



# WESTLICHE SÜDSTADT BLOCKKONZEPTE

Freiflächen und Baumöglichkeiten



Nordsee Stadt  
Wilhelmshaven

Stadterneuerungsgesellschaft mbH



Auftraggeber:

Stadt Wilhelmshaven  
Rathausplatz 9, Technisches Rathaus  
26382 Wilhelmshaven  
stadtplanung@stadt.wilhelmshaven.de



Nordsee Stadt  
■ Wilhelmshaven

Auftragnehmer:

re.urban Stadterneuerungsgesellschaft mbH  
Escherweg 1  
26121 Oldenburg  
reurban@nwp-ol.de





Liebe Bürger und Bürgerinnen,

nach Jahrzehnten der Stadtentwicklung an den Stadträndern gewinnt die innere Entwicklung der Städte wieder an Bedeutung - wie in anderen Städten so auch in Wilhelmshaven. Insbesondere wird die Innenstadt von unterschiedlichen Bewohnergruppen wieder als Wohnstandort entdeckt.

Das hat seine Gründe: zum Einen liegen sie in der veränderten Zusammensetzung der Bevölkerung - der sogenannte demographische Wandel mit der Zunahme der älteren Bewohner, zum Zweiten wandeln sich die Lebensstile - z.B. mit der Zunahme von kleinen Haushalten und zum Dritten kommen mit der gegenwärtigen wirtschaftlichen Entwicklung auch neue Bevölkerungsgruppen in die Stadt - nach langen Jahren der Bevölkerungsabnahme in Wilhelmshaven.

Für eine solche sich langsam entwickelnde Wohnungsnachfrage verfügt Wilhelmshaven in seinen historischen Innenstadtbereichen über Potenziale, die genutzt werden können und sollten. Das gilt insbesondere für die Südstadt mit ihrer Nähe zum Versorgungszentrum in der Stadtmitte einerseits und der Wasserfront andererseits.

Die Stadt hat schon vor Jahren die städtebauliche Sanierung der westlichen Südstadt eingeleitet, deren Stabilisierung als historisches Altbauquartier an der zunehmenden Zahl der Altbaumodernisierungen abgelesen werden kann.

Damit ist das Potenzial der westlichen Südstadt, das sich für die weitere Entwicklung innerstädtischen Wohnens einsetzen lässt aber noch nicht ausgeschöpft. Der Stadtteil verfügt noch über eine Reihe von Grundstücken, die entweder brach liegen, nur in beschränktem Umfang genutzt werden oder abbruchwürdige Bausubstanz aufweisen. Ein Teil dieser Grundstücke eignet sich für eine Neubebauung.

Die Stadt hat untersuchen lassen, wie diese Grundstücke so genutzt werden können, dass auf ihnen einerseits neue bzw. im Stadtteil unterrepräsentierte Wohnformen entwickelt werden können, andererseits die typische Stadtstruktur der Südstadt erhalten bzw. weiter entwickelt werden kann.

Dabei ergeben sich sowohl Neubaumöglichkeiten für kleine Grundstücke mit Stadthäusern (zumeist als Doppelhäuser) als auch Möglichkeiten für Grundstücke mit Stadthausreihen und Geschosswohnungsbau. An vielen Stellen können die Flächen für diese unterschiedlichen Wohnbauformen auch alternativ genutzt werden.

Es ist der Zweck der hier vorgelegten Broschüre, Art und Umfang dieser Neubaumöglichkeiten im Stadtteil aufzuzeigen. Die Broschüre versteht sich als Anregung für Grundstücksbesitzer, mögliche Kaufinteressenten und Investoren. Als Grundlage für die Einschätzung der Verwertungsmöglichkeiten der einzelnen Grundstücke sind deshalb jeweils die Flächengrößen und die Ausnutzungsdaten (teilweise alternativ) dargestellt. Hingegen sind die für einzelne Grundstückssituationen skizzierten Bauformen nur als Beispiel zu verstehen.

Die Darstellung von möglichen Neubauf lächen steht aber nicht allein. Sie ist verbunden mit Vorschlägen zu einer Neuordnung der privaten Stellplatzflächen und teilweise soweit die räumlichen Verhältnisse es zulassen auch mit Vorschlägen für neue Grün- und Freiflächen. Beides ist nicht nur für Neubauten, sondern auch für die Modernisierung von Altbauten als Umgebungsbedingung von Bedeutung.

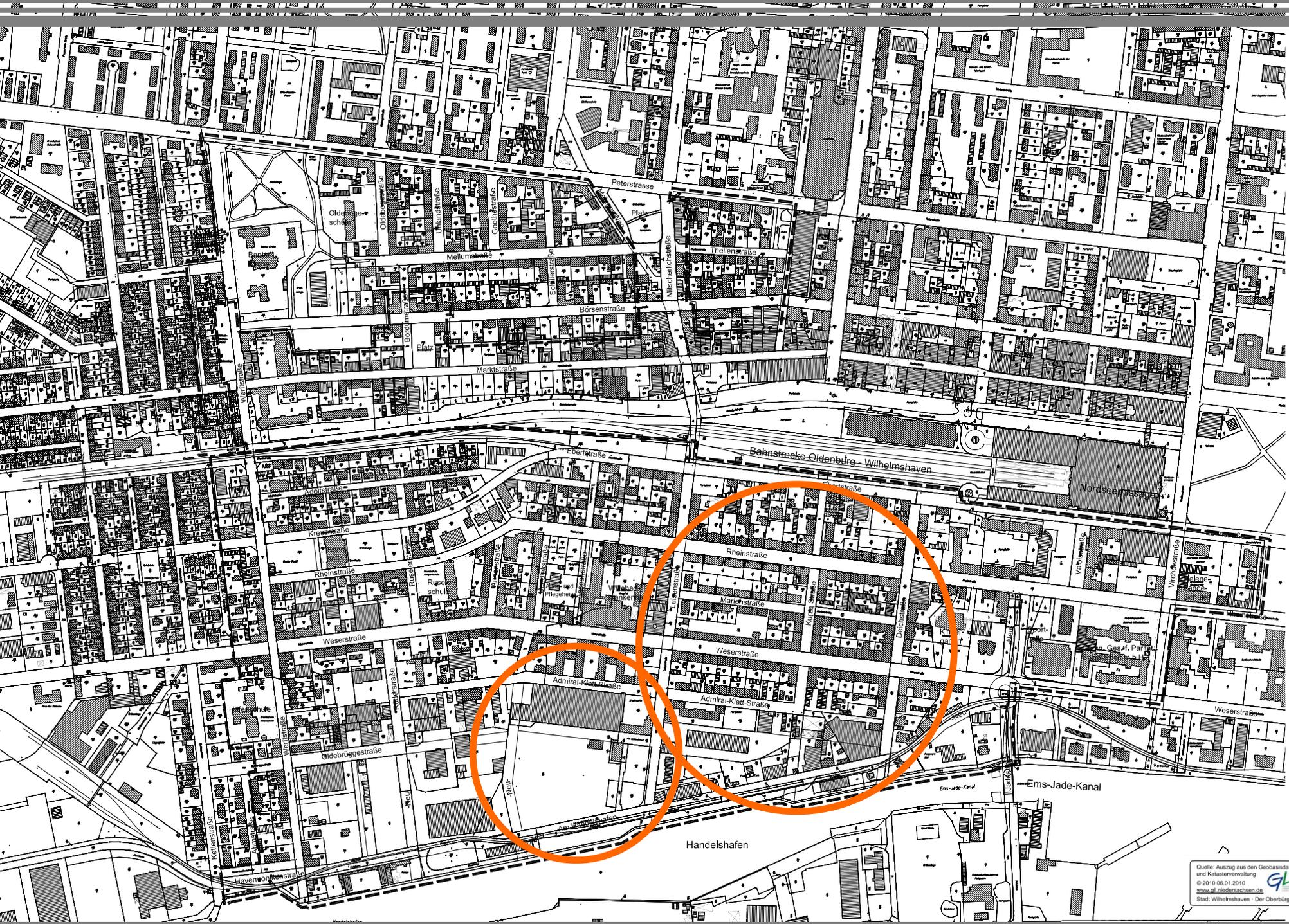
Die Stärkung der Wohnnutzung in der westlichen Südstadt soll dabei nicht zu Lasten der gewerblichen Nutzung gehen. Der Stadtteil war immer gemischt genutzt, und das soll auch so bleiben. So werden die Flächen nördlich der Straße „Am Handelshafen“ weiterhin für die gewerbliche Nutzung verfügbar gehalten; zugleich sollen sie durch den Ausbau der Straße günstiger erreichbar werden und eine vorzeigbare „Adresse“ erhalten.

Wir hoffen, dass mit dieser Broschüre Bauvorhaben angeregt werden. Die Stadt ihrerseits wird jeden Bauinteressenten bei seinem Vorhaben organisatorisch unterstützen - sie hat unter anderem auch die EWS dazu beauftragt - und sich bemühen, die jeweils erforderlichen planungsrechtlichen Klärungen vorzunehmen.

Klaus-Dieter Kottek  
-Stadtbaurat-

VORWORT .....	01
DAS PLANGEBIET INNERHALB DES SANIERUNGSGEBIETES 'SOZIALE STADT' .....	03
EINLEITUNG .....	04
DIE ENTWICKLUNGSSITUATION IM STADTGEBIET .....	05
POTENTIELLE NACHFRAGEGRUPPEN .....	07
ZUR NEUORDNUNG VORGESCHLAGENE BEREICHE .....	09
MERKMALE UND GRUNDSÄTZE DER NEUORDNUNG .....	11
BEREICH 1   EBERTSTRAÙE ZWISCHEN LUISENSTRAÙE UND KURZE STRAÙE .....	15
BEREICH 2   EBERTSTRAÙE ZWISCHEN KURZE STRAÙE UND DEICHSTRAÙE .....	21
BEREICH 3   MARIENSTRAÙE .....	27
BEREICH 4   ADMIRAL-KLATT-STRAÙE .....	31
BEREICH 5   AM SCHLACHTHOF .....	41
ZUM WEITEREN VORGEHEN .....	45

# 03 DIE PLANGEBIETE INNERHALB DES SANIERUNGSGEBIETS 'SOZIALE STADT'



M. 1:7.500

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung  
© 2010 06.01.2010  
www.gll-niedersachsen.de  
Stadt Wilhelmshaven - Der Oberbürgermeister - Kommunale Vermessung



Die hier vorliegende Broschüre über Neubaumöglichkeiten in einem zentralen Bereich der Südstadt zwischen Luisenstraße und Valoisplatz ist ein Ergebnis umfangreicher Untersuchungen über die Entwicklungsbedingungen im Stadtteil. Untersucht wurden dabei unter anderem auch der Modernisierungsbedarf der Altbausubstanz, die Möglichkeiten zur Unterbringung von Stellplätzen, die Eignung von unbebauten Flächen als öffentliche Spiel- und Grünflächen. Daraus ergaben sich zum Einen zukünftige Umgebungsbedingungen für neue Wohnbauten und Wohnformen und zum Anderen die für eine Neubebauung geeigneten Flächen.

Im Verlauf der Entwicklung der Konzepte für die vier Bereiche ist noch ein fünfter Bereich hinzugenommen: die Flächen des ehemaligen Schlachthofes südlich der Admiral-Klatt-Straße. Damit wird vor allem die Qualitätssteigerung im östlichen Teil dieser Straße durch neue Freiflächen im westlichen Teil ergänzt.

Die Darstellung in dieser Broschüre umfasst:

- Eine zusammenfassende Beschreibung der Entwicklungssituation, in dem das Gebiet sich befindet. Das bezieht sich sowohl auf die innere Situation im Stadtteil als auch - und vor allem - auf die Zusammenhänge zur Entwicklung der Südstadt und der Wasserlinie der Stadt an den alten Hafenanlagen.

- Es wird eine kurze Übersicht darüber gegeben, mit welchen Nachfragergruppen für Neubau in der Südstadt zu rechnen sein wird. Diese Darstellung beruht auf einer Untersuchung der EWS über Potentiale für die weitere Wohnungsentwicklung in der Südstadt im Rahmen der Gesamtentwicklung des Wilhelmshavener Wohnungsmarktes.

- Es wird dargestellt, welche allgemeinen Merkmale die ausgewählten Neubaufächen aufweisen, nach welchen Grundsätzen bei der vorgeschlagenen Neuordnung der Flächen und ihrer Bebauung vorgegangen worden ist und welche Art von Wohnungsbau dabei entstehen kann.

- Die zweite Hälfte der Broschüre enthält die Gestaltungsvorschläge für vier Neuordnungsbereiche. Die Vorschläge umfassen die Lage im Stadtteil, Grundstücksgrößen, mögliche Geschossflächen etc. Zudem werden die Planungsvorschläge durch räumliche Darstellung verdeutlicht und illustriert.

Der fünfte Bereich, das Gelände des ehemaligen Schlachthofes und der Bushalle, für den eine Neuordnung vorgeschlagen wird, hat einen etwas anderen Charakter als die übrigen. Hier geht es vorrangig darum, öffentliche Freiflächen für den Stadtteil zu schaffen und eine Grenze zwischen dem Wohnbereich und dem gewerblichen Entwicklungsbereich des Stadtteiles zu definieren. Für eine Wohnbebauung eignet sich dieser Bereich nicht, alle Neubebauungen werden daher gewerblich sein.

- Am Schluss wird kurz darauf eingegangen, wie es weitergehen könnte, um die Neubauvorschläge umzusetzen.

Die zur Bebauung vorgeschlagenen Flächen liegen im Stadtraum zwischen Innenstadt und Wasserkante im städtebaulichen Erneuerungsgebiet 'Westliche Südstadt'.

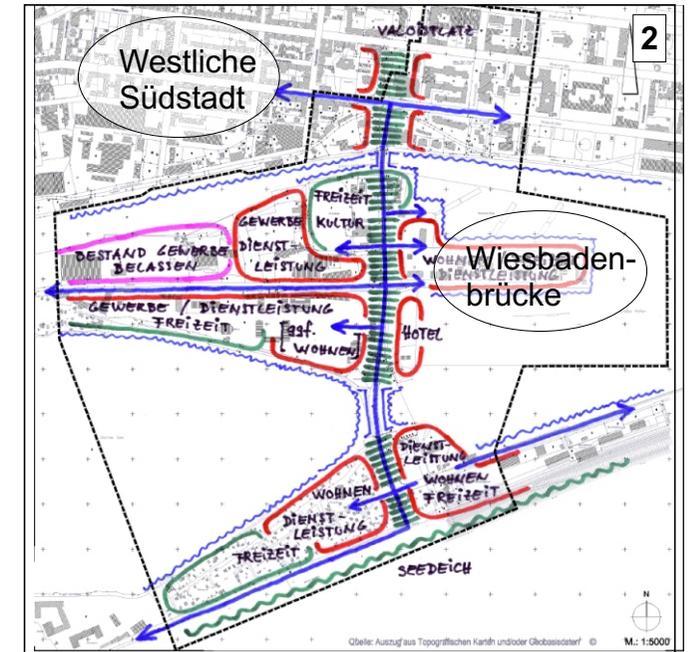
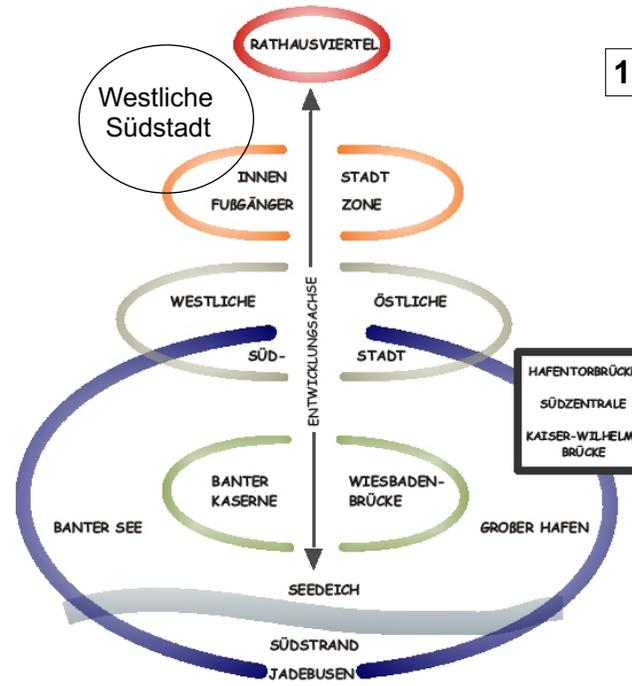
Dieses Gebiet ist gekennzeichnet durch:

> seine Lage an der Entwicklungsachse zwischen Innenstadt und Wasser

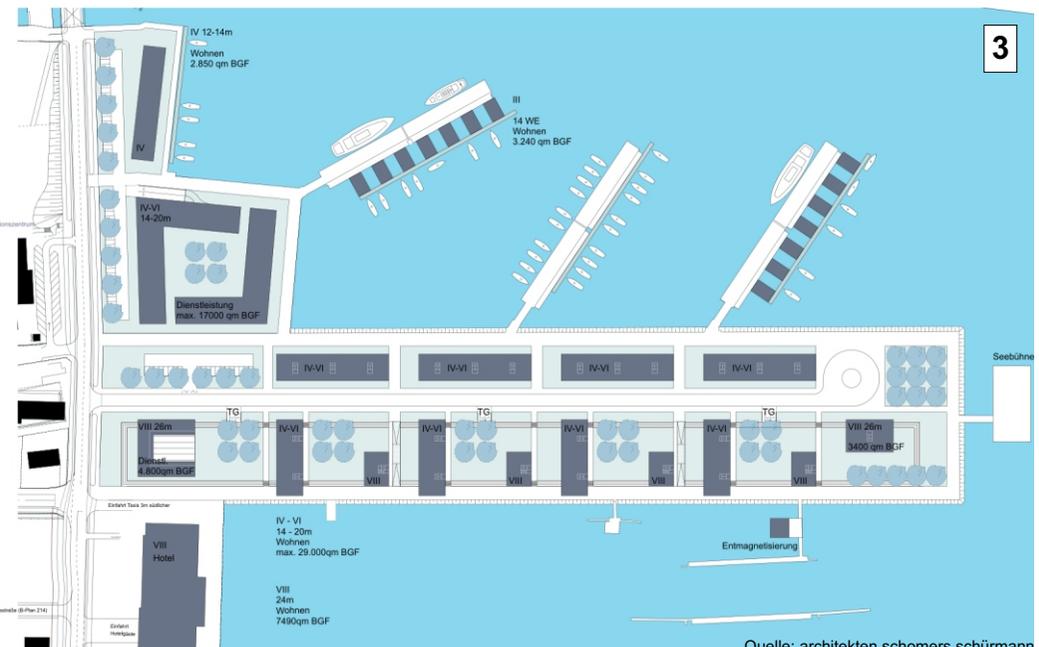
Das Leitbild der bisherigen Stadtentwicklung Wilhelms-havens sieht eine Entwicklung 'in Richtung Wasser' vor, die seit einigen Jahren konsequent umgesetzt wird: beginnend mit der Aufwertung der Innenstadt setzte sie sich in der Südstadt fort und soll nun den 'Sprung über das Wasser' in Richtung Südstrand und Jadebusen machen, um einen kompakten und attraktiven Stadtraum zu schaffen und durch die Inwertsetzung des Wassers dieses stärker für die Entwicklung der Stadt zu nutzen.

Der Freizeitwert des Banter Sees soll künftig deutlich gesteigert werden und mit der beginnenden Entwicklungsplanung zur Aufwertung der Jadestraße als zentrale Achse zwischen Innenstadt und Seedeich ('Jadeallee') und der Wiesbadenbrücke als wasserbezogener Wohn-, Freizeit- und Dienstleistungsstandort wird die Anbindung der südlich des Gebiets liegenden Wasserflächen deutlich attraktiver werden. Durch die geplante Ansiedlung eines attraktiven Fachmarkts südlich der Nordseepassage wird die Lage 'hinter dem Bahnhof' aufgewertet.

Die sehr kurzen Wege zwischen den Einkaufsgebieten Hauptbahnhof und Marktstraße einerseits und den Wasserlagen des Stadtteils mit Handelshafen, Banter See und dem Gebiet südlich der Deichbrücke andererseits ergeben im Entwicklungsgebiet eine optimale Verbindung unterschiedlicher Lagevorteile.



- 1 Entwicklungsachse Innenstadt - Wasserfront
- 2 Stadtbaubereich Jadeallee / Wiesbadenbrücke / Banterkaserne
- 3 Mögliches Bebauungskonzept Wiesbadenbrücke



**> seine gründerzeitliche Bebauungsstruktur und ein entsprechendes Wohnungsangebot, das überwiegend durch große Wohnungen gekennzeichnet ist**

Die attraktiven baulichen und städtebaulichen Qualitäten aus der Gründerzeit stellen ein für die Region einmaliges Potential dar.

Ausgehend von den Wohnungs- und stadträumlichen Qualitäten hat sich eine soziale Vielfalt bei der Bewohnerschaft entwickelt, die sich in ihrer Lebendigkeit von der Monostruktur vieler Einfamilienhausgebiete abhebt.

Im Rahmen der Stadtteilerneuerung wird die Modernisierung der Gebäudebestände bereits seit einigen Jahren gefördert. Ein Schwerpunkt der Förderung liegt dabei im östlichen Teilbereich des Erneuerungsgebietes zwischen Deichstraße und Luisenstraße - jenes Gebiet, in dem auch die hier untersuchten Neubauflächen liegen.

Allerdings zeigen die ersten Erfahrungen, dass sich in den gründerzeitlichen Gebäudebeständen nicht alle aktuell nachgefragten Wohnungstypen herstellen lassen; einerseits fehlen kleine, hochwertige Wohnungen (mit Fahrstuhlbindung), die im Altbau nur mit überdurchschnittlichem Umbaufwand herzustellen sind. Andererseits gibt es das 'Stadthaus' für eine Familie nur in Ansätzen. Im Erneuerungsgebiet sind aber Brachflächen, Lückengrundstücke und untergenutzte Grundstücke vorhanden, auf denen durch Neubau eine Erweiterung des Wohnungsangebotes realisiert werden kann.

**> sein gründerzeitlich-großstädtisches Flair im öffentlichen Raum, das durch die bauliche Qualität und die gemischten Nutzungen in den angrenzenden Gebäuden beeinflusst wird**

Ziel der Erneuerung ist die Sicherung und Entwicklung dieser spezifischen Umfeldqualitäten. Neben den geschilderten Maßnahmen der Gebäudemodernisierung werden daher auch Maßnahmen im öffentlichen Raum durchgeführt um das Wohnumfeld zu verbessern:

- Gestaltung und Erneuerung von Straßen - realisiert wurde z.B. die Erneuerung der Straße 'Kurze Straße',

- Entlastung des Gebietes vom Gewerbeverkehr durch den geplanten Bau der Straße 'Am Handelshafen'.

Weiterhin ist es Ziel, die Nutzungsmischung als charakteristisches Kriterium des Erneuerungsgebietes zu erhalten und weiterzuentwickeln - unter Berücksichtigung der

vorrangigen Belange des Wohnens (nicht-störendes Gewerbe).

Weiterhin ist es Ziel, die Nutzungsmischung als charakteristisches Kriterium des Erneuerungsgebietes zu erhalten und weiterzuentwickeln - unter Berücksichtigung der vorrangigen Belange des Wohnens (nicht-störendes Gewerbe).



Aufgrund seiner Lage, seiner baulichen Struktur und der Umgebungsqualitäten eignet sich das Entwicklungsgebiet vor allem für:

> **jüngere Haushalte, insbesondere jüngere Paare, die neu nach Wilhelmshaven ziehen**

> **Haushalte jeden Alters mit besonderen Standort- / Umfeldpräferenzen**

> **ältere Haushalte**

> **Jüngere Haushalte,**

die als Paare oder mit wenigen Kindern leben und neu nach Wilhelmshaven ziehen - z.B. im Zuge des Jade-Weser-Ports oder im Zusammenhang mit der Fachhochschule bzw. der Marine.

Diese Gruppe kann als Erwerber, klassischer Mieter oder auch Träger von Baugruppenkonzepten<sup>2</sup> oder Genossenschaftsmodellen auftreten.

Vor allem für diese Zielgruppe ist eine milieuspezifische Orientierung des Wohnens von Interesse<sup>3</sup> - entsprechende Angebote des 'Wohnens nach Themen' können in der Südstadt im Neubau geschaffen werden - z.B. autofreies Wohnen, modernes Wohnen in Gründerzeitumgebung, etc.

Vorstellbar ist eine Umsetzung im mehrgeschossigen

Wohnungsneubau, aber auch als (verdichtete) dem Standort angepasste Reihenhäuser ('Stadthäuser') auf Lücken- oder Eckgrundstücken.

Bauherrngemeinschaften für Wohnungseigentum können, so die Erfahrungen in anderen Städten, durchaus auch teure, gut ausgestattete Wohnungen bauen, da sie als Gemeinschaft sich vor Baubeginn finden und so eine (gewisse) Sicherheit über ihre unmittelbare Nachbarschaft haben.

Vor allem die **jüngeren Paare**, die keine Kinder haben treten als 'kaufkraftstarke kleine Haushalte [auf, die]..verstärkt größere Wohnungen'<sup>4</sup> nachfragen.

Diese Gruppe schätzt erfahrungsgemäß das städtische Umfeld mit großer Nähe zu Versorgungsangeboten, Gastronomie und Verkehr, gründerzeitlichem Ambiente und auch einem 'städtischen Lebensgefühl', das in den Einfamilienhausgebieten am Stadtrand nicht zu finden ist.

Die jüngeren Haushalte treten einerseits als Nachfrager großer modernisierter Wohnungen im Gebiet auf, andererseits als potentielle Käufer bzw. Mieter oder auch Mitglieder der beschriebenen Bauherrngemeinschaften / Genossenschaften zur Realisierung von Neubauten. Da gerade diese Gruppe besonders zahlungskräftig ist, kommt sie als Nachfrager für kleinteilige Neubauten in Frage; Stadthäuser haben in dieser Gruppe eine höhere Akzeptanz als das traditionelle Reihenhäuser.

<sup>1</sup> diesen Kapiteln liegt eine Ausarbeitung der EWS zum Thema zugrunde

<sup>2</sup> z.B. Bauherrngemeinschaften, die gemeinsam ein Mehrfamilienhaus errichten und bewohnen; mit niedrigen Ausstattungsstandards auch für Studierende / jüngere Angehörige maritimer Einrichtungen

<sup>3</sup> so hat der GdW Bundesverband der Wohnungsunternehmen in seiner Studie 'Wohntrends 2020' aus dem Jahr 2008 festgestellt, dass 'The-

menwohnen (z.B. autofrei, ökologisch) mit homogenen Gruppen... an Umfang zunehmen' wird. Hier bestehe eine zwar zahlenmäßige geringe, aber recht zahlungskräftige Nachfrage

<sup>4</sup> Charakterisierung dieser Zielgruppe in der oben zitierten GdW-Studie

### > Haushalte jeden Alters,

die eher unkonventionelle Angebote suchen oder gezielt die stadtnahe Lage nachfragen.

Für Paare jeden Alters, aber auch für Familien, die sich bewusst gegen die eher monostrukturierten Einfamilienhausgebiete mit z.T. hoher Sozialkontrolle entscheiden, stellt das Entwicklungsgebiet einen attraktiven Alternativstandort dar.

Auch die kernstadtnahe Lage, vor allem auch die Bahnhofsnähe, stellt für diese Gruppe mitunter ein wichtiges Standortkriterium dar (z.B. Pendler).

### > Ältere Menschen

Die besonderen Lagequalitäten der Südstadt bieten Standortvorteile für ältere Menschen, die ergänzt werden durch das umfassende gesundheitsbezogene Angebot im unmittelbaren Umfeld ((Voll-) Krankenhaus St. Willehad, Ärztezentrum nebst Apotheken und anderen Dienstleistern, Angebot des betreuten Wohnens neben dem Krankenhaus). Die Lage- und Ausstattungsvorteile des Gebietes verbessern sich weiter, wenn die Realisierung des geplanten Pflegeheims neben dem St. Willehad erfolgt.

Hauptzielgruppen für Angebote zum Thema 'Wir wohnen im Alter im Süden' sind:

- Haushalte, die bereits in Wilhelmshaven wohnen und einen kernstadtnahen Wohnstandort suchen sowie

- ältere Personen, die sich von ihrem Einfamilienhaus im Umland trennen und in die Stadt ziehen wollen<sup>4</sup>.

- Der überregionale Markt kann bei entsprechend hohem qualitativem Niveau des Wohnungsangebotes ebenfalls angesprochen werden.

Die Gruppe der '**jüngeren Senioren (50+) und sog. Rückwanderer**' wird künftig als Nachfrager nach zentralen Wohnstandorten verstärkt auftreten<sup>5</sup>. Gesucht werden gut ausgestattete, jedoch nicht zu große Wohnungen mit großzügigen Grundrissen<sup>6</sup> in überschaubaren Nachbarschaften - zur Miete oder zum Kauf. Hinsichtlich der Gebäudeform werden vor allem Stadthäuser in Reihenhausstruktur oder kleinere mehrgeschossige Gebäude mit Fahrstühlen von dieser Gruppe in hohem Maße akzeptiert.

Die Nachfrage der **älteren Menschen (ab 65)** nach Wohnraum wird immer vielfältiger<sup>7</sup>. Vor allem für die Hochbetagten mit über 75 Jahren stellt das betreute Wohnen ein attraktives Angebot dar - die große Nachfrage nach den Wohnungen im Wohnstift neben dem St. Willehad, die bereits zu einer Erweiterung führt, bestätigt dies. Gesucht werden vorrangig kleinere Wohnungen mit funktionsneutraler Aufteilung der Zimmer und abgetrennten Küchen sowie ausreichend großen, barrierefreien Badezimmern in Gebäuden mit Fahrstühlen.

<sup>4</sup> Niedrige Verkaufspreise der Bestandseinfamilienhäuser bremsen die Nachfrage dieser Gruppe aktuell; Angebote zur Unterstützung beim Verkauf des bisher bewohnten Hauses könnten die Nachfrage ggf. mobilisieren

<sup>5</sup> Auch der GdW erwartet in seiner Wohntrend-Studie 2020, dass die '(innere) Stadt... als Wohnstandort weiter an Bedeutung' gewinnt und sich dieser Trend neben Familien 'stark auf ... (jüngere) Senioren konzentriert

<sup>6</sup> Einschließlich 'erlebnisorientierter' Bäder und Wohnküchen

<sup>7</sup> In der Wohntrend-Studie 2020 des GdW wird - empirisch unterlegt - ein Wohntrend identifiziert, wonach die 'Wohnungsnachfrage der Senioren... immer vielfältiger (wird)'; 'das' Seniorenwohnen wird es nicht mehr geben.' Der GdW erwartet darüber hinaus eine 'Zunahme der Senioren-Haushalte mit kommunikativ-dynamischen oder anspruchsvollem Wohnkonzept.'

Für eine mögliche Neubebauung bzw. Neuordnung stehen im Betrachtungsgebiet mehrere Flächen in insgesamt vier Bereichen zur Disposition (siehe Plan):

1. Bereich Ebertstraße zwischen Luisenstraße und Kurze Straße
2. Bereich Ebertstraße zwischen Kurze Straße und Deichstraße
3. Bereich Marienstraße
4. Bereich Admiral-Klatt-Straße / Deichstraße

Für jeden dieser Bereiche wird die Situation der Neuordnungsfläche kurz umrissen. Auf die zeichnerische Darstellung der Bestandssituation wird dabei verzichtet (sie steht bei Bedarf zur Verfügung).

Für die Neubauf Flächen werden jeweils dargestellt:

- Lagepläne / ggf. Alternativen,
- räumliche Darstellung zur Verbildlichung der baulichen Dimension und Einordnung in die Umgebung,
- Grundstücksmerkmale,
- Bebauungsmerkmale und
- ausschnittshafte Illustration der möglichen Bebauung und Grundstücksgestaltung



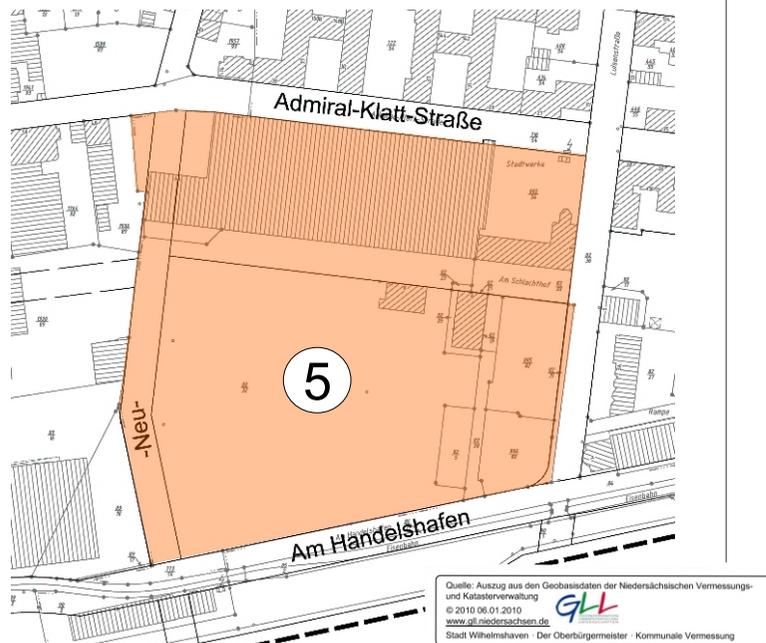
Der in die Vorschläge zur Entwicklung aufgenommene fünfte Bereich umfasst die Flächen des ehemaligen Schlachthofes, auf dem die Betriebsgebäude bereits abgebrochen sind, und der noch vorhandenen Bushalle, die voraussichtlich verlegt werden soll.

Für die Neuordnung dieses Bereichs werden drei Varianten vorgeschlagen, die zum Ziel haben:

- unmittelbar südlich der Admiral-Klatt-Straße öffentliche Platz- und Grünflächen zu schaffen,
- die vorhandene Bebauung als Platzränder zu ergänzen; jedoch nicht mit neuer Wohnbebauung,
- die Flächen der südlich der Straße "Am Schlachthof" bis zur Straße "Am Handelshafen" als gewerbliche Entwicklungsflächen vorzuhalten.

Da hier keine Wohnbebauung entstehen kann und soll, werden hier auch anders als bei den übrigen Entwicklungsbereichen keine detaillierten Angaben zu den Bauflächen gemacht.

Die Darstellung umfasst auch den Ausbau der Straße am Handelshafen und eine neue Verbindungsstraße, die sowohl die gewerblichen Flächen besser an die Weserstraße als auch den Wohnbereich des Stadtteiles besser an die Uferzone.



## **Flächenauswahl**

Die Entwicklungsbereiche sind durch Flächen gekennzeichnet, die gegenwärtig entweder ungenutzt oder Nutzungen aufweisen, die hinter den Entwicklungsmöglichkeiten dieser Flächen zurückbleiben.

Dabei handelt es sich um Flächen:

- die gegenwärtig brachliegen,
- die nur geringwertig genutzt werden, z.B. als Stellplätze,
- deren Nutzung durch Neuorganisation des Bereichs verlagert werden könnte (z.B. Durch Zusammenlegen von Nutzungen),
- deren Nutzung im Zusammenhang mit einer Bebauung neu organisiert werden könnte (z.B. Überbebauung von Stellplatzflächen),
- auf denen abgängige / nicht modernisierungsfähige Bausubstanz durch Neubau ersetzt werden könnte,
- auf denen in einigen Fällen noch kleinere Wohngebäude stehen, die das Flächenpotential allerdings zu gering nutzen.

## **Neuordnung in den Baublöcken**

Um diese Flächen verfügbar zu machen, sind teilweise Neuordnungsmaßnahmen in den Baublöcken erforderlich. Diese Ordnungsmaßnahmen sind relativ gering gehalten worden, insbesondere dort, wo Eigentumsverhältnisse in wesentlichem Umfang tangiert wären. Im Wesentlichen betreffen die Neuordnungen daher nur die Stellplatzanlagen und Zuwegungen zu Grundstücken.

Damit sollten die Voraussetzungen für die Verfügbarkeit von Grundstücken nicht zu kompliziert und kostenaufwendig gestaltet werden. Die Konsequenz ist allerdings, dass nicht in allen Fällen die günstigste Gesamtorganisation eines Baublockes erreicht worden ist - spätere Weiterentwicklungen der Neuordnungen sind allerdings nicht ausgeschlossen.

Es sind für einige Bereiche auch Alternativen dargestellt, deren Realisierung eine weitergehende Neuordnung erforderlich machen würden. Das setzt die Mitwirkungsbereitschaft weiterer Eigentümer voraus.

## **Lage der Neubaufflächen**

Die Flächen, die so für eine Neubebauung entstehen / entstehen könnten, liegen:

- einerseits an den Rändern der Baublöcke und stellen damit eine Ergänzung der gebietstypischen Blockrandbebauung dar,
- andererseits im Inneren der Baublöcke, soweit diese eine ausreichende Tiefe aufweisen; in einigen Fällen stellt das eine Ergänzung / Weiterentwicklung der schon im Blockinneren vorhandenen Wohnbebauung dar,
- im Bereich 4 wird keine geschlossene Straßenrandbebauung angestrebt; hier ergibt sich aus einer angemessenen Zuordnung von Bauflächen zu der öffentlichen Grünfläche teilweise eine Stellung von Baukörpern und Bauzeilen senkrecht zu den Straßenrändern.

## **Anpassung an die Umgebung**

Art und Maß der vorgeschlagenen neuen Bebauung orientieren sich an der vorhandenen Bebauung in der näheren Umgebung, von einer grundlegenden Umstrukturierung der Bestände wird also nicht ausgegangen.

Damit ergibt sich die Möglichkeit, die Neubebauung in einer Vielzahl von Fällen planungsrechtlich über §34 BauGB zu realisieren.

Andererseits wird damit auch in Kauf genommen, dass die Grundstücke nicht in der maximal möglichen Weise ausgenutzt werden können.

## **Stellplätze**

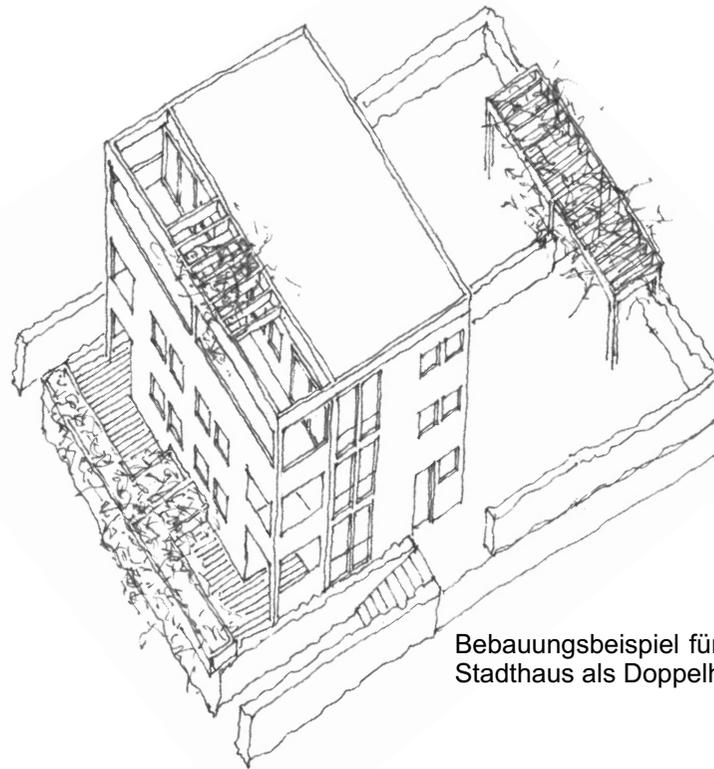
Bei der baulichen Ergänzung von bereits überwiegend bebauten Gebieten stellt sich die Stellplatzfrage als besonders schwierig dar. Das gilt insbesondere in einem Gebiet mit gründerzeitlicher Bebauung, bei schon in der Grundstruktur unzureichende Flächen für Stellplätze vorgesehen waren / sind.

Im vorliegenden Fall muss davon ausgegangen werden, dass einzelne Grundstücke infolge der sich aus den Stellplätzen ergebenden Anforderungen nicht maximal genutzt werden können: hinsichtlich der Unterbringung der Stellplätze treten folgende Situationen auf:

- die mit dem Neubau erforderlich werdenden Stellplätze können auf dem Baugrundstück untergebracht werden, bei Geschosswohnungen in der Regel unter der Neubebauung; bisherige Stellplätze müssen nicht berücksichtigt werden,
- gegenwärtig auf der Neubaufäche vorhandene Stellplätze müssen berücksichtigt werden; in der Regel führt das zu einer Unterbauung mit Stellplätzen in Sammelanlagen auch bei den Stadthäusern,
- nur bei einer Neubebauung mit kleineren Stadthäusern können Stellplätze auch neben der Bebauung untergebracht werden.

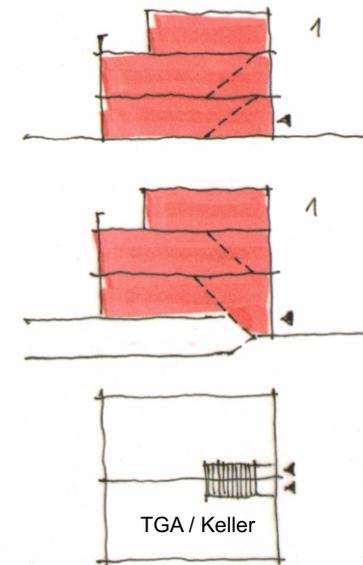
### Wohnbauformen

Aus der Lage und Größe der Neubaufächen, der Anpassung an die Umgebung und der Unterbringung von Stellplätzen ergibt sich eine Vielzahl von Wohnbauformen und -größen. Sie lassen sich auf folgende Grundformen zurückführen:



Bebauungsbeispiel für ein  
Stadthaus als Doppelhaus

Kleines Stadthaus für eine Familie in 2- bis 3-geschossiger Bauweise. Diese Form ist insbesondere als Doppelhaus geeignet; eine Bauform, die vor allem für die Bereiche an der Ebertstraße und den angrenzenden Nebenstraßen, die durch eher kleinteilige und offenere Bebauung gekennzeichnet ist. Das kleine Stadthaus kann aber ebenso als Kettenhaus (z.B. in der Innenbereichsbebauung von Bereich 2) oder in Reihenformation (z.B. im Bereich an der Grünfläche) ausgebildet werden.



Stadthaus mit mehr als einer Wohneinheit, insbesondere in der Form von zwei übereinanderliegenden Maisonettewohnungen (Wohnung über zwei Geschosse). Dabei ist die Größe der Wohneinheiten vor allem von der Breite (Frontbreite, Parzellenbreite) und der Zahl der Geschosse abhängig.

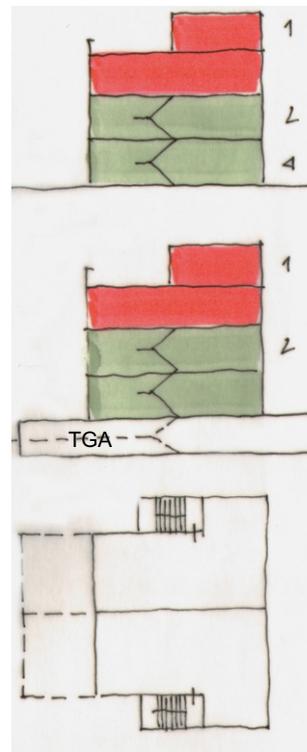
Das Stadthaus kann in unterschiedlicher Form auftreten:

- In der Grundform des Einzelhauses in der Reihe bei geschlossener Bauweise. Am Besten eignet sich die geschlossene Reihenform für Erschließungen von Norden und / oder Osten.



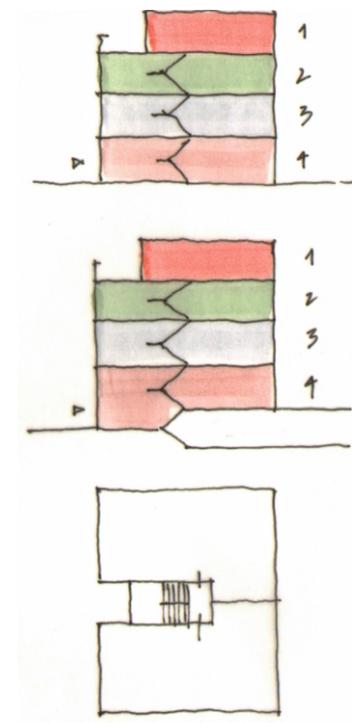
- In der Form von freistehenden Doppelhäusern, vor allem wenn die Erschließung von der Sonnenseite (Garten / Terrasse) aus erfolgen muss. In der 4-geschossigen Form eignen sich die Doppelhäuser für eine Straßenrandbebauung, wenn trotz mehrgeschossiger Umgebung keine geschlossene Bauweise angestrebt wird.

- Das Stadthaus in Doppelhausstruktur, aber mit gemeinsamer Innenerschließung (Treppenhaus) von mindestens vier Wohneinheiten, stellt schon den Übergang zum Geschosswohnungsbau dar, behält aber noch den Charakter des freistehenden Hauses bei.



- Geschosswohnungsbau in 3- bis 5-geschossiger Bauweise, in der Regel als 2- bzw. 3-Spänner organisiert. Der Geschosswohnungsbau ist vor allem für das Schließen von Lücken in geschlossener Straßenrandbebauung geeignet.

In der Regel erfordern die Geschosswohnungsbauten eine Unterbauung mit halbgeschossig versenkter Tiefgarage. Damit entsteht die erste Wohnebene als Hochparterre - eine geeignete Form für das Wohnen in einer Straßenrandbebauung ohne Vorzone / Vorgarten.



### ***Private Freiflächen***

Nur bei einem Teil der Neubauten lassen sich infolge ihrer Lage private Gartenflächen auf der Süd- oder Westseite der Gebäude realisieren; vielfach liegen Freiflächen (wie auch bei der vorhandenen Bebauung) auf der Nord- oder Ostseite der Neubauten.

Bei einem Teil der Neubauten, die mit Tiefgaragen versehen sind, liegen Freiflächen auf dem Garagenniveau, also auf der Ebene des Hochparterres.

Es wird davon ausgegangen, dass alle Wohnungen, die keine süd- oder westorientierten Freiflächen aufweisen, mit großen Loggien oder Balkonen ausgestattet sind, oder durch Rückstaffelungen mit Dachterrassen.

Infolge der Baugrundverhältnisse im Plangebiet empfiehlt es sich, die Unterbauung von mehrgeschossigen Gebäuden mit einer Garagenebene nur halbgeschossig abzusenken. Das erfordert zudem wesentlich kürzere Rampen und ermöglicht die ersten Wohnebenen als Hochparterre.

### ***Öffentliche Freiflächen***

Die Untersuchungen haben ergeben, dass sich nur wenige Flächen im Gebiet für eine öffentliche Freiraumnutzung eignen.

Im begrenzten Umfang kann aus dem östlichen Abschnitt der Marienstraße eine stärker durchgrünte Straße mit einer gewissen Aufenthaltsqualität gemacht werden.

Eine größere Grünfläche mit den Qualitäten eines städtischen Parks kann an der Admiral-Klatt-Straße entstehen.

In beiden Fällen wird die Anlage öffentlicher Freiflächen zu einem positiven Standortfaktor für eine Neubebauung werden.

Der Bereich Ebertstraße zwischen Luisenstraße und Kurze Straße weist eine inhomogene Struktur auf. Der südliche Teil (an der Rheinstraße) ist geprägt durch einen geschlossenen, mehrgeschossigen gründerzeitlichen Blockrand; im Norden (an der Ebertstraße) ist die Bebauung kleinteiliger, niedriger und im Wesentlichen offen, aber sehr fragmentarisch. Die Ecken zur Luisenstraße und zur Kurzen Straße sollen geschlossen, die Lücken an der Ebertstraße in offener Bauweise bebaut werden.

Infolge der Tiefe des Straßenblocks ist der Innenbereich in unregelmäßiger Weise mit Wohngebäuden, Gewerbegebäuden und Garagen überbaut. Diese - gleichsam dritte - Bauzone soll erhalten bleiben und zurückhaltend baulich ergänzt werden.

Innerhalb des Bereichs sind folgende Grundstückssituationen für eine Bebauung neu zu organisieren:

1.

Die Fläche wird heute als privater Parkplatz genutzt. Die für das Stadtbild bedeutsame städtebauliche Ecke wird mit einem Geschosswohngebäude geschlossen. Alternativ kann - bei verkürztem Eckgebäude - die Bebauung auch durch zwei Stadthäuser als Doppelhaus die offenen Bauweisen der Ebertstraße aufnehmen.

Die neuen Gebäude sind mit einer halbtiefen Garagenebene unterbaut.

2.

Die gegenwärtige Nutzung mit einem eingeschossigen, gewerblich genutztem Gebäude wird in Frage gestellt. Vorgeschlagen wird eine Bebauung mit zwei Stadthäusern als Doppelhaus.

3.

Die heute nur durch einen Schuppen genutzte Fläche eignet sich für die Errichtung eines freistehenden Zweifamilienhauses.

4.

Die Blockrandbebauung an der Kurzen Straße wird heute durch ein Garagengrundstück unterbrochen; die

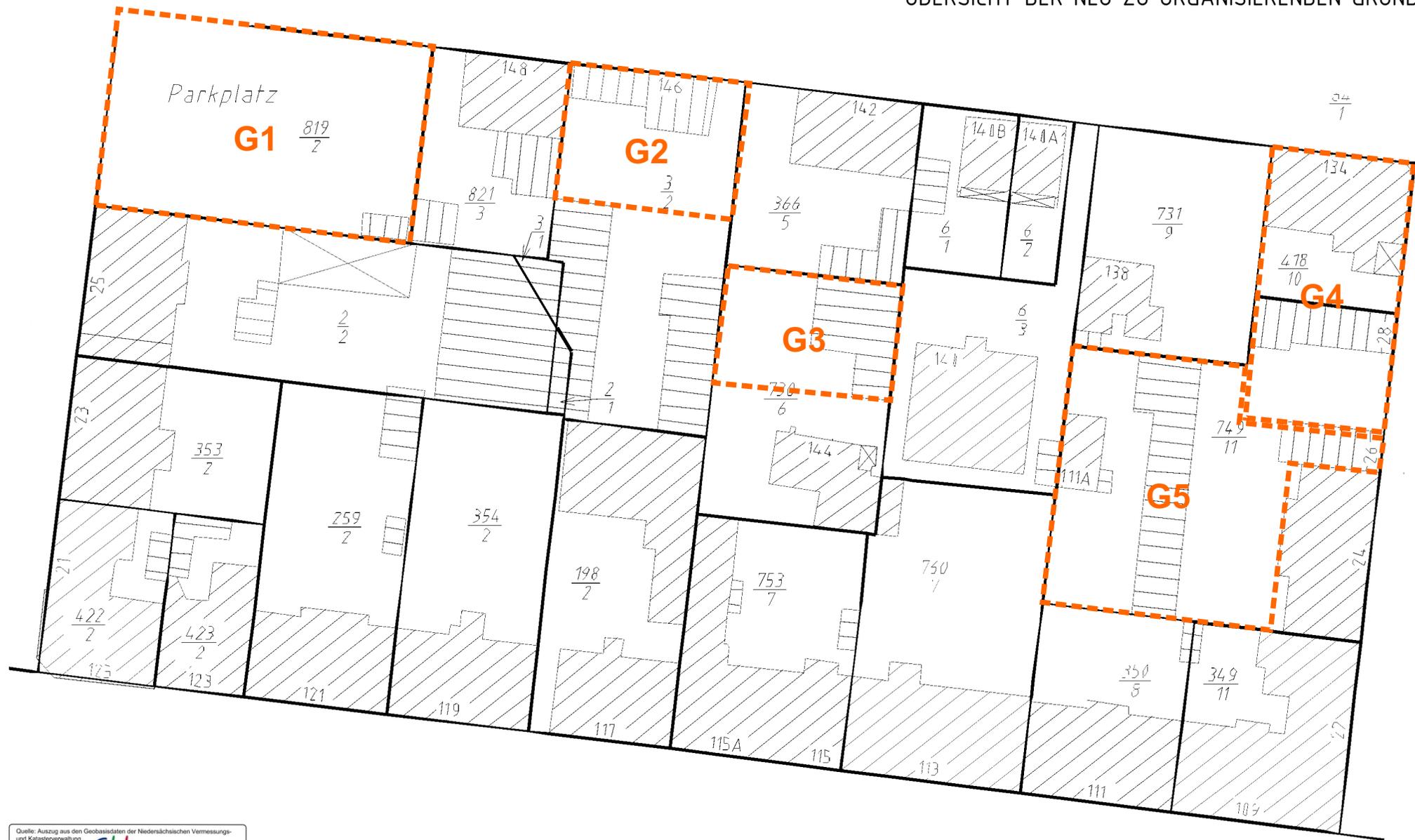
Bebauung an der Ecke Ebertstraße ist nicht modernisierungsfähig. Der Vorschlag sieht eine Bebauung mit Geschosswohnungsbau vor, der mit einer halbtiefen Garagenebene unterbaut ist. Alternativ lassen sich 4 Stadthäuser als Doppelhäuser (ohne Tiefgarage) errichten, die die offene Bebauungsform der Ebertstraße aufnimmt.

5.

Die heute hier vorhandene Garagenanlage sollte neu organisiert und erweitert werden (auch als Ersatz für den bisherigen Garagenhof an der Kurzen Straße).

Die Nutzung im westlichen Teil des inneren Bereichs könnte zukünftig (insbesondere auch für Stellplatz- / Garagenanlagen) neu geordnet und die Bebauung in offener Bauweise erweitert werden, sobald gegenwärtige Nutzungen entfallen können.

ÜBERSICHT DER NEU ZU ORGANISIERENDEN GRUNDSTÜCKE

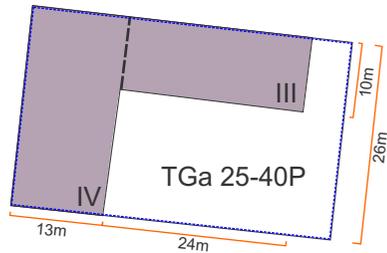
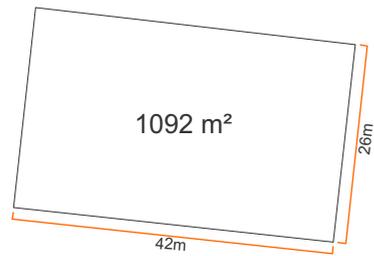


Planungsvorschlag 1a



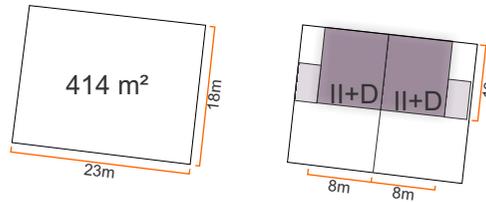
M. 1:1.000

Grundstück **G1**



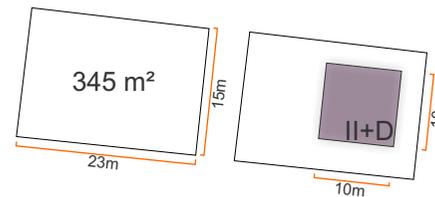
**MFH:**  
 BGF: 2072 m<sup>2</sup>  
 WF: 1554 m<sup>2</sup>  
 GFZ: 1,9  
**15-18 WE**

Grundstück **G2**



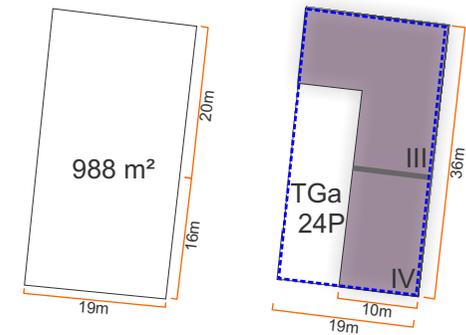
**EFH:**  
 BGF: 2x 200 m<sup>2</sup>  
 WF: 2x 160 m<sup>2</sup>  
 GFZ: 2x 1,0  
**2x Stadthaus**

Grundstück **G3**



**ZFH:**  
 BGF: 250 m<sup>2</sup>  
 WF: 188 m<sup>2</sup>  
 GFZ: 0,7  
**2 WE**

Grundstück **G4**

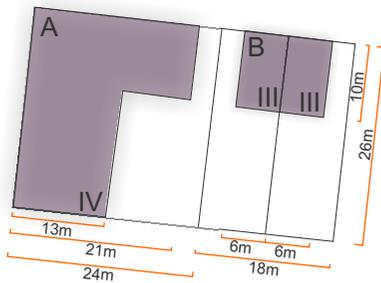
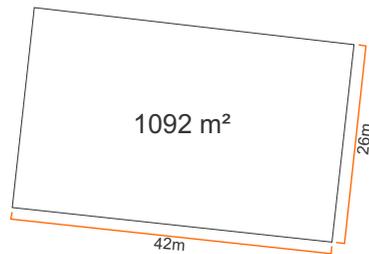


**MFH:**  
 BGF: 1510 m<sup>2</sup>  
 WF: 1132 m<sup>2</sup>  
 GFZ: 2,2  
**13-15 WE**

Planungsvorschlag 1b



Grundstück G1

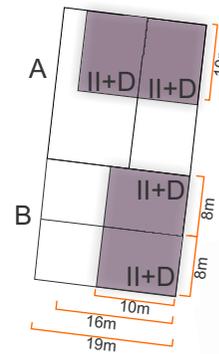
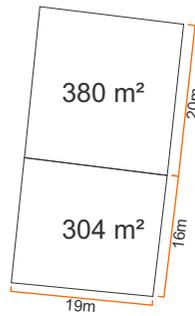


**A (MFH):**  
 BGF: 1672 m<sup>2</sup>  
 WF: 1254 m<sup>2</sup>  
 GFZ: 2,7  
**14-16 WE**

**B (EFH):**  
 BGF: 2x 180 m<sup>2</sup>  
 WF: 2x 144 m<sup>2</sup>  
 GFZ: 2x 0,8  
**2x Stadthaus**

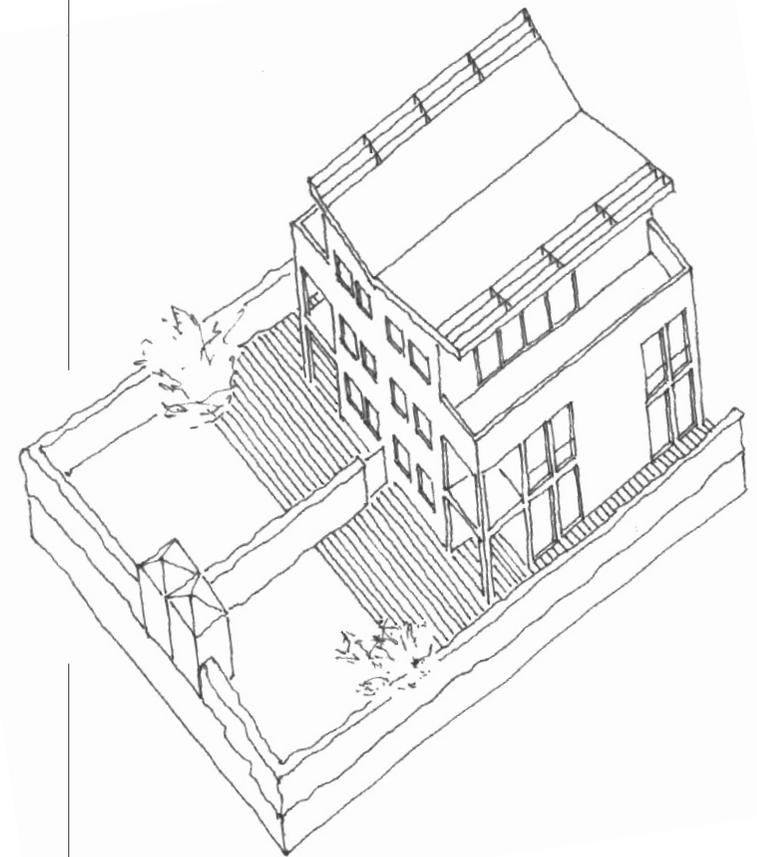
**TGA:**  
 ca.: 34 Plätze

Grundstück G4



**A (EFH):**  
 BGF: 2x 220 m<sup>2</sup>  
 WF: 2x 165 m<sup>2</sup>  
 GFZ: 2x 1,2  
**2x Stadthaus**

**B (EFH):**  
 BGF: 2x 200 m<sup>2</sup>  
 WF: 2x 160 m<sup>2</sup>  
 GFZ: 2x 1,3  
**2x Stadthaus**



Bebauungsbeispiel für Grundstück G2 oder G4:  
 2 Stadthäuser als Doppelhaus

An der Rheinstraße zeigt der Bereich eine geschlossene, mehrgeschossige gründerzeitliche Bebauung; im nördlichen Bereich (an den Seitenstraßen und der Ebertstraße) ist die Bebauung eher fragmentarisch und uneinheitlich.

Anzustreben wäre eine rundum geschlossene Straßenrandbebauung, was jedoch infolge der Struktur angrenzender Gebäude nicht durchgängig möglich und nur mit unterschiedlicher Höhenausbildung sinnvoll ist.

Die Tiefe des Straßenblocks, die gegenwärtig nur teilweise bebaut ist, erlaubt die Ausbildung eines für eine Wohnbebauung neu organisierten Innenbereichs.

Im Bereich liegen folgende Grundstückssituationen vor, die sich für eine Neubebauung eignen.

1. Die heute hier liegende Bebauung ist als abgängig anzusehen. Mit ausreichendem Abstand vom Eckgebäude Ebertstraße kann eine Bebauung mit zwei Stadthäusern (als Doppelhaus in der zurückgesetzten Flucht des südlich anschließenden Gebäudes) vorgesehen werden.

Sollte sich die Modernisierung des Eckgebäudes Ebertstraße / Kurze Straße als nicht möglich erweisen, sollte die gesamte Ecksituation mit Geschosswohnungen bebaut werden. In diesem Fall ist eine Unterbauung mit einer Garagenebene vorzusehen.

2. Auf dieser Fläche befindet sich heute ein leerstehendes, ehemals gewerblich genutztes Gebäude. Es soll durch Geschosswohnungsbau in geschlossener Bauweise in der Bauflucht der Ebertstraße ersetzt werden. Ein Tiefgaragengeschoss wäre erforderlich, wenn eine solche im Falle der Alternativbebauung im Blockinneren (Stadthäuser) entfallen würde.

3. Die Fläche des Innenbereichs, auf der sich gegenwärtig überwiegend ein nicht genutzter ehemaliger Parkplatz befindet, erlaubt eine Bebauung mit zwei punktförmigen Baukörpern auf einem halbtiefen Garagengeschoss (3a).

Sofern es gelingt, die Fläche des westlich angrenzenden Grundstücks von der Hinterhofbebauung frei zu bekommen, bietet sich die Errichtung eines dritten Baukörpers an (3b).

Eine alternative Bebauung des Blockinnenbereichs stellen Stadthäuser in Ketten- oder Doppelhausformation dar. Eine Unterbauung durch eine Tiefgaragenebene wird dann nicht erforderlich.

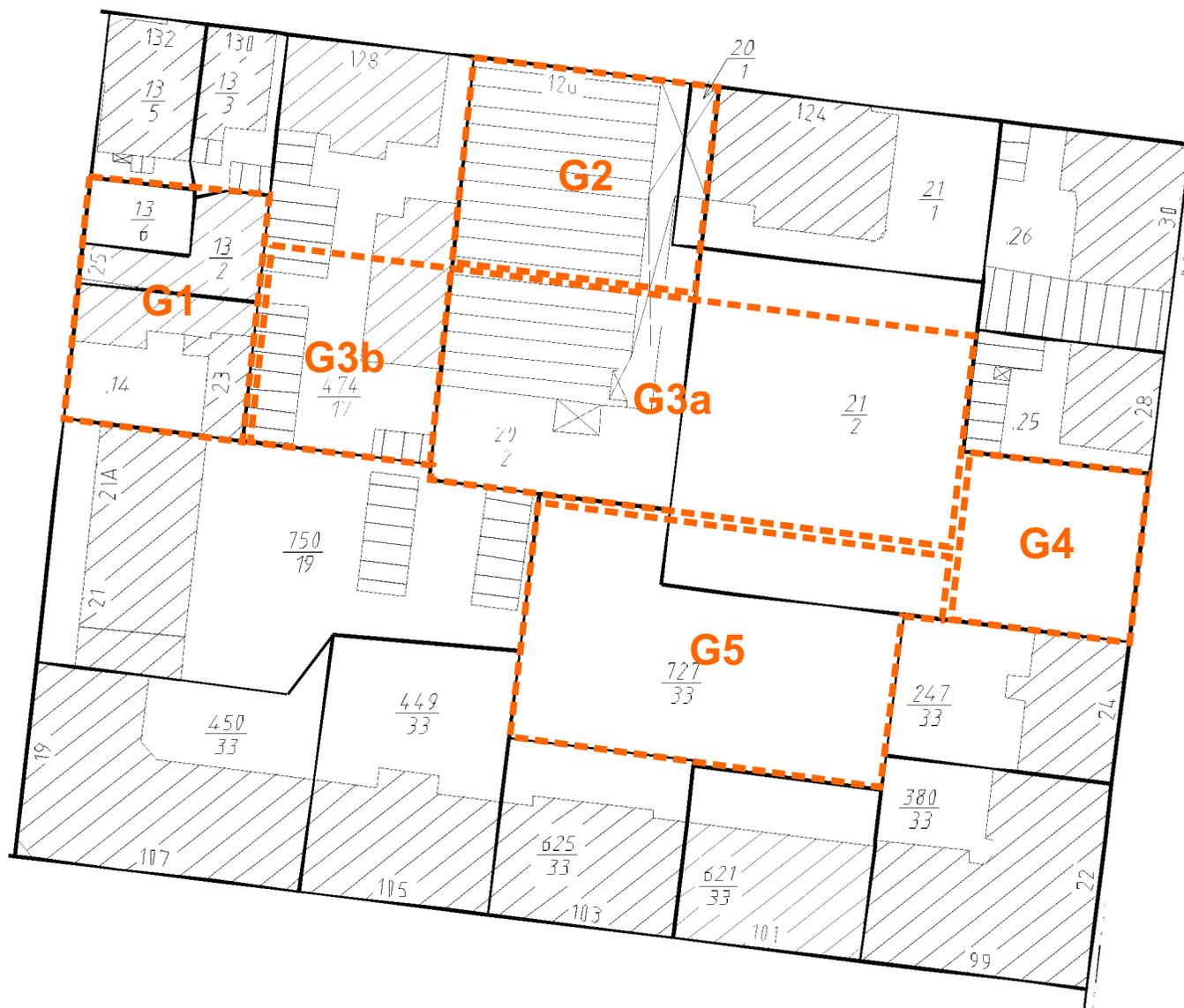
4. Die Baulücke an der Deichstraße ist mit zwei Stadthäusern in Doppelhausformation bebaubar (4a).

Im Falle einer Abhängigkeit der in der Deichstraße nördlich angrenzenden Bebauung kann die gesamte Situation (4a und 4b) als Geschosswohnungsbau gestaltet werden mit einer halbtiefen Unterbebauung durch eine Garagenebene.

5. Unter Einbeziehung angrenzender Grundstücksteile bietet sich die Fläche zur neu geordneten Unterbringung der Stellplätze (Garagen) an; eine solche Anlage setzt die westlich angrenzende Nutzung fort.



ÜBERSICHT DER NEU ZU ORGANISIERENDEN GRUNDSTÜCKE

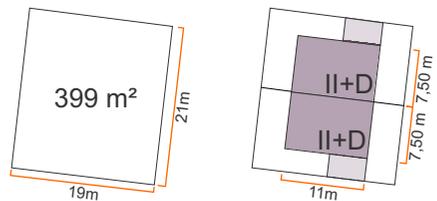


Planungsvorschlag 2a



Quelle: Auszug aus dem Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung  
 © 2010 06.01.2010  
 www.gll.niedersachsen.de  
 Stadt Wilhelmshaven · Der Oberbürgermeister · Kommunale Vermessung

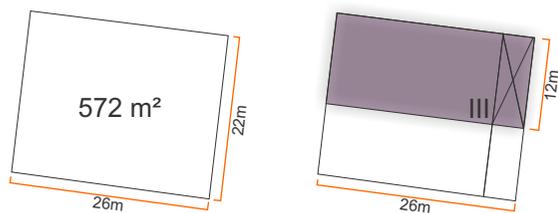
Grundstück G1



**EFH:**  
 BGF: 2x 206 m<sup>2</sup>  
 WF: 2x 165 m<sup>2</sup>  
 GFZ: 2x 1,2  
**2x Stadthaus**

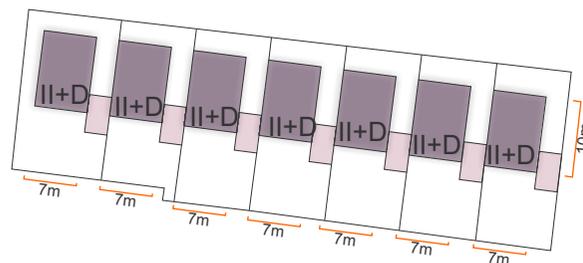
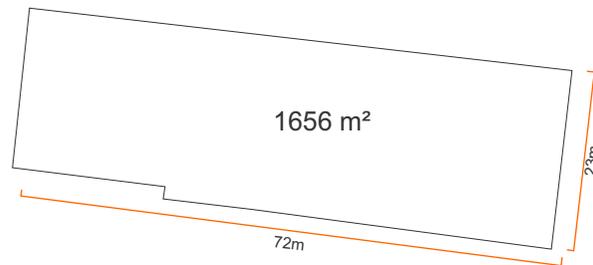
**Alternativ bei III+D:**  
 BGF: 2x 309 m<sup>2</sup>  
 WF: 2x 232 m<sup>2</sup>  
 GFZ: 2x 1,5  
**2x Maisonette**

Grundstück G2



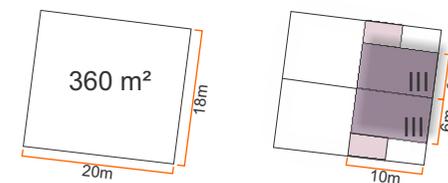
**MFH:**  
 BGF: 936 m<sup>2</sup>  
 WF: 702 m<sup>2</sup>  
 GFZ: 1,6  
**7-9 WE**

Grundstück G3 a+b



**EFH:**  
 BGF: 7x 175 m<sup>2</sup>  
 WF: 7x 140 m<sup>2</sup>  
 GFZ: 7x 0,9  
**7x Stadthaus**

Grundstück G4



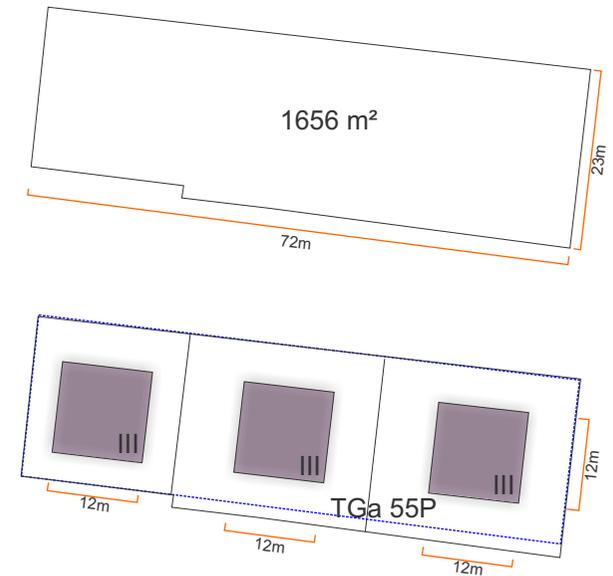
**EFH:**  
 BGF: 2x 180 m<sup>2</sup>  
 WF: 2x 144 m<sup>2</sup>  
 GFZ: 1  
**2x Stadthaus**

Planungsvorschlag 2b



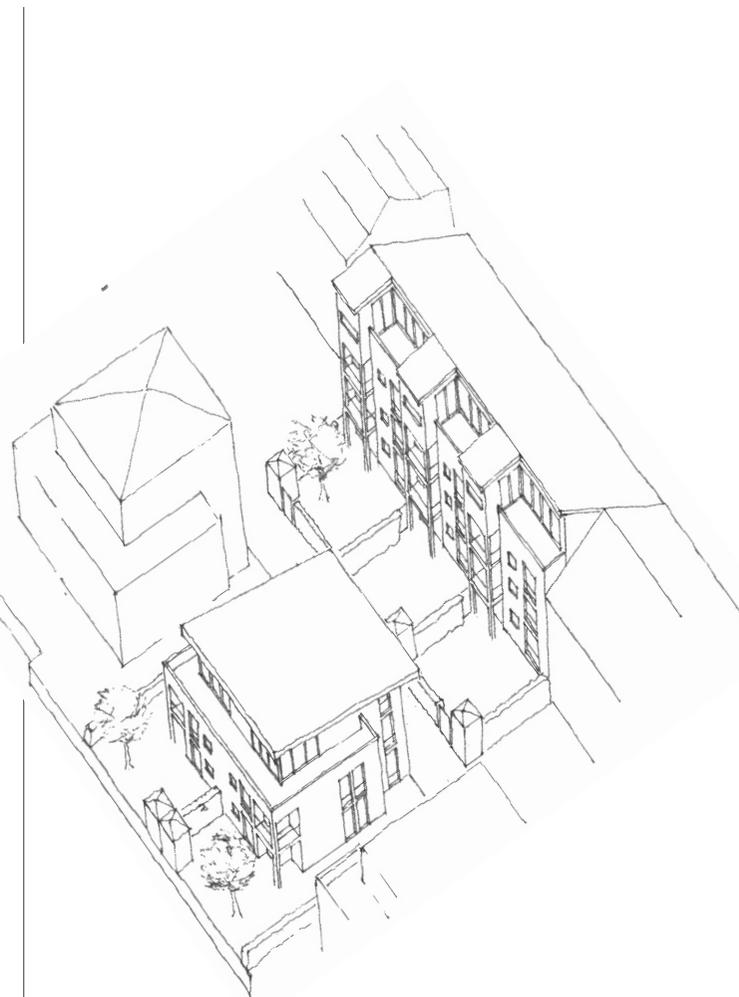
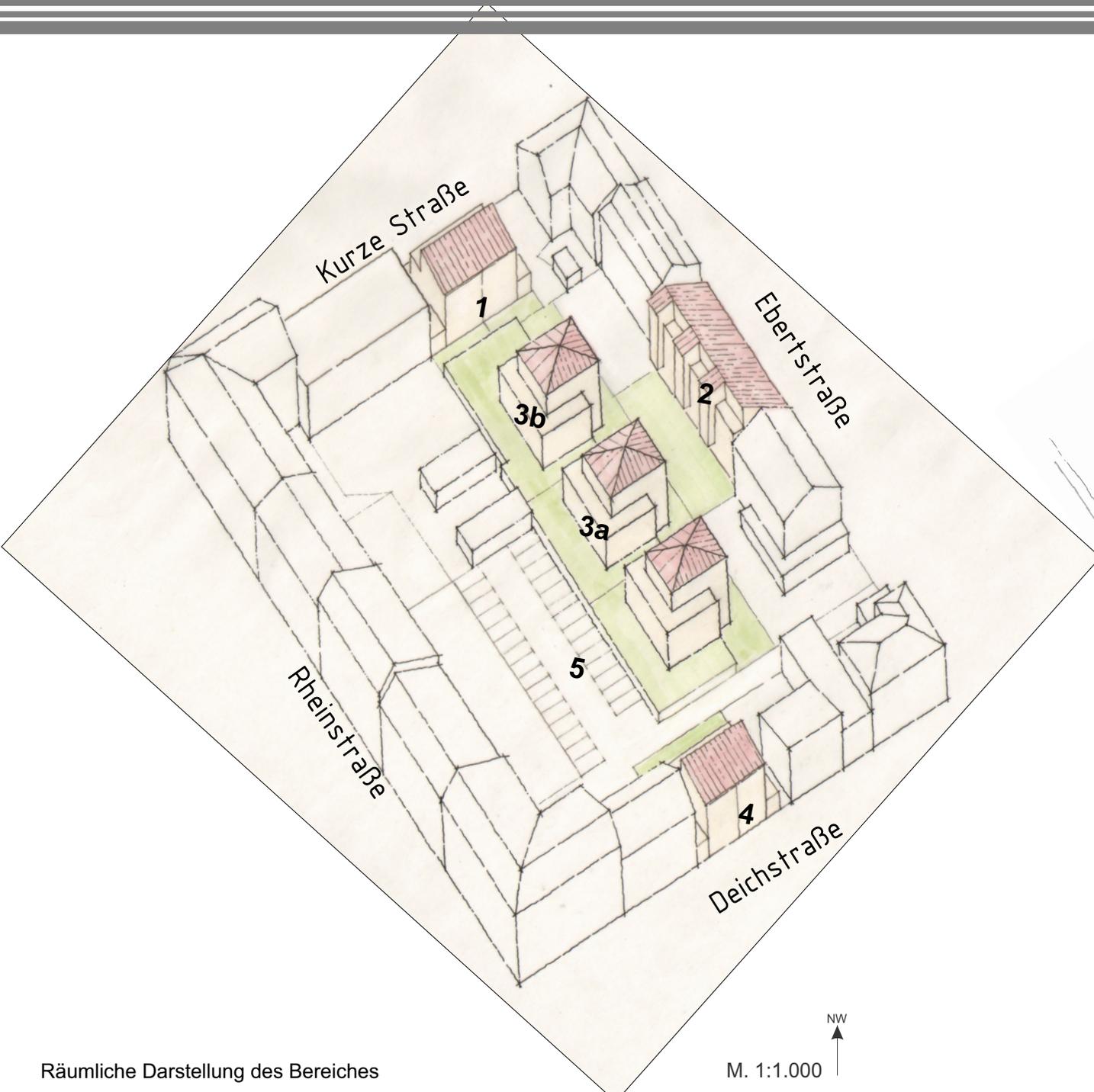
M. 1:1.000

Grundstück G3 a+b



MFH:  
 BGF: 3x 360 m<sup>2</sup>  
 WF: 3x 270 m<sup>2</sup>  
 GFZ: 3x 0,8  
**3x 3-4 WE**

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung  
 © 2010 06.01.2010  
 www.gll-niedersachsen.de  
 Stadt Wilhelmshaven - Der Oberbürgermeister - Kommunale Vermessung



Räumliche Darstellung des Bereiches

M. 1:1.000



Bebauungsbeispiel für Grundstück G2 | G3

In der Marienstraße (Kurze Straße bis Deichstraße) ist die - ansonsten durchgängige gründerzeitliche Straßenrandbebauung - auf der Nordseite der Straße nicht vorhanden; die Straßenseite weist neben einem eingeschossigen Gewerbegebäude überwiegend Garagenbauten / -höfe auf. Diese wenig attraktive Situation wertet den Bereich als Wohnbereich erheblich ab, bietet aber andererseits die Chance zur Entwicklung einer interessanten Wohnlage - insbesondere, da die Marienstraße nur geringfügig Verkehr aufnehmen muss.

Das Problem Garagenhöfe als gegenüber qualifizierter Wohngebäude ließe sich zwar durch einen Umbau der Anlage und ihre bessere gestalterische Integration in den Straßenraum lösen, erfordert aber eine hohe unrentierliche Investition.

Es wird deshalb eine Bebauung der Straßenseite vorgeschlagen, bei der die Stellplatzanlage halbgeschossig abgesenkt und überbaut wird. Die Bebauung sollte jedoch den Blockrand nicht vollständig schließen (die vorhandene Eckbebauung lässt das ohnehin kaum zu), sondern in einen öffentlichen Grünraum 'eingestellt' werden.

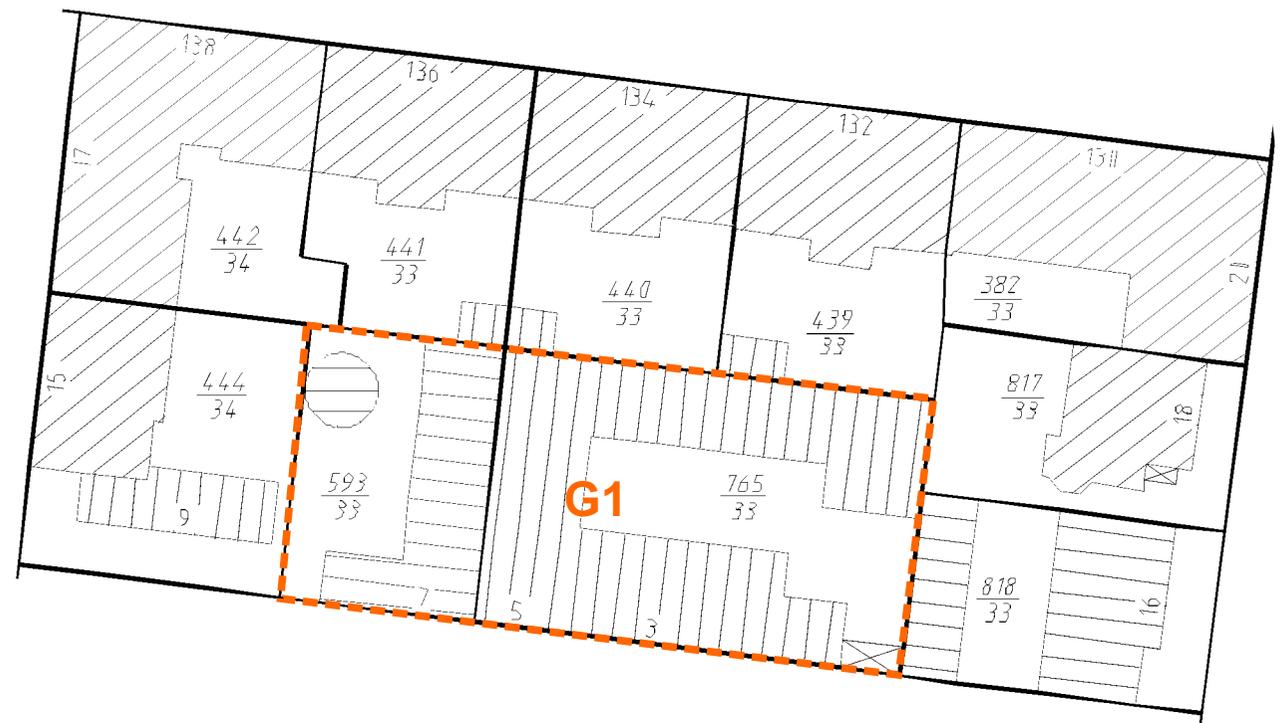
Es kommen zwei Arten einer Neubebauung in Frage:

1. Eine Bebauung mit Stadthäusern; die sich auch als zwei Maisonettewohnungen organisieren lassen. Die Anlage, die auf der Garagenebene sitzt, aber von der Straßenseite her ebenerdig zugänglich ist, kann als Doppelhausformation oder in Kettenhausform, errichtet werden.

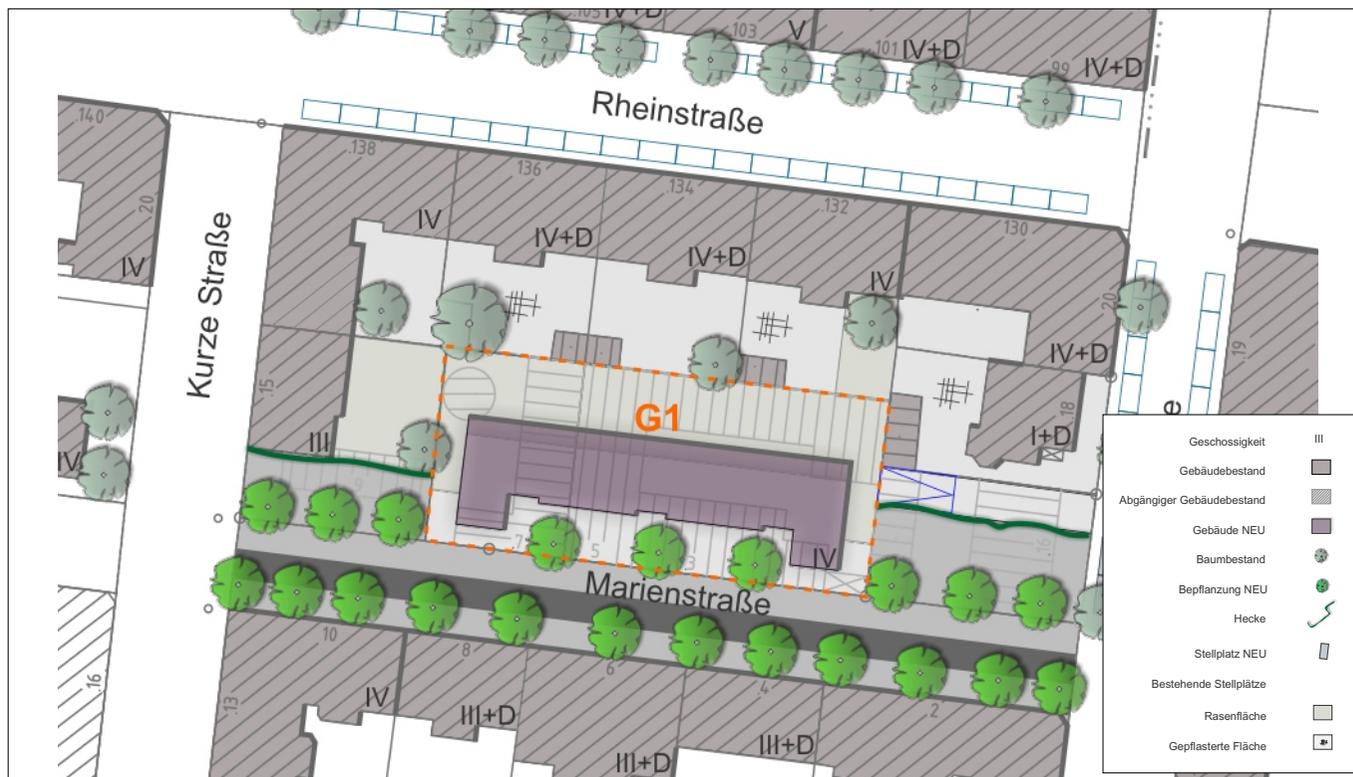
2. Eine Bebauung mit einer Geschosswohnungszeile oberhalb der Garagenebene.

Der Straßenraum kann bis auf einen Funktionsstreifen für Versorgungs- und Rettungsverkehr weitgehend als innerstädtischer Grünraum angelegt werden, da an diesem Straßenabschnitt aus nahezu keine Grundstückszufahrten liegen.

## ÜBERSICHT DER NEU ZU ORGANISIERENDEN GRUNDSTÜCKE



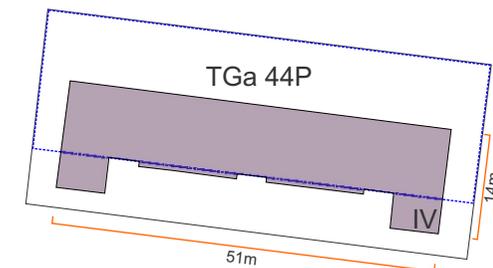
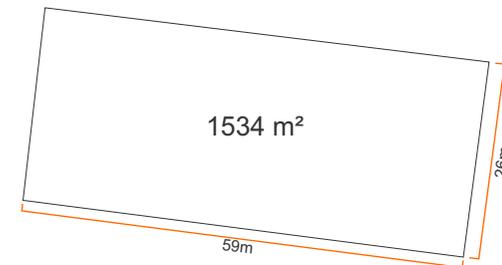
Planungsvorschlag 3a



M. 1:1.000

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung  
 © 2010 06.01.2010  
 www.gll.niedersachsen.de  
 Staat Wilhelmshaven - Der Oberbürgermeister - Kommunale Vermessung

Grundstück G1



MFH:  
 BGF: 1434 m<sup>2</sup>  
 WF: 1075 m<sup>2</sup>  
 GFZ: 0,9  
**10-13 WE**

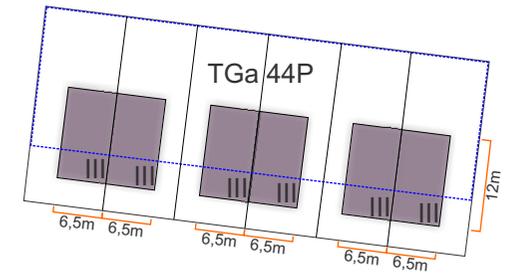
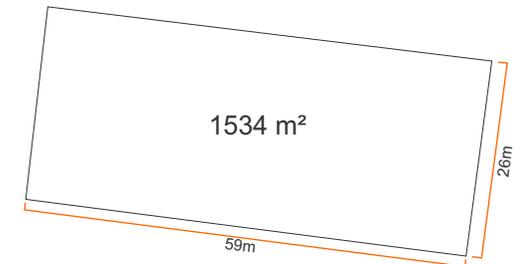
Planungsvorschlag 3b



M. 1:1.000

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung  
 © 2010 06.01.2010  
 www.gl.niedersachsen.de  
 Stadt Wilhelmshaven · Der Oberbürgermeister · Kommunale Vermessung

Grundstück G1

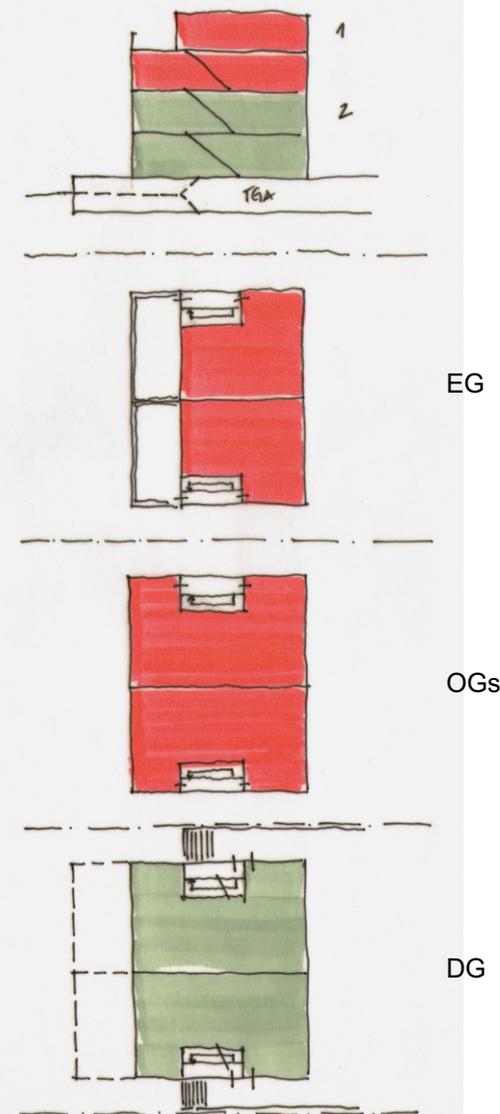


ZFH:  
 BGF: 6x 234 m<sup>2</sup>  
 WF: 6x 175 m<sup>2</sup>  
 GFZ: 6x 0,9

**6x 2  
 Maisonettes**

Alternativ bei II+D:  
 BGF: 6x 156 m<sup>2</sup>  
 WF: 6x 117 m<sup>2</sup>  
 GFZ: 6x 0,6

**6x Stadthaus**



Darstellung Schnitt

Die Flächen, die in diesem Bereich für die Neuordnung vorgesehen sind, umfassen:

- Garagenflächen nördlich und südlich der Admiral-Klatt-Straße,
- untergenutzte Flächen nördlich der Admiral-Klatt-Straße sowie
- bereits aufgegebene Gewerbeflächen südlich der Admiral-Klatt-Straße.

Gegenüber den anderen Bereichen weist die Neuordnung im Bereich 4 einige Besonderheiten auf:

- sie grenzt an die verbleibenden Gewerbeflächen und erfordert eine Ausbildung des Übergangs von Wohn- zum Gewerbegebiet,
- die Lage der Fläche an den Straßen erlaubt die Anlage von öffentlichen Grünflächen
- sie weist eine unmittelbare bei geeigneter Gestaltung auch wahrnehmbare Nähe zum Wasser auf, und sie ist wesentlich größer als die Flächen der Bereiche 1 bis 3.

Die Neuordnung geht davon aus, dass nur mit einem ausreichendem Maß an Neubau das Problem der Unterbringung bereits vorhandener Stellplätze und Garagen sowie der zusätzlich erforderlichen Stellplätze gelöst werden kann; nur so wäre der Stellplatzbedarf in den Untergeschossen einer Neubebauung zu decken.

- Die Freifläche ist immer mindestens so groß angelegt, dass sie - mit einer parkähnlichen Randstruktur - eine Spielplatzfläche aufnehmen kann. Eine Lage der Spielplatzfläche ist nicht angegeben und wird je Planungsvorschlag unterschiedlich sein.
- Die Form der Freifläche ist in den folgenden Planungsvorschlägen unterschiedlich. Grundsätzlich ist dabei davon ausgegangen worden, dass die Grünfläche jeweils nur im geringem Maße an Rückseiten von Grundstücken grenzt - vollständig zu vermeiden ist das nicht. Ziel ist es, dass die Zuordnung von Grünfläche und

Baugrundstücken so erfolgt, dass möglichst weitgehend der öffentliche Charakter der Freiflächen gesichert ist; das erfolgt entweder durch Erschließungswege zwischen Bauflächen und Grünflächen oder durch öffentlich nutzbare Wohnwege zwischen Straßenflächen und Grünfläche durch die Bebauung hindurch.

- Der wünschenswerte Bezug der Grünfläche zu den Freiflächen an der Uferzone ist in den Planungsvorschlägen unterschiedlich stark ausgeprägt, insbesondere je nach Umfang der Bauflächen. Dieser Bezug sollte in jedem Fall gehalten werden, um insgesamt den Stadtteil stärker an die Wasserfront anzubinden. Deshalb verbietet sich auch eine reine Binnenlage der Grünfläche an der Admiral-Klatt-Straße, die nur noch über Wohnwege Verbindung zur Uferzone hat (Planungsvorschlag 4g).
- Die Grünfläche ist jeweils so angeordnet, dass ein möglichst großer Teil der Neubebauung einen wahrnehmbaren Bezug - als Teil der neuen Wohnqualitäten - zu ihr hat. Unter diesem Gesichtspunkt ist eine Randlage der Grünfläche ungünstig und sollte bei der weiteren Planung ausgeschlossen werden (Planungsvorschlag 4h).

Die Variante i zeigt die großzügigste öffentliche Grünfläche mit auch dem besten Anschluss an die Uferzone. Sie bietet jedoch die geringsten Neubaupläche südlich der Admiral-Klatt-Straße und ist zwangsläufig die am wenigsten ökonomische Lösung.

Auf den folgenden Seiten sind mehrere Planungsvorschläge dargestellt, deren Elemente teilweise auch noch zu weiteren Varianten kombinierbar sind. Welche der möglichen Lösungen letztlich gewählt wird, muss die weiterführende Planung zeigen; für die Realisierung der Neuordnung im Bereich 4 wird ohnehin - anders als bei den übrigen Bereichen - die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich.

Die folgenden Planungsvorschläge zeigen unterschiedliche Bebauungsformen: Stadthäuser in Reihen- oder Doppelhausformationen und Geschosswohnungsbau.

Die jeweils gewählte Darstellung ist nur exemplarisch zu

verstehen, die Bauformen sind weitgehend austauschbar bzw. miteinander kombinierbar.

Nicht für alle Planungsvorschläge sind die Flächen- und Bebauungsdaten im Detail ermittelt und angegeben; bei einigen Varianten ist jeweils nur die Summe aller neuen Bauflächen im Bereich 4 aufgeführt.

ÜBERSICHT DER NEU ZU ORGANISIERENDEN GRUNDSTÜCKE



Planungsvorschlag 4a

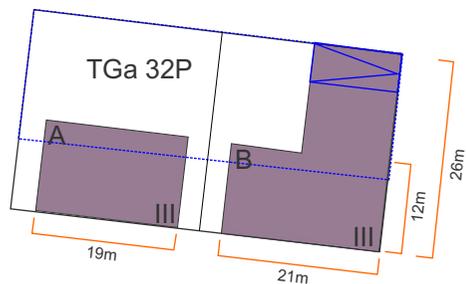
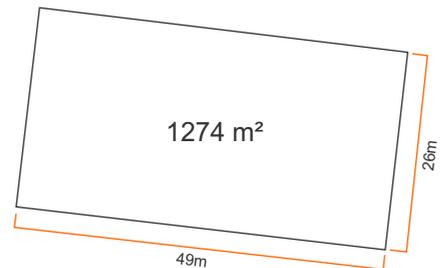


Baufläche: 2826 m<sup>2</sup>  
Parkfläche: 3989 m<sup>2</sup>

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung  
© 2010 06.01.2010  
[www.gll-niedersachsen.de](http://www.gll-niedersachsen.de)  
Stadt Wilhelmshaven · Der Oberbürgermeister · Kommunale Vermessung

M. 1:1.000

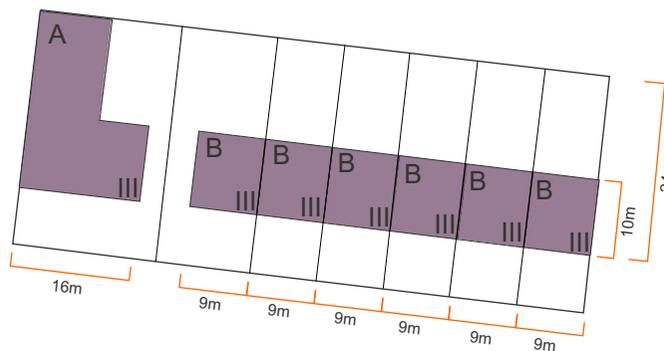
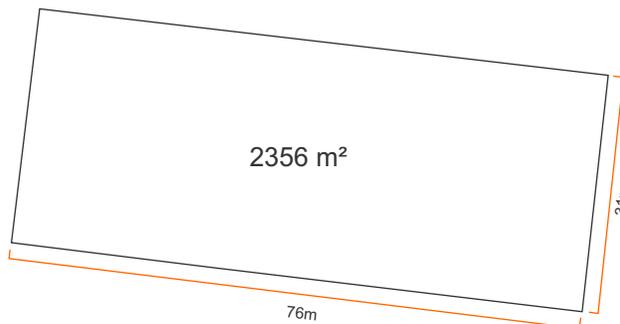
Grundstück G1



**A (MFH):**  
 BGF: 684 m<sup>2</sup>  
 WF: 513 m<sup>2</sup>  
 GFZ: 1,1  
**5-6 WE**

**B (MFH):**  
 BGF: 1638 m<sup>2</sup>  
 WF: 1228 m<sup>2</sup>  
 GFZ: 2,6  
**12-16 WE**

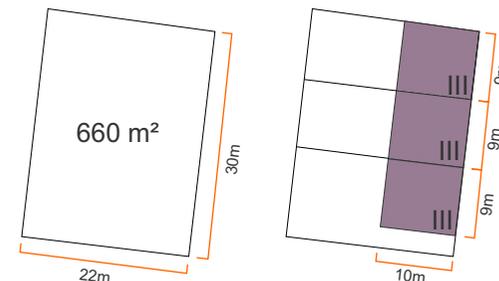
Grundstück G2



**A (MFH):**  
 BGF: 1152 m<sup>2</sup>  
 WF: 864 m<sup>2</sup>  
 GFZ: 2,0  
**9-11 WE**

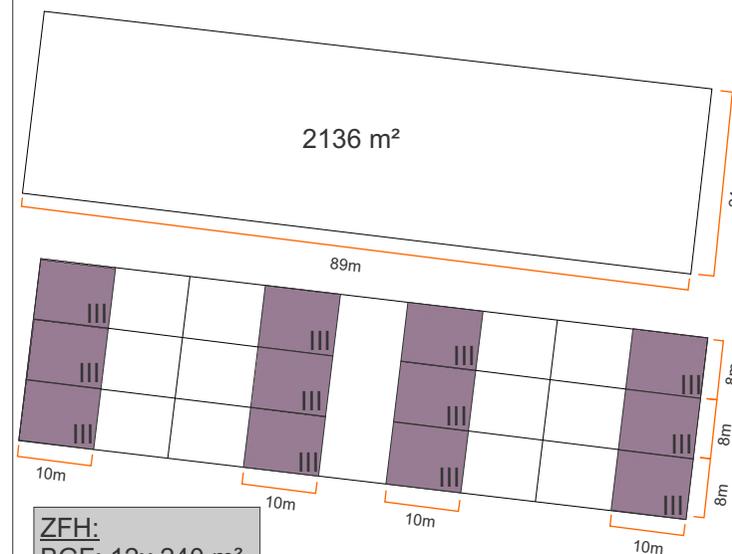
**B (ZFH):**  
 BGF: 6x 270 m<sup>2</sup>  
 WF: 6x 202 m<sup>2</sup>  
 GFZ: 6x 0,7  
**6x Stadthaus**

Grundstück G3 a



**ZFH:**  
 BGF: 3x 270 m<sup>2</sup>  
 WF: 3x 202 m<sup>2</sup>  
 GFZ: 3x 1,4  
**3x Stadthaus**

Grundstück G3 b



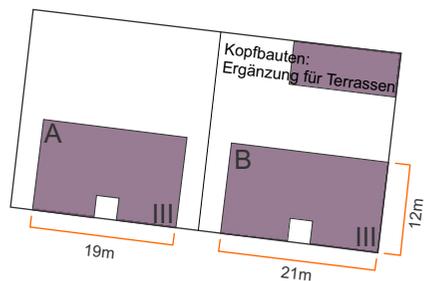
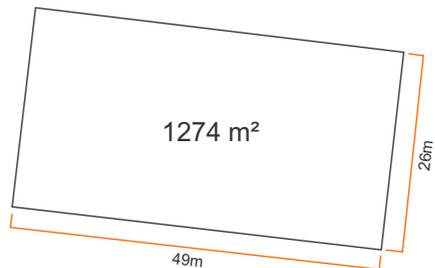
**ZFH:**  
 BGF: 12x 240 m<sup>2</sup>  
 WF: 12x 180 m<sup>2</sup>  
 GFZ: 12x 1,5  
**12x Stadthaus**

Planungsvorschlag 4b



Baufläche: 3090 m<sup>2</sup>  
Parkfläche: 3725 m<sup>2</sup>

Grundstück G1



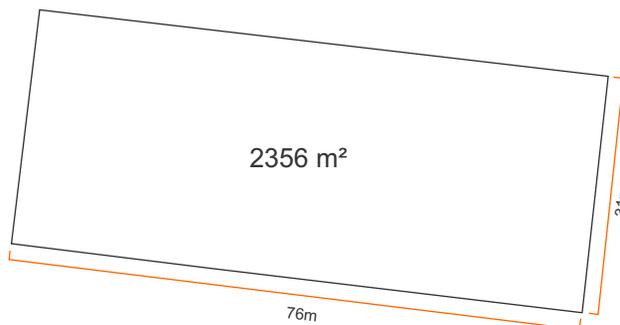
A (MFH):  
BGF: 684 m<sup>2</sup>  
WF: 513 m<sup>2</sup>  
GFZ: 1,1

5-6 WE

B (MFH):  
BGF: 756 m<sup>2</sup>  
WF: 567 m<sup>2</sup>  
GFZ: 1,2

5-7 WE

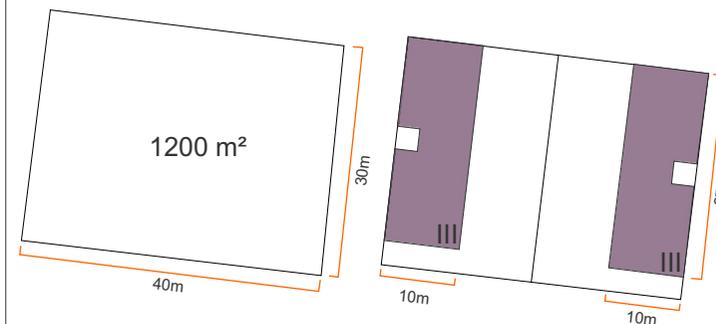
Grundstück G2



MFH:  
BGF: 3x 756 m<sup>2</sup>  
WF: 3x 567 m<sup>2</sup>  
GFZ: 1,0

3x 5-7 WE

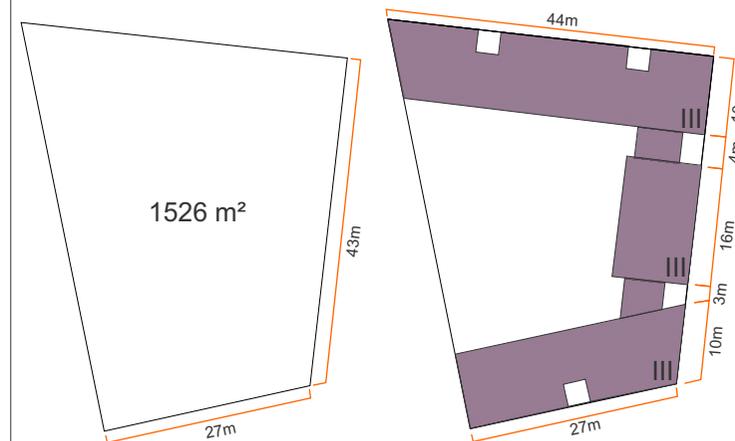
Grundstück G3 a



MFH:  
BGF: 2x 810 m<sup>2</sup>  
WF: 2x 608 m<sup>2</sup>  
GFZ: 2x 1,4

2x 6-8 WE

Grundstück G3 b



MFH:  
BGF: 2736 m<sup>2</sup>  
WF: 2052 m<sup>2</sup>  
GFZ: 1,8

24-27 WE



**Planungsvorschlag 4c**

Baufläche: ca. 2933 m<sup>2</sup>  
 Parkfläche: ca. 3882 m<sup>2</sup>

**Planungsvorschlag 4d**

Baufläche: ca. 2219 m<sup>2</sup>  
 Parkfläche: ca. 4599 m<sup>2</sup>



M. 1:4.000

Planungsvorschlag 4e

Baufläche: ca. 2890 m<sup>2</sup>  
 Parkfläche: ca. 3925 m<sup>2</sup>



Planungsvorschlag 4f

Baufläche: ca. 3530 m<sup>2</sup>  
 Parkfläche: ca. 3285 m<sup>2</sup>





Planungsvorschlag 4g

Baufläche:	ca. 4325 m <sup>2</sup>
Parkfläche:	ca. 2490 m <sup>2</sup>

Zwei Möglichkeiten, die öffentliche Grünfläche anzuordnen (wie hier in Beispielen dargestellt), sollten nicht gewählt werden:

- Die reine Binnenform der Grünfläche.  
Hierbei kann zwar für eine maximale Zahl von Wohneinheiten ein Bezug zur Grünfläche als Standortqualität hergestellt werden, aber der Bezug zur Uferzone geht verloren. Das mindert nicht nur den Standortwert des Neubaubereichs, sondern auch den Aufwertungseffekt für den Stadtteil insgesamt.

- Die reine Randlage der Grünfläche.  
Als Freifläche für den Stadtteil insgesamt und seinen Bezug zur Uferzone ist diese Lage durchaus vorteilhaft, aber für die Neubauflächen an der Admiral-Klatt-Straße wird der Bezug zur Grünfläche als Teil der unmittelbaren Umgebungsqualität nur minimal genutzt.

Planungsvorschlag 4h

Baufläche:	ca. 3330 m <sup>2</sup>
Parkfläche:	ca. 3485 m <sup>2</sup>





### Planungsvorschlag 4i

Diese Variante bietet die am großzügigsten geschnittene öffentliche Grünfläche, die zugleich in der größten Breite den Bezug zur Uferzone herstellt. Die Variante ist jedoch wegen der geringeren Bauflächen die am wenigsten ökonomische.

Für den Neuordnungsbereich 5, der die Flächen des ehemaligen Schlachthofs und der noch vorhandenen Bushalle umfasst, hat das Bremer Büro Schomers / Schürmann im Auftrage der Stadtwerke einen Gestaltungsvorschlag erarbeitet, der im Zusammenhang mit dem Bereich 4 gesehen werden. Das wird deutlich, wenn man beide Bereiche zusammenhängend sieht wie wir es hier durch zusammenkopieren der beiden Entwürfe getan haben. Zum Einen zeigt sich, dass in beiden Bereichen durch die Grünflächen südlich der Admiral-Klatt-Straße eine Übergangszone zwischen Wohngebiet und Gewerbegebiet definiert wird.

Mit den beiden Grünzonen erhält die Admiral-Klatt-Straße eine ganz neue Qualität und Bedeutung im Stadtteil. Zum Anderen zeigt sich, dass eine neue Straße (zwischen Admiral-Klatt-Straße und der Straße „Am Handelshafen“ im Westen des Bereichs) und das Grün eine verkehrlich bessere und gestalterisch qualitativere Anbindung des Stadtteils an die Uferzone hergestellt wird.

Nur lässt sich der Entwurf von Schomers / Schürmann im Bereich 5 so nicht realisieren. Daher sind im Rahmen der Blockkonzepte für diesen Bereich drei neue Varianten erarbeitet worden, die auf den folgenden Seiten dargestellt sind.



Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung  
 © 2010 06.01.2010  
 www.all-niedersachsen.de  
 Stadt Wilhelmshaven - Der Oberbürgermeister · Kommunale Vermessung

Der Vorschlag des Büros Schomers / Schürmann lässt sich auf der Fläche zwischen der Admiral-Klatt-Straße und der Straße „Am Schlachthof“ aus drei Gründen nicht realisieren:

- Hier kann aus Immissionsgründen kein Wohnen untergebracht werden; zudem würden neue Wohnbauflächen hier zu nah an zukünftige Gewerbenutzungen heranrücken und deren Entwicklung beeinträchtigen.
- Unter einem Teil der Flächen südlich der Admiral-Klatt-Straße befindet sich ein Bunker. (Heute oberhalb als Stellplatzfläche genutzt), auf dem keine größeren Pflanzen wachsen können.
- Die Wilhelmshavener Entsorgungsgebäude benötigen in diesem Bereich eine Fläche für eine unterirdischen Regenwasser-Rückhaltung. Oberirdisch kann die Fläche zwar als Platz mit Rasenflächen genutzt werden, aber nicht parkartig mit Bäumen besetzt werden.

Die **Variante 1** sieht daher vor, eine überwiegend gepflasterte Fläche, unter der sich das Rückhaltebecken befinden kann, zwischen der Admiral-Klatt-Straße und der Straße „Am Schlachthof“ zu platzieren. Die westliche Ecke der Straße „Am Schlachthof“ wird analog zur östlichen Ecke bebaut (beide mit eingegrünten Stellplatzflächen).

Südlich der Straße „Am Schlachthof“ wird die vorhandene Bebauung ergänzt, so auch hier wie im Norden eine Platzwand entsteht.

Die südlich anschließenden Flächen bleiben als gewerbliche Entwicklungsflächen zunächst unbeplant. Entlang der Straße „Am Handelshafen“ wird ein mit Bäumen besetzter Parkplatzstreifen angelegt, der zur Uferzone hin die noch ungestaltete Fläche abschließt. Sie kann auch dauerhaft bleiben.



VARIANTE 1

M. 1:2.000

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung  
© 2010 08.01.2010  
www.gll.niedersachsen.de  
Stadt Wilhelmshaven · Der Oberbürgermeister · Kommunale Vermessung



VARIANTE 2

Die **Variante 2** geht von der gleichen Platzfläche aus, nimmt aber mehr die Idee eines Grünstreifens entlang der Admiral-Klatt-Straße auf. Hier könnten gut Spielflächen für den Bedarf des angrenzenden Wohngebietes entstehen.

Beide Varianten (1 und 2) gehen davon aus, dass der Bereich durch eine zusätzliche Straße, die am westlichen Gebietsrand die Straße „Am Handelshafen“ mit der Admiral-Klatt-Straße (und weiter zur Weserstraße) verbindet, besser erschlossen wird, vor allem die gewerblichen Entwicklungsflächen. Auch das Wohngebiet des Stadtteils wird dadurch zusätzlich an die Uferzone angebunden.



In der **Variante 3** wird die neue Straße am Westrand des Bereichs als dreireihige Allee mit abgesetztem Fuß-Radweg wesentlich stärker als qualifizierter Anschluss des Wohngebietes an die Uferzone gestaltet.

Die Platzfläche südlich der Admiral-Klatt-Straße wird direkt an diese Allee angebunden, so dass ein zusammenhängender öffentlicher Freiraum entsteht.

Die gewerblichen Entwicklungsflächen südlich der Straße „Am Schlachthof“ sollten im Falle dieser Variante vorrangig von der Straße „Am Handelshafen“ aus angeschlossen werden.

In allen drei Varianten wird davon ausgegangen, dass neben der neuen Straße am Westrand des Bereichs auch die Straße „Am Handelshafen“ ausgebaut wird (zumindest bis zu der neuen Straße), um den gewerblichen Entwicklungsflächen in ihrer ansonsten etwas abseitigen Lage einen qualifizierten Anschluss an das Stadtgebiet und eine gute „Adresse“ bieten.

Die in dieser Broschüre vorgestellten Planungsvorschläge sind vorrangig als Anregung für Grundstückseigentümer und potenzielle Bauherren gedacht; sie können je nach Bedarf variiert werden, wenn dabei die Grundzüge der Planung nicht vollständig verändert werden.

Bei einer Reihe von Grundstücken wird eine Bebauung im Rahmen des gegenwärtigen bestehenden Planungsrechts möglich sein; eine Prüfung, ob und wie weit ein Bauvorhaben tatsächlich möglich ist, sollte mit Hilfe einer Bauvoranfrage frühzeitig vorgenommen werden.

Bei einem Teil der Grundstücke wird die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich werden; das gilt vor allem für einen Teil der Neuordnungsflächen an der Admiral-Klatt-Straße. Ein entsprechendes Verfahren soll kurzfristig eingeleitet werden. Erst in diesem Verfahren kann dann auch geklärt werden, welche der vorgeschlagenen Lösungen ausgewählt wird.

Nicht alle Grundstücke für die Bebauungsvorschläge gemacht worden sind, sind heute schon als baureif anzusehen, teilweise müssen erst noch Ordnungsmaßnahmen (Gebäudeabrisse, Verlagerung von Stellplätzen, Grenzbereinigungen etc.) vorgenommen werden. Die Stadt wird sich im Rahmen der Stadtteilsanierung bemühen, im Einzelfall dafür auch Fördermittel zur Verfügung zu stellen.

Um Interessenten für die Umsetzung oder Weiterentwicklung der Planungsvorschläge zu unterstützen, hat die Stadt die 'Entwicklungsgesellschaft Wilhelmshaven Südstadt' (EWS) mit der Betreuung des weiteren Verfahrens beauftragt.

