

Die Zukunft Mülheims

VON BEIGEORDNETEM ALBERT KOENZEN

Im Vorwort der Ausgabe des Adreßbuches 1961 ist unter dem Begriff „Landschaft und Geschichte“ vom historischen Mülheim, seiner Kultur und den Erholungsmöglichkeiten berichtet worden. Zwischen diesen menschlichen Bereichen liegt das weite Feld des Lebens und Schaffens, des frohen heiteren Daseins und das der Arbeit. Dabei stellt sich die Frage:

Wie sieht die Zukunft des Ruhrgebietes und die der Stadt Mülheim an der Ruhr in wirtschaftlicher, städtebaulicher und verkehrspolitischer Sicht aus?

Wenn man den Reden und Veröffentlichungen der letzten Jahre Glauben schenken würde, könnte man zu dem Schluß kommen, daß das Leben im dicht besiedelten Ruhrgebiet schon jetzt unerträglich ist. Man spricht leider sogar vom „Schwarzen Ruhrgebiet“! Kein klarer Himmel vor Industriestaub und Luftverpestung, kein brauchbares Trinkwasser und die Ruhr nur eine Kloake, kein Raum zu leben und zu arbeiten und keine Gebiete, um sich zu erholen! Tatsächlich, und zum Glück ist es nicht so! Gewiß gilt für das Ruhrgebiet und auch für Mülheim:

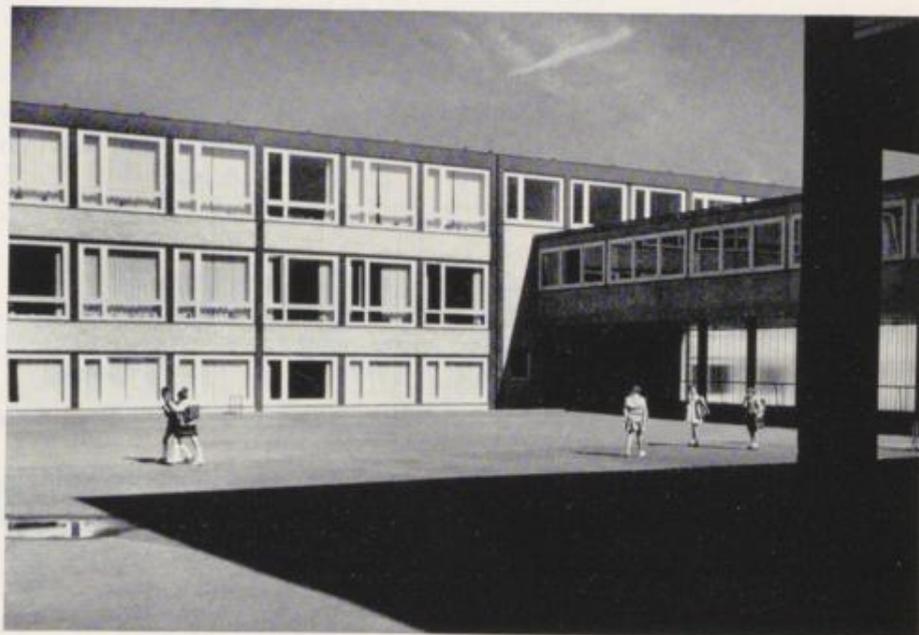
„Wo gehobelt wird, fallen Späne!“ Dies gilt jedoch auch genauso für die Industriegebiete des Rhein-Main-Dreiecks oder für andere Industriensammlungen im Bundesgebiet. Wer wollte wohl behaupten, daß die Luftverschmutzung beispielsweise in Mannheim, Ludwigshafen oder Leverkusen weniger groß oder ungefährlicher wäre! Tatsache ist allerdings, daß bei ungünstigem Windeinfall die luft-hygienischen Verhältnisse in unserer Stadt auch an vielen Tagen im Jahr unangenehm sind und die Luftverschmutzung besonders deutlich machen. Sie sind jedoch nicht lebensbedrohend, wie das oftmals bei Industriensammlungen am Rande von Industriestädten des Kontinents oder in Groß-London der Fall ist. Sicherlich, die Staubplage muß gemildert oder weitgehend beseitigt werden. Sie kann aber nicht dadurch gelöst werden, daß auf Grund von gesetzlichen Bestimmungen die Schornsteine der Industrie einer Nachbarstadt um 50,00 m oder 100,00 m erhöht werden. Dadurch werden zwar eigene Bereiche

jener Stadt geschont, gleichzeitig aber die Bewohner der Nachbargemeinden zusätzlich beeinträchtigt.

Hier helfen nur gemeinsame und überörtlich geprüfte Maßnahmen eines Zweckverbandes, die allen zugute kommen. Die zukünftige Gewinnung von Kernenergie und die damit verbundene Verbilligung des elektrischen Kraft- und Heizstromes werden ebenfalls dazu beitragen, daß sich die Zahl kleinerer Luftverschmutzungen verringert. Ist es doch schon heute möglich, Einzelwohnungen wirtschaftlich mit elektrischen Speichern zu beheizen.

Und das Wasser?

Der Fluß, gespeist von den Quellen, Bächen und Seen des Sauerlandes, hat bisher eine Reihe von Groß-Revierstädten dauernd mit gutem Trink- und Gebrauchswasser versorgt. Selbst dies in trockenen Jahreszeiten. Außerdem gibt es noch erhebliche Grundwasservorkommen. Die Aufbereitung ist verhältnismäßig einfach. Deshalb ist auch der Preis, gemessen an dem des nord- und süddeutschen Raumes, als äußerst günstig zu bezeichnen. Dieser Erfolg ist sicherlich in erster Linie den seit vielen Jahren bestehenden Wasserwirtschaftsverbänden zuzuschreiben, die auch in der Zukunft dafür sorgen werden, daß es so bleibt. Die Ruhr gilt ohne Zweifel als einer der saubersten Flüsse des Bundesgebietes und sichert für große Teile des Ruhrreviers auch auf lange Sicht das lebenswichtige Element.



Zwölfklassige Volksschule im Stadtteil Dümpten



Wasser- bahnhof

Inh. Fr u O. Rieseberg

Alte Schleuse 1, Ruf 4333

Die kultivierte
Gaststätte in reizvoller
Lage an der Ruhr

Gute Küche, eig. Konditorei,
gepf. Getränke

„DICKEN AM DAMM“

15 Minuten von der Endstation Linie 1

Mintarder Straße 139 · Ruf 48015 · Besitzer: H. Langen

- Gepflegte Speisen und Getränke
- Landungssteg für Motorboote · Autoparkplatz
- Herrliche Dammterrassen
- Sälchen für kleine Gesellschaften

HOTEL-CAFÉ-RESTAURANT

Ruhrterrassen

Bes. H. BECKER

Das Haus gepflegter Gastlichkeit in schöner ruhiger Lage

Reichhaltige warme und kalte Küche · Moderne Fremdenzimmer
Großer Parkplatz · Gesellschaftsräume · Dachterrassen mit Ruhrblick

Mülheim-Saarn

Mintarder Straße 156

Ruf Mülheim 48 84 76

Ausflugslokal Haus Kron

Anlegestelle
der Ruhrschiffe

Mülheim/Ruhr-Saarn · Mintarder Straße 210

Ruf 4 82 84

Gaststätte „Stader Loch“

Hilde Oehler

Mintarder Straße 250 · Ruf 4 82 78

Das herrliche Ausflugslokal

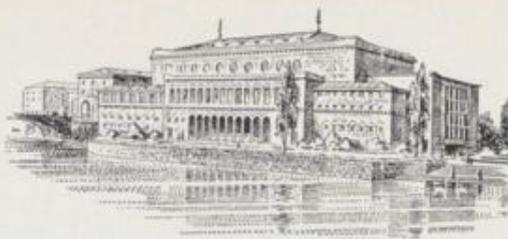
- Pikante Küche · Gepflegte Getränke
- Gemütliche Räume
- Direkt an der Ruhr
- Großer Parkplatz

Der schönste T



er-
hof
seberg
Ruf 43336
reizvoller
tuh
Konditorei

Der passende Rahmen



STADTHALLE  MÜLHEIM
AN DER RUHR

Inh. K. H. Rühl

Familien- u. Betriebsfeiern, Bälle, Kongresse, Tagungen, Konferenzen (von 10-600 Pers.)

König Pilsener

BERG  BIERE

ste Teil der Ruhr



Kettwig die Gartenstadt am Stausee ladet Sie herzlich zum Besuch ein
Sie finden schöne Altstadtpartien, Uferpromenaden, Wälder, Felder und Fernblicke von hervorragender Schönheit, Zelt- und Lagerplätze, gute Gaststätten

Auskunft:

Städt. Verkehrsamt u. Heimat- u. Verkehrsverein
 Kettwig e. V.
 Ruf 6 24 u. 22 36

Sie erreichen Kettwig mit:
 Bus von Mülheim, Booten der Mülheimer Ruhrschiifahrt, der Bundesbahn nach Kettwig-Mintard, Kettwig von der Brücke und Kettwig-Stausee

Wasserbahnhof Mintard

Bes. Wilh. Schmitz

Mintarder Straße 309 · Ruf 4 80 57

Rhensep
 Eine der 5 guten blauen Quellen

und seine hervorragenden
LIMONADEN
 sind köstliche
 Erfrischungsgetränke

Namenverzeichnis



Friedhofskapelle auf dem städtischen Friedhof im Stadtteil Heißen

Und der Raum zum Leben und Arbeiten?

Statistiken lassen erkennen, daß die Zerstörungen in den dicht besiedelten Städten ungeheuerlich waren. Es steht auch fest, daß in keinem Bundesland der Neuaufbau der Städte so intensiv betrieben wurde, wie in unserem Gebiet. Dies gilt nicht nur für die Baulichkeiten der Industrie, für den Handel und das Gewerbe, sondern in erster Linie für den Wohnungsbau. Bei der Planung und Projektierung hat sich die Mitwirkung des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk sicherlich günstig ausgewirkt, indem er mit dafür gesorgt hat, daß dichte Gebietsteile entkernt, Wohnbereiche von Industriebetrieben verschont und das regionale Grün erhalten und sogar vermehrt wurde. Diese zentral gesteuerte Raumordnung und die seit Jahren betriebenen planerischen Maßnahmen kommen erst jetzt voll zur Geltung. Es läßt sich leicht beweisen, daß im allgemeinen die Städte nicht so stark bebaut sind, wie man annimmt und daß in allen Städten noch genügend Freiflächen für Land- und Forstwirtschaft sowie für Spiel, Sport und Erholung verbleiben. Zusammengefaßt ist zu sagen, daß das Ruhrgebiet auch heute noch durchaus „attraktiv“ ist und die Bewohner berechtigt und ruhig in die Zukunft schauen können. Gewiß wird eine Umstrukturierung notwendig sein. Diese hat jedoch bereits längst begonnen. Sie tritt in den Städten nur verschieden in Erscheinung. Es ist zu allen Zeiten so gewesen, daß die Städte sich der Neuzeit anpassen müssen, wenn sie nicht an Anziehungskraft verlieren wollen. Hier gilt nur ein ständiges Auswechseln, Erneuern und Verbessern! Erfreulicherweise mehren sich gerade in der letzten Zeit die Stimmen, die dem Ruhrgebiet vor allen Schwerpunktbereichen im Bundesgebiet mit Rücksicht auf die besonders günstige Lage zu dem europäischen Verkehrsstraßennetz eine durchaus günstige Zukunft voraussagen. Hierbei spielen die immerhin noch wertvollen und umfangreichen Kohlevorkommen, die modernen, jetzt immer mehr konzentrisch zusammengefaßten Stahlwerksbetriebe und die vorhandenen überörtlichen Möglichkeiten im Hinblick auf den EWG-Raum, besonders in westlicher Richtung, eine nicht zu unterschätzende Rolle. Das Ruhrgebiet mit seinen fünf Millionen Menschen hat also nichts von seiner Anziehungskraft verloren, selbst, wenn vorübergehend hier und da die Einwohnerzahlen der Städte leicht absinken. Man kann überzeugt sein, daß die Zukunft dieser optimistischen Auffassung recht geben wird.

Natürlich müssen die Städte selbst sorgen, dem schaffenden Menschen genügend freien Raum für die Erholung zu erhalten. Bund und Land müssen mithelfen, die Verkehrswege zu verbessern. Ob auf diesem Sektor in den letzten Jahren genügend gesorgt bzw. vorgesorgt worden ist, muß ernsthaft bezweifelt werden. Es ist jedoch technisch durchaus möglich, dieses Versäumnis in einer Reihe von Jahren wenigstens teilweise wieder gutzumachen, obgleich mit der Zunahme der Motorisierung nicht Schritt gehalten werden kann. Autobahn oder Emscherschnellweg allein genügen hierbei nicht. Vielmehr müssen neue Landes- und Stadtstraßen angelegt werden, und diese in einem solchen Querschnitt, daß auch der zu er-

wartende Verkehr aufgenommen werden kann.

Und wie sieht die Zukunft der Stadt Mülheim aus?

Als nach der Währungsreform die Stadt Mülheim daran ging, ihre Planungen aus den vorhergehenden Jahren stückweise zu verwirklichen, hat mancher Bürger ungläubig sein Haupt geschüttelt. Obgleich die Maßstäbe nach dem völligen Niedergang selbst von Fachleuten als überdimensional angesehen wurden, hat sich inzwischen längst erwiesen, daß dies nicht der Fall war. Aus dem rasend zunehmenden Verkehr haben sich inzwischen neue Perspektiven entwickelt, die die Stadtplaner zwingen, allumfassender als früher und für einen längeren Zeitraum voraussehend zu planen. Die Grundlagen hierzu sind eigentlich erst durch das inzwischen außer Kraft gesetzte Aufbaugesetz von 1952 bzw. durch das Bundesbaugesetz vom Juni 1960 gegeben worden. Dem früher intuitiven Planen eines einzelnen Stadtarchitekten steht heute die wissenschaftliche Teamplanung gegenüber. Wenn auch der Architekt in der Zukunft sicherlich der entscheidende Mann in der Führung dieser Gemeinschaft ist, so werden die Soziologen, die Verkehrsplaner, die Hygieniker und der Wirtschaftsfachmann keinesfalls eine minder wichtige Funktion zu erfüllen haben. Aus der Entwicklung ist zu ersehen, daß die Zukunft bereits begonnen hat. Für die Stadt Mülheim ist mit Hilfe eines Planungsinstituts sowie eines Verkehrsinstitutes ein Flächennutzungsplan entworfen worden, der die wirtschaftliche und bauliche Entwicklung für die nächsten 15 Jahre in großen Zügen vorausbestimmt. Die Stadtplaner sind sich schon heute darüber klar, daß es notwendig sein wird, in Abständen von etwa fünf Jahren diesen „vorbereitenden Bauleitplan“ erneut Untersuchungen zu unterziehen.

Es können sich innerhalb eines verhältnismäßig geringen Zeitraumes neue, das Stadtleben wesentlich beeinträchtigende Faktoren ergeben, die eine Korrektur oder Erneuerung notwendig machen. Aus diesem „Flächennutzungsplan“ entwickeln sich die „Bebauungspläne“, die über Art und Maß der baulichen Nutzung Festlegungen erhalten, die für jeden Bürger, sofern er bauen will, bindend sind. Diese

Pläne werden vor der Rechtswirksamkeit öffentlich ausgelegt. Jedermann ist berechtigt, hierin Einblick zu nehmen und Einwände zu erheben oder Vorschläge zur Verbesserung zu unterbreiten, über die der Rat der Stadt entscheidet. Dieses gesetzliche Verfahren ist für die Verwaltungen zwar neu und aufwendig, es sichert jedoch dem Bürger das Recht der Mitbestimmung. Es ist bekannt, daß sich die Bevölkerung der Stadt Mülheim an der Ruhr seit dem Jahre 1938 um etwa 50% auf heute 192 000 Einwohner vermehrt hat. Entgegen den augenblicklichen Abwanderungsverlusten in vielen Nachbarstädten hat die Bevölkerungszahl unserer Stadt im Jahre 1963 um 900 Einwohner zugenommen. Die Planungen der nächsten Zukunft werden auf ein weiteres Anwachsen der Bevölkerung auf 220 000 bis 230 000 Einwohner ausgelegt. Weitere Untersuchungen haben ergeben, daß darüber hinaus auch noch ein Anwachsen der Bevölkerungszahl in bezug auf die räumliche Belastung und Nutzung ohne weiteres zu vertreten ist.

Zum augenblicklichen Zeitpunkt wohnen auf der Fläche des Stadtgebietes rechts der Ruhr etwa zwei Drittel aller Einwohner. Das übrige Drittel verteilt sich auf das linke Ruhrufer der Stadt. Die flächenmäßige Größe beider Gebiete ist dagegen fast gleich. Daraus ist zu entnehmen, daß die Stadtteile Speldorf, Broich und insbesondere Saarn in der Zukunft stärker besiedelt werden können. Dieser Tatsache trägt auch die Planung Rechnung, das heißt jedoch nicht, daß auf dem rechten Ruhrufer nicht mehr gebaut werden soll! Es ist zu erwarten, daß Teilflächen der östlichen und südlichen Stadtbezirke auch auf dem rechten Ruhrufer für eine konzentrische Besiedlung nach und nach freigegeben werden. Die in Aussicht genommenen Flächen liegen verkehrsgünstig und in ruhiger, luftgünstiger, freier Lage.

Damit ist erstmalig in bezug auf die Ausweitung neuer Wohnbauflächen ein völlig neuer Planungsgedanke zum Zuge gekommen, der beinhaltet, daß die beste Lage auch für den allgemeinen Wohnungsbau gerade gut genug ist! Die Gebiete im Norden der Stadt, vor allem im Stadtteil Dümpten, sind in den letzten Jahren übermäßig stark besiedelt worden. Eine zusätzliche Bebauung ist deshalb vom hygienischen und städtebaulichen Standpunkt aus nicht zu vertreten. Einige zur Schwerindustrie in bezug auf die Luftverschmutzung und den Lärm ungünstig liegende, gemischte Wohngebiete müssen aufgelockert bzw. erneuert werden. Im Flächennutzungsplan ist weiter vorgesehen, etwa ähnlich beeinträchtigte Gebiete, die bisher der Bewohnung und der gewerblichen Nutzung dienen, in Zukunft nur noch gewerblich nutzen zu lassen. Die Vergrößerung der gewerblichen Gebiete reicht jedoch nicht aus, um die für das Klein- und Mittelgewerbe notwendigen Ansiedlungsbereiche zu schaffen. Deshalb sind in allen Stadtteilen Ansiedlungsbereiche an solchen Stellen ausgewiesen, in denen durch die Art der Betriebe eine Störung der Wohnbereiche nicht zu erwarten ist.

Im Hafengebiet gibt es noch Reserveflächen für Großbetriebe. Es dürfen jedoch nur noch solche Betriebe hier angesiedelt werden, die keine Verunreinigung des Grundwassers herbeiführen. Wünschenswert wäre es, in Verfolg der bisherigen Entwicklung Lebensmittelverarbeitungs- oder Vorratsbetriebe auszuwählen.



Eigentumswohnungen im Hochhaus „Prinzenhöhe“ Speldorf

Im Flächennutzungsplan sind alle wichtigen Verkehrswege enthalten, die für die Zukunft notwendig sind. Dies gilt insbesondere für die Hauptverkehrsstraßen und die überörtlichen Straßen. Aus den Plänen sind eine zweite innerstädtische Ruhrbrücke und eine große Zahl von neuen Radial- und Tangentialstraßen zu ersehen, die auf Grund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens unbedingt angelegt werden müssen. Für die fernere Zukunft sind eine weitere Ringstraße und hierbei auch zwei weitere Ruhrübergänge geplant, die den inneren Stadtbereich vom Durchgangsverkehr befreien sollen.

Nach dem Kriege sind in aufgebauten oder neu erstellten Städten die Kernbezirke oftmals nur als reine Verkaufs- und Handelszentren angelegt worden. Es hat sich aber ergeben, daß dies aus vielen Gründen falsch und unwirtschaftlich ist. Beim Neuaufbau der Stadt Mülheim ist dagegen ein anderes Prinzip verfolgt worden. Die Innenstadt weist bereits jetzt schon eine große Anzahl Wohnungen auf. Dies soll nach den Vorstellungen der Planer in Zukunft noch stärker der Fall sein, um dadurch auch außerhalb der offiziellen Geschäftszeiten das Stadtbild belebt zu erhalten. Auch entspricht dies den neueren Forderungen der BDA-Architektengemeinschaft Ruhrgebiet, die kürzlich hier unter dem Begriff „Gesellschaft durch Dichte“ erhebliches Aufsehen erregt hat. Die unmittelbar am Stadtkern angrenzenden Gebiete sollen weiter verdichtet werden, damit ein großer Teil der tätigen Bevölkerung, ohne private oder öffentliche Verkehrsmittel in Anspruch zu nehmen, seinen Arbeitsplatz zu Fuß erreichen kann.

Bei der zunehmenden Automation in den Fertigungsbetrieben ist damit zu rechnen, daß die Zahl der Beschäftigten

im Handel, im Bankgewerbe, im Versicherungswesen und in sonstigen Verwaltungsbereichen erheblich zunimmt.

Innerhalb des erweiterten Stadtgebietes gibt es hierzu in Mülheim ausgezeichnete Möglichkeiten. In den von der Sanierung betroffenen Gebieten, insbesondere nördlich der Rheinischen Bahn und östlich der Friedrich-Ebert-Straße, lassen sich am Kerngebiet der Innenstadt besonders günstig Stellplätze oder Parkhäuser anlegen, die es dem von außen kommenden Beschäftigten und dem Besucher der Innenstadt innerhalb weniger Gehminuten ermöglichen, sein Ziel zu erreichen. Diesen und allen übrigen Besuchern der Innenstadt werden in Zukunft größere Einkaufsstraßen und -plätze zur Verfügung stehen, die vom Verkehr oder zumindest vom Durchgangsverkehr völlig frei sind. Es ist zu hoffen, daß diese Erleichterung, die mit der Abriegelung kleinerer Einkaufsstraßen im Zentrum bereits begonnen hat, in diesem Jahr ihren Fortgang nimmt. Das Leben in der Innenstadt wird sich dadurch weiter steigern. Es ist damit zu rechnen, daß die wenigen Baulücken in Kürze geschlossen und die größeren Bauflächen, beispielsweise zwischen Leineweberstraße, Friedrich-Ebert-Straße und Delle sowie zwischen Eppinghofer Straße, Dickswall, Köhle und Hingberg, endgültig bebaut werden. Damit wäre die Kernbebauung, soweit sie nicht von der zu verändernden Kreuzung Eppinghofer Straße/Hingbergstraße berührt wird, abgeschlossen. Ob es in Kürze schon zu Fußgängertunneln oder -brücken kommen wird, ist nur eine Frage der Finanzierung. Auf die Dauer wird ohne solche Erleichterungen für den Fußgänger auch in Mülheim nicht auszukommen sein.

Der seit langem gehegte Wunsch, daß die Stadt an Stelle des völlig unzureichenden Bahnhofs „Mülheim-Ruhr-Stadt“ ein neues zentrales Empfangsgebäude am unteren Hingberg erhält, ist der Verwirklichung dadurch etwas näher gekommen, daß die Deutsche Bundesbahn den Planungen der Stadt endgültig zugestimmt hat. Der beabsichtigte viergleisige Ausbau der Bergisch-Märkischen Strecke zu einer

Schnellverkehrsstrecke mit kurzer Zugfolge und starrem Fahrplan wird hoffentlich dazu führen, daß sich der individuelle Nahverkehr mit Pkw einschränkt und die Stadtstraßen entlastet.

Auch die Bundespost, die mit ihren Einrichtungen ohne Erweiterungsmöglichkeit am Viktoriaplatz liegt, ist ebenfalls grundsätzlich früher oder später bereit, ihre Hauptpost in der Nähe des Bahnhofs neu aufzurichten. Dies hätte wiederum den Vorteil, daß nach Aufgabe eines Teiles des jetzigen Postgeländes im Gebiet der Sparkasse und Banken der Straßenraum erweitert werden kann, um hier neue Verkehrs- und Parkmöglichkeiten zu schaffen.

Obgleich die Stadt Mülheim unentwegt neue Schulen erstellt, wird es auch im Hinblick auf das 9. und 10. Schuljahr für die Zukunft notwendig sein, nicht nur noch brauchbare Schulen zu erweitern, sondern auch neue Schulen zu bauen. In diesem Jahr wird wiederum mit dem Bau von drei neuen Volksschulen sowie einer Realschule und einem Gymnasium begonnen. Mit der Fertigstellung der im Bau befindlichen Hauswirtschaftlichen und Gewerblichen Berufsschule an der Kämpchenstraße ist zu erwarten, daß auf diesem Sektor der Bedarf gedeckt ist.

Der Wohnungsbau wird jedoch vor allen anderen Baumaßnahmen trotz weißer und schwarzer Kreise in Mülheim den Vorrang vor allen Bauvorhaben haben. Er wird auch volumenmäßig alle anderen öffentlichen Hochbauten übertreffen. Die Zahl der fertiggestellten Wohnungen, obgleich diese im vergangenen Jahre noch 1500 Wohnungen betrug, ist seit 1960 von Jahr zu Jahr zurückgegangen. Das Wohnungselend ist sicherlich beseitigt; die Wohnungsnot jedoch noch nicht! Es gibt noch eine sehr große Anzahl von Familien, die in Kellern, Hinterhöfen und sonstigen nicht als Wohnung genehmigten Räumen wohnt. Den unbedingt notwendigen Freilegungen der Straßen fallen in jedem Jahr in Mülheim etwa 100 Wohnungen zum Opfer. Auch für diese muß Ersatz geschaffen werden. In den nächsten Jahren, sofern die gesetzliche Grundlage und die Finanzierung

*Auch das
Adreßbuch der Stadt Duisburg
erscheint 1965 neu im*

MAXIMILIAN-VERLAG, DETMOLD

Auskünfte und Vorbestellungen: 493 Detmold · Postfach 10

hierfür gegeben sind, wird mit der Sanierung von einzelnen Stadtgebieten begonnen. Voraussetzung ist jedoch, daß Ersatzwohnungen erstellt werden. Trotzdem ist zu hoffen, daß alle diese Aufgaben erfüllt werden können, obgleich die Zahl der im Hochbau handwerklich Tätigen leider von Jahr zu Jahr zurückgeht.

Daß in unserer Stadt auf dem Gebiete des Straßen- und Kanalbaues ebenso große Aufgaben zu erfüllen sind, dürfte jedem Bürger klar sein. Es muß aber auch anerkennend gesagt werden, daß noch zu keiner Zeit auf dem Gebiete des Stadtstraßenbaues soviel geleistet worden ist, wie gerade in den letzten Jahren. Ohne Übertreibung ist zu erwarten, daß die Zahl der Kraftfahrzeuge sich in den nächsten Jahren so steigert, daß die jetzigen Straßen nicht mehr ausreichen. Erweiterungen von Straßen allein nutzen nichts! Es müssen also neue Straßen und neue Verkehrswege angelegt werden. Jeder Fachmann weiß, daß ein Schritthalten mit dem Bedarf kaum möglich ist. Trotzdem muß alles versucht werden, hier größtmögliche Leistungen zu erreichen. Zu diesen Aufwendungen wird die Stadt allein niemals in der Lage sein. Deshalb müssen Bund und Land den dicht besiedelten Städten besondere finanzielle Unterstützung angedeihen lassen, die über das Maß des bisherigen weit hinausgeht.

Kürzlich war in einer Tagespresse wieder einmal die Rede von einer zusammengefaßten Ruhrgebietsgroßstadt zwi-

schen Duisburg und Hamm. Es gab auch schon einmal einen Namensvorschlag für die Zusammenlegung von Duisburg, Oberhausen und Mülheim an der Ruhr. Diese Träume sollten endgültig ausgeträumt sein! Es hat sich doch herausgestellt, daß die großen Zusammenlegungen in den Jahren 1928—1936 von an sich durchaus lebensfähigen Großstädten zu keiner glücklichen Lösung geführt haben. Großstädte von 100 000 und mehr Einwohnern haben im Ruhrgebiet immer ihre Existenzberechtigung. Städte solcher Größe lassen sich in jeder Hinsicht noch übersehen und verwalten. Der Bürger kennt noch jede Straße, der Ratsherr jedes gemeindliche Problem. Er kann deshalb seinem Bürger und seiner Gemeinde helfen, die richtigen Beschlüsse zu fassen. Bei Gemeinden über 200 000 Einwohnern ist dies schon schwierig; bei Mammutstädten sogar unmöglich.

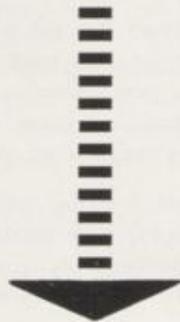
Zusammengefaßt läßt sich also sagen, daß es auch in der Zukunft möglich sein wird, im Ruhrgebiet zu leben und zu arbeiten, ganz besonders dann, wenn man das Glück hat, in Mülheim zu wohnen. Der Begriff der „grünen Stadt am Fluß“ ist nicht nur ein Werbeslogan.

Es ist unsere Aufgabe, mit dafür zu sorgen, die guten Lebensbedingungen zu erhalten und die Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten zu erweitern. Hierzu werden alle aufgefordert, die daran interessiert und dazu berufen sind.



JAKOB ARENS

Baugeschäft GmbH



Mülheim-Ruhr

Klöttschen 19/21, Ruf 4 05 60

Hochbau

Tiefbau

Beton- und
Stahlbetonbau

Putz- und

Stuckarbeiten



Neubau
der
Evgl. Christuskirche
in
Mülheim (Ruhr)
Saarn

Bauunternehmung

Hoffmann & Steffens

Hoch-, Tief- und Stahlbetonbau

Mülheim (Ruhr) · Prinzeß-Luise-Straße 77-79 · Ruf 5 33 76