

Die Entwicklung der Wirtschaftsstruktur des Landkreises Dinslaken

von Oberkreisdirektor Hans Richter

Die Tatsache, daß sich der Landkreis Dinslaken seit einigen Jahren „Wirtschaftsraum der Zukunft zwischen Lippe und Emscher“ nennt, ist oft einer Kritik unterzogen worden, die meinte, daß eine solche Bezeichnung etwas zu hochtrabend klinge. Diese Kritik hatte nur insofern recht, als sich bis zum Jahre 1956 die Zukunftsmusik lediglich in einer guten Planung offenbarte, deren baldige Realisierung jedoch noch in weiter Ferne zu liegen schien, dies vor allem, nachdem sich der im Jahre 1955 erfreulicherweise auftauchende und von allen Seiten begrüßte Silberstreifen am Horizont in Form der Ansiedlung einer Ol Raffinerie bald als „Fata Morgana“ erwies. Nach dieser Enttäuschung aber verging keine lange Zeit, bis sich die ersten sicheren Anzeichen dafür ergaben, daß die in mustergültiger und beispielhafter Weise vom Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk als der zuständigen Landesplanungsgemeinschaft in Verbindung mit dem Kreise und den Gemeinden aufgestellte Entwicklungsplanung, welche die Billigung sämtlicher höherer Stellen — insbesondere der Landesplanungsbehörde beim Ministerpräsidenten — fand, in das erste Stadium ihrer Realisierung treten sollte.

Vorgeschichte

Ein Wort zunächst zur Vorgeschichte, aus der sich die Notwendigkeit unserer heutigen Planung ergibt:

Bereits um die Jahrhundertwende zeigten sich die ersten Auswirkungen der von Süden nach Norden tendierenden Industrialisierung des Ruhrgebietes auch in dem bisher überwiegend ländlichen Kreis Dinslaken. Insbesondere Kohlenbergbau und Eisenindustrie begannen im Raume Dinslaken Fuß zu fassen. Damit wurde, gleichzeitig durch gute Standortbedingungen und vorteilhafte Verkehrslage begünstigt, der Grundstein für das Anwachsen dieser beiden Wirtschaftszweige gelegt, die noch heute den Schwerpunkt der wirtschaftlichen Struktur des Kreises

Dinslaken bilden und deren maßgebender Einfluß durch die Tatsache deutlich wird, daß im Bergbau und in der Eisen- und Metallerzeugung sowie -verarbeitung über die Hälfte, im Bergbau allein fast ein Drittel, aller Beschäftigten tätig ist. Einen interessanten Vergleich hierzu bietet die Tatsache, daß um die Jahrhundertwende im Kreise Dinslaken noch 90 Prozent der Bevölkerung in der Landwirtschaft beschäftigt waren, jetzt dagegen noch nicht einmal 10 Prozent. In eindrucksvoller Weise dokumentiert die heutige Beschäftigtenzahl somit die Wirtschaftskraft des Steinkohlenbergbaues mit seinen beiden großen Zechen sowie der eisen- und metallverarbeitenden Industrie mit ihren verschiedenen Betrieben vorwiegend mittlerer Größe. Die Bedeutung, die gerade auch dem Wirken einer mittleren Unternehmerschaft zukommt, zeigt sich in besonderem Maße in der eisenverarbeitenden Industrie sowie bei der Errichtung von Werken, die nur einzelne Wirtschaftszweige verkörpern — sie widmen sich vor allem der Herstellung von Zellstoffen, elektrischen Geräten, Betonwaren, Schuhen u. a. —, jedoch in Anbetracht ihres Umsatzes in der Wirtschaft des Kreises einen bedeutenden Rang einnehmen. Die zum Teil schon seit Jahrzehnten im Raume Dinslaken ansässigen Betriebe, von denen viele Weltgeltung erlangt haben, tragen wesentlich dazu bei, der durch die starke Stellung des Bergbaues einseitigen Zusammensetzung von Wirtschaft und Industrie entgegenzuwirken.

Die einseitige Struktur ist insbesondere auf die Demontage der in Dinslaken befindlichen größten Bandeisenwalzwerke Europas im Jahre 1945 zurückzuführen, die eine Einbuße des gemeindlichen Steueraufkommens um zwei Drittel mit sich brachte sowie zu einem Ausfall von fast 90 Prozent des Potentials der eisen-schaffenden und -verarbeitenden Industrie führte. Dieser Verlust ergab zusammen mit den umfangreichen Kriegsschäden die traurige Bilanz, daß Stadt und Kreis Dinslaken zu den in der Bundes-

republik durch Kriegsereignisse und ihre Folgen am stärksten betroffenen Gebietskörperschaften gehörten. Eine Tatsache, die gerade in unserer schnelllebigen Zeit hervorgehoben zu werden verdient, in der oft das Vergessen früherer Schwierigkeiten zu unrichtigen Vorstellungen und besonders zu unberechtigter Kritik über das heute Erreichte führt.

Bürger aller Schichten haben damals zusammen mit den Verwaltungen der Gemeinden und des Kreises ihr Bestes eingesetzt, um der schweren Lage Herr zu werden. Der Landtag faßte später auf Grund entsprechender Darlegungen einen Beschluß, in dem empfohlen wurde, „den ungeheuren Notständen Dinslakens stärkstens Rechnung zu tragen“, — eine Resolution, die das bekannte Schicksal des Großteils aller Resolutionen teilte. Man hat sich also in erster Linie selbst geholfen, nicht untätig auf andere Hilfe gewartet und viel geschafft.

Eines der bedeutsamsten Anliegen jedoch, die Gestaltung einer gesunden Wirtschaftsstruktur, harrt noch der Lösung; sie ist nicht nur wichtig, um die bei überwiegender Urproduktion — Bergbau und Landwirtschaft — hinsichtlich des Gewerbesteueraufkommens ungünstige finanzielle Lage zu verbessern, sondern auch deshalb, um eine bessere wirt-

schaftliche Streuung und soziologische Zusammensetzung sowie größere Krisenfestigkeit zu erreichen. Daher die Dringlichkeit der Ansiedlung von Veredlungs- und Verarbeitungsindustrie, nachdem insbesondere den laufenden Bemühungen des Kreises um einen besseren Finanzgleichgewicht kein nachhaltiger Erfolg beschieden war. Es ist erfreulich, daß sich der überwiegende Teil des Bergbaues unseres Kreises diesen Erkenntnissen und den daraus zu ziehenden Folgerungen keineswegs verschließt.

In diesem Zusammenhang aber soll nicht geleugnet werden, daß in der Zeit nach dem Zusammenbruch schon beachtenswerte Maßnahmen eingeleitet worden sind, um die Wirtschaftsstruktur des Kreises zu verbessern. So ist die vor nicht langer Zeit zu treffende außerordentlich ungünstige Feststellung, daß der Kreis die geringste Anzahl von Industriebetrieben mit über 10 Beschäftigten je 1000 Einwohner von allen Landkreisen in Nordrhein-Westfalen hatte, durch die inzwischen erfolgte Ansiedlung einiger gesunder und ausgleichender Mittelbetriebe überholt. Das kann jedoch nur ein Anfang sein. Eine weitere Intensivierung ist nicht zuletzt im Interesse des Handwerks, das im Kreise heute 76 Betriebe zählt, und der 510 Einzelhandelsbetriebe von Bedeutung.

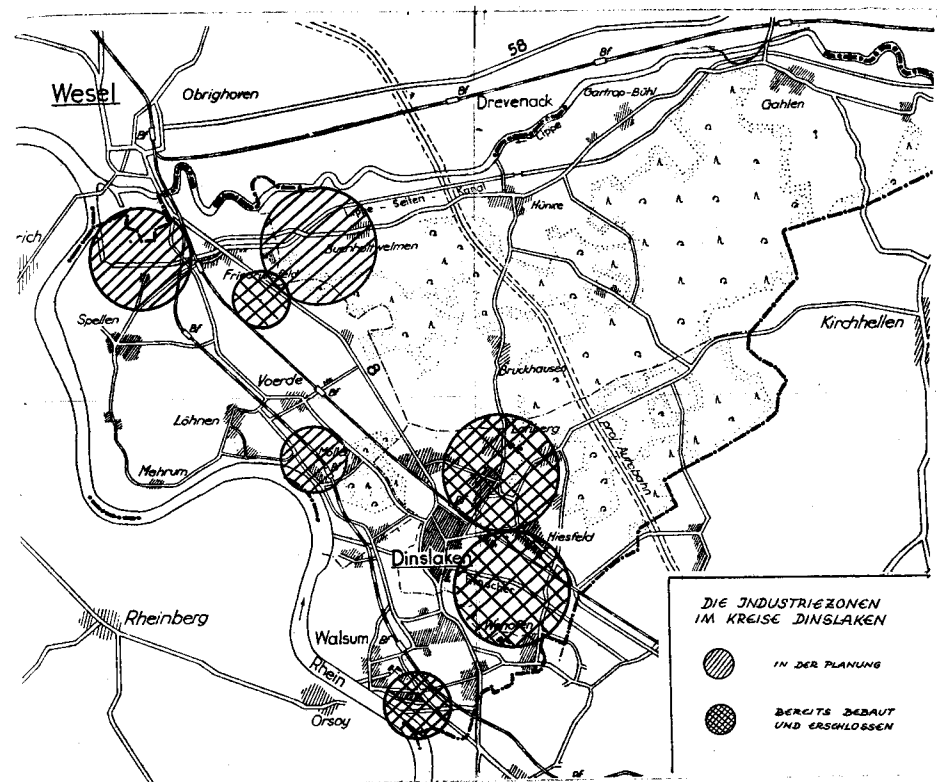
Entwicklungsplanung vor schwierigen Problemen

Der Vorbereitung von Ansiedlungen im großen Stil dient nun die Entwicklungsplanung, die in unserem Raume vor besonders schwierigen Problemen steht, weil in ihm zahlreiche Bergbaumutungsrechte vorhanden sind, und es auch gleichzeitig gilt, umfangreiche Grün- und Erholungsflächen sicherzustellen und der Landwirtschaft die besten Böden nach Möglichkeit zu erhalten. Ihr muß dabei in besonderem Maße Rechnung getragen werden; trotz aller Schwierigkeiten, die vor allem dadurch bestehen, daß der Grundbesitz sich zum erheblichen Teil im Eigentum des Bergbaues und der Großindustrie befindet.

Damit eng verbunden ist die Notwendigkeit einer zweckmäßigen und rationellen Gestaltung der Verkehrsverhältnisse sowie der Zusammenfassung der Baugebiete zur vollen Ausnutzung der Aufschließungsmittel. Hier ist besonders zu

berücksichtigen, daß der Wohnraumbedarf in Anbetracht der Arbeitsintensität des Bergbaues sehr groß ist; hinzu kommt die Tatsache der ständigen und regelmäßigen Bevölkerungszunahme unseres Kreises, als dem am schnellsten wachsenden Landkreis von Nordrhein-Westfalen, dessen Einwohnerzahl sich von 67 729 im Jahre 1945 auf 108 953 im Jahre 1957 erhöht hat. Eine Tatsache, die — um nur ein Beispiel aus dem Gebiet des Schulwesens zu nennen — die Bereitstellung von 30 neuen Volksschulklassen in jedem Jahre erfordert.

Alle diese Gesichtspunkte haben eine vernünftige Entwicklungsplanung zu berücksichtigen, wobei an der Spitze das Wohl des Menschen stehen muß. Nur der Mensch, der in einer guten und gesunden Wohnung, die zu seinem Betrieb günstig liegt, untergebracht ist, in deren Nähe sich gleichzeitig die wichtigsten Gemein-



schaftseinrichtungen kultureller Art — vor allem Schule, Krankenhaus und Kinderspielplatz — befinden, fühlt sich heimisch und ist innerlich befriedigt. Eine Forderung, die für Arbeit und Leistungen in seinem Beruf die wesentlichste Voraussetzung bildet und deren Bedeutung die Verantwortlichen nicht eindringlich genug würdigen können.

Unter Voranstellung dieses wichtigen Grundsatzes — die Schaffung menschenwürdiger Daseinsformen —, ist nun in mehrjähriger Arbeit eine Planung aufgestellt worden, die eine günstige Synthese zwischen den angeführten Faktoren darstellt. Für die Ansiedlung von Veredlungs- und Verarbeitungsindustrien ist unter Berücksichtigung der Tatsache, daß in der Stadt Dinslaken und in Walsum räumlich für größere Industrieansiedlungen keine Möglichkeiten mehr bestehen, der Norden des Kreises Dinslaken vorgesehen worden, und zwar südlich der

Rhein-Lippe-Mündung sowie südlich des Lippe-Seiten-Kanals, somit auf Gelände in den Gemeinden Voerde und Bucholtswelmen. Durch diese landesplanerische Festlegung sind nicht nur die bergbaulichen und die landwirtschaftlichen Interessen sichergestellt, sondern es ist auch gewährleistet, daß der Kreis seinen grünen Charakter, auf den er mit Recht stolz sein kann, behält, vor allem die Rheinfront und die „grüne Lunge“ im Nordosten in den wesentlichen Teilen des Amtes Gahlen. Durch diese Regelung ist dafür Sorge getragen, daß nunmehr die Entwicklung für die Zukunft klar abgegrenzt ist und planlose Streuung unmöglich gemacht wird; gleichzeitig wird damit die äußerst unerfreuliche Ballung, wie wir sie in den Räumen unserer südlichen Nachbarstädten feststellen müssen, bewußt vermieden.

Für die Durchführung der Planung, die von den maßgebenden höheren Stel-

len bestätigt worden ist, hat es sich als zweckmäßig erwiesen, daß der Kreis in vollem Einvernehmen mit den beteiligten Gemeinden die Führung aller Verhandlungen, somit eine besondere überörtliche Aufgabe auf freiwilliger Grundlage, übernommen hat, um eine bessere Koordinierung der oft widersprechenden Interessen zu erreichen. Es erschien zudem angebracht, nach außen hin zunächst nur einen Partner auftreten zu lassen. Eine Regelung, die vom Nordrhein-Westfäli-

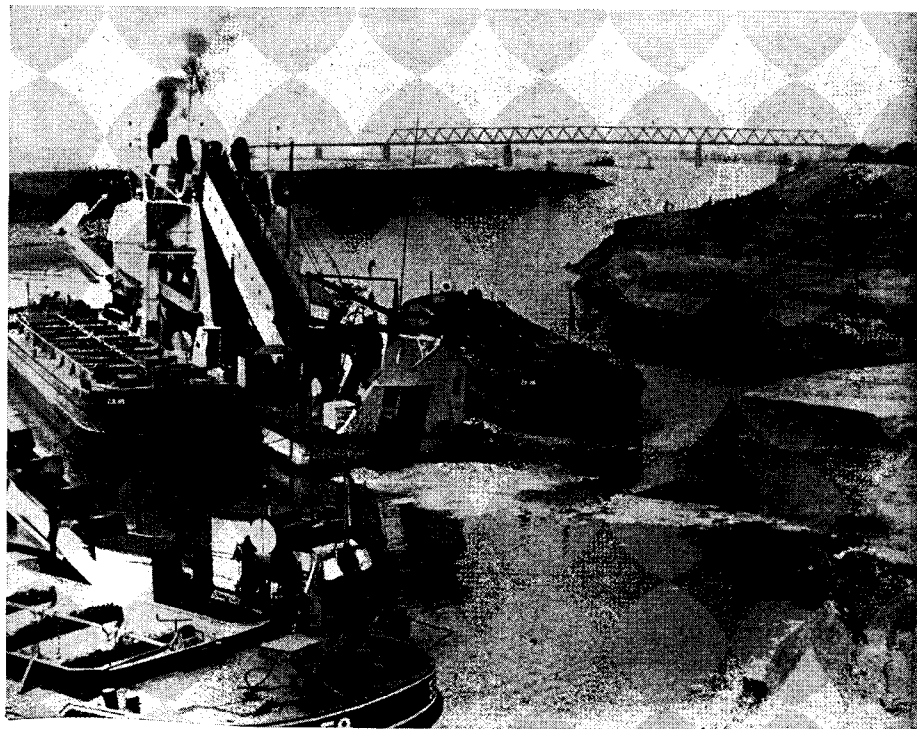
schen Landkreistag in seinen Veröffentlichungsorganen als vorbildlich bezeichnet worden ist.

Diese Entwicklungsplanung, die ein Musterbeispiel für die erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen der Landesplanung, dem Kreis und den Gemeinden darstellt, beginnt nun — wie bereits einleitend zum Ausdruck gebracht — in dem Stadium der Realisierung zu treten.

Der Rhein-Lippe-Hafen

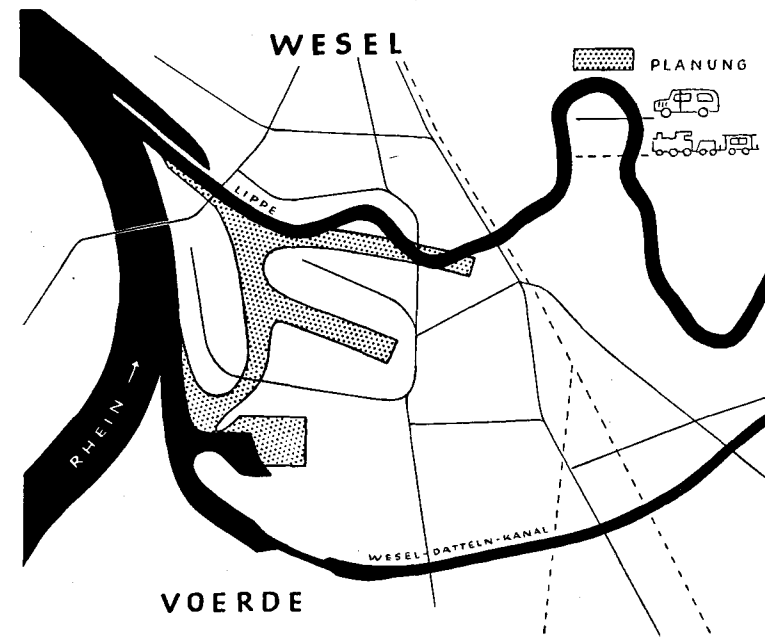
Der erste Schritt ist im Lippemündungsgebiet der Bau des Rhein-Lippe-Hafens, eines Projekts, zu dem schon vor über 50 Jahren Vorbereitungen getroffen wurden. Damals plante das Land Preußen in der Erkenntnis, daß dieses am Rande des hochindustrialisierten Ruhrgebiets gelegene Gelände durch seine Lage im Schnittpunkt wichtiger Wege des Land-

und Wasserverkehrs für die Industrieentwicklung der Zukunft von maßgebender Bedeutung sein würde, einen Hafen und tätigte dort in großem Umfang Landkäufe. Obwohl dieser Plan nach dem 1. Weltkrieg — in den Jahren 1924-1926 — weiterentwickelt wurde, kam es nicht zu seiner Ausführung. Nach dem 2. Weltkrieg — im Jahre 1950 — erweckte so-



Anfang Mai 1957: Große Bagger fressen sich in die Uferböschung an der Kanalmündung

Aufn. Hanns Evers



Der Plan des neuen Rhein-Lippe-Hafens

dann die Stadt Wesel, nicht zuletzt in Anbetracht ihres durch den eigenen Hafen bestehenden besonderen Interesses, die alten Pläne zu neuem Leben, und es kam 1952 zum Zusammenschluß der interessierten Gebietskörperschaften der Landkreise Dinslaken und Rees sowie der Stadt Wesel und der Gemeinde Voerde in einer Hafearbeitsgemeinschaft.

Zahlreiche und eingehende Verhandlungen waren sodann notwendig, um eine allen Beteiligten gerecht werdende und die Zustimmung höherer Stellen findende Konzeption der Hafenplanung zu erreichen, die sich über eine Fläche von 350 ha in den Landkreisen Dinslaken (Gemeinde Voerde) und Rees (Stadt Wesel) erstreckt und den Bereich der Lippemündung umfaßt, begrenzt durch Lippe, Rhein, eine Grenzlinie des fiskalischen Besitzes nördlich des Lippe-Seiten-Kanals und die Bundesbahnstrecke Oberhausen-Spellen-Wesel.

Den Impuls für die baldige Inangriffnahme des 1. Bauabschnitts des Rhein-Lippe-Hafens gab das besondere und

dringliche Interesse, das die Gelsenberg-Benzin-AG. an dem schnellen Bau eines Olumschlaghafens zeigte, von dem aus das in Tankern eintretende Rohöl durch eine Pipeline nach Gelsenkirchen gepumpt werden sollte. Zunächst wurden daraufhin durch die Ratsversammlungen von Voerde und Wesel Bausperren verhängt, um die organische Entwicklung dieses Gebietes im öffentlichen Interesse dadurch zu sichern, daß jede andersartige, dem geplanten Vorhaben zuwiderlaufende Bautätigkeit ausgeschlossen wurde. In Beratungen mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ergab sich sodann, daß die Anlage dieses Ölhafens aus technischen Gründen zweckmäßig von der Kanalmündung aus, somit im Bereich der Gemeinde Voerde, erfolgen mußte. Da sich die Bildung eines Trägers, nicht zuletzt wegen des Erwerbs der dem Lande Nordrhein-Westfalen gehörenden Grundstücke im Gebiet des geplanten Hafens, als notwendig erwies, wurde vorgesehen, zwischen den an der Arbeitsgemeinschaft beteiligten Gebietskörperschaften eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung zu gründen.

Es würde zu weit führen, alle Schwierigkeiten zu schildern, deren man bei den nun zu unternehmenden weiteren Schritten — Einigung mit dem Hafensinteressenten, Gesellschaftsgründung, Landerwerb — Herr werden mußte. Während man mit der Gelsenberg-Benzin AG. in verhältnismäßig kurzer Zeit über die Gestaltung der gegenseitigen Beziehungen Übereinstimmung erzielte, wurde die Hoffnung auf eine schnelle reibungslose Durchführung der übrigen Maßnahmen auf eine harte Probe gestellt. Es mag genügen, festzustellen, daß es — wenn auch unter starker Verzögerung des ursprünglich im Januar/Februar 1957 vorgesehenen Baubeginns — schließlich doch gelang, alles zu einem guten Ende zu führen.

Die Gesellschaft wurde als Rhein-Lippe-Hafen Wesel/Dinslaken GmbH. mit dem Sitz in Wesel und einer Zweigniederlassung in Voerde gegründet. Aufgabe der Gesellschaft ist, im Mündungsgebiet der Lippe und des Lippe-Seitenkanals in Erweiterung der vorhandenen Hafenanlagen einen öffentlichen Industrie- und Umschlaghafen sowie nach dem Stande der wirtschaftlichen und technischen Entwicklung erforderliche Verkehrseinrichtungen zu planen, zu bauen und zu betreiben. Als Gesellschaft fungieren die Gemeinde Voerde mit 25%, der Landkreis Dinslaken mit 25%, die

Stadt Wesel mit 37,5% und der Landkreis Rees mit 12,5% Beteiligung am Stammkapital. Organe der Gesellschaft sind die Gesellschafterversammlung, der Verwaltungsrat und die Geschäftsführung. Während der Vorsitzende des aus 16 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrates, der auch gleichzeitig Vorsitzende der Gesellschafterversammlung ist, zweijährigem Wechsel von den Gesellschaften in der Reihenfolge Gemeinde Voerde und Stadt Wesel, Landkreis Dinslaken und Landkreis Rees gestellt wird, sind gemeinsame Geschäftsführer der jeweilige Stadtdirektor der Stadt Wesel und der jeweilige Oberkreisdirektor des Kreises Dinslaken, ihr Vertreter der jeweilige Oberkreisdirektor des Kreises Rees und der jeweilige Gemeindedirektor der Gemeinde Voerde. Die Geschäftsführer bedürfen bei bestimmten wichtigen Geschäften der Zustimmung des Verwaltungsrates, der in übrigen als beratendes Organ tätig wird, jedoch nicht die Funktion eines Aufsichtsrates hat.

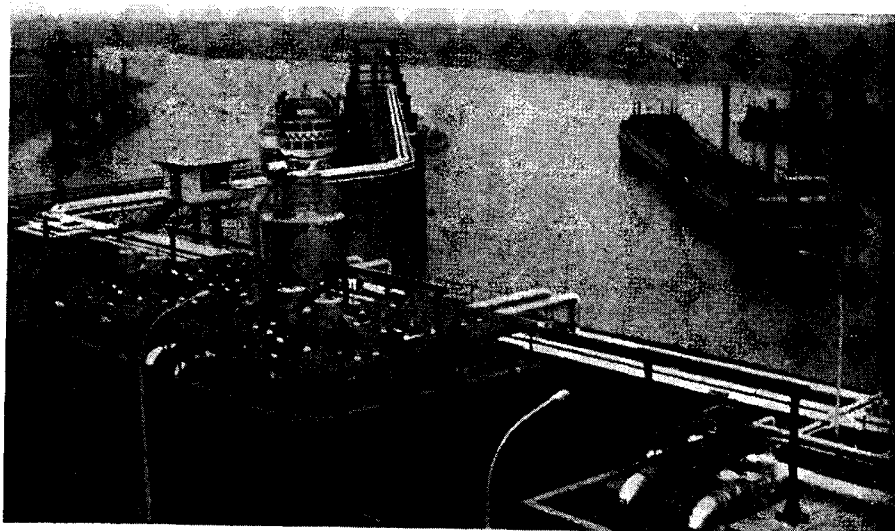
Für den Erwerb der zur Realisierung des 1. Bauabschnittes vorgesehene Grundstücke vom Lande Nordrhein-Westfalen waren — das verdient in den Annalen der Hafengeschichte festgehalten zu werden — nicht nur langwierige interministerielle Erörterungen, sondern auch die mehrfache Befassung des Kabinetts

sowie des Haushaltsausschusses des Landtages mit dieser Angelegenheit erforderlich, die aber dank der Initiative und dem Verständnis maßgebender Beteiligten, mit Erfolg erledigt wurden.

So konnte dann schließlich das Startzeichen zum Baubeginn gegeben werden, nachdem der Verwaltungsrat den verschiedenen Verträgen und der Vergabe an leistungsfähige Firmen seine Zustimmung gegeben hatte. Und nunmehr erfüllte sich das alte Horazwort „Wer nur begann, der hat schon halb vollendet“, denn bei allen Besichtigungen, die während der Bauzeit stattfanden, löste der schnelle Fortgang der Bauarbeiten Bewunderung aus. Einige Zahlen mögen Aufschluß geben über die Ausmaße des neuen Olhafens, der in 180 Arbeitstagen unter Einsatz modernster Maschinen und Geräte gebaut wurde. Es sind 785 000 cbm Bodenmassen gebaggert und transportiert, zum Teil aufgespült und 80 000 qm Böschungen hergestellt, zum Teil gepflastert worden; ferner wurden 3000 qm Berme angelegt und 5000 t Schüttsteine eingebaut sowie 19 Anlegedalben im Gesamtgewicht von 190 t gerammt. Ebenso schnell wurde die Errichtung der Anlagen auf dem rd. 45 000 qm großen Betriebsgelände der Gelsenberg-Benzin AG.

beendet; es wurden dort 3 Löschrücken mit Pontons, 2 Tanklager mit je 5000 cbm Fassungsvermögen, eine Dampferzeugungsanlage, eine elektrische Umspannung, eine Pumpstation sowie eine Rohölfernleitung von Voerde nach Gelsenkirchen-Horst von insgesamt 45 km Länge in kürzester Zeit fertiggestellt. Die Anlagen vermögen das gleichzeitige Löschen von 4 Tankschiffen je 3000 t und mehr durchzuführen, so daß eine Löschkapazität von ca. 4 Mill. t Rohöl im Jahre, d. h. ca. 30% des Rohölsatzes der Bundesrepublik im Jahre 1957 besteht.

So konnte die Inbetriebnahme des in dieser Art und Kapazität in der Bundesrepublik erstmalig gebauten Olumschlaghafens am 27. 11. 1957 in einer würdigen Feierstunde erfolgen. Damit ist der Grundstein für eine Entwicklung im Raume Voerde — Wesel gelegt, der die günstige Verkehrslage — die Nähe der Bundesstraße 8, der Eisenbahn- und zukünftigen Autobahnverbindung mit Holland und des letzten deutschen Rheinüberganges sowie der wichtigen Wasserwege Rhein und Lippe-Seiten-Kanal — besonders zugute kommt. Dieses Gebiet wird in erster Linie für größere Mittelbetriebe interessant sein, die Grundstoffe des Ruhrgebiets, wie Eisen-, Kohlewert- und Kunststoffe verarbeiten.



In 180 Tagen fertiggestellt: Gesamtansicht des neuen Olhafens mit den ersten Tankern und den 3 Löschrücken.

Aufn. Hanns Evers



Der Anfang ist gemacht: Die Verantwortlichen bei der Einweihung des Olhafens am 27. November 1957: von links: Stadtdirektor Dr. Reuber, Wesel, der Vorsitzende des Verwaltungsrates Landrat Breymann, Oberkreisdirektor Richter und der Leiter des 1. Bauabschnitts Dipl.-Ing. Neuhaus.

Aufn. Hanns Evers

Industrialisierung südlich des Lippe-Seiten-Kanals

Unter denselben günstigen Gesichtspunkten verkehrsmäßiger und wirtschaftlicher Art ist weiterhin die in der Entwicklungsplanung vorgesehene Industrialisierung des 4—7 km ostwärts von dem neuen Olumschlaghafen in den Gemeinden Voerde und Buchholtwelmen des Kreises Dinslaken, südlich vom Lippe-Seiten-Kanal gelegenen Geländes zu sehen, die nach langwierigen Vorbereitungen Mitte 1957 der Öffentlichkeit bekanntgegeben werden konnte. Es handelt sich hier um die Ansiedlung mehrerer großer und mittlerer Betriebe — darunter einer Erdölraffinerie —, die auf einer Fläche von über 3 qkm mit einer Gesamtinvestition von 400—500 Mill. DM errichtet werden sollen. In der Endkapazität dieser Betriebe werden 2000—3000 Arbeitskräfte benötigt, die zum großen Teil — insbesondere soweit es nicht Fachkräfte sind, die von den Betrieben mitgebracht werden — aus den mehr als 9000 Auspendlern des Kreises Dinslaken gestellt werden können.

Diese Industrien werden sowohl Wasser- als auch Bahnanschluß erhalten, nachdem die entsprechenden Verhandlungen mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie mit der Bundesbahndirektion Essen abgeschlossen sind. Auch über die in diesem Zusammenhang notwendig werdende Verlegung einer alten

und Ausbau einer neuen Straße besteht bereits Klarheit. Ferner ist im Rahmen des Rhein-Lippe-Hafen-Projekts zur Bewältigung des zur erwartenden Schiffsverkehrs der Bau eines Umschlaghafens für die Ölraffinerie vorgesehen, und zwar im Anschluß an den soeben in Betrieb genommenen Hafen der Gelsenberg-Benzin AG. Rohrleitungen, durch die Fertigprodukte gepumpt werden, sollen das Raffineriegelände mit dem Hafen verbinden.

Die Ansiedlung dieser Veredlungs- und Verarbeitungsbetriebe in diesem einzigen im Kreise Dinslaken noch möglichen und gerade deshalb von der Landesplanung vorgesehenen Raume ist nicht nur für den Kreis und seine Gemeinden — aus den bereits angeführten bekannter Gründen — dringend notwendig, sondern auch für die weitere Entwicklung in der Randzone des Ruhrgebiets, dessen Wirtschaftsstruktur sie in besonderem Maße ergänzen wird, von grundlegender Bedeutung.

Es ist zu hoffen, daß dieses wichtige und umfassende Vorhaben, durch das gleichzeitig der immer wieder mit Recht erhobenen Forderung „Industrie auf Land“ entsprochen wird, alsbald endgültig realisiert werden kann.