

Tobias Gerstung

Stapellauf für ein neues Zeitalter

Die Industriemetropole Glasgow
im revolutionären Wandel
nach dem Boom (1960–2000)



V&R

Tobias Gerstung, Stapellauf für ein neues Zeitalter

V&R Academic

Nach dem Boom

Herausgegeben von

Anselm Doering-Manteuffel und Lutz Raphael

Tobias Gerstung, Stapellauf für ein neues Zeitalter

Tobias Gerstung

Stapellauf für ein neues Zeitalter

Die Industriemetropole Glasgow
im revolutionären Wandel
nach dem Boom (1960–2000)

Vandenhoeck & Ruprecht

© 2016, Vandenhoeck & Ruprecht GmbH & Co. KG, Göttingen
ISBN Print: 9783525300862 — ISBN E-Book: 9783647300863

Mit 15 Abbildungen, 5 Grafiken und 5 Tabellen

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-647-30086-3

Weitere Ausgaben und Online-Angebote sind erhältlich unter: www.v-r.de.

Umschlagabbildung: Glasgow (Bildnr. 70850157) © fotolia

Gedruckt mit Unterstützung der Deutschen Forschungsgemeinschaft.

© 2016, Vandenhoeck & Ruprecht GmbH & Co. KG, Theaterstraße 13, D-37073 Göttingen / Vandenhoeck & Ruprecht LLC, Bristol, CT, U. S. A.

www.v-r.de

Alle Rechte vorbehalten. Das Werk und seine Teile sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung in anderen als den gesetzlich zugelassenen Fällen bedarf der vorherigen schriftlichen Einwilligung des Verlages.

Satz: textformart, Göttingen | www.text-form-art.de

Inhalt

Einleitung	9
Thema, Fragestellung und Gegenstand	21
Historische und Sozialwissenschaftliche Forschung in der Zeitgeschichte	23
Theoretischer und methodischer Zugriff	25
Forschungsstand und Quellen	29
Aufbau und Gliederung	42
Erster Teil:	
Die Industriehafenstadt Glasgow – Entstehung und Charakteristika	45
1. Die Problemanalyse des Clyde Valley Regional Plans von 1949:	
Industrialisierung und Urbanisierung	48
1.1 Glasgows Entwicklung zur Industriemetropole	49
1.1.1 Vom Tabakhandel zur Textilindustrie	50
1.1.2 Eisen, Kohle und Stahl: Ein schwerindustrielles Cluster entsteht	56
1.2 Bevölkerungswachstum und Urban Crisis	66
1.2.1 Die demographische Entwicklung	66
1.2.2 Arbeit, Armut und Elend	70
1.2.3 Räumliche und städtebauliche Entwicklung	74
1.3 Der Ausbau des Clyde und die Entstehung des Glasgower Hafens	80
2. Magere Jahre: Stagnation und Krise in der Zwischenkriegszeit	
2.1 Schiffsbaukrise und Stagnation	89
2.2 Staatliche Strukturförderung: Die Anfänge umfassender Planungs- und Steuerungsversuche	94
2.3 Wohnungsnot, Kriminalität und Imageprobleme	97
3. Glasgow nach dem Zweiten Weltkrieg:	
Fortsetzung der wirtschaftlichen Entwicklung und Planungsboom	106
3.1 Nachkriegsboom und ökonomischer Wandel	109
3.2 A great Adventure in applied Sociology: Dezentralisierung, Diversifikation und Stadterneuerung als planerische Leitbilder des Booms	130
3.3 Vom Verschwinden des Hafens aus der Stadt	150
4. Zwischenfazit: Industrie- und Hafenstadt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis in die 1960er Jahre	
	163

Zweiter Teil:

Vom Industriemoloch zur Kreativen Stadt? Wandlungen Glasgows nach dem Boom	165
1. Rahmenbedingungen und Kontexte im letzten Drittel des 20. Jahrhunderts	167
1.1 Wachsende Divergenz: Großbritannien und Schottland ab Mitte der 1970er Jahre	167
1.2 Zwischen Silicon Glen, Ölboom und Dienstleistungswirtschaft: Konjunkturen schottischer Wirtschaftsförderung	177
1.3 Institutionelle Rahmenbedingungen und Akteure	185
1.4 Glasgow 1970–2000: Arbeitslosigkeit und Bevölkerungsverlust	197
2. Die Stadt der Steine: Die Erneuerung der materiellen Infrastruktur und die Umgestaltung der Uferzone	204
2.1 Das Glasgow Eastern Renewal Projekt: Am Übergang zu einem neuen Plangungsdenken	204
2.2 Vom Parkplatz zum Park: Die provisorische Nutzung von Industrie- und Hafengebieten	217
2.3 Vom Queen's Dock zum Scottish Exhibition and Conference Centre	223
2.4 Vom Prince's Dock zum Glasgow Garden Festival 1988	239
2.5 Büros als Bausteine einer neuen Infrastruktur: Der International Financial Services District und die Merchant City	257
2.6 Ein Gürteltier als globale Ikone? Fosters Clyde-Auditorium und die Bedeutung der Iconic Architecture für Glasgow	283
2.6.1 Ein World Trade Centre für Glasgow?	285
2.6.2 Der Bau des Clyde-Auditoriums und die frühe Rezeption	288
2.6.3 Städtebau zwischen ästhetischer Inszenierung und marktgerechter Präsentation	296
2.7 Fazit: Die neue Stadt bauen	300
3. Die Stadt der Bilder: Neue Repräsentationen des urbanen Selbst	304
3.1 Die Aufweichung der Kategorie Raum	305
3.2 Die Etablierung des Stadtmarketings und die Ursprünge der »Glasgow's Miles Better«-Kampagne	309
3.2.1 »Selling Siberia in a kilt« oder die Anfänge des professionellen Stadtmarketings in Glasgow	310
3.2.2 No Mean City: Das Negativbild Glasgows in den 1970er und 1980er Jahren	316
3.2.3 Neue Impulse in den frühen 1980er Jahren	321
3.3 Der Schamane, die Strohlokomotive und das Papierschiff: George Wyllie und die künstlerische Auseinandersetzung mit dem Wandel	332

3.4 Kulturhauptstadt Glasgow 1990:	
Die Entdeckung einer neuen Wachstumsbranche	340
3.4.1 Die Bewerbung	341
3.4.2 Programmgestaltung und Umsetzung	349
3.4.3 The Happy-land of Yuppiedom? Kritik an der kulturorientierten Erneuerungsstrategie von Glasgow 1990	355
3.4.4 Die zeitgenössische Evaluation der Kulturhauptstadt und Bewertung aus heutiger Sicht	364
3.5 Creative City? Glasgow seit 1990	369
3.5.1 Die Glasgower-DNS der Kreativen Stadt	370
3.5.2 Charles Landrys Strategie für Glasgow	371
3.5.3 Die Netzwerker der Kreativen Stadt	378
3.6 Fazit: Die Erneuerung der Soft City	388
Ausblick: Glasgow heute	391
Dank	395
Quellen- und Literaturverzeichnis	397
Abkürzungen	427
Register	429

Tobias Gerstung, Stapellauf für ein neues Zeitalter

Einleitung

The last cranes [of the shipyards, T.G.] reach into the heart of a city: Glasgow: A giant born violently of the industrial revolution. The stuff for ships was handy here. And iron and coal and native skill built this city whose heart is tied to the sea.¹

Zitat aus dem Film *Seawards the Great Ships*, Großbritannien 1961

Beginnen wir mit einer Zeitreise und wandern zurück in das Jahr 1957.² Es ist Sommer und wir reisen mit dem Schiff nach Glasgow (Abbildung 1). Unser Weg führt uns zunächst im unteren Teil des *Firth of Clyde*, eines weiten und mächtigen Fjords, in dem sich die nicht allzu fernen Berge des schottischen Hochlandes spiegeln, vorbei an den Ferienparadiesen *Rothsay* auf der *Isle of Bute* und *Dunoon*, wo um diese Jahreszeit tausende Glasgower ein paar Tage Urlaub *doon the water* verbringen. Angereist sind die meisten von ihnen mit einem der typischen Raddampfer, im Volksmund *Clyde Puffers* genannt. Sie verbinden nicht nur die ›schottische Riviera‹ mit dem Stadtzentrum, sondern übernehmen auch einen Großteil des Warenverkehrs innerhalb der Region. Etwas weiter flussaufwärts entdecken wir am Nordufer *Helensburgh*, wo im Jahre 1812 der Ingenieur *Henry Bell* (1767–1830) das Dampfschiff *Comet* entwarf, das auf der ersten kommerziell erfolgreichen Dampfschiffahrtlinie Europas *Helensburgh-Glasgow-Greenock* seinen Dienst tat.³

Zu beiden Seiten des Flusses beeindruckt uns nun die ersten Werftanlagen mit ihren riesigen Kränen und Helgen. Am südlichen Flussufer fällt die Werft der *Scott Shipbuilding and Engineering* in *Greenock* wegen ihrer Größe besonders auf. Bekannt geworden ist die Stadt durch *James Watt* (1736–1819), der durch seine Weiterentwicklung der Dampfmaschine nicht unwesentlich zum Siegeszug dieser Technologie beigetragen hat. Es folgt *Port Glasgow*. Der Rat der Stadt *Glasgow* erwarb hier 1667 Land, um einen ersten Tiefwasserhafen zu

1 Dieses Zitat stammt aus dem Dokumentarfilm: *Seawards the Great Ships*, Großbritannien 1961, Regie: *Hilary Harris*, Buch: *John Grierson/Clifford Hanley*, 28 min.

2 Die folgende Beschreibung basiert auf dem Film *Queen Mary* aus dem Jahr 1957, *Clyde Waterfront, News, Events and Articles*, Video Downloads, URL: <http://www.clydewaterfront.com/news/video-downloads/queen-mary-%281957%29> (Abruf 15.2.2011); vgl. auch: *Archibald Hurd* (Hrsg.), *Ports of the World*, 13. Aufl., New York 1959, S. 1487–1498; *H. A. Molesley*, *Glasgow's Spheres of Influence*, in: *Ronald Miller/Joy Tivy* (Hrsg.), *The Glasgow Region. A General Survey*, Glasgow 1958, S. 285–301.

3 *Ian McCrorie*, *Clyde Pleasure Steamers an Illustrated History*, *Greenock* 1986, S. 5.

errichten, da der Flusslauf oberhalb aufgrund zahlreicher Sandbänke nur von flachen Kähnen befahren werden konnte.⁴ Mit dem allmählichen Ausbau des Clyde zur Wasserstraße im Verlauf des 18. und 19. Jahrhunderts büßte dieser westliche Vorposten seine zeitweilige Bedeutung jedoch bald wieder ein. Glasgow selbst entwickelte sich hingegen im Laufe des 19. Jahrhunderts zu einem bedeutenden Seehafen und Standort der Schiffsbauindustrie, so dass gegen Ende des 19. Jahrhunderts die Kräne der Werften, wie es im einleitenden Zitat aus dem oscargekrönten Dokumentarfilm *Seawards the Great Ships* heißt, bis in das Herz der Stadt hineinragten.

Zu beiden Seiten rücken nun die Ufer näher ans Schiff heran. Linkerhand mündet der Zu beiden Seiten rücken nun die Ufer näher ans Schiff heran. Linkerhand mündet der Leven in den Clyde und hinter dem markanten Felsen von Dumbarton, dem Königssitz des untergegangenen Reiches von Strathclyde, zeigt sich die Werft von *William Denny & Bros.*, Erbauer der *Cutty Sark* und des ersten turbinengetriebenen Personendampfers der Welt, der *King Edward*. Im Moment befindet sich dort gerade die *HMS Jaguar*, eine Fregatte der *Royal Navy* vom Typ 41, im Bau.

Weiter flussaufwärts treffen wir auf die Mündung des *Forth and Clyde* Kanals, der seit 1790 die Ostküste Schottlands mit der Westküste verbindet. Zwölf Jahre nach seiner Eröffnung war dieser Kanal Schauplatz für die Probefahrt der *Charlotte Dundas*. Das Schiff des Erfinders William Symington war eines der ersten brauchbaren Dampfschiffe der Welt.

Je näher wir dem Zentrum Glasgows kommen, desto dichter wird die Bebauung der Flussufer. Hinter der Werft von *John Brown & Company* in Clydebank, Geburtsstätte so berühmter Schiffe wie der *Lusitania*, der königlichen Yacht *Britannia* oder der *Queen Elizabeth*, begrüßt uns der große Turm der Singer-Werke mit seinem gewaltigen Ziffernblatt. Von hier ab reihen sich am Nordufer Werften und Industrieanlagen scheinbar endlos aneinander. Zwischen den riesigen Backsteinhallen, Schornsteinen und Helgen tauchen die für Glasgow typischen, meist dreistöckigen Mietskasernen, die *Tenements*, auf. In diesen einfachen Behausungen wohnt das Heer der Arbeitskräfte, das diesen *Workshop of the World* am Laufen hält. Viele von ihnen leben in Einraumwohnungen ohne eigenes Bad oder Toilette. Laut dem Zensus von 1951 hat Glasgow derzeit etwa 1,089 Millionen Einwohner und ist damit die drittgrößte Stadt des Vereinigten Königreichs.⁵ Für den Weg zur Arbeit nutzen die Menschen die zahlreichen Fährverbindungen, deren kleine Schiffchen nun unseren Weg in emsiger Betriebsamkeit kreuzen.

Und noch etwas nimmt zu, je tiefer wir in das Zentrum dieser schwerindustriell geprägten Region vordringen: der Smog. Abgase aus Fabrikschornsteinen und Kohleheizungen, aber auch von Schiffen und Dampflokomotiven verbinden

4 Irene Maver, Glasgow, Edinburgh 2000, S. 14.

5 D. J. Robertson, Population. Past and Present, in: James Cunnison/John B. S. Gilfillan, The Third Statistical Account of Scotland: Glasgow, Glasgow 1958, S. 48–79, hier S. 48.

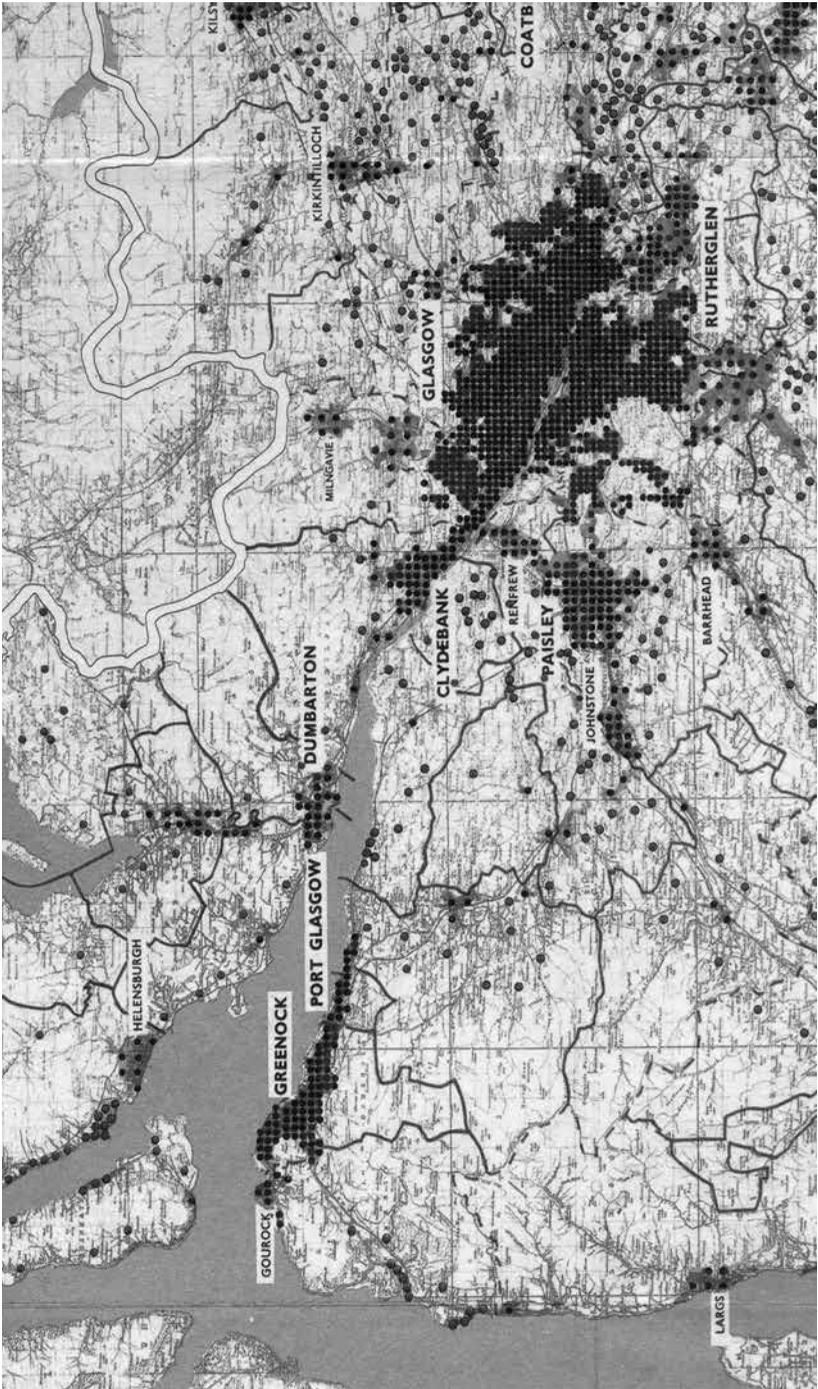


Abb. 1: Glasgow und Umgebung, Quelle: Patrick Abercrombie/Robert H. Matthew, The Clyde Valley Regional Plan, London 1949, S. 17.

sich mit jenen aus Chemieanlagen zu einer sehr unangenehmen Melange. Die meisten Bauwerke, die wir vom Fluss aus erkennen können, sind schwarz vor Ruß. Auch das Flusswasser, durch das sich unser Boot stromaufwärts müht, ist von Abwässern und Abfällen stark verschmutzt. Hinzu kommt der Lärm, der von den Werften und den Fabrikhallen herüber dringt.

Mit dem *Rothsay Dock* erreichen wir den eigentlichen Innenstadthafen, dessen neuestes Hafenbecken, das *King George V Dock*, erst 1931 eröffnet worden ist. Es folgen Docks und Kaianlagen zu beiden Seiten des Flusses (Abbildung 2). Kräne, Güterschuppen, Eisenbahngleise, größere und kleinere Werften prägen das Bild. 23 Schiffsbaubetriebe sind es dieser Tage noch. Orientierung im Gewirr der Industrie- und Hafenanlagen bietet das riesige Speichergebäude der *Meadowside Granary*. Hier werden täglich große Mengen an Getreide umgeschlagen – nicht zuletzt für die schottische Whiskey-Industrie. Vom *Yorkhill Basin* nebenan wird das Nationalgetränk in alle Welt, überwiegend aber nach Nordamerika verschifft.

Vorbei an *Fairfields Shipyard* in Govan erreichen wir das Herz des Hafens, die beiden großen, einander gegenüberliegenden Becken des *Queen's Dock* am nördlichen und des *Prince's Dock* am südlichen Ufer. Am Arm des über 50 Meter hohen Finnieston-Krans schwebt gerade eine Dampflokomotive der *North British Locomotive Company* in den Frachtraum eines Schiffes, das heute Abend noch nach Kapstadt auslaufen soll. Der Bau von Lokomotiven, der sich im nördlich gelegenen Stadtteil Springburn konzentriert, ist das zweite schwerindustrielle Standbein Glasgows nach dem Schiffsbau. Neben dem Finnieston-Kran zeigt jeweils ein schmucker kleiner Rundbau aus roten Ziegeln an, wo sich der *Glasgow Harbour Tunnel* befindet. Er verbindet beide Seiten des Flusses durch drei Röhren unterirdisch miteinander. Seit 1943 ist allerdings nur noch der Fußgängertunnel in Betrieb.

Von hier ab reihen sich beiderseits des Flusses rote Backsteinspeicher aneinander. In ihnen verpacken Hafenarbeiter die Waren und Produkte der heimischen Industrie seesicher, ehe sie nach komplizierten Plänen an Bord eines Schiffes verstaut werden. Güter, die für Glasgow bestimmt sind, werden hier zwischengelagert und für den Weitertransport neu gruppiert.

Das rote Band der Hafenschuppen wird am Südufer durch das *General Terminus* unterbrochen. Bis vor kurzem gingen von hier aus Schiffsladungen mit schottischer Kohle in andere Teile Großbritanniens oder in entfernte Gegenden der Welt. Derzeit wird die Anlage umgerüstet. Statt Kohle zu exportieren, soll sie bald Eisenerz importieren. Das neue integrierte Stahlwerk *Ravenscraig*, das derzeit südlich von Glasgow bei der Stahlstadt Motherwell entsteht, soll so mit den notwendigen Rohstoffen versorgt werden.

Am Südufer folgt die Einfahrt zum ältesten der Innenstadtdocks, dem 1867 erbauten *Kingston Dock*, hinter dem das große Gebäude der *Scottish Co-operative Wholesale Society* aufragt. Hier werden die Verbindungslinien zu den schottischen Inseln abgewickelt. Gegenüber, am Anderston und am Lancefield Kai, legen die Schiffe nach Irland ab. Am *Broomielaw Wharf* in Sichtweite des



Abb. 2: Luftaufnahme des Glasgower Hafens von 1934, linkerhand das Queen's und rechter Hand die *Govan Graving Docks* und das *Prince's Dock*, Blickrichtung flussaufwärts in Richtung Stadtzentrum, Quelle: *Historic Environment Scotland*, SC 1257727, © Historic Environment Scotland (Aerofilms Collections), Licensor canmore.org.uk.

Bürogebäude der *Clyde Port Authority* gehen wir schließlich von Bord, lassen das Hafenviertel mit seinen Warenhäusern, maritimen Einrichtungen und Industriebetrieben links liegen und erreichen nach wenigen Schritten das kommerzielle Zentrum der Stadt.

Fünzig Jahre früher hätte diese Reise ganz ähnlich ausgesehen. Wenig hatte sich seitdem verändert, wie der schottische Wirtschaftswissenschaftler Alec Cairncross 1958 zutreffend bemerkte:

In the past half-century, Scottish life has again been dominated by Glasgow: more by the changes that did not take place than by the changes that did. Glasgow was one of the first large cities of the world to cease to grow [...].⁶

⁶ Alec Cairncross, *The Economy of Glasgow*, in: Ronald Miller/Joy Tivy (Hrsg.), *The Glasgow Region. A General Survey*, Glasgow 1958, S. 219–241, hier S. 220.

Fünzig Jahre später hingegen, also im Jahr 2007, sind Stadt und Fluss kaum wiederzuerkennen: Die industriell-maritime Kulturlandschaft entlang des Clyde ist weitgehend verschwunden. Die Küstenorte am Unterlauf sind nun winters wie sommers verwaist, da die Glasgower ihren Urlaub mittlerweile lieber im sonnigen Süden Europas verbringen. Wo sich einst Werften und Hafenanlagen den vordersten Platz am Wasser streitig machten, findet man jetzt Büro- und Wohnanlagen, kleinere Parks, Einkaufszentren und ähnliches, aber auch zahlreiche Brachflächen. Nur zwei Werften haben am Oberlauf des Clyde die Krisenjahre überstanden. An den Standorten Govan und Scotstoun produziert die *BAE Systems* Militärschiffe, den Großteil davon für die *Royal Navy*.

Wo sich früher Nord- und Südbecken des *Queen's Dock* erstreckten, kann man heute trockenen Fußes das *Scottish Exhibition and Conference Centre* betreten. Sein von *Foster and Partners* entworfenes *Clyde Auditorium* setzt mit seiner auffällig geformten Aluminiumhülle einen markanten architektonischen Akzent am Flussufer. Ohne Funktion und etwas verloren steht der Finnieston-Kran am Ufer. Zum bloßen Schmuckelement degradiert, scheint sein gewaltiger Arm in eine unsichtbare Vergangenheit zu weisen. Zusammen mit der 2006 eröffneten Straßenbrücke *Clyde Arc* dient er den Nachrichtensendungen von *BBC-Scotland* als Kulisse. Nebenan, in der Rotunde des geschlossenen und teilweise verfüllten Hafentunnels sitzen derweil die Restaurantgäste und genießen bei fernöstlichen Speisen und einem guten Glas Wein den Blick auf das Wasser und die ›authentische‹ Atmosphäre.

Am Südufer erhebt sich als architektonisches Pendant zu Fosters Auditorium das *Science Centre*, ein naturwissenschaftliches Erlebniszentrum, dessen silberne Titaniumhülle einen halben, auf der Seite liegenden Schiffsrumpf zu imitieren scheint. Dazu gehören der Glasgow-Tower, ein Aussichtsturm, der sich wie ein Segel im Wind dreht, und ein kugelförmiges Imax-Kino. Das Areal wird heute unter dem Namen *Pacific Quay* vermarktet. Schon seit Jahren sucht man nach Investoren, die hier weitere Büroflächen und Wohnungen bauen sollen. In unmittelbarer Nachbarschaft entstand ein neues Medienquartier mit der von David Chipperfield entworfenen *Dependance* von *BBC Scotland* und dem Sender *STV Central*. Zu beiden Seiten des Flusses folgen nun Wohnbauten und Büros, darunter auch alte Hafenschuppen, die in Lofts umgewandelt wurden (Abbildung 3).

Lässt man den Blick bei Sonnenschein über die älteren Bauwerke am Fluss schweifen, so fällt auf, dass die ganze Stadt rot bis honigfarben schimmert. Vorbei die Zeiten, als ein smoggetränktes Schwarzgrau den Grundton der Stadt bildete. Eine verbesserte Luftqualität – nicht zuletzt aufgrund des Rückgangs der Industrie und verbesserter Gesetze zur Abgasreinigung – und ein umfangreiches Fassadenreinigungsprogramm haben den schmucken Sandstein der viktorianischen Häuser wieder zum Leuchten gebracht. Dazwischen fließt der Clyde dahin, dessen Wasser inzwischen fast schon wieder Badequalität erreicht hat.

Nachdem wir die Stadtautobahn unter der zehnspurigen *Kingston Bridge* unterquert haben, erreichen wir schließlich den *Broomielaw* Kai. Wo einst die



Abb. 3: Ehemaliger Hafen heute. Links (ehemals Queen's Dock): Crowne Plaza Hotel und Clyde Auditorium. Rechts das Medienquartier mit STV und BBC, rechts vorne nur noch angeschnitten, das Science Centre, ehemend *Prince's Dock*, Blickrichtung flussaufwärts in Richtung Stadtzentrum, Quelle: British Geological Survey, BGS@NERC (All Rights Reserved 2015).

kleineren Passagierschiffe anlegten, radeln heute Touristen, und in den Grünanlagen genießen die Angestellten des dahinterliegenden *International Financial Services District* ihre Mittagspause. Das einzige schwimmende Objekt auf dem Wasser ist die 1989 zu einem Event-Restaurant umgebaute *Renfrew Ferry*. Zwischen den großen Bürokomplexen aus Stahl, Glas und Beton, die das Nordufer prägen, nimmt sich die Hauptverwaltung der *Clyde Port Authority* – neben einer Handvoll alter Warenhäuser eines der letzten Gebäude, die bereits 1957 an dieser Stelle standen – ziemlich unscheinbar aus. Nur wenige Schritte brauchen Banker, Broker und Versicherungsangestellte von hier zur Einkaufsmeile rund um die *Sauchihall* und die *Buchanan Street*. Dahinter erstreckt sich die *Merchant City*, in den 1960er und 1970er Jahren ein heruntergekommenes Innenstadtviertel am Rande des industriell geprägten *East End*, heute ein teures Geschäftsviertel mit Edelboutiquen, Verwaltungs- und Universitätseinrichtungen, exquisiten Büroflächen und ein Magnet für die immer zahlreicheren Stadttouristen. Laut dem Zensus von 2001 zählt Glasgow noch ungefähr 609.000 Einwohner⁷ und damit nur knapp die Hälfte der Bevölkerung von 1951.

7 David Butler/Gareth Butler, *British Political Facts since 1979*, Basingstoke 2006, S. 168.

Der Kontrast zwischen dem Glasgow der 1950er und dem der 2000er Jahre verdeutlicht die Auswirkungen eines umfassenden Veränderungsprozesses, der die Stadt in ihrer physischen Gestalt, ihrem räumlich-funktionalen Gefüge sowie im Selbstverständnis, im Selbst- und Fremdbild umgeprägt hat. Präsentierte sich Glasgow in den 1950er Jahren auf den ersten Blick noch als Herz einer Industrieregion, geprägt von Kohle und Stahl, von Schiffs- und Maschinenbau sowie als Handelshafen im Austausch mit dem Commonwealth und Nordamerika, so kann davon in den 2000er Jahren keine Rede mehr sein. Hafen und Schwerindustrie sind weitgehend Vergangenheit. Verkaufs- und Büroflächen sowie Einrichtungen der Freizeit-, Kultur- und Unterhaltungsindustrie prägen das Bild.

Der in Glasgow zu beobachtende Wandel ist kein lokales Phänomen. Vergleichbare Entwicklungen lassen sich in zahlreichen westeuropäischen Großstädten, insbesondere aber in den Regionen beobachten, die einst Motoren der industriellen Entwicklung gewesen waren. Sie sind Teil einer weitreichenden sozio-ökonomischen Entwicklungsdynamik, welche die westlichen Industriegesellschaften in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts erfasste und langfristige und tiefgreifende Veränderungen mit sich brachte.

Ein wichtiges Element dieser Entwicklung ist eine veränderte Art und Weise, wie in einer Volkswirtschaft Werte geschaffen werden.⁸ Die industrielle Produktion von materiellen Waren und Gütern büßte ihre bis dahin zentrale Bedeutung in Bezug auf die Beschäftigung ein. Dieser Prozess setzte in den verschiedenen Ländern zu unterschiedlichen Zeiten ein. In Großbritannien, das als Vorreiter angesehen werden kann, erreichte der Anteil der Beschäftigung im produzierenden Gewerbe 1955 seinen Höhepunkt und begann danach zu Gunsten anderer Wirtschaftsbereiche zu sinken. In Deutschland, Frankreich oder Italien sollte diese Schwelle erst in den frühen 1970er Jahren überschritten werden.⁹ Die schwer- und montanindustrielle Grundlage vieler traditioneller Industriestädte und -regionen in Westeuropa begann Ende der 1950er Jahre wegzubrechen. Das erste Glied in dieser Kette, das unter der Last der Veränderungen zersprang, war die Kohlewirtschaft. Eine Reihe von dynamischen Prozessen verdichtete sich in den späten 1950er Jahren zu einer Absatzkrise¹⁰ und zur Schließung zahlreicher

8 Vgl. Tony Judt, *Geschichte Europas seit dem Zweiten Weltkrieg*, München, Wien 2006, S. 516 f.

9 Vgl. dazu die Tabelle in: Charles Feinstein, *Structural Change in the Developed Countries during the Twentieth Century*, in: *Oxford Review of Economic Policy* 15 (1999), Heft 4, S. 35–55, hier S. 39.

10 William Ashworth, *The History of the British Coal Industry*, Bd. 5, 1946–1982: *The Nationalized Industry*, Oxford 1986, S. 37–60; Analog hierzu für Deutschland vgl. Hans-Christoph Seidel, *Kohlenkrise und Zechenstilllegungen im Ruhrgebiet*, in: Jana Golombek (Hrsg.), *Schichtwechsel. Von der Kohlekrise zum Strukturwandel*. Katalog zur Ausstellung im LWL-Industriemuseum, Zeche Hannover in Bochum, 3.7.–30.10.2011, Essen 2011, S. 30–37; Christoph Nonn, *Die Krise des Ruhrbergbaus bis zur Gründung der Ruhrkohle AG (1957/58 bis 1969)*, in: Michael Farrenkopf u. a. (Hrsg.), *Glück auf! Ruhrgebiet. Der Steinkohlenbergbau nach 1945*, Bochum 2009, S. 236–242.

Bergwerke, Kokereien und angeschlossener Industrien. Die Ursachen waren vielfältig, aber überwiegend struktureller Natur. Zum einen waren gerade in altindustriellen Regionen die oberflächennahen Vorkommen weitgehend erschöpft. Je tiefer gegraben werden musste, um an die Kohle zu gelangen, desto unrentabler wurde die Förderung und bald war einheimische Kohle nicht mehr konkurrenzfähig. Ein Umstand, der dadurch befördert wurde, dass immer größere Massengutfrachter auf dem Seeweg immer billigere Importkohle ins Land brachten. Zum anderen sank der Absatz von Kohle insgesamt, weil diese zunehmend durch Erdöl, Erdgas und andere Energieträger ersetzt wurde. So setzte die Energiewirtschaft in Großbritannien auf den Ausbau von Atomstrom und *British Railways* stellte immer größere Kontingente der Flotte auf Diesel und Elektroantrieb um. Allein der Kohleverbrauch der Eisenbahnen ging von 14,2 Millionen Tonnen im Jahr 1950 auf 8,9 Millionen Tonnen 1960 zurück, ein Minus von mehr als einem Drittel. Der Verbrauch von Kohle für den Antrieb von Schiffen war schon länger rückläufig und sank im selben Zeitraum weiter von 6,3 auf 0,6 Millionen Tonnen.¹¹ Insbesondere nach 1957 ging der Absatz auch in anderen Bereichen kontinuierlich zurück. Es setzte ein lang anhaltender und dauerhafter Niedergang der Kohlewirtschaft ein, der bis heute anhält.

In den 1970er Jahren gerieten dann weitere Wirtschaftszweige in Schwierigkeiten. Den Anfang markierte eine Überproduktionskrise in der Eisen- und Stahlindustrie, von der die britischen Hersteller besonders stark betroffen waren.¹² Letzteres hatte seine Ursache in den Weichenstellungen der frühen Nachkriegszeit. Auch nach der Reprivatisierung der Stahlindustrie durch die konservative Regierung in Folge der gewonnenen Wahl von 1954 blieb die Forderung nach einer erneuten Verstaatlichung virulent und die unsicheren Eigentumsverhältnisse verhinderten in den Folgejahren dringend notwendige Investitionen. Die erneute Verstaatlichung unter *Labour* 1967 wurde mit großzügigen Entschädigungszahlungen erkaufte, eine Hypothek, welche das Staatsunternehmen *British Steel Corporation* für die Dauer seiner Existenz schwer belasten sollte und den Handlungsspielraum der Unternehmensleitung erheblich einschränkte. Außerdem wirkten sich die zunehmenden Versuche der Politik, direkten Einfluss auf strategische Unternehmensentscheidungen zu nehmen, um die sozialen Folgen der angestrebten Rationalisierungsmaßnahmen in Grenzen zu halten, negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit aus. Schließlich mussten zahlreiche Standorte geschlossen werden. Die britische Stahlindustrie verlor zwischen 1975 und 1985 beinahe 70 Prozent ihrer Beschäftigten, ein Strukturwandel mit immensen sozialen und ökonomischen Folgen für die betroffenen Regionen.¹³

11 Brian R. Mitchel, *British Historical Statistics*, Cambridge 1988, S. 259.

12 Alasdair M. Blair, *The British Iron and Steel Industry Since 1945*, in: *The Journal of European Economic History* 26 (1997), Heft 3, S. 571–581.

13 Martin Rhodes/Vincent Wright, *The European Steel Crisis, 1974–84. A Study in the Demise of Traditional Unionism*, in: *British Journal of Political Science* 18 (1988), Heft 2, S. 171–195, hier S. 175.

Kohle und Stahl hatten die Grundlage für die industrielle Revolution geliefert. Das Vorhandensein dieser Rohstoffe hatte, vor dem Hintergrund eines nur langsam expandierenden Transportwesens, zur Herausbildung von industriellen Clustern in Europa geführt, die sich aufgrund der geophysikalischen Gegebenheiten halbmondförmig von Westschottland über Nordengland, Belgien und das Ruhrgebiet bis hinein nach Schlesien erstreckten. Die eisen- und stahlverarbeitenden Unternehmen, der Maschinen- oder Schiffsbau, der Fahrzeugbau siedelten sich in der Nähe ihrer Rohstoffquellen an und es entstand ein dichtes Netz von Betrieben aus ähnlichen Branchen. Die so erzeugten Synergien verschafften den Industrievieren lange Zeit einen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Standorten. Eine Krise der genannten Grundstoffindustrien musste sich auf diese Konglomerate negativ auswirken. Hinzu kamen mentale, funktionale, politische und strukturelle Hindernisse, die eine Anpassung der altindustriell geprägten Regionen an notwendige Erneuerungs- und Transformationsprozesse erschwerten.¹⁴ Gebiete wie Lothringen, das Ruhrgebiet oder eben Westschottland erlebten binnen weniger Jahre eine umfassende Umstrukturierung der gesamten regionalen Ökonomie.

Diese Entwicklung setzte keineswegs plötzlich ein. Bereits in der Zwischenkriegszeit hatte sich angedeutet, dass die alten, schwerindustriell dominierten Produktionszusammenhänge an Bedeutung verlieren würden. Schon vor dem Zweiten Weltkrieg etablierten sich neue Leitsektoren wie beispielweise die Elektronik oder der Automobilbau. Im Vereinigten Königreich profitierte insbesondere der Südwesten von dieser Entwicklung, wo sich viele der neuen Leichtindustrien ansiedelten. Bestehende regionale Unterschiede verdichteten sich allmählich und es bildete sich eine neue regional-ökonomische Differenzierung heraus, die bald als Süd-Nord-Gefälle bezeichnet wurde.¹⁵ Während die neuen Wachstumsbranchen im Süden für Vollbeschäftigung und hohe Löhne sorgten, verloren altindustrielle Gebiete wie Nordengland oder Westschottland an Bedeutung. Mit der Ausweitung des Dienstleistungssektors und mit der zunehmenden ökonomischen Bedeutung eines auf Wissen und Kommunikation basierenden Akkumulationssystems in den 1970er und 1980er Jahren verfestigte sich dieser Trend weiter.¹⁶

Der Strukturwandel und seine weitreichenden Folgeerscheinungen, so lautet eine Grundannahme dieser Untersuchung, bildete das Gravitationszentrum

14 Vgl. Andrew Popp/John Wilson, *Business in the Region. From ›Old‹ Districts to ›New‹ Clusters*, in: Richard Coopey/Peter Lyth (Hrsg.), *Business in Britain in the Twentieth Century*, Oxford 2009, S. 65–81.

15 Vgl. Graham Gudgin/Andrew Shofield, *The Emergence of the North-South Divide and its Projected Future*, in: Richard T. Harrison/Mark Hart (Hrsg.), *Spatial Policy in a Divided Nation*, London 1993.

16 Vgl. Rainer Schulze, *Region – Industrialisierung – Strukturwandel. Annäherungen an eine regionale Perspektive sozio-ökonomischen Wandels*, in: Ders. (Hrsg.), *Industrieregionen im Umbruch. Historische Voraussetzungen und Verlaufsmuster des regionalen Strukturwandels im europäischen Vergleich*, Essen 1993.

eines umfassenderen gesellschaftlichen Veränderungsprozesses. Freilich handelt es sich hierbei nicht um ein einfaches Kausalverhältnis, sondern um ein Geflecht aus Folgen und Nebenfolgen, aus Gleichzeitigkeiten und Ungleichzeitigkeiten. Dieser Wandel und seine Verlaufsprozesse werden analysiert. Gefragt wird nach der Natur und nach dem Ausmaß der Veränderungen. Zu den unmittelbaren Auswirkungen für die betroffenen altindustriellen Kerngebiete zählten etwa eine hohe Arbeitslosigkeit, die Abwanderung der leistungsfähigen Gruppen der Bevölkerung, soziale Spannungen und Kriminalität sowie der Niedergang der Infrastruktur. »Der kurze Traum immerwährender Prosperität«¹⁷ die Verheißungen anhaltender Vollbeschäftigung und eines stetig steigenden Wohlstands, abgesichert durch den Sozial- oder Wohlfahrtsstaat scheiterte hier zuerst.

Wie reagierten die betroffenen Kommunen auf die enormen Herausforderungen, denen sie sich im Zuge dessen zu stellen hatten? Viele der bis dahin gültigen Strategien und Problemlösungskonzepte schienen angesichts der immer dynamischer um sich greifenden Entwicklung zu versagen und die gescheiterten Versuche, die Lage wieder in den Griff zu bekommen, führten letztlich zu einer Legitimitätskrise der verantwortlichen Akteure, sei es nun auf nationalstaatlicher, regionaler oder lokaler Ebene, die letztlich eine institutionelle wie strategische Erneuerung zur Folge hatte.¹⁸

Mit Hilfe einer Mikrostudie soll der eben abstrakt skizzierte Wandel konkretisiert und in seiner Komplexität beschreibbar werden. Glasgow scheint hierfür ein geeignetes Fallbeispiel. Als urbaner Kern des westschottischen Industriereviers kann die Entwicklung der Stadt in mancherlei Hinsicht als typisch für altindustriell geprägte Regionen gelten. Die vorhandenen Kohle- und Eisenvorkommen führten schon früh zur Entstehung von Betrieben der Eisen- und Stahlherstellung. Außerdem entwickelte sich der Ballungsraum entlang des Clyde im Verlauf des 19. Jahrhunderts zu einem der weltweit wichtigsten Standorte des Schiffs- und Lokomotivbaus. Das Siegel ›*Clyde built*‹ etablierte sich als ein Synonym für hohe Verarbeitungsqualität und ausgefeilte Ingenieurskunst aus Schottland.

Daneben war Glasgow bis in die 1960er Jahre ein wichtiger Handelshafen. Hier wurden die Rohstoffe angeliefert, welche das Revier zur Produktion benötigte. Fertigwaren und Güter gingen von den Docks am Clyde in alle Welt. Wichtige Reedereien wie die *Anchor-Line* hatten ihren Sitz in der Stadt. Die technologischen Entwicklungen im globalen Güterverkehr, insbesondere die immer größer werdenden Schiffstypen, die Einführung des Norm-Containers und nicht zuletzt der Strukturwandel sowie der damit verbundene Rückgang

17 Vgl. Burkhard Lutz, *Der kurze Traum immerwährender Prosperität. Eine Neuinterpretation der industriell-kapitalistischen Entwicklung im Europa des 20. Jahrhunderts*, Frankfurt a. M., New York 1989.

18 Vgl. die Beiträge im gleichnamigen Sammelband zur BBC1-Serie *Politics Now*: Anthony King (Hrsg.), *Why is Britain Becoming Harder to Govern?* London 1976.

der Produktion führten schließlich dazu, dass der Glasgower Hafen seit den 1960er Jahren immer rascher an Bedeutung verlor. Daran konnte auch der Bau eines Containerterminals in Greenock nichts ändern. Dies lag nicht zuletzt an einer Verlagerung des Seeverkehrs. Glasgows relative Nähe zum amerikanischen Festland hatte dem Hafen lange Zeit einen Vorteil verschafft. Nun kam jedoch ein Großteil der Waren nicht mehr von der anderen Seite des Atlantiks, sondern aus Fernost. Die westschottische Küste lag nun an der Peripherie eines europäischen Binnenmarktes, dessen asiatische Zulieferer eher kontinental-europäische Häfen wie Hamburg oder Rotterdam bevorzugten, weil diese über ein wesentlich größeres Hinterland verfügten. Hafenstädte an der Südküste der britischen Inseln wie Felixstowe konnten hiervon profitieren, nicht aber der Nordwesten. Statt wie zuvor mit Hilfe der Küstenschifffahrt erfolgte der Weitertransport in andere Landesteile nun zunehmend per LKW auf einem sich stetig verbessernden Straßennetz. Damit gingen weitere Schiffsbewegungen für den Glasgower Hafen verloren. Gleichzeitig beschleunigten die billigen Importe aus Fernost, die in den Normcontainern in großer Zahl und mit verschwindend geringen Transportkosten nach Großbritannien gelangten, den Strukturwandel der schottischen Ökonomie. In Glasgow führten die genannten Entwicklungen dazu, dass die innerstädtischen Hafenanlagen, mit Ausnahme des *King George V. Dock*, alle nach und nach still gelegt wurden. Damit fand die jahrhundertealte Geschichte der Stadt als Hafenstadt größtenteils ihr Ende.

Bis heute gilt der Wandel Glasgows als paradigmatisch für die seit den 1970er Jahren verstärkt zu beobachtenden Transformationsprozesse, wie folgender Ausschnitt aus einer Untersuchung der schottischen Städte im Auftrag des Edinburger Parlaments aus dem Jahr 2002 belegt:

Scotland is one of the most urbanised countries in the world and was one of the first to urbanise. Indeed, the growth of Glasgow after 1800, its decline after 1950 and its relative stabilisation and economic growth over the last decade make it a major exemplar of the kinds of city change that have accompanied industrialisation, then de-industrialisation and more recently post-industrial development.¹⁹

Dieses Verständnis der Geschichte Glasgows in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts gilt es im Folgenden zu prüfen und zu analysieren.

19 The Scottish Executive, Review of Scotland's Cities – The Analysis, Edinburgh 2002, URL: <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/47021/0027033.pdf> (Abruf 14.10.2011); vom internationalen Interesse zeugen u. a.: Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Erneuerung einer alten Industriestadt – Glasgow's Miles Better, Bonn 1988; OECD, Urban Renaissance. Glasgow: Lessons for Innovation and Implementation, Paris 2002.

Thema, Fragestellung und Gegenstand

Thema der vorliegenden Untersuchung ist der sozio-ökonomische Wandel im letzten Drittel des 20. Jahrhunderts, der mit dem Auslaufen der Nachkriegs-prosperität an Dynamik gewann und zu grundlegenden Veränderungen in den westeuropäischen Industriegesellschaften führte. Ein solch breiter thematischer Rahmen bedarf der Konkretisierung. Gegenstand dieses Forschungsvorhabens bilden die Umnutzungs- und Umgestaltungsprozesse der Glasgower Hafens- und Industrieflächen, die im Zuge des Strukturwandels der späten 1960er und 1970er Jahre und der technologischen Entwicklung im globalen Güterverkehr ihre Funktion verloren hatten und brach fielen. Diese Löcher im urbanen Gewebe kündeten zunächst vom ökonomischen Niedergang und dem Zerfall einer industriell-maritimen Kulturlandschaft, entwickelten sich aber schon bald zu Projektionsflächen für eine bessere Zukunft. Der Bau des *Scottish Exhibition and Conference Centre* zwischen 1983 und 1985 markierte gewissermaßen den Startschuss für eine Neuaneignung, eine Re-Interpretation dieser urbanen Räume, die auch in der Gegenwart keinesfalls abgeschlossen ist.²⁰

Das Hauptaugenmerk gilt der *Waterfront*, den Flächen entlang des Flusses. Hier lassen sich in den 1970er Jahren zwei wichtige Entwicklungen beobachten, die den Stadtraum insgesamt erheblich veränderten. Erstens ist das Verschwinden des Hafens aus der Stadt anzusprechen. Der Bau immer größerer Schiffe und die Einführung des Containers führten zu neuen Hafenformen, die eine zunehmende Trennung von Hafen und Stadt brachten. In Glasgow war es der Bau des Tiefwasser-Containerterminals in Greenock, der die innerstädtischen Hafenanlagen obsolet machte. Die Verlagerung der Ziel- und Endpunkte der wichtigsten Handelsrouten und Glasgows Abstieg von einem wichtigen Knotenpunkt im Welthandelsnetz zu dessen Peripherie taten ein Übriges und beschleunigten den Niedergang des Handelshafens. Zweitens hatte die gute Verkehrs-anbindung über das Wasser dazu geführt, dass sich in Hafen- oder Ufernähe die Industrie konzentriert hatte. Die enge räumliche Verknüpfung von Stadt, Hafen und Industrie charakterisierte einen Typ der Industriehafenstadt, wie er bis in die 1970er Jahre in Europa und den USA häufig anzutreffen war. Der internationale Wettbewerb, der Strukturwandel sowie neue Produkte und Produktionsmethoden führten seither dazu, dass immer mehr Produktionsanlagen in der Uferzone stillgelegt oder verlagert wurden. Im Falle Glasgows war es der Kollaps der Schiffsbauindustrie, der gewaltige Brachlandschaften entlang des Clyde entstehen ließ. Hier wie andernorts suchte man in der Folgezeit nach dem richtigen Umgang mit diesen Flächen. Der Kampf wider den *horror vacui* wurde an der *Waterfront* besonders hart geführt. Die Wasserflächen erlaubten den freien

20 Vgl. Glasgow City Council, City Plan 2. Part 1: Development Strategy Overview, Glasgow 2009, URL: <http://www.glasgow.gov.uk/en/Business/CityPlan/cityplan2hardcopiesandpdfs.maps.htm> (Abruf 21.2.2012).

Blick auf leer stehende und verfallende Industrie- und Hafenanlagen und schufen so ein besonderes Maß an Sichtbarkeit. Ihre Umnutzung und Wiedereingliederung besaß in den Augen der Zeitgenossen deshalb hohe Priorität. Von Baltimores *Inner Harbour Project* bis zum Guggenheim Museum in Bilbao, immer wieder wurden am Wasser symbolische Großprojekte durchgeführt, von denen sich die Verantwortlichen in Wirtschaft und Politik wichtige Impulse für die Entwicklung der jeweiligen Stadt erhofften.²¹

Gefragt wird, wie sich die Stadtlandschaft am Fluss im Untersuchungszeitraum veränderte. Welche Auswirkungen hatte der sozio-ökonomische Wandel auf die physisch-materielle Oberfläche der Stadt? Verschwanden die Hinterlassenschaften des Industriezeitalters aus dem Stadtbild und was trat an ihre Stelle? Hinter den Veränderungen in Glasgow stand eine ganze Reihe unterschiedlicher Akteure, sowohl von öffentlicher wie von privatwirtschaftlicher Seite, die diesen Wandel planten und vorantrieben. Wer waren die Menschen hinter den Entwicklungsprozessen und an welchen Leitbildern orientierten sie sich?

Doch nicht nur die physisch-materielle Oberfläche veränderte ihr Antlitz, auch wenn dieser Wandel zunächst der augenscheinlichste ist. Zu fragen ist darüber hinaus in welchem Verhältnis der Gestaltwandel der Stadt zu sich verändernden Mentalitäten der Bewohner steht. Welche Folgen hatte es für diese, als die Grundpfeiler des kollektiven Selbstverständnisses und die alltäglichen Lebenswelten so grundlegend erschüttert wurden? War Glasgow in den 1950er Jahren noch durch die typischen Strukturmerkmale einer westeuropäischen Industrie- und Hafenstadt geprägt, so sind diese Kategorien heute kaum mehr von sozio-ökonomischer Bedeutung. Anders sieht dies in der städtischen Erinnerungskultur aus. Hier nehmen der Stolz auf das Image einer *Working-class City* und das industriell-maritime Erbe nach wie vor einen wichtigen, wenngleich nicht unumstrittenen Platz ein. Welcher Pfad führt aus diesem völlig anderen Erfahrungsraum in die Mentalitätsstrukturen und Erwartungshorizonte der Gegenwart?

Das Erkenntnisinteresse dieser Arbeit liegt also darin, anhand einer Mikrogeschichte eines konkreten städtischen Raumes Konturen des Wandels »nach dem Boom«²² herauszupräparieren und somit einen Beitrag zur empirischen Erforschung der Geschichte Westeuropas im letzten Drittel des 20. Jahrhun-

21 Geographen und Städteforscher haben hierzu bereits viel veröffentlicht. Für einen Überblick in die internationale Dimension vgl. Richard Marshall (Hrsg.), *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, London, New York 2001; Brian S. Hoyle/David A. Pinder/Sohail Husain (Hrsg.), *Revitalising the Waterfront. International Dimensions of Dockland Development*, London 1988; Dirk Schubert (Hrsg.), *Ufer- und Hafenzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten*, 2. Aufl., Berlin 2002; Axel Prieb/Rainer Wehrhahn (Hrsg.), *Neue Entwicklungen an der europäischen Waterfront*, Kiel 2004.

22 Vgl. Anselm Doering-Manteuffel/Lutz Raphael, *Nach dem Boom. Perspektiven auf die Zeitgeschichte seit 1970*, 2. Aufl., Göttingen 2010.

derts zu leisten. Der Untersuchungszeitraum setzt dementsprechend mit dem beschleunigten Niedergang der traditionellen Industrien seit Mitte der 1960er-Jahre ein. Behandelt werden die Auflösung der alten Strukturen und die Suche nach neuen Konzeptionen in Reaktion auf die daraus resultierenden Problemlagen. Den Endpunkt markieren die späten 1990er Jahre, als die meisten Weichenstellungen in Bezug auf das neue Glasgow bereits getroffen waren und ein entsprechender Mentalitätswandel erkennbar wurde.

Historische und Sozialwissenschaftliche Forschung in der Zeitgeschichte

Wagt sich zeithistorische Forschung so nah an die eigene Gegenwart heran, wird sie mit einer Fülle an zeitgenössischer sozialwissenschaftlicher Literatur konfrontiert. Das Spektrum reicht von hochspezialisierten Einzeluntersuchungen bis hin zu breiten Deutungsangeboten einer Epoche. Im Falle Glasgows mit seinen zwei großen Universitäten und zahlreichen kleineren Forschungseinrichtungen ist das ebenfalls so. Auf einzelne Untersuchungen wird zu gegebener Zeit einzugehen sein. An dieser Stelle wird der Umgang des Zeithistorikers mit solchen Texten erläutert.²³

So wenig wie der Historiker sich losgelöst von seiner eigenen Gegenwart der Betrachtung vergangener Epochen hinzugeben vermag, kann ein Sozialwissenschaftler eine vollkommen objektive Analyse eines Problems leisten. Seine Fragestellung, sein Erwartungshorizont, seine Herangehensweise – all das wird beeinflusst von Kontexten, die jenseits des konkreten Problems liegen. Methoden und Ergebnisse repräsentieren also immer nur eine partikulare, vom jeweiligen Erkenntnisinteresse bestimmte Sicht auf einen beschränkten und selektierten Teil der historischen Entwicklungsprozesse. Aus dieser epistemologischen Konstante erwächst der sozialwissenschaftlichen Literatur aus der Sicht des Zeithistorikers eine gewisse Ambivalenz. Einerseits bieten die Studien Datensätze und Deutungsangebote, die von großem Nutzen sein können. Die Versuchung, diese im Rahmen der eigenen Erzählung allzu unkritisch zu verwenden, ist groß. Das birgt jedoch die Gefahr, zeitgenössische Selbstreflexionen und Deutungsversuche samt deren politischer Agenda mit zu übernehmen und blind zu

23 Vgl. Lutz Raphael, Die Verwissenschaftlichung des Sozialen als methodische und konzeptionelle Herausforderung für eine Sozialgeschichte des 20. Jahrhunderts, in: *Geschichte und Gesellschaft* 22 (1996), S. 165–193; Margit Szöllösi-Janze, Wissensgesellschaft in Deutschland. Überlegungen zur Neubestimmung der deutschen Zeitgeschichte über Verwissenschaftlichungsprozesse, in: *Geschichte und Gesellschaft* 30 (2004), S. 277–313; Doering-Manteuffel/Raphael, *Nach dem Boom*, S. 75–107; Rüdiger Graf/Kim Christian Priemel, Zeitgeschichte in der Welt der Sozialwissenschaften, Legitimität und Originalität einer Disziplin, in: *Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte* 59 (2011) Heft 4, S. 479–508.

werden, für alternative Sichtweisen. Rüdiger Graf und Kim Christian Priemel, die sich mit diesem Dilemma befasst haben, fordern deshalb:

Den unbequemen Schritt zurückzutreten, um die wirklichkeitskonstituierende Wirkung sozialwissenschaftlicher Analysen zu reflektieren und diese als Quelle, nicht als Darstellung zu lesen [...].²⁴

Für die praktische Arbeit bedeutet dies, dass die sozialwissenschaftliche Literatur umfassend zu historisieren und zu kontextualisieren ist. Entstehungs- und Diskussionszusammenhänge müssen aufgezeigt werden und es ist zu klären, warum bestimmte Lesarten zu einem bestimmten Zeitpunkt so einflussreich werden und andere sich nicht durchsetzen konnten. Außerdem muss ausgelotet werden, inwiefern die gängigen zeitgenössischen Interpretationsmuster den eigenen Blick auf die Vergangenheit noch mitbestimmen.²⁵

Dies gilt explizit auch für die jüngsten Deutungsangebote aus der Feder der Historikerzunft, die überwiegend noch thesenartige Annäherungen an einen neuen Abschnitt der Zeitgeschichte darstellen, aber bislang empirisch noch wenig unterfüttert sind. Anselm Doering-Manteuffel und Lutz Raphael haben das Konzept eines »Strukturbruchs« in Verbindung mit einem »sozialen Wandel von revolutionärer Qualität«²⁶ geprägt. Von den Problemlagen der Gegenwart her kommend, lautet ihre Ausgangsfrage: Welchen Entwicklungsprozessen und welchen historischen Konstellationen verdankt die gegenwärtige Welt ihre spezifischen Charakteristika, wie etwa die Dominanz marktradikaler Ideologien oder die Wirtschaftsform des digitalen Finanzmarktkapitalismus? Sie haben dabei vor allem drei Entwicklungsprozesse im Auge, um die herum sich viele kleinere Stränge anlagern: Die kulturelle und gesellschaftliche Liberalisierung seit Mitte der 1960er, das Auslaufen der außerordentlichen Nachkriegsprosperität seit den späten 1960ern und den ökonomischen Strukturwandel seit den 1970er Jahren.

Zu einer ähnlichen Chronologie, wenngleich aus einem etwas anderen Blickwinkel, gelangt der Freiburger Historiker Ulrich Herbert. Für ihn endet um 1970 herum die Hochmoderne.²⁷ Darunter versteht er einen umfassenden offe-

24 Ebd., S. 507.

25 Vgl. Doering-Manteuffel/Raphael, *Nach dem Boom*, S. 75–78; Colin Crouch, *Social Change in Western Europe*, Oxford 1999, S. 39–44.

26 Doering-Manteuffel/Raphael, *Nach dem Boom*, S. 28; vgl. die Mehrfachbesprechung im Forum der ›Sehepunkte‹ vom Mai 2009, URL: www.sehepunkte.de/2009/05/#forum/mehrfachbesprechung-a-doering-manteuffel-l-raphael-nach-dem-boom-g246ttingen-2008-115/ (Abruf 22.2.2012).

27 Vgl. Ulrich Herbert, *Europe in High Modernity. Reflections on a Theory of the 20th Century*, in: *Journal of Modern European History* 5 (2007), Heft 1, S. 5–22; vgl. Lutz Raphael, *Ordnungsmuster der ›Hochmoderne‹? Die Theorie der Moderne und die Geschichte der europäischen Gesellschaften im 20. Jahrhundert*, in: Ders./Ute Schneider (Hrsg.), *Dimensionen der Moderne. Festschrift für Christof Dipper*, Frankfurt a. M. 2008, S. 73–91.

nen Dynamisierungsprozess, der seinen Ausgang nahm, als Industrialisierung und Urbanisierung zu Massenphänomenen wurden, als neue Verkehrs- und Transportmittel den Austausch von Gütern und Informationen beschleunigten und immer neue Innovationen in Wissenschaft, Technik und Kultur den Gang der Welt scheinbar beschleunigten. Die 1950er und 1960er Jahre waren demnach eine Phase der Verheißung. Das sozialdemokratische Modell schien eine Lösung der vielschichtigen Probleme, welche die Hochmoderne von Beginn an geprägt hatten, in greifbare Nähe zu rücken. Dies alles geschah vor dem Hintergrund einer anhaltenden Demokratisierung und Liberalisierung. Ab Ende der 1960er Jahre brach dann jedoch die materielle Grundlage dieses Modells weg. Mit der folgenden Umstrukturierung der klassisch-kapitalistischen Industriegesellschaft sei die Hochmoderne an ihr Ende gekommen. Damit erschöpfte sich auch der utopische Gehalt vieler Modernisierungssträume. Konrad Jarausch spricht in diesem Zusammenhang vom »Ende der Zuversicht.«²⁸

Viele Autoren gehen mittlerweile davon aus, dass um 1970 herum die Weichen in unsere Gegenwart gestellt werden. Die vorliegende Untersuchung will diese These anhand eines überschaubaren Gegenstands und mit Hilfe eines konkreten Fallbeispiels überprüfen und versteht sich gleichzeitig als Beitrag zur empirischen Erforschung der jüngsten Zeitgeschichte.

Theoretischer und methodischer Zugriff

Wie bereits aus den einleitenden Bemerkungen erkennbar wird, spielt die Kategorie »Raum« für die vorliegende Untersuchung eine zentrale Rolle. Gemeint ist hier zum einen der physische Raum. Die Arbeit beschäftigt sich mit der Umgestaltung von Flächen, die wiederum Teil eines urbanen Raumes, mitunter eines dichtgewobenen Netzwerkes lokaler und lokalisierbarer Beziehungen und Kommunikationswege sind. Es handelt sich also um vom Menschen zur Erfüllung bestimmter Zwecke gestaltete Räume, weniger um geographische und geophysikalische Gegebenheiten. Verlieren solche Areale ihre Funktion im innerurbanen Gefüge oder erhalten sie eine neue Funktionalität zugewiesen, so verändert sich in der Regel nicht nur etwas für das unmittelbar betroffene Gelände, vielmehr strahlt der Wandel auf die umliegenden Gebiete aus.

Die bauliche Entwicklung der Stadt ist an der Oberfläche beobacht- und beschreibbar.²⁹ Ihre materielle Gestalt repräsentiert jedoch zum anderen unsere Vorstellungen von Urbanität im Allgemeinen und der konkreten Stadt im Besonderen, unsere Art der Aneignung des physischen Raumes, dessen Wahrnehmung

28 Konrad H. Jarausch, *Das Ende der Zuversicht? Die siebziger Jahre als Geschichte*, Göttingen 2008.

29 Besonders sinnfällig führt dies ein Fotoband vor Augen, der ältere Luftaufnahmen britischer Städte mit solchen aus den Jahren 1987/88 vergleicht: Leslie Gardiner, *The Changing Face of Britain from the Air*, London 1989.