



Achim Kubiak

DAS RUHRGEBIET

SCHICHT FÄHIGKEIT

DROSTE

EIN



SCHICHT JEW

DAS RUHRGEBIET

Droste Verlag



SCHICH
TWECH
SCHIMM
RURG
EBET



- 06 Das Ruhrgebiet – Ein starkes Stück Deutschland!**
- 08 Das Ruhrgebiet. – 53 Städte und 4 Kreise
10 1871 - 2016 – Das Revier entwickelt sich.
12 Stadt. Land. Fluss.
18 Wirtschaftswunder
20 Den Rauch der Schloten gibt's nicht mehr
- 24 Portrait Frank Rogowski – Ruinen werden unter seinen Händen zu Juwelen**
- 28 Ab, in die Stadt ...
30 Kaufen, kaufen ... ist wunderschön
32 Frischwärts ...
36 Ein ganz netter Abend ...
- 38 Mit der Hände Arbeit**
- 40 Aus alt wird neu
42 Verbotene Städte
44 Die Tonne im Revier
46 Gasometer
48 Henrichshütte Hattingen
52 Landschaftspark Duisburg-Nord
54 Die Zukunft war gestern
56 Hafenmelodie
- 60 Wundervolles Ruhrgebiet – die alten Zechen im Revier**
- 62 Grubengold
64 Zeche Nordstern
70 Maschinenhalle Zweckel
72 Sehnsucht nach der guten alten Zeit
74 Der Rest von Ewald
- 78 Portrait Liesel Gasenzer – Auftanken auf dem See**
- 82 Erholung mitten im Revier**
- 88 Unter wilden Tieren
90 Eine einmalige Landschaft im Ruhrgebiet
94 Morgenstund
96 Garten der Erinnerung
- 98 Historisches Ruhrgebiet – Schloss Strünkede**
- 100 Schloss Gartrop
102 Schloss Borbeck
- 104 Portrait Werner Exner – Der Westen ruft!**
- 108 Haldenglühen**
- 110 Über alle Berge – die Halden im Revier
112 Kein schöner Land
118 Haldenereignis Emscherblick
120 Himmelstreppe
126 Schurenbachhalde
130 Die Alpen mitten im Pott
- 132 Portrait Hans Ulrich – Wenn altes Glas zur Leidenschaft wird ...**



136 Alles im Fluss ...

- 138 Grüne Wiesen – blaue Flüsse
- 146 Rhein-Herne-Kanal Kilometer 34,9
- 148 Schleuse II
- 150 Rheinorange

152 Portrait Ulrich Fischer – Für Mudder zum 70. Geburtstag

156 Das Leben im Pott.

- 158 Schwein gehabt
- 160 Die schweren Zeiten sind vergessen
- 162 Himmel und Hölle
- 164 Samstag ist Badetag
- 166 So leben wir alle Tage
- 168 Erst die Arbeit, dann das Vergnügen
- 170 Kinderspiel fand draußen statt.
- 174 Schülerpraktikum 1970
- 176 Und ewig lockt der Sonntagsausflug
- 178 Porentief rein ...
- 182 Eiszeit
- 184 Das Leben war ungeheuer einfach
- 186 Morgens früh aufe Maloche
- 188 Die Macht im Pott.
- 192 Angekommen in Gelsenkirchen
- 194 Kontraste
- 198 Schöner wohnen
- 200 Köln-Mindener-Straße
- 202 Mobilität
- 204 Schwelgernpark
- 206 Phoenix aus der Asche
- 208 Es war einmal Bruckhausen
- 210 Andersartig
- 212 Wo sich Katze und Hunde gute Nacht sagen ...
- 214 Villenviertel Bliersheim
- 218 Das Herz des Fußballs schlägt im Revier

220 In Gemeinschaft ist Fröhlsport am schönsten

- 222 Golfen, wo einst der Pott kochte
- 226 Hier wird gesucht, watt Sache is ...
- 228 Kein Arsch inne Bux ...

230 Portrait Herbert Oettgen – Kunst macht den Unterschied

234 Vom Kohlenpott zum Kulturrevier

- 236 Die jungen Künstler an der Ruhr
- 240 Der Kunstpalast im Revier Museum Folkwang
- 242 Quadratisch. Praktisch. Gut.
- 244 Kunst macht lustig
- 246 Der KulturTempel im Pott
- 248 Die weißen Nächte
- 250 1966
- 252 Druckluft – Gute Unterhaltung
- 254 Helau
- 256 KulturHauptStadt 2010
- 260 Stillleben
- 262 Schachzeichen
- 264 Loveparade Duisburg
- 266 ExtraSchicht
- 268 Parkleuchten
- 270 Dank





Das Ruhrgebiet.

53 Städte
und **4 Kreise**

Die Städtedlandschaft in Europas Mitte

Das neue Ruhrgebiet – von Politikern wie Verbänden gerne als Metropole Ruhr bezeichnet – steht heute für eine der fünf am dichtesten besiedelten Kernlandschaften in Europa. Wer weiß schon, dass diese Region in einem Atemzug mit Île-de-France, Moskau, Greater London und Istanbul genannt werden kann? Die Ruhrgebietler, nicht selten viel zu bescheiden, kommen am allerwenigsten darauf, das laut und selbstbewusst hinauszuposaunen. Auf 4.436 Quadratkilometer Fläche mitten im zentraleuropäischen Wirtschaftsraum leben hier 5,05 Millionen Menschen.

Die geografische Lage

Das Ruhrgebiet liegt am nordwestlichen Rand der Bundesrepublik im Bundesland Nordrhein-Westfalen. Es gilt als die am besten erschlossene Region in Europa. Seine Straßen machen es möglich, in alle Richtungen in lediglich drei Stunden Fahrzeit mehr als 60 Millionen Menschen zu erreichen. Das bedeutet, dass sich in

einem Umkreis von 500 Kilometern etwa 40 Prozent der EU-Bevölkerung treffen lassen. Der Ballungsraum an Rhein und Ruhr profitiert von einem gut ausgebauten Autobahnnetz. Hinzu kommt ein gut strukturiertes Netzwerk aus Eisenbahnverbindungen, Flugrouten und Wasserstraßen.

Das Revier ist ein gewachsener wirtschaftsgeografischer Ballungsraum, der auf den 1920 gegründeten Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (SVR), der Vorläufer des heutigen Regionalverbandes Ruhr (RVR) zurückgeht. Das Gebiet von Haltern im Norden, Breckerfeld im Süden, Sonsbeck im Westen und Hamm im Osten umfasst 53 selbständige Städte und Gemeinden. Das sind mit Bochum, Bottrop, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Hamm, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen elf kreisfreie Städte. Hinzu kommen die vier geografisch weitläufigen Kreise Ennepe-Ruhr, Recklinghausen, Unna und Wesel mit den 42 kreisangehörigen Städten und Gemeinden.



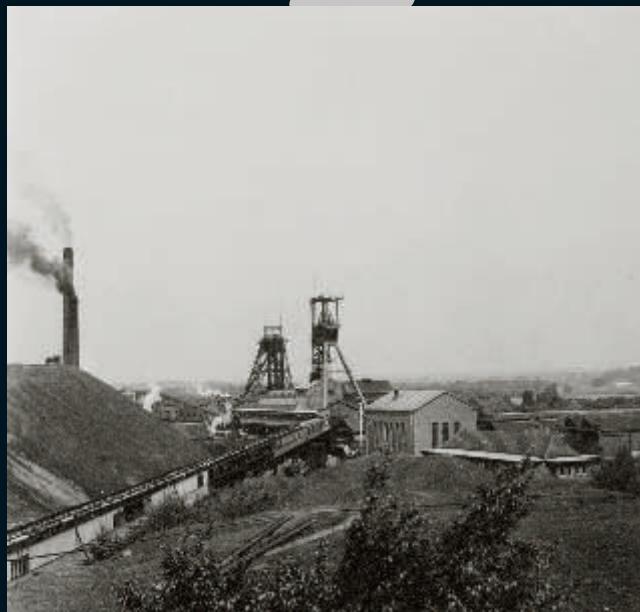
→ Autobahn A40 . Bei Essen-Zentrum . Essen, 2013

Die Industrialisierung als Entwicklungsschub

Aus den zersplitterten Grafenterritorien mit ihren unterschiedlichen Einheitssystemen, Zöllen und administrativen Strukturen entstand Mitte des 19. Jahrhunderts mit dem Beginn der Industrialisierung ein Neubeginn. Um die wirtschaftliche Entwicklung zu fördern, war unter preußischer Herrschaft eine Vereinheitlichung angesagt. Eine neue Gewerbeordnung entstand und 1834 gründete sich der Deutsche Zollverein. Die Industrialisierung begann und der Bergbau erhielt durch die Entwicklung der Dampfmaschine einen gehörigen Schub. Größere Schachttiefen wurden möglich und die Eisenbahn gewann zum Abtransport an Bedeutung, was den Aktionsradius vergrößerte. Um 1900 war das Ruhrgebiet durch die Eisenbahnstrecken weitgehend erschlossen und der elektrische Strom löste die Kraft der Dampfmaschine ab. Es war die Blütezeit der Montanindustrie. Die Kleinzechen wurden von Großschachtanlagen übernommen. Zu jener Zeit förderten etwa 170 Zechen rund 60 Millionen Tonnen Kohle. Das Ruhrgebiet mit seinem industriellen Schwerpunkt hatte sich zu einem Ma-

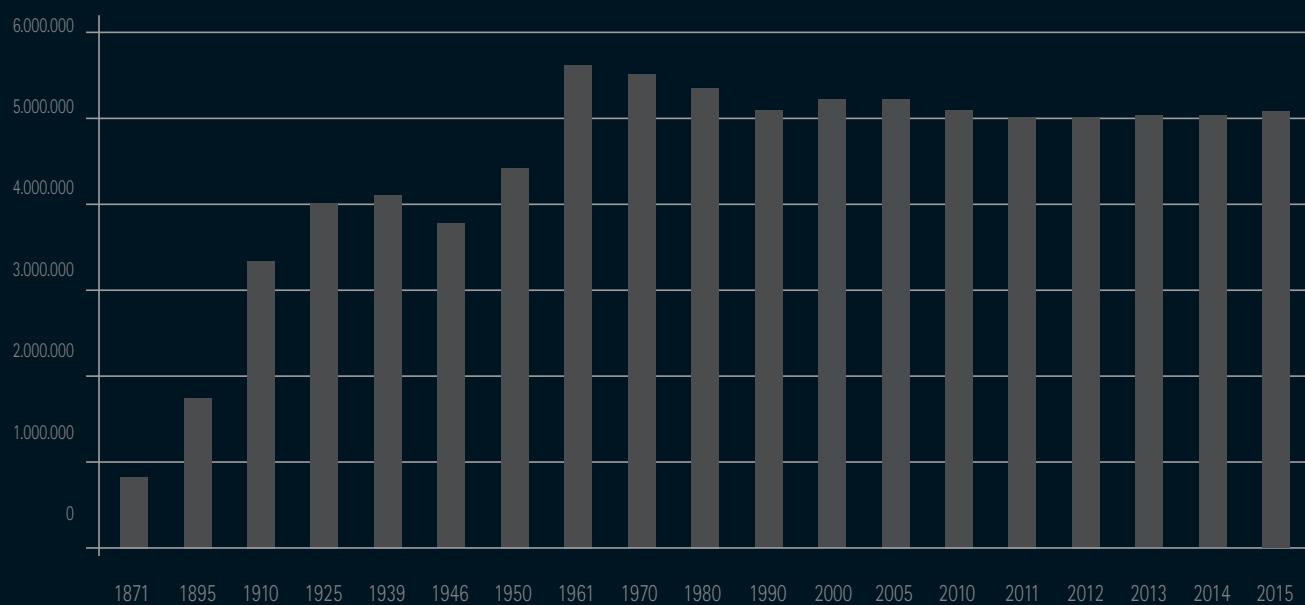
gneten für Zuwanderer entwickelt. Während der Weltkriege spielte das Ruhrgebiet mit seiner Industrie eine wichtige Rolle. Hier wurde der Bedarf an Rohstoffen für die Waffenproduktion gedeckt. Zechen, Hüttenwerke und Industriebetriebe produzierten auf Hochtouren. Die Rüstungsindustrie geriet zum Erfolgsgaranten und das Revier erlangte den Ruf, „Waffenschmiede“ des Landes zu sein. Nach dem Zweiten Weltkrieg standen zunächst alle Räder still. Durch die weniger geschädigten Untertageanlagen kam zuerst die Kohleförderung wieder in Gang. Durch die Öffnung der Märkte sanken kurz darauf die Energiepreise. Ende der 1950er Jahre ereilte das Ruhrgebiet eine Montankrise. Die ersten Zechen machten dicht. Innerhalb eines Jahrzehnts hatte sich ihre Anzahl halbiert. Auch die Stahlindustrie geriet unter Druck. In den 1970er Jahren folgten die Schließungen der Hütten in Duisburg-Rheinhausen und Hattingen. Tausende Arbeiter standen auf der Straße. Das war der Anfang vom Ende einer prägenden Epoche in der Region.

1871



→ Bevölkerungs-entwicklung

→ Bergwerk
Recklinghausen
Recklinghausen, um 1925



Das Revier entwickelt sich.

2016

Mit dem Aufstrebend der Montanindustrie Mitte der 1850er Jahre und der folgenden wirtschaftlichen Entwicklung ist der rasante Anstieg der Bevölkerungsdichte eng verbunden. So stieg die Zahl der Einwohner im Revier zwischen 1850 und 1925 von 400.000 auf satte 3,8 Millionen. Bedingt durch die beiden Weltkriege stagnierten diese Zahlen eine Zeit lang, um im Jahr 1961 auf die Rekordgröße von 5,67 Millionen nahezu zu explodieren. Mit dem Niedergang der Kohle- und Stahlindustrie orientierten sich viele Menschen neu und siedelten der Arbeit wegen in andere Industrieregionen Deutschlands um. Nach dem Mauerfall stieg die Zahl der Bevölkerung im Revier wieder kurzzeitig an. Doch in den zurückliegenden Jahren ist hier ein Rückgang der Bevölkerungszahlen zu beobachten. Heute leben im Ruhrgebiet, das zur Metropole Ruhr aufstreiben soll, etwa 5,05 Millio-

nen Menschen. Das ist ein Drittel der Bevölkerung des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen, die sich auf nur 13 Prozent der Landesfläche im Revier zusammenraufen. Damit beträgt die Einwohnerdichte beachtliche 1.160 Einwohner pro Quadratkilometer, der Bundesdurchschnitt dafür liegt bei etwa 230 Einwohnern.

Vor etwas mehr als einem halben Jahrhundert bildete eine homogene Arbeiterschicht die Basis dieser Menschenansammlung. Ausbrüche in Richtung Mittelstand gab es in dieser Region nur vereinzelt. Das hat sich heute durch die fest etablierte gesellschaftliche Mittelschicht geändert. Im Durchschnitt liegt dabei der Ausländeranteil – wie in anderen deutschen Großstädten auch – bei 11,5 Prozent mit steigender Tendenz für diese Region.

Stadt

Land

Fluss



Prägte Anfang des letzten Jahrhunderts noch die Montanindustrie die Region an Rhein und Ruhr die Landschaft, so änderte sich das im Laufe der Jahre mit dem Niedergang der Zechen. Aus der einstigen Kohle- und Industrieregion ist in den letzten Jahren eine moderne Metropole entstanden, die zu den bedeutendsten Wirtschaftszentren Europas zählt. Seine breit gefächerte Wirtschaftsstruktur und die zahlreichen innovativen Betriebe zeugen vom geglückten Strukturwandel, ähnlich wie die Veränderungen ganzer Landstriche zur Kulturregion. Dort, wo sich einst triste Abraumhalden aus der Blütezeit des Bergbaus türmten, sind heute kunstvolle, unverwechselbar leuchtende Landmarken und Grünanlagen entstanden. Ein anderes Projekt, das die Region bis zum Jahr 2020 nachhaltig verwandeln wird, ist die Renaturierung der Emscher. Die über 80 Kilometer lange, ehemals übel riechende Abwasserkloake wird dann unsichtbar unter der Erde kanalisiert sein. Die Emscher erhält ihr natürliches Bett zurück und ihre Ufer laden die Menschen zur Naherholung ein.

→ **ThyssenKrupp Quartier**

Essen, 2012



**Das Leben im Gebiet an
Lippe, Rhein und Ruhr
war einfach und von der
Landwirtschaft geprägt.
Erst später verband der
Rauch der qualmenden
Schlote die Orte. Kohle
wurde gefördert, Stahl
gekocht und die Dörfer
wuchsen. Das Leben in
den Städten begann zu
pulsieren und nichts war
mehr wie es war.**

← **Mädchen
beim Holzsammeln
Bottrop, 1943**



→ **Auf dem Weg zur Arbeit**
am Bahnhof

Bochum-Dahlhausen, 1952

Das Ruhrgebiet – eine starke Region in Deutschland

Die Stärke des Ruhrgebiets war und sind die Menschen, die diesem Landstrich einst zu seiner geballten Wirtschaftskraft verholfen haben. Seine ökonomische Entwicklung liegt wohl weniger darin, dass man stets neue Produkte schuf, sondern dass hier traditionelle Branchen ihre Expansionsmöglichkeiten bis an den Rand des Möglichen ausschöpften. So wuchsen mit immer wieder modernisierten Anlagen und Maschinen im Bergbau sowie der Stahlindustrie Fördermengen, die kurz zuvor undenkbar schienen. Dabei liegen Aufschwung und Niedergang ganz dicht beieinander.

Das wirtschaftliche Wachstum machte deutlich, dass die verfügbaren Arbeitskräfte im Revier nicht ausreichten. Das veranlasste zahlreiche Firmen, Arbeiter im Ausland anzuwerben. Mitte der 1950er Jahre begann der Zuzug von ersten Gastarbeitern, die vornehmlich aus ländlichen Regionen und strukturschwachen Gebieten ihrer Heimat kamen, in denen sie keine Arbeit finden konnten. Im Ruhrgebiet waren sie besonders in der Eisen- und Metallindustrie sowie im Waggon- und Fahrzeugbau willkommen. Auch die Bauwirtschaft begrüßte die neuen Mitbürger, die damals noch skeptisch beobachtet wurden. Elf lange Monate im Jahr standen sie hier in Lohn und Brot, um ihren Familien, die sie meistens nur zu Weihnachten besuchten, Geld nach Hause schicken zu können. „Lauter, aber nicht schlechter“, berichtete eine der seinerzeit bedeutendsten Tageszeitungen und beschreibt damit die Stellung der Gastarbeiter, die in ihrer neuen Umgebung mit Sprachproblemen, unterschiedlicher Lebensauffassung und einem gerüttelten Maß an Vorurteilen zu kämpfen hatten.

Die Monostruktur und die Kohlekrise

Durch die rasante Entwicklung der Industrie entstand im Ruhrgebiet eine industrielle wie gesellschaftliche Monokultur. Dabei orientierte sich diese stark an den Bedürfnissen der Montanindustrie. Als Index für das hochgelobte Wirtschaftswunder und den Wohlstand der Menschen hatten die Produktionszahlen der Eisen- und Stahlindustrie sowie die Fördermengen der Kohle gegolten. Das änderte sich schlagartig Ende der 1950er Jahre, als die erste Kohlekrise spürbar wurde. Der Bergbau war bis Mitte der 1960er Jahre mit 33 Prozent die größte Beschäftigungssparte im Revier, gefolgt von

der Eisen- und Stahlindustrie mit 19 Prozent. Andere bedeutende Bereiche fand man im Maschinenbau (8 Prozent), in der Elektro-Industrie (5 Prozent), der Chemischen Industrie (4 Prozent) sowie im Straßenfahrzeugbau (2 Prozent). Das Wachstum im Montansektor hatte seinen Zenit überschritten. Als Gründe dafür nennt man den hohen Preis für die Kohle aus dem Ruhrgebiet. Hinzu kam die zunehmende Bedeutung anderer Rohstoffe wie Erdöl und -gas, welche der heimischen Kohleindustrie das Überleben zunehmend schwer machten. Im Ruhrgebiet gab es Anfang der 1960er Jahre keine Universität, von der aus innovative Impulse auf die Wirtschaft hätten ausgehen können. Das änderte sich erst 1965, als in Bochum die erste Uni entstand. Das Bildungsniveau der meistens im Bergbau beschäftigten Arbeiter war entsprechend niedrig. Viele von ihnen hatten nur die acht Klassen der Volksschule absolviert – wenn überhaupt. Auch eine abgeschlossene Lehre war nicht selbstverständlich, was für die einfachen Arbeiten im Bergbau ausreichte.

Neuorientierung wurde notwendig

Das Nahverkehrssystem, das Angebot im Freizeitbereich sowie die Landschaftspflege waren erheblich vernachlässigt worden. Deshalb übernahm jetzt der Staat hier die wirtschaftliche Verantwortung und versuchte die Region zu modernisieren. Mit dem „Entwicklungsprogramm Ruhr, 1968“ war ein erster Schritt in Richtung Neuausrichtung des Ruhrgebiets unternommen worden. Die Ansiedlung von neuen Wachstumsindustrien und andere Rationalisierungsmaßnahmen zeigten bald erste Wirkung. Die RAG (Ruhrkohle AG) wurde gegründet, deren Ziel die Zusammenlegung des verstreuten Bergbaubesitzes war. Auch wurde eine Reduzierung der Überkapazitäten im Bergbau beschlossen, was eine Folge von betriebsbedingten Entlassungen nach sich zog. Es kam zu Stilllegungen ganzer Betriebe. Die Menschen mussten umdenken. Arbeitgeber wie Arbeitnehmer. Das wirtschaftliche Wachstum kam völlig zum Erliegen und zwang ganze Bevölkerungsschichten, sich Gedanken über Alternativen auf dem Arbeitsmarkt zu machen. Dabei stand der zum Teil niedrige Bildungsstand vielen im Wege. Eine andere, als die bisherige Arbeit kam für viele kaum infrage. Zumal sie bereits in zweiter oder dritter Generation für ihren jetzigen Arbeitgeber tätig waren.



A black and white photograph showing the front left corner of a vintage car. The car has a prominent chrome bumper and a license plate that reads "BOT A 541". It is parked on a street next to a brick building with a tiled roof. Some blossoming branches are visible in the upper left corner.

WIRTSCHAFTSWUNDER

Es geht wieder aufwärts in Deutschland



Die entbehrungsreichen Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg waren vergessen. Aufbruchstimmung herrschte im Land und nichts symbolisierte mehr, dass es einem wieder gut ging, als das eigene Auto. – Auch wenn es nur ein Leukoplastbomber des Typs Lloyd LP 300 mit 10 PS starkem Zweitaktmotor war.



Autotraum

Leukoplastbomber

Bottrop, 1958

DEN RAUCH DER SCHLOTE GIBT'S NICHT MEHR





→ **Lichtkunst am Nachthimmel**
Landschaftspark Duisburg-Nord
Duisburg, 2013



In den Wirtschaftswunderjahren ging es im Ruhrgebiet aufwärts, das war überall zu spüren. Verkehrswege wurden ausgebaut und neue Mehrfamilien-Wohnanlagen entstanden auf ehemaligen Brachflächen. Die Menschen waren bescheiden und ihre finanziellen Mittel begrenzt. Dafür war die Arbeitsmoral ungebrochen. Man spürte, es ging einem wieder besser. Nierentische und Cocktailsessel hielten in den mit Linoleum ausgelegten kleinen Wohnungen Einzug. Meistens wohnte man mit seinen zwei oder drei Kindern auf weniger als 70 Quadratmetern. Fleisch auf dem Mittagstisch in der Woche gab es selten – und wenn, bekam der Vater das größte und beste Stück. Die Kinder trafen sich draußen und spielten, bis es dunkel wurde. Aus dem Radio trällerte Conny Froboess „Pack die

Badehose ein“, den Lieblings-schlager der Deutschen. Die Sommer waren heiß und im Winter kam der Schnee. Erdbeeren gab es nur, wenn sie im eigenen kleinen Garten hinterm Haus reif waren – genauso wie Äpfel, Birnen oder Kirschen. Meistens war die Ernte so reichlich, dass Mutter einen Teil davon auch noch einkochte, um in schlechten Zeiten davon zehren zu können.

Das Leben war nicht üppig. Essen zu gehen nur zum Vergnügen war kaum vorstellbar. Trotzdem waren die meisten Menschen im Kohlenpott zufrieden mit dem Wenigen was sie hatten. In den 1960er Jahren ging man zur Volksschule. Und wer etwas bessergestellt war, dessen Vater fuhr einen Volkswagen. In den Urlaub ging es an die Nordsee, ins Sauerland oder die Berge. Nein, Italien war die Ausnahme – und wenn, dann sind die langen Fahrten dort hin unvergessen. Eines der drei Kinder durfte es sich dann auch schon einmal im begehrten Gepäckraum des VW Käfers hinter der Rück-sitzlehne gemütlich machen. Ein Privileg jener Zeit und etwas Besonderes. Sicherheit fand im Kopf des Fahrers statt und Gurte gab es noch nicht. Noch heute sind die Erinnerungen an diese Zeit unvergessen.

Das Abitur war auch noch Anfang der 1970er Jahre etwas für „Kinder aus besserem Hause“. Aus den Klassen mit meistens mehr als 30 Schülern waren nur zwei oder drei dabei, deren Leistungen für die höhere Schule ausreichten. Um Frisöse, Autoschlosser oder Elektriker zu lernen, reichte noch der Hauptschulabschluss. Bankkaufleute diente die Mittlere Reife als ausrei-chende Basis für ihre Ausbildung. „Pisa“ war zu jener Zeit bloß eine Stadt in Italien und die „Mengenlehre“ im Mathematikunterricht die neueste Errungenschaft des Bildungswesens. Die Renten schienen in jener Zeit auch in ferner Zukunft noch sicher zu sein und wenn man mit einer Autopanne am Straßenrand liegen blieb, hielt ganz sicher jemand an, um zu helfen.



In den 1970er Jahren ging die Angst um. Die Terror-Szene hielt die Menschen in ganz Deutschland in Atem – im Pott kam die Angst um den eigenen Arbeitsplatz dazu. Die Öl- und Stahlkrise zeigte ihre Wirkung. In Duisburg und Dortmund gingen die Menschen auf die Straße und demonstrierten Geschlos-senheit. Doch abwenden konnten sie die Schließungen und Massenentlassungen, die schon längst beschlossene

Sache waren, nicht mehr. Wieder einmal zeigten die Menschen im Ruhrgebiet, dass sie zusammenstanden, wenn es darauf ankam. In jüngster Zeit wiederholte sich das Szenario, als es um die Schließung des Opel-Werkes in Bochum ging. Die Konzernmutter GM hatte angekündigt, das 1963 mit der Einführung des neuen Opel Kadetts in Betrieb genommene Werk nicht mehr zu benötigen. Damit stand es schlecht um die Zukunft der über 3.000 Mitarbeiter an diesem Standort. Doch auch damit lassen sich die Menschen im Revier nicht unter-kriegen. Erst der Niedergang der Montanindustrie, dann die Krise in den Hütten- und Stahlwerken. Immer wieder haben die Menschen hier bewiesen, dass sie in der Lage sind, schnell und gründlich umzudenken und sich neuen Situationen anpassen zu können.