

„Nichts ist, das ewig sei“: Bewegender Film über Detroit, Bochum und die Vergänglichkeit

geschrieben von Bernd Berke | 11. Mai 2022

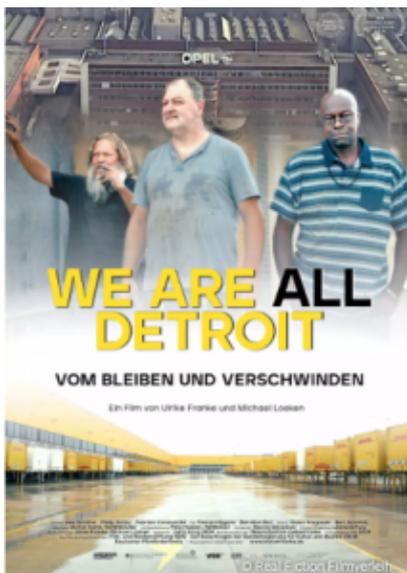


Verblasster Schriftzug – Als die Buchstaben auf dem geschlossenen Bochumer Opel-Werk nur noch schemenhaft sichtbar waren... (Foto/Filmstill: © loekenfranke Filmproduktion)

Kaum zu glauben, aber offenkundig: Das anno 1643 in deutscher Sprache verfasste, barocke Vergänglichkeits-Gedicht [„Es ist alles eitel“](#) von Andreas Gryphius scheint sich staunenswert genau zur desolaten Situation in der einstigen US-Autometropole Detroit zu fügen. „Seems like he got it“, sagt einer von denen, die vor der Kamera ein paar Worte aus der englischen Übersetzung vorgelesen haben. Ja, er hat's im Grunde wohl schon damals verstanden, dieser Herr Gryphius, der solche göltigen Zeilen geschrieben hat:

*„Was itzund prächtig blüht, soll bald zertreten werden.
Was itzt so pocht und trotzt, ist morgen Asch und Bein.
Nichts ist, das ewig sei, kein Erz, kein Marmorstein.
Itzt lacht das Glück uns an, bald donnern die Beschwerden.“*

Es ist ein famoser Einstieg in den Film „We are all Detroit. Vom Bleiben und Verschwinden“, der an diesem Donnerstag (12. Mai) in ausgewählten Programmkinos der Republik startet (siehe den Nachspann dieses Beitrags). Die fast zweistündige Dokumentation stellt die überaus missliche Lage in Detroit neben jene in Bochum, wo bekanntlich das Opel-Werk dicht gemacht wurde. Inwieweit sind die Verhältnisse vergleichbar? Können Bochum und das Ruhrgebiet etwas aus den Zuständen in Detroit lernen – und wäre es möglich, dass umgekehrt Bochumer Impulse auf Detroit einwirken?



Filmplakat zu „We are all Detroit“ (© loekenfranke Filmproduktion)

Cadillac und andere Legenden

In Detroit wurden Legenden wie der Cadillac gebaut. Doch seit die großen, früher so stolzen und weltweit renommierten Fabriken von General Motors (GM) bis Packard geschlossen

haben, ist es ein Jammer um die einst prosperierende Stadt und ihre Bewohner.

Das in Witten ansässige Regie-Duo Ulrike Franke / Michael Loeken, das schon mit dem Film [„Göttliche Lage“](#) (zum sozialen Wandel durch den Dortmunder Phoenixsee auf einem vorherigen Stahlwerks-Areal) beeindruckte, hat diesmal beiderseits des Atlantiks recherchiert und bei den einfühlsamen Sondierungen starke Bilder eingefangen. Bemerkenswert zumal, welche Valeurs sie den verfallenden Fabrikhallen und dem tristen Ödland abgewinnen. Stellenweise scheint es, als wären die Bauten beseelte Wesen. Mit Wehmut sieht man die kilometerweit sich erstreckenden Industrie-Wüsteneien mitsamt der ringsum maroden Infrastruktur. Sarkasmus geht auch: Von „ruin porn“ (Ruinen-Porno) spricht ein Fremdenführer in den einsturzungefährdeten Fabrikhallen. Aas lockt die Geier an.

Krise? Doch nicht bei General Motors!

Ein ehemaliger GM-Ingenieur erzählt, dass der Konzern die Signale des Niedergangs nicht an sich herankommen ließ. Krise? Doch nicht bei General Motors! Wir scheitern doch nicht. „We’re too good to fail.“ Mussten die Konzerne und ihre Manager sich für all die Misswirtschaft verantworten? Nichts da! Das Kapital ist einfach weitergezogen, um andernorts aufzublühen und sodann abermals Verheerungen anzurichten.

Helden des Alltags und erste Hoffnungsschimmer

Hüben wie drüben hat das Filmteam Menschen befragt, die seit Jahrzehnten in den Autofabriken gearbeitet oder deren Mitarbeiter verköstigt bzw. sonstwie versorgt haben; Menschen, die nun seit geraumer Zeit unter dem Verfall der Urbanität leiden, aber auch solche, die (allmählich) neue Hoffnung schöpfen oder sogar ein gänzlich neues Leben begonnen haben. So haben sich einige Bewohner Detroits auf Gartenbau und Pflanzenzucht verlegt, um durch dieses „Zurück zur Natur“ auch persönlich zu reifen und ihren vergammelten Stadtteil wieder

ein Stück lebenswerter zu machen. Der Verkauf von Obst und Gemüse sichert ein bescheidenes Einkommen. Da scheint so etwas wie konkrete Utopie auf. Überhaupt ist es geradezu heroisch, wie manche Leute dem Niedergang, wie sie der jahrelang vorherrschenden Gewalt- und Drogenkriminalität etwas entgegensetzen. Tatsächlich zeigen sich nun endlich erste Hoffnungsschimmer, es kehrt wieder Leben in manche Quartiere ein. Freilich sind es überwiegend andere Leute, die da kommen: „Hipster“, sagt einer etwas ratlos. Sei's drum? Oder keimt da bereits die nächste Verlustgeschichte? Wait and see.

Den Geldströmen ihren Lauf lassen

An vielen Ecken und Enden der US-Millionenstadt hat sich seit langer Zeit kaum etwas getan. Hunderttausende haben die Gegend verlassen. Grundstücke haben für Spottpreise die Besitzer gewechselt, aber die meisten Investoren blieben untätig, so gut wie nichts ist vorangekommen. Da möchte man den Bochumer Weg loben, wo millionenschwere öffentliche Fördermittel in die Herrichtung des vormaligen Opel-Areals fließen und wahrhaftig erste Neubauten entstanden sind, so etwa ein gigantisches DHL-Paketzentrum. Auch eine Reisegruppe aus Detroit bewundert in Bochum derlei Fortschritte und ersehnt Ähnliches für daheim. Doch in den Staaten läuft die Chose anders, dort lässt man den Geldströmen noch weitaus ungehemmter freien Lauf. NRW fördert den Umbau in Bochum, Michigan kümmert sich hingegen nicht ums Schicksal von Detroit.

Eine grässliche „Blehbüchse“

Doch Vorsicht! Die bei Pressekonferenzen und Eröffnungen skizzenhaft eingefangene Selbstbeweihräucherung der politisch Verantwortlichen in Bochum (Projekt „Mark 51.7“) hat offenbar eine Kehrseite. Da gibt ein DHL-Sprecher auf Nachfrage zu, dass zwar zunächst 600 Arbeitsplätze entstehen, man aber auch schon darüber nachdenke, wie Roboter mehr Aufgaben übernehmen könnten. Außerdem vertritt jemand eine nachvollziehbare Gegenposition: Der Bochumer Architektur-Professor Wolfgang

Krenz findet die knatschgelbe DHL-„Blechbüchse“ grässlich. So etwas Durchschnittliches stehe doch überall herum, während eine rund 500 Meter lange und weltweit nahezu einmalige Opel-Fabrikhalle unbedingt erhaltenswert gewesen wäre – als mächtiges Zeichen und ebenso ästhetisches wie lebensweltliches Statement fürs unbeugsame Selbstbewusstsein des Reviers.

Zur Erinnerung: Das 1962 fertiggestellte Bochumer Opel-Werk verhiess dem Ruhrgebiet in der Zeckenkrise sichere Arbeitsplätze anderer Sorte. Den jetzigen neuerlichen „Strukturwandel“ sehen Anwohner und frühere Opel-Arbeiter mit sehr gemischten Gefühlen, Zuversicht und Skepsis halten sich die Waage. Jedenfalls kann das zögerliche Vorgehen in Detroit wohl keine ernsthafte Alternative sein.



Menschen, die sich „irgendwie“ durchbringen: der Inhaber des Baumarktes (rechts) und ein befreundeter Kunde, der gerade seine behinderte Tochter verloren hat... (© loekenfranke Filmproduktion)

Begegnungen mit einem „anderen Amerika“

Eine ausgesprochene Stärke des in den US-Passagen deutsch unvertitelten Films ist es, die betroffenen Menschen freimütig für sich sprechen zu lassen. Daraus entstehen einige bewegende „Erzählungen“, so etwa die Geschichte(n) eines liebenswert kernigen Typen, der seit Jahrzehnten im Detroitener Autobezirk

eine Art Tante-Emma-Baumarkt (Schraubenhandel & Artverwandtes) betrieben hat und nun den Laden schließen muss, weil alle Welt nur noch online kauft. Diesem auf seine ganz eigene Art lebensweisen Mann könnte man sehr lange zuhören. Solche Begegnungen sind vielleicht gar geeignet, in unseren Köpfen ein etwas anderes „Amerika“-Bild entstehen zu lassen. Das gilt auch für die Imbisskellnerin, die sich – zeitweise parallel mit zwei Jobs – mühsam über Wasser hält (Hungerlohn: 3,20 Dollar pro Stunde ohne Trinkgeld) und an der Heroinsucht ihres Sohnes verzweifelt: „It is the door to hell.“ Da möchte man heulen.

Generell zeigt sich, welche Verheerungen das mangelhafte US-Sozialsystem angerichtet hat. Massenhaft campieren Obdachlose unter den Brücken, der Film zeigt dieses Elend aus diskreter Distanz. Der Himmel oder was auch immer bewahre uns vor dem weiteren Fortgang solcher Entwicklungen.

Der Film läuft u. a. hier:

Bochum, endstation (Wallbaumweg 108): endstation-kino.de

Bochum, Casablanca (Kortumstraße 11, im „Bermuda-Dreieck“): casablanca-bochum.de

Dortmund, Sweet Sixteen im „Depot“ (Immermannstraße 29): sweetsixteen-kino.de

Essen, Filmstudio Glückauf (Rüttenscheider Str. 2): filmspiegel-essen.de

Münster: Cinema/Kurbelkiste (Warendorfer Str. 45-47): cinema-muenster.de

...und vielleicht auch in Eurer Stadt.

Reales Drama: „Die Kinder von Opel“ am Schauspielhaus Bochum

geschrieben von Katrin Pinetzki | 11. Mai 2022



Ende des Jahres schließt das Opel-Werk in Bochum für immer. Der Automobilhersteller kam Anfang der 1960er Jahre und läutete den Strukturwandel ein: Die ersten Zechen in Bochum hatten damals längst dicht gemacht, Opel war der Hoffnungsträger. Sein Ende hinterlässt ein Trauma.

Das Schauspiel Bochum, traditionell stark verwurzelt im Alltagsleben der Stadt, leistet schon seit einem Jahr kreative Traumatherapie mit seinem „Detroit-Projekt“. Einen Abschluss-Beitrag lieferte nun die Künstlergruppe „kainkollektiv“: Im Theater unter Tage, der kleinsten Spielstätte des Schauspielhauses, hatte „Die Kinder von Opel“ Premiere.

„kainkollektiv“, das sind Mirjam Schmuck und Fabian Lettow. Konzept, Regie und Text stammen von ihnen, und sie benötigen für ihren Abend keinen einzigen professionellen Schauspieler. Mit Mitteln des Theaters, der Performance, der Recherche holen sie das reale Drama auf die Bühne – und lassen keine „Typen“ zu Wort kommen – sondern echte Menschen. Den Großteil des 75-minütigen Abends verbringen die Zuschauer damit, sich die acht Stationen der Bühne zu erlaufen, in denen diese „Kinder von Opel“ ihre Geschichten erzählen.

Da ist die 12-Jährige, deren Opa Opelaner war. Sie sagt, dass

sie sich einen Park auf der freiwerdenden Industriefläche wünscht, und dass sie den Anblick der schmutzigen Arbeiter beim Essen im Schnellrestaurant manchmal auch etwas ekelig fand.

Da ist der gelernte Zerspanungsmechaniker, der noch immer bei Opel am Band arbeitet. Im Live-Interview erzählt er, was in seinem Zwei-Minuten-Takt alles zu tun ist, berichtet von der Isolierung im Kotflügel, von Leitungen und Schläuchen, die im Motorraum verbunden werden müssen, von der Gasleitung im hinteren Radkasten rechts. Er braucht länger als zwei Minuten, um seine Arbeit zu beschreiben.

Da ist die Osteopathin, die die körperlichen und emotionalen Blockaden der Opelner behandelt, und der Mann, der in Herne mit Leidenschaft ein Opel-Museum führt.

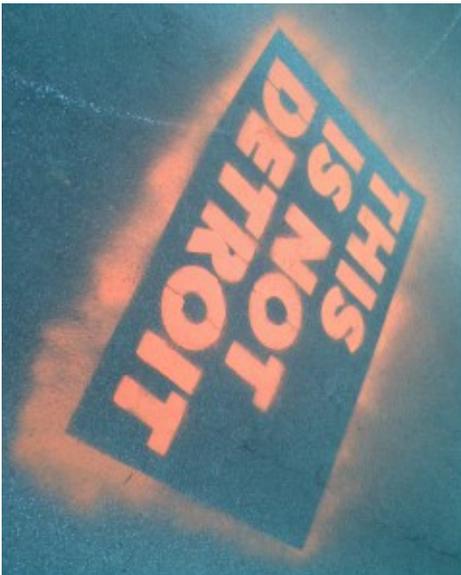
Eingebunden sind ihre Geschichten in eine aus dem Off gesprochene Erzählung, die Illustratorin Julia Zejn mit animierten, an die Wand projizierten Zeichnungen lebendig werden lässt: Kurz vor Ende der letzten Schicht ist das Opel-Werk einfach aus „Botown“ verschwunden. „Es war unser Werk, also haben wir es eingepackt und mitgenommen“, heißt es am Ende – „unsere eigene Transfergesellschaft“. Wieder aufgebaut wurde es bei General Motors im Zentrum von „Motown“ (Detroit), also „dort, wo es herkommt“.

Dass diese Verbindung einzelner Erzählungen kein ganz rundes Bild ergeben – geschenkt. Der Abend leistet einiges, bietet unbekannte Perspektiven auf ein zuende gehendes Stück Industriegeschichte, holt einmal mehr die Stadt ins Theater und bringt das Theater in die Stadt. Er bespielt eine künftige Leerstelle, und er holt ein Thema ganz nah heran, das für einen Gutteil des Theaterpublikums sonst ziemlich weit weg ist.

Die nächsten Termine stehen hier.

Es gibt ein Leben nach Opel – das Bochumer Detroit-Projekt

geschrieben von Rolf Pfeiffer | 11. Mai 2022



Das Motto der Ausstellung weist, auf den Asphalt gesprüht, den Weg – jedenfalls manchmal. Foto: rp

Der Bus steht. Auf der anderen Spur geht es auch nicht schneller. Unter normalen Verhältnissen wäre die Strecke vom Exzenterhaus nahe dem Schauspielhaus zum Bergbaumuseum in zehn, fünfzehn Minuten zu schaffen, im freitagnachmittäglichen Berufsverkehr jedoch nicht. Doch Bochum hat viele hübsche Fassaden. Das wäre einem sonst vielleicht nie aufgefallen.

Eingeladen zur Rundfahrt im Bochumer Stadtgebiet haben das Schauspielhaus und „Urbane Künste Ruhr“. Zusammen haben sie in diesem Jahr das „Detroit-Projekt“ aus der Taufe gehoben, das an etlichen Stellen der Stadt Kunst präsentiert. Und alles hat

irgendwie mit Opel zu tun, der Traditions-Automarke, die bald schon in Bochum keine Autos mehr bauen wird. Das Kunstprojekt ist nach der Stadt benannt, wo Opels Mutterkonzern General Motors sitzt, außerdem steht der Name für den dramatischen Niedergang, den die Schließungen der Autofabriken dort für die US-Stadt bedeuteten. So schlimm soll es in Bochum natürlich nicht kommen, auch wenn das Schlagwort von der „postindustriellen Gesellschaft“ gern und häufig Verwendung findet. Nein, die Unterzeile des Projekts wie auch eine ihrer Internetanschriften pochen auf den eigenen Weg: „This Is Not Detroit“, beziehungsweise www.thisisnotdetroit.de.



„HOW LOVE COULD BE“ steht in flammendem Rot auf dem Förderturm des Bergbaumuseums. Eine Lichtkunst-Intervention des Briten Tim Etchells. Foto: Schauspielhaus Bochum

Allerdings sollen die künstlerischen Arbeiten durchaus das

Postindustrielle reflektieren. Künstlerinnen und Künstler kommen aus Ländern, in denen es noch General Motors-Standorte gibt, aus Großbritannien, Polen, Spanien, den USA und natürlich weiterhin auch Deutschland.

Bevor der Bus sich in den Dauerstau begab, hatten sich seine Insassen im Exzenterhaus, das wie eine gigantische Nockenwelle aussieht, die Videoinstallation „The Pigeon Project“ des Polen Michal Januszaniec angesehen. „Das Tauben-Projekt“, so die Übersetzung, zeigt uns deutsche, polnische, deutsch-türkische „Taubenväter“ und läßt sie ausgiebig zu Wort kommen, erzählt vom Abwicklungsstreß bei Opel, läßt uns einer Schauspielerin zusehen, die mühsam einen vor Selbstbewußtsein strotzenden Text einstudiert, und verweist mit solchen Elementen unaufdringlich, aber schlüssig auf eine Zukunft, der soziale wie kollektive Gewißheiten zunehmend fehlen werden.

Aber ist das wirklich die Zukunft? Wird es wirklich so trostlos, wie Januszaniec behutsam andeutet? Jedenfalls ist die Arbeit im 13. Stockwerk des asymmetrischen Hochhauses zu besichtigen, was zum einen zwar 8 Euro Eintritt kostet, zum anderen aber einen grandiosen Blick über die Stadt bietet, die von hier oben aus überhaupt nicht hinfällig wirkt, sondern grün und vital und sehr ordentlich. Andererseits ist zu hören, daß sich die Vermarktung des Hauses schwierig gestalten – weshalb die 13. Etage für das Kunstprojekt noch zu haben war. Alles hat seine zwei Seiten.

Das Bergbaumuseum, endlich hat es der Bus geschafft, ziert eine Leuchtschrift. „How Love Could Be“ steht in roten (LED-befeuerten) Buchstaben oben am mächtigen Förderturm. Die Zeile, die der Brite Tim Etchells dort platziert hat, stammt aus dem ersten Song, der bei der legendären Detroiter Schallplattenfirma Motown 1961 herauskam: „Bad Girl“ von den Miracles. Denkanstoß: Bochum, Detroit, Liebe, Menschen... Die Museumsleute haben einen Rekorder mitgebracht und spielen den Song vor. Auf den Bänken vor dem Bergbaumuseum gucken die Leute irritiert.

Außerhalb der Bochumer City geht es zügiger voran. Im Viertel hinter der Jahrhunderthalle wurde eine ehemalige Schlecker-Filiale zum Kunstraum. Hier zelebrieren Chris Kondek, Christiane Kühl und Klaus Weddig mit grimmigem Humor das Scheitern einer Idee. Es ist ein Kunstwerk mit (erfundener) Geschichte: Das Hochglanz-Magazin „Reconquer“ beauftragte im Frühjahr 2014 eine renommierte Werbeagentur, die „sieben gelungenen Überlebensformen der geldlosen Gesellschaft (Tauschen, Klauen, Betteln, Besetzen, Jagen, Verzicht und Saufen)“ für eine fetzige Geschichte ins Bild zu setzen. Der Versuch scheiterte völlig, das „Making of“ jedoch hinterließ Videos und Fotos, die nun hier, in der einstigen Schlecker-Filiale, gezeigt werden. Eine originelle und hinter sinnige Idee, ganz ohne Frage; noch bemerkenswerter jedoch ist das Vorkommen von Humor, was in der zeitgenössischen Kunst ja sonst eher selten ist. Gleichzeitig aber wird im quasi ernstesten Kern des Projekts auch viel Hilflosigkeit erkennbar angesichts des großen Rades, das diese Künstlergemeinschaft, das Elend der („postindustriellen“) Welt streng im Blick, gerne drehen würde. Wie kann man einer Gesellschaft noch helfen, in der wegen Streß immer weniger Schnaps getrunken wird?



Hier ist einem nicht recht geheuer: „Der Keller“ des Polen Robert Kusmirowski.
Foto: Schauspielhaus Bochum

Weiter geht die Tour zu juvenilen künstlerischen Interventionen im Stadtgebiet, zur Thyssen-Industriebrache,

auf der eine Ein-Mann-Sauna steht, zum Prinzregent-Theater, wo im Keller (von Robert Kusmirowski) ein Toter liegt... Und immer wieder vorbei an großformatigen Bochum-Fotos, die an markanten Punkten im Stadtgebiet hängen. Sie stellen eine Auswahl aus dem Material dar, das beim Projekt „Mein Bochum – unsere Zukunft“ zusammenkam. 29 Motive hat Hans-Günter Golinski vom Bochumer Kunstmuseum daraus ausgewählt.

Befindet Bochum sich also jetzt im Detroit-Fieber, vibriert die Stadt im Rhythmus des Motown-Sounds, pilgern Heerscharen von Kunstliebhabern zu den Ausstellungsstätten? Eher wohl nicht. Die Standorte liegen weit auseinander, über die Erreichbarkeit scheinen sich die Veranstalter wenig Gedanken gemacht zu haben, sieht man einmal vom kostenlos angebotenen zweistündigen Fußmarsch „durch ausgewählte Arbeiten des Projekts“ ab. Touren mit dem Reisebus sind, wie erlebt, Glückssache, eine ÖPNV-Tour (welches Ticket?) findet sich in den Unterlagen nicht. Geführte Fahrradtouren sind wegen hoher Sicherheitsauflagen angeblich kaum genehmigungsfähig.

Eine Ausstellung für Kunst-Flaneure ist das „Detroit-Projekt“ aber auch nicht, weil die Öffnungszeiten einiger Standorte recht eingeschränkt sind und man dort, wo sie sich befinden, einfach nicht flaniert. Die Kunstwerke wiederum, sieht man einmal von der Leuchtschrift am Förderturm des Bergbaumuseums ab, sind so unauffällig, daß sie es kaum schaffen werden, aus sich heraus Aufmerksamkeit zu erzeugen.

Doch freuen wir uns auf die Spanier, die eingeladen wurden! Ab dem 23. Mai führen Tänzerinnen und Tänzer von Trayectos „choreographische Vermessungen“ in der Stadt durch, gibt es „Saludos de Zaragoza“ (Grüße aus Zaragossa) von der Gruppe Asalto im Bochumer Hauptbahnhof, fördert basurama „kollektive Freizeit und Pflege“ auf einem ehemaligen Fabrikgelände. „Esto no es un solar“ schließlich kündigt die Ankunft des Küchenmobils an, was immer das bedeuten mag. Jedenfalls klingt es recht vital. Am 29. Juni feiert das Detroit-Projekt sein Zukunftsfest, offizielles Ende ist am 5. Juli.

www.schauspielhausbochum.de

www.urbanekuensteruhr.de

www.thisisnotdetroit.de, Info-Hotline 0234 / 3333 5555

Opel Bochum mal aus einer anderen Sicht

geschrieben von Hans Hermann Pöpsel | 11. Mai 2022

Hier und heute mal etwas Anderes zum Thema Opel: Als kleiner Junge war ich oft bei meinen Großeltern in Bochum-Weitmar zu Besuch. Für ein Kind aus dem dörflichen Münsterland war das Ruhrgebiet eine aufregende Sache. Als dann die ersten Berichte über den geplanten Opel-Bau beim Opa bekakelt wurden, war ich überrascht. Konnte man eine große Autofabrik einfach so bauen? Auf eine Wiese?



Schauseite des Bochumer Opel-Werks (Foto: Bernd Berke)

Eine Fabrik, das war in meiner Vorstellung ein Sammelsurium unterschiedlicher Bauteile, die nach und nach aus einer Werkstatt entstanden waren, die mit der Firma wuchsen und dann

eben eine Fabrik geworden waren.

Tatsächlich wurde Opel Bochum gebaut. Das war für uns eine Attraktion, die man von außen staunend besichtigte. Später war ich dann mit einem Freund in Eisenach, kurz nach der Maueröffnung und noch vor dem Ende der DDR. Damals im Februar 1990 lag ein stinkender Braunkohlerauch über der Stadt. Sie wirkte wie gelähmt, die Menschen gingen wortlos durch die Straßen, kein Lachen und Plaudern wie in westlichen Fußgängerzonen – von Aufbruch keine Spur. Wir tranken einen Kaffee in einer H0-Gaststätte. An einer langen Theke saßen morgens um 10 mindestens zwei Dutzend schweigende Männer und tranken Bier aus Flaschen.



In diesem Eisenach entstand dann auch eine Opel-Fabrik, noch moderner als die in Bochum und heute ebenfalls in Teilen schon wieder veraltet. Wann wird sie geschlossen? Der Braunkohlestank in Eisenach ist weg, erzählen mir Bekannte. Die Stimmung näherte sich dem Westen an, vor allem Volksmusik sei dort beliebt. Die Menschen lachen und plaudern auch auf der Straße miteinander. Das bleibt so, bis Opel dicht macht. Vielleicht sollte ich mir ein neues Auto kaufen.

Warum die Lage bei Opel fast

überhaupt nichts mit der WAZ-Gruppe zu tun hat

geschrieben von Bernd Berke | 11. Mai 2022



Es könnte sein, dass manche WAZ-Entscheidungsträger in Essen diese Nachrichtenlage insgeheim sogar begrüßt haben – im wohlverstandenen Eigeninteresse: „Opel Bochum schließt bereits 2014“, so lautet heute (23. Januar) die Titelschlagzeile der „Westfälischen Rundschau“ (WR), die nur noch rund eine Woche lang eine eigene Redaktion hat.

Auf diese Weise, so scheint es, kann die WAZ-Gruppe endlich mal wieder von der Misere im eigenen Hause ablenken. Oder liegt hier ein Missverständnis vor?

Tatsächlich darf und muss man sich über die abermals verschärfte Situation bei Opel empören. Niemand, auch der Betriebsrat nicht, hatte mit einer solchen Entwicklung gerechnet: Nicht erst 2016 soll die Autoproduktion in Bochum eingestellt werden, sondern bereits 2014 – es sei denn, die Beschäftigten verzichten in den nächsten Jahren auf alle Tariferhöhungen. Da kann man von erheblichem Druck sprechen, es ließen sich auch noch andere Worte dafür finden.

Die Berichterstattung kommt vom zentralen Essener Newsdesk der WAZ, sie wird – mitsamt Gerd Heideckes Kommentar – für die WR in Dortmund übernommen. Von „Wildwest-Methoden“ bei General

Motors/Opel ist da die Rede, der Colt sei offenbar entsichert. Das Unternehmen werde nun *„die Folgen eines weiteren immensen Image-Schadens verkraften“* müssen. Der Opel-Werbepartner Borussia Dortmund und Trainer Jürgen Klopp stünden für *„ehrliche Arbeit, authentisches Verhalten und Volksnähe – nicht gerade das, was die Opel-Manager an den Tag legen.“*

Kurze Denkpause.

Wer wird aber so kühn sein, solche Zuschreibungen postwendend auf die WAZ-Gruppe anzuwenden? Wer wollte denn eine Schlagzeile wie *„Rundschau-Redaktion schließt bereits im Februar“* drucken? Sollte da etwa auch im Ruhrgebiet, also im tiefen, wilden Westen ein Colt entsichert worden sein? Und sollte es etwa auch hier einen Image-Schaden geben? Das wäre ja nicht auszudenken!

Nein, nein, bei Opel geht es doch um ganz andere Größenordnungen. Und überhaupt sind das völlig verschiedene Branchen, nicht wahr? Also Schluss jetzt!

„Aus“ für Opel – eine Katastrophe im Revier

geschrieben von Bernd Berke | 11. Mai 2022



Opel-Werk I in Bochum (Foto: Bernd Berke)

Man sollte diese Bereiche beileibe nicht gegeneinander ausspielen. Doch eine solche Nachricht stellt leider erst einmal alle kulturellen Anstrengungen im Ruhrgebiet in den Schatten: Heute wurde verkündet, dass im Bochumer Opel-Werk ab 2016 keine kompletten Fahrzeuge mehr hergestellt werden sollen, sondern bestenfalls nur noch bestimmte Komponenten. Das dürfte den Verlust von weiteren 3000 Arbeitsplätzen bedeuten.

Zum Vergleich: In den „goldenen“ Zeiten fanden in den drei Bochumer Opel-Produktionsstätten etwa 20.000 Menschen Arbeit, derzeit sind es noch rund 4000. Der vor allem durch Management-Fehler verursachte Niedergang hält also seit vielen Jahren an, doch jetzt geht es vollends auf den Abgrund zu. Im ohnehin krisenhaften, zutiefst verschuldeten Ruhrgebiet ist dies eine Katastrophe.



Produktion im Bochumer Opel-

Werk I - Werksbesichtigung
im August 2008. (Foto: Bernd
Berke)

Das Luftbild der Bochumer Opel-Werke hatte stets symbolische Bedeutung. Es durfte früher in keiner Erfolgsgeschichte des Ruhrgebiets fehlen. Hier war sie, die Zukunft, die sich nach den Zechen- und Stahlwerksschließungen auftun sollte. Und so entstand denn auch das im Oktober 1962 eröffnete Automobilwerk auf dem Gelände einer ehemaligen Zeche. Ab 1963 lief hier das Erfolgsmodell Kadett A vom Band. Die Bedeutung der Fabrik reichte weit über Bochum hinaus. Die Belegschaft kam praktisch aus dem ganzen Revier. Somit steht jetzt auch ein Stück der regionalen Identität auf dem Spiel. Und damit haben wir noch gar nicht von der ortsnahen Zulieferindustrie geredet.

Es wäre eine Illusion zu glauben, dass sich der immense Verlust etwa durch Gründung von avancierten Softwareschmieden oder Unternehmen der Bio- und Umwelttechnologie auch nur annähernd wettmachen ließe. Das sind andere Felder.

In den besseren Tagen wurde bei Opel die Basis erwirtschaftet, die sich irgendwann nicht zuletzt im kulturellen Überbau niederschlagen konnte. Es wäre daher nur recht und billig, wenn jetzt auch wieder Kulturschaffende des Ruhrgebiets – mit ihren speziellen Mitteln – den Opel-Beschäftigten beim Kampf um ihre Arbeitsplätze zur Seite stehen würden.

Unterdessen darf man sehr gespannt sein, ob und wie sie sich bei Borussia Dortmund (Werbepartnerschaft mit Opel) zur neuesten Entwicklung äußern werden...

Neues Ruhrfestspiel-Ensemble will engen Kontakt zur Arbeitswelt – zu Besuch im Dortmunder Rundschau-Haus

geschrieben von Bernd Berke | 11. Mai 2022

Von Bernd Berke

Dortmund. „Es ist eine ganz neue Erfahrung, Eisenstaub, Hitze und Lärm bei Hoesch selbst zu erleben.“ So staunte, stellvertretend für seine Kollegen, ein Mitglied des neuen Ensembles der Ruhrfestspiele beim gestrigen Besuch im Rundschau-Haus. Die 29köpfige Truppe kam direkt von Betriebsbesichtigungen bei Opel/Bochum und den Dortmunder Hoesch-Werken „Westfalenhütte“ und „Phoenix“.

Beim Redaktionsbesuch diskutierten die Theaterleute mit Wirtschaftsredakteur Frank Bünthe und WR-Kulturredakteur Johann Wohlgemuth. Thema: Krise und Zukunftsaussichten des Reviers.

Den Kontakt zur Arbeitswelt nimmt das neue (im Schnitt recht junge) Ensemble sehr ernst. Seit 14 Tagen knüpfte und festigte man Verbindungen zu Betriebsräten, Gewerkschaftern und Belegschaftsmitgliedern. Auch die Kumpel der bedrohten Dortmunder Zeche „Gneisenau“ und ihre streitbaren Frauen standen auf dem Besuchs-Programm der Bühnenleute. Eine „Gneisenau“-Besichtigung vor Ort scheiterte allerdings an „geologischen Schwierigkeiten“, die dort geltend gemacht wurden.

Wolfgang Lichtenstein, neuer Ensemble-Leiter: „Wir müssen immer wieder in die Betriebe gehen, damit es nicht bei einern oberflächlichen ‚Sozialtourismus‘ oder einem unverbindlichen Ausflug in die Arbeitswelt bleibt.“ Da die aus allen Teilen der Bundesrepublik stammenden Ensemblemitglieder erst seit dem

15. August fest miteinander arbeiten könnten, befinde man sich noch in einem frühen Vorbereitungsstadium. Bis zur Stunde sei keine größere Festspiel-Produktion für die nächste Saison zur Bekanntgabe reif. Die Stück-Auswahl erfolge nach streng demokratischen Regeln. Lichtenstein: „Jeder kann Vorschläge machen, die dann vom gesamten Ensemble diskutiert werden.“

Ein Projekt über die 35-Stunden-Woche, das gemeinsam mit 19 Opel-Arbeitern verwirklicht werden soll, ist allerdings schon vereinbart. Ins Auge gefaßt hat man auch eine Aufführung über das Verhältnis von Arbeiterschaft und Friedensbewegung, an deren Ausformung betriebliche Friedensinitiativen mitwirken sollen. Beide Projekte werden also nicht von einzelnen Autoren betextet. Wolfgang Lichtenstein versicherte aber, daß man für künftige Vorhaben bereits in Verbindung zu Autoren wie Max von der Grün und Günter Wallraff stehe.

Beim Gespräch über die immer noch von den Krisenbranchen Kohle und Stahl dominierte Wirtschaftsstruktur des Ruhrgebiets äußerten die Darsteller, Dramaturgen und Techniker vor allem Skepsis. Sie sehen die Perspektiven offenbar eher düster. Deutliche Zweifel wurden an optimistischen Äußerungen von Bundesarbeitsminister Blüm geäußert. „Es gibt doch nur noch Krisen-Managements. Wo bleibt der wirkliche Aufbau?“, hieß es zum Beispiel. Vermißt wurden von Politikern zu entwerfende Zukunftsaussichten und „Utopien“. Besonderes Interesse zeigte das Ensemble an den mutmaßlichen Auswirkungen einer 35-Stunden-Woche sowie am Problem der allgemeinen und der Frauen-Arbeitslosigkeit.

Allen Krisenphänomenen zum Trotz, mögen sich die Theaterleute jedoch nicht gänzlich dem Pessimismus verschreiben. Wolfgang Lichtenstein: „Wir wollen die Probleme dieser Region nicht nur bierernst darstellen.“ Humorig lautete denn auch der Arbeitstitel eines weiteren Projekts: „Mutter Kohle-Vater Stahl“.