



Fahren bis zum Ende: Ein uralter VW 412, den in Deutschland jede Polizeistreife und jeder TÜV schon längst aus dem Verkehr gezogen hätte, rostet über die Autobahn



Die tägliche Standortbestimmung: Diese digitale Anzeigetafel sagt, wieviel Autos im laufenden Jahr in Detroit bisher produziert wurden. Am 4.11.1986 waren es jene 6,6 Millionen



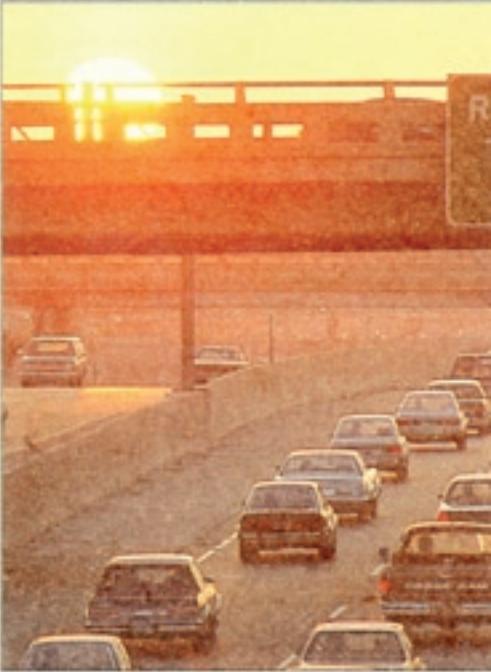
Neben Gouverneurs-Kandidat Lucas wirbt Ford für Ruhe und Ordnung: „It's time for no crime“ – für Kriminalität sei keine Zeit. In Detroit gibt es mehr Revolver und Gewehre als Einwohner

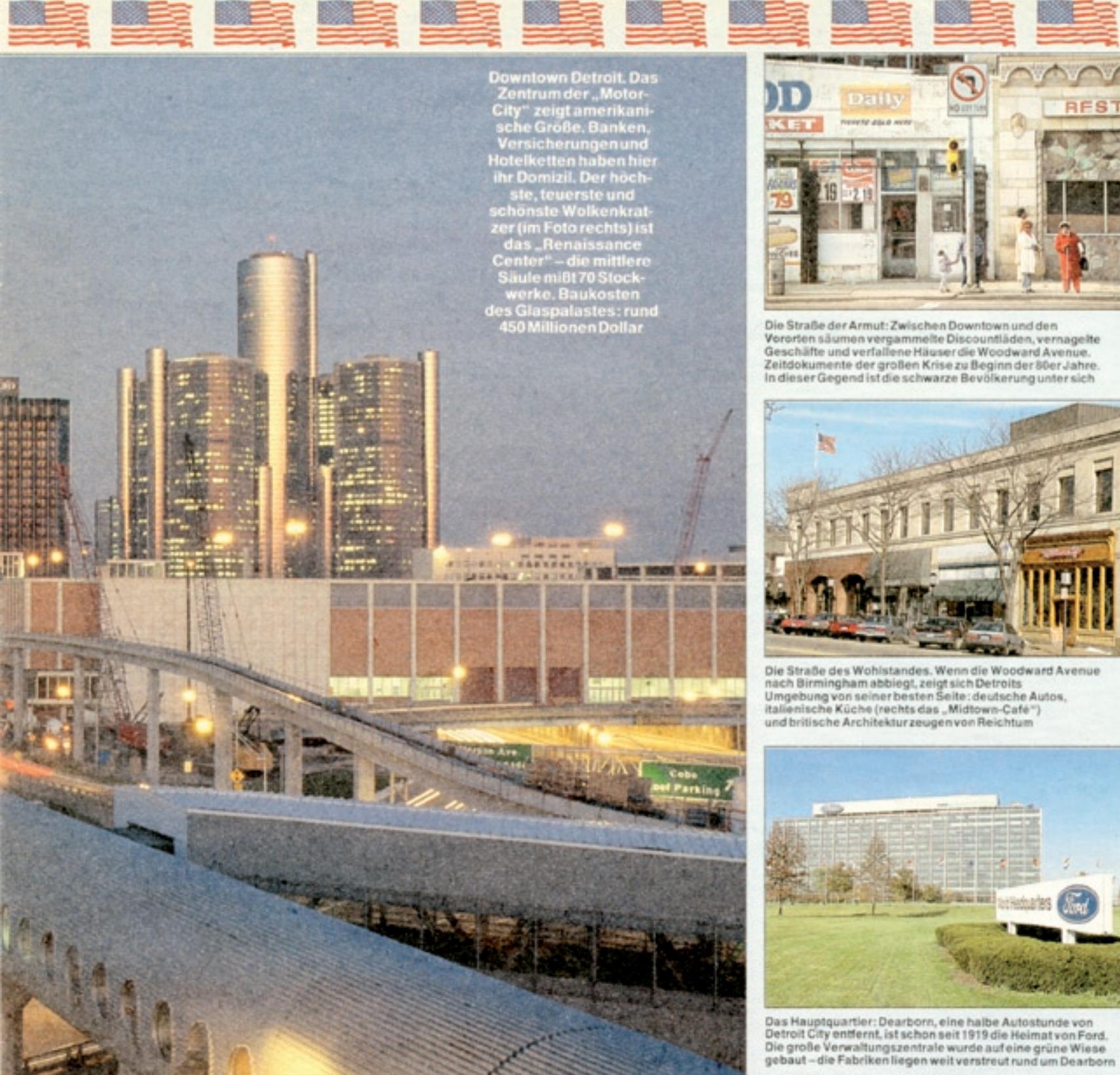


Ein Strich am Fließband: Mit dieser Schablone pinseln die Damen bei General Motors den feinen silbernen Zierstreifen auf den Cadillac
◀ Vier Männer an einem Auto: Bei Hochbetrieb am Wochenende schaffen 50 Autowäscher rund 100 Autos pro Stunde. Preis: 5,95 Dollar



Abendstimmung auf dem Freeway: Nachmittags zwischen vier und sechs Uhr braucht man Zeit und gute Nerven. Selbst die sechsspurigen Freeways sind verstopt. In den schneereichen Wintermonaten kann die Heimfahrt dann leicht drei Stunden dauern. Detroit ist gefürchtet für seine schlechten Straßen. Schlaglöcher, die jeden Stoßdämpfer und jede Felge zerkrümeln, kommen oft und unverhofft

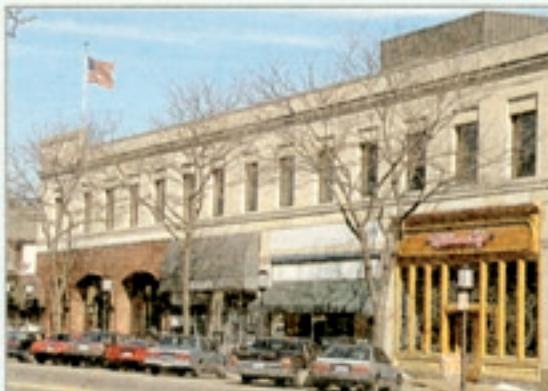




Downtown Detroit. Das Zentrum der „Motor-City“ zeigt amerikanische Größe. Banken, Versicherungen und Hotelketten haben hier ihr Domizil. Der höchste, teuerste und schönste Wolkenkratzer (im Foto rechts) ist das „Renaissance Center“ – die mittlere Skala mit 170 Stockwerken. Baukosten des Glaspalastes: rund 450 Millionen Dollar



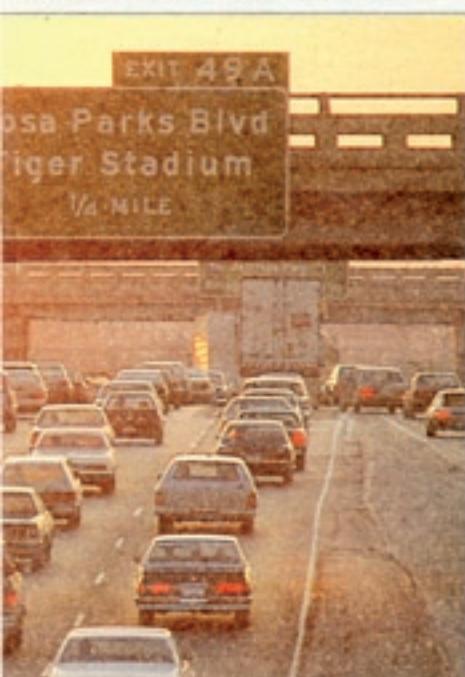
Die Straße der Armut: Zwischen Downtown und den Vororten säumen vergammelte Discountläden, vernagelte Geschäfte und verfallene Häuser die Woodward Avenue. Zeitdokumente der großen Krise zu Beginn der 80er Jahre. In dieser Gegend ist die schwarze Bevölkerung unter sich



Die Straße des Wohlstandes. Wenn die Woodward Avenue nach Birmingham abbiegt, zeigt sich Detroit's Umgebung von seiner besten Seite: deutsche Autos, italienische Küche (rechts das „Midtown-Café“) und britische Architektur zeugen von Reichtum



Foto: Klaus Schmitz
Das Hauptquartier: Dearborn, eine halbe Autostunde von Detroit City entfernt, ist schon seit 1919 die Heimat von Ford. Die große Verwaltungszentrale wurde auf eine grüne Wiese gebaut – die Fabriken liegen weit verstreut rund um Dearborn



Detroit - die größte Autostadt der Welt

Detroit im US-Bundesstaat Michigan ist die Heimat aller amerikanischen Auto-Konzerne. Mehr als sieben Millionen

Autos werden in diesem Jahr dort gebaut. Der Stadt droht immer wieder der Crash mit dem Chaos →

Die Stimme aus dem Lautsprecher mahnt die Passagiere der „Northwest Airlines“ nach Atlanta ein letztesmal zu Gate 24. Sturm frisst die Rolltreppe ihre eigene Stufen. Der Blick nach oben mündet in gleichendes Neonlicht. Links taucht ein hellblauer Ford Taurus auf, vorn blinzelt der Chrom eines braunen Oldsmobile, und hinten steht ein schwarzer Chrysler. Der Detroit Flughafen ist nicht zufällig auch

Von Alfred Weinzierl (Text)
und Klaus Kuhnigk (Foto)

eine kleine Autoausstellung. Zwischen „Eastern“, „TWA“- und „Delta“-Schaltern parkt das Herz der Stadt. Denn Amerikas Autoindustrie kennt nur eine Heimat: Detroit, die Motor-City.

Die Stadt, eine gute Flugstunde westlich von New York gelegen und nur durch den „Detroit River“ von Kanada abgegrenzt, spuckt jährlich fast doppelt so viele Pkw aus wie alle deutschen Autofabriken zusammen. 1986 mehr als siebenneinhundert Millionen. Ob General Motors, der Riese mit 42 Prozent US-Marktanteil, ob Ford, ob Chrysler oder AMC – alle haben ihre Chefetage, ihre Entwicklungsabteilungen, ihre Verwaltungsbüros und die Mehrzahl ihrer Fließbänder im Großraum Detroit.

Downtown, Kern der Stadt, Urzelle, Hochhäuser, Wolkenkratzer, das geplante Chaos



Erinnerung an die Gründerzeit: Der französische Soldat Antoine Cadillac legte 1701 den Grundstein Detroits. Seit den zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts zählt die Marke Cadillac (im Foto eines ihrer Bürogebäude in der City) zum General-Motors-Konzern

aus Beton, Glas und Marmor. Hier thronen Banken, Versicherungen, Hotelketten. Und alle überragend: das „Renaissance Center“, ein 450 Millionen Dollar teures Symbol von Wohlstand und Stärke. Henry Ford II. eröffnete den verglasten Palast 1973, dem Jahr der ersten Ölkrise. Eine Trutzburg gegen den schlechrenden Verfall von Downtown. Der Blick hinunter vom Drehrestaurant im 70. Stock des „RenCen“ – „Renaissance Center“ ist für amerikanische Sprachkultur a) zu französisch und b) viel zu lang – offenbart, daß Downtown nur am Tage lebt: Nach 19 Uhr und am Wochenende schlafst der Asphalt.

Dabei hat hier, am Ufer des Detroit River, alles angefangen. Ein französischer Soldat, Monsieur Antoine Cadillac, legt 1701 den Grundstein zu einer Siedlung, deren Einwohner Walter Chrysler, Ransom Olds, die Brüder Dodge und Henry Ford zweihundert Jahre später unbedingt alle das gleiche machen wollen: Autos bauen. Henry Ford erfindet den Fortschritt, der Fließbandproduktion heißt. 1921 feiern seine Arbeiter, eine bunte Einwanderer-Mischung aus Polen, Deutschen, Iren und Italienern, das fünfmillionste Ford-T-Modell; was zu dieser Zeit 55 Prozent der Weltproduktion bedeutet.

Sechzig Jahre später, Detroit '81 macht wieder Schlagzeilen. Die Stadt hungrt. Mütter betteln, Kinder frieren, Massenarbeitslosigkeit. An den achtspurigen Boulevards stehen Menschenschlangen für eine warme Suppe an. Die landesweite Rezession im Auto-Land USA hat die Auto-Stadt Detroit brutal gebremst. Die Fahrzeugproduktion ist um die Hälfte geschrumpft. 20 Prozent sind arbeitslos – seit mehr als einem Jahr. Das bedeutet: Sozialhilfe statt Arbeitslosengeld, Leben unterhalb des Existenzminimums. Im November wird offiziell der Hungersnotstand ausgerufen, der amerikanische Kongress billigt eine 50-Millionen-Dollar-Winterhilfe. Das Sozialamt verteilt 500 000 Kilogramm Trockenmilch und 100 000 Säcke Kartoffeln. Die Opel-Kollegen aus Rüsselsheim schicken Care-Pakete.

„Wenn die Nation erkältet ist, hat Detroit Lungenentzündung“, sagt man in Amerika. Das sagt man in Wolfsburg, Rüsselsheim und Ingolstadt auch. Nur: Die deutschen Auto-Städte sind Dörfer von 100 000 Einwohnern. Detroit ist die sechstgrößte Stadt der Vereinigten Staaten. In der Region leben vier Millionen Menschen. Und jeder fünfte lebt von der Autoindustrie.

Heute, fünf Jahre später, scheint Detroit gesundgeschrumpft. Lee Iacocca hat, einem Wunderheiler gleich, die Marke Chrysler aus dem Beinahe-Bankrott in die Gewinnzone gelenkt. Ford entließ zwischen '79 und '84 jeden vierten Mitarbeiter und boomt auf 20 Prozent Marktanteile zu, der Branchenriesen General Motors verkauft so viele Autos wie nie zuvor.

Doch die Wunden der großen Krise haben Narben hinterlassen. Narben, die den Menschen in ihren Gesichtern stehen. Gesichter, die den Weg raus aus Downtown zu den Werken am Rande der Stadt säumen. Menschen, die älter aussehen, als sie sind –

ernst, fahl und schwarz. An jeder Kreuzung stehen sie. Jene, die regungslos auf den nächsten Bus warten. Und jene, die auf nichts mehr warten.

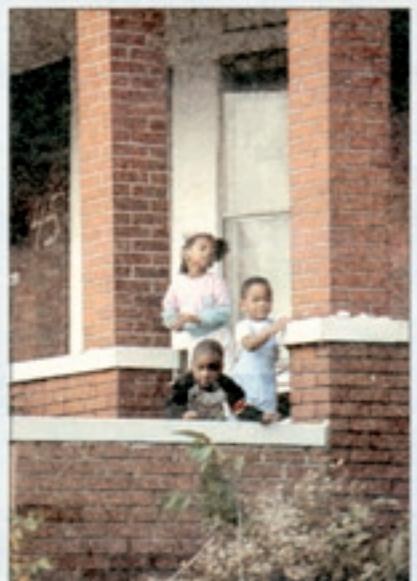
Woodward Avenue. Immer noch stadtwarts. Rechts ist der Wohlstand der 50er und 60er Jahre, als Detroit locker acht Millionen Autos pro Jahr produzierte, mit Brettern vernagelt. Verfallene Häuser, geschlossene Geschäfte. Zur Linken eine Ruine, die früher eine Schniederei war. Daneben ein Shop, nach deutschen Maßstäben ein baupolizeiliches Wrack, für die Leute in der Marston Street der Tante-Emma-Laden an der Ecke. In der Marston Street sind Immobilien billig. An jedem dritten Haus steht: For sale, for rent. Abreißen wäre sinnvoller als verkaufen oder vermieten – aber auch teurer. Die Frage stellt sich: Was ist verkommen, die zweigeschossigen Holzhäuser, „Colonials“ genannt, oder die Chevys, Buicks und Fords, die davor rosten? Das Ghetto der Schwarzen – eine bewohnte Mülldeponie aus Wellblech, Pappe und Plastik.

Die Chance, als Jugendlicher in Detroit von einer Revolverkugel getroffen zu werden, steht 1:1500. Das ist fast hundertmal wahrscheinlicher als sachs Richtig im Lotto. 1985 kamen auf 100 000 Einwohner in Detroit City 58 Morde. In New York meldet

wurden 2059 Menschen auf den Straßen von Detroit angeschossen, 314 starben. 25 von ihnen waren unter 16 Jahren. Das hat der „Motor-City“ einen zweiten Namen eingebracht: „Murder Capitol“ – Hauptstadt des Mordes. In den High Schools wurde in Stichproben nach Waffen gefahndet – erfolglos. Jetzt diskutiert die Behörde über Metallendetektoren an den Schuleingängen. In Downtown sind die Gäste der Einkaufspassagen, Hotels und Restaurants nie allein. Polizeistreifen und privates Wachpersonal haben Konjunktur.

Am Samstag, dem 27. September 1986, gipfelt die Ohnmacht von Polizei und potentiellen Opfern im „no crime day“, im „verbrechensfreien Tag“. Die Bilanz: ein Toter. Sein Beruf: Polizist. Wer die Ursachen allein in Armut, Drogenkonsum und Verzweiflung sucht, ignoriert das steigende Pro-Kopf-Einkommen und die sinkende Arbeitslosigkeit (1986 rund neun Prozent).

Für Professor Marvin Zalman, Kriminologe an der Detroit University, hat die wachsende Gewalt eine gesellschaftliche Dimension: „Hier ist das Tragen von Waffen eine absolute Selbstverständlichkeit. Also ist auch der Finger eher am Abzug.“ Detroit City zählt 1,1 Millionen Einwohner und 1,5 Millionen Pistolen und Gewehre.



Ein Leben in Angst: Drei Kinder, die morgen schon Opfer sein können. 1985 wurden in Detroit 223 Jugendliche von einer Kugel verletzt, 26 starben



Folge von Stadtflucht: Ruinen aus einer besseren Zeit. 1970 lebten in Detroit City noch 1,5 Millionen Menschen, heute sind es 1,1 Millionen



Ein Beispiel für viele Straßen: In der Marston Street, im Schwarzen-Viertel, gammeln verrostete Limousinen und verwitterte Häuser um die Wette

die Statistik 19, in der Nation acht. Während in den USA in den letzten zehn Jahren die Gewaltverbrechen Jugendlicher um 27 Prozent und die Diebstahlsdelikte um 35 Prozent sanken, hat sich in Detroit die Kriminalitätsquote verdoppelt. Anlaß für das US-Magazin „Newsweek“, in Detroit ebenso drastisch wie treffsicher eine Zwei-Klassen-Jugend auszumachen: „Opfer und Kriminelle“. Daß ein 15-jähriger Schüler von noch jüngeren umgebracht wird, ist kein Einzelfall. Zwischen Januar und August 1986

Die Stadt läuft in Abrüstungsverhandlungen mit der Bevölkerung eingetreten. Für jede bei der Polizei abgegebene Waffe gibt es 50 Dollar. Doch solange Detroit Honoratioren wie der schwarze Bürgermeister Coleman Young oder Baptistenpfarrer Carl Hughes nie ohne Colt auf die Straße gehen, fehlt dem Revolver-Deal die öffentliche Rückendeckung.

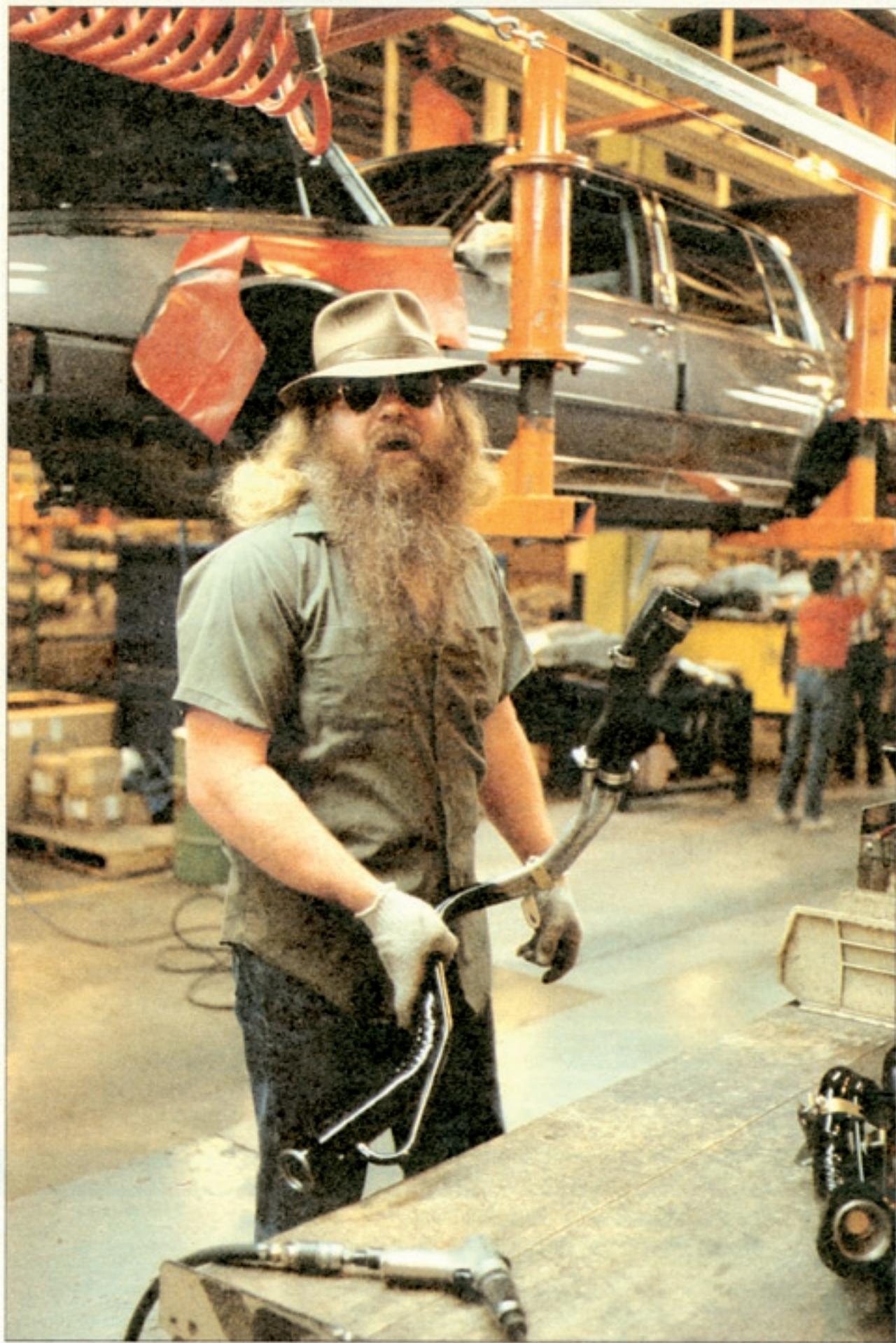
Drei Minuten von Downtown. Immer noch Woodward Avenue. Aber statt verfallener Bierbuden ein Golf-Shop, ein General-



Drei von zehn: An den Fließbändern der General-Motors-Montagefabrik „Orion“, die Cadillac- und Oldsmobile-Modelle fertigt, sind die Damen im Vormarsch – Joanna Kim, koreanischer Abstammung, komplettiert den Innenraum eines Cadillac Fleetwood Brougham



Eine feine Adresse: Wer sich in Birmingham oder Bloomfield niederläßt, zählt zur High-Society. Auch hier gilt der Mercedes-Benz vor der Tür als Symbol des Wohlstands. In Detroits Umgebung gibt es 16 Golf-Klubs und ein rundes Dutzend Seen



Mit Hut und Sonnenbrille: Kein Gitarrist einer berühmten Rock-Gruppe, sondern ein ganz gewöhnlicher Fließbandarbeiter von General

Motors – Dave Morley schafft im modernsten Montagewerk, das der größte Automobilproduzent der Welt zu bieten hat; im „Orion

Motors-Händler mit zwanzig gebrauchten Cadillacs vor der Tür, ein Geschäft für Einbauküchen. An der nächsten Kreuzung wirbt eine Autowaschanlage. Drei Teams à vier Mann ledern die Autos trocken. Darunter – erstmalis – Exoten: ein roter Porsche 944, ein silbergrauer Siebener-BMW. Kein Zweifel, dreißig Minuten reichen für die Flucht aus dem leblosen Downtown und den Elendsvierteln der Schwarzen. 1970 wohnten 1,5 Millionen Menschen in Detroit City, heute sind es 1,1 Millionen.

Abzweigung halb links nach Birmingham. Vor der ersten Ampel ein Daimler-Benz-Händler, schräg gegenüber ein Porsche-Dealer. Die Straße verjüngt sich zur Allee. Plötzlich keine riesigen Einkaufsmärkte mehr, keine Parkplätze für 2000 Autos, sondern Bäume, Einzelhandelsgeschäfte, hübsch dekorierte Schaufenster. Im Angebot: Schuhe von Bally, Uhren von Longines, Parfüm von Christian Dior. Ein Stück Europa, am liebsten vornehm britisch, im Norden der USA. Das Auto auf der „in“-Liste ist

assembly plant“, eine dreiviertel Stunde von Detroit entfernt. 7000 Beschäftigte bauen pro Schicht 1100 Autos, 157 Roboter helfen ihnen

schwäbisch. Mercedes 560 SL in Feuerrot, ab Oktober mit Hardtop zu fahren. Vor dem Midtowncafé parken gleich zwei. Drinnen speist Detroit's Geldadel. An der Bar – die Kellner gestylt wie die Söhne der Cartwrights und Colbys aus TV-Denver – schlürft die Dame in Nerz-Schampus mit frisch gepresstem Orangensaft, der Herr in Leder Irish Coffee. Dagegen ist „Kir Royal“ der bayerische Komödienstadl.

Es sind die Suburbs, die Vororte, im Norden Detroits. Vornehme, gepflegte, grü-



Karneval für eine Nacht: Am 31. Oktober, dem Tag des „Halloween“, kostümiert sich Amerika und tanzt zu dem, was in den Radiostationen gerade angesagt ist

ne Oasen ohne Blech und Moder, ohne Miet und Lärm. Birmingham und Bloomfield sind nicht nur die Aushängeschilder Detroits, sie sind schlicht die reichsten Orte im Staat Michigan. Und wer nicht gerade im Vorstand von General Motors sitzt, sondern Anwalt, Antiquitätenhändler oder Arzt ist, der leistet sich auch Qualität made in Germany. Im Villenviertel, so scheint es, parken mehr Audi 5000 und Baby-Benz als Cadillacs.

Ein altes Wort sagt: Es gibt nur einen Grund, nach Detroit zu gehen – „to make money“, um Geld zu machen. Das Wort gilt. Die Leute von Birmingham und Bloomfield sehen Detroit deshalb gar nicht so schlimm. Ist es doch weit genug weg. Das soziale Leben findet eh – der langen Distanzen, der harten Winter und der persönlichen Sicherheit wegen – im Eigenheim statt.

Henry Ford II. hat den Gedanken an eine Renaissance, eine Wiedergeburt, dieser Stadt längst aufgegeben: „Detroit wird nie mehr so sein wie in den 50er und 60er Jahren.“ Dieser zersiedelte Körper ohne Seele denkt heute immer nur an eins: an Autos. Selbst in der Schalterhalle des Flughafens.



Werbung ist alles: Ob im Fernsehen, im Radio oder an der Autobahn – auch in Detroit führt am Reklame-Tamtam der großen Marken kein Weg vorbei. Der überdimensionale „Uniroyal“-Reifen wirbt auf dem Weg zum Flughafen



Fotos: Klaus Kühlwein

Die dunkle Mehrheit: Der Anteil der schwarzen Bevölkerung in Detroit City beträgt mehr als 50 Prozent. Auch Bürgermeister Coleman Young, Demokrat und 1985 mit 61 Prozent der Stimmen zum vierten Mal wiedergewählt, ist schwarz