

Suhrkamp Verlag

Leseprobe



SV

Kullmann, Katja
Rasende Ruinen

Wie Detroit sich neu erfindet

© Suhrkamp Verlag
edition suhrkamp
978-3-518-06218-0

SV

edition suhrkamp digital

Die edition suhrkamp digital präsentiert kurze, aktualitätsbezogene, thesenstarke Bände, Manifeste, Langreportagen, Dossiers und Features. Alle Titel sind auch als eBook erhältlich. Mehr zur Reihe und den einzelnen Büchern unter: www.editionsuhrkampdigital.de

Leere, Armut, Gewalt: Detroit gilt als die gefährlichste und traurigste Großstadt der USA. Hunderttausende sind geflüchtet, geblieben sind allein die Verlierer. Doch nun ziehen junge, kreative Leute mit wenig Geld, aber vielen Ideen ins Zentrum der Asphaltwüste, eröffnen Ateliers und Cafés. Investoren und Stadtplaner schwärmen bereits: »Detroit wird das Berlin der USA.« Katja Kullmann hat Detroit im Herbst 2011 besucht. Mit obdachlosen Jazz-Musikern und Techno-Aktivisten sprach sie über ihr Detroit – und über die brutalen Realitäten einer Gesellschaft, die verzweifelt um ihre Mitte ringt.

Katja Kullmann, geboren 1970 in der Nähe von Frankfurt am Main, ist Essayistin und Sachbuchautorin. 2011 erschien ihr vieldiskutiertes Buch *Echtleben. Warum es heute so kompliziert ist, eine Haltung zu haben*, in dem sie sich mit den prekären Erwerbsverhältnissen in der Kreativwirtschaft auseinandersetzt. Ihr erstes Buch, *Generation Ally. Warum es heute so kompliziert ist, eine Frau zu sein* (2002), wurde 2003 mit dem Deutschen Bücherpreis ausgezeichnet und in vier Sprachen übersetzt.

Katja Kullmann
Rasende Ruinen

Wie Detroit sich
neu erfindet

Suhrkamp

Fotos: © Katja Kullmann
Autorenfoto: © Patrick Ohligschläger

edition suhrkamp digital

Erste Auflage 2012

© Suhrkamp Verlag Berlin 2012

Originalausgabe

Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form

(durch Fotografie, Mikrofilm oder andere Verfahren)

ohne schriftliche Genehmigung des Verlages reproduziert
oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet,
vervielfältigt oder verbreitet werden.

Alle Rechte vorbehalten, insbesondere

das der Übersetzung, des öffentlichen Vortrags sowie der
Übertragung durch Rundfunk und Fernsehen,
auch einzelner Teile.

Umschlag gestaltet nach einem Konzept von

Willy Fleckhaus: Bureau Johannes Erler

Druck: Druckhaus Nomos, Sinzheim

Printed in Germany

ISBN 978-3-518-06218-0

1 2 3 4 5 6 – 17 16 15 14 13 12

Inhalt

Vorwort: »Bloß kein Ruinen-Porno mehr!«	7
»Wenn Du nach Detroit fährst, besorg Dir ein Hoody.«	11
»Detroit hat immer einen Song auf Lager.«	21
»Ich würde die Stadt einfach mit 100 000 Künstlern fluten.«	29
»Wir brauchen neue Schock-Truppen.«	43
»Es ist ein Ort voll weiblicher Kraft.«	57
»Wir sind autonom. Und wir werden mehr.«	67
Nachwort: »Solidarity is the new sexy.«	85
Dank	88
Anmerkungen	90



Seit 25 Jahren verlassen: die Michigan Central Station, Detroits berühmteste Ruine.

Vorwort:

»Bloß kein Ruinen-Porno mehr!«

Detroit/Michigan gilt als die brutalste, schmutzigste, bemitleidenswerteste Großstadt der USA. »Shithole« wird sie von manchen Einheimischen genannt. Einst wurden hier überproportional viele Autos gebaut, heute werden hier überproportional viele Menschen erschossen. Jeder Dritte kommt ohne Lebensmittelmarken nicht über die Runden, etwa ebenso viele können angeblich nicht richtig lesen und schreiben; das Risiko, Opfer eines Gewaltverbrechens zu werden, soll hier bis zu fünfmal so hoch sein wie im Rest des Landes. Im Metropolen-Ranking des US-Wirtschaftsmagazins *Forbes* belegt Detroit regelmäßig einen Spitzenplatz unter den »miserabelsten Städten der Vereinigten Staaten« (so wie Düsseldorf es nach den *Forbes*-Kriterien immer wieder unter die »lebenswertesten Städte Europas« schafft).¹

Ein Geflecht aus löchrigen Straßen, miesen Statistiken und urbanen Mythen: »There's no town like Motown«, sagen überzeugte Lokalpatrioten. Trotzig sprechen sie vom großen »D«. Andere Bewohner meinen, es gebe keine nördlicher gelegene Dritte-Welt-Siedlung auf dem Globus.² Manche Romantiker, vor allem Ortsfremde, verklären die Stadt zum Inkubator für aufregende Musik, die in einer Umgebung *natürlicher Rauheit* einfach am besten gedeihe (Motown-Soul, Funk, Iggy Pop, Techno, Eminem, die White Stripes). Wieder andere sehen in Detroit ein klares Indiz für den Untergang des kapitalistischen Abendlandes. Der verlassene Detrouiter Hauptbahnhof, die imposante Michigan Central Station, durch die seit fast 25 Jahren kein Zug mehr pfeift, nur noch der Wind, ist ein beliebtes Fotomotiv für beide, sowohl für Trash-Nostalgiker als auch für Kulturpessimisten.

Diese Reportage erzählt von einer Reise ins Herz des Molochs. Von einem Besuch am auffälligsten Wundmal, das das Mutterland der geplatzen *Blasen* und *privatisierten Lebensrisiken* zu bieten hat. Es geht um die Stadt, auf die Amerika-Kritiker gern mit dem

hämisch ausgestreckten Zeigefinger deuten – »Sich an, wohin das alles führt!« – und die Amerika-Freunden Sorge bereitet.

Es geht aber auch um eine Stadt, die neuerdings einige Leute ins Schwärmen bringt und wieder ernsthaft auf die Zukunft hoffen lässt: »Detroit hat das Zeug, zum Berlin der USA zu werden«, sagt etwa Tony Goldman, CEO der Investmentfirma Goldman Properties (New York).³ Er ist einer derjenigen, die fest daran glauben, dass eine neue *Kreativwirtschaft* Detroit wird retten können, mit Galerien in alten Werkshallen, Cafés in früheren Schlachtereien, Komfort-Apartments in aufgemöbelten Ruinen und Software-Schmieden in allen Lagerhallen, die dann noch übrig sind. Eine neue *frontier* solle in Detroit erschlossen werden, sagen Player und Planer, ein neuer Horizont für »Kreative und Künstler« – und in einem deutschen Ohr klingt dabei unweigerlich der wowereitsche Slogan »arm, aber sexy« an.⁴ *Berlin* gilt manchen Investoren hier als Marke, ähnlich wie *Brooklyn*: als Chiffre für eine funkelnde Zukunft, als Beleg für die Thesen des amerikanischen Wirtschaftstheoretikers Richard Florida, der vor einem Jahrzehnt den Bestseller *Der Aufstieg der kreativen Klasse* geschrieben und eine Ära voller neu gestalteter, leistungsstarker *creative cities* skizziert hat.⁵

Und so ist Detroit gegenwärtig sowohl Skandal als auch *buzz* in den USA – ein altbekanntes Trümmerfeld, aber auch ein aufregendes Gerücht. »This place is hot«, heißt es, und tatsächlich tut sich nach Jahrzehnten der Agonie etwas: hier Fabrikhallen mit zerschlagenen Fenstern – dort Galerien mit Gästelisten. Hier streunende Hunde – dort Casino-Lights. Hier Crack-Heads mit Schaum vorm Mund – dort Crêpes-Kunden mit Puderzucker am Revers. Öffentliche Grundschulen werden geschlossen, Kunst am Bau wird gefördert, städtische Buslinien werden gekappt, Lofts mit bewachten Parkhäusern werden bezuschusst. Gewinner und Verlierer stecken ihre Lebensräume neu ab – unterdessen mieten ein paar unschuldige junge Leute günstige Werkräume, in denen sie hübsche und/oder ironische Objekte herstellen, was einige Kamerateams anlockt –, und vorerst scheint unklar, wer gerade wen wohin anzieht oder von wo vertriebt. Es gibt Stadtplaner, die bezeichnen das Detroit der Gegenwart als soziokulturelles »Zu-

kunftsexperiment«. Man könnte auch sagen: Eine strauchelnde Gesellschaft ringt um einen Ort, der seine Mitte verloren hat – ganz wie sie selbst.

Die Reise hat im Herbst 2011 stattgefunden, also gerade eben erst, in einer Zeit, in der die Finanzmärkte Amok laufen und die Volkswirtschaften in sich zusammenzufallen scheinen; in der der Abstand zwischen Arm und Reich in den postindustriellen Gesellschaften wächst und die Sozialsysteme wanken; in der in Europa um die Gentrifizierung beliebter Großstädte gestritten wird und gleichzeitig die Zahl der *shrinking cities* steigt – und mit ihr die Zahl der rechtsfreien Räume (in den USA nennt man solche Gegenden »Gangland«, in Deutschland »national befreite Zonen«); in der eine weltweite Konkurrenz um Strukturwandel, Standort-Sexyness und urbane Images entbrannt ist (»Shanghai – China’s hottest city«; »Newcastle – see change«; »Ruhr 2010 – Kulturhauptstadt Europas«); in der in Athen, der anderen abendländischen Metropole im Niedergang, Banken brennen und in Paris, London und Berlin trotz aller *Kreativität* immer mal wieder Mittelklassewagen in Flammen stehen; in der Wohlstand und Subprekariat sich auch in der Ersten Welt verstärkt räumlich konzentrieren und sichtbar werden, nicht nur im Wettbewerb *zwischen*, sondern auch *in* den Städten, weshalb manche Soziologen von einer »Brasilianisierung« der Verhältnisse sprechen.⁶

Vielleicht liegt das Geheimnis, die Antwort, der Schlüssel in Detroit begraben? In der Stadt, die womöglich gar nicht hinterhinkt, sondern den anderen nur wieder ein paar Schritte voraus ist? Zwischen verrammelten Supermärkten, vergammelnden Kleine-Leute-Häuschen und übervollen Suppenküchen – oft nur zwanzig Minuten Autofahrt entfernt von den gut bewachten Wohlfühl-Arealen, den Rückzugsorten der gebildeten *happy few*? Vielleicht ist Detroit einfach ein Ort, an dem man das verwirrende Abstraktum »Gegenwart« in all seiner Härte besonders gut besichtigen kann, in typisch amerikanischem Format, ziemlich dick aufgetragen?

Lost in Detroit: Nirgends war ich, die Besucherin aus Übersee, je so sehr auf ein Auto angewiesen wie am weltberühmten

Ausfallstraßenort – an dem viele sich allerdings kein Auto leisten können und daher buchstäblich nicht vom Fleck kommen. Mein Plan war, die Gerüchte, Statistiken und Bilder mit der Wirklichkeit abzugleichen. Ich wollte mit vielen verschiedenen Menschen sprechen und erfahren, wie sie die scharfkantige Gegenwart erleben – *an diesem besonders schwierigen Ort* – am *ground zero* der amerikanischen Industriemoderne – am Tiefpunkt eines schmerzlichen Niedergangs – und womöglich gerade am Beginn eines großen Umbaus. (Eines Umbaus, der sich eben nicht nur in Detroit abspielt und der mit sehr viel mehr zu tun hat als nur mit ein paar neuen Design-Hotels.)

Ins Gespräch zu kommen war nicht immer ganz einfach. Zu viel geifernden Ruinen-Porno haben die Detroiter schon über sich ergehen lassen müssen.⁷ Keiner hat es klarer ausgedrückt als Mike »Mad Mike« Banks, der Kopf des Techno-Polit-Aktivistens-Kollektivs Underground Resistance: »Wir haben es satt, dass Medienmenschen hier für drei Tage hereinrauschen, mit ihren Theesen schon im Kopf, dann schießen sie ein paar spektakuläre Fotos, hauen wieder ab und schreiben ihren Bullshit zusammen!«

Zugeben muss ich, dass ich zunächst etwas Angst vor der Reise hatte. Doch dann hat sich der Moloch, so viel sei vorweggenommen, als einer der menschlichsten Orte erwiesen, die ich bisher kennengelernt habe. Ich erwäge nun, dort eine Immobilie zu erwerben, ein Holzhäuschen mitten in der Stadt, mit vielleicht 110 Quadratmetern Wohnfläche, einer Veranda und einem kleinen Garten drum herum. So etwas gibt es in Detroit, der grimmigsten aller *creative cities*, derzeit schon für 5000 Dollar, Parkplatz inklusive.

»Wenn Du nach Detroit fährst, besorg Dir ein Hoody.«

Auf dem glänzenden Holzboden meiner mitteleuropäischen Mittelklasse-Wohnung liegt ein blauer Rollkoffer, aufgeklappt und leer. Der Kofferdeckel lehnt am Fuß meines Komfort-Betts. Oben auf dem Bett, auf den weißen Fluschdecken, die vertrauenerweckend nach Frühling duften, sind Kleidungsstücke ausgebreitet, auf wirre Art. Da wären: drei namenlose Jeanshosen, zwei reizlose BHs, sechs fade Langarm-Shirts, ein Karohemd in Größe L, fünf T-Shirts in Größe S und ein Parka unbestimmter Herkunft (eine Deutschlandfahne ist jedenfalls nicht draufgenäht); zwölf Knäuel Wollsocken, zwölf Damenslips, einmal Rei in der Tube; außerdem eine Gürteltasche für Geld, Kreditkarten und Papiere, die 17,99 Euro gekostet hat, das Preisschild hängt noch dran. Sie ist fleischfarben, aus wasserabweisendem Material gefertigt, mit Geheimfach-Garantie und Super-Safety-Reißverschlüssen, made in Germany. Schussicher ist sie nicht. Schussichere Gürteltaschen gibt es nicht, habe ich mir sagen lassen.

Vor dem Bett steht ein Paar Turnschuhe, weiß, mit dünnen roten Streifen und noch dünneren Sohlen. College-Look. Preppy Style. Golfschuh-Tradition. Streichelzartes First-Class-Leder, fein gelocht. Ich spiele kein Golf. Ich habe die Schuhe extra mal gekauft, zum Spaß. Jetzt stelle ich fest: Es sind die einzigen Turnschuhe, die ich besitze, und zufällig sind es komplett lächerliche Vollidioten-Sneakers. Sie sehen harmlos und teuer aus, das macht sie lebensgefährlich. Ich gebe ihnen einen Kick, und sie fliegen ein paar Meter durch mein *young-urban-professional-home*, dessen Miete deutlich über dem Hamburger Durchschnitt liegt.

Ich wohne in einer der begehrtesten Ecken der zweitgrößten Stadt Deutschlands, in einem aufreizend verwinkelten Viertel, das als eines der *kreativsten* der Stadt gilt. Hier herrscht *der Charme der kurzen Wege* . Dutzende Bars und Cafés gibt es, einen Radiosender, einen Comic-Verlag, zwei Magazin-Redaktionen und ein

Kino, Bäckereien, Blumenläden, einen Wochenmarkt, eine Bonbon-Manufaktur, Supermärkte in drei verschiedenen Preisklassen, zwei kleine Theater, drei Yoga-Studios, etliche Friseursalons und Kindertagesstätten, Asia-, Orient-, Fisch- und Schwaben-Restaurants, einen Plattenladen, drei Buchhandlungen, eine Handvoll Resterampen, vier Handy-Shops, das eine oder andere Designer-Lädchen, jede Menge Street Art und ein paar echt urige Änderungs Schneidereien. »Es liegt so herrlich zentral, aber wenn man nicht will, muss man das Viertel gar nicht verlassen, man findet hier alles, was man braucht, in maximal zehn Minuten Fußweg«, sagen die Leute und loben das *Flair*. Jeder, wirklich jeder, der es, aus welchem Grund auch immer, nicht nach Berlin geschafft hat, will hier wohnen. Und auch überhaupt und ganz generell wollen heute alle und überall so wohnen: mitten in der Stadt, aber gemütlich.

Ein merkwürdiges Knurren rollt aus meiner Kehle, das hatte ich nicht vor. Ich stehe vor dem großen Spiegel in meinem Schlafzimmer und versuche, so fertig, verloren und gefährlich auszusehen, wie es mir aus dem Stand möglich ist. Wie macht man das noch mal: den Blick verfinstern?

Einen Kapuzenpulli habe ich übergezogen, schon mal zur Probe. Meinen Unterkiefer schiebe ich vor, auf motzige Art, meine Schultern lasse ich schwer hängen. »Wenn Du nach Detroit fährst, besorg Dir ein Hoody«, schreiben sie im Internet.⁸ Es gibt eine Reihe von Portalen, auf denen herumreisende US-Bürger sich von ihren Erlebnissen an verschiedenen Orten der Welt erzählen, besonders gern von Erlebnissen in unterschiedlichen amerikanischen Städten. Amerikaner lieben bekanntlich Rankings aller Art, sie haben ja eine *Charts*-Kultur da drüben, eine *Top-Twenty*-Mentalität. Beim Ortsvergleichsportal virtualtourist.com las ich Folgendes: »Wenn Du weiß bist, egal ob privilegiert oder nicht, oder wenn Du eine Frau bist, bist Du in Detroit automatisch eine Zielscheibe. Wenn Du alleine ein Stück zu Fuß gehen musst, dann geh zügig und tu so, als seist Du *tough*. Wenn Du Dich von jemandem bedroht fühlst, spring auf die Straße und benimm Dich wie ein Irrer, laufe auf die Autos zu, rede mit Dir selbst, laut und verrückt, tu so, als seist Du völlig durchgeknallt.« Ein anderer User rät: »Vermeide

es, in bestimmten Stadtteilen bestimmte Gang-Farben zu tragen.« Der Kapuzenpulli ist schwarz, auf seine Vorderseite aufgeflocht sind ein orangefarbener Basketball und die Aufschrift »Arroyo«. Das Hoody gehört mir nicht, es ist viel zu groß, jemand hat es mal in meiner Wohnung vergessen. Jetzt google ich »Arroyo AND Basketball« und finde heraus, dass Carlos Alberto Arroyo Bermudez ein puerto-ricanischer Basketball-Star ist, der derzeit bei den Boston Celtics unter Vertrag steht. Boston ist East Coast. Boston ist Preppy Style. Und so schreibe ich »1-2 Hoodies, NEUTRAL / H&M? C&A? + Turnschuhe!!!« auf meinen Einkaufszettel.

*

Motor City, Shrinking City, Problem City. Wenn man von der East Coast anreist, bildet Detroit das Eingangstor zum Mittleren Westen. Einst war die Stadt ein magnetischer Punkt auf der Karte des unternehmungslustigsten Landes der Erde, des Landes, in dem die Siedler und Pioniere von Generation zu Generation ihre Geschichten weitererzählen, und immer geht es in den Geschichten darum, etwas Neues zu erschließen – *in the pursuit of happiness*.

Hunderttausende zogen Anfang des 20. Jahrhunderts aus dem Süden der USA in den Norden, wo Stahl zum wichtigsten Konsum- und Kulturgut jener Tage verarbeitet wurde: dem Automobil. Es war die Ära, in der die Fließbänder bei Ford, Chrysler und General Motors heiß liefen, eine Zeit, in der ein fleißiger Mann seine Familie mit ganz unironischer Arbeit halbwegs sorglos durchbringen konnte. Der landwirtschaftlich geprägte Süden schien damals auf dem letzten Loch zu pfeifen. Viele waren auf der Flucht vor Rassismus und Verelendung. Nirgends waren die Fabriken größer als in Detroit. Als Schlüsselmoment des örtlichen Aufschwungs gilt der 5. Januar 1914, das Datum, an dem Henry Ford den Fünf-Dollar-pro-Tag-Standard in seinen Werken einführte. Kein Arbeiter sollte ab sofort weniger verdienen. Fünf Dollar am Tag, das war fast doppelt so viel, wie normalerweise in der Industrie gezahlt wurde. Auf heutige Kaufkraft-Verhältnisse umgerechnet, entspricht das 120 Dollar am Tag oder einem Jahreseinkommen von

rund 40 000 Dollar – was annähernd dem derzeitigen Median der Haushaltseinkommen in den USA entspricht.⁹ Es war eine kleine Lohnrevolution, die sich damals in Detroit zutrug. Wirtschaftshistoriker sprechen vom Startschuss des Fordismus und vom Beginn des amerikanischen Wohlfahrtskapitalismus.

Detroit galt nicht nur als attraktiver Hochlohnstandort, sondern auch als Herd der amerikanischen Gewerkschaftsbewegung, und für jeden, der ordentlich mitschaffte, gab es bald ein eigenes Auto und die Aussicht auf ein kleines Häuschen, *a family home* auf eigenem Grund und Boden. Vom exzessiven Straßenbau profitierten beide, sowohl die Konzerne als auch die entstehende *blue collar middle class*. Für die einen bedeuteten die Straßen eine indirekte staatliche Subvention ihrer Produkte, den anderen erleichterten sie den Zugang zu einem *American-Beauty*-Leben mit aufgeräumten Blumenbeeten und einem Sternenbanner im sauber parzellierten Vorgarten. Für eine ganze Weile funktionierte Detroit so als der Maschinenraum des amerikanischen Traums. Bloß dass beides hier ins Megalomane ausartete: das Ausmaß der Asphalttrassen, der Highways, Freeways, Interstates – und die damit einhergehende Zersiedelung in Hunderttausende, oft mickrig kleine, kreditfinanzierte Eigenheimparadiese. »Sprawl« nennen Soziologen diesen Prozess: Eine Stadt entkernt sich selbst und zerfleddert auf einer immer größeren Fläche in einzelne Nachbarschaften, *villages* und *suburbs* von unterschiedlichem Ruf. – Heute zählt die Stadt zum »Rust Belt«, zum »Rostgürtel« der USA. So nennt man inzwischen die von Arbeitslosigkeit und sozialen Verwerfungen geschlagene Industrieregion im Norden. Neben Detroit hat es auch Cleveland im Nachbarstaat Ohio getroffen, Pittsburgh in Pennsylvania, Baltimore in Maryland, St. Louis in Missouri und zahlreiche andere Heimorte der alten Metallerei. Mehr als 320 000 Jobs sind in der Region allein in den nuller Jahren verloren gegangen. Die Arbeitslosenquote in jenem Landesteil liegt bei gut elf Prozent, also etwa drei Prozent über dem US-Mittel und etwa doppelt so hoch wie der deutsche Durchschnitt, vergleichbar den Raten in Sachsen-Anhalt oder Mecklenburg-Vorpommern, nur dass das Gebiet des Rust Belt ungleich größer ist als das der neuen Länder.¹⁰

Am Geburtsort des Fordismus schlägt der Post-Fordismus mit besonderer Härte zu: Im großen »D« betrug die Arbeitslosenquote im vergangenen Jahrzehnt zwischen 15 und 30 Prozent. Heute liegt sie in einigen Vierteln vermutlich bei 50, in manchen Blocks vielleicht auch bei 78 Prozent. Detroit ist eindeutig die größte und traurigste der Rostgürtel-Städte. Manche (vor allem Leute, die *nicht* in Detroit wohnen) empfinden einen lustvollen Grusel beim Anblick der zerfallenden Gebäude. Etliche Fotobände, schwere, dicke Kunstbücher, die in ausgewählten Art-Editionen erscheinen, zeigen die Ruinen von allen Seiten, von innen und außen, bei Regen und bei Sonne, in ästhetisierter Variante, auf teurem Papier.¹¹ Der Boom der Detroit-Ruinen-Foto-Alben begann in den nuller Jahren, dem Jahrzehnt, in dem die sogenannte »Krise« in die Nachrichten und Diskurse, die Köpfe und Herzen der Menschen einzog. Da die meisten dieser Bücher oft ebenso viel kosten, wie man aufbringen müsste, um sich zwei oder drei Wochen lang von McDonald's-Sparmenüs zu ernähren, gelangen sie vermutlich selten zu den unmittelbaren Anrainern der Ruinen. Stattdessen finden sie als Coffee Table Books in glücklicheren, Design-affinen Haushalten einen Platz, als dekorativ morbides Urban-Living-Accessoire und Ausweis einer ästhetisch-sozialkritischen Weltbildung. Viele Detrouiter Bürger bieten inzwischen Touren zu Industrie-Wracks und ausgehöhlten Jugendstil-Perlen an, manchmal werden bis zu einhundert Dollar pro Führung und Fotosafari verlangt. Der »Ruins Guide« ist in Detroit ein eigenes Berufsbild geworden.

Das Faszinierendste an den Ruinen ist, dass sie dem Faktor Zeit ein solch plastisches Gesicht geben. Monumentale Industrieanlagen, breite Straßen, Parkplätze wie Sportfelder, Theaterpaläste, Kaufhauskathedralen und andere Monsterkomplexe: Detroit zeigt, wie die Menschen sich vor einhundert Jahren die Zukunft ausgemalt haben – *großartig*. Doch die Zukunft hat es sich leider anders überlegt. Die zunehmende Automatisierung, die Ölkrise der siebziger Jahre, der Übergang von einer unternehmergeführten Vor-Ort-Wirtschaft hin zum globalisierten Management und zu flexiblen Produktionsstätten überall in der Welt, nur nicht zu

Hause: All das (aber nicht nur das) hat Detroit fertiggemacht. Und während andernorts in den USA (und in anderen Ländern) längst neue Industrien entstehen und ganz neuartige Waren hergestellt werden, aus sauberen Materialien, manchmal sogar nur aus Bildschirmbefehlen, aus nichts, was man anfassen kann, während also schmalschultrige, blasse Menschen, die sich die Hände kaum einmal schmutzig machen, ihre neuzeitlichen Imperien gründen und großziehen – Google, Apple, Facebook –, regnet es im Rust Belt durch die überdimensionierten Flachdächer, stehen die Schlotte nutzlos im Wind und stehen breitschultrige Männer davor, manche abgemagert, manche zgedröhnt. Keiner kam bisher auf eine überzeugende Idee, wie es weitergehen soll.

*

Die Leere sei das Schlimmste, heißt es in den Blogs und Büchern über Detroit. Die *city limits* umfassen eine Fläche von etwa 370 Quadratkilometern. Es gibt so viel Platz, dass die Bewohner von San Francisco, Boston und Manhattan alle zusammen nach Detroit passen würden, haben Stadtsoziologen ermittelt.¹² Doch mindestens ein Viertel der Fläche ist heute komplett verwaist, gilt als »urbane Prärie«. In manchen Gegenden haben Füchse und Waschbären das Regiment übernommen, ganze Straßenzüge wuchern unter Bäumen und Büschen zu. Nicht einmal ein Menschenleben ist es her, da wohnten knapp zwei Millionen Menschen in der Stadt. Heute sind es nur noch etwas über 700 000 Einwohner. Wer es sich leisten kann, zieht weg.

Eingesetzt hat die Abwanderung in den späten sechziger Jahren, immer wieder kommt es seither zu massiven Schüben. Allein zwischen 2000 und 2010 ist die Bevölkerungszahl noch einmal um 25 Prozent gesunken. Der Journalist und Filmemacher Michael Moore, der selbst aus der Region stammt, aus der nicht minder angeschlagenen Industriestadt Flint, und der angeblich mal eine Woche lang in einem General-Motors-Werk gearbeitet hat, bevor er mit der freien *Kreativwirtschaft* anfang, hat das leer gefegte Detroit einmal als »eine Landschaft wie von einem anderen Planeten«

beschrieben.¹³ Moore wohnt heute in Traverse City, einer aufstrebenden Gemeinde im grünen Nordwesten von Michigan, am Ufer des Lake Huron gelegen. Auch der blasse Rapper Eminem, der im Film *8 Mile* (2002) von den sozialen Härten seiner Heimat erzählt, lebt jenseits der Stadtgrenzen, in einem deutlich behaglicheren Vorort. Und der weiße Pop-Soul-Sänger Mayer Hawthorne, der sein jüngstes Album mit einem Foto eines Detroiters Wohnhaus-Skeletts schmückt (Prinzip »Ruinen im Nebel«),¹⁴ stammt aus Ann Arbor, einer wohlhabenden Kleinstadt etwa sechzig Kilometer westlich von Detroit, die für ihr vorbildliches Schul- und Universitätssystem gelobt wird. 82 Prozent der verbliebenen Bewohner Detroiters zählen zu der Bevölkerungsgruppe, die man in den USA heute als »African Americans« bezeichnet.

»White flight« nennen Einheimische den massenhaften Exodus der gut und besser ausgebildeten Mittelklasse, »weiße Flucht«. Sukzessive haben die potentesten Steuerzahler nicht nur ihre Wohnsitze nach draußen verlegt, auch viele Unternehmen haben die (Innen-)Stadt verlassen und Geschäfte, Werke und Büros im Umland eröffnet. Der große Rückzug begann mit der zweiten Welle der »Great Black Migration«, zwischen 1940 und 1970, als weitere sechs Millionen Menschen aus dem Süden in den Norden strömten. Mehr und mehr hat sich die Metropolregion Detroit seither geteilt, in zwei ziemlich unterschiedliche Lebenswelten. »Chocolate city and vanilla suburbs« war in den siebziger Jahren eine gängige Redewendung für dieses Phänomen.¹⁵ Jenseits der *city limits*, zum Beispiel im nördlich angrenzenden County Oakland, leben überwiegend Menschen mit hellem, »kaukasischem« (*caucasian*) Teint, bestätigen die einschlägigen Statistiken. Die Gebietseinheit County kann man am ehesten mit einem deutschen Landkreis vergleichen, zu Oakland gehören etwa die Gemeinden Birmingham, Bloomfield Hills und Farmington Hills. Interessanterweise zählt jenes »weiße« County direkt nördlich vom »schwarzen« Detroit zu den reichsten in den Vereinigten Staaten. 3141 Countys gibt es im ganzen Land – und im nationalen Vergleich der Haushaltseinkommen schafft es das County Oakland in Michigan immer mal wieder unter die Top 30, also in das eine Prozent an der Spitze.

Es ist sogar das zweitreichste aller US-Countys mit mehr als einer Million Einwohnern. Nicht einmal eine halbe Stunde Fahrtzeit liegt zwischen den fußbodenbeheizten Zuckerbäckervillen von Bloomfield Hills und den dampfenden Gullis downtown. Oben, in den Hills, gibt es fantastische Schulen, schmiedeeiserne Straßenlaternen (die nachts auch wirklich leuchten) und kaltgepresstes Olivenöl in mehreren Dutzend Geschmacksnoten. Unten, in der Stadt, »gibt es nicht einen verdammten Laden, in dem eine Frau sich ein Paar Nylonstrümpfe kaufen kann!«. ¹⁶

Zweimal kam es in Detroit zu größeren Aufständen gegen die Ungleichheit, die so über-auffällig mit der Hautfarbe korreliert: Im Sommer 1943, als der Wohnraum wegen der hohen Zuzugsraten kurzfristig knapp geworden war, brach eine Schlägerei zwischen weißen und schwarzen Jugendlichen im Belle-Isle-Park aus; die Gewalt eskalierte, Präsident Franklin D. Roosevelt schickte fünf Armeetrupps nach Detroit, 25 schwarze und neun weiße Menschen kamen ums Leben. Deutlich brutaler fielen die »Detroit Riots« im Sommer 1967 aus: Es fing damit an, dass die Polizei eine halblegale Kneipe an der 12th Street stürmte und dichtmachte. Um die achtzig Menschen, die meisten schwarz, hatten sich in der Bar versammelt, um die Heimkehr mehrerer Vietnam-Veteranen zu feiern. Das Lokal hatte keine volle Lizenz, und die Cops nahmen kurzerhand alle fest. Es war nur eine von vielen sehr ähnlich gelagerten Razzien – und in den Augen der Anwohner nichts als ein weiterer Beleg für offen ausgespielten behördlichen Rassismus. Unmittelbar nach dem Vorfall brachen Detroit-weit Randale aus, Geschäfte wurden geplündert, Häuser in Brand gesetzt. Gouverneur George W. Romney, der Vater von Mitt Romney, beorderte die Nationalgarde in die Stadt, Präsident Lyndon B. Johnson entsandte wiederum die Armee. Fünf Tage dauerten die Auseinandersetzungen, 43 Menschen starben, 467 wurden verletzt, mehr als 7000 inhaftiert, rund 2000 Häuser brannten nieder.

Viele sagen, nach den Riots sei es erst recht bergab gegangen mit Detroit. Auch Motown, das berühmte Soul-Musik-Label, das 1959 von Berry Gordy in einem kleinen Wohnhaus gegründet worden war (nicht weit von der 12th Street entfernt) und das

Musiker wie Marvin Gaye, Smokey Robinson und die Supremes weltberühmt gemacht hatte, zog ein paar Jahre nach den Unruhen weg – nach Los Angeles/Kalifornien.

Jetzt, ein halbes Jahrhundert später, munkelt man plötzlich, dass zwar weiterhin eine Menge Leute aus Detroit verschwinden – dass seit Kurzem aber auch ein paar ganz neue Bewohner in die Stadt kommen. Von einem Zuzug »frischen und jungen Blutes« wird berichtet.¹⁷ 59 Prozent der »frischen« Bürger seien Leute »mit College-Abschluss unter 35«. Über ihre Teints erfährt man nichts.

*

Aus irgendeinem Grund habe ich die Reise immer wieder vor mir her geschoben. Aber am Montag, dem 8. August 2011, ist es endlich so weit: Ich buche einen Flug ins »Shithole«.

Keinen Tag länger will ich noch warten, denn in Großbritannien brennt es gerade – die London Riots sind los. Ich lese die Unruhen als Zeichen, dass ich auf der richtigen Fährte bin: Die Städte hören auf, *symbolisch* zu sein. Stattdessen entwickeln sie sich zu politischen Orten (zurück?), zu Arenen und Boxringen, Parlamenten und *Einflusssphären* – mitunter auch zu Schlachtfeldern.

Im Fernsehen rauchen Tottenham und Hackney, und bevor ich die Online-Buchung ganz abschließe, checke ich in einem zweiten Browserfenster – *nur zur Sicherheit* – ein letztes Mal die »Warnings or Dangers Detroit«: »Egal, was Du an positiven Dingen über Detroit liest, der Großteil der Stadt ist eine Kriegszone. Ich betrete die Stadt nicht mehr ohne Waffe«, schreibt ein »Willy Nelly«. Ein anderer, »Felony 4000«, meint: »Wenn Du in Detroit in eine zwielichtige Gegend gerätst, merkst Du es sofort. Dann sieh zu, dass Du so schnell wie möglich wegkommst. Wenn Du das nicht tust, wäre das in etwa so dumm, wie in die Armee einzutreten und dann überrascht zu sein, dass sie Dich in den Irak schicken.«

Ich klicke auf »Reiserücktrittsversicherung: nein« und beschließe: Was auch immer geschehen mag – ich werde auf der Seite von Detroit stehen.



Informelles Parkplatz-Business in Downtown Detroit, wo es kaum Einzelhandelsgeschäfte gibt.