Schön war es nirgends und nie

Erst wenn die letzte Zeche geschlossen ist, werdet ihr merken, dass es das Ruhrgebiet als Ganzes nie wirklich gab. Meine Kindheitserinnerungen.

Von Ulrich Herbert

Zeche Lothringen Bochum-Gerthe, der Fotograf Josef Stoffels neben seinem Borgward Isabella, um 1958 © Fotoarchiv Ruhr Museum

Nicht einmal der Name stimmt. Die Ruhr fließt gar nicht durch das „Ruhrgebiet“, sondern bildet seine südliche Grenze. Eigentlich müsste es „Emschergebiet“ heißen, denn die Emscher fließt mitten hindurch. Aber die Emscher ist eine Art Abwasserfluss, der den Dreck der Region nach Westen leitet, und insofern als Namensgeberin wenig brauchbar.

Ich bin 1951 geboren und habe meine Kindheit und Jugend überwiegend im Ruhrgebiet verbracht. Nein, nicht im Ruhrgebiet, sondern in Mülheim an der Ruhr, der Begriff „Ruhrgebiet“ war wenig gebräuchlich und eher pejorativ. Man kam aus Essen, Duisburg oder Oberhausen, oft noch eher: aus Borbeck, Meiderich oder Sterkrade. Der offizielle Begriff in der Schule lautete „Rheinisch-Westfälisches Industriegebiet“, und im Diercke-Weltatlas reichte es von Hamm bis südlich von Köln. In Duisburg stand bis in siebziger Jahre hinein in der Stadtmitte ein großes Richtungsschild, das nach Westen zeigte mit der Aufschrift „Niederlande“ und nach Osten mit der Aufschrift „Ruhrgebiet“. Ruhrgebiet, das war woanders, tief im Osten, jedenfalls nicht in Duisburg.

In Mülheim wurde vom Heimatverein die örtliche Mundart gepflegt, aber nicht etwa das Ruhrdeutsch, wie es heute gesprochen und kultiviert wird, sondern „Mölmsch Platt“, ein niederrheinischer Dialekt aus vorindustrieller Zeit. Für das Ruhrdeutsche hatte man weder Sinn noch Begriff, es galt nicht einmal als Dialekt, sondern als belächelte Sprache der Ungebildeten, und man wurde im Unterricht vom Lehrer korrigiert, wenn man „dat“ oder „wat“ sagte.

So gab es in meiner Erinnerung auch so etwas wie ein „Ruhrgebietsgefühl“ in den sechziger Jahren nicht, wir identifizierten uns nicht mit dem „Revier“, und hinzu kam, dass ich es, wie alle meine Schulkameraden, auch gar nicht kannte. Bis zum Abitur war ich weder in Dortmund oder in Bochum noch in Gelsenkirchen oder Hagen jemals gewesen, der Radius beschränkte sich auf Mülheim, vielleicht auf den Duisburger Zoo, und nach Essen fuhr man einmal im Jahr mit Mutter zum Einkaufen.

Nicht einmal der Fußball vermittelte eine solche spezifische Zugehörigkeit zum Ruhrgebiet. Von meinem Elternhaus bis zum Stadion von Rot-Weiss Essen waren es mit der Straßenbahn unerreichbare zwei Stunden, zu schweigen von VfL Bochum, Schalke 04 oder gar Borussia Dortmund. So war auch das Interesse an diesen Vereinen, zu schweigen von Identifikation, nicht größer als das an Fortuna Düsseldorf oder 1860 München. Der Fußball besaß auch bei weitem nicht diese enorme, tatsächlich oder vermeintlich identitätsstiftende Kraft wie heute, seine Strahlkraft war ungleich geringer, trotz aller Bemühungen von Vorkämpfern wie Heinz-Josef Justen, dem legendären Sportchef der WAZ.

Und schließlich wurde auch die Industrielandschaft, die einen umgab, nicht als etwas Besonderes oder gar Erhebendes wahrgenommen, mit dem man sich in irgendeiner Form verbunden fühlte. Vom Balkon meines Elternhauses konnte man bis nach Hamborn sehen, wo bei Thyssen nachts der Feuerschein der Abstiche leuchtete. Aber das waren eben die Fabriken, die es überall gab, und obwohl mein Vater bei der Ruhrkohle AG tätig war, wurden die Industrieanlagen und Zechengelände bei uns keineswegs als irgendwie bemerkenswert empfunden, sondern eher so, wie wir heute Autobahnen oder Bürogebäude wahrnehmen: groß, unansehnlich, irgendwie nützlich, aber übersehbar. Noch dazu ist meine Erinnerung an die sechziger Jahre nicht mit Kohle oder Industriegas verbunden, sondern mit – Schokolade. Das lag an der nahe gelegenen Wissoll-Schokoladenfabrik, die uns bei Westwind mit ihrer Abluft einhüllte.

Meine Kenntnisse der Topographie des Ruhrgebiets wurden dann Anfang der siebziger Jahre drastisch erweitert, weil ich mich in den Semesterferien als Lkw-Fahrer bei der Firma Eilfracht verdingte und insgesamt etwa anderthalb Jahre lang mit einem 7,5-Tonner im regionalen Schnellverkehr Industriewaren durch die Gegend kutschierte: Bleche von Südstahl in Hagen zum Duisburger Hafen, Kunststoffe von Leverkusen zu Küppersbusch in Gelsenkirchen, Wasserleitungsrohre auf die Zeche Zollverein in Essen, den lautesten Ort, an dem ich je gewesen war. Aber erneut: Ein Gefühl für die spezifische Region Ruhrgebiet stellte sich selbst da nicht ein. Ob ich in Dortmund-Hörde war oder in Dormagen oder bei der Degussa in Wesseling (dem verseuchtesten Ort, an dem ich je war), spielte keine Rolle. Schön war es nirgends, aber das erwartete auch keiner.

Niemand, wirklich niemand, den ich kannte, wäre zu dieser Zeit auf die Idee gekommen, ein Fabrikgebäude, eine Zeche, ein Walzwerk oder etwa die riesigen Lagerhalden mit Röhren bei Mannesmann als etwas Erinnerungswürdiges zu betrachten. Als staunenswert galt eine Zeitlang das Autobahnkreuz Kaiserberg, ein kühn verschlungenes Ineinander von Auffahrten, Brücken und Beschleunigungsspuren, ein Symbol des Fortschritts. Das wurde stolz gezeigt, wenn mal Besuch kam. Der einzige mir damals bekannte als geschichtlich bedeutend bezeichnete Ort war das Essener Münster mit seinem Goldschatz, obwohl sich mir die Ästhetik der Goldenen Madonna partout nicht mitteilen wollte. Aber das Ruhrgebiet? Es bestand aus grauer Gegenwart und nicht aus Geschichte.

Zehn Jahre später, ich war nach dem Studium ins Ruhrgebiet zurückgekehrt, war alles anders. Ein vierzigjähriger Schwabe in Essen hatte mittlerweile das Ruhrgebiet entdeckt beziehungsweise dessen Geschichte. Sein Blick von außen machte das Normale, Langweilige, Graue, ausschließlich Gegenwärtige zum Gegenstand historischer Betrachtung. Die öde Gegend um die Zeche Wolfsbank in Essen Borbeck, die ein Bürgermeister einst vergebens durch eine Kaiserallee mit italienischen Villen und vierfachen Baumreihen zur „Prunkstraße“ hatte erheben wollen, wurde plötzlich zu einem Symbol für den gescheiterten Versuch, in den nicht zur Stadtreife zugelassenen industriellen Riesendörfern des Ruhrgebiets so etwas wie aristokratische Urbanität zu entwickeln. Die Aktienstraße in Mülheim, ein schiefer, von Mietshäusern, Tankstellen und Parkplätzen gesäumter Verbindungsweg von Dümpten in die Innenstadt, wurde in dieser Perspektive zu einem der Urpfade des Industrialismus, die Verbindung der im sechzehnten Jahrhundert gegründeten Zeche Sellerbeck mit der Friedrich-Wilhelm-Hütte, wo 1849 die Produktion von Roheisen mit Koks begonnen hatte. Das Krupp-Gelände in Essen, das gerade nach und nach abgebaut wurde und mitten in der Stadt eine riesige Fläche aus verfallenden Fabrikhallen und Brachen in Anspruch nahm, wurde in seiner und dann auch in meiner Perspektive zum Gegenstand staunender Entdeckung einstiger Größe. Die Zeche Zollverein, die ich ja noch als höllenlaute Drecksmaschine in Erinnerung hatte, wurde nun zur Kathedrale der Industriemoderne und musste plötzlich „gerettet“ werden, als wäre sie eine romanische Kapelle oder eine bedrohte, seltene Tierart.

Und, ganz besonders erstaunlich, das „Haus Industrieform“ in Essen, eines der wenigen eindrucksvollen Gebäude der Stadt, wurde nun wieder als „Alte Synagoge“ erkannt, und damit dämmerte es so langsam, was es bedeutete, dass die im November 1938 von SA und Feuerwehr in Brand gesteckte größte Synagoge nördlich der Alpen jahrzehntelang unter dem Namen „Haus Industrieform“ als Ausstellungshalle für gelungenes Industriedesign genutzt worden war.

Mit den Augen Lutz Niethammers gesehen, verwandelte sich die aus Normalität und Langeweile bestehende Städteagglomeration also in einen historischen Ort, den man bei entsprechenden Kenntnissen lesen und entziffern konnte und dessen historische Bedeutung so Stück für Stück freigelegt wurde: So verwandelte sich die Gegend, in der man wohnte, nun zunehmend in „das Ruhrgebiet“, eine offenbar zusammengehörige Region, das Zentrum des montanindustriellen Zeitalters mit einer großen, neu zu entdeckenden, genauer: noch zu schaffenden Geschichte.

Was war in den Jahren, in denen ich nicht hier gewesen war, geschehen? Um die Genese dieses Wandels zu verstehen, muss man etwas weiter zurückgehen. Den Höhepunkt seiner politischen und wirtschaftlichen Bedeutung erreichte das Ruhrgebiet, auch hier in seiner erweiterten Topographie als rheinisch-westfälisches Industriegebiet verstanden, wohl in den vierziger Jahren: als Herz der deutschen Schwerindustrie, als Zentrum der Rüstungsindustrie des NS-Staats, ja, Europas, das entsprechend zum zentralen Ziel der alliierten Luftangriffe wurde. Die Zahl der in der Industrie dieser Region Beschäftigten, überwiegend Arbeiter, lag, je nach topographischer Definition, zwischen 2,5 und 4 Millionen. Der Anteil des Ruhrgebiets, jetzt im engeren Sinne, an der industriellen Wertschöpfung Deutschlands lag 1942 bei fast einem Viertel. So wurde die Frage der Deutschland aufzuerlegenden Reparationen nach dem Krieg zum Hauptstreitpunkt unter den Alliierten und konzentrierte sich bald auf das Ruhrgebiet, das zuvor in einigen Nachkriegsplänen der Alliierten deindustrialisiert, in anderen in einen separaten Weststaat unter internationaler Kontrolle integriert werden sollte. Wer das Ruhrgebiet hatte, hatte Deutschland, so war die verbreitete Überzeugung, und nach 1946 setzten die Westalliierten alles daran, zu verhindern, dass das Ruhrgebiet zu einem Teil der der Sowjetunion zur Verfügung stehenden Reparationsmasse wurde. Im Gegenzug waren Großbritannien und die Vereinigten Staaten dann sogar bereit, die Westverschiebung Polens zu akzeptieren, wenn die UdSSR nur aus Westdeutschland und von dem Zugriff auf das Ruhrgebiet ferngehalten werden konnte.

Schließlich konnte auch die französische Zustimmung zur Gründung der Bundesrepublik nur erreicht werden, indem das Ruhrgebiet unter alliierte Kontrolle gestellt wurde, und bei der Gründung der Montanunion und sogar der EWG waren die Furcht der Franzosen vor den Deutschen und das Bestreben nach Kontrolle des deutschen Industriepotentials als Leitmotive spürbar.

So kann es nicht überraschen, dass das Selbstbewusstsein des tonangebenden großindustriellen Elitekartells des Ruhrgebiets nach den unmittelbaren Nachkriegsjahren rasch wiederhergestellt und nahezu ungebrochen war – trotz der Kriegsverbrecherprozesse gegen Krupp, Flick und andere und trotz der halbherzigen Entflechtungsversuche der Alliierten. Durch die (zunächst von den Alliierten durchgesetzte) Mitbestimmung im Montanbereich wurden nun aber auch die Gewerkschaften in dieses Kartell integriert, das hinfort dafür sorgte, dass die Arbeiter sozial abgesichert und die großindustriellen Strukturen des Reviers nicht angetastet wurden.

Mit der beginnenden Bergbaukrise seit etwa 1959 aber begann der Abstieg der Montanindustrie, der in den siebziger Jahren seinen Höhe- beziehungsweise Tiefpunkt erreichte. Das kann man am Beispiel Dortmunds knapp skizzieren: Dortmund war Mitte der sechziger Jahre mit mehr als 650 000 Einwohnern die siebtgrößte Stadt der Bundesrepublik. 1958 arbeiteten hier von den rund 275 000 Beschäftigte 170 000 im produzierenden Gewerbe. Von ihnen waren 120 000 in der Montanindustrie beschäftigt, vor allem in den zahlreichen Kohlebergwerken sowie den Eisen- und Stahlunternehmen wie Hoesch, Phoenix oder Dortmunder Union. In den fünfzehn Kohlezechen der Stadt waren 1961 noch mehr als 50 000 Menschen beschäftigt, 1973 nur noch 18 000, 1987 stellte die letzte Zeche ihren Betrieb ein. Seit den frühen siebziger Jahren gerieten dann auch die Eisen- und Stahlunternehmen in die Krise und wurden sukzessive geschlossen, schließlich sogar die meisten Standorte der die Stadt dominierenden Hoesch AG. Dort wurde die Zahl der Beschäftigten von mehr als 30 000 (1970) auf 13 000 (1987) reduziert. Schließlich wurde 2001 die Stahlproduktion in Dortmund ganz eingestellt. Die zuvor mit viel Aufwand modernisierten Anlagen wurden an eine chinesische Firma verkauft, das komplette Werk demontiert und in Schanghai wieder aufgebaut.

So erreichte der Anteil der Arbeitslosen in den frühen achtziger Jahren hier fast zwanzig Prozent; in den nördlichen Arbeiterbezirken fast das Doppelte. Die Steuereinnahmen brachen ein, die Bevölkerungszahl sank um nahezu 100 000. Große Flächen in der Innenstadt sowie in den nördlichen Bezirken der Stadt wurden zu Industriebrachen, auf denen nur in einigen Fällen neue Gewerbebetriebe angesiedelt werden konnten. Die Mehrzahl der neuen Arbeitsplätze entstand bei Banken und Versicherungen sowie im Umfeld der 1968 gegründeten Universität. Der Anteil der Beschäftigten im produzierenden Bereich sank bis 1995 auf weniger als zwanzig Prozent.

In dieser Krise des Ruhrgebiets festigte sich das Elitenkartell von Wirtschaft, Gewerkschaften und regionaler Politik, die seit den mittleren sechziger Jahren überwiegend von der Sozialdemokratie dominiert war. Montanwirtschaft, IG Bergbau und IG Metall sowie die SPD sahen den Niedergang der Montanindustrie über mehr als zwanzig Jahre hinweg als vorübergehende Krise an, als Konjunkturschwankung, nicht als Strukturbruch. Dementsprechend setzten sie alles daran, die Montanindustrie im Revier zu erhalten und wieder konkurrenzfähig zu machen. Versuchen, andere Industrien im Ruhrgebiet anzusiedeln, wurde lange Zeit Widerstand entgegengesetzt, mit dem Hinweis auf den notwendigen Platzbedarf für die bald wieder zu erwartenden montanindustriellen Ausweitungen und auf die dazu notwendigen Arbeitermassen.

In welchem Maße hier der Niedergang der Montanindustrie ignoriert wurde und wie ausgeprägt die Modernitätseuphorie der siebziger Jahre war, zeigt wiederum ein Beispiel aus Dortmund: In den späten sechziger Jahren hatte die Stadt beschlossen, angesichts der anhaltenden Stahlkonjunktur an jedes der sieben Werkstore der Hoesch AG einen eigenen Autobahnanschluss zu legen. Obwohl Hoesch nun immer weiter zu schrumpfen begann, wurde das Projekt mit erheblichem finanziellen Aufwand immer weiter vorangetrieben. Der Bau dieser Autobahnanschlüsse war schließlich im Jahre 2001 fertiggestellt – die Firma Hoesch jedoch gab es zu diesem Zeitpunkt in Dortmund schon nicht mehr.

Als der industrielle Strukturbruch spätestens Anfang der achtziger Jahre unübersehbar wurde, war es das feste Bestreben des Ruhrgebietskartells, diesen Bruch nicht abrupt, sondern so langsam und sozialverträglich wie möglich zu gestalten. Mit seiner geballten politischen Macht gelang es ihm, gewaltige und langfristige Subventionsprogramme in bis dahin unbekannten Größenordnungen durchzusetzen. Nach der Gründung der Ruhrkohle AG lagen diese Subventionen allein für den Bergbau bei 1,9 Milliarden Euro pro Jahr und erreichten 1989 mit 7,5 Milliarden Euro ihren Höhepunkt. Franz Brüggemeier hat in seinem formidablen Buch „Grubengold“ vorgerechnet, dass zu diesem Zeitpunkt, als es noch knapp 139 000 Bergleute gab, auf jeden Bergmann fast 54 000 Euro Subventionen jährlich entfielen – deutlich mehr als der Jahreslohn eines Bergmanns.

Diese Subventionen sorgten dafür, dass das Ruhrgebiet zunächst weniger stark verarmte als andere Industrieregionen, etwa in Großbritannien oder in Amerika. Andererseits nahm der Druck auf Wirtschaft und Politik, sich für die Ansiedlung oder den Anbau neuer Unternehmen und die Schaffung neuer Arbeitsplätze einzusetzen, dadurch aber ab – mit der Folge, dass der Strukturwandel verzögert, zum Teil gar verhindert wurde. Er schien ja gar nicht nötig zu sein, es ging ja auch so.

Auf diese Weise wurde auch die patriarchalische Grundstruktur der Arbeitsverhältnisse im Ruhrgebiet von den Industrieeliten auf Gewerkschaften und Politik übertragen, die den Arbeitnehmern weiterhin „die Illusion der übermächtigen, beschützenden Hand vermittelte,“ wie Jörg Bogumil und andere in ihrer Zwischenbilanz des Ruhrgebiets 2012 formuliert haben. „Gut dotierte Sozialpläne ersetzten die Arbeitsplätze“, was persönliche Eigeninitiative, Mobilität und Flexibilität verhinderte und die ruhrgebietstypische „Atmosphäre steter Betreutheit“ verfestigte.

In der Konsequenz hat dies zur starken sozialen Segregation geführt, zur Überalterung des Ruhrgebiets, zu überproportional hohen Arbeitslosenzahlen – und dazu, dass in Gladbeck oder Herten zwei Drittel der Jugendlichen unter achtzehn Jahren in Armut oder prekären Lebenslagen aufwachsen und in den dortigen Grundschulen siebzig, achtzig oder sogar hundert Prozent der Kinder einen sogenannten Migrationshintergrund haben.

In dieser Phase der späten siebziger und frühen achtziger Jahre, also exakt zu dem Zeitpunkt, als sich die Erkenntnis verbreitete, dass man es mit einem Strukturbruch der Montanindustrie zu tun hatte und nicht mit einer Konjunkturflaute, setzte die Historisierung des Ruhrgebiets ein, begannen die Bemühungen Karl Gansers um die Erhaltung der Essener Zeche Zollverein, des Oberhausener Gasometers und des Stahlwerks in Duisburg-Meiderich, schrieb Klaus Tenfelde seine Sozialgeschichte der Bergarbeiterschaft an der Ruhr im neunzehnten Jahrhundert, begründete Lutz Niethammer die Forschergruppe LUSIR, die die „Lebensgeschichte und Sozialkultur im Ruhrgebiet, 1930 bis 1960“ auf der Basis von Oral-History-Interviews untersuchte.

Das Ruhrgebiet wurde historisch interessant, als es unterging. In gewisser Weise wurde es als „Ruhrgebiet“ erst jetzt konstituiert, und aus den ersten Anfängen wurde bald eine regelrechte Geschichtsbewegung. Die hier einsetzenden Wandlungsprozesse bei der Wahrnehmung und Interpretation der Zeugnisse des Industrialismus lassen sich anhand der Auseinandersetzungen um die Arbeitersiedlung Eisenheim in Oberhausen besonders anschaulich zeigen. Diese war in der Mitte des neunzehnten Jahrhunderts für die Arbeiter der nahe gelegenen Gutehoffnungshütte (GHH) erbaut und dann bis zur Jahrhundertwende sukzessive erweitert worden. Wie viele (nicht alle) Arbeitersiedlungen im Ruhrgebiet galt sie als Armeleuteviertel. Die Bewohner waren in der Regel von nur einem Arbeitgeber abhängig, der zugleich ihr Vermieter war. Die Wohnungen waren eng, oft besaßen sie weder Küche noch Bad, und lange noch floss das Spülwasser direkt in die Gosse vor dem Haus. Solche Zustände sowie das Stigma, in der „Kolonie“ leben zu müssen, führten dazu, dass diese Siedlungen auch von den Einwohnern spätestens seit den späten fünfziger Jahren als unmodern, ja, anachronistisch angesehen wurden. Deshalb waren in Eisenheim wie andernorts viele alte Siedlungshäuser schon in der Nachkriegszeit abgerissen worden. In den späten sechziger Jahren sollte die Siedlung komplett niedergelegt und durch modernere Wohnblocks mit Küche und Bad ersetzt werden, durchaus zur Zufriedenheit der Bewohner. „Hier wird die älteste ‚Kolonie‘ der GHH mit einem Schlage verzaubert. Man wird das alte Eisenheim sozusagen nicht wiedererkennen, wenn alles fertig ist“, schrieb die Lokalpresse 1970 begeistert.

Seit Mitte der siebziger Jahre regte sich dagegen jedoch erster Widerstand, bezeichnenderweise zunächst ausgehend von einer Studiengruppe der Universität Bielefeld, welche die Siedlung vor ihrem Abriss ursprünglich nur hatte dokumentieren wollen. Gegen die Argumente, die für den Abbruch der schlecht beleumundeten Viertel sprachen, wurden nun der enge soziale Zusammenhalt der Bewohner und ihre tiefe Verwurzelung in dem Viertel hervorgehoben. Was zuvor als Belastung und Nachteil empfunden worden war, etwa das enge Aufeinanderleben und die wechselseitige Kontrolle, wurde nun als Ausdruck der gewachsenen sozialen Beziehungen gewertet. Eine Bürgerinitiative bildete sich und setzte sich für den Erhalt der Siedlung ein. Eisenheim wurde dadurch bundesweit bekannt und schließlich als eine der ersten Arbeitersiedlungen unter Denkmalschutz gestellt.

Mit der Hochschätzung der Bauten des Industriezeitalters einher ging ein kennzeichnender Wandel in der Wahrnehmung des Arbeiterlebens. Was lange Zeit und vor allem bei den Bewohnern selbst als ärmlich und antiquiert gegolten hatte, wurde nun vermehrt als Ausdruck proletarischen Gemeinsinns und als erhaltenswert empfunden. Die Arbeiterschaft, von der Linken jahrzehntelang vor allem als revolutionäres Subjekt zukünftiger Veränderung wahrgenommen, wurde nun zum Objekt der Vergeschichtlichung. Arbeiterwohnungen, Arbeiterkneipen, die Arbeitsbedingungen im Werk oder unter Tage, kurz: der Alltag der Industriearbeiter und ihrer Familien standen jetzt im Mittelpunkt zunehmenden Interesses.

Damit verband sich auch ein verändertes Verständnis der Geschichtsschreibung. Nicht über, sondern mit den Arbeitern und ihren Familien sollte deren Geschichte geschrieben werden, als Prozess der gemeinsamen Erinnerung, aber auch der Stärkung des Selbstbewusstseins und des Stolzes auf die „eigene Geschichte“. Dagegen wurde aber auch Kritik laut, die sich vor allem darauf richtete, dass in diesem historisierenden Blick auf das kurz zuvor noch Vertraute und Gewöhnliche ein romantisierendes, idyllisches Bild von der industriellen Vergangenheit gezeichnet werde, und traf damit zweifellos einen richtigen Punkt. Denn der Trend zur Arbeitergeschichte war früh mit der Wiederentdeckung des Begriffs der „Heimat“ verbunden, die nun nicht mehr in den Kategorien von Bauer und Scholle oder der verlorenen Ostgebiete verstanden wurde, sondern als privater Ort des Rückzugs und des Schutzes vor Fortschritt und Entfremdung, eine Tendenz, die auch vielen regionalen Bürgerinitiativen im Kampf gegen Industrieprojekte eigen war und sich in manchen Geschichtsinitiativen wiederfand.

Gleichwohl – oder gerade deswegen – entwickelte sich dieser Trend zur Historisierung des Ruhrgebiets sehr rasch und war bald außerordentlich erfolgreich. Arbeitersiedlungen wurden nun in großem Umfang erhalten und zum Teil liebevoll aufgepäppelt, die Zahl der vor dem Abriss bewahrten sogenannten Industriedenkmäler im Revier wuchs und liegt heute bei mehr als zweihundert. Das Ruhrgebiet ist mittlerweile durchzogen von einer touristischen Infrastruktur auf der vierhundert Kilometer langen Route der Industriekultur, die manche Ähnlichkeiten mit einem Archäologiepark aufweist; die Zeche Zollverein wurde zum Weltkulturerbe erhoben, kurz: die Musealisierung einer ganzen Region wurde Programm.

Deutlich ablesbar ist dies in der Entwicklung des Klartext-Verlags, der als kleiner alternativer Zwei-Mann-und-eine-Frau-Betrieb begann und mittlerweile bis zu seinem siebzigsten Halbjahresprogramm mehr als vierhundert regionalhistorische Titel publiziert hat, in denen nahezu sämtliche industriekulturellen Bauten, Gelände und Ereignisse erforscht und beschrieben wurden, eine Art Schriftdenkmal des Ruhrgebiets, verbunden vor allem mit dem Namen Ludger Claßens.

Seit den neunziger Jahren war der Erfolg dieser Geschichtsbewegung unübersehbar geworden. Museale und ökonomische Interessen standen nun dicht nebeneinander, die Historisierung des Industriezeitalters wurde zum Wirtschaftsfaktor, auf den große Hoffnungen gesetzt wurden, und nirgends zeigt sich das deutlicher als in dem riesigen Komplex der Zeche Zollverein mit seinen gigantischen Bauten und seinem eindrucksvollen Museum.

Aber wohlgemerkt: Historisierung und wirtschaftlicher Abstieg des Ruhrgebiets verliefen parallel, das Interesse galt der Vergangenheit einer untergehenden Epoche, die zum Markenzeichen einer Region wurde, in der nun die Geschichte allmählich viel interessanter erschien als die wenig hoffnungsvolle Gegenwart und Zukunft. Die Historisierung des Ruhrgebiets als einer Region mit den Pyramiden des Industriezeitalters hat zwar das „Regionalbewusstsein geschärft“, so erneut Bogumil, Heinze und andere, „und eine durch den rapiden sozioökonomischen Wandel geschrumpfte regionale Identität revitalisiert, allerdings um den Preis, dass die montanindustrielle Industriekultur die Gegenwart und die Zukunft überformt“. Durch die ubiquitäre Geschichtskultur werde die kulturelle Dominanz des Erhaltungsinteresses verlängert, statt innovative wirtschaftliche und soziale Perspektiven zu thematisieren.

Die aber liegen jenseits des Ruhrgebiets in seiner historischen Topographie und seiner Traditionen. Denn die wirtschaftliche Perspektive des Reviers liegt gerade nicht in seiner montanindustriell geformten Einheit, sondern, wie die Stadtsoziologen sagen, in seiner funktionalen Differenzierung, durch die die einzelnen Städte des Reviers eine je spezifische wirtschaftliche Basis entwickeln, auch und vor allem in der wirtschaftlichen Verbindung einzelner Städte des Reviers mit den wirtschaftlich dynamischeren Nachbarregionen – und weit entfernt von allen postmontanen Großprojekten für das gesamte Revier.

Die abnehmende wirtschaftliche Einheit aber wurde und wird durch immer neue Visionen einer neuen einheitlichen Ruhrgebietswirtschaft übertüncht: der „Dienstleistungsmetropole“, der „IT-Metropole“, der „Kulturmetropole“, der „Gesundheitsmetropole“, der „Wissenschaftsmetropole“ und jetzt nur noch schlichtpompös „Metropole Ruhr“. Dabei sind die einzelnen Städte im Revier überall dort erfolgreicher, wo sie eigene, unterschiedliche Wege gehen, die gerade nicht Teil eines Ruhrgebietsgesamtplans sind. Die aussichtsreichste wirtschaftliche Perspektive des Ruhrgebiets, so kann man zugespitzt formulieren, besteht in seiner Auflösung.

Nun sollte man die Bedeutung von Geschichte und regionaler geschichtlicher Identität auch nicht überschätzen. Der Verweis auf die Zeugnisse untergegangener Größe mag zur Identifikation mit der Region führen; aber ein dynamischer, gewinnorientierter Wirtschaftsaufschwung würde dadurch gewiss nicht behindert, gäbe es ihn denn.

Solange aber mit dem Ruhrgebiet vor allem montanindustrielle Vergangenheit verbunden wird und die Bemühungen der Politiker, eine solche postmontane Großstruktur auf anderer Basis wiederherzustellen, endlich eine „Metropole“ zu schaffen, sich an der immer wieder von neuem wieder beschworenen Größe dieser Vergangenheit orientieren, so lange wird die Zukunft des Reviers nicht heller als die Gegenwart.

Ulrich Herbert ist Professor für Neuere und Neueste Geschichte an der Albert-Ludwigs-Universität in Freiburg im Breisgau.

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH, Frankfurt. Alle Rechte vorbehalten. Zur Verfügung gestellt vom Frankfurter Allgemeine Archiv