

Bochum

## Ende Gelände

Hilmar Klute, SZ, 4.8.15



Trauer vor Trümmerlandschaft: Jeden Tag kommen Leute vorbei, um sich zu wundern, wie langsam der Abriss des Opelwerks in Bochum vor sich geht. Foto: Volker Wiciok

Jetzt ist Gerd Kiepka doch wieder rechts rangefahren. Er hat seinen Opel auf dem Seitenstreifen geparkt und steht nun fassungslos vor dem, was hinter dem Bauzaun geschieht: Bagger beißen unablässig wie zähe Nagetiere in die aufgerissene Flanke der

einstigen Lackiererei - hier war einmal Kiepkas Arbeitsplatz. Eisenstreben hängen wie geknickte Streichhölzer aus der Fassade, Schläuche, Rohre, Gummilitzen baumeln im Wind, der einen kalten Regen vor sich her treibt: Das große, alte Tier ist erlegt, und jetzt kommen den ganzen Tag lang Leute hier ans ehemalige Werkstor, um den störrischen Kadaver anzustarren, der, so sieht es aus, möglichst lange seine klaffende Wunde zeigen will. Gerd Kiepka sagt, es sei schon ein besonderes Gefühl. Was für ein Gefühl? "Ein beschissenes Gefühl."

## **Ende Juni ist Herbert Grönemeyer nach Bochum gefahren. Der große Sänger stand dann - so wie heute Gerd Kiepka - vor dem Bauzaun des ehemaligen Opel-Werks II.**

Grönemeyer soll gesagt haben: "So was habe ich noch nie gesehen. Das ist wie im Krieg." Er lud die Leute von Opel ins Rewirpowerstadion ein, drei Konzerte spielte Grönemeyer, jedes davon war ein kraftgeladenes Requiem auf das, was dieser Stadt den "Pulsschlag aus Stahl" - so heißt es ja im Lied "Bochum" - in Gang gehalten hat. Am 5. Dezember 2014 rollte der letzte Opel, ein dunkelgrauer Zafira, vom Band. Das ist so ein halb kesser Zeitungssatz, den man gerne wieder einstecken kann. Man sollte besser sagen: Im Dezember 2014 verlor diese Stadt Bochum, deren Pulsschlag einst den wirtschaftlichen Organismus des ganzen Landes befeuerte, mit einem Schlag ihre proletarische Vergangenheit und ihre industrielle Zukunft dazu - mehr als 2500 Menschen verloren ihren Arbeitsplatz. Und Männer wie Gerd Kiepka verloren endgültig ihr Vertrauen in Management und Politik. Er selbst ist schon mit Mitte fünfzig ausgestiegen. Kiepka erinnert sich, wie es losging mit dem Niedergang von Opel: "Schon vor dreizehn Jahren hieß es, wir sollten uns Gedanken machen, wie es weitergeht."

Egal, wo man in diesem Viertel stand: Das rote Gebäudegebirge hatte man stets im Blick. Wir? Gerd Kiepka zieht einen jetzt unter den wuschigen Baum an der Leitplanke, weil plötzlich ein heftiger Regenguss runterkübelt. Er trägt ein buntes T-Shirt unter der Fleecejacke, 66 Jahre alt ist er heute, und er weiß noch, dass er damals, als die Belegschaft erste Überlegungen über ihre Zukunft anstellen sollte, in Urlaub fuhr: "Dafür lieg ich am Strand, um mir Gedanken über die Firma zu machen." Geht's noch? Als Kiepka in Vorruhestand ging, hatte er weniger Geld, aber er ist heute froh, rechtzeitig von dem abgesprungen zu sein, was gerade als störrischer Beton- und Stahlkadaver zur traurigen Attraktion dieser Stadt geworden ist.

Opel in Bochum. Das war immer mehr als nur eine Autofabrik in einer westdeutschen Großstadt. Opel war eine Idee, eine besondere Spielart des Arbeitertums, die Fortsetzungsgeschichte der Industriekultur im Ruhrgebiet, von der man zu Beginn der Sechzigerjahre annahm, sie sei mit einer bitteren Pointe zu Ende erzählt. Damals radierte die Kohlekrise die Schachtanlagen aus dem Stadtbild: 1960 wurde die erste Bochumer Zeche, Prinz-Regent, geschlossen, 13 Jahre später die Zeche Hannover, die letzte. Bochum war ja einmal die Stadt mit den meisten Zechenanlagen in Europa, ein industrielles Hochleistungszentrum, die große Pumpe für das ganze Land - man muss das wissen, wenn man begreifen möchte, welche Schubumkehr der Bau des Opel-Werks bedeutete. 1962 wurde es im Stadtteil Laer, auf dem Gelände der alten Zeche Dannenbaum, die 1958 stillgelegt worden war, errichtet. Das lang gestreckte rote Gebäude mit dem riesigen Vollbeschäftigungs- Parkplatz davor rückte ikonografisch an die Stelle der alten phosphorgrünen Fördertürme, die ins Museum wanderten.

Was für ein Glück: Bochum konnte seine große Malochergeschichte weiter erzählen. Und der Held dieser Geschichte war der Opelaner, ein natürlicher Erbe des Bergmanns. "Man schrieb die Geschichte der männlichen, angelernten Industriearbeit fort", sagt der

Wirtschaftshistoriker Werner Plumpe, der lange an der Ruhr-Universität lehrte und ein großer Kenner der Region ist. "Opel", sagt Plumpe, "hat das Selbstbild des Arbeiters aufrechterhalten" - die proletarische Tradition lief am Fließband weiter, wo als erstes Modell der Kadett A geschraubt wurde - 20 000 Menschen standen in Lohn und Brot. Am Schluss waren es etwas weniger als 3000.

Wer in den Siebzigerjahren in diesem Ortsteil von Bochum aufwuchs, in Laer, spielte jeden Tag auf einem industriehistorischen Lehrpfad. Auf den leicht abschüssigen Feldern, den Böschungen zwischen den schon verwilderten Gärten und der mit Teerpflastern schön ruckelig gehaltenen Heintzmannstraße stieß man auf private Schachtanlagen, kleine, bloß notdürftig gesicherte Stollen, in die man zitternd vor Kühnheit kroch - sie stammen alle noch aus der Zeit, bevor die riesigen Fördertürme die Kohle aus dem Schacht rissen. Laer war der Rest eines alten westfälischen Dorfes, das 1929, zur Zeit der Hochindustrialisierung, nach Bochum eingemeindet wurde. Egal, wo man stand: Das Opel-Werk, das rote Gebäudegebirge hatte man stets im Blick. Es gehörte zum dörflichen Laer, und doch hatte es mit ihm so wenig zu tun wie ein Grubenklepper mit einem Dressurhengst.

Der "Blaue Engel", das war früher eine etwas abgelegene Studentenkneipe, heute ist er ein schöner Dorfkrug für alle - mintgrüne Holzmöbel, viel Geduze und gutes Essen. Beim Blick aus dem Fenster sieht man den roten Stein der Opel-Gebäude durch dichtes Baum- und Pflanzengeflecht. Verabredung mit Rainer Einkel, den in den vergangenen Jahren viele in Deutschland kennengelernt haben: Einkel war bis zum März dieses Jahres der Vorsitzende des Opel-Betriebsrats. Bis zuletzt hat er gekämpft, dass Opel erhalten bleibt. Ein bedächtiger, fast zarter Mann mit Brille und der Wortwahl eines Soziologen. Er bestellt Pfefferminztee, der Magen.

Mitte März 2013 hat Einkel einen letzten Tarifvertrag abgelehnt, jetzt werfen ihm manche vor, er habe das Ende von Opel beschleunigt. "Es gab diesen Tarifvertrag, laut dem die drei Opel-Standorte Rüsselsheim, Kaiserslautern und Eisenach eine neue Perspektive bekommen sollten", sagt Einkel. Aber: "Bochum sollte 2016 definitiv geschlossen werden." Und weiter? "Es sollte eine Restbelegschaft den Zafira weiterproduzieren, möglicherweise auf einer Schicht mit relativ wenigen Leuten." Die Klausel, über die er stolperte, habe, so Einkel, folgendermaßen gelautet: Wenn Opel finanzielle Probleme hat, brauchen sie nichts von dem einzuhalten, was im Tarifvertrag steht. "Das ist so, wie wenn sie hier etwas bestellen und die Kellnerin sagt: Ich hab nichts zu essen da, ist alles verschimmelt, aber das Geld behalte ich. Genau so ist dieser Vertrag."

**Die Belegschaft hat die Vereinbarung damals fast einstimmig zurückgewiesen.  
Das war der Schlusspfeiff.**

Aber wann fing die Geschichte des sichtbaren Niedergangs von Opel eigentlich an? Bereits in den Neunzigern, sagen manche. Sicher ist, dass der Vorstand des Opel-Mutterkonzerns General Motors den Beschäftigten im Jahr 2004 zum ersten Mal erklärt, dass die Schließung ihres Werks auf der Agenda steht. Die Arbeiter setzen die Produktion eine Woche lang aus. Ein Jahr später regelt ein sogenannter Zukunftsvertrag, dass die Opel-Werke Rüsselsheim, Kaiserslautern und Bochum erhalten bleiben. Es folgen Tarifverhandlungen, Klagen und Kostenvergleiche. Das ganze Rettungstheater, das eine Stadt nun mal inszeniert, wenn sie bereits den Tod des Bergbaus und den Niedergang der Stahlindustrie in ihrer Chronik stehen hat. Irgendwann kommt der Tag, an dem alle wissen: Es ist verloren. Jetzt hilft nur noch das Gefühl, dass man irgendwie zusammengehört. Am 13. März 2013 sperrt die Stadt ihre Straßen für ein großes Opelaner-Fest. Künstler,

Stadtverordnete, der sogenannte große Schulterschluss: Geholfen hat das alles nicht, wie man weiß. Alle konnten zusehen, wie Opels jahrelanger Sinkflug in den Sturzflug überging. Und jetzt musste das sterbende Tier zerwirkt werden - wem gehört künftig was? Wer kommt für welche Kosten auf? Im April 2014 wird die Gesellschaft Bochum Perspektive 2022 gegründet - sie regelt, dass die Stadt mit 51 Prozent an Opel beteiligt wird und das Gelände übernehmen soll, um darauf eine neue Unternehmenslandschaft zu gründen. Ein Gewerbet Teppich als Ersatz für den großen Industrie-Arbeitgeber Opel? "Das ist der verzweifelte Versuch, Ersatzarbeitsplätze beizubringen", sagt Rainer Einkenel. Als Erstes will DHL ein großes Postverteilungszentrum auf das Gelände stellen. "Arbeitsplätze im prekären Bereich" nennt Einkenel das. Und er meint damit vor allem, dass es keine Stellen für gelernte Industriearbeiter sind.

Was passiert jetzt mit dem Gelände? Was geschieht mit den ehemaligen Opelanern? Was haben die für eine Perspektive - und bitte: Haben sie eine Perspektive vor dem Jahr 2022? Wenn man den Geschäftsführer des Planungsprojekts "Perspektive Bochum 2022" sprechen will, muss man in die Innenstadt fahren - ein neues Bürogebäude beim Rathaus, hier hat der gelernte Geograf Rolf Heyer sein Büro. Heyer, ein in Behaglichkeit ruhender Mann mit Bart und Bauch, hat sich zum Gespräch den Opel-Sprecher Alexander Bazio dazugeholt. Es geht ja nun darum, das alte Opel-Gelände einer neuen Nutzung zuzuführen, wie man so schön sagt. Aber welche wird das sein? Heyer sagt: "Was wir wissen, ist, dass wir uns in Zukunft auf sich ändernde Produktionsverfahren einstellen müssen."

### **Ja, sicher. Aber auf welche bitte?**

"Wir brauchen sechs oder sieben Jahre, um die Gesamtfläche von rund 700 000 Quadratmeter herzurichten. Die Zielrichtung muss sein, dass wir auf eine Vielzahl verschiedener Technologien und Branchen setzen."

Heyer sagt aber auch dies: dass mit Opel industrielle Arbeitsplätze verloren gehen. Und die Arbeiter? Sie werden von der Transfergesellschaft TÜV Nord aufgefangen, erhalten 80 Prozent des letzten Lohns und werden mit Zuschüssen, Trainings und Vermittlungen für den Arbeitsmarkt wach gehalten. Einige Hundert arbeiten in einem Warenverteilungslager im ehemaligen Opel Werk III, das von der Firma Neovia logistic betrieben wird. "Niemand geht direkt in die Arbeitslosigkeit", sagt Opel-Sprecher Alexander Bazio. "Es sind alles Menschen, die weiterhin bei Opel ihre Beschäftigung haben, bei Neovia im Warenverteilungszentrum arbeiten oder für die ein soziales Netz gespannt wurde." Und Rolf Heyer pflichtet bei: "Opel ist mit 49 Prozent an der Entwicklungsgesellschaft, dem heutigen Eigentümer des Geländes, beteiligt. Damit zeigt Opel deutlich mehr Engagement als andere, die einen Standort schließen mussten."

Es sind zwei Welten, die vom untergegangenen Planeten Opel abgekoppelt wurden: Auf der einen hocken die stramm nach vorne blickenden Wirtschafts-Strategen und Kommunikationsexperten, die in eine Zukunft hineinplanen, von deren Anforderungen sie nichts allzu Genaues wissen. Die zweite Welt teilen sich die Opelaner, die trotz aller sozialverträglichen Wattierung in eine ungewisse Zukunft blicken mit der Stadt Bochum, die jetzt an den wirtschaftlichen Abgrund rückt. "Es ist eine Art Tabula rasa entstanden", sagt der Historiker Plumpe. Aber was schreibt man auf die leere Tafel drauf, wenn im Gegensatz zu früher ein neuer wirtschaftlicher Aufbruch nicht zu erkennen ist?

**"Mit Opel hab ich abgeschlossen", sagt der frühere Betriebsratschef.  
Er fährt jetzt einen Volvo**

Rainer Eienkel, der jetzt seinen Tee ausgetrunken hat und zu seinem Auto geht - einem Volvo, "mit Opel hab ich abgeschlossen" -, Eienkel interpretiert die Zahlen so: "Opel ist zu 49 Prozent beteiligt, ja, klar, weil sie noch an möglichen Erlösen aus dem Gelände teilhaben wollen."

Es gibt Menschen, die im Abriss des alten, roten Riesen Opel den Niedergang Bochums, ja, des ganzen mittleren Ruhrgebiets sehen. Manche in Bochum sagen dagegen, dass andere Regionen in Deutschland sofort aufstehen würden, wenn es um ein Paketzentrum mit 600 Arbeitsplätzen geht. Das mag richtig sein. In Bochum sind sie aber aufgestanden gegen die Schließung des Werks: die Arbeiter, die Künstler, die Beamten und die Stadtverordneten. Andere Regionen sind deshalb vielleicht doch anders. In Bochum hängen die Menschen jedenfalls sehr emotional an ihrem Werk.

Jetzt steht auch Rainer Eienkel vor der ausgeweideten Lackiererei, ein bisschen fassungslos, ein wenig amüsiert aber auch, dass alles so langsam vonstatten geht. Er sagt: "Wir haben uns ja auch jahrelang dagegen gewehrt zu gehen. Jetzt sagt das Gebäude: Ich kann das auch."

Ein bisschen ist es hier so, als würde ein altgedienter König im Sterben liegen, und die Untertanen kommen vorbei und sagen Adieu. Harald Mundt ist gerade extra mit der Straßenbahn aus Essen hierhergefahren. Auch er war Opelner. Er sagt: "Ich muss doch kucken, ob die dat allet ordentlich abreißen." Im Ruhrgebiet wickelt man Gefühle ordentlich in staubtrockenen Humor ein.

Noch als Rentner ist er voller Wut und beschwört das Opel-Gefühl. Aber was genau war das noch?

Es gibt einen schönen Satz von Bert Brecht, der einem hier beim Anblick des gefräßigen, unablässig knabbernden Baggers in den Kopf kommt: "Wenn das Haus eines Großen zusammenbricht, werden viele Kleine erschlagen." Übersetzt in die Realität des Stadtteils Laer heißt das: Wenn ein großes Werk wie Opel schließt, verlieren auch die Bäcker, Kioske, Kneipen drumherum ihre Kundschaft. Gegenüber dem Werkstor steht McDonald's. Manchmal setzen sich die Leute in den ersten Stock, essen Big Macs und sehen sich das Abrisspektakel an. Das sind die einen.

Die anderen hocken in der kleinen Kneipe hinterm McDonald's, sie heißt "Bürger-Klause" und steht hier seit mehr als fünfzig Jahren. Wenn man reinkommt in die gute Stube und nicht direkt wie einer aus der Lackiererei aussieht, verstummt sofort das Gespräch. Es ist später Nachmittag, die Warsteinertulpen werden unablässig gefüllt, jetzt möchte man aber doch wissen, ob sich was geändert hat, seit Opel weg ist.

Einer sagt: "Ach wat, Opel spielt schon lange keine Rolle mehr hier." Wie das? Mitte der Neunzigerjahre hätte die Betriebsleitung den Alkoholgenuss verboten. Jetzt kommen nur noch ein paar Alte von früher, alle längst in Rente, aber immerhin: Ein bisschen was lässt sich noch am Stammtisch zusammenhalten. Und wenn der 81 Jahre alte Wirt Rudolf Schirmmacher seine Kneipe hier verlassen sollte, dann nur "mit den Füßen zuerst".

So kann man es sehen: Man bleibt bei einer Firma bis zum Schluss, und danach fühlt man sich dieser Firma irgendwie noch verbunden, geht gelegentlich vorbei, spricht mit den Jüngeren, nimmt an Betriebsfesten teil. Man kann es auch so sehen wie Gerd Kiepkä, der mehr als zwanzig Jahre lang bei Opel war und irgendwann die Biege gemacht hat. Und trotzdem: Er kommt selbst im Alter nicht ohne die Wut aus, besonders jetzt, da er vor dem

Bauzaun steht, und er kommt auch nicht ohne das alte Opel-Gefühl aus, das noch mal was genau ist?

Gerd Kiepka sagt: "Es ist wie eine Fremdsprache, die du verlernst, wenn sie nicht regelmäßig abgerufen wird."

Und jetzt hat er den Schlüssel für seinen Opel in der Hand: Danke und tschüss - das war's.