

Zeitschrift: Centrum : Jahrbuch Architektur und Stadt
Herausgeber: Peter Neitzke, Carl Steckeweh, Reinhart Wustlich
Band: - (1997-1998)

Artikel: No satisfaction : neues Bauen in Britannien. Architektur in der brave new world des Kapitals
Autor: Wustlich, Reinhart
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1072690>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Reinhart Wustlich

No satisfaction: Neues Bauen in Britannien Architektur in der brave new world des Kapitals

Der Strukturwandel der London Docklands wie der Liverpools Merseyside, deren ‚Hafen-City‘ seit dem Start im Albert Dock (1980) stagniert, war in harter Auseinandersetzung zu den traditionellen Cities als Konkurrenzkampf nach amerikanischem Muster lanciert worden. Die Thatcher-Administration wollte die Marktbedingungen in Bewegung bringen. Steuerungsmöglichkeiten und Kontrollfunktionen der übergreifenden Stadtentwicklungsplanung wurden außer Kraft gesetzt. Das Leitbild der *Europäischen Stadt* ging im Baurausch der Londoner Akteure unter selbstgesetztem Zeitdruck verloren. Die einsetzende Rezession gebot erst 1992 Einhalt.

Die Architektur bei Laune halten

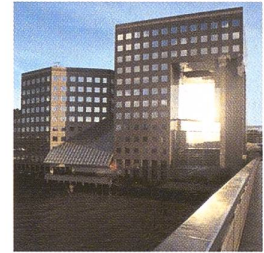
Für die Entwicklung Liverpools ließ sich nicht anstoßen, was für das London der achtziger und beginnenden neunziger Jahre galt. Die 1980 gegründete *Merseyside Development Corporation (MDC)* sorgte zwar dafür, die historischen Speicherbauten J. P. Hartleys (1841–1845) im Albert Dock zu erhalten, verschaffte der Londoner *Tate Gallery of Contemporary Art* eine Dependence im Norden, ließ Läden und Restaurants, Büros, ein Fernsehstudio, Wohnungen und ein Hotel in die Hafengebäude einbauen. Dennoch gelang es bis heute nicht, die weite Zone des Mersey-Nordufers mit dem Ziel eines wirtschaftlich neu begründeten Standorts städtebaulich umzustrukturieren. Es blieb beim Ausräumen der verfallenen Substanz, beim Freimachen der Flächen, bei der Sicherung der historischen Infrastrukturen der Hafenbecken und Schleuseneinrichtungen. Gerade das kleine Docklands-Modell Liverpools erweist im überschaubaren Maßstab, daß Technologiewandel und fortgeschrittene Arbeitsteilung den überkommenen Raumanspruch der städtischen Wirtschaft unterhöhlten, daß Standorte der Arbeit dann nicht wieder aufgebaut werden konnten, wenn ihre historischen Strukturen vollkommen beseitigt waren. Die Stadtentwicklung widersetzte sich in der Praxis der Ideologie der Standortwerte.

Das Veralten von Stadt- und Arbeitsstrukturen ist im ‚technischen Code‘ der Stadtentwicklung programmiert. Die direkte Beziehung von Stadt, Infrastruktur und Arbeit verdeutlicht, daß das Paradigma der neo-liberalistischen Wirt-

schaftstheorie *Lester C. Thurows* über die Krankheiten alternder Volkswirtschaften³ auf die Stadtentwicklung anwendbar ist: den Akteuren des Kapitalismus ist vorzuhalten, daß sie keine rechtzeitigen und erst recht keine langfristigen Investitionen in Forschung, Entwicklung und Infrastruktur tätigen, die das Wirtschaftssystem der Stadt benötigt, um die eigene Zukunft zu sichern. Die Hypothese wurde bestätigt, daß arbeitsaufwendigere, weniger kapitalintensive Produktionsverfahren (die in den Docklands einen Ort mit Substanz hätten finden können) eine Stabilisierung der Standortfaktoren eher zulassen könnten. Nur sie wären in der Lage, für ausgeweitete Beschäftigung bei konkurrenzfähigen Löhnen (im direkten Vergleich zur benachbarten City) zu sorgen. Kapitalintensive, hochspezialisierte, an der neuesten Technologieentwicklung orientierte Arbeitsverfahren, die als Voraussetzung ihrer Entfaltung ausgeräumte Standorte benötigten, könnten eine ausgeweitete Beschäftigung nicht garantieren. *Karl Gansers* These läßt sich übertragen, die Akteure handelten so phantasielos, „daß die alte, ausgehende Arbeit ein paar Monate über Beschäftigungsgesellschaften verlängert wird, deren Aufgabe es ist, die Gebäude abzureißen. Danach entstehen glatte Flächen, und die alte Arbeit ist dann – faktisch und im Stadtbild ausgelöscht – endgültig zu Ende, ohne daß jedoch eine neue in Sicht ist“⁴.

Diese Einschätzung, aus Erfahrungen des verwandten Strukturwandels der Montanindustrie gewonnen, kam für die Merseyside der achtziger Jahre zu früh. Sie hätte auch ein anderes Interesse von *Architekten* erfordert, als die *Architektur bei Laune zu halten*: über den Zusammenhang von Architektur und Arbeit nachzudenken. Das heißt, die Architekten wären gefordert gewesen, städtebauliche und bauliche Lösungen zu suchen, die arbeitsintensiv für den Standort, zugleich zeitgemäß in der Architektur sind. Das ist etwas grundlegend anderes, als über *Bilder* und *Stile* in der Architektur zu räsonieren.

Der Umbau der Albert Docks und die Einrichtung der *Tate Gallery* (Tate in the North) durch die Architekten Stirling, Wilford and Associates fällt jedoch in die Phase des Mainstreams der *Postmoderne*. Die Liverpools Dependence wird 1988 eröffnet, zwei Jahre nach der Fertigstellung des Clore-Flügels des Londoner Stammhauses. James Stirling, der in Liverpool aufgewachsen war, hatte seine frühe Vorliebe für die Massen- und Gestaltmerkmale der Architektur der Albert Docks wiederentdeckt, für deren



Look out von der Basis. Michael Squire Associates,
Besucherpavillon der Tower Bridge, London 1993
Fotos: Reinhart Wustlich



Spannungsfeld: Postmoderne. Moderne. Stirling Wilford & Associates, Tate Gallery Albert Docks, Liverpool 1988; James Stirling, James Gowan, Engineering Building, Leicester 1963 (rechts)



neo-dorische Säulen, deren elliptische Bogenfelder. Sie kamen wieder zur Geltung, da mehr über Kulissen der Stadt als über Strukturen nachgedacht wurde. Das Gefühl für den Charme der Dekadenz, das Charles Jencks in seinen Begründungen zur Architektur der Postmoderne⁵ lieferte, stand in direktem Gegensatz zu den Strukturbrüchen der Städte. Die Architektur der Postmoderne nahm sie nicht wahr.

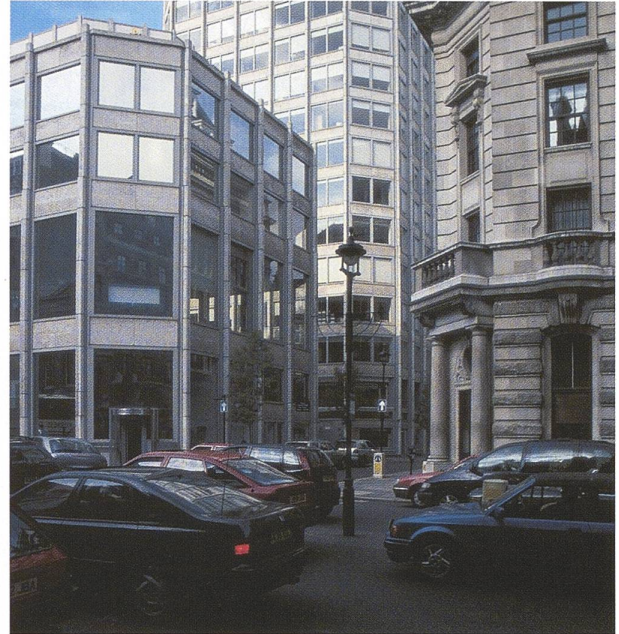
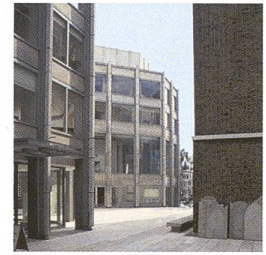
Wenn aus deutscher Sicht der Bedeutungsverlust der Architektur beklagt und die Existenzbedrohung für britische Architekten als vorauslaufender Modellfall kommender Entwicklungen in Deutschland dargestellt wird, sollte die Haltung der Architekten, Strukturkrisen des Landes zu ignorieren, welche die Gesellschaft bewegten, nicht unerwähnt bleiben.

James Stirling, ein hervorragender Vertreter der Moderne der Nachkriegszeit, war zum Konvertiten geworden, der sich mit der Erfindung der Metapher des „ironischen Zitats“ von Stilismen der Architekturgeschichte aus der Affäre zu ziehen gedachte. Mit dieser Haltung stand er im Europa der achtziger Jahre keineswegs allein. Und sie erneuert sich gegenwärtig wieder, als ‚kritische‘ Rekonstruktion umfirmiert. Während die Protagonisten der ersten postmoder-

nen Wende glaubten, Architektur und Öffentlichkeit geistreich unterhalten zu können, lag diesem Sinneswandel eine doppelte *Distanzierung* zugrunde. Der Bedeutungsverlust der Architektur wurde so ungewollt wie ‚spielerisch‘ eingeleitet: nicht nur Grundsatzfragen der Gesellschaft blieben unbeantwortet, die Postmoderne war in kaum einer Beziehung authentisch (das heißt: glaubwürdig). Sie ermöglichte „einer unsteten, vor sich selbst fliehenden Gegenwart eine Kostümierung in geliehenen Identitäten. Der Stilpluralismus, an dem man bis dahin eher gelitten hatte, wird nun zur Errungenschaft“.⁶ Ein vergleichbares Problem hatte letztmalig der Historismus der Jahrhundertwende für die Architektur aufgeworfen. Das war in den zwanziger Jahren bereits in großer Klarheit gelöst worden.

Während die *klassische Moderne* als begründete Position verstanden werden konnte – Habermas stellt als ihre wesentliche Eigenschaft die „Selbstbegründung“ heraus –, ging dieses Qualitätsmerkmal in der Nachkriegszeit verloren. In der Tradition der klassischen Moderne spielte James Stirling während der sechziger Jahre die Rolle eines Erneuerers der Architektur, der nicht Grundsatzfragen „in Stilfragen umdefiniert und damit dem öffentlichen Bewußtsein entzieht“ (Habermas, ebd.).

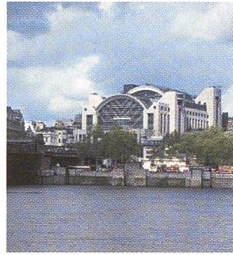
Räumliche Qualität der Moderne. Engineering Building, Leicester 1963; Alison und Peter Smithson, Economist Building, London 1964 (rechts)



Zwischen Moderne und Postmoderne

James Stirling ist gerade durch Gebäude in Erinnerung, die aus der Opposition gegen die Nivellierung der Nachkriegsarchitektur programmatische Statur, strukturelle Eigenständigkeit und skulpturale Eindringlichkeit gewonnen haben. Die Auseinandersetzung mit dem Werk Le Corbusiers, mit den Linien des Brutalismus führten ihn und James Gowan beim Bau des *Engineering Department* der Universität Leicester (1963) zu einer Architektur hoher plastischer Qualität. Die Gebäudetürme, deren höherer von einer ausgestellten Glashaut umhüllt ist, welche die Einrichtung einer Doppelfassade erlaubte, ruht auf Pilotis. Die Hörsaal-Volumen wurden eingeschoben. Sie schweben vor dem prismatischen Feld der Dachlandschaften von Labors und Werkstätten, die aus transluzenten Flächen zusammengesetzt sind. Rote Ziegelwände, transparente wie matte Glasflächen stehen in spannungsvollem Gleichgewicht. Das Gebäude stammt aus einer Zeit, in der die Architektur sich inhaltlich fordern ließ, während die Alltagsarchitektur der Nachkriegsmoderne den Weg ins Schema der eigenen Vorbilder, in die Erstarrung, in die dogmatische Verflachung einschlug. Zu den inhaltlich aktiven Positionen die-

ser Zeit gehören die Arbeiten von Alison und Peter Smithson. Mit den Raumfolgen um das Londoner *Economist Building* (1964) haben sie die klassische Antinomie widerlegt, die Moderne und das Bauen in der geschlossenen, alten Stadt seien in struktureller Koexistenz nicht zu denken. Obwohl die Gestalt der Gebäude den Prinzipien des Brutalismus abgeleitet ist, entstanden in ihren Zwischenzonen kleinteilige Platzsituationen mit Renaissance-Qualität, die heute in der *City of London* selten geworden sind. Diese Plätze sind auf ein Plateau über der St. James's Street gehoben, der zugehörige Baum über der Treppenpassage ist in der Kronenhöhe den flankierenden Bauten ebenbürtig. Erst dahinter ragt der siebzehngeschossige Turm des Hauptgebäudes auf. Die Qualität der Räume entsteht zum einen aus Abweichungen von starren Symmetrie-Prinzipien – der Frontbau wurde rückwärtig weiter abgeschrägt als es die Ordnung der Fassaden vorzugeben scheint –, zum anderen aus der Kleinteiligkeit und Lesbarkeit der klaren Fassadengliederung und deren Materialien: Stein und Glas. Welcher Unterschied zwischen den klassisch modernen und den postmodernen Prinzipien besteht, zeigt sich gegenwärtig im vormaligen Bankenzentrum der City. Dort wird eine der Eigentümlichkeiten inszeniert, die Britannien



für den Kontinent so anziehend machen: Nach Jahren harter Auseinandersetzungen zwischen Investor und Administration wird, gegenüber der frühen Reliquie des Kapitalismus, dem klassizistischen Gebäude des *Royal Exchange* (1844, gekrönt mit der Wetterfahne des goldenen Heupferds), der Gebäudekomplex *No 1 Poultry* als ein nachgelassener Entwurf Stirlings errichtet, der in hohen Graden vom späten Geist der Postmoderne durchdrungen ist. Zur Fußnote *Ironie der Geschichte* gehört, daß der postmoderne Nachklang nur deshalb möglich wird, weil Stirling erst beauftragt wurde, nachdem ein früherer Entwurf Mies van der Rohes für diesen Ort neben dem *Mansion House*, dem Amtssitz des Lord Mayor, ein zwanziggeschossiges Hochhaus der klassischen Moderne, ad acta gelegt wurde. Das von Michael Wilford and Associates 1997 in der Nachfolge Stirlings statt dessen fertiggestellte Gebäude: eine Geste ‚kritischer‘ Rekonstruktion des Ungebauten. Die Auseinandersetzungen über dieses Konzept, von Lord Palumbo gegen die City geführt, entstanden aufgrund der Einsprüche der Denkmalpfleger, der Kunstkommission, des Heritage Trust und anderer, die den Bau jahrelang blockierten. Vielleicht tritt hier schärfer als anderswo in der Metropole zutage, wie der Kampf um die Architekturentwicklung dem gesellschaftlichen Wandel, den kulturellen wie den wirtschaftlichen Zeitströmungen verkoppelt ist: das stilistische Bauen, das *beliebige* Bauen war zum Ausdruck einer *defensiv* gestimmten Architektur geworden, einer Architektur der *Déformation professionnelle*, die sich freiwillig *unterfordern* ließ.

Der lange Baustop erfolgte, obwohl viele historische Gebäude im ehemaligen Bankenzentrum leerstanden und veränderte Anforderungen an größere, regelmäßige Büroflächen, an größere Gebäude in der City aufkamen. Als Ergebnis der Bewahrungsmentalität entstand ein so enormer Nachfragedruck, daß zugleich die Peripherie der *Square Mile*, wie die City im Understatement heißt, als Erweiterungszone vorbereitet wurde. Symbole der neuen Eroberungsstrategie hinter postmodernen Fassaden waren im West End *Embankment Place* über der *Charing Cross Station* (1987–1990) und im Osten der City, über der London Wall, das Hochhausprojekt von *Alban Gate* (1987–1992), beides Gebäude der Architekten Terry Farrell Partnership. Als Projekte der Kolonisierung des traditionellen Stadtraums gehörten sie zugleich zur Abwehrstrategie der City gegenüber den Docklands.

Bastionen der Postmoderne. City Changes*: Stirling Wilford & Associates, No 1 Poultry, London 1997; Terry Farrell Partnership, Embankment Place 1990; Alban Gate, London 1992 (unten)



Die programmatische Idee der Projekte und ihre konstruktive Herausforderung entstanden aus dem unternehmerischen ‚Erfordernis‘, die jeweils vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen zu überspannen, um den Luftraum überbauen und die enormen Windkräfte durch riesige Stahlkonstruktionen über der reduzierten Basis auffangen zu können. Gerade diese bahn- und straßenüberspannenden Torbauten sollten die neo-liberalistischen ‚Tugenden‘ Solidität und Finanzstärke demonstrieren.

Nebenbei entstand durch die Überbauung des Luftraumes eine Wertsteigerung um bis zu zwanzig Prozent der vermietbaren Flächen und ein vierfach größerer Gebäudekomplex als der vorhergehende. Die Raumkonstellation zog Mieter aus den Docklands ab, die Konkurrenzfähigkeit der City war auf ein und demselben Territorium der Metropole demonstriert worden.

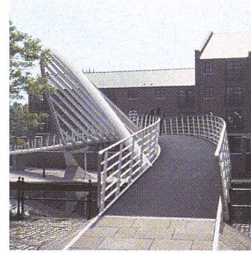
Integriert in die Industriekultur. Roger Stephenson, Eastgate 1992; Whitby & Bird, Merchants Bridge 1995 (rechts); DEGW Scotland, Freiluftarena Castlefield, Manchester 1994 (unten)



Integrierte Projekte im Bestand

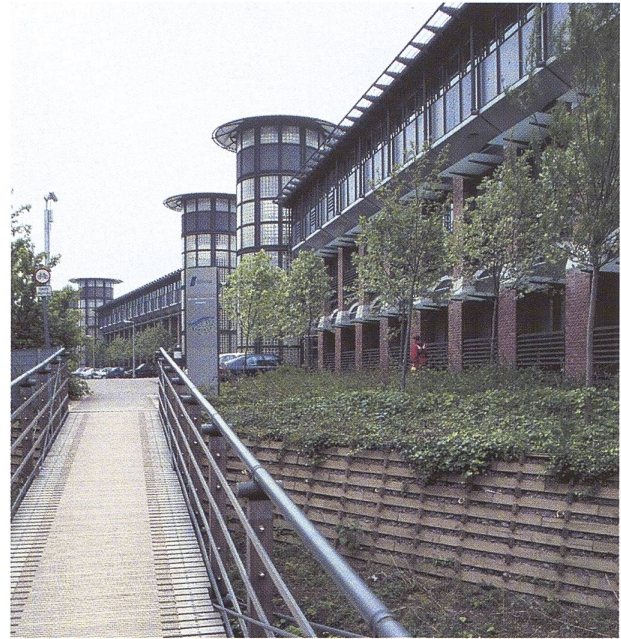
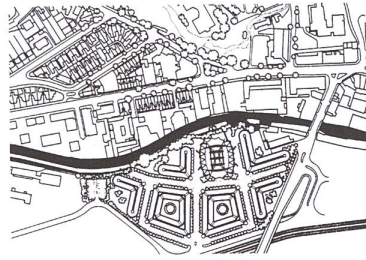
Der frühe Impuls der Postmoderne, das Aufregende, provozierend Vielschichtige, Widersetzliche, das Architektur mitreißend machen kann, wiederzuentdecken, geriet da zur bloßen Geste, wo es nur noch um Designkunststücke ging. Wann immer Kultur bewegend gewesen ist, hat sie gesellschaftliche Beziehungen neu interpretiert und den Menschen Anlässe gegeben, Erfahrungen zu überprüfen. Die Folgen des gesellschaftlichen Wandels, welche die Architektur in England am Ende der achtziger Jahre in aller Schärfe einholten, wären produktiv zu beeinflussen gewesen in der kritischen Auseinandersetzung mit den Bedingungen der Moderne. Dann, und nur dann, hätte die Architektur erkennbar den *Common sense* gesellschaftlicher Anliegen vertreten. Sie hätte dazu in den Kernländern des Frühkapitalismus jede Gelegenheit gehabt.

In *Manchester* wurde der Versuch gemacht, etwas in dieser Dimension nachzuholen. In der Stadt erinnert die historische Industrielandschaft von *Castlefield* entlang der Kanäle (zu den Kohlefeldern, zum Manchester Ship Canal) unter dem hohen Viadukt der Liverpooler Eisenbahnlinie, die 1830 eröffnet wurde, an die Anfänge der mechanisierten Textilindustrie, deren Narben in der Stadt noch heute sichtbar sind. Die Entstehungsbedingungen der zerklüfteten Stadtlandschaft sind kaum zu idealisieren, die Mischung aus Fabrikgebäuden und Arbeiterwohnungen war atemberaubend in mehrfacher Hinsicht. Nicht nur die Technologiefolgen des 19. Jahrhunderts haben sich als problematisch für die Stadtentwicklung erwiesen, auch die Bombardements aus dem Zweiten Weltkrieg fügten der Stadt schweren Scha-



den zu. Seit den siebziger Jahren wurde die Modernisierung in mehreren Erneuerungsquartieren betrieben. Eine besonders kreative Lösung wurde für die stillgelegte *Dean Street Station* gefunden. Mit der großen Halle aus dem 19. Jahrhundert und den bis zur Kernstadt reichenden Abfertigungsgebäuden wurde sie in ein innerstädtisches Messeareal umgewandelt: urbane Alternative eines modernen Marktes im Vergleich zu den unpersönlichen Messearealen auf der grünen Wiese. Direkt gegenüber, nur durch die Brückenbasis getrennt, liegt die 1996 fertiggestellte *Bridgewater Hall*, ein Konzert- und Veranstaltungszentrum der Architekten Renton, Howard, Wood und Levin Partnership. Historische Gebäude von Manufakturen und Lagerhäuser wurden im Rahmen eines Programms zur Wiederbelebung von *Castlefield* nahe der ehemaligen *Liverpool Road Station* renoviert und für neue Nutzungen hergerichtet. Als Zone mit eigenartig bewegter Topografie in der Nähe des Stadtkerns beherbergt sie im Bahnhofsgebäude und den fünf anschließenden Lagerhallen das *Museum of Science and Industry* (Architekten: BDP, 1986), dessen seitlicher Vorplatz die Bastion für das *Besucherzentrum Castlefield* (Architekten: DEGW Scotland, 1994) und die anschließende *Freiluftarena* über den Schleusenkammern an der Staf-

Integriert in die Industriekultur. Renton Howard
Wood Levin Partnership, Bridgewater Hall,
Manchester 1996; Michael Hopkins & Partners,
Inland Revenue Centre, Nottingham 1995 (rechts)

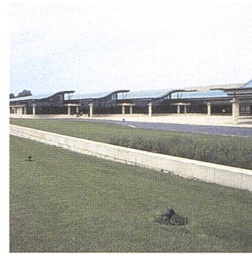


fordshire Wharf bildet. Das Zentrum, dessen Komponenten und Freiflächendetails an die Architektur der Plätze Barcelonas erinnern, ist terrassenförmig in die abgestufte Topografie vor dem Eisenbahnviadukt der Liverpooler Linie gelagert. Zu dem Netz konservierter Kaimauern, Plätze und Freiflächen gehört als Beispiel des britischen Structural engineering die filigrane *Merchants Bridge* von Whitby & Bird, eine 1995 errichtete Fußgängerbrücke. Im Vordergrund der Flak Wharf ist der *Eastgate-Komplex*, den der Architekt Roger Stephenson 1992 umgestaltete, Teil der historischen Industriezone.

Bei der Realisierung der kleinteiligen Stadterneuerungsmaßnahmen hat man offensichtlich die Probleme der Liverpooler Merseyside, mehr noch die der Londoner Docklands vermieden. Behutsamkeit beim Umgang mit der alten Industriekultur und den Orten der Arbeit inmitten der Stadt kennzeichnet auch die Maßnahmen anderer Industriestädte Nord- und Mittelenglands, das ist in *Nottingham* zu entdecken.

Das 1995 von Michael Hopkins & Partners erbaute *Inland Revenue Centre*, das wie die modern geführte Forschungszentrale eines internationalen Konzerns erscheint, ist tatsächlich Hauptsitz der Steuerverwaltung. Er liegt in der

zwischen Nottingham Canal und Eisenbahnlinie nahe dem Bahnhof (1839) eingelagerten, ehemaligen Industriezone, die vom Kanal aus noch bis in die fünfziger Jahre mit Kohle versorgt wurde. Als Teil der historischen Infrastruktur wurde der *Tow path* restauriert, der nun gemeinsam mit Navigation Inn und Blick auf das Castle das geschichtliche Ambiente prägt. Michael Hopkins setzt seinen Entwurf vom historischen Umfeld nicht so radikal ab, wie es Richard Rogers mit einem Entwurf anlässlich der gleichen Aufgabe versucht hatte⁷, sondern erzielt mit der gut gegliederten Anlage, die aus sieben großen Gebäuden besteht, eine verträgliche Einheit mit dem Umfeld: ein wohldimensioniertes Stadtquartier, aus Hofhäusern und L-förmigen Bauten bestehend. Zwei Prinzipien prägen das Verwaltungsviertel: die Wechselwirkung programmatischer und konstruktiver Ideen, die ein ökologisches Konzept sowie die weitreichende Elementierung und Standardisierung industriell vorgefertigter Bauteile bedingt haben. Die Gebäude sind auf Tageslichtnutzung orientiert, mit einem differenzierten Sonnenschutzsystem ausgestattet und verzichten so weit wie möglich auf mechanische Klimaanlage. Ein Lüftungskonzept nutzt die thermische Masse der Tragkonstruktion für die Nachtabenkung der Temperaturen, und



Skulpturale Lösungen statt Corporate Identity. Inland Revenue Centre, Nottingham 1996; MacCormac Jamieson Prichard, Cable & Wireless College, Coventry 1993



der Durchströmung der Gebäude dienen auffallende Treppenhaustürme (Stahlskelettkonstruktionen mit Glassteinausfachungen) als Lüftungskamine, mit deren Haubenöffnungen die Strömung geregelt wird.

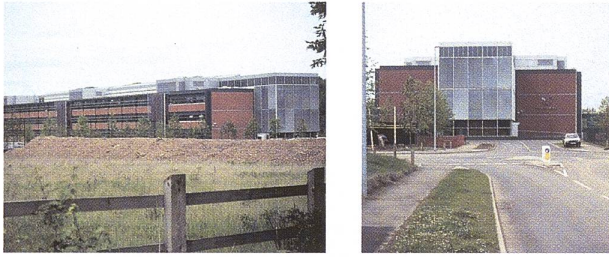
Sich die kleinteiligen Projekte neuen Zuschnitts in den früheren Industriearalen vor Augen zu führen, ist auch dann interessant, wenn inhaltliche Kategorien angesprochen werden, welche die postmoderne Nomenklatura nicht erreichte. Sie zeigen zudem auf, welche Qualitätsmaßstäbe sich in der Londoner Konkurrenz zwischen City und Docklands seit den achtziger Jahren nicht durchsetzen konnten.

Die ökologischen Maßstäbe, die sich auch beim *Queen's Building* der De Montfort University in Leicester (School of Engineering and Manufacturing, Architekten: Short Ford Associates, 1993) mit einer manieristischen Form von Ziegelbauweise und expressiven Holzkonstruktionen verbinden, bekommen bei Instituts- und Bürogebäuden in *Coventry* eine moderne, klare Dimension.

Überhaupt sind die Universitäts- und Institutsaufträge in England von einem anderen, demokratischeren Geist geprägt als die Verwertungsobjekte der Metropole. Auch das *Cable & Wireless College* mit Wohnheim für 300 Stipendiaten (1993) in Coventry gehört zu einer kultivierten Art von

Architektur, die nicht auf oberflächliche Corporate-Identity-Muster setzt. Das von den Architekten MacCormac, Jamieson und Prichard gebaute Ausbildungs- und Konferenzzentrum nahe der Warwick University zeigt als auffälligste Merkmale die von Süden aufgefächerten Flügel der bewegten Dachlandschaft dreier Gebäudezüge, die unter jedem Dachsegment eingestellten Fensterbänder für Nordlicht und natürliche Belüftung und das Tageslichtkonzept, das auch die Höfe im Inneren der Anlage mit deren schönen Freiflächen einbezieht. Die Elemente geben dem Ensemble eine Ausstrahlung von Leichtigkeit und Offenheit, die dadurch verstärkt wird, daß die Anlage in lebendiger Form in die Topografie der Landschaft eingelagert ist.

Im nahen Westwood Business Park liegen, gegenüber dem College, die *PowerGen Headquarters*, 1994 von den Architekten Bennetts Associates gebaut. Als Verwaltungsgebäude einer neuen Generation mit niedrigem Energiebedarf und gleichfalls natürlicher Be- und Entlüftung schafft das auf Stützen gehobene Gebäude ebenerdige Einstellplätze und gliedert den Querschnitt über dem untersten Deck in zwei Bürozüge und ein über alle Stockwerke reichendes Atrium in der Längsachse, das über den Dachabschluß hinausgehoben ist. Es beeinflusst die Strömungs- und Klima-



Technische Moderne vs. technisches Design.
Bennetts Associates, PowerGen Headquarters,
Coventry 1994; Skidmore, Owings & Merrill,
Ludgate Place, London 1992

verhältnisse des Gebäudes. Das Tageslichtkonzept und die Nutzung der thermischen Massen des Tragwerks für die Temperaturregelung kennzeichnen das System, das von der Auffassung der Bürogebäude der achtziger Jahre vollkommen abweicht. Die Einstellung zum Umfeld der Gebäude, zu Programm, konstruktiver Idee und Funktion, auch als reaktive Systeme in bezug auf Energieeinsparung, individuelle Regelbarkeit der Arbeitsplatzbedingungen und Klimaverhältnisse zeigt, welcher Wandel seit den Tagen der Postmoderne und ihrer Stilhexegenen eingetreten ist. Die Architektur konnte inhaltlich erneut offensiv werden.

Eroberungsstrategien und Bedeutungsverluste

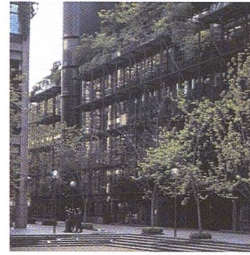
Die Architektur in England hatte jedoch mit der Welle der amerikanischen Business-Gebäude eine weitere Prüfung zu bestehen. Im Gegensatz zu den integrierten Projekten der Architektur mit den kleinteiligen Umweltbeziehungen zu nord- und mittenglischen Städten ging es bei den Eroberungsstrategien in der *City of London* um die Bildung von Brückenköpfen der Macht und des strukturellen Einflusses. Die Politik, strategische Punkte in der City und Lufträume über Verkehrsinfrastrukturen zu besetzen, fand mit Projekten amerikanischen Zuschnitts eine Fortsetzung. In der Achse der *Blackfriars Bridge* entstand die Bastion von *Ludgate Hill* (1992), ein 1,5 Kilometer langes Implantat über der Bahnstrecke nach Blackfriars. Das seit Mitte der achtziger Jahre von Skidmore, Owings & Merrill Inc. vorbereitete Projekt gilt als schlankere Ausgabe von *Broadgate* und profitierte von dem zwischenzeitlich spürbar gewordenen Zwang zu Kosteneinsparungen. Der Überschwang der Materialschlacht wurde gebremst, der Gestalt der Gebäude nützte die Reduzierung des Aufwands und des Beiwerks – während in ihrer unmittelbaren Umgebung noch die Auseinandersetzung um historisierende Fassaden im visuellen Weichbild von *St. Paul's Cathedral* tobte.

Das *Broadgate-Projekt* (1984–1991), im Bereich der *Liverpool Street Station* und in deren weiterem Umfeld, von Arup Associates (Gesamtleitung der ersten vier Phasen) und Skidmore, Owings & Merrill Inc. entwickelt, gilt als Basisquartier, mit dessen Raumanspruch die City sich gegen die Konkurrenz der Docklands zur Wehr setzte. Gegen den Verschnitt der amerikanischen *Beaux-arts-Projekte* der Docklands (aus demselben Hause) setzte *Broadgate*, in einer sehr auf unterschiedliche Marktsegmente gerichteten



Entwurfsstrategie, mit dreizehn Gebäuden und drei öffentlichen Plätzen ein Konterangebot von nahezu 350.000 Quadratmetern Bürofläche, großzügigen Zuschnitten und neuen technischen Standards. Symbolbau der metropolitanen Anlage der Inner City wurde das breit über die Bahntrasse gespannte *Exchange House*, dessen imposantes Erscheinungsbild besonders medientauglich erschien. Die kompakten Stahlkonstruktionen nach dem Muster *Alban Gates* wurden durch Brückenbau-Konstruktionen ersetzt. Programm und konstruktive Idee bilden die klarste Einheit *Broadgates*. Die Auseinandersetzungen mit der *Canary Wharf*-Fraktion und anderen baulichen Tendenzen in der City wurden mehr und mehr über gestalterische Äußerlichkeiten geführt, die als ‚facadism‘ eine Zeitlang auf die Spitze getrieben wurden. Auf den sensibelsten Wert des Bauens, die *Bedeutung der Architektur*, wirkten sie sich ungünstig aus.

Developer-Bastionen der City. Denys Lasdun, Peter Softley & Associates, Milton Gate 1990 (unten); Arup Associates, No 1 Finsbury Avenue 1991; Skidmore, Owings & Merrill, Exchange House, London 1991



Frank Duffy charakterisierte 1993 – als RIBA-Präsident (und Analytiker der Probleme der Entwicklung der Architektur in Personalunion), dem in den Kammern des Kontinents vergeblich nachgeeifert wurde –, die Folgen der achtziger Jahre für die Lage der britischen Architektur: „Die Architekten von heute haben sich in eine Position gebracht, wo sie nur mehr für das Äußere des Gebäudes zuständig sind. Die wirklich grundsätzlichen Fragen über Struktur und Funktion eines Gebäudes entscheiden andere. Das ist sehr typisch für zwei Grundströmungen in den Achtzigern. Zum einen der enorme Stellenwert, zum anderen die Wiederentdeckung des Stils in der Architektur. Der Ruf eines Architekten hing von bestimmten Stilelementen ab, die er verwendete. An der Oberfläche zu bleiben, machte ihn irgendwie interessant. Darin liegt insofern eine Ironie, als in dem Augenblick Architektur einen Großteil ihrer Bedeutung einbüßte.“⁸

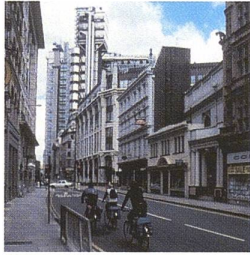
Für die britische Architektur jener Zeit gilt nicht nur das. Die Postmoderne leitete nicht nur einen Bedeutungsverlust der (europäischen) Architektur ein, sie öffnete in London zugleich dem amerikanischen *Beaux-arts-Stil* und seinen Hybriden die Pforten. Sie begründete, ungewollt, den zeitweisen Primat amerikanischer Architektur in der City of

London und in den Docklands, wo sie mit ihren Investoren zum Zuge kam.

Kurskorrektur durch Inhalt und Konstruktion: ‚High-Tech‘ und ökologische Strategien

Erst die konkrete Auseinandersetzung mit den vielschichtigen Funktionen der Architektur und ihrer Korrespondenz mit dem Technologiewandel leitete, in Gestalt der ‚High-Tech‘-Architektur und der ökologischen Strategien einen Umschwung ein, wenngleich die Gegenposition zu *Postmoderne* und *Beaux-arts* zu gegenläufigen Extravaganzen führte, die heute aufgearbeitet werden: Überbetonung des technischen Aufwands, Technik als Ornament, Erhaltungsaufwand als Folge.

Die Alternative zu den amerikanischen Business-Gebäuden hatten bereits Denys Lasdun, Peter Softley & Associates gesucht, als sie 1990 die Blocküberbauung von *Milton Gate* im Barbican Distrikt fertigstellten. Hier kam die Gegenbewegung mit einem skulpturalen Bollwerk und Ecktürmen zur Geltung, welche plastische Anklänge an den Brutalismus hinter einer graugrün schimmernden Glashaut bündigten und Doppelfassaden einsetzten. Das Thema



High Tech + Cook Book. Richard Rogers Partnership, Lloyd's 1986; Thames Reach 1987; Channel 4 Zentrale, London 1994



Transparenz wurde mit Hilfe der teilweise sichtbaren Tragwerksstruktur ausgespielt. Im Vergleich zu Jean Nouvels Berliner *Galerias Lafayette* erscheint *Milton Gate* bei weitem bewegter, weniger ‚autistisch‘.

Die Rolle des Technologie-Einsatzes war bereits seit Norman Fosters frühem Prototyp (*Willis Faber and Dumas Headquarters*, Ipswich 1975) angelegt. Die auf dieser Linie der Architekturentwicklung gemeinsam mit Foster vorangegangenen Richard Rogers und Nicholas Grimshaw schafften es, ein *symbolisches Kapital* zu entwickeln, das international wirksam war. Werner Sewing hat den Mechanismus in anderem Zusammenhang so beschrieben: „In der ‘negotiated order’ der Stadt müssen außer den in der Regel ausschließlich wahrgenommenen politisch-administrativen und wirtschaftlichen Entscheidungsträgern vor allem die Professionen beobachtet werden, die letztlich die konkurrierenden Ideen städtischen Lebens ‚ins Bild‘ setzen: die Architekten und Planer. Zwar verfügt diese Gruppe weder über politisches noch über ökonomisches Kapital. Da aber Politiker, Beamte und Investoren wiederum über ein konsensfähiges Bild von Stadt *nicht* verfügen, erweist sich – um in der Begrifflichkeit von Bourdieu zu bleiben⁹ – das symbolische Kapital der Architekten als strategische Basis ihres

Einflusses, der partiell in reale Macht umgemünzt werden kann.“¹⁰

Der Begriff des symbolischen Kapitals meint nicht nur die Zeichenhaftigkeit des Designs, sondern ‚Kapital‘ als Zeichen *inhaltlichen* Wandels, neuer Programme, konstruktiver Ideen und veränderter Bedeutungen von Architektur. Das symbolische Kapital ist das inhaltliche, das kulturelle Kapital der Architektur.

Mit dem Umbau eines Gewerbeobjekts am Themseufer, *Thames Reach* und *Thames Wharf* (1984–1987), gelingt es Richard Rogers Partnership, ein integriertes Projekt aus Tragstrukturen alter Industriearchitektur und ‚High-Tech‘-Applikationen zu entwickeln. Wohnungen in einem Lagerhaus über dem Themse-Ufer, das berühmte *River Café* Ruth Rogers’ im zurückliegenden Hof (das auch zwei essentielle Kochbücher hervorgebracht hat), Designfirmen, das Rogers-Büro und die Öffnung der Uferpromenade von Hammersmith bestimmen die vielfältige, kleinmaßstäbliche Uferbebauung, die Habenseite einer konstruktiven Auseinandersetzung mit dem Bestand. Das auffallende Tonnendach aus Stahlbögen, Glasfeldern und Blecheindeckung gehört zu einer späteren Aufstockung von Lifschutz Davidson Design.

Klarheit und Transparenz
Elana Keats John Winter, Mansell Street
1991; Norman Foster Associates, ITN,
London 1989 (links oben)



Recherche architecturale. Nicholas Grimshaw and Partners, Supermarkt 1988;
Waterloo International Terminal, London
1993 (unten)
Fotos: Reinhart Wustlich

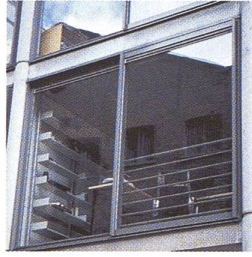


In Westminster folgt (nach den Projekten von *Lloyd's*/1986 und *Reuters*/1989, in den Docklands) mit dem Bau der *Channel 4 Zentrale* ein Medienkarree in der geschlossenen Stadt, das Rogers' Entwurfsphilosophie der Gliederung und Zonierung der Gebäude nach *Long life*-Komponenten der Hauptgeschoßflächen und ausgelagerten Türmen und Aggregaten mit ‚kurzlebigen‘ Installationen, der Elektronik, der Klimatisierung und der nach außen gekehrten Aufzugsanlagen verdeutlicht, aller Elemente, die sich innerhalb eines Jahrzehnts mit dem Technologiewandel komplett verändern. Das Gebäude von *Channel 4* wird betont durch einen transparenten Eingangsbereich mit szenischem Potential (unterirdisches Studio mit Glasabschluß zum Vorplatz, gläserne Überdachung der Zugangsbrücke) und konkaver Glasfront zwischen den betonten Blockkanten. Der Turm der Sendeanlage akzentuiert das Gebäude.

In allen Bereichen der City wird, nach all dem Wettbewerb der Stile, der Macht- und Einflußsphären in der Struktur der Metropole, das Bedürfnis nach einem klaren, weißen Exempel einer rationalen, zurückgenommenen Moderne spürbar. Norman Foster Associates' *ITN Headquarters* (1989) erfüllt dieses Bedürfnis nach Klarheit und sachlicher Ausstrahlung, das bei der Erkundung der City mit bren-

nender Geduld erwartet wird. Endlich eine großflächige Fassade mit bestimmt gegliederter Verglasung, darunter ein Vorplatz mit Pilotis, der eine konisch zurückgenommene ‚Stadtloggia‘ in der zweigeschossigen Eingangszone bildet. Endlich die Transparenz einer Hülle, die mit dem Weiß der Tragstruktur einen ästhetischen Ruhepunkt in der überfüllten City bildet. In diese Stille der Besinnung auf das Wesentliche dringt keine Nachfrage nach historistischen Surrogaten – und mag sie noch so royalistisch daherkommen. Wie man eine solcherart entmaterialisierte Glashülle als schützende Haut vor einen Leerraum (void) in der Straßenfront stellen kann, hinter dem erst, mit Abstand, Bürodecks beginnen, zeigt das strukturalistische Gebäude in der *Mansell Street* (1991), das die Architekten Elana Keats & Associates mit John Winter & Associates gebaut haben. Auch dies ein Ort in der Metropole, an dem die seltene Klarheit der modernen Architektur zur Geltung kommt. Es ist ‚High-Tech‘ auf einer eleganten Stufe, die bereits eine entschiedene Reduzierung des Aufwands, eine Minimierung des Materialeinsatzes betreibt.

Dagegen ist in der turbulenten Struktur von *Camden Town* der *J. Sainsbury Supermarkt* Teil eines auf rauhere Art technisch geprägten Ensembles, das zum Regent's Canal



Avancierter Metallbau. Michael Hopkins & Partners, Bracken House, London 1991;
David Mellor Building, Bermondsey 1990



eine Zeile mit Wohnungen, einen Kindergarten, einen Trakt mit Werkstätten und die Markthalle des Supermarkts enthält. Nicholas Grimshaw and Partners haben diese komplexe Struktur mit dem Charme einer Werftanlage 1988 gebaut, die ihre Hellen dem Kanalufer auflagert. ‚High-Tech‘ ist hier nicht unbedingt Zeichen einer kultivierten Verfeinerung, aber der Gebäudekomplex paßt ausgesprochen gut zu dieser verkehrsumtosten Lage in der Londoner Vorstadt.

Zeitgleich hat Grimshaw nicht zuletzt beim berühmten Druckerei-Gebäude der *Financial Times* (1988, in den Docklands) unter Beweis gestellt, daß das Büro technische Strukturen von großer Eleganz zu entwerfen versteht.

Die damit angelegte Reaktion von Programm-Idee und konstruktiver Idee kommt beim *Waterloo International Terminal* (1991–1993) zu voller Ausprägung. Die Prototypen der britischen Ingenieurskunst des 19. Jahrhunderts (man denkt an Brunels Beitrag, der im Schiffsbau, im Brückenbau und bei Bahnhofshallen maßgeblich war) finden hier eine moderne Entsprechung. Die gekrümmte Trassen-Topografie bekam ein glas-geschupptes Dach von 400 Metern Länge, das von einer unendlich komplexen Struktur filigraner Träger und Abspannungen gehalten

wird. Es schwebt über der massiven Basis des Kopfbahnhofes für die Eurostars der British Rail, die, abgeschirmt wie bei Flugzeugterminals, von der alten Waterloo-Halle aus sichtbar sind. Hermetisch von der Öffentlichkeit abgegrenzt, werden die urbanen Zugaben dieses Ortes, im Gegensatz zum Brüsseler Terminal derselben Linie, der Sicherheitsphilosophie der Metropole geopfert. Auch dies ein Ausschnitt aus den konkurrierenden bis feindlichen Welten, deren Rückübersetzung in die Strukturen der Stadt zu Ausgrenzungen führt. Die bewegende Geste der modernen Architektur bleibt steril, weil das Leben der Stadt draußen bleiben soll.

Den Neubau der *Financial Times* in den Docklands zu erwähnen, heißt, auf deren ehemaliges Domizil in der City einzugehen: *Bracken House*, ein in Teilen denkmalgeschützter Komplex im Umfeld von St. Paul's Cathedral. Michael Hopkins & Partners haben das Gebäude (1989–1991), dessen Mittelteil, die achteckige Druckerei, abgerissen wurde, umgebaut und mit einem ovalen Büro-neubau mit offenem Grundriß ergänzt. Bracken House entstand neu als strukturalistisches System, das von ambitionierten ‚Mechanikern‘ als Lehrstück elementierter Metallbaukunst inszeniert wurde.

Das zu gleicher Zeit südlich der Themse im Erneuerungsgebiet des historischen Hafenrandes von Bermondsey entstandene *David Mellor Building* (1990), gleichfalls von Michael Hopkins, ist dagegen ein rationaler Betonskelettbau, dessen moderne, klar gegliederte Erscheinung sich im Kontrast zu den umgebauten Speichergebäuden am St. Saviour's Dock entwickelt: im Erdgeschoß ein hoher Verkaufs- und Ausstellungsraum mit Glasfronten zu Straße und Dock, darüber die verglasten Fronten der Büro- und Wohnflächen, die von einem seitlichen Treppenhausturm erschlossen werden.

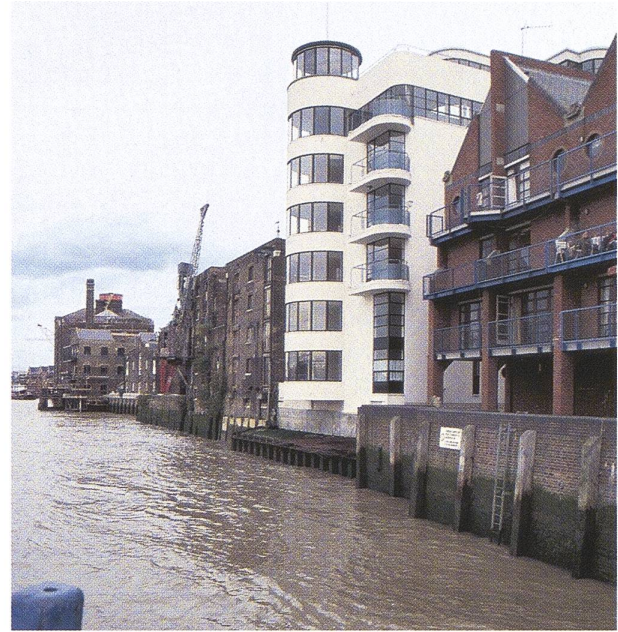
Kleinteiligkeit und typologische Erneuerung im Bestand kennzeichnet auch das weiße, *Princes Tower* (1990) genannte Apartementhaus von Jamie Troughton und John McAslan, das weiter östlich, in Rotherhithe, direkt über der Spundwand der Uferbefestigung aufragt. Als – für die Erinnerung an Londons Waterfronts nachhaltig wirksamer – moderner Gegenpol zu den postmodernen Entgleisungen in der City liefert dieses Gebäude eine Illustration für die Perspektiven der Moderne im geschlossenen Bestand der alten Stadt.

So viele Gebäude. No satisfaction

Die Entwicklung Londons bildet die Rolle der Architektur in den vergangenen fünfzehn Jahren im Spiegel des Strukturwandels der Wirtschaftssektoren und ihres Raumanpruchs ab. Das ist sie: die europäische Stadt ‚unter Einfluß‘. Der Wandel der City und des gleichsam aus dem gesellschaftlichen *Off* entstandenen Gegenparts, der Docklands, belegt, daß die Konzentration des Kapitals die kleinteiligen, behutsam entwickelten Strukturen der Stadt wegen Geringfügigkeit ignoriert. Sich mit ihnen – feinkörnig, historisch gebunden, komplex, wie sie sind – zu befassen, wäre eine intellektuelle, technologische und konstruktive Herausforderung: eine kulturelle Auseinandersetzung, unbezahlbar... Um das Kapital, seinen Berührungsgängsten zum Trotz, ins East End zu locken, mußten die Flächen frei genug, die Tranchen groß und die steuerlichen Implikationen für die Unternehmen *handsome* sein. Nur so wurde die Konkurrenz der Stadt-in-der-Stadt auf dem Boden der Metropole möglich. Gleichgültig, wer von Bigness in der Architektur redet, heiße er nun Rem Koolhaas oder anders, er ließe sich auf ein unkontrolliertes Risiko ein.

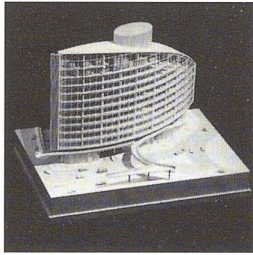
Der Strukturwandel der Häfen gilt als eines der ersten Mo-

Weiße Moderne. Troughton Mc Aslan, Princes Tower, Rotherhithe 1990



delle der Globalisierung der Märkte und der weltweiten Technologieentwicklung. Für die City war das Gebiet des East End jenseits der Demarkationslinie von Hackney, Spitalfields und Tower Bridge im Norden wie südlich der Themse in Bermondsey, Rotherhithe, Deptford bis über die Enklave Greenwich hinaus *Nowhere Land*. Die Ausdehnung des Gebiets ist in der Längsachse dreieinhalb Mal so lang wie das in Hamburg geplante Areal von Speicherstadt und Hafen-City, seine Fläche beidseits der Themse um ein Vielfaches größer. Im East End wurde über einen Zeitraum von zwanzig Jahren das amerikanische Modell erprobt, höhere Arbeitslosigkeit, zunehmenden Konkurrenzkampf um Jobs bei sinkenden Löhnen durch arbeitsaufwendigere, weniger kapitalintensive Produktionsformen zu kompensieren. Doch die lokalen Wirtschaftsformen waren nicht groß genug, um das Kapital zu interessieren. Was bringt Kleinteiligkeit auf dem Boden der Stadt, wenn es darum geht, Milliarden anzulegen?

Westlich der Tower Bridge, in der Square Mile, wirkte der Strukturwandel zur tertiären Gesellschaft genau gegenteilig. Investiert wurde in kapitalintensive, hochspezialisierte Arbeitsplätze und die Entwicklung neuer Technologien, in Produktivitätswachstum und eine veränderte Architektur.



City Changes*:
Norman Foster Associates,
London Wall, London 1992
(ungebaut)

In der dicht bebauten, historischen Struktur der City entstand eine so drangvolle Enge, weil irgendwann 400 Gebäude in den Bestand hineingepreßt werden mußten. Man hatte keine Zeit für den übergreifenden städtebaulichen Plan. Einerseits übten neue Kapitalanleger Druck aus, die in die City drängten und die die City auch wollte. Andererseits hielten Denkmalfleger und Kommissionen der City dagegen, die die Square Mile in der überkommenen, im Stadtgrundriß historisch begründeten Struktur erhalten wollten. Letztlich begann sich der Technologiewandel mit dem Schub eines nahezu mythischen Glaubens an die Chancen der Informationstechnologie Raum zu schaffen: Rechtzeitig zuvor war der Zeitpunkt gekommen, an dem Margaret Thatcher 1979 die britischen Unterhauswahlen gewann. Sie zeigte, wie wirksam es ist, wenn Metropolen den Gesetzen des Marktes übergeben werden, ohne daß eine übergreifende Planung als Korrektiv wirksam werden kann.

Expressionen

Über die Grenzen. 1996 wurde für die *Bristoler Harbour Side* ein ungewöhnliches Projekt auf den Weg gebracht, das ganz anders aufgefaßt wird: Es setzt auf die Integration von Stadt und Hafen, es öffnet sich als transparenter Mittler zwischen städtischen Plätzen, Uferpromenaden, Anlegern und *famous views*, denen es Concourse, Tanztheater, Konzertsaal, Restaurant und Terrassen zuordnet. Mit ihrem Konzept für das *Bristol Centre for the Performing Arts* gewannen Behnisch, Behnisch & Partner (Büro Innenstadt) den ersten Preis. Wenn das symbolische Kapital der Architektur tragfähig ist, kehrt die Kultur, als Architektur programmatisch gerüstet, formal offen, durch konstruktive Ideen strukturiert, in den Hafen zurück. Das Konzept einer neuen Architektengeneration als späte Antwort auf Stirlings Neue Staatsgalerie (1977–1984) zu interpretieren, wäre zu weit gegriffen. Dennoch, es ist interessant zu sehen, auf welchem Weg die britische Debatte über Offenheit und Expression in der Architektur mit diesem Projekt voranschreitet. Die skulpturale Geste der Dachlandschaft des Kulturzentrums, ein Projektionsscreen zum Lloyd's Amphitheatre, transparente Decks zum Wasser, über die geschwungene Linie des Kais auskragend, Bewegung. Innovatives Bauen kann nicht im Gewohnten verharren, bedeutet diese Architektur. Sie muß für Neues offen sein,

für Experimente, auch für Risiken – für inhaltliche Offensiven mit Bedeutung. Endlich.

Anmerkungen

- 1 *Hamburg. Wohnen am Wasser*, in: DER SPIEGEL Nr. 20/1997, S. 36–38
 - 2 Boston (1960–1995); Toronto (1968–1983); New York/Battery Park City (1972–1984); London Docklands (1981–2010); Barcelona (1984–1994); Oslo (1984–1994); Hamburg (1991–2020) – vergl. Reinhart Wustlich, *Hafenstädte im Strukturwandel*, in: DBZ 11/1994 (Themenheft)
 - 3 Lester C. Thurow, *Staat und Notenbanken verbarrikadieren den Weg zu mehr Wirtschaftswachstum*, WaS Nr. 20 – 18. Mai 1997
 - 4 Karl Ganser, *Zum Stand der Dinge*, in: Wandel ohne Wachstum? Stadt-Bau-Kultur im 21. Jahrhundert, Katalog zur VI. Architektur Biennale, Venedig 1996, S. 17
 - 5 Charles Jencks, *What is Post-Modernism?*, London 1987
 - 6 Jürgen Habermas, *Moderne und postmoderne Architektur*, in: ders., *Die Neue Unübersichtlichkeit*, Frankfurt a. M. 1985, S. 13
 - 7 Richard Rogers, *„Nachhaltige“ Architektur*, in: ARCH* Nr. 127, Juni 1995, S. 46–49
 - 8 Frank Duffy, *Statement*, in: Die Herren der Welt. Männer, die London neu bauten, BBC, London 1993
 - 9 Pierre Bourdieu, *Sozialer Raum und Klassen*, Frankfurt a. M. 1985, S. 10 – in diesem Zusammenhang spricht Bourdieu von ‚kulturellem Kapital‘
 - 10 Werner Sewing, *Berlinische Architektur*, in: ARCH* Nr. 122, Juni 1994, S. 60
- * Richard Burdett, *City Changes*, Ausstellungskatalog, The Architecture Foundation, London 1994

