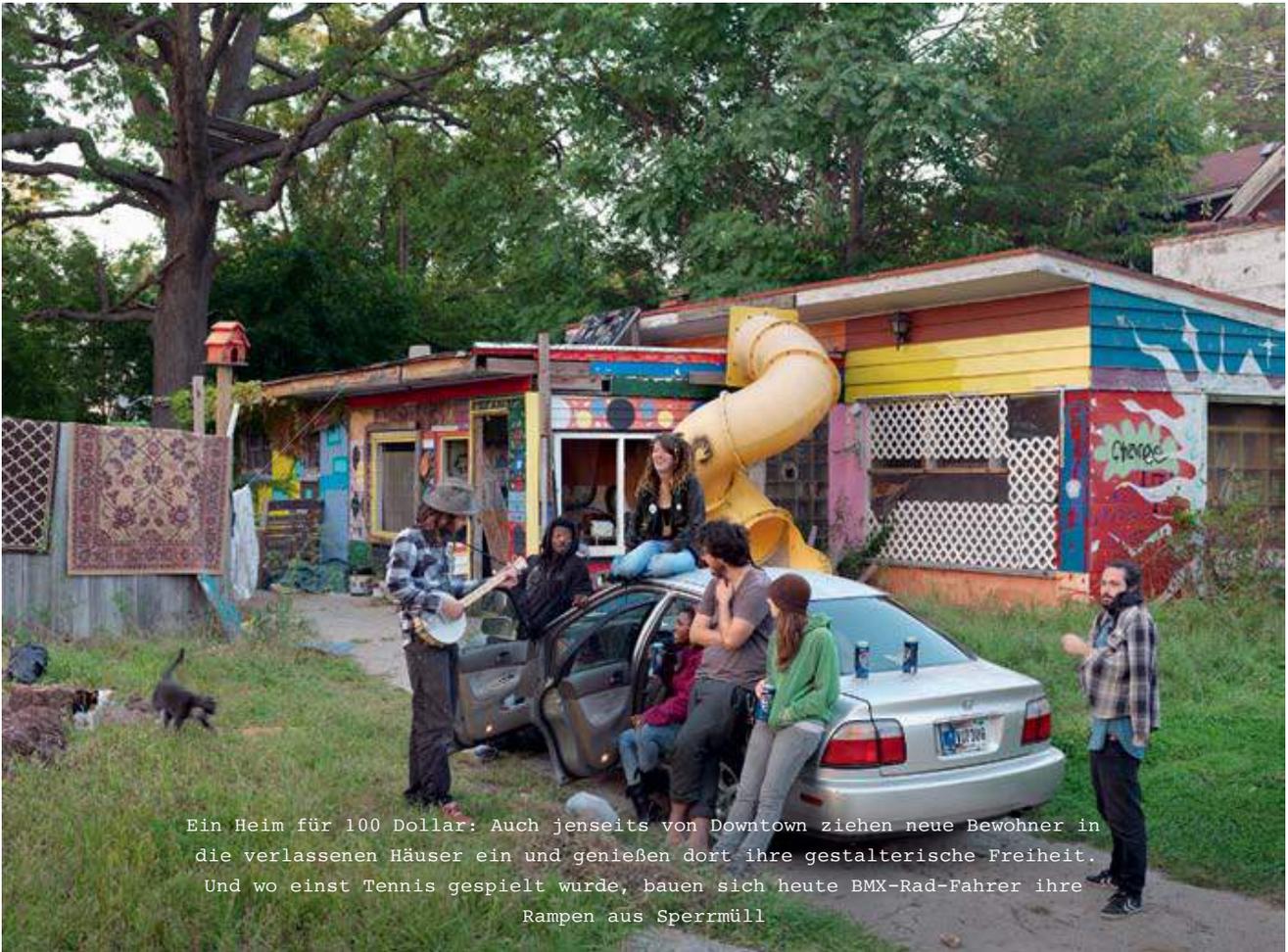


# Ganz cool

# hier



Fotos: Dawin Meckel / Ostkreuz und Dave Jordano



Ein Heim für 100 Dollar: Auch jenseits von Downtown ziehen neue Bewohner in die verlassenen Häuser ein und genießen dort ihre gestalterische Freiheit. Und wo einst Tennis gespielt wurde, bauen sich heute BMX-Rad-Fahrer ihre Rampen aus Sperrmüll

**Detroit war mal eine reiche, pulsierende Stadt, dann kam der Niedergang der Industrie: Die Menschen zogen weg, aus Wolkenkratzern wurden Ruinen. Aber wie es so ist: Auf einmal ist gerade das Abgefuckte ein Grund für Künstler und Lebenskünstler, wieder dorthin zu ziehen, wo es eben nicht so ist wie überall sonst. Über den Aufstieg und Fall einer Stadt und die Hoffnung, dass die Subkultur sie rettet**

Von Felix Denk

→ Eine Schönheit ist er nicht, der Betonskelettbau an der Ecke Hastings und Piquette Ave in Midtown-Detroit. Zumindest nicht auf den ersten Blick. Früher wurden hier die Karosserien für Cadillac gebaut. Aber das ist schon lange her. Seit über 20 Jahren steht das Gebäude leer, wie so viele in der maroden Autostadt, in der kaum noch Autos produziert werden. Die meisten Fenster des sechsgeschossigen Fabrikgebäudes sind herausgebrochen, von den Wänden blättert die Farbe, das Gelände ist gesäumt von kaputten Zäunen. Dimitri Hegemann ist dennoch total geflasht: „Das ist eine magische Ruine. Da bin ich ganz sicher.“

Wenn sich einer mit Ruinen auskennt, dann er. Kurz nachdem vor über 25 Jahren die Mauer gefallen war und Berlin an manchen Ecken nicht viel anders aussah als Detroit heute, eröffnete er einen Club gleich neben dem staubigen Niemandsland des ehemaligen Todesstreifens. Mit dem „Tresor“ explodierte in Berlin nach dem Mauerfall die Techno-Szene. Das wäre nicht möglich gewesen, hätte es nicht Räume gegeben wie den unterirdischen Tresorraum des ehemaligen Wertheim-Kaufhauses mit seinen niedrigen Decken, rostigen Schließfachern und meterdicken Betonmauern. Es wäre aber auch nicht möglich gewesen ohne den krassen Sound, zu dem im Tresor getanzt wurde. Und den lieferten Detroit-Musiker und DJs. Hegemann, heute 61 Jahre alt, ist seither in engem Kontakt mit ihnen und möchte mit ihnen etwas in ihrer maroden, von der Wirtschaftskrise gebeutelten Heimatstadt aufbauen. Von den wilden Nachwendejahren profitiert Berlin ja noch heute. Der Ruf, dass



die Stadt aufregender ist als andere, lockt nicht nur Touristen an, er ist auch ein Motor für die Wirtschaft, weil gerade junge IT-Fachkräfte gern nach Berlin ziehen, um dort zu arbeiten. „Für Berlin war Techno ein Türöffner“, sagt Hegemann. Warum sollte das in Detroit nicht möglich sein?

Es wäre ein beeindruckendes Comeback. Bevor Detroit einer der öden Orte des Spätkapitalismus wurde, war es eine Schlüsselstadt der Moderne. Hier führte Henry Ford 1913 das Fließband ein. Alle drei Minuten ging ein Ford Model T vom Band, ein Auto für jedermann. Mit ihm begann der steile Aufstieg der Stadt. Bald zahlte Ford seinen Arbeitern fünf Dollar Lohn pro Tag, etwa doppelt so viel wie damals üblich. Die „Ford

families“ konnten sich ein Haus mit einer Garage und einem Auto darin leisten. Ein Fabrikarbeiter verdiente mehr als mancher Ingenieur in Deutschland. Bis in die 1960er-Jahre gingen neun von zehn US-amerikanischen Autos in Detroit vom Band. Die Stadt war die Werkbank der Nation, hier wurde fleißig am amerikanischen Traum geschraubt.

Und der war nicht nur Weißen vorbehalten. Schon in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war Detroit auch eine Stadt der Hoffnung für die Schwarzen. Sie war die letzte Station der Underground Railroad, so nannte man die Fluchtroute entfloherer Sklaven aus den Südstaaten, die auf dem Weg in die Freiheit in Kanada waren. Nach dem Zweiten Weltkrieg sorgte dann die boomende Autoindustrie dafür, dass auch Schwarze, die bei der Arbeitssuche oft benachteiligt wurden, Jobs fanden. Es entstand eine schwarze Mittelschicht. Der Soundtrack für diese Jahre waren die Hits des Soullabels Motown. Diana Ross, Stevie Wonder und Marvin Gaye veröffentlichten in Detroit ihre Hits. Und der gerade mal elfjährige Michael Jackson feierte hier sein Debüt.

Doch dem rauschhaft schnellen Aufstieg folgte ein langsamer, qualvoller Fall. Die Probleme begannen in den 1950er-Jahren, als die Automatisierung der Autoproduktion zahlreiche Fließbandjobs überflüssig machte. Zur gleichen Zeit übersiedelten ganze Industriezweige in den Süden der USA, um die mächtigen Gewerkschaften im Norden zu meiden. Neue Highways wurden gebaut, sodass viele Detrouiter in die Vorstädte zogen und zu Pendlern wurden: eine Entwicklung, die





sich 1967 rasant beschleunigte, nachdem es nach einer Razzia in einer Bar ohne Ausschankgenehmigung zu schweren Unruhen gekommen war, bei denen in fünf Tagen 43 Menschen getötet wurden.

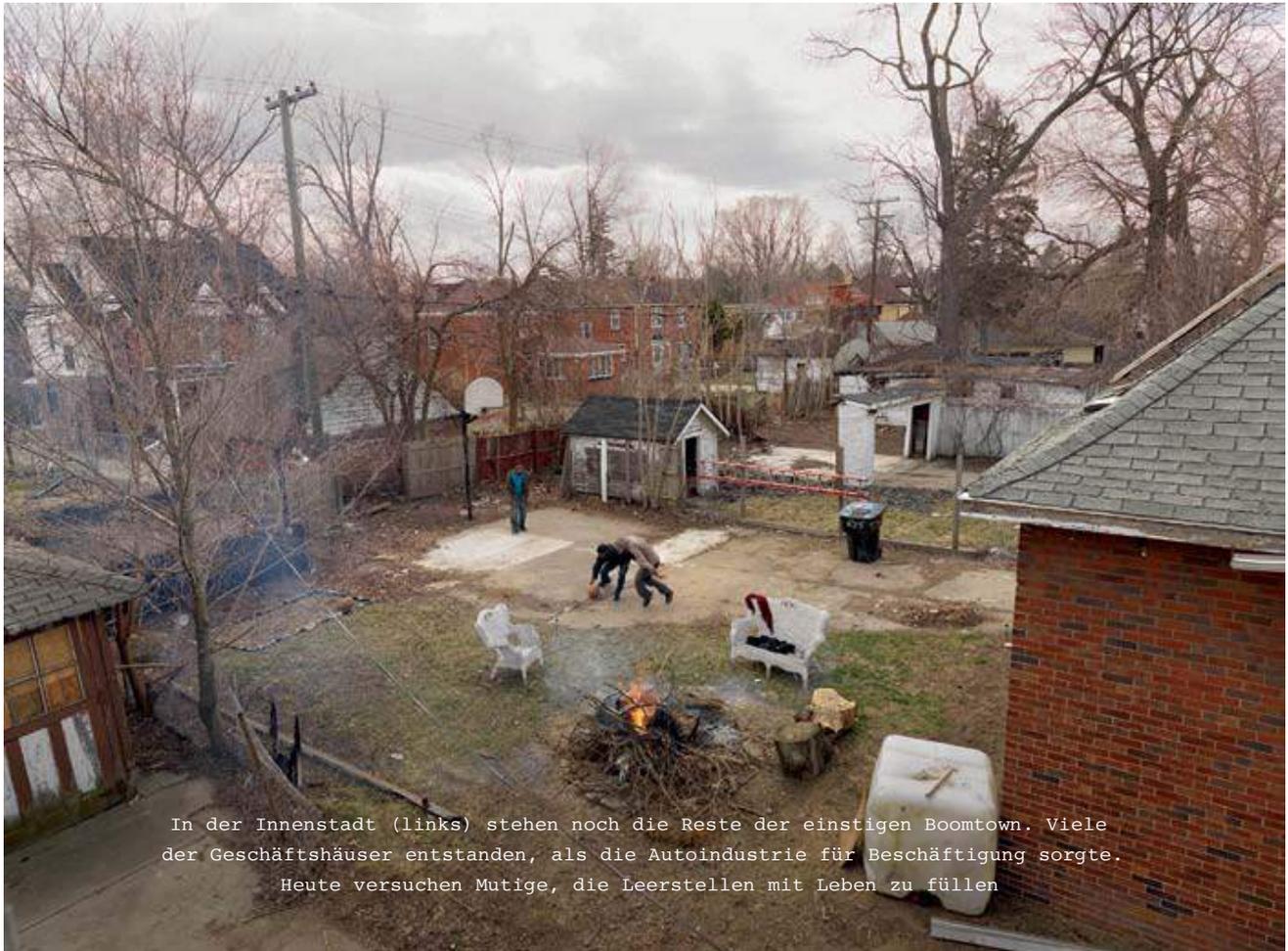
In den 1970er-Jahren geriet dann die Autoindustrie ins Stottern, als deutsche und japanische Hersteller begannen, den amerikanischen Markt zu erobern. Hinzu kam die Ölkrise, die den großen drei – Ford, General Motors und Chrysler – besonders zusetzte. Schließlich schluckten amerikanische Straßenkreuzer weit mehr Benzin als europäische und asiatische Wagen. Die Folge: Entlassungen, Werksschließungen und eine massenhafte Auswanderung. Die Mittelschicht floh nun förmlich aus der Innenstadt, in den letzten Jahren alle 20 Minuten eine Familie. Schrumpfende Städte gibt es auf der ganzen Welt, doch kaum eine hat es so heftig erwischt wie Detroit. Wer es sich leisten konnte, zog in die Gegend nördlich der 8 Mile Road, der berühmten, von Eminem besungenen Stadtautobahn, die die prosperierenden Vororte vom maroden Stadtkern trennt. Wo Anfang der 1950er-Jahre noch 1,8 Millionen Menschen gelebt hatten, sank die Zahl auf derzeit unter 700.000 Einwohner. Mehr als ein Drittel der Bevölkerung lebt unterhalb der Armutsgrenze. Die Arbeitslosigkeit liegt so hoch wie nirgends sonst in den USA. Auf 100.000 Einwohner kommen 43 Morde pro Jahr. Auch das ein Rekord: In New York sind es elfmal weniger.

Natürlich gab es Rettungsversuche. Einige sogar: in den 1970er-Jahren, als ein Enkel von Henry Ford das Renaissance Center baute, einen riesigen Gebäudekomplex am Ufer des

Detroit River; er brachte keine Belebung. 1987, als der People Mover das Problem des Nahverkehrs lösen sollte – aber kaum einer mit der automatischen Hochbahn fuhr. Um die Jahrtausendwende, als drei Casinos eröffneten und die Touristen anlocken sollten, oder 2006, als der Super Bowl im Stadion der Lions stattfand. Gebracht hat all das wenig. Der Bedeutungsverlust der Kernindustrie und der Bevölkerungsschwund ließen sich nicht kompensieren. Im Juli 2013 hat die Stadt, die mal zu den reichsten der Welt gehörte, Insolvenz angemeldet.

Geht man heute durch Downtown, wundert man sich: kein Starbucks, kein McDonald's, kein Supermarkt. Wozu auch, ist ja kaum einer da. An vielen Wolkenkratzern wächst Moos,





In der Innenstadt (links) stehen noch die Reste der einstigen Boomtown. Viele der Geschäftshäuser entstanden, als die Autoindustrie für Beschäftigung sorgte. Heute versuchen Mutige, die Leerstellen mit Leben zu füllen

im einst opulenten Michigan Theatre parken ein paar Autos, in den Schaufenstern sind schon lange keine Waren mehr, sondern Installationen von Street-Art-Künstlern. Sie sollen etwas kaschieren, das unübersehbar ist: den Leerstand.

Doch genau der könnte jetzt eine große Chance bieten. Denn Detroit ist klammheimlich cool geworden. Wohl nirgends in den USA kann man mit so wenig Geld so viel auf die Beine stellen wie hier. Auf dem Höhepunkt der Immobilienkrise 2008 konnte man Häuser für gerade mal 100 Dollar kaufen. Das lockte ein paar Pioniere an. Erst kamen Künstler und Kreative, viele aus Brooklyn und San Francisco, weil es hier noch günstigen Wohnraum gab, große Ateliers und Gestaltungsspielraum. Dann kamen Galeristen, und Detroit wurde hip. Schließlich folgten Investoren wie der Milliardär Dan Gilbert, ein gebürtiger Detroiter, der zahlreiche leerstehende Hochhäuser und historische Gebäude in Downtown gekauft und seine Firma Quicken Loans angesiedelt hat, die Hypotheken finanziert.

Längst macht das Schlagwort vom neuen Berlin die Runde. Im August 2015 war eine Delegation aus Detroit zu Besuch in Berlin, darunter ein paar hochrangige Stadtvertreter und die Techno-Musiker von Underground Resistance, einem Detroiter Label. Eingeladen wurden sie von der Detroit-Berlin Connection, einem Kulturaustauschprojekt, das Dimitri Hege-

mann mitgegründet hat. Zwei Konferenzen gab es schon in Detroit. Diskutiert wurde, wie Subkulturen die Stadtentwicklung fördern können. Jetzt will der Verein den Stadtoberern zeigen, was aus dem ehemals von Brachen durchsetzten Berlin geworden ist.

### Politiker aus Detroit kommen nach Berlin, um sich anzuschauen, was man aus maroden Vierteln so machen kann

Die Hoffnung: Aus der dynamischen Nischenkultur, die in den letzten Jahren in Detroit entstanden ist, könnte sich etwas Größeres entwickeln. Die Rahmenbedingungen scheinen zu stimmen. Die Stadt erholt sich langsam. Zigttausend kaputte Straßenlaternen wurden bereits durch LED-Lampen ersetzt – 65.000 sollen es bis Ende 2016 werden. Etwa 200 verlassene und baufällige Häuser werden jede Woche abgerissen – Ziel: mindestens 40.000. Teilweise sind dort nun Grünflächen. Und nach wie vor werden leerstehende Häuser im Internet versteigert, die billigsten für gerade mal 1.000 Dollar, aber mit einer Auflage: Der Käufer muss dort selbst einziehen.

Ob das reicht? Noch nicht, findet Dimitri Hegemann. „Was fehlt, ist ein kreativer Leuchtturm, der auch international Strahlkraft hat.“ So einer soll das ehemalige Industriegebäude Fisher Body 21 werden: Wo früher die Karosserien für die Cadillacs gefertigt wurden, könnte bald getanzet werden. Ein Treffpunkt soll entstehen, der die Stadt vernetzt – und der eine Attraktion ist, um neue Leute in die Stadt zu bringen. Platz ist noch genug. ←