



# Step Plus Wilhelmshaven

Integrierter Stadtentwicklungsplan - Teil II: Handlungskonzept



## Impressum

### **Auftraggeber**

Stadt Wilhelmshaven  
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung  
Rathausplatz 9  
26382 Wilhelmshaven

### **Ausführung**

Schulten  
Stadt- und Raumentwicklung

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

Fon 0231.39 69 43 0  
Fax 0231.39 69 43 29

### **Hinweis**

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

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

### **Titelbild**

**tomka01 / photocase.com**

Dortmund, Oktober 2014

# Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	4
Abbildungsverzeichnis	6
Tabellenverzeichnis	12

## Teil I

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

## Teil II

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

## Anhang mit Quellenverzeichnis

# Abbildungsverzeichnis

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

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

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



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

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

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

## Tabellenverzeichnis

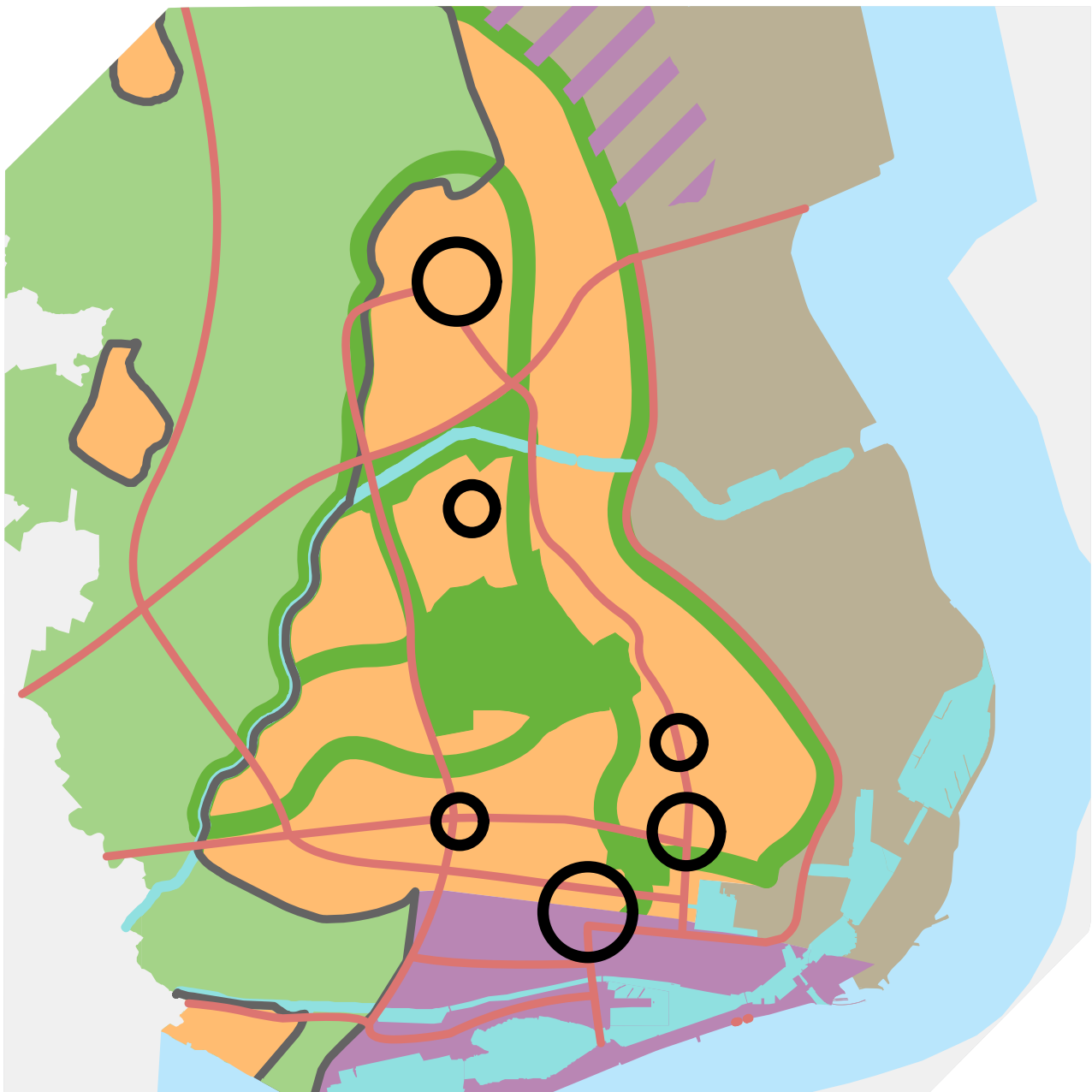
<b>Tab. 1:</b> Gebäude- und Wohnungskennzahlen im regionalen Vergleich (Stand: Mai 2011)	40
<b>Tab. 2:</b> Wohnungsmieten-Vergleich (Nettokaltmiete für mittleren Wohnwert in € / m <sup>2</sup> , Stand 2010)	40
<b>Tab. 3:</b> Gebäudebestand nach Zahl der Wohnungen im Gebäude (Stand: Mai 2011)	41
<b>Tab.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

## 6.0

---

### Der Wilhelmshavener Weg

Entwicklungsziele, Leitlinien und Leitbild der Stadtentwicklung



## 6.1

# Wilhelmshavener Entwicklungsziele, Leitlinien und Aufgaben

Die Stadt Wilhelmshaven hat Potenziale, die es in der Stadtentwicklung zu nutzen gilt. Allerdings unterscheidet sich die Selbstwahrnehmung ihrer Bürgerinnen und Bürger zum Teil wesentlich von der Außenwahrnehmung und dem tatsächlichen Potenzial der Stadt.

Wilhelmshaven ist das wirtschaftliche und kulturelle Oberzentrum der ländlich geprägten Region am Jadebusen. Der größte Bundeswehrstandort und der JadeWeserPort, der einzige tideunabhängige Tiefseehafen Deutschlands, verleihen der Stadt überregionale Bedeutung und machen Wilhelmshaven bundesweit deutlich bekannter, als es für eine Stadt dieser Größe zu erwarten wäre. Wilhelmshaven bietet zudem günstiges Wohnen in Meeresnähe und zeichnet sich durch großzügige Grünstrukturen aus. In einem gewissen Kontrast zu dieser Außenwirkung steht die aktuelle Innenansicht der Bürgerinnen und Bürger auf ihre Stadt, die auch von der hohen Arbeitslosigkeit, den

zahlreichen Leerständen und einem in Teilen von Mängeln gezeichneten Stadtbild geprägt ist. Der JadeWeserPort ist ein potenzielles Zugpferd wirtschaftlicher Entwicklung. Die unmittelbare Lage am Meer wiederum bietet unter touristischen Aspekten Potenzial und lockt Besucher an, wobei besonders die Südseite der Stadt mit dem Südstrand und der maritimen Meile, aber auch die Hafenanlagen und -betriebe beliebte Ausflugsziele sind.

### Wilhelmshavener Grundaufgaben einer erfolgreichen Stadtentwicklung

Grundaufgabe einer erfolgreichen Stadtentwicklung für Wilhelmshaven ist es, die Stadt so weiterzuentwickeln, dass sie dauerhaft ein gefragter Wohn- und Unternehmensstandort mit einem attraktiven und klaren Profil ist. Dafür bedarf es einer abgestimmten und zeitgemäßen Stadtentwicklungspolitik, die eine Basis für zukünftiges

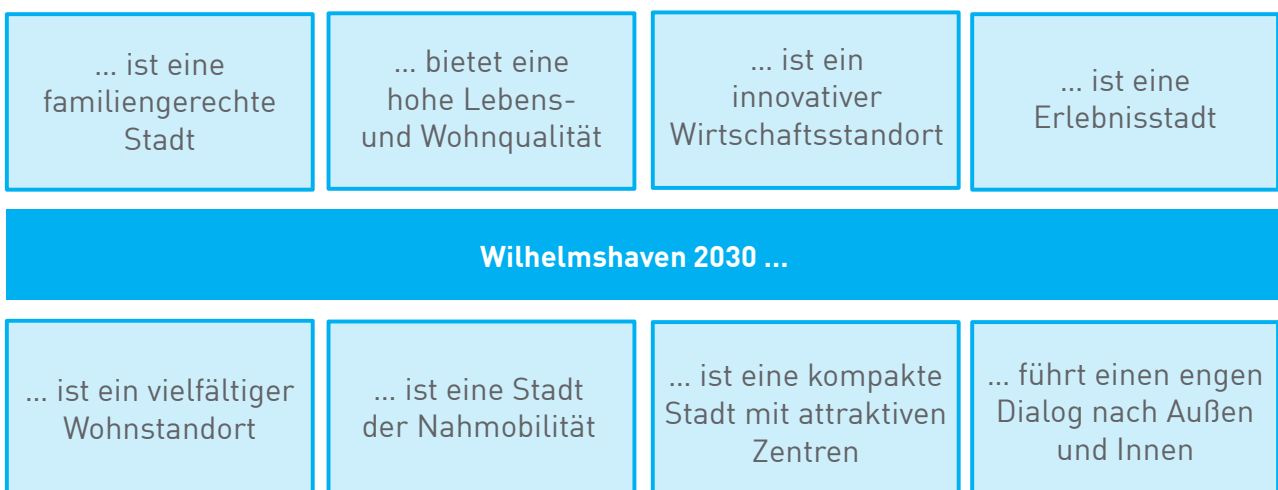


Abb. 96: Entwicklungsziele der Wilhelmshavener Stadtentwicklung

Handeln schafft. Vor diesem Hintergrund wurden Entwicklungsziele formuliert, die die Richtung grundsätzlicher Entwicklungsschritte der Stadtentwicklung vorgeben sollen. Diese Ziele bilden den Rahmen für die im Folgenden skizzierten konkreten Handlungsfelder und Maßnahmen, die das tägliche Handeln und Entscheiden von Politik und Verwaltung bestimmen sollen. Dabei sind Qualitätskriterien zu beachten, die in die alltäglichen Routinen integriert werden müssen und an denen sich eine erfolgreiche Weiterentwicklung Wilhelmshavens ablesen lässt.

### Wilhelmshaven weiterdenken – Leitlinien und Zukunftsaufgaben

Der langfristige Erfolg der Stadt Wilhelmshaven im regionalen und überregionalen Standortwettbewerb um Bürger und Unternehmen wird sich danach richten, ob und wie eine Reihe von wichtigen Zukunftsaufgaben der Stadtentwicklung bewältigt werden. Die zentralen Zukunftsaufgaben lassen sich mit den Schlagworten „Vitale Südseite“ und „Attraktive City“ fassen. Von deren Lösung hängt es ab, inwieweit es der Stadt gelingen wird, sich im regionalen und überregionalen Standortwettbewerb um Bürger und Unternehmen zu platzieren.

Die Zukunftsaufgaben knüpfen an den folgenden Eigenschaften und Alleinstellungsmerkmalen an, die die Stadt ausmachen. Es gilt, diese konsequent weiterzuentwickeln, damit die Stadt Wilhelmshaven ein erfolgreicher und attraktiver Arbeits- und Lebensort wird.

#### Wilhelmshaven ist urban

Wilhelmshaven unterscheidet sich nach Größe, Bevölkerungsdichte und Bebauungstypologien von den anderen Städten der ostfriesischen Halbinsel. Auch die besondere Präsenz von

Stilelementen aus wilhelminischer Zeit macht Wilhelmshaven in der Region einzigartig. Bundesweit gelten große Mittelstädte wie Wilhelmshaven als die potenziellen Gewinner des demografischen Wandels. Sie sind als Wohnstandort gegenüber ihrem ländlichen Umland im Vorteil, wenn es gelingt, Übersichtlichkeit mit einer städtebaulich qualitativvollen Dichte, einem ansprechenden Stadtbild und differenzierten Angeboten in den Bereichen Einkaufen, Freizeit, Naherholung, Kultur und Wohnen zu kombinieren.

In der Lösung ebendieser Aufgabe liegen große Chancen für Wilhelmshaven: Statt den Konkurrenzkampf mit dem ländlich strukturierten Umland zu suchen, sollte Wilhelmshaven sich bewusst als Oberzentrum positionieren und die Standortvorteile einer solchen urbanen „kleinen Großstadt“ weiterentwickeln. Dazu gehört – neben einer Vielzahl von wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Angeboten – eine lebendige, attraktive Innenstadt mit urbanem Lebensgefühl und Flair, zu dem auch Brüche im Erscheinungsbild gehören können. Auf dem Wohnungsmarkt können moderne städtische und zentral gelegene Wohnangebote, die es in dieser Form im ländlichen Umland nicht gibt, als weiteres Alleinstellungsmerkmal in der Region gelten. Sie stehen in deutlichem Kontrast zu zwar preiswerten, aber unattraktiven Bauplätzen für Einfamilienhäuser in schlecht integrierten Siedlungsrandlagen.

#### Wilhelmshaven ist eine urbane Hafenstadt am Meer

Wilhelmshaven verdankt seine Gründung vornehmlich der Lage am Meer: Die wirtschaftlichen Motoren der Stadt – seien es Bundeswehr, zivile maritime Nutzung, Tourismus oder auch die ergänzenden wirtschaftlichen Cluster

– gründen bis heute im Kern fast immer auf den Standortfaktoren Meereslage und Hafennutzung. Neben der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedeutung ist die Lage am Meer auch für den Wohnstandort Wilhelmshaven ein wichtiger „weicher“ Standortfaktor und beeinflusst insofern die Attraktivität der Stadt für Unternehmensansiedlungen. Denn generell gilt: Der Reiz der Wasserlage ist ungebrochen.

In vielen Städten wird eine Öffnung zum Wasser deshalb aufwändig betrieben – bis hin zur Errichtung ganzer künstlicher Seen, um eine Wasserlage erst zu schaffen. Im Gegensatz dazu besitzt Wilhelmshaven mit seinen maritim genutzten Hafenbecken, dem Banter See und nicht zuletzt durch die unmittelbare Lage an der Nordsee diesbezüglich ein enormes „natürliches“ Potenzial. Es gehört zu den entscheidenden Zukunftsaufgaben, dieses Potenzial in der Stadtentwicklung konsequent zu nutzen. Wilhelmshaven muss für Bewohner und Besucher gleichermaßen als urbane Hafenstadt am Meer erlebbar sein und dieses Profil deutlich herausstellen, mit dem es in der Region ein Alleinstellungsmerkmal bietet.

### **Wilhelmshaven ist eine grüne und urbane Hafenstadt am Meer**

Das Stadtbild von Wilhelmshaven ist von Grünflächen und Grünzügen geprägt, die im Zuge einer vorrausschauenden Stadtentwicklung bereits seit der Stadtgründung entwickelt wurden. Schon in den 1920er-Jahren warb die Stadt für sich als „Grüne Stadt am Meer“. Dieser „grüne Charakter“ darf nicht verloren gehen. Vielmehr ist er wesentlicher Baustein einer urbanen Stadt: Grünflächen können nicht nur als wohnortnahe Erholungsflächen dienen, sondern auch das Rückgrat eines Fuß- und Radwegnetzes bilden. Darüber hinaus liegen hierin auch touristische Potenziale. Den grünen Charakter Wilhelmshavens zu festigen ist eine

wichtige Zukunftsaufgabe bei der behutsamen Weiterentwicklung der Begrünung an der Südseite der Stadt, etwa im Naherholungsbereich Banter See. Nur so lässt sich der Gedanke der „urbanen Stadt am Meer“, zur „grünen und urbanen Hafenstadt am Meer“ erweitern.

Vor diesem Hintergrund lassen sich folgende Zukunftsaufgaben formulieren, deren erfolgreiche Bewältigung für die Weiterentwicklung Wilhelmshavens von entscheidender Bedeutung ist:

- „Vitale Südseite“: Hochwertige Weiterentwicklung der Südseite vom Banter See bis zur Schleuseninsel. Hier sollen die durch attraktive öffentliche Räume verbundenen Teilräume unterschiedlicher Nutzung das Bild prägen – von Naherholung im Grünen, Wassersport, Gastronomie, Hafenerlebnis, bis hin zum Arbeiten und Wohnen am Wasser und in Wassernähe.
- „Attraktive City“: Stärkung der Innenstadt als Einkaufsstandort und Hauptzentrum der Region, mit hohem Erlebniswert durch eine abwechslungsreiche Nutzung und attraktive Gestaltung von Architektur und öffentlichem Raum. Die City und die vitale Südseite bilden gemeinsam die „Perle Wilhelmshavens“ und eine attraktive Visitenkarte der Stadt.
- „Qualitätsoffensive Wohnen“: Sicherung und Qualifizierung des Wohnungsbestandes entsprechend dem Gedanken „Qualität vor Quantität“. Wilhelmshaven kann als günstiger Standort für das Wohnen im Einfamilienhaus nur begrenzt mit seinen Nachbarkommunen konkurrieren. Stattdessen müssen die urbanen Qualitäten und Wohnlagen am Wasser konsequent weiterentwickelt werden.
- „Grüne Netze“: Funktionale und gestalterische Verbesserung sowie Verknüpfung öffentlicher Freiräume als Netz für Fuß- und Radverkehr.
- „Voslapper Groden“: Entwicklung nur, wenn ein besonders hoher Nutzen für die Region zu erwarten ist und möglichst unter dem Ausgleich von verschiedenen Interessen.



## 6.2

# Das räumliche Leitbild der Stadtentwicklung

Das räumliche Leitbild für Wilhelmshaven übersetzt die dargestellten Entwicklungsziele und Leitlinien in eine siedlungsstrukturelle Entwicklungsstrategie mit verschiedenen Raumkategorien. Diese orientieren sich an den vorhandenen Strukturen, profilieren sie und setzen den Rahmen ihrer Weiterentwicklung.

### Entwicklungsraum

Die festgelegten Entwicklungsräume „Südseite“, „City“ und „JadeWeserPort / Voslapper Groden“ bilden die Schwerpunkte der zukünftigen räumlichen Entwicklung Wilhelmshavens. City und Südseite sind die urbanen Zentren der Stadt, in denen sich Einzelhandel, Wohnen, Freizeit, Naherholung, Tagestourismus und Wirtschaft bündeln. Für die Innen- und Außenwahrnehmung von Wilhelmshaven sind sie prägend und der entscheidende Standortfaktor der Stadt. Daher sind diese Bereiche so attraktiv wie möglich zu gestalten und mit qualitativ hochwertigen Wohn-, Lebens- und Arbeitsorten weiterzuentwickeln. Hier sind vor allem attraktive und „neue“ Wohnformen mit größerer Dichte (Stadthäuser, Miet- und Eigentumswohnungen, Wohnen auf dem Wasser, Gemeinschaftliches Wohnen, Service-Wohnen usw.) als Ergänzung der vorhandenen Angebote denkbar. Die kleinräumigen Lagequalitäten bieten hierfür zahlreiche Anknüpfungspunkte.

Der JadeWeserPort mit dem angrenzenden Voslapper Groden bildet den zweiten schwerpunktmäßigen Entwicklungsraum. Der erfolgreichen Ansiedlung von hafenorientierten wirtschaftlichen Nutzungsformen am JadeWeserPort sowie in der Ergänzung der vorhandenen Wirtschaftscluster kommt eine herausragende Bedeutung für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung des strukturschwachen Küstenraums und der gesamten

Region Wilhelmshaven zu. Zugleich bestehen gerade hier erhebliche Konflikte, da der Voslapper Groden ein wertvoller Naturraum und als solcher Teil der europaweit ausgewiesenen Schutzgebiete „Natura 2000“ ist. Diese gegenläufigen Nutzungsziele gilt es auszugleichen. Eine industrielle Entwicklung der Fläche sollte nur bei wirtschaftlichen Projekten angegangen werden, die zum einen mit allerhöchster Wahrscheinlichkeit einen sehr großen Nutzen für Wilhelmshaven und die Region entfalten und die zum anderen zwingend nur an dieser Stelle realisierbar sind und zugleich negative Auswirkungen auf benachbarte Stadtteile minimieren.

### Qualifizierungsraum

Die Wohnstandorte in den innenstadtnahen Bereichen, städtischen Randlagen und Ortsteilen gilt es über gezielte Angebotsergänzungen, eine Aufwertung des Wohnumfelds und die Stärkung der Nahversorgungszentren für die Zukunft attraktiv zu gestalten. Ein besonderes Augenmerk sollte hierbei auf den anstehenden Generationenwechsel im Bestand gelegt werden. Hier muss ein möglichst bruchloser, erfolgreicher Übergang unterstützt und gefördert werden. Gleichzeitig muss aber auch ein Altwerden im Bestand möglich bleiben. In den Ortsteilen Sengwarden und Fedderwarden wird es eine Aufgabe sein, dörfliches Wohnen attraktiv zu halten, indem spezifische „Dorfqualitäten“ bestehen bleiben und wohnortnahe Versorgungsqualitäten mittels guter Erreichbarkeit sichergestellt werden.

### Ländlicher Raum

Die ländlichen Bereiche in Wilhelmshaven sind als attraktiver Landschaftsraum mit wertvollem Landschaftsbild langfristig zu sichern und als abwechslungsreicher Erholungsraum weiter zu pflegen.

Die Landschaft sollte hier als strukturierendes und gestaltendes Element betrachtet und herausgestellt werden, wobei man die landwirtschaftliche Nutzung mit einbeziehen muss. Der Erreichbarkeit der Ortsteile und Wegeverbindungen kommt im ländlichen Raum besondere Bedeutung zu: Sie müssen gesichert und gestärkt werden.

### Gewerbegürtel

Wilhelmshavens Osten wird entlang der Küste durch einen Gewerbegürtel mit Industrie, Hafennutzern und Bundeswehrstandorten geprägt. Dieser Bereich ist eine wichtige wirtschaftliche Säule der Region. Er soll deshalb vorrangig für eine wirtschaftliche Nutzung, die hier räumlich zu konzentrieren ist, weiterentwickelt und möglichst effizient genutzt werden. Um das zu gewährleisten, müssen die vorhandenen Strukturen angepasst werden. Bei der Ansiedlung von Industrie und Unternehmen sollten Clusterbildungen gefördert werden, die in Form von Arbeitsplätzen und Wertschöpfung einen möglichst hohen Nutzen für die Region versprechen.

### Städtische Grünverbindung

Wie dargestellt, zeichnet sich das Stadtbild Wilhelmshavens durch seine Fülle an Grünflächen aus. Deren Qualitäten sind als „weicher“ Standortfaktor in Zukunft weiter zu entwickeln. Ihre Vernetzung ist zu stärken und sie sind funktional zu gliedern. Als „grüne Routen“ für den Fuß- und Radverkehr bilden die Grünverbindungen das Rückgrat des Nahmobilitätsnetzes.

### Siedlungskante

Die Ränder der Siedlungsräume – Gewerbegürtel ebenso wie Entwicklungs- und Qualifizierungsräume – bilden eine Siedlungskante zum Freiraum.

Außerhalb dieser Grenzen sollte keine bauliche Entwicklung erfolgen. Vielmehr sollte die Vielzahl an Innenentwicklungspotenzialen innerhalb der Siedlungskanten – zum Beispiel Brach- und Konversionsflächen, Baulücken oder Gebäude im Generationenwechsel – vorrangig genutzt und gegebenenfalls aktiviert werden. Die Ausbildung der Siedlungskante soll auch von der Gestaltung und Nutzung, beispielsweise über attraktive Freizeitwege für Fußgänger und Radfahrer, betont werden.

### Zentren

Die Zentren sind das Rückgrat für die zukünftige flächendeckende Versorgung in Wilhelmshaven und zugleich soziale Treffpunkte und Kommunikationsräume. Sie sind Schwerpunkttraum für Einzelhandel, Dienstleistungen, soziale Infrastruktur sowie Bildungs- und Betreuungsangebote, die hier zu konzentrieren sind. Durch diese räumliche Konzentration lassen sich Synergieeffekte für die Nutzung dieser Einrichtungen erzielen, wodurch die Zentren sich verstärkt beleben und ihre Attraktivität steigern. Außerdem können die Mobilitätsnetze effizient auf die Zentren ausgerichtet werden. Die Zentren sind in Form einer abgestuften Hierarchie zu entwickeln, wobei einziges Hauptzentrum die City ist.

### Verbindungsachsen

Die leistungsfähige Infrastruktur Wilhelmshavens ist für die Zukunft zu erhalten. So lässt sich einerseits die Erreichbarkeit der Zentren gewährleisten und bleiben die Teilräume miteinander verbunden. Der ÖPNV und der Rad- und Fußverkehr sollten stärker gefördert werden, um Belastungen durch motorisierte Verkehre zu reduzieren. Des Weiteren trägt die Förderung der Nahmobilität zu einer Belebung und somit Attraktivitätssteigerung des Wohnumfelds und der öffentlichen Räume bei.

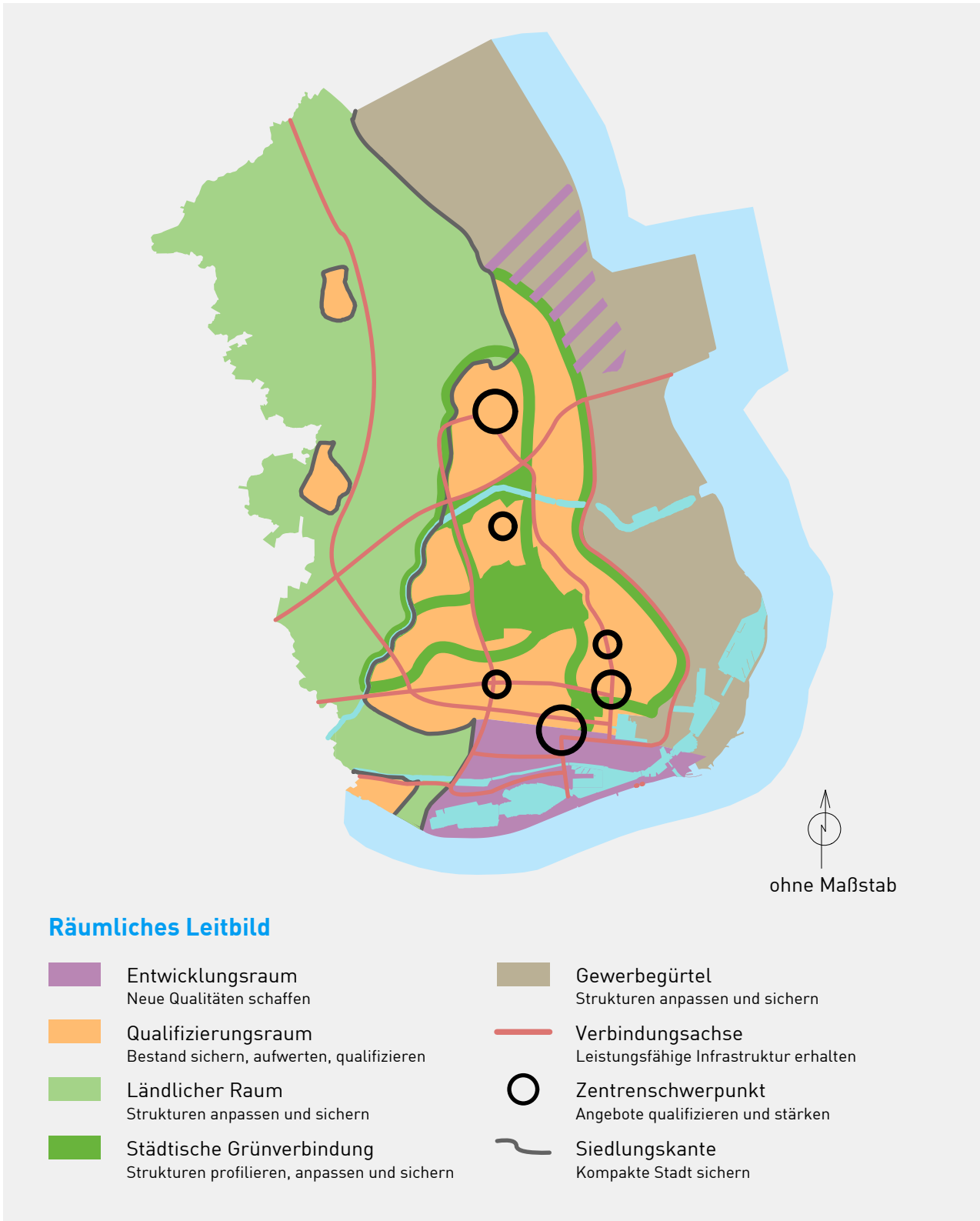
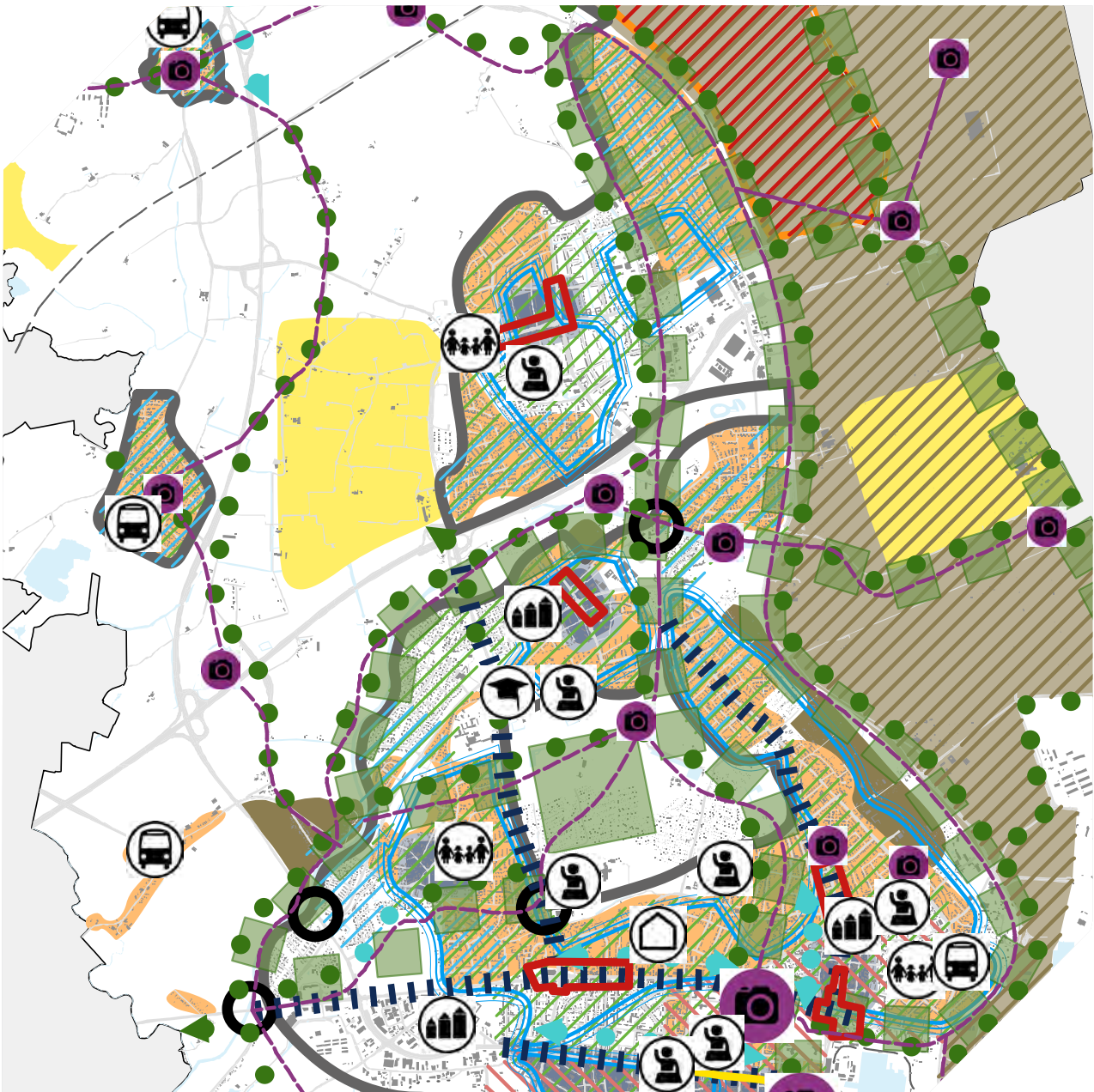


Abb. 97: Räumliches Leitbild für die Entwicklung Wilhelmshavens



# 7.0

## Stadtentwicklungskonzept Wilhelmshaven



## 7.1

# Gesamträumliches Handlungskonzept

Das Gesamträumliche Handlungskonzept gibt einen zusammenfassenden Überblick über die konkretisierten und räumlich verorteten Entwicklungsziele und Maßnahmen der Stadtentwicklung in Wilhelmshaven. Die inhaltlichen Schwerpunkte der zukünftigen Entwicklung ergeben sich zunächst über sieben abgegrenzte Handlungsfelder, die wesentlich sind, um die im vorherigen Kapitel beschriebenen Entwicklungsziele zu erreichen. Diese sieben Handlungsfelder mit den im Folgenden beschriebenen spezifischen Stadtentwicklungszielen, Strategieansätzen und Maßnahmen zählen zu den Grundaufgaben einer erfolgreichen Wilhelmshavener Stadtentwicklung. Hierbei liegt der Schwerpunkt auf einer erfolgreichen Integration der jeweiligen Ziele und Ansätze in das Alltagshandeln.

Darüber hinaus sind fünf Leitprojekte mit besonderer Relevanz für Wilhelmshaven aufgeführt, deren Bearbeitung eine hohe Bedeutung für die weitere Entwicklung der Stadt hat. Die Umsetzung dieser Projekte erfordert – vor ihrer endgültigen Realisierung oder Verstetigung im Alltagshandeln – einen höheren zeitlichen und materiellen Aufwand.

Zu jedem Handlungsfeld werden Maßnahmen vorgeschlagen, die auch für die erfolgreiche Umsetzung von Leitprojekten von Bedeutung sind. Prioritäre Maßnahmen sind bei den Handlungsfeldern kurz beschrieben, ausführlichere Steckbriefe zu allen Maßnahmenvorschlägen befinden sich im Anhang. Die Auswahl, welche Maßnahme wann angegangen wird, ist wichtig für die Ressourcenplanung und das erfolgreiche Zusammenspiel der Einzelmaßnahmen. Sie ist aber auch abhängig von kurzfristigen Gelegenheiten, die sich zum Beispiel durch die Zusammenarbeit unterschiedlicher Akteure ergeben können. Daher ist eine Flexibilität in

der Umsetzung angebracht. Die aufgezeigten Maßnahmen mit den Steckbriefen bieten hierfür einen Orientierungsrahmen.

Von entscheidender Bedeutung ist es aber, im Alltagshandeln und bei allen Entscheidungen die Stadtentwicklungsziele der Handlungsfelder im Blick zu behalten und den beschriebenen strategischen Ansätzen zu folgen. Darüber hinaus ist es für Wilhelmshaven von großer Wichtigkeit, die beschriebenen Leitprojekte zeitnah anzugehen und hierbei insbesondere die Zukunftsaufgaben „Vitale Südseite“ und „Attraktive City“ vorrangig zu verfolgen. Dabei sind, ebenso wie bei den Handlungsfeldern, immer die zentralen Qualitätsziele und strategischen Ansätze der Projekte als Orientierung im Blick zu behalten. Sie sind der zentrale Gradmesser für die erfolgreiche Umsetzung der Leitprojekte.

Ein Teil der beschriebenen Maßnahmen kann aufgrund des geringeren Konkretisierungs- und Umsetzungsaufwands kurzfristig angegangen werden und so zu sofort wahrnehmbaren Ergebnissen und Verbesserungen führen. Diesen Projekten kommt eine besondere Bedeutung in der Außenwirkung zu, weil Ergebnisse aus dem Step Plus-Prozess in Verbindung mit einer intensiven Beteiligung der Öffentlichkeit kurzfristig sichtbar gemacht werden könnten. Die entsprechenden Maßnahmen sind als möglicher „Impuls“ gekennzeichnet. Einige Maßnahmen haben zudem verstärkte Bedeutung für die Umlandgemeinden von Wilhelmshaven oder ein gemeinsames und abgestimmtes Handeln erscheint aufgrund der möglichen Synergieeffekte besonders sinnvoll. Diese Maßnahmen sind mit „Umland“ als Vorschlag für eine intensivere Abstimmung gekennzeichnet.



Abb. 98: Handlungsfelder und Leitprojekte der Stadtentwicklung

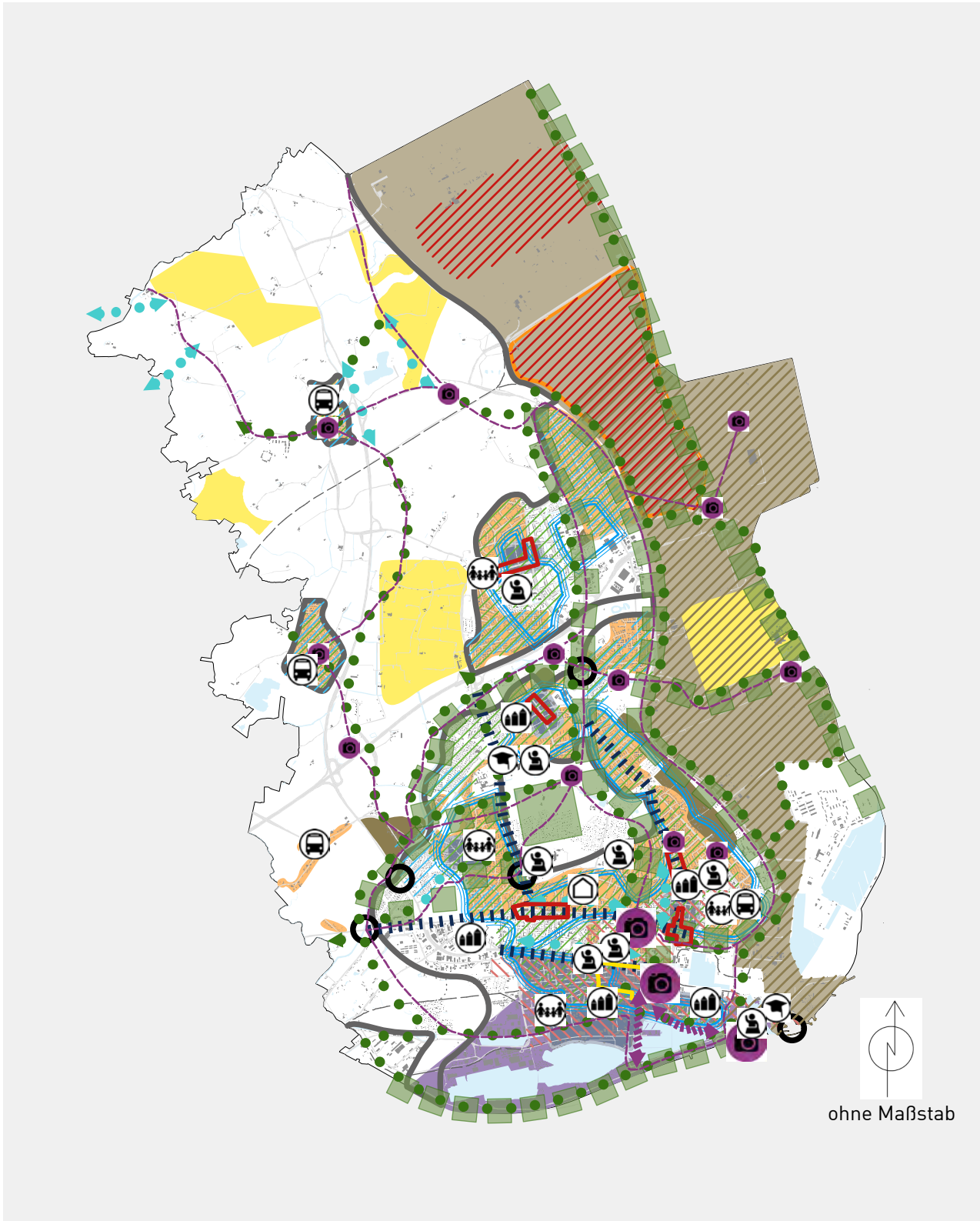





Abb. 99: Gesamträumliches Handlungskonzept





## Gesamträumliches Handlungskonzept

-  Entwicklung einer vitalen Südseite
  - Neue Wohnqualitäten in der City und am Wasser entwickeln
  - Rahmenplanung Südseite mit Qualitätszielen erstellen
  - Gezielte Weiterentwicklung bestehender Gewerbeflächen







-  Entwicklung starker Zentren
  - Aktives Ladenflächenmanagement
  - Schwerpunkttraum Einkaufserlebnis
  - Ansiedlung öffentlicher Frequenzbringer
  - Höchste Gestaltungsqualität öffentlicher Räume anstreben
  - Schwerpunkt barrierefreier öffentlicher Raum
  - Bodenbevorratung in integrierten Lagen

-  Attraktive City (siehe "Entwicklung starker Zentren" sowie nachfolgende Auflistung)
  - Neue Wohnqualität in der City und am Wasser entwickeln
  - Einzelhandel in der zentralen Citylage konzentrieren



### Attraktive Wohnangebote schaffen

-  Generationenwechsel fördern und Alt werden im Bestand ermöglichen
-  Schaffung zielgruppenspezifischer Wohnangebote in integrierten Lagen






### Siedlungsentwicklung tragfähig gestalten

-  Schwerpunktgebiet "Jung kauft Alt"
-  Grenze der Siedlungsentwicklung
-  Tragfähigkeit vorhandener Wohnbaupotenzialflächen prüfen
-  Umgang mit Leerstand und verwahten Immobilien
-  Städtebauliche Erneuerungsmaßnahme
-  Umsetzung energetisches Quartierskonzept "Siebethsburg"







### Zentrenstruktur stärken

-  Schwerpunkttraum für alternative Nahversorgungsangebote
-  Weiterentwicklung von Familienzentren zu Zentren bürgerschaftlichen Engagements





### Stadtbild und Tourismus verbessern

-  Hafen- und Industrieerlebnis nutzen
-  Gliederung und Funktionszuweisung zentraler Grünflächen
-  Gestaltung der Stadteingänge
-  Touristisches Leitsystem entwickeln
-  Verknüpfung City / Jadeallee / Südstrand stärken

### Industrie- & Gewerbestandort profilieren

-  Gewerbegürtel mit Schwerpunkt Clusterförderung weiterentwickeln
-  Cluster "Energiedrehscheibe" sichern und entwickeln
-  Wirtschaftsstandort für hochwertige Entwicklung
-  Entwicklungskonzept Voslapper Groden (inkl. Ausgleichskonzept)
-  Netzwerk Wissenschaft - Wirtschaft stärken
-  Netzwerk Schule - Hochschule - Unternehmen stärken

### Städtische Mobilität stärken

-  Neugestaltung und Umfeldverbesserung von Hauptverkehrsstraße
-  Schließung von Lücken im Radwegenetz (Umsetzung Radverkehrskonzept)
-  Entwicklung attraktiver Fuß-/Radwege entlang innerstädtischer Grünachsen
-  Bedarfsgerechter ÖPNV-Ausbau

## 7.2

# Siedlungsentwicklung tragfähig gestalten

---

### Ziele des Handlungsfeldes

- Erhalt einer tragfähigen Siedlungsstruktur mit guten Standortqualitäten
- Vermeidung langfristiger Selbstschädigung durch übermäßige Flächenausweisungen in schlecht integrierten Lagen
- Sicherung bzw. Schaffung attraktiver Bestandsquartiere mit geringem Leerstand und frei von verwahrlosten Immobilien
- Vorrangiger Neubau in integrierten Lagen und Ausschöpfung von Nachverdichtungspotenzialen
- Verringerung der Flächeninanspruchnahme („Innen- vor Außenentwicklung“) zum Schutz von Natur und Kulturlandschaft

### Strategieansätze

Aktives Flächenmanagement (siehe Leitprojekt „Flächenmanagement“) mit den zentralen Schritten:

- Ermittlung der quantitativen und qualitativen Entwicklungsbedarfe und Kosten-Nutzen-Bewertung von Einzelflächen vor der Einleitung von Entwicklungsmaßnahmen
- Lenkung der Nachfrage auf Bestandspotenziale und Baulücken durch aktives Flächenmanagement sowie Aufwertung der Bestandsquartiere
- Entwicklung zielgruppengerechter und tragfähiger Ergänzungen

### Ausgangslage

Kompakte Siedlungsstrukturen mit einer differenzierten Zentrenstruktur sind Grundlage einer ökonomisch tragfähigen und effizienten städtischen Infrastrukturausstattung. Sie gewährleisten gute Erreichbarkeiten von unterschiedlichen Versorgungsangeboten, erleichtern den Aufbau und Unterhalt von Infrastrukturnetzen und schützen Natur und Kulturlandschaft über einen verringerten Flächenverbrauch. Da sich die Lagequalitäten von Wohnangeboten durch Veränderungen in den Lebensstilen und Sozialstrukturen zunehmend über die Erreichbarkeit von Angeboten bestimmen, ge-

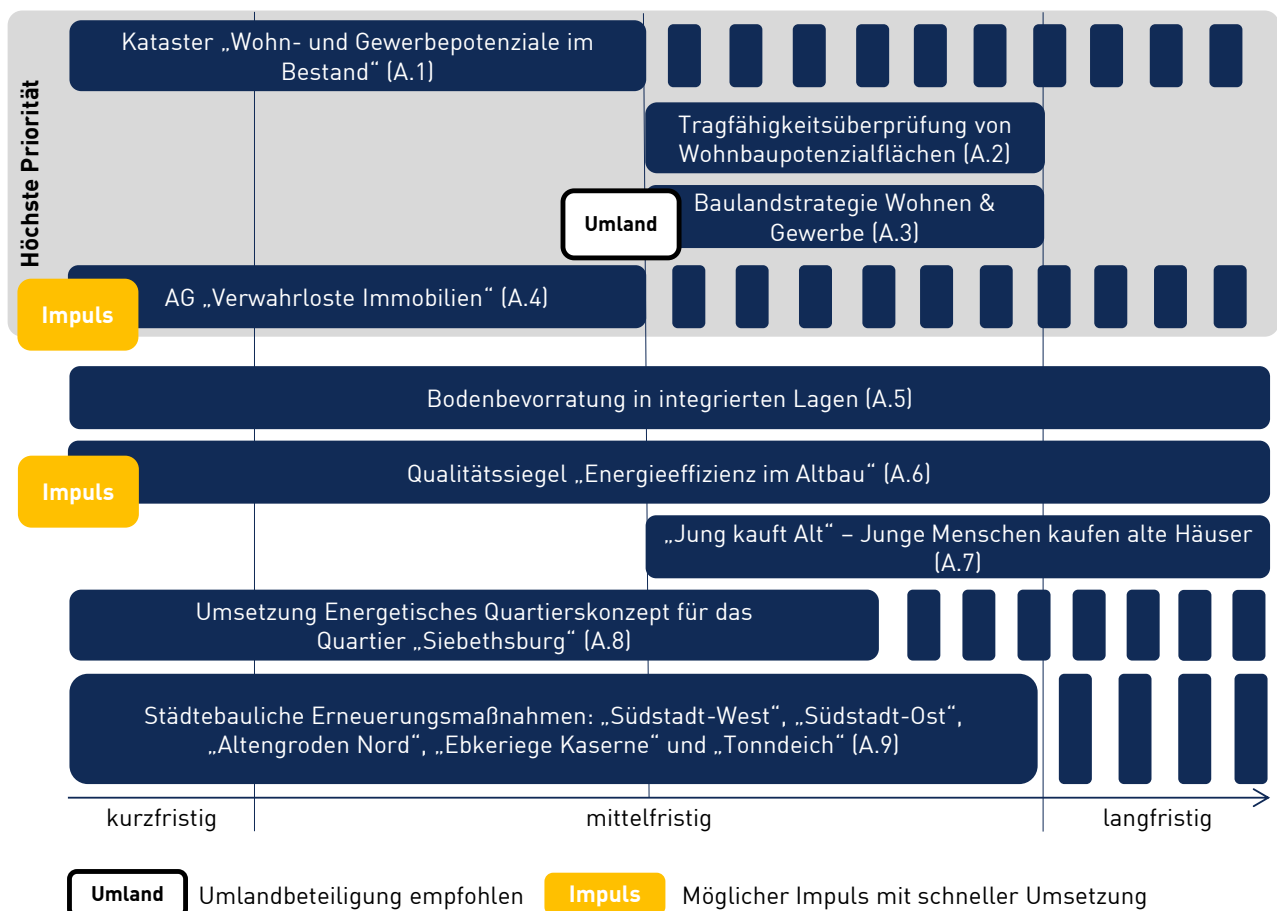
winnt die Nähe zu vielfältigen Angeboten weiter an Bedeutung. Dies gilt insbesondere für die zunehmend alternde Bevölkerung, deren Entfernungstoleranzen sich verringern.

Wilhelmshaven besitzt noch eine kompakte Siedlungsstruktur, die allerdings vor verschiedenen Herausforderungen steht. Bedingt durch fortschreitende demografische Veränderungen drohen weitere Leerstände im Bestand, da in Wilhelmshaven ein besonders ausgeprägter Generationenwechsel ansteht. Langfristig könnte solch eine

Entwicklung zur Fragmentierung der Stadt führen. Eine langfristige Selbstschädigung durch die weitere Ausweisung von Neubaugebieten im Außenbereich ist möglichst zu vermeiden. Stattdessen sind die Innenentwicklungspotenziale der Stadt in Form von Baulücken, Brachflächen, Leerständen und Gebäuden im Generationenwechsel gezielt

zu aktivieren. Hierfür sind die Standortbedingungen im Innenbereich durch Aufwertungen der Lagequalitäten gezielt zu verbessern und sollen Neuausweisungen nur innerhalb der definierten Siedlungskanten stattfinden. Hierbei sind gezielt die Angebote und Qualitäten zu ergänzen, an denen es in Wilhelmshaven mangelt.

### Handlungsprogramm



Ausführliche Steckbriefe zu den Einzelmaßnahmen befinden sich im Anhang.

Abb. 100: Handlungsprogramm „Siedlungsentwicklung tragfähig gestalten“

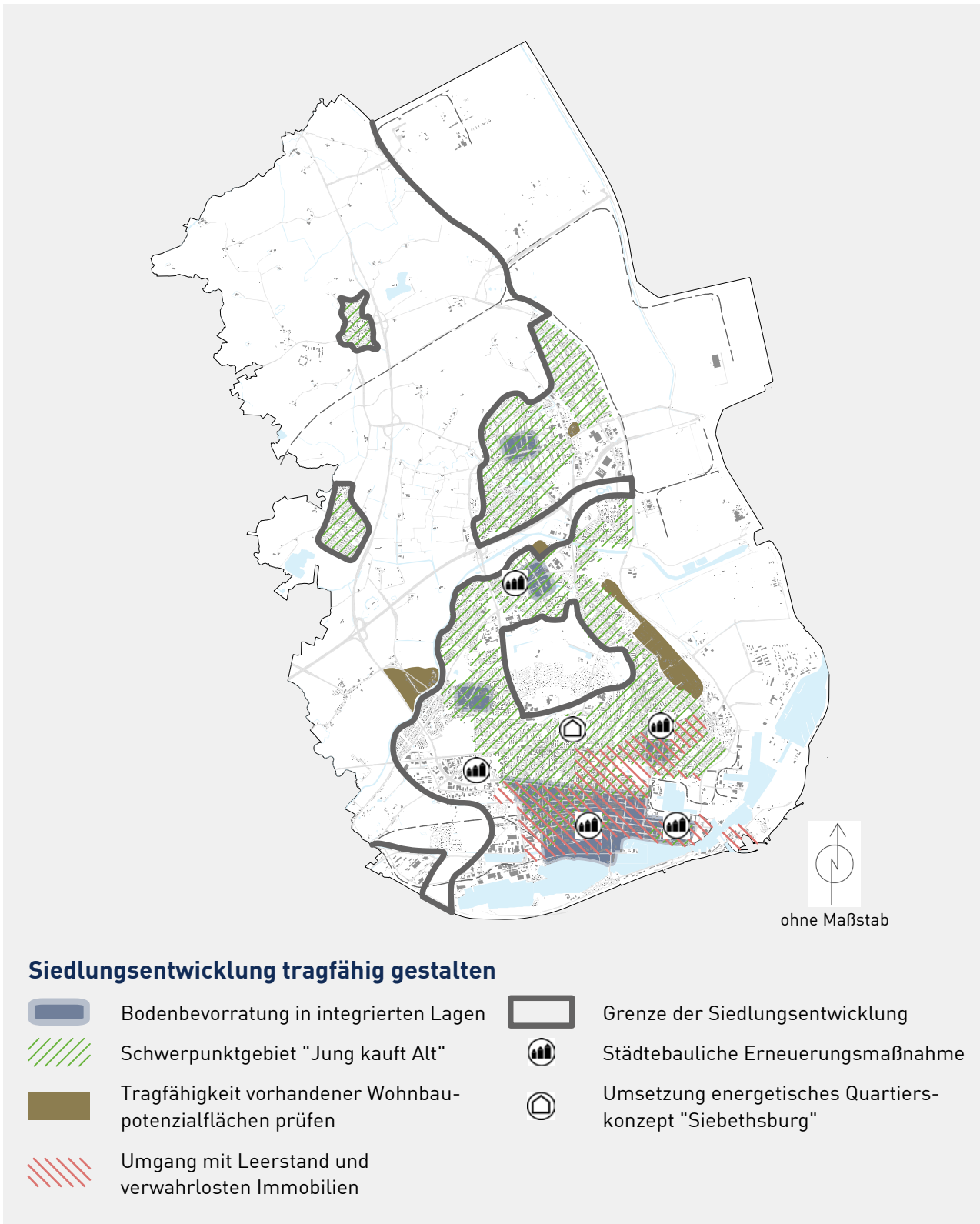
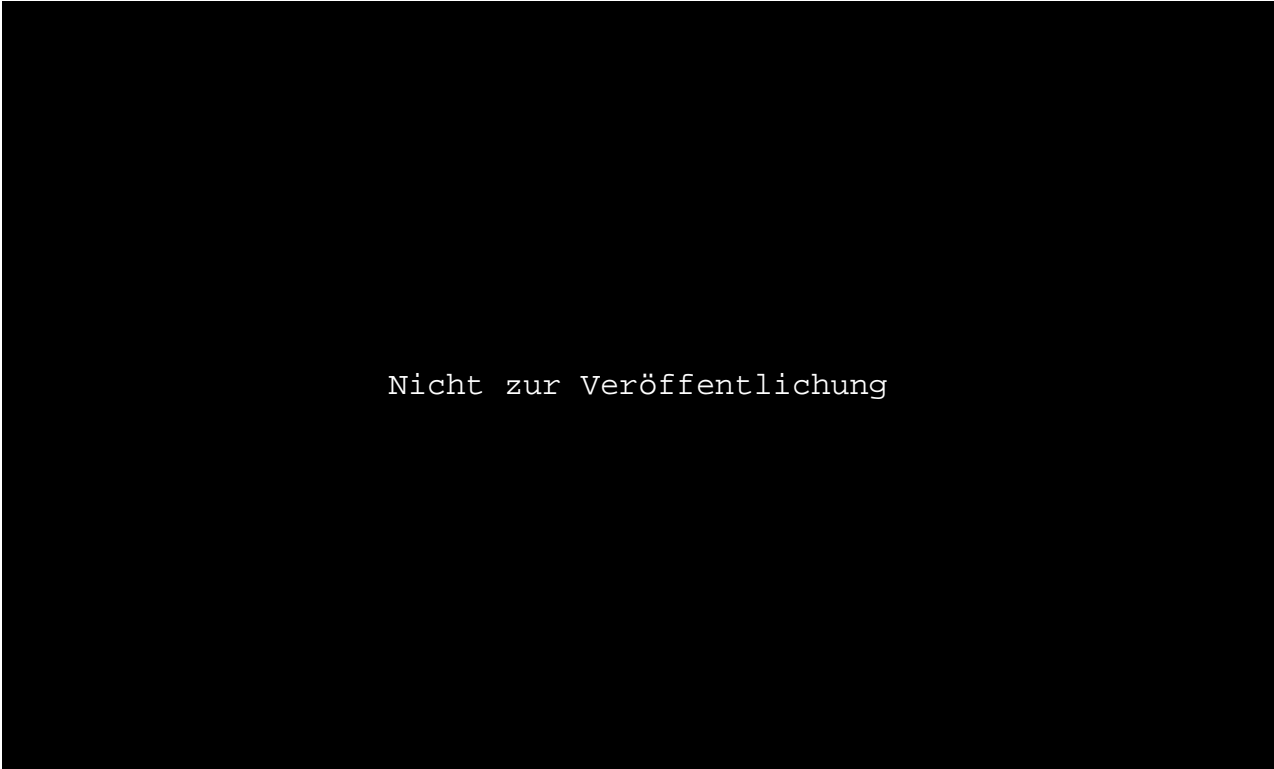


Abb. 101: Leitskizze „Siedlungsentwicklung tragfähig gestalten“



**Abb. 102:** Das Maadetal als klare Siedlungsgrenze zwischen Innen- und Außenbereich; Quelle: Bing Maps



**Abb. 103:** Baulückenschließung durch Wohnbebauung



**Abb. 104:** Aufwertung des Stadtbildes durch die Sanierung von Altbauten

## Prioritäre Maßnahmen

Ausführliche Steckbriefe der prioritären und weiteren Maßnahmen befinden sich im Anhang.

### **Kataster „Wohn- und Gewerbepotenziale im Bestand“**

(Maßnahme A.1)

Baulücken, Brachflächen und Gebäude im Generationenwechsel sind die zentralen Baulandpotenziale im Bestand. Im Rahmen eines aktiven Bestandsmanagements und einer tragfähigen Siedlungsentwicklung ist die Ermittlung und Bewertung dieser Potenziale als Grundlage für weiteres Handeln unabdingbar.

#### **Zentrales Maßnahmenziel**

- Erhebung und Bewertung der tatsächlichen Baulandpotenziale im Bestand

### **Tragfähigkeitsüberprüfung von Wohnbaupotenzialflächen**

(Maßnahme A.2)

Im Flächennutzungsplan der Stadt Wilhelmshaven sind große Flächen zur Entwicklung von Wohnbauland dargestellt. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung und insbesondere vor dem Hintergrund der knappen finanziellen Ressourcen der Kommune sowie angesichts der Folgen des demografischen Wandels sind Kosten und Nutzen einer potenziellen Entwicklung dieser Flächen zu prüfen.

#### **Zentrales Maßnahmenziel**

- Prüfung des Bedarfs und der Tragfähigkeit der im Flächennutzungsplan dargestellten und bis jetzt nicht entwickelten Wohnbauflächen
- Klärung der wirtschaftlichen und demografischen Auswirkungen einer potenziellen Entwicklung dieser Flächen

**Kommunale Baulandstrategie („Handlungskonzept Wohnen“ | „Gewerbeentwicklungskonzept“)**  
(Maßnahme A.3)

Eine kommunale Baulandstrategie ist die zentrale Entscheidungsgrundlage zum Umgang mit vorhandenen Flächenreserven in Wilhelmshaven, mit der die Ergebnisse aus anderen Maßnahmen zusammengeführt werden. Eine Unterteilung der Strategie in die Bereiche Wohnbauland („Handlungskonzept Wohnen“) und Gewerbeflächen („Gewerbeentwicklungskonzept“) ist anzuraten.

**Zentrales Maßnahmenziel**

- Strategie zum zielgerichteten Umgang mit vorhandenen Flächenreserven im Wohn- und Gewerbebereich

**Arbeitsgruppe „Verwaahloste Immobilien“**  
(Maßnahme A.4)

Aufgrund eines Angebotsüberhangs an Wohnungen, angesichts überforderter Eigentümer und aus weiteren Gründen gibt es in Wilhelmshaven einen Bestand an sichtbar verwaahlosten Immobilien mit negativer Ausstrahlung auf das lokale Umfeld („Trading-Down-Effekt“). Da die Eigentümer nicht dazu in der Lage oder nicht dazu bereit sind, ihre Immobilien in einen angemessenen Zustand zu bringen, bedarf es einer Strategie des kommunalen Umgangs. In einer durch externe Gutachter begleiteten Arbeitsgruppe sollen Maßnahmen zum Umgang mit verwaahlosten Immobilien zusammengestellt, entwickelt, diskutiert und für eine Umsetzung vorbereitet werden.

**Zentrales Maßnahmenziel**

- Reduzierung des Leerstands und der Anzahl verwaahloster Immobilien
- Aufwertung des Stadtbildes und Reduzierung der Ausstrahlung negativer Effekte auf das Umfeld von verwaahlosten Immobilien
- Aufzeigen von Perspektiven für leerstehende und verwaahloste Immobilien

## 7.3

# Attraktive Wohnangebote schaffen

### Ziele des Handlungsfeldes

- Durch Neubau und Bestandsaufwertung Schaffung moderner und attraktiver Angebote im Segment „Urbanes Wohnen“ und „Wohnen am Wasser“ als Alleinstellungsmerkmale auf dem regionalen Wohnungsmarkt
- Qualitative Ergänzung des Wohnangebots in Wilhelmshaven mit modernen barrierefreien Angeboten für jede Zielgruppe („Jedem seine Wohnform“)
- Förderung des Wohnens in integrierten Lagen als wesentlicher Beitrag zur Innenentwicklung
- Schaffung attraktiver Bestandsquartiere mit guter tragfähiger Infrastrukturausstattung und guten Wohnumfeldqualitäten

### Strategieansätze

Ganzheitliches Vorgehen (siehe Leitprojekt „Qualitätsoffensive Wohnen“) mit den zentralen Schritten:

- Einbettung in eine Gesamtstrategie für den Wohnungsmarkt und Einbezug zentraler Wohnungsmarkteure für ein abgestimmtes Handeln
- Profilbildung des Wohnungsmarkts durch gezielten Neubau
- Weiterentwicklung der Wohnungsbestände
- Attraktivierung des Wohnumfeldes zur Lageaufwertung

### Ausgangslage

Die Qualität der Wohnangebote ist ein zentraler Standortfaktor von Städten und Gemeinden und prägt das Image einer Stadt. Sich fortlaufend ändernde Wohnansprüche der Nachfrageseite erfordern eine stetige Anpassung der Wohnungsangebote sowie der kommunalen Wohnbauflächenstrategie. So führen gesellschaftliche Veränderungen zum Wandel in den Lebensstilen und Haushaltsstrukturen, aus denen wiederum veränderte Wohnansprüche der Nachfragergruppen auf dem Wohnungsmarkt resultieren. Exemplarisch

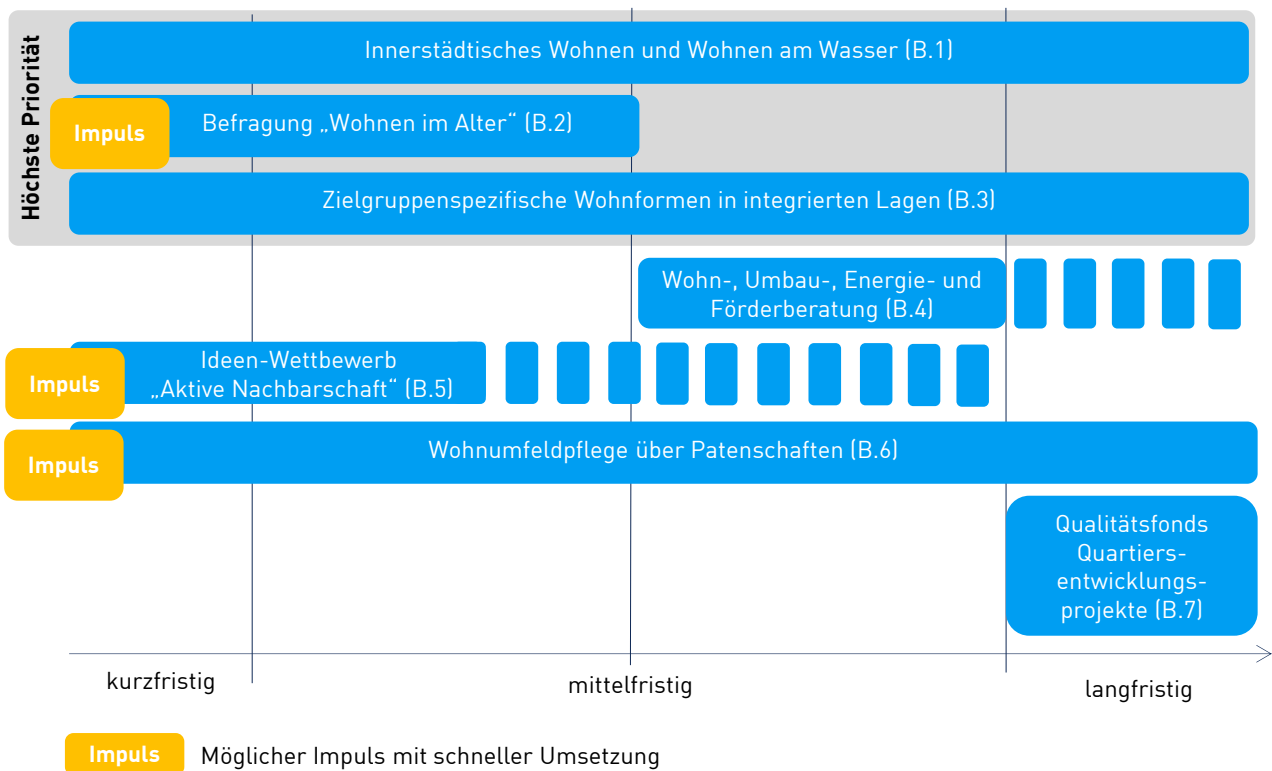
steht hierfür die demografische Alterung mit veränderten Ansprüchen an die Wohnqualitäten und einem damit einher gehenden Generationenwechsel. Obwohl Wilhelmshaven bereits über ein differenziertes Angebot an Wohnformen und -lagen verfügt, ist der Wohnungsmarkt vor allem geprägt durch ein quantitatives Überangebot an nicht modernisierten, einfachen Wohnungen in Mehrfamilienhäusern und an älteren, vor 1990 errichteten Einfamilienhäusern. Gleichzeitig besteht ein qualitatives Unterangebot an modernen,



besonderen und energieeffizienten Wohnungen, an altengerechtem Wohnraum in altengerechten Lagen sowie an attraktiven Angeboten in innerstädtischen und stadtnahen Wohnlagen, insbesondere am Wasser. Diese Defizite gilt es zu beseitigen, da-

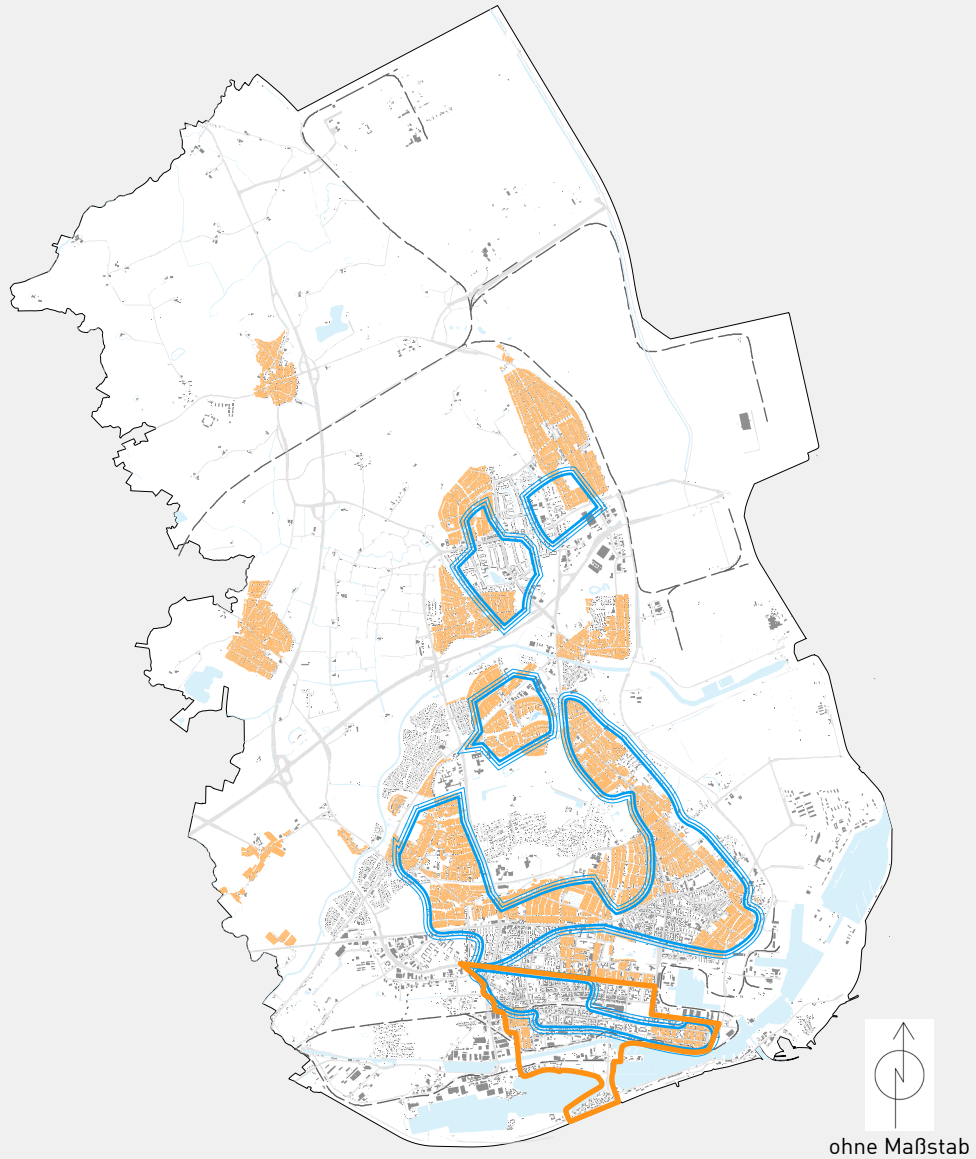
mit Wilhelmshaven vom gegenwärtigen Wohntrend „zurück in die Stadt“ stärker profitieren und in die Region ziehende Fachkräfte für den Wohnstandort Wilhelmshaven gewinnen kann.

## Handlungsprogramm



Ausführliche Steckbriefe zu den Einzelmaßnahmen befinden sich im Anhang.

**Abb. 105:** Handlungsprogramm „Attraktive Wohnangebote schaffen“



### Attraktive Wohnangebote schaffen




-  Neue Wohnqualität in der City und am Wasser entwickeln
-  Generationenwechsel fördern und Alt werden im Bestand ermöglichen
-  Schaffung zielgruppenspezifischer Wohnangebote in integrierten Lagen

Abb. 106: Leitskizze „Attraktive Wohnangebote schaffen“



**Abb. 108:** Modernes Wohnen am Wasser



**Abb. 109:** Eigenheimneubau in zentraler Lage



**Abb. 107:** Beispiel eines gemeinschaftlichen Wohnprojekts mit barrierefreien Wohnungen

## Prioritäre Maßnahmen

Ausführliche Steckbriefe der prioritären und weiteren Maßnahmen befinden sich im Anhang.

### **Innerstädtisches Wohnen und Wohnen am Wasser**

(Maßnahme B.1)

Der erkennbare Trend hin zu innerstädtischen Wohnlagen bietet Chancen für Wilhelmshaven. Daher sollen neue Wohnangebote in diesen Segmenten gezielt entwickelt werden, wobei auf eine Ausdifferenzierung der Angebotsformen zu achten ist, um sowohl der eigenen Bevölkerung als auch potenziellen Zuzüglern ein breites Angebot bieten zu können. Das Alleinstellungsmerkmal Wilhelmshavens, urbanes Wohnen am Wasser anzubieten, kann zum Zuzug von Neubürgern führen und das Image der Stadt verbessern.

#### **Zentrales Maßnahmenziel**

- Differenziertes modernes Wohnangebot in zentralen Lagen für interessierte Wilhelmshavener und Neubürger („Jedem seine Wohnform“)
- Förderung des städtischen Wohnens als Beitrag zur Innenentwicklung
- Ausbildung eines Alleinstellungsmerkmals auf dem regionalen Wohnungsmarkt (Urbanes Wohnen und Wohnen am Wasser)
- Verbesserung des Images von Wilhelmshaven als Wohnstandort

### **Befragung „Wohnen im Alter“**

(Maßnahme B.2)

Der Anteil älterer Menschen nimmt in der Region stark zu. Um die daraus entstehenden Bedarfe hinsichtlich Wohnansprüchen und -bedürfnissen näher zu ermitteln, soll eine Haushaltsbefragung durchgeführt werden. Gleichzeitig gilt es herauszufinden, wie die örtlichen Rahmenbedingungen verbessert werden müssen, um den Bewohnern ein Altwerden im Quartier zu ermöglichen.

#### **Zentrales Maßnahmenziel**

- Ermittlung und Ableitung von Wohnansprüchen, Wohnbedürfnissen und Nachfragetrends bei älteren Menschen in Wilhelmshaven
- Grundlagenermittlung für die Entwicklung von passgenauen Wohnangeboten, Wohnumfeldverbesserungen, Versorgungsangeboten usw.
- Aktivierung von Wohnungswirtschaft, Projektentwicklern und Investoren

### Zielgruppenspezifische Wohnformen in integrierten Lagen

(Maßnahme B.3)

Nicht nur in den Entwicklungsräumen, sondern auch in den Qualifizierungsräumen sind Nachverdichtungen und die Entwicklung integriert liegender Flächen gezielt umzusetzen. Dadurch können die Tragfähigkeit von Infrastruktureinrichtungen und deren Angebotsqualität gestärkt werden. Die vorhandenen Innenentwicklungspotenziale sind dafür zu aktivieren.

#### Zentrales Maßnahmenziel

- Differenziertes modernes, städtebaulich und architektonisch attraktives Wohnangebot in integrierten Lagen im Stadtgebiet für interessierte Wilhelmshavener und Neubürger („Jedem seine Wohnform“)
- Attraktive Bestandsquartiere mit guter tragfähiger Infrastrukturausstattung
- Förderung des Altwerdens im Quartier durch Schaffung altengerechter Wohnangebote und von Versorgungssicherheit im Quartier



Abb. 110: Modernes Wohnen in einer Baugruppe; Quelle: Niklas Stoll

## 7.4

# Zentrenstruktur stärken

---

### Ziele des Handlungsfeldes

- Erhöhung der Zentralität und Kaufkraftbindung in Wilhelmshaven
- Stärkung und Belebung der City als Visitenkarte Wilhelmshavens und als dessen eindeutiges Hauptzentrum
- Sicherung und Ausbau einer flächendeckenden Nahversorgung mittels eines abgestuften Zentrenkonzepts und ergänzender alternativer Angebote

### Strategieansätze

- Planungssicherheit für private Investitionen in den ausgewiesenen Haupt- und Nebenzentren durch ein klares Bekenntnis zur abgestuften Zentrenstruktur
- Planungsrechtliche Absicherung eines abgestuften Zentrenkonzepts mit Haupt-, Neben- und Nahversorgungszentren
- Stärkung der Zentren über weitere ergänzende Maßnahmen, u. a. durch Bündelung von öffentlichen Frequenzbringern, aktives Ladenflächenmanagement, attraktive Gestaltung des Stadtbilds, hohe Aufenthaltsqualität, gute Erreichbarkeit usw.
- Die City genießt eine besondere Entwicklungspriorität (siehe Leitprojekt „Attraktive City“)
- Abgestimmtes und partnerschaftliches Handeln von Einzelhändlern, Immobilieneigentümern und Stadtverwaltung zur Entwicklung attraktiver Zentren und Einkaufsangebote

### Ausgangslage

Ein quantitativ und qualitativ ansprechendes Einzelhandelsangebot gehört bei einem Oberzentrum zu den zentralen Faktoren eines attraktiven Wohn- und Arbeitsstandorts. Zugleich ist der Einzelhandel Wirtschaftsfaktor und Arbeitgeber. Das Einzelhandelsangebot hat dabei zwei Facetten: Zum einen prägt die Innenstadt mit Angeboten des mittel- und längerfristigen Bedarfs das Bild und Image einer Stadt. Neben einer Versorgungsfunktion kommt der Innenstadt immer auch eine Erlebnisfunktion zu. Der zweite Aspekt des Einzelhandels ist die

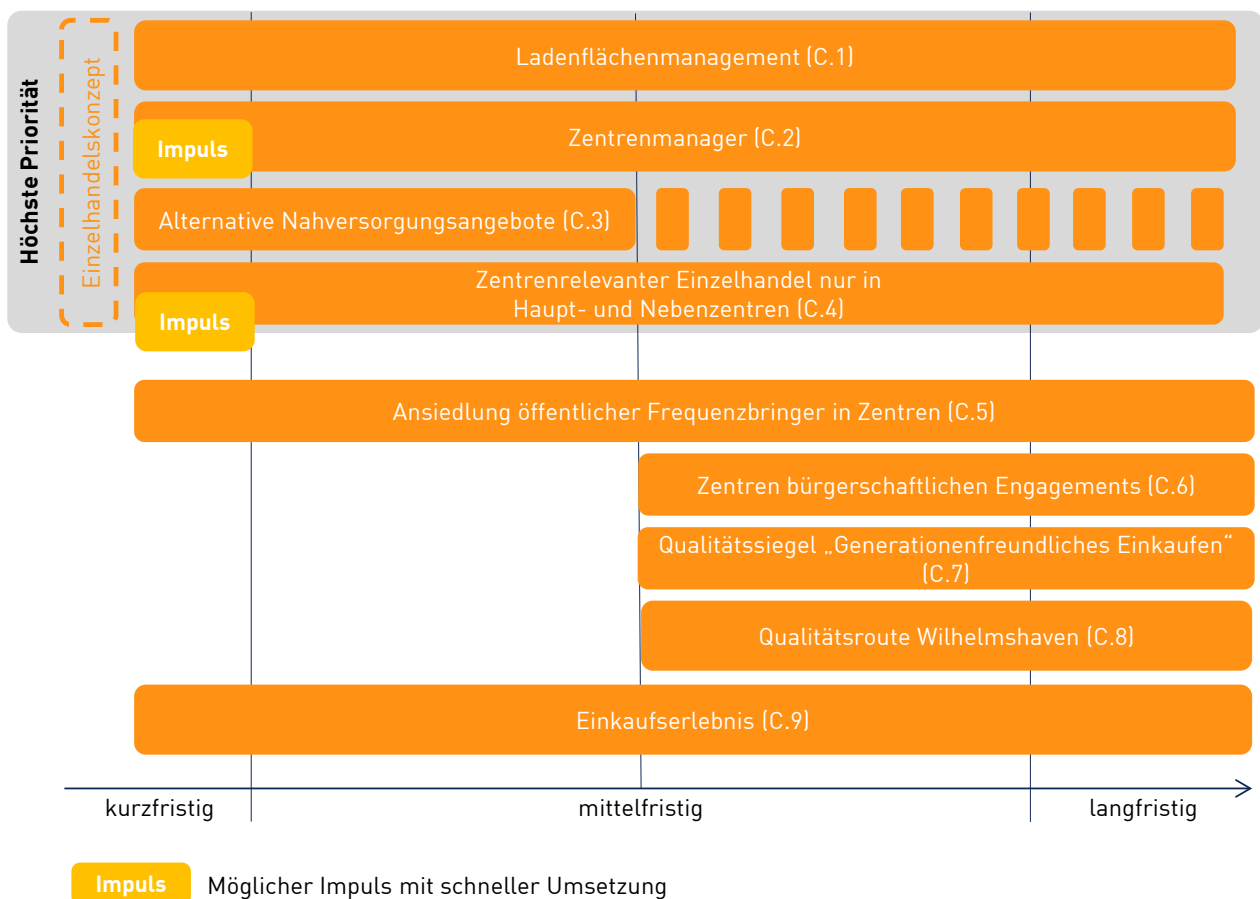
gute Nahversorgung der Bevölkerung mit den notwendigen Dingen des täglichen Bedarfs. Gerade vor dem Hintergrund einer alternden Bevölkerung gewinnt dies an Bedeutung. Die Sicherung und Stärkung einer differenzierten Zentrenstruktur mit einer planungsrechtlichen Absicherung bildet die unverzichtbare Grundlage, um diesen Anforderungen gerecht werden zu können.

Als erste vorgezogene Maßnahme hat die Stadt Wilhelmshaven aufgrund der besonderen Be-

deutung noch vor Beschluss des Stadtentwicklungsplans die Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts von 2007 beauftragt. Die Ergebnisse der Untersuchungen zeigen eine gesunkene Zentralitätskennziffer, für ein Oberzentrum hohe Kaufkraftabflüsse und ein hohe Leerstandsquote von mehr als 26 % (vgl. CIMA 2014: 45). Gefahren

eines zunehmenden Trading-Down-Prozesses sind gegeben, auch wenn die Voraussetzungen im Einzelhandel noch als stabil charakterisiert werden. Festgehalten wird: „Die Weichen zu einer nachhaltigen Absicherung der zentralen Versorgungsfunktion müssen jedoch in den kommenden Jahren richtig gestellt werden.“ (CIMA 2014: 40)

## Handlungsprogramm



Ausführliche Steckbriefe zu den Einzelmaßnahmen befinden sich im Anhang.

Abb. 111: Handlungsprogramm „Zentrenstruktur stärken“

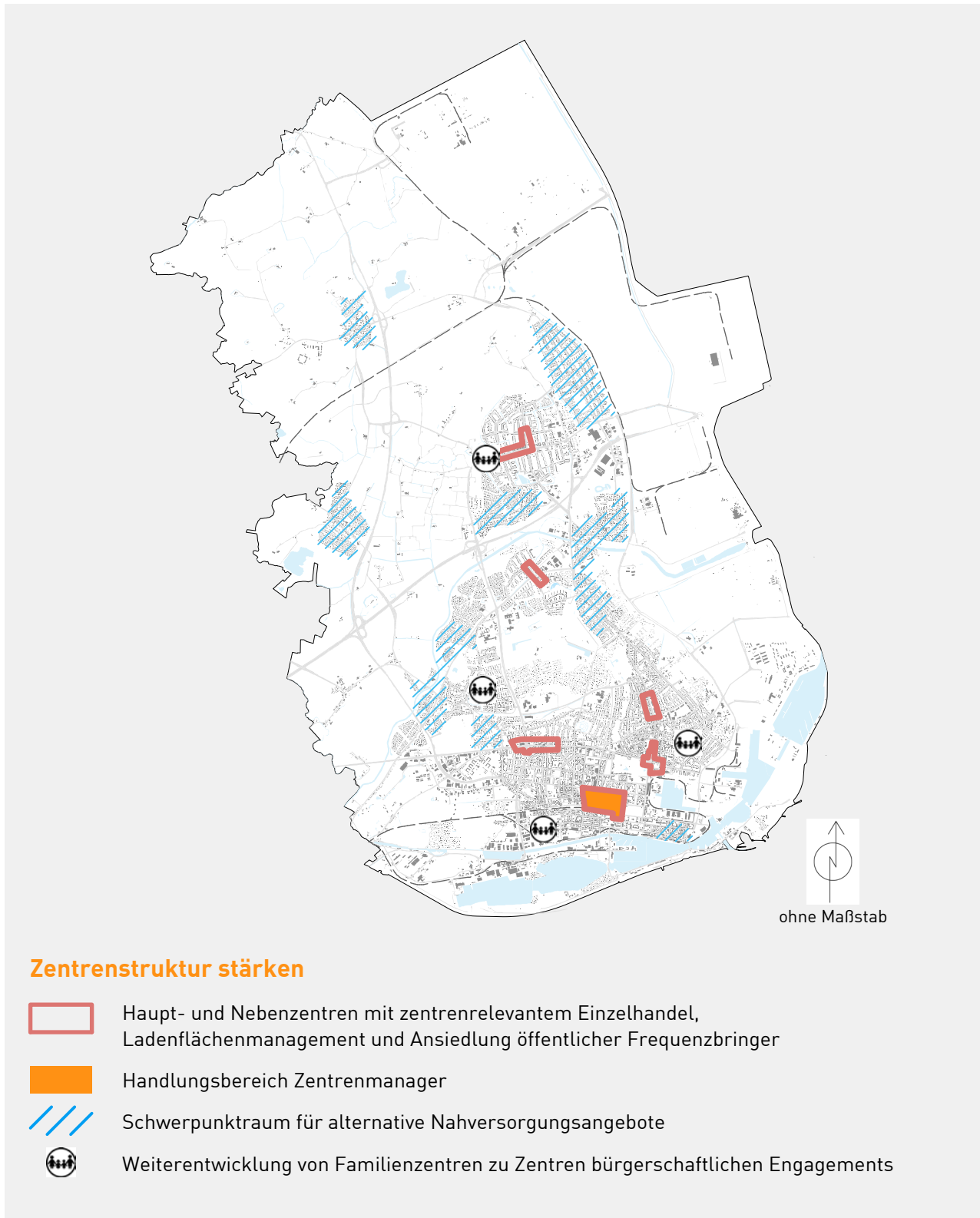


Abb. 112: Leitskizze „Zentrenstruktur stärken“





**Abb. 113:** Erlebnis Innenstadt für Kinder



**Abb. 114:** Nahversorgungs- und Kommunikationsort Wochenmarkt



**Abb. 115:** Aufenthaltsqualität im Zentrum

## Prioritäre Maßnahmen

Ausführliche Steckbriefe der prioritären und weiteren Maßnahmen befinden sich im Anhang.

### Ladenflächenmanagement

(Maßnahme C.1)

In Wilhelmshaven besteht eine hohe Leerstandsquote im Einzelhandel, vor allen in Rand- und Nebenlagen. In den Hauptfrequenzbereichen der Innenstadt ist weniger der Leerstand als vielmehr eine zunehmende Verschlechterung der Angebotsqualitäten das Problem. Daher soll ein aktives Ladenflächenmanagement angegangen werden, um Leerstände zu reduzieren und die Angebotsstruktur zu optimieren (vgl. hierzu auch CIMA 2014: 101ff).

#### Zentrales Maßnahmenziel

- Reduzierung der Leerstände in den Zentren, insbesondere in der City
- Optimierung des Branchenmix' und Verbesserung der Angebotsqualitäten
- Unterstützung und Aktivierung der Immobilieneigentümer bei der Vermarktung

### Zentrenmanager

(Maßnahme C.2)

Für ein abgestimmtes Handeln der Innenstadtentwicklung bedarf es eines aktiven „Kümmerers“, der über die notwendigen Mittel (Zeit, Finanzen, Wissen, Informationen, Netzwerke usw.) zur Prozesssteuerung verfügt. Eine Orientierung der verfolgten Ziele kann dabei am üblichen Management für große Einkaufszentren erfolgen, wobei Umsetzung und Zielerreichung an die Voraussetzungen einer nicht privatwirtschaftlich geführten Einrichtung angepasst werden müssen.

#### Zentrales Maßnahmenziel

- Abgestimmtes Handeln von Einzelhändlern, Immobilieneigentümern und Stadtverwaltung („Mittler- und Sprachrohrfunktion“)
- Entwicklung und Umsetzung ortsangepasster Konzepte der Standortentwicklung, des Standortmarketings und der Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Attraktivität der City und Nebenzentren
- Organisation von Events in der City, um Besucher anzulocken und ihre Verweildauer zu erhöhen

### **Alternative Nahversorgungsangebote**

(Maßnahme C.3)

Zur Ergänzung der Nahversorgung sollen weitere alternative Angebote entwickelt und gefördert werden, um ein möglichst flächendeckendes Angebot auch in solchen Bereichen zu sichern, in denen die vorhandene Bevölkerungsdichte und Nachfrage für konventionelle Angebotsformate nicht ausreicht.

#### **Zentrales Maßnahmenziel**

- Sicherung eines flächendeckenden Nahversorgungsangebotes

### **Zentrenrelevanter Einzelhandel nur in Haupt- und Nebenzentren**

(Maßnahme C.4)

Die Innenstadt genießt nach dem Einzelhandelskonzept Entwicklungspriorität. Großflächiger Einzelhandel mit zentrenrelevantem Kernsortiment ist vorrangig in der zentralen Citylage („Zentraler Versorgungsbereich“) zu konzentrieren und darüber hinaus nur in zwei Nebenzentren zulässig. Dies ist über das vorhandene planungsrechtliche Instrumentarium abzusichern, um Fehlentwicklungen zu verhindern und Investitionen in den Zentren Planungssicherheit zu verschaffen.

#### **Zentrales Maßnahmenziel**

- Attraktivierung und Belebung der zentralen Citylage über die Bündelung wichtiger Frequenzbringer
- Verhinderung der Ansiedlung großflächigen Einzelhandels mit zentrenrelevantem Sortiment außerhalb der dafür vorgesehenen Haupt- und Nebenzentren
- Planungssicherheit für private Investitionen in Haupt- und Nebenzentren

## 7.5

# Stadtbild und Tourismus verbessern

---

### Ziele des Handlungsfeldes

- Verbesserung des Stadtimages und Steigerung der Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt
- Attraktivitätssteigerung der Stadt durch ein hochwertiges städtebauliches Erscheinungsbild, insbesondere in der City, an der Südseite, entlang der zentralen Grünachsen und an den Stadteingängen
- Stärkung des Tourismus und Steigerung der Besucherzahlen
- Sicherung und Verbesserung der Qualität der gebauten Umwelt

### Strategieansätze

- Ganzheitliche und abgestimmte Aufwertung der City (siehe Leitprojekt „Attraktive City“)
- Ganzheitliche und abgestimmte Entwicklung der Südseite (siehe Leitprojekt „Vitale Südseite“)
- Spezifische Funktionszuweisung und funktional sowie gestalterische Verbesserung öffentlicher Grünflächen
- Entwicklung und Pflege eines touristischen Profils

### Ausgangslage

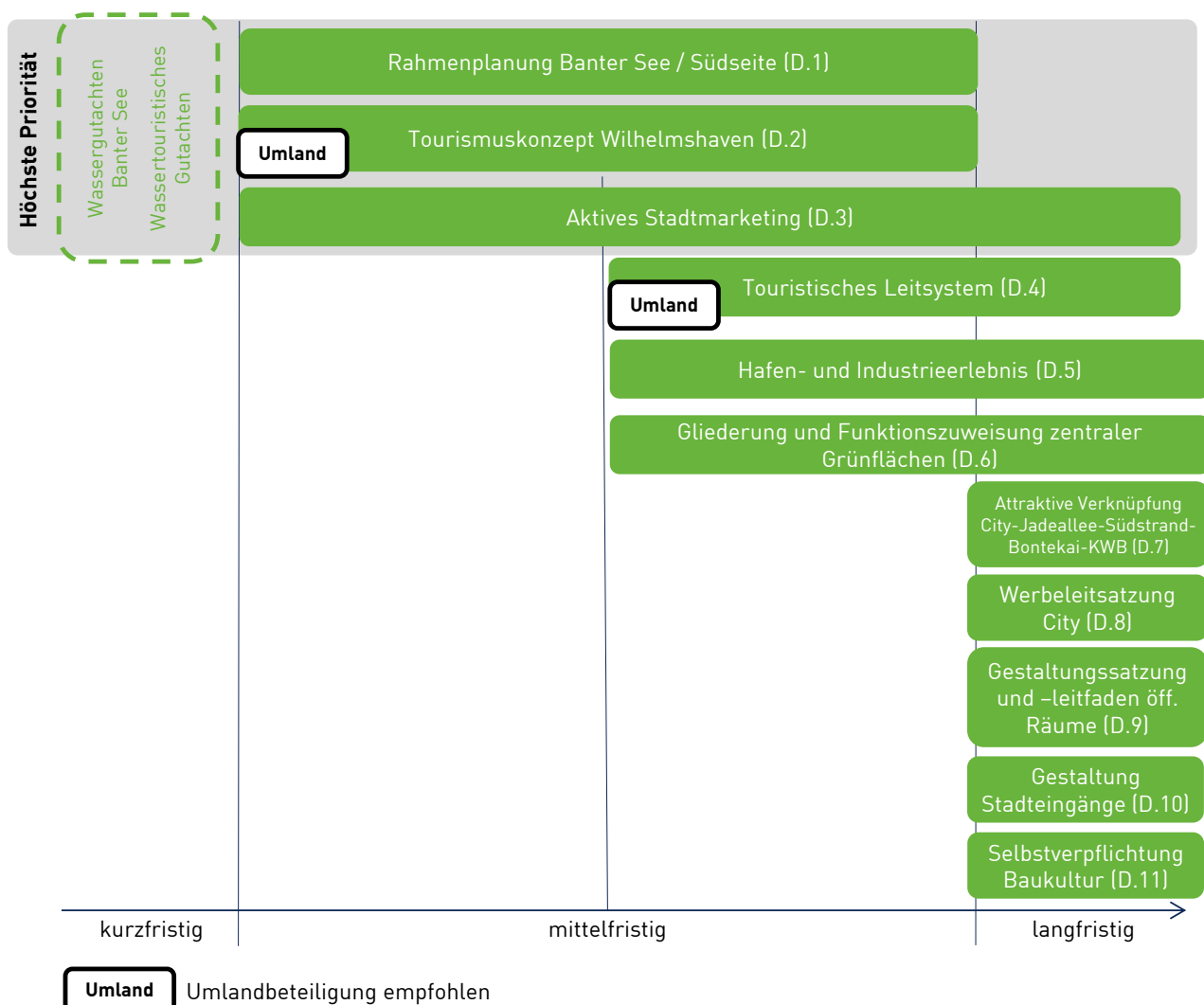
Das gestalterische Auftreten und Bild einer Stadt prägt wesentlich ihr Image und spielt im Standortwettbewerb um Einwohner, Unternehmen, Kunden und Besucher eine wichtige Rolle. Eine als attraktiv wahrgenommene Stadt vermittelt Lebensqualität und erreicht höhere Beliebtheitswerte bei Bewohnern wie Besuchern. Wilhelmshaven verfügt über zahlreiche attraktive Wohnquartiere. Zum Teil sind die ursprünglichen Qualitäten allerdings durch Veränderungen über einen langen Zeitraum verloren gegangen. Ein besonderes Problem ist, dass in Wilhelmshaven die sehr stark von auswärtigen Besuchern frequentierten Bereiche mit einer hohen Außenwirkung deutliche städtebauliche und gestalterische Mängel aufweisen.

Vor allem die Visitenkarten der Stadt, die City und die Südseite mit den Wasserlagen, bedürfen höchster Qualitäten, ebenso die zentralen Stadteingänge entlang der Hauptverkehrsstraßen, aber auch rund um den Hauptbahnhof und im Bereich des Fähranlegers Helgolandkai. In diesen Räumen präsentiert sich Wilhelmshaven auswärtigen Besuchern und wird das Bild der Stadt geprägt. Hier sind an die Gestaltung und Pflege der öffentlichen Räume und der Bebauung sowie an die Verknüpfung der Teilräume mittels Wegeführung, Orientierung und Nutzungsabfolge höchste Ansprüche zu stellen, die gegenwärtig nur zum Teil erfüllt werden. Ein attraktives Stadtbild ist wichtiger Teilbaustein für einen florierenden Tourismus als potenzielles wirtschaftliches Standbein; zugleich ist die

Anwesenheit von Touristen aber auch Indikator für eine hohe Lebensqualität vor Ort. Tagestouristen, die ihre Ferien in der beliebten Ferienregion Ostfriesland verbringen und Ausflüge nach Wilhelmshaven machen, können zur lokalen Wertschöpfung

beitragen und das lokale Freizeit- und Kulturangebot stützen. Nicht zuletzt transportieren sie mit ihren Eindrücken ein Bild von Wilhelmshaven zurück in ihre Heimatorte und sind Botschafter eines Stadtimages von Wilhelmshaven.

## Handlungsprogramm



Ausführliche Steckbriefe zu den Einzelmaßnahmen befinden sich im Anhang.

Abb. 116: Handlungsprogramm „Stadtbild und Tourismus verbessern“

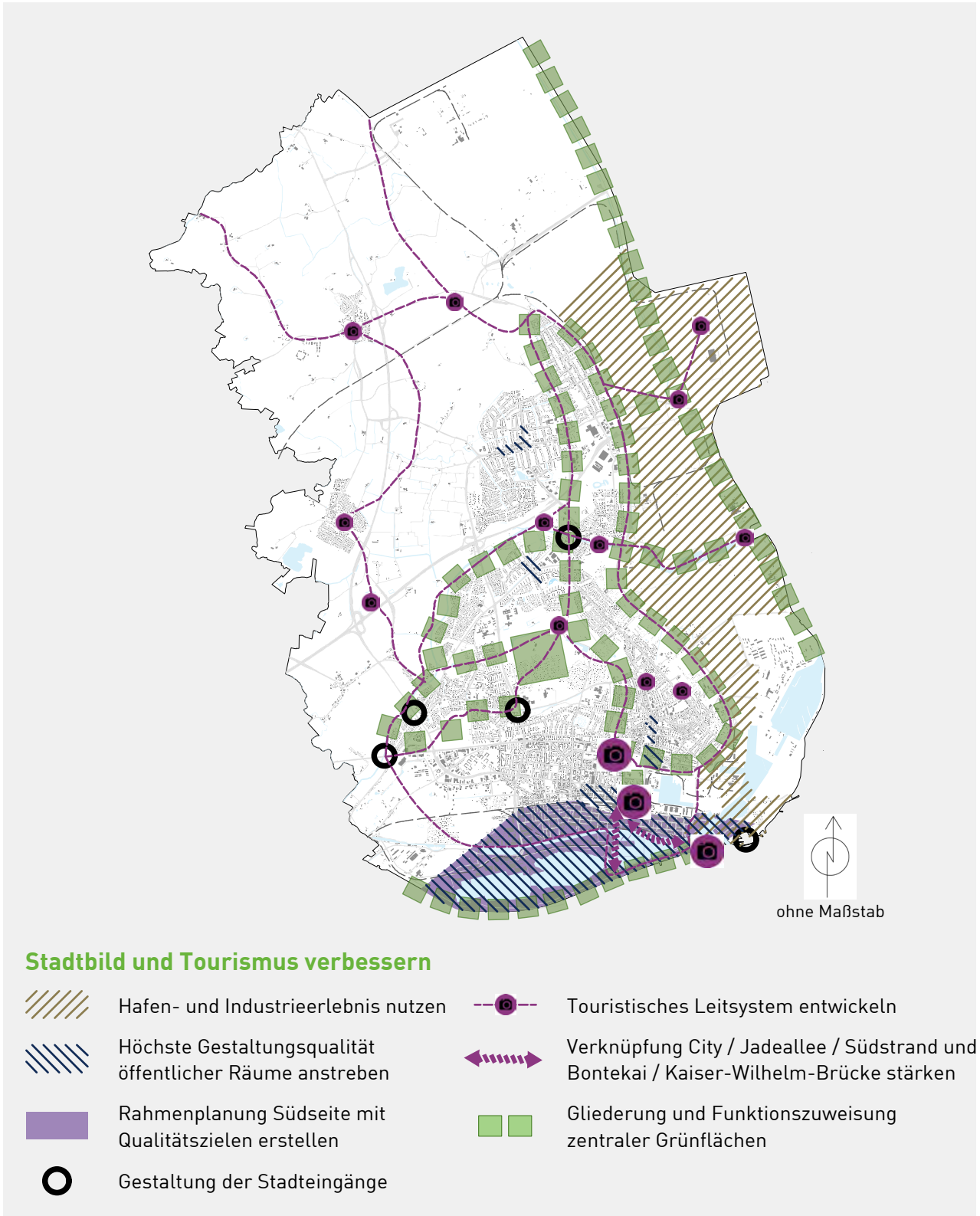


Abb. 117: Leitskizze „Stadtbild und Tourismus verbessern“



Abb. 118: Anziehungspunkt Südstrand; Quelle: Stadtarchiv Wilhelmshaven



Abb. 119: Bestehende gastronomische Qualitäten an der Südseite



Abb. 120: Touristisches Leitsystem

## Prioritäre Maßnahmen

Ausführliche Steckbriefe der prioritären und weiteren Maßnahmen befinden sich im Anhang.

### Rahmenplanung Banter See / Südseite

(Maßnahme D.1)

Die Südseite zum Meer, bereichert durch den dazwischen liegenden Banter See als Erholungsgebiet, verhilft der Hafenstadt Wilhelmshaven zu einem Alleinstellungsmerkmal, was die Verbindung von Wasser, Freizeitangeboten und Hafenkulisse angeht. Dieser Stadtbereich ist besser mit der City zu verknüpfen und zu einem attraktiven Naherholungs- und Freizeitstandort mit ergänzender verträglicher Gewerbe- und Wohnnutzung weiterzuentwickeln. Aufgrund der großen Bedeutung des Entwicklungsbereichs sowie derzeit unterschiedlicher Nutzungsvorstellungen und -konflikte bedarf es einer umfassenden städtebaulichen Rahmenplanung für die weitere Entwicklung.

#### Zentrales Maßnahmenziel

- Städtebauliches Gesamtkonzept für die gesamte Südseite (Banter See bis Schleuseninsel) mit konkreten Zielaussagen, Zeithorizonten und Umsetzungsmaßnahmen
- Klärung von Nutzungskonkurrenzen und -konflikten
- Einsatz für eine hochwertige Gestaltung der Südseite mit belebendem Nutzungsmix für die „Perle“ Wilhelmshavens angesichts ihrer Bedeutung als Alleinstellungsmerkmal in der Region
- Verknüpfung der Teilräume der Südseite untereinander und mit der restlichen Stadt sowie Sicherung der öffentlichen Zugänglichkeit

### Tourismuskonzept Wilhelmshaven

(Maßnahme D.2)

Das touristische Profil der Stadt Wilhelmshaven ist trotz vorhandenen Potenzials unklar und die Bekanntheit der Stadt als Tourismusstandort gering. Zur Schärfung des touristischen Profils und als Grundlage der weiteren Entwicklung des Tourismusstandorts Wilhelmshaven ist ein Tourismuskonzept aufzustellen.

#### Zentrales Maßnahmenziel

- Entwicklung einer abgestimmten Tourismusstrategie zur effektiven Bündelung der Mittel
- Erhöhung der Touristenzahlen in der Stadt (auch der Anzahl an Tagestouristen)
- Verbesserung des Stadtimages und der Stadtqualitäten



### Aktives Stadtmarketing

(Maßnahme D.3)

Die vorhandenen Qualitäten von Wilhelmshaven sind oftmals nicht bekannt und werden auch nicht offensiv vertreten. Ein aktives Stadtmarketing soll die Stadt in ihrer Gesamtheit mit allen wichtigen Teilfacetten nach Innen und Außen vermarkten.

### Zentrales Maßnahmenziel

- Steigerung der Attraktivität der Stadt als Wirtschafts-, Wohn-, Einkaufs- und Tourismusstandort
- Pflege des Stadtimages
- Steigerung der Identifikation der Bürger mit der Stadt



Abb. 121: Orientierungssystem für Besucher

## 7.6

# Industrie- und Gewerbestandort profilieren

### Ziele des Handlungsfeldes

- Erhöhung der regionalen Wertschöpfung und wirtschaftlichen Dynamik
- Verbesserung der ökonomischen und sozialen Lebensbedingungen der Bevölkerung durch die Sicherung und Verbesserung des Arbeitsplatzangebots
- Ausreichendes Angebot an gut qualifizierten Fachkräften für die lokale Wirtschaft
- Steigerung der Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit der Unternehmen

### Strategieansätze

- Gezielte Förderung und Weiterentwicklung vorhandener Cluster(ansätze)
- Stärkung des Wirtschaftsstandortes und der regionalen Wettbewerbsfähigkeit durch die Schaffung optimaler räumlicher Voraussetzungen und Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb des Gewerbegebiets
- Aufbau, Pflege und Weiterentwicklung von Netzwerken zwischen Unternehmen, Wissenschaft und (Hoch-)Schulen für den Wissens- und Technologietransfer sowie zur Deckung des Fachkräftebedarfs
- Bewältigung und Minimierung vorhandener Nutzungskonflikte

### Ausgangslage

Der Wirtschaftsstandort Wilhelmshaven verfügt mit dem JadeWeserPort als einzigem Tiefseehafen Deutschlands und einer guten multimodalen Verkehrsanbindung über gute und spezifische Standortvoraussetzungen mit erheblichem Potenzial für die zukünftige Wirtschaftsentwicklung. Erkennbare Clusteransätze sind insbesondere in den Bereichen Maritime Wirtschaft, Meerestechnik und Logistik sowie Chemische Industrie und Energiewirtschaft vorhanden. Hinzu kommt die Bedeutung als größter Bundeswehr- und Marinestandort. Umfangreiche Flächenpotenziale, auch mit Wasserzugang, sind vorhanden, wenn auch zum Teil mit erschwerter Verfügbarkeit. Der zusammenhängende

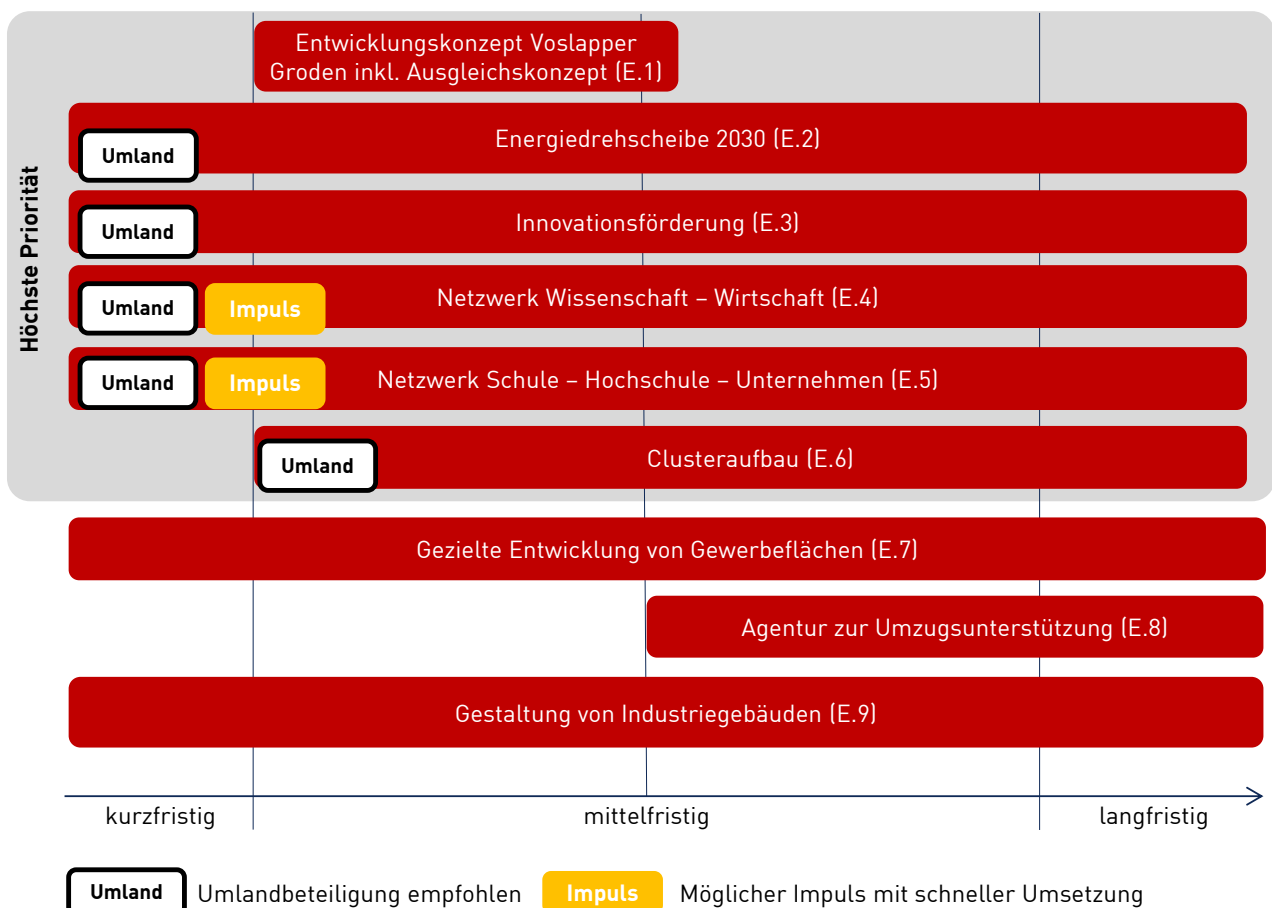
Gewerbe-, Industrie- und Hafengebiet im Osten des Stadtgebiets bietet gute Voraussetzungen für die Aktivierung von Synergieeffekten und eine effiziente Infrastruktur.

Für die weitere Wirtschaftsentwicklung müssen diese Potenziale optimal genutzt werden, damit Wilhelmshaven im globalen Standortwettbewerb bestehen kann. Hierfür sind die wichtigen Bestandsunternehmen zu pflegen und muss eine Profilierung des Standortes auf Basis einer verstärkten Clusterentwicklung vorangetrieben werden. Hierzu gehört auch die gezielte Weiterentwicklung der passenden Standortvoraussetzungen

im Sinne wirtschaftsfreundlicher Rahmenbedingungen. So sind die vorhandenen und potenziellen Gewerbe- und Industrieflächen eindeutiger zu profilieren und die vorhandenen Nutzungskonflikte, allen voran im Voslapper Groden, zu bewältigen. Die noch zu geringe Innovationskraft muss durch gezielte Unterstützung und Vernetzung vorhandener Unternehmen und Forschungseinrichtungen gesteigert werden. Trotz hoher Arbeitslosenquote

droht perspektivisch ein Fachkräftemangel, was dadurch verschärft wird, dass es einen hohen Anteil von Langzeitarbeitslosen gibt. Deshalb zählt die Qualifizierung und Gewinnung von Fachkräften zu den wichtigen Zukunftsaufgaben. Nicht zuletzt gehört zu den wirtschaftsfreundlichen Rahmenbedingungen auch die Steigerung der Attraktivität als repräsentativer Unternehmensstandort innerhalb und außerhalb der Industrie- und Gewerbegebiete.

## Handlungsprogramm



Ausführliche Steckbriefe zu den Einzelmaßnahmen befinden sich im Anhang.

Abb. 122: Handlungsprogramm „Industrie- und Gewerbebestandort profilieren“

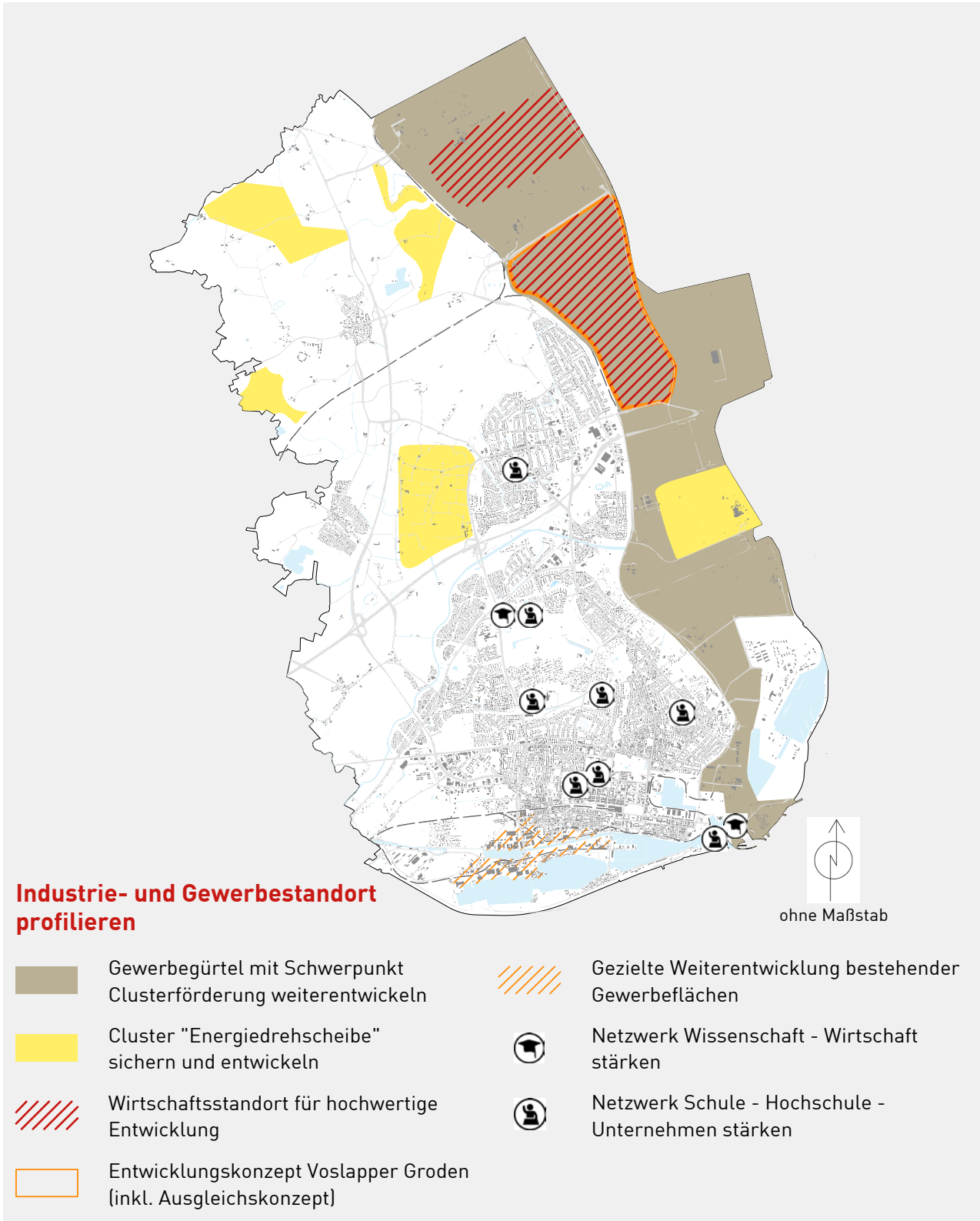
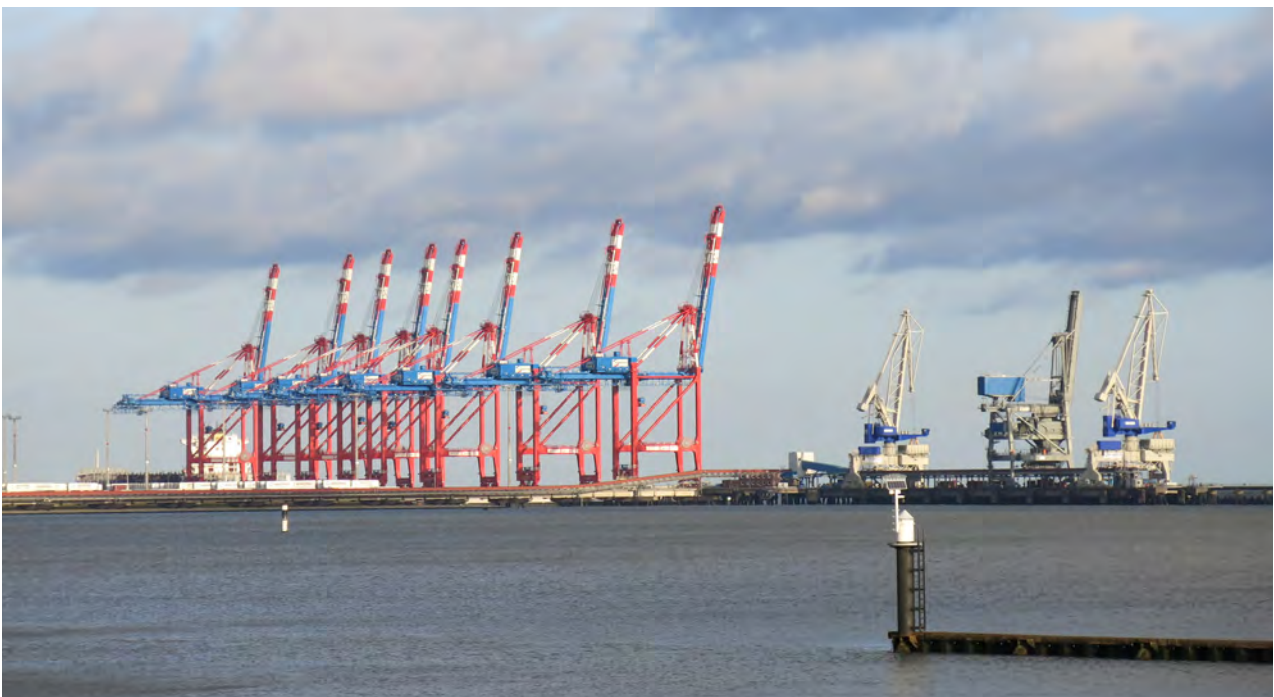


Abb. 123: Leitskizze „Industrie- und Gewerbestandort profilieren“



**Abb. 124:** Ölhafen; Quelle: Stadtarchiv Wilhelmshaven



**Abb. 125:** Blick auf den Tiefseehafen JadeWeserPort; Quelle: Stadtarchiv Wilhelmshaven

## Prioritäre Maßnahmen

Ausführliche Steckbriefe der prioritären und weiteren Maßnahmen befinden sich im Anhang.

### **Entwicklungskonzept Voslapper Groden inkl. Ausgleichskonzept**

(Maßnahme E.1)

Der Bereich Voslapper Groden in unmittelbarer Nähe zum JadeWeserPort bietet gute Voraussetzungen für eine gewerbliche Entwicklung, ist zugleich aber auch wertvoller Naturraum. Daher ist ein abgestimmtes Entwicklungskonzept nötig.

#### **Zentrales Maßnahmenziel**

- Entwicklung der Fläche nur für Ansiedlungen mit hoher Wertschöpfung für die Region und bei gezielter Clusterergänzung
- Ausgleichskonzept für den Umgang mit dem EU-Vogelschutzgebiet
- Entwicklung von Industrie und Gewerbe mit einem abgestuften Störgrad zum Siedlungsbereich und bei Erhalt von Grünvernetzungen

### **Energiedrehscheibe 2030**

(Maßnahme E.2)

Die Region Wilhelmshaven besitzt ein Alleinstellungsmerkmal als „Energiedrehscheibe“ mit Stärken in fossilen und erneuerbaren Energien. Energieerzeugung, Energietransport und Energielagerung sind vorhandene und zukunftsfähige Segmente, deren Entwicklung im Sinne einer Clusterstrategie vorrangig gefördert und weiterentwickelt werden soll.

#### **Zentrales Maßnahmenziel**

- Profilierung und Weiterentwicklung des Energieclusters

### **Innovationsförderung**

(Maßnahme E.3)

Die Wirtschaftsförderung soll innovative Entwicklungen und Projekte in der Region gezielt unterstützen: über die Durchführung von Gründerwettbewerben, die Bildung von Netzwerken zentraler Akteure und mit einer gezielten Ansiedlungspolitik.

#### **Zentrales Maßnahmenziel**

- Stärkung des Wirtschaftsstandortes und der regionalen Wettbewerbsfähigkeit
- Stärkung von Zukunftsbranchen
- Erhöhung der Gründungschancen

### **Netzwerk Wissenschaft – Wirtschaft**

(Maßnahme E.4)

Der Transfer wissenschaftlicher Potenziale in die Wirtschaft zählt zu den zentralen Schlüsselfaktoren einer erfolgreichen Wirtschaftsentwicklung. Daher sollen die vorhandenen Akteure in der Region durch regelmäßige Veranstaltungen im Austausch bleiben, um zu einer kontinuierlichen Zusammenarbeit anzuregen.

#### **Zentrales Maßnahmenziel**

- Transfer wissenschaftlicher Potenziale in die Wirtschaft
- Plattform für den Austausch von Wissenschaft und Wirtschaft
- Initiierung von gemeinsamen praxisorientierten Forschungsvorhaben von Hochschule und Wirtschaft

### **Netzwerk Schule-Hochschule-Unternehmen**

(Maßnahme E.5)

Aufgrund des demografischen Wandels gehört die Gewinnung und Qualifizierung von Fachkräften zu den wichtigen Zukunftsaufgaben. Die Zusammenarbeit zwischen den lokalen Unternehmen und den Schulen sowie der Hochschule soll hierfür intensiviert werden, um das vorhandene Potenzial an (zukünftigen) Fachkräften möglichst optimal zu nutzen.

#### **Zentrales Maßnahmenziel**

- Verhinderung eines künftigen Fachkräftemangels
- Verbleib von Absolventen und jungen Menschen am Standort Wilhelmshaven
- Förderung von jungen Menschen in der Berufsausbildung

### **Clusteraufbau**

(Maßnahme E.6)

Die räumliche Konzentration von Unternehmen und Institutionen entlang einer Wertschöpfungskette kann für Unternehmen und die Region einen erheblichen Wettbewerbsvorteil darstellen. Daher sollen die vorhandenen Clusteransätze gezielt weiterentwickelt und gefördert werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der Region zu verbessern.

#### **Zentrales Maßnahmenziel**

- Gezielte Förderung und Weiterentwicklung vorhandener Cluster(ansätze)
- Erhöhte Wertschöpfung und wirtschaftliche Dynamik durch Synergieeffekte
- Bessere Vermarktung nach Außen und Herstellung passender Rahmenbedingungen am Standort Wilhelmshaven
- Stärkung von Produktionskraft und Innovationsfähigkeit der Unternehmen





**Abb. 126:** Potenzial Wasserlage für repräsentative Unternehmensstandorte

## 7.7

# Städtische Mobilität stärken

---

### Ziele des Handlungsfeldes

- Erhöhung der Standortqualitäten durch eine Reduzierung der Verkehrs- und Lärmbelastungen, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Verkehrslenkung
- Sicherung der Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen für alle Bevölkerungsgruppen
- Sicherung der wirtschaftlichen Austauschbeziehungen durch eine gute Verkehrsinfrastruktur
- Steigerung des Verkehrsanteils des Umweltverbundes (Fuß-/ Radverkehr, ÖPNV, alternative Verkehrsmittel), insbesondere in der Nahmobilität, durch dessen gezielte Förderung

### Strategieansätze

- Vorrangige Förderung verträglicher Verkehrskonzepte zur Verbesserung von Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität
- Gleichberechtigung aller Verkehrsträger
- Sicherung und Ausbau der „Stadt der kurzen Wege“
- Etablierung eines integrierten Mobilitäts- und Verkehrsmanagements mit einer Qualitätsstrategie Nahmobilität
- Grüne Netze, Sicherung und Ausbau attraktiver Fuß- und Radwegeverbindungen

### Ausgangslage

Die Qualität der Mobilitätsangebote und die Erreichbarkeit stehen im Mittelpunkt einer Mobilitätsstrategie. Gleichzeitig gilt es, Belastungen durch Verkehre soweit wie möglich zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die Kompaktheit der Siedlungsstruktur von Wilhelmshaven bietet gute Voraussetzungen für eine städtische Mobilität, da mit ihr verhältnismäßig kurze Wege verbunden sind. Diese kompakten Strukturen gilt es zu erhalten und ein funktionierende Zentren- und Nahversorgungsangebot zu sichern, um Verkehre zu vermeiden. Darüber hinaus sind die Vor-

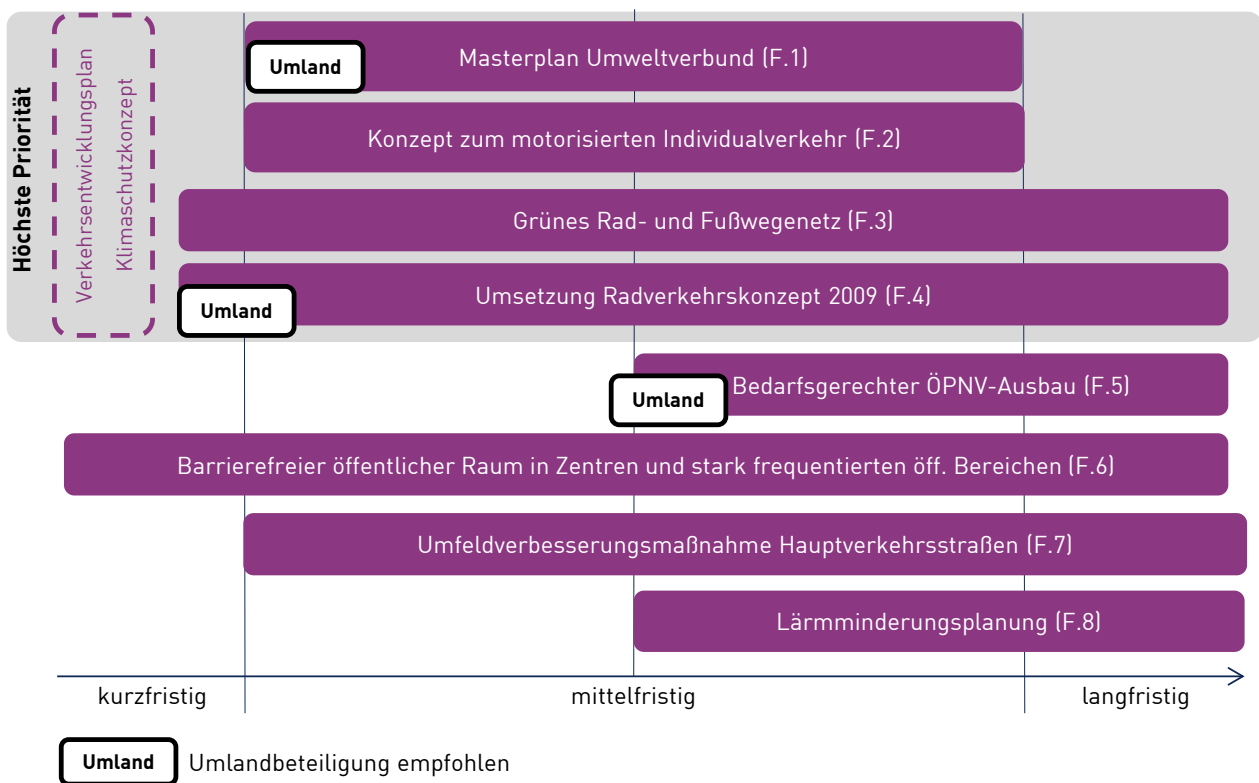
teile der Kompaktheit dahingehend zu nutzen, dass ein Schwerpunkt auf die Förderung des Rad- und Fußverkehrs als so genannter Nahmobilität gelegt wird. Diese Verkehre sind nicht nur besonders umwelt- und klimafreundlich, ihre Infrastruktur ist darüber hinaus in Herstellung und Unterhalt sehr günstig und platzsparend. Radfahrer und Fußgänger belasten nicht das Wohnumfeld durch Lärm, Abgase und Verkehrsunfälle und tragen dazu bei, dass die öffentlichen Räume belebter und sozial kontrolliert werden. Technische Innovationen tragen zudem perspektivisch zu einem Bedeutungs-

gewinn des Radverkehrs bei, da Elektrofahrräder Geschwindigkeit, Reichweite und Einsatzhäufigkeit im Alltagsverkehr merklich erhöhen und den Bürgern auch in fortgeschrittenem Alter den Gebrauch von Fahrrädern ermöglichen.

Darüber hinaus ist die Erreichbarkeit der notwendigen Angebote aber auch mit den weiteren Verkehrsträgern sicherzustellen, um ein ausgewo-

genes Miteinander zu erreichen. Hohe Verkehrsbelastungen an den Einfallstraßen und in Wohnlagen sind dabei zu minimieren, die Erreichbarkeit der City und der Wirtschaftsstandorte ist sicherzustellen. Mobilität muss dabei in einem Grundmaß für alle möglich sein, wofür sowohl das ÖPNV-Angebot in den Randlagen und ländlichen Bereich der Stadt zu verbessern ist, als auch auf eine verstärkte Barrierefreiheit hinzuwirken ist.

## Handlungsprogramm



Ausführliche Steckbriefe zu den Einzelmaßnahmen befinden sich im Anhang.

Abb. 127: Handlungsprogramm „Städtische Mobilität stärken“

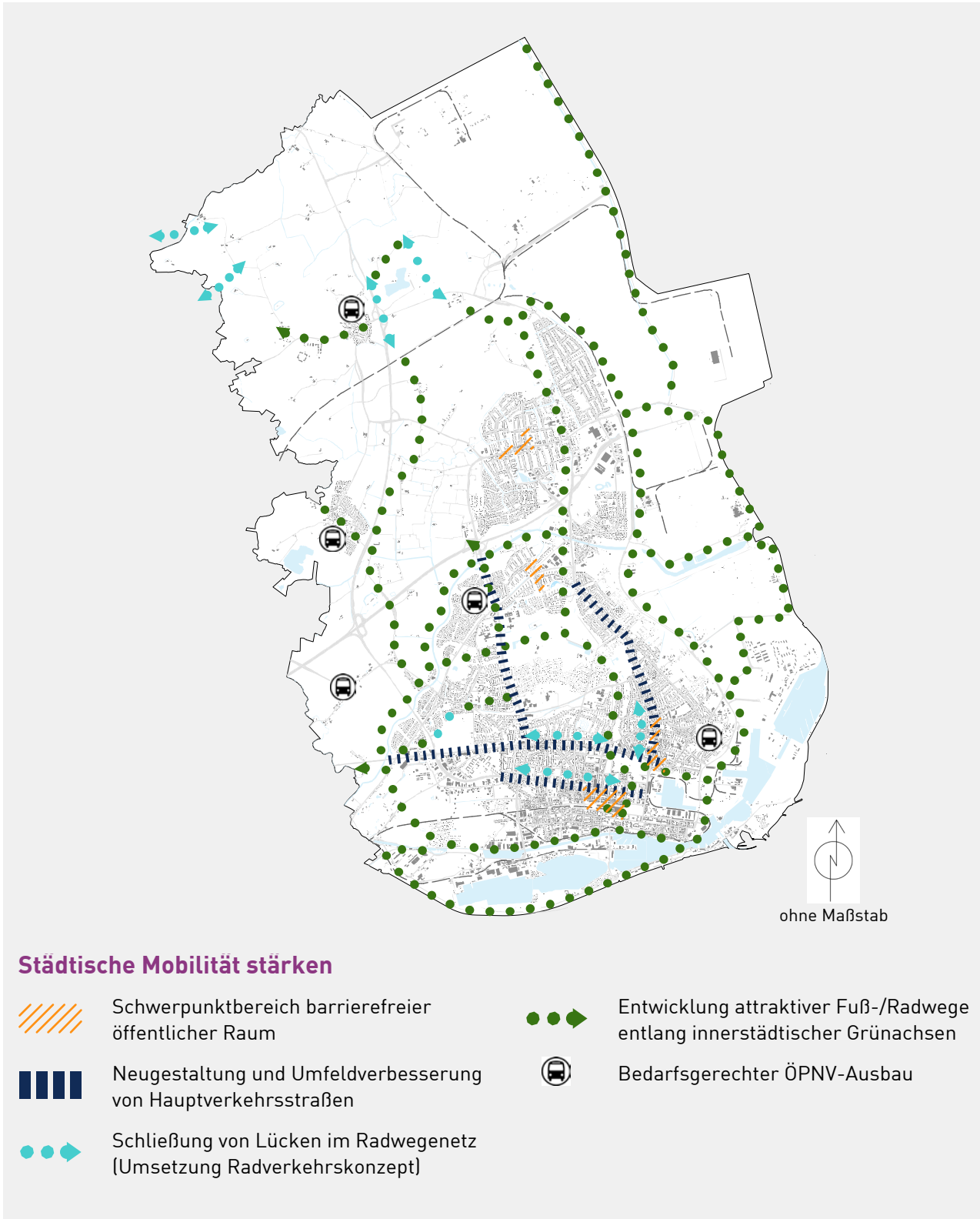


Abb. 128: Leitskizze „Städtische Mobilität stärken“



**Abb. 129:** Attraktive Fuß- und Radwegeverbindung



**Abb. 130:** Umgestalteter Straßenraum mit erhöhter Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer; Quelle: Stadt Arnberg



**Abb. 131:** Innovative Radverkehrsförderung

## Prioritäre Maßnahmen

Ausführliche Steckbriefe der prioritären und weiteren Maßnahmen befinden sich im Anhang.

### **Masterplan Umweltverbund**

(Maßnahme F.1)

In der Gesamtstrategie eines Masterplans Umweltverbund werden Infrastruktur und Angebote der verschiedenen Verkehrsmittel integriert betrachtet. Die übergeordneten Ziele und Einzelmaßnahmen zur Entwicklung des Umweltverbunds werden darin beschrieben. Der Masterplan baut auf den übergeordneten Planungszielen des (derzeit in der Aufstellung befindlichen) Verkehrsentwicklungsplans auf, konkretisiert diese Ziele und trifft konkrete Aussagen zu Maßnahmen für die verschiedenen Verkehrsträger.

#### **Zentrales Maßnahmenziel**

- Entwicklung einer Gesamtstrategie zur Entwicklung des Umweltverbundes
- Erhöhung der Wohnumfeldqualitäten durch einen gestärkten Umweltverbund

### **Konzept zum motorisierten Individualverkehr**

(Maßnahme F.2)

Wilhelmshaven ist eine auf den Pkw ausgerichtete Stadt. Im Rahmen eines Konzeptes zum motorisierten Individualverkehr ist das Verkehrsnetz, die Parkplatzsituation und die Verkehrsführung zur Optimierung der zukünftigen Verkehrssysteme zu untersuchen. Wirtschafts- und Umlandverkehre sind bei der Betrachtung zu berücksichtigen.

#### **Zentrales Maßnahmenziel**

- Entwicklung übergeordneter Ziele und Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr
- Verbesserung der Verkehrslenkung und Parksituation
- Reduzierung der Verkehrsbelastungen

### **Grünes Rad- und Fußwegenetz**

(Maßnahme F.3)

Wilhelmshaven ist geprägt durch eine Vielzahl an Grünachsen mit wichtiger Verbindungsfunktion. Bei der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2009 soll das touristische Fahrradnetz entlang den zentralen innerstädtischen Grünachsen entwickelt und gesichert werden.

#### **Zentrales Maßnahmenziel**

- Stärkung des Tourismusstandortes
- Förderung der Nahmobilität
- Verbesserung der Orientierung in der Stadt

### **Umsetzung Radverkehrskonzept 2009**

(Maßnahme F.4)

Der Radverkehr hat bereits hohe Bedeutung (günstige Topografie, großer Anteil kurzer Wege), aber auch zusätzliches Potenzial. Deshalb sollen die Radwege qualitativ verbessert und Lücken im Netz geschlossen werden. Das Radverkehrskonzept von 2009 soll dazu konsequent weiter umgesetzt werden.

#### **Zentrales Maßnahmenziel**

- Förderung der Nahmobilität und Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Reduzierung von Verkehrs- und Lärmbelastungen
- Hohe Qualitäten für den Alltags- und Freizeitverkehr mit jeweils angepassten Anforderungen

## 7.8

# Zukunft gemeinsam gestalten

### Ziele des Handlungsfeldes

- Stärkung und Aktivierung der Bürgergesellschaft durch die Entwicklung einer Kultur der Beteiligung und der Zusammenarbeit von Öffentlicher Hand, Privatwirtschaft, Zivilgesellschaft und Bürgern
- Qualitätsverbesserungen, Synergieeffekte, Kosteneinsparungen und Akzeptanzsteigerungen bei zentralen stadtentwicklungspolitischen Aufgaben und Projekten
- Bewusstseins-schaffung für die Notwendigkeit, Stadtentwicklung unter Einhaltung hoher Qualitätsansprüche an Baukultur zu betreiben

### Strategieansätze

- Strategische Partnerschaften aufbauen und Kooperationen in der Stadtentwicklung fördern
- Über wichtige Vorhaben der Stadtentwicklung frühzeitig informieren, sachliche Grundlagen vermitteln, Entscheidungsspielräume vermitteln und Anregungen einbeziehen
- Verbindlichkeit von Vereinbarungen, Konzepten und Planungen anerkennen, um privaten Akteuren Planungssicherheit zu geben und Eindrücke von „Alibibeteiligung“ zu verhindern
- Erfolgreiche Netzwerke und Beteiligungsformen aus dem Prozess Step Plus weiterführen

### Ausgangslage

Stadtentwicklung wird nicht nur durch die öffentliche Hand, sondern durch alle Akteure einer Stadtgesellschaft durch ihr tägliches Handeln betrieben. Ein Erfolgsrezept erfolgreicher Städte ist es, das Handeln der Einzelakteure aufeinander abzustimmen und gemeinsam an Zielen zu arbeiten. Die Organisation und Ausgestaltung erfolgreicher Bürgerpartizipation gewinnt daher zunehmend an Bedeutung und steht vielerorts vor einer grundlegenden Neugestaltung, zumal eine nur über Kommunalwahlen alle fünf Jahre erfolgende Beteiligung in der Regel als unzureichend wahrgenommen wird.

Zu einer erfolgreichen Beteiligungskultur gehört es, die einzelnen Akteure von öffentlicher Hand, Privatwirtschaft und Zivilgesellschaft besser zu vernetzen, Entscheidungsgrundlagen transparent zu transportieren, Lösungsansätze ergebnisoffen zu diskutieren und sich an Entscheidungen und Konzepten zu halten, um Vertrauen aufzubauen und den handelnden Akteuren Planungssicherheit zu geben. Nur dann kann es auch gelingen, das oft geforderte und im Zuge eingeschränkter kommunaler Finanzspielräume zunehmend notwendige bürgerschaftliche Engagement einer Stadtgesellschaft zu aktivieren. Kommunale Bürgerbeteili-

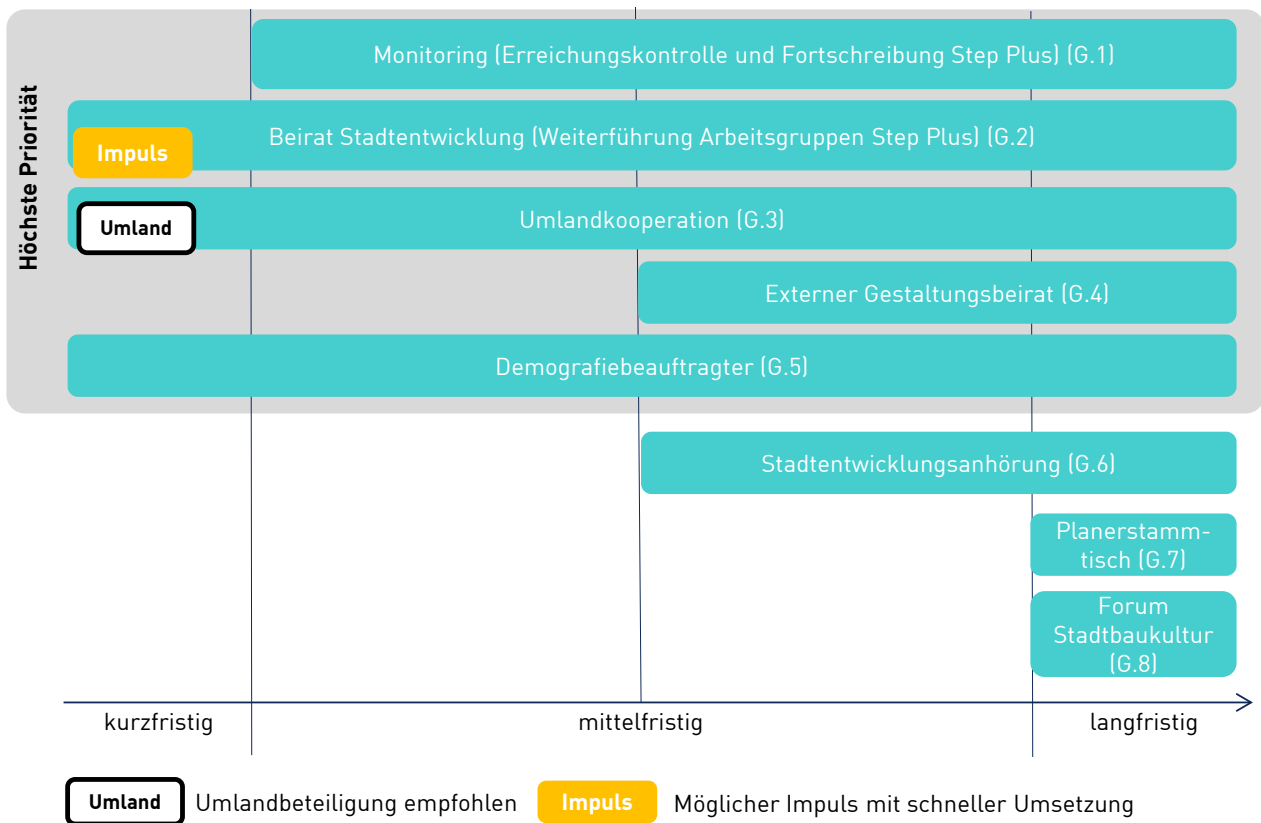


gung kann dabei nie die Entscheidungen des Stadtrates ersetzen oder landes- wie bundesrechtliche Vorgaben überstimmen. Sie berät aber die kommunale Politik und ergänzt deren Beschlussfindung.

Im Zuge der Erarbeitung des Step Plus wurde in Wilhelmshaven ein neuer Weg der breiten Beteiligung von Bürgerschaft und wichtigen Akteuren

der Stadtgesellschaft gegangen. Dieser Ansatz stieß auf große Zustimmung und den vielfachen Wunsch, den Weg weiterzugehen und nicht mit Abschluss des Step Plus zu beenden. Die geweckte Bereitschaft, sich aktiv in die Stadtentwicklung einzubringen, soll daher weiter gefördert und für Wilhelmshaven gewinnbringend genutzt werden.

## Handlungsprogramm



Ausführliche Steckbriefe zu den Einzelmaßnahmen befinden sich im Anhang.

Abb. 132: Handlungsprogramm „Zukunft gemeinsam gestalten“

## Prioritäre Maßnahmen

Ausführliche Steckbriefe der prioritären und weiteren Maßnahmen befinden sich im Anhang.

### Monitoring (Erreichungskontrolle und Fortschreibung Step Plus)

(Maßnahme G.1)

Die zielgerichtete Umsetzung der im Step Plus festgehaltenen Ziele und Maßnahmen ist über die Entwicklung und Durchführung eines Monitoringkonzepts abzusichern. Beim Monitoring wird die tatsächliche Entwicklung den Zielstellungen des Step Plus gegenübergestellt.

#### Zentrales Maßnahmenziel

- Überprüfung des Umsetzungsfortschrittes
- Ggf. Anpassung und Weiterentwicklung der Ziele und Maßnahmen



Abb. 133: Arbeitsgruppen des Step Plus-Prozesses als Beirat für Stadtentwicklung verstetigen



Abb. 134: Stadtentwicklung im Dialog zwischen Oberbürgermeister und Stadtgesellschaft



Abb. 135: Wilhelmshaven gemeinsam weiter gestalten

**Beirat für Stadtentwicklung**

(Maßnahme G.2)

Im Rahmen von Step Plus wurden Akteursnetzwerke etabliert, die weiterhin genutzt werden sollen, um zentrale Fragen der Stadtentwicklung zu diskutieren und Stadtverwaltung sowie Politik bei Entscheidungsfindungen zu beraten. Die vorhandenen Arbeitsgruppen des Step Plus Prozesses sollen daher in Form eines Beirates für Stadtentwicklung fortgeführt werden.

**Zentrales Maßnahmenziel**

- Öffentliche Diskussion stadtentwicklungspolitischer Aufgaben
- Nutzung entstandener Netzwerke für die Beratung von Stadtverwaltung und Politik
- Begleitung der Umsetzung von Step Plus

**Umlandkooperation**

(Maßnahme G.3)

Die Stadt Wilhelmshaven kooperiert bereits in verschiedenen Feldern mit Gemeinden und Kreisen in ihrem Umland. Die Zusammenarbeit soll intensiviert werden, um regionale Ziele gemeinsam effektiver erreichen zu können.

**Zentrales Maßnahmenziel**

- Förderung von Kooperationen und abgestimmtem Handeln mit dem Umland
- Qualitätsverbesserungen, Synergieeffekte und Kosteneinsparungen

**Externer Gestaltungsbeirat**

(Maßnahme G.4)

Der Gestaltungsbeirat, als unabhängiges Gremium von externen Sachverständigen, soll eine ganzheitliche und hochwertige Baukultur in der Stadt fördern. Ziel ist es, in Stadtentwicklung und Städtebau die Einhaltung eines hohen baukünstlerischen und gestalterischen Anspruchs zu etablieren.

**Zentrales Maßnahmenziel**

- Erhöhung der Gestaltungsqualität von Bauvorhaben zur Verbesserung des Stadtbilds

**Demografiebeauftragter**

(Maßnahme G.5)

Innerhalb der Stadtverwaltung ist die Funktion eines Demografiebeauftragten zu besetzen. Dieser soll städtische Planungen und Entscheidungen bei demografisch relevanten Vorhaben begleiten.

**Zentrales Maßnahmenziel**

- Reduzierung von negativen Auswirkungen des demografischen Wandels
- Nutzung von Chancen des demografischen Wandels



# 8.0

## Wilhelmshavener Zukunftsaufgaben

---



## 8.1

# Vitale Südseite

### Ziele des Leitprojektes

- Entwicklung eines tragfähigen und zukunftsfähigen Nutzungs- und Entwicklungskonzepts (Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept) für den Gesamtraum Südseite
- Konkretisierung der Ziele, geplanten Nutzungen und Nutzungsintensitäten sowie der städtebaulichen Gestaltung, und dies auf Basis einer fundierten Analyse der sachlichen Planungsgrundlagen im Rahmen des Städtebaulichen Entwicklungskonzepts
- Qualifizierung der Planungen für zentrale Teilräume, zum Beispiel über Wettbewerbe, Mehrfachbeauftragungen oder Werkstattverfahren
- Erarbeitung in einem transparenten Verfahren, insbesondere unter Beteiligung der gegenwärtigen Nutzer, mit Bereitstellung und öffentlichkeitsgerechter Aufbereitung der sachlichen Planungsgrundlagen und -ziele
- Umsetzung in Entwicklungsschritten, um gesetzte Qualitäten zu sichern und machbare Lösungen zu verfolgen
- Konsequente Umsetzung städtischer Planungsziele und aktive Ansprache potenzieller Investoren und Nutzer

### Kurzbeschreibung

Die „Südseite“ von Wilhelmshaven, vom Banter See bis zur Schleuseninsel, ist der Bereich, an der die urbane Hafenstadt erlebbar wird. Hier sollen zukünftig ansprechend gestaltete öffentliche Räume das Bild prägen, die Teilräume unterschiedlicher Nutzung miteinander verbinden – von Naherholungsbereichen im Grünen am Banter See, die Wassersport, Gastronomie und Hafenerlebnis bieten, bis hin zu Gebieten für das Arbeiten und Wohnen am Wasser: entlang der Jadeallee und in Wassernähe in der Südstadt.

Hierfür kann an vorhandene Qualitäten und Einrichtungen angeknüpft werden, es bestehen aber auch Defizite in der Gestaltung und Nutzung. Nicht zuletzt gibt es im Bereich Banter See zahlreiche Nutzungskonflikte und verschiedene Vorstellungen zur Entwicklung des Raumes, sodass die Konsensfindung in einem breiten gesellschaftlichen Dialog

für den Erfolg einer attraktiven Weiterentwicklung der Südseite von zentraler Bedeutung ist.

Eine Bewältigung der Konflikte und eine gezielte Weiterentwicklung der Südseite erscheint nur möglich auf der Basis eines umfassenden integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts für den gesamten Raum, das die angestrebten Nutzungen, Nutzungsintensitäten und Gestaltungsziele näher konkretisiert und mit einem Umsetzungskonzept verbindet. Die Erarbeitung dieses Konzeptes muss unter Beteiligung von Betroffenen und Öffentlichkeit transparent erfolgen und setzt eine fundierte Grundlagenermittlung voraus.

Bei der Umsetzung ist darauf zu achten, dass die angestrebten Ziele zur Weiterentwicklung der Südseite mit den einzelnen baulichen Umsetzungen auch erreicht werden. Im Zweifel sollte auf eine langsamere Umsetzung in Etappen gesetzt werden, anstatt eine beschleunigte Umsetzung

unter Verzicht auf Qualitäten oder bei weitgehenden Kompromissen gegenüber unbefriedigenden Investorenkonzepten anzustreben, wodurch die gesamte Entwicklung einer hochwertigen Südseite gefährdet werden könnte.

## Qualitätsziele

### Städtebauliche Grundanforderungen

- Verwirklichung bes. städtebaulicher Qualitäten und Wiedererkennungswerte unter Berücksichtigung der Geschichte und Prägung des Ortes
- Klare städtebauliche Verbindung einzelner Teilräume und Anbindung an die City mit der Ausbildung städtebaulicher Eingangssituationen
- Belebung der öffentlichen Räume durch Nutzungsmischung innerhalb der Schwerpunktnutzungen sowie Sicherstellung einer weitgehenden öffentlichen Zugänglichkeit der Uferlagen

### Nutzung

- Ausbildung von ablesbaren Teilräumen mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten
- Schwerpunktsetzung für Freizeit und Erholung im Bereich Banter See unter Einbezug vorhandener Wassersportnutzungen bei Erhaltung von Naturräumen und deren behutsamer Erlebarmachung
- Bauliche Entwicklung mit Schwerpunkt Wohnen

und Gastronomie nur am östlichen Ufer des Banter Sees (ehemalige Banter Kaserne und Jadeallee)

- Ermöglichung ergänzender nichtstörender Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen
- Herstellen geschlossener, barrierefreier und wassernaher Rundwege für Fußgänger und Radfahrer um Banter See und Großen Hafen zur Verknüpfung von Teilräumen und wichtiger touristischer Ziele
- Großzügig dimensionierte, barrierefreie Aufenthalts- und Bewegungsflächen für die Nahmobilität mit Verweil- und Spielangeboten

### Gestaltung

- Verwirklichung und Sicherstellung höchster Gestaltungsansprüche mit besonderer Qualifizierung des Übergangsbereichs in Richtung City
- Durchgängig barrierefreie Gestaltung öffentlicher Räume mit einheitlicher und hochwertiger Möblierung (Bänke, Abfallbehälter, Beleuchtung usw.) und Oberflächengestaltung innerhalb von Teilräumen
- Ausbildung attraktiver baulicher Raumkanten gegenüber öffentlichen Räumen und Wasserseiten
- Möglichst weitgehende Einbindung und Umnutzung erhaltenswerter Bausubstanz (z. B. Südzentrale) als Identitätsstifter und Zeugnisse Wilhelmshavener Geschichte

Nicht zur Veröffentlichung

Abb. 136: Ausgangslage Vitale Südseite

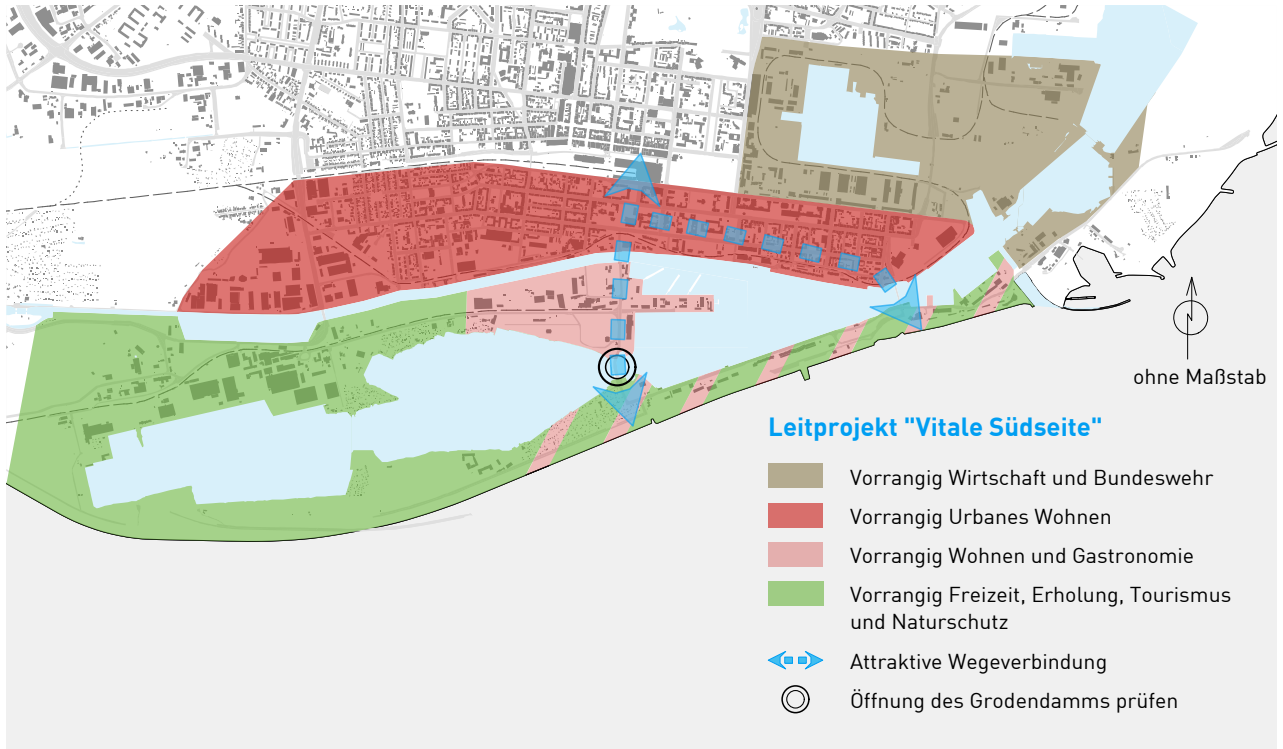


Abb. 137: Grobe Nutzungsstruktur für die Südseite Wilhelmshavens



Abb. 138: Attraktive Sitz- und Liegemöglichkeiten



Abb. 139: Öffentliche Räume am Wasser





**Abb. 140:** Bestandsumnutzung zum Wohnen in Wasserlage



**Abb. 141:** Repräsentativer Firmensitz in Wasserlage



**Abb. 142:** Wasserzugang für die Öffentlichkeit

## 8.2

# Attraktive City

### Ziele des Leitprojektes

- Planungssicherheit für private Investitionen durch ein klares Bekenntnis zur City
- Entwicklung eines tragfähigen und zukunftsfähigen Nutzungs- und Entwicklungskonzepts (Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept) für die City
- Qualifizierung der Planungen für zentrale Bestandteile des öffentlichen Raums, z. B. über Wettbewerbe, Mehrfachbeauftragungen oder Werkstattverfahren
- Planungsrechtlichen Absicherung der zentralen Versorgungsfunktion und Stärkung der City über weitere Maßnahmen, u. a. durch Bündelung von öffentlichen Frequenzbringern, aktives Ladenflächenmanagement, attraktive Gestaltung des Stadtbilds, Schaffung hoher Aufenthaltsqualität und guter Erreichbarkeit
- Abgestimmtes und partnerschaftliches Handeln von Einzelhändlern, Immobilieneigentümern und Stadtverwaltung zur Entwicklung attraktiver Zentren und Einkaufsangebote
- Einrichtung eines Citymanagements zur Abstimmung des Handelns, zur Entwicklung von Konzepten und Maßnahmen sowie als aktivem „Kümmerer“ um die Belange der City

### Kurzbeschreibung

Die City ist neben der Südseite der zweite Schwerpunktbereich der Stadtentwicklung mit einer hohen Bedeutung in der Außenwirkung. Die Innenstadt mit Angeboten des mittel- und längerfristigen Bedarfs prägt das Bild und Image einer Stadt. Ein quantitativ und qualitativ ansprechendes Einzelhandelsangebot gehört zu den zentralen Elementen eines attraktiven Wohn- und Arbeitsstandorts, der Einzelhandel ist zugleich Wirtschaftsfaktor und Arbeitgeber. Neben der Versorgungsfunktion kommt der Innenstadt immer stärker eine Erlebnisfunktion rund um das Einkaufen zu. Hier konkurrieren Innenstädte benachbarter Städte einer Region untereinander in Punkten wie Angebotsvielfalt und -qualität, Atmosphäre, Aufenthaltsqualität oder Rahmenprogramm.

Die Etablierung einer attraktiven City liegt dabei nicht nur in der Hand eines einzelnen Akteurs.

Vielmehr bedarf es hier noch stärker als in anderen Stadtbereichen eines abgestimmten und partnerschaftlichen Handelns von Einzelhändlern und Immobilieneigentümern auf der einen und der öffentlichen Hand auf der anderen Seite. So gewährleistet die öffentliche Hand beispielsweise die planungsrechtliche Absicherung des zentrenrelevanten Einzelhandels und dessen Lenkung in die City, sorgt für eine gute Erreichbarkeit der City, bündelt hier publikumsintensive Einrichtungen als Frequenzbringer, berät Einzeleigentümer und gestaltet hochwertige öffentlichen Räume. Die private Seite bringt sich dagegen mit einem attraktiven Einzelhandelsangebot ein sowie mit dem Bemühen um ein hochwertiges und abgestimmtes gestalterisches Auftreten, die Abstimmung von Öffnungszeiten und die Initiierung von Zwischennutzungen, ergänzenden Serviceangeboten oder Events in der City. Um die zahlreichen Akteure und notwendigen Maßnahmen abzustimmen, bedarf es einer Koordination in Form eines Zentrenmanagements.

Ergänzend ist die Aufstellung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts unter Beteiligung von Akteuren und Öffentlichkeit sinnvoll.

## Qualitätsziele

### Städtebauliche Grundanforderungen

- Stärkung und Belebung der City als Visitenkarte Wilhelmshavens und als dessen eindeutiges Hauptzentrum
- Verwirklichung besonderer städtebaulicher Qualitäten und Wiedererkennungswerte
- Klare städtebauliche Verbindung über den Bahnhof zur Südseite
- Hohe Erreichbarkeit der City mit verschiedenen Verkehrsträgern

### Nutzung

- Ausbildung von ablesbaren Teilräumen mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten
- Konzentration publikumsintensiver öffentlicher Einrichtungen in der City oder in Citynähe
- Förderung von Zwischennutzungen in Leerständen, um Verwahrlosungserscheinungen zu verhindern und temporäre Anziehungspunkte zu schaffen
- Inszenierung des öffentlichen Raums als Erlebnis- und Verweilraum im Zusammenspiel mit

Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Kulturangeboten

- Ergänzung von innenstadtnahen Wohnangeboten im City-Umfeld
- Übertragung der Qualitäten von Einkaufszentren auf die City als einem „Einkaufszentrum unter freiem Himmel“ durch abgestimmtes Handeln der einzelnen Akteure u. a. in folgenden Bereichen:
  - Vereinheitlichte Rahmenöffnungszeiten, ergänzende Serviceangebote
  - Abgestimmte Gestaltung der kommerziellen Werbung und der „Möblierung“ im öffentlichen Raum.
  - Optimierung des Branchenmixes

### Gestaltung

- Verwirklichung und Sicherstellung höchster Gestaltungsansprüche mit besonderer Qualifizierung des Übergangsbereichs in Richtung Südseite
- Großzügig dimensionierte, barrierefreie Aufenthalts- und Bewegungsflächen für die Nahmobilität mit Verweil- und Spielangeboten
- Durchgängig barrierefreie Gestaltung öffentlicher Räume mit einheitlicher und hochwertiger Möblierung (Bänke, Abfallbehälter, Beleuchtung usw.) und Oberflächengestaltung

Nicht zur Veröffentlichung

Abb. 143: Ausgangslage „Attraktive City“

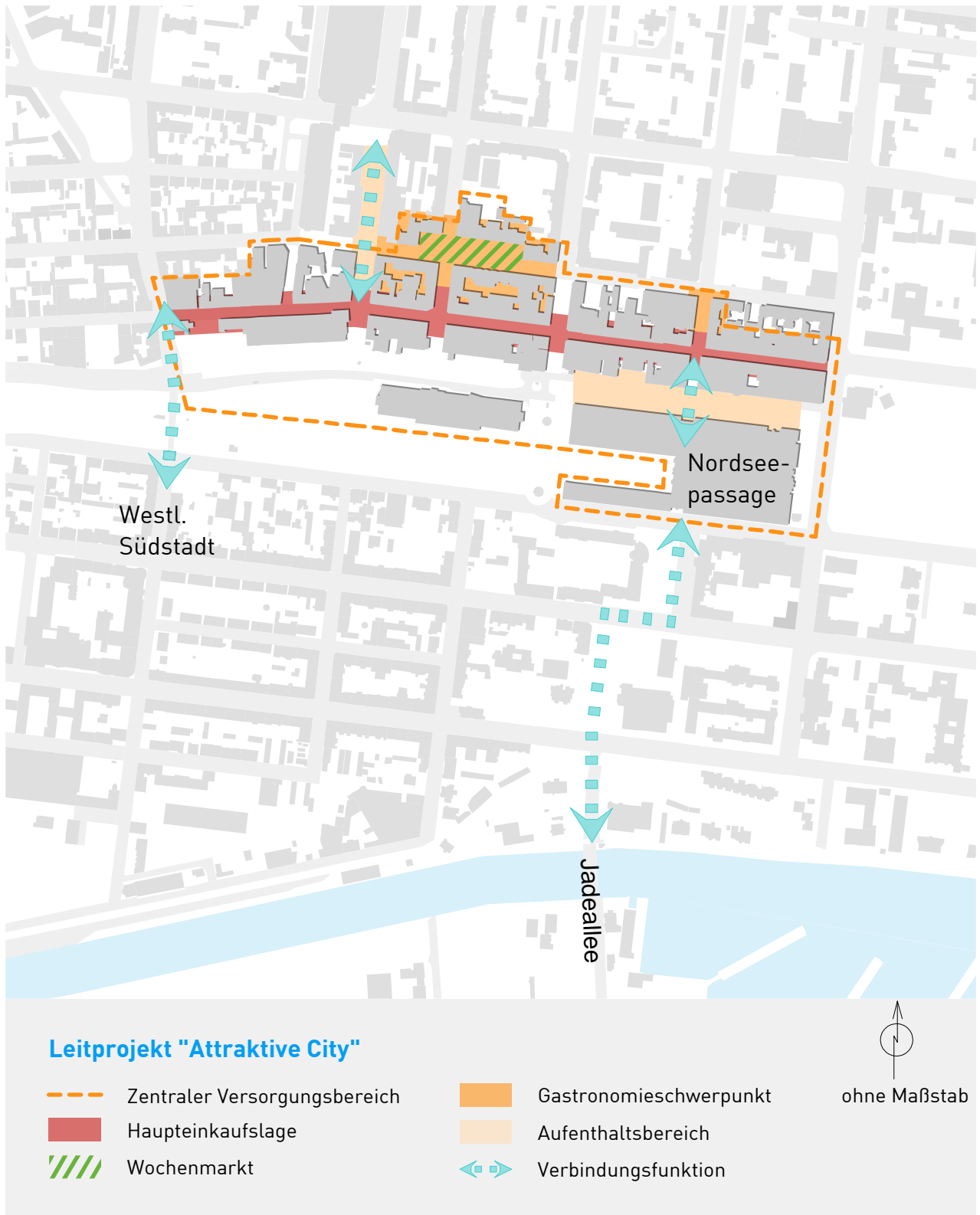


Abb. 144: Nutzungsstruktur und -ziele für die „Attraktive City“



**Abb. 145:** Klare Straßenraumgliederung und einheitliches Auftreten führt zu einer attraktiven Erscheinung; Quelle: Stadt Arnberg



**Abb. 146:** Wasser als mögliches belebendes Element in der City



**Abb. 147:** Event zur Belebung der City

## 8.3

# Qualitätsoffensive Wohnen & Flächenmanagement

### Ziele des Leitprojektes

- Einbettung in eine Gesamtstrategie für den Wohnungsmarkt
- Abgestimmtes und partnerschaftliches Handeln von Stadtverwaltung und zentralen Wohnungsmarktakteuren
- Ermittlung der tatsächlichen quantitativen und qualitativen Entwicklungsbedarfe
- Kosten-Nutzen-Analyse der Einzelflächen vor der Einleitung von Entwicklungsmaßnahmen unter Einbeziehung der Herstellungs- und Unterhaltungskosten (z. B. der technischen und sozialen Infrastruktur) sowie von Steuereffekten durch die Einwohnerentwicklung, etwa im Zusammenhang mit dem kommunalen Finanzausgleich)
- Lenkung der Nachfrage auf Bestandspotenziale und Baulücken durch aktives Flächenmanagement sowie Attraktivierung und Aufwertung der Bestandsquartiere
- Profilbildung des Wohnungsmarkts durch gezielten Neubau zielgruppengerechter und tragfähiger Ergänzungen
- Konsequente Umsetzung städtischer Planungsziele und aktive Ansprache potenzieller Investoren und Nutzer

### Kurzbeschreibung

Das quantitative Überangebot an Wohnraum in Wilhelmshaven verlangt eine nur noch behutsame und zielgerichtete Neuausweisung von Siedlungsflächen, um die Bestandssegmente nicht weiter unter Leerstandsdruck zu setzen. Zugleich bleibt es unabdingbar, auf spezifische qualitative Unterangebote mit Neubau bzw. Ersatzneubau in den Entwicklungsräumen und integrierten Lagen der Stadt zu reagieren, um Wilhelmshaven als attraktiven urbanen Wohnstandort am Meer zu profilieren. Die zunehmende Ausdifferenzierung der Lebensstile und die veränderten Ansprüche an den Wohnraum erfordern zudem eine gezielte Ergänzung vorhandener Wohnqualitäten. Derzeit ziehen neu in die Region ziehende Fachkräfte häufig nicht nach Wilhelmshaven, weil sie hier keine adäquaten Wohnangebote vorfinden.

Mit einem attraktiven, bedarfsgerechten Wohnangebot können solche Arbeitnehmer für den Wohnstandort Wilhelmshaven gewonnen werden und kann zugleich der Abwanderung entgegengewirkt werden. Insbesondere die Südseite bietet eine Wohnlage, mit der sich Wilhelmshaven von anderen Standorten in der Region in einzigartiger Weise unterscheidet. Hier gilt es, bei Projektentwicklungen einen guten Städtebau mit der richtigen Nutzungsmischung, einer hochwertigen Architektur und ansprechend gestalteten öffentlichen Räumen umzusetzen, um die guten Standortvoraussetzungen optimal zu nutzen. Die Bestandsbereiche der Südstadt sind darüber hinaus vorrangig aufzuwerten

Basis des Handelns muss ein Flächenmanagement sein, verbunden mit der Ermittlung der tatsächlichen Bedarfe und Baulandpotenziale. Unter Beachtung städtebaulicher Kriterien muss zudem

deren realistische Bewertung hinsichtlich der Entwicklungs- und Unterhaltungskosten erfolgen. Weiterhin gehört die Aufwertung der Bestandsquartiere zu den wichtigen, gleichzeitig zu verfolgenden Aufgaben, um Nachfrage und Investitionen verstärkt wieder in diese Bereiche zu lenken. Neben der Qualität des Wohnungsangebots kommt auch dem Wohnumfeld eine entscheidende Rolle bei der Standortwahl von Wohnungssuchenden zu.

### Qualitätsziele

- Vorrangiger Neubau in integrierten Lagen und Aktivierung von Nachverdichtungspotenzialen (Innenentwicklung hat Vorrang vor Außenentwicklung)
- Durch Neubau und Bestandsaufwertung Schaffung moderner und attraktiver Angebote im Segment „Urbanes Wohnen“ und „Wohnen am Wasser“ als Alleinstellungsmerkmale auf dem regionalen Wohnungsmarkt
- Entwicklung nur von tragfähigen Neubaugebieten, d. h. nur in integrierter Lage und bei positiver Kosten-Nutzen-Bewertung

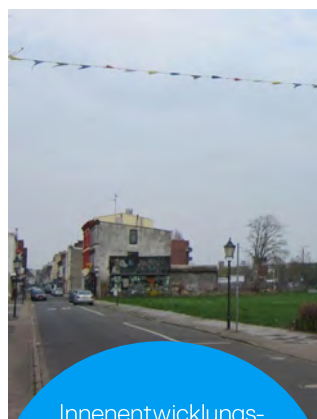
- Aufwertung des Wohnumfelds in Bestandsquartieren zur Verbesserung ihrer Lagequalitäten
- Qualitative Ergänzung des Wohnangebots in Wilhelmshaven mit modernen barrierefreien Angeboten für jede Zielgruppe („Jedem seine Wohnform“)
- Sicherstellung von Flächenentwicklung unter Berücksichtigung städtischer Ziel- und Gestaltungsvorstellungen



Abb. 148: Qualitätsvoller Geschosswohnungsbau



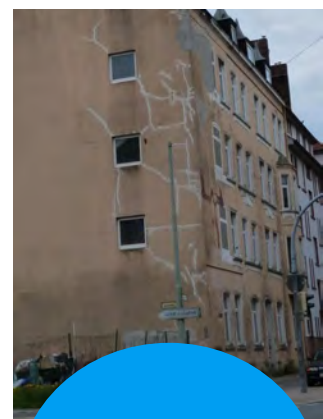
Angebotsüberhänge einfacher Wohnungen in Mehrfamilienhäusern



Innenentwicklungspotenziale und Unterangebot moderner, besonderer Wohnformen



Überangebot älterer Einfamilienhäuser in weniger gut integrierten Lagen



Leerstände & verwahrloste Immobilien

Abb. 149: Ausgangslage „Qualitätsoffensive Wohnen & Flächenmanagement“

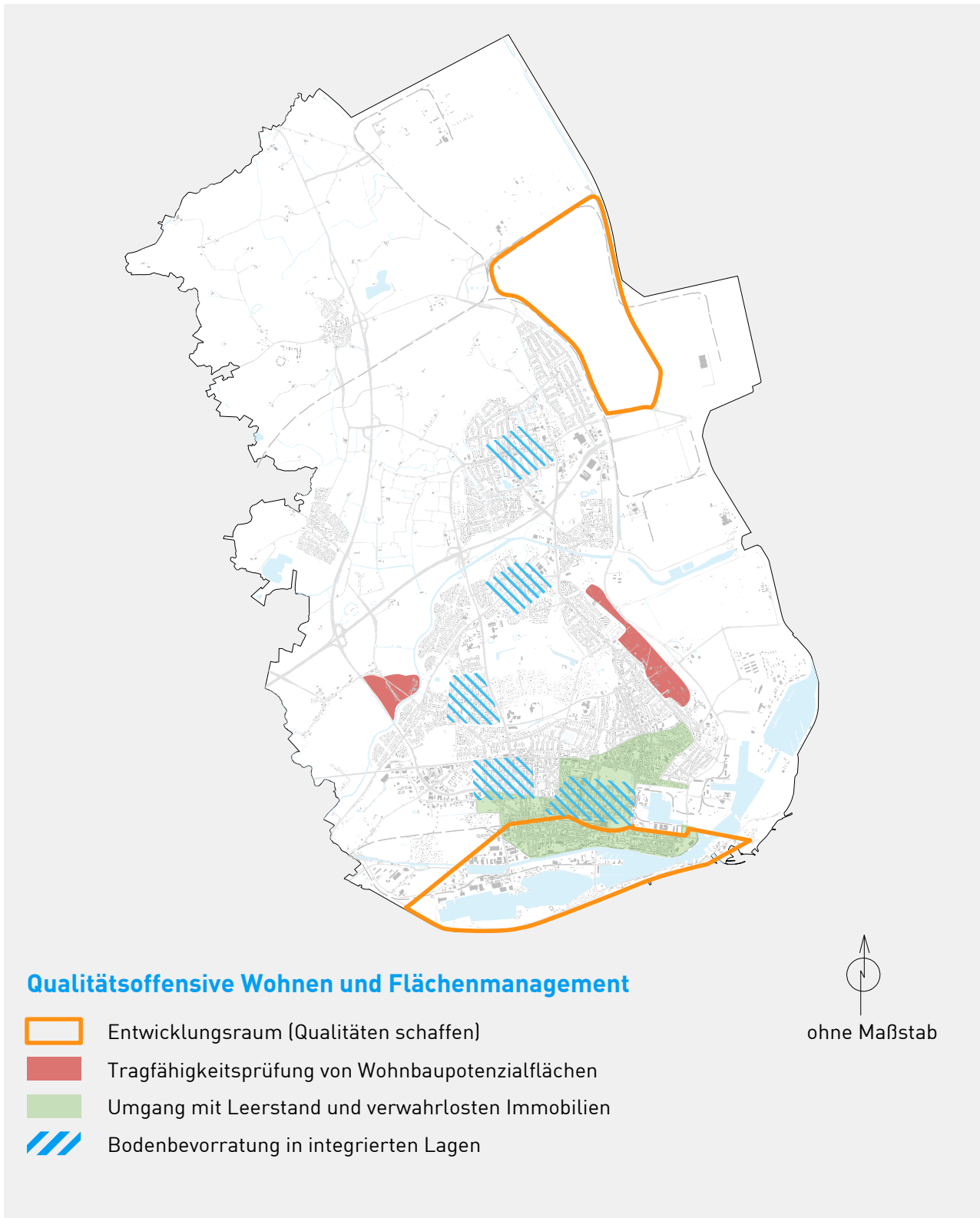


Abb. 150: Handlungsansätze für die Qualitätsoffensive Wohnen und das Flächenmanagement





**Abb. 151:** Floating Homes; Quelle: Bowcrest Marine Ltd.



**Abb. 152:** Moderner barrierefreier Geschosswohnungsbau



**Abb. 153:** Nachverdichtung in integrierter Lage mit Wasserbezug

## 8.4

# Grüne Netze

### Ziele des Leitprojektes

- Funktionale und gestalterische Verbesserung öffentlicher Grünflächen durch integrierte Freiraumkonzepte mit einer spezifischen Funktionszuweisung für Teilräume
- Verbindung von Parks, Grünflächen, Spielplätzen, Sportflächen, Kleingartenanlagen und Friedhöfen zu einem durchgängigen grünen Netz
- Schaffung von qualifizierten, fußläufig erreichbaren, generationengerechten Erholungs-, Bewegungs-, Spiel- und Kommunikationsräumen
- Verknüpfung von Freiraumgestaltung mit naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen („Natur in der Stadt“)
- Einrichtung eines Ausgleichsflächenpools für Kompensationsmaßnahmen und Lenkung der Maßnahmen in die Grünen Netze
- Berücksichtigung langfristiger Pflegekosten und Entwicklung abgestufter Hierarchien (von repräsentativen über naturnah gestaltete bis hin zu extensiv gepflegten Flächen)
- Entwicklung eines robusten Grundgerüsts Grüner Netze mit der Option ihrer schrittweisen Erweiterung

### Kurzbeschreibung

Wilhelmshaven als „Grüne Stadt am Wasser“ verfügt über zahlreiche Grünflächen im Stadtgebiet, die bereits heute vielfach vernetzt sind. Diese Verbindungen sollen ausgebaut und verstärkt werden, um ein zusammenhängendes Freiraumsystem innerhalb der Stadt mit einer Verbindung bis in die freie Landschaft zu schaffen. Das Grüne Netz soll Rückgrat eines Mobilitätsnetzes für Fußgänger und Radfahrer in der Stadt werden, mit der Möglichkeit, abseits des Straßenverkehrs die wichtigen Orte der Stadt zu erreichen. Darüber hinaus tragen die Freiräume in den Grünen Netzen zentral zur Wohnumfeldqualität bei. Daher ist auf eine ansprechende und gute Zugänglichkeit aus den angrenzenden Stadtteilen zu achten. Klar ablesbare Teilräume mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten, von Bewegung über Spiel und Sport bis hin zu Aufenthalt und Kommunikation, sind auszubilden.

### Qualitätsziele

- Vom Straßenverkehr ungestörte Bewegungsfreiheit im Grünen, zu Fuß oder mit dem Rad im Alltags- und Freizeitverkehr innerhalb der Stadt und in die Landschaft hinein („Grüne Routen“)
- Vernetzung grüner Teilräume, ggf. durch ergänzende „grüne Straßenräume“ (Wohnstraßen, Spielstraßen, Begegnungszonen usw.)
- Multifunktionale Gestaltung von Freiräumen mit Angeboten für Spiel, Sport, Bewegung, Aufenthalt, Selbstdarstellung, Kommunikation und Naturerfahrung
- Einzigartigkeit und Prägnanz von Teilräumen, einladende Gestaltung und Pflege der Freiräume, Vermeidung belanglos wirkender Räume
- Gute Verknüpfung von Wohngebieten, Zentren und wichtigen Einrichtungen mit den Freiräumen
- Sichere und barrierefreie Zugänglichkeit der

Freiraumstrukturen unter Ausschluss von Angsträumen

- Berücksichtigung spezifischer Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen (Bar-

rierefreiheit, Ruhemöglichkeiten, Orientierung usw.)

- Klärung der Verantwortlichkeiten für Flächenpflege, -unterhalt und -kontrolle



Abb. 154: Ausgangslage Grüne Netze

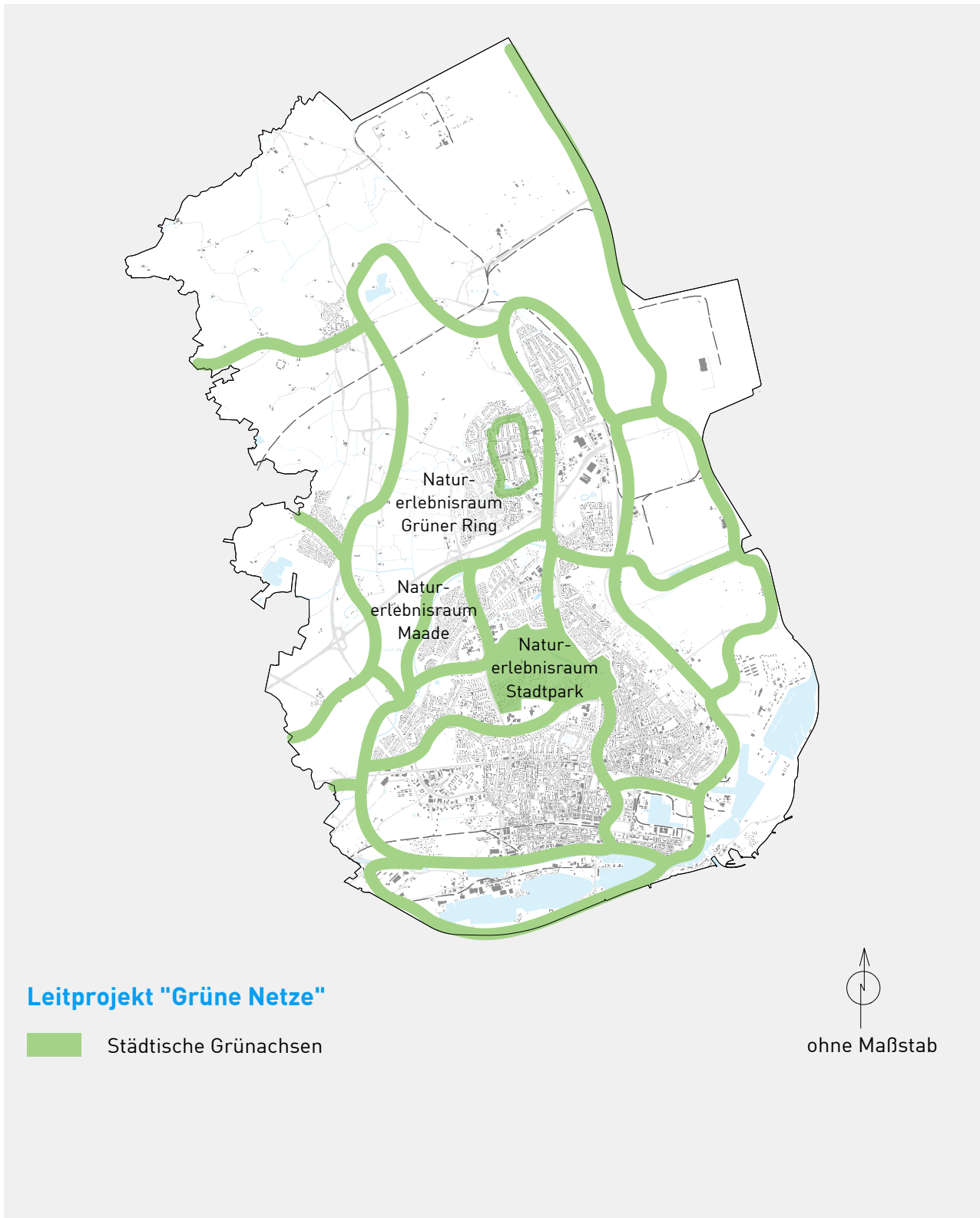


Abb. 155: Langfristige Entwicklungsperspektive für die Grünen Netze



**Abb. 156:** Attraktive Wegeverbindung abseits des Autoverkehrs



**Abb. 157:** Aktueller Weg durch den Rüstringer Stadtpark



**Abb. 158:** Aufenthaltsqualität im Grünen Netz

## 8.5

# Voslapper Groden

### Ziele des Leitprojektes

- Zwei grundsätzliche Perspektiven des weiteren Umgangs: Entwicklung zum Wirtschaftsstandort oder Erhalt des Schutzgebietsstatus
- Zwingende Berücksichtigung der Vorgaben des Niedersächsischen Naturschutzgesetzes (u. a. Überprüfung, ob die Fläche zwingend zur Ansiedlung benötigt wird und ob zumutbare Alternativen nicht zur Verfügung stehen)
- Entwicklung der Fläche ausschließlich für Ansiedlungen mit hoher regionaler Wertschöpfung und zur gezielten Clusterergänzung
- Aufstellung von Entwicklungskonzepten nur in Verbindung mit einem Ausgleichskonzept und mit Aussagen zu Qualitätszielen, Clusterbildung, Gliederung der Fläche usw.
- Entwicklung von Industrie und Gewerbe nur bei Einhaltung eines abgestuften Störgrads zum Siedlungsbereich und bei Erhalt von Grünvernetzungen
- Entscheidungsfindungen in einem transparenten Verfahren, unter Bereitstellung aller wesentlicher Sachinformation und unter Beteiligung einer breiten Öffentlichkeit

### Kurzbeschreibung

Die Flächen des Voslapper Groden (Nord und Süd) sind laut Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen sowohl Vorranggebiet für hafensorientierte wirtschaftliche Anlagen als auch ausgewiesenes EU-Vogelschutzgebiet (Teil des europaweiten Schutzsystems Natura 2000, vgl. Kapitel 4.5). Diese besondere Situation ergab sich daraus, dass der Bereich erst Anfang der 1970er-Jahre eingedeicht und zum Groden wurde, um Flächen für Industrieansiedlungen zu gewinnen. Da diese aber nie erfolgten, entwickelte sich aufgrund der Nichtnutzung auf den Flächen eine Artenvielfalt mit günstigen Lebensbedingungen insbesondere für geschützte Vogelarten. Dadurch wurden die Flächen zu einem wichtigen Brut-, Durchzugs- und Überwinterungsgebiet für Zugvögel und in der Konsequenz in den Jahren 2006 bzw. 2007 unter Naturschutz gestellt.

Da eine Ansiedlung hafensorientierter Industrie- und Gewerbeanlagen somit nur unter den strengen Voraussetzungen des § 34c Abs. 3 u. 5 NNatG möglich ist, ergeben sich aus rechtlicher Sicht zwei zentrale Prüffragen:

- Ist es aus zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses notwendig, hafensorientierte Industrie- und Gewerbeanlagen auf den Flächen anzusiedeln?
- Besteht keine zumutbare Alternative zur Ansiedlung, um den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle zu erreichen?

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses ergeben sich zunächst aus der Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Wilhelmshaven durch Ansiedlung hafensorientierter Unternehmen. Deren Betriebsflächen benötigen den direkten Zugang zum seeschifftiefen Wasser über Seebrücken

und den angrenzenden JadeWeserPort. Für Norddeutschland, den strukturschwachen Küstenraum und die Region Wilhelmshaven ist die erfolgreiche Nutzung geeigneter Standorte von herausragender Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung.

Da die hafennahen Flächen eine besondere Lagegunst aufweisen, bestehen unter großräumigen Gesichtspunkten zu den festgelegten Vorrangflächen keine zumutbaren Alternativen. Inwieweit eine Inanspruchnahme durch einzelne konkrete Vorhaben als alternativlos zu bewerten ist, ist auf der Projektebene der jeweiligen Ansiedlungsvorhaben unter Berücksichtigung der im Einzelfall möglicherweise als Alternativstandort verfügbaren Flächen zu beurteilen.

Werden Projekte in den Gebieten zugelassen, so sind zudem entsprechende Maßnahmen zu treffen, die den Zusammenhang des europäischen Verbundnetzes Natura 2000 erhalten. Dafür werden umfangreiche Ausgleichsflächen als Ersatz für die zerstörten Lebensräume benötigt. Das Land Niedersachsen verfolgt den Ansatz einer möglichst frühzeitigen Ermittlung und Entwicklung von Gebieten zur Kohärenzsicherung („Kohärenzgebiete“) für den Voslapper Groden. Die Kohärenzgebiete müssen dieselben wertbestimmenden Merkmale aufweisen wie die beiden bestehenden Vogelschutzgebiete, sodass sie mittelfristig deren Funktion im ökologischen Netz Natura 2000 übernehmen können.



**Abb. 159:** JadeWeserPort; Stadtarchiv Wilhelmshaven



**Abb. 160:** Voslapper Groden

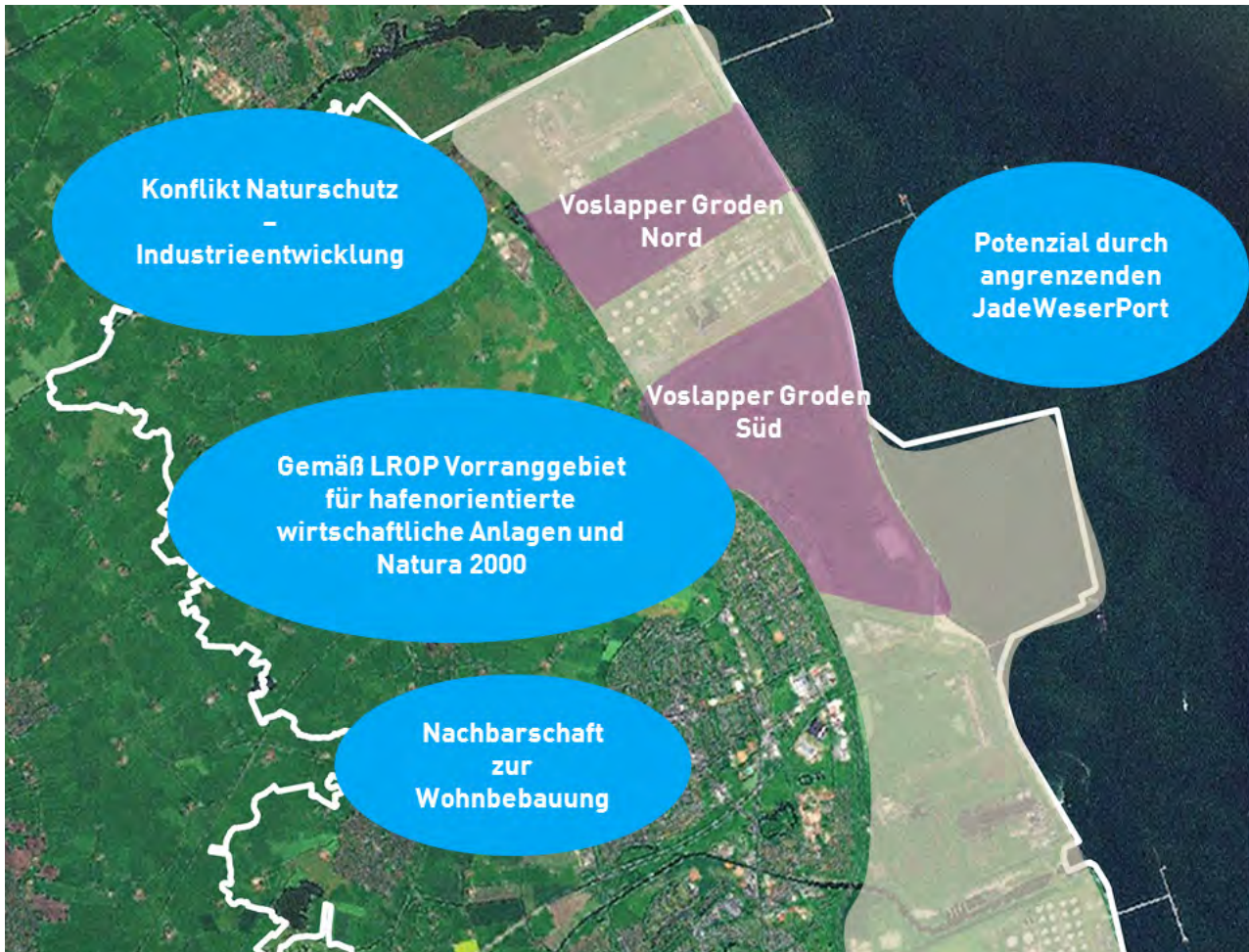


Abb. 161: Ausgangslage Voslapper Groden

### Perspektive 1: Ausbau des Wirtschaftsstandorts Voslapper Groden

Aufgrund des schwerwiegenden Eingriffs, des damit verbundenen hohen Aufwands und des erheblichen Konfliktpotenzials einer Flächenentwicklung sollte diese über die rechtlichen Anforderungen hinaus nur für Industrie- und Gewerbebetriebe angegangen werden, deren konkret anstehende Ansiedlung einen erheblichen Beitrag zur regionalen Wertschöpfung leistet und die eine besonders wertvolle Ergänzung der Wilhelmshavener Wirtschaftscluster bewirken. Zugleich sind die Belange des angrenzenden Wohngebiets durch Festlegung eines abgestuft zulässigen Störgrades der angestrebten Nutzung zu berücksichtigen

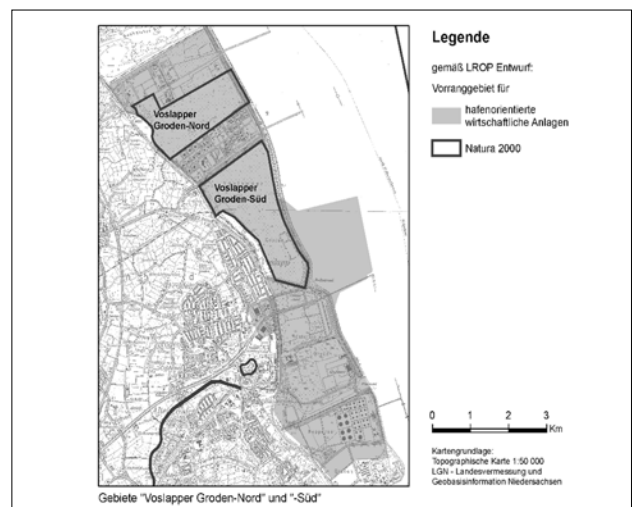


Abb. 162: Darstellungen des Landesraumordnungsprogramms; Quelle: LROP 2008



## Perspektive 2: Erhalt des Schutzgebiets Voslapper Groden

Soweit keine Ansiedlungsvorhaben für den Bereich in Aussicht sind bzw. die Aktivierung alternativer Flächenpotenziale im Industrie- und Gewerbegebiet von Wilhelmshaven möglich erscheint, sind die

Schutzgebiete des Voslapper Grodens zum Schutz der Lebensraumansprüche der dort vorkommenden, wertbestimmenden Vogelarten zu erhalten und zu sichern.

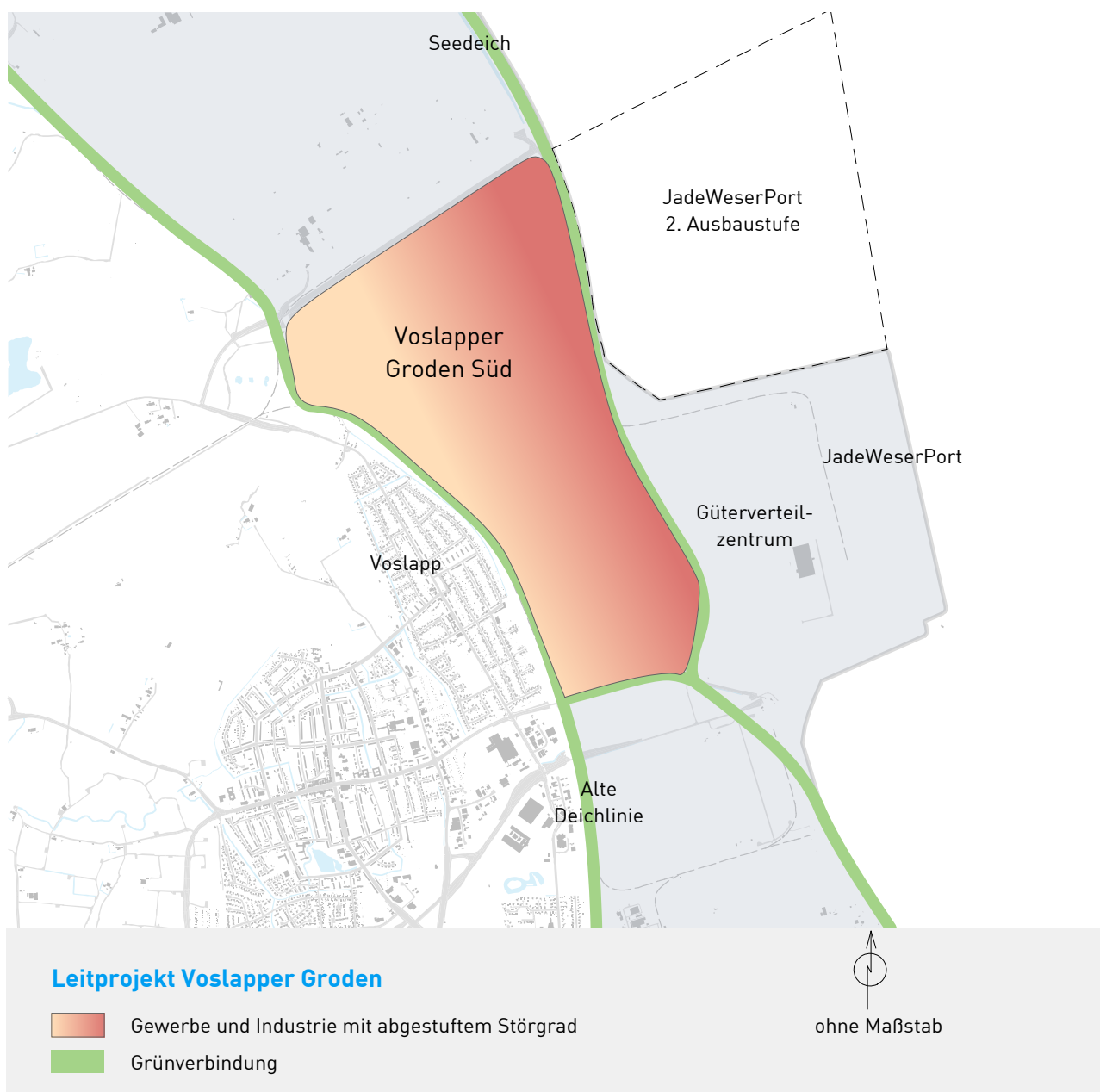


Abb. 163: Perspektive Wirtschaftsstandort Voslapper Groden



# 9.0

## Ausblick: Prozessgestaltung und Monitoring



## 9.0

# Ausblick: Prozessgestaltung und Monitoring

Der integrierte Stadtentwicklungsplan Step Plus ist unter großer Beteiligung von Bürgerschaft, Stadtverwaltung und weiteren wichtigen lokalen Akteuren entstanden. Als langfristig angelegte Grundlage zur Steuerung der Stadtentwicklung richtet sich der Step Plus vorrangig an Politik und Stadtverwaltung, soll aber auch gezielt andere wichtige Akteure in der Umsetzung ansprechen und einbinden. Als informelles Instrument entfaltet der Stadtentwicklungsplan keine rechtsverbindliche Wirkung. Mit dem Beschluss des Rates

dient er aber Verwaltung und Politik als Leitfaden für zukünftiges Handeln. Step Plus ist zudem für die Stadtplanung im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch als städtebauliches Entwicklungskonzept bei allen Planungen, einschließlich der Erarbeitung eines neuen Flächennutzungsplans für die Stadt Wilhelmshaven, zu berücksichtigen. Als verlässlicher Rahmen für das Handeln privater Akteure und für deren Investitionsentscheidungen ist eine solche Planungssicherheit unerlässlich

## 9.1

# Prozessgestaltung

Step Plus steckt mit den formulierten Zielen, Handlungsfeldern und Leitprojekten den Rahmen der Stadtentwicklung für die nächsten 20 Jahre ab und zeigt konkrete Strategieansätze für die Umsetzung auf. Die mehr als 60 skizzierten Maßnahmen sind als Anregung für das jeweils festzulegende detaillierte Arbeitsprogramm zu verstehen. Eine erfolgreiche Umsetzung setzt voraus, dass die formulierten übergeordneten Entwicklungsziele und Leitlinien sowie die Stadtentwicklungsziele der einzelnen Handlungsfelder beachtet werden.

Zum Erfolg des Step Plus trägt die zügige Umsetzung erster Maßnahmen bei. Insbesondere die Zukunftsaufgaben müssen in Form der Leitprojekte zeitnah und strukturiert mit ausreichenden Ressourcen angegangen werden. Die Umsetzung des Step Plus wird dabei ein gutes Zusammenspiel von Politik, Verwaltung und lokalen Akteuren erfordern. Alle Akteure müssen den eingeschlagenen Weg der Kommunikation konsequent weiterver-

folgen, um gemeinsam die Ziele zu erreichen. Die Verwaltung wird dabei in zunehmendem Maße die Rolle eines Impulsgebers und Moderators übernehmen. Die Einbindung von Bürgerschaft, Unternehmen und Zivilgesellschaft sowie die Generierung neuer Finanzierungsmöglichkeiten werden das Bild der modernen Stadtentwicklungspolitik prägen müssen. Das gute Zusammenspiel von Fachbereichen der Stadtverwaltung, die Abstimmung von Zielen und Maßnahmen sowie die Einbeziehung lokaler Akteure wird den Umsetzungsprozess des Step Plus und die Qualität der Ergebnisse wesentlich bestimmen.

Im Sinne des ganzheitlichen Ansatzes einer integrierten Stadtentwicklung bedarf es einer Organisationsstruktur, um das Zusammenwirken der jeweils in Einzelverantwortung stehenden Maßnahmen zu gewährleisten und zu koordinieren. Hierfür muss innerhalb der Stadtverwaltung zeitnah die Gesamtsteuerung von Step Plus geklärt und als

Aufgabe zugewiesen werden. Zu dieser Aufgabe zählen zudem die Verwaltung zentraler Mittel zur Finanzierung des Prozesses und das laufende Prozessmonitoring. Aufgrund der übergreifenden Bedeutung des integrierten Stadtentwicklungsplans sollte zudem eine regelmäßige Information und Koordination auf der Leitungsebene der Verwaltung erfolgen, wie sie sich bereits im Rahmen der Aufstellung des Step Plus bewährt hat.

Zur weiteren Fortführung der erfolgreichen Einbindung von Akteuren der Stadtgesellschaft wird vorgeschlagen, für die regelmäßige Beratung und Abstimmung einen Beirat für Stadtentwicklung einzurichten (siehe Maßnahme G.2). Neben einer Informations-, Beratungs- und Kontrollfunktion soll dieser Beirat mit seinen Mitgliedern auch dazu dienen, gemeinsames Handeln der unterschiedlichen Akteure abzustimmen und eigene Maßnahmen anzustoßen. Aufgrund der unterschiedlichen fachlichen Schwerpunkte der Arbeitsgruppen bietet es sich an, diese in die jeweilige inhaltliche Verantwortung der hauptsächlich berührten Fachbereiche in der Verwaltung zu geben, während die Gesamtorganisation an einer Stelle gebündelt werden sollte. Um Überschneidungen zu vermeiden, können die Arbeitsgruppen ggf. auch mit bereits bestehenden Gremien zusammengelegt werden.

Der Beirat für Stadtentwicklung, bestehend aus den fortgeführten fachlichen Arbeitsgruppen des Step Plus Prozesses, sollte jeweils regelmäßig zu den verschiedenen Fachthemen tagen, einmal im Jahr könnte zudem eine gemeinsame Tagung zur Reflexion der Jahresbilanz erfolgen.

Bei Stadtentwicklungsthemen und -projekten von zentraler Bedeutung bietet es sich zudem an, unter der Dachmarke Stadtentwicklungsanhörung über die anstehenden Themen und Projekte vor breiter Öffentlichkeit zu informieren und Meinungen sowie Anregungen abzufragen. Entsprechende Veranstaltungen können von Anzahl, Umfang und Format individuell den Anforderungen angepasst werden.

Bereits bei der Aufstellung des Stadtentwicklungskonzepts hat sich ein großes und zum Teil kontroverses Interesse der Bürgerinnen und Bürger gezeigt. Die Einbindung und Information der Öffentlichkeit muss daher zentraler Bestandteil der weiteren Stadtentwicklung sein. Erste Impulsmaßnahmen sind zudem zügig anzugehen und umzusetzen, um zeitnah vorzeigbare Ergebnisse der Stadtentwicklung zu erzielen. Diese sollten im Rahmen einer aktiven Öffentlichkeitsarbeit vermittelt werden, um die Akteure für eine weitere Einbindung in den Umsetzungsprozess zu motivieren.

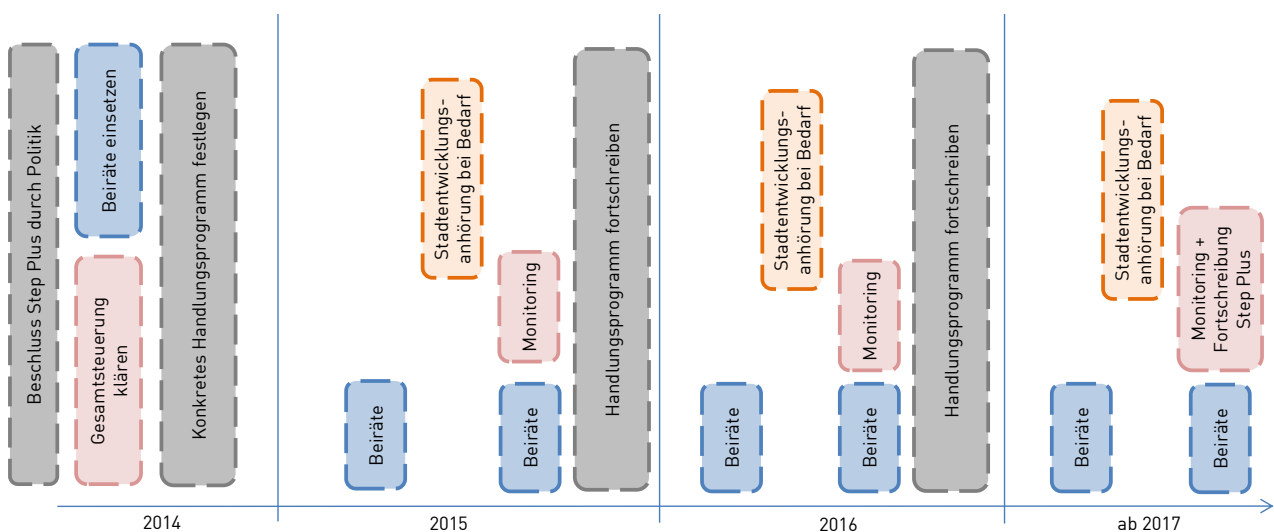


Abb. 164: Rahmenterminplan für die Step Plus Begleitung

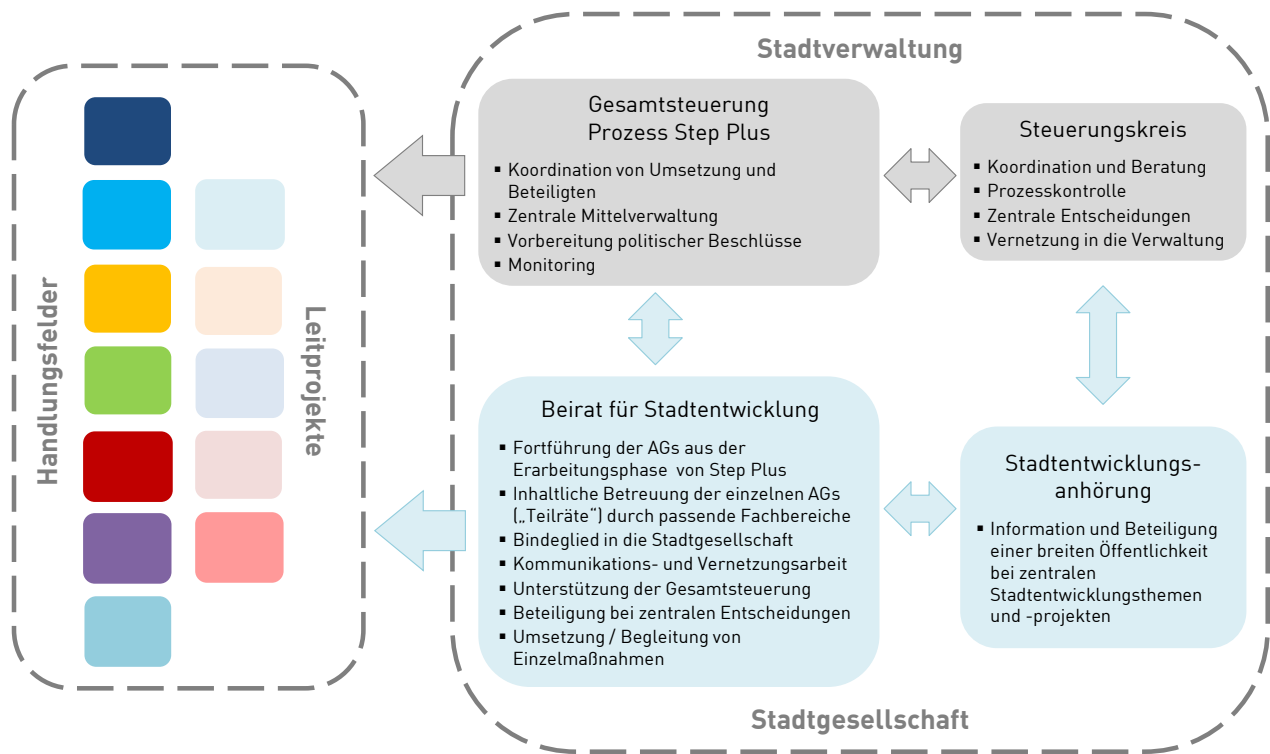


Abb. 165: Vorschlag einer Organisationsstruktur zur Umsetzung des Step Plus

## 9.2

### Monitoring

Die zielgerichtete Umsetzung des Step Plus ist über die Entwicklung und Durchführung eines Monitoring-Konzeptes abzusichern. Da Stadtentwicklung laufend vor neuen Herausforderungen steht, die aus permanent sich verändernden demografischen, wirtschaftlichen und sozialen Verhältnissen resultieren, ist eine laufende Beobachtung der Entwicklung und ggf. eine Anpassung des Step Plus zudem unerlässlich.

Beim Monitoring wird die tatsächliche Entwicklung in den Handlungsfeldern und Leitprojekten dokumentiert und den Zielsetzungen des ISEK gegenübergestellt. Sowohl Erfolge als auch

Handlungsbedarfe können so identifiziert werden. Ein jährliches Kurz-Monitoring sollte fester Bestandteil bei der Umsetzung des Step Plus sein und in größeren Abständen um ein umfangreicheres Monitoring ergänzt werden, das auch mit einer Fortschreibung des Step Plus verbunden werden kann. Ein Monitoring ist darüber hinaus mittlerweile verpflichtend für die Bewilligung zahlreicher Fördermittel, beispielsweise auch von Städtebauförderungsmitteln. Für das entsprechende Monitoring legen Bund und Länder die jeweils zugrunde liegenden Indikatoren fest. Die Erhebung erfolgt über ein elektronisches Monitoring-Verfahren (eMo).

Wichtige quantitative Ansätze für ein Monitoring liegen in der vergleichenden Beobachtung der Entwicklung soziostruktureller Daten im Verhältnis zur Region oder zu anderen ausgesuchten Vergleichskommunen (z. B. Bevölkerungszahl, Altersstruktur, Wanderungsbewegungen, Quote der SGB II-Empfänger), aber auch hinsichtlich der Leerstandsentwicklung sowie bezüglich von Preisentwicklungen auf dem Wohnungsmarkt und im Einzelhandel, von Flächennutzungen oder bei der Bau- und Sanierungstätigkeit.

Neben der Betrachtung quantitativer Daten der Entwicklung ist der regelmäßig zwischen Verwaltung und Politik unter Beteiligung des Beirats abzustimmende Projekt- und Maßnahmenplan der erste Gradmesser für eine erfolgreiche Umsetzung. Die qualitative Reflexion von Projektständen, eine Einschätzung des Gesamtstandes und die Identifizierung vorhandener Umsetzungshindernisse ist von hoher Bedeutung. Diese Reflexion muss in praxistauglichen Zeitintervallen unter Einbeziehung der Beiräte für Stadtentwicklung erfolgen. Für verwaltungsinterne Reflexionen bietet sich der eingesetzte Steuerungskreis an. Die Dokumentation des Projektfortschritts dient auch dazu, die Öffentlichkeit kontinuierlich einzubinden und über Erfolge und Fortschritte frühzeitig zu informieren.

Wichtige Fragestellungen im Zusammenhang mit dem qualitativen Monitoring sind u. a.:

- Wurden die formulierten Ziele erreicht? Welche Fortschritte sind in der Stadt erkennbar?
- Warum wurden Ziele ggf. nicht erreicht? Worin liegen Umsetzungshindernisse und wie können diese beseitigt werden?
- Welche Maßnahmen und Projekte wurden angegangen? Wie ist der jeweilige Prozessfortschritt? Gibt es Verzögerungen im Zeitplan? Warum wurden Maßnahmen ggf. nicht umgesetzt?
- Welche Missstände und städtebaulichen Probleme wurden bereits behoben?
- Sind die vorgeschlagenen Maßnahmen noch sinnvoll oder haben sich Prioritäten verschoben? Sind neue Maßnahmen notwendig?
- Sind Anpassungen bei der Zeitplanung oder bei den Zielen notwendig?
- Welche Akteure sind ggf. stärker einzubinden?
- Welche veränderten Rahmenbedingungen oder Abhängigkeiten sind zu berücksichtigen?
- Gewährleistet die gewählte Organisations- und Prozessstruktur eine effiziente Bearbeitung der Einzelmaßnahmen?

## 9.3

---

### Fazit

Der Stadtentwicklungsplan Step Plus zeigt die zentralen Perspektiven für die zukünftige Weiterentwicklung von Wilhelmshaven auf. Dabei handelt es sich um ein Konzept, das in seiner Erarbeitung auf einer sehr breiten Beteiligung von Öffentlichkeit und zentralen Akteuren basiert, die in ihrem Umfang für Wilhelmshaven bisher einmalig war. Im Ergebnis verfügt die Stadt über einen Stadtentwicklungsplan, der ein großes Spektrum von Ansätzen, Zielen und Maßnahmen zusammenführt und fachliche Basis des weiteren Handelns ist.

Als informelles Instrument entfaltet Step Plus dabei keine rechtsverbindliche Wirkung. Mit Beschluss des Rates dient er der Verwaltung und Politik aber als Leitfaden für zukünftiges Handeln und bietet darüber hinaus auch einen verlässlichen Rahmen für private Akteure und Investitionen.

Step Plus definiert mit den Handlungsfeldern und Leitprojekten die Schwerpunkte und Ausrichtung

der Stadtentwicklung in Wilhelmshaven für die nächsten Jahre. Die Umsetzung und das Erreichen der angestrebten Ziele wird aber nur dann erfolgreich sein, wenn in Zukunft die Handlungsleitlinien berücksichtigt und angewandt werden.

Step Plus formuliert dafür Ziele und beschreibt Lösungswege. Diese gilt es in Politik und Verwaltung zu konkretisieren, weiterzuentwickeln und im Alltag anzuwenden. Alle Akteure müssen dabei den eingeschlagenen Weg der Kommunikation weiter verfolgen, denn Wilhelmshaven steht erst am Anfang eines Prozesses der Umsetzung.

Step Plus ist zudem die strategische Grundlage für die Erarbeitung des neuen und rechtlich erforderlichen Flächennutzungsplans für die Stadt Wilhelmshaven. Die im Step Plus erarbeiteten Entwicklungsziele sind hier auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung zu verankern, da sie dort in vielfältiger Weise zum Tragen kommen.