SSOAR

Open Access Repository
www.ssoar.info

Glasgow: von der altindustriellen Stadt zur postindustriellen Metropole?

Burdack, Joachim

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:
Burdack, J. (1997). Glasgow: von der altindustriellen Stadt zur postindustriellen Metropole? *Europa Regional*, *5.1997*(1), 34-45. https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-48342-7

Nutzungsbedingungen:
Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.
Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:
This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.
By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

gesis
Leibniz-Institut
für Sozialwissenschaften

Mitglied der
Leibniz-Gemeinschaft

Glasgow – Von der altindustriellen Stadt zur postindustriellen Metropole?

JOACHIM BURDACK

Der Ballungsraum um Glasgow, die Clydeside Conurbation, ist mit nahezu 2 Mio. Einwohnern die größte und wirtschaftlich bedeutendste Metropole in Schottland und eine der größten Regionalmetropolen des Vereinigten Königreichs. Mit über 600.000 Einwohnern zählt die Kernstadt Glasgow, das wirtschaftliche Zentrum der Conurbation, trotz starker Bevölkerungsverluste in der Nachkriegszeit immer noch zu den größten *districts* (Bezirken) in Großbritannien. Die Entwicklung Glasgows in den letzten Jahrzehnten stellt in vieler Hinsicht einen Modellfall für Niedergang und Revitalisierung einer industriell geprägten Stadt im westlichen Europa dar: Die Conurbation am Unterlauf des Clyde war zu Beginn des 20. Jh.s eine der führenden Industrieregionen der Welt, und Glasgow bezeichnete sich voller Stolz als *'the second city of the empire'*. Früher als in anderen Städten erreichte die industrielle Entwicklung – mit ihren Schwerpunkten im Schiff- und Schwermaschinenbau – einen Wendepunkt, und die Stadt geriet in eine Dauerkrise. Noch vor zwei Jahrzehnten galt Glasgow als *„the most striking example of metropolitan decline in the United Kingdom"* (REED 1993c, S. 211). Heute hat die Stadt in ihrem Selbstverständnis und ihrer Außendarstellung radikal mit der industriellen Vergangenheit gebrochen. Glasgow versucht sich stattdessen als eine der ersten postindustriellen Städte Europas zu präsentieren. Durch kulturelle Großveranstaltungen und Vermarktung des städtebaulichen Erbes als *„finest surviving example of a great Victorian City"* (REED 1993b, S. 189) ist es tatsächlich gelungen, das Außenimage entscheidend zu ändern. Glasgow gilt inzwischen als Paradebeispiel erfolgreichen Stadtmarketings, dem andere Städte nachzueifern versuchen. Die Weichenstellungen für die jetzt sichtbare Revitalisierung der Stadt erfolgten zum großen Teil bereits Mitte der siebziger Jahre. Schon damals wurde ein Zusammenhang zwischen ökonomischem Wiederaufschwung und städtebaulicher Revitalisierung betont und eine Wende in der Stadtentwicklungspolitik eingeleitet: Stadtumbau und Stadterneuerung werden seitdem als Voraussetzung der Erneuerung der wirtschaftlichen Basis erkannt.

Der folgende Beitrag zieht zwei Jahrzehnte nach der Wende in der Stadtpolitik eine (Zwischen-)Bilanz der Erneuerungsbemühungen und gibt einen Ausblick auf aktuelle Problemfelder und Tendenzen der Stadtentwicklung.

Eine lange Tradition wirtschaftlicher Innovation und wirtschaftlichen Wandels

In der theoretischen Diskussion um Gründe des wirtschaftlichen Niedergangs von altindustriellen Regionen und Städten und den Chancen ihrer Revitalisierung dominierten lange Zeit Erklärungsansätze, die wirtschaftsstrukturelle Faktoren in den Mittelpunkt der Betrachtung rückten. Zu nennen sind hier vor allem die *Theorie der lange Wellen*, das *Modell des Produktlebenszyklus*, *Modellvorstellungen von regionalen Entwicklungszyklen*[1]. In den letzten Jahren verlagerte sich die Diskussion verstärkt von ökonomischen zu mehr soziologisch/sozialwissenschaftlichen Deutungsversuchen. Der neue Zugang zum Problem ist vor allem mit Begriffen wie *regionaler Vernetzung* oder *regionalem Milieu* verbunden. Besonders prägnant formuliert LÄPPLE (1994, S. 38) den Milieu-Ansatz. Danach ist nicht eine bestimmte Sektoren- oder Branchenstruktur die entscheidende Determinante der regionalen Entwicklung, sondern „...die spezifischen Bedingungen und Besonderheiten einer Region wie z.B. intraregionale Verflechtungszusammenhänge und Kooperationsformen, wirtschaftshistorische und kulturelle Traditionen, spezifische Qualifikationsrepertoirs etc. – kurz: das 'Milieu' der Region – bestimmen in starkem Maße die jeweiligen Wachstums- und Beschäftigungsentwicklungen der Branchen in der Region".

Aus der Sicht des Milieu-Ansatzes ist das Hauptproblem altindustrieller Räume nicht eine technologische oder infrastrukturelle 'Modernisierungslücke', sondern es gilt vor allem soziale Innovationsblokkaden und 'sklerotische Milieus' zu überwinden. Ein 'sklerotisches Milieu', das in altindustriellen Regionen traditionell dominiert, verhindert eine grundlegende Erneuerung der Region auch bei einer offensichlich krisenhaften Entwicklung, indem es alternative Problemlösungen und nichtmilieukonforme Akteure ausfiltert und ausschließt. Erst wenn das traditionelle Interessengeflecht in der Region 'brüchig' wird und sich desintegriert, kann ein neues 'innovatives Milieu' entstehen. CHECKLAND (1976) benutzt in Zusammenhang mit dominierenden Branchen und Milieus in altindustriellen Regionen die Metapher vom 'Upas Tree', einem tropischen Baum, unter dessen dichter Krone keine andere Vegetation heranwachsen kann.

Berücksichtigt werden sollten bei der Frage der Revitalisierung altindustrieller Städte und dem Wandel traditioneller Milieus auch politikwissenschaftliche Ansätze zu *urban governance* und *urban regimes*, die sich mit veränderten Zielsetzungen der lokalen Stadtpolitik, lokalen Wachstumskoalition und ihrer Durchsetzungsfähigkeit auseinandersetzen (FAINSTEIN 1990; NEWMANN u. THORNLEY 1994). Der strukturell nicht erklärbare Erfolg von Revitalisierungsbemühungen ist nach KLETZANDER (1995, S. 6) in wesentlichem Maß von den Entscheidungen und Aktionen der lokalen politischen und wirtschaftlichen Eliten abhängig.

In Glasgow hat sich ein radikales Abwenden von der industriellen Tradition vollzogen, und das 'sklerotische Milieu' ist zumindest teilweise durch neue Ansätze abgelöst worden. In den siebziger Jahren setzten sich in Glasgow Entwicklungsstrategien durch, die Innenentwicklung und Dienstleistungsorientierung betonten. In historischer Perspektive lassen sich vor allem zwei Entwicklungen anführen, die diese Umorientierung verständlich machen: erstens die historische Erfahrung erfolgreich bewältigter Umbrüche in der lokalen

[1] Siehe hierzu u.a. Hamm & Wienert (1990); Burdack (1994).

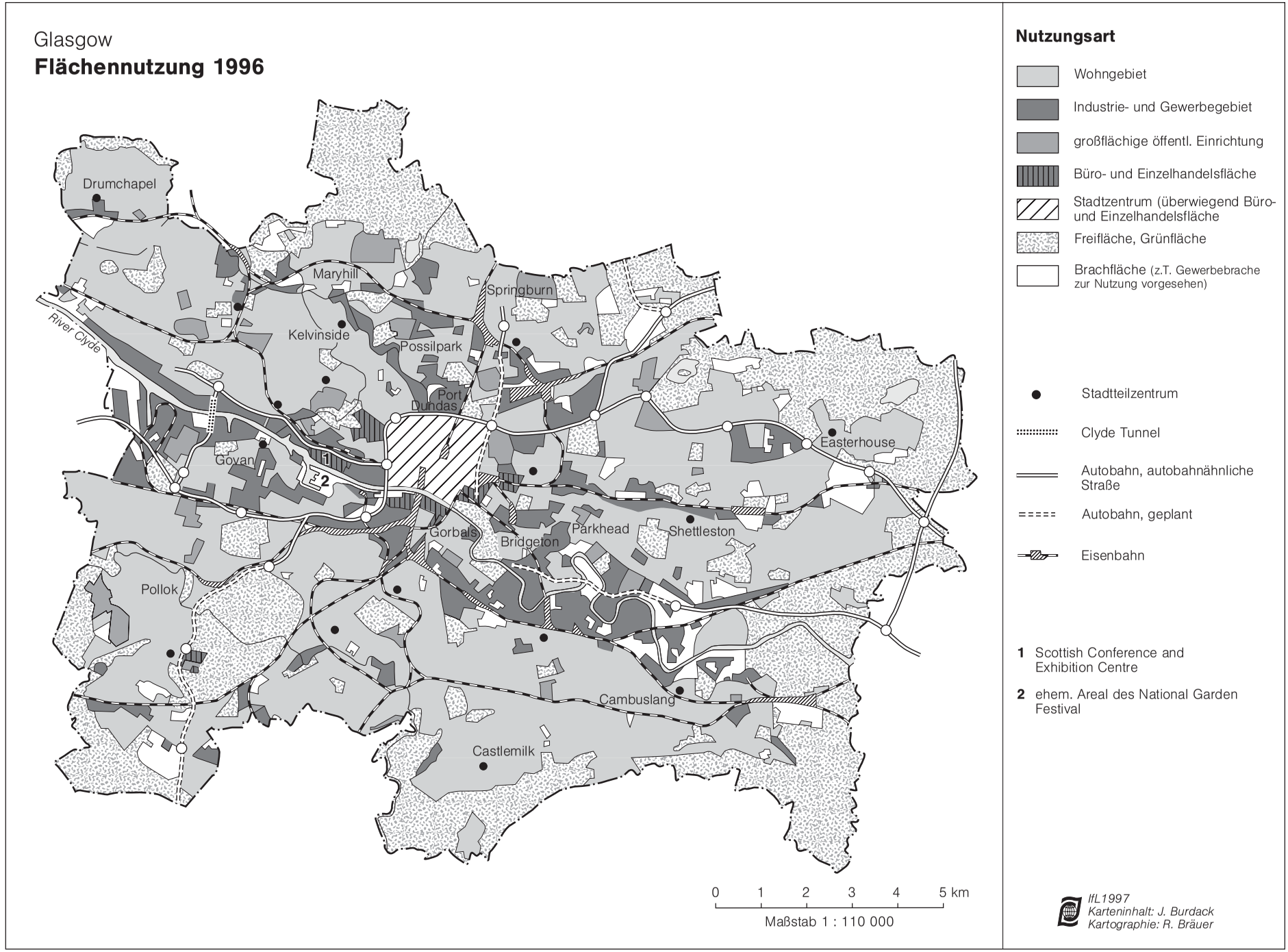

Abb. 1: Flächennutzung in Glasgow 1996
Quelle: City of Glasgow Planning Department District Plan (1984, ergänzt)

Wirtschaft im 18. und 19. Jh. und zweitens das lange, großenteils vergebliche Bemühen um eine Erneuerung der industriellen Basis während des 20. Jh.s.

Einen ersten wirtschaftlichen Aufschwung erlebte Glasgow im 18. Jh., als nach dem Unionsvertrag (1707) schottischen Kaufleuten der Handel mit den englischen Kolonien ermöglicht wurde. Glasgow konnte seine verkehrsgünstige Lage an der Westküste besonders beim Nordamerikahandel ausnutzen. Gegenüber London oder Bristol reduzierte sich die Atlantiküberquerung von Glasgow aus um zwei bis drei Wochen. Binnen weniger Jahrzehnte erreichte Glasgow eine dominierende Stellung im britischen Tabakhandel (*'tobacco lords'*). Zugleich entstanden mit den Gewinnen aus dem Tabakhandel Manufakturen und Werkstätten, die Exportgüter für die Kolonien (u.a. Textilien und Lederwaren) und zur Schiffsausrüstung herstellten. Nach dem amerikanischen Unabhängigkeitskrieg ersetzte Baumwolle den Tabak als Haupthandelsgut, und auf dieser Basis entwickelte sich eine Textilindustrie. Gegen Mitte des 19. Jh.s wurde die Konkurrenz der Baumwollindustrie in Lancashire (Manchester, Bolton, Oldham etc.) übermächtig. Als neue Leitindustrie bot sich der Ausbau einer Schwerindustrie auf der Basis lokaler Eisenerz- und Kohlevorkommen an. Eine herausragende Bedeutung erlangte in diesem Zusammenhang vor allem der Schiffbau. Zahlreiche Innovationen der Dampfschiffahrt entstanden in der Region. Die Schiffbauer am Clyde waren u.a. führend an der Entwicklung von Schiffsrümpfen aus Eisen und später aus Stahl beteiligt. 1903 arbeiteten über 60.000 Arbeiter in 39 Werften und weitere 40.000 in Zulieferindustrien. Zu dieser Zeit wurde ein Drittel der britischen Schiffstonnage am Unterlauf des Clyde gebaut (750.000 t), was zugleich bedeutete, daß etwa ein Fünftel des Weltschiffbaus hier konzentriert war (KEATING 1988)[2]. Aus der Tradition von Kessel- und Dampfmaschinenherstellung entwickelte sich auch der Schwermaschinenbau. Vor allem der Eisenbahnbau wurde ein prägendes Element der lokalen Wirtschaft. Die Werke der North British Locomotive Company in den industriellen Vororten Springburn und St. Rollox waren die damals größten Lokomotivfabriken und beschäftigten um 1900 etwa 8.000 Arbeiter.

Es bildeten sich in der Stadt drei, von unterschiedlichen Branchen geprägte Industriezonen aus:

- nördlich des Stadtzentrums um St. Rollox und Port Dundas am Forth & Clyde Canal und seinen Seitenarmen mit dem Lokomotiv- und Schwermaschinenbau,
- im East End mit der Stahlerzeugung und -verarbeitung und
- westlich des Stadtzentrums an beiden Ufern des Clyde mit dem Schiffbau und Hafenfunktionen.

Diese Industriegebiete sind z.T. auch noch in der Flächennutzungskarte *(Abb. 1)* erkennbar.

Wirschaftlicher Niedergang und erfolglose Erneuerungsbemühungen

Die industrielle Basis der Stadt stellte sich zu Beginn des 20 Jh.s als eng verflochtener Schwerindustriekomplex von Schiffbau, Metallverarbeitung sowie Maschinen- und Lokomitivbau dar. Negativ wirkte sich vor allem das enge Branchenspektrum mit einer Spezialisierung auf Investitionsgüter statt im dynamischeren Konsumgütersektor aus. Hinzu kam eine starke Exportabhängigkeit.

Ansätze zur Verbreiterung der industriellen Basis waren zwar vorhanden – z.B. die Arrol Automobilfabrik oder Singer Nähmaschinen –, konnten sich jedoch nie richtig entfalten.

Kurzfristige Konjunkturaufschwünge nach dem Ersten Weltkrieg – wie später auch nach dem Zweiten Weltkrieg – überdeckten zeitweise die strukturelle Probleme der lokalen Wirtschaft. Der Effekt dieser kurzen Blütezeiten war eher „strukturkonservierend" und lenkte von der Notwendigkeit einer umfassenden Erneuerung der wirtschaftlichen Basis ab. Auch Strategien, durch Innovationen in den bestehenden Leitindustrien eine Zyklenverlängerung im Sinne des Produktlebenszyklus zu erreichen, wurden letzlich nicht konsequent genug verfolgt. Im Schiffbau wurde es versäumt, neue Produktionstechniken einzuführen und sich auf lukrative Teilmärkte zu spezialisieren. Der Lokomotivbau verpaßte den Umstieg von der Dampf- zur Dieseltechnik. Trotz vorhandener Planungen gelang es der Stahlindustrie nicht, sich durch Bau eines Küstenstahlwerks zu modernisieren. Die Weltwirtschaftskrise nach 1929 traf die exportorientierte Region um Glasgow noch härter als andere britische Industriegebiete.

Bereits in den dreißiger Jahren begannen die staatlichen Bemühungen, die wirtschaftliche Basis durch Neuansiedlungen von Industrien zu verbreitern. Im Rahmen der Regionalhilfe der Special Areas Acts von 1934 und 1937 wurden zu diesem Zweck Betriebsansiedlungen gefördert und erste Industrie- und Gewerbeparks eingerichtet. Hatten die Neuansiedlungen zunächst noch geringen Umfang, so unternahm man in den fünfziger Jahren mit staatlicher Förderung den Versuch, eine neue industrielle Ausrichtung der Clydeside Conurbation auf der Grundlage von Stahlerzeugung und Automobilbau zu schaffen. Die Stahlwerke bei Ravenscraig in Motherwell im Osten der Conurbation wurden zu diesem Zweck – trotz ihrer ungünstigen Lage im Hinterland – zu einem integrierten Stahlwerk mit Warmwalzstraße ausgebaut. Die Rootes Group (Hillman, später Chrysler) errichtete ein Automobilwerk in Linwood westlich von Glasgow. Trotz staatlicher Hilfen und Rationalisierungen mußte die Produktion 1981 schließlich eingestellt werden. Ein Grund für das Scheitern der Automobilfertigung lag auch darin, daß es nicht gelungen war, Zulieferbetriebe in der Region anzusiedeln. Noch in den fünfziger Jahren war die Clydeside Conurbation der zweitwichtigste Stahlstandort Großbritanniens (DURY 1955). Der Niedergang des Schiffbaus hatte jedoch auch erhebliche Auswirkungen auf die Stahlindustrie. Das Ravenscraig Stahlwerk, das in Spitzenzeiten über 10.000 Beschäftigte hatte, schloß 1993 endgültig. Damit endete die Stahlproduktion in Schottland.

Auch viele andere Zweigniederlassungen ausländischer oder britischer Firmen (z.B Singer, Goodyear, Rolls Royce) stellten in den siebziger Jahren den Betrieb ein. Die Diversifizierungsversuche durch Neuansiedlungen waren spätestens zu diesem Zeitpunkt endgültig gescheitert. Trotz zahlreicher Ansätze für neue Industrien war es nicht gelungen mit Hilfe staatlicher Industrieförderung ein breiteres Branchenspektrum in Glasgow zu entwickeln. Der Zweigwerkswirtschaft fehlte eine ausreichende regionale Vernetzung mit Zulieferbeziehungen in der Region. CAMERON (1980) führt außerdem als wichtige Faktoren des Niedergangs der Industrie in der Clydeside Conurbation die niedrige Produktivität, das hohe Lohnniveau und die zu geringe Zahl nachwachsender Unternehmen an.

Die Beschäftigtenentwicklung verdeutlicht die krisenhafte Entwicklung der Wirtschaft in den letzten Jahrzehnten *(Abb. 2)*.

[2] Die Verlagerung der Yarrow´s Werft von der Themse an den Clyde im Jahr 1906 löste in Südengland sogar die Furcht vor einem Abwandern der Industrie nach Norden aus.

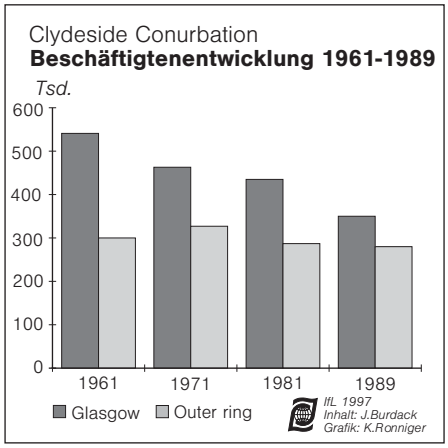

Abb. 2: Beschäftigtenentwicklung in der Clydeside Conurbation 1961-1989
Quelle: Census of Employment

Die Zahl der in der Kernstadt Glasgow Beschäftigten ging zwischen 1961 und 1989 um nahezu 200.000 zurück, wobei sich dieser Rückgang in den achtziger Jahren noch einmal beschleunigte. Der suburbane Raum *(outer ring)* entwickelte sich günstiger, was auch darauf zurückzuführen ist, daß sich neue Industrien bevorzugt in den Außenbereichen der Conurbation ansiedelten. In besonderem Maße profitierten davon die beiden new towns Cumbernauld und East Kilbride, wo sich auch eine *high tech*-Industrie ansiedelte. Die neu entstandenen Arbeitsplätze an der Peripherie konnten jedoch zu keinem Zeitpunkt die Verluste in der Kernstadt ausgleichen. Seit den siebziger Jahren ist auch die Arbeitsplatzentwicklung im suburbanen Raum rückläufig.

Besonders drastisch verlief der Arbeitsplatzabbau in der Industrie der Kernstadt *(Abb. 3)*. Zwischen 1961 und 1989 gingen über 175.000 industrielle Arbeitsplätze verloren, was einem Rückgang von über

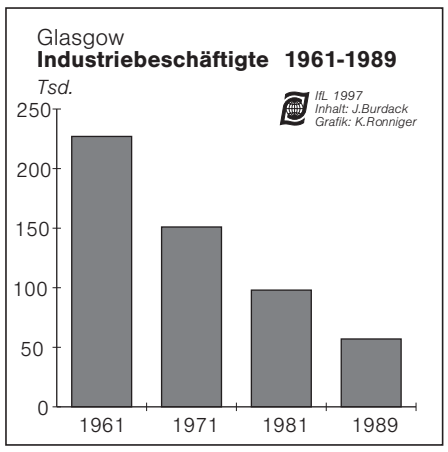

Abb. 3: Industriebeschäftigte in Glasgow 1961-1989
Quelle: Census of Employment

75 % entspricht. In Schiffbau und -reparatur sind in Glasgow heute nur noch 5.900 Arbeitskräfte beschäftigt, im Maschinenbau (mechanical engineering) noch 6.600. Von den Werften am Unterlauf des Clyde sind heute nur noch drei in Betrieb, davon liegen zwei (Govan Shipbuilders, Yarrow) in der Stadt Glasgow selbst. Die Deindustrialisierung beschränkte sich jedoch in den siebziger und achtziger Jahren nicht mehr nur auf einige „traditionelle" Krisenbereiche, sondern es waren nahezu alle Branchen von einem massiven Arbeitsplatzabbau betroffen.

Die Zahl der Beschäftigten im Dienstleistungssektor insgesamt hat sich in der Kernstadt seit den sechziger Jahren dagegen nur wenig verändert (1991: 260.000). Innerhalb des heterogenen tertiären Sektors gab es jedoch erhebliche Umschichtungen. Starken Zuwachs verzeichneten in

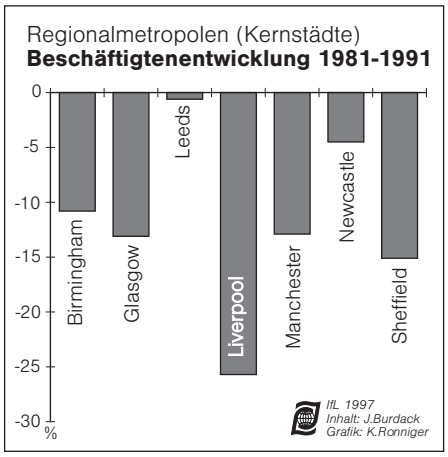

Abb. 4: Beschäftigtenentwicklung in den Kernstädten britischer Regionalmetropolen 1981-1991
Quelle: Pacione (1996)

den achtziger Jahren (1981-1991) öffentliche (11,1 %) und produktionsorientierte Dienstleistungen (producer services: 22,0%) (Pacione 1996). Der Zuwachs an Büroarbeitsplätzen schlug sich vor allem im Stadtzentrum nieder, wo 50.000 neue Arbeitsplätze entstanden. Glasgow ist zum drittwichtigsten Bürostandort Großbritanniens geworden. Es ist jedoch nur unzureichend gelungen, neue Firmenhauptverwaltungen anzusiedeln. Die wichtigste Firmenansiedlung im Dienstleistungssektor ist nicht das Ergebnis von Marktmechanismen, sondern das Resultat einer politischen Entscheidung. Die staatliche Erdölgesellschaft British National Oil Corporation, die später unter dem Namen Britoil privatisiert wurde, nahm ihren Firmensitz in Glasgow. Es entstanden dadurch über 1.500 Arbeitsplätze im Bürokomplex der Firma in der Innenstadt und eine etwa ebenso große Anzahl durch Multiplikatoreneffekte (Keating 1988).

Im Vergleich mit anderen britischen Regionalmetropolen zeigt sich, daß die Beschäftigtenentwicklung in den achtziger Jahren in Glasgow ungünstiger verlief als in den meisten Vergleichsstädten *(Abb. 4)*. Nur Sheffield und die krisengeschüttelte Hafenstadt Liverpool schneiden noch schlechter ab.

Grundzüge der Stadtentwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg

Die städtebauliche Entwicklung Glasgows nach dem Zweiten Weltkrieg wurde stark vom Wechselspiel zweier gegensätzlicher Stadtentwicklungskonzepte geprägt. Beide Planungsentwürfe, der Clyde Valley Regional Plan (CVP) und der sog. „Bruce-Report", waren bereits in den vierziger Jahren entstanden. Besondere Bedeutung erlangten die Stadtentwicklungskonzepte dadurch, daß sie die strategische Grundlage für Standortentscheidungen im öffentlichen Wohnungsbau bildeten.

Der Clyde Valley Regional Plan (CVP) war unter Leitung von P. Abercrombie entstanden, der auch die Entwicklungspläne für den Londoner Raum und andere britische Metropolen entworfen hatte. Der CVP betonte die Notwendigkeit einer Verringerung der innerstädtischen Bevölkerungsdichte als Voraussetzung für eine Verbesserung der Wohn- und Lebensverhältnisse. Die Einwohnerzahl der Kernstadt sollte durch Umsiedlungen von 500.000 Personen – etwa 45% der Bevölkerung – reduziert werden. Eckpfeiler von Abercrombies Plan waren:

- die Ausweisung eines Grüngürtels um die Stadt, der einer Zersiedlung des Umlands entgegenwirken sollte;
- die Gründung mehrerer new towns im Umland zur Entlastung der Kernstadt;
- overspill agreements zwischen Glasgow und einigen Umlandgemeinden für den öffentlich geförderten Bau von Wohnungen für die 'überschüssige' Bevölkerung.

Der Bruce-Report ging im Gegensatz zum CVP davon aus, daß sich der Wohnungsbedarf der gesamten Stadtbevölkerung innerhalb der Stadtgrenzen durch verdichteten Neubau befriedigen läßt. Der Ansatz, einen Bevölkerungsverlust zu verhindern, machte den Plan für die Vertreter der Stadt Glasgow besonders attraktiv. Befremdlich wirken jedoch für den heutigen Betrachter die futuristischen Vorstell-

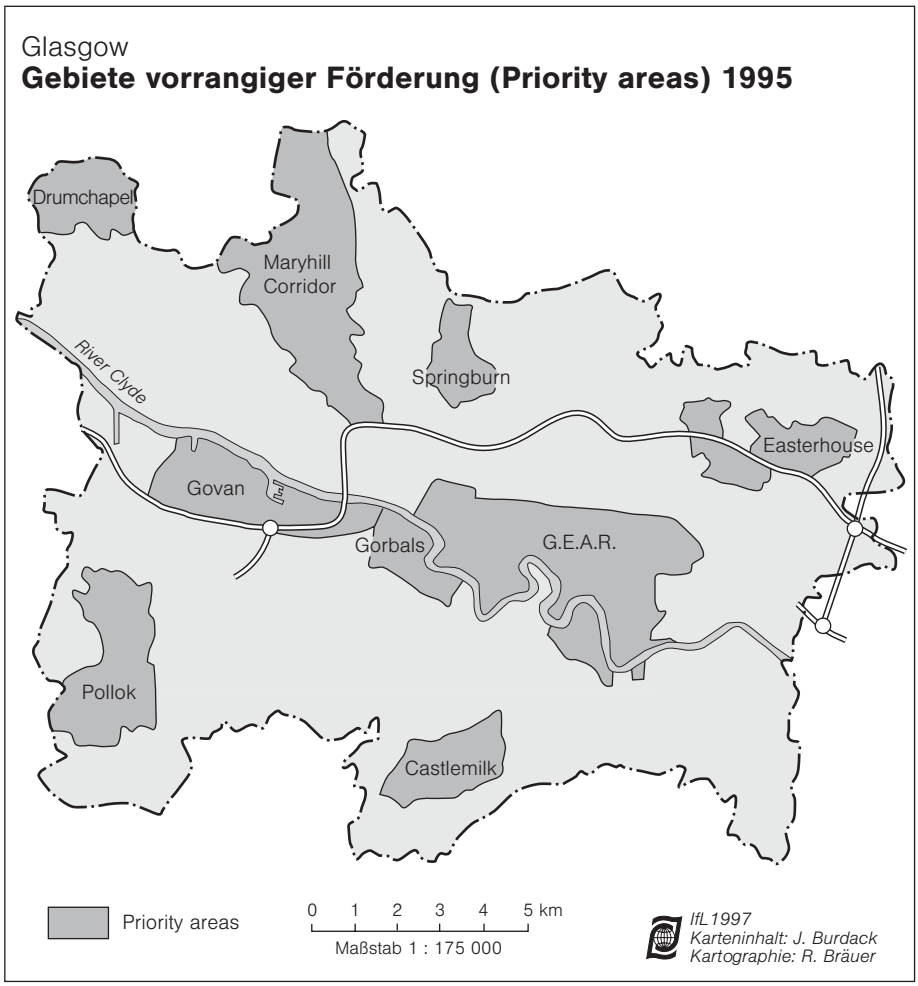

Abb. 5: Gebiete vorrangiger Förderung (Priority areas) in Glasgow 1995
Quelle: Glasgow City Planning (1995)

ungen zum Abriß des fast gesamten Stadtzentrums. Obwohl der Bruce-Plan nicht implementiert wurde, beeinflußte er die Wohnungsbaupolitik der Stadt in starkem Maße. Die Empfehlungen des CVP führten – gegen den Widerstand der Stadt Glasgow – zum Bau der *new towns* East Kilbride (1947) und Cumbernauld (1956) und zahlreichen *overspill agreements*[3]. Der Stadt Glasgow gelang es jedoch, den Bau einiger randlicher Großwohnsiedlungen (*peripheral estates*) im geplanten Grüngürtel innerhalb der Stadtgrenzen durchzusetzen. So entstanden die *peripheral estates* Castlemilk, Pollok, Drumchapel und Easterhouse *(Abb. 5)*.

Innerhalb der Stadt wurden 29 Stadterneuerungsgebiete (*comprehensive development areas*) ausgewiesen*)*, in denen die alte Bausubstanz großflächig abgetragen werden sollte. Bis 1975, als die Stadt die Politik der „Kahlschlagsanierung" stoppte, wurden 95.000 Wohneinheiten abgerissen (Pacione 1996). Von den 300.000 unzusiedelnden Bewohnern konnten nur 120.000 in Ersatzwohnungen in der Stadt, hauptsächlich in den erwähnten *peripheral estates*, untergebracht werden (Glasgow City Planning 1995). Andere erhielten Wohnungen in den *new towns* oder den *overspill*-Gebieten im Umland.

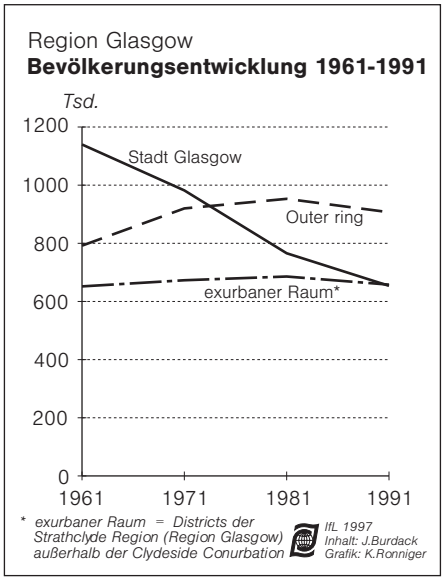

Abb. 6: Bevölkerungsentwicklung in der Region Glasgow (Strathclyde Region) 1961-1991
Quelle: Census of Population

Die Auswirkungen der Dekonzentration des Wohnungsbaus schlagen sich deutlich in der intraregionalen Bevölkerungsentwicklung nieder. *Abbildung 6* zeigt den dramatischen Bevölkerungsrückgang in der Kernstadt Glasgow in den letzten Jahrzehnten. Innerhalb von 30 Jahren war hier ein Bevölkerungsverlust von über 40 % zu verzeichnen. Dieser Rückgang ist ganz überwiegend auf Wanderungsdefizite und nicht auf eine negative natürliche Bevölkerungsentwicklung zurückzuführen. Die oben geschilderte Dekonzentrationspolitik im öffentlichen Wohnungsbau mit Bau der beiden *new towns* Cumbernauld und East Kilbride und den *overspill agreements* einerseits und die Abwanderung von Mittelschichten der Bevölkerung in Eigenheimsiedlungen andererseits sind die Hauptfaktoren der intraregionalen Bevölkerungsumverteilung. Überlagert wird die intraregionale Bevölkerungsumverteilung von interrregionalen Wanderungsverlusten der gesamten Conurbation. Die Wirtschaftskrise im westlichen Schottland hat hier zu langfristigen Abwanderungstendenzen nach England geführt. Dies hatte zur Folge, daß der *outer ring* trotz starker Zuwanderung aus Glasgow nur einen geringen Bevölkerungszuwachs hatte, bzw. in den achtziger Jahren sogar einen Bevölkerungsverlust aufwies.

Eine genauere Analyse der Bevölkerungsentwicklung auf der Ebene der einzelnen *districts* der Clydeside Conurbation zwischen 1981 und 1991 *(Abb. 7)* zeigt, daß nur noch ein *district*, der mittelständische Wohnvorort Eastwood, einen Wanderungsgewinn verzeichnen kann. Höhere Geburtenüberschüsse haben vor allem die *new town districts* Cumbernauld und East Kilbride. Die höchsten Bevölkerungs- und Wanderungsverluste weisen nach der Kernstadt Glasgow vor allem die industriell geprägten *districts* Clydebank, Monklands und Motherwell – der Standort des geschlossenen Stahlwerks Ravenscraig – auf.

Abbildung 8 verdeutlicht, daß sowohl die Stadt Glasgow und ihr Ballungsraum (Strathclyde Region) auch im Vergleich mit anderen Regionalmetropolen von relativ hoher Abwanderung und negativer Bevölkerungsentwicklung betroffen sind.

[3] Bis 1960 wurden *overspill agreements* mit 22 Umlandgemeinden zur Bereitstellung von etwa 31.000 Wohnungen abgeschlossen. Die aufnehmenden Gemeinden bekamen im Rahmen der Housing and Town (Scotland) Act von 1957 finanzielle Unterstützung.

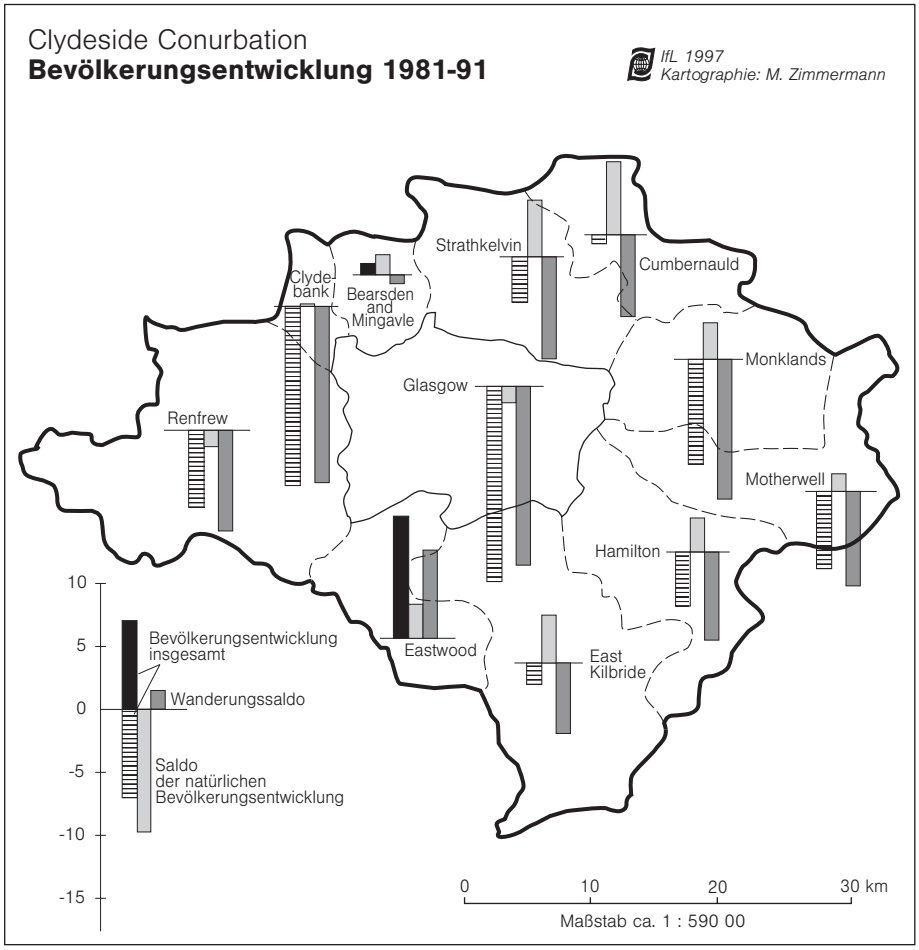

Abb. 7: Bevölkerungsentwicklung in der Clydeside Conurbation 1981-1991
Quelle: Census of Population

Während sich bei der oben dargelegten Analyse von Bevölkerungsdaten auf der Ebene der *districts* im wesentlichen das aus vielen europäischen Agglomerationsräumen bekannte Muster von starkem Bevölkerungsrückgang in der Kernstadt und günstigerer Entwicklung im suburbanen Raum zeigt, weist eine kleinräumlichere Betrachtung der innerstädtische Ebene auf Abweichungen von gängigen Entwicklungsmustern hin *(Abb. 9)*. Bemerkenswert ist vor allem die relativ positive Bevölkerungsentwicklung einiger zentrumsnaher Gebiete. Dies betrifft in erster Linie Wohngebiete westlich des Stadtzentrums mit großflächig erhaltenem, hochwertigen, viktorianischen Baubestand, zum anderen aber auch Stadterneuerungsgebiete östlich des Stadtzentrums. Schließlich ist auch eine Bevölkerungszunahme in Teilen des Stadtzentrums selbst festzustellen. Die innerstädtische Bevölkerungsentwicklung deutet darauf hin, daß die städtischen Problemgebiete in zunehmendem Maße am Rand der Kernstadt in den *peripheral estates* zu finden sind. In der in den fünfziger Jahren erbauten Großwohnsiedlung Drumchappel im Nordwesten der Stadt z. B. ist die Einwohnerzahl zwischen 1971 und 1989 von 34.800 auf 20.000 zurückgegangen. In einigen Teilgebieten liegen die Wohnungsleerstände über 10% und der jährliche Mieterwechsel über 20%.

Der Befund randlich gelegener Problemgebiete wird auch durch eine Analyse der sozialräumlichen Differenzierung Glasgows bestätigt. Mit Hilfe einer Faktorenanalyse wurde zu diesem Zweck ein komplexer sozioökonomischer Status-Index konstruiert[4]. In *Abbildung 10* ist die Verteilung der Indikatorenwerte auf der Ebene der *wards* dargestellt. Das räumliche Verteilungsmuster weist auf eine ausgeprägte soziale Segregation hin. Statushöhere Wohngebiete finden sich vor allem im West End um die Universität und den Park Circus nördlich des Clyde. Hier befindet sich überwiegend viktorianischer Baubestand von hoher Qualität, der in den

[4] Die Faktorenanalyse diente hier nur dem Zweck einer Datenreduktion und Zusammenfassung von Indikatoren, die in Beziehung zum komplexen Begriff „sozioökonomischer Status“ stehen. Es sollte keine umfassende Faktorialökologie vorgenommen werden. Verwendet wurden die Variablen Anteil selbstgenutzter Eigenheime, Anteil der Haushalte mit mindestens einem PKW, Anteil der Haushalte mit Hauptverdiener ‘partly skilled /unskilled’, Anteil der Haushalte mit Hauptverdiener ‘professional/ managerial/technical’. Der extrahierte ‘sozioökonomischer Status-Faktor’ erklärt 77,6% der Varianz der Ausgangsvariablen. Alle Ausgangsvariablen laden den Faktor hoch auf .

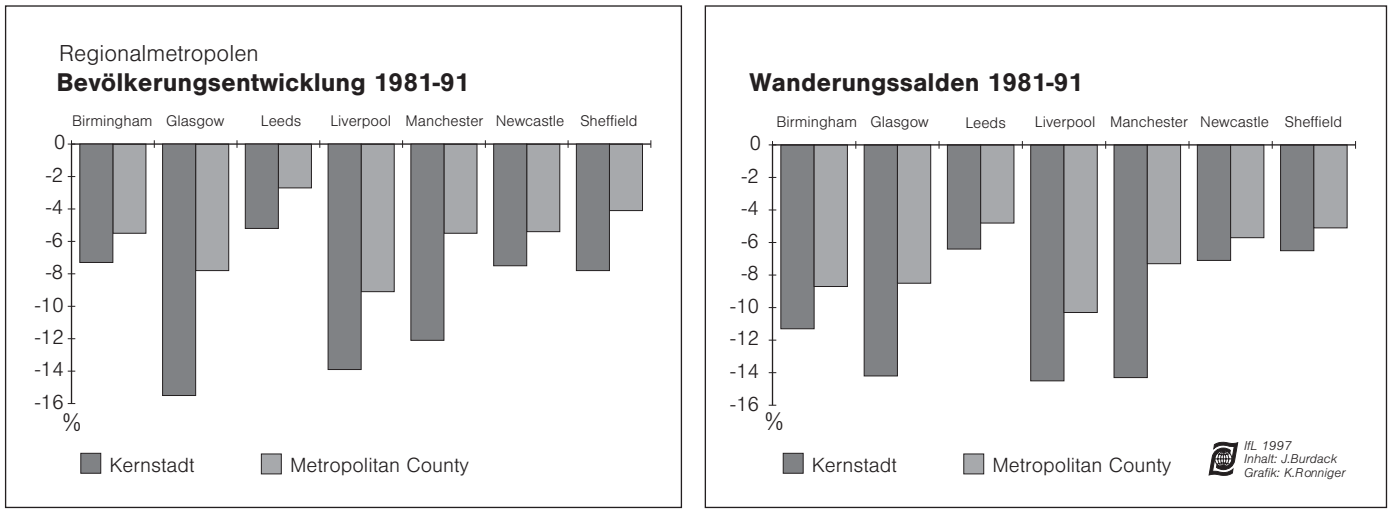

Abb. 8: Bevölkerungsentwicklung und Wanderungssalden in britischen Regionalmetropolen 1981-1991
Quelle: Census of Population

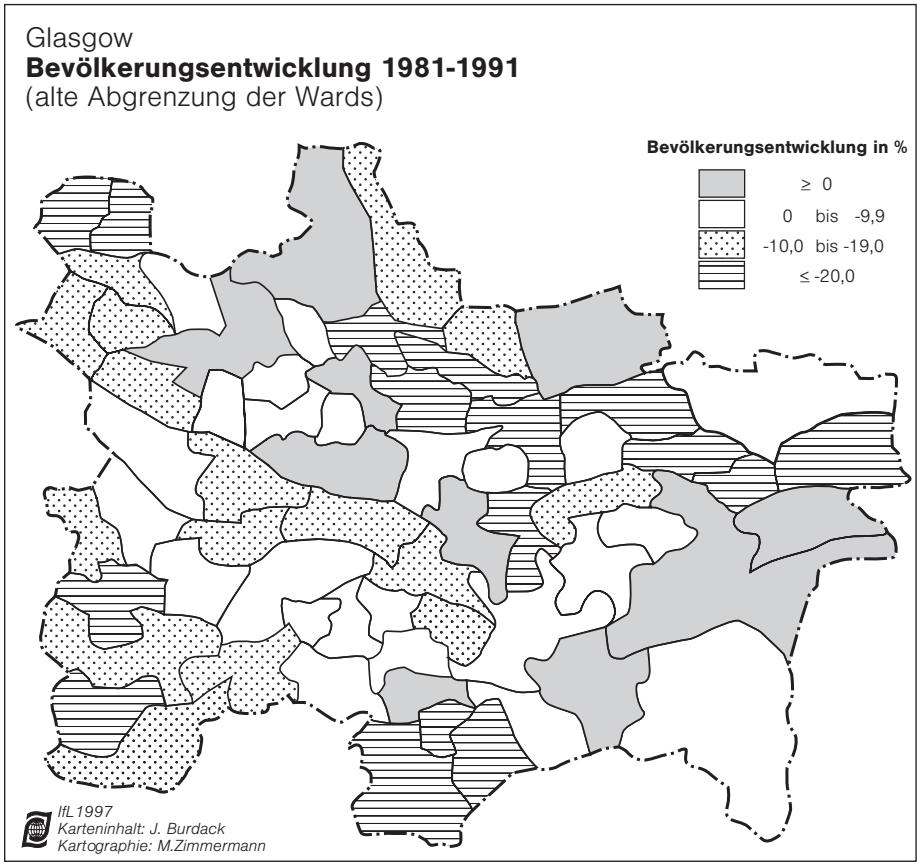

Abb. 9: Bevölkerungsentwicklung in Glasgow 1981-1991
Quelle: Census of Population; Glasgow City Council ward factsheets 1995

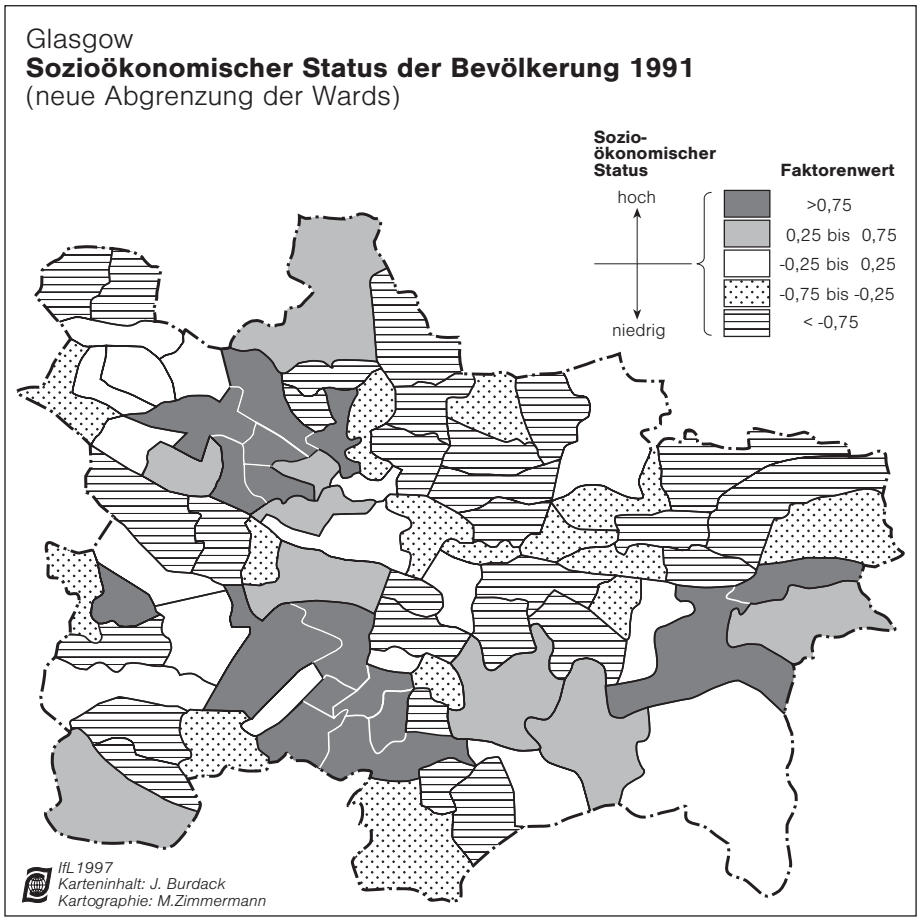

Abb. 10: Sozioökonomischer Status der Bevölkerung in Glasgow 1991
Quelle: Census of Population; Glasgow City Council ward factsheets 1995; eigene Berechnung

letzten Jahrzehnten modernisiert wurde. Außerdem finden sich statushohe Wohngebiete südlich des Clyde um den Pollok Country Park in älteren Einfamilienhausgebieten und isoliert im Osten der Stadt in neueren Einfamilienhaussiedlungen. Statusniedere Wohngebiete konzentrieren sich vor allem im Osten der Stadt und außerdem in den Großwohnsiedlungen am Stadtrand (z.B. Drumchappel, Greater Easterhouse). Das räumliche Verteilungsmuster der Arbeitslosigkeit *(Abb. 11)* weist starke Ähnlichkeiten mit dem des sozioökonomischen Status auf, d.h. hohe Arbeitslosigkeit findet sich vor allen in statusniederen Wohngebieten.

Beispiele gebietsbezogener Stadterneuerung in Glasgow

In den siebziger und achtziger Jahren wandelte sich aufgrund der geringen Effizienz der bisherigen Regionalpolitik und knapper Finanzmittel die Orientierung der raumbezogenen Politik in Großbritannien. Die großräumig angelegte Förderpolitik der *regional policy* wurde weitgehend durch den kleinräumlicheren *urban policy*-Ansatz ersetzt. Hauptziel der *urban policy* ist eine ökonomische Revitalisierung innerstädtischer Problemgebiete (*'inner city problem'*). Die *urban policy* stellt sich nicht als umfassender, zusammenhängender Politikansatz dar, sondern besteht aus einer Folge von bruchstückartigen Einzelprogrammen und Maßnahmen, was häufig als *'piecemeal approch'* (PRESTWICH & TAYLOR 1990) bezeichnet wird. Als Einzelprogramme sind hier u.a. *enterprize zone programme, urban development corporations, city action teams, urban programme* und *city challenge* zu nennen. Die lokalen Gebietskörperschaften erhielten in diesem Zusammenhang Kompetenzen zur lokalen Wirtschaftsförderung. Ziel der (konservativen) Zentralregierung ist es seit 1979, auch den privaten Wirtschaftssektor in die Erneuerungsmaßnahmen einzubinden. In Schottland fiel die Neuorientierung der Raumpolitik mit der Gründung der öffentlichen Wirtschaftsförderungsgesellschaft Scottish Development Agency (SDA) zusammen. Aufgabe der SDA war es vor allem, den Wiederaufbau einer wettbewerbsfähigen Wirtschaft zu unterstützen. Die Agentur interpretierte ihre Aufgabe so umfassend, daß sie sich auch massiv in der Stadterneuerung engagierte. Die SDA war maßgeblich an der Entscheidung beteiligt, auf den Bau einer weiteren *new town* in der Conurbation zu verzichten und die Mittel stattdessen für die Er-

neuerung der Innenstadt im GEAR -Projekt (Greater East Area Renewal) einzusetzen. GEAR – über das weiter unten berichtet wird – hatte eine entscheidende Signalwirkung für die weitere Entwicklung Glasgows. Der innerstädtischer Umbau erhielt damit Vorrang vor einem randstädtischen Ausbau. Andere Stadterneuerungsinitiativen, an denen die SDA beteiligt war, umfaßten u.a. die Einrichtung und Vermarktung von zwei großen Gewerbeparks (Cambuslang Investment Park, West of Scotland Science Park), den Bau des Ausstellungsgeländes (Scottish Exhibition and Conference Centre) und die Ausweisung einer *enterprize zone* in Clydebank, westlich von Glasgow. In der Clydebank Enterprize Zone entstanden 2.500 Arbeitsplätze.

Während die SDA vor allem Anreize für privatwirtschaftliche Investitionen geben will, konzentrieren sich die Maßnahmen des *local government* (Glasgow District Council, Strathclyde Region u.s.w.) häufig auf den Abbau von sozialer und ökonomischer Benachteiligung und die Förderung von ortsansässigen Kleinbetrieben. Es entstand so eine Vielzahl von Programmen, die kleinen oder mittleren Betrieben und Kooperativen (*workers cooperatives*) finanzielle und technische Unterstützung gewährten und Arbeitslosen und Bewohnern städtischer Problemgebiete (*deprived areas*) den beruflichen Wiedereinstieg oder berufliche Weiterqualifikation ermöglichen sollten.

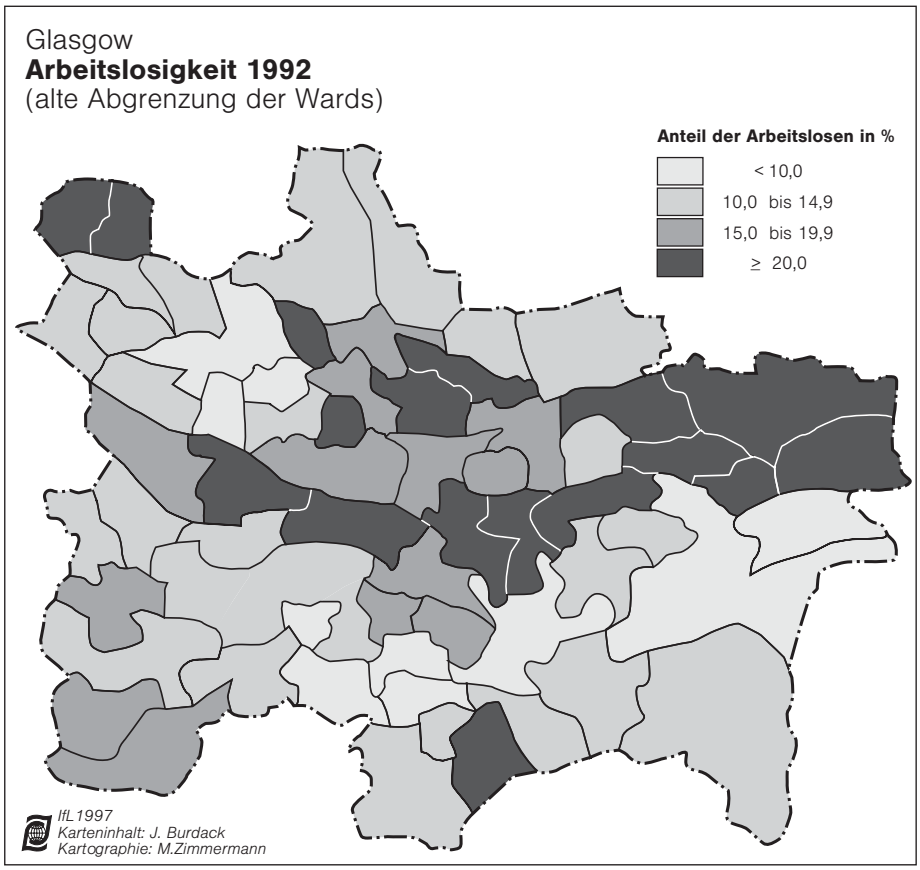

Abb. 11: Arbeitslosigkeit in Glasgow 1992
Glasgow City Council ward factsheets 1995

Das GEAR-Projekt

Das Glasgow Eastern Area Renewal-Projekt (GEAR) stellte in den siebziger Jahren das größte integrierte Stadterneuerungsprojekt in Westeuropa dar. Übergreifendes Ziel von GEAR war es, in einem Zeitraum von zehn Jahren eine umfassende Verbesserung der sozialen, ökonomischen, städtebaulichen und ökologischen Situation in einem innerstädtischen Problemgebiet des East Ends zu erreichen. Unter der Federführung der SDA entstand 1976 zu diesem Zweck eine Partnerschaft von acht Gebietskörperschaften und öffentlichen Organisationen (u.a. Glasgow District Council, Strathclyde Regional Council, Scottish Special Housing Association). Das GEAR-Gebiet umfaßte ein östlich des Stadtzentrums gelegenes Areal von 16 km^2 *(Abb. 5)*. Das East End ist kein einheitlich strukturierter Raum, sondern besteht aus älteren, industriell überformten Siedlungskernen wie Bridgeton, Parkhead oder Calton mit einem engen Nebeneinander von Wohnungen und Industrieanlagen. Außerdem war das Projektgebiet von zahlreichen Industriebrachen durchsetzt, die insgesamt 18% der Fläche beanspruchten. Zwischen 1951 und 1978 ging die Bevölkerung von 145.000 auf 45.000 zurück. Die Arbeitslosenrate und der Anteil ungelernter Arbeiter lagen deutlich über dem städtischen Durchschnitt, und in einer Vielzahl anderer Sozialindikatoren schnitt die Eastern Area deutlich schlechter ab als die Gesamtstadt. Um das Gesamtziel der Revitalisierung zu erreichen, wurden sechs Einzelziele formuliert, zu denen Problemanalysen und Lösungsmaßnahmen erarbeitet wurden. Die Einzelziele umfaßten u.a. das Verhindern eines weiteren Bevölkerungsrückgangs, die wirtschaftliche Revitalisierung, Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Gebiets und die Überwindung von sozialer Benachteiligung. Das vorgeschlagene Maßnahmenbündel beinhaltete u.a. Wohnungsmodernisierung und Wohnungsneubau, Förderung von Betriebsansiedlungen, Unterstützung von Kleinbetrieben, Aufbereitung von industriellen Brachflächen, Verbesserung der sozialen Infrastruktur sowie Umschulung und Weiterbildung von Arbeitslosen. GEAR ging also weit über eine rein städtebauliche und infrastrukturelle Erneuerung des Gebiets hinaus.

Die quantitativen Ergebnisse der Erneuerung waren nach zehn Jahren Laufzeit des Projektes beachtlich. Im Wohnungsbau waren 12.000 Wohnungen modernisiert und jeweils 2.000 Wohnungen im privaten und im öffentlichen Wohnungsbau gebaut worden. Die historischen Kerne der Wohn- und Mischgebiete Bridgton, Parkhead, Dalmarnock, Shettelston und Tollcross wurden erhalten. Neubauten fügten sich hier in die traditionellen Baufluchten der *tenements*[5] ein. Bezüglich der wirtschaftlichen Zielstellungen konnte die Schafffung von 3.000 Arbeitsplätzen und die Ansiedlung von etwa 300 Betrieben erreicht werden. Industriebrachen von 190 ha wurden saniert. Der

[5]Der historisch dominierende Geschoßwohnungsbau (*tenements*) unterscheidet Glasgow physiognomisch deutlich von englischen Metropolen mit ihren Reihenhäusern (*terraced housing*) und verleiht der Stadt ein eher kontinentaleuropäisches Gepräge. Hierfür sind hauptsächlich schottische Gesetzesregelungen verantwortlich, die z. B. durch hohe Landnutzungsgebühren eine stärker verdichtete Bauweise in den Städten förderten. Auch das Vorhandensein eines guten Baustoffs, des lokal anstehenden Sandsteins, dessen rötliche Färbung das Erscheinungsbild der Stadt noch heute prägt, trug dazu bei, daß sich die *tenement*-Bauweise in Glasgow durchsetzte.

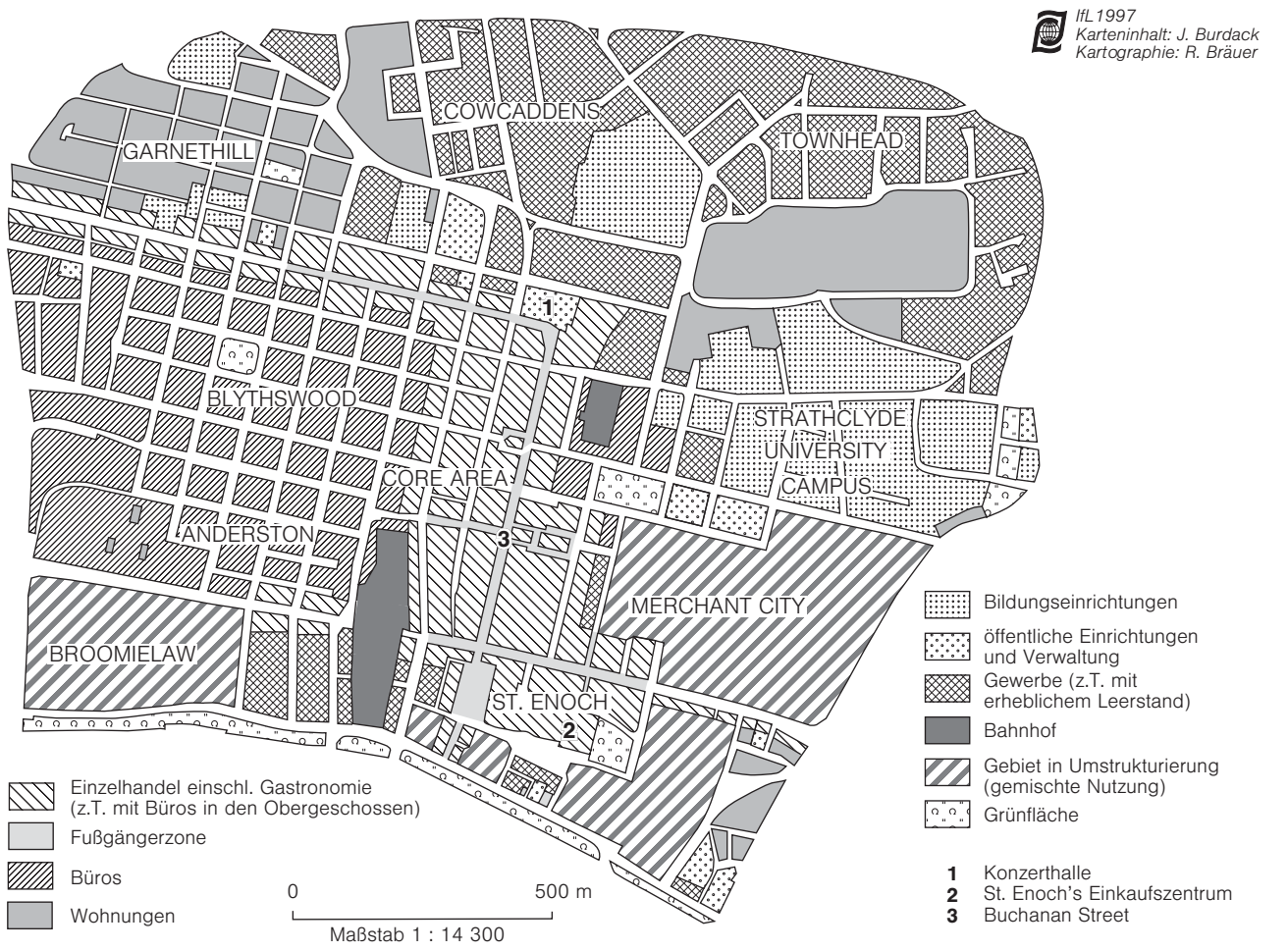

Abb. 12: Nutzungsdifferenzierung im Stadtzentrum von Glasgow 1996
Quelle: Glasgow City Council (1990, ergänzt)

Bevölkerungsrückgang hatte sich stark verlangsamt. Mit Ausgaben des öffentlichen Sektors von 316 Mio. £ konnten private Investitionen von 184 Mio. £ mobilisiert werden (PACIONE 1996).

Die wirtschaftliche Erneuerung des East Ends litt stark unter den ungünstigen Rahmenbedingungen der britischen Wirtschaftsentwicklung. Die Projektstrategie, die darauf ausgerichtet war, Engpaßstrukturen auf der Angebotsseite z.B. bei der Infrastruktur und der Qualifikation der Arbeitskräfte zu beseitigen, führte so letztendlich nicht zum erwarteten Erfolg. Auch die Nachfrage nach sanierten Gewerbeflächen durch die Wirtschaft blieb weit hinter den Prognosen zurück.

Dennoch hat sich die Stellung der Eastern Area im Vergleich zu anderen Stadtteilen deutlich verbessert. Das Gebiet hat sich von einem extremen Problemgebiet zu einem nahezu „normalen" Stadtteil gewandelt, der heute vielfach günstigere Indikatorenwerte aufweist als die Großwohnsiedlungen am Stadtrand. Die weiteren Bemühungen um die Erneuerung des East Ends nach dem offziellen Abschluß von GEAR führten u.a. dazu, daß in den neunziger Jahren auf dem Industriegelände der ehemaligen Parkhead Forge ein großes Einkaufszentrum mit 32.000 m² Verkaufsfläche eröffnet wurde, das als Stadtteilzentrum einen neuen Mittelpunkt für das Gebiet bilden könnte.

Noch immer ist das East End durch ausgedehnte Brachflächen gekennzeichnet und vermittelt nicht das Gefühl von Urbanität. Zu den wichtigsten Erfolgen von GEAR zählen nach PACIONE (1996) die Stabilisierung des Gebiets und die Tatsache, daß das Gefühl der Hoffnungslosigkeit einem neuen Selbstbewußtsein der Bewohner gewichen ist. Der Ansatz der umfassenden Erneuerung der „*area based programmes*" wurde nach den positiven Erfahrungen in der Eastern Area in ähnlicher Form im Maryhill-Corridor *(Abb. 5)* fortgesetzt.

Strategien für die Erneuerung des Stadtzentrums

In den achtziger Jahren trat das Stadtzentrum in zunehmendem Maße in den Mittelpunkt der Stadterneuerungsbemühungen. Den wirtschaftlichen Hintergrund für die verstärkten Erneuerungsaktivitäten bildet das Ziel, Glasgow als internationalen Büro- und Dienstleistungsstandort zu profilieren. Zugleich konzentrierten sich die Bemühungen zur Aufwertung der historischen Bausubstanz auf das Stadtzentrum. Dies führte zur Abgrenzung einer ausgedehnten Central Conservation Area (Denkmalschutzgebiet) mit mehreren hundert Einzeldenkmälern. Ein Fassadenerneuerungsprogramm ließ viele der histori-

schen Gebäude in neuem Glanz erstrahlen und bewirkte ein Umdenken vieler Bewohner.

Nach den Vorgaben der Zentralregierung sollte der private Wirtschaftssektor stärker in die Erneuerung des Stadtzentrums einbezogen werden. Auf Initiative der SDA wurde hierzu Glasgow Action gegründet, eine Arbeitsgruppe von führenden Geschäftsleuten und Vertretern der öffentlichen Verwaltung. Glasgow Action ist eine *local growth coalition* nach amerikanischem Vorbild. Strategien für die Revitalisierung des Stadtzentrums sollten partnerschaftlich erarbeitet und umgesetzt werden, wobei ein attraktives Stadtzentrum als Voraussetzung für das wirtschaftliche Wohlergehen der Gesamtstadt angesehen wird (KLETZANDER 1995). Glasgow Action initiierte u.a. Werbekampagnen und plädierte für eine Aufwertung der Buchanan Street zur zentralen Geschäftsachse. Der schließlich 1986 erarbeitete Central Area Local Plan sah den Ausbau der Buchanan Street als Fußgängerzone und dominanter Achse zwischen den historischen *new towns* aus dem 18. Jh. (Merchant City, Blythwood) vor. Städtebauliche Höhepunkte sollten die Achse an beiden Enden abschließen. Im Süden wurde ein attraktiver Endpunkt mit dem innerstädischen Einkaufszentrum St. Enoch´s Centre geschaffen, am nördlichen Endpunkt entstand eine Konzerthalle. Heute verbindet die Buchanan Street die beiden traditionellen Einkaufsstraßen zu einer Einkaufsachse *(Abb. 12)*. In den Jahren 1985-1990 wurde ca. 1 Mrd. £ in Baumaßnahmen im Stadtzentrum investiert (LEVER 1991). Größere Einzelprojekte umfaßten die erwähnte Konzerthalle an der Buchanan Street, das exklusive Princes Square Einkaufszentrum, den Bürokomplex Anderston Centre, das St. Enoch Einkaufszentrum und das Geschäftszentrum Italian Centre. Die Bedeutung der Innenstadt als Hauptgeschäftszentrum der Stadt als auch der gesamten Region konnte mit den Erneuerungsmaßnahmen gefestigt und ausgebaut werden. Im Stadtzentrum sind in den achtziger Jahren 50.000 neue Arbeitsplätz entstanden (LEVER 1991). Das Stadtzentrum von Glasgow ist damit der dynamischste Wirtschaftsraum in der Conurbation.

Die Bau- und Investitionstätigkeit konzentriert sich z.Z. in zwei Teilgebieten, dem am Flußufer gelegenen Stadtteil *Broomielaw* und der *Merchant City*. Im Teilgebiet *Broomielaw* sind vor allem Bürobauten, zum Teil gemischt mit Wohnungen, geplant. Im westlichen Teil sollen Neubauten entstehen, während im östlichen Teil denkmalgeschützte Gebäude zumindest in ihrer Fassadengestaltung erhalten bleiben sollen. Die Attraktivitätssteigerung des Flußuferbereichs war ein weiteres Anliegen des Central Area Local Plan. Ausgebaut wurde eine Promenade entlang des Flußufers, der Clyde River Walkway. Die Entwicklung der *'river front'* nach amerikanischen Vorbild stagniert z.Z. aufgrund der schlechten Marktlage für Büroflächen. Insgesamt ist der Büroflächenbestand im Stadtzentrum zwischen 1987 und 1993 von 1,06 Mio. m² auf über 1,24 Mio. m² angewachsen (Strathclyde Regional Council 1994; Glasgow City Council 1990)[6]. Die Nachfrage nach Büroraum ist in den neunziger Jahren jedoch rückläufig. 1995 standen 16% der Büroflächen im Stadtzentrum leer (Glasgow City Planning 1996).

Die *Merchant City* entstand im 18. Jh. als bevorzugtes Wohngebiet der *'tobacco lords*'. Im 19. Jh. entwickelte sich die Merchant City dann zu einer „Speicherstadt" mit zahlreichen Lagerhäusern und Großhandelseinrichtungen. Diese Funktion blieb bis in die sechziger Jahre des 20. Jh.s dominierend, danach verfiel das Gebiet zunehmend. Der Leerstand in der Merchant City erreichte schließlich 60 % (REED 1993, S.197). Bis 1980 war etwa ein Drittel der Grundstücke in den Besitz der öffentlichen Hand gelangt. Die Stadt Glasgow konnte so die Inititive zur Erneuerung übernehmen. Durch preisgünstige Angebote für öffentlichen Grundbesitz, Zuschüsse für Wohnungsbau und Planungserleichterungen wurde die Merchant City schließlich attraktiv für private Investoren. Zur „Initilalzündung" der Revitalisierung trat die Stadt Glasgow in eine *public private partnership* beim Projekt des Ingram Square ein. Hier wurde ein gesamter Baublock zu Wohnzwecken umgestaltet. Die Gebäudekartierung von 1996 zeigt, daß der bauliche Erneuerungsprozeß bereits weit fortgeschritten ist *(Abb. 13)*. Es sind inzwischen über 1.100 Wohnungen entstanden. Das Gebiet verzeichnete einen Zuzug von über 2.000 Einwohnern, die Candleriggs-Markthallen wurden wiedereröffnet. Das exklusive Italian Square Geschäftszentrum und zahlreiche neu entstandene Restaurants geben dem Gebiet das geeignete Ambiente für „gehobenen Konsum". Die Merchant City ist ein Beispiel für den Prozeß der *gentrification* in Glasgow. Da das Gebiet vorher fast unbewohnt war, hat es hier die für die Gentrifikation typische Verdrängung alteingesessener Bevölkerung folglich kaum gegeben.

Großprojekte und die Vermarktung der Stadt als Teil der Erneuerungsstrategie

Ein Hemmnis für eine Ansiedlung neuer Industrien und moderner Dienstleistung war das traditionelle Image von Glasgow. Eine Langzeitstudie ergab, daß Glasgow in den britischen Medien stereotypisch als dreckig, verslumt, gewalttätig und politisch radikal dargestellt wurde (DAMER 1990). Dieses Ergebnis bestätigen auch Untersuchungen über das Bild von Glasgow in Südostengland in den achtziger Jahren (PACIONE 1996). Eine erste Imagefördernde Kampagne wurde vom City Council 1983 initiiert („Glasgow´s miles better"). Sie sollte die Stadt national und international aufwerten und auch ein neues Selbstbewußtsein der Bevölkerung fördern.

Die Vermarktung der Stadt als Konferenzort erhielt durch den Bau des Ausstellungs- und Konferenzzentrums (Scottish Exhibition and Conference Centre) eine neue Basis. Die Einrichtung sollte als Schaufenster der schottischen Wirtschaft fungieren. Als Standort wurde das aufgelassene Queen´s Dock am Clyde, westlich der Stadtzentrums, gewählt. Das Projekt wurde mit privater Beteiligung als *public private partnership* durchgeführt, obwohl dem öffentlichen Sektor (SDA, Glasgow District Council) die entscheidende Rolle zukam.

Ein weiteres Großprojekt stellte das – mit der Bundesgartenschau vergleichbare – National Garden Festival dar, das 1988 rund 4,3 Mio. Besucher anzog. Der entscheidende Wandel in der Außenwahrnehmung der Stadt ist jedoch vor allem mit der Ernennung Glasgows zur Europäischen Kulturhauptstadt 1990 verbunden. Mehr als 9 Mio. Besucher kamen zu den Veranstaltungen, und Glasgow konnte sich endgültig als Ziel des Städtetourismus etablieren. Die Touristenzahlen sind in den letzten 10 Jahren um 150% gestiegen. 1995 kamen 800.000 britische und 460.000 ausländische Touristen nach Glasgow. Insgesamt geben Touristen – einschließlich der Tagestouristen – etwa 376 Mio. £ (über 900 Mio. DM) jährlich in Glasgow aus. Inzwischen sind etwa 22.000 Arbeitsplätze vom Tourismus abhängig (Glasgow City Planning 1996). Die Stadt ist inzwi-

[6]Rund 70% der Büroflächen der Stadt liegen im Stadtzentrum.

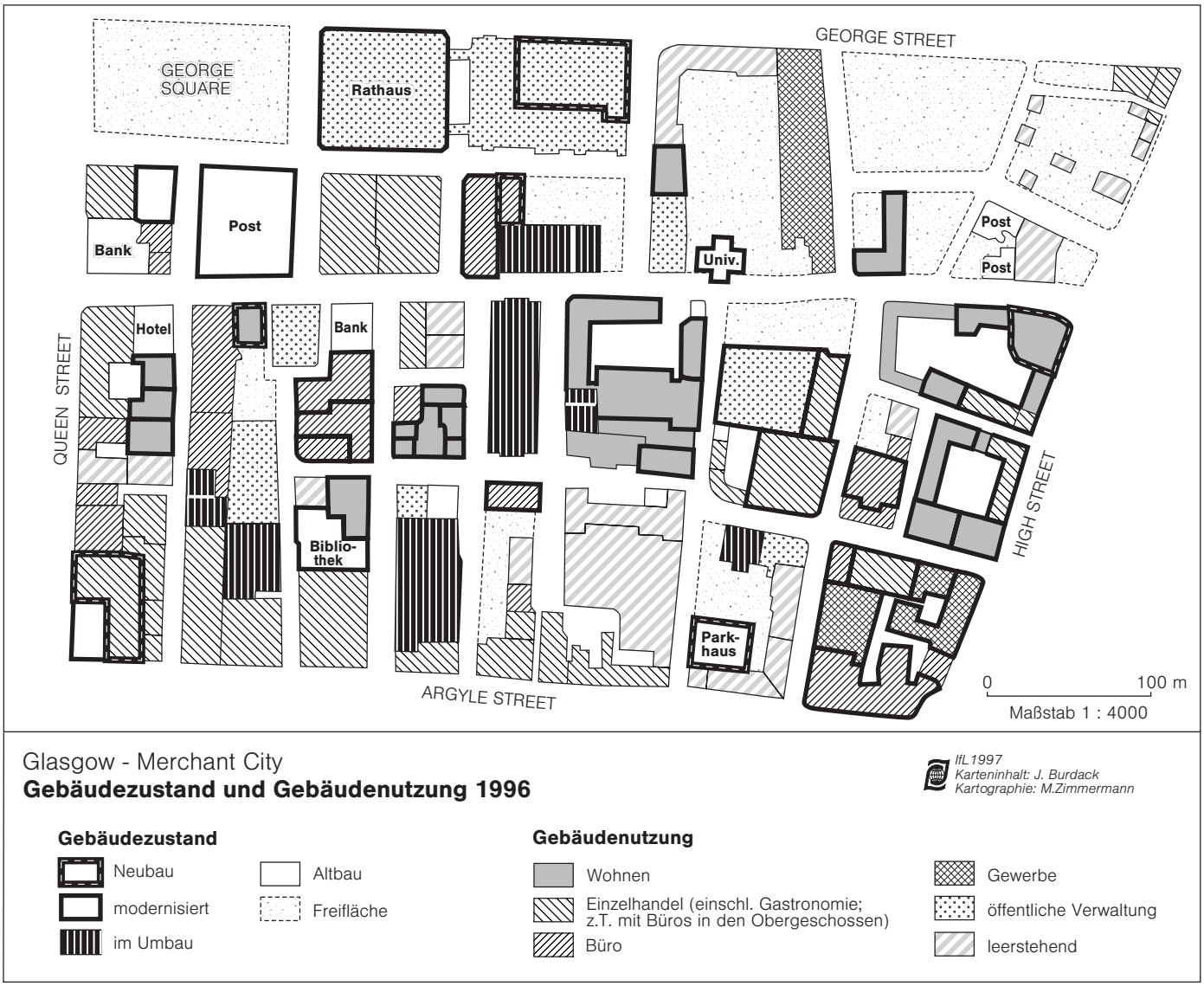

Abb. 13: Gebäudezustand und Gebäudenutzung in der Merchant City in Glasgow 1996
Quelle: eigene Kartierung; Glasgow City Planning (1995)

schen nach London und Edingurgh zum drittwichtigsten Ziel des Städtetourismus ausländischer Besucher geworden.

Heute versucht man den 'Festivaleffekt' durch weitere Großveranstaltungen zu wiederholen. 1999 wird sich Glasgow als 'British City of Architecture' präsentieren.

Schlußbemerkungen

Glasgow ist heute eine Stadt mit gegensätzlichen Entwicklungstendenzen. Dem sektoralen Aufschwung in Teilen des tertiären Sektors steht eine anhaltende Krise im sekundären Sektor gegenüber. Räumlich schlägt sich dies u.a. in der gestiegenen Attraktivität des Stadtzentrums und dem Verfall alter Industrieareale und Arbeiterwohngebiete nieder. Die städtischen Problemgebiete finden sich mehr und mehr in den Randbereichen der Kernstadt in den Großwohnsiedlungen des öffentlichen Wohnungsbaus der Nachkriegszeit. Glasgow zeigt deutlich die Umrisse einer „dualen Stadtstruktur", d. h. einer Polarisierung der städtischen Gesellschaft, die von einigen Kommentatoren als kennzeichnend für postindustrielle oder 'post-fordistische' Städte beschrieben wird.

Erklärtes Ziel des City Councils ist es, diesem *'tale of two cities phenomenon'* entgegenzuwirken (Glasgow City Council 1991, S. 10) und eine ökonomische und soziale Abkoppelung ganzer Stadtteile zu verhindern. Der Erfolg der lokalen Bemühungen ist jedoch nur begrenzt. Trotzdem ist die Revitalisierung einiger innerstädtischer Gebiete gelungen.

Glasgow ist ein Beispiel für die Bedeutung der lokalen/regionalen Ebene (*local government*) im Erneuerungsprozeß. Es waren vor allem Initiativen des öffentlichen Sektors (SDA und *local governments*), von denen die entscheidenden Impulse der Erneuerung der Stadt ausgegangen sind, in die dann der private Sektor, z.B in Form von *public private partnerships*, eingebunden wurde. Dies unterstreicht die Notwendigkeit einer (projekt- und durchführungsorientierten) Stadt- und Regionalplanung auch im Zeitalter von Deregulierung und schlanker Verwaltung.

Das Beispiel Glasgow zeigt die Möglichkeiten und Grenzen lokaler/regionaler Handlungsstrategien altindustrieller Städte als Antwort auf die ökonomischen Restrukturierungsprozesse. Weder kann sich die Stadt gegen die Auswirkungen wirtschaftlichen Wandels immunisieren, noch ist sie bloßer Spielball global wirkender Kräfte. Die Stadt scheint für den internationalen Wettbewerb europäischer Metropolen gut gerüstet zu sein. Die ''Vision' des *Glasgow Congress* für die Stadtentwicklung im 21. Jahrhundert hat sich jedoch für einen großen Teil der Stadtbevöl-

kerung (noch ?) nicht erfüllt: *'As Glasgow moves into the 21st Century it will flourish as an international city where people will live, learn, work and play'.*

Literatur

BURDACK, J. (1994): Niedergang, Erneuerung und intraregionale Entwicklung in einem altindustriellen Raum. Das Beispiel der Region Nord-Pas-de-Calais. In: Europa Regional 2, Heft 3, S. 1-9.

CAMERON, G.C.(1980): The economics of the conurbations. In: Cameron, C.G. (Hrsg.): The future of the British Conurbations. London.S. 54-71.

CHECKLAND, S.G. (1976): The Upas Tree. Glasgow 1875-1975. Glasgow.

DAMER, S. (1990): Glasgow: Going for a song. London.

DONNISON, D., u. A. MIDDLETON (1988) (Hrsg.): Regenerating the inner City. Glasgow´s experience. London.

DURY, G.H. (1955): The British Isles. A systematic and regional Geography. London u.a. (2.Auflage).

FAINSTEIN, S.S. (1990): Economics, politics and development policy: the convergence of New York and London. International Journal of Urban and Regional Research 14, S. 22-33.

GIBB, A. (1983): Glasgow. The Making of a city. London.

Glasgow City Council (1990): Glasgow central area local plan. Glasgow. (Manus.)

Glasgow City Council (1991): City planning aims for the next decade. Glasgow.

Glasgow City Planning (1995): Let Glasgow Flourish! Glasgow´s bold approach to urban renewal.

Glasgow City Planning (1996): Glasgow Factsheets 1995-96. Glasgow.

HAMM, R., u. WIENERT H.(1990): Strukturelle Anpassung altindustrieller Regionen im internationalen Vergleich. Berlin.

KEATING, M. (1988):The city that refused to die. Aberdeen.

KLETZANDER. A. (1995): Urbane Regeneration in Nordengland. Die Erneuerung altindustrieller Stadträume im Kontext neokonservativer Politik. Augsburg. (= Beiträge zur Angewandten Sozialgeographie 34).

LÄPPLE, D. (1994): Zwischen gestern und übermorgen. Das Ruhrgebiet – eine Industrieregion im Umbruch. In: Kreibich, R., et al. (Hrsg.): Bauplatz Zukunft. Dispute über die Entwicklung von Industrieregionen. Essen, S. 37-51.

LEVER, W.F. (1991): Deindustrialisation and the reality of the post-industrial city. In: Urban Studies 28, S. 983-999.

LEVER, W. F. (1992): Local authority responses to economic change in West Central Scotland. In: Urban Studies 29, S. 935-948.

LEVER, W. F. (1993): Reurbanisation – The policy implications. In: Urban Studies 30, S.267-284.

NEWMANN, P., u. A. THORNLEY (1994): London, Paris, Berlin: economic competition and the new urban governance. In: European Spatial Research and Policy 1, S. 7-22.

PACIONE, M.(1996): Glasgow. The Socio-spatial development of the city. New York u.a.

PRESTWICH, R., u. P. TAYLOR (1990): Introduction to regional and urban policy in the United Kingdom. London,New York.

REED, P. (Hrsg.) (1993a): Glasgow. The forming of the city. Edinburgh.

REED, P. (1993b): The post-industrial ciy?. In: Reed (1993a), S. 187-201.

REED, P. (1993c). Beyond the centre? In: Reed (1993a), S. 202-223.

Strathclyde Regional Council (1994): Structure plan review. Glasgow.

Autor:
PD Dr. Joachim Burdack,
Regionale Geographie Europas,
Institut für Länderkunde,
Schongauerstr. 9,
04329 Leipzig.

Zur Diskussion

Assessment of "Berlin's Position im europäischen Verkehr des 21. Jahrhunderts"

WILLIAM R. STANLEY

It has been suggested that generals all too often use tactics from the last war in preparing for the next. So might the same blinked mentality be said for the public at large and its leadership; our views of the future are anchored in events from the past. Were one to get too far ahead of whatever particular consensus prevails, then that individual runs more the risk for ridicule than platitude for foresight. Wolf TIETZE warrants the latter. His essay is of the eye-opening genre and offers the opportunity to discard outdated ideas during a period of geopolitical and economic transition and, not least, technical innovations and deployment opportunities once considered only in dreams.

History is filled with spurts of intense activity moored in a larger sea or time frame of slow, almost imperceptible change. Few are those who have had the opportunity to witness first hand those short periods or spurts of meaningful transformation. This honor usually is left for those viewing events after the fact. Put another way, our world has recorded relatively few "windows" through which great change came about. Europe's colonization of the Americas and Antipodes comes to mind when the technological or numerical gap between colonizer and those about to be colonized was so profound as to almost guarantee success for the former. The final decade of this century gives every indication of being another such "window". Only this time the issue is political-economic-technological change rather than a question of colonizing new lands and where one of the most important and far-reaching issues of technology is in the transport sector. Almost unexpectedly, a landscape has appeared where but a few years ago change was thought to be almost hopeless. This is a Central-East Central Europe freed of its former military and doctrinaire masters, a landscape moving toward integration with Western Europe on several fronts by way of instruments such as the European Union or more selectively, through NATO. A unified Germany stands ready to reassert its domnant political-economic role in the middle of Europe and does so at the very moment that national and regional integration and co-operation are realistic goals rather than some philosophical exercise. Collectively, all of this augers well for far reaching changes in regional and international surface and air transport. A unified Berlin, soon once again to be Germany's capital, is the tool that W. TIETZE has chosen for modelling this new transport landscape wherein national and physical boundaries will have much less importance to deter integration and where economies of scale can and in all likelihood will influence the location of key transportation hubs and the significant corridors through which they are connected to the whole. Three themes relating to Berlin's emerging transport role are discussed:

1. The city's new main railroad station and all that this implies in a restructuring of rail connections including the S-Bahn system; a new North – South rail-road corridor partially underground whereby Berlin would more quickly regain its former role