

Wilhelmshaven / Jade-Raum – Zukunftssicherung durch Verkehrsprojekte

Bevölkerungsentwicklung Wilhelmshavens, 1950–2006

1950	104 057 Ew.
1970	104 918 Ew.
1987	90 982 Ew.
1996	90 667 Ew.
2006	81 679 Ew.

www.wilhelmshaven.de,
Dezember 2006

Standortnachteile überwinden

Neben den altindustrialisierten Räumen sowie den östlichen Bundesländern gehören vor allem die Marginalräume zu den Problemregionen in Deutschland. Während eine Stadt wie Hamburg trotz oder gerade wegen ihrer Küstenlage zu den bevorzugten Lebens- und Wirtschaftsräumen zählt, leiden große Teile der niedersächsischen oder schleswig-holsteinischen Nordseeküste unter ihrer Randlage, abseits von den bedeutenden

wirtschaftlichen → **Verdichtungsräumen**. Eines ihrer wesentlichen Merkmale ist die Abwanderung der jüngeren, besonders produktiven Bevölkerung. Eine solche Region findet sich auch um Wilhelmshaven und den Jadebusen. Deutschlands größter Ölimporthafen und größter Marinestützpunkt versucht vor allem durch zwei Verkehrsprojekte – die Küstenautobahn A22 sowie den Tiefseehafen JadeWeserPort – seine Zukunftsaussichten zu verbessern.

Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer“

- Watt
- Schutzzone 1 (Ruhezone)
- Schutzzone 2 (Zwischenzone)
- Schutzzone 3 (Erholungszone)
- Nationalparkgrenze

Flächennutzung

- Siedlungen
- gemischtes Industrie- und Gewerbegebiet
- ausgewiesene Industriefläche
- Industriepolder

Industriestandorte

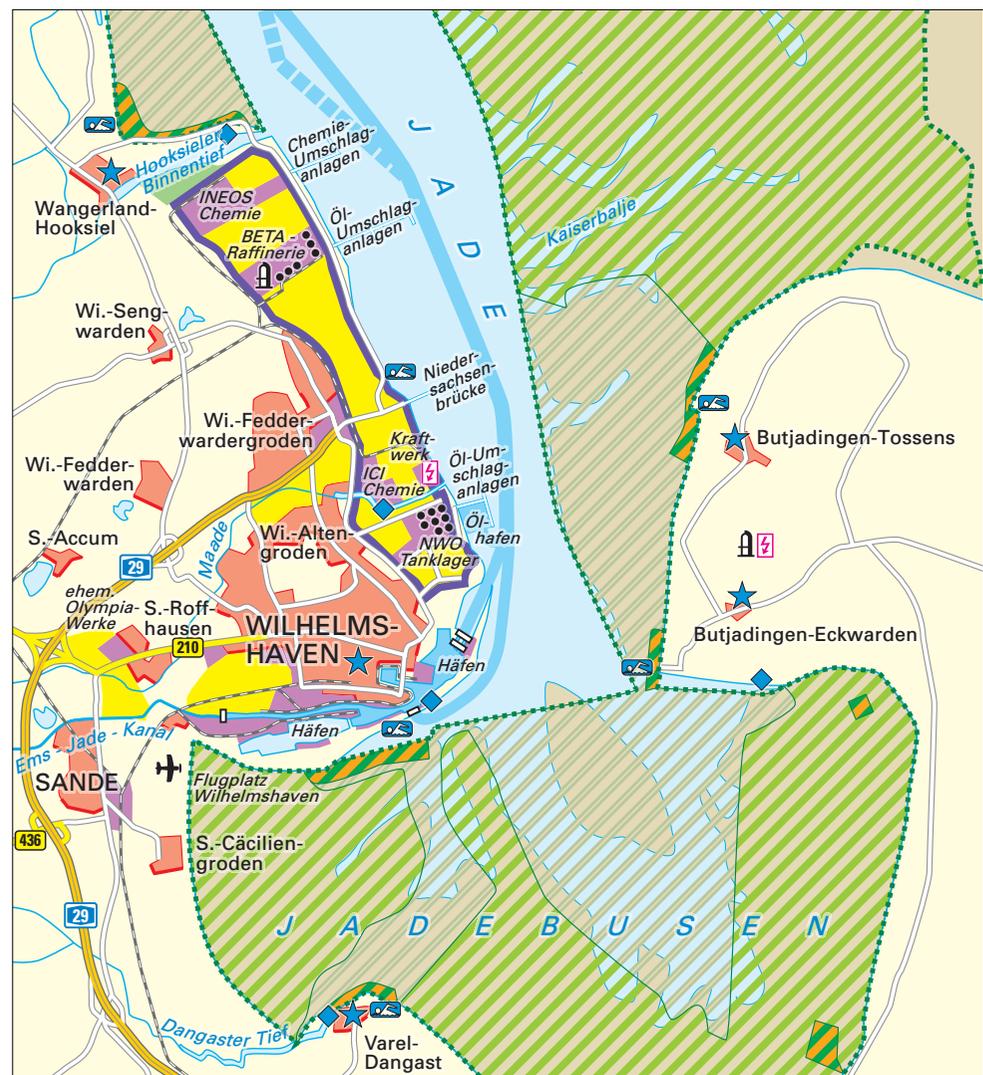
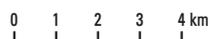
- Erdölraffinerie
- Tanklager
- Wärmekraftwerk

Verkehr

- Fahrrinne
- alte Fahrrinne
- Schleuse
- Autobahn
- Bundesstraße
- Sonstige Straße
- Eisenbahn
- Flugplatz

Fremdenverkehrseinrichtungen

- Touristisches Zentrum
- Sportboothafen
- Badestrand, Strandbad
- Wald



24 Wilhelmshaven/Jade-Raum

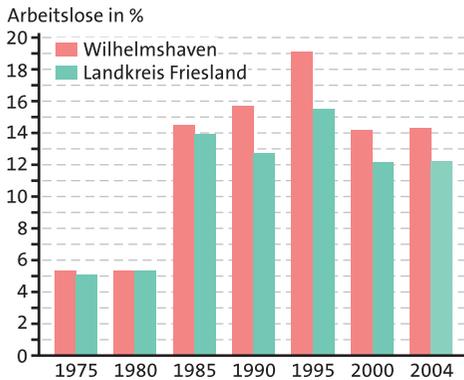
2.2 Wirtschaftsstarke und wirtschaftsschwache Räume

Der Hafen

Der bedeutendste Wirtschaftsfaktor in Wilhelmshaven ist der Hafen. Die Stadt wurde 1853 als preußischer Marinehafen und militärischer Werftstandort gegründet, und bis 1945 war die Wirtschaft fast ausschließlich auf die Marine und die Werft ausgerichtet.

Die Gewerbe- und Industrieflächen befinden sich im 20 km langen Küstenbereich zwischen Hooksiel und Sande. Schon 1985 überschritten die ausgewiesenen Industrieflächen mit ca. 33 km² die bebaute Fläche der Stadt.

Auch heute steht die Hafenvirtschaft immer noch im Vordergrund. In Deutschland hat nur Hamburg einen höheren Güterumschlag. Massengüter, für die relativ wenig Arbeitskräfte benötigt werden, überwiegen dabei. Der Außenhafen ist der einzige deutsche Tiefwasserhafen für Öltanker bis 260 000 Tonnen. Am Industriepolder zwischen Wilhelmshaven und Hooksiel wurden vier große Umschlaganlagen gebaut.



25 **Entwicklung der Arbeitslosenzahlen in Wilhelmshaven und im Landkreis Friesland, 1975 – 2004**

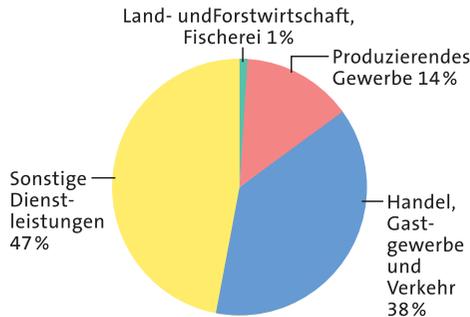
www.wilhelmshaven.de, Dezember 2006

27 **Güterumschlag in Wilhelmshaven (in Mio. t)**

	1983	1986	1992	1994	1998	10/ 05 bis 09/ 06
insgesamt:	22,1	17,9	31,7	34,3	43,8	44,7
davon Rohölimporte	19,8	16,1	22,4	24,7	31,7	31,4

www.wilhelmshaven.de, Dezember 2006

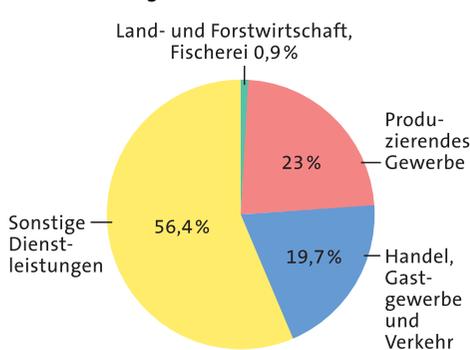
Anteil der Betriebe nach Wirtschaftsbereichen



28 **Anteil der Betriebe (insgesamt 2 645) in Wilhelmshaven nach Wirtschaftsbereichen, 2004**

www.wilhelmshaven.de, Dezember 2006

Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen



29 **Anteil der Beschäftigten in Wilhelmshaven nach Wirtschaftsbereichen, 2005**

www.wilhelmshaven.de, Dezember 2006

26 **Entwicklung der Arbeitslosenzahlen in Wilhelmshaven und im Landkreis Friesland, 10/05 – 09/06**

Jahr	2005		2006	
	15. 12.	15. 03.	15. 06.	15. 09.
Wilhelmshaven				
Arbeitslose	5 924	6 087	5 686	5 376
Quote in %	17,5	18,0	16,6	15,7
Landkreis Friesland				
Arbeitslose	5 548	5 780	4 976	4 696
Quote in %	13,1	13,6	11,7	11,1
... in Niedersachsen	12,9	13,4	11,4	11,0

Zukunftsprojekt „Tiefwasser-Containerhafen JadeWeserPort“

Flächenkonzept der neuen Hafenanlage

- Gesamtfläche (Landgewinnung durch Aufspülung): 360 ha
 - davon für
 - den Bau eines Container-Terminals 120 ha
 - Schaffung einer hafennahen Logistik-, Industrie- und Gewerbefläche 170 ha
 - Flächen für die Verkehrs-anbindung sowie für den Bau von Uferbefestigungen (Hochwasserschutz) 70 ha
- Geplante Fertigstellung des Projekts 2010



30 Das Projekt in Karte und Bild

31 „Tiefwasser-Containerhafen JadeWeserPort - der Hafen für neue Schiffsgenerationen

In Wilhelmshaven entsteht mit dem JadeWeserPort ein Jahrhundertprojekt, das den Nordwesten zur Aufbruchregion werden lässt. Wilhelmshaven und der Jadebusen bieten entscheidende Vorteile für einen Containerhafen für Jumbo-Carrier über 8 000 TEU: kurze Revierfahrt von nur 23 Seemeilen, Tide unabhängig, vorhandene Wassertiefe der Jade von 18 m unter Seekartennull, großräumiges Areal verfügbarer hafennaher Logistik-Zone von 170 ha, gute Verkehrsanbindungen zu allen Wirtschaftszentren Europas.

Besonders vorteilhaft ist die geografische Lage als östlichster Tiefwasserhafen der Nordrange der europäischen Containerhäfen mit kurzen Distanzen für seewärtige Verteilerverkehre mit den Ländern in Skandinavien, Finnland und

den neuen EU-Mitgliedstaaten im Ostseeraum (Polen, Baltikum) sowie Russland. Der JadeWeserPort wird dadurch ein wichtiger Teil des ‚Motorways of the Seas‘. Mit einer Kajenlänge von 1 725 m, einer Terminaltiefe von 650 m und einem Wendebecken von 700 m sowie im Endausbau 17 Containerbrücken ist die Umschlagkapazität auf 2,7 Mio. TEU pro Jahr ausgelegt.

Das Gesamtinvestitionsvolumen beträgt ca. 900 Mio. EURO. Gesellschafter der JadeWeserPort Realisierungs GmbH sind mit 50,1% das Land Niedersachsen und mit 49,9% die Freie Hansestadt Bremen.“

www.wilhelmshaven.de/wirtschaft_verkehr/jadeweserport.htm
Dezember 2006