

Kreis Dinslaken: Wirtschaftliche Entwicklung und Strukturwandel

Von Hans Richter

Seit Jahren werden von Wissenschaftlern und Praktikern Forderungen nach einer sinnvollen Raumordnung mit Strukturverbesserungen und dem besonderen Ruf „Industrie auf's Land“ ebenso erhoben wie Wünsche laut werden nach Verwaltungsreform und vor allem nach einer grundlegenden Änderung unseres Finanzsystems.

Auf dem Lande entwickeln sich Daseinsformen, die sich einerseits durch ihre Eigenständigkeit von denen in der Stadt erheblich unterscheiden, andererseits jedoch durch den Trend zur „Modernität“ bereits gewisse Gleichheiten aufweisen, wobei in der Gestaltung der Arbeit und des menschlichen Zusammenlebens auf dem Lande gewisse Vorzüge nicht zu verkennen sind. Im Gegensatz

zu dieser Feststellung wird nun oft die Ansicht vertreten, daß das Land im wesentlichen die Ernährung und den Nachschub für die Städte schaffe, während die Stadt Raum des Fortschritts, der Technik und der Zivilisation sei.

Daß diese Meinung abwegig ist, zeigt sich in sinnfälliger Weise am Beispiel des Landkreises Dinslaken. Allerdings war dieser Raum dadurch besonders begünstigt, daß die Natur ihm Schätze und Kräfte verliehen hat, die wesentliche Vorteile für die Bildung eines neuen Wirtschaftsraumes darstellen und menschliches Schaffen erleichtern.

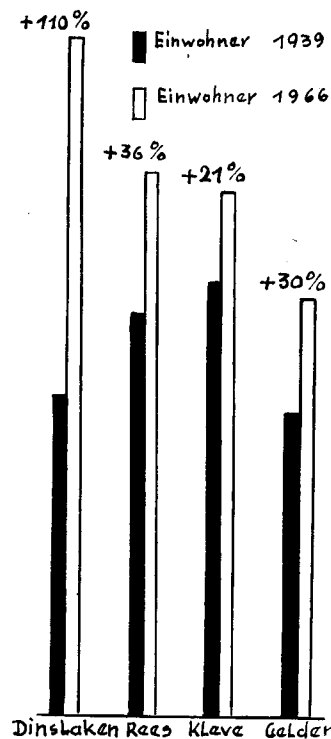
Außerdem boten sich hier an der nördlichen Randzone des Ruhrgebietes ohnehin die besten Voraussetzungen dafür, daß von den benachbarten Städten aus die industrielle Entwicklung in die ihnen vorgelagerten Gebiete im Norden ausstrahlte, in denen zudem auf dem Verkehrssektor in weitschauender Planung schon vor langer Zeit erhebliche Investitionen vorgenommen worden waren.

Diese guten Vorbedingungen beeinflussten in besonderem Maße den Strukturwandel des Kreises, der darin zum Ausdruck kommt, daß vor fünfzig Jahren der größte Teil der Bevölkerung in der Landwirtschaft beschäftigt war, während heute zwei Drittel in der Industrie, in der Landwirtschaft aber noch nicht einmal ein Zehntel der Bevölkerung tätig ist. — Hat nun der Mensch die von Natur aus überaus günstige Situation immer richtig zu nutzen gewußt?

Vor einer Darstellung der Entwicklung des Kreises Dinslaken, aus der sich der ungewöhnlich starke Strukturwandel dieses Gebiets ergibt, einige wesentliche Daten:

Der Kreis Dinslaken, der in der heutigen Gestalt fast 60 Jahre besteht, ist mit 221 qkm der flächenmäßig kleinste der 57 Landkreise Nordrhein-Westfalens, gehört aber — nicht zuletzt wegen seiner Lage an der nördlichen Randzone des Ruhrgebietes — zu den bevölkerungsmäßig am stärksten gewachsenen der 425 Landkreise der Bundesrepublik, wie allein zwei Zahlen zeigen; er hatte 1939 rd. 66 000 Einwohner und heute über 137 000 mit einer fast regelmäßigen Zunahme von jährlich rd. 3000 Einwohnern. Die Grenzen des Kreises werden im Westen durch den Rhein, im Osten durch die „Grüne Grenze“ nach Westfalen zu gebildet. Die nördliche Grenze ist die Lippe südlich des Landkreises Rees mit der Stadt Wesel, im Süden stößt der Landkreis Dinslaken an die Stadtkreise Duisburg und Oberhausen. Im südlichen Drittel liegen die beiden kreisangehörigen Städte Dinslaken (Kreisstadt) und Walsum, beide mit heute je rd. 50 000 Einwohnern. Im Nordwesten liegt die Gemeinde Voerde, mit heute fast 27 000 Einwohnern. Das gesamte Gebiet ist nicht zuletzt in Anbetracht besonders günstiger Verkehrsverhältnisse — die Holland-Autobahn läuft parallel der Westgrenze nach Westfalen zu durch den gesamten Kreis und hat hier drei Zubringer, und der parallel zur Lippe laufende Lippe-Seiten-Kanal ist für die Schifffahrt von großer Bedeutung — als Entballungszone für Industrieansiedlungen geeignet. Dadurch jedoch, daß der Landkreis Dinslaken die besten Böden für die Landwirtschaft und für die großen Waldungen in seinem nord-östlichen Teil besitzt, der als „Grüne Lunge des Reviers“ bezeichnet und unbedingt erhalten wird, wird er als Landkreis mit den zwei Gesichtern mit Recht dargestellt. Gerade die grüne Landschaft, die auch ein Teil des großen Naturparks „Hohe Mark“ bildet,

dient der Erholung vieler Menschen aus den benachbarten Großstädten. In diesem Gebiet befinden sich eine Großgemeinde und 2 kleinere Gemeinden, die zusammen ein Amt bilden und in denen nur rd. 9000 Einwohner wohnen.



Seit 1939 hat sich die Einwohnerzahl des Kreises Dinslaken mehr als verdoppelt. Da konnten die übrigen Niederrheinkreise nicht Schritt halten. Die Einwohnerstatistik beweist es:

Kreis	1939	1966
Dinslaken	65 000	137 000
Rees	81 000	110 000
Kleve	87 000	105 000
Geldern	61 000	85 000

Im Kreise Dinslaken sicherten sich bereits um die Jahrhundertwende Unternehmerpersönlichkeiten Nutzungsrechte für zukünftige Schächte und Gelände für Industrie Gründungen. Neben großen Kohlebergwerken — es bestehen im Kreise zwei Großschächte, das Verbundwerk Walsum und die Zeche Lohberg mit insgesamt über 12 000 Beschäftigten — und Eisenindustrien siedelten sich auch Unternehmen mittlerer Größen an, die nur einzelne Wirtschaftszweige verkörpern. Diese Unternehmen tragen wesentlich dazu bei, der durch die starke Stellung des Bergbaues einseitigen Zusammensetzung von Wirtschaft und Industrie entgegenzuwirken, die insbesondere auf die Demontage des in Dinslaken befindlichen größten Bandeisen-Walzwerkes Europas im Jahre 1945 zurückzuführen ist. Durch diese Demontage ist eine Einbuße des gemeindlichen Steueraufkommens um $\frac{2}{3}$ sowie ein Ausfall von fast 90% des Potentials der eisenschaffenden und der eisenverarbeitenden Industrie eingetreten.

Dieser Verlust ergab zusammen mit den umfangreichen Kriegsschäden die traurige Bilanz, daß Stadt und Kreis Dinslaken zu den in der Bundesrepublik

durch Kriegsereignisse und ihre Folgen am stärksten betroffenen Gebieten gehörten. Zusammen mit den Verwaltungen der Gemeinden und des Kreises haben Bürger aller Schichten 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 selbst geholfen und nicht untätig auf andere Hilfe gewartet.

Es ging in erster Linie darum, eine gesunde Wirtschaftsstruktur anzustreben; sie war nicht nur wichtig, um die bei überwiegender Urproduktion — Bergbau und Landwirtschaft — hinsichtlich des Gewerbesteueraufkommens ungünstige finanzielle Lage zu verbessern, sondern auch um eine bessere wirtschaftliche Streuung und soziologische Zusammensetzung sowie größere Krisenfestigkeit zu erreichen. Daher die Dringlichkeit der Ansiedlung von Veredelungs- und Verarbeitungsindustrie, nachdem insbesondere den laufenden Bemühungen des Kreises um einen besseren Finanzausgleich kein nachhaltiger Erfolg beschieden war. In der Zeit nach dem Zusammenbruch 1945 waren schon beachtenswerte Maßnahmen eingeleitet worden, um die Wirtschaftsstruktur des Kreises zu verbessern. So ist die vor nicht langer Zeit zutreffende 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 gesunder und ausgleichender Mittelbetriebe überholt.

Bei der Entwicklungsplanung, die zwischen dem Kreis und seinen Gemeinden sowie den zuständigen höheren Behörden des Landes Nordrhein-Westfalen abgestimmt worden ist, wurde von den tatsächlichen Verhältnissen, in erster Linie von Natur und Landschaft in ihrer bisherigen Gestaltung durch den Menschen und den sich anbietenden zukünftigen Möglichkeiten ausgegangen. Dabei ergaben sich einige bedeutsame Leitgedanken:

Auflockerung der ziemlich einseitigen Bergbaustruktur des Kreises;
Überprüfung der Abbauflächen und Abbauvorgänge des Bergbaues;
Berücksichtigung der Bergbausenkungsgebiete;
Ansetzung neuer Industrien an verkehrs- und versorgungsmäßig günstigen Punkten, jedoch unter Vermeidung unnötiger Ballungen;
Erhaltung der besten Böden für die Landwirtschaft;
Ausweitung der Wohngebiete unter sorgfältiger Beobachtung allgemeiner Richtlinien des Gesundheitswesens, vor allem auch der Lufthygiene;
Anpassung von Straßen und Wegen an örtliche und überörtliche Verkehrsbedürfnisse.

Für die Ansiedlung von Veredelungs- 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 Hünxe. 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 behält, vor allem die „grüne Lunge“ im Nordosten.

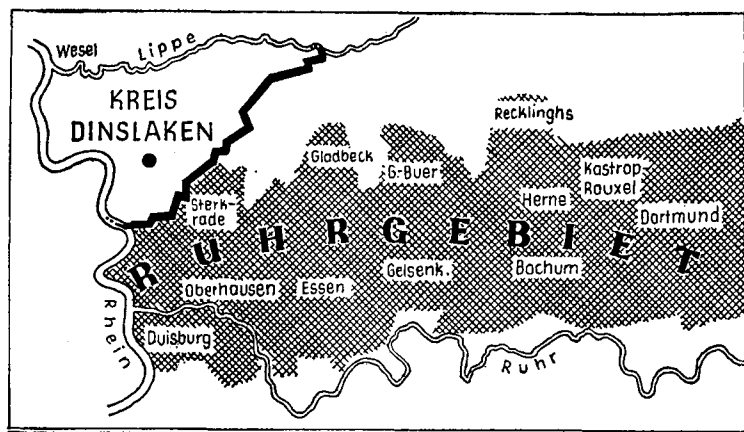
Ein besonders günstiger Umstand bei der Planung, die von den maßgebenden höheren Stellen bestätigt worden ist, war, daß der Kreis in vollem Einvernehmen mit den beteiligten Gemeinden die Führung aller Verhandlungen, somit eine besondere überörtliche Aufgabe auf freiwilliger Grundlage übernommen hat, 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 bereits 1956 getroffene Regelung, die vor allem vom Nordrhein-Westfälischen Landkreistag in seinen Veröffentlichungsorganen als beispielhaft bezeichnet wurde.

Diese Regelung hat sich bei den zahlreichen Verhandlungen mit Industrien außerordentlich bewährt und ist für den späteren Erfolg von ausschlaggebender Bedeutung gewesen; hierbei ist hervorzuheben, daß darüber nicht einmal eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung geschlossen oder ein Planungsverband gebildet zu werden brauchte, um durch ständigen Kontakt und Abstimmung für diese Gemeinden, deren Vertreter im Kreistag mitwirkten, entsprechendes zu erreichen. Dadurch ist es vor allem gelungen die verschiedenen Wünschen hinsichtlich dieser oder jener Industriefirma abzustimmen und die in vieler Hinsicht leidigen Faktoren übertriebener „Kirchtumpolitik“ und überspitzten „Lokalpatriotismus“ auszuschalten. Was somit schon seit Jahren, heute aber noch intensiver gefordert wird und auch in manchen Ländern in entsprechenden Gesetzen (z. B. in NRW-Gesetz über die kommunale Gemeinschaftsarbeit) seinen Niederschlag gefunden hat, ist damals bereits praktiziert worden.

Ferner wurden beim Kreis, um die Industrieansiedlung zu intensivieren, zwei neue Ämter gebildet bzw. weiter ausgebaut: Das Amt für Bodenordnung und das Amt für Wirtschaftsförderung. Zu der bedeutsamen Frage der Bodenordnung soll hervorgehoben werden, daß es für jede kommunale Gebietskörperschaft von großer Wichtigkeit ist, viel Grundbesitz selbst zu haben, um Enteignungen zu vermeiden und die Möglichkeit für Grundstückstauschgeschäfte zu besitzen. So wirkte es sich besonders günstig aus, daß der Kreis Eigentümer großer Grundbesitzflächen in den nördlichen Gemeinden war.

Neben den intensiven Maßnahmen der beiden Ämter wurde gleichzeitig eine gewisse Werbung getrieben, nicht nur durch Inserate in den verschiedensten Zeitungen und Einschaltung der zuständigen Industrie- und Handelskammer, sondern auch dadurch, daß die höheren Stellen, vor allem die damals in NRW unmittelbar dem Ministerpräsidenten unterstellte Landesplanungsbehörde auf unsere Pläne hingewiesen wurde, die im übrigen auch von ihr, nicht zuletzt auf Grund unserer besonders ungünstigen Situation, gebilligt worden waren.

Diese Maßnahmen führten bald zu Kontakten mit Firmen, die geeignetes Gelände suchten, zumal in den Jahren 1956—1958 die Investitionsfreudigkeit der Industrie besonders groß war. Nachdem Fühlungsnahmen mit einer Ölfirma im Jahre 1955 gescheitert waren, bekundete eine andere Hamburger Ölfirma ihr Interesse an einer Ansiedlung im Norden des Kreises. Die Verhandlungen zogen sich über



fast zwei Jahre hin und führten erst nach eingehenden Überlegungen, bei denen der Rechenstift eine beachtenswerte Rolle spielte, zu dem Entschluß, in diesem Gebiet eine große Erdöl-Raffinerie zu errichten. Die Schwierigkeiten bestanden vor allem nicht zuletzt im Raum selbst, da es bekanntlich nicht einfach ist, in einem ziemlich einseitig strukturierten Bergbauggebiet eine Erdöl-Raffinerie anzusiedeln. Ein wesentlicher Vorteil war, daß das Gelände sehr schnell bereitgestellt werden konnte, wobei die Verhandlungen dadurch erschwert waren, daß zunächst 800 000 qm gefordert wurden, die Geländeansprüche sich jedoch später auf 3,5 Millionen qm erhöhten. Aber die größten Hindernisse türmten sich erst danach auf, als nämlich die Frage der Ausweisung des Raumes als Wirtschaftsgebiet für eine Erdöl-Raffinerie behandelt wurde. Sowohl der Bergbau als auch die Wasserwirtschaft zogen alle Register, die es auf der umfassenden Rechtsmittelebene überhaupt gibt, und es dauerte einige Jahre, bis der Start für den Bau freigegeben werden konnte. Sowohl der Landtag als auch die Landesregierung mußten eingeschaltet werden; sogar ein bergbauliches Gutachten des Bundeswirtschaftsministeriums wurde herangezogen, ehe das „grüne Licht“ aufleuchten konnte. Von maßgebenden höheren Beamten des Landes NRW wurde festgestellt, daß es sich bei dieser Ansiedlung um „eine an Hindernissen und Nackenschlägen am besten ausgestattete“ gehandelt habe.

Den langwierigen und harten Verhandlungen des Kreises war vor allem dadurch Erfolg beschieden, daß die zuständige Landesplanungsgemeinschaft — Siedlungsverband Ruhrkohlebezirk Essen — und die Landesplanungsbehörde beim Ministerpräsidenten seine Anstrengungen in bester Weise unterstützten. Auch wurde dem Kreis von den beteiligten Behörden, vor allem bei der Abstimmung mit der Landwirtschaft von der Rheinischen Landwirtschaftskammer in Bonn, geholfen; gerade dabei war die sorgfältige Entwicklungsplanung, in der die Reservierung der besten Böden für die Landwirtschaft vorgesehen ist, von Bedeutung.

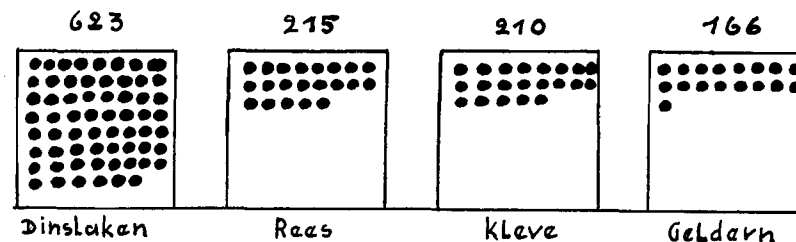
Mit der Ansiedlung der Erdöl-Raffinerie wurde gleichzeitig die Ansiedlung von 5 Industrie-Mittelbetrieben unmittelbar am Lippe-Seiten-Kanal durchgeführt und

eine entsprechende Bahnverbindung zwischen diesen Betrieben und der Bundesbahn in Form eines Industrieanschlußgleises erstellt. Auf diese Weise gelang es auch erstmalig im Kreise Dinslaken eine Kreisbahn zu bauen, deren Bau- und Unterhaltungskosten von sämtlichen an ihr beteiligten Industrien getragen werden. Insgesamt konnten damit bei einer Investition von ca. 700 Mill. DM etwa 1500 neue Arbeitsplätze in der Endkapazität geschaffen werden.

Dann tauchte die außerordentlich wichtige Frage auf: Wo wird man am besten die Wohnungen für die dort beschäftigten Menschen errichten? Denn was nützt die Industrie, wenn keine Wohnungen in der Nähe liegen, die andererseits aber nicht gefährdet sein dürfen durch Rauch, Staub, Dämpfe und Lärm. Dabei konnte der günstige Umstand berücksichtigt werden, daß die Hauptwindrichtung aus dem Süd-Westen kommt. Eine wertvolle Warnung bedeuteten die schlechten Erfahrungen, die bei der Errichtung einer Raffinerie in Duisburg gemacht worden sind. Es konnten hierdurch die Wohnungen in einem günstig gelegenen Gebiet geplant werden; dabei gelang es sogar, den Wohnungsbau in einem Demonstrativprogramm durchzuführen, in dem es Bundes- und Landesmittel gibt. Zu den Wohnungen — ursprünglich waren 850 geplant, die zum Teil bereits fertiggestellt sind — gehören Grünanlagen und Erholungsflächen, so daß den Anforderungen an eine gesunde und sozialhygienisch einwandfreie Wohnung Rechnung getragen ist. Bund und Land haben erfreulicherweise hierbei geholfen, wie sie ebenso beim Bau einer neuen Straße für 1,8 Millionen DM ihre Hilfe gewährt haben.

Nun noch ein interessantes Beispiel vorbildlicher Zusammenarbeit zwischen verschiedenen kommunalen Gebietskörperschaften: Seit 1949 bestand eine Arbeitsgemeinschaft zwischen dem Landkreis Dinslaken, der Gemeinde Voerde, der Stadt Wesel und dem Landkreis Rees zur Planung eines Hafens am Rhein-Lippe-Mündungsgebiet. 1956 suchte eine große Firma in Gelsenkirchen einen Hafen mit 2 Tankanlagen, in die das Öl, das per Schiff vom Meer kommt, eingepumpt und durch eine 45 km lange Pipeline nach Gelsenkirchen weitergeleitet wird. Die Firma stellte das Geld für die Grundstücke und für den Bau des Hafens, der ungefähr 4 Mill. DM kostete, als Darlehen zur Verfügung; es kam zu einem recht komplizierten Vertrag, um den sehr hart gerungen wurde, nicht

Bevölkerungsdichte 1966 (Einwohner a. d. Quadratkilometer)



zuletzt deshalb, weil Landesregierung und Landtag ihre Zustimmung zur Bereitstellung landeseigener Grundstücke geben mußten. Es wurde vereinbart, daß das Umschlagentgelt für die nächsten 20 Jahre verrechnet wird mit Darlehnszinsen und Amortisation, so daß der Kreis keinen Pfennig selbst zu investieren brauchte und der Hafen Eigentum der Arbeitsgemeinschaft wurde, die zu diesem Zwecke in eine GmbH umgewandelt worden ist, in der die Kreise Dinslaken und Rees mit den Gemeinden Voerde und Wesel vertreten sind.

Der Landkreis Dinslaken mit der Gemeinde Voerde haben 50 % Anteile der GmbH; der Landkreis Rees mit Wesel ebenfalls 50 %. Nach dem Gesellschaftsvertrag sind der jeweilige Oberkreisdirektor von Dinslaken und der jeweilige Stadtdirektor von Wesel gemeinsame Geschäftsführer.

Inzwischen kam die Firma, — die übrigens in Anbetracht ihrer Kapazität und ihrer Erweiterungen durch Anlagen, die für die Petrochemie wichtig sind, zu den größten der über 30 Erdöl-Raffinerien der Bundesrepublik gehört — mit einem zweiten Projekt. Ihr genügt für den Abtransport der Fertigprodukte aus über 4 Millionen t Rohöl jährlich weder der Landweg noch die Möglichkeit, 200 Kesselwagen täglich auf der Kreisbahn Dinslaken zu befördern. Sie baute sechs Pipelines von der Raffinerie zum Hafen, so daß von dort per Schiff abtransportiert werden kann. Mit der Fertigstellung dieses 2. Bauabschnittes gehört der Rhein-Lippe-Hafen nunmehr zu den größten Ölumschlag-Binnenhäfen der Bundesrepublik, mit einer Jahresleistung von ca. 2,5 Millionen t.

Seit kurzem besteht im Kreis auch ein Flugplatz, der mit Genehmigung und finanzieller Unterstützung des Landes als Nahverkehrsflughafen ausgebaut werden soll und damit auch insbesondere für den Zubringerverkehr zu den großen Flughäfen in Düsseldorf und Köln interessant wird.

Bei sämtlichen vor Jahren getroffenen Maßnahmen wurden bereits Grundsätze der Raumordnung, wie sie inzwischen im Bundesraumordnungsgesetz verkündet sind, praktiziert.

Der dargestellte Strukturwandel des Kreises zeigt sich nicht zuletzt in der gegenüber früher erheblich veränderten Zusammensetzung der Beschäftigten (Statistik 1963); von über 55 000 Beschäftigten arbeiten heute 18 500 in allen verarbeitenden Industrien, 12 600 im Bergbau, 6000 im Handel, bei Banken und Versicherungen (In den beiden größeren kreisangehörigen Städten haben sich inzwischen viele Bank- und Kaufhausbetriebe niedergelassen), 5600 im Baugewerbe, 4000 im öffentlichen Dienst, 3700 in anderen Dienstleistungsbetrieben, 2300 im Verkehrswesen, 680 in der Stein- und Erdenindustrie, 1000 in der Landwirtschaft.

Für den Erfolg dieser Entwicklung soll nur eine interessante Zahl angeführt werden: Das Bruttoinlandprodukt des Ruhrgebietes, das sich 1957 — 1961 in der Kernzone um 19,4 % und in der Randzone, zu der der Kreis Dinslaken zählt, um 32,2 % erhöhte, hat sich im Kreise Dinslaken allein — der damit innerhalb des gesamten Ruhrgebietes an der Spitze steht — um 94,2 % erhöht.



Der Stand des Kreises Dinslaken auf der Ausstellung „Familia“ in Wesel

Im Zuge dieser Maßnahmen, die den Kreis immer mehr zu einer wirtschaftlichen Einheit zusammenwachsen und ihn als Kreis „sui generis“ erscheinen ließen, tauchte vor wenigen Jahren auch die Frage auf, ob sich nicht aus kommunalpolitischer Sicht die Umwandlung in eine Großstadt anbiete; von den Befürwortern dieser Ansicht wurden nicht zuletzt die Tatsachen der für einen Landkreis mit weit über 100 000 Einwohnern verhältnismäßig kleinen Fläche sowie der Vereinfachung und Verbilligung durch Schaffung nur einer Verwaltung und einer Vertretung angeführt. Die Durchführung dieses Planes aber scheiterte nicht zuletzt daran, daß seitens der maßgebenden höheren Regierungsstellen erklärt wurde, einen entsprechenden Gesetzentwurf dem Landtag nur vorlegen zu können, wenn $\frac{2}{3}$ aller Gemeindevertretungen diesem Plan zustimmten; eine Forderung, die sich nicht realisieren ließ. In jüngster Zeit wurden im Zuge der in Nordrhein-Westfalen — ebenso wie in anderen Ländern, wie z. B. Niedersachsen und Hessen — angestrebten Verwaltungsreform auch Überlegungen und Pläne einer Neugliederung erwogen, die jedoch hinsichtlich des Kreises Dinslaken zu der von höchster Landesstelle getroffenen Feststellung führten, daß gerade dieser Kreis durch seine wirtschaftlich ausgewogene Entwicklung zu einer untrennbaren Einheit zusammengewachsen sei. Von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen ist inzwischen eine Sachverständigenkommission mit der Erörterung über die Schaffung von Strukturverbesserungsregionen und organisatorischen Verwaltungsreformen beauftragt worden, deren Aufgabe es ist,

entsprechende Vorschläge unter Berücksichtigung des immer mehr anwachsenden Strebens nach Bildung von Planungs- und Verwaltungsregionen unter Bündelung gewisser Zuständigkeiten mit dem Ziel einer gesamt kommunalen Flurbereinigung auszuarbeiten. Im Zusammenhang mit der bereits erwähnten starken Bevölkerungszunahme — in den letzten 10 Jahren allein rd. 40% — wuchs naturgemäß auch die Notwendigkeit, gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur zu treffen. Dabei hat der Kreis im Einvernehmen mit seinen Gemeinden bereits seit längerer Zeit eine Zentralisierung seiner Aufgaben durchgeführt; so hat er neben einem schon seit langem bestehenden Kreisjugendamt auch mehrere weiterführende Schulen übernommen sowie die gesamte soziale Betreuung.

Über den seit Jahren bestehenden Kreisplanungsausschuß, dem Vertreter sämtlicher Gemeinden angehören, ist die Aufstellung eines Kreisentwicklungsplanes und einer Strukturanalyse in Angriff genommen worden; beide sollen eine weitere sinnvolle und geordnete Entwicklung auf der bereits bestehenden Grundlage sichern, die bei der Einweihung der Ruhrraffinerie im Jahre 1961 von höchster Stelle mit folgenden Worten gewürdigt wurde:

„Wir halten es im Hinblick auf die regionalen wirtschaftlichen Aufgaben des Bundes und des Landes für besonders bemerkenswert und ermutigend, daß man bei der Wahl des Standorts für die neue Raffinerie nicht dem Zug in die Zentren der Ballungsräume gefolgt ist, sondern die Anlage am Rande der Ruhr in einem Landkreis errichtet worden ist, für den diese Betriebsanlage eine erhebliche Stärkung seiner Wirtschaftskraft bedeutet.“

Auf dem Wege zu dem vorgezeichneten Ziel der Strukturverbesserung ist noch die soeben bekanntgewordene Absicht von Bedeutung, im Kreise Dinslaken ein Gemeinschaftskraftwerk zu errichten, in dem täglich 10 000 t Kohle zu einer jährlichen Stromleistung von 1200 MW verarbeitet werden sollen.

Zusammenfassend ist hervorzuheben, daß bei sämtlichen Maßnahmen der Grundsatz befolgt wurde, mit allen Partnern Kontakt zu pflegen, um Spannungen und Mißverständnisse so schnell wie möglich zu beseitigen. Immer stand an erster Stelle das Bemühen, durch die dringend notwendigen Industrieansiedlungen in glücklicher Synthese bereits ansässiger und neuer Wirtschaft im weitesten Sinne, d. h. sowohl Landwirtschaft als auch Industrie — eine günstigere krisenfestere Struktur zum Wohl aller Menschen im Gebiet des Kreises zu erreichen.