

Tobias Gerstung

Europa an der Waterfront

Die Umgestaltung alter Hafensareale am Beispiel des
Glasgower Broomielaw Kais

1. Bauboom am Wasser

Die HafenCity Hamburg, das *Museum aan de Stroom* in Antwerpen oder das Guggenheimmuseum in Bilbao – drei Projekte der jüngeren Geschichte des Städtebaus, die eines gemeinsam haben: Sie entstanden an Flussufern auf alten Hafen- und Werftarealen. Dass man viele solcher Leuchtturmprojekte in den letzten 20 Jahren in Angriff genommen hat, ist kein Zufall, sondern eine Folge jener tiefgreifenden Prozesse, welche die Struktur traditioneller Industrie- und Hafenstädte nach dem Boom grundlegend verändert haben.

Glasgow, das war einst die *Second City of the Empire*, der *Workshop of the World*. Bis in die 1960er Jahre hinein schlug hier das ökonomische Herz eines schwerindustriellen Clusters, der sich am ehesten mit dem Nordosten Englands oder dem Ruhrgebiet vergleichen lässt. Die Stadt verdankte ihre rasche Expansion im Laufe des 19. Jahrhunderts zunächst den Baumwoll- und Zuckerimporten aus den Kolonien, dann gewannen lokale Kohle- und Eisenvorkommen an Bedeutung. Auf dieser Grundlage erwuchs eine stark vernetzte, exportorientierte Industrieregion, in deren Mittelpunkt die Werften und der Maschinenbau standen. Der Hafen, der seit dem Tabakhandel des 18. Jahrhunderts neben Liverpool und London zu den wichtigsten Umschlagplätzen des Vereinigten Königreiches zählte, expandierte bis in die Zwischenkriegsjahre, ehe er nach dem Zweiten Weltkrieg rasch an Bedeutung verlor.

Die Umgestaltung des Broomielaw Kais in Glasgow gehört zu den eher unbekanntenen Projekten europäischer Stadterneuerung. Dennoch eignet sich seine Geschichte, um dem Phänomen der Flächenkonversionen an der europäischen *Waterfront* nachzugehen. Die räumlich-strukturellen Konsequenzen des Wandels einer Industrie- und Hafenstadt zum Dienstleistungszentrum können mit Hilfe dieses Beispiels in den Blick genommen werden. In den einschlägigen Debatten tauchen immer wieder Begriffe wie „Wiedergeburt“ oder „Renaissance“ auf. Dem Narrativ, das sich daraus ergab, möchte ich im Folgenden – bezogen auf die Erneuerung alter Hafens-

areale – nachspüren. Im ersten Teil soll die Geschichte des Glasgower Hafens und des Broomielaw Kais skizziert werden. Der zweite Teil befasst sich mit der Frage, warum der Hafen seit den 1960er Jahren aus dem Stadtbild verschwand. Im dritten Teil geht es schließlich um die Umgestaltung des Kais und der angrenzenden Areale zum *International Finance and Service District* (IFSD)¹.

2. Die Geschichte des Glasgower Hafens und des Broomielaw Kais

„For nearly 130 years the Broomielaw has been a centre of passenger steam traffic, and its quays are haunted by the ghosts of hundreds of vessels, from the ‚Comet‘ onward, on which five generations of Glasgow holidaymakers have fared down to the sea.“²

Dieses Zitat aus einem Stadtführer von 1938 beschreibt den Broomielaw als einen Erinnerungsort der Glasgower Stadtgesellschaft. Tatsächlich bildete der unterhalb der Glasgow Bridge am Nordufer des Flusses Clyde gelegene Kai, der bereits 1660 befestigt worden war, den Ausgangspunkt für die Entstehung des Hafens³. Die Anlegestelle lag nur wenige Gehminuten vom Zentrum Glasgows entfernt. Damals mäanderte der Fluss auf den rund zwanzig Kilometern, die er vom Broomielaw zurückzulegen hat, ehe er sich kurz vor Dumbarton zu einem breiten Fjord öffnet, durch ein weites Bett voller Sandbänke, Inseln und Untiefen. Selbst bei Flut und günstigen Winden konnten nur kleine Lastkähne den neuen Hafen anlaufen. Der eigentliche Glasgower Hafen lag in Wirklichkeit viele Meilen westlich der Stadt, in den Küstenorten Ayrshires oder des Firth of Clyde. Von dort mussten die Waren mühsam über Land in die Stadt transportiert werden. Mit der Zunahme des Handels begannen im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts der Ausbau und die Vertiefung des Clyde. Im Laufe des 19. Jahrhunderts entstand so eine betriebsame Wasserstraße, der Handel wanderte zunehmend flussaufwärts, und erst jetzt wurde Glasgow tatsächlich eine Hafenstadt.

Entscheidend für den Erfolg des Stadthafens war der Siegeszug der Dampfschiffe. Erst die Dampfmaschine brachte die Unabhängigkeit von Wind und Strömung, sodass die Fahrt flussaufwärts nach Glasgow bald zur

¹ Zur Geschichte Glasgows existieren zwei Standardwerke: Irene Maver, Glasgow, Edinburgh 2000; Andrew Gibb, Glasgow. The making of a city, London 1983.

² William Power, The face of Glasgow, Glasgow 1938, S. 45.

³ Zur Geschichte des Glasgower Hafens vgl. John Riddel, The Clyde. The making of a river, Edinburgh 2000.

Routine wurde. Daniel Bell richtete 1812 mit seiner *Comet* auf dem Clyde die erste kommerziell erfolgreiche Dampfschiffahrtlinie der Welt ein, und bald war der Broomielaw Ziel- und Ausgangspunkt zahlreicher Linien. Darum und weil das Industrieviertel rund um Glasgow immer schneller wuchs, reichten die bestehenden Umschlagkapazitäten bald nicht mehr aus. Flussabwärts und am gegenüberliegenden Südufer entstanden weitere Kais. Ab den 1860er Jahren erfolgte der Ausbau verstärkt in Form großer Dockanlagen wie dem Kingston, dem Queen's, dem Prince's und schließlich dem King George V. Dock. Der Verkehr nahm weiter zu. 1876 war in der „Illustrated London News“ über die Betriebsamkeit am Clyde Folgendes zu lesen:

„At the Broomielaw and other walled quays, there is an incessant bustle of arriving and departing steamships for America and the Indies, the Mediterranean, or the ports of England, Ireland, and Scotland, leaving this harbour more than ten thousand times in the year, where in the old time an idle man could stand with his rod and line, angling for dace or gudgeon, through a long summer day.“⁴

Der Ausbau brachte eine immer stärkere Spezialisierung und Arbeitsteilung zwischen den einzelnen Kais und Docks mit sich. Aufgrund seiner Lage im Herzen der Stadt und besonders nach der Eröffnung der benachbarten *Central Station* 1879 wurde der Broomielaw zu einem Knotenpunkt des regionalen und überregionalen Personenverkehrs. Zahlreiche Dampfer fuhren von hier die schottische und englische Küste entlang oder hinüber nach Irland. Umgekehrt betraten tausende irische Einwanderer am Broomielaw in der Hoffnung auf Lohn und Brot schottischen Boden. Für die Glasgower begann hier häufig ein Ausflug *doon the water* in die Badeorte der schottischen Riviera, nach Dunoon, Rothesay oder Helensburgh.

3. Die Reorganisation des Glasgower Hafens in den 1960er Jahren

Zwar verlor der Broomielaw mit den zunehmenden Schiffsgrößen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts an Bedeutung, er blieb jedoch als Ableger für die Personen- und Küstenschiffahrt bis in die 1950er Jahre hinein erhalten. Die folgenden Jahrzehnte sahen dann Niedergang und Schließung. In erster Linie waren es wohl die Konkurrenz durch den zunehmenden Automobil- und LKW-Verkehr sowie sinkende Preise für Flugreisen, die für einen Einbruch bei den Fahrgastzahlen sorgten; immer weniger Menschen

⁴ Illustrated London News vom 2. 9. 1876: „The progress of Glasgow“.

waren auf die Küstenschifffahrt angewiesen. Der wachsende Wohlstand der Boomjahre und steigende Urlaubsansprüche veränderten das Konsum- und Freizeitverhalten. Reisen führten nun immer häufiger ins Ausland anstatt zu Zielen vor der eigenen Haustür.

Der Automobilverkehr brachte noch ein weiteres Problem mit sich. Nach dem Leitbild der autogerechten Stadt wurde 1965 ein ambitioniertes Verkehrsprojekt ins Werk gesetzt, das unter anderem den Bau eines Autobahnringes rund um das Stadtzentrum vorsah⁵. Zwar wurden letztlich nur die West- und die Nordroute realisiert, die *Inner Ring Road* veränderte jedoch die stadträumlichen Beziehungen grundlegend. Sie schlug eine breite Schneise durch das bis dahin viktorianisch geprägte Stadtbild und durchschnitt bestehende Verbindungen. Zwischen Springfield und Anderston Kai entstand eine 10-spurige Brücke. Im Zuge der Planung dieses Bauwerkes waren Stadt und *Clyde Navigation Trust* bereits Ende der 1950er Jahre übereingekommen, die Hafenanlagen oberhalb der Überquerung zu schließen⁶. Der Baubeginn 1966 brachte das Aus für das Kingston Dock, und bald wurde der Hafenbetrieb auch am Broomilaw Kai eingestellt.

Die 1960er Jahren markierten für den ganzen Hafen eine Zeit des Umbruchs. Seit dem 18. Jahrhundert war der Warenumsschlag von den Häfen am Firth of Clyde flussaufwärts in Richtung Glasgow gewandert; jetzt kehrte sich diese Entwicklung in rasantem Tempo um. Zum einen mieden die Ozeanriesen zunehmend die enge Flusspassage und nutzten stattdessen die Häfen an der Mündung. Zum anderen setzte sich in den späten 1960er Jahren der genormte Container weltweit durch. Die Logistik auf dem und am Wasser veränderte sich grundlegend. Traditionell waren die von der Landseite angelieferten Güter für den Seetransport aufwendig von Hand umverpackt und gruppiert worden. Diese Aufgabe hatten zahlreiche Hafenarbeiter in dafür vorgesehenen Schuppen und Lagerhallen vorgenommen, die das Bild der Hafenstädte weltweit prägten. Mit der Durchsetzung des Containers entfiel ein Großteil der alten Tätigkeiten. Personal, Zeit und Geld konnten eingespart werden. Der Transportpreis wurde bei gleichzeitig steigenden Schiffsgrößen zur vernachlässigbaren Größe. Dies ermöglichte eine neue Form der internationalen Arbeitsteilung, die heute allgemein als Globa-

⁵ Die Pläne reichten bis 1945 zurück; vgl. Robert Bruce, *First Planning Report to the Highways and Planning Committee of the Corporation of the City of Glasgow*, Glasgow 1945; *The Corporation of the City of Glasgow, Report on a highway plan for Glasgow*, Glasgow 1965.

⁶ Vgl. *The Corporation of the City of Glasgow, The First Quinquennial Review of the Development Plan 1960*, Glasgow 1960, § 13, 47.

lisierung bezeichnet wird. Bereits in den Augen vieler Zeitgenossen hatte diese Entwicklung revolutionäres Potential⁷.

Was der Container allerdings benötigte war Platz, genauer große ebene Freiflächen zum Abstellen und Sortieren sowie für den Anschluss an Straße und Schiene. Die älteren Hafensareale waren dicht mit Waren- und Lagerhäusern bebaut und zudem von Industriebetrieben umgeben. Die neuen Terminals entstanden deshalb meist auf der „grünen Wiese“. Um den stetig wachsenden Schiffsgrößen Rechnung zu tragen, entschied man sich, wenn möglich, für einen Standort mit Tiefwasserzugang. Im Falle Glasgows fiel 1966 die Entscheidung für den Standort Greenock an der Mündung des Clyde. Nach der Eröffnung der neuen Anlagen am 26. Mai 1969 wurden schrittweise weite Teile des Glasgower Hafens geschlossen, bis zu Beginn der 1980er Jahre, nur noch das King George V.'s und das Rothesay Dock, sowie ein paar Kaianlagen übrig waren. Der Seehafen war nach etwa 150 Jahren wieder dorthin zurückgekehrt, wo er sich vor dem Ausbau des Clyde befunden hatte.

Der Niedergang war aber auch eine Folge tiefgreifender sozio-ökonomischer Prozesse, die den Glasgower Hafen seines traditionellen Hinterlands beraubten. Das westschottische Industrierevier, dessen Reichtum auf den zahlreichen Werften, der Stahlindustrie, dem Bau von Lokomotiven und Wagons sowie auf dem Maschinenbau beruht hatte, erlebte das, was Zeitgenossen als De-Industrialisierung bezeichneten: Betriebe schlossen, Menschen wurden arbeitslos, ganze Industriezweige verschwanden aus dem urbanen und regionalen Produktionszusammenhang. Noch in der Zwischenkriegszeit brach der Kohlebergbau ein. Die Konkurrenz durch andere Energieträger und die Erschöpfung oberflächennaher Vorkommen hatten den Abbau unrentabel werden lassen. Als nächstes folgte der Schiffbau, bald waren weite Teile der Zulieferindustrie und des Maschinenbaus und schließlich auch die Stahlindustrie betroffen. Die Dynamik, mit der diese Entwicklung gerade die altindustriellen Gebiete Westeuropas erfasste, war eine Folge der vielfältigen Interdependenzen, auf denen zuvor der Erfolg dieser Regionen beruht hatte⁸. Für den Hafen bedeutete das, dass die Roh-

⁷ Etwa wenn anlässlich der Eröffnung des Containerterminals Greenock im „Glasgow Herald“ von „Revolution“ die Rede war: Glasgow Herald vom 27. 6. 1969: „Whiskey launched the service“. Vgl. auch Marc Levison, *The box. How the shipping container made the world smaller and the world economy bigger*, Princeton/Oxford 2006; Brian J. Cudahy, *Box boats. How container ships changed the world*, New York 2006.

⁸ Vgl. Rainer Schulze (Hrsg.), *Industrieregionen im Umbruch. Historische Voraussetzungen und Verlaufsmuster des regionalen Strukturwandels im europäischen Vergleich*, Essen 1993.



Abb. 1: Der Broomielaw 1969. Der Fluss ist von dem Schuppen im Vordergrund verdeckt. Links parken Autos an Stelle der alten Lagerschuppen, dahinter erstreckt sich das Hafenviertel. Rechts ist der Turm des Clyde Navigation Trust Gebäudes zu erkennen (Quelle: Royal Commission on the Ancient and Historical Monuments of Scotland)

stoffimporte ebenso zurückgingen wie die Fertigwarenexporte. Er schrumpfte sowohl mit Blick auf die Umschlagszahlen als auch was seine räumliche Ausdehnung anbelangte. Zurück blieben verwaiste Kais und Docks, die sich wie die aufgegebenen Werft- und Industrieanlagen als düstere Menetekel entlang des Flusses ausbreiteten. Sie kündeten von hoher Arbeitslosigkeit und sozialen Konflikten, von wirtschaftlichem Niedergang und Krise. Die Zukunft der Stadt und der Region schien ungewisser als je zuvor. „What future for the Clyde?“ fragte 1968 der Journalist David Stark besorgt im „Glasgow Herald“ und brachte damit eine weit verbreitete Unsicherheit zum Ausdruck.⁹

4. Niemandsländ in Entwicklerhand

Die Hafenbehörde *Clyde Port Authority* (CPA) hatte bald eine wachsende Zahl von Brachen zu verwalten. In den späten 1960er und 1970er Jahren bot sie der Stadt einige dieser scheinbar nutzlosen Flächen zum Kauf an,

⁹ Glasgow Herald vom 19. 3. 1968: „What future for the Clyde?“

und die Kommune griff zu. Was aber sollte mit diesen Brachlandschaften geschehen? Um diese Frage zu klären, wurde zu Beginn der 1970er Jahre ein städtebaulicher Wettbewerb ausgeschrieben¹⁰. Drei Meilen Kaianlagen, dazu das Prince's und Queen's Dock und einen flussnahen Teil der Innenstadt galt es zu gestalten. Die Planer konzentrierten sich zunächst auf die beiden großen, einander gegenüberliegenden Dockanlagen. Dort, so schien es, ließe sich Großes verwirklichen. Büro- und Wohnbauten, ein neuer Innenstadtpark oder gar Sportstätten für Olympia 1984¹¹? Die Jury wählte aus den eingereichten Beiträgen drei Siegerentwürfe aus – und unternahm erst einmal nichts. Dieses Zögern lag einerseits daran, dass ein Teil der Grundstücke im Wettbewerbsgebiet nicht der Stadt, sondern der Hafenbehörde gehörte und dass andererseits das Geld für große Vorhaben fehlte.

Die zweite Karriere des Broomielaw begann ganz prosaisch. Die Nähe zum kommerziellen Zentrum der Stadt und zum Zentralbahnhof ließ es naheliegend erscheinen, hier Platz für die immer zahlreicheren PKW zu schaffen. Gleichzeitig machte man sich im Stadtplanungsamt Gedanken, wie die Kaianlagen genutzt werden könnten. Als erste geplante Umgestaltungsmaßnahme wurde 1975 der Custom House Kai in einen Park verwandelt. Spazierwege, ein Amphitheater und ein Restaurant sollten die Menschen zum Verweilen am Wasser einladen¹². Ein Jahr später erhielt diese Uferpromenade am benachbarten Broomielaw ihre Fortsetzung als Teil eines größeren Entwurfs für einen Fuß- und Radweg entlang des Clyde mit Spielplätzen, Sport- und Grünanlagen¹³. Aus einem Parkplatz wurde ein bewusst gestalteter öffentlicher Raum, und das blieb für längere Zeit so.

Andere Hafenbrachen standen wesentlich früher im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses. An Stelle des ehemaligen Queen's Dock entstand das *Scottish Exhibition and Conference Centre* (SECC), das 1985 eröffnet werden konnte. Treibende Kraft hinter diesem Projekt war die *Scottish Development Agency* (SDA), eine unabhängige, aber staatlich finanzierte Entwick-

¹⁰ Vgl. The Architects Journal vom 17. 2. 1973: „A remarkable chance for Glasgow“.

¹¹ Dies sah einer der Siegerentwürfe vor. Die beiden anderen planten den Bau von Wohnungen und Büros; vgl. Glasgow Herald vom 5. 4. 1974: „Clyde development contest winners“ (Claude Thomson). Ironischerweise wird sich 2014 der Traum von den Sportstätten am Wasser erfüllen, wenn auf dem ehemaligen Queen's Dock das SECC und die neu erbaute Sportarena Hydro im Zentrum der *Commonwealth Games* stehen werden.

¹² Die einzelnen Elemente lassen sich heute nur noch erahnen; GA, D/IB51, Corporation of the City of Glasgow, Custom House Quay redevelopment.

¹³ Vgl. Corporation of the City of Glasgow, Planning policy report on the central area, Glasgow 1975, S. 61.

lungs- und Beteiligungsgesellschaft. Sie war zeitgleich mit der Verwaltungsreform von 1975 entstanden, welche die Rechte der Kommunen beschränkte und die Region als zusätzliche Verwaltungsebene schuf¹⁴. Die SDA und der *Strathclyde Regional Council* (SRC) spielten in der Folge für die zahlreichen Erneuerungsprojekte in und um Glasgow eine entscheidende Rolle. Nicht selten kam es zwischen Stadt, Region und Entwicklungsgesellschaft zum Streit um Zuständigkeiten.

Das SECC war ein Projekt der öffentlichen Hand, und seine Finanzierung erfolgte weitgehend aus öffentlichen Mitteln. Margaret Thatchers *Secretary of State for Scotland*, George Younger, hatte seine Unterstützung jedoch an die Bedingung geknüpft, dass sich die Privatwirtschaft im Rahmen einer *Public-Private-Partnership* an dem Projekt beteiligen müsse¹⁵. Schließlich sollte der Tagungs- und Ausstellungskomplex zu einem Schaufenster der schottischen Industrie werden und Export und Konsum fördern. Tatsächlich stammte am Ende etwa ein Fünftel der Investitionen von Unternehmen, die dafür mit Anteilen an der Betreibergesellschaft entlohnt wurden. Ein Imageprospekt der SDA, der eine Zeichnung des Zentrums im Morgenlicht zeigte, versprach: „A new era dawns in the business world.“¹⁶

Auch das gegenüberliegende Prince's Dock erwachte bald zu neuem Leben. Drei Jahre nach Eröffnung des SECC fand hier das *Glasgow Garden Festival* statt, das dritte seiner Art nach Liverpool und Stoke-on-Trent. Deutschen und holländischen Vorbildern folgend hatte die Thatcher-Regierung das Gartenschau-Konzept 1982 aufgegriffen und zu einem Instrument gemacht, um Industriebrachen für den privaten Immobilienmarkt wieder attraktiv zu machen¹⁷. Im Falle Glasgows entstand eine Mischung aus Gartenarchitektur, Kunstausstellung sowie einem Erlebnis- und Freizeitpark. Weit hin sichtbar waren die Achterbahn und der in Reminiszenz an die *Empire Exhibition* von 1938 errichtete Clydesdale Bank Anniversary Tower. Die in den 1960er Jahren außer Dienst gestellten Straßenbahnen fuhren Besucher über das Gelände.

Das Festival schloss an eine Reihe von Initiativen an, die Glasgow für Investoren, Touristen und potentielle Neubürger interessant machen sollten.

¹⁴ Zur Geschichte der SDA vgl. Richard J. Finlay, *Modern Scotland 1914–2000*, London 2004, S. 333f.

¹⁵ Dies geht unter anderem aus einer Tischvorlage hervor, die für eine Sitzung des *Policy & Resources Committee* des SRC am 16. 9. 1982 erstellt wurde; NAS, SR1/2/68.

¹⁶ Zu finden in: NAS, SDA21/4/6.

¹⁷ Vgl. Andrew C. Theokas, *Grounds for review. The Garden Festival in urban planning and design*, Liverpool 2004.

Zuvor hatte schon die Imagekampagne *Glasgow's miles better* große Bekanntheit erlangt¹⁸. Die SDA, die beim *Garden Festival* erneut die Führung übernahm, brachte dies in ihrem Jahresbericht 1985 folgendermaßen auf den Punkt:

„The Glasgow Garden Festival provides a unique opportunity to bring to wider notice the changes which have been made in Glasgow, now the UK's most successful post-industrial city, and to assist in its development as an attractive centre of tourism, leisure and investment.“¹⁹

Es ging den Verantwortlichen also darum, Wandel sichtbar zu machen, ihn für ein größeres Publikum in Szene zu setzen, auch wenn er erst begonnen hatte und der Ausgang ungewiss war. Erzählt werden sollte das Erfolgsnarrativ einer Transformation von der Industrie- zur post-industriellen Stadt. Der Begriff der post-industriellen Stadt, wie er hier zur Anwendung kommt, ist nicht als sozialwissenschaftlicher Fachbegriff zu verstehen. Arm an Semantik dient er vielmehr als Magnetfeld, um unterschiedliche Aspekte des Wandels gedanklich und begrifflich einzufangen und die Negativzuschreibung der De-Industrialisierung abzuschütteln. Er bildet als sinnstiftende Metapher das Pendant zu Roger Hargreaves fröhlich lächelndem Mr. Happy, der Ikone der Glasgower Imagekampagne. Der Slogan öffnete eine Leerstelle in der Gegenwart und betonte das Moment der positiven Entwicklung: Glasgow ist besser als was? Besser als sein Ruf? Besser als früher? Besser als andere Städte? Die post-industrielle Stadt markierte umgekehrt, was man gewesen war und nun nicht mehr sein wollte: eine heruntergekommene, der Vergangenheit verhaftete Industriestadt. Post-industriell sein hieß in diesem Sinne neu, anders und aufregend zu sein, ohne dass der Zielpunkt genauer bestimmt werden musste. Vermittelt werden sollte in erster Linie der Wandel. Die Außenwelt sollte verstehen, dass Glasgow den Aufstieg in die Liga der attraktiven und erfolgreichen Städte geschafft hatte, in denen die Menschen gerne lebten, Urlaub machten, einkauften und vor allem investierten. Das *Garden Festival* machte eine innerstädtische Hafenbrache zur Projektionsfläche für diese Marketing-Botschaft des Wiedererblühens.

Nie wurde die Utopie eines neuen Glasgow so zelebriert, wie im Rahmen des Kulturhauptstadtjahrs 1990. Es ist gewiss kein Zufall, dass dabei der Streit um die Identität der Stadt und den Wert der kollektiven Erinnerung einen Höhepunkt erreichte. Während sich die einen bemühten, Glasgow

¹⁸ Vgl. den Kampagnenbildband von John Struthers, *Glasgow's miles better*. „They said it“, Glasgow 1986.

¹⁹ NAS, SDA1/10, The Scottish Development Agency, Annual Report 85: Agency of Change.

als Kunst- und Kulturmetropole von europäischem Rang darzustellen, forderten andere, man müsse sich auf die Geschichte der Arbeiter- und Industriestadt besinnen und damit den in Generationen gewachsenen Erfahrungen der Mehrzahl der Einwohner Rechnung tragen²⁰.

Das Glasgow der frühen 1990er Jahre war eine Stadt im Umbruch. Die pausenlos verkündete Botschaft von der Renaissance schien endlich Wirkung zu zeigen. Ein Teil der ehemals heruntergekommenen Innenstadt erlebte unter dem Label *Merchant City* seinen Wiederaufstieg als noble Adresse für Büros, Geschäfte und Dienstleister. Das Kulturhauptstadtjahr etablierte die Vorstellung vom Kultursektor als urbaner Wachstumsbranche, und der Städteforscher Charles Landry entwickelte vor diesem Hintergrund und zunächst bezogen auf Glasgow seine Vorstellung von der kreativen Stadt als einem *Hotspot* der globalen Wissens- und Informationsgesellschaft²¹. Zusammen mit Richard Floridas Gedanken über die Eigenheiten der kreativen Klasse elektrisiert diese Metapher die Stadtplaner bis heute, inzwischen freilich vielfach inhaltlich erweitert²². Charles Landry und seine 1978 gegründete Denkfabrik *Comedia* sind zudem ein gutes Beispiel dafür, wie die Stadtentwicklung seit den frühen 1980er Jahren zunehmend privatisiert wurde.

1990 geriet der Broomielaw erneut in den Blick der Öffentlichkeit. Er sollte eine weitere Veränderung erfahren. Im Programmheft zum Kulturhauptstadtjahr war eine Werbeanzeige der *Glasgow & Oriental Developments Limited* abgedruckt. Unter der Überschrift „The Broomielaw – Glasgow’s waterfront to the world“ warb die Immobilienfirma für einen Bürokomplex an Stelle der alten Lagerhäuser und Fabriken hinter dem Kai. Der Text versprach ein außerordentliches Bauvorhaben:

„In what is probably the largest project of its kind ever undertaken outside London, the nine acre Broomielaw site is being transformed. A new kind of commercial centre is being created to carry the legacy of The Broomielaw into the 1990s and beyond. [...] Due for completion in the early 90s, The Broomielaw will offer over one million square feet of prestigious office accommodation to national and international com-

²⁰ Stellvertretend für diese Kritik von Seiten meist linksorientierter Intellektueller vgl. Seám Damer, *Glasgow, going for a song*, London 1990; Farquhar McLay (Hrsg.), *The reckoning. Public loss, private gain. Beyond the Culture City rip off*, Glasgow 1990.

²¹ Vgl. sein Strategiepapier *Comedia, Making the most of Glasgow’s cultural assets. The creative city and its cultural economy. Final Report May 1991*; GA, GDC 1/3/113.

²² Die beiden Hauptpublikationen erschienen kurz hintereinander: Charles Landry, *The creative city. A toolkit for urban innovators*, London 2000; Richard Florida, *The rise of the creative class and how it’s transforming work, leisure, community and everyday life*, New York 2002.

panies and organisations. A new commercial centre is rising out of the old Broomielaw [...].²³

Der Bildteil der Anzeige zeigte linkerhand ein kleines, in Sepiatönen gehaltenes Bild des alten Broomielaw-Hafens, im Mittelteil und etwas größer Männer in Anzug und Krawatte, die sich über Pläne beugten und rechts schließlich, größer als die beiden anderen zusammen, ein Modell des Gebäudekomplexes. Ikonographisch wurden so Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft miteinander in Beziehung gesetzt. Das Gewesene wies scheinwerfergleich über das Jetzt hinaus in die Zukunft. Gleichzeitig stellte man die Geschichte Glasgows als Hafen- und Industriestadt als eine ferne Erinnerung an eine versunkene Welt dar. Das Bild inszenierte das neue Glasgow gleichsam als Phoenix aus der Asche. Wie bei den großen Projekten der öffentlichen Hand und wie bei der Imagekampagne zeigte sich hier der Wunsch, die Vergangenheit abzuschütteln.

Es handelte sich dabei nicht um ein Projekt öffentlich-rechtlicher Träger. Was hier beworben wurde, war, sieht man vom Wohnungsbau einmal ab, das erste privatwirtschaftlich-spekulative Großprojekt am alten Hafen. Zeitgleich erfolgte der Umbau zahlreicher älterer Gebäude entlang des Clyde zu Büros²⁴. Es war die Zeit, als die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien endgültig zum Durchbruch kamen. Das Büro, bislang eine Bastion gegen alle Versuche der Automatisierung und Rationalisierung, wurde von Grund auf reorganisiert. Die neue Technik brachte die Möglichkeit zur Echtzeitkommunikation über große Entfernungen. Bislang hatten die großen Firmen in Großbritannien ihren Hauptsitz nach Möglichkeit in London genommen und das Gros der Unternehmensverwaltung ebenfalls dort angesiedelt. Diese enge Verbindung aus Führung und Verwaltung war nun nicht länger notwendig, und Teile der Administration wanderten aus dem teuren Londoner Raum an billigere Standorte ab.

Wie zahlreiche andere Oberzentren profitierte Glasgow von dieser Entwicklung. Endlich schien man Anteil zu haben an der schönen neuen Welt des boomenden Dienstleistungssektors. Das Bauprojekt am Broomielaw ist Teil dieses Prozesses. Hinter der Entwicklungsgesellschaft steckten je zur Hälfte ein britischer und ein japanischer Investor – Zeichen der veränderten Kräfteverhältnisse in einer sich globalisierenden Welt. Die Eröffnung des ersten Bauabschnitts durch die Queen wurde in der lokalen Presse frenetisch gefeiert:

²³ Glasgow 1990: The Book, Glasgow 1990, S. 131.

²⁴ Vgl. Glasgow Herald vom 17. 4. 1991: „Ideal working environment down by the riverside“.

„The Queen comes to the banks of the Clyde today to launch a new flagship. On the river where royalty used to see ocean-going liners off down the slipway, a new current of confidence and jobs is swirling around the wharves and piers. This time the jobs will not disappear downstream on the ebb tide.“²⁵

Hier wurde der Stapellauf eines neuen Zeitalters zelebriert. An die Stelle der alten Werkhallen, Hafenanlagen und Werften, so lautete die Botschaft, seien nun Büroflächen als Produktionsorte von wirtschaftlichen Werten und als materielles Gehäuse menschlicher Arbeit getreten. Sie wurden nun neben Einkaufszeilen und Kultureinrichtungen als Dominante einer neuen räumlich-sozialen Ordnung der Stadt angesehen. Von dieser Neuvermessung des urbanen Raums her erhielten Kai und Fluss eine neue Funktion. Sie wurden Pausenhof und Kulisse für die Angestellten der Büros:

„The two buildings on the riverfront offer commanding views across the Clyde. Between the buildings, new public spaces are being created. These include gardens along the river, planted courtyards, restaurants, cafes and small business that will serve some of the needs of the large organisations that will occupy the offices.“²⁶

Der Broomielaw verlor die letzten Reste seines maritimen Charakters. Einzige Reminiszenz an die alten Zeiten in der neuen Skyline war das nie vollendete neobarocke Gebäude des *Clyde Navigation Trusts* mit seinem markanten Eckturm und dem reichen Figurenprogramm. Die *Clyde Port Authority*, die dort nun ihr Hauptquartier hatte, war ebenfalls im Umbruch. Mit der Privatisierung 1992 wurde sie zum privaten Hafensbetreiber, der einen wesentlichen Teil seines Umsatzes bald mit der Bebauung und dem Verkauf der Hafeneigentümer machen sollte²⁷. Damit passte das Unternehmen gut in die neue Nachbarschaft. Am Atlantic Quay, wie sich der Bürokomplex am Broomielaw nach Fertigstellung nannte, machten Versicherungen und Banken, Call Center und *Scottish Power* fest.

Dieser Wandel blieb nicht ohne Kritik. In den alten Lagerhäusern hinter dem Broomielaw hatten sich seit der Schließung des Hafens zahlreiche kleinere Gewerbebetriebe und Handwerker niedergelassen. Diese wurden von den nun einsetzenden Bodenspekulationen ebenso vertrieben, wie die letzten Anwohner; schützenswerte Bausubstanz ging verloren. Die Zeitgenossen vermuteten, dass es dabei nicht immer ganz legal zugeht²⁸. Abends und am

²⁵ Glasgow Herald vom 27.3.1991: „It will be just like the old times down on the Clyde today“.

²⁶ Glasgow Herald vom 17.4.1991: „Ideal working environment down by the riverside“.

²⁷ Vgl. hierzu David Parker, *The official history of privatisation*, vol. II: *Popular capitalism, 1987–1999*, Oxford/New York 2012, S. 149–153.

²⁸ Vgl. den Bericht über eine Brandserie und Verdrängungspraktiken am Broomielaw



Abb. 2: Der Broomielaw 2011 – ganz rechts, hinter der neuen Fußgängerbrücke von 2009, ist das Clyde Navigation Trust Gebäude zu erkennen. Links daneben die Gebäude des Atlantic Quay Komplexes. Oberhalb der Kaimauer erstreckt sich die mit Bäumen versehene Uferpromenade (Quelle: Privatbesitz).

Wochenende blieb das neue Quartier zudem menschenleer. Schließlich geriet das Projekt aufgrund der Verwerfungen des Immobilienmarkts immer wieder ins Stocken. Der japanische Investor, der inzwischen selbst in finanzielle Schwierigkeiten geraten war, zog sich zurück²⁹.

Immer wieder fanden sich jedoch neue Investoren, die Geld in laufende und neue Projekte steckten. So übernahm etwa 1993 die Immobilientochter der Commerzbank die Gebäude Atlantic Quay 1, 2 und 3. Über alle Widrigkeiten hinweg wuchs das Geschäftsviertel weiter. Als die Stadt 1996 einen Entwicklungsplan mit dem sprechenden Namen *The River of Dreams* herausgab, waren dort die folgenden beiden Empfehlungen zu lesen:

„Continue to promote the Broomielaw as the focus for major office development and inward investment opportunities within Glasgow. [...] Continue to reinforce the

im Glasgow Herald vom 20. 5. 1991: „Fire spreads like an epidemic in the tinderbox city. International investors build on the ashes of Glasgow’s heritage“.

²⁹ Vgl. Glasgow Herald vom 15. 3. 1995: „Pillar revives development. Broomielaw is given a kick start“.

scale and architectural quality of buildings fronting Clyde Street/Broomielaw as a strong edge/commercial face to the City Centre.³⁰

Die Planer unterstützten den weiteren Bau von Büroflächen am Broomielaw und betonten gleichzeitig die Notwendigkeit einer architektonisch hochwertigen, individuellen Gestaltung. Der Clyde bot als Freifläche jenes Maß an Sichtbarkeit, die notwendig war, um das Antlitz des neuen Glasgow augenscheinlich zu machen. Weitere Bürobauten folgten. Seit 2001 wird das gesamte Quartier als *International Financial Services District* (IFSD) beworben. Wo früher Krananlagen und Schuppen standen, Hafenarbeiter Säcke und Kisten schlepten, wo manche Reise ins Ungewisse ihren Ausgang nahm, genießen heute die Angestellten der umliegenden Büros in der Mittagspause ihren Latte Macchiato auf einer Bank an der Uferpromenade – sofern das schottische Wetter es zulässt.

5. Schlussfolgerungen

Die Geschichte des Broomielaw lässt dreierlei erkennen. Erstens, dass der Prozess zur Wiederaneignung urbaner Räume nach dem Boom langfristiger und vielschichtiger ablief, als es die simplen Dichotomien von gestern und heute erahnen lassen, mit denen Stadtplaner und Immobilienentwickler über solche Projekte zu sprechen pflegten. Etwa zwanzig Jahre, eine öde Brache, ein Parkplatz und ein Uferpark liegen zwischen dem Hafenkai und dem *International Financial and Service District*. Zweitens belegt dessen Entstehungsprozess die Absicht der Verantwortlichen, seien es nun Vertreter der Kommune oder private Investoren, die freie Sicht auf die *Waterfront* zur architektonischen Inszenierung von Marketingbotschaften für die Stadt oder das eigene Vorhaben zu nutzen. Dies galt offenbar auch abseits großer Leuchtturmprojekte und einer *Iconic Architecture*, wie sie in Glasgow in Form von Norman Fosters Clyde-Auditorium oder Zaha Hadids Riverside Museum vertreten sind. Darin spiegelte sich der zunehmende Standortwettbewerb innerhalb eines ökonomischen Regimes wieder, in dem geophysikalische und geographische Faktoren kaum mehr eine Rolle spielten. Drittens zeigt sich, welche zentrale Rolle Büroflächen innerhalb der sich seit den 1970er Jahren herausbildenden neuen sozio-ökonomischen Raumstrukturen der Städte einzunehmen begannen. Technologisch auf dem neuesten Stand und in der Raumeinteilung möglichst flexibel bildeten sie das Rückgrat eines, am Leitbild der Dienstleistungsgesellschaft orientierten Stadt-

³⁰ Glasgow City Council, *The river of dreams*. Glasgow 1996, Annex 2.

modells. War die *Inner City* in den 1980er Jahren noch in erster Linie als Problemzone wahrgenommen worden, erfuhr sie nun als zentraler Kommunikationsraum und Knotenpunkt im globalisierten Wirtschaftsnetzwerk ihre Wiederaufwertung³¹. Der Trend zur Suburbanisierung von Unternehmen und Einwohnern konnte dadurch gebremst und teilweise umgekehrt werden.

Die Geschichte der Umgestaltung des Broomielaw Kais ist für sich genommen aus heutiger Sicht eine Erfolgsgeschichte, wie nicht zuletzt die jüngsten Pläne zur Erweiterung des IFSD und zum Bau einer Reihe von Restaurants, Cafés und Ladenlokalen auf den Kaimauern zeigen³². Der IFSD stellt einen Baustein zur gelungenen Wiederbelebung der Innenstadt als Büro- und Geschäftsadresse, Touristenziel und Einkaufsmeile dar.

Die Transformation der Industrie- und Hafenstadt Glasgow nach dem Boom ist insgesamt betrachtet komplexer, vielschichtiger und widersprüchlicher. Blickte man etwa auf das industriell geprägte East End, so zeigte sich ein gänzlich anderes Bild, „a landscape far removed from the glossy designer stores of the city centre’s style mile“, wie vor kurzem eine dort aufgewachsene Journalistin schrieb³³. Hohe Arbeitslosigkeit, Armut und eine geringe Lebenserwartung finden sich auch in anderen Teilen der Stadt. Dass selbst die positive Entwicklung des Stadtzentrums nicht auf Dauer gesichert ist, lässt sich verstärkt seit 2008 beobachten. Seit der Jahrtausendwende waren zunächst zahlreiche neue Stellen im Bereich der Immobilien- und Finanzdienstleistungen, im Gesundheitswesen, im Groß- und Einzelhandel und im Bildungssektor entstanden. Der Stellenzuwachs lag mit 14 Prozent deutlich über dem schottischen Durchschnitt von 8,3 Prozent. Die Arbeitslosigkeit blieb vergleichsweise hoch, sank aber rascher als andernorts. Die demographische Entwicklung folgte der wirtschaftlichen. Die schlechte Lage am Arbeitsmarkt und eine staatlich gelenkte Dezentralisierung hatten die Zahl der Einwohner von etwa einer Million 1951 auf 577.869 im Jahr 2001 sinken lassen. In den 2000er Jahren wuchs die Bevölkerung aber erstmals wieder, und die Wende schien geschafft.

Die Banken- und Finanzkrise hat diese Erfolge in Frage gestellt. Die Arbeitslosenrate stieg in Glasgow rascher als im britischen und schottischen Durchschnitt: von 6,1 Prozent im Jahr 2008 auf 11,8 Prozent 2010. Die Dienstleistungswirtschaft, der Motor des Jobwunders vergangener Jahre,

³¹ Vgl. etwa Saskia Sassen, *The Global City*, New York u. a. 1991.

³² Vgl. www.broomielawquayglasgow.com/index2.php#.

³³ *The Guardian* vom 15.5.2012: „The people of Glasgow’s East End are many things, but they are not pampered“.

erwies sich als besonders instabil und krisenanfällig. Dabei handelt es sich nicht nur um ein lokales oder regionales Phänomen, wie die gegenwärtige Debatte um die Re-Industrialisierung Großbritanniens zeigt, die in Schottland, national gewendet, allgegenwärtig ist³⁴. Ob die vielbeschworene Wiedergeburt Glasgows insbesondere seit den 1990er Jahren eine tragfähige und dauerhafte Erscheinung ist, bleibt daher abzuwarten.

³⁴ In den Unabhängigkeitsplänen der *Scottish National Party* spielt das Re-Industrialisierungsargument derzeit eine zentrale Rolle; vgl. die Rede von *First Minister Alex Salmond* vom 15.2.2012 „Independence and Responsibility. The Future of Scotland“; <http://www.lse.ac.uk/publicEvents/pdf/20120215%20Alex%20Salmond%20transcript.pdf>