



Abschlussbericht

Erstellung eines Konzeptes „grün-blaue
Verbindungswege Innenstadt – Südstrand“
in Wilhelmshaven

Februar 2026

Wie können Innenstadt und Südstrand verbunden werden?

Der vorliegende Abschlussbericht beschreibt zunächst die Ausgangslage und die städtebauliche Analyse, die zur Entwicklung von drei komplementären Varianten führte. Diese Varianten wurden abgewogen und intensiv mit der Stadtgesellschaft diskutiert. Daraus ergibt sich eine übergeordnete Vision. Diese Vision ist ein Zusammenspiel an räumlichen und funktionalen Maßnahmen, welche die Verbindung zwischen Innenstadt und Südstrand stärken kann.

0

HINTERGRUND

1

ANALYSE

Städtebauliche Untersuchung
Defizite und Potenziale

10-21

2

IDEE

Drei Routen - Drei Atmosphären
Online-Umfrage

22-29

3

ARBEITSMODELLE

Arbeitsmodelle mit verschiedenen Schwerpunkten
Beteiligungsworkshop

30-45

4

VISION

Masterplan

46-53

5

MASSNAHMEN

Maßnahmenübersicht
Maßnahmenkatalog

54-81

ANHANG

82-93



CATALEYA



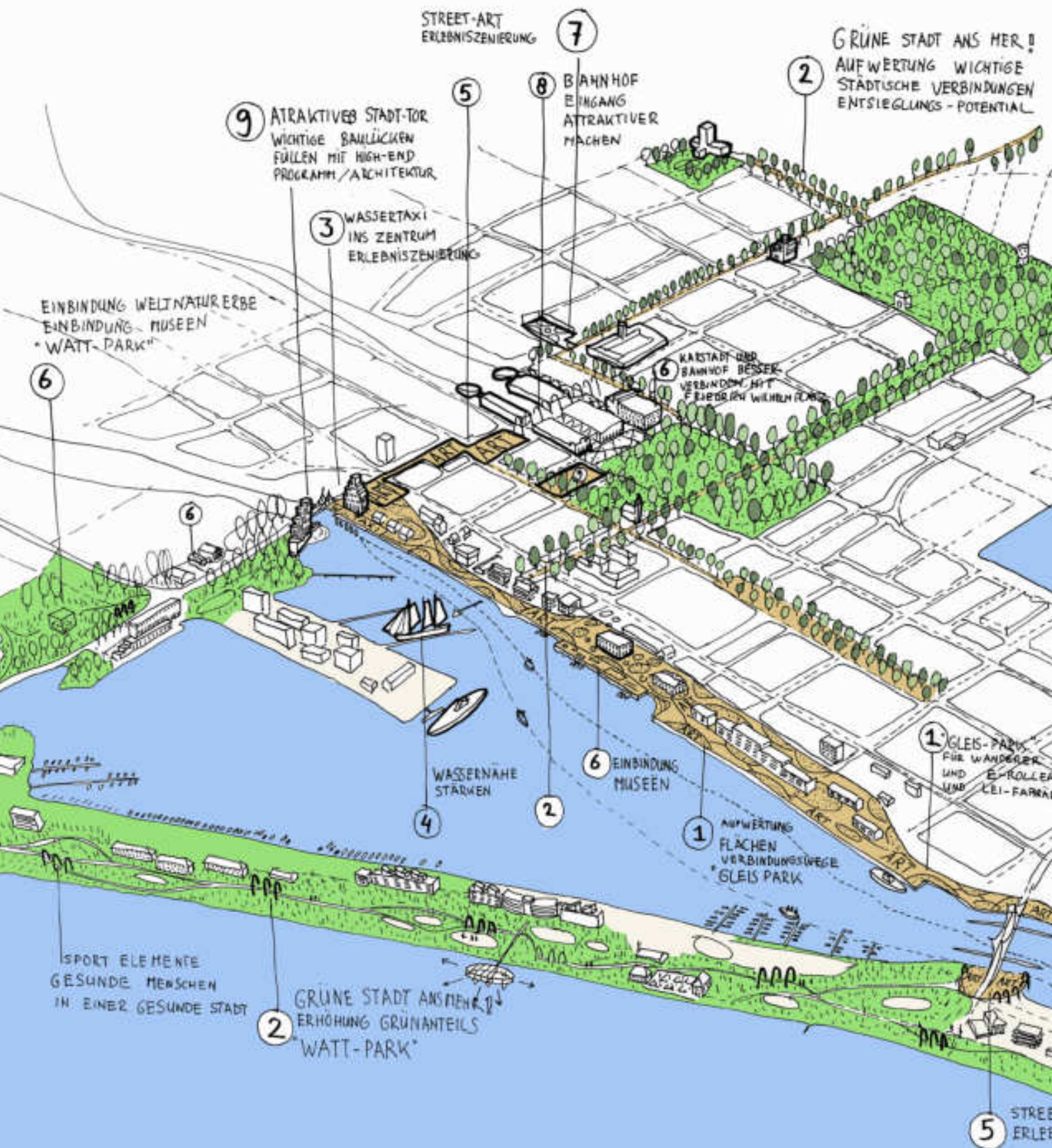
COCKTAILBAR
SHISHA LOUNGE

Xuan Anh Blumen
Anfertigung für alle Gelegenheiten

0

HINTERGRUND





Hintergrund

Wilhelmshavens Innenstadt steht vor großen Herausforderungen. Die vorliegende Konzeptstudie zur verbesserten Anbindung zwischen Innenstadt und Südstrand dokumentiert die Analyse, die Konzeptfindung und zeigt konkrete Lösungsansätze, die der Stadt helfen, langfristig lebenswert und damit erfolgreich zu sein.



Wie fast alle Innenstädte in Deutschland befindet sich auch die Wilhelmshavener Innenstadt im Umbruch. Vor dem Hintergrund zunehmender Leerstände, sinkender Besucher- und Umsatzzahlen sowie mangelnder Aufenthaltsqualität **sinkt die Attraktivität der Stadt** und es besteht Handlungsbedarf.

Die Nähe zum Meer ist in der Wilhelmshavener Innenstadt derzeit kaum erlebbar. Im Gegensatz dazu erfreut sich der Südstrand sowohl bei Einheimischen als auch bei Touristinnen und Touristen großer Beliebtheit und gilt als eines der prägenden Aushängeschilder der Stadt. Allerdings ist die **Nähe zum Meer rund um die Wilhelmshavener Innenstadt derzeit kaum spür- bzw. erlebbar.**

Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Wilhelmshaven ein umfassendes Integriertes Innenstadtkonzept (CIMA, 2023) entwickeln lassen. Dieses Konzept wurde auf Basis einer breiten Bürgerbeteiligung erstellt und dient als strategische Grundlage für innovative Maßnahmen zur Stärkung der Innenstadt, zur Steigerung ihrer Attraktivität sowie zur Förderung ihrer Zukunfts- und Widerstandsfähigkeit.

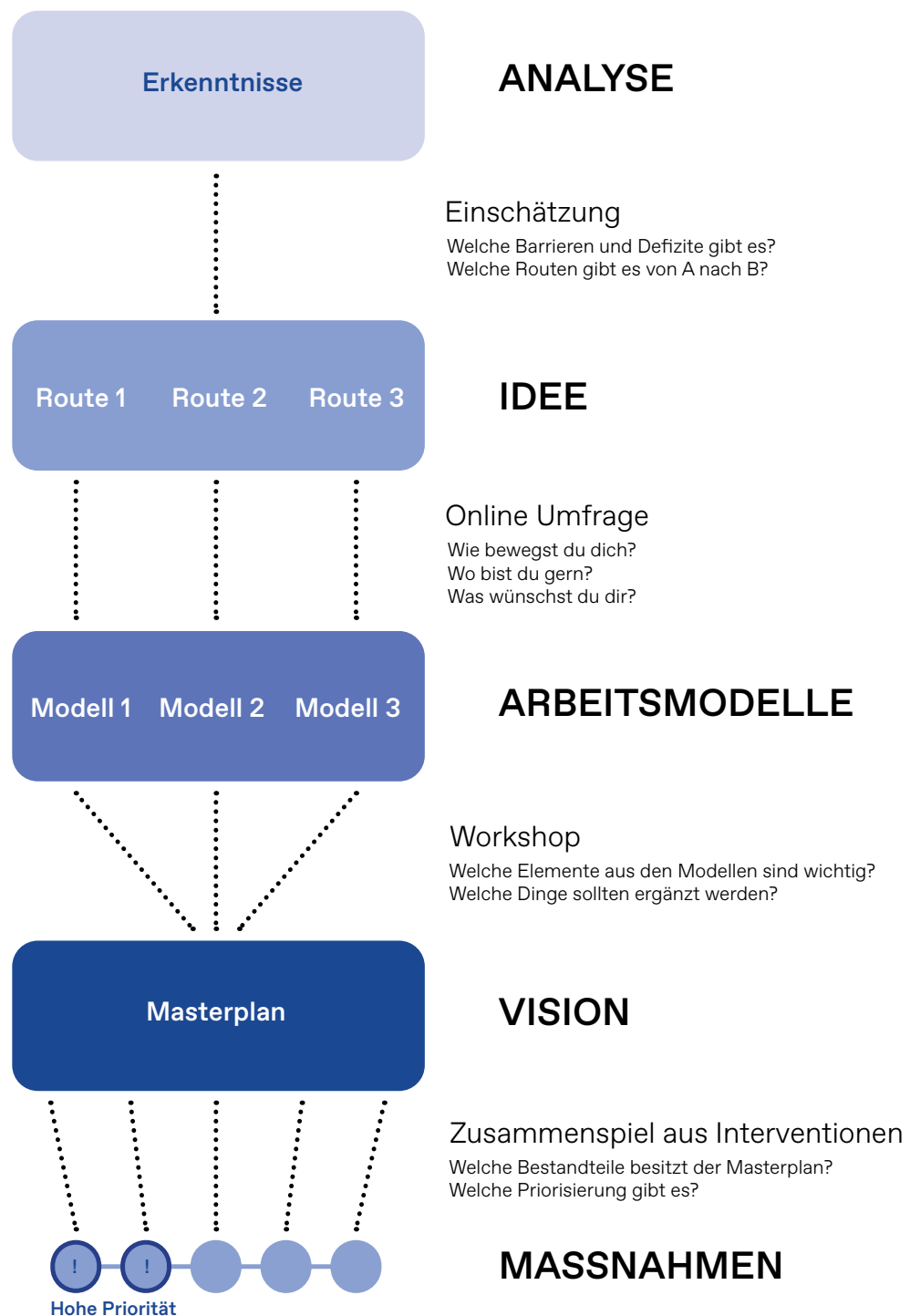
Ein zentrales Ergebnis des Konzeptes ist die Identifizierung einer **besseren räumlichen und gestalterischen Verbindung zwischen Innenstadt und Südstrand als übergeordnete Maßnahme**. Darüber hinaus verstehen wir die Aufgabe nicht nur als gestalterische oder räumliche Herausforderung, sondern als strategische städtebauliche Programmierung. Ziel ist es, **funktionale und inhaltliche Bezüge zwischen Innenstadt und Südstrand zu stärken und so langfristig neue Nutzungsimpulse, Synergien und Identitäten** zu schaffen, die über reine Freiraumgestaltung hinausgehen. Dabei spielt auch die reiche Geschichte und Identität Wilhelmshavens eine zentrale Rolle.

Die Finanzierung erfolgt über das Förderprojekt *WILHELMS UrbanFARM*, das Mittel für eine zukunftsorientierte und nachhaltige Weiterentwicklung der Innenstadt bereitstellt.

Methode

Die Erarbeitung dieser Konzeptstudie erfolgt in logisch aufeinanderfolgenden Schritten.

Auf die Analyse über die Ideenfindung zum Konzept und Vision folgt ein Maßnahmenkatalog, der die Bestandteile des Masterplans in Einzelmaßnahmen definiert. Bei der Erstellung des Konzepts wurde besonderen Wert auf die Beteiligung der Stadtgesellschaft gelegt.







1

ANALYSE



Eigentlich ein perfektes Paar!

Die touristischen Funktionen konzentrieren sich am Südstrand, während die Innenstadt vor allem vom Einzelhandel geprägt ist. Zwischen beiden Bereichen besteht eine deutliche räumliche Trennung, verstärkt durch den Bahnhof als Barriere. Parallel zum Wasser verlaufende Straßenbarrieren erschweren den Zugang und verhindern Sichtbezüge zum Meer.

Obwohl die Stadt mit ihrer historischen Bebauung, der Lage am Wattenmeer und einem großen Grünbestand attraktive Qualitäten bietet, konzentrieren sich viele Tourist*innen ausschließlich auf den Museumshafen und meiden die Innenstadt sowie andere Teile der Stadt. Dafür gibt es aus städtebaulicher Perspektive sowohl räumliche als auch funktionale Gründe. Bei der räumlichen Betrachtung geht es um Verbindungen und Sichtachsen, bei der funktionalen um Anzugsorte. Die Wechselwirkung aus guten Verbindungen und attraktiven, verteilten Funktionen mit unterschiedlichen Aufenthaltsqualitäten macht eine Stadt lebendig und erfolgreich.

Museumshafen und Innenstadt wären ein perfektes Paar - wären sie nicht räumlich und funktional voneinander getrennt! Das folgende Kapitel befasst sich mit den Barrieren der Stadt und schafft eine Grundlage, um diese zu überwinden.

a) Räumlich

Wilhelmshaven verfügt über besondere Potenziale durch seine Lage am Meer, den großen Innenhafen und den Banter See. Dennoch prägen zahlreiche räumliche Defizite die Stadt und schränken ihre Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität erheblich ein:

- Fehlende Sichtbeziehung zwischen Innenstadt und Wasser, insbesondere vom Bahnhof und der Rheinstraße zum Großen Hafen (Abb. 5)
- Orientierung erschwert durch unklare oder fehlende Beschilderung – Besucher*innen finden den Weg zum Wasser oft nicht intuitiv (Abb. 8)
- Kaiser-Wilhelm-Brücke nicht barrierefrei und überlastet durch gleichzeitige Nutzung von Autos, Radfahrenden und Fußgänger*innen (Abb. 7)
- Bahnhof als räumliche Barriere: trennt Innenstadt/Börsenplatz und Rheinstraße, erschwert direkte Verbindungen und mindert die Aufenthaltsqualität



Valoisplatz bietet wenig Aufenthaltsmöglichkeiten und ist stark versiegelt. Die Erdgeschosse sind verschlossen.



Die Wegführung vom Hafen zum Hauptbahnhof wirkt diffus



Barrieren zum Weg auf dem Fliegerdeich

- Verkehrsstruktur zwischen Innenstadt und Museumshafen hemmend: viel ruhender Verkehr, schmale Gehwege, fehlende Radwege
- Großer Innenhafen als zentrale Barriere zwischen Fliegerdeich/Südstrand und Innenstadt/Bahnhof/Rheinstraße sowie Bontekai

b) Funktional

Neben den räumlichen Barrieren beeinflussen auch funktionale Defizite die Attraktivität und Nutzbarkeit der Innenstadt. Sie betreffen vor allem Angebotsvielfalt, Aufenthaltsqualität und Freizeitmöglichkeiten. Fehlende Anreize und unzureichende Infrastruktur führen dazu, dass zentrale Bereiche nicht als lebendige Orte wahrgenommen werden:

- Leerstand und ein Rückgang der Angebotsqualität prägen das Stadtbild. Das Angebot ist nicht mehr vielseitig und attraktiv genug, weder für Einwohner*innen noch für Besucher*innen.
- Gastronomische Angebote sind begrenzt, Öffnungszeiten oft zu kurz und Ruhetage überschneiden sich, was die Aufenthaltsqualität einschränkt.
- Grünflächen wirken ungepflegt und verwildert, was die Aufenthaltsqualität deutlich mindert.
- Plätze wie Valoisplatz und Gotthilf-Hagen-Platz sind stark versiegelt, wenig begrünt und insgesamt wenig einladend – obwohl sie eine ideale Verbindung zwischen Bahnhof und Wasserkante darstellen könnten (Abb. 4).
- Im Freizeitbereich fehlen insbesondere attraktive Angebote für Jugendliche und junge Erwachsene.

c) Fazit

Wilhelmshaven verfügt über große Potenziale, doch räumliche Barrieren und funktionale Defizite schwächen die Verbindung zwischen Innenstadt und Museumshafen. Um die Stadt attraktiver und zukunftsfähig zu machen, müssen Verbindungen gestärkt, öffentliche Räume aufgewertet und die Angebotsvielfalt erweitert werden. Ziel ist eine durchgängige, erlebnisorientierte Stadtstruktur, die sowohl Einwohner*innen als auch Gäste anspricht.



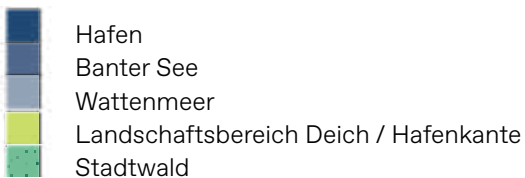
Historisch wertvolle aber nicht barrierefrei zugängliche
Kaiser-Wilhelm-Brücke



Nur wenige Wegweiser unterstützen die Orientierung zwischen
Innenstadt und Südstrand



Verschiedene Materialien lassen den Stadtraum unruhig wirken

**Gewässer & Freiraum**

Hafen

Banter See

Wattenmeer

Landschaftsbereich Deich / Hafenkante

Stadtwald



Banter See Park

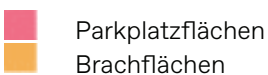
Kleingarten

Innerstädtische Grünfläche

Spielplatz

*Viele bestehende
Grünflächen,
allerdings oft
ungenutzt &
schlecht vernetzt*

*Das Wasser ist
das historisch und
räumlich
prägende
Element der Stadt*

**Flächenpotentiale**

Parkplatzflächen

Brachflächen

*Viele prominent
gelegene
Brachflächen*

*Viele Parkplätze,
die räumliche
Barrieren bilden
und das Auto
dominant machen*



- | | | | |
|--|---------------------|--|---------------------------------|
| | Historische Gebäude | | Denkmal / Statue |
| | Wattenmeer Denkmal | | Alte Eisenbahn |
| | Brücke | | Identitätsstiftende Wasserkante |

Südstadt stark geprägt durch Gründerzeitliche Gebäude mit Marinebezug

Historische Deichbrücken klammern den Großen Hafen ein



- | | | | |
|--|----------------------------|--|---------------|
| | Hotellerie | | Hobby / Sport |
| | Gewerbe | | Bildung |
| | Sehenswürdigkeit | | Leerstand |
| | Gastronomie | | Geschäft |
| | Wohnen (tlw. Mischnutzung) | | Parkgarage |
| | Arbeiten | | Marine |
| | Kulturstätte | | |

Einzelhandel geclustert in Innenstadt. Großer Leerstand!

Touristische Sehenswürdigkeiten sammeln sich um den Großen Hafen



 Parkplatz PKW
 Fahrbahn PKW
 Fahrbahn Bus

 Bushaltestelle (mit 300m Radius)
 ZOB

*Flächenintensive
und hohe
Präsenz des
motorisierten
Individualverkehrs*

*Gut verteiltes
ÖPNV-Netz,
allerdings zu
geringer Frequenz
an Fahrten*



Radfahrer*innen

Vom Bahnhof zum Südstrand führen **zwei empfehlenswerte Radwege**: über **Valoisplatz**, Jadeallee und **Fliegerdeich** (ca. 2,8 km, 8 Min., wenige Kreuzungen) oder über Ebert- und **Rheinstraße** sowie die **Kaiser-Wilhelm-Brücke** (ca. 2,4 km, 8 Min., urbaner, mehr Knotenpunkte).

*Schnell durch die
Südstadt, gemüt-
lich & atmosphä-
risch über den
Fliegerdeich*

*Auch Friedrich
Wilhelm Platz und
Jachmannstraße
stark genutzt*



Abb. 1: Bewegungserfassung, Strava heat map



Aktive Mobilität (bewegend)

Platzfläche / Promenade
Fußweg
Primärer Radweg



Sekundärer Radweg
Wegweiser

Bontekai und Südstrandpromenade sind frequentiert. Viele öffentliche Räume, wie Valoisplatz wirken nicht einladend

Fahrradinfrastruktur ist im schlechten Zustand & lückenhaft



Fußgänger*innen

Vom Bahnhof zum Südstrand führen **zwei bedeutsame Wegeverbindungen**: Über **Valoisplatz** und **Bontekai** (ca. 2,4 km, 32 Minuten) oder über **Jadeallee** und **Fliegerdeich** (ca. 2,9 km, 43 Minuten) mit weiter Aussicht über das Wattenmeer.



Abb. 2: Bewegungserfassung, Strava heat map

Schnell über den Bontekai oder gemütlich über den Fliegerdeich

Das Wasser als starker Anziehungspunkt





Barrieren und Defizite

Im Untersuchungsgebiet schränken **zahlreiche räumliche Barrieren** die Durchlässigkeit des Stadtraums ein. Trennend wirken insbesondere Gökerstraße, Virchowstraße, Straße Südstrand und Rheinstraße. Eine markante Zäsur bilden zudem Bahnhof und **Gleisanlagen mit wenigen Querungsmöglichkeiten**.

Ehemalige Gleise am Bontekai, Zäune entlang von Bontekai und Fliegerdeich sowie die nicht barrierefreie Kaiser-Wilhelm-Brücke begrenzen zusätzlich den Zugang zum Wasser und zum Großen Hafen.

Hinzu kommen **psychologische Barrieren**: Friedrich-Wilhelm-Platz und angrenzende Grünflächen gelten ebenso wie die Brachfläche an der Ecke Ebertstraße/ Virchowstraße, der Valoisplatz und der Gotthilf-Hagen-Platz als **Angsträume**.

Der Bontekai ist von der Südstadt aus nur an wenigen Stellen zugänglich

Keine Aufenthaltsqualität im Süden des Großen Hafens. Fehlender Link zwischen Hafen & Wattenmeer

- Flächiges Parken
- Innerstädtische Brachflächen
- Fehlende Interaktion EG-Zonen & öff. Raum
- Existierender Fußgängerbereiche
- Fehlender Bezug zum Wasser
- Fehlende Barrierefreiheit
- Physische Barrieren
- Unterbrochene Grünstrukturen
- Angstraum Friedrich-Wilhelm-Platz
- Dominanz des MIV
- Leerstand



*Grünstrukturen
erkennen, stärken
und verbinden!*

*Prominente öffentliche
Räume gestalterisch
aufwerten und
bespielen!*

*Mehr Beziehun-
gen zwischen der
Stadt und dem
Wasser schaffen!*

Potentiale nutzen!

Das Untersuchungsgebiet verfügt über zahlreiche Grünflächen mit hohem Entwicklungspotenzial sowie Chancen zur Stärkung und Erweiterung von Grünverbindungen. Zusätzlich bieten Brachflächen und großflächige Parkplatzareale Potenziale für neue Nutzungen und eine Aufwertung des öffentlichen Raums.

Das orthogonale Straßennetz des historischen Stadtkerns ermöglicht eine Verbesserung der Wegebeziehungen. Identitätsstiftende Gebäude sowie bestehende Fußgängerbereiche wie die Südstrandpromenade und die Plätze südlich des Bahnhofs bilden wichtige Ansatzpunkte für eine stärkere Vernetzung und qualitative Aufwertung.





2

IDEE



Drei Routen - Drei Atmosphären

Unterschiedliche Nutzergruppen bewegen sich auf unterschiedlichen Pfaden. Drei exemplarische Routen werden untersucht, da sie eine vielschichtige Vernetzung zwischen Bahnhof und Südstrand sichtbar machen. In ihrem Zusammenspiel können sie eine Strategie aufzeigen, die beide Orte stärker miteinander verknüpft.

Im Rahmen der Analyse wurde deutlich, dass zur Überbrückung der Distanz zwischen dem Bahnhof und dem Südstrand grundsätzlich drei Wege genutzt werden können:

- A) durch die Stadt,
- B) entlang des Hafens oder
- C) entlang des Meeres.

Die Routenwahl kann je nach Bedarf und Nutzergruppe verschieden sein.

Die Verbindung durch die Stadt, beispielsweise durch die Südstadt entlang der Rheinstraße, bietet eine schnelle Überbrückung, ist jedoch vergleichsweise unspektakulär. Es kann davon angenommen werden, dass diese Verbindung die schnellste aller drei Routen ist.

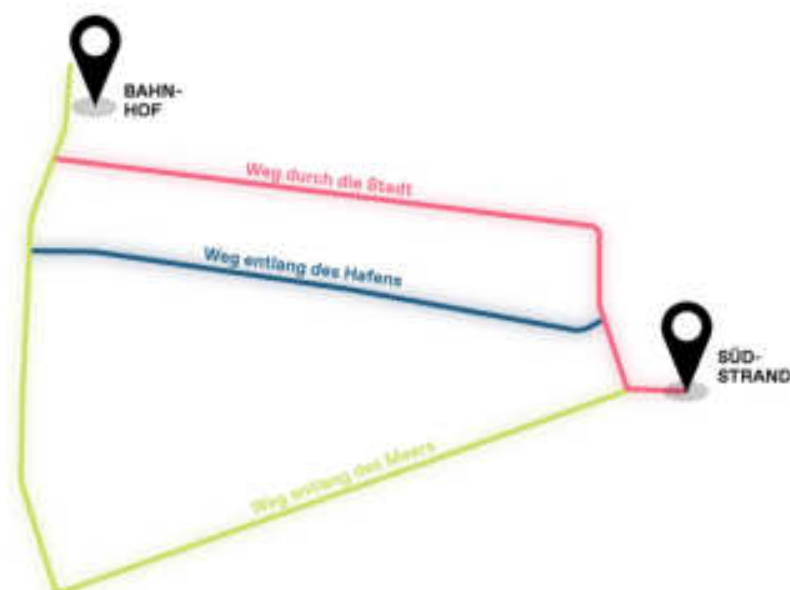
Die Route entlang des Hafens, beispielsweise über den Bontekai, ist ebenso direkt, verläuft allerdings über die Hafenpromenade und durch eine völlig andere Atmosphäre als entlang der urbanen Rheinstraße.

Der Weg über die Wiesbadenbrücke und den Fliegerdeich ist die längste Überwindung zwischen der Innenstadt und dem Südstrand. Diese Route kann bewusst atmosphärisch und gemütlich wahrgenommen werden.

Jede Verbindung besitzt eigene Qualitäten:

Tourist*innen möchten möglichst schnell ans Wasser und bewegen sich daher in Richtung Hafen oder Jadebusen. Anwohner*innen, die ihre Stadt gut kennen, wollen schnell von A nach B gelangen und bevorzugen womöglich eher den direkten Weg durch die Südstadt über die Rheinstraße.

Die drei erläuterten Routen verlaufen durch ein **repräsentatives und breites räumliches Spektrum und sprechen alle sich bewegenden Nutzergruppen** zwischen der Innenstadt und dem Südstrand an. Die vertiefende Untersuchung hiervon bildet die Grundlage für das vorliegende Konzept.



Drei Wege zwischen Bahnhof & Südstrand



Ergebnisse durch Online-Umfrage

Um mehr über den Untersuchungsbereich zu erfahren, wurde eine Online-Umfrage gestartet. Über die App „**Swipocratie**“ beantworteten Interessierte drei Wochen lang im September Fragen dazu, wie sie sich fortbewegen, wo sie sich gerne aufhalten und welche Orte sie meiden. Mit über 2.600 Teilnehmenden entstand ein repräsentatives Stimmungsbild, das einen wertvollen Beitrag zur weiteren Ausarbeitung lieferte.

Die städtebauliche Analyse lieferte eine wertvolle Grundlage zur Ideenfindung. Die **Stadtgesellschaft** kann mit ihrer eigenen Expertise das Wissensspektrum jedoch bedeutend erweitern, weswegen eine besonders **niedrigschwellige Umfragemethode** per App gewählt wurde.

Ergebnisse:

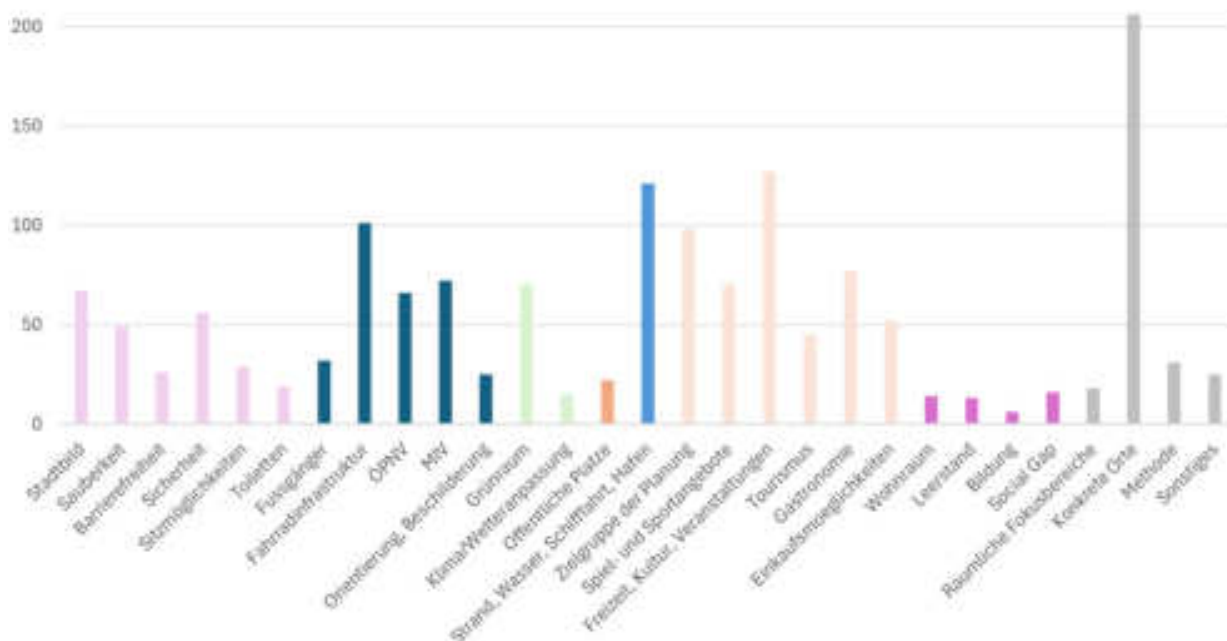
Bei den Teilnehmenden handelt es sich überwiegend um Einwohner*innen, was bei der Interpretation der Ergebnisse berücksichtigt werden sollte. Die Wahrnehmung der aktuellen Situation zeigt ein klares Bild: Während die **wassernahen Bereiche überwiegend positiv** bewertet werden, schneiden die **Bereiche rund um den Bahnhof und den Valoisplatz deutlich schlechter** ab. Das Mobilitätsverhalten der Teilnehmenden wirkt insgesamt sehr vielfältig. Über die Antworten hinweg wird deutlich, dass ein großes Interesse an einer **gepflegten, grünen Stadt** besteht.

Die Auswertung der Freitextantworten zeigt, dass **vor allem die Fahrradinfrastruktur** im Fokus

steht – von der Sanierung bestehender Wege über die Trennung von Geh- und Radverkehr bis hin zu einem vernetzten Radwegenetz mit Anbindung an Nachbarorte. Häufig genannt wurden zudem **Wünsche rund um Strand, Wasser und Hafen**, etwa ein Sandstrand, bessere Zugänge für Wassersport und eine stärkere Verbindung zur Innenstadt.

Weitere Schwerpunkte sind **Freizeit, Kultur und Veranstaltungen**, darunter ein Weihnachtsmarkt am Meer, mehr **Angebote für junge Erwachsene**, aufgewertete Spielplätze sowie zusätzliche **Gastronomie am Bontekai und Südstrand**. Auch **Verbesserungen im ÖPNV** – insbesondere eine bessere Anbindung des Südstrands, höhere Taktung und mehr Sicherheit – wurden gefordert.

Darüber hinaus thematisierten die Teilnehmenden Barrierefreiheit, Sicherheit, Stadtbildpflege, Grünpflege, bessere Orientierung sowie die Belebung der Innenstadt mit weniger Leerstand, bezahlbarem Wohnraum und einem stärkeren Stadtimagen.



Anzahl der Freitextantworten nach Kategorie

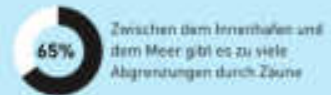
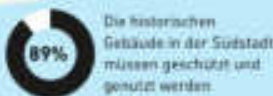
Was denken die Einwohner über die Verbindung zwischen Innenstadt und Südstrand?

Im Sommer 2025 wurde die Meinung der Einwohner, Anwohner und Besucher von Wilhelmshaven mithilfe des Onlinetools Swipocratie eingeholt.

WIRTSCHAFT
WILHELMS
HAVEN

Wünsche

2642
Teilnehmer



Alter

14 J.

2%

15 - 23 J.

11%

24 - 35 J.

22%

36 - 50 J.

26%

51 - 70 J.

36%

71 J. +

5%

Einwohner oder Besucher

Einwohner/in von Wilhelmshaven

81%

Einwohner/in aus der näheren Umgebung

14%

Übernachtungsgast aus dem Ausland

1%

Übernachtungsgast aus Deutschland

3%

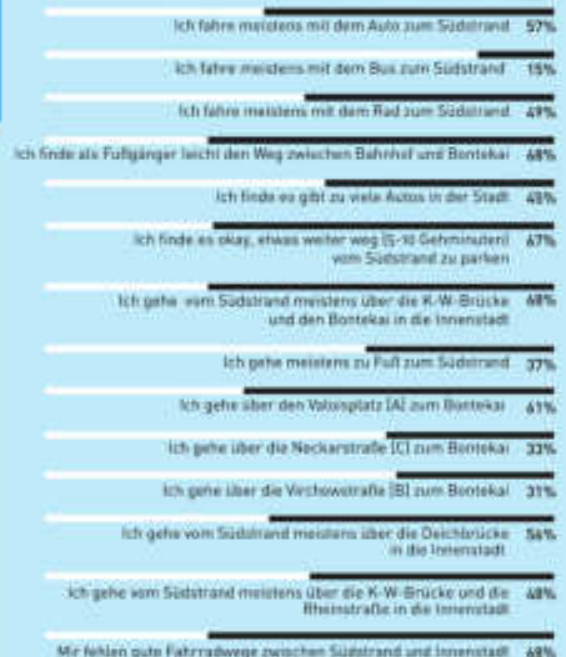
Urlaubsgast aus der Region (bis 50 km)

1%

Heutige Situation

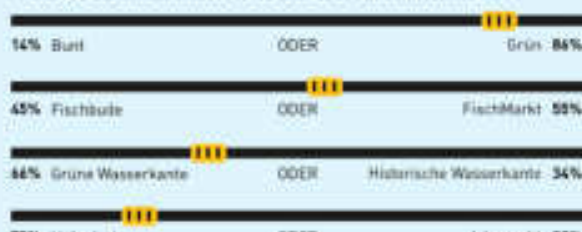


Mobilität

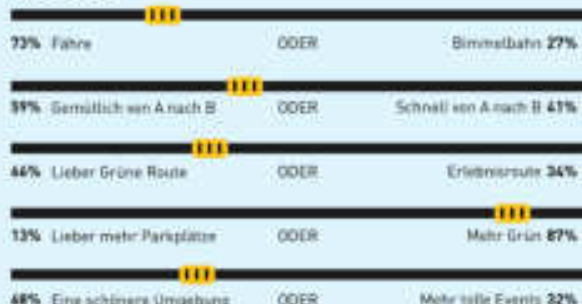


swipocratie

Was passt in Zukunft besser zu Wilhelmshaven?



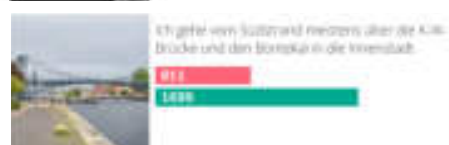
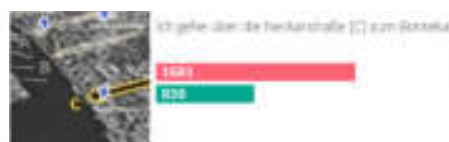
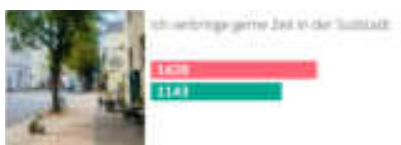
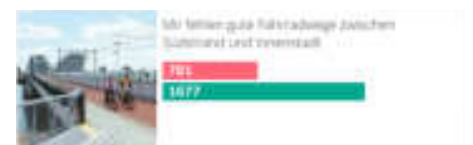
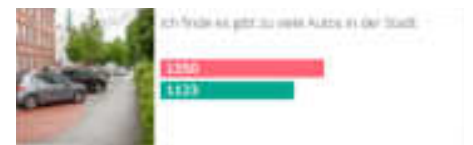
A oder B?



Fragenkatalog der Online Umfrage

Wo bist du gern?

Wie bewegst du dich?

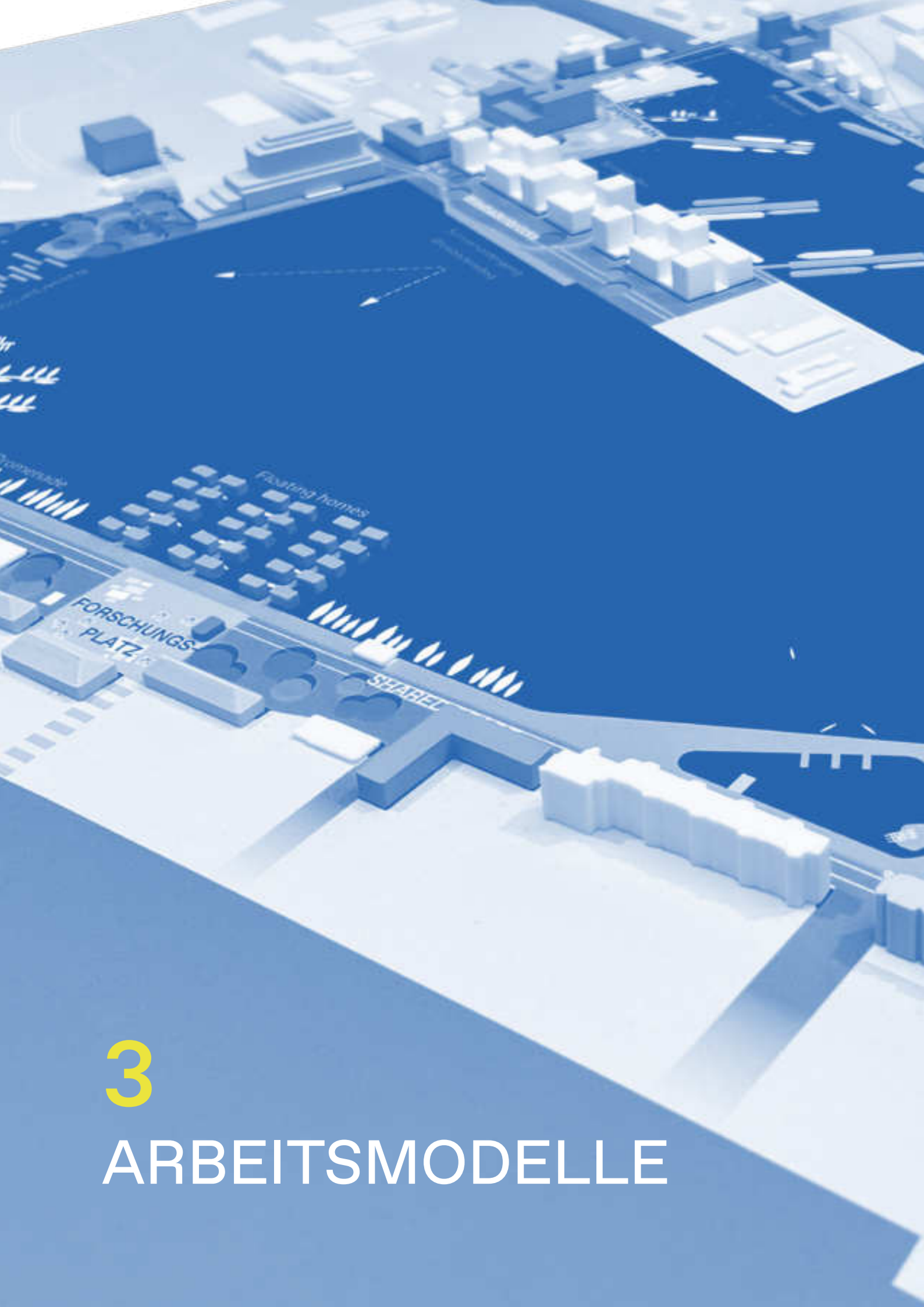


Was wünschst du dir?



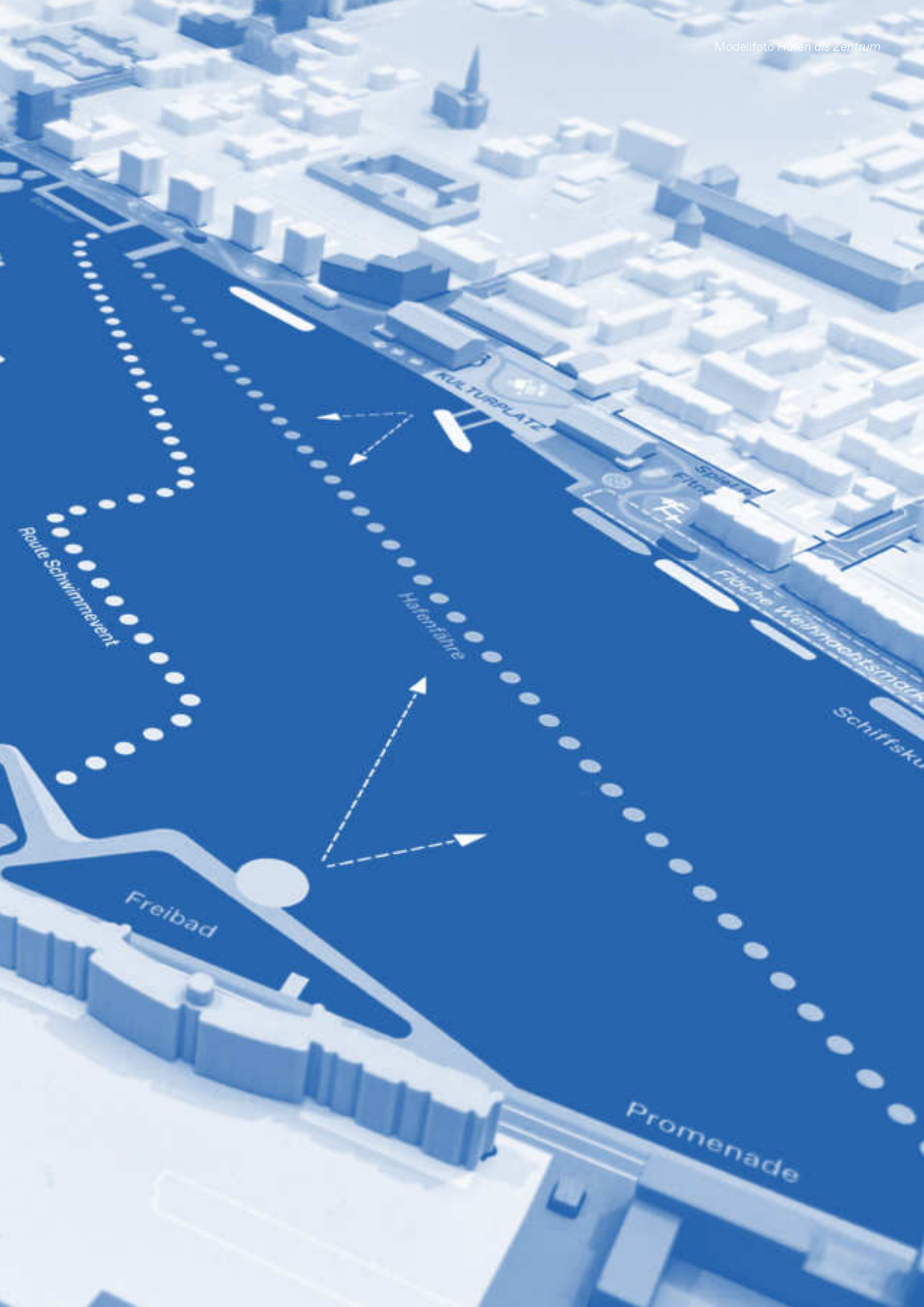
Was passt in Zukunft besser?





3

ARBEITSMODELLE



Drei Modelle mit verschiedenen Schwerpunkten

Die untersuchten Routen und die anschließende Online Umfrage lieferten die Grundlage für die Erstellung dreier Arbeitsmodelle, die nun miteinander diskutiert werden. Jedes Modell ist individuell formuliert und bewusst zugespitzt programmiert, um die jeweiligen Potenziale sichtbar zu machen. Die Vision entsteht letztlich aus dem Zusammenspiel ausgewählter Elemente aller drei Modelle.

Ziel des vorliegenden Konzepts ist es, alle Nutzergruppen der Stadt gleichermaßen anzusprechen. **Entsprechend wird es nicht -die eine- Verbindung zwischen Bahnhof und Südstrand geben.** Vielmehr steht das **Zusammenspiel mehrerer Bewegungsrouten** im Vordergrund, das eine flexible und attraktive Überbrückung zwischen beiden Orten ermöglicht. Erst die Auswahlmöglichkeit zwischen unterschiedlichen Wegen macht die Verbindung lebendig und qualitativ. Das Zusammenspiel der drei Modelle bildet die Grundlage für eine ganzheitliche Strategie, die Innenstadt und Südstrand stärker miteinander verzahnt.

Durch die Zuspitzung werden Handlungsoptionen, Chancen und auch Konflikte erkennbar, die in einem späteren Schritt in einer integrierten Vision zusammengeführt werden können.

Die Modelle dienen als **Werkzeuge zur Schärfung von Qualitäten, zur Anregung von Diskussionen und zur Ableitung strategischer Entwicklungsrichtungen.** Die Vision entsteht

letztlich aus dem Zusammenspiel ausgewählter Elemente aller drei Modelle.

Die *Kulturhistorische Achse* betont die städtebaulichen und architektonischen Qualitäten entlang der Rheinstraße.

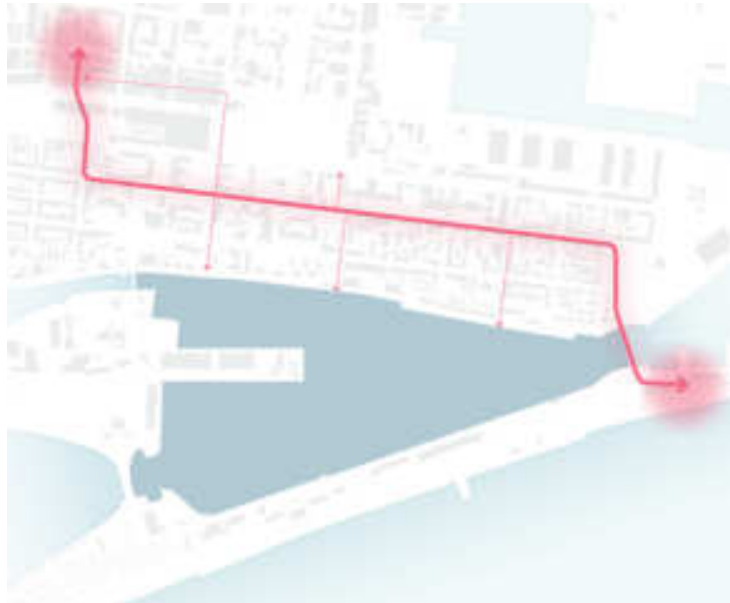
Der *Hafen als Zentrum* interpretiert den Hafenraum als maritimes Erlebnis und aktives urbanes Zentrum.

Der *Grüne Ring* schafft eine landschaftliche Verbindung und rückt die Freiräume als zusammenhängendes, grünes Band in den Fokus.

Die drei Modelle werden anhand von fünf zentralen Bewertungskriterien gegenübergestellt. Diese systematische Gegenüberstellung verdeutlicht die jeweiligen Stärken der Konzepte und zeigt auf, wie sie sich perspektivisch zu einem ganzheitlichen Leitbild für Wilhelmshaven verbinden lassen, das ein **möglichst vielfältiges Spektrum räumlicher, funktionaler und sozialer Qualitäten** abbildet.

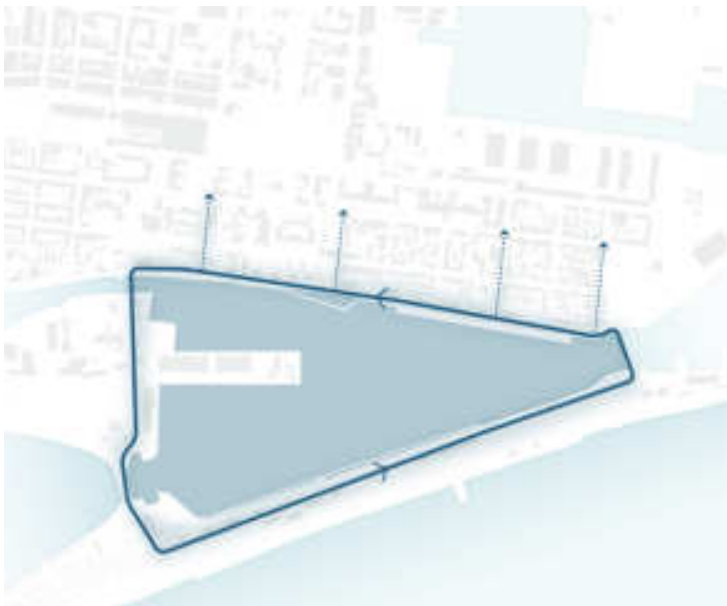


Abb. 4: Historische Wilhelmshavener Südstadt, Ende des 19. Jahrhunderts



1 Kulturhistorische Achse

- ✓ Aktivierung Südstadt
 - Inszenierung des Hafenbeckens
 - Massive Begrünung
- ✓ Einbeziehung der Innenstadt
- ✓ Reaktivierung von Gebäuden



2 Hafen als Zentrum

- ✓ Aktivierung Südstadt
- ✓ Inszenierung des Hafenbeckens
 - Massive Begrünung
 - Einbeziehung der Innenstadt
 - Reaktivierung von Gebäuden



3 Grüner Ring

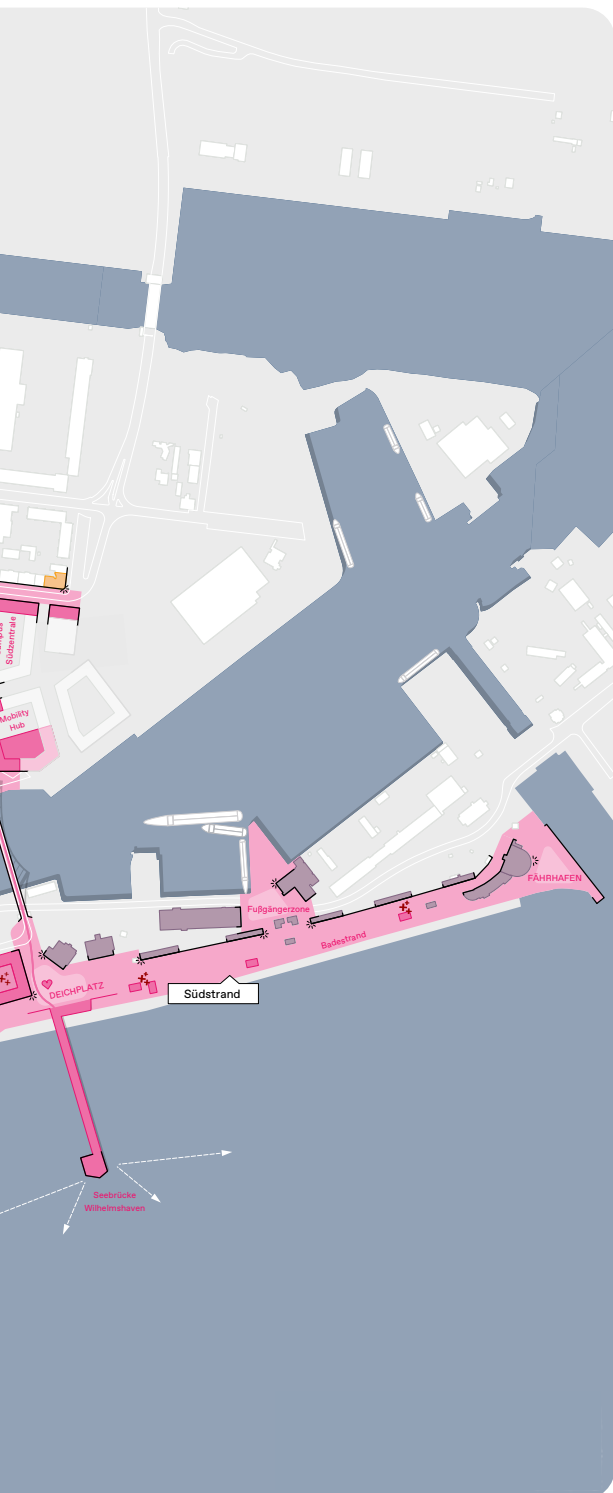
- ✓ Aktivierung Südstadt
 - Inszenierung des Hafenbeckens
- ✓ Massive Begrünung
 - Einbeziehung der Innenstadt
- ✓ Reaktivierung von Gebäuden

Modell Kulturhistorische Achse

1

Eine zentrale Achse verknüpft historische und kulturell bedeutsame Orte zwischen Innenstadt und Südstrand & macht die Rheinstraße zu einer lebendigen Meile. Der lineare Boulevard beginnt mit einer Brücke über die Bahn & verläuft mittig durch die Südstadt. Die schnelle Verbindung zwischen Börsenplatz und Meer belebt somit auch die angrenzende Quartiere.





Modellfoto Kulturhistorische Achse

Das Modell **Kulturhistorische Achse** stärkt die direkte Verbindung zwischen Innenstadt und Südstrand, indem sie die bedeutenden **Orte der Stadtgeschichte** zu einer durchgehenden, identitätsstiftenden Route **verknüpft**. Die Rheinstraße bildet dabei das Herzstück: Als zentrale Hauptader Wilhelmshavens besitzt sie Potenzial zu einer lebendigen Meile zu werden, welche die historisch gewachsenen Stadträume ordnet, aktiviert und in Szene setzt.

Die Rheinstraße spielte seit der Stadtgründung eine zentrale Rolle. Entlang dieser Achse lagen wichtige städtische Funktionen wie Rathaus, Stadtkaserne, Lazarett, Christus- und Garnisonkirche sowie gründerzeitliche Villen – bis heute identitätsstiftend für Wilhelmshaven. Dieses kulturelle Erbe soll aktiviert und inszeniert werden. Durch das Schließen von Baulücken, etwa an der Brachfläche Ecke Ebertstr./Virchowstr. oder am alten Rathaus, entsteht ein klar gefasster Straßenraum, der als Boulevard die Geschichte erlebbar macht und die städtebauliche Qualität stärkt.

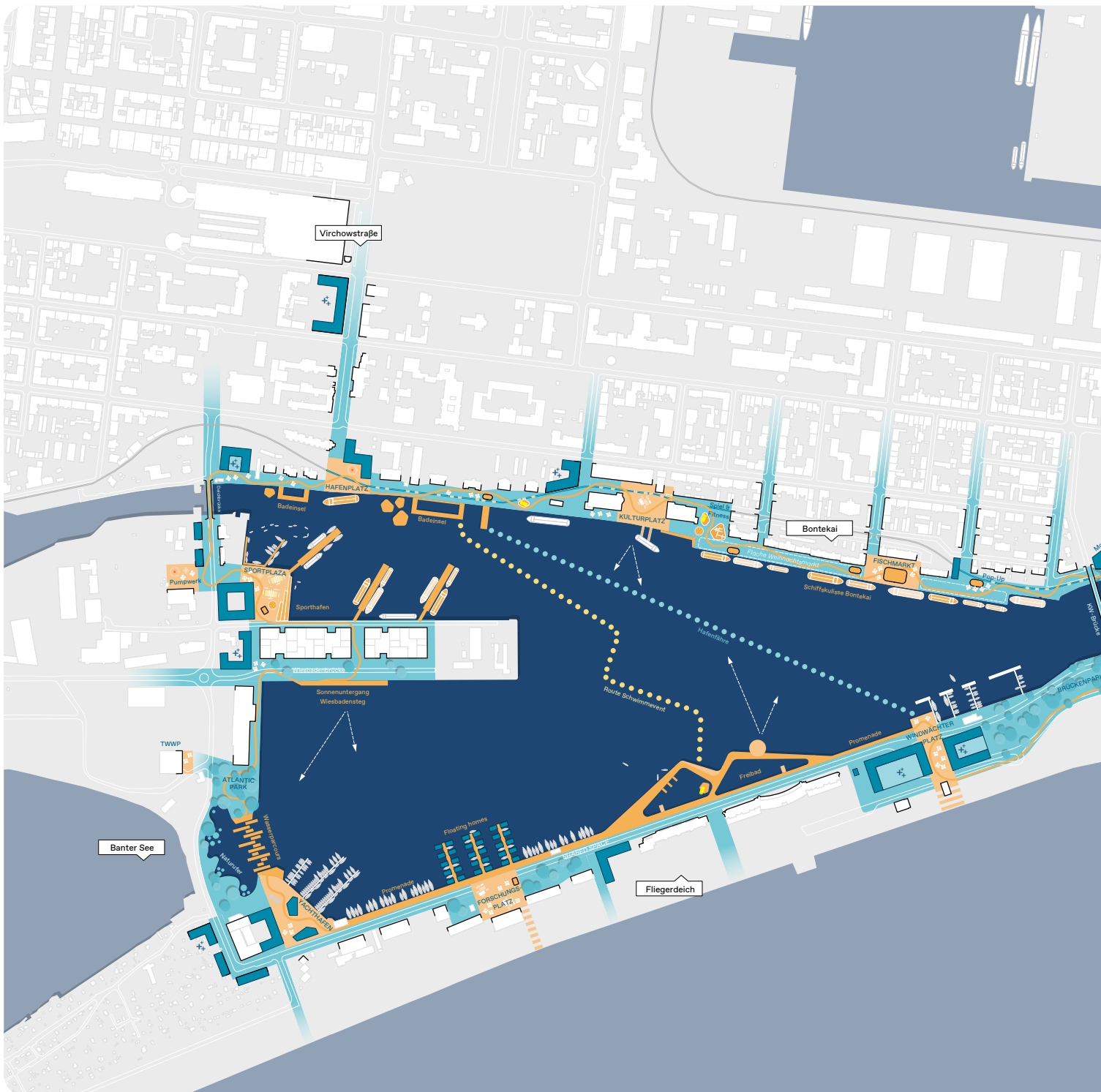
Eine neue Fußgängerbrücke über die Gleise im Stadtzentrum kann Nord- und Süd miteinander verknüpfen und Teil der kulturellen Ader werden. Am östlichen Ende ergänzt ein neues Stadtquartier an der alten Südzentrale den Verlauf der Achse, fungiert als Drehkreuz und bildet einen markanten Abschluss des urbanen Boulevards.

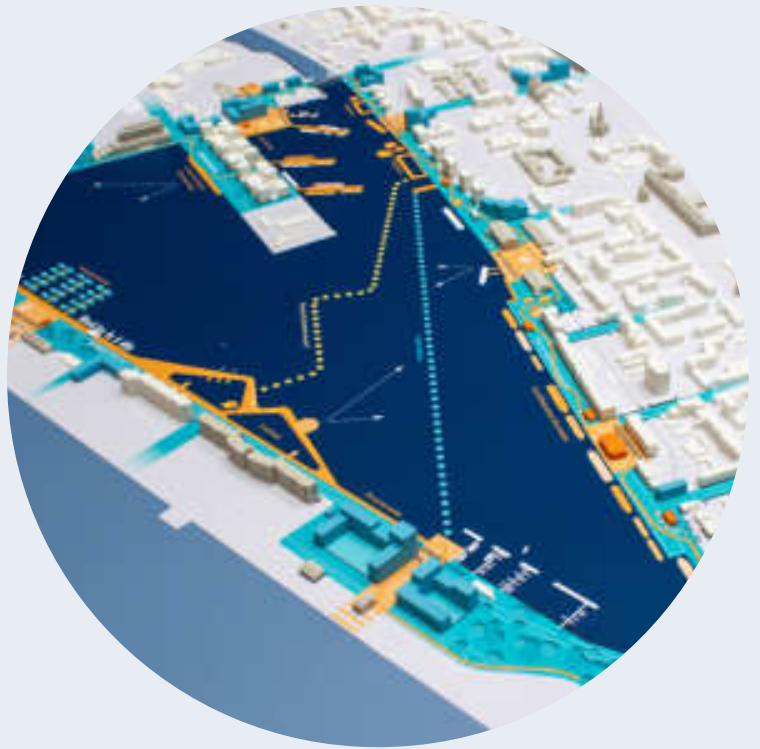
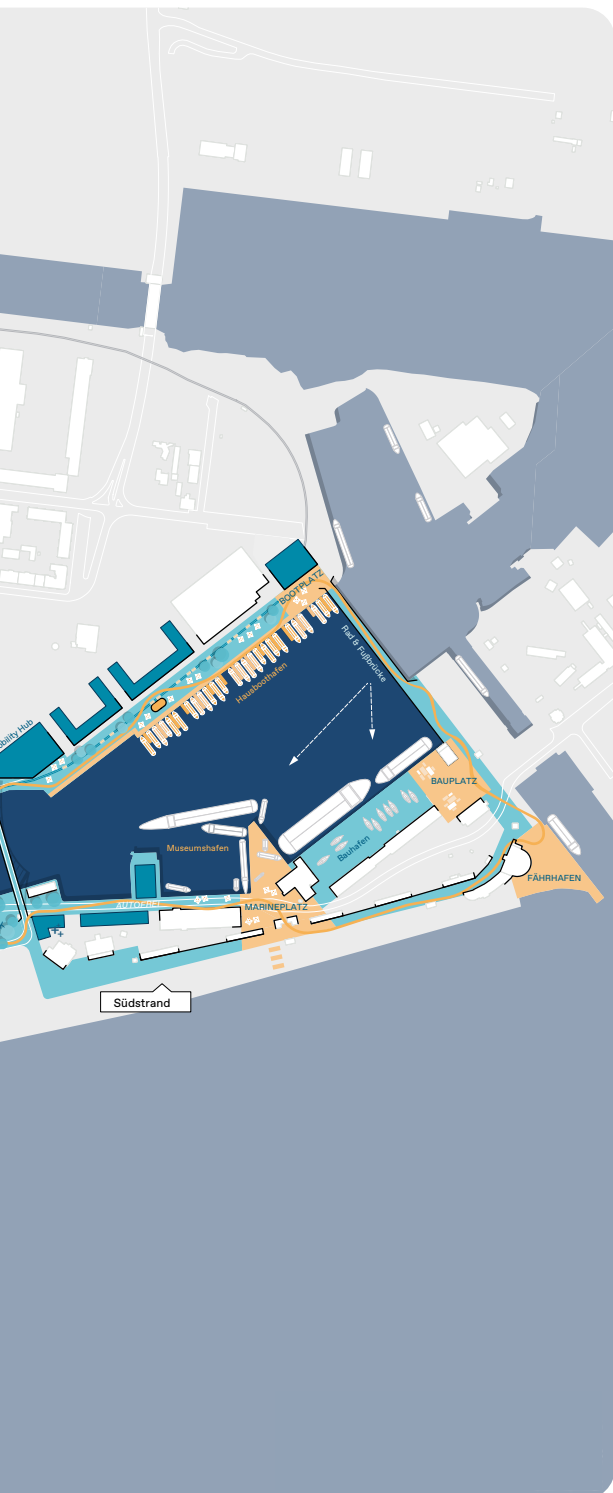
Als Highlight verankert eine Seebrücke die Achse am Wasser. Sie bietet einen besonderen Erlebnisort und verbindet die Route unmittelbar mit dem maritimen Charakter Wilhelmshavens.

Modell Hafen als Zentrum

2

Das Hafenbecken wird zur Attraktion. Mittels verschieden programmierter Plätze entlang der Hafenkante, diversen Aktivitätsangeboten und einer attraktiven Fährverbindung wird das Wasser sicht- und erlebbar. Der lebendige Hafen strahlt in die umgebenden Quartiere aus und belebt so auch die angrenzende Innenstadt.





Modellfoto Hafen als Zentrum

Das Modell **Hafen als Zentrum** stellt den Großen Hafen als prägendes Herzstück Wilhelmshavens in den Mittelpunkt. **Entlang des Wassers** entsteht ein **aktiver, erlebnisreicher Rundweg**, der Bewohner*innen und Besucher*innen unmittelbar an das Wasser führt. Der Bontekai wird ausgebaut und bekommt klare Eingänge aus der Innenstadt, sodass der Hafen sichtbarer und besser erreichbar wird.

Entlang der Route reihen sich verschiedene Plätze aneinander, sorgen für maritimes Flair und werden verschieden bespielt: Badeinseln, ein Freibad, Events wie z.B. ein Weihnachtsmarkt am Wasser oder ein jährliches Hafenschwimmen, im Hafen liegende Schiffe, ein Wassertaxi und Floating Homes, die das Wohnen ans Wasser bringen. Die alten Gleise werden teilweise zu Stadtmöbeln mit hohem Wiedererkennungswert umgenutzt.

Sport- und Freizeitangebote wie Kayaking, SUP oder Wasserparcours beleben das Hafenbecken und machen ihn zu einem vielseitigen Bewegungs- und Freizeitort. Besonders am Grodenndamm entsteht ein neuer, attraktiver Knotenpunkt mit spannender Bebauung und einem aktiven Yachthafen. Die Südseite des Hafens wird für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht und aufgewertet.

Der Hafen wird zu einem lebendigen Zentrum, das seine Strahlkraft in die umliegenden Quartiere trägt und somit auch seine Sichtbarkeit bis in die Innenstadt erhöht.

Modell Grüner Ring

3

Ein grüner Gürtel verbindet Innenstadt und Südstrand, indem ein Erholungsweg bestehende Grünräume verknüpft & durch neue Puzzleteile ein geschlossener, naturnaher Ring gespannt wird. Hierbei wird das städtische Grün dem Ort angemessen bespielt & bildet im Zusammenspiel eine große naturnahe Vielfalt.





Modellfoto Grüner Ring

Das Modell **Grüner Ring** soll Wilhelmshaven als **“Grüne Stadt am Meer”** hervorheben und stärkt die Verbindung zwischen Südstrand und Innenstadt durch einen zusammenhängenden, begrünten Loop. Entlang verschiedener bestehender Grünstrukturen entsteht eine Route, die die **Nähe zum Wasser** betont und die **Stadt mit der Natur** verknüpft. Ein durchgehender Rad- und Fußweg bildet das Rückgrat des Rundweges und schafft eine sichere, intuitive Führung durch die Stadt.

Im Zentrum steht die Aufwertung der Freiräume: Massive Begrünung und vielfältige sportliche Aktivitäten wie Volleyball, Boule, Klettern oder Skaten machen den Rundweg attraktiv für alle Generationen. Einheitliche Routenelemente schaffen Wiedererkennbarkeit, während kulturelle Nutzungen zusätzliche Impulse setzen und den Stadtraum beleben.

Die Rheinstraße wird zu einem grünen Boulevard, der Fuß- und Radverkehr priorisiert und den Verkehr entschleunigt. Verkehrsberuhigte, farblich markierte Übergänge und angepasste Ampelschaltungen erhöhen die Sicherheit. Eine begrünte, maritime Passage mit Wasserelementen inszeniert die Verbindung vom Hauptbahnhof zum Innenhafen.

Entlang des Rings entstehen markante Orte wie der Hafenpark an der Südzentrale, ein aktivierter Friedrich-Wilhelm-Platz als erholsamer Stadtraum sowie Aussichtstürme, die den Blick über das Wattenmeer öffnen.

Zusätzlicher Erkenntnisgewinn durch Workshop

Am 28. Oktober 2025 fand im *KOWERK* in der Wilhelmshavener Weserstraße 76 ein Workshop im Rahmen der zweiten Beteiligungsphase statt. Rund 45 Teilnehmer*innen (darunter interessierte Bürger*innen sowie Vertreter*innen aus Verwaltung, Politik und Planung) kamen zusammen, um die Konzeptmodelle zu diskutieren.

Zu Beginn des Abends wurde gefragt: „**Was verbindest du mit Wilhelmshaven?**“ Die über Mentimeter gesammelten Antworten zeigen, dass die Stadt vor allem mit „Meer“, „Marine“, „Südstrand“, „Heimat“, „Freunden“ und „Kultur“ verbunden wird – ein Ausdruck starker Identifikation mit Wasser, Natur und einem positiven Heimatgefühl. Gleichzeitig wurden auch kritische Punkte wie „wenig für junge Leute“, „Arbeitslosigkeit“ und „tote Innenstadt“ genannt. Sie verdeutlichen, dass neben den geschätzten Qualitäten auch Herausforderungen für die zukünftige Entwicklung gesehen werden.



Was verbindest du mit Wilhelmshaven?

Zur Frage „**Wo hältst du dich gerne in Wilhelmshaven auf?**“ wurden am häufigsten Südstrand, Bontekai, Banter See, Stadtpark, das Pumpwerk, Fliegerdeich und die Kunsthalle genannt. Auffällig ist, dass viele dieser Orte zwischen Innenstadt und Südstrand liegen. Hier bestehen bereits attraktive Anknüpfungspunkte, um die Verbindung weiter zu stärken.



Wo hältst du dich gerne in Wilhelmshaven auf?

Im Rahmen der Abschlussrunde wurde die Frage gestellt: „**Welche Elemente findest du am besten?**“ Besonders häufig genannt wurden die Verkehrsberuhigung, die Umgestaltung des Valoisplatzes, die Idee eines Wassertaxis sowie eine Markthalle. Die Vielzahl an genannten Wünschen zeigt jedoch auch, dass die Präferenzen sehr individuell ausfallen und ein breites Spektrum an Erwartungen besteht.



Welche Elemente findest du am besten?



Bewertung der Referenzbeispiele

Wo welche Atmosphäre?

Jeder Thementisch war mit mehreren Pinnwänden ausgestattet, die unter anderem Fotos von Referenzbeispielen zeigten. So konnten die Teilnehmenden Ideen und Gestaltungsmöglichkeiten themenspezifisch bewerten und favorisieren.



Wo besteht großer Handlungsbedarf?

Welche Orte sind wichtig?

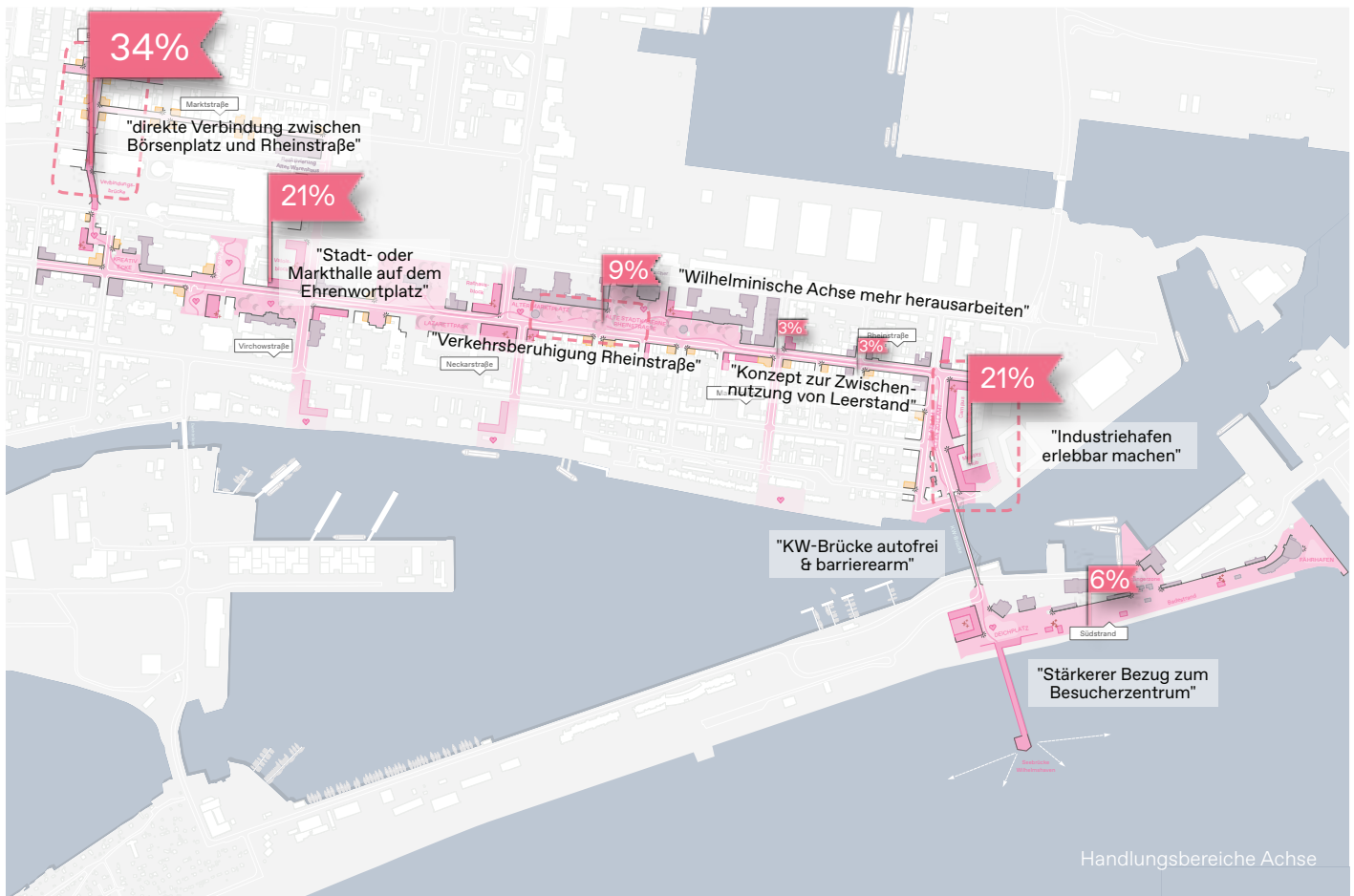
Es standen verschiedene Pinnnadeln zur Verfügung, um Themen räumlich zu verankern. So konnten Wünsche und Orte mit besonderem Handlungsbedarf direkt im Stadtraum markiert werden. Diese Sammlung ist für die Priorisierung der weiteren Planung besonders aussagekräftig. Je nach Modell lassen sich klare Schwerpunkträume erkennen, an denen großer Handlungsbedarf besteht. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse findet sich auf den folgenden Seiten [42-45](#).



Sammlung weiterer Anmerkungen

Sammlung von Anmerkungen

Das Ziel der Thementische war es, einen intensiven Austausch zwischen den Teilnehmenden, der Stadtverwaltung und den Planenden zu ermöglichen. Um die lebendigen Diskussionen und insbesondere die inhaltlichen Kernpunkte festzuhalten, wurden Kommentare auf Moderationskarten gesammelt. Die Anmerkungen wurden im Anschluss ausgewertet und sind maßgeblich in die folgende Planungsphase mit eingeflossen.



Auswertung Modell Kulturhistorische Achse

Die Teilnehmenden identifizieren sich stark mit dem **historischen Kern der Südstadt**, insbesondere rund um die **Rheinstraße**. Gleichzeitig wurde deutlich, dass rund um den Bahnhof (insbesondere am **Valoisplatz**) erheblicher Handlungsbedarf besteht. Hier platzierten 21 % der Teilnehmenden ihre Markierungen. Ein zentrales Thema war die **bessere Verbindung zwischen Rheinstraße und Börsenplatz**: Eine Brücke könnte helfen, die durch die Bahntrasse bestehende Barriere im Stadtraum zu überwinden, hier sehen 34 % der Teilnehmenden Handlungsbedarf. Darüber hinaus wurde der Ort der ehemaligen **Südzentrale als wichtiger Potenzialraum** hervorgehoben, der stärker in den Fokus rücken sollte. Auch die Anbindung zum Museumshafen muss deutlicher gestaltet werden, um die **historischen Qualitäten** der Stadt besser zu vernetzen.

Barriere HBF muss überwunden und Rheinstraße als Verbinder der Stadt attraktiver werden!

→ Die historisch geprägte Rheinstraße birgt klares Verbindungspotenzial. Um dieses auszuschöpfen, müssen die Anschlüsse zur Innenstadt und zum Museumshafen gestärkt werden. Die Barriere der Bahntrasse gilt es zu überwinden, damit die Rheinstraße als verbindendes Element zwischen beiden Polen der Stadt attraktiver wird.

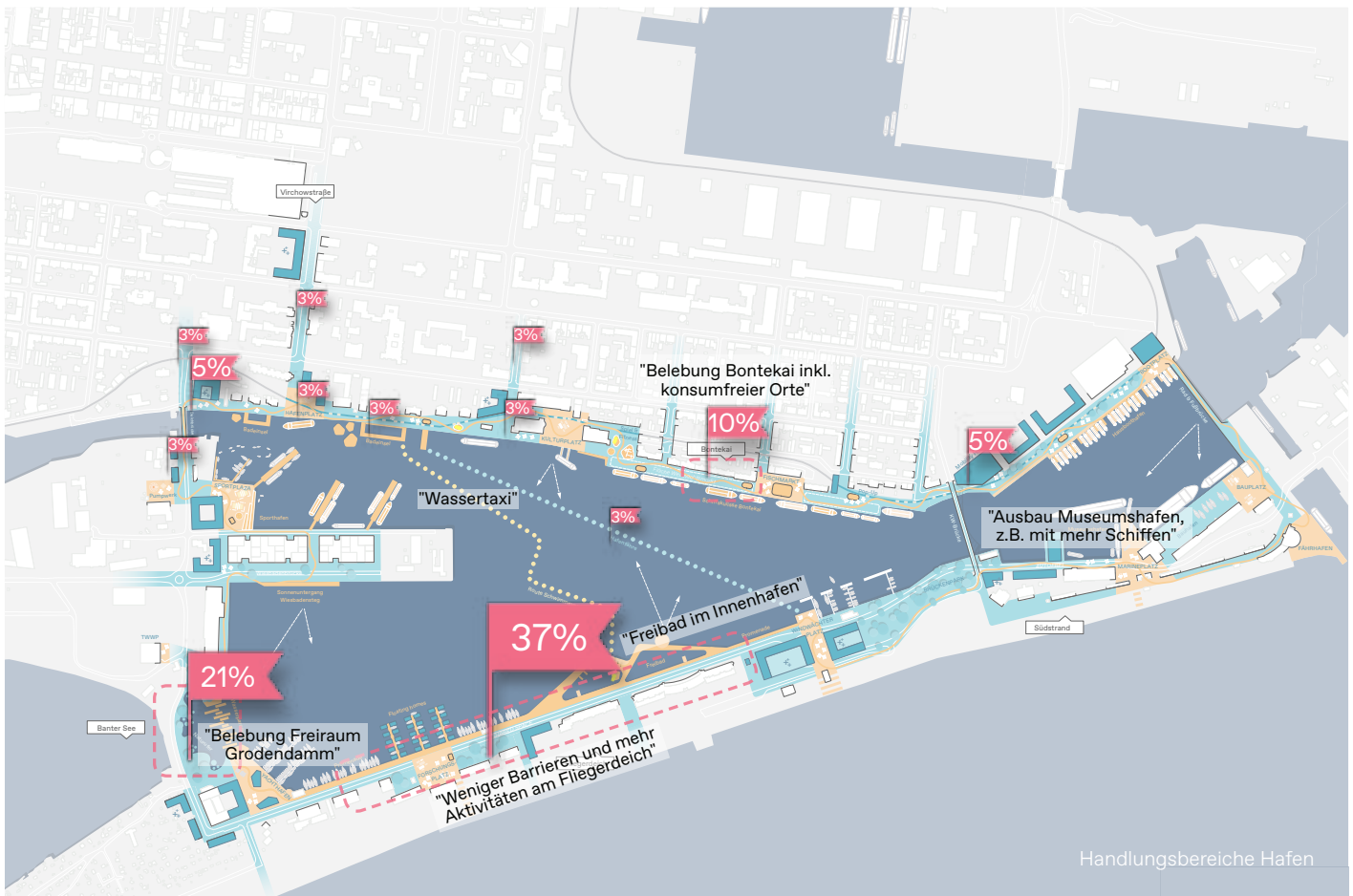


Auswertung Modell Grüner Ring

Die Teilnehmenden bewerten zusätzliche Grünflächen als sehr wünschenswert, betonen jedoch, dass die Pflege bestehender und neuer Grünbereiche frühzeitig mitgeplant werden müsse. Ein **Grünpflegekonzept** wird daher als notwendig erachtet. Besonders der **Friedrich-Wilhelm-Platz** sowie die **Umgebung des Bahnhofs** wurden als **Angsträume** identifiziert, hier wünschen sich die Bürger*innen mehr **Beleuchtung** und eine bessere Pflege der Grünflächen. Auch der **Banter See** sollte stärker in die städtebauliche Planung integriert werden. Insgesamt wurde die **besondere Mischung Wilhelmshavens hervorgehoben**: große Grünbestände, historische Bebauung und die Nähe zu aktiver Industrie und Marine. Durch diese Mischung könnte das Gelände der **ehemaligen Südzentrale** zu einem spannenden Freiraum entwickelt werden.

Die Verbindung vom Hauptbahnhof Richtung Deichbrücke muss grüner werden!

→ Durch die Aufwertung bestehender Grünflächen und das Schließen von Lücken kann ein Grüner Ring entstehen, der Innenstadt und Südstrand miteinander verbindet. Besonders die Verbindung vom Hauptbahnhof in Richtung Deichbrücke sollte deutlich grüner gestaltet werden.



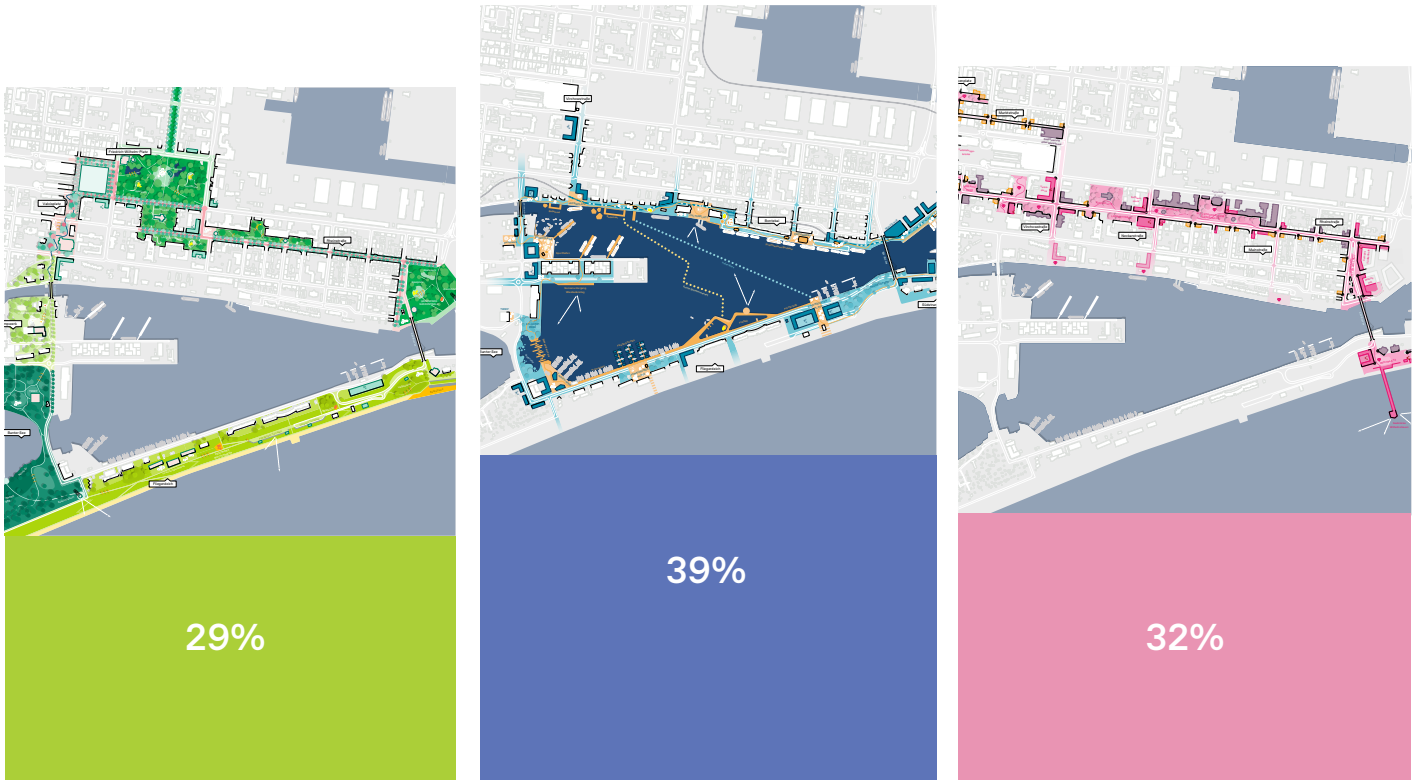
Auswertung Modell **Hafen als Zentrum**

Die Teilnehmenden identifizieren sich stark mit **Hafen und Meer** weshalb der maritim geprägte Standort Wilhelmshavens zur besonderen Qualität der Stadt beiträgt. Gleichzeitig besteht der **Wunsch nach mehr Belebung** in diesen Bereichen. Die **Aktivierung des Bontekai** wird sehr positiv bewertet, ebenso eine **stärkere Nutzung der Jadeallee** und des angrenzenden Wasserbereichs. Großes Potenzial wird dabei in der Weiterentwicklung des Bereichs rund um den Grodendam gesehen.

Der **Fliegerdeich wird als sehr lang und wenig zugänglich** beschrieben, weshalb eine gewisse Belebung gewünscht ist, die im Detail jedoch unterschiedlich ausgestaltet sein kann. Auch zusätzlicher **Wohnraum am Wasser** wird positiv gesehen, da er mehr Bewohner und damit neue Möglichkeiten zur Belebung schafft. Die Frage nach einer Veränderung des Bereiches der ehemaligen Südzentrale wurde ebenfalls diskutiert.

Die Südseite des Hafens bietet viel Potential für neue Entwicklungen!

→ Der Innenhafen bietet an vielen Stellen Potenzial zur Aktivierung, während entlang des Fliegerdeichs bislang Anknüpfungspunkte fehlen. Die Südseite des Hafens eröffnet damit große Chancen für neue Entwicklungen.



Welches Modell gefällt am besten?

Am Ende des Workshops stimmten die Teilnehmenden ab, welches der drei Modelle ihnen am besten gefällt. Mit 39 % lag die Hafenstadt vorn, gefolgt von der Kulturhistorischen Stadt (32 %) und dem Grünen Ring (29 %). Die geringe Differenz zeigt, dass alle Modelle wichtige Qualitäten für die zukünftige Entwicklung Wilhelmshavens bieten. **Die Bewertung ist keine endgültige Entscheidung, sondern Grundlage für eine Synthese**, durch die Stärken aller Ansätze vereint werden.

Die wichtigsten Erkenntnisse:

- Die Teilnehmenden identifizieren sich stark mit dem **Bereich rund um den Großen Hafen**, der bereits zahlreiche Qualitäten bietet
- Die Anbindung des **Großen Hafens an Bahnhof und Innenstadt sowie zum Museumshafen** ist ausbaufähig. Hierfür eignen sich Elemente aus den Modellen der Kulturhistorischen Achse und des Grünen Rings.
- Der Grüne Ring ist größtenteils vorhanden, da die Stadt über eine ausgeprägte grüne Infrastruktur verfügt. Die Herausforderung liegt in der **qualitativen Aufwertung** der Grünflächen, um Biodiversität, Erlebbarkeit und Lebensqualität zu steigern.
- Die Kulturhistorische Achse hebt eine bislang wenig betonte Qualität hervor: **historische, identitätsprägende Bebauungen als stabiles Gerüst der Stadtgeschichte**.
- Vor allem die ehemaligen **Kasernengebäude** entlang der Rheinstraße sollten stärker aktiviert und geöffnet werden. Durch die **Aufwertung des öffentlichen Raums** zwischen diesen Gebäuden können sie besser miteinander verbunden werden.
- Darüber hinaus braucht es eine direkte **Verbindung zwischen Rheinstraße und Börsenplatz/Innenstadt** in Form einer Brücke. Damit ließe sich die derzeitige **Zäsur durch die Bahntrasse überwinden** und eine durchgängige Verbindung schaffen, die direkt an die kulturhistorische Achse anknüpft.



4

VISION



Ein System verschiedener Themen-Routen

Die Vision beschreibt den langfristigen Masterplan für die Verbindung zwischen Innenstadt und Südstrand. Sie fasst die zentralen Themen und Ziele aus den vielseitig diskutierten Modellen zusammen, wägt sie ab und formuliert ein gemeinsames Zukunftsbild für eine erlebbare, lebendige und gut vernetzte Stadt am Wasser.

Wilhelmshaven steht vor der Aufgabe, Innenstadt und Südstrand räumlich, funktional und atmosphärisch stärker zu verknüpfen. Ziel ist es, die beiden Identifikationsorte durch attraktive und klare Wegebeziehungen miteinander zu verbinden. Auf Grundlage der drei entwickelten und mit den Bürger*innen diskutierten Modelle, wurde eine städtebauliche Vision formuliert.

Die Vision versteht sich als Synthese der diskutierten Ansätze der drei Modelle und bündelt sie in einem übergeordneten Konzept.

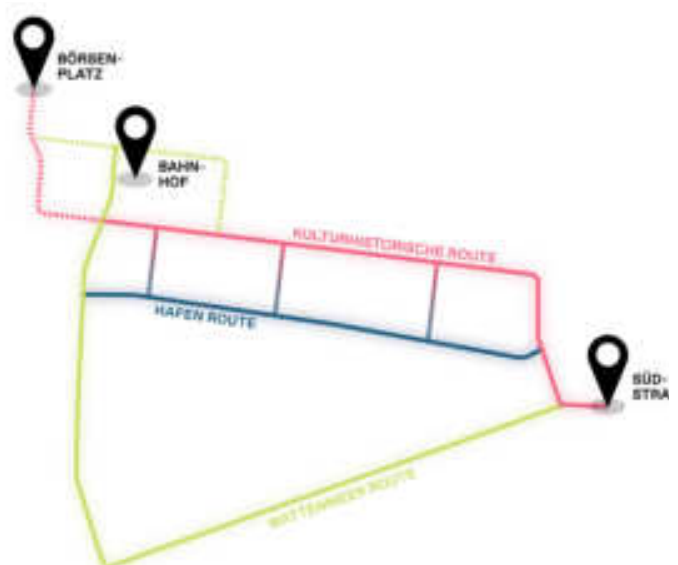
Kern der Leitidee ist ein **System mehrerer Themen-Routen** mit jeweils eigenem Charakter und Erlebnisschwerpunkt, die zentrale Orte der Stadt miteinander verbinden und zum Wasser führen (Abb. 47).

- Eine *Kulturhistorische Route* führt durch die Südstadt, setzt den Schwerpunkt auf die **Erlebbarkeit der Stadtgeschichte** und inszeniert Wilhelmshaven als historisch bedeutsamen Marinestandort. Die Route stellt eine direkte und schnelle Verbindung durch die Stadt dar und inszeniert den Genius Loci.
- Eine *Hafen Route* inszeniert die **Stadt als maritimen Standort** und verläuft entlang des Großen Hafens. Sie zeichnet eine erlebnisreiche und dynamische Atmosphäre aus und bietet Raum für Bewegung, Sport und Begegnung.
- Eine *Wattenmeer-Route* führt entlang des Deiches und verbindet **Stadt und Natur**. Sie bietet eine ruhige, landschaftlich geprägte Atmosphäre, die thematisch den Blick auf das UNESCO-Weltnaturerbe Wattenmeer lenkt. Der Weg vom Südstrand führt über den Fliegerdeich, entlang des Banter Sees, vorbei am Pumpwerk und schließlich über die Maritime Passage bis zum Bahnhof und in die Innenstadt.

Die drei Routen bilden in der Summe ein vernetztes System, das unterschiedliche Bedürfnisse und Bewegungsarten berücksichtigt – ob zu Fuß oder mit dem Rad.

Entlang der Themen-Routen werden auch die wichtigsten Maßnahmen und Impulse aus der Bürgerbeteiligung vorgeschlagen: von verbindenden Routenelementen und Wegweisern über barrierefreie Gestaltung bis hin zu Maßnahmen zur Belebung und Aktivierung im Stadtraum.

Die Vision zielt darauf ab, Wilhelmshaven erlebbarer und zusammenhängender zu machen – eine Stadt, die ihre Geschichte, ihren Hafen und ihre Landschaft als gleichwertige Bestandteile einer gemeinsamen Identität versteht. Durch die Verbindung von Kultur, Bewegung und Natur entsteht ein neues, vielseitiges Stadterlebnis, das sowohl Bewohner*innen als auch Besucher*innen anspricht und Wilhelmshaven langfristig als lebendige, grüne und zukunftsfähige Stadt am Wasser positioniert.





Kulturhistorische Route
Sommerstraße Rheinstraße



mit KI generiert



Wattenmeer Route
Maritime Passage am Valoisplatz



mit KI generiert



Hafen Route
Belebter Bontekai



mit KI generiert



Masterplan

Die schwach rosa hervorgehobenen Gebäude sind überwiegend architektonisch bedeutsame Bauwerke und raumprägende Zeitzeugen der Stadt. Teilweise erfüllen sie bis heute zentrale Funktionen, teilweise wirken sie vor allem durch ihre gestalterische Bedeutung. Die pink markierten Baukörper stehen für potenzielle neue Stadtbausteine. Sie definieren Raumkanten, aktivieren den Stadtraum und verdeutlichen als konzeptionelle Kubaturen den Bedarf an zusätzlichem Volumen für einen kohärenten Stadtgrundriss. Als Landmarken prägen sie die Wegeführung, markieren Kreuzungspunkte, definieren neue Orte und schaffen lebendige

Stadtplätze. Die Visionskarte zeigt zudem die Themenrouten – Hafenroute, Kulturhistorische Route und Wattenmeer-Route. Die Linien verdeutlichen die Wegeführung und stehen für verbindende gestalterische Elemente entlang der Routen. Grünflächen sind in unterschiedlichen Grüntönen dargestellt und differenzieren Qualitäten und Nutzungen der Freiräume. Besonders hervorgehoben ist die Aktivierung von Kreuzungsbereichen als lebendige Schnittstellen sowie ein Netzwerk aus Stadtplätzen, das das urbane Gefüge verbindet und belebt. Die einzelnen Maßnahmen werden im folgenden Maßnahmenkatalog näher erläutert.

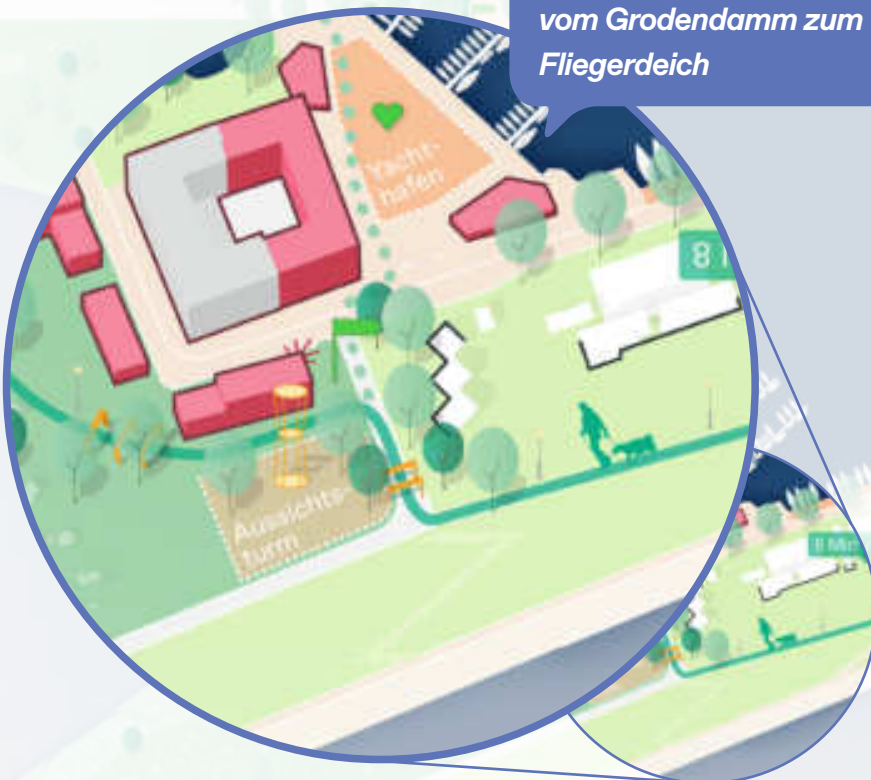




Raumkanten geben wichtigen Orten eine städtebaul. Fassung und definieren öffentl. Räume



Programmatische Aufladung des Übergangs vom Grodendam zum Fliegerdeich





*Programm entlang der
Hafenkante belebt den
Ort und schafft Aktivität*



*Entwicklung des Areals
"Südzentrale" als wich-
tiges, städtebauliches
Scharnier*



*Die Rückseite des Hafens
mit dem Meer verzahnen*



*Der Kaiser-Wilhelm-
Brücke einen Ort zum An-
kommen geben*



5

MASSNAHMEN





Direkte Verbindung
Börsenplatz und Rheinstraße

Friedrich-Wilhelm-Platz
als attraktiver Stadtpark

Potentialfläche Virchowstr.
Ecke Ebertstr.

Kasernen
Rheinstraße

Potentialflächen
am alten Rathaus

Potentialfläche am
Küstenmuseum

Besucherzentrum
Uniper

Promenade
mit Badeinsel

Erlebnis
Wasserbau

Maritime
Passage

Attraktiver Eingang
zum Bontekal

Pumpwerk-
erweiterung

TWWP und
Banter See Park

Knotenpunkt
Grodenhamm

Wasserkante Süds
Großes Hafen

Räumliche Verortung der geplanten Maßnahmen

Maßnahmenübersicht

Ziel des Maßnahmenkonzepts ist es, der Vision für Wilhelmshaven einen entscheidenden Schritt näherzukommen. Dafür wird die übergeordnete Vision bewusst in konkrete, umsetzbare Maßnahmen heruntergebrochen.

Zur besseren Orientierung sind die räumlichen Maßnahmen farblich gekennzeichneten Kategorien zugeordnet. Darüber hinaus gibt es auch Maßnahmen, die nicht unmittelbar räumlich verankert sind: Die übergeordneten Maßnahmen. Diese sind keinem konkreten Ort zugeordnet, leisten

jedoch einen wesentlichen strategischen Beitrag zur Gesamtentwicklung und besitzen eine ebenso hohe Bedeutung.

Wichtig ist: Die Maßnahmen sind modular gedacht. Sie können einzeln umgesetzt werden und entfalten eine positive Wirkung auf die Entwicklung des Stadtraums, im Zusammenspiel mehrerer Maßnahmen entsteht aber eine deutlich stärkere transformative Kraft. Selbstverständlich bedarf jede einzelne Maßnahme einer weiterführenden Detail- und Umsetzungsplanung. Ebenso sind Zuständigkeiten innerhalb der Stadtverwaltung klar zu definieren und abzustimmen. Das vorliegende Konzept versteht sich daher als strategischer Rahmen und Orientierungsgrundlage – nicht als abschließende Ausführungsplanung.



Maßnahmenkatalog

Das folgende Kapitel benennt synergetische Einzelmaßnahmen, die im Zusammenspiel eine verbesserte Verlinkung zwischen Innenstadt & Südstrand abbilden. In Abstimmung mit dem Fachbeirat *Wilhelmshaven (er)leben* wurde eine Priorisierung vorgenommen. Es gibt sogenannte „Quick Wins“, die bei geringem Kostenaufwand einen schnellen und positiven Effekt auf den Ort und dessen Umgebung haben. Es sollte seitens der Stadt ein Aktionsplan erstellt und frühzeitig Fördermittel für die Einzelmaßnahmen gesichert werden. Formate wie eine Landesgartenschau oder eine Bauausstellung können gebündelte Umsetzungen ermöglichen und zugleich überregionale Strahlkraft im Sinne des Stadtmarketings entfalten.



Verbindende Routenelemente

Kategorie	Freiraum
Zeitraumen	kurzfristig
Kosten	gering - mittel
Priorität	hoch



Verbindende Routenelemente entlang der Themenwege schaffen Orientierung und verleihen den Wegen durch Wilhelmshaven einen hohen Wiedererkennungswert. Durch gestalterische Merkmale wie farblich akzentuierte Torbögen (Abb. 7), Sitzelemente oder Bodenmarkierungen (Abb. 8) werden die Routen im Stadtraum sichtbar und als zusammenhängendes System erlebbar. Ergänzend können die Elemente – gemeinsam oder einzeln – an wichtigen Standorten mit informativ gestalteten Tafeln (Abb. 6) verknüpft werden, die ortsspezifische Themen aufgreifen, etwa das Wattenmeer oder den Weltkriegsbunker an der Rheinstraße. So entsteht eine klare, identitätsstiftende Verbindung zwischen den zentralen Orten der Stadt. Der Masterplan zeigt erste Beispiele für mögliche Elemente und deren Verortung. Die Maßnahme gilt als **Quick Win** und kann zeitnah in eine konkrete Konzept- und Umsetzungsplanung überführt werden.

Ergänzend können die Routen erlebnispädagogisch untermauert werden. Denkbar sind digitale Elemente wie QR-Codes, die an den Routenelementen angebracht werden und kurze Hörbeiträge, historische

Informationen, Videos oder Rätsel freischalten. Aufeinander aufbauende Hinweise können zu einer stadtraumbezogenen Schnitzeljagd verbunden werden, die Wissen über Natur, Hafen und Stadtgeschichte spielerisch vermittelt. Solche Formate erhöhen die Interaktivität, stärken die Identifikation mit der Stadt und fördern niedrigschwellige Bildungsangebote im öffentlichen Raum. Gute Beispiele für einen vergleichbaren Ansatz findet sich etwa in Hamburgs digitalen „Discovery Walks“ oder in Hannovers der „Rote Faden“.

Für eine konsistente und wirkungsvolle Umsetzung der Routenelemente sollte das bestehende Corporate Design Wilhelmshavens geprüft und gegebenenfalls weiterentwickelt werden. Ein professionelles Brand-Design-Studio kann dabei unterstützen, das bestehende visuelle Erscheinungsbild zu modernisieren und um gestalterische Leitlinien zu ergänzen, die sich im öffentlichen Raum, in der Beschilderung, in Informationsmedien sowie in Broschüren und der digitalen Kommunikation der Stadt einheitlich wiederfinden.



Abb. 7: Referenz Infoelemente in Berlin



Abb. 8: Referenz Torbogen in Coevorden



Abb. 6: Referenz Bodenmarkierungen in Le Cendre, Lyon



Wegweiser für Themenrouten

Kategorie
Zeitraum
Kosten
Priorität

Orientierung
kurzfristig
gering
hoch



Wegweiser (Abb. 9) dienen als zentrale Orientierungsbausteine entlang der Themenrouten und machen die Wege für Bewohner*innen sowie Tourist*innen nicht nur klar erkennbar, sondern weisen zudem auf die verschiedenen Qualitäten Wilhelmshavens hin. Durch eine einheitliche Gestaltung und gezielte Platzierung an wichtigen Kreuzungspunkten unterstützen sie die Lesbarkeit der Stadt und erleichtern die Verbindung zwischen Innenstadt, Hafen und Südstrand. Um dieses System konsistent wirken zu lassen, sollten die Wegweiser gestalterisch an ein weiterentwickeltes Corporate Design der Stadt angebunden werden. Besonders der bestehende Wegweiser am Valoisplatz sollte in diesem Zuge ausgetauscht und mit einem neuen Design und korrekter Planausrichtung versehen werden. Die Wegweiser (Abb. 10) können zudem gestalterisch mit den verbindenden Routenelementen kombiniert werden, um ein durchgängiges, identitätsstiftendes Erscheinungsbild der Themenwege zu schaffen. Ein solches System lässt sich kurzfristig installieren und ist ein **Quick Win**.



Abb. 9: Referenz Wegweiser in Burgdorf



Abb. 10: Referenz Infopoint, Wegweiser mit Bodenmarkierung in Montreal



Beleuchtungskonzept

Kategorie
Zeitraumen
Kosten
Priorität

Sicherheit & Gestaltung
kurzfristig
gering
hoch



Ein durchdachtes Beleuchtungskonzept stärkt die Orientierung und Aufenthaltsqualität entlang der Themenrouten – insbesondere in den Abendstunden und der dunklen Jahreszeit. Durch gestalterisch eingesetztes Licht entsteht ein stimmiges, atmosphärisches Gesamtbild, das Besucher*innen sowie Bewohner*innen sicher und intuitiv durch die Stadt leitet. Besonders entlang der Achse Hauptbahnhof - Valoisplatz - Deichbrücke kann ein inszenierter, in Rinnen geführter Wasserlauf durch sanftes, blaues Licht

hervorgehoben werden (Abb. 11) und so den Bezug zum Wasser erlebbar machen. Zudem kann die Beleuchtung in Kombination mit Routenelementen eingesetzt werden, um diese visuell zu verstärken. Gleichzeitig trägt eine gezielte Ausleuchtung dunkler Bereiche dazu bei, Angsträume zu vermeiden und die Sicherheitswahrnehmung im öffentlichen Raum zu verbessern.

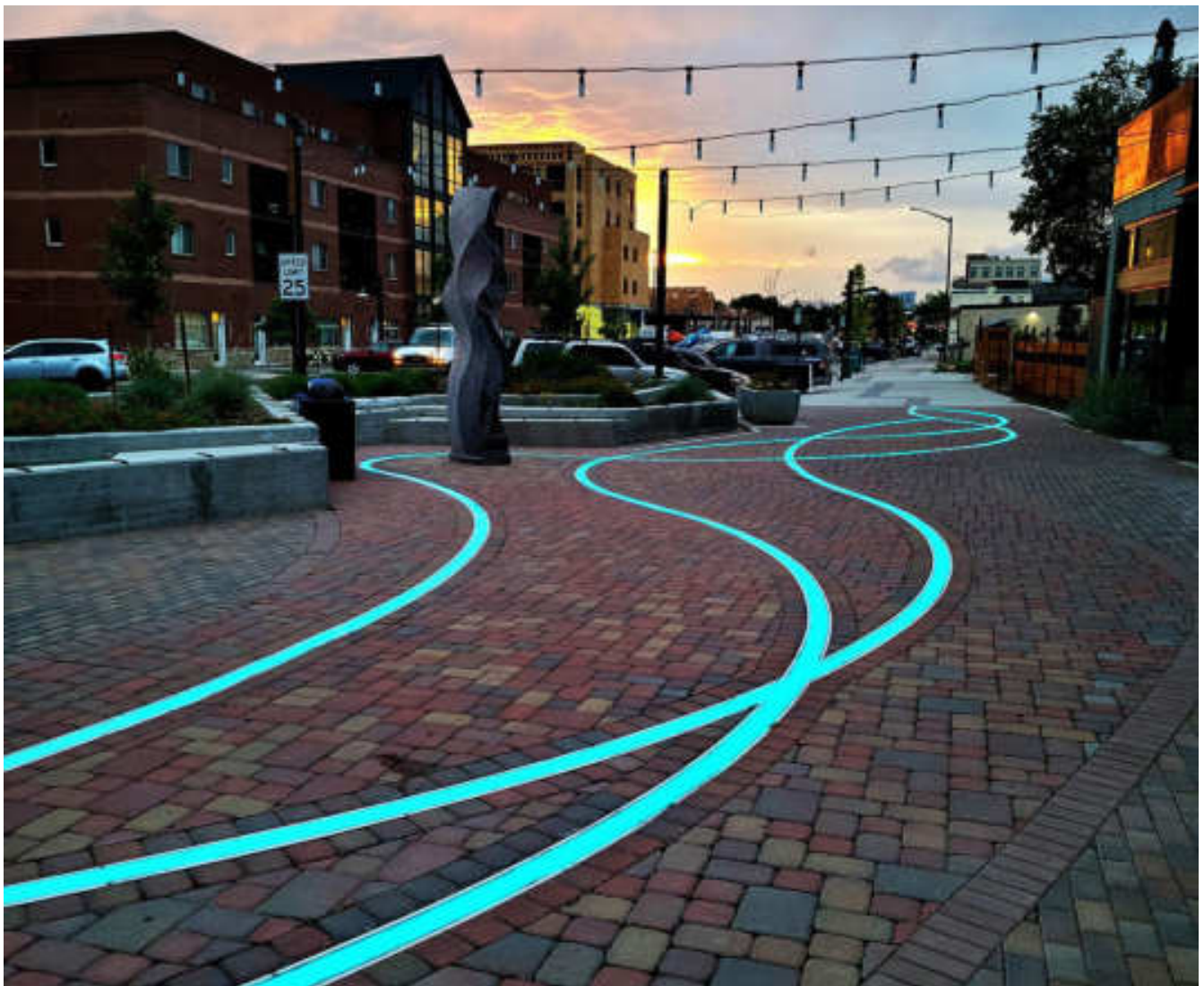


Abb. 11: Referenz Bodenbeleuchtung in Fort Collins, Colorado



Maritime Passage

Kategorie	Freiraum
Zeitraumen	kurzfristig
Kosten	gering - mittel
Priorität	hoch



Die Maritime Passage umfasst den Bereich vom Hauptbahnhof über den Valoisplatz und den Gotthilf-Hagen-Platz bis zur Deichbrücke und stellt die wichtigste Zugangsachse für Besucher*innen dar, die die Stadt per Bahn oder mit dem Auto am Contiparkhaus erreichen. Derzeit ist dieser Stadtraum geprägt von großflächiger Versiegelung, einer diffusen Wegeführung und fehlender Aufenthaltsqualität. Besonders die Sporthalle am Gotthilf-Hagen-Platz stellt mit ihrer massiven Fassadengestaltung eine Blockade dar. Ziel der Maßnahme ist es, den gesamten Abschnitt zu einem prägnanten, durchgehenden Stadtraum mit einheitlichem Charakter zu entwickeln, der Gäste bereits am Bahnhof intuitiv in Richtung Großer Hafen und Südstrand sowie andersherum vom Bontekai in die Innenstadt führt. Eine ansprechende Begrünung, ergänzt um ein gestalterisch eingesetztes (und beleuchtetes) Wasserspiel (Abb. 12), kann diese

Orientierung wirkungsvoll unterstützen. Die Passage wird so zu einem grünen und maritim geprägten Boulevard, der die Identität Wilhelmshavens trägt. Neben eines einheitlichen Gestaltungskonzeptes kann eine klare Bodenmarkierung entlang des Weges den Charakter der Passage unterstreichen und die Orientierung verbessern (Abb. 13).

Darüber hinaus sollte der Stadtraum durch öffentliche Nutzungen aktiviert werden. Cafés, gastronomische Angebote, kulturelle Formate oder Ausstellungen rund um die Themen Hafen und Meer können hier einen neuen, lebendigen Ankunftsort schaffen, der direkt in die Atmosphäre der *Stadt am Wasser* eintauchen lässt. Die Touristeninformation sollte auffällig & sichtbar direkt am oder sogar auf dem Valoisplatz verortet werden, um ihre Funktion als Wegweiser und Anlaufpunkt zu stärken. Eine neue Maritime Passage hat das Potential ein **Quick Win** zu sein.



Abb. 12: Referenz Wasserspiel in Erkelenz

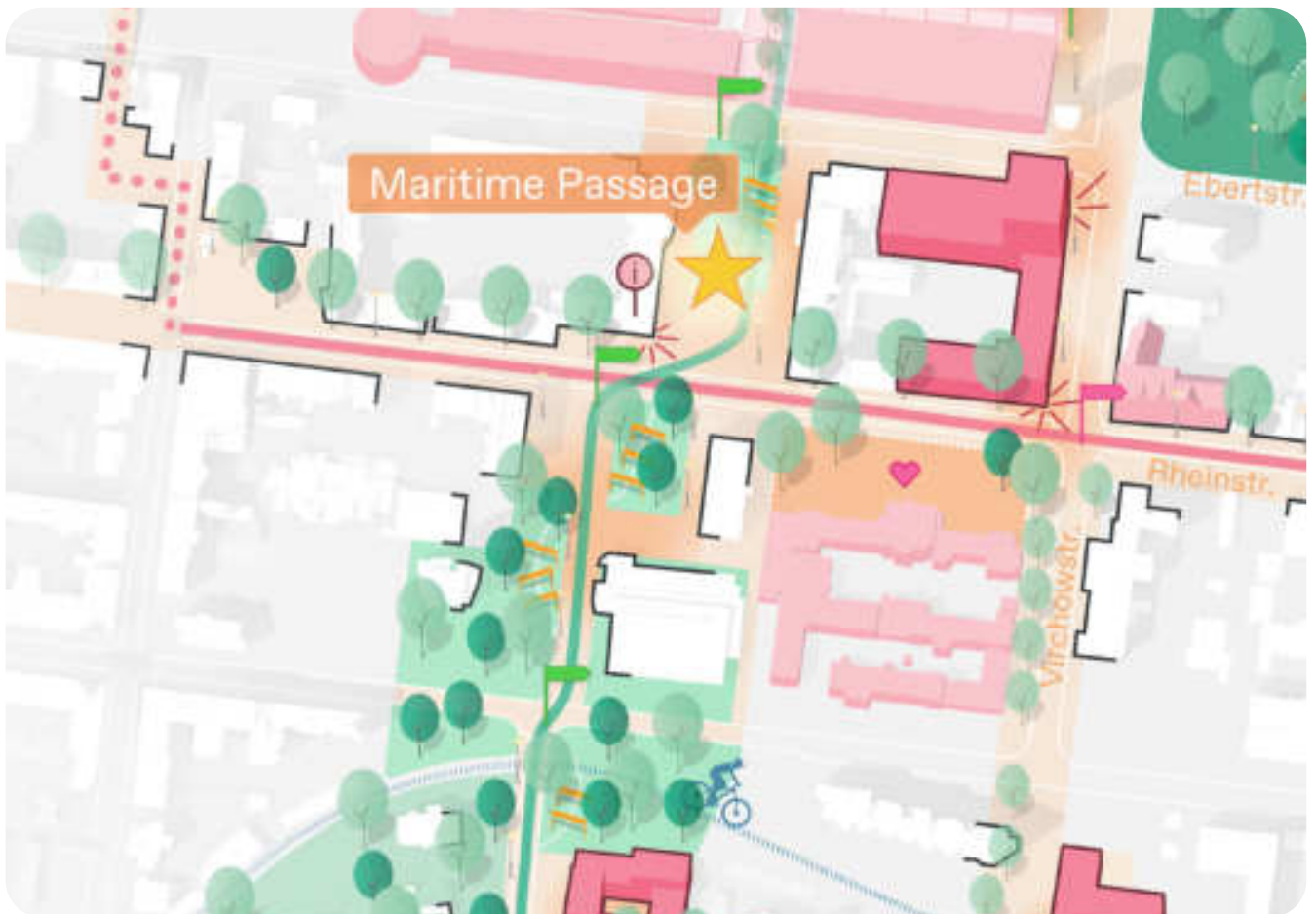


Abb. 13: Referenz Wandernder Wald in Leeuwarden



Verkehrsberuhigung Rheinstraße

Zeitraahmen	kurzfristig
Kosten	mittel
Stadteigentum	ja
Priorität	hoch



Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde der Wunsch nach einer verkehrlichen Beruhigung der Rheinstraße im Bereich zwischen Neckarstraße und Ahrstraße deutlich. Der motorisierte Individualverkehr nimmt in der Straße derzeit viel Fläche ein, was die Aufenthaltsqualität deutlich einschränkt. Ziel der Maßnahme ist es, die Rheinstraße zu einer ruhigen Stadtstraße mit attraktiver Erdgeschosszone zu entwickeln, die den Menschen in den Vordergrund rückt, ein attraktives durchgrüntes Erscheinungsbild hat und die Grünflächen um die alte Stadtkaserne einbindet.

Mögliche Ansätze sind die Umwandlung in eine Einbahnstraße, um den Durchgangsverkehr zu reduzieren und darüber hinaus auch den

ruhenden Verkehr zu minimieren. Dadurch entsteht zusätzlicher Raum für sichere und schnelle Radverbindungen, für Stadtgrün, Aufenthalt und Gebäudevorzonen. Die dazugewonnenen Flächen fördern die Interaktion zwischen öffentlichem Raum und Erdgeschossnutzungen und tragen zu einer lebendigen, urbanen Atmosphäre bei.

Eine temporäre Sperrung der Rheinstraße für den Autoverkehr im Sommer (z.B. für einige Wochen, Abb. 14) kann als Testphase dienen. Auch die Einbahnstraßenregelung könnte temporär getestet werden. Dies ermöglicht, die Auswirkungen auf Aufenthaltsqualität und Atmosphäre der Straße zu erproben, die Akzeptanz bei Bürger*innen zu erhöhen und kann ein **Quick Win** sein.



Abb. 14: Referenz Sommerstraße in Schweden



Erlebnis Wassertaxi

Zeitraumen	kurzfristig
Kosten	gering - mittel
Stadteigentum	ja
Priorität	hoch



Die Idee eines Wassertaxis über den Großen Hafen soll eine schnelle und direkte Verbindung zwischen Innenstadt und Südstrand schaffen. Das Wassertaxi (Abb. 15) bietet nicht nur ein zusätzliches Mobilitätsangebot, das den Autoverkehr reduzieren kann, sondern auch eine erlebnisreiche Verbindung, die die touristische Attraktivität steigert. Durch die Integration in das bestehende Mobilitätsnetz kann die Maßnahme zur besseren Erreichbarkeit des Südstrands sowie der Innenstadt beitragen und die städtische Verbindung stärken.

Als **Quick Win** kann eine Testphase im Sommer mit provisorischen Anlegestellen und einem Pilotbetrieb des Wassertaxis dienen. Hier können erste Erfahrungen die Akzeptanz prüfen und die Attraktivität des Angebots sichtbar machen, ohne sofort hohe Investitionen tätigen zu müssen.



Abb. 15: Referenz Wassertaxi aus Schweden



Potenzialfläche Virchowstr. Ecke Ebertstr.

Zeitrahmen	mittelfristig
Kosten	mittel
Stadteigentum	nein
Priorität	hoch



Die Potenzialfläche liegt direkt am Bahnhof und begleitet eine zentrale Verbindung vom Bahnhof in Richtung Großer Hafen über die Virchowstraße. Aktuell handelt es sich um eine große Brachfläche mitten in der Stadt, die seit Jahren ungenutzt ist. Aufgrund der zentralen Lage bietet der Standort enormes Potenzial für eine städtebauliche Nachverdichtung und die Schaffung neuer Funktionen. Langfristig sollte eine Bebauung und Schließung des Blocks angestrebt werden. Denkbar sind Mischnutzungen wie Wohnraum, ein Mobility Hub oder eine Quartiersgarage, die den ruhenden Verkehr im umliegenden öffentlichen Raum reduziert. Auch eine neue Markthalle oder Stadthalle sind interessante Optionen, die diesen prominent liegenden Ort zu einem lebendigen Stadtbaustein machen könnten.

Übergangsweise kann die Fläche durch temporäre Nutzungen aktiviert werden – etwa durch einen ‚wandelnden Wald‘ (wie bei der Maritimen

Passage vorgeschlagen, Abb. 13), durch kulturelle und kreative Angebote sowie Gastronomie. Ein inspirierendes Beispiel ist der *Manifesto Market* (Abb. 16) in Prag: Das innovative Hospitality-Konzept verwandelt Brachflächen in lebendige Orte, indem er Streetfood, Kultur und Design in einem modularen, reversiblen Konzept vereint. Die Architektur basiert auf Containern und flexiblen Strukturen, die sich schnell auf- und abbauen lassen – ideal für Übergangsnutzungen. Besonders interessant sind solche Formate für junge Menschen, die den Ort als günstige Experimentierfläche nutzen können. Durch die Einbindung lokaler Anbieter*innen und partizipativer Ansätze entsteht ein Ort, der nicht nur temporär funktioniert, sondern auch langfristig positive Effekte für die Stadtentwicklung hat. So könnte Wilhelmshaven eine zentrale Brachfläche durch einen **Quick Win** in einen urbanen Anlaufpunkt verwandeln – mit Gastronomie, Kultur und Grünflächen, bevor die endgültige Bebauung erfolgt.



Abb. 16: Referenz Manifesto Market in Prag

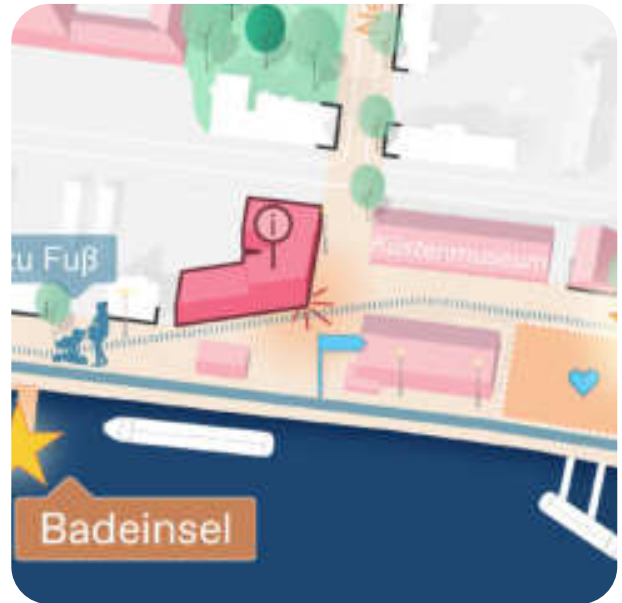


Potenzialfläche am Küstenmuseum

Zeitraumen	mittelfristig
Kosten	hoch
Stadteigentum	nein
Priorität	mittel



Die Potenzialfläche am Küstenmuseum befindet sich direkt am Großen Hafen und liegt damit in einer besonders attraktiven Lage mit Wasserbezug. Ihr Potenzial wird durch die geplante Entwicklung des Radwegs auf der ehemaligen Gleistrasse sowie den Neubau des Besucherzentrums *Uniper* zusätzlich gesteigert. Derzeit wird die Fläche überwiegend als Parkplatz genutzt, was der hohen Qualität des Standorts nicht gerecht wird. Eine Bebauung könnte den Platz am Küstenmuseum und das neue Besucherzentrum räumlich fassen und die Wegeleitung in die Innenstadt verbessern. Denkbar sind ganzjährige Funktionen wie eine zusätzliche Touristeninformation direkt am Bontekai, Gastronomie, Kultur, Wohnen und ergänzende Funktionen für den Hafenbereich, die den Standort beleben und die Verbindung zwischen Innenstadt und Wasser stärken.



Quartiersentwicklung Südzentrale

Zeitraumen	langfristig
Kosten	hoch
Stadteigentum	nein (nur die Grünfläche an der Rheinstraße)
Priorität	hoch



Der Bereich rund um die ehemalige Südzentrale am östlichen Ende der Südstadt stellt eines der größten innerstädtischen Entwicklungspotenziale dar. Das Gelände war einst Standort eines imposanten Jugendstil-Kraftwerks, das zusammen mit der Kaiser-Wilhelm-Brücke ein prägendes Ensemble bildete. Nach der Stilllegung 1993 verfiel das Gebäude und wurde trotz Denkmalschutz 2015 abgerissen. Städtebaulich ist die Fläche hochinteressant: Sie bildet den Endpunkt der Rheinstraße und fungiert als Gelenk, das Besucherströme von der Innenstadt über die KW-Brücke in Richtung Südstrand leitet. Solch ein großes, innerstädtisches Areal mit Lage am Wasser ist selten und bietet die Chance, ein neues Quartier zu entwickeln, das die Südstadt weiter

belebt. Hier könnte ein gemischt genutztes Quartier entstehen, das Wohnen mit ergänzenden Gewerbe-, Kreativ- und Dienstleistungsangeboten verbindet. Die Entwicklung ist jedoch komplex und umstritten: Das Gelände wird derzeit industriell genutzt und wurde verkauft. Seither gab bereits zahlreiche Diskussionen und unterschiedliche Ideen zur zukünftigen Nutzung. Umso wichtiger ist eine strategische Betrachtung, um die Chancen dieses Standortes nicht zu verlieren.



Knotenpunkt Grodendamm

Zeitraumen	langfristig
Kosten	hoch
Stadteigentum	teilweise (KGA und Straße ja)
Priorität	hoch



Der Knotenpunkt Grodendamm markiert den Übergang von der Jadeallee – mit zentralen Einrichtungen wie dem Kulturzentrum Pumpwerk, dem *TWWP*-Bunker und dem Banter See – zum Fliegerdeich mit angehängter Südstrandpromenade zum Museumshafen. Die Umgebung ist bereits von zahlreichen Entwicklungen geprägt: Ein neues Wohnquartier auf der Wiesbadenbrücke, eine Erweiterung des Pumpwerks und rund um den alten Bunker entsteht ein Besucherzentrum, dass den Banter See Park aktiviert und den Freiraum neu gestaltet. Darüber hinaus prägen zwei große Hotelanlagen (*Hotel Atlantic* und *B&B Hotel*) den Standort. Ihr Potenzial sollte gezielt genutzt werden, um Besucherströme sowohl zur Innenstadt als auch zum Südstrand zu lenken.

Diese Entwicklungen schaffen eine hohe Dynamik und eröffnen große Chancen für die Zukunft des Gebiets. Damit dieses Potenzial langfristig gesichert und optimal genutzt wird, müssen die untergenutzten

Bereiche und derzeit unübersichtlichen Wegeführungen verbessert werden. Die große Brachfläche östlich des B&B Hotels bietet direkt am Großen Hafen Potenzial für Bebauung und den Ausbau eines prominenten Yachthafens. Zusätzlich kann hier eine spielerische Verbindung über das Wasser zur Grünfläche am Altantic Hotel die Verbindung stärken. In Richtung Deich fehlt derzeit aufgrund der bestehenden Kleingartennutzung eine klare räumliche Fassung. Zudem fehlt eine direkte, ansprechende und barrierefreie Anbindung an den Deichweg.

Die Maßnahme zielt darauf ab, den Grodendamm als städtebauliches Gelenk zu stärken. Durch gezielte Bebauungs- und Freiraumstrategien soll ein qualitätsvoller Übergang zwischen Jadeallee und Südstrand entstehen, der bestehende Angebote vernetzt und die Verbindungen zwischen Innenstadt, Hafen und Freizeitbereichen nachhaltig verbessert.





ÖPNV und Fahrradinfrastruktur

Kategorie	Mobilität
Zeitraumen	mittelfristig
Kosten	mittel - hoch
Priorität	hoch



Der Ausbau der Fahrradinfrastruktur wurde in der Bürgerbeteiligung als zentrales Anliegen hervorgehoben. Eine durchgängige, sichere und komfortable Radwegführung insbesondere entlang der Themenrouten ist entscheidend für nachhaltige Mobilität und eine bessere Vernetzung zwischen Innenstadt und Südstrand. Besonders die Rheinstraße, der Südstrand und die Jadeallee sollten dabei in den Fokus rücken. Hierbei sollte nicht nur eine sichere Wegführung beachtet werden, sondern auch Fahrradabstellanlagen sollten in zukünftige Planungen integriert werden.

Bewohner*innen wie Tourist*innen attraktive und unkomplizierte Wege durch Wilhelmshaven eröffnet.

Ergänzend gilt es, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) weiterzuentwickeln – vor allem durch eine verlässliche, ganzjährige und engere Taktung in Richtung Südstrand. So entsteht ein gut abgestimmtes, umweltfreundliches Netz, das



Leerstandsmanagement

Kategorie	Steuerung
Zeitraumen	kurzfristig
Kosten	gering - mittel
Priorität	hoch



Aktives Leerstandsmanagement ist eine zentrale steuernde Maßnahme zur Belebung der Innenstadt und der Südstadt. Dafür sollte eine eigene Koordinationsstelle eingerichtet werden, die als Anlaufpunkt für Mietinteressierte dient und gleichzeitig aktiv neue Nutzungen und Mieter*innen akquiriert. Neben dauerhaften Vermietungen können auch temporäre Zwischennutzungen gezielt und mit wenig Kostenaufwand gefördert werden – etwa als kreative, kulturelle oder gastronomische Impulse (Pop-Up-Konzepte, Events, Kunstausstellungen). Für die Umnutzung des alten Warenhauses an der Rambla gibt es viele Beispiele aus anderen Städten in Deutschland wie z.B. “CORE Oldenburg”, das “Lust Auf Life” in Aachen oder das “Haus der Bildung” in Lübeck. Diese Zwischen- oder auch

Umnutzungen geben Impulse im Stadtraum, erhöhen die Attraktivität der Innenstadt und können langfristig dazu beitragen, neue Kund*innen, Besucher*innen und Investor*innen für Wilhelmshaven zu gewinnen.

Ein aktives Leerstandsmanagement kann ein **Quick Win** für die Südstadt sein und als Steuerungsmaßnahme verhältnismäßig schnell organisiert werden.



Direkte Verbindung Börsenplatz - Rheinstr.

Zeitrahmen	langfristig
Kosten	hoch
Stadteigentum	nein
Priorität	mittel



Der Börsenplatz bildet einen zentralen Bestandteil der Innenstadt, ist jedoch derzeit durch den Bahnhof und seine Gleisanlagen deutlich von der Südstadt und dem Hafen abgeschnitten. Die unzureichenden vorhandenen Querungsmöglichkeiten erschweren nicht nur eine direkte Verbindung, sondern hemmen auch die natürlichen Besucherströme und die städtebauliche Integration. Eine markante Fuß- und Radbrücke könnte diese Barriere überwinden und eine schnelle, komfortable und attraktive Verbindung direkt zur Rheinstraße schaffen. Über ihre reine Funktion als Mobilitätsachse hinaus hätte die Brücke das Potenzial, als architektonisches Wahrzeichen und identitätsstiftendes Element zu wirken. Sie könnte den Stadtraum prägen, neue Blickbeziehungen eröffnen und als gestalterisches Highlight Besucher*innen wieder in die Innenstadt ziehen. Ein inspirierendes Beispiel für eine solche

Lösung ist die *Luchtsingel* in Rotterdam (Abb. 17): eine 400 Meter lange Fußgängerbrücke, die drei zuvor getrennte Stadtteile miteinander verbindet. Das Projekt wurde durch Crowdfunding finanziert – Bürger*innen konnten für 25 € eine Holzplanke mit persönlicher Gravur erwerben. So entstand nicht nur eine funktionale Mobilitätsachse, sondern auch ein identitätsstiftendes Wahrzeichen, das die Menschen emotional mit ihrer Stadt verknüpft. Ein ähnliches Konzept könnte auch in Wilhelmshaven umgesetzt werden: Eine Brücke, die nicht nur die räumliche Barriere überwindet, sondern durch Beteiligungsmodelle wie personalisierte Bauelemente die Bürger*innen aktiv einbindet. So kann die Brücke zu einem Vorbild für Gemeinschaft und Zukunft werden, das die Stadt nachhaltig prägt.



Abb. 17: Referenz Fußgängerbrücke in Rotterdam



Belebung Bontekai

Zeitraumen	kurzfristig
Kosten	gering
Stadteigentum	ja
Priorität	hoch



Der Bontekai verfügt über eine hohe Lagegunst am Wasser, jedoch bietet die Uferkante erhebliches Potenzial für eine intensivere Nutzung, Belebung und Gestaltung. Durch mehr öffentliche und publikumsorientierte Nutzungen – etwa Cafés, Restaurants oder saisonale Pop-Up-Angebote (z.B. Fischbuden) direkt am Wasser – kann dieser Bereich deutlich an Attraktivität gewinnen. Wünsche aus der Bürgerbeteiligung sind zudem mehr Sitzgelegenheiten, qualitätsvolle Spielplätze am Wasser oder eine Markthalle. Die verschiedenen Ergänzungen in Kombination stärken die Aufenthaltsqualität und schaffen einen lebendigen Ort für unterschiedliche Nutzergruppen.

Ein besonderer Mehrwert kann unter anderem durch maritim geprägte Veranstaltungen entstehen. Ein die Innenstadt ergänzender Weihnachtsmarkt am Wasser, der mit Booten bespielt wird – ähnlich dem Modell *WinterWelVaart* in Groningen (Abb. 18) – könnte

zu einem neuen, identitätsstiftenden Highlight für Wilhelmshaven werden. Der Bontekai als Standort darf allerdings *nicht* dazu beitragen, Besucher*innen vom heutigen Standort in der Innenstadt zu verlagern, sondern sollte als Ergänzung betrachtet werden. Zum Beispiel könnte man am Standort Valoisplatz einen Schwerpunkt auf Fahrgeschäfte haben und am Bontekai einen klassischen Christkindlmarkt einrichten. Auch könnten beide Standorte kreativ miteinander gekoppelt sein. Jährlich wiederkehrende Veranstaltungen stärken das touristische Profil der Stadt, erzeugen zusätzliche Kaufkraft und erfüllen zugleich lang gehegte Wünsche vieler Bewohner*innen. Der Bontekai kann so zu einem Ort werden, der den maritimen Charme Wilhelmshavens sichtbar macht und das ganze Jahr über attraktiv bleibt. Eine den Bontekai belebende Maßnahme mittels einer geeigneten Veranstaltung kann ein **Quick Win** für den Standort sein.



Abb. 18: Referenz WinterWelVaart in Groningen



Promenade mit Badeinsel

Zeitraahmen	kurzfristig
Kosten	mittel
Stadteigentum	ja
Priorität	mittel



In direkter Nähe zur Innenstadt hat der westliche Abschnitt des Bontekais das Potenzial zu einem Aufenthaltsort, der auch das Wasser aktiv bespielt. Eine zentrale Idee, die viel Zuspruch bei der Bürgerbeteiligung erhielt, war die Einrichtung einer Badeinsel, die es sowohl Bewohner*innen als auch Tourist*innen ermöglicht, in unmittelbarer Hafennähe zu schwimmen. Viele Teilnehmende äußerten den Wunsch nach zusätzlichen Badestellen in Stadtnähe – nicht zuletzt, um den Banter See während der Sommermonate zu entlasten und das Angebot an wassernahen Freizeitmöglichkeiten zu erweitern.

Die Badeinsel (Abb. 19) könnte zu einem starken identitätsstiftenden Element der Hafenpromenade werden: ein innenstadtnaher Ort für Erholung, sportlicher Aktivität und gemeinschaftlicher Nutzung, der das Wasserbecken als solches nutzt und den maritimen Charakter der Stadt unterstreicht. Ergänzt durch passende Sitz- und

Aufenthaltsangebote entlang der Promenade entsteht ein neuer, attraktiver Freiraum, der zu unterschiedlichen Tageszeiten und Jahreszeiten genutzt werden kann – sei es zum sommerlichen Baden oder als stimmungsvoller Aufenthaltsort im Winter.

Darüber hinaus kann die Badeinsel nicht nur als Alltagsangebot dienen, sondern auch Anlass für besondere Formate werden. Verschiedene Schwimmerevents über das Jahr verteilt könnten den Ort überregional sichtbar machen und dem Hafen eine sportlich-maritimen Charakter verleihen. Dabei ist es möglich, im Sinne der stabilen Wasserqualität ein separates Wasserbecken zu installieren.

Sofern die Wasserqualität im Großen Hafen es erlaubt, könnte eine solche Badestelle zeitnah getestet werden und ein **Quick Win** sein. Ein Beispiel hierfür ist das ZwemDok Bonapartedok in Antwerpen (Abb. 20).

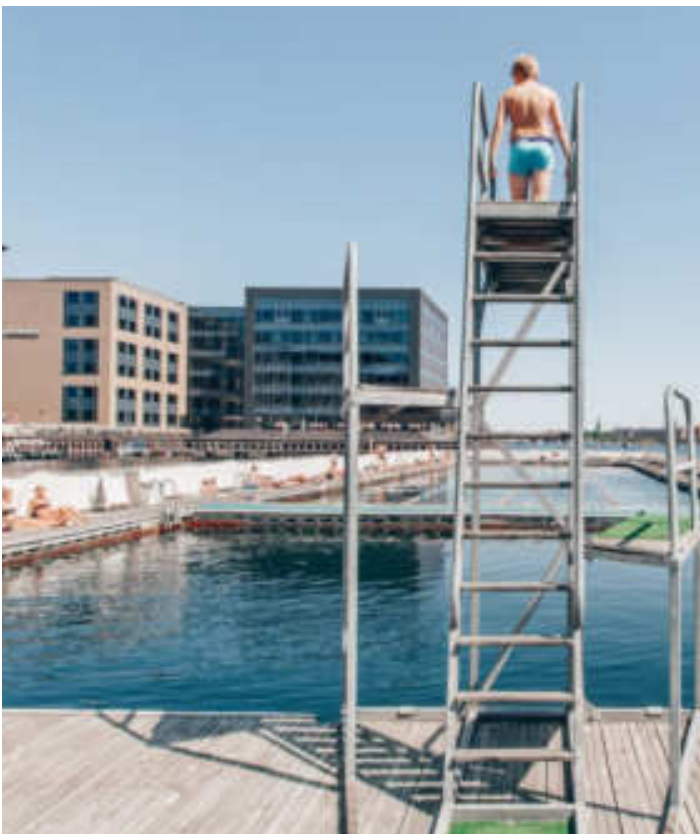


Abb. 19: Referenz Badeinsel in Kopenhagen



Abb. 20: Referenz ZwemDok Bonapartedok in Antwerpen



Attraktiver Friedrich-Wilhelm-Platz für alle

Zeitraahmen	kurzfristig
Kosten	mittel
Stadteigentum	ja
Priorität	mittel

Der Friedrich-Wilhelm-Platz ist aufgrund seiner Lage der prominenteste Park der Stadt. Er wurde im Rahmen der Bürgerbeteiligung jedoch von vielen Teilnehmenden als Angstraum beschrieben. Genannt wurden insbesondere ein ungepflegter Gesamteindruck, unzureichende Beleuchtung, fehlende Nutzungsperspektiven sowie geringe Aufenthaltsqualität. Um diesen zentralen Stadtraum wieder zu einem lebendigen Ort für alle Generationen zu entwickeln, ist eine umfassende Neugestaltung erforderlich, die räumliche, funktionale und soziale Aspekte gleichermaßen berücksichtigt.

Durch gezielte Maßnahmen kann der Platz deutlich aufgewertet werden. Eine verbesserte Beleuchtung und offenere Sichtbeziehungen durch Auslichtungen erhöhen die Sicherheit und Orientierung im Raum. Neue Angebote wie moderne Spiel- und Bewegungsflächen, ein Open-Air-Bereich für Veranstaltungen (Abb. 21) oder gastronomische Einrichtungen können die Nutzung intensivieren und zu einer dauerhaften sozialen Kontrolle beitragen. Ebenso wichtig ist ein

Grünpflegekonzept, um die Qualität des Freiraums langfristig zu sichern.

Aus den Workshops ging zudem hervor, dass es in Wilhelmshaven an Angeboten für Jugendliche mangelt und sich viele Jugendgruppen am Friedrich-Wilhelm-Platz aufhalten. Um Konflikte zu reduzieren und den Platz zu entlasten, sollte geprüft werden, ob hier ein Skatepark oder andere jugendorientierte Angebote an geeigneter Stelle angesiedelt werden können. Diese Maßnahmen können nicht nur alternative und zielgruppengerechte Treffpunkte schaffen, sondern auch den Friedrich-Wilhelm-Platz stärker als inklusiven und gut gestalteten Stadtraum verankern.

Eine begleitende Beteiligung – etwa durch gemeinsame Rundgänge oder Beteiligungsformate vor Ort – kann helfen, die Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen zu berücksichtigen und die Identifikation mit dem neugestalteten Platz zu stärken.



Abb. 21: Referenz Konzertmuschel im Walter Y. Elisha Park in Fort Mill



Wasserkante Südseite Großer Hafen

Zeitrahmen	langfristig
Kosten	hoch
Stadteigentum	Straße ja, angrenzenden Bereiche (Yachtclub) nein
Priorität	gering

Derzeit ist die Südseite des Großen Hafens nur eingeschränkt zugänglich. Die Uferkante bleibt durch den abgesperrten Bereich des Yachthafens der Öffentlichkeit weitgehend verwehrt, wodurch die Aufenthaltsqualität gering ist. Zudem grenzt die Straße Südstrand unmittelbar an die Wasserkante. Diese Maßnahme sieht eine Zugänglichkeit des Wassers entlang des Yachthafens vor, um hier eine durchgängige Promenade zu errichten (Abb. 22).

Im Zuge der Maßnahme sollte geprüft werden die Straße Südstrand in einen Shared Space umzuwandeln. Ziel ist es, den Verkehrsraum

stärker für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen nutzbar zu machen, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Straße durch zusätzliche Begrünung attraktiver zu gestalten. Darüber hinaus eröffnet sich hier auch die Möglichkeit, das benachbarte Forschungsinstitut Senckenberg besser sichtbar zu machen und die Nutzung der Wasserfläche im Hafen für Wohnangebote zu prüfen. Die Aufwertung der südlichen Hafenseite stärkt die städtische Verbindung zwischen Innenstadt und Wasser über die Jadealle.



Abb. 22: Referenz Promenade mit Booten in Stockholm



Kasernenpark Rheinstraße

Zeitraumen	kurzfristig
Kosten	mittel
Stadteigentum	ja
Priorität	mittel

Die vorhandene grüne Parktasche im Bereich der ehemaligen Stadtkaserne in der Rheinstraße kann als neuer öffentlicher Park verstanden werden, der die Südstadt begrünt und die Identität des Ortes als Teil der kulturhistorischen Achse inszeniert. Im Zusammenspiel mit weiteren städtebaulichen Maßnahmen, wie einer möglichen Verkehrsberuhigung und der Aktivierung historischer Bauten kann ein attraktiver Stadtbaustein entstehen, der prägend für die kulturhistorische Route ist. Ziel ist es, einen bisher fehlenden, qualitätsvollen Freiraum zu schaffen (Abb. 23), der Bewohner*innen wie Besucher*innen gleichermaßen einlädt, die Südstadt zu Fuß oder mit dem Rad zu erleben. Die historische Bausubstanz entlang der Rheinstraße, insbesondere die ehemaligen

Bunker und Kasernengebäude, sollen dabei in Szene gesetzt werden. Im neuen Park können diese Orte durch Gestaltung, Beleuchtung oder kulturelle Nutzungen sichtbar gemacht und so als identitätsstiftende Elemente im Stadtgefüge verankert werden.

Der Park bietet die Chance, die verbindenden Routenelemente der übergeordneten Maßnahmen beispielhaft einzusetzen. So entsteht ein zusammenhängender, gut lesbarer Freiraum, der Orientierung schafft und den öffentlichen Raum qualitativ aufwertet. Der Kasernenpark wäre damit nicht nur ein neues grünes Herzstück der Südstadt, sondern auch ein wichtiger Impulsgeber für deren langfristige städtebauliche Entwicklung.



Abb. 23: Referenz Carl Nielsens Allé in Kopenhagen



Optimierung KW-Brücke

Zeitraumen	kurzfristig
Kosten	mittel
Stadteigentum	ja
Priorität	hoch

Die KW-Brücke ist eine zentrale Verbindung zwischen der Südstadt und wichtigen Zielpunkten wie Südstrand, Museumshafen und Fliegerdeich. Sie ist nicht nur funktional, sondern auch historisch bedeutend und ein Wahrzeichen Wilhelmshavens. Aktuell bestehen mehrere Herausforderungen: Die Brücke ist nicht barrierefrei – die Steigung ist hoch und erfordert Umwege, und der direkte Zugang vom Bontekai erfolgt ausschließlich über Treppen. Zudem ist die Brücke stark verkehrsbelastet – Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, Autos und Busse teilen sich den begrenzten Raum, was die Aufenthaltsqualität mindert.

Eine verkehrliche Analyse könnte klären, wie die Brücke und ihr Umfeld umgestaltet werden kann, um Barrierefreiheit zu gewährleisten und die Nutzungskonflikte zu reduzieren. In Zukunft kann die KW-Brücke autofrei gedacht werden, um Fußgänger*innen und Radfahrer*innen mehr Raum zu geben und die Aufenthaltsqualität deutlich zu steigern.



Attraktiver Eingang zum Bontekai

Zeitraumen	mittelfristig
Kosten	hoch
Stadteigentum	nein (Bereich am Wasser ja)
Priorität	mittel

An der Deichbrücke treffen mehrere wichtige städtebauliche Achsen aufeinander: In Richtung Norden führt die Verbindung vom Gotthilf-Hagen-Platz über den Valoisplatz zum Bahnhof, nach Osten beginnt die Promenade vom Bontekai entlang des Großen Hafens und nach Süden leitet die Jadeallee weiter zum Pumpwerk, TWWP-Bunker, den Banter See und Fliegerdeich. Dieser Bereich ist eine wichtige Schnittstelle und sollte dies mit einer städtebaulichen Geste hervorheben. Derzeit ist der Ort eher untergenutzt. Hier befindet sich ein eingeschossiges Gebäude mit Nahversorgungsfunktion und ein Parkplatz. Die Bedeutung des Ortes sollte erkannt werden und eine städtebaulich behutsame, aber markante Bebauung entstehen, die im Dialog mit der historischen Deichbrücke den Übergang vom Stadtkörper zum Hafen hervorhebt. Darüber hinaus sollte Fahrradinfrastruktur verbessert werden.





Historische Gebäude aktivieren

Zeitraumen	langfristig
Kosten	mittel
Stadteigentum	nein
Priorität	mittel

Entlang der Rheinstraße befinden sich viele gründerzeitliche Gebäude in unterschiedlichen Eigentumsverhältnissen. Einige von ihnen werden von der Bundeswehr genutzt. Die Gebäude sind architektonisch hochwertig und erinnern an die Marinevergangenheit der Stadt. Sie prägen den Stadtraum, werden aktuell allerdings nur im Bereich zur Gökerstraße für Mischnutzungen geöffnet und stehen in weiten Teilen leer. Die Maßnahme zielt darauf ab, die Interaktion zwischen diesen Gebäuden und dem öffentlichen Raum zu stärken und belebende Nutzungen hinzuzufügen. Denkbar sind öffentliche Funktionen wie Kultur, Bildung aber auch Gastronomie, Einzelhandel oder Wohnen.

Zwischen den Gebäuden der ehemaligen Stadtkaserne und der Rheinstraße verläuft bereits ein großzügiger Grünzug, der in einer anderen Maßnahme als *Kasernenpark* vorgeschlagen wird. Besonders der Bereich um den historischen Bunker an der Ebertstraße bietet Potenzial, stärker in den Freiraum zur Rheinstraße integriert zu werden und ein Highlight entlang der Kulturhistorischen Route zu bilden. Angesichts der aktuellen Expansionsbemühungen der Bundeswehr erscheint eine Ko-Finanzierung über entsprechende Bundesprogramme denkbar, um die Integration des Standortes mit der Südstadt nachhaltig zu fördern.



Potenzialfläche am alten Rathaus

Zeitraumen	mittelfristig
Kosten	hoch
Stadteigentum	nein
Priorität	mittel

Der Bereich rund um den Platz des alten Rathauses besitzt großes Potenzial, sich zu einem zentralen Kreuzungspunkt der kulturhistorischen Achse zu entwickeln. Er liegt direkt an der Rheinstraße und ist über die Neckarstraße mit dem Großen Hafen verbunden. Derzeit fehlt dem Platz jedoch eine klare städtebauliche Fassung: Raumkanten sind nicht ausgebildet, und obwohl die Bestandsbäume dem Ort eine gewisse Qualität verleihen, werden die Flächen westlich der Gökerstraße, dem ursprünglichen Ort des Rathauses der Stadt, und Neckarstraße überwiegend als Parkplätze genutzt. Insgesamt wirkt der Bereich unstrukturiert und wenig einladend.

Langfristig sollte der Bereich durch eine ergänzende Bebauung und einen Park so gestaltet werden, dass er den Weg vom Friedrich-Wilhelms-Platz zum Hafen klar definiert und erlebbar macht. Denkbar sind Nutzungen wie gemischte Gebäude mit Wohn- und Dienstleistungsfunktionen, die den Platz und

die Grünfläche räumlich fassen, beleben und als verbindendes Element zwischen Innenstadt und Hafen wirken. Ziel ist es, eine attraktive, urbane Adresse zu schaffen, die sowohl funktional als auch gestalterisch überzeugt. Eine detaillierte Analyse und Planung sind erforderlich, um die Potenziale optimal auszuschöpfen.





Potenzialfläche am Fliegerdeich

Zeitrahmen	mittelfristig
Kosten	mittel
Stadteigentum	ja
Priorität	mittel

Am östlichen Ende des Fliegerdeichs befindet sich eine große, versiegelte Fläche, die derzeit ausschließlich als Parkplatz genutzt wird. Der Standort liegt in direkter Nähe zum Wattenmeer und bietet damit eine außergewöhnliche Lagegunst, die aktuell nicht ausgeschöpft wird. Durch ein neues Bauvolumen könnte die Kette an solitären Gebäuden entlang des Innenhafens

Richtung Osten fortgeführt werden und zusätzlicher Wohnraum in Toplage entstehen. Auch eine attraktive Freiraumnutzung ist denkbar, beispielsweise ein Erlebnisspielplatz am Wattenmeer (Abb. 24), bei dem der bestehende Hang des Deichs nutzbar wird. So würde der Deich nicht länger als passive Barriere wirken, sondern ein Teil eines erlebbaren Freiraums werden.



Abb. 24: Referenz Spielplatz am Hang in Kozenice



Einheitliche Materialität

Kategorie	Freiraum
Zeitraumen	langfristig
Kosten	hoch
Priorität	mittel

Eine durchgängige Materialität der Wege stärkt das räumliche Zusammengehörigkeitsgefühl und unterstützt die intuitive Orientierung im Stadtraum. Einheitliche Bodenbeläge (Abb. 25) und klare Gestaltungsprinzipien schaffen ein prägnantes, wiedererkennbares Erscheinungsbild, das die

Themenwege visuell miteinander verknüpft und ihre Führung leicht nachvollziehbar macht. So wird die Wegeführung nicht nur funktional, sondern auch gestalterisch erlebbar – wie bereits am Bontekai in Ansätzen umgesetzt.



Abb. 25: Referenz Einheitliche Materialität für verschiedene Bereiche in Koprivnica



Barrierefreiheit

Kategorie	Inklusion
Zeitraumen	mittelfristig
Kosten	mittel
Priorität	hoch

Barrierefreiheit ist ein zentrales Thema, das in der Bürgerbeteiligung häufig hervorgehoben wurde und bei der Gestaltung der Themenrouten eine grundlegende Rolle spielt. Alle Bereiche entlang der Routenführungen sollten hinsichtlich Zugänglichkeit und Durchlässigkeit überprüft und – wo erforderlich – barrierefrei ausgebaut werden. Ziel ist, allen Menschen, unabhängig von Alter oder Mobilität, eine

sichere und komfortable Bewegung im Stadtraum zu ermöglichen. So entsteht eine inklusive Verbindung zwischen Innenstadt, Hafen und Südstrand mit Potential für Ausweitung auf Stadtebene. Beispiele hierfür sind Bordsteinabsenkungen, Rampen, barrierefreie Zugänge zu öffentlichen Gebäuden und Haltestellen und eine intuitive, leicht verständliche Wegeführung.



Deckwerkserneuerung (Konzept fertiggestellt)



Das Konzept der Deckwerkserneuerung am Deich in Wilhelmshaven ist abgeschlossen und stellt sicher, dass der Deich zukünftig nicht nur erhöht wird und Schutz vor Extremwetterereignissen bietet, sondern zusätzliche Freiraumangebote für Besucher*innen und Bewohner*innen liefert. Beispiele für eine Aufwertung des öffentlichen Raums: Spielplatz am Hang (Abb. 70) und

Wassertreppen (Abb. 26).

Die Umsetzung dieses Konzepts einer attraktiven Deichpromenade ist maßgeblich für Wattenmeer-Route, da die Maßnahme die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des Deichs verbessert und damit die übergeordneten touristischen und freiraumplanerischen Ziele unterstützt.



Abb. 26: Referenz Wassertreppe in Norddeich



TWWP und Banter See Park (Baumaßnahme in Vorbereitung)



Am Banter See entsteht mit dem *Trilateralen Weltnaturerbe-Wattenmeer-Partnerschaftszentrum* (TWWP) ein architektonisches Highlight Wilhelmshavens. Das Gebäude wird auf dem historischen Bunker errichtet und durch eine gläserne Hülle neu interpretiert. Es soll ein offenes Haus mit öffentlich zugänglichen Bereichen wie Foyer und Dachterrasse bieten und die besondere Dynamik des Wattenmeers auch in den Außenanlagen widerspiegeln. Parallel dazu wird

der Banter See Park weiterentwickelt. Geplant sind unterschiedliche landschaftliche Bereiche mit vielfältigen Aufenthaltsqualitäten, die den Park als attraktiven Freiraum für Erholung und Freizeit stärken. Beide Projekte sind nicht nur bedeutende Bausteine für die Stadtentwicklung, sondern auch wichtige Anknüpfungspunkte für die geplante Wattenmeer-Route. Die Entwicklungen ergänzen sich gegenseitig und schaffen ein starkes touristisches und identitätsstiftendes Angebot.



Radweg am Bontekai (In Planung)



Der Radweg am Bontekai befindet sich bereits in der Planungsphase und ist Teil einer überregionalen Radverkehrsroute („Tour de Fries“). Entlang der Nordseite des Großen Hafens soll die stillgelegte Gleistrasse („Westgleis“) genutzt werden, um eine sichere und komfortable Radverkehrsachse zu schaffen. Die Maßnahme umfasst den Bau neuer Radwege sowie den fahrradgerechten Umbau des Kreuzungspunktes Jadeallee/Weserstraße. Dadurch werden Wohngebiete, ein Nahversorgungszentrum, Gewerbeflächen und touristische Ziele in der

Südstadt besser miteinander verbunden. Über die Virchowstraße wird zudem die Anbindung an das bestehende Radverkehrsnetz verbessert.

Ergänzend könnte die ehemalige Gleistrasse an passenden Bereichen durch mobile Sitzmöglichkeiten und Infotafeln aktiviert werden, um zusätzliche Aufenthaltsqualität zu schaffen und den öffentlichen Raum zu beleben. Solche ergänzenden Maßnahmen sind aus Referenzprojekten bekannt und steigern die Attraktivität des Radwegs.



Pumpwerkserweiterung (Baumaßnahme in Vorbereitung)



Das *Pumpwerk* ist eine besondere Kultureinrichtung Wilhelmshavens, die regelmäßig Veranstaltungen und Konzerte ausrichtet. Es liegt direkt an der Jadeallee zwischen Deichbrücke und Grodendamm und profitiert von den geplanten Entwicklungen rund um das *TWWP* und den Banter See Park, die den Standort zusätzlich beleben. Die Erweiterung

des Pumpwerks sieht vor, das bestehende Gebäude baulich zu ergänzen, um mehr Platz für Personal- und Technikräume sowie einen zusätzlichen Veranstaltungsraum zu schaffen. Damit wird die Kapazität des Pumpwerks erhöht und seine Rolle als kultureller Treffpunkt weiter gestärkt.



Besucherzentrum Uniper (Baumaßnahme in Vorbereitung)



Direkt am Küstenmuseum am Bontekai soll ein neues Besucherzentrum von *Uniper* entstehen. Ziel des Projekts ist es, die Bedeutung Wilhelmshavens als zentralen Standort für die Energiewende sichtbar zu machen und die Aktivitäten des Unternehmens

zu präsentieren. Das Besucherzentrum soll den Stadtraum beleben und eine zusätzliche Anlaufstelle für Information und Austausch bieten.



ANHANG





Analyse: Gewässer und Freiraum

Das Stadtgebiet verfügt über **vielfältige Grünräume** wie Parks, Grünzüge und baumbestandene Alleen, die wichtige Aufenthalts- und Erholungsfunktionen übernehmen, jedoch teilweise **stark sanierungs- und pflegebedürftig** sind. Ergänzt wird das Stadtbild durch **prägende Wasserflächen** wie Hafen, Banter See und Jadebusen, die landschaftlich, ökologisch und touristisch von großer Bedeutung sind.

-  Hafen
-  Banter See
-  Wattenmeer
-  Landschaftsbereich Deich / Hafenkante
-  Stadtwald
-  Banter See Park
-  Kleingarten
-  Innerstädtische Grünfläche
-  Spielplatz



Analyse: Flächenpotenziale

Zwischen Innenstadt und Südstrand liegen **zahlreiche Baulücken**, darunter Brachflächen und großflächige Parkplätze. Besonders die Brachflächen besitzen **hohes Entwicklungspotenzial**, insbesondere an der Virchowstraße/Ecke Ebertstraße sowie an der ehemaligen Südzentrale und am Grodendamm, die strategisch **wichtige Scharnierpunkte** im Untersuchungsgebiet bilden. Auch die **flächenintensiven Parkplätze** am Großen Hafen – etwa am Bontekai, Fliegerdeich und Museumshafen – bieten Potenziale für Transformation und eine Aufwertung des öffentlichen Raums.

-  Parkplatzfläche
-  Brachfläche



Analyse: Denkmäler

Wilhelmshaven verfügt über **zahlreiche Denkmäler** und historische Strukturen. **Entlang der Rheinstraße** prägen gründerzeitliche Gebäude die preußische und marinegeschichtliche Identität der Stadt. Ergänzt wird dies durch denkmalgeschützte Elemente mit Bezug zum Wattenmeer sowie durch Relikte der Eisenbahntrasse am Bontekai und historische Deichbrücken. Bedeutendstes Wahrzeichen ist die **Kaiser-Wilhelm-Brücke** als technisches und städtebauliches Symbol.

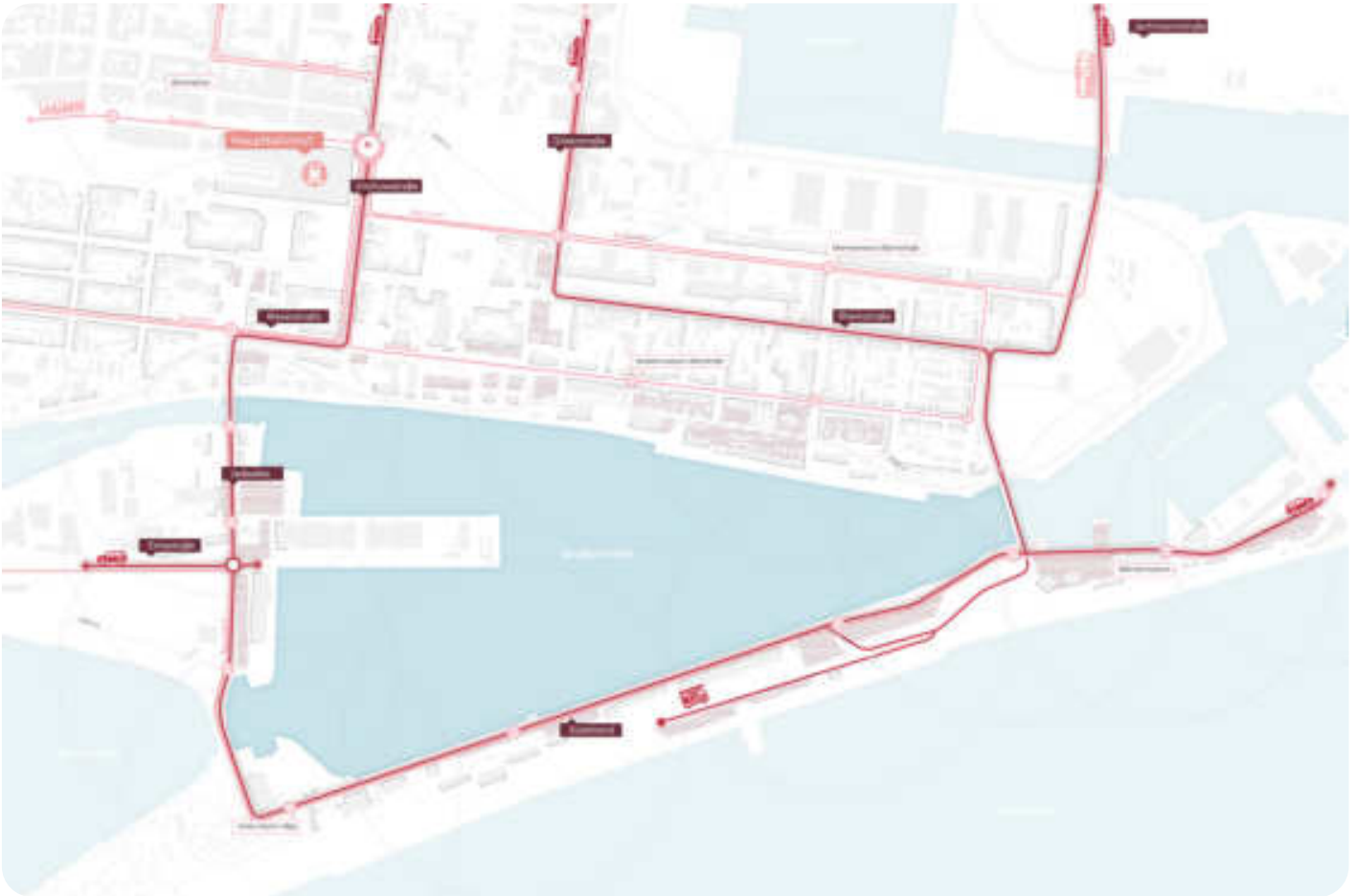
-  Historische Gebäude
-  Wattenmeer Denkmal
-  Brücke
-  Denkmal / Statue
-  Alte Eisenbahn
-  Identitätsstiftende Wasserkante



Analyse: Nutzungen

Die Nutzungen im Untersuchungsgebiet sind **überwiegend geclustert**. Die Innenstadt im Norden ist von Einzelhandel und Gastronomie geprägt, weist jedoch Leerstände auf. Wohnnutzungen dominieren vor allem die Südstadt, während im Bereich des Bauhafens weiterhin Marine-Nutzungen bestehen. Kulturelle Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten konzentrieren sich am Großen Hafen. Schwerpunkte sind der Museumshafen am Süstrand, das Küstenmuseum am Bontekai sowie das Pumpwerk und der Bunker am Grodendamm. Bildungseinrichtungen sind überwiegend in Bahnhofsnähe.

- Hotellerie
- Gewerbe
- Sehenswürdigkeit
- Gastronomie
- Wohnen (tlw. Mischnutzung)
- Arbeiten
- Kulturstätte
- Hobby / Sport
- Bildung
- Leerstand
- Geschäft
- Parkgarage
- Marine



Analyse: Passive Mobilität (fahrend)

In Wilhelmshaven nimmt der **motorisierte Individualverkehr viel Raum** ein und schränkt durch flächenintensive Straßen und Parkplätze die Aufenthaltsqualität für Fuß- und Radverkehr ein. **Der baulich schlechte Zustand vieler Straßen** verstärkt diese Defizite. Zwar ist das ÖPNV-Netz räumlich gut verteilt, jedoch werden **einige Haltestellen nur saisonal** bedient, was die Erreichbarkeit und Attraktivität des Angebots einschränkt.

-  Parkplatz PKW
-  Fahrbahn PKW
-  Fahrbahn Bus
-  Bushaltestelle (mit 300m Radius)
-  ZOB



Analyse: Aktive Mobilität (bewegend)

Zwischen Innenstadt und Südstrand/
Museumshafen liegen **drei zentrale Fußgängerbereiche**: Valoisplatz, Bontekai und Südstrandpromenade. Während der Bontekai und die Promenade grundsätzlich funktionieren, besteht insbesondere am Valoisplatz sowie im Umfeld des Besucherzentrums und des Marinemuseums deutlicher Aufwertungsbedarf. Die Fahrradinfrastruktur ist lückenhaft; ein **durchgängiges Radwegenetz** sowie eine **bessere Wegweisung** fehlen.

-  Platzfläche / Promenade
-  Fußweg
-  Primärer Radweg
-  Sekundärer Radweg
-  Wegweiser

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Entfernung Bhf. - Südstrand (Radfahrer*innen); https://www.strava.com/maps/global-heat-map?sport=Ride&style=dark&terrain=false&labels=true&poi=true&cPhotos=true&gColor=blue&gOpacity=100#10/53.5222/8.1097	16
Abb. 2: Strava heat map (Fußgänger*innen); https://www.strava.com/maps/global-heatmap?sport=Walk&style=dark&terrain=false&labels=true&poi=true&cPhotos=true&gColor=blue&gOpacity=100#10/53.5222/8.1097	17
Abb. 3: Hornsbergs Strandpark, Stockholm; https://lindmanphotography.com/work/hornsbergs-strand-stockholm/ (Foto: Åke Eson Lindman)	23
Abb. 4: Historische Wilhelmshavener Südstadt, Ende des 19. Jahrhunderts; https://www.naturschaetze-whv.de/naturschaetze/erste_einfahrt_auswahl/schleuseninsel_geschichte/	32
Abb. 5: Baakenhafen, Hamburg; https://landezine-award.com/kirchenpauerkai-in-the-baakenhafen-quarter-by-atelier-loidl-landscape-architects-berlin-gmbh%EF%BF%BC/	55
Abb. 6: Referenz Infoelemente in Berlin; https://www.vangenhassend.de/referenz/orientierungs-und-informationssystem-am-berliner-mauerweg	59
Abb. 7: Referenz Torbögen in Coevorden	59
Abb. 8: Referenz Bodenmarkierungen in Le Cendre, Lyon; https://www.geveko-markings.fr/solutions/reve-tement-decoratif/signaletique-sur-mesure	59
Abb. 9: Referenz Wegweiser in Burgdorf; https://www.superbuero.com/de/work/signaletik-wayfinding.53/fussgangerleitsystem-signaletik-stadt-burgdorf.224.html	60
Abb. 10: Referenz Infopoint, Wegweiser mit Bodenmarkierung in Montreal; https://ad hoc-architectes.com/en/portfolio/prenez-place/ (Foto: Raphaël Thibodeau)	60
Abb. 11: Referenz Bodenbeleuchtung in Fort Collins, Colorado; https://organiclighting.com/products/fortacast/	61
Abb. 12: Referenz Wasserspiel in Erkelenz	62
Abb. 13: Referenz Wandernder Wald in Leeuwarden; https://arcadia.frl/opening-bosk/	63
Abb. 14: Referenz Sommerstraße in Schweden; https://malmo.se/Stadsutveckling/Sa-utvecklar-vi-staden/Stadsmiljo/Sommargator--och-torg.html	64
Abb. 15: Referenz Wassertaxi aus Schweden; https://candela.com/nl/pro-series/p-12-shuttle/	65
Abb. 17: Referenz Manifesto Park in Prag; https://archipreneur.com/manifesto-market-prague/ (Jakub Cervenka)	66
Abb. 18: Referenz Fußgängerbrücke in Rotterdam; MS Fotografie (Marc van der Stelt)	70
Abb. 16: Referenz WinterWelVaart in Groningen; https://winterwelvaart.nl/	71
Abb. 19: Referenz Badeinsel in Kopenhagen; https://www.visitdenmark.de/daenemark/reiseplanung/hafenbad-fisketorvet-gdk412709 (Foto: Astrid Maria Rasmussen)	72
Abb. 20: Referenz ZwemDok Bonapartedok in Antwerpen; https://pers.antwerpen.be/t-zwemdok-in-antwerpen-weer-open (Victoriano Moreno)	72
Abb. 21: Konzertmuschel im Walter Y. Elisha Park in Fort Mill; https://www.dp3architects.com/places/walter-elisha-amphitheater/	73
Abb. 22: Referenz Promenade mit Booten in Stockholm; https://landezine.com/henriksdalsamnen/ (Foto: Kasper Dudzik)	74
Abb. 23: Referenz Carl Nielsens Allée in Kopenhagen; https://landezine.com/carl-nielsens-alle-by-werk/ (Foto: Wichmann+Bendtsen Photography)	75
Abb. 25: Referenz Spielplatz am Hang in Kozenice; https://www.archdaily.com/1017955/recreation-and-sports-park-with-water-playgrounds-rs-plus-robert-skitek/667460bcb38d4710a06bd770-recreation-and-sports-park-with-water-playgrounds-rs-plus-robert-skitek-photo (RS+Robert Skitek, Foto: Tomasz Zakrzewski)	78
Abb. 24: Referenz Einheitliche Materialität für verschiedene Bereiche in Koprivnica; https://www.ar-	79

chdaily.com/1009985/reconstruction-of-central-squares-in-koprivnica-nfo-doo/655bbce-a781a69017c34e05a-reconstruction-of-central-squares-in-koprivnica-nfo-doo-photo (Foto: bosnić+dorotić)

Abb. 26: Referenz Wassertreppe in Norddeich; <https://www.tambiente.de/reisenews/norddeich-eroeffnet-das-deck-neues-highlight-an-der-nordsee-ist-fertig-10121> (Foto: Tourismus-Service Norden-Norddeich) 80

Abb. 27: Henriksdalsamnen, Stockholm; <https://landezine.com/henriksdalsamnen/> (Foto: Kasper Dudzik) 83

Kolophon:



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Zukunftsfähige
Innenstädte und Zentren



Projekt:

Wilhelmshaven, Konzept "grün-blaue Verbindungswege Innenstadt-Südstrand"

Entwurf:

De Zwarte Hond

Copyright:

Der Inhalt dieses Dokuments sowie die darin enthaltenen Daten, Abbildungen, Bilder, Texte und deren Zusammenstellung sind durch Urheber- und Datenbankrechte geschützt.

Sofern nicht ausdrücklich anders angegeben, wurden sämtliche Abbildungen und grafische Darstellungen von den Verfassern selbst erstellt.

Februar 2026

