

Defah
Britta Dirks
Anton Englisch
Giesemann
Holland
Junger
Klaus-Dieter Kottek
Joachim Noack
Hennig Winde
Michael Witt

Mitglied SPD-Fraktion

Ausschussmitglied Hans Gabriels
Ausschussmitglied Hans-Jürgen Kempcke
Ausschussmitglied Norbert Schmidt

Mitglied CDU-Fraktion

Ausschussmitglied Stephan Hellwig
Ausschussvorsitzender Bernhard Rech

Mitglied FDP-Fraktion

Ausschussmitglied Horst Radmer

Mitglied Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Grundmandat Erika Lach

Mitglied Gruppe BASU/Tholen

Ausschussmitglied Joachim Tjaden

von der Verwaltung

von der Verwaltung Michael Dittmann

Es fehlte entschuldigt

Ausschussmitglied Holger Barkowsky
Stellv. Ausschussvorsitzender Martin Harms
beratendes Mitglied Hartmut Heydinger

A Öffentlicher Teil

Tagesordnung:

- 1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgem. Einladung sowie der Beschlussfähigkeit
 - 2 Genehmigung der Tagesordnung
 - 3 Genehmigung über den öffentlichen Teil der Niederschrift vom
 - 4 Vorlagen an den Rat
 - 4.1 Straßenaufhebung und -benennung Bereich Niedersachsendamm Vorl. 137/2008
 - 4.2 Straßenbenennung Bereich JWP Vorl. 138/2008
 - 4.3 Straßenbenennung Bereich Posener Straße Vorl. 139/2008
 - 4.4 EFRE-Förderung für städtische Gebiete Vorl. 140/2008
 - 4.5 Bebauungsplan Nr. 51 - Nördlich Friedhof Aldenburg - Behandlung der Stellungnahmen und Satzungsbeschluss Vorl. 141/2008
 - 4.6 Bebauungsplan Nr. 13, 2. Änderung - Ebert-/Virchow-/Rhein-/Valoisstraße - BEhandlung der Stellungnahmen und Satzungsbeschluss Vorl. 142/2008
 - 4.7 Bebauungsplan Nr. 48 B 2. Änderung - Bant Süd - Entwurfsbeschluss Vorl. 143/2008
 - 5 Mitteilungen und Anfragen
 - 5.1 Antrag Ratsherr Müller: Wartezone Taxistand
 - 5.2 Querungshilfe Bismarckplatz
 - 5.3 Verkehrsuntersuchung Südstrand / Jadeallee
 - 5.4 Ausbau Rüderstraße - Sachstand Sanierung
 - 5.5 Tontaubenschießanlage
 - 5.6 Spundwandsanierung und Entschlammung
 - 5.7 Bebauungsplan Nr. 191
 - 5.8 Grundschule Rheinstraße
 - 5.9 Modernisierungsoffensive 2007/2008
 - 6 Öffentliche Anhörungen
 - 6.1 An der Heete
 - 6.2 Fahrradstellplätze
-
- 1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgem. Einladung sowie der Beschlussfähigkeit

Herr **Rech** eröffnete die Sitzung und stellte die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit fest.

2 Genehmigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wurde genehmigt.

3 Genehmigung über den öffentlichen Teil der Niederschrift vom

Die Niederschriften über die öffentlichen Teile der Sitzungen vom 19.02., 08.04., 13.05. und 19.05.2008 wurden einstimmig genehmigt.

4 Vorlagen an den Rat

4.1 Straßenaufhebung und -benennung Bereich Niedersachsendamm Vorl. 137/2008

Herr **Witt** erläuterte ausführlich die Vorlage. Aufgrund der Themengleichheit wurden die Vorlagen zu TOP 4.2 und 4.3 gleichzeitig mitbehandelt.

Herr **Kottek** ergänzte zur Vorlage 138/2008, dass seitens der Verwaltung der Vorschlag unterbreitet wurde, bei der Benennung der Straßen auch örtliche Persönlichkeiten mit einzubeziehen. So wurde der Vorschlag gemacht, diese Straße Arthur-Grunewald-Straße zu benennen.

Herr **Hellwig** führte zu TOP 4.3 aus, dass der Voslapper Leuchtturm eigentlich etwas anderes sei, gemeint sei hier wohl eher das Unterfeuer Voslapp, welches sich nördlich der WRG befindet. Von daher wäre die beabsichtigte Benennung der Straße irreführend.

Herr **Witt** erklärte dazu, dass man eine lange Liste von Vorschlägen aus der Bevölkerung habe. Es ist durchaus bekannt, dass sich der alte Voslapper Leuchtturm wesentlich weiter nördlich befindet. Allerdings geht es hier nicht um die hauptsächlich Experten bekannte Unterscheidung der Feuer, sondern um den bestehenden Voslapper Leuchtturm.

Herr **Kempcke** erklärte, dass es logischer sei, die geplante Straßenbenennung „Zum Jadfahwasser“ doch eher „Zum Containerterminal“ zu nennen, so wüsste auch jeder gleich, wo er sich befinde.

Herr **Witt** entgegnete, dass Bezeichnungen wie „Zum JadeWeserPort“ oder „Zum Containerterminal“, „Zum Hafengroden“ oder auch „Zum Containerhafen“ Ortsbezeichnungen sind, die nicht noch einmal in Form von Straßennamen wiederholt werden, da dies zu Verwirrungen führen würde.

Herr **Rech** wandte ein, dass man sich mit der Bezeichnung „Zum Jadfahwasser“ (Vorlage Nr. 138/2008) recht schwer tun würde. Herr Arthur Grunewald war ein Bürgermeister der Stadt Wilhelmshaven, der sich gerade um den Hafen sehr verdient gemacht habe.

Herr **Witt** verwies nochmals auf die Liste mit Namensvorschlägen, welche seinerseits in verschiedene Kategorien unterteilt wurde, u.a. in „kein bezug zum Baugebiet“ oder auch „an anderer Stelle passender“. Diese Liste wird auch fortgeschrieben, und die bisher gesammelten Namensvorschläge werden an anderer Stelle Verwendung finden.

Herr **Rech** bat den APB um Abstimmung:

Der Ausschuss für Planen und Bauen beschließt einstimmig:

Der Bereich der Straße Niedersachsendam, vom Ende der bisherigen Autobahn A29 (östlich der Möwenstraße) bis zum neuen Bauwerk des Kreisverkehrs ist aufzuheben.

Straßenbenennung:

Der Straßenteil vom neuen Kreisverkehr bis an die Auffahrt der Niedersachsenbrücke erhält folgende Bezeichnung:

Niedersachsendam.

4.2 Straßenbenennung Bereich JWP Vorl. 138/2008

Herr **Rech** bat den APB um Abstimmung:

Der Ausschuss für Planen und Bauen beschließt einstimmig:

Die im Bereich des JadeWeserPort / Containerterminal (B 210) liegende Zufahrt erhält vom neuen Kreisel bis zum Beginn des Containerterminals folgende Bezeichnung:

Zum Jadefahrwasser.

4.3 Straßenbenennung Bereich Posener Straße Vorl. 139/2008

Herr **Rech** bat den APB um Abstimmung:

Der Ausschuss für Planen und Bauen beschließt einstimmig:

Der Bereich der bisherigen Posener Straße (B 213) zwischen Flutstraße und Wendehammer an der Niedersachsenbrücke erhält folgende Bezeichnung:

Zum Voslapper Leuchtturm.

4.4 EFRE-Förderung für städtische Gebiete Vorl. 140/2008

Herr **Kottek** erläuterte ausführlich die Vorlage. Er verwies diesbezüglich auch auf den Wunsch des Kämmerers, der Vorlage den Halbsatz „unter Vorbehalt der Bereitstellung der EFRE-Fördermittel“ anzufügen (im Beschluss kursiv gekennzeichnet).

Herr **Schmidt** fragte nach dem Sachstand bezüglich der Südzentrale.

Herr **Kottek** führte aus, dass man sich mit dem zuständigen Projektentwickler getroffen und das Gebäude von außen besichtigt habe. Dieser will nun einen Berliner Architekten beauftragen, der dann Vorschläge zum Auf- und Ausbau des Gebäudes unterbreiten soll. Von der Konzeption her müsste es bei diesem Gebäude in Richtung Ausstellung, Information und Fortbildung gehen. Der nächste Schritt wäre dann für den Bereich der Vermarktung eine Ortsbegehung durch den Architekten unter Berücksichtigung der Nachbarbebauung und der Hafenanlagen. Hier soll dann versucht werden, eine Art zukunftsorientierten Rahmenplan zu entwickeln.

Herr **Winde** wies darauf hin, dass seitens des Sozialministeriums insbesondere eine Förderung der Infrastruktur gefordert sei und weniger die städtebauliche Entwicklung.

Herr **Tjaden** fragte bezüglich der Wiesbadenbrücke, ob es neue Erkenntnisse bezüglich der Grundstücke dort, insbesondere der Fa. Linde gibt.

Herr **Kottek** erklärte, dass die Firma Linde von der BIMA bereits kontaktiert wurde. Bezüglich der Entmagnetisierungsschleife ist die BIMA auch schon in Gespräche mit der Bundeswehr eingetreten. Seitens der Stadt stehe man in ständigem Kontakt zur BIMA, der Zeitplan steht und im Herbst soll die entsprechende Vorlage für den Ratsbeschluss erstellt werden, der dann Grundlage für die Ausschreibungen sein wird.

Herr **Schmidt** fragte, ob es bezüglich der Jadeallee und der dort derzeit tätigen Investoren eine konzertierte Aktion gibt, welche alle Investoren zwecks Abstimmung der einzelnen Vorhaben an einen Tisch bringt.

Herr **Kottek** verwies bezüglich der Verkehrsführung der Jadeallee und der Südstrandstraße auf die unter TOP 5.3 noch vorzustellende Verkehrsuntersuchung. Es sind jedoch alle sonstigen Planungen zwischen den jeweiligen Beteiligten abgestimmt (z.B. WEB, WTF, BIMA etc.)

Herr **Rech** fragte, ob dies auch für das weiter südlich gelegene Grundstück mit den dort befindlichen Anlegeplätzen (ehemals Kramer) gilt, insbesondere hinsichtlich einer einheitlichen Straßenbeleuchtung und Pflasterung.

Herr **Kottek** erwiderte, dass seitens des Hotels Columbia beabsichtigt sei, im Herbst (Ende Oktober/Anfang November) die zum Hotel gehörigen Außenanlagen zu gestalten. Bis dahin muss auch ein entsprechendes Konzept erarbeitet sein. Aus diesem Grunde fand am 16.06.2008 ein Gespräch mit Herrn Pfeiffer statt, der auch bereits bei der Gestaltung des Valoisplatzes unterstützend tätig war, um ein einheitliches Konzept zu schaffen. Grundzug einer Allee ist die gleichwertige Gestaltung beider Seiten, und so muss hier eine entsprechende Abstimmung stattfinden mit dem Hotel Columbia.

Herr **Tjaden** fragte, ob es Neuigkeiten gibt über die geplante Ausbaggerung der ehemaligen dritten Einfahrt sowie der dort geplanten zwei Docks. Er wies darauf hin, dass damit die geplante Norbert-Schmidt-Brücke wahrscheinlich hinfällig sei, da man sie sonst als Klappbrücke realisieren müsste, und dann müsste der gesamte auch dort entstehende Verkehr ebenfalls über die Jadeallee geleitet werden.

Herr **Kottek** führte aus, dass von der Emsstraße aus ein Rechtsabbieger in die Jadeallee sowie von der Jadeallee ein Linksabbieger in die Emsstraße geplant ist, was bedeutet, dass hier der Verkehrsschwerpunkt der Jadeallee beginnt. Der Bereich zwischen Weserstraße und Emsstraße hingegen soll der eher ruhige Teil der Allee sein, sozusagen die Flaniermeile. Bezüglich der Schleuseninsel ist von der Firma NAVITEK die Errichtung von zwei großen Docks geplant. Der derzeitige Sachstand ist der, dass NAVITEK zuerst einmal eine Art Optionsvertrag mit NPorts haben möchte, um dann auch die entsprechenden Untersuchungen (wieweit sind nach dem Krieg die Sprengungen durchgeführt worden etc.) machen zu können, da diese recht kostenträchtig sind. Wie weit die Angelegenheit mit dem Optionsvertrag zwischen NPorts und NAVITEK zwischenzeitlich gediehen sind, ist nicht bekannt. Des weiteren ist es so, dass die Firma NAVITEK nicht nur den Bereich der künftigen Docks, sondern auch die im Bereich des Bebauungsplanes liegenden bebaubaren Gebiete der Schleuseninsel mit nutzen möchte (nicht in Eigennutzung, sondern durch andere Firmen). Daraus folgt auch, dass die Zufahrt zur Hafentorbrücke verlegt werden muss. Allerdings ist die Hafentorbrücke auch gleichzeitig die Zufahrt zu diesem Bereich, d.h. ohne die Hafentorbrücke wäre auch die Nutzung der Schleuseninsel in der geplanten Form illusorisch.

Herr **Tjaden** wand ein, dass dies recht unglaublich sei, da eine Herumführung der Zufahrt alleine schon aufgrund des Platzbedarfes beim Betreiben der Docks kaum möglich sei.

Herr **Kottek** erwiderte, dass die Frage der Straßenführung bereits geklärt sei und die Angelegenheit in der nächsten Bauausschuss-Sitzung zeichnerisch vorgestellt würde, so dass sich jeder ein Bild von der Situation machen kann.

Herr **Hellwig** führte aus, dass es schade wäre, wenn das alte Waschhaus an der Wiesbadenbrücke abgebrochen würde, wenn es nicht unter Denkmalschutz stünde. Einfacher wäre es doch, wenn das Columbia Hotel das Haus zur weiteren Nutzung erwerben würde auch ohne die Hürde des Denkmalschutzes.

Herr **Kottek** erwiderte, dass für Columbia Hotel nur dann eine Nutzung dieses Gebäudes in Betracht kommt, wenn es unter Denkmalschutz steht. Man wird auf die Angelegenheit dann zurückkommen, wenn die Antwort des Landesamtes für Denkmalpflege vorliegt.

Herr **Rech** bat den APB um Abstimmung:

Der Ausschuss für Planen und Bauen beschließt einstimmig:

Entsprechend Ziffer 4.3. der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der Erneuerung und Entwicklung städtischer Gebiete (Runderlass des MS vom 10.08.2007) beschließt der Verwaltungsausschuss der Stadt Wilhelmshaven die in der Anlage zu diesem Beschluss zeichnerisch dargestellte Gebietsabgrenzung als Fördergebiet im Sinne der oben genannten Richtlinie unter Vorbehalt der Bereitstellung der EFRE-Fördermittel.

4.5 Bebauungsplan Nr. 51 - Nördlich Friedhof Aldenburg - Behandlung der Stellungnahmen und Satzungsbeschluss Vorl. 141/2008

Herr **Gieselmann** erläuterte ausführlich die Vorlage.

Herr **Schmidt** fragte, ob die Spielplatzfrage nun eindeutig geklärt ist, d.h. dass dort kein neuer Spielplatz eingerichtet, sondern der in der Nähe vorhandene ertüchtigt wird.

Herr **Gieselmann** erwiderte, dass der Spielplatz am Altengrodener Weg mit den durch den Verkauf der Grundstücke erzielten Erlösen ertüchtigt werden soll.

Herr **Rech** fragte, ob es richtig sei, dass die Größe der bebaubaren Grundstücke noch variabel sei.

Herr **Gieselmann** erwiderte, dass die Größe der einzelnen Grundstücke im Bebauungsplan nicht festgelegt sei. Die Vorlage beinhalte lediglich einen Vorschlag mit bebauungsfähigen Grundstücken von 690 m² bis 840 m², eine nachträgliche Änderung sei aber möglich.

Frau **Dirks** wies darauf hin, dass die Vorlage mit den nun vorgeschlagenen Grundstücksgrößen für die geplante Vermarktung notwendig sei und man nicht nach Belieben die Grundstücke neu zuschneiden könne. Interessierte Bauherren können sich bereits in die entsprechende Liste eintragen, allerdings ist derzeit ein Verkauf aufgrund der noch fehlenden Erschließung nicht möglich.

Herr **Schmidt** ergänzte, dass aufgrund der Lage des Planungsgebietes es durchaus wünschenswert wäre, hinsichtlich der Größe der bebaubaren Grundstücke eine gewisse Flexibilität vorweisen zu können.

Frau **Dirks** erwiderte, dass auch im Plan des Bereiches Schaar West so verfahren wurde, dass aus 2 großen Grundstücken letztlich 3 etwas kleinere gemacht wurden. Grundvoraussetzung ist natürlich hierbei die zusammenhängende Lage der Grundstücke. Genauso könnte hier verfahren werden.

Herr **Rech** bat den APB um Abstimmung:

Der Ausschuss für Planen und Bauen beschließt einstimmig:

Der Rat der Stadt Wilhelmshaven beschließt aufgrund der §§ 2 Abs. 1 und 10 des Baugesetzbuches und der §§ 6 und 40 der Niedersächsischen Gemeindeordnung in den z.Zt. geltenden Fassungen den Bebauungsplan

Bebauungsplan Nr. 51

- Nördlich Friedhof Aldenburg –

als Satzung.

Über die eingegangenen Stellungnahmen wird gem. Vorlage (Ergänzungsblatt 01ff) beschlossen. Sie ist Bestandteil des Protokolls. Die Begründung in der Fassung vom mit den Angaben nach § 2 B BauGB wird beschlossen und ist dem Bebauungsplan gem. § 9 Abs. 8 des BauGB beigelegt.

4.6 Bebauungsplan Nr. 13, 2. Änderung - Ebert-/Virchow-/Rhein-/Valoisstraße -
BEhandlung der Stellungnahmen und Satzungsbeschluss
Vorl. 142/2008

Herr **Gieselmann** erläuterte ausführlich die Vorlage.

Herr **Tjaden** äußerte seine Bedenken bezüglich des Einsatzes erneuerbarer Energien. Es wird darauf Bezug genommen, dass sich die Stadt Wilhelmshaven an dem European Energy Reward beteiligt, wobei dies schon seit längerem der Fall ist. Die einzigen Anlagen jedoch, welche in Wilhelmshaven aufgebaut wurden und in dieses Programm passen, wurden von Privathand erstellt und sind werden durch diese auch wirtschaftlich betrieben. Die Aussage, dass dies in einem Einzelbebauungsplan nur schwierig zu verwirklichen sei, ist so nicht nachvollziehbar. Ebenso verhält es sich mit der erneuten Auslegung. Es kann nicht Aufgabe des NABU sein darauf hinzuweisen, dass dieses Programm bereits seit 30 Jahren gibt und bei der Planung schlichtweg vergessen wurde. Er geht davon aus, dass in anderen Bereichen die damit befassten Architekten und Planer durchaus die Möglichkeiten der Solarenergiegewinnung mit in Betracht gezogen haben, so dass dies durchaus im Rahmen der Planungen hätte mit berücksichtigt werden können. Gerade in Neubaugebieten bietet sich der Einsatz erneuerbarer Energien an und kann so auch in die Festsetzungen des Bebauungsplanes mit aufgenommen werden. Es wurden Vorschläge unterbreitet, im Bereich der Altbausanierung dies mit zu berücksichtigen, wobei es dann hieß, dies wäre zu schwierig, und die gleiche Antwort erhält man nun im Bereich einer geplanten Neubebauung, wobei doch gerade hier der Einsatz neuester Techniken wie auch alternativer Energien am ehesten zu verwirklichen wäre und auch verwirklicht werden müsste.

Herr **Hellwig** meinte dazu, dass der Einsatz erneuerbarer Energien bei Neubauten durchaus zu befürworten sei, aber es sei letztendlich immer noch

die Angelegenheit des Investors, mit welchen Energien er sein Gebäude ausrüstet. Es könne nicht sein, dass seitens der Stadt der Einsatz von Photo-Voltaik-Anlagen vorgeschrieben werde.

Herr **Kottek** ergänzte, dass durch die vorhandenen Gesetze (Energieeinsparungs-Gesetz u.ä.) sind die Bauherren bei Neubauten ohnehin verpflichtet, einen bestimmten Teil durch erneuerbare Energien einzubringen. Die Art und Weise, wie die Bauherren dieses nun umsetzen bleibt ihnen belassen. es ist daher sehr schwierig, entsprechende Festsetzungen in einem Bebauungsplan zu machen und so die Investoren in eine bestimmte Richtung zu zwingen. Dies würde als zusätzliche Belastung angesehen.

Herr **Tjaden** führte weiter aus, dass es in anderen Gemeinden durchaus üblich ist, in Neubaugebieten den Bauherren neben den üblichen Festsetzungen auch die Art des Einsatzes erneuerbarer Energien vorzuschreiben. Ebenso wie andere Gemeinden leidet auch die Stadt Wilhelmshaven an einem Bevölkerungsrückgang, dennoch werden dort derartige Festsetzungen getroffen im Gegensatz zur Stadt Wilhelmshaven.

Herr **Schmidt** fragte, wann die Baumaßnahme beginnen soll.

Herr **Kottek** erwiderte, dass nach Rücksprache mit dem Investor die Baumaßnahme frühestens im Januar 2009 begonnen werden kann, da die bestehenden Mietverträge eine 6-monatige Kündigungsfrist vorsehen. Dies wird auch so angestrebt. Es ist auch nicht mehr so, dass nur ein Elektronik-Markt als Nutzer des Neubaus in Betracht kommt, hier ist man seitens des Investors mit mehreren Interessenten im Gespräch.

Herr **Rech** fragte, ob bezüglich der derzeit vorhanden Bushaltestellen um Rahmen der geplanten Neubebauung und der damit verbundenen Zufahrten zum Grundstück bereits mit den Verkehrsbetrieben Übereinstimmung erzielt wurde.

Herr **Gieselmann** führte aus, dass es hier verschiedene Möglichkeiten der Einigung gebe und dass der beauftragte Architekt sich in Gesprächen mit den Verkehrsbetrieben befinde.

Herr **Rech** bat den APB um Abstimmung:

Der Ausschuss für Planen und Bauen beschließt einstimmig:

Der Rat der Stadt Wilhelmshaven beschließt aufgrund der §§ 2 Abs. 1 und 10 des Baugesetzbuches und der §§ 6 und 40 der Niedersächsischen Gemeindeordnung in den z.Zt. geltenden Fassungen den Bebauungsplan

Bebauungsplan Nr. 13 2. Änderung

- Ebert-, Virchow-, Rhein-, Valoisstraße –

als Satzung.

Über die eingegangenen Stellungnahmen wird gem. Vorlage (Ergänzungsblatt 01ff) beschlossen. Sie ist Bestandteil des Protokolls. Die Begründung in der Fassung vom mit den Angaben nach § 2 B BauGB wird beschlossen und ist dem Bebauungsplan gem. § 9 Abs. 8 des BauGB beigelegt.

4.7 Bebauungsplan Nr. 48 B 2. Änderung - Bant Süd - Entwurfsbeschluss Vorl. 143/2008

Herr **Gieselmann** erläuterte ausführlich die Vorlage.

Herr **Rech** bat den APB um Abstimmung:

Der Ausschuss für Planen und Bauen beschließt einstimmig:

Der Rat der Stadt Wilhelmshaven stimmt dem Entwurf des Bebauungsplanes

Bebauungsplan Nr. 48B 2. Änderung

- BANT SÜD -

Entwurfsbeschluss

zu und beschließt, ihn (mit örtlicher Bauvorschrift) einen Monat lang öffentlich auszulegen. Die Vorlage ist Bestandteil des Protokolls.

5 Mitteilungen und Anfragen

5.1 Antrag Ratsherr Müller: Wartezone Taxistand

Herr **Müller** führte aus, dass der derzeitige Zustand inakzeptabel sei und erläuterte seine Vorstellungen bezüglich einer eventuellen Planung hinsichtlich der Verbesserung der Situation.

Herr **Rech** stimmte der Situationsbeschreibung grundsätzlich zu, ergänzte aber, dass Ladeverkehr nicht nur von C&A stattfinde, sondern gerade in den frühen Morgenstunden ein reger Schwerlastverkehr und entsprechende Ladetätigkeiten im Bereich der Nordseepassage zu beobachten sei.

Herr **Kottek** verwies auf den vorliegenden Vorschlag, in welchem es lediglich um eine entsprechende Wartezone mit Regenschutz und Sitzgelegenheiten geht. Weitergehende Planungen und Überlegungen könnten zu einem späteren Zeitpunkt geltend gemacht werden. Es soll nun ein Antrag erarbeitet werden, der dann auch an den VA und den Rat zur Kenntnisnahme weitergeleitet werden kann.

Herr **Schmidt** regte an, hier einen Arbeitsauftrag an die Verwaltung zu erteilen zwecks Prüfung der Gesamtsituation sowie zur Erarbeitung einer Gesamtlösung.

Frau **Lach** fragte, ob es nicht sinnvoller wäre, im Rahmen der Planungen bezüglich des Abbruches des ehemaligen C&A-Gebäudes und der darauf folgenden Neubebauung auch diesen Aspekt in diese Planungen einfließen zu lassen.

Herr **Radmer** unterstütze diesen Vorschlag und ergänzte, dass man sich diesbezüglich auch gleichzeitig Gedanken über die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder machen sollte, da die derzeitige Situation eigentlich als desaströs zu bezeichnen ist.

5.2 Querungshilfe Bismarckplatz

Herr **Kottek** erklärte, dass es bezüglich der Querungshilfe mehrere Vorschläge gibt. Ursprünglich war die Planung so, dass man hoffte, diese Querungshilfe durch die im Bereich des Umbaus der Emsstraße eingesparten Mittel finanzieren zu können, dies wurde jedoch seitens der Kämmerei abgelehnt, so dass man nun gezwungen ist, diese Maßnahme in die Haushaltsberatungen für 2009 mit aufzunehmen.

Herr **Kempcke** äußerte seinen Unmut über die Entscheidung der Kämmerei, insbesondere unter dem Gesichtspunkt, dass hier Gefahr im Verzuge sei und es sich schließlich um eine politische Entscheidung handle und von daher die Entscheidung der Kämmerei irrelevant sei.

Herr **Hellwig** stimmte dem zu und erklärte, dass diese Querung schon seit langem notwendig sei und es bisher nur Glück sei, dass hier noch niemand tödlich verunglückt ist. Man sollte daher die zügige Umsetzung der Querung unabhängig von der Meinung der Kämmerei forcieren.

Herr **Schmidt** signalisierte ebenfalls seine Zustimmung und führte weiter aus, dass seitens des Ausschusses für Planen und Bauen nun ein politischer Beschluss gefasst werden sollte, den die Verwaltung letztendlich umsetzen muss.

Nach weitergehender Diskussion wurde beschlossen, einen entsprechenden Antrag in den Rat einzubringen.

5.3 Verkehrsuntersuchung Südstrand / Jadeallee

Herr **Witt** stellte die durch das Ingenieurbüro Helmert durchgeführte Verkehrsuntersuchung vor.

Es ist für den Bereich Jadeallee, Südstrandstraße, Schleusenstraße eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt worden, die insbesondere die Leistungsfähigkeit der beiden Straßenabschnitte in diesem wichtigen Bereich darstellt. Dazu ist eine Bestandsaufnahme und eine Status-Quo-Berechnung durchgeführt worden. Hierin sind auch die Ansiedlungen, soweit sie bekannt sind, und soweit sie zumindest auch in dem Planungsprozess einen bestimmten Stand erreicht haben, eingeflossen und darauf aufbauend wurde eine entsprechende Prognose erstellt. Des weiteren war die zu erwartende Leistungsfähigkeit dieses Streckenabschnittes zu untersuchen und zu bewerten. Die Aufgabenstellung rührte daher, dass die zu erwartenden Verkehrswirkungen in diesem Bereich, hervorgerufen vor allem durch Vorhaben aus der Bauleitplanung sowie auch konkrete Vorhaben von externen Investoren, hier doch zu Buche schlagen könnten.

Mit eingeflossen in die Untersuchung sind die Ergebnisse aus dem werktäglichen durchschnittlichen Verkehrsmengen, die sich in den sog. Tagesgesamtwerten ausdrücken, die auch für das gesamte Jahr vorliegen. Allerdings sind aufgrund der fehlenden Beziehung des Berufsverkehrs bestimmte empirische Verkehrszählungen so nicht möglich gewesen, so dass also an bestimmten Stellen dann neu gezählt wurde. Das Thema Tourismus spielt hierbei eine allerdings nicht so bedeutende Rolle, muss aber zukunftsorientiert noch weiter verfolgt und untersucht werden. Bezüglich der

Hafentorbrücke ist eine sog. mikroskopische Untersuchung auf der Basis von ermittelten Zählwerten vorgenommen worden. Diese Zählung ist im Herbst 2007 durchgeführt worden. Hierzu sind für die einzelnen Straßenabschnitte entsprechende Spitzenstunden ermittelt worden. Danach ist nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ eine Einstufung nach Qualitätsstufen an sowohl lichtsignalisierten wie auch nicht lichtsignalisierten Knotenpunkten vorgenommen worden. Diese Abstufung erfolgt jeweils in den Kategorien von Stufe A bis Stufe F. Es sind vier Knotenpunkte ausgewählt worden, und zwar Jadeallee/Weserstraße, Emsstraße/Jadestraße, KW-Brücke/Südstrand (Rheinstraße und Fliegerdeich). Am Zähltag (25.10.2007) sind dann die vormittäglichen Spitzen ermittelt worden, die im Bereich von 07:00 bis 09:15 Uhr liegen, sowie die Nachmittagsspitzen zwischen 15:00 und 17:15 Uhr. Hierbei ist für jede Zählstelle eine eigene Spitzenstunde ermittelt worden. Dann wurden die Knotenpunktsbelastungen mit den jeweiligen Abbiegerichtungen ermittelt.

Berücksichtigt wurden hierbei nun der Bebauungsplan Nr. 14 (Jadestraße/Südstrand), der Bebauungsplan 150 (Schleuseninsel) sowie der Bebauungsplan Nr. 197 (Columbia Hotel). Ebenfalls berücksichtigt ist der Bebauungsplan 112 (Südstrand 106), der derzeit in der Vorbereitung ist und sich auf das ehemalige Zeiss-Gebäude bezieht, wo beabsichtigt ist, ein Appartement-Hotel zu errichten. Bisher unberücksichtigt blieb das Planungskonzept Wiesbadenbrücke, Banter Kaserne/Banter See Nordseite und auch die Anbindung der Straße Am Handelshafen an die Weserstraße/Jadeallee im Zusammenhang mit der Erschließungssituation am Handelshafen zwischen Jadeallee und Banter Weg, da hierfür bisher keine oder zuwenig Erkenntnisse vorliegen.

Die aus den Zählungen und Berechnungen hervorgehende Analyse geht für Wilhelmshaven von einer allgemeinen jährlichen Verkehrszunahme von 0,6% aus, im Gegensatz zum Bundesdurchschnitt von 0,9%. Hierbei findet insbesondere der demographische Wandel wie auch die Entwicklung Wilhelmshavens in den letzten Jahren sowie die Randlage der Stadt (u.a. kaum Durchgangsverkehre) Berücksichtigung.

Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit erfolgte dann die Einstufung in die bereits genannten Qualitätsstufen, die sich wie folgt definieren für nicht lichtsignalisierte Knotenpunkte:

- A) Die Kraftfahrer werden äußerst selten von anderen beeinflusst, der Auslastungsgrad ist sehr gering, die Fahrer können ihre Geschwindigkeit frei wählen, den die Streckencharakteristik zulässt. Sie besitzen innerhalb des Verkehrsstroms in vollem Umfang Bewegungsfreiheit auch hinsichtlich der Wahl des Fahrstreifens, der Verkehrsfluss ist frei.
- B) Es treten geringfügige Einflüsse durch andere Kraftfahrer auf, die das individuelle Fahrverhalten jedoch nur unwesentlich bestimmen, der Auslastungsgrad ist gering, die Geschwindigkeiten erreichen näherungsweise das von den Fahrern angestrebte Niveau, der Verkehrsfluss ist nahezu frei.
- C) Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar, die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt, der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich, die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar, der Verkehrszustand ist aber nach wie vor stabil.

Für alle vier Knotenpunkte wird die Qualitätsstufe A bzw. B erreicht, dies sowohl in der Analyse als auch in der Prognose (bezogen auf das Jahr 2025). An zwei Stellen jedoch werden Bereiche erreicht, die bereits kritisch sind. Dies ist zum einen die Einmündung der Jadeallee in die Weserstraße als auch Emsstraße in die Jadeallee. Dies ist noch nicht heute der Fall, jedoch wenn man die Prognose für das Jahr 2025 betrachtet, wird sich sicherlich die Frage stellen, ob nicht die Installation einer Lichtsignalanlage oder die Einrichtung eines Kreisverkehrs erforderlich wird.

Die Empfehlung des Gutachters lautet daher wie folgt:

1. Die Leistungsfähigkeit der 4 untersuchten Knotenpunkte ist mit den Ansiedlungsvorhaben gegeben.
2. Der Linksabbieger aus der Jadestraße erreicht in der Nachmittagsspitze nicht die erforderliche Qualitätsstufe, dies muss weiter beobachtet werden.
3. Bei 30% pauschaler Mehrbelastung (*aus touristischen Verkehren*) ist der derzeitige Ausbauzustand am Knoten Jadestraße/Weserstraße sowie Emsstraße nicht leistungsfähig. (*Es wird in den Sommerferien eine erneute Zählung stattfinden, um die bisher ermittelten Werte zu verifizieren*)
4. Bei einem Umbau als Kreisverkehr oder als Lichtsignalanlage (LSA) ist die Leistungsfähigkeit wieder hergestellt.
5. Ein Kreisverkehr erreicht eine bessere Qualität als eine LSA.
6. Neue Wohnbauvorhaben sind unproblematisch, da diese Verkehre nachmittags entgegen der Hauptrichtung verlaufen.

Insgesamt gesehen befindet man sich auch unter Berücksichtigung der weiteren Planungen immer noch auf der sicheren Seite. Weitere Vorhaben und die damit verbundenen Verkehre führen hier jedoch unweigerlich an die Grenzen der Leistungsfähigkeit speziell an den zuvor erwähnten zwei Knotenpunkten.

Herr **Tjaden** erklärte, dass der geplante Kreisverkehr in diesem Bereich besonders beplant werden müsse, um auch den Anforderungen an die „Prachtallee“ Jadeallee gerecht zu werden. Des weiteren fragte er, welche Aussagen seitens der Gutachter bezüglich der Deichbrücke getätigt wurden, da man ja bei einer einfachen Straße die Möglichkeit hat, diese zu verbreitern, man bei der Brücke dagegen an die Gegebenheiten gebunden sei.

Herr **Witt** erwiderte, dass die Leistungsfähigkeit der Deichbrücke, auch aus statischer Sicht, zuletzt in 1997 untersucht wurde. Hierbei wurde ihr eine weitere 20-jährige Lebensdauer auch in der bestehenden Verkehrsqualität bescheinigt. Aus Sicht des Denkmalschutzes ging es auch nicht um eine mögliche Verbreiterung der Brücke, sondern eher um eine Verlängerung, da man den Knick in der Zufahrt zum Handelshafen dort nicht berücksichtigt wissen wollte. Von daher kam man zu dem Schluss, dass hier aus denkmalpflegerischer Sicht eher eine Verlängerung denn ein kompletter Neubau in Betracht zu ziehen sei.

Bezogen auf die Achse Jadeallee wurden Überlegungen angestellt, auch aufgrund des glücklichen Umstandes, dass umliegende Grundstücke sich in städtischem Besitz befinden, dort den Kreisverkehr nicht direkt auf die Achse zu legen, sondern etwas nach Westen versetzt, so dass aber auch der Fußgänger-

und Radfahrverkehr von Norden her in Richtung Jadeallee an diesem Kreisel vorbeigeführt werden kann. Diesbezügliche Planungen werden zu gegebener Zeit auch vorgestellt. Ähnlich verhält es sich auch bei der Emsstraße. Auch dort bestünde die Möglichkeit, einen Kreisverkehr nicht mitten in die Einmündung der Emsstraße in die Jadeallee zu legen, sondern auch etwas nach Südwesten versetzt. Er stimmte zu, dass gerade unter gestalterischen Gesichtspunkten unter Berücksichtigung der sonstigen Gestaltung der Jadeallee hier besondere Überlegungen noch anzustellen sind. Konzeptionelle Lösungen werden in Zusammenarbeit mit einem Planer diesbezüglich in Kürze in Angriff genommen.

Herr **Kottek** ergänzte, dass man hier auch generell über die Verkehrsfunktion nachdenken muss. Dies hängt auch damit zusammen, dass man zwar die Jadeallee aufwerten will, aber zusätzliche Abbiegespuren nicht vermeidbar sind. Denkbar wäre auch die Einrichtung einer abknickenden Vorfahrt von der Jadeallee in die Emsstraße, so dass der über die Deichbrücke laufende Verkehr von vornherein etwas benachteiligt wird.

Im Rahmen der Beplanung der Wiesbadenbrücke wird es erforderlich sein, sich bezüglich des Verkehrs weitere Gedanken zu machen, dies gilt auch für den Bereich der Banter Kaserne. Hier wird es dann sicherlich zu einschneidenden Maßnahmen kommen. Bezüglich der Deichbrücke ist auch bekannt, dass in etwa 10 Jahren hier eine Sanierung erforderlich ist. Eine Verlängerung wird nicht erforderlich sein, da kein Umschlag auf der Seeseite des Handelshafens mehr stattfindet.

Herr **Schmidt** lobte die Idee der Einrichtung von Kreisverkehren im Gegensatz zu Lichtsignalanlagen. Dies könnte auch in anderen Bereichen der Stadt Wilhelmshaven noch umgesetzt werden.

5.4 Ausbau Rüderstraße - Sachstand Sanierung

Herr **Winde** erläuterte den aktuellen Sachstand der Maßnahmen mit Schwerpunkt auf die vorbereitenden Maßnahmen zur Stärkung der Infrastruktur am Handelshafen sowie der Modernisierungsinitiative 2007/2008.

Das ehemalige Verwaltungsgebäude von Thiele & Fendel ist bereits abgebrochen, auch die alte Lagerfläche wurde bereits teilweise geräumt (hier fanden sich noch erhebliche Fundaments- und Mauerwerksreste). Es sind hier noch diverse Versorgungsleitungen zu verlegen. Bezüglich des Neubaus der Straße wird es möglich sein, im August die Ausschreibung durchzuführen, um dann im September 2008 mit dem Bau beginnen zu können.

Für die Umlegung der Bahntrasse ist ein Teil von dem Remondis-Grundstück zu erwerben. Hierfür sind erhebliche Umbaumaßnahmen an dem dort befindlichen Gebäude erforderlich (Verlegung des Zugangs auf die Westseite, LKW-Zufahrt und –Wendemöglichkeit muss verändert werden). Hierfür ist eine Grundstücksfläche erforderlich, die über den reinen Ersatz der für die Trasse erforderlichen Grundfläche hinausgeht. Die sehr komplexen Einzelmaßnahmen sind bereits mit der Geschäftsführung vor Ort abgestimmt worden. Zur Zeit liegt vom Treuhänder der Geschäftsführung in Münster ein Gesamtpaket vor, worüber der Vorstand noch entscheiden muss, ob er dieses so mitträgt.

Das Westgleis wird zur Zeit für den Transport von Baustoffen und Material an den Nordhafen wieder hergerichtet. Es ist davon auszugehen, dass für die Bauphase des JadeWeserPorts die entsprechenden Anforderungen aus dem Nordhafen weiter entstehen werden, für die Bereitstellung und Nutzung des Westgleises besteht ein Infrastrukturanschlussvertrag zwischen der DB Netz AG und der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft mit einer festen Laufzeit bis zum 01.08.2011. Unbefristete Infrastrukturanschlussverträge bestehen laut NPorts zwischen dem Arsenal und dem Landeshafen. Das bedeutet, dass bei der Verwirklichung der geplanten Straßenführung am Handelshafen (nördlich des bestehenden Gleises) zuerst die Begradigung der Trasse erfolgen muss, der sich dann die Straßenbaumaßnahmen anschließen. Die DB Projekt Bau GmbH wird die für die Begradigung des Gleises die notwendigen Planungsunterlagen (Gleisbauplan, Fachgutachten Schall und Gründung) erstellen und ermittelt die bahnrechtlich erforderlichen Plan- und Genehmigungsverfahren. Dazu werden die Planungs- und Genehmigungszeiten sowie die überschlägigen Baukosten ermittelt. Wichtig ist, dass die baulich bedingten Unterbrechungen des Westgleises so gering wie möglich gehalten werden.

Herr **Hellwig** führte aus, dass die diversen nun anlaufenden Großprojekte diesen Gleisanschluss erforderlich machen. Er fragte, ab wann denn mit der Freigabe des Gleises durch die Bahn AG gerechnet werden kann.

Herr Winde erwiderte, dass diese Information über die Firma NPorts nachzufragen sei oder bei der DB Netz AG.

5.5 Tontaubenschießanlage

Herr **Kottek** erklärte, dass aufgrund der damaligen Klage rechtzeitig vor dem Gerichtstermin die Schießzeiten sowie die Anzahl der maximal abzugebenden Schüsse verändert worden sei, woraufhin die Klage zurückgewiesen wurde. Gegen den neuen Bescheid wurde Widerspruch eingelegt, dieser wurde ebenfalls zurückgezogen, so dass der Bescheid nun rechtskräftig ist.

5.6 Spundwandsanierung und Entschlammung

Herr **Kottek** führte aus, dass der Niedersächsische Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten und Naturschutz eine Mitteilung geschickt hat über ein Gespräch von Anfang Juni bezüglich der Spundwandsanierung und Entschlammung des Rüstersieler Hafens. An diesem Gespräch hatten auch Herr Witt und Herr Winde teilgenommen.

1. Das Land wird für die Hochwasserschutzmaßnahme Spundwandsanierung Rüstersiel Planungsmittel in Höhe von 70.000 € noch in 2008 zur Verfügung stellen. Das NLWKN erstellt dafür die Planungsunterlagen bis zur Ausschreibungsreife und das Land fördert die Planungs- und Baukosten mit bis zu 70%. Die verbleibenden Planungs- und Baukosten in Höhe von 30% werden sich die Stadt Wilhelmshaven und Sielacht Rüstringen im Grundsatz zur Hälfte teilen. Die genauen Modalitäten der Zuschussgewährung werden nach Vorliegen des Bewilligungsbescheides für die Baumaßnahme vertraglich vereinbart. Die Finanzierung des Planungskostenanteils der Stadt Wilhelmshaven ist im Haushalt 2008 gesichert. Erfahrungsgemäß kann davon ausgegangen werden, dass die Baukosten durch das Land im Folgejahr zur Verfügung gestellt werden. Mit der Baumaßnahme könnte in 2009 begonnen werden, das NLWKN wird hierzu einen genauen Terminplan erstellen.
2. Die Gewässersanierung zur Erhaltung des historischen Hafens wird vom Land grundsätzlich nicht gefördert. Der entsprechende Antrag der Stadt im Rahmen einer touristischen Gesamtmaßnahme ist vom Land abgelehnt worden. Es ist jedoch auch ohne Förderung beabsichtigt, die geplante Gewässersanierung umzusetzen. Aus diesem Grunde sind für die Jahre 2008 und 2009 Haushaltsmittel in Höhe von 195.000 € aufgrund einer überschlägigen Kostenkalkulation aus dem Jahr 2004 eingestellt worden. Die Sielacht Rüstringen, der Wasser- und Bodenverband sowie die NLWKN haben sich grundsätzlich bereiterklärt, gegen Kostenerstattung die Planung und die Realisierung der Gewässersanierung durchzuführen. Die Planung der Gewässersanierung erfolgt durch das NLWKN parallel zur Spundwandsanierung noch in 2008 bis zur Ausschreibungsreife.

Herr **Hellwig** fragte, ob die im Rahmen der Spundwandsanierung die vorhandenen Spundwände ersetzt werden oder die neuen davor gesetzt oder ist geplant, die Spundwände in Teilen, je nachdem, wo sie benötigt werden, zu ersetzen.

Herr **Winde** erklärte, dass aus den bisherigen Gesprächen die Rede davon war, die neuen Spundwände vor die alten zu setzen. Dies gilt nicht für den Bereich bei Schröder, da dieser bereits saniert wurde. Es werden auch keine Steinböschungen aufgeschüttet.

5.7 Bebauungsplan Nr. 191

Frau **Dirks** führte aus, dass im November 2006 der Entwurfsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 191 gefasst wurde. Zum damaligen Zeitpunkt lagen jedoch noch nicht die Entscheidungen vor, die erforderlich waren, und einige Naturschutzgutachten mussten nachgearbeitet werden. Zwischenzeitlich ist das Verfahren so weit, dass man in die öffentliche Auslegung gehen kann.

Frau **Junker** erläuterte daraufhin die Änderungen zum Entwurfsbeschluss. Diese Änderungen wurden auch als Tischvorlage verteilt.

Herr **Tjaden** fragte, ob alle Lärme nun berücksichtigt wurden.

Herr **Witt** erklärte, dass alles, was in der Machbarkeitsstudie lärmmäßig enthalten ist, auch bezogen auf die schon vorhandenen Flächen wie z.B. INEOS oder auch WRG etc., hier berücksichtigt wurde. Nicht enthalten sind Neuplanungen, die bisher im Einzelnen nicht bekannt sind. Es wird nur das zugrunde gelegt, was bisher als Schallleistungspegel auf den vorhandenen Flächen bekannt ist, aber nicht was womöglich durch Neuerungen dort veränderbar wäre. Dieses muss dann zukünftig im Rahmen des Genehmigungsverfahrens durch die Raffinerieerweiterung mit integriert werden.

Herr **Tjaden** erklärte, dass nach seinem Kenntnisstand der Unterlagen der WRG es hier nicht zu einer lärmtechnischen Mehrbelastung kommen werde, da im Zuge der Erweiterung auch ältere Firmenbereiche abgeschaltet würden. Lediglich bei der Entwicklung von Stäuben wird es wohl zu Änderungen kommen.

Herr **Diekmann** führte aus, hier ja nicht nur der Lärmschutz, sondern auch insbesondere der Naturschutz eine Rolle spielt. Fakt war, dass der Datenbestand, auf den zurückgegriffen wurde, mittlerweile veraltet war und dass daher eine neue Kartierung durchzuführen war und der Bericht ist komplett neu kartiert worden, die Geotypenstruktur ist neu erfasst worden. Aber auch die Fauna ist überprüft worden aufgrund des nach europäischem Recht besonders zu beachtenden Artenschutzes. Auch hier liegt nun die neue Kartierung als Zwischenbericht vor, die Kartierungen laufen noch weiter.

5.8 Grundschule Rheinstraße

Herr **Winde** erklärte, dass ein Bewohner des Pauline-Ahlsdorf-Heimes darum gebeten hat, eine bessere Querung der Rheinstraße zu ermöglichen und gleichzeitig den Bereich um das Heim attraktiver zu gestalten. Für diese Maßnahme hat dieser Bewohner entsprechende Mittel als Spende bereitgestellt. Mit diesen Mitteln ist die Durchführung der Maßnahme möglich.

5.9 Modernisierungsoffensive 2007/2008

Herr **Winde** erklärte, dass in dem Zeitraum 2002-2006 19 private Modernisierungsmaßnahmen im Sanierungsgebiet mit einem Volumen von 920.000 € gefördert wurden. In den letzten zwei Jahren wurden diesbezüglich 48 Architekten und Eigentümer intensiv beraten. Hieraus ergaben sich 19 bautechnische Voruntersuchungen. Mittlerweile wurden 20

Modernisierungsverträge abgeschlossen mit einem Zuschussvolumen von 1.2 Mio €. Es ist beabsichtigt, im Investitionsprogramm das jährliche Zuschussvolumen von 600.000 € für die nächsten Jahre festzuschreiben. Es ist zudem eine weitere Informationsveranstaltung für Verwalter, Architekten und Grundstückseigentümer aus der Südstadt geplant mit dem Thema „Bessere Vermietung und Anpassung der Gebäude an das Wohnen im Alter“.

Zur gezielten Ertüchtigung des Wohnungsstandortes Südstadt zum Nutzen für Bewohner und neue Nutzungsgruppen ist es erforderlich, die Blöcke der Modernisierungszonen Eins und Zwei genauer zu untersuchen und Vorschläge zu ihrer städtebaulichen Aufwertung zu machen. Die Blockkonzepte erlauben es dann, Fördermittel gezielter für städtebauliche Verbesserungen einzusetzen und stellen damit für Investoren und Bewohner konkrete städtebauliche Ziele dar. Die Prioritätensetzung in der Vergabe von Modernisierungsmitteln erfolgte durch die Festlegung der Modernisierungszonen. Die Blockkonzepte werden zukünftig erlauben, innerhalb einer Modernisierungszone Prioritäten bei der Vergabe von Fördermitteln an Hauseigentümer zu setzen.

Herr **Holland** informierte daraufhin über den derzeitigen Zwischenstand der diesbezüglichen Planungen.

Herr **Kempcke** drückte seine Zweifel an der Umsetzbarkeit der vorgestellten Programme aus. Hierbei verwies er zum einen auf den demographischen Wandel und darauf, dass immer mehr ältere Menschen entsprechenden Wohnraum benötigen, zum Anderen auf bereits frühere Planungen von Stadtwohnungen und -villen im Bereich der Südstadt, die damals gescheitert waren. Zudem stelle sich die Frage, woher die künftigen Bewohner im Rahmen der geplanten Wohnraumverdichtung kommen sollen insbesondere unter Berücksichtigung der derzeit etwa 4.000 leerstehenden Wohnungen in Wilhelmshaven. Es ist auch nicht vorstellbar, dass ein Investor hier Gelder investiert für letztendlich weitere leerstehende Wohnungen.

Herr **Holland** erklärte, dass man lediglich den derzeitigen Bestand überprüft habe. In diesem Bereich existiert bereits sehr viel Geschosswohnungsbau. Daraufhin wurden andere Möglichkeiten des Wohnens gesucht und gefunden. Es sei nicht sinnvoll, den Geschosswohnungsbau weiter zu entwickeln. Aus den Vorgesprächen zum Quartiersentwicklungsplan mit der Immobilienwirtschaft hat sich erstaunlicherweise ergeben, dass es ausreichend Interessenten gibt, welche Grundstücke für das Stadthaus im Innenstadtbereich suchen. Bezüglich des demographischen Wandels führte er aus, dass es hier zwei unterschiedlichen Entwicklungen gibt. Zum einen reduziert sich die Bevölkerungszahl, zum anderen jedoch gibt es eine massive Verschiebung hinsichtlich des Wohnens vom Stadtrand hin zur Innenstadt. So zeigt es sich auch am Beispiel der Stadt Leer, wo die Stadthäuser bereits verkauft waren, bevor sie gebaut wurden.

Herr **Tjaden** fragte, wie hoch die Kosten für die Verlegung des Westgleises seien und wer diese Kosten übernimmt, dies insbesondere unter Berücksichtigung der Planungen der Stadtwerke GmbH sowie der Großprojekte.

Herr **Winde** erklärte, dass die Straßenplanung sowie der Anschluss der Havermonikenstraße an die Straße am Handelshafen Sanierungsziel ist. Des Weiteren ist es nicht möglich, den daraus entstehenden Nutzen einem Grundstückseigentümer zuzuschreiben und diesen dann für die dafür

entstehenden Kosten heranzuziehen. Die Eigentümer der von dem Umbau betroffenen Grundstücke werden nach erfolgter Sanierung im Rahmen der Erhebung von Ausgleichsbeträgen an den Kosten beteiligt. Zu einem früheren Zeitpunkt wurden hier auf der Grundlage einer vereinfachten Planung Kosten in Höhe von etwa 2 Mio € ermittelt. Aufgrund der Begradigung der Strecke nach neuestem eisenbahntechnischem Standard werden die Kosten natürlich erheblich höher sein. Dies soll vorher im Rahmen von Gesprächen mit der Bahn abhängig von den Erforderlichkeiten noch abgeklärt werden.

Herr **Kottek** ergänzte, dass dies aber erst erfolgen wird, wenn der Betrieb des Westgleises auch über das Jahr 2011 hinaus gewährleistet ist.

6 Öffentliche Anhörungen

6.1 An der Heete

Herr **Schmidt** erklärte, dass er darauf angesprochen wurde, dass seitens der Stadt Wilhelmshaven Nummern von Parzellen vertauscht oder nicht eingetragen wurden.

Herr **Englisch** führte aus, dass dies keine öffentlich-rechtliche Angelegenheit ist. Für die Vergabe Eintragung der Nummern ist das Grundbuchamt zuständig und nicht die Stadt Wilhelmshaven. Dies gilt auch für die Eintragung eventueller Grunddienstbarkeiten.

6.2 Fahrradstellplätze

Frau **Lach** bemerkte, dass gerade an schönen Tagen verstärkt auffällt, dass es in Wilhelmshaven nicht genügend Fahrradstellplätze gibt. Gerade bei schönem Wetter stehen an fast sämtlichen Bäumen in der Bahnhofstraße und auch wild in der Marktstraße Unmengen von Fahrrädern. Es sollte doch im Rahmen einer größeren Planung einmal dafür Sorge getragen werden, hier Abhilfe zu schaffen.

Herr **Kottek** erklärte, dass dieses Thema mit dem Fahrradbeauftragten besprochen werden wird. Zu beachten sei jedoch, dass es nicht möglich ist, für jedes Fahrrad einen Stellplatz einzurichten.