmen setzende Vorgaben. Die Stadtentwicklung findet im Regelfall durch Einzelfallentscheidungen und durch die jeweilige Verfügbarkeit von Flächen statt. Entsprechend wird dort eingegriffen oder gehandelt, wo der augenfälligste Bedarf besteht oder die Forderungen am „lautesten“ sind. Eine Profilierung Wilhelmshavens findet lediglich durch Bau und Betrieb des JadeWeserPorts statt. Die Wasserlinie kann nicht weiter entwickelt werden, da sie auch auf mittlere Sicht weitgehend durch eine gewerblich-industrielle Mischnutzung belegt ist. An den - nach willkürlichen betrieblichen Gesichtspunkten - frei gezogenen Flächen können sich lediglich kleinere Nischennutzungen ansiedeln, die aber keine Initialwirkung und erst

recht keine Profilierung entfalten können. Eine Vernetzung vorhandener Grün- und Freiflächen durch frei werdende Flächen unterbleibt aus Sorge, diese Flächen dauerhaft an den Umwelt- und Naturschutz zu verlieren. Die Investoren/innen größerer Wohn- oder Dienstleistungsprojekte sind mit Investitionen an der Wasserlinie sehr zurückhaltend, da die Nachbarschaftsbedingungen mit ihren Vorhaben nicht in Übereinstimmung zu bringen sind.

Die Südstadt wird zum sozialen Brennpunkt, die Abwärtsspirale kann nicht aufgehalten werden. Zwar gibt es immer mal wieder Bemühungen einzelner Eigentümer/innen, Gebäude aufzuwerten und zu sanieren, es gehen aber in der Regel keine weiteren positiven Auswirkungen auf die Umgebung davon aus.

Jahrelang hat die Stadt mit Siebethsburg eine Imagekampagne zum „Schöner wohnen in Wilhelmshaven“ durchgeführt, doch seit dem „Generationenwechsel“ leidet auch dieser Stadtteil unter erheblichem Wohnungsleerstand, die Ressourcen sind aufgebraucht, Anpassungsmaßnahmen können nicht mehr durch die Miete erwirtschaftet werden, und immer häufiger unterbleiben erforderliche Instandsetzungsmaßnahmen.

In Fedderwardergroden werden während der Bauzeit des JadeWeserPorts die Bauarbeiter wohnen, das Stadtteilzentrum floriert, der Leerstand steigt nicht erheblich an. Nach Fertigstellung der Hafenanlage können neue Arbeitsplätze allerdings nur im unteren Bereich der prognostizierten Spanne angesiedelt werden. Als Grund dafür wird von ansiedlungswilligen Unternehmen u.a. die erkennbare Lähmung innerhalb der Stadt genannt, die sie als Wohnstandort für die Beschäftigten nicht attraktiv erscheinen lässt. Nach dem Zwischenhoch während der Bauphase verringert sich das Geschäftsangebot wieder. In der Folge ziehen die mobilen Haushalte aus dem Stadtteil fort, es bleiben nur diejenigen ohne „Wahlfreiheit“. Viele Kleineigentümer/innen können den Stadtteil nicht verlassen, da sie keine Käufer/innen oder Mieter/innen für ihre Immobilie finden.

Angrenzend an den Stadtteil entstehen viele großflächige Einzelhandelsunternehmen, deren Kundschaft von weither kommt, um ihre Einkäufe zu erledigen. Sie finden allerdings nur selten den Weg durch die Stadt in das eigentliche Zentrum und bis zur maritimen Meile. In der Marktstraße und in der Nordseepassage siedeln sich zunehmend Billig-Ketten an, es ist ein buntes Bild an Werbungen, Fassadengestaltungen, Angeboten, Ständen und Aktivitäten.

5.2.2 Zielgruppen

Nach wie vor ist die Stadt für viele Zielgruppen attraktiv, vor allem jene, die ein kostengünstiges Leben führen müssen und wollen oder aus anderen Gründen die Stadt nicht verlassen können oder wollen. Zuwanderungen gibt es kaum aufgrund des nach wie vor nicht bewältigten strukturellen Wandels und der geringen Arbeitsplatzangebote.

5.2.3 Folgen

Es wird dort eingegriffen, wo kurzfristig der dringendste Handlungsbedarf gesehen wird, eine Profilierung der Stadt ist nicht gelungen, Ansatzpunkte für konkretes aktives Handeln werden angesichts der sich zuspitzenden Probleme und der immer enger werdenden finanziellen Möglichkeiten nicht mehr gesehen. Und auch die Anzahl der

potenziellen Kooperationspartner/innen ist deutlich gesunken, so dass kaum mehr Steuerungsmöglichkeiten bestehen.

5.2.4 Besonderheiten des Leitbildes

Dieses Leitbild ist politisch ohne Probleme mehrheitsfähig, da niemandem schmerzhafte Zugeständnisse abverlangt werden müssen. Andererseits bietet es kaum Perspektiven für einen neuen Aufbruch.

5.2.5 Detailszenario F1: Fortschreibung der bisherigen Entwicklung (Trend) und Folgen für Fedderwardergroden

5.2.5.1 Beschreibung

Die zwischenzeitliche Stabilisierung Fedderwardergrodens während des Baus des JadeWeserPorts wird als Wendepunkt interpretiert, ab dem es mit F-Groden wieder aufwärts geht. Weitere Strukturanpassungen unterbleiben: Politik, Verwaltung und Wohnungswirtschaft sehen keinen Anlass zur Neuausrichtung ihres bisherigen Handelns.

Nach Fertigstellung des JadeWeserPorts ist allerdings zu erwarten, dass die Bauarbeiter wieder fortziehen werden, so dass es innerhalb weniger Monate zu vermehrten Leerständen kommen wird.. Der JadeWeserPort schafft im Betrieb wesentlich weniger Arbeitsplätze als erhofft und diejenigen, die von außerhalb zuziehen, finden anderswo in Wilhelmshaven oder im Landkreis geeignetere Wohnstandorte als in F-Groden. Auch verringert sich das Geschäftsangebot.

In Folge dieser Entwicklung ziehen die mobilen Haushalte aus dem Stadtteil fort, es bleiben nur diejenigen ohne „Wahlfreiheit“.

5.2.5.2 Folgen

Durch den hohen Anteil an Einzeleigentum von Haushalten mit niedriger Kapitaldecke sowie die schwierigen Wiederverkaufsmöglichkeiten entwickelt sich der Stadtteil zu einem Problemgebiet. Finanzunternehmen, die sich auf die Verwertung von Gläubigertiteln spezialisiert haben, kaufen reihenweise die Forderungen der Banken an ihre zahlungsunfähigen Schuldner/innen auf. Dies führt zu rasant steigender Fluktuation und zur Beschleunigung der sozialen Abwärtsspirale. Fedderwardergroden wird damit zum Sammelbecken all jener, die am unteren Ende der Akzeptanzskala stehen.

5.3 Leitbild 2: Konzentration auf die Kernstadt

Abb. 43: Schematische Darstellung Leitbild 2



Stadt Wilhelmshaven – Kommunale Vermessung – TK100-Ausschnitt C2314 + C2714 (2001)
M 1 : 20.000. Quelle: Auszug aus Topografischen Karten und/oder Geobasisdaten



5.3.1 Beschreibung

Die zukünftige Entwicklung Wilhelmshavens soll sich weitgehend auf den Kernstadtbereich konzentrieren, also auf den Bereich zwischen Innenhafen und einer gedachten Linie Schaar – Wiesenhof – Heppens – Heppenser Groden. In diesem Bereich sind sämtliche Potenziale auszuschöpfen. Die Attraktivität als Wohnstandort soll durch die Entwicklung neuer Standorte und Wohnformen – besonders an der Wasserlinie und in frei zu räumenden Bereichen der Südstadt – gesteigert werden. Neue Wohnbaugebiete werden nur noch zur Arrondierung dieses Kernbereichs ausgewiesen. Außerhalb des Kernbereichs gelegene Gebiete werden – da sie langfristig höhere Kosten verursachen als Vorteile bringen – nur noch mit städtebaulichen Verträgen, in denen auch die Kostenübernahme der öffentlichen Infrastruktur durch die

An siedlungswilligen geregelt wird, ausgewiesen.² Eine neue Qualität von Einfamilienhausgebieten soll auch durch Abbruch von verdichteten baufälligen Innenstadtquartieren und einer Anpassung des dort vorhandenen Baurechts entstehen, so dass erstmals innenstadtnahes Wohnen im freistehenden Einfamilienhaus möglich wird.

Die Konzentration auf die Kernstadt ermöglicht eine neue Dimension der Stärkung der Innenstadt als kleinteiliges und vielfältiges Zentrum der Gesamtstadt. Da vielfältige Nutzungsanforderungen auf der Kernstadt lasten, wird versucht, alle Flächen ökonomisch optimal zu vermarkten. Nicht marktfähige Nutzungen wie z.B. Grün- und Freiflächen werden in die Bereiche außerhalb der Kernstadt gedrängt

Als wesentliches Element ist vor allem die Weiterentwicklung der Wasserlinie zu fördern: Wilhelmshaven muss eines der wenigen Alleinstellungsmerkmale konsequent ausbauen und unter dem Motto „Stadt am Wasser“ die Transparenz, Nutzungsmöglichkeiten und Zugänglichkeit des Uferbereichs erhöhen, um damit neue Nutzungsmischungen aus Wohnen, Dienstleistungen, Kultur und Freizeit ansiedeln zu können (Beispiel: das Ende 2005 zu eröffnende Biotechnologiezentrum „Biosphäre AG - Biotechnologiepark Nordwest“ am Banter See auf einer ehemaligen Konversionsfläche), die durch (neue) Kooperationen und Partnerschaften getragen werden sollten. Wichtig ist für dieses Leitbild die enge Kooperation zwischen Wirtschaftsförderung und Stadtplanung/-entwicklung, um den wirtschaftsstrukturellen und den städtebaulichen Wandel in der Stadt sichtbar voranzubringen.

5.3.2 Zielgruppen

Zielgruppen einer solchen Entwicklung sind vor allem Haushalte, die einen urbanen Lebensstil pflegen wollen oder müssen, verdichtetes Wohnen und eine Stadt der kurzen Wege bevorzugen wie z.B.

- junge, erwerbstätige Haushalte, für die die direkte Wasserlinie „Wohnen mit Erlebnischarakter“ bedeutet,
- ältere Haushalte, die sich in den innerstädtischen (Rand)Lagen niederlassen, da hier die Wege zur (Versorgungs-)Infrastruktur kürzer sind.

5.3.3 Folgen

Zentrale Folge wäre eine komprimierte und kosteneffiziente Stadtstruktur, die eine gute Auslastung der vorhandenen Infrastrukturen (Versorgung, Verkehr, soziale Einrichtungen, Kultur usw.) ermöglicht und damit gesamtwirtschaftlich kostengünstig dasteht. Hier wäre das Verkehrsstraßensystem aus Sicht der Erschließung, der Verkehrsbelastung und der Immissionen zu überdenken, um dem Ziel der Kernstadtattraktivierung nicht zuwider zu laufen. Funktionswandel der peripher gelegenen Stadtteile (z.B. Fedderwarden, Sengwarden, Fedderwardergroden, Voslapp) mit weit-

² Eine derartige Ausweisungspraxis hätte mit Sicherheit eine abschreckende Wirkung auf Bauwillige. Andererseits hätte das Halten von Bauwilligen, die ausschließlich an peripheren Standorten interessiert sind, enorme öffentliche Kosten zur Folge, die insbesondere in einer schrumpfenden Stadt in keinem Verhältnis zum monetären Effekt durch höhere Einwohnerzahlen stünden. Insofern wäre der Verlust an entsprechenden Einwohner/innen zu akzeptieren.

gehendem Rückzug öffentlichen und der zunehmenden Notwendigkeit privaten Engagements. Überarbeitung des Verkehrsstraßensystems erforderlich.

5.3.4 Besonderheiten des Leitbildes

Das Leitbild bietet aufgrund der unterschiedlichen im Kernbereich vertretenen Wohnungs- und Wohnumfeldsegmente für eine Vielzahl von Haushalten interessante Wohnformen.

5.3.5 Detailszenario F2: Leitbild „Konzentration auf die Kernstadt“ und Folgen für Fedderwardergroden

5.3.5.1 Beschreibung

Der Stadtnorden wird nur noch solche Nachfrager/innen, deren spezielle Interessen oder Möglichkeiten im Kernstadtbereich nicht befriedigt werden können, anziehen können. Diese werden vor allem der niedrigen Miethöhe wegen nach F-Groden kommen, da hier der Nachfragerückgang zu einem Einbruch der Mieten führen wird.

Dennoch wird der Leerstand - insbesondere nach Abschluss der Baumaßnahmen zum JadeWeserPort - ansteigen. Auf der Suche nach Lösungsmöglichkeiten werden auch unkonventionelle Ansätze geprüft werden müssen (z.B. eine Aufgabe des auf den Flächen liegenden Erbbaurechts durch den Bund). Diese Notlage in Kombination mit den neuen Handlungsmöglichkeiten wird einerseits den Abbruch, andererseits das Konservieren von nicht mehr nachgefragten Wohngebäuden in erheblichem Umfang und die Renaturierung bisher versiegelter Flächen ermöglichen. Es verbleiben drei „Wohninseln“, umgeben von Erholungs- und Grünflächen.

Da parallel zum Wohnungsleerstand auch die Infrastruktur nicht mehr ausgelastet sein wird, werden private und öffentliche Angebote in Umfang und Qualität reduziert werden müssen.

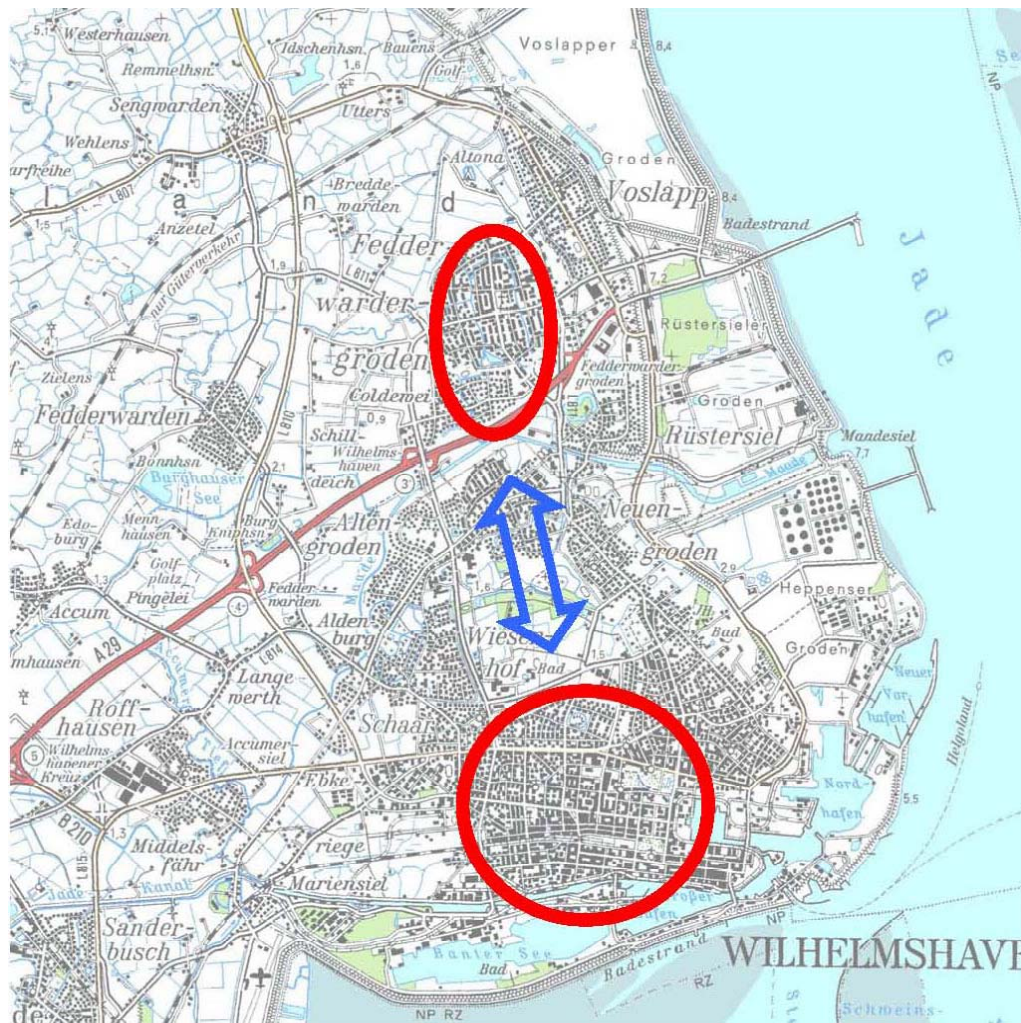
Die weitere Entwicklung des Stadtteils wird eher von gewerblicher Nutzung im weiteren Umfeld des JadeWeserPorts geprägt sein.

5.3.5.2 Folgen

Fedderwardergroden wird seine bisherige Funktion als kleinbürgerliches und Arbeiterwohnquartier weitgehend einbüßen und an innerstädtische Stadtteile abgeben. Stattdessen wird F-Groden bevorzugter Wohnstandort für alle sozial benachteiligten Gruppen, bei denen niedrige Mietkosten das wichtigste Standortargument sind. Die bisher praktizierte Privatisierungspolitik wird mangels Aussicht und Nachfrager/innen nicht weiter fortgesetzt werden können.

5.4 Leitbild 3: Bipolare Stadtstruktur

Abb. 44: Schematische Darstellung Leitbild 3



Stadt Wilhelmshaven – Kommunale Vermessung – TK100-Ausschnitt C2314 + C2714 (2001)
 M 1 : 20.000. Quelle: Auszug aus Topografischen Karten und/oder Geobasisdaten



5.4.1 Beschreibung

Dieses räumliche Leitbild setzt einerseits auf eine Entwicklung der Innenstadt und ihrer Randlagen mit einer ebenfalls vorrangig zu betreibenden Entwicklung der Wasserlinie im Süden der Stadt (vgl. Leitbild 2). Es setzt aber zugleich auf die Entwicklung eines zweiten Entwicklungsschwerpunkts (= bipolare Stadtstruktur) im Norden Wilhelmshavens, mit dem Schwerpunkt in Fedderwardergröden. Durch diese beiden Entwicklungspole wird der Nutzungsdruck auf die Kernstadt verringert, so dass - insbesondere in den verdichteten Bereichen - auch der Grün- und Freiflächenentwicklung hohe Bedeutung zukommt (z.B. durch die Renaturierung von Flächen, die Anlage von Stadtteilparks).

In Fedderwardergröden werden die Geschosswohnungsbauten den aktuellen Wohnanforderungen durch Modernisierung und Nutzungswandel (Nutzung bleibt erhalten, allerdings in anderer Gebäudehülle {Abbruch}) angepasst und die Wohnqualität durch

die Aufwertung des vorhandenen Grünen Ringes mit Wasserlauf weiter erhöht. Der notwendige Abbruch von Wohngebäuden erfolgt auf Grundlage eines mit den beteiligten Akteuren (insbesondere der Wohnungsbaugesellschaft Jade mbH, den betroffenen Mieter/innen und Privateigentümer/innen) erarbeiteten Konzepts, das alle Aspekte der Umsetzung, des Wertausgleichs und der Stadtteilentwicklung berücksichtigt. Die frei werdenden Flächen werden zunehmend mit Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäusern bebaut, im östlichen Teil besonders für Schwellenhaushalte. Zur Ermöglichung eines Wohnens im Stadtteil in unterschiedlichen Lebensphasen werden einige der mehrgeschossigen Gebäude erhalten. Einige von ihnen werden durch Zusammenlegungen und Kernsanierungen aufgewertet, andere werden lediglich regelmäßig saniert und instandgesetzt.

Ergänzt wird das Zentrum im Stadtnorden durch die Ansiedlung von Unternehmen des großflächigen Einzelhandels an den Autobahnabfahrten, der bisher in Wilhelmshaven unterrepräsentiert ist und hier in Ergänzung zu dem kleinteiligen Einzelhandel in der Innenstadt gezielt etabliert wird.

5.4.2 Zielgruppen

Die Zielgruppen für die Kernstadt sind vor allem Haushalte, die einen urbanen Lebensstil pflegen wollen oder müssen und zugleich verdichtetes Wohnen und eine Stadt der kurzen Wege bevorzugen, wie z.B.

- junge, erwerbstätige Haushalte, die die direkte Wasserlinie bevorzugen oder
- ältere Haushalte, die sich in den eher innerstädtischen (Rand)Lagen niederlassen, um kürzere Wege zur Versorgungsinfrastruktur zu haben.

Die Zielgruppen im Stadtnorden wären in Ergänzung dazu jene, die eher einen „sub-urbanen“ Lebensstil (Wohnen mit mehr Fläche, umgebendem Grün, keine so engen Nachbarschaften ...) pflegen möchten und derzeit vielfach noch über die Stadtgrenzen hinaus abwandern würden, um sich diesen Wohnwunsch zu erfüllen.

- Dies sind insbesondere Haushalte jüngeren und mittleren Alters (zum Beispiel Beschäftigte des JadeWeserPorts), in der Regel mit Kindern.
- Außerdem würde der Stadtnorden auch für Studierende als Wohnstandort von Interesse sein, da sie hier gute und kostengünstige Versorgungsmöglichkeiten vorfinden und kurze Wege zu ihrer Ausbildungseinrichtung haben.

5.4.3 Folgen

Es werden für eine Vielzahl unterschiedlicher Zielgruppen für sie zugeschnittene, sehr attraktive Angebote des Wohnens und der Wohnumgebung entwickelt, die ein breites Angebotsspektrum abdecken. Durch die Anpassung der Wohnform an die heutigen Bedarfe findet zugleich eine Verringerung des Wohnungsbestandes statt, so dass der geringer werdenden Bevölkerung Rechnung getragen wird. Der größte Teil der Gebäudesubstanz befindet sich in kleinteiligem Privatbesitz und wird von den Eigentümer/innen oder Mitgliedern neu gegründeter Wohnungsgenossenschaften selbst genutzt. Nur der mehrgeschossige Wohnungsbau befindet sich nach wie vor in der Hand eines Wohnungsunternehmens.

Alle nicht in diesen beiden Entwicklungsbereichen gelegenen Quartiere werden nicht weiter öffentlich gestützt, sondern privatem Engagement überlassen.

5.4.4 Besonderheiten des Leitbildes

Die bipolare Entwicklung der Stadt zeichnet sich durch die sich ergänzenden Angebote aus, sowohl hinsichtlich der Wohnformen als auch der Umgebungsbedingungen. Damit scheint das Modell auf jede Nachfrage gut vorbereitet zu sein. Je nach Intensität des weiteren Bevölkerungsrückganges ist allerdings zu prüfen, ob sich eine „zweibeinige“ Stadtstruktur tragen kann.

5.4.5 Detailszenario F3: F-Groden als einer der beiden Stadtentwicklungspole

5.4.5.1 Beschreibung

Die Stadt Wilhelmshaven nutzt die Bauphase des JadeWeserPorts, um Fedderwardergroden neu zu positionieren. Dies führt zu einer Aufwertung des Stadtteils auch für jene Zielgruppen, die ihn bisher unattraktiv fanden. Der Bund kann davon überzeugt werden, das Eigentum an Grund und Boden zu akzeptablen Bedingungen an die Wohnungswirtschaft zu übertragen. Diese wird dadurch in die Lage versetzt, in Teilbereichen des Stadtteils nicht mehr nachgefragte Mehrfamilienhäuser abzubauen und durch marktfähigere Wohnformen (Einfamilien- und Reihenhäuser) zu ersetzen. Die Siedlung wird durch die Erweiterung des vorhandenen Grünen Ringes mit integriertem Wasserlauf gegliedert. Die zurückgehende Bevölkerungsdichte im Stadtteil beschleunigt den Konsolidierungsprozess im kleinteiligen Zentrum: Mit Ausnahme einiger weniger Läden mit Gütern des täglichen Bedarfs können sich nur noch Spezialanbieter mit mittlerem Einzugsbereich halten. Stattdessen erfolgen Ansiedlungen des großflächigen Einzelhandels, vor allem westlich des Stadtteils in unmittelbarer Nähe zur Autobahnabfahrt. Daneben wird Fedderwardergroden zu einem gefragten Standort für neue Bring- und Lieferdienste.

5.4.5.2 Folgen

Der monostrukturierte Wohnstandort F-Groden wird durch die Ergänzung um weitere Wohnformen wesentlich attraktiver. Es werden für eine Vielzahl unterschiedlicher Zielgruppen für sie zugeschnittene, sehr attraktive Angebote des Wohnens und der Wohnumgebung entwickelt, die ein breites Nachfragespektrum abdecken. Zugleich findet durch geringere Wohndichten eine Verringerung des Wohnungsbestandes statt und wird damit der geringer werdenden Bevölkerung Rechnung getragen. Der größte Teil der Gebäudesubstanz befindet sich in kleinteiligem Privatbesitz und wird von den Eigentümer/innen, Erbbaupächter/innen oder Genossenschaftsmitgliedern selbst genutzt. Nur der mehrgeschossige Wohnungsbau befindet sich nach wie vor in der Hand eines Wohnungsunternehmens. Dieser Bestand ist vom Umfang her auf eine Größenordnung geschrumpft, die auf dem Wilhelmshavener Wohnungsmarkt auch nachgefragt wird.

6 Handlungsrahmen, Handlungsgebiete und Handlungsempfehlungen zur Umsetzung einer zukünftigen Stadtentwicklung

Ausgehend von den in Kapitel 5 vorgestellten Leitbildern als Grundlage einer zukünftigen Stadtentwicklung soll in Kapitel 6.1 der Handlungsrahmen weiterer Aktivitäten aufgezeigt werden, um ihn – unabhängig von der Entscheidung für ein Leitbild – dem weiteren Handeln zugrunde zu legen.

Im Abschnitt 6.2 (Konzentration auf Handlungsgebiete) findet unter Einbeziehung der Ergebnisse der Workshops „Räumliches Leitbild für Wilhelmshaven“ eine Auseinandersetzung mit verschiedenen Gebieten in Wilhelmshaven statt, die ein kommunales Eingreifen wünschenswert oder erforderlich machen. Und im abschließenden Kapitel 6.3 (Handlungsempfehlungen) werden Empfehlungen für ein aus gutachterlicher Sicht tragfähiges Leitbild und die daraus resultierenden Stadtquartiere gegeben, wobei hier vor allem auch die Projektideen und Anregungen aus den Arbeitskreisen integriert werden.

6.1 Handlungsrahmen

Stadtumbau will neue, tragfähige Perspektiven für die Entwicklung Wilhelmshavens herausarbeiten. Dieses setzt ein Hinterfragen des Bisherigen voraus und erfordert den Mut, bisher unbekannte Wege zu beschreiten. Dabei ist neben Kreativität und der Fähigkeit, auch negative Meinungen und unbeliebte Entscheidungen zu Ende zu führen, vor allem Kontinuität von hoher Bedeutung, denn Stadtumbau versteht sich als Kurz-, Mittel- und Langfristaufgabe zur Entwicklung und Umsetzung eines neuen städtischen Profils.

=> Stadtumbau erfordert Kontinuität, Kreativität, Mut und Steuerungskompetenzen

Um mit den geringer werdenden Ressourcen in der Stadt die größtmöglichen (Synergie-)Effekte zu erzeugen, empfiehlt sich eine Konzentration der zur Verfügung stehenden Finanz-, Personal- und Sachmittel auf bestimmte räumlich Schwerpunkte.

=> Räumliche Konzentration auf bestimmte Handlungsgebiete

Um die geringer werdenden Ressourcen möglichst effektiv einzusetzen, müssen die Potenziale der unterschiedlichen Akteure aktiviert und für die gemeinsame Sache gewonnen werden. Die aus Wilhelmshaven vorliegenden Erfahrungen belegen den

innovativen Gehalt sowohl bezogen auf die Inhalte als auch die Prozessgestaltung dieser Strategie in den unterschiedlichen Handlungsfeldern (Stichwort u.a. neue Kooperationen).

=> Entwicklung neuer Partnerschaften und Kooperationen

Das vielfach mit negativen Assoziationen besetzte Thema „Stadtumbau“ hat in Wilhelmshaven in den vergangenen zwei Jahren eine hohe und durchaus positive Öffentlichkeitswirkung entfaltet und Platz im Bewusstsein breiter Kreise aus Politik, Verwaltung und Bürgerschaft gefunden. Offenheit und Engagement kann nur geschaffen werden, wenn eine transparente und umfassende Information vorausgeht. Einer systematischen Öffentlichkeitsarbeit kommt zentrale Bedeutung zu, um auf die in Zukunft anstehenden Aufgaben vorzubereiten.

=> Informationsvermittlung und Öffentlichkeitsarbeit

Der „Wilhelmshavener Ansatz“ zeichnet sich u.a. durch seine frühzeitige Einbindung lokaler Akteure und der interessierten Öffentlichkeit in den breit angelegten Diskussionsprozess zum Stadtumbau aus. Neben der Erhöhung der Akzeptanz für – vielfach auch unliebsame - Maßnahmen kann damit auch eine größere Zielgenauigkeit von Planungen erreicht werden.

=> frühzeitige und umfassende Einbindung der lokalen Akteure und der Bürgerschaft

Die Auswirkungen des demografischen Wandels artikuliert derzeit am vehementesten die Wohnungswirtschaft - auch wenn in Wilhelmshaven aktuell noch nicht die kritische Größe für die Objektbewirtschaftung erreicht ist. Nur im gemeinsamen Handeln zwischen der Kommune und der Wohnungswirtschaft kann eine an den künftigen Bedarfen orientierte Bestandsoptimierung erreicht werden, die an städtebaulichen, fiskalischen, wirtschaftlichen und sozialen Aspekten orientiert ist. Darüber hinaus bieten diese Kooperationen Möglichkeiten weiterer Projekte. Das Mitwirkungsinteresse der Wohnungswirtschaft begründet sich vor allem in einer erhofften Stabilisierung der Wohnquartiere, möglicher Fördermittelakquisitionen und in den Chancen eines zielgenaueren – und damit effektiveren – Mitteleinsatzes.

=> Wichtige Kooperationspartnerinnen im Stadtumbau sind die Wohnungsunternehmen

Stadtumbau meint mehr als Städtebau und Wohnungsförderung. Stadtumbau integriert diese Aufgaben mit den Anforderungen anderer Themenfelder und sucht nach entsprechenden Entwicklungspotenzialen und Kooperationspartner/innen. So muss sich der Stadtumbau Wilhelmshaven künftig verstärkt einer Förderung postindustrieller Strukturen zuwenden. Dabei meint Stadtumbau eine enge Zusammenarbeit zwischen Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung/-planung.

=>Stadtumbau als Chance zur Behebung wirtschaftlicher Strukturschwächen

Bei der Frage, welche Strategien für den Stadtumbau eingesetzt werden können, wird auf die Zusammenstellung bisheriger Erfahrungen aus dem ExWoSt-Forschungsfeld „Stadtumbau West“ (Quelle: <http://www.stadtumbauwest.de/index1.html>) zurückgegriffen¹:

A. Weiternutzung durch Anpassung (Schwerpunkt: Modernisierung)

Die vorhandene Nutzung wird gestärkt bzw. wiederbelebt. Die vorhandene Bausubstanz bleibt erhalten und wird gegebenenfalls an neuzeitliche Standards angepasst.

B. Wiedernutzung durch Neubau (Schwerpunkt: Nutzungswandel)

Die bisherige Nutzung bleibt auf dem Grundstück erhalten, wenn auch nicht in derselben Gebäudehülle.

C. Umnutzung (Schwerpunkt: Nutzungsänderung)

Die bisherige Nutzung wird durch eine andere ersetzt, wobei die Bausubstanz weitgehend erhalten bleiben kann und den neuen Ansprüchen angepasst wird.

D. 'Konservieren' (Schwerpunkt: offene Nutzungsoptionen)

Brachgefallene Grundstücke und leerstehende Objekte werden zunächst keiner neuen Nutzung zugeführt. Sie werden für spätere Verwendungen vorgehalten und auf 'Reserve' gelegt. Die bauliche Sicherung und werterhaltende Bewirtschaftung erfolgt 'auf Sparflamme'.

E. 'Renaturierung' (Schwerpunkt: kreislauforientierte Flächennutzung)

Die bisherige Nutzung wird aufgegeben, ohne dass eine neue Nutzung begründet wird. Die Flächen werden der 'Natur zurückgegeben'.

Diese Strategien müssen aufgabenbezogen ausgewählt und eingesetzt werden, so dass sie den gesamtstädtischen Zielvorstellungen bzw. denen des umzusetzenden Leitbildes entsprechen.

1 In der Langfassung findet sich die Beschreibung im Anhang A.

=> Mögliche Handlungsstrategien: Weiternutzung, Wiedernutzung, Umnutzung, Konservieren und Renaturieren

Von zentraler Bedeutung für alle weiteren Stadtumbau-Aktivitäten – nicht nur in Wilhelmshaven - ist die laufende Raumbesichtigung und deren regelmäßige Auswertung – mindestens einmal jährlich - , um frühzeitig Hinweise auf raumrelevante Veränderungen zu erhalten und adäquat darauf reagieren zu können.²

=> Aufbau und Pflege eines Monitoringsystems

Als Grundlage der künftigen Arbeit sind die vorliegenden Projektideen und Handlungsempfehlungen innerhalb der Stadtverwaltung und der Politik zu diskutieren und abzustimmen, um entsprechende politische Beschlüsse herbeizuführen. Auch nach Abschluss des gesamtstädtischen Zukunftsdialoges „Stadtumbau Wilhelmshaven“ sind Strukturen (z.B. Arbeitskreise, Ausschüsse) beizubehalten, abzusichern und zu schaffen, die eine Fortführung der verwaltungsseitigen, politischen und bürgerschaftlichen Befassung mit dem Thema sicherstellen.

=> Absicherung des weiteren Vorgehens durch entsprechende Beschlüsse und Arbeitsformen

6.1.1 Der Handlungsrahmen in Wilhelmshaven „auf einen Blick“

- Stadtumbau erfordert Kontinuität, Kreativität, Mut und Steuerungskompetenzen
- Räumliche Konzentration auf bestimmte Handlungsgebiete
- Entwicklung neuer Partnerschaften und Kooperationen
- Informationsvermittlung und Öffentlichkeitsarbeit
- Frühzeitige und umfassende Einbindung der lokalen Akteure und der Bürgerschaft
- Wichtige Kooperationspartnerinnen im Stadtumbau sind die Wohnungsunternehmen
- Stadtumbau als Chance zur Behebung wirtschaftlicher Strukturschwächen

² Ein erster Schritt wurde mit der Wohnungsleerstandsanalyse über Stromzählerdaten unternommen, die fortan jährlich wiederholt werden soll.

- Mögliche Handlungsstrategien: Weiternutzung, Wiedernutzung, Umnutzung, Konservieren und Renaturieren
- Aufbau und Pflege eines Monitoringsystems
- Absicherung des weiteren Vorgehens durch entsprechende Beschlüsse und Arbeitsformen

6.1.2 Fazit

In den vergangenen zwei Jahren hat eine intensive Befassung mit dem Thema „Stadtumbau“ in Wilhelmshaven stattgefunden. Dabei wurden für viele der skizzierten Aufgaben und Anforderungen die Grundstrukturen geschaffen, an denen angeknüpft werden kann und die ggf. aufgrund der vorliegenden Erfahrungen weiterentwickelt werden können. Zentral – und deshalb immer wieder zu vermitteln – ist die Bedeutung der Kontinuität des Prozesses, denn Stadtumbau ist nicht nur eine Kurz-, sondern auch eine Mittel- und Langfristaufgabe, die einer übergreifenden, gesamtstädtischen und vorausschauenden Sichtweise bedarf.

6.2 Konzentration auf Handlungsgebiete

Zum Handlungsrahmen der Stadt gehört auch die inzwischen über alle Maßen angespannte Haushaltslage. Diese Situation führt zwangsläufig dazu, dass der Einsatz kommunaler Mittel noch sorgfältiger und mit noch höherer Effizienz erfolgen muss, als es bei öffentlichen Geldern ohnehin schon der Fall ist. Die zur Verfügung gestellten Mittel müssen sehr gezielt und konzentriert eingesetzt werden, um die durch das Stadtumbau-Verfahren identifizierten Ansatzpunkte erfolgversprechend nutzen zu können.

Hierfür hat eine Arbeitsgruppe - bestehend aus Mitarbeitern/innen der Stadtverwaltung – im Rahmen von Workshops zum „Räumlichen Leitbild für Wilhelmshaven“ Vorschläge zur Klassifizierung von Gebietstypen erarbeitet und diese flächendeckend für die Wilhelmshavener Wohngebiete angewendet. Folgende Ergebnisse wurden herausgearbeitet:

6.2.1 Gebietskategorien

- Es kann davon ausgegangen werden, dass viele Wohngebiete heute und in Zukunft „funktionieren“ werden, d.h. dass es dort vermutlich keinen Bedarf für kommunales Handeln geben wird. Dies sind die sog. „**Selbstläufergebiete**“, die sich auch heute schon als stabile Wohnquartiere darstellen.
- In manchen dieser Selbstläufergebiete kann die heutige Funktionsfähigkeit nicht mit Sicherheit in die Zukunft prognostiziert werden, da sie Besonderheiten aufweisen, die sie möglicherweise anfällig für zukünftige problematische Entwicklungen machen (sog. „**problematische Selbstläufergebiete**“). Hier wird die Entwicklung künftig aufmerksam zu beobachten sein.
- Es gibt Wohngebiete, in denen teilweise heute schon gravierende Probleme auftreten und bei denen zu erwarten ist, dass die durch den demografischen Wandel verursachten Veränderungen die Problemschärfe weiter zunehmen lassen werden. Zugleich bieten einige dieser Quartiere relativ wenig Ansatzpunkte

für eine Neupositionierung. Diese Gebiete werden als „**Defizitgebiete**“ bezeichnet.

- Umgekehrt gibt es Quartiere, die z.B. aufgrund ihrer Lage, ihrer Bausubstanz oder anderer Merkmale diese – noch nicht ausgeschöpften - Ansatzpunkte für eine neue funktionale Aufgabenteilung innerhalb des Stadtgefüges aufweisen. Solche Gebiete werden als „**Potenzialgebiete**“ bezeichnet.

Die beiden letzten Kategorien – Defizit- und Potenzialgebiete – werden im folgenden als „Handlungsgebiete“ bezeichnet, da sich bei diesen beiden Gebietstypen in besonderem Maße die Notwendigkeit städtischen Handelns zeigt, während die Selbstläufergebiete sich weitgehend selbst überlassen werden können. Hinzuweisen ist noch darauf, dass sowohl in den Defizitgebieten Potenziale, als auch in Potenzialgebieten Defizite vorhanden sein können. Letztendlich ist das Gesamtbild für die Klassifizierung ausschlaggebend. (Vgl. hierzu auch die Gebietssteckbriefe im Anhang D und die Themenkarten im Anhang E). Folgende Handlungsgebiete wurden identifiziert:

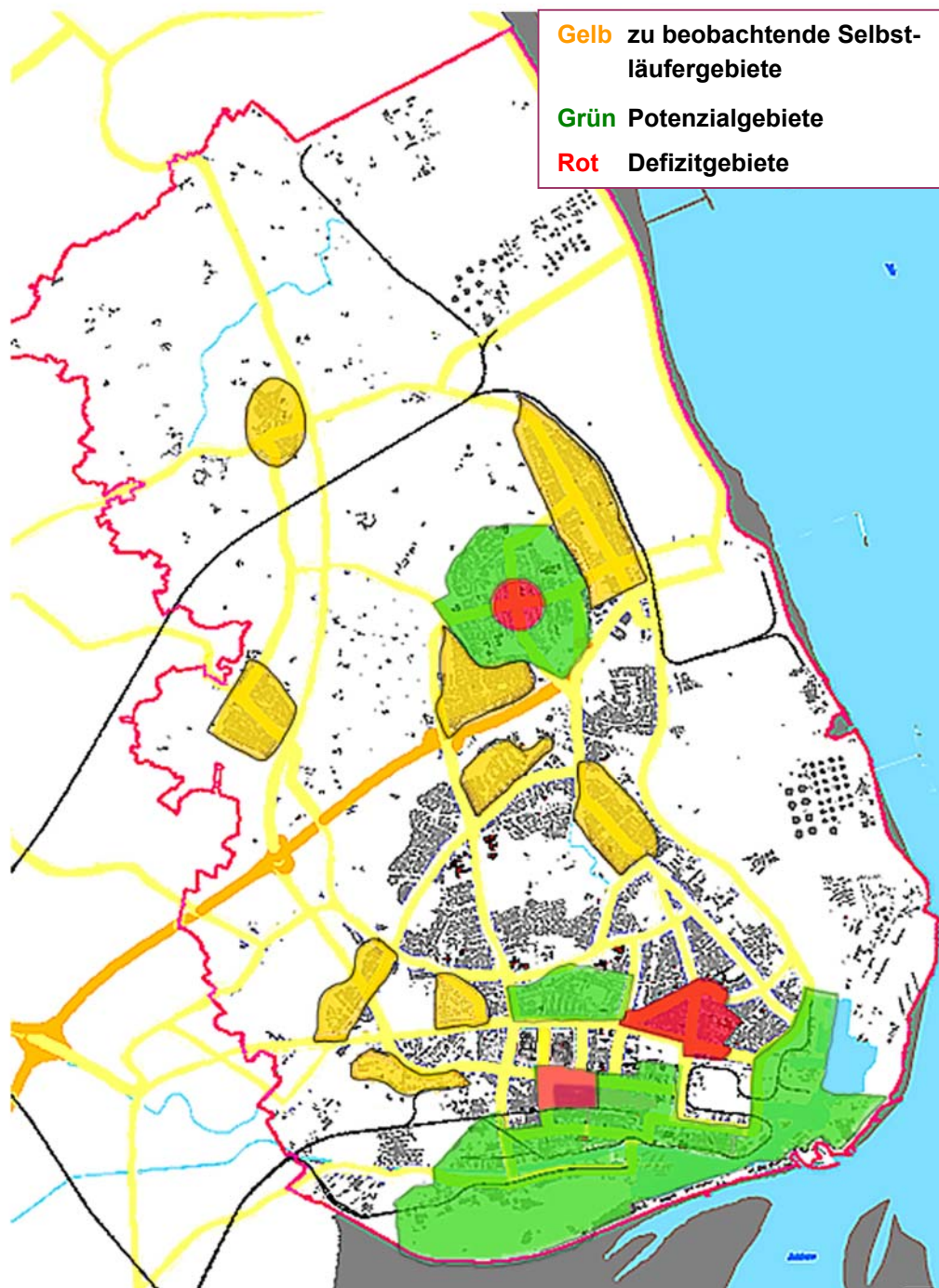
6.2.2 Potenzialgebiete

- Siebethsburg
- Fedderwardergroden außerhalb des zentralen Bereiches des Stadtteilzentrums
- Der gesamte Bereich von Bant südlich der Bahnlinie, Innenstadt (südlich der Fußgängerzone), Innenhafen (außer Arsenalhafen) und hier besonders auch die Wasserlinie

6.2.3 Defizitgebiete

- Tonndeich sowie der beidseitig der Gökerstraße gelegene Teil von Heppens
- Das Wohnquartier Mellumstraße/Oldeogestraße/Peterstraße
- Der zentrale Bereich von Fedderwardergroden

Abb. 45: Gebietskategorien von Wohngebieten in Wilhelmshaven



Copyright © 2003 Stadt Wilhelmshaven · Der Oberbürgermeister · Kommunale Vermessung
SK2003 © 11-2003, eigene Darstellung

6.2.4 Handlungsstrategien zum gezielten Mitteleinsatz

Auch die herausgearbeiteten sechs Handlungsgebiete, auf die sich kommunales Stadtentwicklungs-Handeln zukünftig konzentrieren sollte, würden den kommunalen Haushalt vermutlich überfordern. Insofern ist innerhalb der Handlungsgebiete eine

Konzentration auf nach geeigneten Kriterien ausgewählte Gebiete erforderlich. Folgende Kriterien wären denkbar:

1. Eine Förderung jener Quartiere, die sich bereits heute durch verschiedene Wohn- und Lebensqualitäten auszeichnen (Potenzialgebiete) und die zukünftig durch kommunales Handeln weiterhin zu stärken sind, um sie z.B. als „Visitenkarten“ auch über die Stadtgrenzen hinaus zu kommunizieren.
2. Bündelung unterschiedlicher Aktivitäten auf Stadtquartiere, die deutliche Defizite aufweisen (z.B. soziale Erosionen³, unverträgliche Nutzungen in enger Nachbarschaft) und dennoch für die Identifikationswirkung in der Stadt von zentraler Bedeutung sind (Defizitgebiete).
3. Eine Kombination beider Strategien durch Festlegung auf einzelne Potenzial- und Defizitgebiete, die in den Fokus des künftigen Handelns gestellt werden.

Ob und wenn ja welche dieser Strategien eingesetzt werden soll, ist letztendlich eine politische Entscheidung. Die Verwaltungsmitarbeiter/innen und die Moderatoren/innen des Stadtumbau-Prozesses haben die notwendigen Vorleistungen erbracht. Der weitere Aushandlungsprozess über die künftigen Handlungsgebiete kann beginnen.

6.3 Handlungsempfehlungen

Unter Zugrundelegung der oben aufgeführten Potenziale für eine künftige Stadtentwicklung (vgl. Kap. 3), der angestrebten Ziele (vgl. Kap. 4), der Berücksichtigung einer erforderlichen Mittelkonzentration auf ausgewählte Handlungsgebiete und Maßnahmen und der Bedeutung von zu erwartenden Zielgruppen innerhalb der Stadt in den nächsten Jahren (vgl. Anhang C) erfolgt aus gutachterlicher Sicht eine Festlegung auf das räumliche Leitbild der bipolaren Stadtstruktur. Dieses erscheint das am tragfähigsten und erfolgversprechendste Modell für die Zukunft Wilhelmshavens zu sein.

Die Qualitäten des Leitbildes der bipolaren Stadtstruktur liegen vor allem darin

- breit gefächerten, zielgruppenspezifischen Anforderungen an Wohnen und Leben in der Stadt gerecht zu werden
- die unterschiedlichen stadtstrukturellen Gegebenheiten (u.a. die disperse Siedlungsstruktur und die Entwicklung einerseits des Stadtzentrum andererseits des Stadtnordens) aufzunehmen und sie für eine künftige Entwicklung zu nutzen.

Aus der Verbindung der o.g. Ansätze kann eine größtmögliche Vielfalt für die (potenzielle) Bewohnerschaft unter Berücksichtigung höchster Effizienz geschaffen werden. Durch die Konzentration auf schon vorhandene Verdichtungsräume können die Qualitäten der Kernstadt und ihre Erreichbarkeit gewahrt und gesichert werden. Zugleich können die suburbanen Qualitätsmerkmale im Stadtnorden genutzt werden. Durch diese Kombination kann es gelingen, sich an den Bedarfen verschiedener Zielgruppen zu orientieren und zugleich die „innovativen“ Kerne als Entwicklungspotenziale zu nutzen.

Die dem Leitbild zugrunde liegenden Handlungsgebiete - die Kernstadt und der Stadtnorden - zeichnen sich schon heute durch ihre Unterschiedlichkeit aus und sollen in

3 Wobei an dieser Stelle darauf hingewiesen werden muss, das für viele Stadtquartiere die jahrelang als stadtentwicklungspolitisches Leitbild angestrebte „soziale Durchmischung“ nicht erkennbar ist und dem Erreichen dieses Ziels derzeit kaum Chancen eingeräumt werden können.

den nächsten Jahren in ihrer Verschiedenartigkeit gestärkt und weiterentwickelt werden, um den sich ausdifferenzierenden Vorstellungen von Wohnraum und Wohnumfeld innerhalb der Stadt eine Vielfalt an zielgruppenorientierten Angeboten gegenüber stellen zu können. Die bipolare Stadtstruktur nutzt die vorhandenen Verschiedenartigkeiten und pointiert sie durch bislang fehlende Arbeitsteilungen. Damit bietet dieses Modell eine Vielzahl an Potenzialen und erscheint deshalb auch in Zeiten geringer werdender Ressourcen tragfähig zu sein.

Zur Umsetzung dieses räumlichen Leitbildes sind in den nächsten Jahren in den beiden Handlungsgebieten und in den sie verbindenden Hauptverkehrsstraßen die Ressourcen zu konzentrieren.

Darüber hinaus wurden in den Arbeitskreisen eine Reihe weiterer, die zukünftige Entwicklung unterstützender Projektideen entwickelt, die ebenfalls kurz vorgestellt werden sollen.

- Das Handlungsgebiet Kernstadt (Kap. 6.4)
- Das Handlungsgebiet Stadtnorden (Kap. 6.5)
- Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen (Kap. 6.6)
- Weitere gesamtstädtische Projektideen zur Unterstützung des Stadtumbaus (Kap. 6.7)

6.4 Das Handlungsgebiet Kernstadt

Ziel einer Weiterentwicklung der nutzungsgemischten Kernstadt ist vor allem die Profilierung ihrer Wasserlage, der bauhistorischen Denkmäler und Elemente (u.a. Südstadt, Siebethsburg) und die Stärkung der Vielfalt von Wohnen, Arbeiten, Erholung, Freizeit, Versorgung.

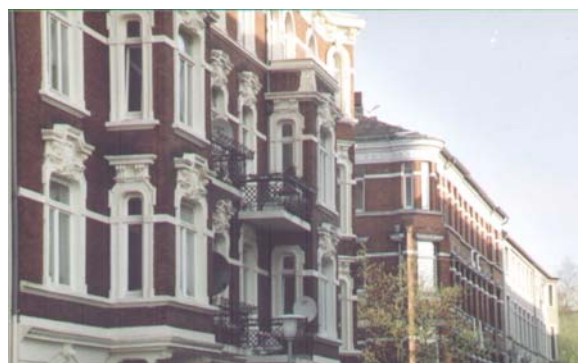
Vorrangig lassen sich drei Handlungsschwerpunkte für den Stadtumbau im Handlungsgebiet der Kernstadt festlegen:

- Eine Weiterentwicklung der Wasserlinie mit der dahinter befindlichen „2. Reihe“
- Die Stärkung der Innenstadt rund um die Marktstraße
- Die Nutzung Siebethsburg als Imagefaktor für die Stadt

6.4.1 Weiterentwicklung der Wasserlinie mit der dahinter befindlichen „2. Reihe“

(Leitlinien und Projektideen vor allem aus dem AK „Wohnen in Nachbarschaften“ und AK „Flächen, Strecken, Strukturen“)

Im Bereich der Südstadt kumulieren viele der in der Stadt vertretenen Schwächen und Defizite, insbesondere in sozialer Hinsicht, aber auch aufgrund der vorhandenen, vielfach unattraktiven Gemengelage von Industrie und Gewerbe, Erholung / Tourismus und Wohnen. Zugleich zeichnet sich dieser Bereich durch



seine exponierte Lage am Wasser, die Vielzahl der für die Stadt bedeutsamen bauhistorischen Denkmäler und die mischgenutzte Struktur aus. Damit bietet dieser Teil der Südstadt das Potenzial, sich zu einem hochwertigen urbanen Quartier zwischen Innenstadt und Hafen zu entwickeln, insbesondere für die Zielgruppen der berufsorientierten Haushalte (z.B. über die Einpendler/-innen), der Singles (u.a. der Studierenden), der älteren Menschen aber auch der Haushalte mit Kindern, die Wert auf kurze Wege und städtische Infrastrukturen legen und Haushalte, die hier Nischen zur Realisierung ihrer Lebensvorstellungen finden. Als vorrangig zu entwickelndes Gebiet wird der gründerzeitlich geprägte westliche Teil der Südstadt gesehen, haben hier doch bereits erste Aufwertungsmaßnahmen gegriffen und bieten sich aufgrund der Wohnungsgrößen und der vorhandenen Infrastruktureinrichtungen Chancen für ein qualitätsvolles Wohnen. Im eher wilhelminisch geprägten östlichen Teil der Südstadt werden in Zukunft eher kinderlose Haushalte gesehen.

In dem Miteinander aus identitätsstiftendem und schützenswertem Alten und dem modernen und nachfragegerechten Neuen (z.B. neuen Wohnformen wie Lofts, alternative Wohnformen, seniorenrechtliche Angebote) kann an dieser Stelle ein Aufbruch ohne Bruch mit dem Vergangenen erfolgen.⁴



Um insbesondere die Wasserlinie als innovativen Kern für die künftige Entwicklung Wilhelmshavens herausbilden zu können, ist eine Verlagerung der hier ansässigen Industrie- und Gewerbebetriebe vordringlich notwendig⁵. Diese Betriebe wirken derzeit als Hemmschuh neuer Entwicklungen, stellen sie doch sowohl städtebaulich als auch hinsichtlich der

Emissionen derzeit eine äußerst unattraktive Nachbarschaft dar. Ohne eine entsprechende Verlagerung wird es kaum gelingen, die Wasserlinie zu einem qualitätsvollen mischgenutzten Quartier aus Wohnen, Dienstleistungen⁶, Erholung und Kultur entwickeln zu können⁷.

Als weiteres Problem erweist sich das Splittereigentum in der Südstadt, das ein aufeinander abgestimmtes Handeln problematisch erscheinen lässt. Hier ist die Stadt mit

-
- 4 Ein interessantes Beispiel ist in diesem Zusammenhang das Existenzgründerinnennetzwerk: Im Erdgeschoss sollen Arbeitsplätze für Existenzgründerinnen und in den oberen Stockwerken Wohnungen für Frauen entstehen.
 - 5 Hinsichtlich dieser Aussage steht das Stadtumbau-Konzept möglicherweise der Aussage des Quartiersentwicklungsplans „Sanierung westliche Südstadt“ entgegen.
 - 6 Ein Beispiel wie sich Wilhelmshaven in einem neuen Dienstleistungsangebot selber darstellt, lautet denn auch entsprechend: „Ein breites Kulturangebot, attraktive Freizeitmöglichkeiten und die Lage am Jadebusen machen Wilhelmshaven zu einem angenehmen Wohnort.“ (<http://www.biosphere-ag.de/standort.html>)
 - 7 Dies umso mehr als die „Konkurrenz“ andernorts (z.B. Bremerhaven, Leer) bereits entsprechende Ansätze ebenfalls verfolgt.

der Gründung einer entsprechenden Entwicklungsgesellschaft auf einem innovativen und guten Weg, der Umsetzung ihrer Ziele einen Schritt näher zu kommen⁸.

Zur Unterstützung einer qualitätsvollen Weiterentwicklung der Wasserlinie – die auch erhebliche Bedeutung für den Wirtschaftsfaktor Tourismus⁹ hätte - sollten bei Neu- oder Umbauvorhaben städtebauliche Wettbewerbe durchgeführt werden, um einen Beitrag zur Sicherung und Berücksichtigung gestalterischer und ökologischer Qualitäten zu leisten.

Mehr erlebbare Qualität würde in diesem Quartier auch durch die Umgestaltung der Straßen und Plätze z.B. zu verkehrsberuhigten Aufenthaltsbereichen geschaffen werden (z.B. ist zu prüfen, ob die teilweise vorhandenen Parkraumüberangebote genutzt werden könnten, um Stellflächen im öffentlichen Straßenraum abzubauen und umzunutzen), brachliegende oder frei werdende Flächen unterschiedlicher Größenordnung können in diesem verdichteten Gebiet für sog. Zwischennutzungen bereitgestellt und ggf. entsiegelt werden.

6.4.1.1 Handlungsstrategien und Projektideen zur Weiterentwicklung der Wasserlinie und der „2. Reihe“

Im Weiteren werden Handlungsstrategien und Projektideen für eine Entwicklung der Wasserlinie und der „2. Reihe“ der Südstadt vorgestellt, die aus der Arbeit aller Arbeitskreise des Stadtumbau Wilhelmshaven-Prozesses heraus entstanden¹⁰.



Handlungsstrategien

- Weiternutzung nicht mehr nachgefragter Gebäudesubstanz durch Modernisierungen
- Wiedernutzung nicht mehr nachgefragter Gebäudesubstanz durch nachfrageangepasste Neubebauung
- Weiternutzung nicht mehr nachgefragter Gebäudesubstanz durch Umnutzungen
- Umnutzung untergenutzter bzw. brachgefallener Grundstücke bzw. Flächen
- Renaturierung von nicht mehr nachgefragten Flächen

Projektideen - Allgemein

- Forcierung der städtebaulichen Entwicklungen rund um den Innenhafen, ggf. auch unter Verlagerung bisher dort angesiedelter Gewerbetriebe
- Schaffung transparenter Verbindungen zwischen Angeboten und Aktivitäten vor und hinter dem Deich, Verbindungsachsen zwischen Innenstadt und Wasserlinie

⁸ Ein erster Ansatz könnte ggf. die 2005 in der Entstehung befindliche „Entwicklungsgesellschaft Südstadt“ darstellen, die sich zum Ziel gesetzt hat, den Wohnungsbestand in der westlichen Südstadt zu modernisieren und aufzuwerten.

⁹ Da dem Tourismus im Zuge des Strukturwandels für den Wirtschaftsstandort Wilhelmshaven eine zentrale Bedeutung zukommt, sind entsprechende Angebote (weiter) auszubauen (z.B. Kombi-Tickets, Angebot von „Komplettpaketen“).

¹⁰ Weitere Projektideen aus den Arbeitskreisen – die aus gutachterlicher Sicht zur Realisierung eines Leitbildes an dieser Stelle nur begrenzt nutzbar sind – finden sich nach Arbeitskreisen geordnet im Anhang B dieses Berichtes.

Städtebau:

- Erarbeitung eines Katasters mit erhaltens- und schützenswertem Gebäudebestand und –ensembeln. Diese könnte ggf. ergänzt werden um Überlegungen seitens der Stadt mit entsprechenden Handlungsstrategien zum Umgang mit dieser Substanz.

Wohnen/Wohnumfeld:

- Marode Gebäude in der verdichteten Südstadt sind abzurechen und durch eine angemessene Freiraumgestaltung aufzuwerten.
- In der hochverdichteten Südstadt können die Qualitäten des „weniger ist mehr“ erfahrbar gemacht werden, indem nicht mehr genutzte Flächen z.B. für wohnungsnahen Kleingärten bereitgestellt werden, um das Wohnumfeld aufzuwerten und eine höhere Wohnzufriedenheit zu erzielen. Pilotprojekt könnte eine ca. 2.000 m² große Brachfläche in der Schillerstraße werden, wenn sie als wohnungsnaher Kleingartenfläche, Spiel- oder Bewegungsraum durch die Anwohner/innen genutzt werden könnte.
- Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs zur Wiesbadenbrücke und deren Nachnutzung, konzipiert als Kooperationsprojekt zwischen dem Bund und der Stadt Wilhelmshaven, mit dem Ziel einer nachfrageorientierten Umnutzung einer militärischen Liegenschaft
- Schaffung von Stadtvillen und anderen nachgefragten Wohn- und Eigentumsformen in unterschiedlichen Preissegmenten entlang der Wasserlinie und in „2. Reihe“
- Umnutzung alter Bauwerke für Wohn- und Arbeitszwecke und -projekte

Infrastruktur:

- Schaffung von Freiflächen in der verdichteten Südstadt auf ausgewählten Brachen oder abzurechenden Gebäudeflächen für Spiel, Sport und Bewegung (z.B. Teile der Fläche des Schlachthofes, des Recyclinghofes)
- Schaffung von Möglichkeiten für Spiel, Sport und Bewegung durch Umnutzung ausgewählter nicht mehr benötigter Gebäudesubstanzen (z.B. ehemalige Angarische Schule, berufsbildende Schule für Hauswirtschaft in der Marktstraße West, Südzentrale), um Bedarfe „vor der Haustür“ zu befrieden und Flächen am Stadtrand aufgeben zu können
- Projekt „Hafentorbrücke“ (Verbindung der Kaiser Wilhelm-Brücke zur Schleuseninsel) zur besseren verkehrlichen Anbindung an das südöstliche Stadtgebiet

Naherholung /Natur

- Renaturierung ausgewählter, ehemals bebauter Flächen rund um den Banter See, d.h. Teile der aufgegebenen Flächen werden der Natur zurückgegeben und zur ökologischen Aufwertung eingesetzt

Wirtschaft

- Förderung bzw. Stärkung der lokalen Ökonomie vor allem in der „2. Reihe“¹¹
- Förderung der Ansiedlung zukunftsfähiger und arbeitsplatzintensiver Dienstleistungsbetriebe an der Wasserlinie (z.B. Schlachthof, Wiesbadenbrücke, Technologie-Park)
- Umsiedlung störenden Gewerbes
- Gewerbegebiet am Handelshafen für Dienstleistungsbetriebe attraktiver machen

Tourismus

- Stärkung der Tourismusförderung im Bereich des Innenhafens und Orientierung der städtebaulichen Entwicklung an dessen Belangen, z.B. durch „maritime Erlebnisse unter einem Dach“ (kulturtouristische Einrichtungen wie die maritime Meile, die öffentlichkeitswirksamen Einrichtungen der Marine und maritime Außenveranstaltungen als eine Art ‚Ocean-Park ohne Zaun‘) und die Weiterentwicklung der maritimen Meile
- „waterfront development“ – Umnutzung großer Brachflächen für touristische (und andere) Zwecke, insbesondere um den Innenhafen, auf der Wiesbadenbrücke, auf der Schleuseninsel
- Erarbeitung und Umsetzung von Wassersportkonzepten
- Schaffung von preisgünstigen Übernachtungsmöglichkeiten, insbesondere für Jugendliche (z.B. Jugendhotel) und Förderung des Radverkehrs
- Verbesserte Anbindung des Innenhafens für Segel- und Sportboote
- Weiterentwicklung des Südstrandes z.B. durch ein Deichschwimmbad
- Angebote für Jugendliche schaffen (Strandbar,...)
- Wattenmeer für Thalasso-Therapien nutzen (Wellness und Gesundheit durch Schlickpackungen, Meerwasserbehandlungen etc.)
- Anbindung des „Tags der offenen Tür“ des Marinestützpunkts durch Verlegung von Schiffen an den (stadtnahen) Bontekai an die Innenstadt und die Wiesbadenbrücke
- Beschilderung zur Kenntlichmachung von Bauwerken und Sehenswürdigkeiten fortführen
- Bessere Zugänglichkeit historischer Bauwerke im Hafenbereich („Hafenarchäologie“)
- Aktualisierung des Anfang der 1990er Jahre erschienenen Wilhelmshaven-Stadtführers
- Verschiedene Flyer nach thematischen Rundgängen entwickeln (z.B. Hafeneinfahrten, Wassertürme, Grünanlagen, städtebauliche und architektonische Besonderheiten, Kultur- und Freizeiteinrichtungen)

¹¹ Vgl. „Lokale Ökonomie in der Südstadt - Konzeption und Entwicklung von Projekten“, Rudnick Rudnick & Partner Consulting, im Auftrag der Stadt Wilhelmshaven, Fachbereich Stadtplanung, 12/2004

- Öffnung von geeigneten Leuchttürmen für Besichtigungen (z.B. Leuchtturm Voslapp)

6.4.2 Stärkung der Innenstadt rund um die Marktstraße

In Kooperation mit dem in der Innenstadt tätigen Interessensverband der Einzelhändler/innen (City Interessens Verband) sind Maßnahmen zu ergreifen, die Innenstadt in ihrer zentralen Versorgungsfunktion zu stärken. Dabei sollte das Kennzeichen der Innenstadt - die Kleinteiligkeit und die Breite des Angebotes – sichergestellt werden.

6.4.2.1 Handlungsstrategien und Projektideen zur Stärkung der Innenstadt rund um die Marktstraße



Neben der Umgestaltung der Marktstraße können weitere Strategien und Maßnahmen (weitgehend entwickelt im AK „Handel im Wandel“¹²) zur Stärkung der Innenstadt rund um die Marktstraße beitragen, die eine Qualifizierung des Standortes sowohl aus Sicht des Sortiments, der Aufenthaltsqualitäten, der städtebaulichen und architekto-

nischen Gegebenheiten, der Erreichbarkeit usw. bedeuten.

Handlungsstrategien

- Weiternutzung von Gebäudesubstanz und –flächen durch Modernisierungen
- Wiedernutzung nicht mehr nachgefragter Gebäudesubstanz und –flächen durch nachfrageangepasste Neubebauung
- Weiternutzung nicht mehr nachgefragter Gebäudesubstanz und –flächen durch Umnutzungen

Projektideen

- Initiierung eines an die „Business Improvement Districts“ (BID) angelehnten Modells: Bildung von freiwilligen Gemeinschaften von Geschäftsleuten und Grundstückseigentümer/innen eines abgegrenzten Gebietes, die sich in Eigeninitiative zusammenschließen mit dem Ziel, während eines befristeten Zeitraumes (meist 5 Jahre) die Standortqualität durch den Einsatz privat erbrachter Gelder zu verbessern. Über ein BID könnte gemeinsam nach Möglichkeiten und Wegen einer Aufwertung der Einkaufsstraße gesucht werden, z.B. durch die gezielte Ansprache von Gewerbetreibenden, um die Attraktivität des Branchenmixes zu erhöhen.
- Die Erarbeitung und kontinuierliche Fortführung eines Brachflächenkatasters mit potenziellen Gewerbeflächen und Gewerberäume, um sie zeitnah an Interessierte weitervermitteln zu können und Investoren/innen für die Flächen zu finden.

¹² Weitere Projektideen aus den Arbeitskreisen – die aus gutachterlicher Sicht zur Realisierung eines Leitbildes an dieser Stelle nur begrenzt nutzbar sind – finden sich nach Arbeitskreisen geordnet im Anhang B dieses Berichtes.

- Erarbeitung eines Katasters mit erhaltens- und schützenswertem Gebäudebestand und –ensembeln. Diese könnte ggf. ergänzt werden um Überlegungen seitens der Stadt zum Umgang mit dieser Substanz.
- Kooperative Bemühungen, um Leerstände durch Zwischennutzungen oder langfristige Nutzungen zu verringern (vgl. Ausstellung „Zusammen planen – gemeinsam leben“ des AK „Wohnen in Nachbarschaften“ in Kooperation mit dem AK „Handel im Wandel“ und Privateigentümer/innen) und ansonsten nicht marktfähigen Interessen die Realisierung ihrer Projekte zu ermöglichen (z.B. Künstler/innen, die hier „offen“ arbeiten, Ausstellungsraum).
- Die Plätze in der Innenstadt (z.B. Rathausplatz, Valoisplatz) sollten attraktiver und nutzungsorientierter gestaltet werden, um sie z.B. auch für Veranstaltungen nutzen zu können. Hier sind entsprechende Bestandsaufnahmen und Nutzungskonzepte erforderlich.
- Die Innenstadt müsste stärker über eine „Maritime zu Fuß Meile“ zum Wasser hin geöffnet und der Hafbereich und Teile entlang des Banter Sees müssten städtebaulich und von ihren Nutzungen her aufgewertet werden, z.B. durch Verlängerungen der Straßen und Wege zum Wasser hin (z.B. Projekt „Jadeallee“ in Verlängerung des Valoisplatzes). Dabei sind sowohl der fußläufigen Verbindung zwischen City und Hafenrand als auch den städtebaulichen Aufwertungen wichtiger Standorte entlang der Route (z.B. Überplanung der Baracken am Pumpwerk, bessere Anbindung der Emsstraße über die Deichbrücke) hohe Aufmerksamkeiten zu widmen.
- Abbruch abgängigen Mietwohnungsbaus (z.B. ausgewählte Wohnblöcke in der Ebertstraße) und Ersatz durch nachgefragte Wohnstrukturen.

6.4.3 Die Nutzung Siebethsburgs als Imagefaktor für die Stadt

Die denkmalgeschützte Gartenstadtsiedlung Siebethsburg erweist sich als eines der attraktivsten Wohngebiete in Wilhelmshaven und bietet die Qualitäten des innenstadtnahen Wohnens in grüner und ruhiger sowie städtebaulich und architektonisch attraktiver Umgebung. Nicht zuletzt aufgrund der vielfältigen Aktivitäten der Eigentümerin der Siedlung übernimmt diese heute eine Art „Visitenkarte“ des schönen Wohnens in Wilhelmshaven und transportiert diese Qualitäten innerhalb der Stadt – und teilweise auch über die Stadtgrenzen hinaus.



Diese Situation darf jedoch nicht darüber hinweg täuschen, dass die Entwicklung des Stadtteils immer wieder in den städtischen Fokus gestellt werden muss, erweist sich die Siedlung aufgrund ihrer Strukturdaten doch als präventives Sanierungsgebiet. Um den sich abzeichnenden negativen Entwicklungen frühzeitig und kooperativ entgegenwirken zu können, ist ständige Wachsamkeit und eine kontinuierliche Weiterentwicklung erforderlich. Dabei sollten die besonderen Profilierungsmöglichkeiten weiter entwickelt werden:

- Die Qualitäten, die die Siedlung schon heute für ältere und alte Menschen aufweist und die angesichts der demografischen Entwicklung weiter ausgebaut und befördert werden sollten.
- Die Qualitäten für ein Wohnen und Leben von Kindern mit ihren Eltern, für die die Siedlungsstrukturen aufgrund der grünen und weitläufigen Gestaltung bei gleichzeitiger fußläufiger Erreichbarkeit der Wilhelmshavener Innenstadt eine attraktive Alternative zum Leben am Stadtrand darstellen.

In beiden Handlungsfeldern ist die Eigentümerin der Siedlung bereits aktiv und sollte in ihren Bemühungen unterstützt werden. Räumlich werden sich diese künftigen Aktivitäten sowohl innerhalb des Stadtteils als auch an seinen Rändern konzentrieren (z.B. durch seniorengerechte Wohnungen, Umnutzungen entlang der Hauptverkehrsstraßen zu gewerblichen Zwecken, Entwicklung untergenutzter oder brachliegender Grundstücke).

In der gegenwärtigen Situation kann der Stadtteil jedoch die Kommunikation des „Schöner Wohnens in Wilhelmshaven“ nach innen und außen übernehmen. Sie sollte in enger Kooperation zwischen der Eigentümerin der Siedlung und der Stadt Wilhelmshaven in Form eines Wohnstandortmarketings erfolgen, z.B. im Rahmen der im Sommer 2005 ihre Arbeit aufnehmenden Neubürgeragentur, über Imagekampagnen und öffentliche Veranstaltungen im Stadtteil.

6.4.3.1 Handlungsstrategien und Projektideen zur Nutzung Siebethsburgs als Imagefaktor für die Stadt

Im Weiteren werden Handlungsstrategien und Projektideen für eine Förderung Siebethsburgs als Imagefaktor für Wilhelmshaven vorgestellt, die vor allem aus den Arbeitskreisen „Wohnen in Nachbarschaften“, „Flächen, Strecken, Strukturen“, „Kindergarten“ sowie auf öffentlichen Veranstaltungen im Rahmen des Stadtumbau Wilhelmshaven-Prozesses heraus entstanden sind¹³.

Handlungsstrategien

- Weiternutzung der vorhandenen Gebäudesubstanzen durch ständige nachfrageangepasste Modernisierungen
- Ergänzung der vorhandenen Gebäudesubstanzen durch nachfragegerechte Gebäude
- Weiternutzung nicht mehr nachgefragter vorhandener Gebäudesubstanz durch Umnutzungen
- Weiter- bzw. Umnutzung untergenutzter oder brachgefallener Grundstücke

Projektideen

- Imagekampagnen zum „Schönen Wohnen in Wilhelmshaven“ am Beispiel Siebethsburgs über Infolyer, Anzeigenkampagnen, Musik-, Sport- und sonstige Veranstaltungen im Stadtteil als Kooperationsprojekt zwischen der Stadt und der Eigentümerin der Siedlung
- Konzepte für die städtebaulichen „Schandflecken“ im Quartier (z.B. die Bunker)

- Entwicklung und Umsetzung weiterer zielgruppenspezifischer Angebote (z.B. durch das Aufgreifen der Bedarfe an klassischen aber auch und vor allem an neuen und „unkonventionellen“ Formen des seniorengerechten Wohnens im Süden des Stadtteils. Entsprechende Projekte sollten zur Innenstadt hin orientiert sein, d.h. im südlichen Bereich der Siedlung (zum Rathausplatz hin) realisiert werden).
- Entwicklung weiterer zielgruppenspezifischer Angebote für eine mögliche Nachverdichtung im Bereich des ehemaligen Bauhofs (Kirchreihe)
- Sanierung und Modernisierung des alten denkmalgeschützten Gulfhofes – einer der letzten verbliebenen Bauwerke seiner Art in Wilhelmshaven – und Umnutzung für Aktivitäten von jungen Menschen (Kinder und oder Jugendliche)
- Rückbau der Bismarckstraße und Anlage eines Radweges als Beitrag zur Aufwertung des Straßenbildes, zur Verkehrsberuhigung sowie zur Förderung des Radverkehrs
- Erweiterung des bestehenden kooperativen Kindergartens aufgrund der nach wie vor hohen Nachfrage in der bestehenden Einrichtung (Kids 24)
- Projekte zur horizontalen und vertikalen Nutzungsmischung in den Gebäuden entlang der Hauptverkehrsstraßen

6.5 Das Handlungsgebiet Stadtnorden

Ziel einer weiteren Stadtentwicklung im Stadtnorden ist die Schaffung nachfrageorientierter Wohnformen in einer grünen und von Freiraum durchzogenen Umgebung bei gleichzeitigem Vorhandensein von Versorgungsmöglichkeiten und Infrastrukturangeboten. Am Rande des Siedlungskerns könnten darüber hinaus großflächige Einzelhandelseinrichtungen, die in der Regel die Nähe zu Autobahnabfahrten bevorzugen, angesiedelt werden, da es hier einen nicht zu unterschätzenden Bedarf gibt. Bei weiteren Planungen ist jeweils eine Abstimmung mit dem Stadtteilentwicklungsplan Fedderwardergroden notwendig, das gegen Ende 2005 vorliegen wird.

Um nachfragegerechten Wohnraum im Stadtnorden zu schaffen - unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Ziele, Wohnraum zu minimieren und für erforderliche Neubauten keine neuen Flächen in Anspruch zu nehmen - sind weite Teile der vorhandenen Bausubstanz durch nachfragegerechten Wohnungsbau zu ersetzen. Dabei sollte soweit möglich die zugrunde liegende städtebauliche Grundstruktur erhalten und die sich in das Gebiet hineinziehenden „Grünen Achsen“ erweitert werden.

An den Autobahnabfahrten, insbesondere an der Abfahrt Flutstraße, werden Flächen für den großflächigen Einzelhandel (Fachmärkte) ausgewiesen, der in Wilhelmshaven bislang nur schwach vertreten ist (z.B. Möbel, Elektrowaren).

Vorrangig lassen sich zwei Handlungsschwerpunkte für den Stadtbau im Stadtnorden festlegen:

- Suburbanes Wohnen in Fedderwardergroden (Kap. 6.5.1)

¹³ Weitere Projektideen aus den Arbeitskreisen – die aus gutachterlicher Sicht zur Realisierung eines Leitbildes an dieser Stelle nur begrenzt nutzbar sind – finden sich nach Arbeitskreisen geordnet im Anhang B dieses Berichtes.

- Ansiedlung großflächigen Einzelhandels an den Autobahnabfahrten (Kap. 6.5.2)

6.5.1 Suburbanes Wohnen in Fedderwardergroden

Für Fedderwardergroden besteht kurzfristiger Handlungsbedarf. Ziel ist die Schaffung suburbaner Wohnformen¹⁴, um Haushalte - insbesondere auch jene mit Kindern - in der Stadt zu halten, die ansonsten in benachbarte Regionen



abwandern würden. Die von dieser Zielgruppe nachgefragten Wohnformen sind vor allem Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäuser auf unterschiedlichen Grundstücksgrößen, die sowohl zum Kauf als auch zur Miete angeboten werden. Um ein „Wohnen im Wandel“ zu ermöglichen, sind aber auch Geschosswohnungsbauten mit unterschiedlichen Wohnungsgrößen und Ausstattungsstandards zu schaffen bzw. sind



einige der vorhandenen Baukörper zu erhalten und zu modernisieren, um als günstige Mietwohnungen auch dieses Marktsegment abzudecken (z.B. für die Zielgruppen der Studierenden, ältere alleinstehende Menschen, Haushalte mit geringem Einkommen). Eine Qualität der Beibehaltung des Stadtteils als Wohnstandort liegt u.a. in

der vorhandenen wohnungsnahen Infrastruktur.

6.5.1.1 Handlungsstrategien und Projektideen zum suburbanen Wohnen in Fedderwardergroden

Im Weiteren werden Handlungsstrategien und Projektideen für ein suburbanes Wohnen in Fedderwardergroden vorgestellt, die in Ansätzen aus den Workshops zum „Räumlichen Leitbild“ und der gutachterlichen Arbeit entstanden sind. In der Diskussion der Arbeitskreise wurden zu Fedderwardergroden nur wenig Projektideen entwickelt, da die Funktion des Stadtnordens immer wieder in Frage gestellt wurde.

Handlungsstrategien

- Wiedernutzung nicht mehr nachgefragter Gebäudesubstanz durch nachfragegerechte Neubebauung
- Weiternutzung nicht mehr nachgefragter Gebäudesubstanz durch Umnutzung und Modernisierungen
- Renaturierung von nicht mehr nachgefragten Gebäude- und Grundflächen

¹⁴ In Abgrenzung zum urbanen Wohnen in der Kernstadt unterscheidet sich suburbanes Wohnen durch andere Dichten, Höhen und eine Nutzungsausweisung als reines oder allgemeines Wohngebiet. Darüber hinaus erweist sich die Bevölkerungsstruktur hinsichtlich ihrer finanziellen Möglichkeiten und ihrer Werterhaltung vielfach als homogener als in den Kernstädten.

Projektideen

- Erarbeitung eines Quartiersentwicklungsplanes unter den neuen Zielvorgaben und besonderer Berücksichtigung neuer Zielgruppen und deren Wohnanforderungen in Kooperation mit der Wohnungsbaugesellschaft Jade mbH
- Entwicklung von Kooperationsvorhaben zwischen dem Bund als Erbbaurechtsgeberin und der Wohnungsbaugesellschaft Jade mbH zum Nutzungswandel
- Abbruch nicht mehr nachgefragten Wohnraums und Ersatz durch nachfragegerechten Wohnraum
- Regelmäßige Instandhaltung, Sanierung und Modernisierung der zu erhaltenden Gebäudesubstanzen
- Eine Übernahme des von Schließung bedrohten Freibades zum Erhalt der Attraktivität des Stadtnorden in kooperativer Trägerschaft der hier tätigen Sportvereine in Kooperation mit der Wohnungsbaugesellschaft Jade mbH
- Städtebauliche Wettbewerbe zu neuen Wohnformen, die ökologische Aspekte berücksichtigen bei der Neubepanung des Stadtteils, um neue gestalterische Qualitäten zu entwickeln und neue Zielgruppen anzusprechen
- Beförderung des Eigentumserwerbs durch kommunale Maßnahmen (z.B. finanzielle Zuschüsse für Haushalte mit Kindern)

6.5.2 Ansiedlung großflächigen Einzelhandels an den Autobahnabfahrten

Die bundesweit in den vergangenen Jahren zu beobachtenden Veränderungen im Einzelhandel machen auch vor Wilhelmshaven nicht halt. Aufgrund zunehmender Ökonomisierung müssen kleinere Betriebe größeren weichen, Standardisierungen ersetzen vielfältige Angebote und städtische verlieren zu Lasten regionaler Standorte. In der Folge finden Konzentrationen, Verkaufsfächenzuwächse, neue Betriebsformen und vor allem auch ein Verkaufsfächenwachstum (vielfach gepaart mit Freizeiteinrichtungen) am Stadtrand statt. Um eine entsprechende Entwicklung außerhalb der Stadt Wilhelmshaven zu vermeiden, sollte versucht werden, diese - zwar zu bedauernde, aber unabwendbar erscheinende - Entwicklung in integrierte Lagen zu lenken und die sich daraus ergebenden Vorteile zu nutzen (z.B. geringere Erschließungskosten, bessere Erreichbarkeit). Potenziell nachgefragte Flächen für den großflächigen Einzelhandel finden sich im Stadtnorden, in direkter Nähe zu den Autobahnabfahrten. Für die Ansiedlung eines integrierten Fachmarktzentrums (Möbel, Elektro) geeignet, scheint vor allem die Autobahnabfahrt Flutstraße und die gewerblichen Flächen im Umfeld des bereits bestehenden Einkaufszentrums „Marktkauf“ zu sein, wobei aber das Marktkauf-Einkaufs-



zentrum selber nicht weiter gestärkt werden sollte. Die Schaffung darüber hinaus gehender Verkaufsflächen - insbesondere an nicht integrierten Standorten – ist nicht angebracht. Wichtig erscheint in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass parallel zu dieser Ansiedlungspolitik die Wilhelmshavener Innenstadt ihre Chance erkennen muss, sich zu qualifizieren (z.B. hinsichtlich des Sortiments, der Aufenthaltsqualität, der städtebaulichen und architektonischen Qualitäten, der guten Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Rad für viele Haushalte).

Handlungsstrategien

- Wiedernutzung nicht mehr nachgefragter Flächen durch nachfrageangepasste Neubebauung
- Weiternutzung nicht mehr nachgefragter Flächen durch Umnutzung

Auch für die Ansiedlung großflächigen Einzelhandels sollten Neuausweisungen von Flächen vermieden werden. Statt dessen sollte nach Brach- und Umnutzungsflächen an Autobahnabfahrten gesucht werden (hier eignet sich z.B. besonders das Areal rund um die Flutstraße).

Projektideen

- Vereinbarung von Branchen und Betriebstypen (Fachmärkte), die angesiedelt werden sollten (Stichwort: nicht Innenstadt relevantes Sortiment, Möbel und Elektrowaren)
- Ausweisung eines integrierten Standortes für ein Fachmarktzentrum im Bereich der Flutstraße für die Branchen Elektroartikel und Möbel
- Keine weitere Stärkung des bestehenden Nahversorgungszentrums Marktkauf durch zusätzliche Nahversorgungsfunktionen in nicht-integrierten Bereichen
- Gezielte Ansprache von Betreiberfirmen des großflächigen Einzelhandels
- Erarbeitung von Anforderungen an die Ausgestaltung der Grundstücke (Einsehbarkeit, Überschaubarkeit, Erreichbarkeit, ökologische Standards usw.)
- Anforderungen an die Gebäudegestaltung

6.6 Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen

In Ergänzung zu den beiden Handlungsschwerpunkten Kernstadt und Stadtnorden sollte eine optische und funktionelle Aufwertung der verbindenden Hauptverkehrsstraßen (u.a. Bismarckstraße, Peterstraße, Berliner Platz, Gökerstraße und Oldenburger Str. östlich der L 810), die in der Regel zugleich stadtbildprägende Eingangsbereiche in die Stadt darstellen, erfolgen. Hier kann eine Palette von Maßnahmen u.a. immer dann eingesetzt werden, wenn ohnehin Bauarbeiten im Straßenraum erfolgen. Teile der Aufwertungsmaßnahmen sollten Rückbaumaßnahmen, Flüsterasphalt, Begrünungen, Querschnittsreduzierungen zugunsten der Anlage von Rad- und Fußverkehrsanlagen usw. sein. Zugleich sollte soweit möglich versucht werden, im Bereich der Kernstadt entlang der Hauptverkehrsstraßen im vorhandenen Gebäudebestand eine Nutzungsmischung über die Geschosse zu unterstützen (vgl. auch AK „Flächen, Strecken, Strukturen“).

6.7 Weitere gesamtstädtische Projektideen

Abschließend sollen noch einige für eine angestrebte zukünftige Entwicklung relevante Projektideen vorgestellt werden, die stadtteilübergreifend zu verstehen sind und einen Beitrag zur Unterstützung der angestrebten Entwicklung leisten können. Sie entstammen allen Arbeitskreisen sowie öffentlichen Veranstaltungen des Stadtumbau Wilhelmshaven-Prozesses¹⁵.

- Umzugsmanagement, Wohnraumvermittlungs- und Bauflächenbörse, um umzugswillige Haushalte bei der Suche nach einem für sie adäquaten Wohnstandort in der Stadt zu beraten. Dieser Baustein könnte eine (Weiter)Qualifizierung der für den Sommer 2005 geplanten Einrichtung einer Neubürgeragentur sein.
- Sammlung guter Beispiele für Wohn- und Arbeitsprojekte aus Wilhelmshaven und darüber hinaus, die Mut machen und Anregungen für weitere innovative Projekte und Ideen geben können. Sie sollten in Form einer Broschüre veröffentlicht werden.
- Fortführung und Aktualisierung des vor Jahren begonnenen Baulückenkatasters, um „auf einen Blick“ potenzielle Entwicklungsflächen der Stadt aufzeigen zu können. Dieses Kataster sollte um potenzielle Abbruchflächen erweitert werden. Mit einem entsprechenden Instrumentarium könnte zeitnah festgestellt werden, wo Flächen zur Um- und Neunutzung vorhanden sind.
- Erarbeitung von Quartiersentwicklungsplänen, die für abgegrenzte Räume künftige Entwicklungen konkret aufzeigen und insbesondere Chancen für profitable Nachnutzungen ausloten können. Dabei ist den Prämissen einer Anpassung an geringer werdende Ressourcen Rechnung zu tragen.
- In den zentralen und nachgefragten Bereichen der Stadt können Kleingartenflächen, für die keine Nachfrage mehr besteht, ggf. für Siedlungszwecke umgewidmet werden. Hiervon ausgenommen bleiben sollen allerdings die Kleingartenflächen der „Grünen Mitte“ (nördlich Sportforum, südlich Altengroden, östlich Friedrich-Paffrath-Straße, westlich Neuengroden Weg) .
- Nutzung von Entsiegelungspotenzialen zur Stadtbildverbesserung.
- Aktualisierung des vorliegenden Tourismuskonzeptes unter Berücksichtigung der veränderten gesellschaftlichen Rahmenbedingungen unter Einbeziehung der im AK Wirtschaft diskutierten Inhalte
- Einrichtung einer Kleingartentauschbörse in Zusammenarbeit mit den Kleingartenvereinen, zwecks Umsiedlung in Kerngebiete der Vereine
- Entwicklung Wilhelmshavens zu einer **radfahrerfreundlichen Stadt** mit einer gezielten langfristigen Planung anhand eines Radverkehrsplanes. Dadurch sollen ein Imagegewinn der Stadt, die Förderung des Alltags- und Freizeitradverkehrs mit einhergehender Gesundheitsförderung der Bürger/innen und die Förderung des Tourismus erreicht werden.

¹⁵ Weitere Projektideen aus den Arbeitskreisen – die aus gutachterlicher Sicht zur Realisierung eines Leitbildes an dieser Stelle nur begrenzt nutzbar sind – finden sich nach Arbeitskreisen geordnet im Anhang B dieses Berichtes.

- Patenschaften für Spielplätze in der Stadt sowie andere kinderbezogene Aktivitäten (z.B. das Kinderfest)

6.8 Fazit

Handlungsrahmen, Handlungsgebiete und Handlungsempfehlungen konnten während des gesamtstädtischen Stadtumbau – Wilhelmshaven – Prozesses in intensiver Zusammenarbeit mit Vertreter/innen aus Verwaltung, Wirtschaft, Vereinen und Verbänden, Bürgerschaft und teilweise auch Politik erarbeitet und durch während des Prozesses gesammelte Erfahrungen „angereichert“ werden. Im Ergebnis zeigt sich, dass vielfältige Möglichkeiten bestehen, neue Perspektiven im Rahmen des Stadtumbaus für Wilhelmshaven zu entwickeln. Zugleich wurden für deren Umsetzung auch schon konkrete Projektideen vorgestellt.

Grundlage aller weiteren Vereinbarungen und Aktivitäten muss vorab jedoch die Festlegung eines räumlichen Leitbildes für die zukünftige Entwicklung der Stadt sowie die damit einhergehende Strategie der Mittelkonzentration sein.

Das große Interesse und die breite und engagierte Mitarbeit in den Arbeitskreisen hat das hohe bürgerschaftliche Engagement gezeigt, auf das für die Umsetzungen der Ziele zurückgegriffen werden kann. Die in dem diskursiven Stadtumbau-Verfahren entwickelten Projektideen stellen einmal mehr unter Beweis, dass aus der Bürgerschaft und den lokalen Lobbygruppen heraus sehr praxisnahe und realitätstaugliche Vorschläge resultieren. Während der Diskussionen wurde immer wieder deutlich, wie komplex die Fragestellungen des Stadtumbaus sind und wie schwierig eine Abwägung unterschiedlicher Zielvorstellungen ist, wenn möglichst alle Bedürfnisse berücksichtigt werden sollen.

7 Zusammenfassung und Ausblick

Um eine aktive Politik und die dafür erforderliche verwaltungsseitige und bürgerschaftliche Unterstützung im Umgang mit den geringer werdenden Ressourcen in der Stadt Wilhelmshaven zu befördern, müssen die Qualitäten dieser Entwicklung erlebbar gemacht werden, muss **Stadtumbau Wilhelmshaven** spürbar vermittelt werden: „Weniger ist mehr“.

GuteBesserungen.de

Die Vielfalt, die hinter diesem „mehr“ steckt, ist im Verlauf des Zukunftsdialoges Stadtumbau Wilhelmshaven immer wieder und in ganz unterschiedlicher Art und Weise zu Tage getreten.

Die Qualitäten können sowohl künftige Nutzungen und Gestaltungen von Stadt betreffen, wie z.B. in Form neuer Nutzungsmischungen und –strukturen, bei der städtebaulichen Erneuerung, in Freiräumen für ansonsten nicht marktfähige Interessenslagen, mehr Raum in verdichteten Quartieren, Vernetzung von Grün- und Freiräumen.

Neue Qualitäten können aber auch hinsichtlich prozessualer und organisatorischer Abläufe entstehen, wie dies u.a. das stadtweite Dialogverfahren zum Stadtumbau gezeigt hat. Es entwickeln sich neue Kooperationen und Kommunikationsformen, die Planungen werden zielgruppengenaue, der Blick für die endogenen Potenziale der Region kann geschärft werden (z.B. Entstehung neuer Wirtschaftszweige und Initiativen).

Stadtumbau bietet also eine Vielfalt an Möglichkeiten für Erneuerungen und Modernisierungen. Dabei erscheint es allerdings wesentlich:

- Altbekanntes und Vertrautes zu hinterfragen
- Kooperationen zu initiieren und zu unterstützen, um die geringer werdenden Ressourcen zu bündeln und Synergieeffekte zu nutzen
- diese neuen Nutzungsmöglichkeiten im regionalen Verbund anzugehen, um die mit dem demografischen Wandel verbundenen Probleme und Fragestellungen gemeinsam offen zu thematisieren und entsprechende Umgehensweisen zu entwickeln
- die Chancen zum Dialog zu nutzen, um bürgerschaftliches Engagement und Unterstützung in den Prozess integrieren zu können und neue Kooperationen zu schmieden
- die Möglichkeiten für Zwischen- oder temporäre Nutzungen in verstärktem Maße einzusetzen
- den Austausch mit anderen „Gleichgesinnten“ zu suchen

Wenn die Chancen zum Dialog wechselseitig genutzt werden, kann sich im Idealfall ein neues gesellschaftliches Grundverständnis entwickeln, das wie selbstverständlich eine stärker bürgerschaftliche Ausrichtung hat und darauf basiert.

(Nicht nur) In diesem Sinne ist Stadtumbau als Chance für Wilhelmshaven zu verstehen und zu nutzen.

7.1 Ausblick

Für einen positiven Aufbruch in ein „Stadtumbau-Zeitalter“ erscheinen verschiedene Faktoren von Bedeutung zu sein:

Inhalte:

- Es muss eine politische Entscheidung über ein räumliches Leitbild getroffen werden (Wilhelmshaven – wohin?)
- Aufbauend auf dem Leitbild sind konkretisierende Quartiersentwicklungspläne für die Stadtquartiere mit Handlungsbedarf („Stadtumbaugebiete“) zu erarbeiten mit dem Ziel der Entwicklung konkreter Handlungsempfehlungen und Maßnahmen (z.B. Reduzierung überzähligen Wohnraums mit entsprechenden städtebaulichen und sozialen Konzepten)
- Es müssen Prioritätensetzungen bei den Strategien und Maßnahmen zur Realisierung des Leitbildes getroffen werden
- Aufbau und regelmäßige Fortschreibung eines Monitoringsystems

Strukturen schaffen:

- Verankerung des Themas „Stadtumbau“ oder „demografischer Wandel“ in der Politik und Verwaltung der Stadt Wilhelmshaven (z.B. als Ausschuss, in Form eines Beirates, einer Arbeitsgruppe, eines/r Stadtumbaubeauftragten)
- Schaffung eines Steuerungs- und Koordinierungsinstrumentes zur Zielerreichung (z.B. durch Gründung einer stadtweiten Stadtumbau Gesellschaft)
- Schaffung von Gremien, in die sich die Bürgerschaft mit ihren Anliegen und Interessen einbringen und über die sie Einfluss nehmen kann, z.B. Gestattungsvereinbarungen bei der Nutzung und Pflege von Freiflächen
- Aufbau eines regionalen Netzwerks zum demografischen und wirtschaftsstrukturellen Wandel in der Region

Herstellung von Öffentlichkeit:

- Nutzung des Stadtmarketings zur Entwicklung von Kommunikationsformen nach außen und innen zu den Themen Umbruch - Aufbruch – Stadtumbau und zu den bislang schon realisierten Aktivitäten
- Vernetzung mit anderen Stadtumbau-Städten, um auch nach Beendigung des Modellvorhabens „Stadtumbau West“ in einem Austausch und Diskussionskontext mit anderen Kommunen zu stehen und ggf. gemeinsame Positionen zu vertreten

Finanzierung

- Vorbereitung bzw. Rücklagen bilden für zu erwartende Eigenanteile der Städtebauförderungsmittel zum Stadtumbau-Förderprogramm in den nächsten Jahren. Hier ist zugleich zu prüfen, ob die Stadt ihren Eigenanteil ggf. zurückfahren kann, sofern sie andere Kooperationspartner/innen (Wohnungsunternehmen, Stadtwerke, ...) „mit ins Boot holen kann“.
- Höchstmögliche Einbindung von Komplementärmitteln zur Finanzierung der Aufgaben des Stadtumbaus (insbesondere EU-Programme)

- Neben allen Versuchen, Komplementärmittel zur Unterstützung des Stadtumbaus zu erhalten, ist durch den offensiven Umgang mit dem Paradigmenwechsel und der Vermittlung einer Aufbruchstimmung aus der Politik, der lokalen und regionalen Wirtschaft, von Verbänden, Vereinen, Gesellschaft und Bürgerschaft (politische, investive, ideelle und tatkräftige) Unterstützung einzuwerben, um im Sinne von public private partnership (auch über kleinere) Projekte entsprechende Signale zu setzen.

In Wilhelmshaven sind aufgrund des demografischen und wirtschaftsstrukturellen Wandels neue Perspektiven erforderlich. Diese Neuorientierung ist positiv zu wenden, zumal sich der Stadt die Möglichkeit bietet, der Herausforderung frühzeitiger entgegenzutreten als in vielen anderen Städten. Diese Chance und die im Verlauf des Stadtumbau-Prozesses zusammengetragenen Potenziale für einen Wandel der Stadt sind zu ergreifen und für eine Weiterentwicklung zu nutzen.

ANHANG

- A Handlungsstrategien im Stadtumbau
- B Zusammenstellung der Leitlinien und Projektideen aus den Arbeitskreisen
- C Zielgruppen für Wilhelmshaven: Wer wird im Jahr 2025 in Wilhelmshaven leben, bezogen auf die Handlungsgebiete?
- D Ergebnisse des Expertenworkshops: Gebietssteckbriefe
- E Ergebnisse des Expertenworkshops: Themenkarten
- F Detailszenarien Fedderwardergroden
- G Literaturverzeichnis

Anhang A Handlungsstrategien im Stadtumbau

(Quelle: <http://www.stadtumbauwest.de/index1.html>)

„A. Weiternutzung durch Anpassung (Schwerpunkt: Modernisierung)

Die vorhandene Nutzung wird gestärkt bzw. wiederbelebt. Die vorhandene Bausubstanz bleibt erhalten und wird gegebenenfalls an neuzeitliche Standards angepasst. So können schwervermietbare Bestandswohnungen durch Modernisierung oder Mietkostensenkung weiter genutzt werden. Technische Aufrüstung von Gewerbebauten erschließen andere Nachfragegruppen. Infrastruktureinrichtungen können durch neue Trägerschaften weitergeführt werden.

B. Wiedernutzung durch Neubau (Schwerpunkt: Nutzungswandel)

Die bisherige Nutzung bleibt auf dem Grundstück erhalten, wenn auch nicht in derselben Gebäudehülle. So könnten vielgeschossige Mietwohnungsbauten einer verdichteten Eigenheimbebauung weichen. Technologisch hochwertige Produktionsstätten werden anstelle alter Fabrikkomplexe errichtet. Unzeitgemäße Altenheime werden durch Seniorenwohnungen zur Förderung selbständiger Lebensführung ersetzt.

C. Umnutzung (Schwerpunkt: Nutzungsänderung)

Die bisherige Nutzung wird durch eine andere ersetzt, wobei die Bausubstanz weitgehend erhalten bleiben kann und den neuen Ansprüchen angepasst wird. Unvermietbare Wohnungen werden zu Büroräumen gezielt 'zweckentfremdet'. Kasernenareale und deren Gebäude werden zu Wohnquartieren umgebaut und durch umfeldverbessernde Maßnahmen aufgewertet. Geschlossene Schwimmbäder werden zu gewerblichen Produktionsstätten.

D. 'Konservieren' (Schwerpunkt: offene Nutzungsoptionen)

Brachgefallene Grundstücke und leerstehende Objekte werden zunächst keiner neuen Nutzung zugeführt. Sie werden für spätere Verwendungen vorgehalten und auf 'Reserve' gelegt. Sie bieten 'Nischen' für spontane Zwischennutzungen und damit Potenziale für spätere, noch unbekanntere Nutzungsoptionen. Die bauliche Sicherung und werterhaltende Bewirtschaftung erfolgt 'auf Sparflamme' und wird z.B. durch eine Fondslösung abgesichert.

E. 'Renaturierung' (Schwerpunkt: kreislauforientierte Flächennutzung)

Die bisherige Nutzung wird aufgegeben, ohne dass eine neue Nutzung begründet wird. Die Flächen werden der 'Natur zurückgegeben' analog zu den Verfahren zur Renaturierung von ehemaligen Kohleabbaugebieten. Die nicht mehr benötigten Areale werden zur ökologischen Aufwertung eingesetzt und gehen in die kommunale Flächenbilanz als Ausgleichsflächen ein.“

Anhang B

Zusammenstellung der Leitlinien und Projektideen aus den Arbeitskreisen

Übergeordnete, stadtweite Leitlinien

... aus dem AK 1: Wohnen in Nachbarschaften

- Innenentwicklung vor Außenentwicklung
- Ausweisung neuer Wohnbauflächen nur in integrierten Lagen (z.B. Nähe zu Wohnfolgeeinrichtungen)
- Wohnungsneubau setzt Wohnungsabbruch voraus
- Vereinbarung regionaler Kooperationen zum Thema „Wohnen“ Betonung der Wasserseite der Stadt

... aus dem AK 2: Leben

- Ehrenamtliches Engagement stärken und befördern
- Stadtteilarbeit stärken und lokales Brauchtum erhalten
- Verschlankung in bestimmten Themenfeldern erforderlich bzw. bereits umgesetzt (z.B. Schulen, Theater)
- Erhaltung der flexiblen Handlungsmöglichkeiten der Kindergarteneinrichtungen

... aus dem AK 3: Handel im Wandel

- Städtebauliche Entwürfe für entstehende Brachflächen, um die umgehende Inbesitznahme durch Aldi, Lidl & Co. zu verhindern, die dadurch in ihrer „Inbesitznahme“ begrenzt werden
- Städtebauliche Aufwertung rund um den Innenhafen und den Banter See, insbesondere in jenen Bereichen, für die in naher Zukunft Veränderungen absehbar sind

... aus dem AK 4: Wirtschaftliche Basis

- Beförderung des Tourismus in der Stadt und Region sowie ein entsprechendes Marketing
- „waterfront development“ – Entwicklung der Wasserlinie
- Bildung von regionalen Kooperationen
- Beförderung der Belange von Jugendlichen in der Stadt

... aus dem AK 5: Flächen, Strecken und Strukturen

- Schrumpfen als Chance zur Aufwertung begreifen
- Berücksichtigung ökologischer Belange (z.B. Energieeinsparungen)

- Innenentwicklung vor Außenentwicklung („Innenbereich“ im baurechtlichen Sinne; Entwicklung im bereits besiedelten Bereich)
- Vorrangige Ausweisung von Neubauf Flächen auf Umbauf Flächen (z.B. Brachen, untergenutzte Flächen und Umnutzungsflächen)
- Keine Weiterentwicklung der dezentralen Stadtteile (u.a. Sengwarden, Fedderwarden)
- Keine Gründung neuer Stadtteile, Ausweisung neuer Wohnbauf Flächen nur in integrierten Lagen
- Entwicklung von Wohnen am Wasser („Grüne Stadt am Meer“)
- Abbruch nur auf Grundlage eines städtebaulich verträglichen gesamtstädtischen Konzeptes, das u.a. die Belange der Siedlungsentwicklung und Umwelt berücksichtigt
- Vorrang von Sanierung und Modernisierung vor Neubauf Flächenausweisung
- Schaffung eines neuen ökologischen und ästhetischen Bewusstseins für Brachflächen
- Nutzung des Entsiegelungspotenzials zur Stadtbildverbesserung
- Bestandverbesserungen statt Schaffung neuer Verkehrseinrichtungen, neue Verkehrsanlagen und –flächen sind nicht notwendig
- Attraktivitätssteigerungen im Öffentlichen (Personen-Nah)Verkehr, z.B. durch verbesserte ÖPNV-Anbindung Sengwardens und Schortens, um für die dort lebenden Menschen einen Besuch der Wilhelmshavener Freizeit- und Versorgungseinrichtungen attraktiver zu machen
- Verbesserung der Situationen für den Radverkehr durch geeignete Maßnahmen, insbesondere entlang der Hauptstraßen durch die Einrichtung von Radverkehrsanlagen sowie die Benennung eines Fahrradbeauftragten und die Neuerstellung / Fortschreibung eines Radverkehrskonzeptes

Übergeordnete stadtweite Projektideen

... aus dem AK 1: Wohnen in Nachbarschaften

- Ausstellung „Zusammen planen – gemeinsam wohnen. Wohnprojekte von Alt und Jung“ (bereits umgesetzt)
- Existenzgründerinnennetzwerk in der Südstadt, in dessen Erdgeschoss Arbeitsplätze für Existenzgründerinnen und in den oberen Stockwerken Wohnungen für Frauen entstehen sollen (in Umsetzung befindlich)
- Innenentwicklung vor Außenentwicklung
Vorstellung und Vermittlung städtebaulicher Qualitäten durch gute Beispiele (unter Berücksichtigung ökologischer Standards)
Städtebaulicher Wettbewerb „Wiesbadenbrücke“ im Rahmen von Stadtumbau West als Umnutzung brachliegender militärischer Liegenschaften
- Ausweisung neuer Wohnbauf Flächen nur in integrierten Lagen (z.B. Nähe zu Wohnfolgeeinrichtungen)
Projektbörse und –plattform zu innovativen Wohnprojekten in der Stadt

Fortführung eines Baulückenkatasters, um „auf einen Blick“ potenzielle Entwicklungsflächen der Stadt aufzeigen zu können.

- Wohnungsneubau setzt Wohnungsabbruch voraus
Abbruch nicht mehr nachgefragter Marktsegmente im Wohnungsbau
Abbruchreifes Gebäude an der Ecke Werftstraße / Weserstraße schleifen, um die Fläche in dem eng bebauten Quartier durch eine angemessene Freiraumgestaltung aufzuwerten
- Vereinbarung regionaler Kooperationen zum Thema „Wohnen“ und Siedlungsentwicklung
- Betonung der Wasserseite der Stadt
Städtebauliche Entwicklung rund um den Innenhafen
Konversion militärischer Flächen, besonders derer am Wasser (z.B. Wiesbadenbrücke, Banter Kaserne), um das lokalspezifische Potenzial zu stärken
- Broschüre bzw. Stadtplan mit einer Route der „Wohnqualitäten in Wilhelmshaven“ zu Fuß oder per Rad
- Umzugsmanagement, Wohnraumvermittlungs- und Bauflächenbörse, um umzugswillige Haushalte bei der Suche nach einem für sie adäquaten Wohnstandort in der Stadt zu beraten
- Erarbeitung von Quartiersentwicklungsplänen für Handlungsgebiete
- Rundtour durch die Stadt, um eine Zusammenstellung der städtebaulichen und architektonischen „Schandflecken“ zu erstellen
- Zusammenführung des AK mit dem Stadtteilbeirat des Projektes ‚Soziale Stadt‘ in der Südstadt
- Suche nach Möglichkeiten, die Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen zu unterbinden, um Mieter/innen besser zu schützen
- Aufwertung der Südstadt, insbesondere des Bereiches nördlich und südlich der Ebertstraße durch die Verlegung des Bahnhofes

... aus dem AK 2: Leben - Kindergärten

- Neuorganisation der Berechnungsgrundlagen der Kindergartenzahlen (bereits umgesetzt)
- Weitere Profilentwicklungen
- Festschreibung der Zweckbindung der Landesmittel

... aus dem AK 2: Leben - Schulen

- Prüfung des Einsatzes von Freiwilligenarbeit im Schulbereich
- Entwicklung von Qualitätskriterien zur Schulschließung

... aus dem AK 2: Leben - Kultur und Freizeit

- Anschub zur Einführung der Ehrensamtskarte (bereits umgesetzt)
- Aufbau einer internetgestützten Vernetzungsplattform für Veranstaltungen, Akteure und Ausstattungen (in Ansätzen umgesetzt)

- Sensibilisierung der in der Stadtteilarbeit Tätigen hinsichtlich der künftigen demografischen Entwicklungen und Überprüfung der Auswirkungen
- Sensibilisierung der im Sport Tätigen hinsichtlich der künftigen demografischen Entwicklungen und Überprüfung der Auswirkungen
- Organisation von Erfahrungsaustauschen unterschiedlicher Gruppierungen (z.B. der freien Kulturarbeit)
- „Ideenbörse für gute Integrationsarbeit“ (best practice)
- Entwicklung neuer Ideen zur Schaffung von mehr Sport- und Bewegungsmöglichkeiten (Stichworte: Brachflächennutzung, Sport der kurzen Wege, veränderte Sportflächenbedarfe)

... aus dem AK 2: Leben - Berufliche Weiterbildung

- Herausarbeiten der regionalen Weiterbildungsangebote und ihrer Überschneidungen und Abgrenzungen untereinander (Projekt befindet sich in der Realisierung)
- Weiterer EU-Antrag: Qualifizierung von Langzeitarbeitslosen (im Verfahren)
- Vereinbarung verbindlicher Qualitätsstandards auf freiwilliger Basis
- Herausarbeiten von Bedarfen und Anforderungen aus dem Bereich der beruflichen Bildung
- Aufbau einer Beratungsstelle zur beruflichen Weiterbildung in einer schrumpfenden Stadt

... aus dem AK 2: Leben - Jugend, Gesundheit, Alter

- Vermehrter Einsatz von ehrenamtlichen Helfer/innen sowie verbesserte Betreuung/Coaching der Ehrenamtlichen
- Informations- und Vernetzungsplattform zum verbesserten Austausch über vorliegende Projektideen (Synergien nutzen) und gemeinsamer (bzw. bisher unbekannter) Projektmittelakquisition

... aus dem AK 3: Handel im Wandel

- Unterstützung von Zwischennutzungen (bereits realisiert am Beispiel der Ausstellung „Zusammen planen – gemeinsam Wohnen“)
- Qualifizierung des Handwerkes in Wilhelmshaven für barrierefreie und senioren-gerechte Umbauten im Bestand (in Vorbereitung)
- Einrichtung einer Modellwohnung für seniorenrechtliches und barrierefreies Wohnen im Bestand in Kooperation von Wohnungswirtschaft, Handwerk und Kreishandwerkerschaft
- Durchführung einer Ausstellung „Wohnen im Alter – Möglichkeiten der Wohnungsanpassung“ in Kooperation von Wohnungswirtschaft, Handwerk, Kreishandwerkerschaft und weiteren Institutionen, ggf. in der Nordseepassage (in Vorbereitung)

- Herausgabe einer Infobroschüre für Wilhelmshavener Wirtschaftsbetriebe, in der diese auf die künftige Entwicklung hingewiesen und mittelfristig zur Entwicklung von betriebspezifischen Konzepten aufgefordert werden
- Erstellung eines Gewerbe- und Brachflächenkatasters (ungenutzte Geschäfts- und Gewerberäume) auf Stadtteilebene unter Angaben zur Lage, ungefähren Größe, Nutzbarkeit usw.
- Ansprache von Kleinunternehmen hinsichtlich einer Beratung zum Branchenmix, Erscheinungsbild, städtebaulichen und architektonischen Anforderungen an das Gebäude, Mitarbeiterschulungsmöglichkeiten zu Kundenfreundlichkeit usw.
- Akquisition von Fördermitteln für Aktivitäten des Einzelhandels sowie Klein- und mittelständischen Betrieben in Wilhelmshaven
- Vereinheitlichung des verkehrlichen Leitsystems in Wilhelmshaven, das bislang relativ unübersichtlich und lückenhaft ist
- Erarbeitung eines Konzeptes für Innenstadt – Plätze, um sie attraktiver und vielfältig nutzbarer zu gestalten, z.B. Öffnung der City zum Wasser durch eine Nutzungskonzept zum Valoisplatz
- Zeitnahe Überarbeitung und Umsetzung der Planung zum Bismarckplatz, zur Aufwertung des Platzes und seiner Umgebung, da die Maßnahme wesentlich zur Stabilisierung des Bereiches und der umliegenden Stadtteile Heppens und Tonn-deich beitragen und ein weiteres Ausbluten verhindern wird
- Umgestaltung der Göker- und Bismarckstraße entsprechend der bereits vor einigen Jahren erstellten Planung für die Gökerstraße (Rückbau der Kfz-Fläche, Anlage eines Radweges, Flüsterasphalt und Begrünungen)
- Erarbeitung eines städtebaulichen Konzeptes für den Bereich Preußenstraße in F´Grodens (z.B. Bepflanzungen, Wohnumfeldverbesserung) unter Berücksichtigung der vorliegenden Untersuchungen
- Entwurf einer „Maritimen zu-Fuß-Meile“ für eine fußläufige Verbindung zwischen City und Hafenrand (Routenführung und –markierung, städtebauliche Aufwertung wichtiger Standorte usw.)
- Entwürfe für eine Gestaltung der „Barrackenecke“ an der Bahnhofstraße
- Einrichtung eines Business Improvement Districts (BID) in der Marktstraße und/oder in Fedderwardergroden
- Zügige Erschließung des Baugebietes Möwenstr. in Fedderwardergroden

... aus dem AK 4: Wirtschaft:

- Die bereits begonnenen Arbeiten an einer Aktualisierung des vorliegenden Tourismuskonzeptes unter Berücksichtigung der veränderten gesellschaftlichen Rahmenbedingungen sind - unter Einbeziehung der im AK Wirtschaft diskutierten Inhalte - forciert fortzuführen
- Förderung des Tourismus in der Stadt und Region sowie ein entsprechendes Marketing
- Entwicklung attraktiver Produkte für (Kurz)Urlauber/innen und Tagesausflügler/innen

- Entwicklung eines entsprechenden Marketings
- Radverkehrsförderung, Radtouristen als Zielgruppe
- Das Wattenmeer für Wellness und Gesundheit nutzen
- Anbindung des Tages der offenen Tür des Marinestützpunkts durch Verlegung von Schiffen an den (stadtnahen) Bontekai und damit die Innenstadt und die Wiesbadenbrücke
- Beschilderung zur Kenntlichmachung von Bauwerken und Sehenswürdigkeiten fortführen
- Aktualisierung des Anfang der 90er Jahre erschienenen Wilhelmshavener Stadtführers
- Entwicklung verschiedener Flyer nach thematischen Rundgängen, z.B. Hafeneinfahrten
- Grünanlagen, Wassertürme
- Besichtigungen von Leuchttürmen organisieren
- „waterfront development“ – Entwicklung der Wasserlinie
- Öffnung des „Großen Hafens“
- Umnutzung großer Brachflächen am Hafen für touristische und Wohnzwecke
- Verknüpfung der Wasserseite mit der City, Konzentration auf den Innenhafen - die „Südseite“, Verbindung der Angebote und Aktivitäten vor und hinter dem Deich
- Ausbau der maritimen Anziehungspunkte in der Stadt; „maritime Erlebnisse unter einem Dach“ (z.B. kulturtouristischen Einrichtungen, die maritime Meile, die Marine, maritime Außenveranstaltungen als eine Art ‚Ocean-Park ohne Zaun‘)
- Weiterentwicklung der „Maritimen Meile Wilhelmshaven“
- Erarbeitung von Wassersportkonzepten
- Weiterentwicklung des Südstrandes / Deichschwimmbad
- Historische Bauwerke im Hafenbereich besser zugänglich machen („Hafenarchäologie“)
- Bildung regionaler Kooperationen
- Förderung der Belange von Jugendlichen in der Stadt
- Jugendhotel/preiswerte Übernachtungsmöglichkeit schaffen
- Angebote für Jugendliche schaffen (Strandbar,...)

... aus dem AK 5: Flächen, Strecken, Strukturen - Siedlungsflächen und Umwelt

- Bewerbung Wilhelmshavens bei der Landesgartenschau aufgrund der in der Stadt vorhandenen Potenziale (z.B. vorhandene Grünflächen inmitten der Stadt)
- Nachverdichtung in Fedderwardergroden (zwischen Voslapp und F'groden)
- Umnutzung von Kleingartenflächen für Siedlungszwecke bei Erhaltung der Kleingartenflächen „Grüne Mitte“ (nördlich Sportforum, südlich Altengroden, östlich Friedrich Paffrath- Straße, westlich Neuengrodener Weg)

- Städtebauliche Wettbewerbe für ökologische Aspekte bei neuen Siedlungen im Zuge der B-Plan-Neuaufstellung „Aldenburg“ (Nr. 51) und „Heiligengroden (westl. Maade)“ (Nr. 176)
- Bereitstellung von Flächen für wohnungsnahen Kleingärten, ggf. auch als Zwischennutzungen, z.B. in der Schillerstraße
- Einrichtung einer Kleingartentauschbörse in Zusammenarbeit mit den Kleingartenvereinen, zwecks Umsiedlung in Kerngebiete der Vereine

... aus dem AK 5: Flächen, Strecken und Strukturen - Verkehr

- Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs in Wilhelmshaven zur Förderung des Radverkehrsanteils am modal split u.a. durch:
 - Neuerstellung / Fortschreibung eines Radverkehrskonzeptes
 - Anpassung an die sich verändernden Bedarfe (z.B. breitere Radwege, bequeme, diebstahlsichere Abstellanlagen)
 - Instandhaltung der Radverkehrsanlagen
 - Einrichtung von Fahrradstraßen
 - Erarbeitung von Radverkehrsverbindungen insbesondere zwischen dem Norden und dem Süden des Stadtgebietes
 - Unfallanalyse mit Schwerpunkt auf dem Radverkehr
 - Erstellung eines Wegweiskatasters (Datenbank) zur vereinfachten Wartung und Anpassung von Routen. Ausschilderungen und Karten werden zukünftig im Internet zum download bereitgestellt werden (s. www.radroutenplaner.nrw.de)
 - Benennung eines Fahrradbeauftragten und seiner Aufgaben
 - Imagekampagne zur Förderung des Radverkehrs und des Radtourismus zur Stärkung des Wirtschaftsfaktors Tourismus
 - Prüfung der Wirtschaftlichkeit einer Fahrradstation am Bahnhof mit integrierten weiteren Aufgaben (z.B. Gepäckaufbewahrung)
- Attraktivitätssteigerungen im Öffentlichen (Personen-Nah-)Verkehr, z.B. durch eine verbesserte Anbindung Rüsterei im Rahmen des Stadtbusverkehrs
- Beteiligung der Träger des ÖPNV bei der Planung neuer Siedlungsgebiete
- Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖPNV-System
- Förderung des „Bike & Ride“ Verkehrs (z.B. Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern im ÖPNV (Erweiterung der Nutzungsmöglichkeiten des Rades für Senioren im Alltags- und Freizeitverkehr)
- Erlaubnisprüfung Fahrradmitnahme im Busverkehr
- Schaffung von monetären Anreizen zur ÖPNV-Nutzung (z.B. Gewährung einer Teil- Fahrtkostenerstattung bei Kauf und Verzehr in Wilhelmshaven (Wilhelmshaven - Karte), Prüfung einer Rabattgewährung bei der Kurtaxe bei Vorlage des Busfahrscheins, Entwicklung weiterer Kooperationsprojekte z.B. mit SWW, WEB, NWB, den Museen, der WTF)

- Das Angebot der NWB Kombitickets auch in Wilhelmshaven aufgreifen (z.B. Anfahrt mit NWB, Busfahrt, Eintrittsgeld für Sehenswürdigkeit und Freigetränk zu einem Festpreis)
- Anpassung der Ampelumlafzeiten an den sich verändernden Bedarfen (ältere Menschen benötigen mehr Zeit zum Queren der Straßen)
- Schaffung eines Kreisverkehrs an der Kreuzung B 210 und L 810
- Aufwertung der die Innenstadt erschließenden Hauptverkehrsstraßen Oldenburger Straße (östlich L 810), Bismarckstraße und Peterstraße
- Anlage einer Radverkehrsanlage an der Güterstraße (ggf. gemeinsame Nutzung mit den Fußgänger/innen)
- Bessere Anbindung der nördlich von Wilhelmshaven gelegenen Seebäder Hooksiel, Horumersiel und Schillig, um für Touristen die Möglichkeiten eines Wilhelmshaven - Besuchs zu verbessern
- Machbarkeitsstudie zur Linienverlängerung von der Ortsmitte Hooksiels bis zum Strand
- Elektrifizierung der Bahnstrecke während der Aktivitäten zum Bau des JadeWeserPorts
- Machbarkeitsstudie zur Öffnung des Bahnhofs - West, um diesen Stadtbereich aufzuwerten

Anhang C

Wer wird im Jahr 2025 in Wilhelmshaven leben bezogen auf die Handlungsgebiete?

Oder: Wer soll in den nächsten Jahren (neu) für die Stadt gewonnen werden

Zielgruppe	Wohnwünsche der Zielgruppen	Zielgruppen finden schon heute entsprechende Wohnqualitäten		Zielgruppen finden 2025 durch Stadtumbau entsprechende Wohnqualitäten		Geeignete Stadtumbaumaßnahmen
		ja	wo	ja	wo	
Seniorenhaushalte						
- mit wenig materiellem Wohlstand	Günstiger Wohnraum in zentraler Lage mit guter Infrastrukturausstattung, fußläufig erreichbaren Grün- und Freiflächen, Hilfs- und Serviceangeboten, sozial verträgliche Nachbarschaft	X	Südstadt Siebethsburg Fedderwardergroden Tonndeich / Heppens			
- mit materiellem Wohlstand	Komfortabler Wohnraum (ca. 70m ² , Bad, Balkon) zentrale, ruhige und schöne Lage (Grün, Wasser), attraktives Gebäude, Lift (bei Mehrgeschossigkeit)	tw.	Siebethsburg Europaviertel	tw.	Östlicher und westlicher Teil der Südstadt Siebethsburg	Modernisierungen / Nutzungswandel / Nutzungsänderung Modernisierungen

Haushalte mit Kindern (zur Miete)						
- mit wenig materiellem Wohlstand (u.a. auch Alleinerziehende)	Ausreichender, günstiger Wohnraum in sozial akzeptierter Lage, zentrale Lage mit guter Infrastrukturausstattung, Spiel- und Freiräume, entfernungsempfindlich	X	Südstadt Tonndeich /Heppens Fedderwardergroden tw. Siebthsburg (Alleinerziehende)	X	Fedderwardergroden Westl. Südstadt	Nutzungswandel Modernisierungen / Nutzungswandel / Nutzungsänderung
- mit materiellem Wohlstand	Schöner Wohnraum mit ausreichend Platzangebot, homogenes Umfeld, ruhige Lage mit ausreichenden, qualitativollen Grün- und Freiräumen, relativ entfernungsunempfindlich	tw.	Siebthsburg	X	Europaviertel Fedderwardergrode	Modernisierungen Nutzungswandel
Haushalte mit Kindern (zum Eigentumserwerb)						
- mit wenig materiellem Wohlstand (Schwellenhaushalte)	Neubau oder Gebrauchtimmoblie, finanzierbarer, ausreichender Wohnraum in sozial akzeptierter Lage, Grün- und Freiräume für Kinderspiel, ohne Keller, kleines Grundstück, ÖV-Anbindung zu den wichtigen Infrastrukturausstattung	tw.	Tonndeich /Heppens Europaviertel	X	Fedderwardergroden Westliche Südstadt	Nutzungswandel Modernisierungen / Nutzungswandel / Nutzungsänderung

- mit materiellem Wohlstand	Neubau, schöner Wohnraum mit ausreichend Platzangebot, homogenes Umfeld, ruhige Lage mit ausreichenden, qualitativollen Grün- und Freiräumen, relativ entfernungsunempfindlich			X	Fedderwardergroden Westliche Südstadt Siebthsburg	Nutzungswandel Modernisierungen / Nutzungswandel / Nutzungsänderung Modernisierungen / Wohnungszusammenlegungen
Erwerbstätige Haushalte ohne Kinder (zur Miete)						
- mit wenig materiellem Wohlstand	Bezahlbarer, ausreichender Wohnraum, ruhige, sozial akzeptierte Lage, relativ entfernungsunabhängig	X	Südstadt Siebethsburg Tonndeich / Heppens Fedderwardergroden Europaviertel			
- mit materiellem Wohlstand	Große Wohnfläche, zentrale Lage mit Blick ins Grüne, auf das Wasser, interessantes Wohngebäude, mischgenutzte Strukturen, relativ entfernungsunabhängig, Servicemöglichkeiten	X	Siebethsburg Europaviertel	X	Südstadt Fedderwardergroden	Modernisierungen / Nutzungswandel / Nutzungsänderung / Nutzungswandel

Erwerbstätige Einpersonenhaushalte (Miete oder Kauf)						
- mit wenig materiellem Wohlstand	Günstiger, ausreichender Wohnraum, ruhige, sozial akzeptierte Lage, relativ entfernungsunabhängig	X	Südstadt Siebthsburg Europaviertel			
- mit materiellem Wohlstand	Große Wohnfläche, zentrale Lage mit Blick ins Grüne, auf das Wasser, interessantes Gebäude, mischgenutzte Strukturen, relativ entfernungsunabhängig, Servicemöglichkeiten	X	Südstadt Siebthsburg Europaviertel	X	Südstadt Siebethsburg	Modernisierungen / Nutzungswandel / Nutzungsänderung Modernisierungen
Erwerbslose						
Ein-Personen-Haushalte	Günstiger, ausreichender Wohnraum, ruhige, sozial akzeptierte Lage, zentrale Lage	X	Siebethsburg Südstadt Tonndeich / Heppens Fedderwardergroden			
Mehr-Personen-Haushalte	Günstiger Wohnraum mit ausreichend Wohnfläche, zentrale Lage / mischgenutzte Strukturen	X	Siebethsburg Südstadt Tonndeich / Heppens Fedderwardergroden			

Studierende						
	Günstiger, allein oder mit mehreren zu wohnen, zentrale Lage zum Zentrum oder zur FH, Infrastruktur wichtig. Tw. mit Serviceangeboten	X	Fedderwardergroden Siebethsburg Südstadt	X	Fedderwardergroden Siebethsburg Südstadt	Modernisierungen Modernisierungen Modernisierungen / Nutzungswandel / Nutzungsänderung
Migrantenhaushalte						
Ein-Personen-Haushalte	Günstiger Wohnraum, geringe Wohnfläche, zentrale Lage, gute Infrastrukturausstattung, Nachbarschaft zu Menschen mit gleichem Migrationshintergrund	X	Südstadt Fedderwardergroden Tonndeich / Heppens			
Mehr-Personen-Haushalte	Günstiger Wohnraum, hohe Wohnfläche, Nachbarschaften zu anderen Menschen mit gleichem Migrationshintergrund, zentrale Lage	X	Südstadt Fedderwardergroden Tonndeich / Heppens	X	Südstadt Fedderwardergroden	Konservieren Modernisierung Nutzungswandel Modernisierung Konservieren

Anhang D Ergebnisse des Expertenworkshops: Gebietssteckbriefe

Tonndeich / Heppens

Stadtteil Heppens (statistische Daten auf gesamt Heppens bezogen)

Lage	Südöstlich am Innenstadtrand gelegene, Nähe zu gewerblichen Grodenflächen
Bau- und Siedlungstypologie	Heterogenes, kleinteiliges, mischgenutztes Quartier. Im Stadtteil sind in den letzten Jahren einige neue Wohnquartiere entstanden.
Wohnungsbezogene Probleme	Tw. schlechte Bausubstanz
Eigentumsverhältnisse	Vermutlich überwiegend Einzeleigentum
Wohnungsleerstand	Zwischen 5 – 10% im verdichteteren Gebiet rund um die Gökerstraße (Tonndeich), weniger im Insel- und Pädagogenviertel
Einwohnerentwicklung	einwohnerstärkster Stadtteil mit 18,4% an der Gesamtbevölkerung
Bevölkerungsdichte	43,47 Einwohner/innen/ha, damit in der Besiedlungsdichte an 5. Stelle rangierendes Gebiet
Altersstruktur	Unter 15-jährige: 12,21% (13,05%), über 65-jährige: 24,31% (22,14%), Durchschnittsalter 45,28 (44,05)

Haushaltsstruktur	<p>9.285 Haushalte, davon 212 Haushalte mit Migrationshintergrund</p> <p>61% Ein-Personen-Haushalte</p> <p>26% Zwei-Personen-Haushalte</p> <p>7,3% Drei-Personen-Haushalte</p> <p>4,4% Vier-Personen-Haushalte</p> <p>1,5% Fünf- und Mehr-Personen-Haushalte</p> <p>In 11% der Haushalte leben Kinder, davon knapp 70% in Ein-Eltern-Haushalten</p> <p>Personen/Haushalt: 1,6</p>
Kinder und Jugendliche	<p>Es gibt ca.5 Kindergärten im Gebiet, der Versorgungsgrad beträgt ca. 80%. Mängel gibt es im Hortbereich und bei der Urlaubsversorgung. Der API - Kindergarten hat ein besonderes Profil (besonders lange Öffnungszeiten, Ferienbetreuung) und weist deshalb ein besonders großes Einzugsgebiet auf.</p> <p>Aus Sicht der Jugendpflege und –hilfe gilt der Stadtteil als problematisch (u.a. keine öffentlichen Jugendeinrichtungen). Eine Stadtteilkonferenz soll eingerichtet werden. Bisher wird die Jugendarbeit vor allem von der Kirche geleistet (u.a. kirchlicher Jugendtreff). Quartier ist Schwerpunkt der Jugendhilfe.</p>
Ausländeranteil, soziale Integration	3,25% (4,71%)
Erwerbslosigkeit	<p>Erwerbslose: 11,33% (10,67%), jugendliche Erwerbslose: 0,82% (1,16%), Langzeitarbeitslose: 45,37% (44,28%),</p>
Wanderungen	<p>Summe 2002 – 2004: leichte Zuzüge, 2004: mehr Fortzüge, Außenwanderungssaldo: -12, Binnenwanderungssaldo: 15; stadtweit dritthöchster Anteil an Wanderungen innerhalb des Stadtteils: 5,66%.</p>

Verkehr	<p>Erhebliche verkehrliche Belastungen</p> <p>Gökerstraße mit bis zu 12.000 Kfz pro Tag</p> <p>Friesendamm mit bis zu 6.950 Kfz pro Tag</p> <p>Freiligrathstraße mit bis 5.700 Kfz pro Tag</p> <p>Grenzstraße ca. 9.000 Kfz pro Tag</p> <p>Bismarckstraße mit mehr als 13.000 Kfz pro Tag</p> <p>Mühlenweg mit mehr als 9.100 Kfz pro Tag</p> <p>Ölhafendamm mit knapp 7.500 Kfz pro Tag</p>
Versorgungssituation	<p>Der traditionelle Einkaufsbereich Gökerstraße bricht auseinander. Um diese Entwicklung abzumildern ist geplant, den Bismarckplatz, der heute lediglich Verkehrsknotenpunkt und Busbahnhof ist, mit mehr Aufenthaltsqualität zu versehen und dafür die Verkehrsfläche zu reduzieren</p>
Schulen	<p>Fast alle Schulformen (bis auf eine Real- und eine Förderschule) sind vertreten und gelten derzeit als bestandssicher. Die GS Kathrinienfeld gilt jedoch nur als bestandssicher, wenn andernorts in 3 – 4 Jahren Grundschulen geschlossen werden.</p>
Sport	<p>In Heppens sind keine nur stadtteilbezogenen Sportvereine ansässig, vielmehr bieten die am Stadtteilrand gelegenen Vereine übergreifende stadtweite Sportangebote an. Das Sportflächen- und –hallenangebot ist als zufriedenstellend zu bezeichnen. Es würde seitens der Verwaltung gerne gesehen, wenn die Vereine die Sportanlagen stärker gemeinsam nutzen würden. Im Stadtteil liegen noch zwei Bundeswehrsporthallen, deren freie Ressourcen von den Vereinen mitgenutzt werden können.</p> <p>Unter Sportgesichtspunkten ist Heppens kein Problemstadtteil.</p>
Kultur	<p>Hier befindet sich ein Außenstandort der VHS. Dies war allerdings nicht das Ergebnis einer bewussten Standortsuche, sondern hier war gerade ein öffentliches Gebäude frei. Die VHS könnte für zukünftige Aktivitäten eine Projektpartnerin sein.</p>

Grün- und Freiflächen	In Heppens gibt es keine wesentlichen öffentlichen Grünflächen, die vorhandenen Grünflächen befinden sich weit überwiegend im privaten Eigentum. Dieser Mangel wird aber nicht gravierend empfunden.
Besonderheiten	Ansonsten eher ein durchschnittliches Gebiet beim Vergleich vieler Zahlenwerte
Ansätze für Stadtbau-Aktivitäten	Schwierig zu steuern, da überwiegend Einzeleigentum, Heterogene Struktur, Lage in Wassernähe

Mellum-/Oldeogestraße

Problematisch, da Teil des Stadtteils Bant (auf dessen Gesamtheit die folgenden Zahlen bezogen sind)

Lage	Gebiet innerhalb des Stadtteils Bant, südlich der Peterstraße, zwischen Mitscherlichstraße und Grundschule Oldeogestraße
Bau- und Siedlungstypologie	überwiegend gründerzeitliche Blockrandbebauung, überwiegend Wohnen mit teilweise kleinteiligem Gewerbe bzw. Infrastruktureinrichtungen Die Stadt führt Wohnumfeldverbesserungsmaßnahmen im Quartier durch.
Wohnungsbezogene Probleme	Sanierungsstau
Eigentumsverhältnisse	Vermutlich überwiegend Splittereigentum
Wohnungsleerstand	Zwischen 6 – und 15%
Bevölkerungsdichte	Mit 50 E/ha der am zweitdichtesten besiedelte Stadtteil
Altersstruktur	Jünger als 15 Jahre: 14,4% (13,1%) Älter als 65 Jahre: 18,7% (22,14%) Durchschnittsalter: 41,4 Jahre (44,1 Jahre) -> ein relativ junger Stadtteil

<p>Haushaltsstruktur (Daten beziehen sich auf Gesamt-Bant)</p>	<p>7164 Haushalte, davon 530 Haushalte mit Migrationshintergrund 63% Ein-Personen-Haushalte 22,7% Zwei-Personen-Haushalte 7% Drei-Personen-Haushalte 4,9% Vier-Personen-Haushalte 2,6% Fünf- und Mehr-Personen-Haushalte In 11,4% der Haushalten leben Kinder, davon 71% in Ein-Eltern-Haushalten Personen/Haushalt: 1,64</p>
<p>Kinder und Jugendliche</p>	<p>Ca. 300m entfernt, aber durch die Barriere Peterstraße getrennt, liegt das Jugendfreizeitheim Krähenbusch. Ob es längerfristig an diesem Mikrostandort verbleiben kann, ist unsicher. Die Banter Kirche ist sehr aktiv und stellt ein breites Angebot, auch für Aussiedler/innen</p>
<p>Ausländeranteil, soziale Integration</p>	<p>Mit 10,8% der mit Abstand höchste Ausländeranteil in Wilhelmshaven (4,7%) Nicht darunter gefasst, ist die hohe Zahl der Spätaussiedler (Erhebung über die Schulsekretariate)</p>
<p>Erwerbslosigkeit</p>	<p>17% (10,7%) – höchster Anteil stadtweit (10,7%) Anteil jugendlicher Erwerbsloser: 1,2% (1,2%) Anteil Langzeitarbeitsloser 48% (44,3%)</p>
<p>Wanderungen</p>	<p>Stadtteil mit einem der höchsten Abwanderungszahlen zwischen 2002 – 2004, wenn auch 2004 weniger ausgeprägt als in den Jahren davor. Die Bevölkerung zieht es hauptsächlich in die Innenstadt, nach Heppens und Siebethsburg Außenwanderungssaldo: 7 Binnenwanderungssaldo: - 177</p>
<p>Verkehr</p>	<p>Peterstraße mit 15.800 Kfz pro Tag Begrenzung durch relativ undurchlässige Bahnlinie nach Süden</p>
<p>Versorgungssituation</p>	<p>Versorgungseinrichtungen in der Innenstadt (fußläufige Entfernung)</p>

Schulen	<p>Die GS Oldeogestr. ist struktursicher, da im Einzugsbereich genügend Kinder wohnen. Es zeigen sich jedoch die spezifischen Probleme vieler Südstadtschulen (alte Bausubstanz, tw. hygienische Probleme). Es wird muttersprachlicher Unterricht und Schulerziehungshilfe angeboten.</p> <p>Dagegen ist die GS Hafenschule nur durch spezielle schulische Angebote struktursicher.</p>
Sport	<p>GS Oldeogestr. hat keine Turnhalle. Im Einzugsbereich des Quartiers gibt es einen stadtteilbezogenen Sportverein mit Ausstrahlung nach Bant (ESV – Eisenbahner-Sportverein), der wegen seiner Einzelstellung im Stadtteil als bestandssicher einzustufen ist. Die Vereinssportstätte (Genossenschaftsstr.) ist gut ausgelastet, aber im schlechten baulichen Zustand.</p>
Kultur	Kultur- und Freizeiteinrichtungen in fußläufiger Entfernung
Grün- und Freiflächen	An öffentlichen Grünflächen gibt es den Krähenbusch (alte Wurt).
Besonderheiten	Die Bahnlinie hat wegen der wenigen Bahnübergänge eine große Trennwirkung. Noch Teil des Quartiersentwicklungsplanes (?)
Ansätze für Stadtbau-Aktivitäten	Keine erkennbaren Anknüpfungspunkte, außer dass die Indikatoren auf erhebliche Missstände schließen lassen.

Südstadt

Lage	Südlichster Teil Wilhelmshavens, Randlage zum Jadebusen, umfasst Teile der Stadtteile Innenstadt, Bant, Innenhafen
Bau- und Siedlungstypologie	<p>Gründerzeitliche Blockrandbebauung, kleinteilige Einfamilienhaussiedlung (Werfthaussiedlung), mehrgeschossiger Wohnungsbau, sehr unterschiedliche Quartiere</p> <p>Das Arbeitsplatzangebot konzentriert sich mehr auf den östlichen Teil der Südstadt, im westlichen dominiert dagegen das Wohnen.</p>

Wohnungsbezogene Probleme	Teilweise unzureichender Wohnungsstandard		
Eigentumsverhältnisse	Vermutlich viel in Einzeleigentum, teilweise Spar und Bau		
Wohnungsleerstand	Stadtweit höchste Anteile an Wohnungsleerstand in der Innenstadt und Bant mit bis zu 15% in einigen Quartieren, Innenhafen geringer Leerstand, Wohnungsleerstand vermutlich vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen		
Einwohnerentwicklung	Deutlich geringer werdende Bevölkerung in den letzten Jahren		
Bevölkerungsdichte	Stadtweit höchste Bevölkerungsdichte in der Innenstadt (53,4 E/ha) und Bant (49,9 E/ha)		
Altersstruktur	<p>Unter 15-jährige: Innenstadt: 11,9%, Bant: 14,4%, Innenhafen: 10,1% (Gesamtstadt: 13,05%)</p> <p>Über 65-jährige: Innenstadt: 24,7%, Bant: 18,7%, Innenhafen: 18,6% (Gesamtstadt 22,14%)</p> <p>Durchschnittsalter: Innenstadt: 45,23, Bant: 41,43, Innenhafen: 44,4, Summe aller drei Stadtteile: 43,7 Jahre. Gesamtstadt: 44,05</p> <p>-> Junger Bezirk</p>		
Haushaltsstruktur	<p>Innenstadt 6732 Haushalte, davon 468 Haushalte mit Migrationshintergrund</p> <p>65% Ein-Personen-Haushalte 23,5 % Zwei-Personen-Haushalte 5,4 % Drei-Personen-Haushalte 3,7% Vier-Personen-Haushalte 2 % Fünf- und Mehr-Personen-Haushalte</p> <p>in 8,7% der Haushalten leben Kinder, davon 76,5% in Ein-Eltern-Haushalte</p> <p>Personen/Haushalt: 1,55</p>	<p>Bant 7164 Haushalte, davon 530 Haushalte mit Migrationshintergrund</p> <p>63 % Ein-Personen-Haushalte 22,7% Zwei-Personen-Haushalte 6,9 % Drei-Personen-Haushalte 4,6 % Vier-Personen-Haushalte 2,6 % Fünf- und Mehr-Personen-Haushalte</p> <p>In 11,5% der Haushalte leben Kinder, davon 71% in Ein-Eltern-Familien</p> <p>Personen/Haushalt: 1,64</p>	<p>Innenhafen 376 Haushalte, davon 10 Haushalte mit Migrationshintergrund</p> <p>60 Ein-Personen-Haushalte 27,4% in Zwei-Personen-Haushalten 5,9% in Drei-Personen-Haushalten 4,5% in Vier-Personen-Haushalten 1,9% in Fünf- und Mehr-Personen-Haushalten</p> <p>In 11% der Haushalten leben Kinder, davon 52 in Ein-Eltern-Familien</p> <p>Personen/Haushalt: 1,6</p>

Kinder und Jugendliche	<p>Westlich der Deichbrücke besteht ein gutes Kindergartenangebot, östlich gibt es nur einen kleinen Kindergarten.</p> <p>Westlich, dieser Bereich ist auch Schwerpunkt der Jugendhilfe.</p> <p>Im Bereich der Südstadt arbeiten zwei Streetworker.</p> <p>Falls ein eigener Jugendlischwerpunkt gestützt werden soll, so käme möglicherweise wieder das Pumpwerk in Frage, das sich bisher mehr in eine kommerzielle Richtung entwickelt.</p> <p>Die Südstadt stellt in Wilhelmshaven den Schwerpunkt von Drogenhandel, -konsum und -kriminalität dar.</p> <p>Die Erreichbarkeit für Kinder und Jugendliche ist eingeschränkt. Der starke Verkehr führt zu Beeinträchtigungen.</p>		
Ausländeranteil, soziale Integration	<p>Weit überdurchschnittlicher Anteil an AusländerInnen: Summe über alle drei Stadtteile: 8%, in der Innenstadt: 10%, in Bant: 10,7% (Gesamtstädtisch: 4,7%)</p>		
Erwerbslosigkeit	<p>Bant:</p> <p>17% (10,7%)</p> <p>Anteil jugendlicher Erwerbsloser: 1,2% (1,2%)</p> <p>Anteil Langzeitarbeitsloser: 48% (44,3%)</p>	<p>Innenstadt:</p> <p>12,9% (10,7%)</p> <p>Anteil jugendlicher Erwerbsloser: 0,8%</p> <p>Anteil Langzeitarbeitsloser: 48% (44,3%) – dritthöchster Anteil</p>	<p>Innenhafen:</p> <p>11,8% (10,7%)</p> <p>Anteil jugendlicher Erwerbsloser: keine Daten</p> <p>Anteil Langzeitarbeitsloser: 50% (44,3%) höchster Anteil im Stadtgebiet</p>
Wanderungen	<p>Hohe Abwanderungen: in allen drei Stadtteilen deutlich mehr Abwanderungen als Zuwanderungen zwischen 2002 – 2004, Außenwanderungssaldo über alle drei Stadtteile: 26, Binnenwanderungssaldo: -218</p> <p>Innenstadt (5,4%) und Bant (7,87% - und damit höchster Anteil stadtweit) an Umzügen innerhalb des Stadtgebietes</p>		
	<p>Bant:</p> <p>hier wandern viele Menschen ab in andere Stadtteile Wilhelmshavens (vor allem Innenstadt, Heppens, Siebethsburg)</p>	<p>Innenstadt:</p> <p>Leichter Überschuss an Fortzügen, intensiver Austausch vor allem mit Bant und Heppens</p>	<p>Innenhafen:</p> <p>Hat 2004 die größten Bevölkerungsverluste stadtweit zu verzeichnen gehabt mit 1,5% vor allem an die Stadtteile Heppens, Bant und Innenstadt</p>

Verkehr	<p>Peterstraße mit über 15.000 Kfz pro Tag</p> <p>Weserstraße mit knapp 8.000 Kfz pro Tag</p> <p>Banter Weg mit über 8.000 Kfz pro Tag</p> <p>Kaiser-Wilhelm-Brücke mit über 10.000 Kfz pro Tag</p>
Versorgungssituation	<p>Im östlichen Bereich gibt es u.a. keine Tagungsmöglichkeiten, z.B. für die Stadtteilkonferenz.</p>
Schulen	<p>Es gibt kein Grundschul-Gesamtkonzept für die Südstadt.</p> <p>Die GS Allerstraße hat eine relativ schlechte Bestandsperspektive. Dagegen ist die GS Hafenschule wohl als struktursicher einzustufen, als Angebotsschule ebenso die katholische Ansgarschule. Hier konnte der Einzugsbereich ausgeweitet werden, die entsprechende Schülerbeförderung ist gesichert.</p>
Sport	<p>In Bant gibt es den ESV mit Sportplätzen, in anderen Bereichen der Südstadt gibt es keine Sportanbieter. Besonders südlich der Bahn fällt der eklatante Sportflächenmangel für Jugendliche auf, Alternativen sind schlecht erreichbar.</p> <p>Es gibt zwar eine fantastische Sporthalle in der Südstadt, diese ist aber am falschen Standort und deshalb nur gering ausgelastet.</p>
Kultur	<p>Durch die innenstadtnahe Lage sind viele zentrale kulturelle Einrichtungen vorhanden.</p>
Grün- und Freiflächen	<p>Im Südstadtbereich gibt es große Wasserflächen sowie ein Nebeneinander von Erholungsnutzung und hochwertigen Naturflächen mit relativ wenig klassischen Spaziergänger/innen.</p>
Besonderheiten	<p>Quartiersentwicklungsplan von 2003</p> <p>Aufnahme in das Programm Soziale Stadt</p> <p>Der Stadtteil ist vor allem in den letzten 8 Jahren von einem bürgerlichen Niveau abgesackt. Insbesondere der Bereich südlich der Bahnlinie ist davon betroffen.</p> <p>Es ist derjenige Stadtteil, in den bisher bereits das meiste Geld geflossen ist. Verbesserungen sind erkennbar. Diese Entwicklung betrifft eher die uferfernen Bereiche, direkt an der Wasserkante hat es kaum Aufschwung gegeben.</p>

Ansätze für Stadtbau-Aktivitäten	<p>Quartier mit den meisten Schwächen und Defiziten, größte Problemlagen.</p> <p>Der gründerzeitliche Westteil der Südstadt ist eher in einer Aufwärtsentwicklung begriffen. Der – historisch in der Kaiserzeit doppelt so schnell gewachsene - Ostteil läuft dagegen schlechter. Eine Aufwärtsentwicklung ist in Teilbereichen feststellbar, aber Familien haben dies noch nicht erkannt.</p> <p>Über die Südstadt erschließt sich die wesentliche Chance für den Stadtbau: der Zugang zum Wasser. Diese Wasserseiten gilt es künftig zu nutzen.</p> <p>Mit dem Beschluss zur Umsetzung des Quartiersentwicklungsplanes 2003 liegt eine Grundlage für das künftige kommunale Handeln für dieses Quartier vor.</p> <p>Vorarbeiten durch Stadtteilmanager</p> <p>Die Schwerpunktsetzung wird u.a. auch darin deutlich, dass in den nächsten Jahren kommunale Haushaltsmittel in Höhe von 5 Mio. Euro in die Südstadt fließen sollen.</p> <p>Im Frühjahr 2005 soll eine Entwicklungsgesellschaft Südstadt ihre Arbeit aufnehmen, die die Modernisierung und Aufwertung des Bestandes voranbringen soll.</p> <p>Zum Schuljahresende 2005 wird der Standort Marktstraße der BBS aufgegeben. Eine Nachfolgenutzung steht noch nicht fest. Hier böte sich die Chance der Infrastruktur-Vorhaltung für im Stadtteil zu entwickelnde Projekte (z.B. Spiel, Sport und Bewegung).</p> <p>Es gibt eine VHS-Außenstelle.</p>
----------------------------------	--

Siebethsburg

Lage	Nördliche Innenstadttrandlage
Bau- und Siedlungstypologie	Gartenstadtsiedlung aus der Zeit zwischen 1904 – 1938, Denkmalschutz Siedlung, fast ausschließlich Wohngebiet
Wohnungsbezogene Probleme	Zu kleine Wohnungen
Eigentumsverhältnisse	Sehr engagierte Eigentümerin mit dem Bauverein Rüstringen eG, der wesentliche Teile des Stadtteils gehören
Wohnungsleerstand	Zwischen 0 und 4%, allerdings steigende Fluktuation, vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen
Einwohnerentwicklung	Abnehmende Bevölkerung in der Vergangenheit, in den letzten Jahren leichte Zuwanderungsgewinne.

Bevölkerungsdichte	48,43 E/ha und damit drittdichtester Stadtteil
Altersstruktur	<p>Unter 15 Jahre: 8,7% und damit geringster Anteil junger Menschen in der Stadt</p> <p>Über 65 Jahre; 32,8% und damit höchster Anteil älterer Menschen in der Stadt</p> <p>Durchschnittsalter: 49,8 und damit ältester Stadtteil (44,05)</p>
Haushaltsstruktur	<p>2876 Haushalte, davon 70 Haushalte mit Migrationshintergrund</p> <p>62% Ein-Personen-Haushalte</p> <p>29% Zwei-Personen-Haushalte</p> <p>5,6% Drei-Personen-Haushalte</p> <p>2,5% Vier-Personen-Haushalte</p> <p>0,7% Fünf- und Mehr-Personen-Haushalte</p> <p>In 7,2% der Haushalten leben Kinder, davon knapp 90% in Ein-Eltern-Haushalten</p> <p>Personen/Haushalt: 1,5</p>
Kinder und Jugendliche	<p>Kindergarten Kids 24 (Kooperation vom Bauverein Rüstringen mit der AWO). Das Angebot ist jedoch unzureichend, da ca. 100 Kinder im Kindergartenalter in Siebethsburg, der Kindergarten hat aber nur Kapazitäten für 24 Kinder.</p> <p>Es wohnen faktisch keine Jugendlichen in Siebethsburg. Sie tauchen nur besuchsweise dort auf, beispielsweise in der Diskothek „Palazzo“.</p>
Ausländeranteil, soziale Integration	3,6% (vierthöchster Anteil, gesamtstädtisch 4,7%)
Erwerbslosigkeit	<p>Anteil Erwerbslose: 12,8% (10,7%) vierthöchster Anteil im Stadtgebiet</p> <p>Anteil jugendlicher Arbeitsloser liegt nicht vor.</p> <p>Anteil Langzeitarbeitsloser: 45,10% (44,3%)</p>
Wanderungen	<p>Mehr Zuzüge als Fortzüge zwischen 2003 und 2004 (vor allem aus Heppens, Bant, Innenstadt)</p> <p>Außenwanderungssaldo: 10</p> <p>Binnenwanderungssaldo: 26</p>

Verkehr	<p>Verkehrliche Belastungen</p> <p>Bismarckstraße mehr als 20.000 Kfz pro Tag</p> <p>Friedrich-Paffrath-Straße mehr als 20.000 Kfz pro Tag</p> <p>Friedensstraße mehr als 10.000 Kfz pro Tag</p> <p>Berliner Straße mehr als 9.000 Kfz pro Tag</p>
Versorgungssituation	<p>Die Nahversorgungssituation im Gebiet ist eher schlecht, allerdings befinden sich am Rand Siebethsburgs verschiedene Einkaufsmöglichkeiten (Kopperhörner Mühle, City-Haus, Ecke Bismarck-/Friedrich-Paffrath-Str.), so dass die Versorgungssituation insgesamt als gut eingeschätzt werden muss.</p>
Schulen	<p>Die GS Siebethsburg ist struktursicher. Weiter führende Schulen gibt es im nahen Einzugsbereich (Hauptschulen Bremer Str. und Heppens), Förderschule (im Stadtteil), Gymnasium und Berufsbildende Schule (jeweils struktursicher).</p>
Sport	<p>Turnhallen sind im Käthe-Kollwitz-Gymnasium und in der Wasserturmschule vorhanden. Außerdem sind im Umfeld Siebethsburgs viele Sportmöglichkeiten vorhanden. Besonderheit: Unterstützung von Sportaktivitäten im Stadtteil durch Kooperation des Bauvereins Rüstringen mit dem Wilhelmshavener Schwimm- und Sportverein (WSSV).</p>
Kultur	<p>Treff auf Siebethsburg -> Erweiterung zum Stadtteil der Begegnung (Impulsprojekt Stadtumbau West)</p>
Grün- und Freiflächen	<p>Die Grünversorgung ist durch privates Grün und ausreichend bemessenes öffentliches Grün/Straßengrün als gut zu bezeichnen.</p>
Besonderheiten	<p>Erweiterte Vorbereitende Untersuchung aus dem Jahr 2002</p> <p>Der Stadtteil bzw. der Wohnungsbestand im Stadtteil wird derzeit mit konzeptionellen und investiven Bundesmitteln gefördert</p>

<p>Ansätze für Stadtbau-Aktivitäten</p>	<p>Überalterter Stadtteil, dicht besiedelter Stadtteil Denkmalgeschützte Gartenstadtsiedlung Starker und engagierter Partner in der Wohnungswirtschaft für Stadtbau-Aktivitäten These: Siebethsburg steht ganz gut da und benötigt keine weitere Unterstützung. Aber: Die Bestandsressourcen sind aufgebraucht, für weitere Umbau- oder sonstigen Maßnahmen benötigt die Eigentümerin Gelder und sonstige Unterstützung, die sie alleine nicht mehr aufbringen kann. Soll sich das aktuelle gut dastehende Quartier durch Unterlassung weiterer Unterstützung nach und nach abwärts bewegen?</p>
---	---

Fedderwardergroden

<p>Lage</p>	<p>Lage am nördlichen Stadtrand der Stadt, periphere Lage</p>
<p>Bau- und Siedlungstypologie</p>	<p>Städtebaulich geschlossene Trabantensiedlung der 1930/40er Jahre,</p>
<p>Wohnungsbezogene Probleme</p>	<p>Kleine Wohnungen, ungünstige Wohngrundrisse, schlechte Bausubstanz (Siedlung war ursprünglich nicht auf Dauer angelegt)</p>
<p>Eigentumsverhältnisse</p>	<p>Nach wie vor befindet sich der größte Teil des Wohnungsbestandes im Eigentum der Wohnungsbaugesellschaft Jade mbH. In dem Gebiet wird bereits seit Mitte der 1970er Jahre Privatisierung betrieben, anfangs vorrangig die Privatisierung von Reihenhäusern am Siedlungsrand, seit einigen Jahren jedoch auch an unterschiedlichen Stellen im Geschosswohnungsbau. Diese trägt nach Einschätzung vieler Beteiligten derzeit zur Stabilisierung des Stadtteils bei.</p>
<p>Wohnungsleerstand</p>	<p>Zwischen 3 und 10%, im Bestand der Jade mbH 6,5% (Anfang 2005), zunehmend soziale Erosionen, hohe Fluktuationsrate</p>
<p>Einwohnerentwicklung</p>	<p>Abnehmende Bevölkerung, in der jüngeren Vergangenheit leichte Zuwanderungsgewinne durch von auswärts Zuziehende (vermutlich Studierende)</p>
<p>Bevölkerungsdichte</p>	<p>29,6 E/ha (nicht so hoch)</p>

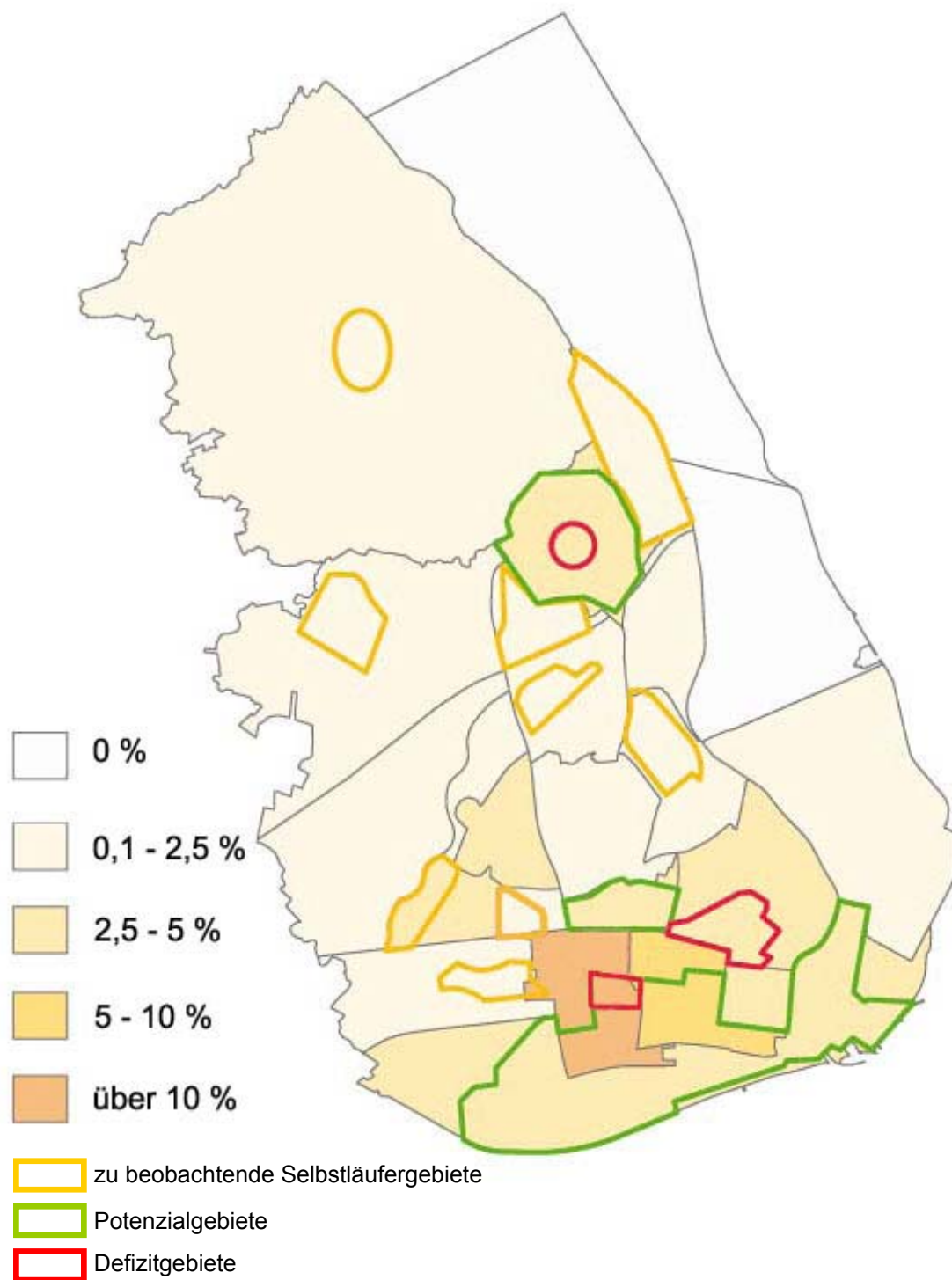
Altersstruktur	<p>Jünger als 15 Jahre: 14,3% (13,1%)</p> <p>Über 65 Jahre: 22,2 % (22,1%)</p> <p>Durchschnittsalter: 43,3 Jahre (44,1 Jahre)</p>
Haushaltsstruktur	<p>5059 Haushalte, davon 173 Haushalte mit Migrationshintergrund</p> <p>58% Ein-Personen-Haushalte</p> <p>25% Zwei-Personen-Haushalte</p> <p>8,6% Drei-Personen-Haushalte</p> <p>5,3% Vier-Personen-Haushalte</p> <p>2,4 % Fünf- und Mehr-Personen-Haushalte</p> <p>In 13% der Haushalten leben Kinder, davon knapp 67% in Ein-Eltern-Haushalten</p> <p>Personen/Haushalt: 1,7</p>
Kinder und Jugendliche	<p>Die Kindergartenversorgung ist gut.</p> <p>Eine Jugendfreizeitstätte soll neu gebaut werden, da bisher die Angebotssituation für Jugendliche schlecht ist und die Jugendlichen nicht mobil genug sind, um die lokalen Angebotsdefizite unter Einsatz eigener Mobilität in anderen Stadtteilen ausgleichen zu können.</p> <p>Es gibt eine sehr gute, aktive Stadtteilkonferenz</p>
Ausländeranteil, soziale Integration	<p>4% und damit dritthöchster Anteil, aber noch unter städtischem Durchschnitt (4,7%). Allerdings: Hoher Anteil Weißrussen, mit denen es immer wieder zu Problemen kommt, tauchen in der Statistik nicht als Ausländer auf.</p>
Erwerbslosigkeit	<p>Anteil Erwerbslose: 13,4% (10,7%), zweithöchster Anteil in WHV</p> <p>Anteil jugendlicher Erwerbsloser: 2% (1,2%)</p> <p>Anteil Langzeiterwerbsloser: 44,2% (44,3%)</p> <p>Die Arbeitslosenzahlen werden durch Hartz IV in F-Groden überproportional stark ansteigen, da hier sehr viele Sozialhilfeempfänger/innen wohnen. Andererseits wird durch den Ausbau des Chlorchemiewerks und des JadeWeserPorts das Arbeitsplatzangebot angrenzend an den Stadtteil ansteigen.</p>
Wanderungen	<p>Über die Jahre 2002 – 2004 leichte Wanderungsgewinne, die vor allem durch einen hohen Außenwanderungssaldo entstehen: 78 (vermutlich vor allem Studierende), Binnenwanderungssaldo: - 48 (vor allem nach Heppens, Innenstadt, Bant)</p>

Verkehr	<p>Ostfriesenstraße 9.600 Kfz pro Tag</p> <p>Preußenstraße 8.700 Kfz pro Tag</p> <p>Das ÖV-Angebot hat sich durch die Linie 6 eindeutig verbessert, die Anbindung ist als gut zu bezeichnen. Dies ist allerdings zu Lasten von Altengroden geschehen.</p>
Versorgungssituation	<p>Versorgung mit Gütern des täglichen und mittelfristigen Bedarfs im Zentrum Fedderwardergrodens gedeckt, u.a. auch durch den Wochenmarkt. Vor einigen Jahren ist der Zentrumsbereich umgestaltet worden.</p>
Schulen	<p>Der Stadtnorden ist schulmäßig geordnet. Es gibt im Stadtteil Schulerziehungshilfe.</p> <p>Die AWO betreibt eins von zwei niedersächsischen Sprachheilzentren in F-Groden. Der Einzugsbereich ist überregional, die betreuten Kinder wohnen auch hier.</p>
Sport	<p>Das Sportstättenangebot ist sowohl im Sportplatz wie im Hallenbereich gut.</p> <p>Das Freibad wird nur noch im Sommer 2005 geöffnet sein. Die niedrige Einkommenssituation im Stadtteil führt zu Zahlungsproblemen bei Sportangeboten und in Folge zur steigenden Zurückhaltung der Bevölkerung bei der Inanspruchnahme von Sportangeboten bzw. zu zunehmenden Außenständen der Sportanbieter.</p>
Kultur	<p>Stadtteilzentrum -> Erweiterung geplant, diverse stadtteilbezogene Gruppen und Vereine</p>
Grün- und Freiflächen	<p>Die Versorgung mit öffentlichen Grün- und Freiflächen ist gut.</p>
Besonderheiten	<p>Die Bedeutung F-Grodens als Stadtteilzentrum für den Stadtnorden hat abgenommen.</p> <p>Der Stadtteil bzw. der Wohnungsbestand im Stadtteil wird derzeit mit Bundesmitteln (konzeptionell u. investiv) gefördert</p>
Ansätze für Stadtbau-Aktivitäten	<p>Das beauftragte „Integrierte Stadtteilentwicklungskonzept“ (Fertigstellung Sommer 2005) soll der Vorbereitung einer Ausweisung F-Grodens als Stadtbaugebiet (§171BauGB) dienen. Die Stadt benötigt zur Bewältigung der umfassenden Stadtbauaufgaben Kooperationspartner/innen mit Engagement und „Herzblut“ für die Stadt. Durch die zunehmende Privatisierung (sei es in Einzeleigentum oder in Kleingewesellschaften) verliert die Stadt Wilhelmshaven jedoch ihr Steuerungsinstrumentarium, es wird hier (vergleichbar zur Südstadt) weiteres Splittereigentum entstehen. Einzelbezogene Wohnungs- und gesamtstädtische Stadtentwicklungsinteressen fallen hier auseinander.</p>

Anhang E Ergebnisse des Expertenworkshops: Themenkarten

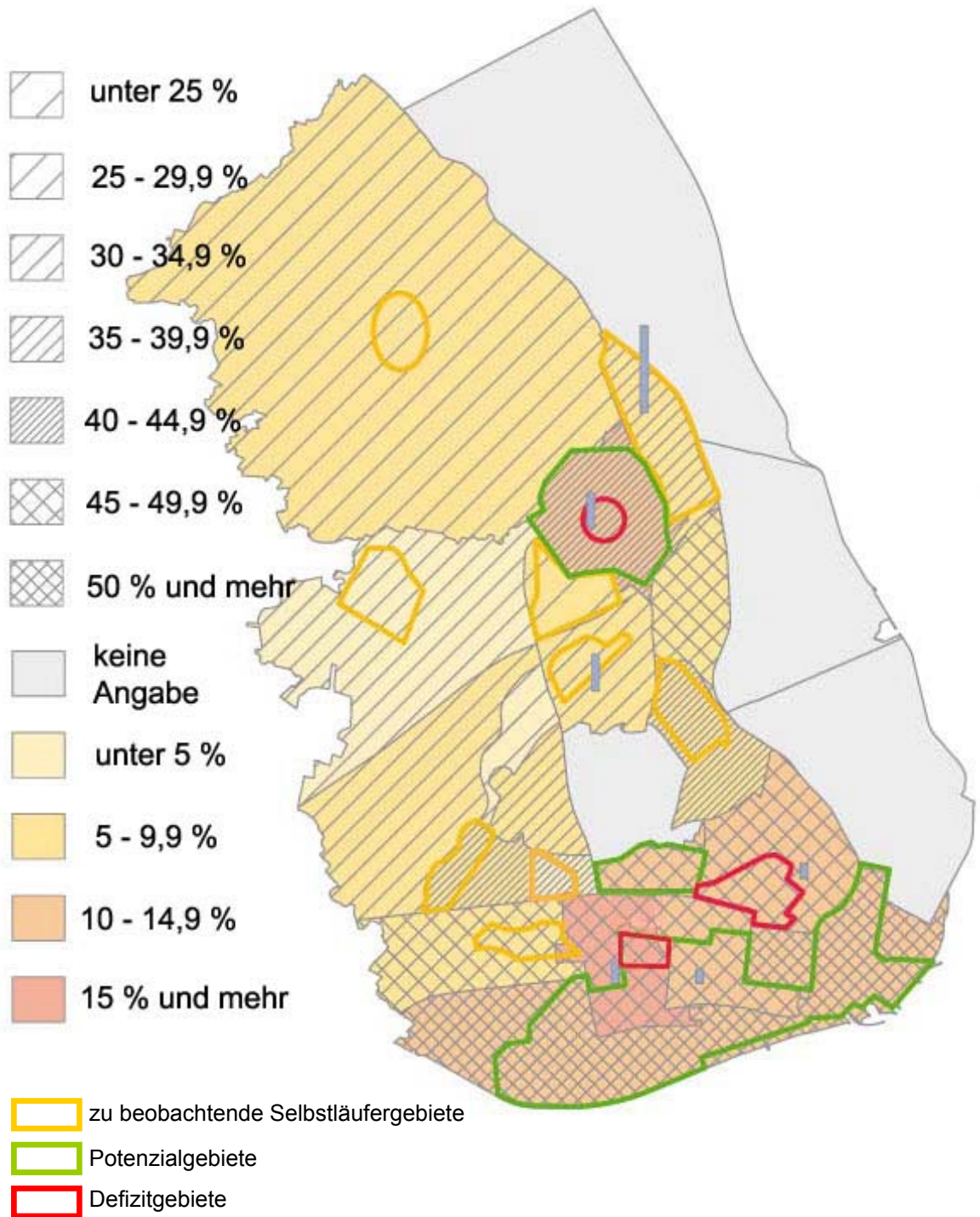
Quelle: Eigene Darstellung

Themenkarte 1: Ausländeranteil



Themenkarte 2: Soziales

Anteil Erwerbslose (farbig)
davon Langzeitarbeitslose (Schraffur)
davon jugendliche Arbeitslose (Säulen)

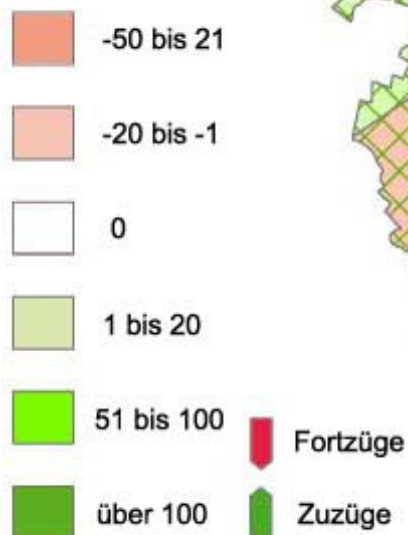



Themenkarte 3: Wanderungen


Binnenwanderungssaldo



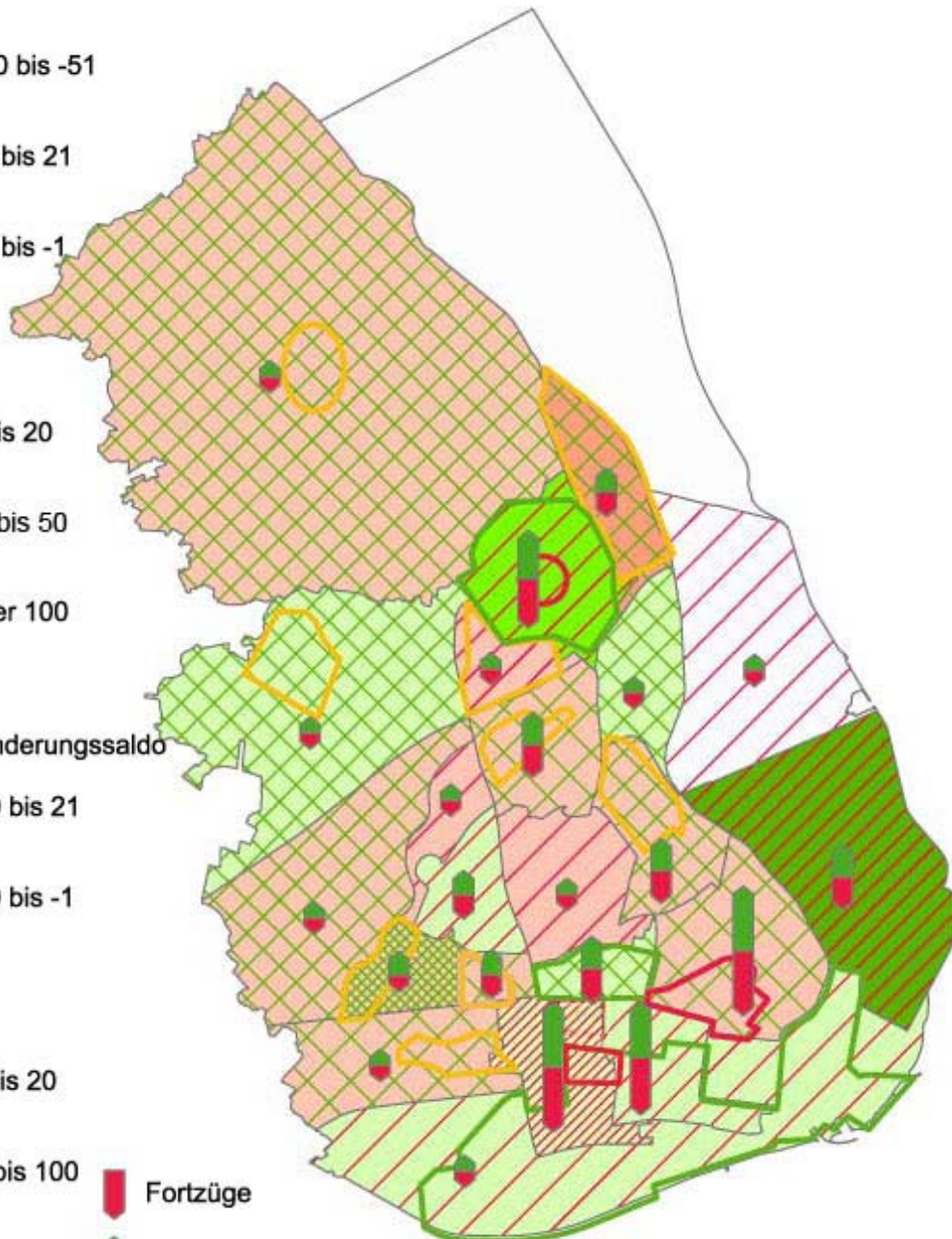
Außenwanderungssaldo



 zu beobachtende Selbstläufergebiete

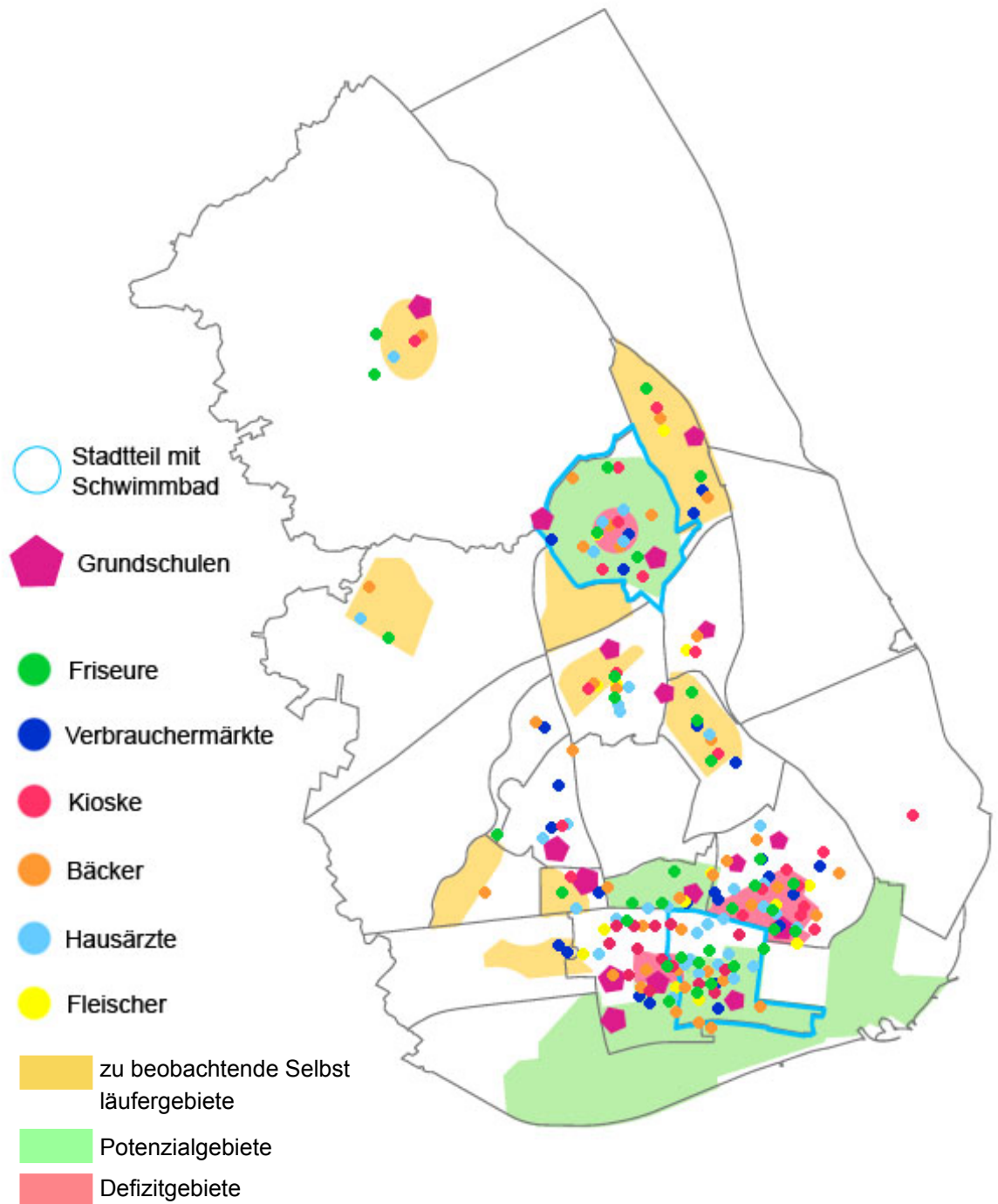
 Potenzialgebiete

 Defizitgebiete

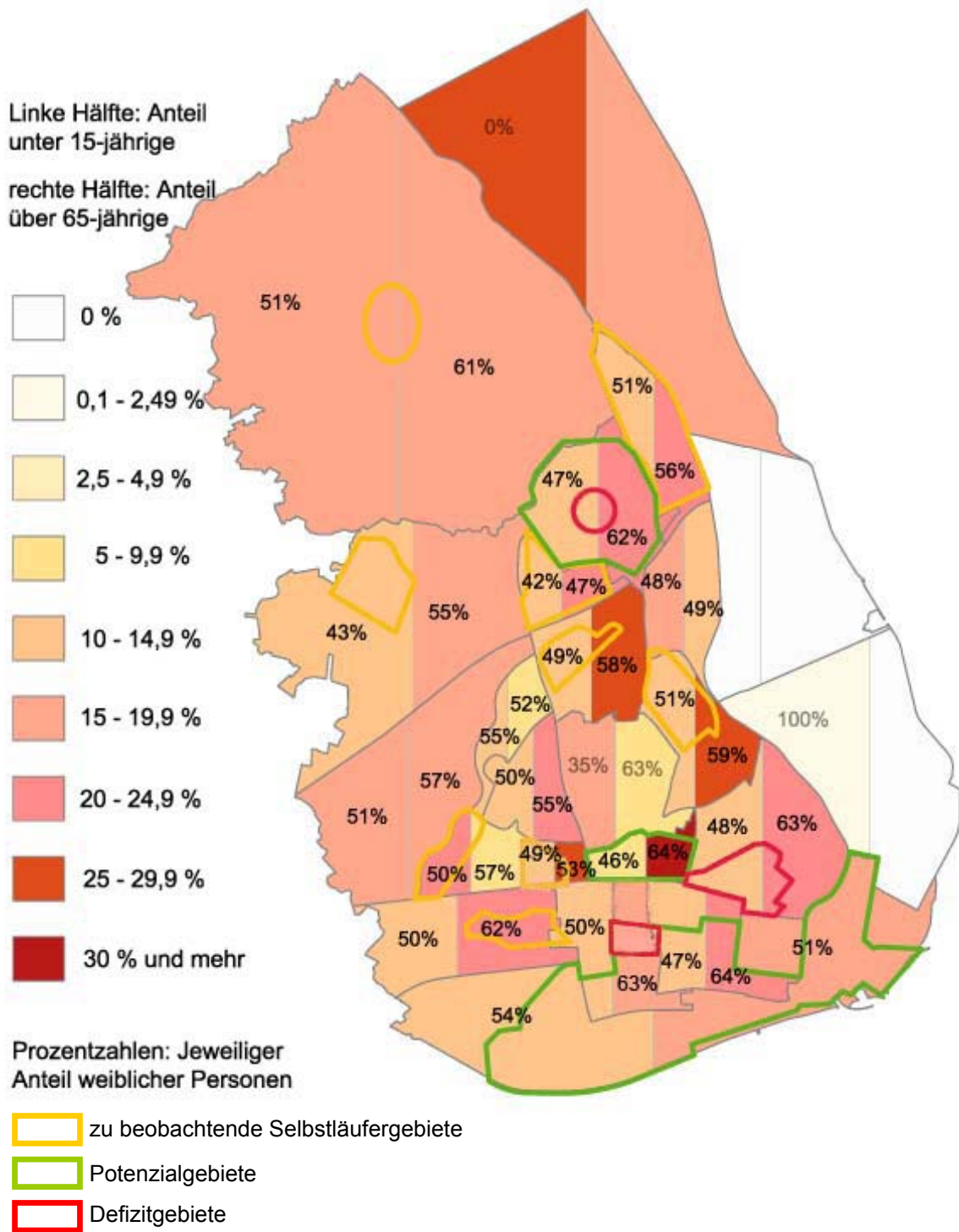


Themenkarte 4:

Badeanlagen
Grundschulen
Versorgungsinfrastruktur

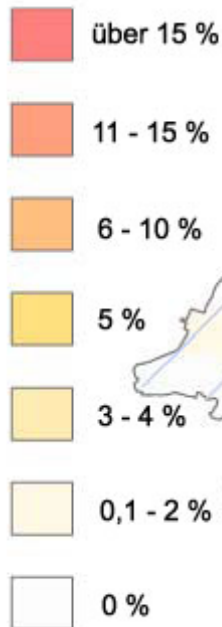


Themenkarte 5: Geschlechterspezifische Altersstruktur

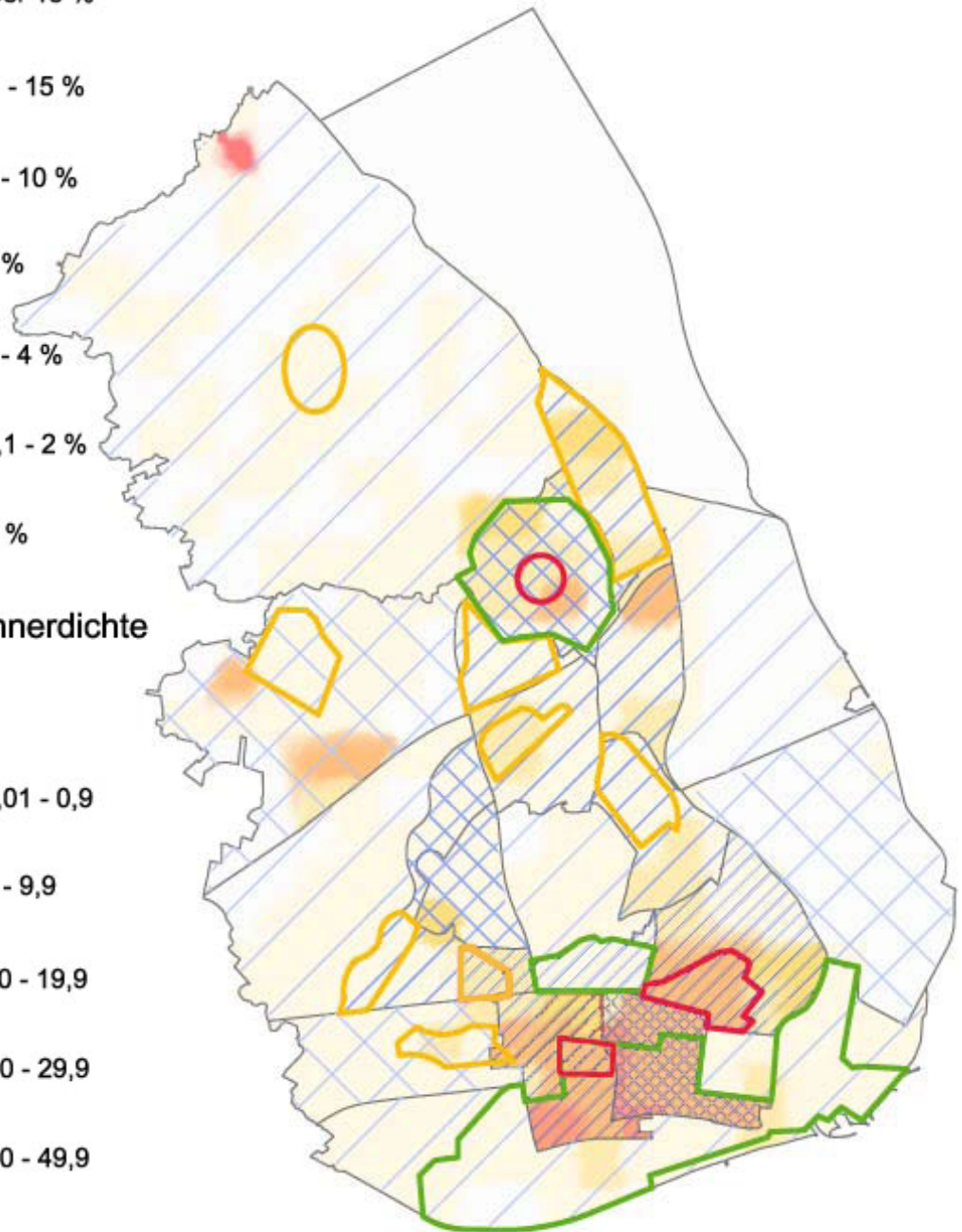
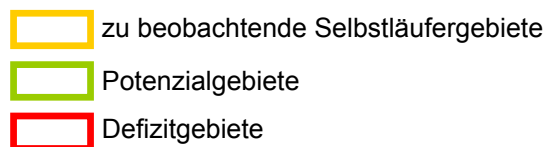
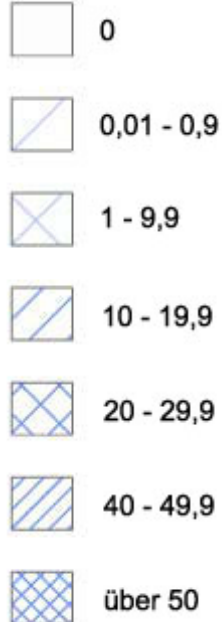


Themenkarte 6: Leerstände und EW- Dichte

Leerstand

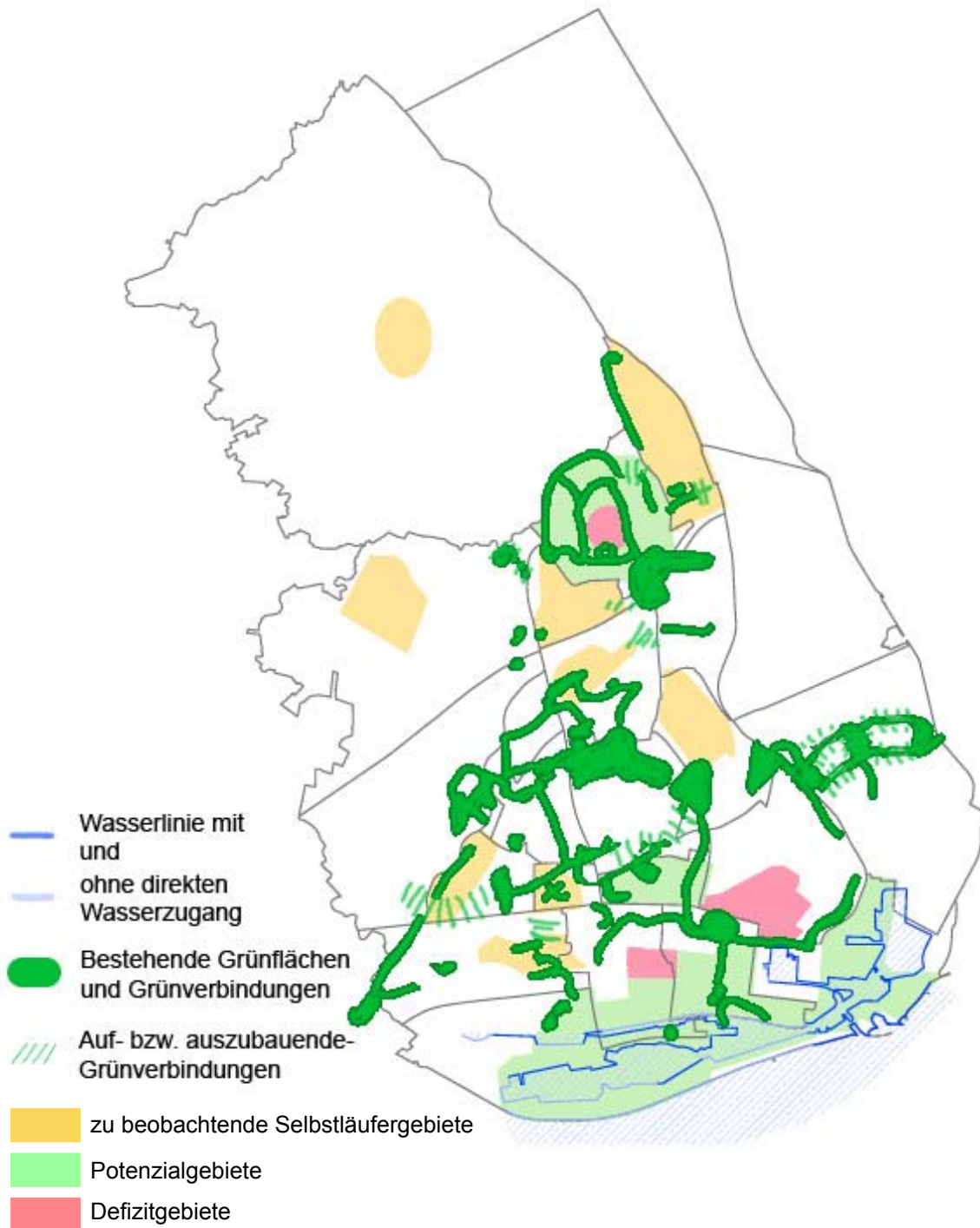


Einwohnerdichte (je ha)



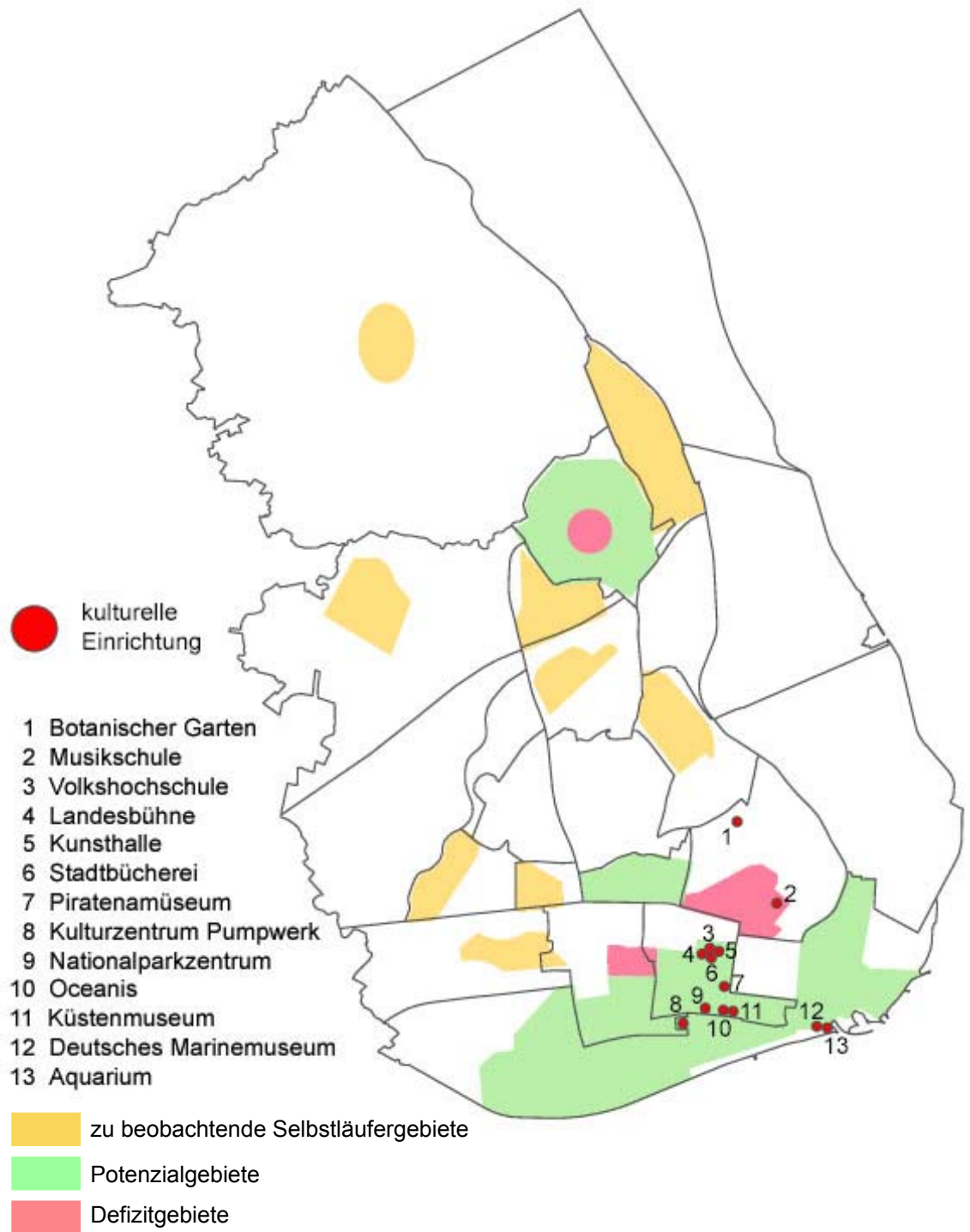
Themenkarte 7:

Grünverbindungen Wasserlinie

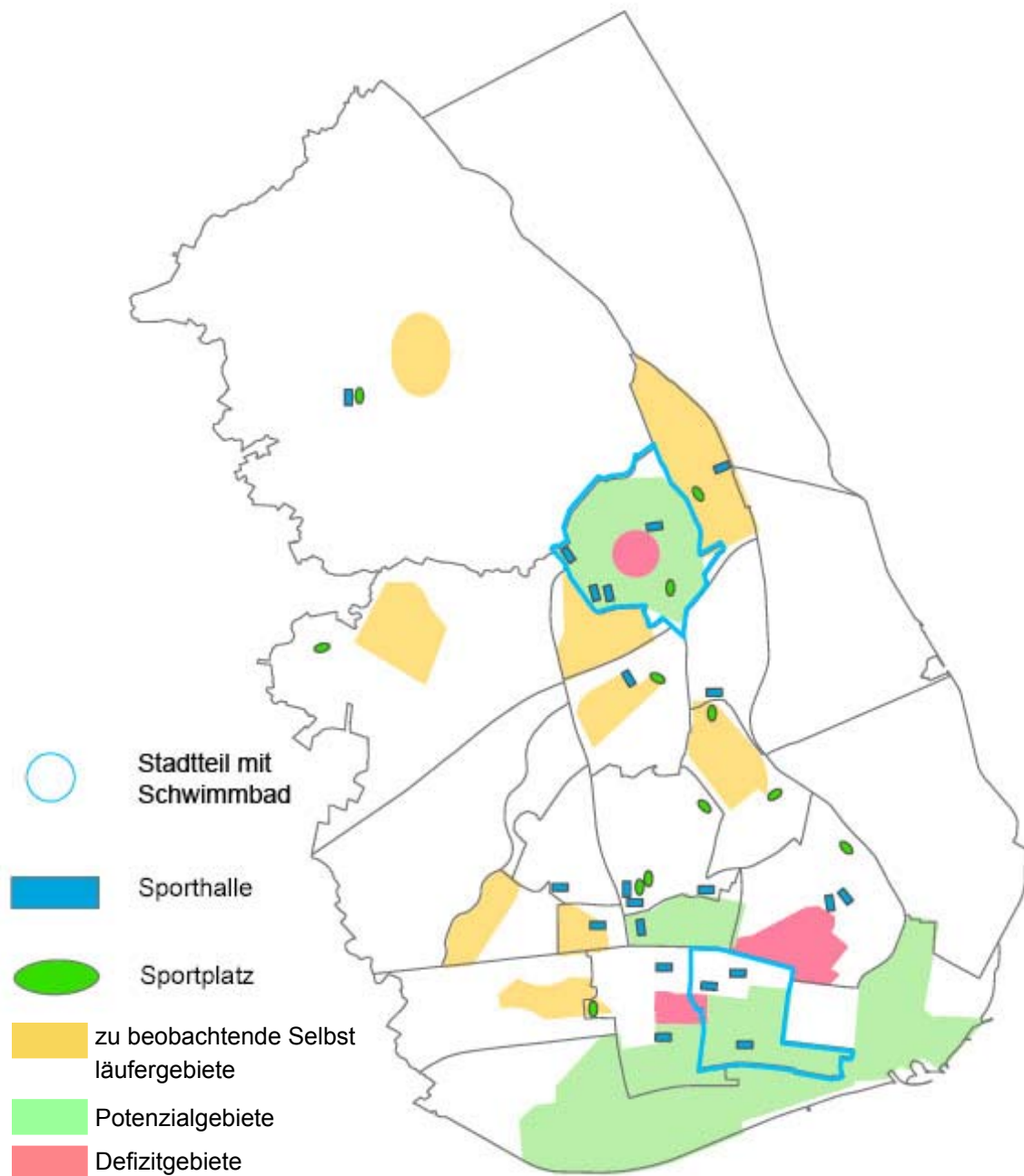


Themenkarte 8:

Kultureinrichtungen



Themenkarte 9: Sportstätten



Anhang F

Detailszenarien für Fedderwardergroden

Detailszenario F3:

Fortschreibung der bisherigen Entwicklung (Trend)

Beschreibung

Die zwischenzeitliche Stabilisierung Fedderwardergrodens während des Baus des JadeWeserPorts wird als Wendepunkt interpretiert, ab dem es mit F-Groden wieder aufwärts geht. Weitere Strukturanpassungen unterbleiben: Politik, Verwaltung und Wohnungswirtschaft sehen keinen Anlass zur Neuausrichtung ihres bisherigen Handelns.

Nach Fertigstellung des JadeWeserPorts ist allerdings zu erwarten, dass die Bauarbeiter wieder fortziehen werden, so dass es innerhalb weniger Monate zu vermehrten Leerständen kommen wird. Der JadeWeserPort schafft im Betrieb wesentlich weniger Arbeitsplätze als erhofft und diejenigen, die von außerhalb zuziehen, finden anderswo in Wilhelmshaven oder im Landkreis geeignetere Wohnstandorte als in F-Groden. Auch verringert sich das Geschäftsangebot.

In Folge dieser Entwicklung ziehen die mobilen Haushalte aus dem Stadtteil fort, es bleiben nur diejenigen ohne „Wahlfreiheit“. Viele Kleineigentümer/innen müssen den Stadtteil verlassen, da sie keine Käufer/innen oder Mieter/innen für ihre Immobilie finden. Andere müssen ungewollt wohnen bleiben, da sie sonst gezwungen wären, weit unter Wert zu verkaufen. Angrenzend an den Stadtteil entstehen viele großflächige Einzelhandelsunternehmen, deren Kundschaft von weither kommt, um Einkäufe zu erledigen. Hiervon profitiert die Wohnbevölkerung allerdings nur durch die Bereitstellung von Niedriglohnjobs, eine Aufwertung des Stadtteils kann dadurch nicht in Gang gesetzt werden.

Ziel

Fedderwardergroden soll wie bisher die Funktion eines Stadtteils mit besonderem Wohnungsangebot für Arbeiter und kleine Angestellte übernehmen. Darüber hinaus soll es einen wesentlichen Beitrag zur Wohnungsversorgung rund um den JadeWeserPort übernehmen. Hierfür wird dem Wohnungsunternehmen weiterhin freie Hand beim Bestandsmanagement gegeben.

Zielgruppen

Zentrale Zielgruppen sind Arbeiter des JadeWeserPorts und „kleine“ Angestellte. Die Vermarktungsstrategien des Wohnungsunternehmens zielen darüber hinaus auf einzelne Bevölkerungsgruppen, für die Spezialangebote entwickelt werden.

Folgen

Durch den hohen Anteil an Einzeleigentum von Haushalten mit niedriger Kapitaldecke sowie die schwierigen Wiederverkaufsmöglichkeiten entwickelt sich der Stadtteil zu einem Problemgebiet. Der Preisverfall von Immobilien in Wilhelmshaven wird dazu führen, dass die Gläubiger von den Erwerbern Fedderwardergrodener Eigentums-

wohnungen neue Sicherheiten verlangen und sehr viele von ihnen Privatinsolvenz anmelden müssen. Finanzunternehmen, die sich auf die Verwertung von Gläubigertiteln spezialisiert haben, kaufen reihenweise die Forderungen der Banken an ihre zahlungsunfähigen Schuldner/innen auf. Dies führt zu rasant steigender Fluktuation und der Beschleunigung der sozialen Abwärtsspirale. Fedderwardergroden wird damit zum Sammelbecken all jener, die am unteren Ende der Akzeptanzskala stehen.

Besonderheiten

Ohne politische und verwaltungsmäßige Einflussnahme wird dieses das wahrscheinlichste Szenario für Fedderwardergroden werden.

Detailszenario F2:

Leitbild „Konzentration auf die Kernstadt“ und Folgen für Fedderwardergroden - Beschreibung

Die Konzentration der stadträumlichen Entwicklung auf den Kern der Stadt Wilhelmshaven wird dazu führen, dass fast alle Nutzungen und Interessen dort ihren Raum finden, so dass der Stadtnorden nur noch solche Nachfrager/innen, deren spezielle Interessen oder Möglichkeiten im Kernstadtbereich nicht befriedigt werden können, anziehen kann. Diese werden vor allem der niedrigen Miethöhe wegen nach F-Groden kommen, da hier der Nachfragerückgang zu einem Einbruch der ohnehin schon geringen Mieten führen wird.

Dennoch wird der Leerstand – insbesondere nach Abschluss der Baumaßnahmen zum JadeWeserPort – rasant ansteigen. Selbst das bisherige Kalkül der Wohnungswirtschaft, wonach sich bei abgeschriebenem Gebäudebestand jede Vermietung rechnet, deren Mietertrag oberhalb der Verwaltungskosten liegt, wird angesichts der immensen Folgewirkungen und –kosten, die mit dem ansteigenden Leerstand verbunden sein werden, nicht mehr aufrecht erhalten werden können. Auf der Suche nach Lösungsmöglichkeiten werden auch unkonventionelle Ansätze geprüft werden müssen (z.B. eine Aufgabe des auf den Flächen liegenden Erbbaurechts durch den Bund). Diese Notlage in Kombination mit den neuen Handlungsmöglichkeiten wird einerseits den Abbruch, andererseits das Konservieren von nicht mehr nachgefragten Wohngebäuden in erheblichem Umfang und die Renaturierung bisher versiegelter Flächen ermöglichen.

Dies wird zuerst dort geschehen, wo mehr als 50% des Gebäudes leer stehen, dann im inneren Bereich entlang des vorhandenen Grünzugs, der entsprechend erweitert werden kann und damit zwischenzeitlich zu einer gewissen Aufwertung der direkt angrenzenden Wohnlagen führt. Später werden dann auch an den äußeren Rändern Wohngebäude abgebrochen werden können. Es verbleiben drei „Wohninseln“, umgeben von Erholungs- und Grünflächen.

Da parallel zum Wohnungsleerstand auch die Infrastruktur nicht mehr ausgelastet sein wird, werden auch private und öffentliche Angebote in Umfang und Qualität reduziert werden müssen.

Die weitere Entwicklung des Stadtteils wird eher von gewerblicher Nutzung geprägt. Im Nordosten des Stadtteils werden die von der Wohnnutzung aufgegebenen Flächen

als Gewerbeflächenpotenziale vorgehalten, um die Entwicklungsmöglichkeiten des JadeWeserPorts weiter zu stärken.

Ziel

Ziel dieses Leitbildes sind der Rückbau nicht mehr erforderlichen Wohnraums und Kosteneinsparungen durch den Abbau von Infrastrukturen in bestimmten Lagen. Bereitstellung von möglicherweise benötigten Gewerbeflächenarealen. Reduzierung sonstiger Lebensbereiche auf die Kernstadt.

Zielgruppen

Fedderwardergroden wird bei einer zukünftigen Konzentration der Stadtentwicklung auf den Kernstadtbereich vorrangig für solche Haushalte interessant, für die die Miethöhe das mit weitem Abstand wichtigste Kriterium der Wohnstandortwahl darstellt. Alle anderen Haushalte werden den Stadtteil sukzessive verlassen.

Folgen

Fedderwardergroden wird seine bisherige Funktion als kleinbürgerliches und Arbeiterwohnquartier weitgehend einbüßen und an innerstädtische Stadtteile abgeben. Stattdessen wird F-Groden bevorzugter Wohnstandort für alle sozial benachteiligten Gruppen, bei denen niedrige Mietkosten das wichtigste Standortargument sind. Die bisher praktizierte Privatisierungspolitik wird mangels Aussicht und Nachfrager/innen nicht weiter fortgesetzt werden können.

Besonderheiten des Leitbildes:

Die Konzentration auf die Kernstadt führt zu einer Ausdünnung Fedderwardergrodens als Wohnstandort und zu einer Verschärfung der ohnehin schon bestehenden sozialen Segregation. Zugleich können ggf. Qualitäten durch Renaturierungsmaßnahmen geschaffen werden. Durch ein Konservieren eines Teils der nicht mehr erforderlichen Bausubstanzen verfügt die Stadt über eine „stille Reserve“, die im Falle wieder ansteigender Bevölkerungszahlen kurzfristig reaktiviert werden kann.

Detailszenario F3:

F-Groden als einer der beiden Stadtentwicklungspole

Beschreibung

Die Stadt Wilhelmshaven nutzt die Bauphase des JadeWeserPorts, um während des Zeitraums, in dem ohnehin viel an Veränderung im Stadtnorden stattfinden wird, Fedderwardergroden neu zu positionieren. Dies führt zu einer Aufwertung des Stadtteils auch für jene Zielgruppen, die ihn bisher unattraktiv fanden. Der Bund kann davon überzeugt werden, das Eigentum an Grund und Boden zu akzeptablen Bedingungen an die Wohnungswirtschaft zu übertragen. Diese wird dadurch in die Lage versetzt, in Teilbereichen des Stadtteils nicht mehr nachgefragte Mehrfamilienhäuser abzubauen und durch marktfähigere Wohnformen (Einfamilien- und Reihenhäuser) zu ersetzen. Den Veränderungen werden intensive Auseinandersetzungen zwischen Stadtentwicklung/Stadtplanung und Wohnungswirtschaft voraus gehen: Dabei werden diverse Alternativen entworfen und diskutiert werden, bis es gelingt, eine städtebaulich interessante Planung zu entwickeln, die die Qualitäten des „weniger ist mehr“ erfahr-

bar macht, indem die Siedlung durch einen Grünstreifen mit integriertem Wasserlauf gegliedert wird. Das kleinteilige Zentrum wird mit Ausnahme einiger weniger Läden mit Gütern für den täglichen Bedarf zugunsten von Ansiedlungen des großflächigen Einzelhandels aufgegeben. Dieser siedelt sich vor allem westlich des Stadtteils in unmittelbarer Nähe zur Autobahnabfahrt an. Daneben wird Fedderwardergroden zu einem gefragten Standort für neue Bring- und Lieferdienste, die von hier aus das Stadtgebiet und das Umland versorgen und damit die Ausdünnung der Versorgungsinfrastruktur ausgleichen.

Ziel

Fedderwardergroden soll in Wilhelmshaven erfolgreich die Rolle eines integrierten suburbanen Vororts mit Verdichtungsbereichen wahrnehmen und zu einem Standbein des bipolaren Stadtmodells werden, das in Ergänzung zur Innenstadt Wilhelmshavens, der entwickelten Wasserlinie und der Innenstadtrandlagen zu sehen ist.

Zielgruppen

Die Zielgruppen, die Fedderwardergroden zukünftig als Wohnstandort bevorzugen, würden ansonsten vielfach noch über die Stadtgrenzen hinaus abwandern. Da in der Stadt Wilhelmshaven der „suburbane“ Lebensstil zukünftig auch mit den Vorteilen einer integrierten Lage verwirklicht werden kann, werden viele potenzielle Abwanderungshaushalte gehalten werden können. Dies sind insbesondere Haushalte jüngerer und mittleren Alters (zum Beispiel Beschäftigte des JadeWeserPorts), in der Regel mit Kindern.

Das breitere Angebotsspektrum an Wohnraum wird auch zu einer vorsichtigen Ansiedlung von Selbständigen und Dienstleistungsfirmen führen, die in der Folge auch in geringem Maße Arbeitsplätze schaffen.

Außerdem ist der Stadtnorden als Wohnort auch für Studierende von Interesse, da sie hier gute und kostengünstige Versorgungsmöglichkeiten vorfinden und kurze Wege zu ihrer Ausbildungseinrichtung haben.

Folgen

Der monostrukturierte Wohnstandort F-Groden wird durch die Ergänzung um weitere Wohnformen wesentlich attraktiver. Es werden für eine Vielzahl unterschiedlicher Zielgruppen für sie zugeschnittene, sehr attraktive Angebote des Wohnens und der Wohnumgebung entwickelt, die ein breites Leistungsspektrum abdecken. Zugleich findet durch geringere Wohndichten eine Verringerung des Wohnungsbestandes statt und wird damit der geringer werdenden Bevölkerung Rechnung getragen. Der größte Teil der Gebäudesubstanz befindet sich in kleinteiligem Privatbesitz und wird von den Eigentümer/innen, Erbbaupächter/innen oder Genossenschaftsmitgliedern selbst genutzt. Nur der mehrgeschossige Wohnungsbau befindet sich nach wie vor in der Hand eines Wohnungsunternehmens. Dieser Bestand ist vom Umfang her auf eine Größenordnung geschrumpft, die auf dem Wilhelmshavener Wohnungsmarkt auch nachgefragt wird.

Besonderheiten

Die bipolare Entwicklung der Stadt zeichnet sich durch die sich ergänzenden Angebote aus, sowohl hinsichtlich der Wohnformen als auch der Umgebungsbedingungen. Damit scheint das Modell auf alle Möglichkeiten gut vorbereitet zu sein.

Anhang G: Literaturverzeichnis

- Stadt Wilhelmshaven, Sanierung westliche Südstadt, Quartiersentwicklungsplan, Kurzfassung, Nordwestplan (Bearbeitung), Stand 1.12.2003.
- Stadt Wilhelmshaven, Fachbereich Stadtplanung, Lokale Ökonomie in der Südstadt – Konzeption und Entwicklung von Projekten, Rudnick Rudnick & Partner Consulting (Bearbeitung), 12 /2004.
- Stadt Wilhelmshaven, Wilhelmshaven Südstadt – Ein Stadtteil mit besonderem Entwicklungsbedarf, FORUM GmbH (Bearbeitung), 6/2000.
- Stadt Wilhelmshaven, Wilhelmshaven Fedderwardergroden – Ein Stadtteil mit besonderem Entwicklungsbedarf, FORUM GmbH (Bearbeitung), 6/2000.
- Stadt Wilhelmshaven und Bauverein Rüstringen eG, Bericht über das Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchung nach § 141 BauGB vor der förmlichen Festlegung von Wilhelmshaven - Siebethsburg als Sanierungsgebiet, FORUM GmbH und planungsgruppe Vor Ort (Bearbeitung), 3/2002.
- Stadt Wilhelmshaven und Bauverein Rüstringen eG, Zukunftsprojekte für den Bauverein Rüstringen, Wilhelmshaven, FORUM GmbH und planungsgruppe Vor Ort (Bearbeitung), 3/2002.
- Stadt Wilhelmshaven und Bauverein Rüstringen eG, Marketingkonzept für den Bauverein Rüstringen eG, FORUM GmbH und planungsgruppe Vor Ort (Bearbeitung), 3/2002.
- Stadt Wilhelmshaven und Bauverein Rüstringen eG, Analyse relevanter Aspekte des Wilhelmshavener Wohnungsmarktes, FORUM GmbH und planungsgruppe Vor Ort (Bearbeitung), 3/2002.