



### Übersicht und Gebietsentwicklung

Wilhelmshaven wurde im Jahr 1853 in der Nähe von Heppens auf einem nur 3,3 km<sup>2</sup> großen Areal gegründet, das der preußische Staat durch den Jadevertrag von Oldenburg erworben hatte, um einen Kriegshafen zu errichten. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Marinebasis wuchs auch die Bevölkerung Wilhelmshavens sprunghaft von 6 000 Einwohnern 1870 auf rund 20 000 im Jahr 1910. Diese Entwicklung beeinflusste die Nachbargemeinden Bant, Heppens und Neuende. Sie verstädterten allmählich und wurden 1911 zur oldenburgischen Stadt Rüstringen vereinigt, die ihrerseits 1937 nach Wilhelmshaven eingemeindet worden ist. Das Stadtgebiet vergrößerte sich nochmals erheblich durch die Gewinnung und Eindeichung neuer Flächen am Jadedefahrtswasser (Heppenser Groden, Rüstersieler Groden und Voslapper Groden) im Osten der Stadt sowie 1972 durch den Anschluss der Gemeinde Sengwarden. Heute verfügt die kreisfreie Stadt Wilhelmshaven, in der Ende 2004 84 118 Einwohner leben, daher über ein relativ großes Stadtgebiet von 103,51 km<sup>2</sup>. So erreicht die Bevölkerungsdichte nur 812,7 Einw./km<sup>2</sup>, ein für Städte dieser Größenordnung niedriger Wert. Diese Weiträumigkeit ermöglichte auch, Freiflächen zu erhalten und großzügige Parkanlagen einzurichten – was Wilhelmshaven zu einem seiner Beinamen verhalf: „Grüne Stadt am Meer“. Wilhelmshaven als zentraler Ort ist wichtiges Arbeitsplatz- und Einkaufszentrum sowie mit Schulen, Forschungsinstituten, Museen und einem Theater auch kultureller Mittelpunkt eines größeren Umlandes.

### Naturräume

Naturräumlich gehört das Stadtgebiet zur Jademarsch, dem Rest eines ehemals ausgedehnten Marschengürtels, der sich über den Jadebusen, wo das Land Rüstringen lag, durchgehend bis nach Butjadingen erstreckte. Bereits vor 2 000 Jahren war das Meer auf breiter Front etwa auf der Höhe des heutigen Stadtteils Voslapp in diese alte Marsch eingebrochen und hatte die Maadebucht ausgeräumt, die jedoch bald darauf wieder zu verlanden begann. Im Mittelalter strömte dann das Meer während der Julianenflut von 1164, der Clemensflut von 1334 und der Marcellusflut von 1362 erneut in das tief gelegene Marschland und schuf den Jadebusen. Die in der Folgezeit in großem Umfang durchgeführten Rückgewinnungen und Eindeichungen des fruchtbaren Marschenbodens wurden erst 1883 beendet, als die Funktion der noch bestehenden Bucht als natürliches Spülbecken zur Freihaltung des Jadedefahrtswassers erkannt wurde. Die Stadt liegt als Marschensiedlung bis zu einem halben Meter unter dem Meeresspiegel; die höchste Erhebung ist der Rüstringer Berg mit knapp 12 m NN.

### Siedlungen – Geschichte und Struktur

Bereits 20 Jahre nach seiner Gründung wurde Wilhelmshaven 1873 zum Hauptstützpunkt der deutschen Flotte in der Nordsee erklärt. Anschließend erlebte die Stadt, die mit ihrem Namen an König Wil-



Planung des JadeWeserPorts am tiefen Wasser der Jadedefahrtswasser

## Kreis- und Bezirksdaten

Merkmal	Einheit	Stadt Wilhelmshaven	Bezirk Weser-Ems	Niedersachsen		Deutschland	
				Gesamt	= 100	Gesamt	= 100
<b>Fläche, Flächennutzung und Zentralität</b>							
Fläche am 31.12.2004	qkm	104,0	14.966	47.620	0,2	357.050	0,0
darunter Siedlungs- und Verkehrsfläche	%	41,8	14,2	13,1	319,3	12,8	326,6
darunter Landwirtschaftsfläche	%	37,4	68,7	60,9	61,5	53,0	70,6
darunter Waldfläche	%	11,4	11,9	21,2	53,7	29,8	38,3
Bevölkerungsdichte am 31.12.2004	Ew/qkm	812,7	165,2	168,0	483,8	231	351,8
Arbeitsplatzdichte - Erwerbstätige 2003 am Arbeitsort je 1 000 Einwohner	Anzahl	524,4	444	435	120,5	471	111,3
Arbeitsplatzdichte - Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 30.06.2005 am Arbeitsort je 1 000 Einwohner	Anzahl	301	284	288	104,5	317	95,0
Pendlersaldo (Einpendler minus Auspendler über die Kreisgrenze) am 30.6.2005	Anzahl	4.365	-23.856	-120.700	x	x	x
Pendlersaldo (Einpendler minus Auspendler über die Kreisgrenze) je 1 000 Einwohner am 30.6.2005	Anzahl	52,1	-9,6	-15,1	x	x	x
<b>Bevölkerungsstruktur und -entwicklung</b>							
Bevölkerungsstand am 31.12.2004	Anzahl	84.118	2.472.394	8.000.909	1,1	82.500.849	0,1
Bevölkerungsveränderung gegen 31.12.1994	%	-7,8	6,3	3,7	x	1,2	x
Künftige Bevölkerungsveränderung 1.1.2005 bis 1.1.2021	%	-6,9	2,6	-0,7	x	0,4	x
Anteil der unter 20jährigen 2004	%	18,2	23,3	21,5	84,7	20,3	89,7
Anteil der 20 bis unter 65jährigen 2004	%	60,0	59,2	59,7	100,6	61,1	98,2
Anteil der über 65jährigen 2004	%	21,8	17,5	18,8	115,7	18,6	117,2
Anteil der unter 20jährigen 2021	%	15,4	19,6	18,4	83,7	17,6	87,5
Anteil der 20 bis unter 65jährigen 2021	%	60,5	60,4	60,4	100,2	60,4	100,2
Anteil der über 65jährigen 2021	%	24,1	20,0	21,2	113,5	22,0	109,5
dar. Anteil der über 80jährigen 2021	%	7,5	5,8	6,3	118,6	7,1	105,2
Ausländeranteil am 31.12.2004	%	5,3	5,7	6,7	79,1	8,8	60,2
Zusammengefasste Geburtenziffer 2004	Anzahl	1,3	1,5	1,4	91,1	1,4	92,9
Saldo der natürlichen Bevölkerungsbewegung 2004	Anzahl	-437	512	-11.116	x	-112.649	x
Saldo der natürlichen Bevölkerungsbewegung je 1 000 Einwohner 2004	Anzahl	-5,2	0,2	-1,4	x	-1,4	x
Wanderungssaldo (über die Kreisgrenze) 2004	Anzahl	-37	6.691	19.600	x	82.543	x
Wanderungssaldo je 1 000 Einwohner 2004	Anzahl	-0,4	2,7	2,4	x	1,0	x
Ehescheidungen je 1 000 Einwohner 2004	Anzahl	3,3	2,6	2,7	120,7	2,6	126,9
<b>Erwerbstätige und sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SVB)</b>							
Erwerbstätige am Arbeitsort 2004	Anzahl	44.112	1.112.462	3.543.977	1,2	38.868.000	0,1
davon Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	%	0,5	4,5	3,3	16,3	2,2	24,4
davon Produzierendes Gewerbe	%	15,0	26,4	25,4	59,1	26,4	56,8
davon Handel, Gastgewerbe und Verkehr	%	21,5	27,2	26,4	81,5	25,2	85,4
davon Finanzierung, Vermietung und Unternehmensdienstleister	%	11,7	12,0	13,8	84,8	16,2	72,3
davon öffentliche und private Dienstleister	%	51,2	29,9	31,0	165,3	29,9	171,4
Veränderung der Erwerbstätigenzahl gegenüber 1994	%	-4,9	4,2	6,4	x	3,6	x
Zahl der SVB am 30.06.2005	Anzahl	25.199	703.800	2.305.451	1,1	26.178.266	0,1
Frauenanteil an den SVB am 30.6.2005	%	44,3	42,7	44,7	99,0	45,4	97,6
Anteil der SVB mit Hochschul- oder Fachhochschulabschluss am 30.06.2005	%	6,2	5,6	7,3	84,6	9,5	65,3
<b>Bruttoinlandsprodukt (BIP), Bruttowertschöpfung (BWS)</b>							
Bruttoinlandsprodukt 2004	Mio. Euro	2.671	56.607	185.803	1,4	2.215.650	0,1
BWS-Anteil der Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	%	0,1	2,8	2,0	5,9	1,1	10,7
BWS-Anteil des Produzierenden Gewerbes	%	27,8	29,7	29,5	94,2	29,1	95,5
BWS-Anteil von Handel, Gastgewerbe und Verkehr	%	11,1	19,6	18,9	58,7	18,0	61,7
BWS-Anteil von Finanzierung, Vermietung und Unternehmensdienstleistern	%	16,4	23,1	25,2	64,9	29,1	56,2
BWS-Anteil der öffentlichen und privaten Dienstleister	%	44,6	24,8	24,4	183,0	22,7	196,7
Veränderungsrate des BIP 1994 bis 2004	%	-8,2	23,7	16,8	x	24,4	x
<b>Wirtschaft</b>							
Landwirtschaftliche Betriebe 2003	Anzahl	77	25.340	57.588	0,1	420.697	0,0
Großvieheinheiten 2003	Anzahl	4.752	1.751.837	3.050.838	0,2	13.941.452	0,0
Großvieheinheiten je Hektar LF 2003	Anzahl	1,3	1,9	1,2	111,6	0,8	162,5
Umsatz des Verarbeitenden Gewerbes 2004	Mio. Euro	1.093,0	39.176	146.626	0,7	1.420.690,3	0,1
Übernachtungen im Reiseverkehr 2005 (ohne Campingplätze)	Anzahl	179.079	13.386.364	31.322.279	0,6	322.255.580	0,1
darunter Gäste aus dem Ausland	%	4,8	3,9	7,1	54,2	14,0	34,7
Gewerbeanmeldungen je 1 000 Einwohner 2004	Anzahl	9,6	10,7	10,6	90,9	11,6	82,8
<b>Einkommen, Soziale Problemlagen</b>							
Gesamtbetrag der Einkünfte der Lohn- und Einkommensteuerpflichtigen pro Steuerpflichtigen 2001	Euro	27.932	31.147	32.478	86,0	33.498	83,4
Anteil der Einkünfte der Steuerpflichtigen mit mehr als 125 000 Euro Jahreseinkünften an allen Einkünften 2001	%	8,7	12,7	12,6	69,0	14,4	60,4
Verfügbares Einkommen pro Einwohner 2003	Euro	14.605	16.099	16.422	88,9	16.842	86,7
Arbeitslose am 30.09.2005	Anzahl	6.233	121.114	435.169	1,4	4.650.046	0,1
Arbeitslosenquote am 30.09.2005	%	18,4	11,3	12,3	149,6	12,5	147,2
Empfänger von ALGII im September 2005	Anzahl	8.211	129.871	449.453	1,8	5.152.755	0,2
ALGII-Empfänger je 1 000 Einwohner	Anzahl	98	52	56	174,6	62	158,1
<b>Öffentliche Finanzen <sup>1)</sup> (Landkreise einschließlich kreisangehöriger Gemeinden)</b>							
Steuereinnahmen der Gemeinden je Einwohner 2004	Euro	480	552	601	79,8	667	71,9
Überschuss (+) bzw. Fehlbetrag (-) des Verwaltungshaushalts in % der Einnahmen des Verwaltungshaushalts 2004	%	-17,1	-5,0	-11,9	143,7	x	x
Schuldenstand am Kreditmarkt 31.12.2004	Mio. Euro	2	2.154	7.826	0,0	84.257	0,0
Schuldenstand (am Kreditmarkt) je Einwohner 31.12.2004	Euro	19	871	978	1,9	1.098	1,7

1) Deutschland: Ohne Stadtstaaten

helm I. von Preußen (später Kaiser Wilhelm I.) erinnert, ein beachtliches wirtschaftliches Wachstum, das mit der Eröffnung der Eisenbahn Bremen-Oldenburg-Heppens (1867) sowie mit dem Anschluss an den Ems-Jade-Kanal (1878) zusätzliche Impulse erhielt. In den neu errichteten Hafenanlagen und im Werftbetrieb fanden Menschen aus ganz Deutschland Beschäftigung. Zugleich wurde der Stadtrand von der Landseite her durch mehrere Forts befestigt (Mariensiel, Schaar, Altona/Aldenburger, Rüstiersiel), deren Schussfeld aber erst nach dem Zweiten Weltkrieg bebaut werden durfte.

Diese erste wirtschaftliche Blütezeit fand ihr jähes Ende, als die Stadt mit der deutschen Niederlage im Ersten Weltkrieg durch die Ablieferung der Kriegsflotte, die Arbeitslosigkeit auf den Werften und die Verödung des Hafens in eine schwere Krise geriet, von der sie sich in der Folgezeit trotz der Ansiedlung von Industrie und des Ausbaus als Seebad (Südstrand) nur langsam erholte. Erst in den 30er-Jahren des 20. Jahrhunderts setzte im Zusammenhang mit der Aufrüstung Deutschlands unter der Regie der Nazis ein neuerlicher ökonomischer Aufschwung ein. Wieder wurde die Stadt zum Reichskriegshafen erhoben (1933), und wieder wurden regelmäßig große Kriegsschiffe auf Stapel gelegt, während zugleich mit dem Bau der vierten Einfahrt die größte Seeschleuse der Welt entstand. Neue Wohnsiedlungen kamen hinzu, sodass Wilhelmshaven nach der Vereinigung mit Rüstringen die 100 000-Einwohner-Grenze übersprang und somit am Vorabend des Zweiten Weltkrieges zur Großstadt wurde (1939: rund 115 000 Einw.). Durch verheerende Bombardierungen, nach Kriegsende dann durch die Sprengung der Schleusen und Hafenanlagen sowie durch die Demontage der Marinewerft, auf der zuvor noch nahezu 23 000 Menschen gearbeitet hatten, wurde der Stadt abermals die wirtschaftliche Lebensgrundlage entzogen.

Dank des vorhandenen Facharbeiterstammes gelang es jedoch, neben der 1949 gegründeten Kammgarnspinnerei und -weberei AG etwa 100 kleinere, mittlere und größere Betriebe in Wilhelmshaven anzusiedeln (u. a. aus den Sparten Maschinen- und Apparatebau, Kranbau, Möbel- und Bekleidungsindustrie). Zudem wurden mehrere Fachschulen und wissenschaftliche Institute eingerichtet, die Wilhelms-

haven bis heute zu einem Schwerpunkt der Meeres- und Küstenforschung machen (Institut für Meeresgeologie und Meeresbiologie „Senckenberg“, Niedersächsisches Landesinstitut für Historische Küstenforschung, Forschungszentrum „Terra Mare“ für Flachmeer-, Küsten- und Meeresumweltforschung, Institut für Vogelforschung der Vogelwarte Helgoland, Deutsches Windenergie-Institut, Jade-Windpark). Darüber hinaus konnte der Fremdenverkehr weiter belebt werden (Anlage von Sportboothäfen, Alleinstellungsmerkmal: einziger erschlossener Südstrand an der niedersächsischen Nordseeküste). Anziehungspunkte sind zudem das 1927 eröffnete Seewasseraquarium, das Wattenmeernationalparkhaus, die zur Weltausstellung EXPO 2000 eröffnete Unterwasserwelt OCEANIS, das Küstenmuseum, das Marinemuseum und der Museumshafen, das Kulturzentrum Pumpwerk, ebenso die Kaiser-Wilhelm-Brücke als größte Drehbrücke Deutschlands sowie weitere Zeugen der Vergangenheit wie die Siebetsburg oder die Burg Knipphausen.

## Wirtschaft

Zu einem vollständigen, dauerhaften Bruch mit der militärischen Vergangenheit kam es auch nach dem Zweiten Weltkrieg nicht. Wilhelmshaven wurde 1956 erneut Marinestandort, ist heute der wichtigste Bundesmarinestützpunkt und beherbergt die größte Garnison in Niedersachsen. Die Bundesmarine beschäftigt hier gegenwärtig etwa 8 300 Soldaten und Zivilbedienstete – sie ist Wilhelmshavens größter Arbeitgeber, von dem heute direkt oder indirekt über ein Drittel der Bevölkerung lebt. Mit 44 112 Erwerbstätigen am Arbeitsort (2004) gehört Wilhelmshaven zu den großen Arbeitsplatzzentren des Landes und namentlich des Nordwestens. Zudem ist die Stadt mit einem Positivsaldo von 4 365 Pendlern (30.06.2005) ein bedeutender Zielort, dessen Pendlereinzugsbereich weit über den Nachbarkreis Friesland hinausgeht. Wilhelmshaven zählt zu den Städten, in denen der Dienstleistungssektor mit 84,4 % aller Erwerbstätigen am Arbeitsort (2004) einen außergewöhnlich hohen Anteil erreicht, obwohl von hier aus im zivilen Bereich kaum Dienstleistungsaufgaben mit überregionaler Ausstrahlung erfüllt werden. So ist dieser hohe Wert nicht nur ein Indiz für



Maritime Kultur: die Kaiser-Wilhelm-Drehbrücke und der Bontekai

die Rolle der Stadt als Garnison, sondern auch für eine Struktur- schwäche des produzierenden Gewerbes. Dieses besitzt mit 15,0 % (2004) einen deutlich unterdurchschnittlichen Anteil an der Zahl der Erwerbstätigen am Arbeitsort (Landesmittelwert: 25,4 %). Solche Daten konnten und können durchaus als Rechtfertigung für Investitionen in Industrieansiedlungen dienen.

Im Jahr nach der Gründung der Nordwest-Ölleitung GmbH (NWO) trafen mehrere Mineralölgesellschaften eine für Wilhelmshaven zukunftsweisende Entscheidung: 1957 wurde die Stadt zum Standort eines Ölhafens und eines Großtanklagers, das nach seiner Errichtung auf dem Heppenser Groden seit 1958 über eine 350 km lange Pipeline (Nordwest-Ölleitung) Raffinerien an Rhein und Ruhr mit Rohöl versorgt. Inzwischen ist der Hafen zum größten deutschen Umschlagplatz für Rohöl aufgestiegen. Über eine Ölpier, die etwa 700 m vom Festland entfernt im Meer an der tiefen Jadefahrinne liegt, ist das Löschen von Großtankern mit bis zu 250 000 t/dw Tragfähigkeit möglich geworden. Ein Teil des Öls wird in über 1 000 m Tiefe in Kavernen der nahe gelegenen Salzstöcke von Rüstringen und Etzel gelagert (Bundesbevorratung).

Anfang der 1970er-Jahre zeigten Bemühungen der Stadt und des Landes Niedersachsen, durch beträchtliche Investitionen die Attraktivität Wilhelmshavens für die küstenorientierte Großindustrie zu verbessern, erste Erfolge. So wurde auf dem 1963 eingedeichten Rüstersieler Groden von 1970 bis 1972 ein Chemiewerk errichtet (damals Alusuisse Atlantik GmbH, heute INEOS Chlor Atlantik GmbH), das unter Verwendung von Steinsalz mit Hilfe der Chloralkali-Elektrolyse Natronlauge und Chlor produziert. Den Zugang zum tiefen Fahrwasser ermöglicht die 2 km lange Niedersachsenbrücke. Nachdem von 1971 bis 1974 das Voslapper Watt zu einem neuen Industiepolder aufgespült worden war, nahm 1975 dort eine Großraffinerie (damals Mobil Oil AG, heute Wilhelmshavener Raffineriegesellschaft) den Betrieb auf. Sie verfügt über eigene Umschlaganlagen für Großtanker bis zu 250 000 t/dw, die ähnlich wie die benachbarten Einrichtungen als Seebrücken mit Pier weit vor dem Deich in der Jade liegen. Später entstand ein zweites großes Chemiewerk auf dem Voslapper Groden (damals ICI; Herstellung von Vinyl- und Polyvinylchlorid, heute INEOS Vinyls). Der zu erwartende Energiebedarf – allein für Atlantik und Mobil Oil wurden rund 100 MW Leistung veranschlagt – machte den Bau von zwei Kraftwerken notwendig. Der Inbetriebnahme eines 57-MW-Gasturbinenkraftwerkes (1973) auf dem Rüstersieler Groden folgte 1976 die Indienststellung eines 720-MW-Blocks auf der Basis von Steinkohle und Erdöl als einer der größten seiner Art in Europa.

Mit einem Umschlag von 45,982 Mio. t (2005) nimmt Wilhelmshaven heute hinter Hamburg und Bremen-Bremerhaven Platz drei in der Rangliste der deutsche Seehäfen ein; der weitaus größte Teil des Umschlags besteht dabei – nach dem voranstehend Ausgeführten über rascht dies nicht – aus Erdöllieferungen (Güterempfang: 32,772 t).

## Entwicklung, Planung und Prognosen

Die Stadt leidet seit über 20 Jahren unter einem anhaltenden Bevölkerungsrückgang, der in erster Linie aus einer negativen natürlichen Bevölkerungsbilanz (Negativsaldo 2004: 437 Personen), seit den 1990er-Jahren zudem aus z. T. erheblichen Wanderungsverlusten (Negativsaldo 2004: 37 Personen) resultiert. Eine entscheidende Ur-

sache für den Wegzug vieler Menschen ist zweifellos das Schicksal des in Roffhausen im benachbarten Kreis Friesland unmittelbar hinter der Stadtgrenze gelegenen ehemaligen Olympiawerks (überregional bekannt als Büromaschinenhersteller). Dort zählte man um 1970, vor dem Beginn eines massiven Belegschaftsabbaus, noch etwa 15 000 Beschäftigte. Im Jahr 1992 wurde das Werk schließlich stillgelegt. Von 1994 bis 2004 sank die Einwohnerzahl Wilhelmshavens um 7,8 %, für den Zeitraum von 2005 bis 2021 wird eine Bevölkerungsabnahme von 6,9 % prognostiziert.

So wird auch in Zukunft die Hauptaufgabe aller Akteure in der Schaffung neuer und krisenfester Arbeitsplätze liegen, um die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Stadt zu erhalten und die negative Bevölkerungsentwicklung zu stoppen. Mit dem bestehenden Tiefwasserhafen, den günstigen Angeboten an erschlossenem Industriegelände sowie an Energie und Brauchwasser, der in den letzten Jahren ständig verbesserten Infrastruktur und mit dem direkten Autobahnanschluss (Bundesautobahn A 29, Jadelinie, seit 1983) sind dafür bereits wichtige Voraussetzungen geschaffen worden. Auf erste Erfolge, etwa bei der Ansiedlung von Dienstleistungsunternehmen mit überregionaler Bedeutung, kann man dabei inzwischen verweisen. Für über 75 Mio. EURO wurde die Nordseepassage gebaut, ein Einkaufszentrum mit 60 Geschäften, Büros, Praxen usw., das als Novum den Bahnhof der Stadt integriert, sodass Kunden mit dem Zug unmittelbar vor die Geschäfte „rollen“ können. Fortschritte erzielte Wilhelmshaven bei der Ansiedlung von Unternehmen im neuen Technologie-Centrum Nordwest (TCN) auf dem ehemaligen Gelände der Olympiawerke. So wurde die Region binnen kurzem zu Niedersachsens Telekommunikationsstandort Nummer zwei mit rund 800 Arbeitsplätzen, wobei die meisten Betriebe dieser Sparte auf jenem TCN-Gelände ihren Standort fanden. Die Zukunftschancen Wilhelmshavens liegen aber, neben der Förderung der Stadt als Kultur- und Freizeitzentrum an der Nordseeküste, vor allem im Bereich Hafen und maritime Wirtschaft sowie in der Entwicklung fortschrittlicher Energie- und Biotechnologie – zumal Wilhelmshaven ja bereits ein wichtiger Standort für meeres- und meereswirtschaftliche Betriebe ist.

Potenziell wichtigster Erfolg für die Stadt in jüngster Vergangenheit und hoffentlich zukunftsweisend ist die Entscheidung, den geplanten deutschen Tiefwasserhafen an der Jade anzulegen. Nun darf die Stadt hoffen, in wenigen Jahren am Boom der Container-Schiffahrt teilzuhaben. Niedersachsen und Bremen rüsten sich mit diesem maritimen Großprojekt „JadeWeserPort“ für das derzeitige überproportionale Wachstum – dasjenige der Transportleistungen wie das der Schiffsgrößen gleichermaßen – im internationalen Container-Seeverkehr. Als länderübergreifende Gemeinschaftsleistung soll spätestens zum Ende dieses Jahrzehnts ein hochmoderner Umschlagplatz entstanden sein. Für Wilhelmshaven als Standort sprechen eine nautisch sichere und kurze Revierfahrt, die guten Möglichkeiten zur Schaffung noch verbesserter Verkehrsanbindungen via Schiene und Straße, ein großes Flächenangebot und vergleichsweise geringe ökologische Belastungen durch die notwendigen Eingriffe in den Naturhaushalt.

Seit bereits über 40 Jahren laufen größte Schiffe, Öltanker und Massengutfrachter den einzigen deutschen Tiefwasserhafen an. Wilhelmshaven ist somit wohl der sinnvollste Standort für die Schaffung ergänzender Umschlagkapazitäten für Groß-Containerschiffe der kommenden Generationen. Ziel muss sein, den Gesamtstandort Deutsche Nordseeküste in der Konkurrenz mit den kontinentalen Westhäfen wie Rotterdam und Antwerpen zu sichern.