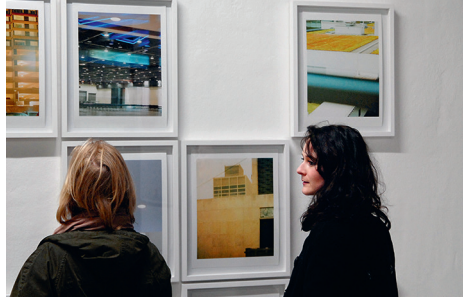


	-
	LEARNING FROM DETROIT
7	Was kann Wolfsburg von Detroit wirklich lernen? Justin Hoffmann/Günter Riederer
	-
	VERSCHÜTTETE GEMEINSAMKEITEN
15	Detroit: Stadt der Extreme Martina Heßler
21	Gartenfreu(n)de in Detroit und Wolfsburg Andreas Main
	-
	KUNST, MUSIK, LITERATUR UND FILM IM VERGLEICH
33	Die Ausstellung »Learning from Detroit« Kerstin Niemann
53	Irdische Arbeiterparadiese Günter Riederer
59	A poem saved my life jessica Care moore
63	Motor city poet takes in Germany's car Capital jessica Care moore
65	Male, Hamtramck Steve Hughes
67	Male, Detroit Steve Hughes
69	Motown oder wie ein Fließbandarbeiter der Autoindustrie die Soul Musik erfand Justin Hoffmann
75	Detroit Techno City Aleksandar Nedelkovski
	-
	FASZINATION ABBRUCH
81	The Quarry/Steinbruch Scott Hocking
87	Ruinen-Porno und Zukunfts-Lust Katja Kullmann
	-
91	BIOGRAFIEN
	-
95	IMPRESSUM

LEARNING FROM DETROIT



—
Eröffnung »Learning from Detroit«,
Kunstverein Wolfsburg, 23. Mai 2013

Was kann Wolfsburg von Detroit wirklich lernen?

Einleitende Bemerkungen zum Projekt »Learning from Detroit«

Justin Hoffmann/Günter Riederer

–

Autos im Gewächshaus

»[...] ich hing über Wolkenbetten und wohl über dem Michigansee, dann riß der Himmel auf, Detroit lag im Sonnenschein, Automobile wuchsen wie Pflanzen unter Glas, Edsel Ford wandelte mir zu Füßen und durch sein Reich, er sah die Motorkräfte sich finden, sah Räder zu Räder kommen, er stiftete eine Million für eine Universität in Berlin und schenkte Fünfhunderttausend für die Erhaltung des alten Klosters in Cluny [...].« Mit diesen assoziationsreich das Naturschauspiel über den Wolken beschreibenden Sätzen berichtete der Schriftsteller und Publizist Wolfgang Koeppen über einen im Frühling 1958 im Rahmen einer USA-Reise unternommenen Flug von Chicago nach Boston. Mit seiner Anfang der 1950er Jahre veröffentlichten und von der Kritik gefeierten Romantrilogie »Tauben im Gras«, »Tod in Rom« und »Treibhaus« hatte Koeppen dem Zeitgeist der jungen Bundesrepublik auf eindrucksvolle Weise Ausdruck verschafft. Dann aber versiegte seine Schaffenskraft, und er wurde zur tragischen Figur, zum großen Unvollendeten. Statt den umfassenden Gesellschaftsroman der Bundesrepublik, den deutschen »Ulysses« zu liefern, den sich sein Verleger Siegfried Unseld so sehr herbeisehnte, verlegte sich Koeppen auf kleinere Stücke und Feuilletonistisches. Besonders angetan hatten es ihm in dieser Zeit Reiseskizzen, wie die im Jahr 1958 unter dem Titel »Amerikafahrt« im Goverts Verlag in Stuttgart veröffentlichten Aufzeichnungen. Koeppens Bild von den organisch wachsenden Automobilen stellt eine schöne Anspielung auf die typische Werkarchitektur von River Rouge dar. Unter den lichtdurchfluteten Sheddächern, die ihm als Gewächshaus erschienen, wachsen, gleichsam den Gesetzen der Natur folgend, die Autos heran. So ist dies auch ein Bild, das von einem unbeschränkten Optimismus getragen wird und von einer grenzenlosen Wachstumseuphorie zeugt. Zu

diesem Zeitpunkt war von etwaigen Beschränkungen oder gar einem Ende des Karbonzeitalters nicht die Rede und auch noch nichts zu spüren. Autostädte – für die Detroit damals die Blaupause bot – sind zu jenem Zeitpunkt noch der Zukunft zugewandte Städte; dass sie einmal verdorren könnten, dass die Pflanzen, welche die Grundlage ihres Daseins darstellen, einmal vertrocknen oder sogar verschwinden könnten, lag Ende der 1950er Jahre außerhalb jeglicher Vorstellung. Ganz anders stellt sich die Situation heute dar: Detroit ist pleite. Die Stadt hat sich zum Synonym für urbanen Niedergang und Verfall entwickelt, sie steht für ein untergehendes Zeichensystem.

Das Projekt »Learning from Detroit«

Der Projekttitel »Learning from Detroit« spielt auf Robert Venturis Buch »Learning from Las Vegas« (1972) an und ist ähnlich provokativ gemeint. Es lässt sich auch hier die These aufstellen, ob man nicht gerade von jenen Orten lernen kann, die konträr zu ihrem Image auf originäre Weise scheinbar unlösbare urbanistische Probleme bewältigen. Detroit kann sowohl als Negativbeispiel als auch als positives Vorbild verstanden werden. Negativ im Sinne von: an dem drastischen Niedergang Detroits lässt sich erkennen, welche politischen und wirtschaftlichen Entscheidungen nicht getroffen werden sollen. Andererseits zeigt das Detroit-Desaster verschiedene Aspekte auf, die wegweisend für eine Krisenbewältigung sind. Zunächst kann festgestellt werden, dass das Sinken von Einwohnerzahlen keine Katastrophe darstellen muss, sondern eine Chance zur Umwandlung in eine bessere Richtung. Urban Farming und Gardening, Public Art-Projekte und neue öffentliche Räume für Kinder, Radfahrer oder Jogger sind Phänomene, die Detroit vorweisen kann und die

von der Stadtverwaltung zunehmend unterstützt werden. Eine Krise dieser Art birgt bei genauerer Betrachtung auch gegenläufige Tendenzen. Ein massiver wirtschaftlicher Niedergang – und das zeigt Detroit – muss keinen Rückgang der künstlerischen und musikalischen Produktion bedeuten. Zudem wächst in Krisenzeiten der Zusammenhalt der Bewohner. Für verschiedene Formen von solidarischem Verhalten gibt es in Detroit zahlreiche Beispiele.

Reader und Dokumentation

Dieses Buch versucht beides zu sein: einerseits ein Reader mit Beiträgen über die aktuelle Situation in Detroit und seine Kultur im Vergleich zu Wolfsburg, andererseits eine Dokumentation der Ausstellung »Learning from Detroit« und der zahlreichen Veranstaltungen, die im Rahmen dieses Projektes vom 24. Mai bis zum 25. August 2013 in Wolfsburg stattfanden. Die Ausstellung entstand in enger Zusammenarbeit mit der Hamburger Kuratorin Kerstin Niemann, die seit 2010 eine Research Residence für Kulturproduzenten und Detroit-Forscher namens FILTER DETROIT leitet. Sie ist eine ausgewiesene Expertin der Detroiter Kunstszene. Der Schwerpunkt der Ausstellung »Learning from Detroit« liegt laut Konzept von Hoffmann/Niemann auf Arbeiten, die sich mit den gegenwärtigen Verhältnissen in Detroit insbesondere mit neueren Strömungen wie Urban Gardening, Public Art und anderen Veränderungen des öffentlichen Raums beschäftigen. Eine Sonderstellung nimmt in der Ausstellung der Detroiter Künstler und Fotograf Scott Hocking ein, der eine Woche vor Ausstellungsbeginn nach Wolfsburg eingeladen wurde, um vor Ort eine Installation zu produzieren. Er ging in Wolfsburg vor wie in Detroit – d.h. er drang in ein abgesperrtes, nicht mehr genutztes Areal (hier ein stillgelegter Steinbruch)

ein, um dort aus den gefundenen Objekten und Materialien eine monumentale Skulptur zu errichten und Aufnahmen zu machen. Hockings Eindrücke können wir in seinem Aufsatz und seinen Fotografien nachempfinden. Drei wichtige Stimmen der aktuellen Literaturszene Detroits, Jessica Care Moore, Scott Hocking und Steve Hughes, lieferten Exponate sowohl für die Ausstellung als auch Beiträge für dieses Buch.

Lange Zeit wurde Detroit als Metropole der Musik bezeichnet. Der Beitrag von Justin Hoffmann beschreibt mit der Geschichte der Gründung des »Motown Labels« die Ursprünge des Mythos von der Musik-Stadt Detroit. Aleksandar Nedelkovski liefert eine Geschichte des Detroit Techno, mit dem die Stadt seit den 1980er Jahren verbunden wird und der weit über die Grenzen Detroits hinaus Musikstile auf der ganzen Welt beeinflusst hat.

Transfer von »Humankapital« – Die heute verschütteten Wurzeln der Beziehung zwischen Detroit und Wolfsburg

Hinter dem programmatischen Ausstellungstitel »Learning from Detroit« steckt eine Methode, die in der Geschichtswissenschaft vor allem in den 1990er Jahren unangefochten an der Spitze wissenschaftlichen Arbeitens stand: Um etwas lernen zu können, müssen wir vergleichen; erst dadurch wird der Blick für die Gemeinsamkeiten und Unterschiede geschärft.

Aus historischer Sicht ergaben sich deswegen für die Ausstellung zahlreiche Anknüpfungspunkte. Das hängt auch damit zusammen, dass sich in der Vergangenheit beide Städte stärker aufeinander bezogen, als das im kollektiven Gedächtnis der kommunalen Gesellschaften Detroits und Wolfs-

burgs heute verankert ist. Oder anders, positiv formuliert: Es gibt eine gegenseitige Beziehungsgeschichte zwischen den beiden Städten, die wesentlich weiter zurückreicht, als gemeinhin angenommen wird. Mitte der 1930er Jahre diente das Hauptwerk von Ford in Detroit als Vorbild für die zu planende Automobilfabrik bei Fallersleben, das als »River Rouge am Mittellandkanal« (Manfred Grieger) nahezu maßstabsgerecht nachgebaut werden sollte.

Historisch verbürgt ist, dass Ferdinand Porsche in den Jahren 1936 und 1937 zu zwei längeren Aufenthalten in die USA reiste, um sich über den neuesten Stand des Automobilbaus zu informieren. Im Herbst 1936 besichtigte er zusammen mit seinem Privatsekretär Ghislaine Kaes zum ersten Mal eingehend River Rouge. Nur wenige Monate später, am 20. Juni 1937, machte Porsche sich mit einer größeren Delegation erneut auf den Weg zu einer vierwöchigen USA-Reise, auf der er sogar von Henry Ford höchstpersönlich empfangen wurde. Die ältere biografische Literatur zu Porsche verklärt dieses Treffen zur Zusammenkunft zweier gültiger Industriemagnaten, wie der Porschebiograf Herbert A. Quint 1952 schrieb: »Vor allem hatten sie sich beide die Einfachheit bewahrt, die Einfachheit im Denken und im Anpacken von sozialen Problemen, die Naivität gegenüber der großen Welt und die Bescheidenheit der Lebensweise.« Ganz pragmatisch setzte Ferdinand Porsche auch einen Technologietransfer um – ob mit oder ohne Zustimmung des alten US-Tycoons bleibt unklar: Etwa 15 bis 20 deutschstämmige Ingenieure wurden von Ford abgeworben und für den Aufbau des Volkswagenwerkes am Mittellandkanal eingesetzt. Unter den aus Detroit kommenden Ingenieuren befand sich auch Fritz Kuntze, der spätere Leiter des Kraftwerks, der im August 1937 die frühesten Planskizzen für das zu bauende Werk am Mittellandkanal auf das Papier brachte. Sie

nahmen im Prinzip die spätere Gliederung der Werksanlagen vorweg und verwiesen mit der eingezeichneten »Stadt A« und dem »Dorf B« bereits auf die getrennten Funktionsbereiche Wohnen und Arbeiten.

Kuntze hatte 1926 als einfacher Ingenieur in Detroit angefangen und war als Leiter der Kraftwerksabteilung von River Rouge in die technische Führungsgruppe des Ford-Betriebes aufgestiegen. Neben ihm kehrten in diesem Zusammenhang eine Reihe weiterer Männer nach Deutschland zurück: der Ingenieur Karl Luik, Obermeister Adolf Weissert, Pressenführer Gustav Kynast, Werkmeister Heinrich Debrich oder der Schlosser Karl Deutsch. Sie stellen eine heute verschüttete Verbindung zwischen Detroit und Wolfsburg dar.

Vergleiche ziehen

Ein wesentlicher Aspekt von »Learning from Detroit« war die aktive Beschäftigung mit den beiden Städten und ihrer kulturellen Praxis. So fanden während der Projektdauer im Rahmen des Vermittlungsprogramms verschiedene Workshops statt. Der prominente Detroiter Künstler und Teilnehmer der Ausstellung, Chido Johnson, leitete einen seiner in den USA unregelmäßig stattfindenden Wire-Car-Workshops. Er fand zwei Tage nach Ausstellungseröffnung in der Bürgerwerkstatt von Schloss Wolfsburg statt. Schnell wurde den Teilnehmern dieses Workshops klar, wie arbeitsintensiv die Herstellung von Drahtautos im Stil von Chido Johnson ist, der sich dabei auf Bastelarbeiten in seiner Kindheit in Simbabwe bezieht. Wegen der besseren Fahreigenschaft bestehen die Reifen aus echten Radschläuchen. Die Autos können zudem mit Hilfe einer Drahtstange samt Lenkrad erstaunlich gut gesteuert werden. Die angelegten fünf Stunden reichten nicht zur Vollendung der

Wire-Cars aus. Dies geschah später zuhause. Als Kooperationsprojekt von Geschichtswerkstatt (IZS) und Lokale Liaison (Kunstverein Wolfsburg) wurde vom 16. August bis zum 25. August 2013 im Raum für Freunde des Kunstvereins die Ausstellung »Wolfsburg-Detroit Research« gezeigt. Sie präsentierte Arbeiten und Forschungsergebnisse, die in mehrtägigen Workshops mit Wolfsburger Auszubildenden (Volkswagen) und Schüler/innen (Berufsbildende Schulen und Eichendorffschule) entstanden sind. Dabei wurde der Frage nachgegangen, was denn Wolfsburg tatsächlich von Detroit lernen könnte. In Gesprächen mit verschiedenen Vertretern der Stadt Wolfsburg, der IG Metall, des IZS und der lokalen Kulturszene untersuchten die Teilnehmer folgende Fragestellungen: Welchen Anteil haben Kunst und Kultur an der Entwicklung einer Stadt? Lässt sich bürgerschaftliches Engagement initiieren, oder entsteht es erst aus der Not? Welche Vorschläge haben die Wolfsburger/innen für die Umnutzung von Brachflächen? Wie sähe die Stadt nach einem Wegfall von VW aus? Wer ist in der Musikszene aktiv? Wie sehen die Pläne für die zukünftige Stadtentwicklung Wolfsburgs aus, und welchen Anteil können die Auszubildenden schon zu Beginn ihres Berufslebens an der (Mit-)Gestaltung ihrer Stadt haben? In der Ausstellung »Wolfsburg-Detroit Research« stellten die Workshopteilnehmer ihre Forschungsergebnisse in Form von Plakaten, Playlists, Videos, Installationen und Interviews der Öffentlichkeit vor.

Die Veränderung der Wahrnehmung der Städte

In den goldenen 1950er und 1960er Jahren lebte der Mythos noch. Wolfsburg und Detroit inszenierten sich – wie der Beitrag von Günter Riederer zu zwei Stadtwerbefilmen aus dieser Zeit zeigt – als »irdische Arbeiterparadiese«. Vor allem im Falle

Detroits trübte nichts die positive und optimistische Stimmung. Von krisenhaften Zuspitzungen, die bald auf die Stadt zukamen, war in diesen Filmbildern noch nichts zu spüren.

Ganz anders stellt sich die Situation heute dar: Detroit ist zum Synonym für urbanen Verfall und zum Inbegriff von städtischen Untergangsszenarien geworden. Aus der Ferne besehen liegt ein eigenwilliger Reiz in der Betrachtung dieses Untergangs. Katja Kullmann stellt sich in ihrem Beitrag berechtigterweise die Frage, woher eigentlich diese Lust am »Ruinen-Porno« kommt. Was macht die großformatigen Fotos von zerstörten Häusern so attraktiv, dass sie in präsentable Coffee Table Books Eingang finden, die wir uns zuhause auf den Wohnzimmertisch legen? Martina Heßler beschreibt den Niedergang Detroit's als Paradebeispiel der »technisch-konsumistischen Industriemoderne«. Gleichzeitig bietet die Stadt gerade durch ihren Verfall die Möglichkeit der Debatte über alternative Formen des Städtischen im 21. Jahrhundert. Ironie der Geschichte: Das untergehende Detroit wird damit wieder zur »Blaupause« für Urbanisierung, zum Vorbild für andere Städte. Tatsächlich macht das Beispiel Detroit heute an vielen Punkten Mut: Urban Gardening-Projekte sprießen wie Pilze aus dem Boden, Künstler erobern sich verwilderten Stadt-Raum zurück, Kreative erproben neue Formen des Wirtschaftens. Andreas Main beschreibt mit seinem Beitrag über das Urban Gardening Auswege aus der Krise abseits der eingetretenen Pfade und wirft zugleich die provozierende Frage auf, ob es nicht Gemeinsamkeiten zwischen progressivem Gärtnern in den heruntergekommenen urbanen Zentren der USA und der deutschen Kleingartenbewegung gibt.

Was also kann Wolfsburg von Detroit wirklich lernen? Ein wichtiger Punkt in diesem Zusammen-

hang ist die Erkenntnis, dass die Krise eine Chance sein kann: Sinkende Einwohnerzahlen, defizitäre Stadthaushalte und der Zusammenbruch der lokalen Infrastruktur können neue Formen der Solidarität unter den Einwohnern der Stadt erzeugen. Letztlich geht es bei allen Diskussionen über den Niedergang dieser Städte darum, das Wachstumsparadigma zu überwinden. Wer schreibt uns eigentlich vor, immer größer, immer weiter, immer schneller zu werden? Das Beispiel Detroit und seine vielen hoffnungsvollen Mikroprojekte zeigen, dass auch eine schrumpfende Stadt attraktiv sein kann. Es bilden sich neue Formen des Zusammenlebens aus, neue Formen der Ökonomie, neue Formen der Selbstorganisation. Am Ende dieser Entwicklung könnte ein neues Verständnis der Stadt im 21. Jahrhundert stehen, dessen Grundpfeiler Nachbarschaftlichkeit, bürgerschaftliches Engagement und Experiment hießen.



–
Veranstaltungen zur Eröffnung
Performance von Jessica Care Moore
DJ-Lecture von Mike Huckaby





—
VW Typ 87C, 1942

VERSCHÜTTETE GEMEINSAMKEITEN



—
Lincoln Zephyr, 1939

Detroit: Stadt der Extreme

Von der technisch-konsumistischen Moderne zur Stadt des 21. Jahrhunderts?

Martina Hebler

–
Learning from Detroit? Learning from America's »Shithole«? Detroit gilt derzeit als Symbol und Inbegriff aller negativen Entwicklungen, die einer Stadt nur widerfahren können. Die Stadt des Niedergangs, die Stadt der Mörder, der Rassenunruhen, der Armut, der Leere. In der Tat sind die jüngsten Nachrichten aus Detroit beängstigend: Die Stadt musste Insolvenz anmelden, 18 Milliarden Dollar Schulden, die »größte Pleite einer Kommune in der amerikanischen Geschichte«. Die Stadt hat nicht genug Geld für die Grundversorgung, die Infrastruktur verkommt, Schulen sind geschlossen, 40 Prozent der Straßenlaternen funktionieren nicht. Bei Nacht gleicht Detroit einem Kadaver, so kürzlich Peter Richter in der Süddeutschen Zeitung. Die Polizei und die Feuerwehr sind chronisch unterbesetzt, sie rücken nur in den größten Notfällen aus. Das öffentliche Nahverkehrssystem ist marode – und das in einer Autostadt, in der sich viele kein Auto mehr leisten können. Krankenwagen, Polizeiautos und Busse sind kaputt und werden nicht repariert. Verfallene Gebäude, Müll wird nicht abgeholt und liegt in großen Stapeln vor den Häusern. Die Bevölkerungszahl sinkt, derzeit sind es unter 700.000 und damit über eine Million weniger als in den Boomzeiten der 1950er Jahre. Detroiter Soziologen prophezeien einen weiteren Bevölkerungsverlust, bis zu 600.000 in den nächsten 15 Jahren. Die Dunkelziffer der Arbeitslosigkeit liegt bei 50 %. Die Mordrate ist 10mal höher als im Rest des Landes: 386 Morde im vergangenen Jahr. Der frühere Bürgermeister Kwame Kilpatrick muss nun wegen Korruption für 28 Jahre ins Gefängnis. Kevin Orr, Sonderverwalter von Detroit, spricht von einer bevorstehenden »Olympiade der Restrukturierung«. Tristesse, Verfall und Hoffnungslosigkeit – was soll man bloß von einer solchen Stadt lernen? Eine Stadt ohne Licht, ohne Infrastruktur, ohne Arbeit – Lernen von einem der größten Verlierer der Industriemoderne?

Von »Learning from Detroit« zu sprechen, ist mithin mindestens so provozierend, wie es das Diktum »Learning from Las Vegas« Anfang der 1970er Jahre war, als Robert Venturi, Denise Scott Brown und Steven Izenour ausgerechnet das schrille, glitzernde und populärkulturelle Las Vegas zum Vorbild architektonischer und urbaner Entwicklungen erhoben und damit die stolzen Vertreter der architektonischen Moderne herausforderten. Sie hatten damals eine hitzige Debatte um das zukünftige städtische Bauen und um Architektur ausgelöst. Gleichwohl, rückblickend ist offensichtlich, dass das Buch mit seiner Kritik an der Moderne und dem Plädoyer für Pluralität und Alltagsarchitektur an einer historischen Schwelle stand, hin zu postmoderner Architektur. Der Architekturhistoriker Martino Stierli nannte das Buch einen »rhetorischen Befreiungsschlag«. Die Autoren selbst betonten, ihre Studie »will help to define a new type of urban form emerging in America and Europe«. Der Strip in Las Vegas, den sie genau beschrieben und analysierten, sei eine Extremform. Doch, so die Autoren, die Analyse der Extreme könne theoriebildend sein. Extreme städtischer Entwicklung, so kann man im Anschluss an Venturi, Scott Brown und Izenour sagen, bieten die Möglichkeit, Phänomene und Entwicklungen in einer hohen Verdichtung und Zuspitzung zu beobachten. Sie sind daher von Relevanz für neue Konzepte städtischen Lebens. Detroit ist zweifellos eine Stadt der Extreme. Zuerst die Stadt des Erfolgs, der Mythos für westlichen Wohlstand, das Symbol der automobilen Gesellschaft. Schließlich das Extrem des Niedergangs und Verfalls einer einst glitzernden Industriestadt.

Theoriebildend mag ein großes Wort sein, ein zu hoher Anspruch. Doch kann der Extremfall Detroit in zweierlei Hinsicht Denkobjekt, Stein des Anstoßes und Herausforderung zur Debatte über

zukünftige Formen städtischen Lebens sein. Zum einen hinsichtlich der Zukunft von Automobilstädten oder weiter gefasst von monoindustriellen Städten. Zum anderen entwickeln sich gerade in Detroit als Reaktion auf die Krise neue Formen städtischen Lebens, die, obgleich sie teils an die Vormoderne erinnern, zukunftsweisend sein könnten. Dies ist aber zweifellos genauso umstritten wie einst die Vorstellung, den Strip von Las Vegas als neue Form städtischer Entwicklung zu akzeptieren. Blicken wir also auf die beiden Extremzustände der Stadt Detroit mit der Absicht zu lernen.

Detroit I: Die technisch-konsumistische Industriemoderne und ihr Verfall.

Eine Rückblende in die goldenen Zeiten Detroits lässt den Niedergang der Stadt noch dramatischer erscheinen. Detroit ist die älteste Autostadt, sie ist gewissermaßen das Original, Urbild, Prototyp einer Autostadt, nach der sich viele andere Städte benannten: Sowjetische, chinesische, japanische, aber auch andere deutsche Städte wie Rüsselsheim taufen sich jeweils »Detroit des Ostens«, »neues Detroit« oder »hessisch Detroit«.

Seit Beginn des 20. Jahrhunderts prägte die Automobilindustrie Detroit: Die Ford Motor Company seit 1903, General Motors seit 1908, Chrysler seit 1924. Zwischen 1900 und 1953 wuchs die Zahl der Bewohner Detroits von 250.000 auf 1,85 Millionen; Detroit galt als das »power house« der Vereinigten Staaten, war Symbol der Modernität und Wachstumsmotor für die gesamte Nation. Fords 5-Dollar-Day, der hohe Lohn, den er seinen Arbeitern zahlte, prägte in Kombination mit seinem Produktionssystem gar eine Epochenbezeichnung, den Fordismus: Massenproduktion, Wohlstand, sozialer Frieden. Detroit wurde zum

Mythos des Erfolgs, der mit den innerstädtischen Highways, den Kinopalästen, den Warenhäusern, den kleinen Häuschen der Automobilarbeiter und den Fabriken Gestalt angenommen hatte. Detroit war eine der reichsten Städte der USA; Detroit war der Triumph der technisch-konsumistischen, auf das Automobil ausgerichteten Industriemoderne. Seit den 1950er Jahren war die heile Autostadt-Welt allerdings mit Krisen konfrontiert: Die Automatisierung der Produktion, die Suburbanisierung der Automobilproduktion, später die Internationalisierung, sowie der Wegzug der weißen Bevölkerung ließen die Stadt seit den 1950er Jahren langsam ausbluten. Allein zwischen 1947 und 1959 bauten die Big Three der Automobilindustrie 25 neue Fabriken im Umland von Detroit – doch keine innerhalb Detroits. In den 1960er Jahren zog, um nur ein Beispiel zu nennen, das Hauptquartier von Ford in das 30 km entfernte Dearborn. In den späten 1960er Jahren beschäftigte Ford keine Arbeiter mehr in der Stadt. Die blutigen Rassenunruhen von 1967 und die darauf folgende massive Flucht der weißen Bevölkerung aus der Stadt verstärkten den Prozess des Niedergangs in Detroit.

Detroit hat es, trotz verschiedener Versuche und kleinerer Erfolge, nicht geschafft, die Krise abzuwenden. Entscheidend war dabei zweifellos die Rolle der Automobilindustrie, die die Stadt – genau wie die weiße Mittelschicht – verließ. Gleichwohl gab es immer wieder Initiativen, das Schicksal der Stadt zu wenden, an denen Vertreter der Automobilindustrie teils wesentlich, teils Impuls gebend beteiligt waren. Ein herausragendes Beispiel ist der Bau des Renaissance Centers in den 1970er Jahren. Ein Projekt, das ein frühes Beispiel dessen ist, was in den letzten zwei Dekaden unter dem Stichwort der »Revitalisierung«, »Festivalisierung« oder »Eventisierung« der Städte diskutiert und häufig als Krisenstrategie verwirklicht wurde.