

Horizonte

Pionierland wie in Wildwest

In der einstigen Autostadt Detroit ringt man um eine Zukunft im postindustriellen Zeitalter. Urbane Freiräume gibt es genügend

VON HANNES KLUG

DETROIT. In der Heidelberg Street in Detroit sind die Anwohner allem Anschein nach verdrängt worden. Ihre Fassaden haben sie bis unters Dach mit bunten Punkten bemalt, Hunderte Puppen und Stofftiere kleben an leerstehenden Häusern. Fahrräder hängen in Baumkronen, stillstehende Uhren zeigen unmögliche Zeiten an, grell gestreifte Haustüren sind auf brachliegenden Grundstücken zu improvisierten Hütten zusammengenagelt und mit provokanten Parolen versehen worden. Was ist hier los?

Das „Heidelberg Project“ ist Tyree Guytons Art, den Zerfall seiner Stadt zu kommentieren. Guyton, Jahrgang 1955, wuchs hier als eines von zehn Geschwistern auf. Er erlebte, wie ein lebendiges Viertel in den 70er Jahren langsam verfiel, wie die Nachbarn wegzogen und sich auf Detroit's East Side Armut und Kriminalität breit machten. Anders als die meisten beschloss er, zu bleiben und der Hoffnungslosigkeit den Kampf anzusagen. Seine Waffen waren Pinsel, Farbe und eine anarchische Fantasie.

Straßenbeleuchtung abgeschaltet

Die Autoindustrie hatte seine Heimatstadt einst aufblühen und gedeihen lassen; ihre Abwanderung überließ Detroit dem Zerfall. Von knapp zwei Millionen Einwohnern ist die Bevölkerung seit 1950 auf inzwischen 713 000 geschrumpft – ein Rückgang um fast zwei Drittel. Viele Wohnbezirke haben nur noch ein Zehntel ihrer früheren Bewohner. Was das heißt, ist bei einem Spaziergang links und rechts der zentralen Woodward Avenue zu sehen: Um der Verwahrlosung Einhalt zu gebieten, hat die Stadtverwaltung im großen Stil Gebäude abreißen lassen. Auf leeren Grundstücken wächst schulterhohes Gras, in manchem Wohnblock steht nur noch ein einziges verlorenes Haus.

Was ist eine Stadt? Wie funktioniert sie? „Wie man das Zusammenleben der Menschen sinnvoll organisiert, wurde in den vergangenen hundert Jahren kein bisschen hinterfragt. Jetzt ist die Zeit dafür“, sagt Philip Lauri. Sein Unternehmen, dessen Name „Detroit Lives!“ – Detroit lebt! – nicht von ungefähr wie ein Schlachtruf klingt, verbindet Stadtmarketing mit sozialem Engagement. Für eine junge Generation umtriebiger Aktivisten ist Detroit kein bankrottet Auslaufmodell, sondern eine Stadt im Aufbruch. Freiräume, woanders längst ein knappes Gut, gibt es im Überfluss. Sie dienen nicht nur hedonistischer Selbstverwirklichung, sondern notgedrungen auch dazu, politische Grundsatzfragen zu stellen.

Ideen und neues Denken sind gefragt, doch die Stadtverwaltung um Bürgermeister Dave Bing kann kaum mehr tun, als den Notstand zu verwalten. Jetzt wird in einigen Vierteln die Straßenbeleuchtung abgeschaltet, streng ausgerichtet



MAURITIUS

Kunst vor Ruinen: eine Aktion des Detroiters Tyree Guyton. Die Schuhe sollen an die vielen Obdachlosen erinnern.

Ford, Chrysler, General Motors

Der Aufstieg: 1909 begann Henry Ford in Detroit die erste Massenproduktion von Autos. Bis 1927 wurden 15 Millionen seines Modells Ford T hergestellt. Detroit galt als Inbegriff der modernen Industriestadt. Die Großen Drei – Ford, General Motors, Chrysler – lockten Arbeiter aus aller Welt an. Es wurden gute Löhne gezahlt, Fabriken und Lagerhallen gebaut, Theater, prachtvolle Wohnhäuser, Grandhotels, Schulen, Krankenhäuser.



BLZ/HECHER

Detroit verlor zwei Drittel der Einwohner. Die Innenstadt verödete, die Infrastruktur brach zusammen. Geblieben sind von „Motor City“ unzählige Ruinen.

Der Fall: Schon zwischen 1948 und 1963 verlor Detroit über 140 000 industrielle Arbeitsplätze. In den 70er-Jahren erlebte die Automobilindustrie dann den Niedergang durch die wachsende japanische Konkurrenz. Noch viel mehr Menschen wurden arbeitslos.

an einer „Marktwertanalyse“ für die einzelnen Wohngebiete durch die Unternehmensberatung McKinsey. Wie soll eine Stadt Visionen hegen, die nicht einmal ihre Stromrechnungen bezahlen kann?

Aaron Timlin sieht mit ausgefransten Jeans und speckigem Lederhut nicht gerade aus, wie man sich einen Museumsdirektor vorstellt. 1998 eröffnete er dort, wo der Rosa Parks Boulevard die Autobahn 94 schneidet, das Contemporary Art Institute Detroit (CAID). Als dort immer wieder eingebrochen wurde, erzählt Timlin, habe er mit einem Gewehr im Museum übernachtet und die Eindringlinge in Wildwest-Manier vertrieben. Detroit ist längst wieder Pionierland geworden, ganz so wie vor 200 Jah-

ren: „Wir bestellen das Land, und wir benutzen unsere Hände“, sagt Timlin. Auf dem Nachbargrundstück kräht morgens ein Hahn.

Im CAID finden Ausstellungen, Theateraufführungen und Konzerte statt. Timlin betreibt zudem eine unabhängige Radiostation und ein „Computer Lab“ für Jugendliche, er ist mit einem mobilen Fernsehstudio auf den Straßen unterwegs und sendet die Beiträge im Internet. Für Kinder bietet er Workshops an, in denen sie Trickfilme produzieren, er verkauft gesunde Lebensmittel von einem alten Eismilch-Truck herunter.

Und er ist nicht allein. Veronika Scott hat „The Empowerment Plan“ gegründet. Sie unterrichtet ehemals wohnungslose Frauen darin, – und bezahlt sie dafür –, Mäntel für Obdachlose zu nähen. „En Garde!“ ist eine Initiative des Fechters Bobby Smith, der mit Sport Jugendliche von der Straße holt und darauf achtet, dass sie nicht die Schule schwänzen. „Detroit4Detroit“ unterstützt gemeinnützige Organisationen, „D:Hive“ versteht sich als Netzwerk für neue Ideen und stellt Arbeitsräume zur Verfügung. Der „Detroit Creative Corridor Center“ will die „kreative Ökonomie beschleunigen“, unterhält eine Denkfabrik, veranstaltet Festivals, berät und unterstützt Existenzgründer.

Das „Food Movement“ schließlich kämpft dafür, die durch Abriss entstandenen Freiflächen als Farmland zu nutzen, damit die Bevölkerung sich selbst versorgen kann. Ein Drittel der Detroiters lebt unterhalb der Armutsgrenze. „Urban Farming“ ist hier alles andere als eine Lifestyle-Mode, denn in vielen Familien herrscht Hunger. Als die „Earthworks Urban Farm“ an einem Vormittag kostenlos Setzlinge ausgibt, ist die Schlange der Wartenden mehrere hundert Meter lang.

Großstadt-Äcker als Modell

„The Greening of Detroit“ ist ein Zusammenschluss von mehr als 1 200 Stadtgärtnern, die den Anbau und die Verteilung ihrer Lebensmittel gemeinschaftlich organisieren. Ackerbau und großstädtisches Wohnen – nirgendwo anders scheint ein Ineinander dieser scheinbar konträren Lebensweisen in solchen Dimensionen vorstellbar. Die Aktivisten glauben, hier könnte sich langfristig eine neue Form nachhaltigen Wirtschaftens entwickeln.

Eine ökologische Lebensweise, gerechte Verteilung der Nahrungsmittel, Recycling, kurze Wege, Solidarität, demokratischer Zugang zu den Medien – das sind Themen, die für Nachbarschaftsbeziehungen in der ganzen Welt von Bedeutung sind. In Detroit schließt die urbane Avantgarde die vormoderne Hinwendung zur Ackerkrume mit der digitalen Medienwelt der Zukunft kurz. Manche ihrer Visionen erscheinen ähnlich absurd wie die bemalten Häuserfassaden der Heidelberg Street. Doch das macht nichts, nicht hier. Denn nichts ist absurder als die Ruinen von Detroit.