

Joachim von KönigsLöw

Vom Hellweg zum Schnellweg

Das Ruhrgebiet. Ein Land des Wandels

Joachim von KönigsLöw nimmt uns in den folgenden Monaten mit in seine Heimat: das Ruhrgebiet – diesjährige »Kulturhauptstadt Europas«. Die erste Reise geht über die alten und neuen Wege, die das Ruhrgebiet durchziehen. Eine Wanderung durch die Vergangenheit bis hin zur unmittelbaren Gegenwart. So ergibt sich Schritt für Schritt die Erfahrung eines lebendigen, wandelbaren Ganzen, das – allen Vorurteilen zum Trotz – heute, nicht nur aus wirtschaftlichen Gründen, in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit rückt.

»Kulturhauptstadt Europas«. Das ist ein stolzer, anspruchsvoller Titel. Doch wird das Jahr vor allem ein großes Medien-Spektakel und ein Feuerwerk von »Events« für die Erlebnisgesellschaft. Das aber wird verdecken, worum es eigentlich geht: Das Ruhrgebiet ist – allem Renommieren mit großer Einwohnerzahl, geballter Wirtschaftskraft, gut ausgebauter Infrastruktur und kultureller Vielfalt zum Trotz – keine großstädtische Metropole wie Berlin, Hamburg oder München. Es ist auch keine Kultur- oder Natur-Landschaft, sondern ein einzigartiges seltsames Konglomerat aller dieser Elemente und hat längst eine ganz eigene Identität. Aber die steht unter der Notwendigkeit, sich ständig wandeln zu müssen: Bergbau und Schwerindustrie sind »weggebrochen«, das alte Sozialgefüge ist brüchig, die Einwohnerzahl schrumpft. Es gilt, ganz neue Lebens-, Wirtschafts- und Existenzformen zu suchen und zu finden. Dass »Kultur« dabei eine große Rolle spielt, ahnt man wohl, und so lautet das Motto des Kulturhauptstadt-Jahres »Wandel durch Kultur«.

Was aber Kultur eigentlich ist, weiß man hierzulande nicht so genau: letzten Endes alles – so meint man –, was die »Kreativwirtschaft« fördern kann, eine Wachstumsbranche, deren Rohstoff nicht mehr Kohle und Stahl etc., sondern im weitesten Sinne »Kultur« ist, also alles das, was Museen, Theater, Konzerthäuser und Bands, Festivals und touristische »Highlights« an Lebensqualität, Freizeitbelustigung und Standortförderung bieten, wobei im Ruhrgebiet die Tendenz zunimmt, auch den Fußball der Kultur zuzurechnen.

So ist das Ruhrgebiet das Land eines dramatischen Wandels,

der prototypisch für das ist, was anderen Städten und Regionen ebenfalls »blüht«, aber später, weil es da noch alte Strukturen und Traditionen gibt. Mit Denkmalschutz, Stadterneuerung, Kunstförderung, Naturschutz, Sozial-Subventionen und Wachstums-Ideologie ist diesem Wandel nicht beizukommen. Es gibt nur den Weg nach vorne: Aus den Hinterlassenschaften der Industrie, den Resten der Natur und konkurrierenden Kommunalgebilden im Blick auf die sozialen Gegebenheiten etwas übergreifend Neues zu formen. Man braucht dazu ein neues Bewusstsein; man braucht dazu neue Ideen und Visionen. Die gibt es durchaus, und auch die Vitalität, sie in die Wirklichkeit umzusetzen – aber das in ständigem Kampf mit kommunalpolitischer Enge, kulturferner Kleingeisterei oder dreistem Renommieren mit dem, was das Ruhrgebiet »alles schon hat«.

Der Hellweg: urzeitliche Sternenstraße

Kürzlich hatte ich einen guten Bekannten aus der Stockumer Straße in Bochum-Langendreer abzuholen. Es stellte sich heraus, dass es da unmittelbar benachbart drei Straßen namens »Stockumer Straße« gibt, die jeweils von Bochum-Langendreer, von Witten-Annen und von Dortmund-Barop aus auf das Dorf (Witten-)Stockum zuführen. Wie viele »Dortmunder Straßen« mag es wohl in den neun Städten geben, die ringsum an Dortmund angrenzen?

Ich will damit sagen: Es gibt im Ruhrgebiet ein altes verschachteltes Netz von Wegen und Straßen, in denen sich nur der Einheimische zurechtfindet. In Berlin – einem Stadtgebilde vergleichbarer Größe – gibt es dagegen immer nur eine Straße desselben Namens, wenn man einmal davon absieht, dass durch die Teilung Abnormitäten entstanden waren. – Früher fuhren wir oft durch eine dieser »Stockumer Straßen«, wenn wir nach Bochum wollten. Seit Jahren aber habe ich diesen Weg nicht mehr benutzt, denn es gibt ja die Autobahn.

Heute legen die Autobahnen ein Raster kreuz und quer durch das Ruhrgebiet. Vier parallele Stränge gibt es von Ost nach West, acht mehr oder weniger vollständige Stränge von Nord nach Süd. Die beiden wichtigsten sind der Emscherschnellweg A42 und der Ruhrschnellweg A40. Die A40 firmiert in Dortmund noch ein Stück weit unter der Bezeichnung B1. Die B1 ist aber die Nachfolgerin der alten Reichsstraße R1, die Deutschland von Aachen bis Königsberg in Ostpreußen durchzog. Diese Straße verläuft wiederum vom Rhein bis nach Paderborn auf der Trasse des Hellwegs, des uralten Handels- und Pilgerwegs vom Rhein

in den Osten und vom Osten nach Köln, Paris und schließlich nach Santiago de Compostella.

Diese Straße ist eine der ehrwürdigsten und ältesten Straßen Mitteleuropas. Sie war ein Teilstück der mittelalterlichen Verbindung von Brügge (d.h. auch von England her) nach Russland, nach Nowgorod am Ilmensee. Der Hellweg war auch schon vor dem Mittelalter eine wichtige Völkerstraße, über die Römer und Germanen zogen; sie bestand bereits in frühgeschichtlichen Zeiten. Sie gehörte zu den »Sternenstraßen« der Vorzeit, von denen der Bochumer Astronom Heinz Kaminski und der Franzose Charpentier sprachen als den »kosmisch – spirituellen Wegen«, auf denen die alten Atlantier kolonisierend nach Osten, bis ins Innere Asiens zogen.¹

Was ist das für ein Straßenzug? Betrachten wir ihn auf dem »Hellweg« genannten Teilstück zuerst einmal geographisch. Da ist der Hellweg der trockenere bequeme Weg nördlich der unwegsamen, damals dicht bewaldeten deutschen Mittelgebirge und

südlich der norddeutschen unwegsamen Sumpfgebiete – ein Weg, der durch die besondere Konfiguration der Hellweg-Haarstrang-Landschaft von der Ruhr bei Mülheim bis zur Alme vor Paderborn auf mehr als 100 Kilometern kaum ein einziges fließendes Wasser überquert, aber dadurch, dass er oberhalb eines wasserreichen Quellhorizontes verläuft, doch stets wasser- und quellenreich

war. Man mache sich klar, was für eine große Bedeutung das für die Reisenden alter Zeiten hatte!

Der »Hellweg« besteht im Ruhrgebiet als Straßenname weiter fort. Sein Name ist ein großes Rätsel. Es gibt zahlreiche Erklärungsversuche dafür, darunter zwei Haupt-Varianten: Die einen möchten den Namen von Hel = Hal, also Salz ableiten und erinnern daran, dass es am Hellweg viele salzige Quellen und uralte Salzgewinnung gab. Zum Vergleich verweisen sie auf Schwäbisch

Brücken am Rhein-Herne-Kanal in Oberhausen. Foto: Joachim von Königslöw



¹ Heinz Kaminski: *Sternenstraßen der Vorzeit*, München 1995; Louis Charpentier: *Spanien. Das Geheimnis der Pilgerstraßen*, Goldmann 1991.

Hall, Hall in Tirol, Bad Reichenhall oder Halle an der Saale. Aber Hall ist nicht Hel. Bei der anderen Variante leitet man den Namen von Hel, der germanischen Totengöttin ab, also Weg der Hel, Totenweg, Kultweg ... Dafür spricht, dass es auch im Sauerland vielerorts »Hellwege« gibt. Da beziehen sie sich eindeutig auf einen Totenweg, zum Beispiel den von Soest nach Wormbach. Denkt man überhaupt an einen alten Kultweg, so scheinen dahinter die schon erwähnten Sternenstraßen vorzeitlicher Völkerzüge auf, von denen Kaminski spricht. Davon ist auch in dem 2003 erschienenen Buche von Wolfgang Thiele und Herbert Knorr *Der Himmel ist unter uns* die Rede. Überraschend heißt es darin, dass Westfalen von einem riesigen, weiträumig auf die Landschaft projizierten Abbild des Sternenhimmels überdeckt sei. Das lasse sich an der Lage der ältesten Kirchen bzw. Kultorte festmachen. Das berechnen sie sehr genau. Dabei stießen sie auf die Ost-West-Achse dieses irdischen Himmelssystems. Sie verläuft auf $51^{\circ} 30' 07''$ nördlicher Breite von Oberhausen-Osterfeld bis Hemeln an der Weser und wird bei Allagen östlich des Möhnesees von der dem System entsprechenden Nord-Süd-Achse geschnitten und halbiert.

An dieser heute einsamen Stätte inmitten von Feldern steht anstelle einer uralten Kirche ein schlichtes barockes Heilighäuschen. Ich zitiere einen Absatz aus dem Buche: »Das Gebiet, durch das die ... Ost-West-Achse verläuft, ist es wert, näher betrachtet zu werden. Unmittelbar auf oder neben dieser Geraden ... gibt es eine Vielzahl von Natur- und Kulturdenkmälern, Wallanlagen, Wallburgen, Gräberfeldern, Thingplätzen, alten heiligen Bäumen, Kreuzen und Heilighäuschen; mitunter geht diese Achse genau durch alte Kirchorte, ja alte Kirchen selbst hindurch. Zwei Beispiele haben wir bereits erwähnt: Die geheimnisumwitterte Kapelle von Drüggelte, bei Körbecke gelegen, wird direkt von der Achse geschnitten ... Das Kloster mit dem sprechenden Namen Himmelpforten liegt ... exakt auf der gleichen Breite ... Der uralte Hellweg durchzieht in großen Teilen im Ruhrgebiet das Gebiet der Ost-West-Achse!«.²

Als älterem Menschen, der wie ich in dieser Gegend aufgewachsen ist, steht einem innerlich der Hellweg in der Form vor Augen, die er seit den Tagen Napoleons hat: schnurgerade, von Pappeln gesäumt, zielt er immer auf die Kirchturmspitze der nächsten Stadt. Die Städte liegen regelmäßig 15-18 Kilometer auseinander; das ist so viel wie das halbe Maß einer römischen Tagereise, so dass man es auch mit Ochsenkarren bequem von

² Thiele / Knorr: *Der Himmel ist unter uns*, Bottrop 2003, S. 310.

Station zu Station schaffen konnte. So folgen sich: Essen – Bochum – Dortmund – Unna – Werl – Soest – Erwitte – Geseke – Salzkotten und – Paderborn. In der Mitte die geteerte Fahrbahn, rechts und links breite unbefestigte Fahrwege für die Bauernwagen. So im östlichen Teil; im westlichen, dem Ruhrgebiet, ist es schon lange nicht mehr so. Denn als dort die Industrialisierung begann, wurde das alte ländliche Wegesystem rings um den Hellweg von neuen Siedlungen und Vorstädten überwuchert, blieb aber in den Grundzügen bestehen. Es waren Wege von Bauerndorf zu Bauerndorf.

Zu den eigentlichen Straßen des Industrie-Zeitalters wurden die Eisenbahnen; in zwei Hauptsträngen durchzog die Bahn die südliche Reihe der Ruhrgebietsstädte – also die alten Hellwegstädte – und die nördliche Reihe – die sogenannten Emsherstädte –, die sich längs der Nordtrasse der Köln-Mindener Eisenbahn gebildet hatten, die 1848 eröffnet wurde. Zahlreiche Verknüpfungen von Nord nach Süd und fast unzählige Werksbahnen verbanden die Zechen und Stahlwerke untereinander und mit den Hauptlinien. Diese Bahnen verliefen meist auf hohen Dämmen, um den Zügen freie Fahrt durch das Siedlungsdurcheinander zu geben. Dazu mussten zahllose Brücken, Über- oder Unterführungen gebaut werden. Obwohl es außer Ruhr und Emscher, seit 1900 dem Dortmund-Ems-Kanal und seit 1914 dem Rhein-Herne-Kanal, keine größeren Gewässer gab, entstanden im Ruhrgebiet 9432 Brücken – man stelle sich das vor! 9432 große und kleine Brücken! Zur letzten Steigerung des Brückenbaus kam es, als durch und über die zersiedelte Stadt-Landschaft hinweg auch noch das Raster der Autobahnen angelegt wurde.

Fassen wir zusammen: Aus kaum befestigten Wegen, dem Hellweg und seinen Zugangswegen, wurden im 19. Jahrhundert gepflasterte Straßen; die Straßen wurden überformt vom Netz der Eisenbahnen; auf den Straßen fuhren Straßenbahnen ebenfalls

Birkenwald und Förderband auf Zeche Zollverein in Essen. Foto: Christiane von Königslöw



Dämme, Brücken, Autobahnen