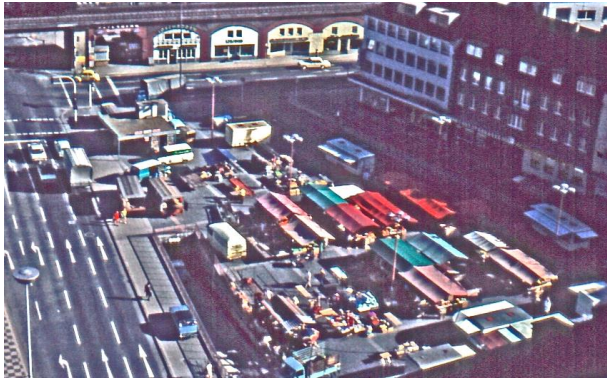


Liebe Netzwerkerinnen und Netzwerker!



Diese **achte und letzte Folge** der Mülheimer Stadtgeschichte soll die Zeit von etwa 2000 bis heute beleuchten. Dabei ist auch mit Rückblicken zu rechnen. Die Darstellung dieser Zeit kann zwangsläufig – mehr als die anderen Folgen – die subjektive Wahrnehmung des Schreibers wiedergeben.

Die geschätzte Leserin / der geschätzte Leser mag den einen oder anderen Gesichtspunkt anders bewerten. Das ist nur natürlich und fordert gegenseitigen Respekt.

Die Mülheimer Innenstadt ohne Perspektive

Es hat für mich den **Anschein, als solle die Innenstadt attraktiv sein sowohl für das Wohnen, das Einkaufen, den Dienstleistungssektor, den Verkehr und die Freizeit.** Die nach dem Krieg geplante vierspurige Leineweberstraße mit besonderem Gleiskörper für die Straßenbahn war für den Durchgangsverkehr angelegt und sollte damit die Schlossstraße ersetzen, die Fußgängerzone wurde. Gleichzeitig soll die Leineweber eine Geschäftsstraße sein.

Es zeigte sich bald, dass dieses stark genutzte **West-Ost-Verkehrsband** eine Barriere bildet zwischen der Altstadt und dem Geschäftszentrum. Inzwischen ist die Straße eine baumbestandene Einbahnstraße mit Tempobegrenzung auf 20 km/h. Die **Wohnfunktion** beschränkt sich vorwiegend auf die Bereitstellung von mehr oder weniger schlichtem Wohnraum aus den 1930er bis 1960er Jahren. Durch Schließung des Kaufhofs als letztem Warenhaus von ursprünglich vier Kaufhäusern (Neckermann, Hertie, Woolworth) erlitt die **Versorgungsfunktion** einen herben Einschnitt. Mülheim war bis vor 20 Jahren bekannt für seine exklusiven Fachgeschäfte. Davon sind nur noch ganz wenige erhalten. Das **Einkaufszentrum „forum“** zwischen Hauptbahnhof und Eppinghofer Straße als Gegenentwurf zu den Warenhäusern und Einzelhandelsgeschäften weist inzwischen **Leerstände** auf. Auch die Leerstände auf der Schloss- und der Leineweberstraße sind inzwischen eine feste Größe. Der einstmals gutbesockte und -besuchte **Wochenmarkt** auf dem immer noch so benannten Markt am Rathaus existiert nur noch mit wenigen Ständen auf der oberen Schlossstraße. Jeder Markt in den Stadtteilen der Nachbarstädte Essen, Oberhausen und Duisburg hat mehr zu bieten – selbst der im Saarner Dorf.





Viele Mülheimer beklagen seit Jahrzehnten auch die **Nord-Süd-Verkehrsführung** in der Innenstadt. Der größte Kritikpunkt ist dabei der Wegfall der Ruhrstraße zwischen der ehemaligen Eisenbahnbrücke und dem ehemaligen Stadtbad. Sinn und Zweck der Neuplanung war es, die Stadt näher

her an den Fluss heranzuführen. Die Planer mögen dabei das Beispiel der Düsseldorfer Altstadt im Kopf gehabt haben. Nur wurde dort der Durchgangsverkehr in einen Tunnel verlegt, statt ihn weiträumig um die Innenstadt herumzuführen. Viele Mülheimer kritisieren die mit der Anlage der Ruhrpromenade mit ihrer Wohnbebauung verbundene Beseitigung der Ruhranlagen. An die Stelle eines Parks, der Rathaus-Erweiterung und der Stadtbücherei ist zwischen der Neubebauung und dem Ruhrufer ein **Pflasterband angelegt worden, das mehrere Funktionen gleichzeitig erfüllen soll: Flaniermeile, Gastronomiefläche und Radweg.**

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) – ein schwieriges Thema in Mülheim

Mülheim an der Ruhr ist bundesweit bekannt geworden als Stadt, in der immer noch Straßenbahnstrecken aufgegeben werden sollen und in der Neuplanungen seit Jahrzehnten blockiert werden. **Damit wendet sich Mülheim gegen den weltweiten Trend neue Straßenbahnstrecken einzurichten.** Nach Wikipedia begann die **Wiederbelebung des Systems Straßenbahn in den USA, Kanada und Frankreich bereits in den 1980er Jahren.** In Frankreich stieg die Zahl der Städte mit Straßenbahn von dreien Anfang der 1970er Jahre bis 27 heute. **Eine solche Entwicklung ist am Ruhrgebiet und an Mülheim vorbeigelaufen.** Stattdessen wurde die Anbindung des Flughafens widerrechtlich gekappt, obwohl dort Wohnungsbau und Gewerbe geplant wird. Die Stilllegung der Strecke nach Saarn wurde vollzogen, obwohl damals schon auf der Saarner Kuppe großflächiger Wohnungsbau geplant war. Zudem wurde Geld in aufwändige **Tunnelprojekte gesteckt; Folgekosten** für Reinigung, Beleuchtung und Reparaturen der Rolltreppen belasten Jahr für Jahr den städtischen Haushalt.

In Deutschland gibt es eine Reihe von Städten, in denen neue Betriebe in der Vorbereitung und neue Strecken entstanden sind bzw. geplant sind. Das ist in über 20 von ca. 60 Städten einschließlich Essen, Bochum und Dortmund der Fall. Zwei neue Linien überwinden Ländergrenzen – von Basel (CH) nach Weil am Rhein und von Straßburg (F) nach Kehl.

Das Ruhrgebiet mit 5 Millionen Einwohnern ist vergleichbar mit der Rhein-Neckar-Region mit 6,7 Millionen Einwohnern in 15 Landkreisen und 11 Städten. Der dort ansässige Rhein-Main-Verkehrsverbund RMV besteht aus einem einzigen Nahverkehrsunternehmen. Im Gegensatz zum RMV fehlt im Ruhrgebiet eine städteübergreifende Nahverkehrsplanung, die durch die Existenz von 9 Verkehrsbetrieben – allein im Ruhrgebiet – mit ihren eigenen Strukturen und personellen Verquickungen verhindert wird. Stefan Laurin, ein profilierter Kenner des Ruhrgebiets, zitiert in seiner Analyse (Versammelt – Das Ruhrgebiet ist am Ende, Bottrop 2019) aus dem „Regionalen Mobili-

tätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr“: **„Für eine effektive und erfolgreiche Mobilitätsentwicklung ... bedarf es einer regionalen Kooperation mit gemeinsamen Planungsstrukturen informeller oder formaler Art, die in den zu entwickelnden Handlungsansätzen zu berücksichtigen sind.“**

„Niemand hatte ... jemals ein Interesse an einem starken Ruhrgebiet“ (Stefan Laurin)

Hier wird also angemahnt, wozu die Lokal- und die Regionalpolitik schon im ersten Drittel des vorigen Jahrhunderts nicht bereit waren. Auch die **Ministerpräsidenten Rau (1978-1998) und Wolfgang Clement (1998-2002) von der SPD waren zusammen mit den SPD-geführten Ruhrgebietsstädten keine Anhänger eines starken Ruhrgebiets**. Unter ihnen wurden die Kompetenzen des Siedlungsverbands Ruhrkohlenbezirk stark eingeschränkt.

„Umbauen ist klüger, als neue Flächen zu versiegeln“ (Timm Sassen, Chef des Immobilienentwicklers Greyfield – Interview in der NRZ vom 18. Juli 2020)

„Deutschland ist fertig bebaut“ bedeutet, dass keine neuen Flächen „auf der grünen Wiese“ für die Ansiedlung von Gewerbe versiegelt werden dürfen. Stattdessen gebe es genug Möglichkeiten, brachliegende Industriestandorte – sogenannte Bestandsflächen – zu reaktivieren. Der Kampf gegen den Klimawandel und die tägliche Versiegelung freier Flächen von derzeit 56 Hektar pro Tag schließen sich aus.

In Mülheim wird eine sinnvolle Flächenpolitik bis nach der Kommunalwahl herausgezögert – wenn man sie überhaupt will. Auf jeden Fall dürfte eine Umwandlung von Industriebrache in Flächen für Wohnbebauung (z.B. Lindgens und Tengemann) kein Beitrag sein, mit der Ressource Boden verantwortungsbewusst umzugehen. Gegen die Versiegelung von noch mehr Grünflächen für Gewerbe haben sich inzwischen eine ganze Reihe von Bürgerinitiativen in Stellung gebracht.

Es gibt auch Lichtblicke

Nachdem der große Bombenangriff auf Mülheim die Innenstadt vernichtet hatte, blieb die Altstadt auf dem Kirtchenhügel, dem historischen Siedlungskern – lange ein Stiefkind des Wiederaufbaus. Ein großer Teil der entstandenen Freifläche wurde mit kirchlichen Zweckbauten im Stil der Fünfzigerjahre bebaut. Hinzu kam, dass der Kirchenhügel durch den Bau der Leineweberstraße von der „City“ separiert wurde. Das „Dornröschen“ wurde erst 2016 wachgeküsst, als das **Petrikirchenhaus** nach fünfjähriger Planungs- und Bauphase eingeweiht wurde. Bei der Planung dieses Gemeindehauses orientierte sich der Architekt an die Grundrisse und Proportionen der Vorkriegsbauten. Sie stellten ein hervorragendes Ensemble einer bergischen Kirchenumbauung dar, so wie wir sie heute noch in Hattingen vorfinden. Endlich steht auch das **Tersteegendenkmal** an einem würdigen Platz und der an Kortum erinnernde **Jobs-Brunnen**.

Diese Planungen stammen nicht aus dem Rathaus, sondern sind der Initiative der Kirchengemeinde und der heimatkundlichen Vereine zu danken. Der **Adventsmarkt** fügt sich an dieser Stelle als private Initiative nahtlos ein. Nur das Baudenkmal **Tersteeggenhaus** wartet noch auf seine Rettung und Wiedererweckung.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Günter