

„DIE ROUTE IST EIN STÜCK BEWÄLTIGUNG“



Foto: Ruhr-Universität Bochum

Der Sozialwissenschaftler Jörg Bogumil über den Strukturwandel und die neue Identität des Ruhrgebiets.

Das Interview führte Monika Rickert

Von 143 Zechen in den 1950er Jahren sind drei übrig geblieben. Ab Mitte der 70er Jahre mussten auch etliche Stahlwerke dichtmachen. Jörg Bogumil, Professor der Sozialwissenschaften an der Ruhr-Universität Bochum, hat sich mit dieser Umwälzung der wirtschaftlichen Strukturen auseinandergesetzt.

Wenn eine halbe Million Menschen ihren Arbeitsplatz verlieren, ist das ein gewaltiger Schock, auch wenn dies über Jahrzehnte geschieht. Subventionen können wirtschaftliche Einbußen abfedern, aber nicht den Identitätsverlust.

Das hat am Anfang sicherlich dazu beigetragen, dass man nicht allzu optimistisch in dieser Region war. Ich glaube aber, dass das mittlerweile ein Stück weit überwunden ist, weil die Menschen, die direkt davon betroffen waren, heute im Ruhestand sind. Deshalb ist der Verlust von Kohle und Stahl aktuell kein Problem mehr im Sinne eines Identitätsverlustes.

Doch wie haben die Menschen anfangs reagiert?

Zunächst haben sie versucht, die alten Strukturen aufrechtzuerhalten, vielleicht manchmal länger, als es wirtschaftlich nötig war. Der Arbeitsplatzabbau wurde zudem sozial abgefedert. Dann haben sie sich auf neue Industrien konzentriert. Opel wurde z. B. in den 60ern hierhergeholt, so dass der Identitätsverlust eher schleichend war. Das passiert nicht von heute auf morgen.

Viele Bergleute waren stolz auf ihren Beruf. Wobei die Arbeitsbedingungen in der Kohle- und Stahlindustrie sehr hart waren. Somit lag in dem Strukturwandel auch eine Chance. Sehen das die Betroffenen auch so?

Nein, die haben sich ja ganz bewusst für diesen Arbeitsplatz entschieden, und der hatte auch Vorteile, war sehr gut bezahlt durch die ganzen Zulagen. Und man ist sehr früh, mit 48 oder 50, in Rente gegangen. Gesamtgesellschaftlich ist es dagegen eher eine Chance, denn man kann sicherlich öffentliches Geld besser ausgeben, als solche Arbeitsplätze zu subventionieren.

Welche Rolle spielt in diesem Zusammenhang die Route der Industriekultur?

Sie ist so eine neue Art der Identität, das ist sozusagen die Bewältigung des Strukturwandels. Sie bringt was Schönes. Man kann diese Route abfahren – also auch die Leute, die das so gar nicht mehr kennen –, sieht die alten Industriestätten, weiß, dass die das Ruhrgebiet geprägt haben, sieht aber zugleich, dass Umstrukturierungen stattgefunden haben. Eine wunderschöne Form, darüber nachzudenken. Es sind tolle Konzert- und Veranstaltungshallen daraus entstanden, neue Nutzungsformen wurden geschaffen, so dass die Arbeitsflächen von früher jetzt Freizeitanlagen sind. Die Route der Industriekultur ist ein sehr gutes Beispiel für einen produktiven Umgang mit der Vergangenheit.

Und wie schafft es ein einst reines Arbeiterrevier, eine Spitzenstellung in Forschung, High-Tech oder im Dienstleistungssektor einzunehmen? Die Anforderungen an die Menschen sind doch komplett gegensätzlich.

In dieser Zeit hat sich sehr viel getan, so dass wir nicht über die gleichen Arbeitsplätze und Arbeitskräfte sprechen. Wichtig war insbesondere die Gründung von drei großen Universitäten und etlichen Fachhochschulen, weil die dafür sorgen, dass die Menschen eine angemessene Ausbildung für die neuen Jobs erhalten und Leute von außerhalb hierherkommen und hierbleiben.

Doch häufig wurde der Beruf Bergmann ja quasi vererbt.

Ja, aber als spätestens Mitte der 80er klar wurde, dass Kohle begrenzt ist, sind diese Jobs weniger gemacht worden. Und es gab auch immer weniger Möglichkeiten, in diese zu kommen.

Heute wird nur noch wenig Kohle, dafür umso mehr Kultur gefördert. 2010 war mit dem Ruhrgebiet erstmals eine Region Kulturhauptstadt. Wie funktioniert das, da es sich ja um ein Konglomerat aus elf Städten handelt?

Dass die zusammenarbeiten, ist bis jetzt eher selten. Bei der Kulturhauptstadt ist das sehr gut gelungen. Das hatte auch damit zu tun, dass man nur gemeinsam Kulturhauptstadt Europas

werden konnte, weil es für eine Stadt allein keine Chance gegeben hätte. Das ist ein Beispiel für die Zukunft des Ruhrgebiets, wie es in vielen anderen Bereichen auch sein müsste: mehr miteinander kooperieren, nicht gegeneinander arbeiten.

Und warum ist die Kooperation so schwierig?

Weil jede Stadt für sich meint, groß genug zu sein. Aber eigentlich ist für das Ruhrgebiet der wichtigste Punkt, gemeinsam nach außen aufzutreten. Da muss sich noch einiges tun, damit sich dieses Bewusstsein verstärkt.

Für welche Impulse sorgt solch eine Veranstaltung?

Das Image hat sich dadurch bei den Menschen außerhalb deutlich verbessert. Das Ruhrgebiet wird nicht mehr nur mit Kohle und Stahl, sondern auch mit Kultur in Beziehung gesetzt. Es sind 2010 ja viele Leute hergekommen, und die haben festgestellt, dass es hier sehr grün ist und eine Freizeitlandschaft gibt.

Eines der Highlights von „Kultur.2010“ war die riesige Party auf der gesperrten A 40. Warum sorgte dieser Event für so viel Begeisterung bei der Bevölkerung?

Auf der A 40 läuft ständig unheimlich dichter Verkehr. Jeder kennt sie, jeder benutzt sie. Das ist die schnelle Verkehrsverbindung zwischen den großen Städten – wenn sie frei ist. Und dass die völlig still liegt, man zu Fuß rauf kann, ist ein einmaliges Erlebnis. Denn sie stellt so etwas wie ein kleines Identifikationsmerkmal des Ruhrgebiets dar. Das hat durchaus mit dieser besonderen Straße zu tun. Sie teilt ja sozusagen auch den eher schlechteren Norden und den besseren Süden.

Das Ruhrgebiet wirbt inzwischen als großer Freizeitpark mit sogar einer ganzjährig befahrbaren Skipiste. Welche Bedeutung haben solche Einrichtungen?

Sie sind wichtig geworden, weil sie die Lebensqualität erhöhen. Der Kemnader Stausee, der Baldeneysee, die Fahrradwege, die Skateranlagen um diese Seen werden von den Bewohnern als Erholungsgebiet intensiv genutzt.

Kann auch Tourismus langfristig im Ruhrgebiet eine gewisse Rolle spielen?

Ich denke schon, denn die Mischung aus altem Industriegebiet, neuer Industriekultur, sonstigen kulturellen Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen und Spitzenfußball ist schon was Besonderes.

Sie haben gerade Fußball angesprochen. Können Sie die extreme Begeisterung und die geradezu fanatische Clubverbundenheit erklären? So plant ein Unternehmer aus Gelsenkirchen nun sogar einen Friedhof für Schalke-Fans.

Schalke und Dortmund haben eine lange Tradition und viele Erfolge in der Vergangenheit – und Dortmund ja auch in der Gegenwart. Das trägt jetzt natürlich. Bei Schalke hat sich der Verein direkt aus der Zeche heraus entwickelt, aber auch bei Dortmund war er eng mit der Montanindustrie verbunden. Es war ein Freizeitausgleich für die Bergleute und Stahlkocher.

Fördertürme, Hochöfen, rauchende Schornsteine – die Insignien waren auch Identifikationsmerkmale. Womit identifiziert man sich jetzt? Etwa mit der Lagerhalle der Aldi-Zentrale oder der Arcandor-Verwaltung?

Nein, natürlich nicht. Man identifiziert sich mit den Sachen, auf die man stolz ist. Wie das Bergbau-Museum, die Freizeitseen,

aber auch mit BVB und Schalke. Und sicher auch zunehmend mit den Hochschulen, die immer mehr Menschen anziehen.

Worin sehen Sie das besondere Potenzial des Ruhrgebiets?

Darin, dass wir hier seit sehr langer Zeit einen Strukturwandel bewältigen müssen und es gelungen ist, neue Strukturen zu schaffen. Natürlich gibt es auch nicht unerhebliche Problemlagen, doch das Potenzial steckt in einem sehr großen Wissenssachsbereich, in Logistik und neuen Technologien. Da sind Kompetenzen, wo das Ruhrgebiet gut mithalten kann.

Viele der Kumpel waren Menschen mit Migrationshintergrund. Ließen die sich in den Strukturwandel integrieren?

Das ist sehr unterschiedlich. Das größte Problem im Ruhrgebiet ist, dass wir Stadtteile haben, in denen eher die Armen und Ungebildeten leben, auch deutsche Hartz-IV-Empfänger. Das entstehende Problem ist ganz einfach: Die Reichen wohnen, wo sie wollen, und die Armen da, wo sie müssen. So rutschen bestimmte Stadtteile ab. Dort wachsen Kinder auf, die irgendwann keinen mehr kennen, der arbeitet. Beispielsweise wechseln in Bochum-Stiegel über 70 Prozent der Grundschüler aufs Gymnasium, in Stahlhausen jedoch nur rund zwölf Prozent. Die Unterschiede gibt es sicher in jeder großen deutschen Stadt, allerdings nicht so ausgeprägt wie hier. Alle, die keine Ausbildung oder schlechte Schulabschlüsse haben – und da sind Migranten nach wie vor überproportional betroffen –, haben natürlich die schlechtesten Zukunftschancen. Denn die einfachen Arbeitsplätze sind praktisch total weggebrochen.

Hat die nächste Generation der Migranten dadurch den Anschluss verloren?

Zum Teil, nicht alle. Hier brauchen wir intensive Bemühungen, weil die Migrantenanteile im Ruhrgebiet insgesamt steigen. Im Kern brauchen wir die Kinder der jetzigen Migranten als qualifizierte Arbeiter für die Zukunft, weil wir gar nicht mehr genug deutsche Facharbeiter haben.

Sie schreiben in Ihrem Buch vom „Verlust des Humanvermögens“. Was heißt das?

Wenn Leute ohne Berufsausbildung oder auch ohne Schulabschluss aufwachsen, wissen die ja auch, dass sie keinen Job mehr kriegen und unter Umständen dauerhaft Hartz-IV-abhängig bleiben. Wenn sie wissen, dass sie keine Aufstiegschance haben, fehlt auch jeder Anreiz, sich besonders anzustrengen. Und das gilt für viele Menschen in ihrem Stadtteil. Das müssen wir dringend ändern und den Leuten eine Perspektive eröffnen. Wir müssen motivieren! Wenn jemand überhaupt nicht mehr motiviert ist, keine gesellschaftliche Teilhabe erkennen kann, dann integriert er sich auch nicht. Im Gegenteil. Hier steckt ein großes Problempotenzial. In unserem Buch nennen wir das die neue Unterschicht. Da muss man mehr machen.

Die Bestandsaufnahme

„VIEL ERREICHT – WENIG GEWONNEN“,

JÖRG BOGUMIL, ROLF G. HEINZE,

FRANZ LEHNER, KLAUS PETER STROHMEIER,

KLARTEXT VERLAG, 17,95 EURO

