



## DIPLOMARBEIT

Detroit, 4. April – 17. Juli 2016

Eine topografische Collage. Räumliche Beobachtungen von Einzelteilen  
und Zusammenhängen

Ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades  
eines Diplom-Ingenieurs  
unter der Leitung

Ao.Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Erich Raith

E260

Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Rafael Kopper

0726856

Wien, am 30. Mai 2017

Rafael Kopper





## Abstract

Diese Arbeit behandelt meinen Aufenthalt in Detroit im Frühjahr 2016. Sie ist allerdings keine chronologische Erzählung im Sinne eines Reiseberichts, sondern vielmehr der Versuch, die Facetten und Probleme dieser komplizierten Stadt an Hand von ausgewählten Orten und allgemeinen Beobachtungen zu beschreiben. Zusammen mit den Geschichten der Menschen, die ich an diesen Orten angetroffen habe, ergibt sich, so hoffe ich, ein Bild von Detroit, welches über die von mir beschriebenen Einzelteile hinausweist.

Es ist mein persönlicher Beitrag zu einer laufenden Debatte, die davon handelt wie Detroit zu dem wurde, was es jetzt ist und was Detroit in Zukunft sein könnte. Detroit kann dabei an vielen Stellen stellvertretend für die Probleme und Herausforderungen von Städten weltweit stehen, auch wenn es aufgrund seiner besonderen Industriegeschichte und wirtschaftlichen Entwicklung im 20. Jahrhundert an anderen Stellen eine Sonderrolle einnimmt. Doch Themen wie *spatial justice*, der Einfluss von Privatkapital auf den Stadtraum und die damit verbundene Deutungshoheit über das stadträumliche Narrativ, sowie Fragen der Segregation und Integration sind auch außerhalb der Detroiter Stadtgrenzen von steigender Relevanz.

Ich schreibe diese Arbeit als Absolvent einer europäischen Universität, geprägt von meiner europäischen Sozialisation und Ausbildung, doch gleichzeitig mit dem für meine Generation üblichen Wissen um amerikanische Popkultur, der so mächtigen *soft power* der USA, die mich diesem Land manchmal näher fühlen lässt, als mir lieb ist. Aus dieser Spannung heraus bin ich nicht auf der Suche nach einer endgültigen, objektiven Wahrheit, die Detroits Entwicklung der letzten Jahrzehnte definitiv beschreibt, auch wenn die Versuchung, eine solche zu liefern, gerade in Zeiten des postfaktischen und alternativfaktischen Diskurses unbestritten hoch ist. Trotzdem müsste ich an einem solchen Vorhaben scheitern. Jede Stadt kennt tausende Geschichten über die Wahrheit ihrer Existenz, Detroit vermutlich etwa so viele, wie es EinwohnerInnen hat.

Ich betrachte Detroit daher nicht als Forschungsgegenstand, oder besser: Nicht als Problem, das gelöst werden muss. Stattdessen ist diese Arbeit die Beschreibung meiner persönlichen Erfahrung mit der Stadt Detroit und ihren Geschichten – vielleicht nicht unbedingt *die* Wahrheit, aber deswegen auch nicht unwahr oder gar erfunden.

## Abstract

This thesis discusses my visit to Detroit in the Spring of 2016. It is not, however, a chronological account of events in the style of a travel journal, but rather an effort to analyze the many aspects and challenges of this complicated city by observing and describing specific spaces. Along with the stories of the people I have met in these spaces, I hope to get across a picture of Detroit, which points beyond the details I have described.

It is my personal contribution to an ongoing debate about how Detroit became what it is now and what Detroit could be in the future. In many aspects, Detroit is representative for the problems and challenges of cities all over the world, although it has its idiosyncrasies as well – especially due to its industrial history and economic development in the 20th century. But issues such as spatial justice, the influence private capital has on the development of urban environments and the associated interpretive sovereignty over their narratives, as well as questions of segregation and integration, are increasingly relevant outside the boundaries of Detroit.

I am writing this thesis as a graduate of a European university, characterized by my European socialization and education, but at the same time shaped by the extensive influence of US pop culture, America's most appealing soft power which sometimes makes me feel closer to this country, than I'd like. Out of this tension, I am not looking for a final, objective truth that definitively describes Detroit's development over the last decades, even if the temptation to try and deliver such truth is certainly high, especially in times of post-factual discourse and alternative facts. Nevertheless, I would undoubtedly fail on such an endeavor. Every city knows thousands of stories about the truth of its existence, Detroit probably as many as it has inhabitants.

Therefore this thesis does not treat Detroit as a subject of scientific research, or, more accurately, as a problem that needs fixing. Instead, this work is the description of my personal experience with the city of Detroit and its stories – perhaps not necessarily *the* truth, but certainly not untrue or made up.



*Für meine Eltern, die geduldig waren.*

*Für meine Freundinnen und Freunde, die mit Rat und Kritik geholfen haben.*

*For the people of Detroit, who shared their city and stories with me.*



Inhalt

Prolog

Kapitel 1 – Detroits morphologische Grundprinzipien

Kapitel 2 – Das Haus

2.1 – Exkurs: Box. Liquor, Lotto and the Lord

Kapitel 3 – Die Lücke

3.1 – Exkurs: Kino

Kapitel 4 – Praktische Ansätze zur Schließung der Lücke

4.1 – Jerry & Billy Hebron: Oakland Avenue Urban Farm

4.2 – Tyree Guyton: The Heidelberg Project

4.3 – Bryce Detroit, Jean Louis Farage & Anya Sirota: O.N.E Mile

4.4 – Gina Reichert & Mitch Cope: Powerhouse Productions

Kapitel 5 – Dan Gilbert oder: Wem gehört Downtown?

5.1 – Exkurs: Arena. Red Wings, Tigers, Lions, Pistons

Kapitel 6 – Landschaftsbegriff und Utopia

6.1 – Exkurs: Detroit das grüne Stadtarchipel

Kapitel 7 – Detroits dialektische Musikgeschichte: Motown vs. Techno

Kapitel 8 – Bewegung

Epilog

Literaturverzeichnis

Abbildungsverzeichnis



## Prolog

1. Zwischen 1900 und 1950 wuchs die Bevölkerung Detroits von 285.700 auf über 1,8 Millionen Menschen.
2. Zwischen 1950 und 2015 schrumpfte die Bevölkerung Detroits von über 1,8 Millionen auf 677.116 Menschen.
3. Zwischen 1978 und 1998 wurden in Detroit nur 9.000 Baubewilligungen für Wohnhäuser ausgestellt, hingegen 108.000 Abrissbewilligungen.
4. Im Jahr 2010 waren 82% der Detroiter Bevölkerung schwarz.
5. Im Jahr 2010 waren 81% der umliegenden Suburbbevölkerung weiß.
6. Im Jahr 2015 betrug das durchschnittliche Jahreseinkommen in der City 42% der Einkommen in den umliegenden Suburbs.
7. In den 1990ern war Detroit die Stadt mit dem größten Anteil an Einfamilienhäusern in den USA.
8. In den 1990ern verlor die Stadt jährlich 1% ihres Häuserbestandes durch Brandstiftung.
9. Im Jahr 1990 gab die Stadt \$25 Millionen für den Abriss verlassener Gebäude aus.
10. Im Jahr 2013 meldete Detroit als bisher größte Stadt der USA offiziell Konkurs an.<sup>1</sup>

Gleich zu Beginn muss ich eine geografische Präzisierung vornehmen: Wann immer in dieser Arbeit von Detroit die Rede ist, spreche ich von der politisch definierten Stadt, von der *City of Detroit*. Diese *City* – vor allem auch ihre Probleme – ist allerdings nur im Kontext der sie umgebenden Metropolregion zu verstehen, der *Detroit metropolitan area*, die üblicherweise *Metro Detroit* oder *Greater Detroit* genannt wird. Diese Metropolregion, im Südosten des Staates Michigan gelegen, umfasst zwar unterschiedliche Bezirke und unterscheidet sich auch hinsichtlich der EinwohnerInnenzahl, je nachdem, welche Behörde man fragt, sie muss aber dennoch immer mitgedacht werden, wenn es um die *City of Detroit* geht. Ich konzentriere mich in dieser Arbeit zwar auf Detroit als politisch klar definiertes Stadtgebiet, nachdem es primär um Orte und Geschichten innerhalb dieser Fläche geht. Die meisten dieser Orte und Geschichten allerdings, sind ohne den Kontext der Suburbs und der Metropolregion nur bedingt verständlich, weshalb ich die Stadtgrenzen inhaltlich immer wieder überschreiten werde. Diese Notwendigkeit beschreibt George Galster in seinem Buch *Driving Detroit* so:

---

<sup>1</sup> Vgl. Georgia Daskalakis, Charles Waldheim & Jason Young (Hg.), „Stalking Detroit“, Actar Publishing, 2002, S. 12ff. / Aktualisierte Zahlen: US Census Bureau, URL: <https://www.census.gov/quickfacts/table/PST045216/26125,26099,2622000,00>, Zugriff am 28.4.2017



Abbildung 1: City of Detroit mit Metropolregion. Die zentrale Woodward Avenue teilt die Stadt in East und West Side.

*„I argue that most of what we see in the city is a result of what transpires in the suburbs and is beyond the power of the city to control. The primary drivers of the region’s economy and housing market are geographically concentrated in Detroit’s suburbs (...). Similarly, the political and social dynamics of race and class polarization are characterized by a city-suburb dichotomy. It’s impossible to understand what drives the City of Detroit by looking only within its jurisdictional boundaries.“<sup>2</sup>*

Innerhalb der *City of Detroit* ist die Unterteilung in *East Side* und *West Side* der wichtigste geografische Marker. Er teilt die Stadt effektiv in zwei etwa gleich große Teile, einer östlich und einer westlich von der zentral in Nord–Süd Richtung verlaufenden Woodward Avenue. Die zwei weißen Flecken, die in vielen Karten von Detroit in der Mitte herausstechen sind die politisch eigenständigen Gemeinden Highland Park und Hamtramck, die im Lauf der Zeit vom Detroitter Stadtgebiet umschlossen wurden, bzw. sich gegen die Eingemeindung entschieden haben.

\* \* \*

---

<sup>2</sup> George Galster, „Driving Detroit: The Quest for Respect in the Motor City“, University of Pennsylvania Press, 2012, S.X Preface

Detroit war einmal eine Großstadt. In den Fünfzigerjahren des 20. Jahrhunderts haben über zwei Millionen Menschen dort gelebt, nach einer rasanten Phase des Wachstums, gegründet auf Automobilindustrie, Pharmazie und andere Zweige der amerikanischen Massenproduktion. Bis dahin sind sich alle einig, was die Geschichten betrifft. Henry Ford und seine für die damalige Zeit unfassbar hohen Löhne haben hier mehr oder weniger das erfunden, was man heute Mittelschicht nennt, im zweiten Weltkrieg hatte Detroit den Spitznamen *Arsenal of Democracy*,<sup>3</sup> nachdem die Industrie auf Waffen-, Flugzeug- und Panzerproduktion umgestellt wurde. Das ist in Detroit ins kollektive Gedächtnis eingebrannt. Eine Stadt der MacherInnen und ArbeiterInnen. Amerikanischer Traum par excellence. Heute hat die Stadt knapp 700.000 EinwohnerInnen, auf einer Fläche, die ziemlich genau der von Wien entspricht. Wie das passiert ist, darüber gibt es ziemlich viele Geschichten. Alle davon orientieren sich entweder an der weißen oder der schwarzen Version und in allen spielt der Niedergang der Autoindustrie eine maßgebliche Rolle.

Die Weiße Version ist, dass die Flucht der Weißen in die Suburbs, die sogenannte *white flight*, nach den Rassenunruhen des Jahres 1967, die in dieser Version der Geschichte *riots* heißen, eingesetzt hat, aus Furcht vor den afroamerikanischen Wilden, die die halbe Stadt niedergebrannt haben. Danach war Detroit über achtzig Prozent schwarz, mit einer schwarzen politischen Elite, die unfähig war, und immer noch ist, eine Stadt zu regieren.

In der schwarzen Version heißen dieselben Rassenunruhen *rebellion*<sup>4</sup> und werden als logische Konsequenz jahrzehntelanger Diskriminierung und Teil der Bürgerrechtsbewegung gesehen. Die *white flight* ist in dieser Lesart eine konzertierte Aktion von Politik und Immobilienfirmen, die ihre nach dem Zweiten Weltkrieg errichteten Suburb-Utopias mittels aggressivem, rassistisch konnotiertem Marketing an den Mann bringen mussten. Radikalere Varianten dieser Geschichte sehen Detroit's Scheitern als bewusste Zerstörung der afroamerikanischen Mittelschicht, zur Sicherung der *white supremacy*.<sup>5</sup> Eine eingehende Beschäftigung mit diesem Thema und Tatsachen wie der Bau einer knapp zwei Meter hohen Mauer entlang von Teilen der nördlichen Stadtgrenze

---

<sup>3</sup> Dieser von Präsident Franklin D. Roosevelt verliehene Titel wurde einerseits mit Stolz getragen, andererseits unter der Hand auch in *Arsehole of Democracy* umgedichtet, um dem Unmut über die langen Arbeitszeiten, den Schichtbetrieb, die kriegsbedingte Warenknappheit und die durch den Zuzug aus dem Süden beengten Lebensverhältnisse Ausdruck zu verleihen. Vgl. Galster 2012, S.183

<sup>4</sup> Der US-amerikanische Autor James Baldwin erklärt die Diskrepanz zwischen der Definition als *riot* und der als *rebellion* so: „If any white man picks up a gun and says: ‚Give me liberty or give me death!‘, the entire white world applauds. When a black man says exactly the same thing, he is judge a criminal and treated as one.“ Quelle: Raoul Peck (Regie), „I am Not Your Negro“, Magnolia Pictures, 2016

<sup>5</sup> Bezeichnet im englischsprachigen Raum eine rassistische Ideologie, die davon ausgeht, dass die weiße Rasse anderen Ethnien überlegen ist und diese Überlegenheit aktiv verteidigt werden muss.

in den Vierzigerjahren des 20. Jahrhunderts, die die wachsende schwarze Bevölkerung in Schach halten sollte<sup>6</sup>, lassen diese Theorie weniger konspirativ erscheinen, als sie zunächst klingen mag.

Je nachdem welcher Version der Geschichte man zugeneigt ist, unterscheiden sich auch die Vorstellungen darüber, was mit Detroits Zukunft anzustellen ist. Fest steht nur, dass *race* hier keine abstrakte Kategorie ist. Das merkt man bei allen öffentlichen Debatten, Vorträgen und privaten Gesprächen. Es ist fast unmöglich eine sachliche Diskussion über die dringlichsten Probleme Detroits zu führen, oder sich auch nur darauf zu verständigen, was diese Probleme genau sind, ohne dass irgendwann die schwarz–weiß Thematik zur Sprache käme. Bei diesen Diskussionen geht es nie nur um ein spezifisches Projekt, einen Park oder ein neues Stadion, sie sind eo ipso immer politisch und nur im Kontext des strukturellen amerikanischen Rassismus zu verstehen. Dazu kommen unzählige Einzelschicksale, Emotionen und Ängste, die immer eine bestimmte Realität abbilden, der aber auch jeweils eine oder mehrere konträre Realitäten gegenüberstehen. Der interessante Aspekt für meine Arbeit ist, dass sich diese Konflikte und Diskussionen fast ausschließlich an konkreten Orten manifestieren, zu denen individuelle Geschichten existieren. George Galster spricht in seinem Buch *Driving Detroit* von „*prismatischen Ortikononen*“<sup>7</sup>, die sich einer einheitlichen Deutung widersetzen:



Abbildung 2: Joe Louis Memorial, „The Fist“. Eine der von Galster angesprochenen prismatischen Ortikononen.

---

<sup>6</sup> Rebecca Solnit, „Detroit Arcadia. Exploring the post-American landscape“, in: Harper’s Magazine, July 2007 <http://harpers.org/archive/2007/07/detroit-arcadia/1/>, Zugriff am 12.4.2017

<sup>7</sup> Galster 2012, S. 32

„Greater Detroit is a region devoid of consensual symbols, communal messages, unifying visions. It is overlaid with contradictory spaces, rendered more dramatic by their startling juxtaposition. It is almost as if random layers of Detroit’s palimpsest of places have been half torn away, one story abruptly ending and another emerging in stark relief. These stunning disparities in the built environment reflect deep inequalities among the groups that live in this complex metropolis. (...) Greater Detroit is loaded with prismatic icons. It’s failure to create icons with a common, universal symbolism represents one of the region’s defining characteristics and most damaging legacies for its future.“<sup>8</sup>

Auf einige dieser Ikonen werde ich im Folgenden noch zu sprechen kommen, interessant ist aber vor allem, dass all die kleinmaßstäblichen DIY-Projekte, die ich im Laufe meines Aufenthaltes besucht habe, genau diese Überwindung der räumlich-narrativen Fragmentierung Detroits als eines ihrer zentralen Anliegen formulieren. Auf die einzelnen Strategien dies umzusetzen, werde ich in Kapitel 3 näher eingehen.

\* \* \*

Die Gründe für den Wegzug von Detroits Automobilindustrie seit den Fünfzigerjahren<sup>9</sup> – es ist wichtig zu bedenken, dass dies ein mittlerweile fast siebzigjähriger Prozess ist, der erst in den letzten Jahren durch Wirtschaftskrise, Bankrotterklärungen und Ruinenbildbände wieder internationale Aufmerksamkeit erregt – sind vergleichsweise einfach nachzuvollziehen: Veränderungen in der Produktionstechnik (vor allem der steigende horizontale Platzbedarf der Fabriken aufgrund neuer Fertigungsmethoden), sowie der Versuch der mächtigen Detroiter Gewerkschaft *United Automobile Workers* zu entgehen, hatten die Abwanderung der Autoindustrie in die Vororte oder gleich nach Mexiko und China zur Folge. Das hatte trotz zyklischer Krisen zunächst positive Effekte auf den wirtschaftlichen Erfolg der Autobauer, welcher mit der bis dahin undenkbaren Bankrotterklärung von Chrysler und General Motors im Jahr 2009 ein jähes Ende fand – eine Spätfolge des durch die Globalisierung gesteigerten internationalen Wettbewerbs und die träge Reaktion der US-Hersteller auf sich verändernde Kundenwünsche betreffend Sicherheit, Komfort und Treibstoffverbrauch, die auch der vom Staat durch protektionistische Maßnahmen geförderten *too-big-to-fail* Mentalität entsprang, potenziert durch den Beginn der Weltwirtschaftskrise im Jahr 2007.<sup>10</sup>

Für die Detroiter Bevölkerung hingegen wirkten sich die Veränderungen der Branche von Beginn weg negativ aus und stellten in weiterer Folge auch die Stadt vor massive Probleme: der Abbau

---

<sup>8</sup> Galster 2012, S.23, 32

<sup>9</sup> Vgl. Thomas J. Sugrue, „The Origins of the Urban Crisis. Race and Inequality in Postwar Detroit“, Princeton University Press, 2014, S.6

<sup>10</sup> Vgl. Galster 2012, S.84

von Arbeitsplätzen durch Automatisierung, Überstundenregelungen und Abwanderung der Werke führte zunächst zu Arbeitslosigkeit und Verarmung in der Bevölkerung und einem daraus resultierenden Schrumpfen der Steuereinnahmen für die Stadt, die, ebenso wie ihre BewohnerInnen keine Alternative zur einst wohlstandverbreitenden Autoindustrie finden konnte.

Diese im 20. Jahrhundert erfolgte Fokussierung auf die Autoindustrie hatte durchaus strategisches Kalkül und wurde aktiv gefördert: die *The Big Three* genannten Autobauer General Motors, Chrysler und Ford haben in Detroit immer alles daran gesetzt ihr de facto Monopol am Arbeitsmarkt aufrechtzuerhalten, um sich den Zugang zu hochqualifizierte Arbeitskräften zu sichern und diesen wenige lukrative Alternativen im Falle von Konflikten mit dem Management zu bieten.<sup>11</sup> Und auch die Geschichte der Detroiter Autoindustrie ist eine Geschichte der immer wieder gewaltsam geführte Auseinandersetzung zwischen der weißen und der afroamerikanischen Bevölkerung: der Fordismus ist nicht der Katalysator des amerikanischen Rassismus, er hat diesem vielmehr eine neue Dimension gegeben und ihn instrumentalisiert, wann immer er nützlich war.<sup>12</sup>

So verheerend der Niedergang ihres Hauptwirtschaftszweiges für die Stadt Detroit war – das Schicksal der Autoindustrie ist nur ein Element der Detroiter Krise, die erst durch das Zusammenspiel einer Vielzahl ökonomischer, soziologischer und politischer Faktoren zu verstehen ist. Diese Krise ist gut erforscht und dokumentiert, weshalb ich sie hier nur überblicksartig skizziere. Thomas Sugrue hat mit *The Origins of the Urban Crisis* ein Standardwerk zu diesem Thema verfasst und auch die in dieser Arbeit zitierten Bücher von Mark Binelli, George Galster und Rebecca J. Kinney liefern hierzu wertvolle Beiträge.

\* \* \*

Der Tradition der zwei Geschichten folgend, ist in den letzten Jahren ein gewisser Umbruch in der medialen Berichterstattung zu beobachten, der vor allem auf den Entwicklungen am Immobilienmarkt in Detroit's Zentrum basiert.<sup>13</sup> Dan Gilbert, Eigentümer des Kreditdienstleisters Quicken Loans hat mittels diverser Firmen seit 2011 zweiundsechzig Immobilien für 451 Millionen

---

<sup>11</sup> Detroit ist in dieser Hinsicht kein Einzelfall. Das Zentrum der einstigen industriellen Macht der USA, das neben Detroit Städte wie Pittsburgh, Philadelphia, Cleveland und St.Louis umfasst, leidet heute unter ähnlichen Problemen und wird zusammenfassend als *rust belt* („Rostgürtel“) bezeichnet. Vgl. Sugrue 2014, S.3ff

<sup>12</sup> Galster schreibt sehr einleuchtend über die Funktion von Afroamerikanern als Streikbrecher, sogenannte Hasstreiks der weißen Belegschaft, wann immer schwarze Arbeiter eingestellt werden sollten und den nachhaltigen Auswirkungen dieser Arbeitssegregation auf die Gegenwart. Vgl. Galster 2012, S.188ff

<sup>13</sup> Auffallend viele aktuelle Artikel sprechen in Anlehnung an Charles Dickens Roman von einer *Geschichte aus zwei Städten* (im Original *A Tale of Two Cities*). Unter anderem wurden Beiträge in der *Detroit Free Press*, *The Economist* und *Craigslist Detroit* mit dieser Schlagzeile veröffentlicht.

Dollar und elf weitere ohne bekannten Preis in Downtown gekauft – seitdem auch als Gilbertville bezeichnet.<sup>14</sup> Es gibt ein neues Baseballstadion, Footballstadion und eine im Bau befindliche neue Eishockeyarena. Das Basketballteam soll folgen und ein Stadion für die Fußballmannschaft ist ebenfalls im Gespräch. Junge Kreative aus aller Welt und Brooklyn, die sich ihre Miete nicht mehr leisten können, kaufen sich Häuser in Detroit und erobern sich zentrumsnahe Blocks mit einer Mischung aus gutem Willen an Detroit's besserer Zukunft mitzuwirken und fraprierender Ignoranz gegenüber den Lebensumständen vieler BewohnerInnen. Die haben die Sorge, am wirtschaftlichen Aufschwung dieses *New Detroit* nicht beteiligt zu werden, während sich die Geschichte der *white flight* unter umgekehrten Vorzeichen zu wiederholen droht: Jetzt ist es das Zentrum, jahrzehntelang als *hell hole* gemieden, das begehrt ist.

Detroit wurde in den Jahren seit dem totalen Crash und der Insolvenz 2013 als potentielles Utopia des 21. Jahrhunderts gehandelt und dementsprechend mit medialer Aufmerksamkeit bedacht: Neue Formen der Nahversorgung durch die Produktion von Nahrungsmitteln innerhalb der Stadtgrenzen, neue Regierungs- und Mitgestaltungsarten in Abwesenheit zuverlässiger politischer Strukturen. All das gibt es zwar, aber es sind nach wie vor Nischenprojekte mit begrenzter Reichweite. Die Teile der Stadt, die wirtschaftlich gut dastehen, haben die klassischen Phasen der Gentrifizierung durchlaufen und unterscheiden sich nicht von Berlin Kreuzberg, Wien Neubau oder New York Williamsburg. Hier finden sich Geschäfte mit hübschen Dingen, biologischen Jeans und T-Shirts, unfassbar komplizierte Salate zum Lunch und Cocktails aus Marmeladegläsern. Mit sehr weißer Kundschaft. Der Inselcharakter dieser Viertel ist in Detroit nicht nur als Metapher noch viel offensichtlicher als in anderen Städten, sondern vor allem auch, weil es sich tatsächlich um physische Inseln von Bausubstanz handelt – um konsolidierte Häuserblocks in dem sonst so löchrigen Stadtgefüge. Sie dienen als gutes Beispiel für die von Galster angesprochenen „*contradictory spaces*.“

Die nächsten Jahre werden zeigen ob es gelingt, diese Inseln in ein tragfähiges wirtschaftliches Gerüst für die ganze Stadt zu verwandeln. Im Moment ist eher eine Konsolidierung der funktionierenden Viertel zu beobachten, was den Effekt hat, dass es fast überall genügt den neuesten Coffeeshop mit Artspace zu verlassen, zweimal ums Eck zu gehen und sich auf einem Acker oder in einer Ruine wiederzufinden, während in Downtown und Midtown die Immobilienpreise explodieren.

---

<sup>14</sup> Louis Aguilar, „Putting a Price Tag on Properties linked to Gilbert“, in: The Detroit News, URL: <http://www.detroitnews.com/story/business/2016/04/28/dan-gilbert-bedrock-downtown-detroit-buildings/83681698/>, Zugriff am 27.2.2017

Und trotzdem: Man grüßt einander auf der Straße, die Leute sind aufrichtig freundlich und interessiert daran, was einen in ihre Stadt verschlagen hat. Sehr stark strapazierte Begriffe wie *neighborhood* und *community* haben in Detroit zum ersten Mal eine gewisse Bedeutung für mich erhalten. Man kann toll Fahrrad fahren, auf sechsspürigen Straßen ohne Verkehr. Es gibt Art déco Hochhäuser, die auch in New York oder Chicago stehen könnten. All das trägt zu dem Reiz bei, hier zu wohnen, auch wenn man auf die Frage „Wie gefällt dir Detroit?“, als kritischer Besucher nicht einfach sagen kann: „Ja, super hier! Tolle Stadt.“ Rebecca Solnit beschreibt diesen Reiz treffend, dessen Essenz nicht unbedingt räumlich zu fassen ist, wenn sie sagt:

„North of Eight Mile, the mostly white suburbs seem conventional, and they may face the same doom as much of conventional suburban America if sprawl and auto-based civilization die off with oil shortages and economic decline. South of Eight Mile, though, Detroit is racing to a far less predictable future.“<sup>15</sup>

Auch wenn Detroit's Zukunft unsicher erscheint, und das tut sie auf jeden Fall, so ist diese Unsicherheit den veralteten Konzepten der Suburbs doch vorzuziehen, da sie zumindest die Möglichkeit beinhaltet, eine neue Form des Urbanen hervorzubringen.

\* \* \*

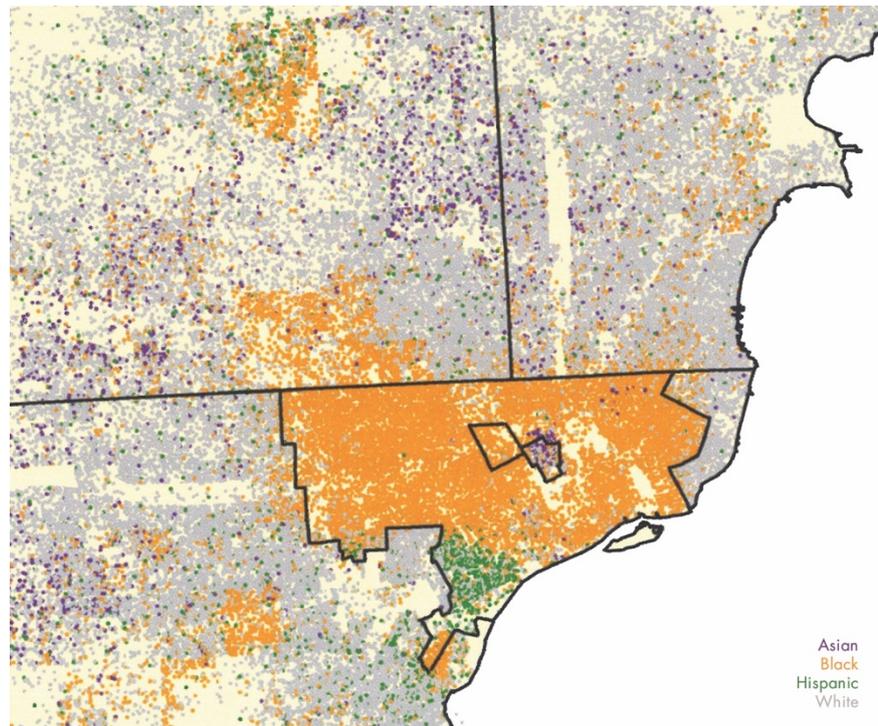
Die Versuchung ist groß, Detroit mit einer allgemeingültigen Gesamttheorie zu begegnen – mit einem holistischen Lösungskonzept, das über Kosmetik hinausgeht. Auch dafür gibt es einen Begriff: *white savior complex*.<sup>16</sup> Er beschreibt das kollektive schlechte Gewissen gut situerter weißer Intellektueller, AktivistInnen und UnternehmerInnen im Umgang mit den Problemen der diskriminierten afro-amerikanischen Minderheit und ihre gut gemeinten, aber dennoch anmaßenden Versuche, deren Probleme zu lösen.

Dieser Begriff bringt mich zu den Grenzen. Den Grenzen meiner persönlichen Möglichkeiten in Detroit, aber auch ganz allgemein zu den Grenzen der Ideen, Konzepte und Zukunftsvisionen. Nicht zuletzt sind es Grenzen der Architektur, oder, wie man in den USA sagen würde, des *design*.

---

<sup>15</sup> Rebecca Solnit, „Detroit Arcadia. Exploring the post-American landscape“, in: Harper's Magazine, July 2007 <http://harpers.org/archive/2007/07/detroit-arcadia/1/>, Zugriff am 28.4.2017

<sup>16</sup> Der Begriff stammt aus der Filmtheorie und beschreibt einen Handlungsverlauf, in dem ethnische Minderheiten von weißen Helden aus einer Notlage gerettet werden müssen, was impliziert, dass sie dazu selbst nicht in der Lage seien. Vgl. Matthew W. Hughey, „The White Savior Film: Content, Critics, and Consumption“, Temple University, 2014, S. 252.



*Abbildung 3: Bevölkerungsverteilung in Detroit und den umliegenden Counties nach ethnischer Zugehörigkeit.*

Mein persönliches Scheitern während der ersten drei Wochen meines Aufenthalts hat mit diesen Grenzen zu tun und soll hier stellvertretend für viele joviale, naive und sicher sehr redliche Vorhaben stehen, die alle demselben grundlegenden Irrtum aufsitzen: dass Detroit eine Wüste ist, in der alles möglich ist und die Einheimischen wie die Verdurstenden darauf warten, dass ein gütiger Reisender mit einer Wasserflasche vorbeikommt.

Mein ursprüngliches Vorhaben, diese Masterarbeit als Entwurfsarbeit mit partizipativem Planungsprozess durchzuführen, soll diesen Irrtum nun kurz illustrieren. Ich bin vor meiner Abreise auf eine Organisation namens Youthville gestoßen, die Nachmittagsbetreuung für Teenager anbietet und das mit diversen Kursen kombiniert. Ich hatte vor, gemeinsam mit den SchülerInnen und Angestellten, die Parameter ihres idealen Arbeits- und Lernumfeldes zu definieren und diese Erkenntnisse in meinem Entwurf zu verarbeiten.

Das hat aus mehreren Gründen nicht funktioniert. Erstens hatte ich das erste Mal in meinem Leben ein Kommunikationsproblem in Englisch, da ich viele SchülerInnen einfach nicht verstanden habe. Abgesehen von den Verständigungsschwierigkeiten, hat die Leiterin von Youthville darauf bestanden, dass mich die SchülerInnen mit „Mr. Kopper“ anreden, was nicht wirklich dabei geholfen hat, die Skepsis mir gegenüber, die doch deutlicher spürbarer war, als ich erwartet hatte, abzubauen. Und abschließend waren die SchülerInnen die meiste Zeit schlicht nicht ansprechbar, da sich ein Großteil der Kurse als Computerspiel- oder You Tube-Aktivität herausgestellt hat. Das

größte Problem war allerdings sicher meine Annahme, dort mit einem fertigen Konzept aufzutauchen – so partizipativ es in meiner Vorstellung angelegt gewesen sein mochte – ohne die Menschen, die es betrifft zu kennen, sei eine gute Idee. Ich habe diese Teenager als Teil meiner Aufgabe betrachtet und bin davon ausgegangen, dass sie sich nichts Lustigeres vorstellen können, als mit mir über Architektur zu debattieren. In Summe war es eine ziemlich deprimierende Erfahrung, die mich allerdings nachhaltig geläutert zurückgelassen hat.

Das zweite Exempel des Scheiterns, welches ich hier kurz anführen möchte, betrifft das Selbstverständnis unserer Disziplin. Auf der Architektur Biennale 2016 in Venedig zum Thema *Reporting from the Front* wurden im US-Pavillon Visionen für Detroit gezeigt. Unter dem Titel *The Architectural Imagination* wurden zwölf Projekte von zwölf unterschiedlichen Teams vorgestellt, die so beharrlich und ignorant an jeder Realität der Detroiter Bevölkerung vorbeifantasiert waren, dass sich das Kollektiv *Detroit Resists* zu einer virtuellen Besetzung des US Pavillons genötigt sah und folgende Stellungnahme veröffentlichte:

*„Post-bankruptcy Detroit is a city shaped by violent processes of displacement in the form of mass evictions, mass foreclosures, mass water shutoffs, and mass blight removal primarily targeting the city’s working-class African-American families and communities. Taking this city as a field upon which to demonstrate architecture’s relevance, the U.S. Pavilion gestures to architecture’s long colonial tradition of appropriating sites of race- and class-based inequality as laboratories of disciplinary research. (...) We therefore wonder who and what benefits from an idealization of ‘The Architectural Imagination’ in Detroit at a time when architecture is being violently re-imagined by austerity politics. We are curious to see the relationships that emerge between the speculative architectural projects produced by the U.S. Pavilion’s visionary architects and the urban catastrophe that many of Detroit’s residents are currently attempting to survive. We fear, however, that the U.S. Pavilion, precisely as an attempt to advocate ‘the power of architecture’, is structurally unable to engage this catastrophe and will thereby collaborate in the ongoing destruction of the city.“<sup>17</sup>*

Die Sorge um die Rolle der Architektur als manifestierte Form des Kapitals, die hier angesprochen wird, gibt einen Ausblick auf den in dieser Arbeit immer wieder behandelten Konflikt zwischen privaten und öffentlichen Interessen im Stadtraum. Pier Vittorio Aureli hat in seinem Buch *The Possibility of an Absolute Architecture* hierzu passend eine Auseinandersetzung mit den Begriffen *design* und *project* angeregt:

---

<sup>17</sup> Detroit Resists, Detroit Resists online, URL: <https://detroitresists.org/2016/09/26/architecture-and-change-the-politics-of-change-in-the-u-s-pavilion-at-the-2016-venice-biennale/>, Zugriff am 12.12.2016

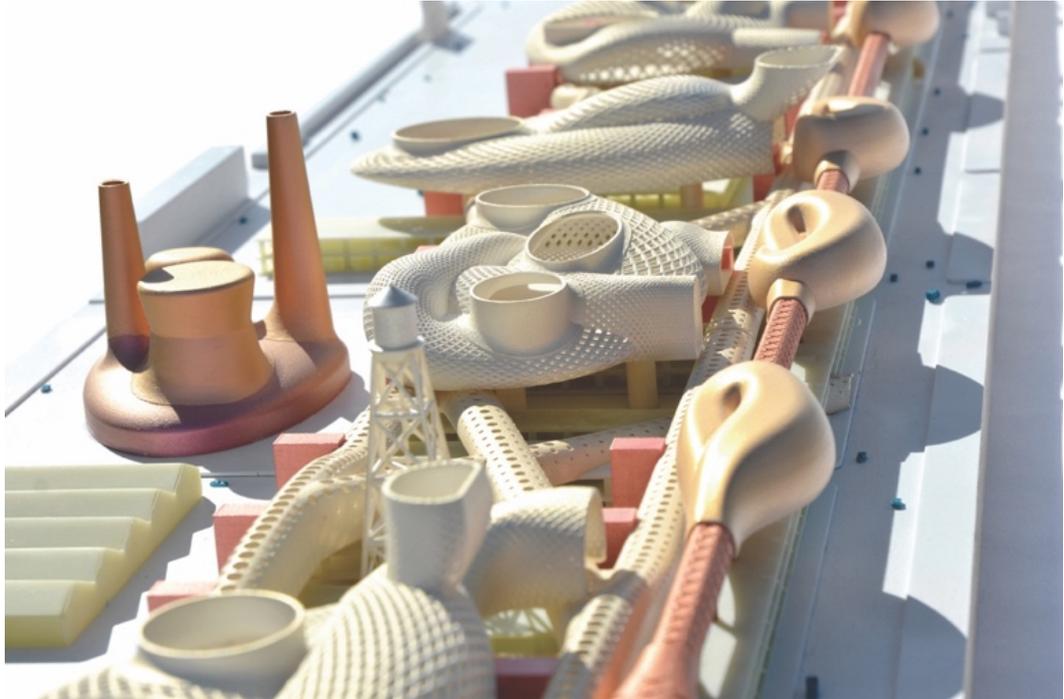


Abbildung 4: Greg Lynn FORM, „Center for Fulfillment, Knowledge and Innovation“, *The Architectural Imagination*, 2016.

*„Design reflects the mere managerial praxis of building something, whereas the project indicates the strategy on whose basis something must be produced, must be brought into presence. In the idea of the project, the strategy exceeds the mere act of building and acquires meaning in itself: an act of decision and judgement on the reality that the design or building of something addresses.“<sup>18</sup>*

Diese fundamentale Unterscheidung ist den KuratorInnen des US Pavillons anscheinend nicht bewusst gewesen (oder sie akzeptierten den laborhaft-experimentellen Charakter der vorgestellten *designs* willentlich), wohingegen sie den in dieser Arbeit vorgestellten *projects* deutlich eingeschrieben ist.

\* \* \*

Die beiden eben erwähnten Beispiele, die auf unterschiedlichem Maßstab dasselbe Problem beschreiben, und alle Erfahrungen, die ich in den dreieinhalb Monaten meines Aufenthaltes in Detroit gemacht habe, sind der Grund für diese Arbeit. Sie ist der Versuch, zu untersuchen, was ich als Architekt leisten kann, in einer Stadt, die so viele grundlegendere Probleme hat als sie die Architektur zu lösen imstande ist, selbst wenn man ihr eine politische Dimension beimisst. In einer

---

<sup>18</sup> Pier Vittorio Aureli, „The Possibility of an Absolute Architecture“, Massachusetts Institute of Technology, 2011, S. XIII

Stadt, die so weit entfernt ist von meiner europäischen Sozialisation, von meinem Verständnis davon, was Stadt bedeutet, wie sie sich gliedert und zusammensetzt.

Die einzelnen Kapitel sollen, gespeist aus alltäglichen Beobachtungen, ein Bild von Detroit zusammensetzen, das über seine Einzelteile hinausweist. Sie handeln von konkreten Orten und Geschichten, die stellvertretend für die sozialen, ökonomischen und räumlichen Probleme dieser Stadt stehen. Daraus resultiert eine Beschreibung der räumlichen Disposition Detroits, wie ich sie erlebt habe – eine topografische Collage meines Aufenthalts, die sich aus den einzelnen Narrationen zusammensetzt. Denn Geschichten erzählen immer auch von den spezifischen Orten, an denen sie sich zugetragen haben.

Kapitel 1 bildet hier eine Ausnahme, da es die grundlegenden morphologischen Prinzipien der Stadt erklärt und auf eine Zeit zurückgeht, zu der ich keine Erfahrungsberichte anbieten kann. Kapitel 2 betrachtet Detroit als Stadt der Einfamilienhäuser, während Kapitel 3 deren Verschwinden und die Lücken im Stadtgefüge untersucht. Kapitel 4 zeigt Lösungsansätze, diese wieder zu schließen. Kapitel 5 beschäftigt sich mit der Transformation von Downtown, Kapitel 6 versucht die inflationär gebrauchten Begriffe Landschaft und Utopie zu entschlüsseln, die im Detroit-Diskurs oft bemüht werden. Kapitel 7 zeichnet Detroits musikalisches Erbe nach und Kapitel 8 konzentriert sich auf die verschiedenen Arten der Bewegung durch die Stadt.

Diese Arbeit orientiert sich stark am Begriff der *spatial justice*, an der räumlichen Gerechtigkeit, und der Annahme, dass Raum und die mit ihm verbundenen Gerechtigkeiten und Ungerechtigkeiten nicht zufällig passieren, sondern aktiv geformt und gestaltet werden – wenn auch nicht unbedingt von ArchitektInnen und StadtplanerInnen, wie gezeigt werden wird.

Der methodische Entschluss schließlich, diese Arbeit nicht in der klassischen Form einer wissenschaftlichen Forschungsarbeit abzufassen, findet sich in der Schwäche, die derlei Vorhaben, egal aus welcher Disziplin sie kommen, immer anhaftet: Ob von SoziologInnen, ÖkonomInnen oder PlanerInnen aller Art, Detroit wird in der Literatur, die ich zum Thema gefunden habe, immer als Problem beschrieben, für das eine Lösung gefunden werden muss. Das ist durchaus legitim und viele der präsentierten Vorschläge sind wertvolle Beiträge zur Diskussion. Doch beinhaltet dieser Vorsatz auch immer einen gewissen paternalistischen Impuls, Detroit und seine BewohnerInnen als Opfer zu beschreiben. Mein Fokus ist, wie gesagt, ein anderer. Er steht in der Tradition des *narrative turn* und der *oral history* und soll Detroit eine andere, weniger erprobte Rolle zuschreiben: Die einer Stadt, die für sich selbst sprechen kann.

## Kapitel 1 – Detroits morphologische Grundprinzipien

„This country, so temperate, so fertile and so beautiful that it may justly be called the earthly paradise of North America, deserves all the care of the King to keep it up and to attract inhabitants to it.“

– Antoine Laumet de la Mothe Cadillac, Detroit, 1702

Die räumliche Geschichte Detroits ist zunächst eine Geschichte der Straßen. Von den Pfaden der Indianer, die das Fort Cadillacs nach der Gründung im Jahr 1701 umgaben bis hin zu den großmaßstäblichen Interventionen des Autobahnbaus im 20. Jahrhundert: Verkehrswege prägten und prägen das Stadtbild von Detroit nachhaltig. Diese Tatsache wird von den Autoren Henco Bekkering und Yanjia Liu eindrücklich beschrieben. Sie definieren in ihrem Text *Mapping Detroit: The City of Holes* neun zentrale räumliche Systeme, die die Grundlagen der Detroiter Morphologie erklären. Sieben davon haben mehr oder weniger unmittelbar mit dem Straßensystem der Stadt zu tun und auch die beiden übrigen sind relevant für den Verkehr.

Alles begann mit dem *Detroit River*, der lange Zeit den einzigen Transportweg in der Region darstellte und darüber hinaus landwirtschaftlich und militärisch-strategisch von Bedeutung war. Der Fluss erklärt, warum Detroit dort zu finden ist, wo es zu finden ist.<sup>19</sup> Darüber hinaus ist der Name der Stadt ein Toponym, das sich auf eben diese Lage am Übergang zwischen Lake St. Claire und Lake Erie bezieht: *Ville d'Etroit*, die Stadt an der Meerenge. Mit der Gründung seines Forts im Jahr 1701 etablierte der Stadtvater Antoine Laumet de La Mothe, sieur de Cadillac, ganz der Tradition des römischen *Castrums* entsprechend, einen ersten urbanen Schnittpunkt, der auch heute noch Downtown definiert: Die Kreuzung seiner beiden Hauptstraßen, die heute Woodward Avenue und Jefferson Avenue heißen und ebenso wie die später hinzugefügte Radialstraße Michigan Avenue vermutlich auf bestehende Indianerpfade zurückgehen.<sup>20</sup>

Auch das dritte räumliche Element ist heute noch gut sichtbar, definierte es doch das zentrale urbane Raster der Stadt. Sein Ursprung findet sich in den sogenannten *Ribbon Farms* der französischen SiedlerInnen: Um allen Bauern Zugang zum Fluss zu sichern, wurden lange schmale Grundstücke angelegt, die mehr oder weniger rechtwinklig vom *Detroit river* ins Landesinnere verliefen. Um die Besitzverhältnisse außerhalb dieser für die Landwirtschaft vorgesehenen Flächen zu klären, wurde das sogenannte *Ten Thousand Acres Grid* erstellt, welches das von den Farmen

---

<sup>19</sup> Vgl. Brian L. Dunnigan, „Charting the Shape of early Detroit“, in: J.M. Thomas, H. Bekkering (Hg.), „Mapping Detroit. Land, Community and Shaping a City“, Wayne State University Press, 2015, S.20

<sup>20</sup> Vgl. Henco Bekkering, Yanjia Liu, „Mapping Detroit. The City of Holes“, in: J.M. Thomas, H. Bekkering (Hg.), „Mapping Detroit. Land, Community and Shaping a City“, Wayne State University Press, 2015, S.34

etablierte Raster in nördlicher Richtung fortsetzte. Diese Rastererweiterung umfasst heute große Teile von Detroit's geografischer Mitte, sowie Gebiete in den eigenständigen Gemeinden Hamtramck und Highland Park.<sup>21</sup>

Mit der Einführung des fünften Ordnungsprinzips kommt es erstmals zu einer großen räumlichen Zäsur. Die Anwendung des zu dieser Zeit in anderen amerikanischen Städten bereits üblichen *Jefferson Grid* beendet die rechtwinklige Orientierung des Straßensystems zum Fluss und verschiebt alle nach dem *Ten Thousand Acres Grid* errichteten Stadtteile um etwa 45 Grad. Dieses neue Raster von Präsident Jefferson basiert auf dem ebenso einfachen wie effizienten Prinzip das Land in Quadrate mit einer Meile Seitenlänge aufzuteilen, die in Nord–Süd und Ost–West Richtung verlaufen und somit mit dem bestehenden Raster von Detroit in Konflikt stehen.

Als sechstes Prinzip führen Bekkering und Liu die radialen Hauptachsen der Stadt an, die lange Zeit als effiziente Verkehrswege dienten. Neben den schon erwähnten Straßen Woodward, Jefferson und Michigan, gehören auch Gratiot und Grand River in diese Kategorie. Anders als in dem nur teilweise ausgeführten Entwurf von Augustus Woodward (der in Kapitel 5 eingehend beschrieben wird) vorgesehen, treffen sie sich jedoch nicht am Campus Martius, sondern haben unterschiedliche Startpunkte.



Abbildung 5: Areal des *Ten Thousand Acres Grid* im Kontext des gegenwärtigen Stadtgebietes, sowie die auf Indianerpfade zurückgehenden Radialstraßen Woodward (Nord–Süd), Michigan (Ost–West) und Jefferson (parallel zum Detroit River).

---

<sup>21</sup> Vgl. ebda. S.39

Gratiot beispielsweise ist von diesem zentralen Punkt Downtowns aus erst durch einen links-rechts Knick erreichbar, was angeblich auf einen sturen Gärtner zurückzuführen ist, der sein Grundstück nicht für den Straßenbau zur Verfügung stellen wollte.<sup>22</sup>

Auch ist das System nicht symmetrisch ausgeführt worden, da die beiden Radialstraßen der West Side (Grand River und Michigan) auf der East Side nur ein Pendant haben (Gratiot). Das einst gut ausgebaute System von Straßenbahnlinien verkehrte hauptsächlich auf diesen Achsen und wurde vor allem von den FabrikarbeiterInnen genutzt, um ihre Arbeitsplätze zu erreichen. Mit dem steigenden Einfluss der Autoindustrie, deren Abwanderung in die Vororte und dem Bau der innerstädtischen Highways, verloren diese Achsen großteils ihre Funktion.<sup>23</sup> Heute sind sie, abgesehen von den zentrumsnahen Abschnitten von Woodward, Michigan und Gratiot fast ausgestorben. Nachdem sich der Automobilverkehr nahezu vollständig auf die Highways verlagert hat, wird mittlerweile der Rückbau dieser Radialstraßen diskutiert, um sie für FahrradfahrerInnen und Fußwege attraktiver zu machen.

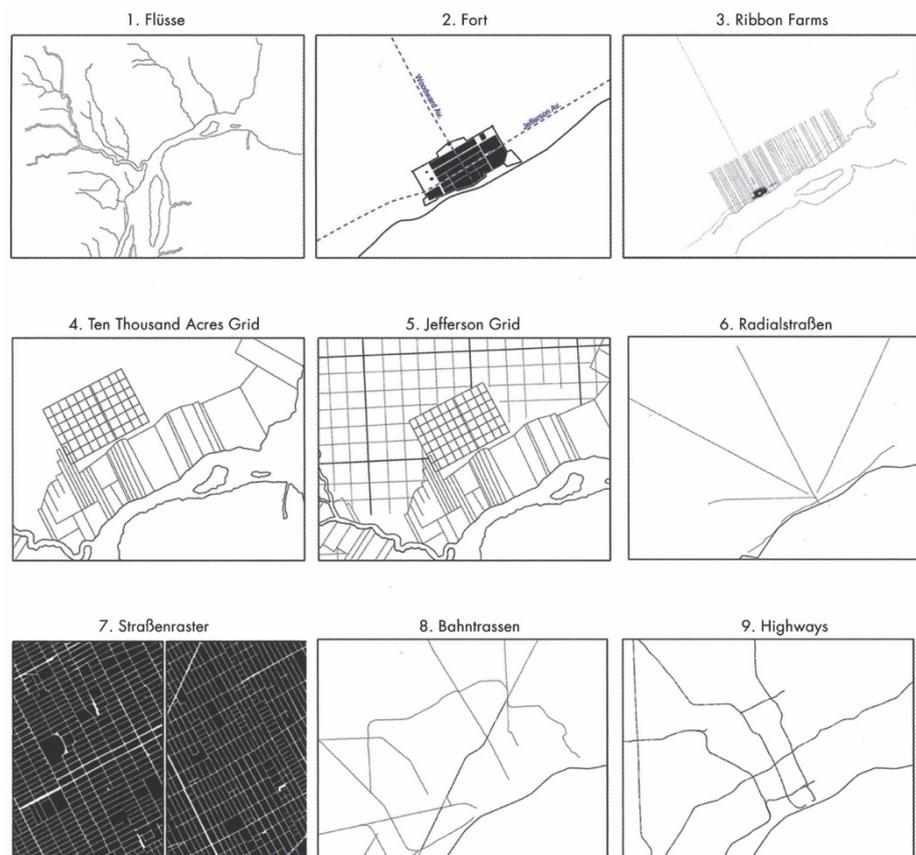


Abbildung 6: Die von Bekkering und Liu beschriebenen neun räumlichen Systeme, die Detroit's Morphologie prägen.

<sup>22</sup> Gordon W. Draper, Robert J. Goodman, „Detroit's Pattern of Growth“, Youtube, URL: <https://www.youtube.com/watch?v=uSTXqNhSglc&list=Wl&index=1&t=2s>, Zugriff am 13.5.2017

<sup>23</sup> Vgl. Bekkering, Liu 2015, S.41

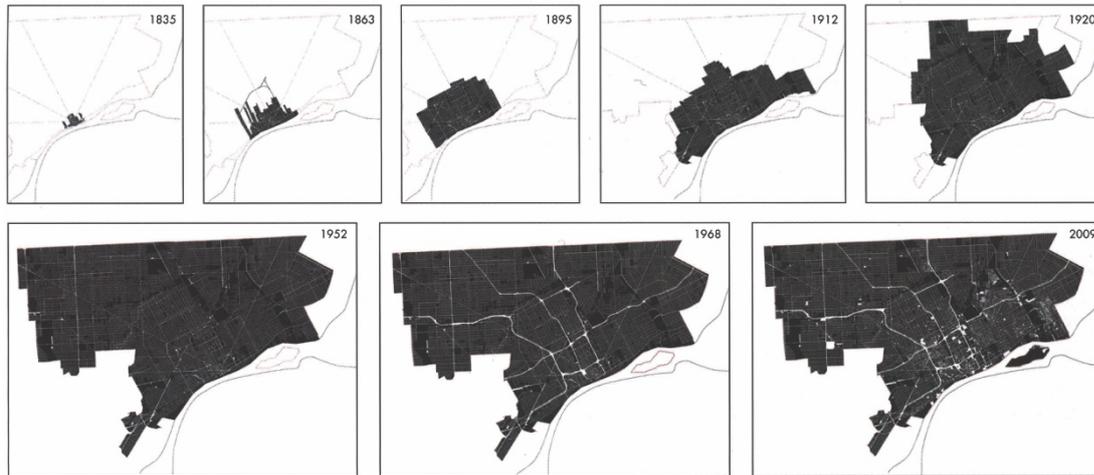


Abbildung 7: Phasen des Wachstums in Detroit von 1835 bis 1952 und die weitere räumliche Entwicklung bis 2009.

Die Kombination der drei Ordnungsprinzipien *Ribbon Farms*, *Ten Thousand Acres Grid* und dem später etablierten Raster von Jefferson, die als siebtens Prinzip angeführt wird, ist bis heute das maßgeblich räumliche Charakteristikum der Stadt. Es definiert Stadtteile und *neighborhoods*, ergibt in seiner Addition die Erschließungswege der Wohngebiete, die in Kapitel 2 beschrieben werden, und hilft mittels der Zählung in 1-Meilen-Schritten, die Orientierung in Bezug auf das Zentrum nicht zu verlieren.

Die prominenteste dieser *Mile Roads* ist sicherlich 8 Mile Road. Sie definiert die nördliche Stadtgrenze, die, wie gezeigt werden wird, nicht nur eine räumliche, sondern auch eine sozioökonomische Demarkationslinie darstellt. International berühmt wurde sie durch den biografisch angehauchten Film gleichen Namens, der den Aufstieg des Rappers Eminem von seinen bescheidenen Detroit-Wurzeln zu Hip-Hops erstem Superstar nachzeichnet.

Die beiden letzten von Bekkering und Liu aufgezählten Raumsysteme sind großmaßstäbliche Interventionen der öffentlichen Hand. Die erste davon war der Bau der Eisenbahnlinien, der eine essentielle Grundlage für Detroit's industriellen Aufstieg darstellte. Da ihre Errichtung die größten Phasen des Stadtwachstums prädatiert, musste auf bestehende Bebauung keinerlei Rücksicht genommen werden, was die Kollateralschäden im Stadtgefüge minimierte. Anders verhält es sich diesbezüglich mit dem Bau des innerstädtischen Highway-Systems in den 1950er und 60er Jahren. Wie in anderen Städten auch vielen diesen Bauvorhaben vor allem arme Viertel zum Opfer, in denen die Grundstücke billig waren und deren BewohnerInnen wenig politischen Einfluss hatten. In Detroit machte die abgesenkte Verlegung der Highways extensive Aushubarbeiten notwendig und vergrößerte deren Abdruck im Stadtbild zusätzlich. Diese Absenkung hat in Detroit durchaus Tradition und wurde auch bei den Eisenbahntrassen angewendet, um Emissionen zu reduzieren.

Doch im Fall des Highway-Baus wurden dadurch ganze Stadtviertel zerstört, wie zum Beispiel das Gebiet rund um die Hastings Street in der Nähe von Downtown, einst ein kommerzielles Zentrum der afroamerikanischen BewohnerInnen Detroits.<sup>24</sup>

So zerstörerisch die Highways bestehende Stadtstrukturen der Nachkriegszeit durchschnitten, so integral waren sie einst für die Konsolidierung des Kontinents unter dem Banner der Vereinigten Staaten von Amerika. Der Historiker Karl Schlögel beschreibt dieses räumliche Vereinigungsprinzip von Highway und Raster in seinem Buch *Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik* eindrücklich und spricht damit Punkte an, die im Verlauf dieser Arbeit immer wieder aufgegriffen werden:

*„Der Highway ist das sichtbarste Zeichen des amerikanischen 20. Jahrhunderts. Er erstreckt sich über Zehntausende von Meilen, von einem Ende des Kontinents zum anderen. Vielleicht ist der Highway oder das ganze Netz der Freeways, Expressways, Turnpikes, Parkways die bedeutendste dem Planeten von Menschenhand eingeschriebene Hieroglyphe. Der Highway ist neben der chinesischen Mauer das einzige Bauwerk, das sich mühelos vom Weltall aus erkennen lässt. Der Highway hat aus dem Kontinent erst Amerika, die Vereinigten Staaten von Amerika gemacht. (...) Das Netz der Highways erst macht aus dem Raum ein Territorium. Der Highway ist der Weg, der nach Amerika führt und in die Welt, die so geworden ist wie Amerika. (...) Er steht für ein Gesellschaftsverhältnis oder – amerikanische gesprochen – für einen way of life. (...) Über die Bewegungen des Highway konstituiert sich der Markt ebenso wie die Bewegung zwischen downtown und suburbia. Das Netz der Highways produziert den amerikanischen Raum so sehr wie das Gitter – irongrid –, das aus dem amerikanischen Raum erst das Territorium der Vereinigten Staaten macht.“<sup>25</sup>*

\* \* \*

Die morphologische Gliederung in neun zentrale Elemente, wie sie Bekkering und Liu beschreiben, ist trügerisch in ihrer Eleganz, die auf den ersten Blick keine Fragen offen zu lassen scheint und sich als logische räumliche Entwicklung einer wachsenden Stadt lesen lässt. Hier muss jedoch bedacht werden, dass acht der neun Punkte auf die Zeit vor dem 20. Jahrhundert zurückgehen und somit die politischen und gesellschaftlichen Entwicklungen, den strukturellen amerikanischen Rassismus und die Rolle des Geldes im weiteren Verlauf der Detroit-er Stadtgeschichte weitgehend ausblenden. Es sind allerdings genau diese Faktoren, die die (räumliche) Transformation Detroits

---

<sup>24</sup> Vgl. Bekkering, Liu 2015, S.40

<sup>25</sup> Karl Schlögel, „Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik“, Fischer Verlag, 2009, S.379, 380

im gesamten letzten und noch jungen aktuellen Jahrhundert entscheidend geprägt haben. Bekkering und Liu ist dieses Defizit ihrer Aufzählung durchaus bewusst, auch wenn sie es nur am Rande erwähnen.<sup>26</sup>

Obwohl ihre Aufzählung wie gesagt mit dem Highway-Bau der 1950er und 60er Jahre endet, sind die morphologischen Grundprinzipien, wie sie Bekkering und Liu beschreiben, dennoch ein guter Ausgangspunkt für das räumliche Verständnis der Stadt Detroit. Hätte die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts nicht stattgefunden, wäre sie wohl heute noch eine gültige Analyse, der man nicht viel hinzufügen müsste. Dies ist jedoch offensichtlich nicht der Fall, weshalb meine Arbeit dort beginnt, wo die Beschreibung von Bekkering und Liu endet. Denn auch wenn alle neun Prinzipien immer noch mehr oder weniger gut im Stadtbild erkennbar sind, wie Abbildung 8 zeigt, so waren es doch die disruptiven Entwicklungen ab 1950, die das heutige Erscheinungsbild von Detroit am deutlichsten geprägt haben. Die Geschichte dieses Erscheinungsbild begann zwar ebenfalls mit Cadillacs Fort am *Detroit River*, doch heute sind es die Lücken im Raster, die zuerst auffallen, nicht dessen Wurzeln in *Ten Thousand Acres Grid* und *Jefferson Grid*. Die Elemente, die maßgeblich für diese morphologische Zäsur waren, sollen in den folgenden Kapiteln beschrieben werden.



Abbildung 8: Das Straßensystem Detroit's heute, in dem viele der zentralen räumlichen Ordnungsprinzipien ablesbar sind.

---

<sup>26</sup> Vgl. ebda. S.40

## Kapitel 2 – Das Haus

*„I have a dream this afternoon that one day right here in Detroit, Negroes will be able to buy a house anywhere that their money will carry them.“*

– Martin Luther King, Detroit, 1963

Das freistehende Einfamilienhaus (*single-family detached home*) ist für das räumliche Verständnis von Detroit unerlässlich – sowohl aufgrund des enorm hohen Anteils an der Gesamtbebauung, vor allem aber aus der daraus resultierenden Sichtbarkeit seines Verschwindens. Laut der American Community Survey, die vom U.S. Census Bureau im Jahr 2014 durchgeführt wurde, liegt Detroit unter den vierzig bevölkerungsreichsten Städten der USA auf Rang drei, was den Anteil von freistehenden Einfamilienhäusern an der gesamten städtischen Bausubstanz betrifft. Der Prozentsatz liegt in Detroit bei 65 Prozent und berücksichtigt nur die bewohnten Objekte. Würde man die unbewohnten Einheiten mitzählen, wäre der Wert noch deutlich höher.<sup>27</sup> George Galster spricht in seinem Buch *Driving Detroit* von 75 Prozent im Jahr 2009, im Vergleich zum nationalen Durchschnitt von 67 Prozent Anteil der Einfamilienhäuser an der gesamten Bausubstanz.<sup>28</sup>

Die Tendenz zum eigenen Haus hat in Detroit einen historischen Kontext. Nach dem Feuer von 1805, welches die damals noch sehr kleine Stadt fast vollständig zerstörte, wurde jedem erwachsenen Bewohner oder Paar ein Grundstück zur Bebauung zur Verfügung gestellt, was die Tendenz zum Einfamilienhaus bis heute prägt, wie Bekkering und Liu in ihrem Text *Mapping Detroit. The City of Holes* darlegen.<sup>29</sup> Gut ausgebildete Handwerker, fein sortiert nach ethnischer Zugehörigkeit, bauten in der Folge oft gemeinsam mit ihren Auftraggebern an den neuen (Eigen)-heimen. Der hohe Anteil an Hauseigentümern lag um 1900 bei über 30 Prozent, explodierte bis 1960 auf 71 Prozent und ist bis heute weitgehend unverändert geblieben.<sup>30</sup> Was sich hingegen nach dem Zweiten Weltkrieg verändert hat, war die Konsolidierung der verschiedenen Einwandererviertel unter dem gemeinsamen ethnischen Label *white*, wie George Galster in *Driving Detroit* beschreibt:

*„The close of World War II saw a miraculous psychological transformation uniting both the older Detroit suburbs and the deluge of new ones about to spring up. Despite considerable ethnic variation, their residents began to see them-*

---

<sup>27</sup> United States Census Bureau, „American Community Survey“, URL: <https://www.census.gov/programs-surveys/acs/data/summary-file.2014.html>, Zugriff am 24.01.2017

<sup>28</sup> Galster 2012, S. 60

<sup>29</sup> Bekkering, Liu 2015, S.36

<sup>30</sup> Vgl. Galster 2012 S.59ff



Abbildung 9: Luftbild Richtung Süden von Detroit's West Side im Jahr 1937. Ganz hinten links ist Downtown zu erahnen.

*selves as ‚white‘, not as hyphenated American of a particular ethnic background. This symbolic suburban unification was based on owning a single-family, detached home.*“<sup>31</sup>

Hier liegt einer der Gründe für die im Lauf der Nachkriegszeit verbissen geführten Konflikte der Wohnungssegregation zwischen Weißen und Afroamerikanern – in abgeschwächter Form waren und sind davon auch Hispanics, Asiaten und Menschen aus dem Nahen Osten betroffen – und der ökonomischen Diskrepanz zwischen der Stadt Detroit und seinen Suburbs. Galster weiter:

*„This was not accidental but resulted from concerted efforts by local, state and federal levels of government and private institutions. So suburban Detroiters could sublimate their ethnic differences under one crucial commonality: the need to maintain property values and defend turf on economic grounds. As white property owners, they were entitled to certain ‚inalienable rights‘, such as freedom to avoid undesirable neighbors whose mere presence would devalue their homes and erode their quality of life. ‚Whiteness‘, thus, came to be defined in oppositional terms: not them.“*<sup>32</sup>

Was hier auffällt, ist, dass Galster dezidiert von einer Entwicklung in den Suburbs spricht, was die Frage aufwirft, wie sich die Lage in Detroit selbst darstellte. Die von Galster angesprochenen Maßnahmen staatlicher und privater Institutionen, führten nach dem Zweiten Weltkrieg zu einer

<sup>31</sup> Ebda. S.59

<sup>32</sup> Galster 2012, S.60

massiven Umsiedelung weißer DetroiterInnen aus Detroit weg, hin in die neu errichteten Suburbs, was bis heute demografisch und ökonomisch nachwirkt. Die Detroiter Aktivistin Marsha Music hat ihre Kindheitserinnerungen an diese Zeit in ihrem Essay *The Kidnapped Children of Detroit* verarbeitet:

*„It happened suddenly. One day, we'd be outside with our friends, black, brown, and white, on the warm summer days before the start of the next school semester, playing jacks and hopscotch, riding bikes. The next day, our white friends would be gone. One of my friends might have said, ‚Hey, we're moving‘, in the middle of a game of kickball, but there were few real goodbyes, or promises to keep in touch, at least not of the type associated with the farewells of kids who had been together all or most of their lives. (...) Often, it appeared as if they left in the dark of the night, the moves seemed so clandestine. This sense of them leaving virtually ‚overnight‘, packing up and disappearing, was likely due to the white parents' reluctance to speak to their black neighbors – whom they often treated with pronounced neighborliness – about their impending moves, knowing that their departures were largely because of the color of the neighbor's skin.*

*Some whites, I'm sure, were not influenced by race baiting, but left the city solely to experience the new suburban living, or to be closer to the jobs that had moved across 8 Mile – though they knew that they were going to communities where blacks were not allowed. Some of my friends' parents were surely anguished about the decision to move, sometimes leaving behind equity and often their own parents who refused to go. Did my young white friends listen to their planning with conflicted feelings? Never mind; the torrent of change and fear that was driving white Detroiters could not be turned off. And so, I say, my friends were kidnapped; snatched away from their homes, often under cover of night or in rushed moves that split friends apart for a lifetime.“<sup>33</sup>*

Ich bin ziemlich sicher, dass diese persönliche Erinnerung auch unter AfroamerikanerInnen nicht konsensfähig ist. Dennoch finde ich ihre alternative Lesart der Geschichte berührend: Dass die Kinder der „flüchtenden“ Eltern keine Schuld tragen an diesem elaborierten Plan, ganze Nachbarschaften umzusiedeln, sie im Gegenteil ebenso betrogen wurden, wie die Zurückgelassenen. Auch sie verlieren in diesem Moment ihre FreundInnen und, was viel schwerer wiegt, im Laufe ihres Erwachsenwerdens die Möglichkeit, zu erfahren, was es bedeutet in einem durchmischten Viertel zu leben, ohne Segregation, Rassismus und Gedanken an weiße Überlegenheit.

Marsha Music beschreibt dieses Kidnapping als fundamentale Richtungsentscheidung der USA insgesamt: es wirkt weit über den Verlust der SpielkameradInnen hinaus, es definiert den Lebensstil

---

<sup>33</sup> Marsha Music, „The Kidnapped Children of Detroit“, URL: <https://marshamusic.wordpress.com/the-kidnapped-children-of-detroit/>, Zugriff am 5.4.2017

und die Weltanschauung einer ganzen Generation. George Galster merkt an: „*The phrase ‚Give a man a porch, and he becomes conservative‘ was practically invented in the Detroit suburbs.*“<sup>34</sup>

Auch für die Entwicklung am Detroitener Immobilienmarkt nach dem Zweiten Weltkrieg bietet Galster eine Metapher an: Er spricht von einem Spiel, das er „*reverse musical chairs*“ nennt.<sup>35</sup> Im Gegensatz zur Originalversion des Spiels, das auf Knappheit basiert, geht es bei der Version von Galster um Überfluss. Um das Spiel zu verstehen ist eine weitere Annahme notwendig, die von der Natur des Menschen erzählt und seiner Schwäche für Konsumgüter (dazu zählen in diesem Fall auch Häuser), die denen seiner Mitmenschen möglichst ähnlich, aber gleichzeitig eine Spur größer, neuer, bequemer – kurz: besser – und möglichst weit weg von potentiell wertvermindernden Bevölkerungsanteilen sein sollen:

*„Perhaps the car culture’s fetish about the ‚latest model‘ and ‚planned obsolescence‘ carried over into its housing market. Perhaps the subliminal message drilled into the Detroit subconscious by the Big Three marketers that ‚you are what you drive‘ has extended to ‚you are where you live‘. Whatever its origins, Detroiters place huge psychic importance on their residence’s status and security. This translates into a feverish desire to have one’s domicile surrounded by other homes of comparable (if not superior) price and vintage (the newer the better), so that personal status can be reified by neighborhood prestige. For security reasons, the home should be as far away as possible from the dangerous ghetto. For whites, having a set of neighbors who are exclusively white offers an added status symbol. (...) Detroit-area residential developers have been only too willing to accommodate these household demands.“<sup>36</sup>*

Das Spiel funktioniert nun folgendermaßen: es beginnt mit einem engen Kreis einer bestimmten Anzahl von Sesseln und einer gleichen Anzahl SpielerInnen, die auf diesen Sesseln sitzen wollen, sobald die Musik aufhört zu spielen. Statt jedoch Runde für Runde einen Sessel zu entfernen, kommen immer neue Sessel hinzu, die immer weiter vom ursprünglichen Zentrum entfernt liegen. Die SpielerInnen, die es sich leisten können, besetzen diese neuen, besseren Sessel, was dazu führt, dass die ärmeren SpielerInnen und die von den Reichen verlassenen Sessel im Zentrum zurückbleiben. Die unbesetzten Sessel verfallen langsam und werden schließlich entfernt. Wenn man davon ausgeht, dass die Sessel Häuser sind, die SpielerInnen Haushalte repräsentieren und das Zimmer, in dem das Spiel gespielt wird für die Detroitener Metropolregion steht, erhält man eine bestechend einfache Erklärung für die räumliche Entwicklung Detroit’s seit dem Jahr 1950, in dem Detroit seinen Bevölkerungszugspitze von etwa 1,8 Millionen Menschen erreicht hatte:<sup>37</sup>

---

<sup>34</sup> Galster 2012, S. 60

<sup>35</sup> Ebda. S.216. Im deutschsprachigen Raum unter anderem als „Reise nach Jerusalem“ bekannt.

<sup>36</sup> Ebda. S.216

<sup>37</sup> Vgl. ebda. S.216



Abbildungen 10 & 11: Typische Detroit'er Einfamilienhäuser.

*„This game has been played in Greater Detroit since 1950. The result as of 2010: over 600.000 more dwellings were built in the region than there were households to fill them. The inescapable corollary is that almost an equal number of the least competitive dwellings were vacated, eventually abandoned by their owners, and ultimately demolished. The vast majority of these lost dwellings were older houses and apartments in the least secure neighborhoods occupied by the poorest (typically black) people, located in the jurisdiction with the least favorable fiscal conditions, public services, and schools: Detroit.“<sup>38</sup>*

Dass diese Entwicklung mit einem massiven Wertverlust der Immobilien innerhalb der Stadtgrenzen einherging, muss nicht extra erwähnt werden. Während der Preis von Detroit'er Einfamilienhäusern zwischen 1970 und 1990 inflationsbereinigt um acht Prozent fiel (von 67.000 auf 62.000 Dollar), verdoppelte sich deren Wert in den Suburbs im gleichen Zeitraum (von 94.000 auf 142.000 Dollar). Nach der Immobilienkrise im Jahr 2007 beschleunigte sich der Wertverfall noch einmal, was dazu führte, dass im Jahr 2009 ein Detroit'er Haus im Durchschnitt nur mehr 13.000 Dollar kostete.

\* \* \*

Neben diesen historisch-strukturellen Gründen für die pervasive Verbreitung des Einfamilienhauses in Detroit und Umgebung, gibt es auch räumliche Charakteristika, die diese Entwicklung begünstigt haben. Als maßgeblich muss hier die topografische Beschaffenheit der Region erwähnt werden. Detroit hat bis auf den Detroit River im Süden keine natürlichen Barrieren, die räumliche Ausdehnung in nahezu jede beliebige Richtung verhindern und damit bauliche Dichte, wie etwa in Manhattan, erzwingen würden. Es stand ein mehr oder weniger

---

<sup>38</sup> Galster 2012, S.217

unerschöpfliches Reservoir an Bauland zur Verfügung, welches mit einem einheitlichen Raster von Einfamilienhäusern überzogen werden konnte. Das einzige Limit dieser Ausdehnung bestand zunächst in der Fähigkeit der BewohnerInnen, Distanzen rasch und individuell zu überwinden. Doch Anfang des 20. Jahrhunderts stand eine Autoindustrie bereit, die dafür sorgte, Entfernungen radikal schrumpfen zu lassen. Mit dem Bau von innerstädtischen Freeways und der Beseitigung des einst sehr guten Netzes an Straßenbahnen wurde dafür gesorgt, dass Detroit nicht nur aufgrund der Autoproduktion dem Titel *Motor City* gerecht wurde, sondern auch die private Mobilität alternativlos auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet blieb, was heute zu den größten Problemen der Region zählt.<sup>39</sup>

Es war nicht länger nötig, seinen Arbeitsplatz zu Fuß oder mit der Bahn zu erreichen. Der Standort des Hauses wurde sekundär, solange es einem gehörte. Die aufstrebende Mittelschicht wollte und konnte – unterstützt von jungen Banken und Kreditinstituten, die das in der Autoindustrie erwirtschaftete Geld an die potentiellen HausbesitzerInnen weitergaben (solange sie weiß waren) – sich den Traum vom Eigenheim verwirklichen. Daran änderten auch Hypothekenkrisen in den Zwanzigerjahren nichts, die frappierend an das Subprime-Desaster von 2007-08 erinnern.<sup>40</sup>

Heute hat das Raster Löcher bekommen. Es ist das erste und offensichtlichste Zeichen der Krise, das DetroitbesucherInnen ins Auge sticht. Die „natürlichen“ Folgen des Sesselspiels – der langsame Verfall nach dem Wegzug der einstigen BewohnerInnen und die beschleunigte Variante davon in Form von Versicherungsbetrug mittels Brandstiftung – machten den Anfang, dazu kommt eine umstrittene Strategie der Stadtregierung, die Folgen der Abwanderung aktiv mittels Massenabrissen zu bekämpfen. Über 10.000 Häuser hat die Stadt alleine seit 2014 als Teil ihres Kampfes gegen die *blight*<sup>41</sup> abreißen lassen, um Quartiere zu stabilisieren und die BewohnerInnen Detroits in den mehrheitlich unbeschädeten Vierteln zu konzentrieren. Als Ziel gibt die Stadt insgesamt 40.000 Abrisse in den nächsten acht Jahren an.<sup>42</sup> Dieses Programm ergibt aus Sicht der Stadtverwaltung Sinn, da diese nicht mehr in der Lage ist, grundlegende Infrastruktur wie Kanal, Müllabfuhr oder Straßenbeleuchtung für eine Stadt zu garantieren, die für rund zwei Millionen Menschen ausgelegt ist, in der aber nur knapp 700.000 EinwohnerInnen und noch weniger SteuerzahlerInnen übrig sind. Für viele Detroiter ist es allerdings das gebaute, oder vielmehr

---

<sup>39</sup> Vgl. Francis M. Grunow, „A Brief History of Housing in Detroit“, in: model D Blog, URL: <http://www.modeldmedia.com/features/detroit-housing-pt1-111715.aspx>, Zugriff am 10.01.2017

<sup>40</sup> Vgl. ebda.

<sup>41</sup> Wörtlich übersetzt bezeichnet *blight* eine Krankheit, die Pflanzen befällt und im großen Maßstab vernichtet. Das funktioniert als Metapher sowohl für das Problem des kaputten Gebäudebestands, als auch für dessen Lösung durch Abriss gut, da auch bei der die Pflanzen betreffenden *blight* mit großflächigen Rodungen reagiert wird, um die weitere Ausbreitung zu stoppen. Allgemeiner kann der Begriff auch mit „Zerstörung“ übersetzt werden.

<sup>42</sup> City of Detroit, Detroit Demolition Program, URL: <http://www.detroitmi.gov/demolition>, Zugriff am 10.1.2017

abgerissene Zeichen des Scheiterns ihrer Stadt. Eine konstante Erinnerung an Aufstieg und Fall ihrer Heimat, die von BesucherInnen mit einer Mischung aus Schock, Schadenfreude und Faszination zur Kenntnis genommen wird.

Galster spricht mit Blick auf die Massenabriss des Detroitener Häuserbestandes von einer „*disassembly line*“<sup>43</sup>, eine Anspielung auf die Fließbänder der Autoindustrie. Dan Hoffman führt diese Idee in seinem Essay *erasing Detroit* weiter aus:

*„Large portions of Detroit are being transformed through the abandonment and subsequent demolition of houses and neighborhoods. This phenomenon has profoundly affected architectural culture in Detroit, and revealed the notion of unbuilding, often overlooked in contemporary discussions of architecture. The term unbuilding is invoked rather than destruction or deconstruction because the processes involved are neither anarchic nor critical. The removal of built structures has become a significant industry in the city with demolition contractors bidding to clear large lots. The industries that once employed workers and the economics that support the development of cities no longer view the city as having a value beyond providing to consume their latest products. The city is expendable in their eyes; their global economic interests make local concerns such as the architecture and qualities of place minor considerations.“*<sup>44</sup>

Der methodische Abriss, nicht der Wiederaufbau, wurde in den finanziell schwächsten Vierteln zu einem lukrativen Wirtschaftszweig, zur letzte Möglichkeit der monetären Verwertung, während er gleichzeitig das Desinteresse des Kapitals gegenüber den BewohnerInnen dieser Viertel symbolisiert.



Abbildungen 12 & 13: Einzelne verbliebene Häuser in sonst fast vollständig verlassenen Stadtteilen.

---

<sup>43</sup> Galster 2012, S.214

<sup>44</sup> Dan Hoffman, „erasing Detroit“, in: Georgia Daskalakis, Charles Waldheim & Jason Young (Hg.), „Stalking Detroit“, Actar Publishing, 2002, S.101

Erstaunlich während meines Aufenthaltes war für mich vor allem auch, wie schnell sich die Wahrnehmung anpasst. Die Löcher werden zum Normalzustand, zu einer Art Hintergrundrauschen, das zwar immer präsent ist, aber als gegeben akzeptiert wird. Als jemand, der in einer europäischen Großstadt aufgewachsen ist, habe ich das eigentlich nur aufgrund meiner Gewissheit ausgehalten, dass es für mich eine temporäre Situation ist. Auch habe ich städtische Dichte noch nie als so befriedigend empfunden, wie bei meinem Wochenendausflug nach Toronto im zweiten Monat meines Aufenthalts. Das Gefühl, von Menschen, Gebäuden, Verkehr – kurz: von städtischem Leben – umgeben zu sein, nimmt man, so man es aus seinem Alltag gewohnt ist, als selbstverständlich hin, bis man dessen Abwesenheit bemerkt. Es ist diese Abwesenheit, die in Detroit zu Vergleichen und Assoziationen mit der Apokalypse führt. Eine Abwesenheit, die Bilder von Romanen, Filmen und Computerspielen evoziert, gegen die man sich ständig wehren muss, da sie die Tatsache überlagern, dass hier immer noch Menschen leben, die sich zurecht weigern, ihre Stadt derart rezipiert zu wissen.

Und auch diese Weigerung ist im Stadtbild sichtbar. Denn der Zustand der Detroiter Einfamilienhäuser erzählt auch eine Geschichte über die Resilienz ihrer EigentümerInnen. Es gibt Blocks, an denen nur mehr ein Haus übrig ist, welches von seinen BewohnerInnen mit Beharrlichkeit gegen die es umgebende Leere verteidigt wird. Es gibt Blocks in dem zwar das eine oder andere Haus schon bessere Tage gesehen hat, der Rest aber mit einer Akribie und Gründlichkeit gepflegt wird, dass man sich im Währinger Cottage wähnt. Wenn man den Rasen einmal nicht zur ungeschriebenen ausgemachten Zeit mäht, wird man von den NachbarInnen höflich darauf hingewiesen oder findet ihn eines Tages gemäht vor. Man kennt einander, weil man ja auch noch da ist. Wie lange schon, ist dabei sekundär – Respekt für die *neighborhood* vorausgesetzt. Und es gibt, drittens, auch Blocks, an denen an fast jedem Haus ein Gerüst steht, ein Dach saniert oder eine Fassade erneuert wird und neue BewohnerInnen den Traum vom eigenen Haus weiterführen, der anscheinend nichts von seiner einstigen Strahlkraft verloren hat.

Die Einzelteile der abgerissenen oder abgebrannten Häuser werden unterdessen vielfach als Teil dieser Sanierungsarbeiten einer erneuten Verwendung zugeführt. Das *Architectural Salvage Warehouse* trägt seine Funktion präzise im Namen. Was aus den Ruinen gerettet wurde, findet sich hier. Wie in einem riesigen Baukasten sind alle erdenklichen Teile, die ein Haus zu einem Haus machen, vorhanden. Akkurat sortiert stehen Fenster, Türen, Holzböden, Waschbecken, Beschläge, Schalter, Lampen, Kücheneinbauten, Schrauben, Bretter, Balken, Latten, Möbel, Waschmaschinen und alle



Abbildung 14: Hof des Architectural Salvage Warehouse mit sortierten Fenstern.

Art von Nippes zum Verkauf. Ein gut durchdachtes Geschäftsmodell einerseits, aber auch eine Möglichkeit, dem beklagten Häuserschwund und den damit verlorengegangenen Geschichten ihrer BewohnerInnen etwas Positives abzutrotzen und die Bausteine dieser Geschichten einem neuen Nutzen zuzuführen.<sup>45</sup>

Bei den erhaltenen Gebäuden ist stilistisch alles vertreten: Einfache Holzhäuser im Levittown Gewand, an alle Spielarten der Baukunst der europäischen EinwanderInnen erinnernde Backsteinhäuser, der Verkaufsschlager der ImmobilienmaklerInnen namens *Colonial*, sowie die imposanten Villen der Industriellen stehen in unmittelbarer Nachbarschaft zueinander. Dazwischen wohnen Horden von Eichhörnchen und Fasanen.

Viele Viertel tragen die (einst) dominierende Ethnie im Namen: *Germantown*, *Poletown*, *Mexicantown*, *Bengalitown*. Nur die größte Stadt des Nahen Ostens außerhalb des Nahen Ostens, heißt unverständlicherweise *Dearborn* und liegt technisch gesehen außerhalb der Detroit Stadtgrenze, was aber aufgrund der homogenen Bebauung, sieht man von der Dichte der Lücken ab, nicht

---

<sup>45</sup> Die bis dato spektakulärste Form der Wiederverwendung ist dem Künstler Ryan Mendoza gelungen, der das einstige Wohnhaus der Bürgerrechtlerin Rosa Parks mit dem Einverständnis der Familie komplett zerlegte und in Berlin Stück für Stück wieder zusammenzubaute, um dem bevorstehenden Abriss zuvorzukommen. URL: [https://www.nytimes.com/2017/05/02/world/europe/rosa-parks-house-berlin.html?\\_r=0](https://www.nytimes.com/2017/05/02/world/europe/rosa-parks-house-berlin.html?_r=0), Zugriff am 5.5.2017

weiter auffällt. Die Grenze zu den Suburbs ist generell fließend, die europäische Unterscheidung von Kernstadt, Speckgürtel und suburbanem Sprawl wertlos. Die gesamte Detroit-Metropolregion sieht aus wie der Alptraum in Europa sozialisierter StädtebauerInnen, auch wenn es zwischen Detroit-Stadt und Detroit-Umgebung wie gesagt zum Teil massive Unterschiede gibt, die sich nicht unbedingt baulich-typologisch, sehr wohl aber gesellschaftlich-materiell manifestieren.

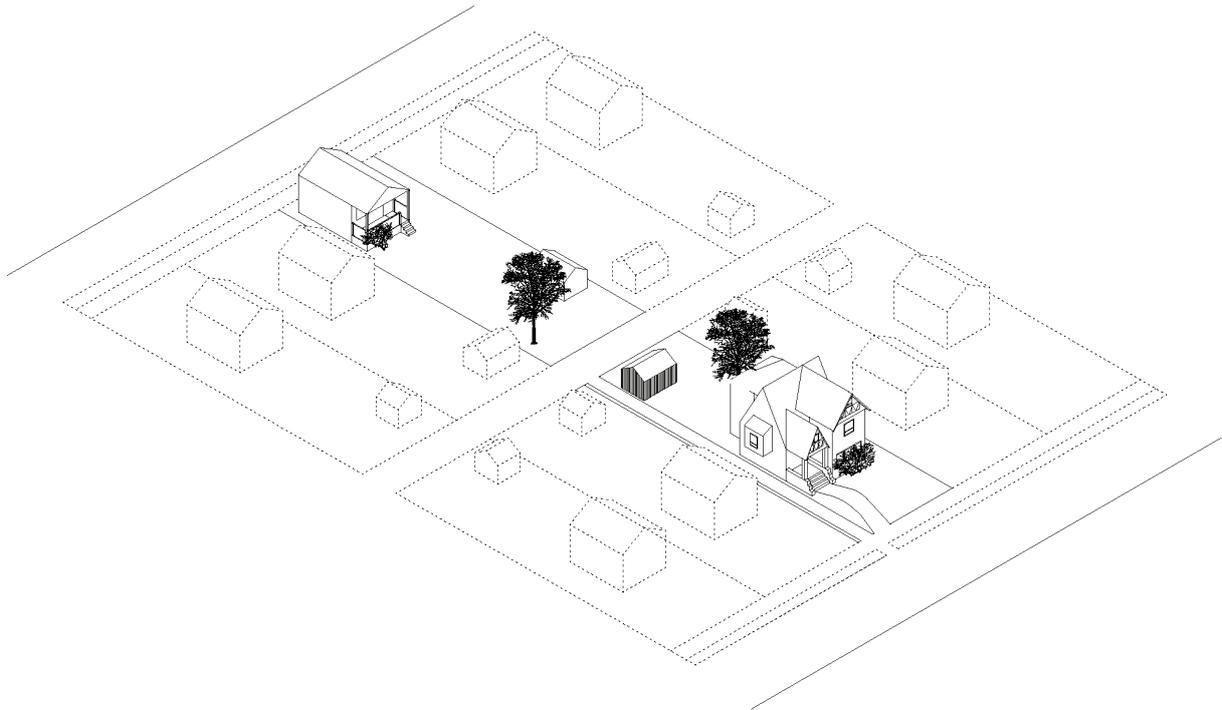
\* \* \*

Typologisch folgt auch die Detroit-Einfamilienhauslandschaft dem bekannten Schema amerikanischer Wohngebiete. Sieht man von der Größe der Grundstücke, Häuser und Abstandsflächen zwischen den Gebäuden, die sich analog zum Wohlstand der BewohnerInnen in allen Skalierungen finden, sowie Downtown und Teilen Midtowns ab, ergibt sich ein äußerst homogenes Bild der Stadt. Die Straße dient primär der Erreichbarkeit des Hauses mittels privatem PKW. Die Gehsteige sind als Reminiszenz an Präautomobilzeiten erhalten geblieben, werden aber in regelmäßigen Abständen von den Garagenzufahrten durchbrochen und haben ihre ursprüngliche Nutzung größtenteils verloren. Die Garage selbst liegt am Ende des Grundstücks, an die wiederum die *back alley* anschließt, eine Art sekundäre Erschließung. An dieser spiegelt sich dieselbe Anordnung von Garage, Haus und Straße und erzeugt somit einen Block.

Diese für die Nachkriegswohnsiedlungen in den Suburbs untypische Konfiguration, in denen die Garage normalerweise gleichberechtigt zum Haupthaus direkt an der Straße liegt und gleichsam als Eingangstüre funktioniert, ist in Detroit auf die Tatsache zurückzuführen, dass ein Großteil des Häuserbestandes noch aus dem frühen 20. Jahrhundert stammt, einer Zeit, in der Anlieferung und Zufahrt primär über die Rückseite und nicht die repräsentative Straßenfront erfolgten.<sup>46</sup> Die steigende Bedeutung des Autos im Alltag, änderte zwar aufgrund von Platzmangel zum Nachbarn nichts an diesem grundlegenden Layout, die *back alleys* sind mittlerweile allerdings größtenteils ungenutzt und unpassierbar, der Natur überlassen. Die Erschließung hat sich auf die Straßenseite verlagert, geparkt wird entweder in der Auffahrt oder so nahe wie möglich vor dem eigenen Haus auf der Straße. Die alten Garagen dienen mehr als Abstellschuppen und sind, wie auch die für ihr Erreichen nötigen Durchfahrten zwischen den Häusern, für heutige Autos eher unterdimensioniert.

---

<sup>46</sup> Vgl. Francis M. Grunow, „A Brief History of Housing in Detroit“, in: model D Blog, URL: <http://www.modeldmedia.com/features/detroit-housing-pt1-111715.aspx>, Zugriff am 17.01.2017.



*Abbildung 15: Schematische Darstellung eines typischen Wohnviertels. Haupthaus und Garage spiegeln sich an der back alley und bilden so einen Wohnblock, der von Erschließungsstraßen umschlossen ist.*

Die typische Unterteilung in ein Vorne und Hinten, einen *front lawn* und *back lawn* gibt es typologisch zwar, doch auch hier findet sich in der Praxis ein Unterschied zum Leben in den Suburbs. Im Normalfall dient die Front der Repräsentation nach Außen, als Visitenkarte der BewohnerInnen, während im Garten an der Rückseite, vor Blicken von der Straße geschützt, das Private stattfindet. In Detroit sind zwar die Vorderseiten wie im kollektiven Regelwerk vorgesehen gepflegt und beflaggt (zumindest in den stabileren Vierteln), die Rückseiten zwischen Haus und Garage haben aber doch eher Restflächencharakter. Hier wird nicht gespielt oder im Schwimmbaden geplantscht, Wäsche zum Trocknen aufgehängt oder in der Sonne gelegen, auf der Veranda gesessen oder mit NachbarInnen getratscht. Manchmal wird gegrillt und hier und da findet sich ein Hund. Ganz allgemein vermitteln die meisten Detroitter Nachbarschaften eine seltsam unheimliche Ruhe und Ereignislosigkeit, nicht unähnlich den monofunktionalen Wohnquartieren überall auf der Welt, oder dem schläfrigen Idyll der Vororte, aber in Detroit doch immer potenziert und überlagert vom allgegenwärtigen Verfall rundherum und den Pistolenschüssen in der Entfernung, von denen man hofft, dass es Feuerwerkskörper sind.



Abbildung 16: Hinterhof des Autors mit Garage und back alley.

## 2.1 – Exkurs: Box. Liquor, Lotto and the Lord

Eine logische Konsequenz des Detroit'er Bevölkerungsrückgangs, der in Kapitel 2 beschrieben wurde, ist zunächst das Sterben des Einzelhandels und in weiterer Folge auch der Rückzug großer Geschäftsketten. Zwischen 1972 und 2002 ging die Zahl der in Detroit operierenden Unternehmen und Geschäfte von 23.500 auf 8.300 zurück.<sup>47</sup> Lange Abschnitte der ehemaligen Hauptgeschäftsstraßen wie Woodward, Gratiot, Jefferson oder Grand River sind heute mehrheitlich von Leerstand geprägt. Eine Aneinanderreihung leerer Schachteln, denn das ist die Form des vom Auto geprägten amerikanischen Geschäftslokals: die Box. Ganz im Sinne des *Decorated Shed* bricht sie die Monotonie der Einfamilienhäuser und nimmt (in Detroit) alle möglichen Gestalten an: 1-Dollar-Shops, Pfandleiher, Fast-Food-Restaurants, Banken, Drogeriemärkte, Bars, Diners – fast immer mit Drive-in Möglichkeit, um das Auto nicht verlassen

---

<sup>47</sup> Galster 2012, S.224



Abbildung 17: Typologische Skizze Party Store.

zu müssen. Hauptnutzer der Detroit Box sind jedoch Kirchen und jene rund-um-die-Uhr-Geschäfte, die konservierte Lebensmittel, Lotterielose, Alkohol und Zigaretten verkaufen und als *Party Stores* bezeichnet werden.

Eine Kirchengründung lässt sich in den USA unbürokratisch und schnell erledigen und wirkt sich vorteilhaft auf die Grundstückssteuer aus, während die *Party Stores* für viele DetroitInnen die alternativlose Quelle ihrer Nahversorgung darstellen. Die Kirchen versprechen mittels Schildern in den Auslagen Erlösung, auch wenn in den meisten Fällen kein Pastor dazu existiert, der Messen abhalten würde, die *Party Stores* versprechen trotz ihrer eskapistischen Namensgebung nichts, funktionieren aber trotzdem. „It is a landscape that can be encapsulated as the ‚Three Ls‘: *Lotto, Liquor, and the Lord*“, wie George Galster es beschreibt.<sup>48</sup>

Die Box wird gut geschützt. Die meisten *Party Stores* sind hermetische Gebilde mit von Stacheldraht gesäumter Attika, um den Diebstahl der auf den Flachdächern montierten Klimageräte zu erschweren. Im Inneren findet die kurze Interaktion mit dem Personal durch kugelsicheres Glas hindurch und der Warentausch mittels kleiner Drehtüren statt.

Als zweite Zeichenebene, die allerdings keinen konkreten Ort bewirbt, wie es die Schilder für die Box tun, existiert zusätzlich noch eine enorme Anzahl an Billboards, die Dienstleistungen anpreist. Auch hier gibt es eine starke inhaltliche Fokussierung, in diesem Fall auf Versicherungen, Anwälte und Hypothekenverleiher.

---

<sup>48</sup> Galster 2012, S.225



Abbildung 18: Typologische Skizze Kirche.

Der amerikanische Brauch, die Telefonnummern auf diesen Werbetafeln nicht nummerisch, sondern mittels Buchstaben darzustellen, die mit der Handytastatur korrespondieren, ist zunächst irritierend, dann, je nachdem welches Wort gerade zur Telefonnummer umfunktioniert wird, kurz amüsan und dann diffus deprimierend. Die ubiquitären Schilderflut müllt den Stadtraum zu, überlädt ihn mit Zeichen und Botschaften, die nur einen Zweck verfolgen: Der ohnehin ökonomisch angeschlagenen Bevölkerung Detroit's mit dubiosen Versprechungen auch noch das letzte Geld aus der Tasche zu ziehen. Werbung orientiert sich an der Kaufkraft ihrer Zielgruppe: Während in New York fassadenhoch schöne Menschen und teure Produkte hängen, muss man sich in Detroit mit Sprüchen wie „*Car Accident. 1-800-411-PAIN. Motor City Accident Attorneys*“ begnügen.

Diese McWerbung<sup>49</sup> ist doppelt hinterlistig: Sie verspricht den KundInnen monetäre Kompensation (zum Beispiel für ein erlittenes Unrecht, physischen Schmerz, etc.) oder Rabatte, die die Konkurrenz nicht bieten kann (zum Beispiel niedrigere Kreditraten für die Refinanzierung des Hauses). Sie will also nicht nur etwas verkaufen, sie spielt aktiv mit der in vielen Fällen realen Verzweiflung der Menschen, die auf solche Vorteile tatsächlich angewiesen wären und tarnt dies als Altruismus.

---

<sup>49</sup> Douglas Copelands Roman *Generation X* hat diesen Begriff populär gemacht. In Anlehnung an die schlecht bezahlten Jobs bei McDonald's hat sich die Bezeichnung *McJob* für prekäre Beschäftigungsverhältnisse aller Art durchgesetzt. Dieser Voranstellung des *Mc* wird auf alle möglichen Substantive angewandt, um ihnen pejorativen Charakter zu verleihen.



Abbildung 19: Billboards an der Ecke Michigan & Trumbull.

Die Werbetafeln haben eine größere Dimension, sie vermitteln ein schwer zu artikulierendes Gefühl der Beklemmung und Empörung, eine Ahnung, dass sie der Platzhalter für einen grundlegenden systemischen Fehler sind, Ausdruck des Betruges, der Tag für Tag in den USA stattfindet, leise, schleichend, fast unbemerkt. Es ist unter anderem dieses Gefühl, das George Packer in seinem Buch *Die Abwicklung* beschreibt:

*„Niemand kann mit Sicherheit sagen, wann die Abwicklung begann – wann die Bürger Amerikas zum ersten Mal spürten, dass die Bande sich lösten, die sie sicher, manchmal erdrückend fest wie eine eng gewickelte Spule, zusammengehalten hatten. Wie jeder große Umbruch, begann die Abwicklung unzählige Male von neuem – bis eines Tages ein Punkt in der Geschichte erreicht war, an dem das Land, immer dieses Land, endgültig und unwiderruflich verändert war. (...) Als die Abwicklung der Normen begann, auf denen die Nützlichkeit der alten Institutionen beruhte, und die Anführer ihre Stellungen räumten, löste sich die Roosevelt Republic, die beinahe ein halbes Jahrhundert lang das Leben beherrscht hatte, vollständig auf. Die Lücke schloss eine Macht, die in Amerika immer zur Stelle ist: das organisierte Geld.“<sup>50</sup>*

Der fiktive Gewerkschaftsführer Frank Sobotka aus der Serie *The Wire*, formuliert es etwas derber: *„We used to make shit in this country, build shit. Now we just put our hand in the next guy’s pocket.“<sup>51</sup>*

<sup>50</sup> George Packer, „Die Abwicklung. Eine innere Geschichte des neuen Amerika“, Fischer Verlag, 2013, S. 9

<sup>51</sup> David Simon (Creator), „The Wire“, Staffel 2, Episode 11, URL: <http://www.imdb.com/character/ch0020620/quotes>, Zugriff am 28.4.2017

Diese beiden Zitate treffen zwar auch auf Detroit zu, wirklich verständlich werden sie aber erst, wenn man verschiedene Teile der USA bereist. Ob in Florida, Georgia, den Virginias und Carolinas, Ohio, Michigan, Illinois, sogar in Kalifornien: Überall hatte ich den Eindruck, dass die Vereinigten Staaten von Amerika schon seit geraumer Zeit über ihre Verhältnisse leben, der globale Machtanspruch durch den erodierenden sozialen Zusammenhalt im eigenen Land immer weniger glaubwürdig projiziert werden kann und die ökonomische Ungleichheit geradezu obszöne Ausmaße angenommen hat. Vieles an Amerika ist Fassade und Billboard: Ein riesiges potemkinsches Dorf, erbaut aus Kreditkartenschulden.

## Kapitel 3 – Die Lücke

„*Detroit is seen now, a reimagining of how Antoine Laumet de la Mothe Cadillac saw it in 1702: a beautiful and fertile land aside a waterway of paramount importance, a place to draw new inhabitants to.*“

– Rebecca Kinney, *Beautiful Wasteland*, 2016

Die Homogenität der Detroit-er Bebauung, die in Kapitel 2 beschrieben wurde, führt auch zu einem strukturellen Problem, welches nicht durch den Zuzug neuer BewohnerInnen und die Sanierung des Bestandes gelöst werden kann. Die Addition von Einfamilienhäusern ergibt keinen Stadtraum, der den klassischen Kriterien lebenswerter Quartiere entspricht. Alle dafür nötigen Elemente fallen in Detroit durch ihre Abwesenheit auf. Es fehlen grundlegende Funktionen wie Nahversorgung, Kultur-, Bildungs-, Gesundheits- und Freizeiteinrichtungen, bzw. sind diese nur mit dem Auto erreichbar und konzentrieren sich in einigen wenigen Vierteln oder in den Suburbs. In einer Stadt, in der sich große Teile der Bevölkerung die Erhaltung eines Autos nicht mehr leisten können, werden diese Defizite noch offensichtlicher.

Natürlich gibt es Bemühungen von offizieller Seite, diesen und den in Kapitel 2 beschriebenen Problemen etwas entgegenzusetzen, doch viele davon sind umstritten, bürokratisch-träge, unterfinanziert oder alles gleichzeitig. Das städtische *Department for Planning and Development* konzentriert sich beispielsweise eher auf großmaßstäbliche Projekte, wie die Umgestaltung der Uferpromenade, die durchaus erfolgreich verlaufen, aber eben nur einen Teil der oben angesprochenen Probleme adressiert.

Es gibt zwar einen strategischen Masterplan, der die Elemente *Economic Growth, Land Use, City Systems, Neighborhoods, Land and Building Assets*, sowie *Civic Capacity* umfasst,<sup>52</sup> doch dieser entstammt der Arbeit einer NGO namens Detroit Future City Implementation Office und mir wurde bei meinem Besuch in deren Büro nicht klar, wie sehr und ob überhaupt, der von ihnen ausgearbeitete Plan – der, so ambitioniert und bemüht er ist, alles richtig zu machen, nicht ohne Kritik geblieben ist – von der Stadt aktiv umgesetzt wird. Meine Fragen nach dem Stand der Dinge wurden eher vage kommentiert als schlüssig beantwortet, das allerdings sehr freundlich und mit der Versicherung jederzeit für Rückfragen zur Verfügung zu stehen. Der *Detroit Future City Strategic Framework Plan*, so der volle Name des Masterplans, steht somit auch symptomatisch für die von mir eingangs beschriebene Schwierigkeit, ganzheitliche Lösungsansätze für Detroit zu entwickeln und umzusetzen. Die schiere Größe und Komplexität des Unterfangens trifft auf eine generelle

---

<sup>52</sup> Detroit Future City Steering Committee, „Strategic Framework Plan“, Detroit, 2012, S.18, 19

Skepsis der Bevölkerung öffentlichen Institutionen gegenüber – der beschriebene organisierte Häuserabriss ist ein Beispiel dafür.<sup>53</sup>

Wissend, sowohl um die Probleme ihrer Neighborhoods, sowie um die Unwahrscheinlichkeit, Hilfe von öffentlicher Seite zu bekommen, hat sich in Detroit, gleichsam als Gegenstrategie zu dem nicht zu erwartenden großen Wurf, eine Vielzahl kleinerer Projekte entwickelt, die mit viel persönlichem Einsatz, und dem DIY-Gedanken<sup>54</sup> verpflichtet, zur Lösung der größeren Probleme beizutragen versuchen. Ich habe das im Laufe meines Aufenthaltes als sehr tröstlich und motivierend empfunden, da all diese Initiativen bestätigen, dass man auch im Kleinen viel verbessern kann und man nicht notwendigerweise auf bis ins Detail komponierte Masterpläne warten muss. Die Heterotopie, wie sie von Henri Lefebvre beschrieben wird, bildet hierfür das theoretische Grundgerüst:

*„Lefebvres Konzept der Heterotopie (das sich vollkommen von Foucaults unterscheidet) steckt soziale Möglichkeitsräume ab, in denen ‚etwas anderes‘ nicht nur möglich, sondern grundlegend dafür ist, welche Richtung eine revolutionäre Entwicklung nimmt. Dieses ‚andere‘ entsteht nicht notwendigerweise aus einem bewussten Vorhaben, sondern einfach aus dem heraus, was Menschen tun, fühlen, empfinden und zu artikulieren lernen, während sie in ihrem Alltag nach Sinn suchen. Solche Praktiken lassen überall heterotopische Räume entstehen. Wir müssen nicht auf große Revolutionäre warten, um diese Räume zu konstituieren.“<sup>55</sup>*

Dass sich diese heterotopischen Tendenzen in Detroit zu einer revolutionären Bewegung im Sinne Lefebvres zusammenfinden, muss allerdings bezweifelt werden. Vielmehr zielen die dominanten aktuellen Entwicklungen auf eine Wiederherstellung der industriellen Produktivität Detroits unter den Vorzeichen des 21. Jahrhunderts ab, wie Rebecca Kinney mit Blick auf das wiederentdeckte Konzept der *frontier* zusammenfasst:

*„The concept of frontier operates in Detroit as a marker of anticipation of the city’s ascent – a perpetual possibility just around the corner. This is seen in the hopeful descriptions of what will ‚save‘ this postindustrial city: revitalization, redevelopment, reuse, rebirth. In each case the underlying assumption is that space is being ‚underutilized‘ but that with the right new people, or new ideas, or new infusion of cash, the city can be returned to its former productivity.“<sup>56</sup>*

---

<sup>53</sup> Einer meiner Gesprächspartner zum Thema meinte lakonisch: „This plan just shows you that they hired a good graphic designer.“

<sup>54</sup> DIY steht für *do it yourself* und beschreibt alle möglichen Spielarten des „Selbermachens“ von Stricken über Heimwerken bis hin zu Stadttreten.

<sup>55</sup> David Harvey, „Rebellische Städte“, Suhrkamp Verlag, 2014, S.22

<sup>56</sup> Rebecca J. Kinney, „Beautiful Wasteland. The Rise of Detroit as America’s Postindustrial Frontier“, University of Minnesota Press, 2016, S.XX

Die *frontier* funktioniert in diesem Kontext als Marketingstrategie einer kapitalstarken Minderheit, die ihre Vorstellungen von Detroits Zukunft bewirbt, in dem sie die Mythen der Besiedelung des amerikanischen Westens evoziert – urbane Cowboys werden zu heldenhaften Bändigern der urbanen Prärie. Diese Mythen, so zitiert Kinney den Geografen Neil Smith, sind jedoch falsch überliefert:

*„For Smith the frontier is not only an ideological marker but also an economic marker of financial investment, rooted within the legacy of America’s western frontier. His work argues that the new urban frontier, like the western frontier is not actually advanced through ‚pioneers homesteaders, and rugged individualists‘, despite our many myths to the contrary about intrepid men and stalwart women who brave the unknown; instead, advancement happens through the ‚actions of collective owners of capital.‘“<sup>57</sup>*

Transformationen und Verschiebungen der *frontier*, ob im urbanen Kontext oder im wilden Westen, sind demnach kapitalistische Expedition in deren Verlauf mit Verdrängungsprozessen zu rechnen ist. Neil Smith formuliert es so:

*„Ebenso wie Turner<sup>58</sup> die Existenz der Ureinwohner zwar wahrnahm, sie jedoch als integralen Bestandteil der ungezähmten Wildnis auffasste, werden heute die Bewohner der Innenstadtbezirke implizit als natürlicher Bestandteil ihrer Umgebung wahrgenommen. Dabei ist der Begriff des ‚urbanen Pioniers‘ genauso von Arroganz geprägt wie die ursprüngliche Bedeutung von ‚Pionier‘, wird doch der Eindruck einer gesellschaftlich verödeten Stadt erweckt. Ähnlich den amerikanischen Ureinwohnern wird auch die städtische Arbeiterklasse nicht als Teil der Gesellschaft wahrgenommen, sondern als Teil der physischen Umgebung.“<sup>59</sup>*

Zurückkommend auf den Begriff des DIY darf weiters nicht übersehen werden, dass das Engagement des Einzelnen – die Arbeit an diesem „anderen“, wie Lefebvre sagt – in Detroit erst durch die Abstinenz von klassischer städtischer Infrastruktur nötig wird und dies kein anzustrebender Idealzustand ist. Auch kann nicht davon ausgegangen werden, dass Detroit zu einer Art homogenen Selbsthilfelandchaft geworden wäre. Es gibt durchaus Konflikte innerhalb dieser Szene und nicht alle BewohnerInnen haben die zeitlichen oder finanziellen Mittel, sich dieser aktiv anzuschließen.

---

<sup>57</sup> Ebda. S.XX

<sup>58</sup> Frederick Jackson Turner, US-amerikanischer Historiker, der die *frontier* zum Kern seiner Forschung gemacht hat

<sup>59</sup> Neil Smith, „Gentrifizierung, Frontier-Mentalität und die Umstrukturierung des städtischen Raumes“, in: Hauser, Kamleithner, Meyer (Hg.), „Architekturwissen. Grundlagentexte aus den Kulturwissenschaften. Zur Logistik des sozialen Raumes“, transcript Verlag, 2013, S.341

\* \* \*

Von den Projekten, die ich während meiner Zeit in Detroit besucht habe, wird noch die Rede sein, doch zunächst ein paar grundsätzliche Bemerkungen zur Leere.

Die Lücken im Stadtgefüge sind wie gesagt das offensichtlichste Zeichen dafür, dass in dieser Stadt in den letzten Jahrzehnten einiges falsch gelaufen ist. Wenn man sich Detroit das erste Mal nähert, normalerweise mit dem Auto vom Flughafen kommend, ist es eine absolut schockierende Erfahrung, die sich bei allen ZuhörerInnen zu Hause wiederholt, sobald man die ersten Fotos präsentiert. Man hat über Detroit gelesen, kennt die Gerüchte und Geschichten, aber nichts davon bereitet einen auf die persönliche Erfahrung, auf das Ausmaß der Zerstörung vor. Man ist wie erschlagen, unfähig, zu akzeptieren, dass all das einer mehr oder weniger logisch nachvollziehbaren Kette von Ereignissen entstammt, ja, entstammen muss. Denn: „*A war wasn't waged here. It's not like Katrina happened. Aliens didn't come down and do this.*“<sup>60</sup>



Abbildung 20: Fast vollständig verlassener Block an Detroit's East Side.

---

<sup>60</sup> Francis Grunow in: „Detroit. Wildsam Field Guides“, Wildsam Press, 2014, S.68; „Katrina“ spielt auf die Hochwasserkatastrophe in New Orleans im Jahr 2005 an, welche von umfassendem Versagen der Behörden im Krisenmanagement und strukturellem Rassismus während des Wiederaufbaus begleitet war und den Rapper Kanye West zu der Aussage motiviert hat: „*George Bush doesn't care about black people!*“

Die Natur wird in Detroit zum Skandal. Denn in den Lücken ist ja nicht Nichts, die Leere hat durchaus eine sehr spezifische Form in dieser Stadt. Diese Form ist Vegetation. Sie wächst im Sommer, gnadenlos und indifferent und schläft im Winter vor sich hin, braun und deprimierend. Eine unerhörte Beleidigung für eine Stadt, die den Fortschritt verkörpert, der immer auch die Beherrschung der Natur zum Ziel hatte und nun von dieser wieder gefressen wird. Es ist die dystopische Variante von Oswald Mathias Ungers Vision von Berlin als grünem Archipel. Hier gibt es keine definierten Inseln, die repräsentativ für eine bestimmte städtische Qualität wären, mit idyllischem Grün dazwischen, wie es Ungers beschreibt.<sup>61</sup> Keine kontrollierte Schrumpfung und Konsolidierung. Die Schrumpfung Detroits ist chaotisch. Es wurde zu einer Art Spiel, auszurechnen, wieviel vergleichbare Fläche man in der Detroiter Leere unterbringen könnte, verbunden mit der falschen Annahme, dass diese als zusammenhängendes Gebilde existiere, das man abtrennen oder in seiner Gesamtheit auf einen Schlag in eine Art Central Park verwandeln könnte, wie Mark Binelli in seinem Buch *The Last Days of Detroit* schreibt:

*„People liked to compare the amount of vacant land in Detroit to equivalent-sized spaces. All of Paris could fit into Detroit’s forty square miles of nothing, or two Manhattans, or a slightly shaved Boston. Such formulations, though, inevitably led one to imagine a contiguous landmass, severable as a rotten limb, or possibly something to be cordoned off and beautified, like a Central Park – which, of course, was not the case. Vacant parcels were spread throughout the city, closer in spirit to tumors riddling a body.“<sup>62</sup>*

Bei einer nüchternen Betrachtung, die die damit einhergehenden Probleme nicht aus den Augen verliert, ist nichts an dieser Rückeroberung der Stadt durch die Natur romantisch, erhaben oder schön. Diese Position des rationalen Beobachters zu verlassen ist jedoch unangenehm einfach in Anbetracht der imposanten Industrieruinen und allgegenwärtigen Wucherungen der Vegetation – der Finger will den Auslöser der Kamera betätigen, pausenlos, und reproduziert damit ein Bild von Detroit, gegen das sich die Stadt und seine BewohnerInnen zurecht wehren.

\* \* \*

---

<sup>61</sup> Es gibt mittlerweile Vorschläge für die räumliche Neuorganisation Detroits, die sich explizit auf Ungers’ Idee des Archipels beziehen. Sie werden in Kapitel 6.1 zusammen mit den Ideen Ungers’ vorgestellt. Vgl. O. M. Ungers, „Die Stadt in der Stadt: Berlin das grüne Stadtarchipel“, Ithaca N.Y., 1977, These 5 (in der Publikation sind keine Seitenangaben angeführt).

<sup>62</sup> Mark Binelli, „The Last Days of Detroit: Motor Cars, Motown and the Collapse of an Industrial Giant“, The Bodley Head, London 2013, S.90

Im Fall der unkontrolliert wachsenden Natur hat sich der Widerstand in Form der *Mower Gang* formiert, deren Mitglieder sich als „*Detroit’s renegade landscapers, fighting Detroit’s other turf war*“<sup>63</sup> beschreiben. Die Veranstaltungen dieser speziellen Gang kann man sich als eine Art Biker-Treffen vorstellen, bei dem die motorisierten, teils individuell modifizierten Rasenmäher verglichen, besprochen und bewundert werden, bevor es dem wuchernden Grün der öffentlich vernachlässigten Parkanlagen an den Kragen geht. Danach gibt es Bier und Barbecue und am nächsten Wochenende ist der nächste Park dran und dann der nächste und so weiter, bis man wieder beim Ersten anfängt.

Die Leere ist auch in der Nacht zu sehen, wenn das Licht ausgeht, oder besser gesagt: nicht eingeschaltet wird. Dann wandelt sie sich von einem vegetativen in ein körperloses Nichts, in lange Abschnitte von unbeleuchteter Schwärze und führt zur Beschleunigung der Schritte auf dem Weg nach Hause. Auch wenn es mittlerweile Erfolge, wie die Neuinstallation von 65.000 LED Straßenlampen, zu vermelden gibt,<sup>64</sup> ist Detroit noch immer weit entfernt von einem Nachtleben, wie man es aus anderen Städten kennt. Bars, Restaurants und Clubs, mehrheitlich in einer Handvoll Vierteln konzentriert, werden mit dem Auto angefahren, was Fußwege überflüssig macht, zufällige Begegnungen auf der Straße ausschließt und den Anschein von Ausgestorbenheit verstärkt, auch wenn die Lokale gut gefüllt sind. Detroits Nachtleben findet ausschließlich im Inneren statt, der Außen-, Stadt- und Straßenraum dient lediglich der Erschließung und als Parkplatz. Viele Bars und Restaurants haben zwar ihnen zugeordnete Freiräume, die je nach Witterung auch gerne genutzt werden, aber auch diese Außenflächen sind fast immer blickdicht umzäunt und kommunizieren somit nicht mit dem öffentlichen Raum. In leicht abgeschwächter Form, gilt dieser Zustand auch unterm tags.<sup>65</sup>

Es gibt keine Norm, die eine derartige Abgrenzung vorschreiben würde, es geht auch nicht um eine quasi eskapistische Weigerung, sich zumindest temporär nicht mit dem allgegenwärtigen Horror vacui beschäftigen zu müssen. Der Grund ist vielmehr auf ein gesteigertes Sicherheitsbedürfnis zurückzuführen, wie mir Anya Sirota, vom Detroiter Architekturbüro Akoaki und Professorin am Taubman College der University of Michigan, erklärt hat. Ihr Projekt *Bureau of*

---

<sup>63</sup> Was so viel heißt wie „Detroits rebellische Landschaftsgärtner“. „*Fighting Detroit’s other turf war*“ spielt mit der doppelten Bedeutung des Wortes *turf*, welches einerseits einfach „Rasen“ bedeutet, im Kontext von Straßengangs aber auch das umkämpfte Stadtterritorium bezeichnet.

<sup>64</sup> City of Detroit, „Public Lighting Authority Completes Relighting of Detroit“, URL: <http://www.detroitmi.gov/News/ArticleID/1168/Public-Lighting-Authority-Completes-Relighting-of-Detroit>, Zugriff am 4.2.2017

<sup>65</sup> Bei einem meiner ersten ausgedehnten Stadtspaziergänge stand ich unverhofft vor einem Restaurant mitten im Nirgendwo, das zu meiner Überraschung bis auf den letzten Platz gefüllt war, was sich mir erst beim Verlassen des Lokals und im Zusammenhang mit der Entdeckung des vollen Parkplatzes an der Rückseite erschloss.

*Emergent Urbanity*, ein einfacher Raum für Veranstaltungen, Ausstellungen und Nachbarschaftstreffen, war laut ihren Angaben das erste Lokal seit fünfundzwanzig Jahren, das sich mittels transluzenter Fassade zur Straße öffnete. Der Rest der wenigen übrig gebliebenen Geschäfte dieser Straße (die in Nord-Süd Richtung verlaufenden, etwa sechs Kilometer lange Oakland Avenue an Detroit's East Side) ist durch Holzbeplankungen vor *drive-by shootings*<sup>66</sup> geschützt.

Die Leere in Detroit ist schon lange Thema, nicht erst seit sie in den letzten Jahren zum beliebten Fotomotiv wurde. Eine frühe Studie zu Detroit's Überangebot an Raum stellt Cedric Price's 1968 vorgestelltes Projekt *Detroit Think Grid* dar, welches die Reorganisation des Bildungssystems in der Detroit'ser Metropolregion zum Ziel hatte. Neben hellstichtigen Prognosen, was die Zukunft von Lernen und Arbeiten im 20. und 21. Jahrhundert betrifft, sind es vor allem die von Price formulierten Bemerkungen zu Leerstand und Leere, die im Kontext meiner Arbeit relevant sind. Price erkannte Detroit's Überschuss an Freiflächen und Industriebrachen zwar als großes Potential, jedoch nicht als weiße Leinwand, Spielwiese oder post-apokalyptisches Experimentierfeld. Vielmehr war er überzeugt, dass für eine nachhaltige, gerechte Verwertung dieser Leerflächen, ein gesamtstädtisches Regelwerk erarbeitet werden müsste:

*„Price saw the city of Detroit as a vast, underutilized resource of space, infrastructure, and physical elements, whose codes and use regimes could be rewritten to allow for multipurpose use, sharing, and cooperation; the key was implementing a framework and mechanism by which this could occur, as well as convincing the actors involved to play.“<sup>67</sup>*

*Play* meint hier nicht, so behaupte ich, spielen im Sinne von achtlosem herumtollen à la *anything goes*, sondern Kommunikation auf Augenhöhe zwischen allen Beteiligten. Auch verstand er, dass Lösungsansätze in Detroit bis zu einem gewissen Grad außerhalb der kapitalistischen urbanen Erneuerungslogik funktionieren müssten, die heute Gentrifizierung heißt:

*„The system of the Think Grid was conceived to self-generate not through the dynamics of capital but through the dynamics of knowledge exchange. It would operate by appropriating the spaces of the city that had lost their exchange value, and reinhabit them with use value, thereby opening up the possibility of producing a new social and urban body. It makes a compelling case for how institutions, organizations, and groups of individuals might find agency in*

---

<sup>66</sup> *Drive-by shootings* oder auch nur *Drive-bys* sind Anschläge mit Feuerwaffen, bei denen das Opfer aus einem vorbeifahrendem Auto heraus beschossen wird.

<sup>67</sup> Kathy Velikov, „Tuning Up the City: Cedric Price's Detroit Think Grid“, *Journal of Architectural Education* 2015, 69:1, 40-52, DOI: 10.1080/10464883.2015.987073, S.11

*shaping the city through the active engagement with and empowerment of its inhabitants. It also points to a way of addressing the crisis through systemic mechanisms other than those of urban renewal, which are inextricably bound to capital investment and subject to the same forces of capital ebb and flow. It is a project that proposes a serious ,what if: what if we could design alternative mechanisms, instruments, and operational rules by which to structure the city and its processes? For Price, these projects were also, fundamentally, experiments, yet ones that he believed were vitally important to undertake. The projects were inherently open to revision and even failure, making no claims to fix the situation, but nonetheless proposing alternative, plausible, and desirable futures.“<sup>68</sup>*

Die Ideen hinter diesem Zitat sind umso erstaunlicher, wenn man bedenkt, dass jene Projekte, die ich zu Beginn dieses Kapitels erwähnt habe und im Folgenden genauer beschreiben werde, genau diesem Konzept verpflichtet sind und Price somit späte Anerkennung in der Praxis erfährt, nachdem keine seiner *Detroit Think Grid* Ideen umgesetzt wurde.

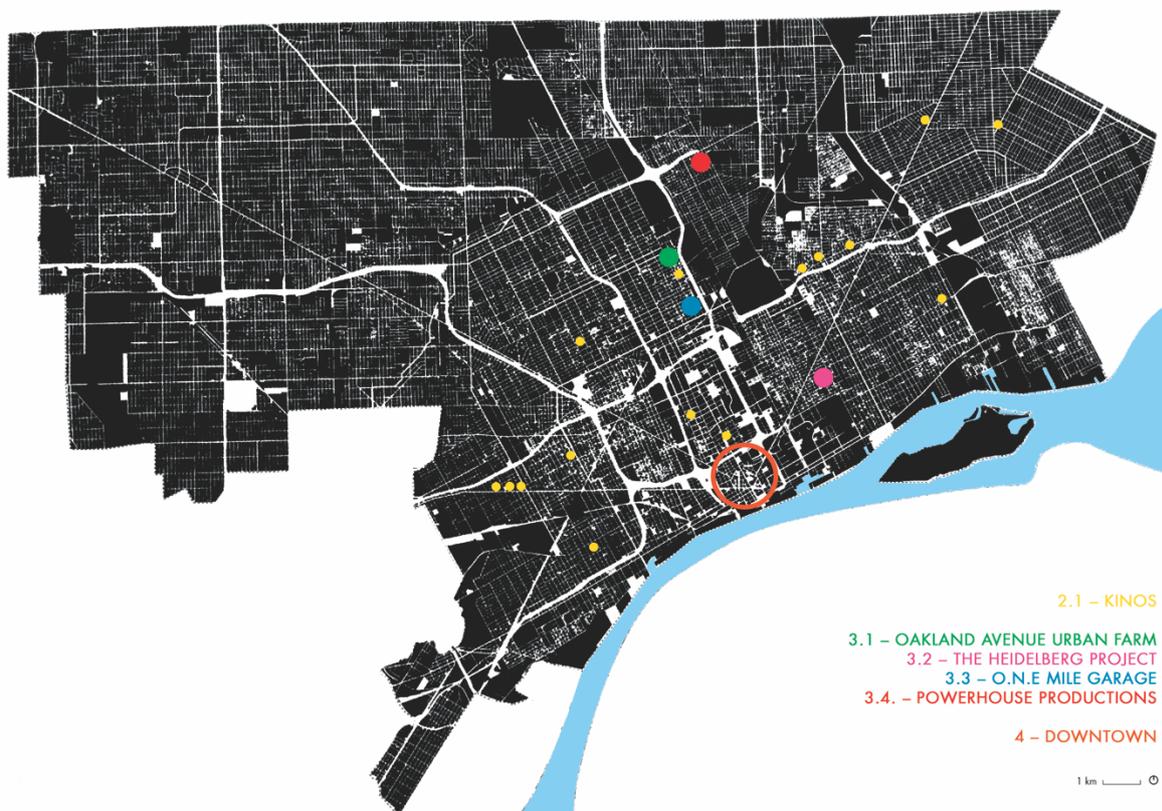


Abbildung 21: Lage der im Folgenden thematisierten Orte. Schwarzplan abzüglich genutzter Grünflächen.

<sup>68</sup> Ebd. S. 14

### 3.1 – Exkurs: Kino

Fotostrecken zu leeren Gebäuden in Detroit sind keine besonders originelle Idee. Sie existieren zu Banken, Postämtern, Fabriken und Lagerhallen. Ich inkludiere meinen persönlichen Beitrag zu dieser inflationär verwendeten Bildkategorie dennoch in dieser Arbeit, da es mir weniger um die einzelnen Gebäude als ästhetische Objekte des Verfalls geht, sondern die Betrachtung in ihrer Gesamtheit interessant ist. Damit entgehe ich auch der klassischen Definition des *ruin porn*, ein Begriff, dessen etymologische Herkunft sich nicht mehr eindeutig rekonstruieren lässt, und der nicht zuletzt durch Detroit zu zweifelhaftem Ruhm gelangt ist: „*Jonathan Patrick Leary deems the Detroit imagery frequently considered ‚pornographic‘ sensationalist. Leary and others critique that makers of ruin porn do not interact with the built environment but rather produce an image overly concerned with visual representation to the omission of the larger context.*“<sup>69</sup>

235 Kinos und Theater listet die Website *Cinema Treasures* innerhalb der Detroitser Stadtgrenzen aktuell.<sup>70</sup> Auch wenn davon auszugehen ist, dass diese nicht alle gleichzeitig in Betrieb waren, ist es eine beeindruckende Zahl. Die Mehrheit stammt aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, mit einer besonderen Konzentration von Neueröffnungen in den Zwanziger- und Dreißigerjahren. Entertainment war zweifellos hoch im Kurs in der Motor City. Heute sind noch 17 dieser Gebäude als „geöffnet“ gelistet. 218 als „geschlossen“ und davon wiederum 79 als „abgerissen“, wobei der Übergang zwischen diesen beiden Kategorien oft fließend ist.<sup>71</sup>

Vor allem bei den Kinos sieht es finster aus. Mein Versuch mir einen durchschnittlichen amerikanischen Blockbuster anzusehen, war Auslöser dieser Minirecherche zum Zustand der Detroitser Lichtspielhäuser. Das Bel-Air Luxury Cinema ist innerhalb der Stadtgrenze das einzige Kino, das kommerzielle Hollywoodfilme zeigt. Es liegt am äußersten Nordosten der Stadt an der 8 Mile Road. Wenn man diese überquert, verlässt man auch das Stadtgebiet. In zentralerer Lage gibt es das zum Detroit Institute of Arts gehörende Detroit Film Theatre, sowie kleine Programmkinos wie das Cinema Detroit, das gut erhaltene Redford Theatre oder das gerade in Sanierung befindliche Senate Theater. Alle sind von so etwas wie regulärem Kinobetrieb weit entfernt.

\* \* \*

---

<sup>69</sup> Kinney 2016, S.174

<sup>70</sup> Cinema Treasures, URL: <http://cinematreasures.org/theaters/united-states/michigan/detroit?status=all>, Zugriff am 10.4.2017

<sup>71</sup> Ebda.

Von den als „geschlossen“ gelisteten Gebäuden habe ich 26 fotografiert. Sie sind noch mehr oder weniger gut in ihrer ehemaligen Funktion erkennbar, auch wenn viele davon mehrfach umgebaut wurden und zum Teil neue Nutzungen gefunden haben. Besonders beliebt sind Transformationen in Kirchen, was aufgrund der räumlichen Konfiguration der Originale nicht verwunderlich ist. Der Zuschauerraum kann mehr oder weniger unverändert weiterverwendet werden und auch der Bühnenraum mit Leinwand lässt sich leicht in einen Chor inklusive Jesus am Kreuz verwandeln. Filmische Zerstreung weicht religiösem Trost.

Das Kino hatte neben seiner kulturellen Bedeutung auch eine soziale Funktion, die ebenfalls verlorengegangen ist, was in Detroit fast noch schwerer wiegt. Es diente als Treffpunkt für FreundInnen, Austragungsort abendlicher Diskussionen oder Zuflucht für junge Verliebte, die im dunklen Saal für neunzig Minuten ungestört sein konnten.

Was mir an der Kinomematik gefallen hat ist unter anderem auch, dass sie kein Detroit spezifisches Problem ist, bzw. eine Dimension hat, die über Detroit Ruinenvoyeurismus hinausweist. Ohne kulturpessimistische Nostalgie zu bedienen, kann man doch international feststellen, dass dem Film seine Ortgebundenheit abhandenkommt. Damit meine ich nicht unbedingt Kinosterben, vielmehr geht es um das Medium selbst, dass physische Räume zunehmend transzendiert. Gab es früher eine bestimmte Anzahl analoger Kopien eines Films, die nur an bestimmten, dafür technisch ausgerüsteten Räumen, gezeigt werden konnten, so sind Filme heute überall und nirgends: Auf YouTube-Servern, i-Clouds, Netflix-Accounts, Computerbildschirmen, Smartphones und Tablets. Die Filmrolle als physischer Ort der Bilder ist hauptsächlich als Langzeitspeicher gefragt, weil die Nullen und Einsen der Digitalproduktionen – ihrem raumlosen Naturell entsprechend – irgendwann ganz verschwinden. 26 dieser ehemaligen Film- und Gesellschaftsorte sind nun ebenfalls analog gespeichert, auf 35mm Kodak. 15 davon sind im Folgenden abgebildet.



*Abbildung 22: Fine Arts Theatre, 2952 Woodward Avenue*



*Abbildung 23: Midtown Theatre, 711 West Canfield Street*



*Abbildung 24: Rose Theatre, 8730 Harper Avenue*



Abbildung 25: Academie Theater, 9000 Oakland Avenue



Abbildung 26: Oriole Theatre, 8450 Linwood Street



Abbildung 27: Imperial Theater, 7030 Michigan Avenue



Abbildung 28: Ritz Theater, 6661 Michigan Avenue



Abbildung 29: Senate Theater, 6424 Michigan Avenue



Abbildung 30: Belle Theater, 4036 Buchanan Street



*Abbildung 31: Guild Theater, 12719 Gratiot Avenue*



*Abbildung 32: President Theater, 10739 Mack Avenue*



*Abbildung 33: Civic Detroit Theatre, 12327 Kelly Road*



*Abbildung 34: Ace Theater, 7206 Harper Avenue*



*Abbildung 35: Van Dyke Theater, 6625 Van Dyke Street*



*Abbildung 36: Stratford Theatre, 4751 West Vernor Highway*

## Kapitel 4 – Praktische Ansätze zur Schließung der Lücke

### 4.1 – Jerry & Billy Hebron: Oakland Avenue Urban Farm

Urban Farming gehört zu den wenigen Phänomenen Detroit, die in den letzten Jahren positive Rezeption und internationale mediale Aufmerksamkeit abseits von Meldungen über Bankrott, Zerfall und Kriminalität erfahren haben. Für Journalisten stellt es eine schwer zu widerstehende Versuchung dar, von der Urban Farming Bewegung als Metapher für eine neugefundene Hoffnung zu sprechen, wie Mark Binelli in seinem Buch *The Last Days of Detroit* bemerkt:

*„Very rarely are journalists treated to a story so metaphorically apposite – hope literally growing from the fallow soil of the postindustrial necropolis. (...) With the amount of press devoted to Detroit gardeners like Mark Covington, the personal beneficiary of coverage by Time, MSNBC, the Guardian, the Associated Press, and the official White House blog, you’d think he’d invented celery.“<sup>72</sup>*

Es ist gleichzeitig die logischste und sichtbarste Umprogrammierung der Detroit Lücke und eine Praxis, die mittlerweile zu einer Art Synonym für Detroit insgesamt geworden ist. Wann immer in meinem professionellen Umfeld die Rede von dieser Arbeit ist, kommt „Ah, cool, Urban Farming!“ sehr oft als erste Reaktion. Dieser Automatismus liegt sicher auch daran, dass Urban Farming eine der wenigen Assoziationen mit Detroit ermöglicht, zu der persönliche Vergleichswerte existieren, seit Stadtgärten international zum Aushängeschild engagierter StadtbewohnerInnen avanciert sind.

In Detroit ist die Sache etwas komplizierter. Die städtische Landwirtschaft entstand hier nicht als Hobby gutsituierter BildungsbürgerInnen und euphorischer Biofans, sondern als zeitweise alternativlose Versorgungsmöglichkeit für frisches Obst und Gemüse. Supermärkte waren und sind nach wie vor rar in Detroit. Bezeichnenderweise war die Eröffnung von *Whole Foods Market* (eine Art Spar Gourmet, nur sehr viel größer) in Midtown im Jahr 2013 ein Event mit Volksfestcharakter. So positiv der Zuzug derartiger Einkaufsmöglichkeiten ist, so muss bedacht werden, dass die Preise bei *Whole Foods* selbst für ein durchschnittliches österreichisches Einkommen an der Grenze zum Luxus liegen und für große Teile der Detroit Bevölkerung schlicht unleistbar sind. Am anderen Ende des Nahversorgungsspektrums liegen die schon erwähnten *Party Stores* und Tankstellen, in denen Alkohol, Zigaretten und das gesamte Arsenal der salzig-fettigen amerikanischen Lebensmittelindustrie angeboten werden – ebenso billig wie gesundheitlich verheerend.

---

<sup>72</sup> Binelli 2013, S.56

Um die Lücke zwischen hochpreisigem Gourmetshopping und billigem Junkfood zu schließen, ist in den letzten Jahren ein Netzwerk von etwa 1.400 kleineren und größeren Farmen entstanden,<sup>73</sup> die ihre Produkte entweder direkt ab Hof, in kleineren Geschäften oder am zentralen *Eastern Market* verkaufen. Diese Bewegung hat nicht nur einen praktischen, sondern auch einen sozialen Aspekt, da die meisten Farmen aktiv zur Mitarbeit einladen und in den Geschäften Kontakte geknüpft werden und nachbarschaftlicher Austausch stattfindet. Die Versorgung mit hochwertigen Lebensmitteln wird zu einer Form der Selbstermächtigung und greift die Idee von Detroit als einer Stadt der MacherInnen wieder auf. Die Nutzung leerstehender Grundstücke durch Urban Farming, trägt darüber hinaus auch optisch zur Stabilisierung der Nachbarschaft bei, denn ein Grundstück, auf dem Tomaten wachsen, ist nicht leer, auch wenn kein Haus darauf steht.

Trotzdem gibt es vereinzelt AnwohnerInnen, denen es schwerfällt, sich an den ruralen Charakter dieser Lückennutzung inmitten ihrer Stadt zu gewöhnen. Auch diesen Standpunkt kann man nachvollziehen und eigentlich ist es ein Wunder, dass er nicht heftiger artikuliert wird, wenn man bedenkt, dass es sich hier um die Motor City handelt. Gemüse spielte hier sehr lange keine Rolle mehr und von Henry Ford selbst ist ein leidenschaftlicher Hass auf die Landwirtschaft überliefert:

*„Ford biographer Steven Watts points to Ford’s specific hatred of horses, his charge on the family farm, where, as a teenager, he was once dragged home by a colt after falling off the animal and catching a leg in its stirrups. Watts implies this might have been a possible vindictive factor in Ford’s perfection of the horseless carriage, offering as evidence Ford himself, in one of his notebooks, gloating uncharitably, ‘The horse is DONE.’“<sup>74</sup>*

Abgesehen von dieser humoristischen Anekdote, die das Unbehagen mancher BewohnerInnen über Detroit’s Übergang von Autofabrik zu Bauernhof illustriert, gibt es hier auch eine düsterere Lesart, einen zynischen Treppwitz der Geschichte: Die schwarze Bevölkerung Detroit’s bewegt sich heute unangenehm nah an jenen Tätigkeiten, die sie einst dazu veranlasste aus dem Süden in Richtung Fords Fabriken aufzubrechen. Rebecca Solnit beschreibt das in ihrem Essay *Detroit Arcadia* so und skizziert gleichzeitig zwei unterschiedliche Zugänge zur Nachhaltigkeit:

*„The future, at least the sustainable one, the one in which we will survive, isn’t going to be invented by people who are happily surrendering selective bits and pieces of environmentally unsound privilege. It’s going to be made by those who had all that taken away from them or never had it in the first place. (...) Nobody wants to live through a*

---

<sup>73</sup> Jessica Leigh Hester, „Farming for their Lives“, City Lab online, URL: <http://www.citylab.com/navigator/2016/08/detroit-urban-farmers-growing/497027/>, Zugriff am 7.4.2017

<sup>74</sup> Binelli 2013, S.59

*depression, and it is unfair, or at least deeply ironic, that black people in Detroit are being forced to undertake an experiment in utopian post-urbanism that appears to be uncomfortably similar to the sharecropping<sup>75</sup> past their parents and grandparents sought to escape. There is no moral reason why they should do and be better than the rest of us – but there is a practical one. They have to. Detroit is where change is most urgent and therefore most viable. The rest of us will get there later, when necessity drives us too, and by that time Detroit may be the shining example we can look to, the post-industrial green city that was once the steel-gray capital of Fordist manufacturing.”<sup>76</sup>*

\* \* \*

Stellvertretend für dieses Netzwerk der Nahversorgung soll hier die *Oakland Avenue Urban Farm* stehen, auf der ich während meines Aufenthaltes mitgearbeitet habe. Sie liegt in Detroits *East Side*, in einem Viertel namens North End, einst Heimat einer stabilen afroamerikanischen Mittelschicht. Zu dieser Zeit war die Oakland Avenue eine belebte Geschäftsstraße, das North End bekannt für seine hochkarätige Musikszene. Heute übersteigt die Anzahl der leeren oder unbewohnten Grundstücke, die der noch Bewohnten. North End war eine der ersten Nachbarschaften, die den konzertierten Abrissaktionen der Stadt zum Opfer fielen, der Anteil der leeren Grundstücke ist mit zweiundfünfzig Prozent der Gesamtfläche sogar in Detroit rekordverdächtig.<sup>77</sup>

Der sehr leere Zustand von North End fällt umso mehr ins Auge, wenn man sich dem Viertel, wie ich es aufgrund meines Wohnortes immer getan habe, von Westen her nähert: Auf einem schmalen in Ost–West Richtung verlaufenden Streifen, genannt *Boston Edison & Arden Park*<sup>78</sup> finden sich nämlich einige der imposantesten Villen aus Detroits industrieller Blütezeit. Unter anderem hat Henry Ford hier gelebt. Diese Parallelwelt, die im Osten sehr abrupt an der Oakland Avenue endet, ist bis heute vergleichsweise gut erhalten. Die meisten Häuser sind bewohnt oder durchlaufen im Moment aufwendige Sanierungsarbeiten, die Straßen sind noch breiter als sonst und baumbewachsen, die Garagen und Nebengebäude der Hauptgebäude haben die Dimensionen „normaler“ Einfamilienhäuser.<sup>79</sup>

---

<sup>75</sup> *Sharecropping* bezeichnet ein System der Landwirtschaft in dem der (weiße) Landbesitzer dem (schwarzen) Pächter Land zur Verfügung stellt und im Gegenzug einen Teil der von ihm erwirtschafteten Ernte erhält.

<sup>76</sup> Rebecca Solnit, „Detroit Arcadia. Exploring the post-American landscape“, in: Harper’s Magazine, July 2007. URL: <http://harpers.org/archive/2007/07/detroit-arcadia/6/>, Zugriff am 7.4.2017

<sup>77</sup> Vgl. Lorena Mello e Figueiredo, „Closer to Nature? An urban ethnography of vacant land in Detroit’s North End“, Master Thesis 2016, S.30ff

<sup>78</sup> Boston Edison bildet den Teil westlich der Woodward Avenue, während Arden Park östlich von dieser liegt. Wie der Name schon sagt wird dieser Streifen im Norden von der Boston Street, im Süden von der Edison Street begrenzt und umfasst somit in Nord–Süd Richtung nur vier Blocks, wohingegen er sich von der westlichen Grenze Linwood Street, über die Woodward Avenue hinweg bis zur Oakland Avenue auf einer Länge von fast vier Kilometern erstreckt.

<sup>79</sup> Im Obergeschoß einer dieser Garagen wohnt mein Freund Patrick Ethan, der dort sehr bequem Platz für sich und seine aufwändigen, raumgreifenden LED-Installationen hat, während im Erdgeschoß der gelbe Hummer des Haupthausbesitzers parkt.

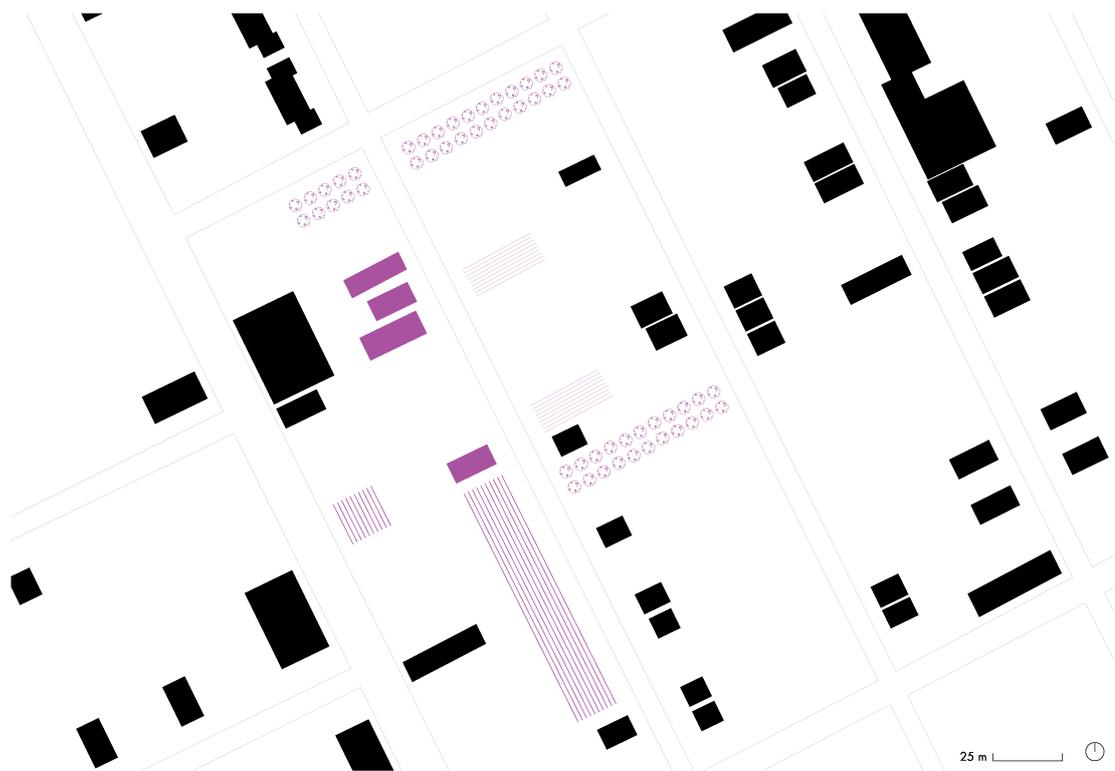


Abbildung 37: Lageplan der Oakland Avenue Urban Farm.

In diesem Kontext befindet sich die *Oakland Avenue Urban Farm*, gelegen zwischen Oakland Avenue im Westen, Cameron Street im Osten, sowie Westminster Street im Norden und Goodwin Street im Süden. In diesen beiden Blocks befinden sich noch etwa ein Dutzend Häuser, zum Teil bewohnt, zum Teil in unterschiedlichen Stadien des Verfalls gefangen, sowie eine Kirche der *North End Christian Community Development Corporation*, die auch als Betreiber der Farm fungiert.

Gegründet im Jahr 2009 von Jerry Hebron und ihrem Mann Billy, ist die *Oakland Avenue Urban Farm* das ambitionierteste Projekt zur Revitalisierung des North End. Jerry kümmert sich um organisatorische und inhaltliche Fragen, koordiniert Finanzen und MitarbeiterInnen, während Billy nach jahrelangem Selbststudium Experte für Gemüse, Salat, Kräuter, Beeren und Sträucher ist. Nur an Getreide und Mais scheitert er kontinuierlich, sagt er. Billy ist der grummelige Tüftler, der erst nach und nach auftaut, dann aber anbietet, den Wiener Gast in die Geheimnisse des wahren amerikanischen Barbecues einzuweihen (alle anderen machen es natürlich falsch, oder zumindest nicht so gut), während Jerry das immer freundliche Gesicht und strategische Gehirn der Operation ist.

Heute umfasst die Farm das *Hoop House* (eine umgangssprachliche Bezeichnung für einfache, selbstgebaute Gewächshäuser), ein Gemeinschaftshaus für Nachbarschaftstreffen und Workshops, sowie den zwischen Juni und Oktober jeden Sonntag stattfindenden *Farmer's Market*, auf dem die



Abbildung 38: Arbeit auf der Oakland Avenue Urban Farm.

produzierten Produkte direkt ab Hof verkauft werden. Dazu gibt es Kurse und Facebookvideos zur fachgerechten Lagerung und Zubereitung der Produkte. Diese unterschiedlichen Angebote haben dazu geführt, dass die Farm mittlerweile mehr ist als nur Nahrungsmittelproduzent, wie Jerry Hebron erklärt:

*„The Oakland Avenue Urban Farm is a place where we’re not only growing food, but we’re cultivating youth, art and music. We host many performances where diverse groups of people come together; we offer a range of workshops and activities. All of this is about cultivating community. The Farm has become about so much more than fruits and vegetables.“<sup>80</sup>*

Dieser Weg wird in den nächsten Jahren mit einer Förderung von *ArtPlace America* fortgesetzt. Geplant ist der Umbau eines der leerstehende Häuser in ein kleines Hostel mit Speisesaal für Gäste und Workshop TeilnehmerInnen, die nicht in Detroit leben, ein sogenanntes *Art Farm House*, das als Galerie und Workshopraum dienen soll, ein *North End Superette* genannter Supermarkt mit überdachten Geschäftsflächen für die Produkte der Farm, sowie der Ausbau von Bewässerung und Energieversorgung, um eine autarke Infrastruktur sicherzustellen. Die Summe dieser

---

<sup>80</sup> Robin Runya, „The Oakland Avenue Urban Farm is creating an Agri-Cultural landscape in the North End“, *Curbed Detroit*, URL: <http://detroit.curbed.com/2016/12/9/13894266/oakland-avenue-urban-farm-agricultural-landscape>, Zugriff am 7.4.2017

Erweiterungen sollen die Farm laut Eigendefinition sukzessive in die erste agrar-kulturelle urbane Landschaft der USA verwandeln.<sup>81</sup>

Einen Vorgeschmack auf diese großen Pläne lieferte unter anderem das zur Zeit meines Aufenthaltes mit dem befreundeten Architekturbüro Akoaki und Studierenden des Taubman College der University of Michigan umgesetzte Projekt einer temporären open-air Galerie. Basierend auf der amerikanischen Tradition des *ballon frame* Holzbaus, errichteten wir das Skelett eines Hauses von etwa 5x5 Metern Grundfläche mit Dachbalken, Fenster- und Türöffnungen, aber ohne Beplankung. Gestrichen in grellem pink war es eine fast comichaft Neuintepretation eines etablierten amerikanischen Bautyps, der in den folgenden Wochen zur Präsentation der Werke befreundeter KünstlerInnen diente.

Leider verlaufen nicht alle Experimente so reibungslos. Der belgische Künstler Koen Vanmechelen arbeitet seit dem Jahr 1999 an einem *Cosmopolitan Chicken*, einer speziellen Hühnerzüchtung, die eines Tages Genmaterial aller auf der Erde bekannten Hühnerarten enthalten soll.<sup>82</sup> Die Huhngewordene Diversität des Planeten, eierlegend auf einer Detroit Farm – eine perfekte Kombination. In der Theorie zumindest. Denn die auf die *Oakland Avenue Urban Farm* importierten Hühner hatten kein langes Leben. Noch in der ersten Woche ihrer Detroit Existenz wurde ihr Stall von Unbekannten zerstört, die Hühner mit den abgerissenen Teilen des Daches erstochen. Die Täter machten sich nicht einmal die Mühe, die Opfer ihres Gewaltaktes mitzunehmen und zu verspeisen.

Das große G-Wort ist auch im North End mittlerweile Thema. Auch wenn auf den ersten Blick noch nichts an die klassischen Anzeichen der Gentrifizierung denken lässt, die Entwicklung im benachbarten New Center und Hamtramck, sowie die demnächst fertig gestellte (vorläufige) Endstation der M1 Straßenbahnlinie, sind Indikatoren dafür, dass das Kapital des Immobilienmarktes nicht mehr lange auf sich warten lassen dürfte.

Ein proaktiver Umgang mit diesen sich schnell verändernden Rahmenbedingung und die Bewahrung der Kontrolle über das Narrativ der Nachbarschaft, sind neben den finanziellen Aspekten entscheidend für den dauerhaften Erfolg von Projekten wie der *Oakland Avenue Urban Farm*.

---

<sup>81</sup> Vgl. ebda.

<sup>82</sup> Koen Vanmechelen, „CCRP, Cosmopolitan Chicken Research Project“, URL: <http://www.ccrp.be/>, Zugriff am 7.4.2017



Abbildung 39: Pink Gallery.

Auch deshalb sind Förderungen wie jene von *ArtPlace America* für kleine Akteure wie die *Oakland Avenue Urban Farm* so wichtig: Sie ermöglichen nicht zuletzt den Erwerb der bespielten Flächen, um langfristige Sicherheit für die über die Jahre gewachsenen Projekte zu garantieren und nicht von externen Developern, die im großen Stil Land aufkaufen, vor vollendete Tatsachen gestellt zu werden. Nur finanzielle Mittel alleine reichen dafür allerdings auch nicht aus, denn trotz der großen Menge an verfügbaren Grundstücken, ist es für (schwarze) Einzelpersonen nach wie vor schwierig, Land zu kaufen. Diese bürokratischen und rassistischen Hürden abzubauen, ist ebenso essentiell wie ökonomische Unterstützung, wie die Aktivistin Leah Penniman erklärt:

*„Communities most often use lots that don't belong to them to grow vegetables, yet when it becomes economically advantageous for the owner to sell, the garden goes. If we want a stake in the process of controlling our own life, we've got to own land. If we are to create a society that values black life, we cannot ignore the role of food and land.“*<sup>83</sup>

Um dieses Problem zu adressieren hat der Staat Michigan die *Detroit Land Bank* gegründet. Eines der von der *Land Bank* initiierten Programme ermöglicht es HauseigentümerInnen angrenzende leere Grundstücke für 100 Dollar zu erwerben. Die bisher so verkauften 6.000 Grundstücke sind allerdings ein Bruchteil der potentiell verfügbaren Fläche und das Programm fördert nur Menschen, die direkt neben ihrer Farm wohnen.<sup>84</sup>

---

<sup>83</sup> Martina Guzmán, „Black farmers in Detroit are growing their own food. But they're having trouble owing the land“, URL: <https://www.pri.org/stories/2016-03-30/black-farmers-detroit-are-growing-their-own-food-theyre-having-trouble-owning>, Zugriff am 10.4.2017

<sup>84</sup> Vgl. Detroit Land Bank, URL: <http://www.buildingdetroit.org/our-programs/side-lot-sales/>, Zugriff am 10.4.2017

Was den Landbesitz der afroamerikanischen Bevölkerung betrifft, gibt es auch einen historischen Kontext: waren laut dem *US Department for Agriculture* im Jahr 1910 81.000 Quadratkilometer Land im Besitz von Schwarzen, ist diese Zahl mittlerweile auf 3.300 zurückgegangen.<sup>85</sup>

## 4.2 – Tyree Guyton: The Heidelberg Project

Auf Platz Zwei der Detroiter Erfolgsgeschichten steht vermutlich die Freiluftkunstinstallation *The Heidelberg Project*. Über dieses Projekt ist schon sehr viel geschrieben worden, ich erwähne es daher nur kurz, aber erwähnen muss ich es, da es pionierhaft und stellvertretend für viele von ihm inspirierte Nachfolgeprojekte steht – für die transformative Kraft des DIY, den Kampf gegen den Verfall und das zum Teil antagonistische Verhältnis zu den Behörden. Sogar als Vorläufer des bereits erwähnten *Architecture Salvage Warehouse* kann Guytons Projekt gelten: beide recyceln nicht nur Materie, sondern auch die mit ihr verbundenen Geschichten, auch wenn ihre Protagonisten unbekannt bleiben und nur durch die wieder verwendeten Objekte zitiert werden. Hier werden Bauteile inventarisiert und wiederverkauft, dort persönliche Gegenstände zu Kunstwerken arrangiert.

Die Geschichte von Tyree Guyton und seiner Transformation der Heidelberg Street von einer durchschnittlichen Detroiter Straße im Jahr 1986 (was damals schon Zerfall, Drogen und Armut bedeutete) zu einer der wenigen Detroiter Touristenattraktionen mit geschätzten 270.000 BesucherInnen pro Jahr, ist im amerikanischen Sinn klassisch: Ein unwahrscheinlicher Einzelkämpfer, Hindernisse überall und am Ende Erfolg trotz aller Widrigkeiten. Guyton ist in der Heidelberg Street aufgewachsen und fing nach seiner Rückkehr gemeinsam mit seinem Großvater an, die leerstehenden Häuser seines Viertels mit Pinsel und Besen zu verschönern. Alles, was sie in den Häusern fanden, wurde neu arrangiert. So entstand über die Jahre eine riesige Freiluftinstallation, die sowohl die Häuser, als auch deren Inhalt und in weiterer Folge die gesamte Straße zum Kunstwerk machte. Guyton ging es parallel dazu immer auch um nachbarschaftliches Engagement. *The Heidelberg Project* veranstaltet Workshops in Kunstvermittlung, Vorträge und Führungen. Auch in dieser Hinsicht kommt dem Projekt Pioniercharakter zu. Gleichzeitig bescherte es Guyton internationale Anerkennung als Künstler, mehrere Soloausstellungen und eine Lehrtätigkeit an der Detroiter Wayne State University.

---

<sup>85</sup> Vgl. Martina Guzmán, „Black farmers in Detroit are growing their own food. But they’re having trouble owing the land“, URL: <https://www.pri.org/stories/2016-03-30/black-farmers-detroit-are-growing-their-own-food-theyre-having-trouble-owning>, Zugriff am 10.4.2017



Abbildung 40: Lageplan Heidelberg Project.

Im Jahr 1988 erklärte Guyton dem People Magazine: „*I had no plans. It just happened. I heard a voice, and I did what the voice told me.*“<sup>86</sup> Plan oder nicht, das Projekt erregte nationales Aufsehen, aber auch viel Unverständnis und Kontroversen. Oprah Winfrey war nicht beeindruckt: „*Tyree, what is this?*“, fragte sie ihn in ihrer *Oprah Winfrey Show*.<sup>87</sup> Für viele Kritiker blieb Guytons Werk, was es zunächst war: Müll. Die Politik konnte mit seinen Installationen ebenfalls wenig anfangen. Da die Kombination von Detroit und Abfall als einziger Sehenswürdigkeit vermieden werden sollte, wurden immer wieder Teile des *Heidelberg Projects* abgerissen. Heute ist nur ein Bruchteil der ursprünglichen Arbeit erhalten. Und auch dieser Bruchteil steht nun vor der Abtragung, allerdings vom Künstler selbst. In einem Artikel, der kurz nach meiner Rückkehr aus Detroit im *Guardian* erscheint, kündigt Guyton den langsamen Rückbau der Installationen und den Beginn einer neuen Phase für das Projekt an, die er und seine Frau, Jenenne Whitfield, *Heidelberg 3.0* nennen.<sup>88</sup> Was das konkret bedeutet, wird weder in dem Artikel, noch auf der Website des Projektes ganz klar, aber vermutlich ist *The Heidelberg Project* ein wenig Opfer seines Erfolges geworden. Viele der

<sup>86</sup> Brad Darrach & Maria Leonhauser, „With Blight Spirit, Tyree Guyton Transforms Trash into Murals and Crack Houses into Ghetto Galleries“, in: People Magazine, August 1988

<sup>87</sup> Tyree Guyton on „The Oprah Winfrey Show“, Youtube, URL <https://www.youtube.com/watch?v=YBREBPgBiE>, Zugriff am 5.4.2017

<sup>88</sup> Vgl. Ryan Felton, „The Heidelberg Project: End of the Road for Detroit's 30-year-old Street Artwork“, in: The Guardian, URL: <https://www.theguardian.com/us-news/2016/aug/21/heidelberg-project-detroit-public-street-art>, Zugriff am 5.4.2017



Abbildung 41: Eine der zahlreichen Installationen auf dem Areal des Heidelberg Projects.

Detroit-TouristInnen kommen nur, um *The Heidelberg Project* zu sehen – ein mysteriöses, seltsames Konstrukt in einer noch mysteriöseren und seltsameren Stadt. Es ist der Lonely Planet Effekt. Die Reputation des Projektes und seine Lage in Detroit werden zum eigentlichen Inhalt des Besuches, das Werk wird sekundär. Wie eine Art Miniaturabenteuerurlaub. Vielleicht war Whitfield und Guyton das im Jahr des dreißigjährigen Jubiläums nicht mehr genug. Sie wollen sich wieder auf ihre Nachbarschaft konzentrieren, verstärkt AnwohnerInnen einbinden und den Tourismus zurückfahren.

#### 4.3 – Bryce Detroit, Jean Louis Farges & Anya Sirota: O.N.E Mile

Jean Louis Farges und Anya Sirota, franko-amerikanisches Ehepaar und Gründer des Architekturbüros Akoaki, hatten maßgeblichen Anteil an der Entstehung dieser Arbeit. Bei meinem ersten Aufenthalt in Detroit im Rahmen einer Exkursion der TU Wien im Jahr 2015, war Detroit ursprünglich nicht Teil der offiziellen Reiseroute. Stattdessen machten wir im knapp 70 Kilometer westlich gelegenen Ann Arbor Station, Sitz des *Taubman College for Architecture & Urban*

*Planning*. Dort wurden uns allerlei High-Tech Prototypen, am neusten Stand der Technik ausgestattete Werkstätten mit Robotern und Nähautomaten, sowie beschauliches Kleinstadt-Campusleben präsentiert, während Detroit trotz seiner geografischen Nähe seltsam abwesend war.

Geografische Nähe hin oder her, Ann Arbor ist Postkartenidylle par excellence, die in allen anderen Kategorien im Vergleich zu Detroit genauso gut am Mond liegen könnte. Die knappe Stunde, die man für die Überwindung der geografischen Distanz auf der I-94 in etwa braucht, ist nicht annähernd genug um sich an die ökonomischen, soziologischen und stadträumlichen Unterschiede zu gewöhnen, die hier auf lächerlich kleinem Raum nebeneinander existieren.

Als würden sich die BewohnerInnen des Speckgürtels für diese Diskrepanz schämen, wird bei Fragen nach der Herkunft nicht präzisiert. Meiner zu Beginn dieser Arbeit erläuterten Differenzierung zwischen *Detroit City* und *Metro Detroit* wird im Fall der persönlichen Provenienz ausnahmsweise nicht gefolgt. Die Antwort „*I’m from Detroit*“, ist nicht gelogen, aber wahr ist sie auch nicht. Es existiert aber noch eine zweite, wahrscheinlichere Möglichkeit für diese kleinen geografischen Ungenauigkeiten. So wie die Bevölkerung westlich des Hudson Rivers, die nach allgemeiner Definition der New Yorker eindeutig zu EinwohnerInnen New Jerseys zu zählen ist, gelegentlich der Versuchung nicht widerstehen kann, ein wenig vom räumlichen Prestige der NachbarInnen zu naschen, so hat der Satz „*I’m from Detroit*“ in den letzten Jahren deutlich an Wert zugelegt. Seitdem sich das Narrativ Detroits von *murder capital*<sup>89</sup> hin zu *creative utopia* verschoben hat, sind die Reaktionen auf das räumliche Bekenntnis zu Detroit nicht mehr Panik und Ungläubigkeit, sondern eine seltsame Mischung aus Neugier, Bewunderung und Respekt, da *creative utopia* zwar mittlerweile Aufwind hat, die Erinnerung an *murder capital* aber noch nicht verblasst ist. Das ist sicher keine allgemeingültige Analyse, aber gerade im studentischen Umfeld doch auffällig.<sup>90</sup>

Es war jedenfalls Jean Luis Farges, der uns, auf unsere verwunderte Nachfrage hin, ob Detroit in der Lehre am *Taubman College* keine Rolle spiele, eine Führung zu einem der Projekte in Detroit anbot, an denen sein Büro gerade arbeitete. Am darauffolgenden Nachmittag fand sowohl mein Erstkontakt mit der *Oakland Avenue Urban Farm* als auch mit dem *O.N.E. Mile Project* statt.<sup>91</sup>

---

<sup>89</sup> frei übersetzt etwa „Mordhauptstadt“, eine zweifelhafte Ehre, die Detroit in den letzten Jahren immer wieder zuteilwurde, je nachdem, wie man zählen wollte. Vgl. The Detroit News, URL: <http://www.detroitnews.com/story/news/local/detroit-city/2015/10/01/fbi-murder-rates/73139988/>, Zugriff am 11.4.2017

<sup>90</sup> Die Beamten der Einreisekontrolle wollten beispielsweise partout nicht verstehen, warum ich freiwillig drei Monate in Detroit verbringen möchte, was zu einem halbständigen Verhör meiner potentiell bösartigen Absichten geführt und mit dem eindringlichen Hinweis geendet hat, mich nach einer neuen Wohnadresse umzusehen.

<sup>91</sup> „O.N.E.“ steht für „Oakland North End“, während das „Mile“ auf die Ost-West Achsen anspielt, die im Abstand von jeweils einer Meile die Distanz zum Zentrum zählen. 0 ist dabei der Detroit River im Süden, 8 Mile Road die nördliche Stadtgrenze, 8 Meilen davon entfernt.

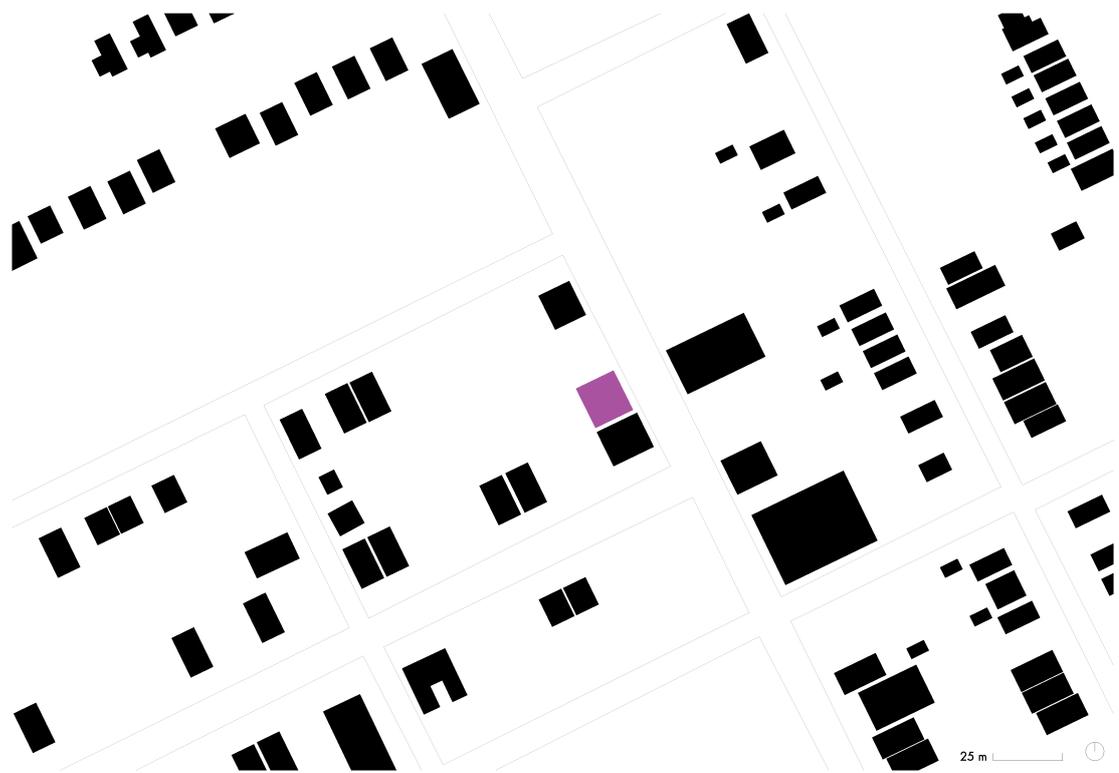


Abbildung 42: Lageplan O.N.E. Mile Garage.

*O.N.E. Mile* ist ein multidisziplinäres, kollaboratives Projekt, dass sich der Promotion von kulturellem und sozialem Austausch im North End verschrieben hat und seinen räumlichen Sitz in einer alten Garage an der Oakland Avenue Nummer 7615 hat. Ein paar Blocks südlich der *Oakland Avenue Urban Farm* an derselben Straße gelegen, präsentiert sich die *O.N.E. Mile Garage*, als unscheinbare Kiste an einem besonders stillen Abschnitt der Oakland Avenue.

Von außen weist nichts auf den spezifischen Charakter dieses Ortes hin, sieht man von dem großen schwarzen *ONE MILE* Schriftzug ab. Bei meinem ersten Besuch im Jahr 2015 gab es noch nicht einmal eine Eingangstüre: Jean Louis holte einen Akkuschauber aus seinem roten Pick-up Truck und schraubte die Sperrholzplatte, die den Eingang verbarrikadierte, ab, um uns Zutritt zu verschaffen. Im Inneren präsentierte sich ein als „nackt“ zu bezeichnender Raum mit Industrieoberlichtern, in denen zum Teil die Gläser fehlten. Im Kontrast zu diesem kargen Ambiente, stach das *Mothership* in der Mitte des Raums umso mehr ins Auge.

Gemeinsam mit dem Aktivistin und Musiker Bryce Detroit, der ebenfalls Architektur studiert hat, dann aber eine andere Karriere verfolgte, versuchen Farges und Sirota an die musikalische Geschichte des North End anzuknüpfen, dessen Bars und Konzerthallen Musiker wie Smokey Robinson, B.B. King und den Gründer der Band *Parliament-Funkadelic*, George Clinton, hervorgebracht haben und mitverantwortlich waren für die Entstehung von Funk und R&B.



Abbildung 43: O.N.E Mile Garage mit The Mothership.

Konsequenter Weise ist das gebaute Logo des *O.N.E Mile Project* ein Eins-zu-Eins Replikat des *Parliament-Funkadelic Motherships*, das die Band bei ihren Auftritten verwendet hat – eine Art Raumkapsel aus 16 Aluminiumpaneelen, beklebt mit Gold- und Dichroicfolie, über dem Boden „schwebend“ auf spinnenartigen dünnen Aluminiumrohren. Es ist eine retrofuturistische, mobile Performancebühne, groß genug um DJs im Inneren Platz zu bieten. Auch wenn es meist als Hintergrund für die diversen Veranstaltungen in der *O.N.E. Mile Garage* dient, kann es ebenso leicht auf- und abgebaut und anderswo verwendet werden. Detroit und Sirota bezeichnen es in einem Interview mit Aaron Robertson als „*cultural marker*“,<sup>92</sup> während Farges dem Nostalgieverdacht, der sich aus der Referenz an George Clintons Band aufdrängt, entgegenhält: „*There is no nostalgia in what we do. There is nobody who has been creative in this city who is nostalgic ... This is the place of transition.*“<sup>93</sup>

Im Gegensatz dazu sieht Sirota die Entwicklung in Downtown und Midtown sehr wohl als „*nostalgic citation*“,<sup>94</sup> als eine Bemühung, Detroit im Stil der Zeit vor der schwarzen Bevölkerungsmehrheit

<sup>92</sup> Aaron Robertson, „The Future was Already Here. Detroit’s Afrofuturist Enclaves“, in: Detroit Metro Times Online, URL: <http://www.metrotimes.com/detroit/the-future-was-already-here-detroits-afrofuturist-enclaves/Content?oid=2459448>, Zugriff am 11.4.2017

<sup>93</sup> Ebda.

<sup>94</sup> Ebda.

wiederaufzubauen. Sogar die Schriftarten an den Gebäuden erinnern an diese Zeit, sagt sie und fügt hinzu: „*Everyone who builds, builds according to an ideology.*“<sup>95</sup> Bryce Detroit ergänzt:

*„For the last 15 years, I've been observing this dominant mainstream narrative. First it started with the [belief that the] city is so depressed there's nothing there. And what is there is really just debris – even the people. That narrative, in the mid-2000s, up until 2012, started to go to a ,blank slate.‘ As if the debris had been cleared. And then this blank slate – this particular narrative aimed at creative, young, white, recent graduates or those in their mid-20s in creative industries, attracted them with this blank slate aesthetic narrative that one can design or do anything here. And over the last two years, there has been an influx, based on the success of that narrative. So my intent with this project is for this to be a direct counter to that dominant narrative of Detroit as a place that is blank, meaning devoid of people.“*<sup>96</sup>

Da ist er wieder, der Kampf um das räumliche Narrativ und *O.N.E. Mile* ist der vielleicht architektonischste Beitrag in der Diskussion um die von Sirota erwähnte „*nostalgic citation*“, bemüht, Identität und kulturelle Tradition mittels Design zu vermitteln und zu fördern.

#### 4.4 – Gina Reichert & Mitch Cope: Powerhouse Productions

Im Gegensatz dazu orientieren sich die Arbeiten von Gina Reichert und Mitch Cope an eher praktisch-nützlichen Anforderungen. Der Abwesenheit von kommunalen Einrichtungen in ihrem Viertel begegnet das Büro *Powerhouse Productions* mit dem Versuch, leerstehende Wohngebäude in genau solche Einrichtungen für die ganze Nachbarschaft zu verwandeln. 2009 gegründet, fokussiert *Powerhouse Productions* seine Aktivitäten auf ein paar aneinandergrenzende Blocks im Norden Hamtramcks, einer Stadt in der Stadt, die zwar politisch nicht in die Detroitener Zuständigkeit gehört, geografisch aber völlig vom Detroitener Stadtgebiet umgeben ist. Mit Mitteln aus diversen öffentlichen Förderstellen kaufen Reichert und Cope ausgewählte Häuser in ihrem Viertel und transformieren diese im Sinne des DIY-Gedankens in öffentliche Gebäude mit verschiedenste Nutzungen. Als Basis ihres Unternehmens dient Reichert und Cope ein alter Supermarkt, den sie mit ihrer Tochter und einer nicht genau bezifferbaren Anzahl von Katzen

---

<sup>95</sup> Ebda.

<sup>96</sup> M. H. Miller, „Don't Call It a Comeback. Detroit's Post-Bankruptcy Crisis“, in: Artnews Online, URL: <http://www.artnews.com/2016/09/15/dont-call-it-a-comeback-detroits-post-bankruptcy-crisis/>, Zugriff am 11.4.2017

bewohnen und der im ehemaligen Geschäftsraum zur Straße hin auch noch Materiallager und Werkstatt ist.

Hamtramck unterscheidet sich trotz seiner Lage im Detroit Stadtgebiet doch deutlich von anderen Detroit Quartieren. Die Einfamilienhausdichte ist zwar auch hier hoch, doch handelt es sich vorwiegend um einfachere und kleinere Holzhäuser, als die sonst weit verbreiteten Backsteinhäuser. In Kombination mit den extrem geringen Abstandsflächen zwischen den Häusern und die kleineren Straßenquerschnitte erhöht sich automatisch die Dichte, was bei Fahrradfahrten und Spaziergängen sofort positiv auffällt. Dazu kommt, dass die Stadt Detroit hier keine Zuständigkeiten hat, was bedeutet, dass Hamtramck von groß angelegten Abrissprogrammen verschont geblieben ist. Es gibt zwar ebenfalls Defizite in Infrastruktur und Nahversorgung, aber der allgemeine Zustand des Stadtgefüges ist in baulicher Hinsicht weniger durchlöchert und zerrissen als in anderen Vierteln.

Um 1900 war Hamtramck das Herz der polnischen Gemeinde Detroit. Heute ist der Anteil der polnischen ImmigrantInnen stark zurückgegangen, wobei dieser Rückgang durch den Zuzug von JemenitInnen und BengalInnen ausgeglichen wurde. Auch wenn es zwischen den einzelnen Bevölkerungsgruppen vielleicht keinen direkten Austausch gibt, so ist Hamtramck auf einer Fläche

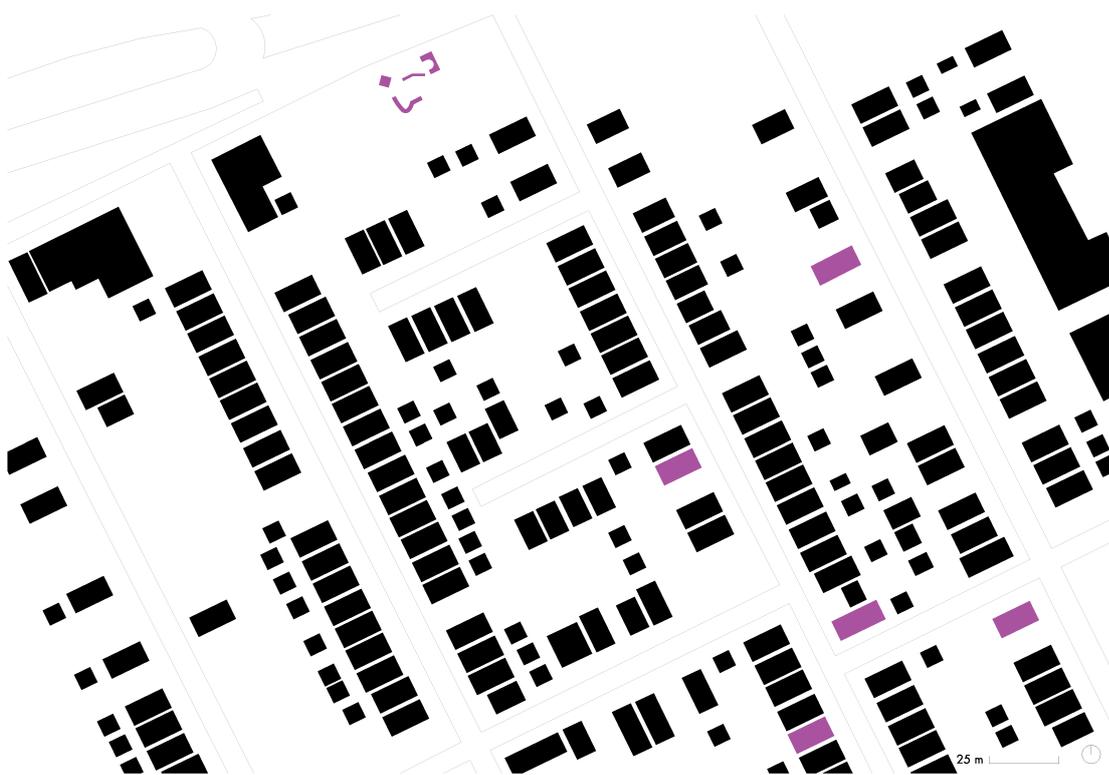


Abbildung 44: Lageplan Powerhouse Productions.

von gerade einmal etwa fünf Quadratkilometern eine ethnisch gut durchmischte Stadt. Es finden sich Moscheen und katholische Kirchen, polnische Supermärkte und Bäckereien, jemenitische Imbissläden und bengalische Bekleidungsgeschäfte auf engstem Raum. All das führt dazu, dass sich in Hamtramck die klassischsten Erfahrungen urbanen Lebens in Detroit machen lassen (wenn man von Großveranstaltungen oder dem Wochenendgewimmel des *Eastern Market* absieht).

Die Straßen sind nicht nur stärker von Autos befahren, sondern auch von PassantInnen relativ belebt, die Geschäfte und Restaurants vergleichsweise gut gefüllt. Der Muezzin ruft zum Gebet und an einem kleinen Platz an der Kreuzung von Joseph Campau Avenue und Belmont Street sieht man ein großformatiges Wandgemälde, auf dem ein polnisches Volksfest abgebildet ist, während eine lebensgroße Statue von Papst Johannes Paul II. schützend seine Arme über der Szene ausbreitet.

\* \* \*

Die verwirklichten Projekte von Cope und Reichert umfassen das *Play House* für Theatervorführungen, ein Gemeinschaftszentrum mit kleiner Bibliothek und Schlafplatz für Gastkünstler namens *Jar House*, ein *Sound House* für Tonaufnahmen und Vorführungen im audiovisuellen Bereich, das *Squash House* für sportliche Aktivitäten mit angeschlossenem Gewächshaus und einen Skate-Park. Die Eröffnung des dazugehörigen *Skate House* ist für 2017 geplant.



Abbildungen 45 & 46: *The Squash House in Arbeit, Außen & Innen.*

In der ursprünglichen Konfiguration waren alle diese Häuser mehr oder weniger identisch, umso erstaunlicher sind die neuen Nutzungen, die mittels verschiedenster baulicher Eingriffe realisiert wurden. Bei *Play House* und *Squash House* wurden sämtliche Wände, sowie die Decke zum Obergeschoß entfernt, wodurch erstaunlich große, frei bespielbare Volumina entstanden sind.<sup>97</sup> *Squash House* bekam ein neues Dach, mit dreieckigen Oberlichtern für guten Tageslichteinfall, während das *Play House* für dramaturgische Zwecke komplett verdunkelt werden kann. Ein kleiner Streifen des Obergeschoßes blieb erhalten und dient nun als erhöhte Bühne, die nur mittels einer Leiter über den Backstagebereich erreicht werden kann. Die Wände und Decke wurden mit Sperrholztafeln verkleidet, wobei die Decke zur Verbesserung der Akustik mehrfach geknickt ist. *Jar House* und *Sound House* sind im Vergleich dazu konservative Hausrenovierungen, aber ebenfalls mit viel Liebe zum Detail umgesetzt. Die Praxis des Materialrecyclings hat eindeutig praktische und finanzielle Gründe, wird aber konsequent kreativ eingesetzt, offen gezeigt und nicht verschämt angewendet, was ihm auch eine ästhetische Qualität beschert.

---

<sup>97</sup> Eine komplette Geschoßdecke nicht nur einfach abzureißen, sondern nach Möglichkeit vollständig in wiederverwendbares Baumaterial zu verwandeln, ist komplizierter als man glauben möchte und hat viel mit dem Entfernen rostiger Nägel und Schrauben aus Balken, Stützen und Bodenaufbauten zu tun.

## Kapitel 5 – Dan Gilbert oder: Wem gehört Downtown?

„*Setzt Schranken gegen die Aufkäufe der reichen Besitzer und gegen die Freiheit gleichsam ihres Monopols!*“

– Thomas Morus, *Utopia*, 1516

In der Detroitener Stadtgeschichte sind großmaßstäbliche Planungen von offizieller Seite die absolute Ausnahme, wenn man vom Auf- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur absieht, die im Normalfall mit relativ wenig Rücksicht auf bestehende Quartiere durchgeführt wurde. Viel mehr war Detroit, wie in Kapitel 2 gezeigt wurde, eine Stadt des individuellen Ausbaus durch die Bevölkerung und seit dem Zweiten Weltkrieg der Schauplatz einer profitorientierten, unverhältnismäßigen und oft rassistischen Ausdehnung durch die Immobilienindustrie. In beiden Fällen handelte es sich allerdings nicht um ein geplantes Wachstum im Sinne von Stadterweiterung, sondern lediglich um räumliche Expansion durch die Addition von Einfamilienhäusern. Zwar finden sich die in Kapitel 1 beschriebenen historischen Überreste im Straßensystem, doch im 20. Jahrhundert triumphiert der *sprawl* – wenn nicht aktiv gefördert dann zumindest nicht behindert von städtischen Planungsmaßnahmen.<sup>98</sup>

Die prominente Ausnahme dieser Regel stellt Detroit's Zentrum dar, jener Ort, der in den USA Downtown genannt wird. Detroit's Stadtkern hält sich an die überlieferte geografische Bedeutung des Begriffs, der im New York der 1830er Jahre verwendet wurde, um den ältesten Stadtteil an der Südspitze von Manhattan zu beschreiben. Die Expansion von New York war aufgrund der Insellage nur in nördliche Richtung möglich, welche, der Logik der genordeten Pläne folgend, als *up* bezeichnet wurde, während der Süden im unteren Teil der Karte zu finden war – *down*. Downtown ist allerdings nicht nur eine räumlich-geografische Angabe, sondern auch eine inhaltlich-funktionelle Beschreibung des so bezeichneten Viertels. Wieder zurückgehend auf die New Yorker Stadtgeschichte beschreibt Downtown das kommerzielle Zentrum der Stadt, welches im starken Kontrast zur restlichen Wohnbebauung steht.<sup>99</sup>

Detroit's Downtown erfüllt diese ursprüngliche Definition des Begriffs auf beiden Ebenen vorbildlich. Es liegt, wie auch das historische Zentrum New Yorks, im Süden der Stadt, an einem Punkt, von dem aus weitere Ausdehnung nur in die anderen drei Himmelsrichtungen möglich war, begrenzt vom Detroit River, der gleichzeitig die Staatsgrenze zwischen den USA und Kanada bildet. Und auch in Bezug auf seine inhaltlich-funktionelle Bedeutung folgt Downtown Detroit

---

<sup>98</sup> Vgl. Galster 2012, S.63ff

<sup>99</sup> Vgl. Robert M. Fogelson, „Downtown: Its Rise and Fall, 1880–1950“, Yale University Press, 2003, S.10

dem geschichtlichen Vorbild, stellt es doch einen unverkennbar abgegrenzten Stadtraum dar, der seine Bedeutung als wirtschaftliches Zentrum auch baulich klar artikuliert und sich somit deutlich von der umliegenden Einfamilienhausbebauung abhebt.

Die einzigartige Form, die Downtown Detroit im Grundriss vom streng orthogonalen Raster anderer nordamerikanischer Stadtzentren unterscheidet, geht wie gesagt auf eine der wenigen städtebaulichen Maßnahmen der öffentlichen Hand zurück. Nach einem verheerenden Feuer im Juni des Jahres 1805, verursacht von einem unglücklichen Bäckereigehilfen, war Detroit fast vollkommen zerstört.<sup>100</sup> Ein unmittelbar nach der Katastrophe veröffentlichter Zeitungsartikel hält fest: „*The town of Detroit exists no longer. History does not furnish so complete a ruin, happening by accident, and in so short a space of time. All is amazement and confusion.*“<sup>101</sup>

Die Parallelen zur Gegenwart sind bitter in ihrer metaphorischen Genauigkeit, mit dem Unterschied, dass der Zufall (*accident*) bei Detroits aktuellem Verschwinden als Faktor zu vernachlässigen ist.

Auf die historische Zerstörung des Jahres 1805 beziehen sich auch Detroits Leitsprüche, die Stadtwappen und -flagge zieren: *Speramus meliora; resurget cineribus*. „Wir hoffen auf Besseres; aus der Asche möge sie auferstehen.“ Dieses Motto geht auf den französischen Pfarrer Gabriel Richard zurück, der sich mittels Fenstersprung vor einem Jakobinermob aus Paris gerettet hat und zur Zeit des Feuers in der Detroiter Kirche St. Anne wirkte.<sup>102</sup> Diese war das erste vom Stadtgründer Antoine Laumet de La Mothe, sieur de Cadillac im Jahr 1701 errichtete Gebäude und ist immer noch die älteste Kirche Detroits, auch wenn sie mittlerweile mehrfach zerstört und wiederaufgebaut wurde.<sup>103</sup> Trotz Pfarrer Richards Erfolgsstory und der Dauerhaftigkeit seiner Kirche, liegt die Vermutung nahe, dass sein Motto zum viel zu oft zitierten Zukunftsversprechen wurde, welches in Zeiten von Brandstiftung und Bankrotterklärung allmählich schal, zynisch und trostlos klingen muss.

Im Jahr 1805 entfaltete es hingegen durchaus etwas von der intendierten Strahlkraft, beschloss doch die gerade erst von Präsident Jefferson berufene neue Territorialregierung, bestehend aus Gouverneur William Hull, einem Minister und drei Richtern, von denen Augustus B. Woodward in diesem Kontext relevant ist, die Einsetzung einer Kommission, die sich mit dem Wiederaufbau

---

<sup>100</sup> Vgl. Binelli 2013, S.45

<sup>101</sup> Ebda. S.45

<sup>102</sup> Vgl. ebda. S.45

<sup>103</sup> Vgl. Arthur M. Woodford, „This is Detroit 1701–2001“, Wayne State University Press, 2001, S.19

Detroits befassen sollte.<sup>104</sup> Die Dokumentation der Sitzung, die nur etwa zwei Wochen nach dem großen Feuer stattfand, gibt Einblick in die noch eher improvisierte Funktionsweise des jungen amerikanischen Staates und kommt zu folgendem Schluss:

*„That a committee be appointed to take into consideration the present distressed and confused situation of Detroit, and to report to this body what measures may be incumbent on this Government in consequence thereof. ORDERED that the said Committee consist of one, and that Judge Woodward be the said Committee.“*<sup>105</sup>

Das Einmannkomitee für den Wiederaufbau, Richter Woodward, machte sich also daran, Detroit als Stadt wiederaufzubauen, die in Zukunft aufgrund ihrer räumlichen Anlage von ähnlichen Feuerkatastrophen verschont bleiben sollte. Waren die Straßen des alten Detroit eng und die Häuser dicht an dicht angeordnet, was einer raschen Ausbreitung des Feuers dienlich war, so groß dimensionierte Woodward nun die Grundstücke, mit breiten Boulevards als Abstandsflächen dazwischen.<sup>106</sup>

Der Plan, den Woodward unter maßgeblicher Beteiligung des Landvermessers Thomas Smith erarbeitete, sah den Wiederaufbau der zerstörten Stadt nach einem System von gleichseitigen Dreiecken vor:



Abbildung 47: Plan of Detroit laut Augustus B. Woodward.

<sup>104</sup> Vgl. Paul Szewczyk, „The Woodward Plan Part I: Origins“, in: Detroit Urbanism Blog, URL: <http://detroiturbanism.blogspot.co.at/2016/04/the-woodward-plan-part-i-origins.html>, Zugriff am 18.4.2017

<sup>105</sup> Ebda.

<sup>106</sup> Vgl.ebda.

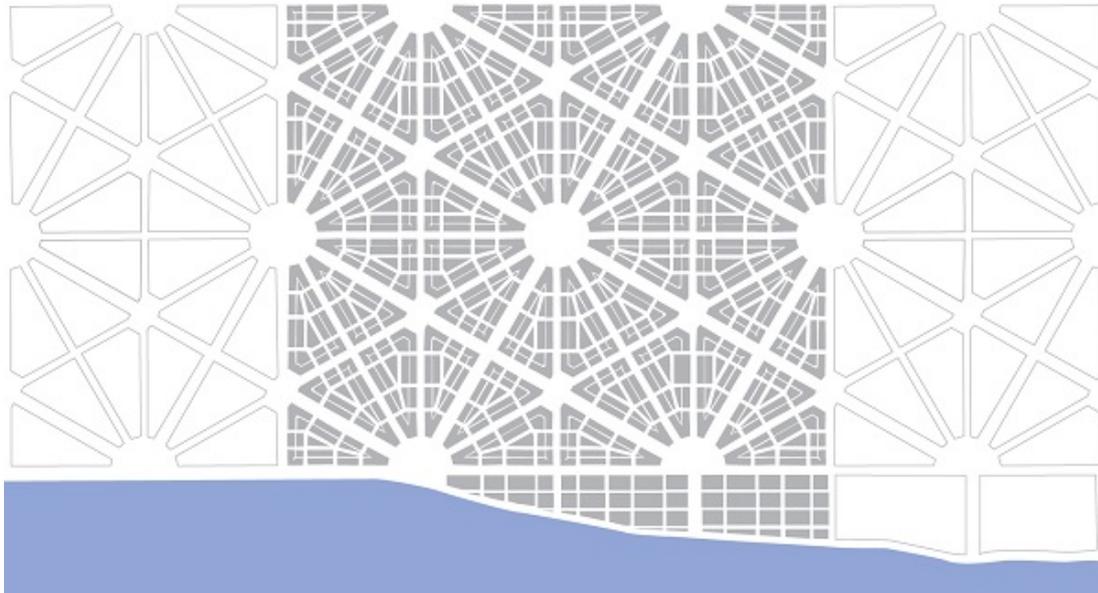


Abbildung 48: Schematische Darstellung des Woodward Plans.

*„The bases of the town of Detroit shall be an equilateral triangle, having each side of the length of four thousand feet, and having every angle bisected by a perpendicular line upon the opposite side.“<sup>107</sup>*

Wann immer ein Dreieck mit BewohnerInnen gefüllt war, konnte problemlos ein weiteres angefügt werden: Eine nach Westen, Norden und Osten mehr oder weniger unbegrenzt erweiterbare Stadt der Dreiecke. Wann immer sich zwölf Straßen an einem Punkt trafen, war ein großer runder Platz vorgesehen, beim Zusammentreffen von sechs Achsen entstand ein kleinerer, rechteckiger Bruch des Dreieckschemas. Nur im südlichsten Bereich der Stadt, der direkt an den Detroit River grenzt, wurde aus praktischen Gründen ein konventionelles Schachbrettraster verwendet. Nichts davon sollte allerdings Woodwards Planung gemäß umgesetzt werden. Uneinigkeiten betreffend den Verkauf und die Nutzung des dafür benötigten Landes brachten Woodwards Vision zu Fall, bevor sie großflächig umgesetzt werden konnte. Heute erinnern nur der zentrale Campus Martius als einziger der rechteckigen Plätze, Grand Circus Park als zur Hälfte realisierte Version der großen runden Öffnungen, sowie eine Handvoll Blocks, die das System nach Woodwards Vorstellung auffüllen, an seinen Plan.<sup>108</sup> Auf einer Fläche von gerade einmal etwa 1,3 Quadratkilometern entfaltet diese zerstückelte Version des Woodward Plans trotzdem eine besondere räumliche Wirkung. Ob eine konsequentere Umsetzung wünschenswert gewesen wäre, darüber gehen die Meinungen allerdings auseinander, führt das Woodward'sche Schema doch zu mehrheitlich nicht-rechtwinkligen Grundstücken und Problemen bei der Orientierung.

<sup>107</sup> Paul Szewczyk, „The Woodward Plan Part II: Dawn of the Radial City“, in: Detroit Urbanism Blog, URL: <http://detroiturbanism.blogspot.co.at/2016/04/woodward-plan-part-ii-dawn-of-radial.html>, Zugriff am 21.4.2017  
<sup>108</sup> Vgl. ebda.

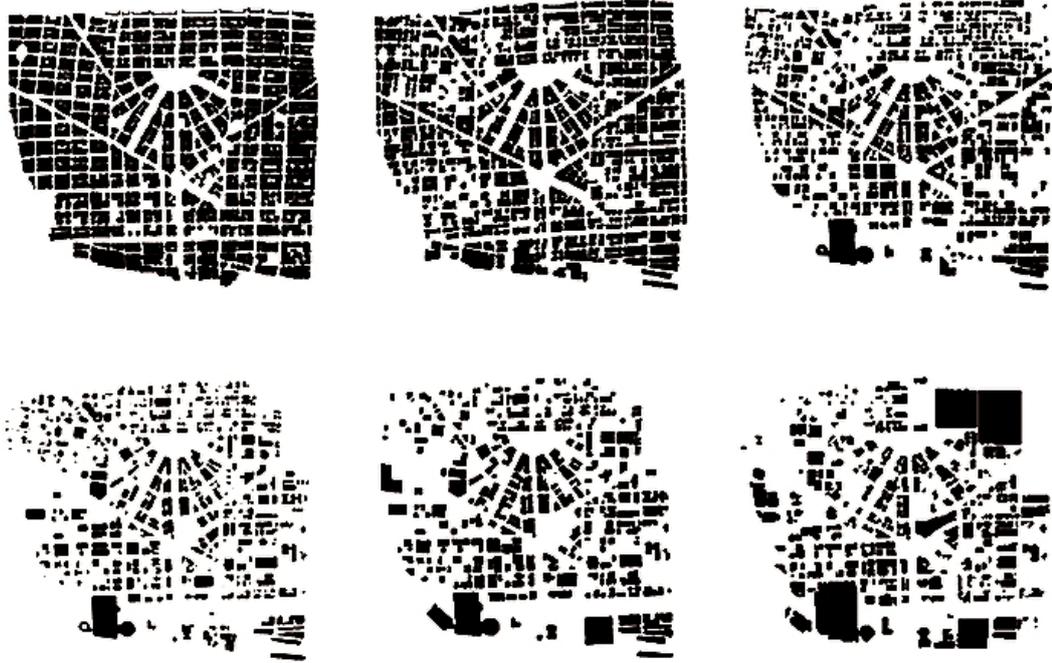


Abbildung 49: Räumliche Entdichtung in Downtown Detroit bei gleichzeitiger Umsetzung zahlreicher Großprojekte. 1916, 1950, 1960, 1969, 1994 und 2004 (links oben nach rechts unten).

Jeffrey Eugenides formuliert seine persönliche Theorie zum Scheitern des Woodward Planes in seinem Roman *Middlesex* so:

*„Richter Woodward stellte sich das neue Detroit als ein urbanes Arkadien aus ineinander greifenden Sechsecken vor. Jedes Rad sollte für sich und dennoch vereint sein, entsprechend dem Föderalismus der jungen Nation, aber auch klassisch symmetrisch, ganz im Sinne der Jefferson’schen Ästhetik. Dieser Traum wurde nie richtig wahr. Städteplanung ist etwas für die großen Städte der Welt, für Paris, London und Rom, die, bis zu einem gewissen Punkt, Kulturstädte sind. Detroit dagegen war eine amerikanische Stadt des Geldes, weshalb sich der ästhetische Entwurf der Zweckmäßigkeit unterordnen musste. Seit 1818 hatte sich die Stadt Lager um Lager, Fabrik um Fabrik am Fluss entlang ausgebreitet. Richter Woodwards Räder waren zerquetscht, zerschnitten, in die üblichen Rechtecke gepresst.“<sup>109</sup>*

Nichtsdestotrotz finden sich auf diesem kleinen Fleck Downtown nahezu alle Hochhäuser der Detroiter Skyline: Art déco Schönheiten wie das Guardian Building und Penobscot Building aus der Boom-Phase der Zwanzigerjahre, der neoklassizistische Book Tower mit seiner bizarr langen Feuerterre, das Michigan Consolidated Gas Building von Minoru Yamakasi aus dem Jahr 1963, zwei Jahre vor seinen ikonografischen Twin Towers in New York eröffnet, sowie das gigantische

<sup>109</sup> Jeffrey Eugenides, „Middlesex“, Rowohlt Verlag, 2003, S.119

Renaissance Center, ein Koloss aus dem Jahr 1977, der zur Zeit seiner Errichtung ein erster – kontraproduktiver – Versuch der Revitalisierung Downtowns war und auch heute noch der Hauptsitz von General Motors ist. Die Mehrheit dieser Zeichen einstigen Wohlstandes war jedoch lange verlassen. Der New Yorker Photograph Camilo Vergara, der als einer der ersten die Detroiters Leere zum Fokus seiner Arbeit machte, ließ sich bei deren Anblick zu der nicht wirklich hilfreichen Empfehlung hinreißen, die Stadt möge Downtown Detroit doch zu einer Art Freilichtmuseum zerstörter Hochhäuser mit dem Titel *The American Acropolis* umfunktionieren.<sup>110</sup>

Auch wenn dieser Vorschlag nicht im ursprünglichen Sinn realisiert wurde, so haben Vergaras Bilder maßgeblich zu der veränderten Wahrnehmung Detroit's – weg vom Angst-, hin zum Möglichkeitsraum – beigetragen. Die schwarze Bevölkerung, bisher „*hypervisible*“, wie Rebecca Kinney sagt, wird in diesen Fotos nun unsichtbar gemacht, suggerieren sie doch einen vollständig verlassenen Stadtraum, der nun neu bespielt werden kann. Diese Narration von Detroit als weißer Leinwand wurde in den letzten Jahren durch Bildbände, Fotoblogs und entsprechende mediale Berichterstattung kanonisiert und sind im Kontext der Wiederbelebung des Begriffes *frontier* zu verstehen, die in Kapitel 3 thematisiert wurde.<sup>111</sup>



Abbildung 50: Camilo José Vergara, *Brush Park along John R. Street, Detroit*, 2003.

---

<sup>110</sup> Vgl. Galster 2012 S.228

<sup>111</sup> Vgl. Kinney 2016, S.44, 54

Dominierten hier jahrzehntelang rassistisch konnotierte Berichte über Detroit als *murder capital*, die aktiv Angst vor der zurückgelassenen schwarzen Bevölkerung schürten und nicht zuletzt dazu dienten, die weiße Suburbbevölkerung in ihrem Exodus zu unterstützen<sup>112</sup>, ist in den letzten Jahren eine deutliche Veränderung in der Art der medialen Aufmerksamkeit gegenüber Detroit zu bemerken. Die visuelle Dokumentation der scheinbaren Detroiter Leere, auf die sich diese Berichterstattung gründet, bildet den Hintergrund zur immer schneller voranschreitenden Neuordnung des Detroiter Stadtzentrums: Weg von der Anomalie des schwarzen Ghettos, hin zum Normalzustand des durch private Investitionen realisierten weißen Stadtraums. Heute, etwa 200 Jahre nach Woodwards Plan, erfährt Downtown Detroit seine seither wohl größte Transformation.

Ich wiederhole an dieser Stelle die Zahlen aus der Einleitung: Dan Gilbert, Gründer des Hypothekenfinanzierers Quicken Loans, hat seit 2011 62 Immobilien für 451 Millionen Dollar und 11 weitere ohne bekannten Preis in Downtown gekauft, diese mittels seiner Immobilienfirma Bedrock saniert und erfolgreich vermietet, verkauft oder selbst genutzt. Erstaunlich an diesen Zahlen sind weniger die Kaufpreise, die für die Größe der erstandenen Objekte eher gering ist, als vielmehr die räumliche Konzentration auf diesen sehr speziellen, sehr kleinen Teil von Detroit.<sup>113</sup>

Gilbert weiß um die historische Bedeutung des Begriffes *Downtown* und besetzt ihn im Wortsinn. Der Hauptsitz von Quicken Loans trägt die Adresse One Campus Martius. Gilbert macht seine Firma, und nicht zuletzt sich selbst, zum geografischen und wirtschaftlichen Zentrum des aktuellen Detroiter Aufschwungs. Er präsentiert sich als visionärer Retter, der die Weitsicht hatte, seine Firma von den Suburbs nach Downtown zu verlegen, als Geschäftsfreunde das noch für einen schlechten Scherz hielten. Seit diesem Umzug im Jahr 2010 sind 98 Prozent aller Wohneinheiten in Downtown vermietet, die Mieten für Geschäftslokale und Apartments steigen kontinuierlich.<sup>114</sup> Diesen Trend kann man beunruhigend finden oder als erfolgreiches Geschäftsmodell bezeichnen – in Summe hat sich Downtown Detroit deutlich dem urbanen Leben anderer Städte angenähert. Es gibt Restaurants und Shops, an sonnigen Tagen sieht man Menschen zu Fuß gehen, was in Detroit absoluten Seltenheitswert hat und der zentrale Campus Martius ist hübsch neugestaltet, begrünt und mit allerlei Festen bespielt.

---

<sup>112</sup> Vgl. Galster 2012, S.201ff

<sup>113</sup> Louis Aguilar, „Putting a Price Tag on Properties linked to Gilbert“, in: The Detroit News, URL: <http://www.detroitnews.com/story/business/2016/04/28/dan-gilbert-bedrock-downtown-detroit-buildings/83681698/>, Zugriff am 21.4.2017

<sup>114</sup> Vgl. ebda.



*Abbildung 51: Parkplätze an der Grenze zwischen Downtown und Midtown.*

Trotzdem ist die Gilbertsche Erfolgsstory eine Geschichte mit nicht zu übersiehenden Schattenseiten, die nahtlos an die segregierte Vergangenheit während der wirtschaftlichen Dominanz der Autoindustrie anschließt. Die Mehrheit der bestehenden oder durch den Gilbertboom neugeschaffenen Jobs in Detroit sind von BewohnerInnen aus den Suburbs besetzt, die wiederum vorwiegend weiß sind. Während deren Anteil an den in Downtown verfügbaren Arbeitsplätzen seit dem Jahr 2007 um 16,6 Prozent auf fast 90.000 gestiegen ist, ist der Anteil von Angestellten die innerhalb der Stadtgrenze wohnen um 35,5 Prozent auf knapp 30.000 geschrumpft.<sup>115</sup>

Der Erfolg Gilberts hat NachahmerInnen gefunden, die Grenzen des Aufschwungs verschieben sich entlang der Woodward Avenue langsam in Richtung Norden. Doch selbst wenn man diesen erweiterten räumlichen Rahmen betrachtet, handelt es sich immer noch um einen extrem geringen Anteil an der Detroiter Gesamtfläche. Dieser Downtown-Midtown Korridor summiert sich auf etwa 20 Quadratkilometer, bewohnt von 26.000 Menschen. Dem gegenüber steht die Detroiter Gesamtfläche von 360 Quadratkilometern und eine Gesamtbevölkerung von knapp unter 690.000 BewohnerInnen.<sup>116</sup> Doch diese 20 Quadratkilometer sind begehrt und funktionieren gut genug, um

---

<sup>115</sup> Laura A. Freese und Gary Sands, „Is Detroit really making a Comeback?“, in: City Lab Blog, URL: <https://www.citylab.com/housing/2017/02/detroits-recovery-the-lass-is-half-full-at-most/517194/>, Zugriff am 21.4.2017

<sup>116</sup> Ebda.

neue Apartmentbauten zu rechtfertigen, während in weiten Teilen der restlichen 340 Quadratkilometer nach wie vor der Leerstand dominiert.

In Anbetracht dieser Fakten fällt es schwer, die Entwicklung in Detroit's Zentrum nicht als Fortsetzung des sich räumlich manifestierenden amerikanischen Rassismus zu sehen. Dieser findet nie in einem Vakuum statt, er braucht vielmehr konkrete Orte, um seine Wirkung zu entfalten. George Lipsitz fasst treffend zusammen: „*The lived experience of race has a spatial dimension, and the lived experience of space has a racial dimension.*“<sup>117</sup> Diese Verschränkung von *space* und *race* gehorcht ihrerseits einer übergeordneten Logik, wie Rebecca Kinney in ihrem Buch *Beautiful Wasteland*, darstellt:

*„Running through all these stories is the undercurrent of neoliberalism. (...) Yet while one of the most important tenets of this philosophy is the idea that access to property, markets, and trade will be attained by those individuals best adapted for the marketplace, it is clear here that the continual embrace of this rhetoric of individual determinism and success that neoliberalism enables is deeply dependent on privileged access to capital. (...) Neoliberalism, although seen as a universalizing project, is one that further obscures the ways in which race, gender, and citizenship are implicated in the process of capitalism. (...) The idea of Detroit as a postindustrial frontier is meant to be a racially neutral neoliberal project – a project that relies on a postracial outlook – yet it is steeped within the race-saturated rhetoric of the frontier. Ultimately, the racialization of place is not a symptom of capital but is produced by and in relationship to capital.“*<sup>118</sup>

Die derzeit stattfindende, selektive Umgestaltung des Detroit's Zentrums kann somit in den Kontext historischer urbaner Transformationsprozesse gestellt werden, die David Harvey in seinem Buch *Rebellische Städte*, mit den im Kapitalismus entstehenden Kapitalüberschüssen zusammendenkt:

*„Wie Marx uns erklärt hat, beruht der Kapitalismus auf dem ständigen Streben nach Mehrwert (Profit). Doch um Mehrwert zu erzeugen, müssen Kapitalisten ein Mehrprodukt erzeugen. Das bedeutet, dass der Kapitalismus fortwährend das Mehrprodukt erzeugt, das die Urbanisierung benötigt. Umgekehrt gilt dasselbe. Der Kapitalismus benötigt die Urbanisierung, um das Mehrprodukt zu absorbieren, das er fortwährend erzeugt. Auf diese Weise entsteht ein innerer Zusammenhang zwischen der Entwicklung des Kapitalismus und der Urbanisierung. (...) Die Politik des Kapitalismus wird beeinflusst von dem ständigen Bedürfnis, profitable Terrains für die Produktion und Absorption von Kapitalüberschüssen zu finden.“*<sup>119</sup>

---

<sup>117</sup> George Lipsitz, „The Racialization of Space and the Spatialization of Race. Theorizing the Hidden Architecture of Landscape“, in: *Landscape Journal* 26, No. 1, 1997, S.12

<sup>118</sup> Kinney 2016, S.X

<sup>119</sup> Harvey 2014, S.30

Der springenden Punkt hier ist die Rede vom *Terrain*. Das überschüssige Kapital braucht einen physischen Ort, an dem es profitabel geparkt werden kann. Die Verdrängung für den Souverän oder Kapitalisten unangenehmer Elemente ist ein positiver Nebeneffekt. Harvey führt als Beispiele die großmaßstäbliche Neuordnung von Paris durch Haussmann, die Anwendung derselben Methoden auf New York durch Robert Moses, aber auch die Suburbanisierung in den USA nach 1945 an.<sup>120</sup> Über die Entstehung der Suburbs schreibt Harvey:

*„Bei der Suburbanisierung in den USA ging es nicht nur um neue Infrastruktur. Wie der Umbau von Paris im Zweiten Kaiserreich hatte sie auch eine radikale Umgestaltung der Lebensstile zur Folge und brachte eine völlig neue Art zu leben hervor, in der neue Produkte – von vorstädtischen Reihenbausiedlungen über Kühlschränke und Klimaanlage bis hin zu zwei Autos in der Einfahrt sowie ein enormer Anstieg des Ölverbrauchs – ihren Teil zur Absorption des Überschusses beitrugen. (...) Der Preis dafür war jedoch die Aushöhlung der Stadtzentren, die einer nachhaltigen ökonomischen Grundlage beraubt wurden. Dadurch kam es zu der sogenannten ‚urbanen Krise‘ der sechziger Jahre, in deren Zuge von dieser Entwicklung betroffenen Minderheiten (hauptsächlich Afroamerikaner) in den Innenstädten revoltierten. Der Zugang zum neuen Wohlstand war ihnen verwehrt geblieben.“<sup>121</sup>*

Dieser Prozess droht sich in Detroit nun unter umgekehrten räumlichen Vorzeichen zu wiederholen – der privilegierte Zugang zu Kapital, von dem Kinney spricht, ist eine Formel, auf die sich der Konflikt zwischen *Old Detroit* und *New Detroit* herunterbrechen lässt. Auf der einen Seite die mehrheitlich afroamerikanischen VerliererInnen der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg, auf der anderen Seite Dan Gilbert und eine Reihe mehrheitlich weißer JungunternehmerInnen, deren Erfolg ganz maßgeblich von eben diesem privilegierten Zugang zu Kapital abhängig ist, welches wiederum in Detroit aufgrund seiner wirtschaftlichen Krise umso mehr Wucht entfaltet und die Diskrepanz zwischen den beiden Gruppen weiter vorantreibt und eben auch zu räumlicher Segregation führt. Die Tatsache, dass dies ein Prozess ist, der schon von Friedrich Engels im Jahr 1872 beschrieben wurde, ist, wie Harvey sagt, „deprimierend“ und lässt auch für die weitere Entwicklung Detroits nichts Gutes erahnen:

*„Die Ausdehnung der modernen großen Städte gibt in gewissen, besonders in den zentral gelegenen Strichen derselben dem Grund und Boden einen künstlichen, oft kolossal steigenden Wert; die darauf errichteten Gebäude, statt diesen Wert zu erhöhen, drücken ihn vielmehr herab, weil sie den veränderten Verhältnissen nicht mehr entsprechen; man reißt sie nieder und ersetzt sie durch andre. Dies geschieht vor allem mit zentral gelegenen Arbeiterwohnungen, deren*

---

<sup>120</sup> Vgl. ebda. S.35f

<sup>121</sup> Ebda. S.37

*Miete, selbst bei der größten Überfüllung, nie oder doch nur äußerst langsam über ein gewisses Maximum hinausgehen kann. Man reißt sie nieder und baut Läden, Warenlager, öffentliche Gebäude an ihrer Stelle.“<sup>122</sup>*

Wenn man in diesem Zitat die Begriffe *Warenlager* und *öffentliche Gebäude* durch *flagship stores* und *luxury apartments* ersetzt und ein wenig an die Detroit-Gegebenheiten anpasst, erhält man eine ziemlich gute Beschreibung der aktuellen Entwicklung in Downtown Detroit.

Dazu kommt, dass es in den USA keine Tradition der Wohnbaupolitik gibt. Wohnungsbau, Wohnungsverkauf, und -vermietung regelt in den meisten Fällen der Markt. Vom Staat finanzierte *Social Housing Projects* – umgangssprachlich nur *Projects* genannt – werden im Normalfall von den AnwohnernInnen bekämpft,<sup>123</sup> da sie zum Synonym von Armut, Gewalt und Drogenkriminalität geworden sind – in dieser Hinsicht nicht unähnlich den zahlreichen gescheiterten Wohnungsgrößenanlagen in Europa aus den Sechziger- und Siebzigerjahren. Doch während die Wohnungsfrage in Europa immer wieder diskutiert und politisch verhandelt wurde und wird, ist das in den USA bislang nicht der Fall, wie Peter Moskowitz, Autor des Buches *How to Kill a City*, erklärt:

*„The larger problem is, we don't think of housing politically in this country at all, ever. During the presidential debate, it was mentioned not once. Housing is usually our No. 1 expense. We have all these food justice movements, poverty, racism, and housing is part of all of that. And yet, we don't really talk about it. The first steps to a more equitable city is that grassroots refocusing and rethinking.“<sup>124</sup>*

Der unterschiedliche Zugang zu Kapital betrifft allerdings nicht nur den Wohnungsmarkt. Die wohl bizarrste Geschichte zu diesem Missverhältnis an Ressourcen handelt von der Ambassador Bridge, die Detroit über den Detroit River hinweg mit der kanadischen Nachbarstadt Windsor verbindet. Diese Brücke, die neben einem für LKW nur bedingt befahrbaren Tunnel die einzige Straßenverbindung auf der Haupttransitroute zwischen Kanada und den USA darstellt, ist im Privatbesitz der Moroun-Familie, die sich seit Jahren eine juristische Auseinandersetzung mit allen möglichen US-Gerichten leistet, um den Bau einer zweiten Brücke zu verhindern, die von der öffentlichen Hand gebaut und betrieben werden soll. Waren im Wert von 100 Milliarden Dollar wechseln jährlich über diese 86 Jahre alte Brücke die Seiten, was etwa 16,5 Prozent des gesamten

---

<sup>122</sup> Friedrich Engels, „Zur Wohnungsfrage“, CreateSpace Independent Publishing Platform, 2013, S.27

<sup>123</sup> Die vom Sender HBO produzierte TV-Serie *Show Me A Hero* handelt von einem dieser Konflikte, der sich Anfang der Neunzigerjahre in New York zugetragen hat und vermittelt ein differenziertes Bild der Thematik.

<sup>124</sup> Nancy Derringer, „Welcome to New Detroit, White People. So long Poor Folk“, in: Bridge Magazine, URL: <http://www.bridgemi.com/detroit-journalism-cooperative/welcome-new-detroit-white-people-so-long-poor-folks>, Zugriff am 28.4.2017

Handelsvolumens zwischen den USA und Kanada ausmacht und der Moroun Familie geschätzte 70 Millionen Dollar pro Jahr an Mautgebühren einbringt. Nachdem mehrere Klagen der Familie gegen das Projekt, das zur Gänze von kanadischer Seite finanziert würde, abgewiesen wurden, fing Moroun an, Grundstücke im Verlauf der geplanten Brücke zu kaufen, um den Baubeginn zu verzögern und schlug eine eigene Brücke als Alternative vor. Die Ambassador Bridge ist schwer baufällig und stellt ein Nadelöhr auf der Strecke zwischen Toronto und Detroit dar, was regelmäßig stundenlange Staus zur Folge hat. Abgesehen von den Ausfällen bei den Mauteinnahmen, ist die widerwillige Wartung und Verbesserung der Brücke ein Hauptargument der Befürworter, den Neubau ohne die Moroun Familie umzusetzen. Das 89-jährige Oberhaupt der Morouns verbrachte im Jahr 2012 eine Nacht im Gefängnis, weil er sich hartnäckig den richterlichen Anordnungen widersetze, die Zufahrten zur Brücke zu verbessern.<sup>125</sup>

Der Neoliberalismus ist also nicht nur ein „*undercurrent*“ der Erzählungen, wie Kinney sagt, er schreibt die Geschichten vielmehr zunehmend selbst. Im Fall der Detroitter Immobilienwirtschaft äußert sich das vor allem in der Umbenennung von ganzen Stadtvierteln, die einer gesteigerten monetären Verwertung zugeführt werden soll. Midtown hat in Detroit als Begriff keine Tradition, vielmehr soll hier eine Assoziation mit der Aufbruchsstimmung in Downtown hergestellt und der einstige Name Cass Corridor vergessen gemacht werden. Eine Teilnehmerin einer Gesprächsrunde im *Urban Consulate* erzählte von Annoncen, die ihr Viertel Core City kurzerhand in West Corktown umbenannten, um von der Gentrifizierung im angrenzenden Corktown zu profitieren.

Besonders die Transformation des Cass Corridor steht stellvertretend für die üblichen Phasen der Gentrifizierung: Ein Ort, der aufgrund seiner Geschichte gewisse narrative Qualitäten hat (in diesem Fall, wie so oft, ein Ort der Gegenkultur), der das ist, was man als „cool“ oder „hip“ bezeichnen würde, wird langsam für ein kaufkräftigeres Publikum vermarktet, wobei die Vermarktung sich zunächst stark auf diese „Coolness“ bezieht, bevor sie im Verlauf der Reprogrammierung verlorengeht und bestenfalls als geschichtliche Referenz in der Werbebroschüre Erwähnung findet. Das *New Detroit* evoziert die Qualitäten des *Old Detroit*, dessen kulturelle und wirtschaftliche Errungenschaften, sowie seine *street credibility*<sup>126</sup>, während es diese gleichzeitig umdeutet und in den Dienst einer kapitalistischen Verwertungslogik stellt.

---

<sup>125</sup> Vgl. Kevin Williams, „A Wealthy US Family Fights to Control a Key Route to Canada“, in: „The Washington Post“, URL: [https://www.washingtonpost.com/national/a-wealthy-us-family-fights-to-control-a-key-route-to-canada/2016/07/01/91e184ba-3c83-11e6-80bc-d06711fd2125\\_story.html?utm\\_term=.18b653ee69f6](https://www.washingtonpost.com/national/a-wealthy-us-family-fights-to-control-a-key-route-to-canada/2016/07/01/91e184ba-3c83-11e6-80bc-d06711fd2125_story.html?utm_term=.18b653ee69f6), Zugriff am 24.4.2017

<sup>126</sup> Bedeutet wörtlich übersetzt so viel wie „Straßenglaubwürdigkeit“. Hohe *street credibility* identifizierte ursprünglich Personen aus der Unterschicht, oft aus kleinkriminellem Milieu in Abgrenzung zur wohlhabenden *upper class*. Mittlerweile ist der Begriff zu Maß und Synonym für urbane Authentizität geworden, und somit zur begehrten Ware für Marketingagenturen, die mit Referenzen auf *street credibility* vom Sportschuh bis zum Auto so ziemlich

In dieser Hinsicht ist Detroit kein Sonderfall, sondern vielmehr ein Extrembeispiel. Die diesem Phänomen zugrundeliegenden Dynamiken und Probleme betreffen alle US-amerikanischen Großstädte und unter anderen Vorzeichen auch europäische Metropolen. In den USA ist es in Abwesenheit öffentlicher Akteure, die sich diesen Problemen auf einer nationalen Ebene annehmen, meist an der Popkultur, solche Themen auf die Agenda zu setzen. Die New Yorker Hip-Hop Gruppe *A Tribe Called Quest* rappt auf ihrem letzten Album:

*„Niggas in the hood living in a fishbowl  
Gentrify here, now it's not a shit hole  
Trendsetter, I know, my shit's cold  
Ain't settling because I ain't so bold but ay  
All you Black folks, you must go  
All you Mexicans, you must go  
And all you poor folks, you must go  
Muslims and gays, boy, we hate your ways  
So, all you bad folks, you must go.“<sup>127</sup>*

Der Schwenk in der medialen Berichterstattung von der Dämonisierung Detroit's hin zur selektiven Glorifizierung einzelner Elemente und die Bemühungen um eine gelenkte Neuausrichtung der Narration von Seiten der Immobilienwirtschaft sind zwei aktuelle Beispiele der Auseinandersetzung um die räumliche Deutungshoheit in Detroit. Sie fügen sich als Puzzleteile in eine lange Reihe von Vorfällen sogenannter *spatial injustice*, die, falls sie nicht benannt und debattiert werden, eine positive Entwicklung für alle Detroit'Innen unmöglich machen.

---

alles bewerben und verkaufen können. Ein gutes Beispiel mit Detroit-Bezug ist ein Werbespot der Autofirma Chrysler, der den Detroit' Rapper Eminem zeigt, wie er durch die Straßen seiner Heimatstadt fährt, während eine Stimme aus dem Off Detroit's industrielle Vergangenheit heraufbeschwört, bevor er sich an die Kamera wendet und sagt: *„This is the Motor City. And this is what we do.“* – Schnitt auf das neue Auto. Der Spot endet mit dem Slogan: *„Imported from Detroit.“* (YouTube, URL: [https://www.youtube.com/watch?v=SKL254Y\\_jtc](https://www.youtube.com/watch?v=SKL254Y_jtc), Zugriff am 24.4.2017)  
<sup>127</sup> A Tribe Called Quest, *„We The People“*, vom Album *„We Got It From Here...Thank You 4 Your Service“*, erschienen auf Epic Records, 2016

## 5.1 – Exkurs: Arena. Red Wings, Tigers, Lions, Pistons

Baulich auffällig und historisch komplex sind die Sportarenen im Detroiter Stadtzentrum, deren Geschichte eine Sonderform der im vorigen Kapitel behandelten Konfrontation zwischen *Old Detroit* und *New Detroit*, sowie der Veränderung von Stadtraum durch Privatpersonen darstellt.

In den USA gibt es vier große Sportligen: die Footballliga NFL, die Basketballliga NBA, die Baseballliga MLB und die Eishockeyliga NHL. Detroit ist eine der wenigen Städte der USA, die Teams in jeder dieser Ligen hat und, was noch erstaunlicher ist, deren Stadien allesamt in unmittelbarer Nähe zueinander in prominentester Lage zu finden sind.

Im Unterschied zum europäischen System, welches den Profisport in vereinsartigen Strukturen organisiert, funktionieren US-Sportmannschaften nach dem *Franchise-System*, und stehen bis auf wenige Ausnahmen im Besitz von Privatpersonen. Auch sind diese Teams nicht so stark räumlich gebunden, wie das in Europa der Fall ist: Wenn die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen stimmen, kann ein Besitzer sein Team von einer Stadt in eine andere verlegen, wobei der Name des *Franchise* bestehen bleibt, die geografische Bezeichnung jedoch kurzerhand ausgewechselt wird. Während beispielsweise der Fußballclub Bayern München, außerhalb der Stadt, die ihm seinen Namen gibt, keinen Sinn ergeben würde (man möge sich die Empörung über eine Verlegung inklusive Umbenennung in FC Bad Tölz vorstellen), sind derartige Umsiedlungen in den USA relativ häufig. Neben Gründen wie der Größe des mittels des jeweiligen *Franchise* erreichbaren Publikums, spielen nicht zuletzt die meist großzügig von der öffentlichen Hand subventionierten Stadionneubauten eine wesentliche Rolle für diese Teamtransfers. Umgekehrt sind die Besitzer der Mannschaften in einer starken Verhandlungsposition gegenüber den Städten ihres aktuellen Wirkens, kann doch bei Nichterfüllung der Neubauwünsche jederzeit mit Abwanderung gedroht werden, was in Anbetracht des Identifikationspotential für die BewohnerInnen und des Umsatzes, den diese Teams generieren, für die wenigsten Städte eine reizvolle Option ist.

Die älteste der noch bestehenden Sportstätten in Detroit ist die Joe Louis Arena, Heimat der Eishockeymannschaft Detroit Red Wings, gelegen am südwestlichen Ende von Downtown. George Galster beschreibt The Joe so:

*„Designed in the late 1970s when crime was at its most virulent and the memory of race riots was still fresh, the Joe is a veritable fortress. It is a giant cement pill box accessed only by steep stairs that could (if needed) be easily defended from a mob a street level below. Located on prime riverfront land where one might expect spectacular vies across to*

*Windsor, the Joe boasts not a single window. The vast, multi-level parking garage is connected to the Joe with hermetically sealed metal walkways – so white suburban hockey fans can make the fearsome transition from car to game securely. And it is a race thing. Former Detroit Pistons star Grant Hill was once interviewed after watching a Red Wings game at the Joe. He remarked that, while he enjoyed the game well enough, he couldn't help but notice that the only other black in attendance was the puck. The antiurban fortress design of the Joe suggests two things: suburbs and city interact based on fear, and hockey fans are not as tough as they think they are.*<sup>128</sup>

Grant Hill hätte vermutlich in anderen Hockeystadien des Landes ähnliche Erfahrungen gemacht – AfroamerikanerInnen spielen in der NHL weder als AthletInnen noch als ZuschauerInnen eine Rolle. Dennoch ist die Hermetik der Joe Louis Arena erwähnenswert, auch weil sich die Interaktion der suburbanen Sportfans mit der City nicht wirklich verbessert hat: Detroit dient als Transitzone, die durchfahren werden muss, um das Spiel zu sehen. Downtown verwandelt sich am *game day* zwar in ein dichtes Fahnenmeer, doch nach Schlusspfeiff sind die Fans wieder verschwunden und die DetroiterInnen ärgern sich über verstreute Bierflaschen und den Stau vom Vormittag.

Mittlerweile ist der Abriss von The Joe beschlossen, die Red Wings übersiedeln mit Beginn der Saison 2017 in die neu errichtete Little Cesars Arena an der Grenze von Downtown zu Midtown, etwa zwei Kilometer nördlich. Die Developer versprechen eine moderne Arena – transparent, inklusiv, offen – samt neuem Stadtteil. Obwohl sich Fans und Spieler einig sind, dass The Joe nicht mehr zeitgemäß ist, ist durchaus Nostalgie zu vernehmen, wenn an die dort gewonnenen Titel, die besondere Qualität des Eises und die anscheinend außergewöhnlich tückischen Banden erinnert wird. Qualitäten, die die nach allen Regeln der technischen Kunst ausgerüstete Little Cesars Arena nie wird reproduzieren können.<sup>129</sup>

Es gibt jenseits der Nostalgie allerdings auch sehr viele praktische Gründe, die einem die neue Arena verderben können. Wie auch im Falle der neuen Heimat des Baseballteams, der Detroit Tigers, beginnen die Probleme mit dem Namen: Joe Louis ist eine Detroiter Box-Legende, die Benennung der Arena nach ihm, ein seltenes Zeichen der Würdigung für einen Afroamerikaner. Little Cesars hingegen ist der Name einer Fast-Food-Kette, die sich auf Pizza spezialisiert hat. Die alte Spielstätte der Detroit Tigers hieß schlicht Tigers Stadium, während die neue Arena den Namen der Bank trägt, die die Namensrechte erworben hat: Comerica Park. Das Footballteam, die Detroit Lions hatten vergleichsweise Glück mit der Namensgebung ihres Stadions. Ford Field, so

---

<sup>128</sup> Galster 2012, S.19

<sup>129</sup> Vgl. Chris Kuc, Detroit Free Press Online, URL: <http://www.freep.com/story/sports/nhl/red-wings/2017/03/09/joe-louis-arena-chicago-blackhawks/98952296/>, Zugriff am 24.4.2017

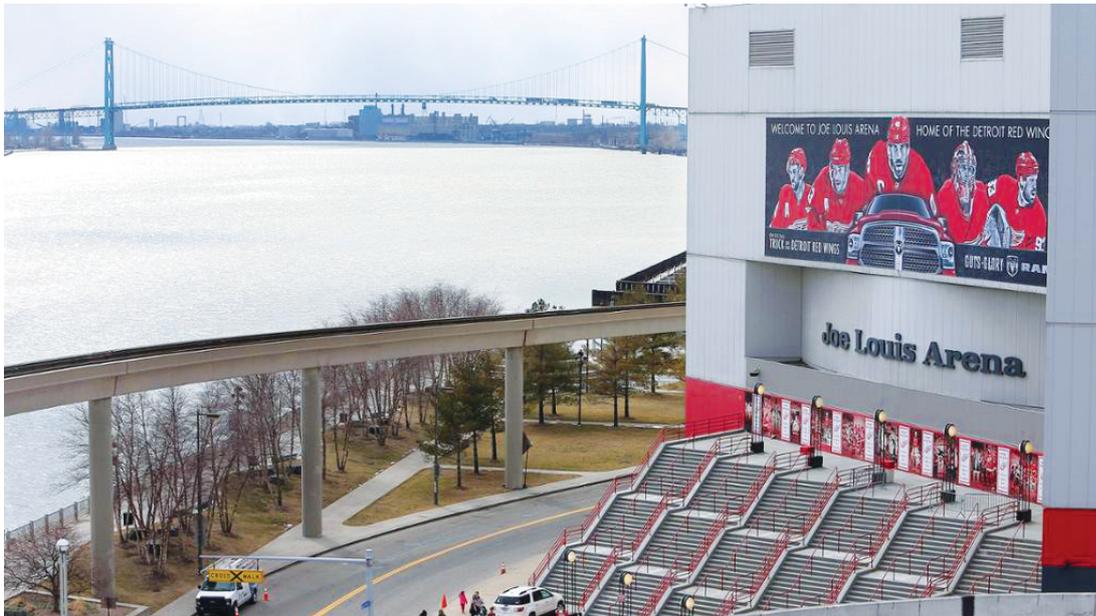


Abbildung 52: Joe Louis Arena mit Ambassador Bridge im Hintergrund.

der Name, erfüllt ein Mindestmaß an Lokalkolorit. Hier muss angemerkt werden, dass diese Praxis der Namensvergabe keine Detrouer Spezialität, sondern im hoch kommerzialisierten amerikanischen Spitzensport gängige Praxis ist. Mein persönlicher Favorit in dieser Kategorie ist das Smoothie King Center, Spielplatz des NBA Teams New Orleans Pelicans.

Die Entstehung und Vermarktung der Little Cesars Arena weist allerdings doch ein paar erstaunliche Details auf. Der Besitzer der namensgebenden Pizzakette, Christopher Illitch, ist nämlich auch Inhaber der Detroit Red Wings und hat mit der Stadt folgenden Deal ausgearbeitet: obwohl die Stadt mit 285 Millionen Dollar für die Arena und weiteren 62 Millionen Dollar für die Entwicklung des Viertels fast die Hälfte des Gesamtbudgets aufbringt, erhält Illitch volle betriebliche Kontrolle über die Arena, was auch bei The Joe der Fall war, für die die Stadt die Gesamtkosten getragen hat, um eine Abwanderung des Teams ins suburbane Pontiac zu verhindern. Im Fall der neuen Arena entgeht der Stadt allerdings auch die Beteiligung an den durch Ticketverkauf, Merchandise und Parkgebühren lukrierten Einnahmen, die sich bei The Joe auf etwa sieben Millionen Dollar pro Jahr betragen haben.<sup>130</sup>

---

<sup>130</sup> Joe Gullen und JC Reindl, „Former city arena negotiators working for Ilitches“, The Detroit Free Press Online, URL: <http://www.freep.com/story/money/business/michigan/2016/02/12/former-city-arena-negotiators-working-ilitches/79062186/>, Zugriff am 24.4.2017



Abbildungen 53 & 54: Das Areal um die Little Cesars Arena vor dem Umbau (links) und als Visualisierung (rechts).  
 Im Hintergrund links sind auf beiden Bildern Ford Field und Comerica Park zu erkennen.

Die Detroit Pistons schließlich, das Basketballteam, wird ab der Saison 2017/18 seine Heimspiele ebenfalls in der Little Cesars Arena bestreiten und spielt somit das erste Mal seit 1978 wieder innerhalb der Stadtgrenzen. Bisher waren die Pistons im etwa fünfzig Kilometer nördlich von Downtown gelegenen Auburn Hills beheimatet. In der Halbzeitpause während des letzten Heimspiels der Pistons, welches Anfang April 2017 stattfand, debattierten die Kommentatoren über The Palace, so der Name des Stadions und tauschten zum Abschied Anekdoten aus. Der ehemalige NBA-Superstar Charles Barkley bemerkte, dass er nie in seinem Leben in Detroit gewesen sei, obwohl er doch ganze sechzehn Saisons lang immer wieder bei den Pistons als Spieler zu Gast war – in den Suburbs, weit außerhalb des eigentlichen Stadtgebietes. Barkley, der bekannt für sein soziales Engagement ist, hat damit sehr prominent auf die Diskrepanz zwischen tatsächlichem Ort und dem Ort zum Zwecke seiner monetären Verwertung als Teil eines *Franchise* hingewiesen. Co-Kommentator Shaquille O'Neal, der meist für die komödiantische Erleichterung zuständig ist, warf ungläubig ein, dass es doch ein Casino in Detroit gebe, eine nicht sehr subtile Anspielung auf Barkleys Vorliebe fürs Glücksspiel.<sup>131</sup>

<sup>131</sup> Brian Manzullo, „Charles Barkley claims he's never been to Detroit“, The Detroit Free Press Online, URL: <http://www.freep.com/story/sports/nba/pistons/2017/04/11/charles-barkley-detroit/100319002/>, Zugriff am 24.4.2017

## Kapitel 6 – Landschaftsbegriff und Utopia

„Kulturlandschaften sind wie große Texte. Manche sind gut lesbar, manche erfordern Spezialisten. Sie haben viele Autoren. Sie sind in vielen Sprachen geschrieben. Von vielen sind die Autoren bekannt, noch mehr aber sind anonym. Texte brechen ab, und die Nachwelt ist damit beschäftigt, die damit verbundenen Rätsel zu lösen.“

– Karl Schlögel, *Im Raume lesen wir die Zeit*, 2009

Im akademischen Diskurs – und bis zu einem gewissen Grad auch in dieser Arbeit – ist viel von Landschaft die Rede, sobald Detroit diskutiert wird: Von postindustrieller und postamerikanischer Landschaft, von Ruinenlandschaft und Arkadien, von urbaner Prärie, Zwischenräumen, Schwellen, Grenzen und Übergängen. All diese Landschaftsbegriffe werden bemüht, um Detroits Schwebezustand zwischen Natur und Kultur, Land und Stadt zu beschreiben und sind meist begleitet von der Feststellung, dass sich hier die räumlichen Gegebenheiten für ein neues Utopia böten, ohne dieses jedoch zu konkretisieren. Das folgende Kapitel untersucht die Tendenz zur Verlandshaftlichung Detroits und versucht die Idee des Detroit Utopia näher zu betrachten.

\* \* \*

Detroit passt nicht in die traditionellen Klassifizierungssysteme des räumlichen Vokabulars. Detroit ist nicht mehr Stadt, aber auch noch nicht ganz zur Landschaft zurückgekehrt. Es geht nicht mehr um klassische Problemstellung wie Stadtwachstum und Urbanisierung – zumindest nicht in der *City of Detroit* – sondern um *down sizing*, oder, die Schande der Schrumpfung kaschierend, um *right sizing*.<sup>132</sup> Die Suche nach neuen Begrifflichkeiten ist also bis zu einem gewissen Grad verständlich, auch wenn sie oft überhastet Alternativen und Metaphern produziert und die zentrale Frage, die am Beginn einer solchen Suche stehen muss, konsequent ausblendet: Was ist Stadt?

Pier Vittorio Aureli bietet in seinem Buch *The Possibility of an Absolute Architecture* einige grundlegende Überlegungen zur Annäherung an diese Frage an. Auch ihm geht es um die Untersuchung eines antagonistischen Begriffspaares: *City* als politischen Raum der Koexistenz auf der einen Seite und *urbanization* als „*managerial paradigm*“ eines ökonomischen Raumes der Kohabitation.<sup>133</sup> Die Verknüpfung von Stadtform, Politik und Ökonomie ist im Kontext von Detroit besonders relevant, weshalb ich Aurelis Antwort auf diese sehr umfangreiche Fragestellung heranziehe.

---

<sup>132</sup> Unter anderem der ehemalige Bürgermeister David Bing verwendete diesen Begriff in seinem *Detroit Works* Programm, einem Vorläufer des *Detroit Future City* Konzepts.

<sup>133</sup> Aureli 2011, S.X

Aureli beginnt seine Ausführungen in der griechischen Antike mit Aristoteles' Definition von Politik (*technè politikè*) und Ökonomie (*technè oikonomikè*). Die Kunst der Politik, so Aureli, bedingt einen Ort, an dem verschiedene Interessen und Positionen verhandelt werden können.<sup>134</sup> Die *Polis* ist dieser Ort: „*The polis is the space of many, the space that exists in between individuals or groups of individuals when they coexist.*“<sup>135</sup> Die Fähigkeit des Menschen politisch zu handeln, ist nicht naturgegeben, wie Aristoteles meint, sondern entsteht laut Aureli erst durch die Existenz der *Polis* – nicht umgekehrt. In dieser Tradition des politischen Raumes versteht Aureli seine Definition von Stadt (*City*). Im Gegensatz dazu beschreibt *technè oikonomikè* den privaten Raum schlechthin. Die Kunst der Ökonomie manifestiert sich im *Oikos* – dem Einfamilienhaus der griechischen Antike. Im Unterschied zum politischen Raum der *Polis*, sind menschlichen Beziehungen im ökonomischen Raum des *Oikos* laut Aristoteles determiniert, unveränderbar und despotisch. Der Hausherr herrscht über seinen privaten Raum und handelt nach seinen eigenen Interessen. Die Addition von Einfamilienhäusern (*Oikoi*) kann demnach niemals zur Konstituierung eines politischen Raumes führen, wenn die räumlichen Elemente der *Polis* – in der griechischen Antike war dies die Agora – fehlen.<sup>136</sup> Die räumliche Verfasstheit von Detroit, wie sie in den Kapiteln 2 und 3 beschrieben wurde, ist in dieser Lesart eindeutig im Bereich der privat-ökonomischen Sphäre der *Oikoi* und nicht in der öffentlich-politischen Sphäre der *Polis* angesiedelt.

Aureli betrachtet in weiterer Folge die Dichotomie zwischen *Urbs* und *Civitas* in der römischen Stadt, die jener zwischen *Oikos* und *Polis* nicht unähnlich ist. Und auch hier finden sich Parallelen zu Detroit. Der Begriff *Urbs* beschreibt im antiken Rom lediglich den materiellen Raum der Stadt, einen Raum, der mittels Straßenverbindungen theoretisch unendlich weit ausgedehnt werden kann und somit die räumliche Grundlage für das römische Reich darstellt, während der politische Raum durch den rechtlichen Überbau (*Lex*) hergestellt wird, der ausgewählte Bevölkerungsschichten zur Teilnahme am öffentlichen Leben (*Civitas*) berechtigt. *Urbs* ist demnach das Pendant zum griechischen *Oikos*, wenngleich in einem anderen Maßstab:<sup>137</sup>

*„We can say that both the polis and the civitas are explicitly political forms of coexistence, unlike the sphere of the oikos or, at a different scale, the urbs, which indicates the material condition of cohabitation independent of any political sense. By designating the built structure of the city and its functioning without any initial political qualification, the urbs can be interpreted as simply the generic aggregation of people – families or clans – and their*

---

<sup>134</sup> Vgl. Aureli 2011, S.2

<sup>135</sup> Aureli 2011, S.3

<sup>136</sup> Vgl. ebda. S.4

<sup>137</sup> Vgl. ebda. S.4-6

*necessary circulation systems. The form of this aggregation is a ‚cobabitation‘, which means that what is shared is simply the material condition of inhabiting a place.“<sup>138</sup>*

Aureli zielt mit der Untersuchung der unterschiedlichen räumlich-politischen Qualitäten der Begriffspaare *Polis/Oikos* und *Civitas/Urbs* auf eine Kritik der Urbanisierung ab, die für ihn nicht die Ausbreitung städtischer Lebensformen (*coexistence*) bedeutet, sondern lediglich die zunehmende Ausdehnung stadähnlicher Räume beschreibt, die keinerlei politischen Funktionen mehr erfüllen sondern, materiell-ökonomischer definiert sind – generische Anhäufungen von Menschen und den hierfür nötigen Zirkulationssystemen, die der Logik von *Oikos* und *Urbs* entsprechen (*cobabitation*). Dieselbe Logik beschreibt aber auch den derzeitigen räumlich-politischen Zustand der Stadt Detroit.

Die Landschaftsbegriffe, die ich zu Beginn dieses Kapitels erwähnt habe, konzentrieren sich auf die räumlichen Defizite Detroits, bzw. schlagen Lösungen vor, wie diese Defizite in Hinblick auf eine Wiederherstellung des produktiven Zustandes in der Logik von *Oikos/Urbs* korrigiert werden könnten (zum Beispiel mittels *urban farming*). Wie Detroit hingegen seine politischen Räume reparieren könnte, die ein Funktionieren im Sinne von Aurelis Definition von Stadt – in der Tradition von *Polis/Civitas* – garantieren, ist bisher weitgehend unbeantwortet geblieben. Ich will daher im Folgenden nicht näher auf die eingangs erwähnten Landschaftsbegriffe eingehen, sondern betrachte allgemeinere Versuche, die Dichotomie zwischen Stadt und Land aufzulösen. Zum Abschluss dieses Kapitels soll noch eine Möglichkeit zur Repolitisierung der Detroit Utopie, jenseits von gemeinschaftlichem Rasenmähen und Gemüseanbau, untersucht werden.

\* \* \*

Gilles Clément postuliert in seinem *Manifest der Dritten Landschaft* zwei antagonistische Landschaftskonzepte, zwischen denen die von ihm definierte Dritte Landschaft vermittelnd auftreten soll. Auf der einen Seite beschreibt er sogenannten ökologische Primärsysteme, die so abgeschieden, unwirtlich oder gefährlich sind, dass sie sich nicht zur Besiedelung oder wirtschaftlichen Nutzbarmachung eignen. In diesem Primärsystem können sich Flora und Fauna – theoretisch – ungestört von menschlichem Einfluss entwickeln. Dem Gegenüber sieht Clément die Stadt als Ort der optimalen Bodenversiegelung und das Land als Ort optimaler landwirtschaftlicher Ausbeutung – zusammengefasst als Nutzräume und am anderen Ende des

---

<sup>138</sup> Ebd. S.6

Landschaftsspektrums in Bezug auf die Primärsysteme. Dieser Dialektik zwischen unberührter Natur und vom Menschen beeinflusster Landschaft, egal ob diese nun urbanen oder ruralen Charakter hat, entspricht die von Gilles Deleuze und Félix Guattari vorgeschlagenen Unterscheidung von *glatten* und *gekerbten* Räumen, auch wenn dieser Konzeption die gegenseitige Beeinflussung schon eingeschrieben ist und die Autoren auf die komplexen Wechselwirkungen zwischen den beiden Räumen hinweisen.<sup>139</sup> Clément hingegen bedient sich der von ihm postulierten *Dritten Landschaft*, um die Schwierigkeiten der Stadt–Land Dichotomie zu überwinden. Diese *Dritte Landschaft* betrifft nun die Randzonen der städtischen und ländlichen Nutzräume, die Straßen-, Acker- und Forstränder, die die Städte umgebenden Versorgungs- und Logistikinfrastrukturen und, nicht zuletzt: verlassene Gebäude und Landstriche. Clément betont hierbei das Dazwischen, die Verweigerung einer genauen Zuschreibung, es geht ihm um einen „Raum, der weder Macht noch Unterwerfung unter eine Macht ausdrückt.“<sup>140</sup>

Im Licht dieser Definition wird auch die Debatte um den Zustand der Detroiter Landschaft wieder interessant. Liegt hier der Grund für die medialen und akademischen Bemühungen, Detroit zu einem Ort zu stilisieren, an dem ein post-urbanes, post-kapitalistisches Utopia möglich erscheint? Diese Fragen mögen im Kontext dieser Arbeit paradox erscheinen, habe ich mich doch bemüht Detroit als einen Raum darzustellen, in dem alle möglichen Formen der Macht wirken und das meist zum Nachteil ausgewählter Bevölkerungsschichten. Doch lässt man sämtlichen gesellschaftlichen und ökonomischen Ballast zur Seite und konzentriert sich ausschließlich auf die räumliche Disposition Detroits, wie sie sich im Moment darstellt, so kommt man dem egalitären Zwischenraum, wie in Clément beschreibt, ziemlich nahe. Das zu tun ist zwar eigentlich nicht zulässig, wird aber, wie in Kapitel 5 gezeigt wurde, trotzdem immer wieder probiert, was auch zu Rebecca Kinneys Ausführungen über die *frontier* passt.

\* \* \*

Tom Trevor weist in seinem Essay *Secondary Nature* darauf hin, dass mit sozial auferlegten Konzepten von Ordnung immer auch Elemente definiert werden, die diese Ordnung potentiell stören könnten. Er bedient sich zur Veranschaulichung dieser These der Metapher des Gartens, der die Gesellschaft repräsentiert und in dessen Logik Unkraut etwas Negatives darstellt:

---

<sup>139</sup> Gilles Deleuze, Félix Guattari, „1140 – Das Glatte und das Gekerbte“, in: Hauser, Kamleithner, Meyer (Hg.), „Architekturwissen. Grundlagentexte aus den Kulturwissenschaften. Zur Logistik des sozialen Raumes“, transcript Verlag, 2013, S.257ff

<sup>140</sup> Gilles Clément, „Manifest der Dritten Landschaft“, Merve Verlag, 2010, S.12

*„According to cultural convention, weeds are ‚bad‘. They are the ‚underclass‘ of the garden. Their rootless-ness and their ability to thrive in the most inhospitable conditions on the fringes of urban space, against all our best efforts, mark them out as a threat to the very idea of order and stability. They are ‚foreign‘ to the values of sedentary, hierarchical society, with their anarchic patterns of growth, as opposed for example to the tree, which stands for rooted longevity and centralized power, with its system of trunk and branches.“<sup>141</sup>*

Detroit wird, dieser Metapher folgend, zum besten möglichen Unkraut: Hochgradig anpassungsfähig, resilient gegen alle Versuche es zu vernichten, auf lokaler Ebene gut vernetzt, ohne ein hierarchisches Machtgefüge und somit potentiell stärker als die Summe seiner Teile. Trevor führt diese Vorzüge weiter aus, wenn er sich auf Deleuze und Guattari bezieht:

*„Gilles Deleuze and Félix Guattari (...) chose to privilege the decentralized model of the ‚rhizome‘, or weed, in opposition to the regime of the tree. ‚In contrast to centered (even polyphonic) systems with hierarchical modes of communication and pre-established paths, the rhizome is an a-centered, non-hierarchical, non-signifying system without a general in command. (...) We’re tired of trees. We should stop believing in trees, roots and radicles. They’ve made us suffer too much. All of arborescent culture is founded on them, from biology to linguistics. Nothing is beautiful or loving or political aside from underground stems and aerial roots, wild growths and the rhizome.“<sup>142</sup>*

Man muss sich allerdings nicht mit floralen Metaphern begnügen, um Detroit's Potential, zu einem dezentralen, nichthierarchischen, egalitären Utopia zu werden, zu beschreiben. Trevor denkt die Metapher des Unkrauts vielmehr weiter und stellt eine Analogie zur Multitude her, ein Schlagwort, welches Michael Hardt und Antonio Negri in ihrem Buch *Multitude, War and Democracy in the Age of Empire* geprägt haben. Hardt und Negri gehen von einer sich zunehmend in einer Art globalen Krieg befindlichen Welt aus, in der die Demokratie durch die Aushöhlung ihrer Grundwerte zur Bekämpfung der weltumspannenden Konflikte massiv gefährdet ist: *„War takes on a generalized character, strangling all social life and posing its own political order. Democracy thus appears to be entirely irretrievable, buried deep beneath the weapons and security regimes of our constant state of conflict.“<sup>143</sup>*

Gleichzeitig aber stellt die Globalisierung auch Möglichkeiten bereit, dieser Gefahr, die sie als *Empire* bezeichnen, in Form der Multitude – des Unkrauts – eine Alternative entgegenzustellen:

---

<sup>141</sup> Tom Trevor, „Secondary Nature“, in: Claudia Zanfi (Hg.), „Green Island. On Cities, Hortus and Wild Gardens“, Damiani, 2008, S.54

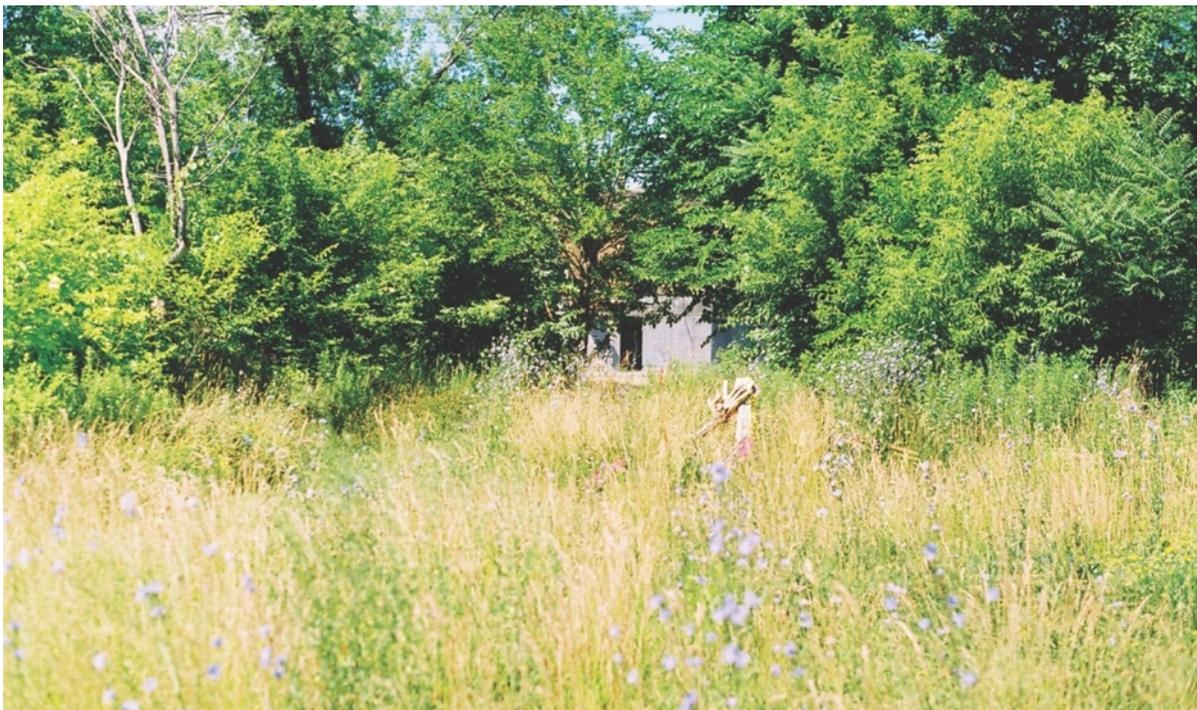
<sup>142</sup> Ebda. S.54-55

<sup>143</sup> Michael Hardt, Antonio Negri, „Multitude. War and Democracy in the Age of Empire“, Penguin, 2004, S. XII

*„On one face, Empire spreads globally its network of hierarchies and divisions that maintain order through new mechanisms of control and constant conflict. Globalization, however, is also the creation of new circuits of cooperation and collaboration that stretch across nations and continents and allow an unlimited number of encounters. This second face of globalization is not a matter of everyone in the world becoming the same; rather it provides the possibility that, while remaining different, we discover the commonality that enables us to communicate and act together. The multitude too might thus be conceived as a network: an open and expansive network in which all differences can be expressed freely and equally, a network that provides the means of encounter so that we can work and live in common.”<sup>144</sup>*

Auch wenn ich nicht vorschlagen möchte, dass die Multitude eine solch räumliche Konkretisierung tatsächlich braucht und Detroit in Anbetracht der auch hier ausgeblendeten sozialen und ökonomischen Faktoren seiner Krise tatsächlich der richtige Ort für ein solches Projekt wäre, erscheint es mir als Gedankenexperiment trotzdem interessant zu sein: Detroit als räumliche Manifestation der Multitude, die der Funktionalität ihrer Methodik einen räumlichen Ausdruck verleiht.

Utopien haben immer auch räumlichen Charakter: Sie brauchen konkrete Orte, um ihre Wirkung zu entfalten. Thomas Morus' namensgebender Roman ist der beste Beweis dafür. Und wenn man



*Abbildung 55: Detroiter Unkraut. Metapher für Anpassungs- und Widerstandsfähigkeit.*

---

<sup>144</sup> Ebd. S.XIII-XIV

Detroit schon als utopischen Stadtraum beschreibt, wie das medial in letzter Zeit so oft geschehen ist, kann man sich auch überlegen, wie dieser konkret aussehen könnte: Detroit als Stadt, die nicht nur als räumliche Analogie zur Multitude bestaunt wird, sondern deren Organisationsprinzipien übernimmt und daraus eine neue Form des gesellschaftlichen Zusammenlebens ableitet – eine neue Form von *Polis* und *Civitas* im 21. Jahrhundert. Dieses Detroit hätte wahrlich utopischen Charakter, der über gemeinschaftliches Gärtnern, Rasenmähen und Häuserbauen hinausweisen würde. Diese aktuelle Form der Utopie ist im Kern nämlich ganz und gar nicht utopisch, sondern ein unter prekären Bedingungen stattfindendes Aufbäumen zur Existenzsicherung in der Logik von *Urbs* und *Oikos*.

## 6.1 – Exkurs: Detroit das grüne Stadtarchipel

Das Modell einer *Stadt in der Stadt*, welches im Folgenden mit der aktuellen Situation in Detroit verglichen werden soll, wurde im Rahmen der Berliner Sommer Akademie im Jahr 1977 erarbeitet. Ausgehend von der prognostizierten Schrumpfung Berlins in den Achtzigerjahren, befassten sich Oswald Matthias Ungers, Rem Koolhaas, Hans Kollhoff, Peter Riemann und Arthur Ovasca mit der Frage, wie dieser Bevölkerungsrückgang und die damit einhergehenden räumlichen Veränderungen der Stadt Berlin proaktiv behandelt werden könnten. Die im Zuge dieser Überlegungen entstandene Publikation *Die Stadt in der Stadt. Berlin das grüne Stadtarchipel* legt in elf Thesen dar, wie ein solch proaktiver Zugang aussehen könnte, der nicht nur eine Stabilisierung der Bevölkerungszahl zum Ziel hat, sondern diese aufgrund der verbesserten Lebensbedingungen in der geschrumpften Stadt auf lange Sicht auch wieder steigern könnte.<sup>145</sup> In der ersten These heißt es:

*„Jede zukünftige Planung für Berlin wird sich mit dem Problem einer reduzierten Stadt befassen müssen. Da die Gesamtfläche begrenzt ist und aus Gründen der politischen Realität vorläufig weder verkleinert noch vergrößert werden kann, müssen Zukunftsstrategien entwickelt werden, die eine kontrollierte Reduzierung der städtischen Dichte berücksichtigen, ohne die allgemeine Qualität der urbanen Umwelt zu beeinträchtigen.“*<sup>146</sup>

Obwohl der gesellschaftliche und historische Kontext in Detroit und Berlin anders nicht sein könnte, ist diese einfache Analyse der Ausgangslage mehr oder weniger unverändert übertragbar.

---

<sup>145</sup> Vgl. Ungers 1977, Vorwort (in der Publikation sind keine Seitenangaben angeführt)

<sup>146</sup> Ebd., These 1

Auch Detroit steht, wie gezeigt wurde, vor dem Problem, dass seine politisch-geografischen Grenzen nicht mehr mit der Größe der Bevölkerung korrespondieren, was zu einer massiven Reduzierung städtischer Dichte und einem Überschuss an ungenutztem Land geführt hat. Diese Schrumpfung potenziert sich stetig, wenn nicht korrigierend eingegriffen wird, um die „*allgemeine Qualität der urbanen Umwelt*“ auch auf einem entdichteten Stadtgebiet sicherzustellen. In der dritten These, in der New York als Problemstadt beispielhaft Erwähnung findet, wird aus heutiger Sicht deutlich, dass die Prozesse der Schrumpfung keineswegs unumkehrbar und nicht alle Ideen der Gegenwart mit ihnen umzugehen neu sind, wenn es heißt:

*„Seit 1970 beträgt der Bevölkerungsverlust von New-York-City 650.000 Einwohner und der Verlusttrend nimmt noch ständig zu. In einzelnen Stadtgebieten sind es mehr als 70 Prozent, sodass ganze Wohngebiete praktisch vom Erdboden verschwunden sind. An ihrer Stelle plant die Stadtverwaltung jetzt landwirtschaftliche Betriebe, sog. ‚urban farms‘. Etwa 1000 solcher Farmen sind zur Zeit auf einem ehemals dicht besiedelten Wohngebiet in Brooklyn vorgesehen.“*<sup>147</sup>

Ungers und Co. schlagen vor, die prognostizierte neue räumliche Realität Berlins nicht als Krise, sondern als Chance zu begreifen, die die Gelegenheit zu einem grundlegenden Stadtumbau bietet und in dessen Verlauf urbane Altlasten beseitigt werden könnten. Sowohl die Betonung des Potentials, die der Landüberschuss bietet, als auch die paternalistische Entscheidung, welche Teile der Stadt als Altlasten deklariert und geopfert werden sollen, finden sich in aktuellen Konzepten für Detroit wieder, die, wissentlich oder nicht, analog zu den Ideen von *Die Stadt in der Stadt* argumentieren.<sup>148</sup>

In den Thesen fünf und sieben wird nun die Strategie, die Ungers und seine Koautoren zur Bewältigung der zu erwartenden räumlichen Veränderungen Berlins vorschlagen, dargelegt:

*„Die Idee der Stadt in der Stadt ist die Grundlage für ein zukünftiges stadträumliches Modell in Berlin. Sie drückt sich im Bild von Berlin als einem grünen Städtearchipel aus. Die urbanen Inseln erhalten eine ihr gemässe, durch Geschichte, soziale Struktur und räumliche Qualität geprägte Identität. Die Gesamtheit der Stadt bildet eine Föderation solcher unterschiedlich strukturierter, bewusst antithetisch gestalteter Stadteinheiten. (...) Jeder Stadtteil für sich genommen erhält seine nur ihm gemässe Identität, die sich wesentlich von der eines anderen unterscheidet. (...) Das Konzept der Stadt in der Stadt bestehend aus einer Kollage verschiedenartiger Stadteinheiten, wird antithetisch ergänzt durch das Areal zwischen den Stadtinseln. Hier sollte zugelassen werden, dass zum Teil wertlose*

---

<sup>147</sup> Ungers 1977, These 3

<sup>148</sup> Vgl. ebda., These 4

*Strukturen sich allmählich in Natur- und Grünland zurückverwandeln, bzw. auf einen Wiederaufbau verzichtet wird. (...) Die Stadtinseln würden also durch Natur- und Grünstreifen voneinander getrennt, wodurch die Struktur der Stadt in der Stadt definiert und die Metapher der Stadt als ein grünes Archipel erklärt wird.“<sup>149</sup>*

Detroit ist, wie in Kapitel 3 angesprochen, mit der chaotischen Variante dieser Idee konfrontiert. Die Metapher des grünen Archipels funktioniert zwar als Beschreibung des aktuellen räumlichen Zustands Detroits gut, doch fehlt die Konsolidierung der Inseln und deren identitätsstiftender Überbau, bzw. konnte man sich nicht darauf einigen, welche Gebiete zu einer neuen Identitätsbildung beitragen könnten und welche als „wertlos“ tituiert und sich selbst überlassen werden sollten – eine Tatsache, die im Verlauf dieser Arbeit hoffentlich verständlich wurde.

Detroit ist kein Archipel von Stadtgebieten, sondern – von den beschriebenen Ausnahmen der Gentrifizierung in Downtown und Midtown abgesehen – ein Archipel der Einfamilienhäuser. Der Vergleich hinkt also, sobald es ins Detail geht. Trotzdem sind die Parallelen an anderer Stelle durchaus beachtlich. So war Berlin nicht nur der Schauplatz für Ungers' metaphorisches Inselexperiment innerhalb seiner Stadtgrenzen; im Jahr 1977 konnte ganz Westberlin tatsächlich als territoriale Insel der Bundesrepublik innerhalb des DDR-Ozeans bezeichnet werden. Analog dazu ist Detroit eine finanziell benachteiligte afroamerikanische Insel im wohlhabenden weißen Suburb-Meer, was besonders in Abbildung 3 gut erkennbar ist.

„Das Land belagert die Stadt“,<sup>150</sup> beginnt Anh-Linh Ngo die 228. Ausgabe der Architekturzeitschrift Arch+ mit einem Mao-Zitat. Sowohl Ngo als auch Mao verwenden es in einem anderen Kontext, doch das Zitat passt sowohl zur geopolitischen Insellage Berlins vor dem Mauerfall als auch zur sozioökonomischen Insellage Detroits der Gegenwart.

\* \* \*

Der ebenfalls in Kapitel 3 erwähnte *Detroit Future City Strategic Framework Plan* war der erste Versuch, eine Reorganisierung der Stadt im ursprünglichen Sinne der Archipelidee durchzuführen, auch wenn das Wort „Archipel“ darin nicht vorkommt. Auf einer der zahlreichen Grafiken skizziert der Plan ein Szenario für die Landnutzung der nächsten fünfzig Jahre, nach dessen Abschluss Detroit

---

<sup>149</sup> Ebda., Thesen 5 & 7

<sup>150</sup> Anh-Linh Ngo, Arch+ Nr. 228, „Stadtland. Der neue Rurbanismus“, Frühjahr 2017, S.1

in fünf grundlegende Kategorien einzuteilen sein wird: 4 Prozent Mischnutzung, 22 traditionelle Wohngebiete, 22 Prozent grüne Wohngebiete, 29 Prozent Landschaft und 15 Prozent Industrie.<sup>151</sup> Das ist gleichzeitig extrem vage in seiner inhaltlichen Beschreibung und verwunderlich präzise in der prozentuellen Aufteilung. Die einzelnen Nutzungen werden zwar weiter aufgeschlüsselt, aber es sind nicht zuletzt Grafiken dieser Art, die, in Kombination mit dem eindeutig auf Investoreninteressen getrimmten Jargon des Planes, zur Skepsis in der Bevölkerung geführt haben, was den *Detroit Future City Strategic Framework Plan* betrifft.

Trotz dieser Skepsis, ist es nicht der einzige Plan seiner Art geblieben. Lars Gräbner stellt in seinem Text *Mapping the Urban Landscape. Revealing the Archipelago* eine im Vergleich zum *Strategic Framework Plan* noch stärker auf Renaturierung und Ökologisierung des Stadtraums ausgelegte Variante von Ungers' Konzept vor, die nun auch tatsächlich das Archipel im Namen trägt. Gräbner beruft sich auch direkt auf Ungers, wenn er von den sich entwickelnden Identitäten der neuen Stadtinseln spricht, die den BewohnerInnen der „wertlosen“ Viertel die Übersiedlung erleichtern sollen:

*„We now focus on a possible strategy for creating the archipelago, with the landscape and the islands forming a sustainable relationship in mutual support. This strategy is in keeping with the tendency to close ranks, in order to create neighborhoods and districts that are vital and socially and economically sustainable. Each of those districts would, over time, develop a specific identity (if this does not already exist), better allowing inhabitants to relate to and care for their nearby urban context.“<sup>152</sup>*

Gräbner übersieht hier zwei Dinge: erstens deutet er an, dass der aktuelle Zustand Detroit's auf ein Defizit von Seiten der BewohnerInnen zurückzuführen wäre, die nicht in der Lage seien, sich um ihre Viertel zu kümmern, oder sich nicht mit diesen identifizieren könnten. Er unterstützt damit die Argumentation des Staates Michigan, der während der Abwicklung des Detroit'er Konkurses die Kontrolle über die Stadt übernommen hat.

Doch ist, zweitens, das genaue Gegenteil der Fall. Und exakt daher wehren sich nach wie vor große Teile der Bevölkerung dagegen, ihre Viertel zu verlassen. Diese bestehenden Identitäten lassen sich nicht ohne weiteres gegen eine beliebige Ersatzidentität eintauschen, was auch Ungers ignoriert. Sie sind den BewohnerInnen und vor allem ihren Vierteln eingeschrieben. Der südkoreanische Architekt Seung H. Sang hat bei einem Vortrag an der TU Wien sein Konzept des *landscript*

---

<sup>151</sup> Detroit Future City Steering Committee, „Strategic Framework Plan“, Detroit, 2012, S.26

<sup>152</sup> Lars Gräbner, „Mapping the Urban Landscape. Revealing the Archipelago“, in: J.M. Thomas und H.Bekkering, „Mapping Detroit. Land, Community and Shaping a City“, Wayne State University Press, 2015, S.180

erläutert, welches diese Tatsache elegant beschreibt und einen passenden Abschluss zu diesem Kapitel bildet:

*„Indeed, like our fingerprints and the lines in our palms, the memory of the past remains imprinted on all land. As every fingerprint is unique, so is every piece of land. Sometimes its pattern is created from natural history, sometimes it is a pattern imprinted through the continuity of human life. The record and story of our lives are written on the land. The land is thus a grand and noble book of history, and thus is precious. This is the landscript.“<sup>153</sup>*

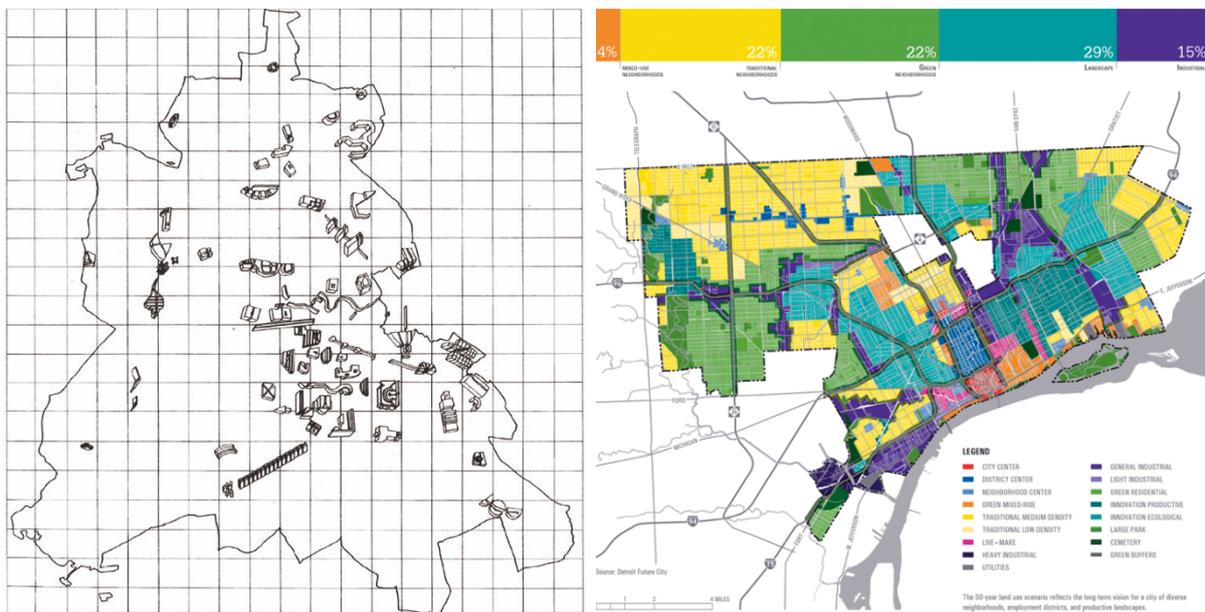


Abbildung 56: Städte in der Stadt. Inseln mit unterschiedlichen Identitäten, umgeben von grünem Landschaftsmeer.

Abbildung 57: 50-Jahre Szenario für die Landnutzung Detroits laut Strategic Framework Plan.

<sup>153</sup> Seung H. Sang, „Landscritps of Vienna and Soul“, Vortrag an der TU Wien am 26.4.2017

## Kapitel 7 – Detroits dialektische Musikgeschichte: Motown vs. Techno

*„Callin’ out around the world*

*Are you ready for a brand new beat?*

*Summer’s here and the time is right*

*For dancin’ in the streets*

*They’re dancin’ in Chicago, down in New Orleans*

*Up in New York City“*

– Martha and the Vandellas, *Dancing in the Street*, Detroit, 1964

Detroit hat nicht nur eine industrielle Vergangenheit, die das 20. Jahrhundert entscheidend geprägt hat, sondern auch eine mit dieser Vergangenheit verknüpfte musikalische Tradition, die zwei weltweit erfolgreiche Genres hervorgebracht hat: Motown und Techno. „Genres“ trifft es allerdings nicht ganz, es waren vielmehr Bewegungen, Ausdrücke eines bestimmten Lifestyles und Zeitgeistes, an unterschiedlichen Enden des musikalischen und politischen Spektrums angesiedelt aber beide auf ihre Weise mit dem Fordismus und der Autoindustrie verschränkt.<sup>154</sup>

Von Barry Gordy im Jahr 1959 gegründet war Motown eines der erfolgreichsten Labels der Musikgeschichte, machte afroamerikanische KünstlerInnen international bekannt, wurde zu einem der vielen Synonyme der Stadt Detroit und zum größten afroamerikanischen Unternehmen der USA. Gordy lieferte den Sound zum amerikanischen Freiheitsgefühl, das zu dieser Zeit untrennbar mit dem Automobil verbunden war. Motown war der affirmative Sound der Boomjahre. Die Musik, die auf Motown veröffentlicht wurde, war fürs Autofahren gemacht. Es war *driving music*.<sup>155</sup> Gordy verstand, dass das Image, die mit Motown verknüpften Emotionen, ebenso wichtig waren, wie die Qualität der Musik. George Galster schreibt hierzu:

*„Detroit’s marketing juggernaut used its cars and its music as the flux to weld youth culture to the myth of American freedom and rugged individualism. The result: the still powerful visage of a muscular motor vehicle rolling along an endless, empty road, its retracted convertible top exposing flowing golden tresses, the wrinkle-free faces in the front*

---

<sup>154</sup> Motown und Techno stellen mit ihrem inhaltlich-technischen Nahverhältnis zur Automobilindustrie keine Premiere dar. Gerhard Scheit zeichnet in seinem Essay *Roll Over Adorno? Kleine Musikgeschichte des Fordismus*, den Aufstieg des Jazz zur ersten globalen Unterhaltungsmusik nach. Dieser Aufstieg ist zum einen stark auf die erstmals mögliche massenhafte Reproduzierbarkeit von Tonaufnahmen mittels Schallplatten zurückzuführen, doch schaffte es der Jazz vor allem auch, einen musikalischen Ausdruck für das Rattern und den Takt der Fließbänder zu generieren, argumentiert Scheit. Vgl. Gerhard Scheit, „Roll Over Adorno? Kleine Musikgeschichte des Fordismus“, in: Extrablatt Nr. 3, 2008, S.26ff

<sup>155</sup> Vgl. Galster 2012, S.3

*seats breaking into satisfied smiles as their favorite Top-40s hit comes on the radio. One cannot imagine an America without the car-music culture Detroit created and so effectively embedded in the nation's psyche.*“<sup>156</sup>

Gordy war ein Marketinggenie, das die Effizienz und Massenfertigung der Autoindustrie auf die Musikproduktion übertrug. Er legte Wert darauf, dass Motownaufnahmen auch auf den technisch stark limitierten Autoradios seiner Zeit gut zur Geltung kamen und erkannte früh die Kraft des Musikvideos.<sup>157</sup> Dieser methodische Zugang hatte ein sehr klar definiertes Ziel, das er sich ebenfalls mit den Autoherstellern teilte: Mit möglichst wenig Aufwand möglichst viel Geld zu verdienen. Der erste Motown-Hit, von Gordy selbst geschrieben, trug den programmatischen Titel *Money (That's What I Want)*. Das erklärt auch, warum Gordy das gesamte Unternehmen nach Los Angeles übersiedelte, als sich Anfang der Siebzigerjahre die Detroit-Krise intensivierte.<sup>158</sup>

Heute erinnert neben den zahlreichen Anekdoten und der musikalischen Verlässlichkeit des Labels auch ein gebautes Denkmal an die intensive Beziehung zwischen Motor City und Motown Records: Der zum Motown Museum umgestaltete ehemalige Hauptsitz des Unternehmens ist neben Guytons *Heidelberg Project* das wahrscheinlich beliebteste Ziel von Detroit-TouristInnen. Je nachdem, wen man fragt, erhält man aber auch zu diesem Museum unterschiedliche Einschätzungen. Für die einen ist es ein wichtiges Element der musikalischen Traditionspflege Detroits, für die anderen ein verkitschtes Sammelsurium von Memorabilia, das Gordys ursprüngliche Verwertungslogik fortführt.

Unbestritten ist hingegen, dass Barry Gordy die musikalische Landschaft der USA nachhaltig verändert hat. KünstlerInnen wie Marvin Gaye, Diana Ross, Martha Reeves, Stevie Wonder und Michael Jackson haben im Laufe ihrer Karrieren auf Motown veröffentlicht oder sind erst durch das Label international bekannt geworden. Und auch die weitere musikalische Entwicklung im 20. Jahrhundert wäre ohne Motown Records anders verlaufen – in den USA, vor allem aber in Detroit.

\* \* \*

Irgendwann in den Achzigerjahren, so will es die Legende, hatten die drei Jugendfreunde Derrick May, Juan Atkins und Kevin Saunderson, die im Kanon der Technogeschichte als legitime

---

<sup>156</sup> Ebda. S.4

<sup>157</sup> Vgl. ebda. S.4

<sup>158</sup> Binelli 2013, S.264, 271

Genregründer gelten, ihr musikalisches Erweckungserlebnis, als sie im Radio das 1981 veröffentlichte Album *Computervelt* der deutschen Band *Kraftwerk* hörten. Die Detroitser DJ-Größe *The Electrifying Mojo* spielte dieses Album angeblich jeden Abend während seiner Sendung und das fast in voller Länge, kombinierte diesen neuen elektronischen Sound allerdings immer mit dem klassischen Katalog der afroamerikanischen Musikgeschichte – darunter auch Platten von Motown.<sup>159</sup>

Vielleicht war es diese Gegenüberstellung, die den Zugang zu den damals sicher ungewohnten Rhythmen und Klängen von Kraftwerk erleichterte, oder, was ich wahrscheinlicher finde, sie war der letzte Beleg dafür, dass der Motown Sound keine Relevanz mehr für die Lebensrealität der Detroitser Jugend in den Achtzigerjahren hatte und *Kraftwerk* mit ihrer Maschinenästhetik den Weg Richtung Zukunft wiesen.

Wie auch immer. Die Genese von Techno als Genre ist gut dokumentiert und soll hier nicht wiederholt werden. Mir geht es vielmehr um die veränderten räumlichen und gesellschaftlichen Voraussetzungen, die zur Bedingung seiner Entstehung wurden. War Motown der Soundtrack zum guten amerikanischen Leben, zur Erfüllung des *American Dream*, so ist Techno seine stilistische und inhaltliche Antithese. Die Zukunft erscheint trist, die Stadt ist kaputt, die alten Versprechen haben sich nicht erfüllt. Techno ist dystopisch, kalt und hart. Und eskapistisch: Techno ist, wie auch die Musik von Motown, Tanzmusik, aber radikal reduziert auf Beat und Rhythmus, wie Mark Binelli ausführt:

*„Techno was dance music in the most avant-garde sense of the term, the imaginary soundtrack to a science fiction movie: Alphaville, maybe, or one of those Last Man on Earth pictures, only set in present-day Detroit, its creators understanding that the city of the future required appropriately forward-looking music. Juan Atkins (...) once said: Today, the automobile plants use robots and computers to make their cars. I'm more interested in Ford's robots than Gordy's music.“*<sup>160</sup>

Auch wenn die Gründer des Genres Fords Maschinen der Musik Gordys vorziehen, so bleibt eine entscheidende inhaltliche Übereinstimmung mit Motown bestehen. Auch Techno ist *driving music*, nur die Stadt, durch die man sich bewegt, hat sich verändert und das Auto, in dem man dies tut, kommt nicht mehr frisch vom Fließband gerollt, sondern ist eine kaputte Schrottkarre, die mindestens zwei VorbesitzerInnen hatte. Der größte Hit von Kraftwerk in den USA war nicht

---

<sup>159</sup> Vgl. ebda. S.265

<sup>160</sup> Binelli 2013, S.266

umsonst *Autobahn* und auch die ersten Veröffentlichungen, die dem neuen Genre Techno zugeordnet werden, passen perfekt zur motorisierten Bewegung durch die langsam vor sich hin verfallende Stadt. Noch einmal Mark Binelli:

*„Detroit Techno was driving music, created in the Motor City and tailored perfectly to the city’s endless highways and boulevards. Wildly cinematic, the songs unspooled perfectly alongside the scenes flashing across one’s windshield – all of that empty space, punctuated by the dark shapes of unlit buildings, shadowy figures, strobed bursts of color from the occasional working streetlamp.“*<sup>161</sup>

Die frühen Stücke des Genres tragen diese veränderte Realität zum Teil sogar in ihren Titeln, die eher nüchtern sind als euphorisch. Sie lauten etwa *Clear, It Is What It Is* oder einfach *Techno Music*. Die Korrelation zwischen Detroits veränderter urbaner Landschaft und der Entstehung von Techno sollte vielleicht auch nicht überstrapaziert werden. Den Protagonisten der Frühzeit ging es sicher auch einfach um den Reiz an der Neuartigkeit von Klang und Produktionsweise von Techno. Elektronische Musik braucht keinen apokalyptischen Stadtraum, um ihre Wirkung zu entfalten. Aber trotzdem fügt die post-industrielle Kulisse Detroits der Technogeschichte eine Facette hinzu, die zum integralen Bestandteil des Gründungsmythos des Genres wurde. Gleichzeitig boten die alten Fabriken ideale räumliche Bedingungen für die Konsumation der neuen Musik. Eine räumliche Präferenz des Genres, die sich bis heute gehalten hat. Techno war *underground* und wenn man auch nicht im Wortsinn unter der Erde gefeiert hat, dann doch zumindest in den Ruinen der Autoindustrie.

Heute ist Techno ein globales Phänomen, Städte wie Berlin haben daraus ein gut funktionierendes Geschäft gemacht. Anders als bei den Parallelen des Stadtarchipels war hier Detroit der Impulsgeber, doch erst in Berlin kam das junge Genre zur vollen Entfaltung. Und auch hier spielte die räumliche Verfasstheit der Stadt eine wichtige Rolle: Es war Platz vorhanden für Experimente und niemand in der Nähe, der sich über die Lautstärke der Musik aufgeregt hätte. Die Protagonisten der Berliner Szene wissen, dass sie Detroit viel zu verdanken haben. Es gibt Austausch und Ideentransfers, die auf die Reproduktion der Berliner Technoerfolgsgeschichte in Detroit abzielen. Alte Fabriken sollen in Kulturzentren mit Clubs, Galerien und Restaurants umgebaut werden. Denn während Techno seinen Siegeszug um die Welt angetreten hat, ist das Genre in Detroit fast in Vergessenheit geraten. Die Produzenten der Frühzeit sind durchaus erfolgreich, sie touren durch Europa und Asien, doch in Detroit spielen sie selten.

---

<sup>161</sup> Binelli 2013, S.266

Es gibt eine kleine Szene junger MusikerInnen, eine Handvoll Plattenläden und Clubs und jedes Jahr im Sommer ein gigantisches Festival in Downtown, das sich zwar die Detroit-er Technotradition auf die Marketingfahnen schreibt, lokalen KünstlerInnen in den letzten Jahren aber nur bedingt eine Plattform geboten hat und mit der Musik von damals wenig zu tun hat. Das trifft auch auf die meisten Clubs der Stadt zu, die auf das zahlungskräftige Publikum der Suburbs angewiesen sind. Im Kontext der Detroit-er Clubkultur hat man es schnell mit schwammigen Begriffen wie „Authentizität“ und „*realness*“ zu tun. Die wenigen Orte, die sich diesen Begriffen und der Tradition des Genres verpflichtet fühlen, sind nach wie vor *underground*, liegen daher aber per definitionem auch unter der allgemeinen Wahrnehmungsschwelle. Der Grenadier Club ist ein solcher Ort. Riesig, dunkel, laut, heiß und meist spärlich besucht. Dafür sind die Getränke billig und rauchen darf man auch, in den USA eine absolute Seltenheit.

Die Überschaubarkeit der Szene führt allerdings auch dazu, dass man leicht ins Gespräch kommt mit den MusikerInnen der aktuellen Generation. Man plaudert mit Kyle Hall beim Mittagessen im Restaurant oder hat das Glück, dass die Mitbewohnerin mit Jay Daniel befreundet ist, der ab und zu auf ein Bier vorbeikommt und von der Lage der Dinge berichtet. Der Rapper Obie Trice war begeistert von meiner Wiener Herkunft und hat standhaft behauptet, in Österreich über eine Million Alben verkauft zu haben.



Abbildung 58: Prince Memorial und Wohnhaus von Moodyman.

Von solchen Zahlen können die meisten Detroitter MusikerInnen nur träumen.<sup>162</sup> Und auch das Detroit Techno Museum ist ein Geheimtipp, das von dem BesucherInnenandrang des Motown Pendants weit entfernt ist, obwohl es an derselben Straße liegt. Interessierten Gästen wird hier eine liebevoll kuratierte Ausstellung der Technogeschichte präsentiert. Nach Anmeldung erhält man eine ausführliche Führung durch die mit Stolz zur Schau gestellte Sammlung. Der Chef, John Collins, nimmt sich Zeit für Fragen und besteht darauf, dass es sich hier um das einzige Techno Museum der Welt handelt. Auch das Label *Submerge* hat hier seinen Sitz, welches wiederum zur *Underground-Resistance*-Familie gehört, die zahlreiche prominente Techno-Produzenten der zweiten Generation hervorgebracht hat. Und vis-à-vis wohnt die lebende Legende Kenny Dixon Jr. aka Moodyman, der sein Haus in ein lila beflaggtes Mahnmal zu Ehren des Musikers Prince umgestaltet hat. Die Spuren, die Techno im Detroitter Stadtbild hinterlassen hat, sind besser versteckt als jene von Motown, aber es gibt sie.

---

<sup>162</sup> Eine der wenigen Ausnahmen ist Sixto Rodriguez, der nach der Veröffentlichung des Dokumentarfilms *Searching for Sugar Man* zu später Berühmtheit gelangt ist. Sein Haus in der Avery Street ist mittlerweile durch hohe Zäune von der Straße abgeschirmt, um allzu aufdringliche Fans abzuhalten, was in der Nachbarschaft aufgrund der sonst einheitlichen Gestaltung der *front lawns* gar nicht gut angekommen ist.

## Kapitel 8 – Bewegung

*„Drive your Chevrolet in the USA,  
America's the Greatest Land of All.“*

– Werbungjingle von General Motors aus den Fünfzigerjahren

Am ersten Tag meines Aufenthalts in Detroit ging ich zu Fuß, ganz so, wie ich das in einer mir unbekanntem Stadt immer mache. Vom T-Mobile-Shop östlich von Downtown, in dem ich mir eine amerikanische SIM-Karte kaufte, bis zu meinem Haus in der Atkinson Street 2461, am südwestlichen Ende von Boston-Edison, sind es etwa zehn Kilometer: Eine Strecke, die in etwas über zwei Stunden zu bewältigen ist und die einen vom südlichsten Punkt der Stadt, Downtown, entlang einer der gerade nach Norden verlaufenden Straßen durch die belebteren Detroit Stadtviertel führt. Folgt man der Woodward Avenue passiert man den Kulturbezirk, in dem das Detroit Institute of Arts, die Detroit Public Library und das Museum of Contemporary Art zu finden sind. Wählt man die Second Avenue, durchquert man den Campus der Wayne State University, und im Verlauf der Cass Avenue finden sich einige der beliebtesten Restaurants und Bars, sowie zwei gut frequentierte Fahrradgeschäfte.

Trotzdem war ich oft der einzige Mensch auf der Straße. Vor allem in den Abschnitten, die außerhalb dieses Downtown-Midtown-Korridors liegen, ist man als Fußgänger in Detroit ziemlich alleine, was Begegnungen mit anderen PassantInnen, zu einem Erlebnis macht, das ich bis dahin nur von Almbesuchen kannte. Man sieht die entgegenkommende Person von Weitem, hat sehr viel Zeit sich über die nun auszusprechenden Grußworte Gedanken zu machen und während dieser Zeit überlegt man, wer einem da jetzt entgegenkommt. Dann ist die Person auf einmal da, sagt „*How you doin'?*“, und verschwindet wieder. Diese etwas schludrige Version der amerikanischen Grußformel „*How are you doing?*“, ist auch in Detroit keine Frage, auf die eine Antwort erwartet wird. Sie ist das Detroit Äquivalent zu „Guten Tag“ und kann in derselben Bandbreite zwischen Freundlichkeit und Skepsis ausgesprochen werden. Die Einheimischen verleihen diesem Gruß, ungeachtet der Stimmung, in der er ausgesprochen wird, eine elegante Beiläufigkeit, die ich auch nach fast vier Monaten nicht zu imitieren vermochte.

Ich war während meines gesamten Aufenthalts in Detroit nie mit einer unangenehmen, oder gar gefährlichen Situation konfrontiert, doch die fast leeren Straßen sind gewöhnungsbedürftig und machen zufällige Begegnungen immer zu Situationen, denen ich mehr Aufmerksamkeit gewidmet habe, als ich das in Wien tun würde. Und damit meine ich Aufmerksamkeit im Sinne von

Wachsamkeit. Die Bewegung durch den öffentlichen Raum war von den Geschichten geprägt, die ich über Detroit gehört hatte, so sehr ich mich auch um einen neutralen Blick bemühte. Detroit ist keine Stadt der FußgängerInnen und dadurch bekommt diese eigentlich banale Art der Fortbewegung, so sie zum Einsatz kommt, eine besondere Dimension.

\* \* \*

Das Fahrrad funktioniert besser. Es ist die beschleunigte Variante des Zufußgehens, bei der man sich zwar über Grußformeln keine Gedanken machen muss, die Stadt aber immer noch unmittelbarer erlebt als durch eine Windschutzscheibe. Hier werden die Detrouiter Leere und Geografie zum Vorteil: Die Straßen sind breit, unbefahren und komplett flach, von ein paar wenigen Highway- und Eisenbahnunterführungen abgesehen. Um hupende Autos und gefährliche Straßenbahnschienen muss man sich hier keine Gedanken machen, dafür gilt es auf die zum Teil kolossalen Schlaglöcher zu achten – in Detroit der Anlass vieler Gespräche und Running Gags. So wird zum Beispiel leidenschaftlich darüber diskutiert, ob diese im Westen oder Osten der Stadt tiefer sind.

Die Stadt hat das Potential des Fahrrads mittlerweile erkannt und fördert dessen intensivere Nutzung. Entlang der Uferpromenade wurde ein Fahrradweg angelegt, eine ehemalige Bahntrasse wurde zu einer Art Fahrrad-Highway namens Dequindre Cut umgebaut, der den Fluss mit dem Eastern Market verbindet. Bisheriger Höhepunkt der neuen Liebe der Stadtregierung zum Fahrrad ist ein Verleihsystem im Stile der Wiener City Bikes.

Dieses Interesse der Politik basiert sicher auch auf der sehr sichtbaren Community. Einmal im Monat trifft sich die Detrouiter Fahrradgemeinschaft zum *Slow Roll*, einer kollektiven Fahrt durch die Stadt, auf immer wechselnden Routen. Hier kommen GelegenheitsfahrerInnen und EnthusiastInnen zusammen, die Fahrräder reichen von klapprig-kaputten Rosthaufen bis hin zu aufwendig selbst konstruierten Schlachtschiffen, bestückt mit Neonlichtern und Ghettoblastern, die diesen Veranstaltungen Partycharakter verleihen. Auch sind die *Slow Rolls* ein Paradebeispiel des Detrouiter Organisationstalents: Freiwillige HelferInnen begleiten den Zug, sperren Straßen, dirigieren den Verkehr und helfen bei kleineren Pannen. Wenn man Glück hat, flicken sie sogar von Scherben zerschnittene Fahrradschläuche. Vor allem jedoch sind es Massenveranstaltungen ohne Konsumationszwang, die ein kollektives Zeichen gegen die verlassenenen Straßen setzen, welches durch die Bewegung in der Stadt noch verstärkt wird. Und in der Nacht beleuchten sie die sonst immer noch oft im Dunkel bleibenden Nachbarschaften.



*Abbildung 59: Slow Roll. Das monatliche Treffen der Detroitter Fahrradgemeinschaft.*

\*\*\*

Das primäre Fortbewegungsmittel in Detroit ist dennoch das Auto. Das ist in den USA eher ein normalisierender Faktor, als ein Alleinstellungsmerkmal, war für mich aber trotzdem von Bedeutung, da ich keines hatte. Das erzeugt eine gewisse Abhängigkeit von netten FreundInnen, die Chauffeurdienste leisten, sobald Fahrraddistanzen überschritten werden. Und auch die Abendgestaltung kommt selten ohne Autofahrt aus. Egal ob ins Restaurant, in die Bar oder den Club: In irgendeinem Auto sitzt man immer. Wenn sich wohnortbedingt keine Synergieeffekte unter den TeilnehmerInnen herstellen lassen, sind es schnell zwei bis drei verschiedene Fahrzeuge, die im Konvoi unterwegs sind. Die Frage, wer nüchtern bleibt, stellt sich nur bedingt, vielmehr geht es darum, wer am besten betrunken Auto fahren kann, oder die Nüchternheit am überzeugendsten vermittelt, sollte man es mit der Polizei zu tun bekommen. Solche Begegnungen sind allerdings selten, da die Detroitter Polizei eigentlich keine Kapazitäten für die Verfolgung von Verkehrsdelikten hat. Dementsprechend entspannt wird mit den Geschwindigkeitsbegrenzungen und vor allem den Stoppschildern umgegangen, die sich an fast jeder Kreuzung für alle vier Richtungen finden. Das kommt vor allem daher, dass die Stadt angefangen hat, die Ampeln zu entfernen, seit das Verkehrsaufkommen abseits der Highways deren Betrieb und Wartung nicht

mehr rechtfertigt – und das in einer Stadt, in der die erste automatische Ampel der USA im Jahr 1920 an der Kreuzung von Woodward und Michigan Avenue installiert wurde.<sup>163</sup>

Die Bedeutung des Automobils ist in Detroit nicht nur aufgrund seiner Dominanz als Transportmittel, der Omnipräsenz von Parkplätzen und Parkhäusern und der in Kapitel 1 beschriebenen allgemeinen Bedeutung der Straßen offensichtlich, sie bildet sich auch abstrakter ab. Die Highways haben keine Nummern, wie sonst üblich, sondern Namen: Fisher, Jeffries, The Lodge, etc. Und der sonst mit Aufgaben wie Innenpolitik, Wirtschaft und Justiz betraute *Secretary of State* (nicht zu verwechseln mit dem Außenminister auf Bundesebene), ist im Staat Michigan für die Ausstellung der Führerscheine und die Eintreibung der KFZ-Steuer zuständig. Neben dieser politischen Abweichung, gibt es auch räumliche Eigenheiten in Michigan, die das Autofahren betreffen. So kann man an großen Kreuzungen nicht einfach links abbiegen, sondern muss sich zunächst rechts halten und dann auf eigens angelegten Umkehrfahrstreifen eine 180 Grad Wendung vollziehen, bis man besagte Kreuzung erneut erreicht und in weiterer Folge geradeaus überfährt. Diese als *Michigan left* bekannte Besonderheit bringt Ortsunkundige regelmäßig an den Rand der Verzweiflung.



Abbildung 60: Straßenkreuzung an der 8 Mile Road mit Straßenschild, das die Michigan Left illustriert.

---

<sup>163</sup> Vgl. Galster 2012, S.40

\* \* \*

Falls sich einmal doch niemand findet, der ChauffeurIn spielen will, oder der Abend ohne die Möglichkeit einer Bestrafung wegen *DUI (driving under the influence)* gestaltet werden soll, bleibt nur eine private Fahrdienstvermittlung wie Uber oder Lyft. Normale Taxis sind in Detroit so gut wie nicht zu bekommen. Die Sicherheitsbedenken der FahrerInnen, die für diesen Umstand verantwortlich sind, werden bei Uber durch die eindeutige Identifizierbarkeit der KundInnen mittels Smartphone aufgehoben. Datum, Uhrzeit und Fahrtroute, sowie der Name des Fahrgastes werden von Uber gespeichert und sind fallweise jederzeit abrufbar. Diese Aufgabe von Privatsphäre wird aufgrund der Alternativlosigkeit in Kauf genommen, bzw. ist für viele vermutlich eher ermutigend als abschreckend.

Während der Fahrt ergeben sich oft Gespräche über die Herkunft des Fahrgastes, manchmal erhält man anlassbezogene Geschichtsstunden, die Abhol- oder Zielort betreffen und vereinzelt endet der Transfer mit der Überreichung von Visitenkarten und dem Hinweis, jederzeit behilflich sein zu wollen, sollte sich der Bedarf ergeben. Diese Angebote habe ich als ehrlich hilfsbereit wahrgenommen. Die meisten FahrerInnen waren sehr gesprächig und offen, was mir die Möglichkeit geboten hat, mit den unterschiedlichsten Menschen in Kontakt zu kommen, zu denen ich sonst eher keinen Zugang gefunden hätte. Ich würde nicht so weit gehen zu behaupten, dass Uber einen Querschnitt der Bevölkerung vermitteln kann, doch die Berufe und angedeuteten Lebensgeschichten meiner LenkerInnen waren relativ breit gefächert. Soccer Moms, pensionierte Highschool-Lehrer, ehemalige Gewerkschafter und Fabrikarbeiter. Die meisten von ihnen sind nur GelegenheitsfahrerInnen, doch es waren auch ein paar dabei, für die Uber die einzige Einnahmequelle darstellt.

\* \* \*

Die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr hat in Detroit, wie in vielen anderen Städten der USA, vor allem mit der Abwesenheit eines leistungsstarken öffentlichen Verkehrssystems zu tun. Dass dieses fundamentale Defizit in Detroit besonders stark ausgeprägt ist, sollte an dieser Stelle nicht mehr sonderlich überraschen. Es gibt ein rudimentäres Netz von Busverbindungen, doch Intervalle und Streckenführung sorgen dafür, dass dieses nur als absolute Nooption verwendet wird. Busfahren bedeutet in Detroit, dass man den wirtschaftlichen Boden erreicht hat. Umso hitziger wird die derzeit in Fertigstellung begriffene erste Straßenbahnlinie diskutiert, die nach Jahren der Einsparungen die erste große Investition in den öffentlichen

Nahverkehr bedeutet. Sie verläuft auf der Woodward Avenue vom Campus Martius in Downtown etwa fünf Kilometer schnurgeradeaus bis zum Grand Boulevard. Damit deckt sie ein Areal ab, dessen EinwohnerInnen am wenigsten auf günstige Transportmittel angewiesen sind, was einen Fokus auf das marode Bussystem als sinnvollere Investition erscheinen lässt. Dass die Namensrechte der ursprünglich *M1-Rail* genannten Straßenbahnlinien gegen Ende der Bauzeit an Dan Gilberts Quicken Loans verkauft wurden, der sie prompt in *QLine* umbenennen ließ, hat die Beliebtheit des Projekts nicht unbedingt gesteigert.

In Anbetracht der zumindest umstrittenen Sinnhaftigkeit der *QLine*, sind die Vergleiche mit einem anderen AlibiProjekt des Detroitener Nahverkehrsystems durchaus verständlich. In Downtown zieht der sogenannte *People Mover* unbeirrbar seine Kreise, eine Erfindung, die in ihrer Nutzlosigkeit einem zynischen Scherz sehr nahekommt. Der *People Mover* ist eine vollautomatische Einschienenhochbahn, die Downtown in etwa sieben Minuten umrundet. Die Trasse schlängelt sich zwischen den Hochhäusern hindurch, durchquert Parkhäuser und bietet gute Ausblicke für fußmüde TouristInnen. Das einzige Fortbewegungsmittel, das mich entfernt an diese groteske Bahn erinnert, befindet sich im Wiener Prater und dient der Verängstigung kleiner Kinder.

Der *People Mover* bewegt, anders als sein Name glauben machen möchte, keine Menschen, sondern nur sich selbst. Er ist das kümmerliche Ergebnis eines einst ambitioniert und überregional gedachten Verkehrsnetzes, welches am Widerstand der Suburbs gescheitert ist, die sich vor der sozialen und physischen Mobilität der Detroitener Bevölkerung fürchteten. Auch die *QLine* soll eines Tages über die Detroitener Stadtgrenze hinaus verlängert werden, doch die Zweifel, ob das jemals passieren wird, erscheinen in Anbetracht der Geschichte des *People Mover* berechtigt.

Im Moment gibt es so gut wie keine Möglichkeiten Detroit mittels öffentlicher Verkehrsmittel zu verlassen und wenn es sie gibt, dann sind die Ziele überregional. Man kann zum Beispiel mit dem Bus nach Kanada fahren, aber Zugverbindungen ins etwa 70 Kilometer entfernte Ann Arbor sind vergleichsweise schwer zu finden und nehmen unverhältnismäßig mehr Zeit in Anspruch als ein Transfer mittels PKW. Die einst stolze Michigan Central Station ist seit dem Jahr 1988 geschlossen und wurde zum wahrscheinlich meistfotografierten Objekt der Stadt. Der einzige noch aktive Bahnhof Detroiters lässt nicht an eine Großstadt denken, sondern besteht aus gerade einmal zwei Bahnsteigen, die in ihrer Kargheit an tiefste ÖBB-Provinz erinnern. Das führt zu bizarren Extrembeispielen wie dem Fall von James Robertson, der jeden Tag 37 Kilometer von seinem Haus in Detroit zu seinem Job in den Suburbs zurücklegen muss. Aufgrund mangelnder

Alternativen geht er 14 Kilometer dieser Strecke zu Fuß, was dazu führt, dass sein Weg zur Arbeit in Summe etwa viereinhalb Stunden dauert – pro Richtung.<sup>164</sup>

\* \* \*

Wie die Abwesenheit städtischer Dichte, die ich in Kapitel 2 beschrieben habe, ist auch die Art der Bewegung durch diese ausgedünnte Stadt für europäische Stadtmenschen gewöhnungsbedürftig. Im Vergleich zu den zumindest für BesucherInnen eher ästhetischen Defiziten des löchrigen Stadtgewebes, stellt die Abhängigkeit vom Auto allerdings eine praktische Einschränkung im Alltag dar, mit der ich auf Dauer nicht zurechtkommen würde. Auch wenn ich zugebe, dass das Autofahren in Detroit eine gewisse Faszination ausübt, da man merkt, dass diese Stadt dafür gebaut wurde, in dieser Form durchquert zu werden. Vielleicht ist es auch nur Barry Gordys *driving music*, die einem im Kopf herumspukt und einen immer noch darin zu bestätigen scheint, dass der amerikanische Autogott es nicht anders wollte. Fest steht: Auch die Mobilität ist in Detroit politisch. Und weil sie politisch ist, ist sie kompliziert.



Abbildung 61: Der People Mover in Downtown ist mehr Karikatur als Transportmittel.

---

<sup>164</sup> Vgl. Kinney 2016, S.196



## Epilog

Detroit ist, wie auch viele andere Teile der USA, ein von Nostalgie durchsetzter Raum. Man sieht das an formalen Kleinigkeiten wie den altmodisch aussehenden Feuerwehr- und Lieferfahrzeugen, der sturen Automobilverehrung, den Schriftzügen an den Feuermauern, den Dinern und Bars aber auch an großen Dingen wie dem anhaltenden Vertrauen vieler Menschen in die Erfüllung ihres persönlichen amerikanischen Traumes, in die Kraft ihres Patriotismus und ihrer Streitkräfte. Diese Nostalgie wird in Detroit allerdings pathologisch und durch die Pioniermythen und Präriegeschichten des aktuellen Aufschwungs neu befeuert, die darauf abzielen, Detroit im Sinne seiner glorifizierten industriellen Vergangenheit wiederherzustellen. In der Logik jenes Narrativs kann diese Wiederherstellung nur durch die heroischen Taten von Privatpersonen gelingen, obwohl der Fokus in Detroit eigentlich auf der Stärkung öffentlicher Strukturen liegen sollte. Hier offenbart sich eine seltsame Parallele zwischen den großen Immobilienprojekten von Dan Gilbert und Co. und den kleinen Nachbarschaftsinitiativen, die in dieser Arbeit vorgestellt wurden: Beide gehen (zu Recht) davon aus, dass die Stadt nicht in der Lage ist, gestaltend einzugreifen und suchen daher nach persönlichen Lösungen für strukturelle Probleme. Doch wo die einen diese öffentlichen Defizite als integralen Bestandteil ihres Businessplanes betrachten, zielen die anderen auf deren Überwindung ab. Trotzdem muss man sich fragen, ob das Vertrauen in die Eigeninitiative, in die transformative Kraft des DIY nicht überschätzt wird, solange es keine politischen Strukturen gibt, die diese Projekte langfristig sichern. Es besteht nämlich die Gefahr, dass mittels Urban Farming, Straßenkunst und Haussanierung wortwörtlich der Boden bereitet wird für die weitere Ausbreitung der konsolidierten Stadtinseln, während der Rest von Detroit, ebenfalls im Wortsinn, immer weiter an den Rand gedrängt wird.

Die Tatsache, dass die Geschichten, die über Detroit erzählt werden, eine wesentliche Rolle in diesem Prozess spielen, hat diese Arbeit zu vermitteln versucht. Diese Geschichten begegnen uns in allen Medien, ihre Verbreitung und Kanonisierung ist durch das Internet extrem beschleunigt worden und die meisten von ihnen sind nicht nur neutrale Berichte, sondern transportieren eine mehr oder weniger gut versteckte Botschaft. Rebecca Kinney schreibt dazu im Nachwort ihres Buches *Beautiful Wasteland*:

*„The way the world is seen emerges from a cacophony of stories, and in today’s modes of storytelling that means car commercials, conversations among anonymous posters on an Internet forum, and magazine articles about urban pioneers. Thus they must be taken seriously, for what they say about the past, what they say about the present, and what the portend of the future. (...) The everyday stories of place are the sites where one can most convincingly see the*

*legacies and continuation of the racialization of place, even as legislated history and national narratives would claim that ‚racism is over.‘ (...) While the much-hyped twenty-first-century story of Detroit as a postindustrial frontier suggests a new movement in the city’s well-established narrative, I suggest that this uncritical celebration of new Detroit relies on an intentional perspective of seeing and not-seeing old Detroit. (...) Even as the contemporary popular narrative would lead outsiders to believe that Detroit is the ‚it‘ location for new business development and DIY rebirth – a city that can be rebuilt one craft cocktail and entrepreneur at a time – Detroit’s past, the long decades of willful disinvestment and racially incentivized departure of population, corporate tax base, and government corruption, are just below the surface of these narratives.“<sup>165</sup>*

Ich stimme Kinney in dieser Diagnose voll und ganz zu. Vor allem ihr Verweis auf die selektive räumliche und historische Wahrnehmung von *Old Detroit*, die von den ProtagonistInnen des *New Detroit* ganz bewusst betrieben wird, kann nicht oft genug betont werden. „*Everyone who builds, builds according to an ideology*“, hat Anya Sirota in Kapitel 4.3 gesagt und besonders in Detroit ist es wichtig, das nicht zu vergessen. Ebenso wichtig ist, sich daran zu erinnern, *worauf* diese Ideologien gebaut sind: Auf konkrete Orte, die Geschichten haben, die (in Detroit) für unterschiedliche Menschen unterschiedliche Dinge bedeuten.

Nach knapp vier Monaten Aufenthalt in Detroit, fast einem Jahr Bedenkzeit und einem 125-seitigen Versuch der Reflexion, schwanke ich nach wie vor zwischen Optimismus und Skepsis, wenn es um die Zukunft dieser Stadt geht. Diese persönliche Ambivalenz teile ich mit allen Personen, die im Verlauf dieser Arbeit vorgestellt wurden und es kann angenommen werden, dass sie den meisten Detroiterinnen und Detroitern – manchen mehr, manchen weniger – ebenso vertraut ist. Dementsprechend groß ist das Spektrum der Zukunftssorgen und -hoffnungen, doch für die Stadt als Ganzes wird es darum gehen, die derzeit stattfindenden Investitionen im Detroiter Zentrum aktiv zu einer Chance für die gesamte Bevölkerung zu machen und nicht auf unsichtbare Hände, Trickle-down-Effekte und private Spendengelder zu vertrauen – dass diese neoliberalen Strategien nicht funktionieren, sieht man nämlich auch in Städten, die weit besser für die aktuelle Krise des Kapitalismus gerüstet sind als Detroit.

Ich will trotzdem optimistisch enden, mit den Worten von Silas Farmer, einem vermutlich etwas naiven Historiker, der allerdings trotzdem, oder gerade deswegen, fest von der glorreichen Zukunft Detroits überzeugt war, wie er in seinem 1899 erschienenen Reiseführer *All About Detroit. An Illustrated Guide, Map and Historical Souvenir* darlegte:<sup>166</sup>

---

<sup>165</sup> Kinney 2016, S.148

<sup>166</sup> Binelli 2013, S.299-300

*„The city is really remarkable in this respect.*

*Unusually numerous and beautiful.*

*Admittedly the most attractive city in on the northern continent.*

*First class the year around.*

*Not excelled by any other city.*

*Visitors cannot fail to notice the beautiful complexions.*

*Never a menace.*

*Always a joy and blessing.*

*Our skies are as fair as those of Italy.*

*Progress is manifest.“*



*Abbildung 62: Skyline of Detroit, Michigan. New Detroit Postkarte im Old Detroit Nostalgiegewand.*

## Literaturverzeichnis

### Print

- Pier Vittorio Aureli, „The Possibility of an Absolute Architecture“, Massachusetts Institute of Technology, 2011
- Henco Bekkering, Yanjia Liu, „Mapping Detroit. The City of Holes“, in: J.M. Thomas, H. Bekkering (Hg.), „Mapping Detroit. Land, Community and Shaping a City“, Wayne State University Press, 2015
- Mark Binelli, „The Last Days of Detroit: Motor Cars, Motown and the Collapse of an Industrial Giant“, The Bodley Head, London 2013
- Gilles Clément, „Manifest der Dritten Landschaft“, Merve Verlag, 2010
- Georgia Daskalakis, Charles Waldheim & Jason Young (Hg.), „Stalking Detroit“, Actar Publishing, 2002
- Detroit Future City Steering Committee, „Strategic Framework Plan“, Detroit, 2012
- Brian L. Dunnigan, „Charting the Shape of early Detroit“, in: J.M. Thomas, H. Bekkering (Hg.), „Mapping Detroit. Land, Community and Shaping a City“, Wayne State University Press, 2015
- Friedrich Engels, „Zur Wohnungsfrage“, CreateSpace Independent Publishing Platform, 2013
- Jeffrey Eugenides, „Middlesex“, 2. Auflage, Rowohlt Verlag, 2003
- Lorena Mello e Figueiredo, „Closer to Nature? An urban ethnography of vacant land in Detroit's North End“, Master Thesis 2016
- Robert M. Fogelson, „Downtown: Its Rise and Fall, 1880–1950“, Yale University Press, 2003
- George Galster, „Driving Detroit: The Quest for Respect in the Motor City“, University of Pennsylvania Press, 2012
- Lars Gräbner, „Mapping the Urban Landscape. Revealing the Archipelago“, in: J.M. Thomas, H. Bekkering (Hg.), „Mapping Detroit. Land, Community and Shaping a City“, Wayne State University Press, 2015
- Francis Grunow in: „Detroit. Wildsam Field Guides“, Wildsam Press, 2014
- Michael Hardt, Antonio Negri, „Multitude. War and Democracy in the Age of Empire“, Penguin, 2004
- David Harvey, „Rebellische Städte“, 3. Auflage, Suhrkamp, 2014
- Dan Hoffman, „erasing Detroit“, in: Georgia Daskalakis, Charles Waldheim & Jason Young (Hg.), „Stalking Detroit“, Actar Publishing, 2002
- Matthew W. Hughey, „The White Savior Film: Content, Critics, and Consumption“, Temple University, 2014
- Rebecca J. Kinney, „Beautiful Wasteland. The Rise of Detroit as America's Postindustrial Frontier“, University of Minnesota Press, 2016
- George Lipsitz, „The Racialization of Space and the Spatialization of Race. Theorizing the Hidden Architecture of Landscape“, in: Landscape Journal 26, No. 1, 1997
- Anh-Linh Ngo, Arch+ Nr. 228, „Stadtland. Der neue Rurbanismus“, Frühjahr 2017, S.1
- George Packer, „Die Abwicklung. Eine innere Geschichte des neuen Amerika“, 4. Auflage, S. Fischer Verlag, 2013
- Gerhard Scheit, „Roll Over Adorno? Kleine Musikgeschichte des Fordismus“, in: Extrablatt Nr. 3, 2008
- Karl Schlögel, „Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik“, 3. Auflage, Fischer Verlag 2009
- Neil Smith, „Gentrifizierung, Frontier-Mentalität und die Umstrukturierung des städtischen Raumes“, in: Hauser, Kamleithner, Meyer (Hg.), „Architekturwissen. Grundlagentexte aus den Kulturwissenschaften. Zur Logistik des sozialen Raumes“, transcript Verlag, 2013
- Thomas J. Sugrue, „The Origins of the Urban Crisis. Race and Inequality in Postwar Detroit“, Princeton University Press, 2014
- Tom Trevor, „Secondary Nature“, in: Claudia Zanfi (Hg.), „Green Island. On Cities, Hortus and Wild Gardens“, Damiani, 2008
- O. M. Ungers, „Die Stadt in der Stadt: Berlin das grüne Stadtarchipel“, Ithaca N.Y., 1977
- Kathy Velikov, „Tuning Up the City: Cedric Price's Detroit Think Grid“, Journal of Architectural Education 2015, 69:1, 40-52, DOI: 10.1080/10464883.2015.987073
- Arthur M. Woodford, „This is Detroit 1701–2001“, Wayne State University Press, 2001
- Gilles Deleuze, Félix Guattari, „1140 – Das Glatte und das Gekerbte“, in: Hauser, Kamleithner, Meyer (Hg.), „Architekturwissen. Grundlagentexte aus den Kulturwissenschaften. Zur Logistik des sozialen Raumes“, transcript Verlag, 2013

## Online

- Louis Aguilar, „Putting a Price Tag on Properties linked to Gilbert“, in: The Detroit News, URL: <http://www.detroitnews.com/story/business/2016/04/28/dan-gilbert-bedrock-downtown-detroit-buildings/83681698/>
- Cinema Treasures, URL: <http://cinematreasures.org/theaters/united-states/michigan/detroit?status=all>
- City of Detroit, Detroit Demolition Program, URL: <http://www.detroitmi.gov/demolition>
- City of Detroit, „Public Lighting Authority Completes Relighting of Detroit“, URL: <http://www.detroitmi.gov/News/ArticleID/1168/Public-Lighting-Authority-Completes-Relighting-of-Detroit>, Zugriff am 4.2.2017
- Brad Darrach & Maria Leonhauser, „With Blight Spirit, Tyree Guyton Transforms Trash into Murals and Crack Houses into Ghetto Galleries“, in: People Magazine, August 1988
- Nancy Derringer, „Welcome to New Detroit, White People. So long Poor Folk“, in: Bridge Magazine, URL: <http://www.bridgemi.com/detroit-journalism-cooperative/welcome-new-detroit-white-people-so-long-poor-folks>
- Detroit Land Bank, URL: <http://www.buildingdetroit.org/our-programs/side-lot-sales/>
- Detroit Resists, Detroit Resists online, URL: <https://detroitresists.org/2016/09/26/architecture-and-change-the-politics-of-change-in-the-u-s-pavilion-at-the-2016-venice-biennale>
- Ryan Felton, „The Heidelberg Project: End of the Road for Detroit's 30-year-old Street Artwork“, in: The Guardian, URL: <https://www.theguardian.com/us-news/2016/aug/21/heidelberg-project-detroit-public-street-art>
- Laura A. Freese und Gary Sands, „Is Detroit really making a Comeback?“, in: City Lab Blog, URL: <https://www.citylab.com/housing/2017/02/detroits-recovery-the-lass-is-half-full-at-most/517194/>
- Francis M. Grunow, „A Brief History of Housing in Detroit“, in: model D Blog, URL: <http://www.modeldmedia.com/features/detroit-housing-pt1-111715.aspx>
- Joe Gullen und JC Reindl, „Former city arena negotiators working for Ilitches“, The Detroit Free Press Online, URL: <http://www.freep.com/story/money/business/michigan/2016/02/12/former-city-arena-negotiators-working-ilitches/79062186/>
- Martina Guzmán, „Black farmers in Detroit are growing their own food. But they're having trouble owing the land“, URL: <https://www.pri.org/stories/2016-03-30/black-farmers-detroit-are-growing-their-own-food-theyre-having-trouble-owning>
- Jessica Leigh Hester, „Farming for their Lives“, City Lab online, URL: <http://www.citylab.com/navigator/2016/08/detroit-urban-farmers-growing/497027/>
- Chris Kuc, Detroit Free Press Online, URL: <http://www.freep.com/story/sports/nhl/red-wings/2017/03/09/joe-louis-arena-chicago-blackhawks/98952296/>
- Brian Manzullo, „Charles Barkley claims he's never been to Detroit“, The Detroit Free Press Online, URL: <http://www.freep.com/story/sports/nba/pistons/2017/04/11/charles-barkley-detroit/100319002/>
- Sally McGrane, „Saved From Demolition, Rosa Parks's House Gets a Second Life“, The New York Times, URL: [https://www.nytimes.com/2017/05/02/world/europe/rosa-parks-house-berlin.html?\\_r=1](https://www.nytimes.com/2017/05/02/world/europe/rosa-parks-house-berlin.html?_r=1), Zugriff am 13.5.2017
- M. H. Miller, „Don't Call It a Comeback. Detroit's Post-Bankruptcy Crisis“, in: Artnews Online, URL: <http://www.artnews.com/2016/09/15/dont-call-it-a-comeback-detroits-post-bankruptcy-crisis/>
- Marsha Music, „The Kidnapped Children of Detroit“, URL: <https://marshamusic.wordpress.com/the-kidnapped-children-of-detroit/>
- Aaron Robertson, „The Future was Already Here. Detroit's Afrofuturist Enclaves“, in: Detroit Metro Times Online, URL: <http://www.metrotimes.com/detroit/the-future-was-already-here-detroits-afrofuturist-enclaves/Content?oid=2459448>
- Robin Runya, „The Oakland Avenue Urban Farm is creating an Agri-Cultural landscape in the North End“, Curbed Detroit, URL: <http://detroit.curbed.com/2016/12/9/13894266/oakland-avenue-urban-farm-agricultural-landscape>
- Rebecca Solnit, „Detroit Arcadia. Exploring the post-American landscape“, in: Harper's Magazine, July 2007. URL: <http://harpers.org/archive/2007/07/detroit-arcadia/1/>
- Paul Szewczyk, „The Woodward Plan Part I: Origins“, in: Detroit Urbanism Blog, URL: <http://detroiturbanism.blogspot.co.at/2016/04/the-woodward-plan-part-i-origins.html>
- Paul Szewczyk, „The Woodward Plan Part II: Dawn of the Radial City“, in: Detroit Urbanism Blog, URL: <http://detroiturbanism.blogspot.co.at/2016/04/woodward-plan-part-ii-dawn-of-radial.html>
- United States Census Bureau, „American Community Survey“, URL: <https://www.census.gov/programs-surveys/acs/data/summary-file.2014.html>

Koen Vanmechelen, „CCRP, Cosmopolitan Chicken Research Project“, URL: <http://www.ccrp.be/>  
Kevin Williams, „A Wealthy US Family Fights to Control a Key Route to Canada“, in: „The Washington Post“,  
URL: [https://www.washingtonpost.com/national/a-wealthy-us-family-fights-to-control-a-key-route-to-canada/2016/07/01/91e184ba-3c83-11e6-80bc-d06711fd2125\\_story.html?utm\\_term=.18b653ee69f6](https://www.washingtonpost.com/national/a-wealthy-us-family-fights-to-control-a-key-route-to-canada/2016/07/01/91e184ba-3c83-11e6-80bc-d06711fd2125_story.html?utm_term=.18b653ee69f6)

## Sonstige

Chrysler, „Imported from Detroit“, Werbespot, YouTube, URL: [https://www.youtube.com/watch?v=SKL254Y\\_jtc](https://www.youtube.com/watch?v=SKL254Y_jtc)  
Gordon W. Draper, Robert J. Goodman, „Detroit’s Pattern of Growth“, Youtube, URL:  
<https://www.youtube.com/watch?v=uSTXqNhSglc&list=WL&index=1&t=2s>  
Tyree Guyton on „The Oprah Winfrey Show“, Youtube, URL <https://www.youtube.com/watch?v=-YBREBPgBiE>  
Raoul Peck (Regie), „I am Not Your Negro“, Magnolia Pictures, 2016  
Seung H. Sang, „Landscapes of Vienna and Soul“, Vortrag an der TU Wien am 26.4.2017  
David Simon (Creator), „Show Me A Hero“, HBO 2015  
David Simon (Creator), „The Wire“, Staffel 2, Episode 11, URL: <http://www.imdb.com/character/ch0020620/quo>,  
HBO 2002–2008  
A Tribe Called Quest, „We The People“, vom Album „We Got It From Here... Thank You 4 Your Service“,  
erschienen auf Epic Records, 2016

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: City of Detroit mit Metropolregion, Grafik des Autors, basierend auf: Ron Beck, USGS Land Processes Data Center, Satellite Systems Branch, URL: <https://www.wired.com/2013/07/mapping-detroit/>, Zugriff am 9.5.2017  
Abbildung 2: Joe Louis Memorial „The Fist“, Fotografie des Autors  
Abbildung 3: „Dot density map of racial distribution in the Detroit tri-county area“, aus: J.M. Thomas und H. Bekkering, „Mapping Detroit. Land, Community and Shaping a City“, Wayne State University Press, 2015, S.194  
Abbildung 4: Greg Lynn FORM, „Center for Fulfillment, Knowledge, and Innovation.“ Model detail showing cogeneration plant, corporate research centers, and movable university collaboration spaces. Speculative project for Detroit’s Packard Plant seen in The Architectural Imagination, an exhibition for the United States Pavilion, Biennale Architettura 2016, Venice. Courtesy Greg Lynn FORM. URL:  
Abbildung 5: „The structure of the Ten Thousand Acres Plan superimposed on the map of Detroit in 1968“, aus: J.M. Thomas, H. Bekkering (Hg.), „Mapping Detroit. Land, Community and Shaping a City“, Wayne State University Press, 2015, S.34  
Abbildung 6: „The nine systems that characterize the morphology of Detroit’s development, missing only the effects of the city’s redevelopment policies“, aus: J.M. Thomas, H. Bekkering (Hg.), „Mapping Detroit. Land, Community and Shaping a City“, Wayne State University Press, 2015, S.40  
Abbildung 7: „Series of maps on the scale of the city between 1835 and 2009“, aus: J.M. Thomas, H. Bekkering (Hg.), „Mapping Detroit. Land, Community and Shaping a City“, Wayne State University Press, 2015, S.42  
Abbildung 8: Das Straßensystem Detroits heute, Grafik des Autors, erstellt mittels „OSMnx: Python for Street Networks“, URL: <http://geoffboeing.com/2016/11/osm-nx-python-street-networks/>, Zugriff am 8.5.2017  
Abbildung 9: „Aerial View of Detroit’s West Side, 1937“, aus: Thomas J. Sugrue, „The Origins of the Urban Crisis. Race and Inequality in Postwar Detroit“, Princeton University Press, 2014, S.21  
Abbildungen 10 & 11: Typische Detroiter Einfamilienhäuser, Fotografien des Autors  
Abbildungen 12 & 13: Einzelne verbliebene Häuser in sonst fast vollständig verlassenen Stadtteilen, Fotografien des Autors  
Abbildung 14: Hof des Architectural Salvage Warehouse mit sortierten Fenstern, Fotografie des Autors  
Abbildung 15: Schematische Darstellung eines typischen Wohnviertels, Grafik von Clara Linsmeier  
Abbildung 16: Hinterhof mit Garage und Back Alley, Fotografie des Autors  
Abbildung 17: Typologisches Skizze Party Store, Grafik des Autors  
Abbildung 18: Typologisches Skizze Kirche, Grafik des Autors

Abbildung 19: Billboards an der Ecke Michigan & Trumbull, Fotografie des Autors

Abbildung 20: Fast vollständig verlassener Block an Detroits East Side, Fotografie des Autors

Abbildung 21: Lage der im folgenden thematisierten Orte, Grafik des Autors, basierend auf: „Vacant lots, based on government properties, corrected for government buildings in use and public parks, 2009 data“, aus: J.M. Thomas und H.Bekkering, „Mapping Detroit. Land, Community and Shaping a City“, Wayne State University Press, 2015, S.31

Abbildungen 22-36: Kinos, Fotografien des Autors

Abbildung 37: Lageplan der Oakland Avenue Urban Farm, Grafik des Autors

Abbildung 38: Arbeit auf der Oakland Avenue Urban Farm, Fotografie des Autors

Abbildung 39: Pink Gallery, Fotografie des Autors

Abbildung 40: Lageplan Heidelberg Project, Grafik des Autors

Abbildung 41: Eine der zahlreichen Installationen auf dem Areal des Heidelberg Projects, Fotografie des Autors

Abbildung 42: Lageplan O.N.E. Mile Garage, Grafik des Autors

Abbildung 43: O.N.E. Mile Garage mit The Mothership, Fotografie des Autors

Abbildung 44: Lageplan Powerhouse Productions

Abbildungen 45 & 46: The Squash House in Arbeit, Außen & Innen, Fotografien des Autors

Abbildung 47: „Plan of Detroit, Woodward, Augustus Brevoort.“ URL: <http://quod.lib.umich.edu/c/clark1ic/x-000079284/39015091916026>. University of Michigan Library Digital Collections. Zugriff am 18.4.2017.

Abbildung 48: Woodward Plan, Schema von Kati Belz, URL: <http://detroiturbanism.blogspot.co.at/2016/04/woodward-plan-part-ii-dawn-of-radial.html>, Zugriff am 18.4.2017

Abbildung 49: „Figure-ground drawing of downtown Detroit“, aus: J.M. Thomas und H.Bekkering, „Mapping Detroit. Land, Community and Shaping a City“, Wayne State University Press, 2015, S.28

Abbildung 50: Camilo José Vergara, Brush Park along John R. Street, Detroit, 2003, URL: <http://viewfrommadrid.blogspot.co.at/1996/03/the-death-of-detroit.html>, Zugriff am 10.5.2017

Abbildung 51: „Detroit by Air“, Alex S. MacLean für The New York Times, URL: <https://www.nytimes.com/interactive/2014/12/07/opinion/sunday/exposures-detroit-by-air-alex-maclean.html>, Zugriff am 26.4.2017

Abbildung 52: Joe Louis Arena, NHL, URL: <https://www.nhl.com/de/news/die-detroit-red-wings-verlassen-die-joe-louis-arena/c-288602348>, Zugriff am 26.4.2017

Abbildung 53: „Detroit by Air“, Alex S. MacLean für The New York Times, URL: <https://www.nytimes.com/interactive/2014/12/07/opinion/sunday/exposures-detroit-by-air-alex-maclean.html>, Zugriff am 26.4.2017

Abbildung 54: „Little Cesars Arena“, Crains Detroit Online, URL: <http://www.crainsdetroit.com/article/20160428/NEWS/160429833/new-red-wings-home-gets-a-name-little-caesars-arena>, Zugriff am 26.4.2017

Abbildung 55: Detroit Unkraut. Metapher für Anpassungs- und Widerstandsfähigkeit, Fotografie des Autors

Abbildung 56: „Städte in der Stadt“, aus: O. M. Ungers, „Die Stadt in der Stadt: Berlin das grüne Stadtarchipel“, Ithaca N.Y., 1977

Abbildung 57: „50-year land use scenario“, aus: Detroit Future City Steering Committee, „Strategic Framework Plan“, Detroit, 2012, S.26

Abbildung 58: Prince Memorial Haus von Moodyman, Fotografie von Luis Nieto Dickens, URL: [https://thump.vice.com/en\\_us/article/moodymann-prince-home-detroit-movement](https://thump.vice.com/en_us/article/moodymann-prince-home-detroit-movement)

Abbildung 59: Slow Roll, Fotografie des Autors

Abbildung 60: Straßenkreuzung an der 8 Mile Road, Fotografie des Autors

Abbildung 61: Der People Mover in Downtown, Fotografie des Autors

Abbildung 62: Skyline of Detroit, Michigan. Postkarte im Besitz des Autors