

Weise am Beispiel von Berlin aufgezeigt.⁷² Das soziologische Interpretament der *Eigenlogik* einer Stadt, definiert als »Ensemble zusammenhängender Wissensbestände und Ausdrucksformen«⁷³, klingt im Gegensatz zu dem kritischen Begriff des *Habitus* einer Stadt⁷⁴ fast marktgerecht. Es weist in diesem Zusammenhang eine rationalistische Konnotation des Vorhersehbaren oder Nachvollziehbaren auf, während die von Elisabeth Katschnig-Fasch formulierte und auf Graz gemünzte Eigenart einer Stadt⁷⁵ vor allem einen Möglichkeitshorizont sieht. Diesen gesteht die Kulturwissenschaft aller historischen Handlungsdynamik zu. Am Beispiel der Hafenstadt Marseille sei diese Eigenart des Stadthabitus vor dem Hintergrund der ökonomischen und gesellschaftlichen Entwicklungen der Moderne – dem konstellativen Zusammenspiel von Ortspolyzentrik, Individualisierung, Zeit-Raum-Kompression, Governance und postkolonialer Wende – veranschaulicht und als Eigenwilligkeit einer Stadt in und zugleich neben dem Staat beschrieben.

Die Eigenwilligkeit der Stadt Marseille

»Sie bemüht sich, sie selbst zu bleiben, während sie eine andere wird.«
(Jean Viard)⁷⁶

Marseille, mit 870'000 Einwohner_innen (2018) die zweitgrößte Stadtgemeinde⁷⁷ Frankreichs, war 2013 stolze Trägerin des Titels einer europäischen Kulturhauptstadt und wollte damit die Aufmerksamkeit einer Öffentlichkeit auf sich ziehen, die die südfranzösische Hafenstadt bislang kaum im Blick hatte. Eine der beeindruckendsten Städte Europas und des Mittelmeerraumes lag seit dem letzten Drittel des 20. Jahrhunderts abseits der großen Touristenströme, Investitionsinteressen und Standortkalküle. Als antike Stadtgrün-

72 B. Binder: Streitfall Stadtmittel.

73 Vgl. Helmuth Berking, Martina Löw (Hg.): Die Eigenlogik der Städte. Neue Wege für die Stadtforschung. Wiesbaden 2008, S. 78.

74 R. Lindner: Der Habitus der Stadt.

75 Vgl. Elisabeth Katschnig-Fasch: Möblierter Sinn. Städtische Wohn- und Lebensstile. Wien, S. 94–108; dies.: Im Wirbel städtischer Raumzeiten.

76 Marseilles Konturen. Geschichte und Modernisierung einer kosmopolitischen Hafenstadt. Jean Viard im Gespräch mit Alice Béja und Olivier Mouglin. In: Lettre International 102 (2013), S. 48–51, hier: S. 49.

77 Der statistische urbane Raum (unité urbaine) von Aix-Marseille zählte 2016 1'587 Mio. Einwohner_innen, an dritter Stelle hinter Lyon mit 1'651 Mio. Einwohner_innen.

dung reiht sie sich in die Tradition der alten Stadtstaaten an den Ufern des Mittelmeers ein, die ihre relative politische Eigenständigkeit ihrer strategischen Position und ihrem Status als Freihafen in den Jahrhunderten der Dominanz der im Mittelmeerraum miteinander rivalisierenden Großreiche verdanken. Eine hieraus entwickelte Eigenwilligkeit Marseilles zeichnet sich bis in die Gegenwart ab. Im 20. Jahrhundert wurde sie von der Pariser Zentralregierung immer wieder als unregierbar deklariert, politisch »gemäßregelt«, zwischen 1939 und 1946 sogar entmündigt und der Bürgermeister einem Regierungsverwalter unterstellt⁷⁸.

Marseille ist auf Hügeln erbaut, ein Stadtgebirge wie ihre »Stadtschwester« Algier am gegenüberliegenden nordafrikanischen Ufer. Dies verlangt der Stadt besondere städtebauliche Anstrengungen ab und macht zugleich ihren besonderen Reiz aus. Ramesh Kumar Biswas nennt sie eine »Cityscape«, eine Stadtlandschaft. Sie erstreckt sich über 24'000 ha und ist damit von der Fläche her drei Mal so groß wie die Pariser Innenstadt.⁷⁹

Mit dem ambitionierten Stadtentwicklungsprogramm Euroméditerranée investierte der französische Staat im Verbund mit der Europäischen Union seit 1995 über eine Milliarde Euro, um das angekratzte Image der Stadt aufzupolieren und die Schübe der Entindustrialisierung des ausgehenden 20. Jahrhunderts abzufedern.⁸⁰ Dazu zählt der Rückbau des Hafensareals von einem arbeits- und handelsbestimmten Stadtraum zu einem Kreuzfahrhafen, einem bürolastigen Verwaltungszentrum und einem hochpreisigen Kultur-, Konsum- und Wohnungsangebot. Begleitet werden diese Prozesse von politischen Diskursen, die die beabsichtigte Verdrängung von Armut aus der Innenstadt mit einer Propaganda camouflieren, die das mediterrane und kosmopolitische Gesicht der Stadt in den Vordergrund rückt. Spektakuläre Architektur-Icons setzen die Akzente der neuen Skyline direkt am Meer wie der CMA CGM-Tower, erbaut 2006-2010 von der Stararchitektin Zaha Hadid: ein 147 Meter hohes Hochhausgebäude, Firmensitz einer Reederei; nebenan der Tower La Marseillaise von Jean Nouvel (2014-2018); und das 2013 eröffnete, von Rudy Ricciotti entworfene Ethnologiemuseum und Kulturzentrum MuCEM (Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée). Die

78 Marseille Konturen, S. 49; Günter Liehr: Marseille. Porträt einer widerspenstigen Stadt. Zürich 2013, S. 140f.

79 A. Kumar Biswas: Metropolis, S. 118.

80 Vgl. Marseille Euroméditerranée. Un laboratoire de l'architecture du soleil. Paris 2014: Éditions Autrement, und Adrien Simorre: Euroméditerranée se projette jusqu'en 2030. In: Marsactu 10.12. 2018.

durch diese Planung verdrängten traditionellen Ökonomien und Arbeiterwohnungen wie auch die populären Nutzungen dieser Wasserkante hatten einen logischen Bezug zu den sozialen und politischen zeithistorischen Standortbedingungen. Durch sie hatte die Stadt ihre Prägung erhalten, ihr Aussehen, die Mentalität ihrer Bewohner_innen, ihren Standort im Nationalstaat Frankreich, im Mittelmeerraum und in der Welt.

Die Industrie- und Hafenstadt Marseille war und ist ein Auffangbecken für viele unterschiedliche Nationalitäten und Kulturen. Die Hafenstadt phönizischen Ursprungs auf dem langen Weg in die industriekapitalistische Moderne lebte vor allem vom Orienthandel (Baumwolle, Gewürze, Öl, Seife, Tuch und Teppiche, Zucker und Tabak). Im 19. Jahrhundert führte die Industrialisierung zur Ansiedlung von Fabriken und Handelszweigen und zur Spezialisierung auf Rohstoffhandel, vornehmlich aus den französischen Kolonien (Eisen und Stahl, Erdöl und chemische Substanzen). An der Wende zum 20. Jahrhundert war Marseille der größte und wichtigste französische und der viertgrößte Hafen der Welt. Importiert wurden Weizen aus Griechenland, Oliven aus der Türkei, Kohle und Stahl aus dem Norden. Die drei wichtigsten Destinationen der Schiffflinien waren London, Odessa und Buenos Aires. Es entstanden große Werften sowie Fabriken für Tabakprodukte, für Teigwaren und Zucker, für Seife, Öl- und Duftstoffproduktion sowie Stahl- und Ziegelwerke. Marseille lieferte seine berühmte Seife sowohl nach Triest zur Versorgung des Habsburgerreiches als auch nach Amerika.

Kraft seiner Lage spielt die Stadt eine besondere Rolle als Tor zwischen Okzident und Orient, zwischen dem westlichen und dem östlichen Mittelmeerraum, als Checkpoint und Mittelsraum zwischen Europa und Afrika. Zahlreiche Zuwanderer aus der Schweiz, aus Spanien oder aus dem voralpinen provenzalischen Umland bevölkerten die pulsierende Küstenstadt, um hier ihr Glück zu machen, darunter sehr viele Frauen. Die Stadt wurde zentraler Ort einer internationalen Transitbevölkerung, wie etwa der Million italienischer Amerikauswanderer, die sich in den Docks ihre Überfahrt verdienen. Die Hafenarbeiter stammten aus China, Indien, Indochina, der Karibik, Somalia, Madagaskar, den Komoren, dem Senegal, Syrien, Algerien, Marokko.⁸¹ Mit der allmählichen Selbstständigkeit der Kolonien im Gefolge des Ersten und Zweiten Weltkriegs musste Marseille seine Industrie- und Handels-

81 Vgl. den beeindruckenden Bild-Textband von Pascal Blanchard, Gilles Boëtsch: *Marseille Porte-Sud. Un siècle d'histoire coloniale et d'immigration*. Paris 2005: La Découverte, Jeanne Laffitte.

struktur diversifizieren. Die unabhängig gewordenen zentralafrikanischen Staaten hatten begonnen, ihre Rohstoffe selbstständig zu verarbeiten – ein bis heute anhaltender Prozeß.

Auf dem Höhepunkt der Nachkriegsindustrialisierung in den 1960er Jahren nutzte der französische Staat die strategische Position Marseilles und begann mit der Verlegung und dem Ausbau des Rohstoffhafens in das vierzig Kilometer entfernte Fos-sur-Mer. Dieses wurde zum größten Industriehafen Frankreichs und des gesamten Mittelmeerraumes sowie dem drittgrößten in Europa entwickelt.⁸² 2013 wurden von Marseille aus etwa 400 Häfen in 162 Ländern angefahren.⁸³ Fos sollte die europäische Energieversorgung mit fossilen Brennstoffen und deren Weiterverarbeitung sichern. In der Folge erweitert zum Petrochemiestandort Fos-Lavera-Berre betrieben und betreiben die großen europäischen Ölkonzerne in einem Umkreis von 20 Kilometern ihre Raffinerien.⁸⁴ Das Geschäft mit der Verarbeitung fossiler Brennstoffe geht in jüngster Zeit zurück und der Hafen setzt heute zunehmend auf Containerlogistik und High Tech.⁸⁵

Der Zustrom von Arbeitskräften im 20. Jahrhundert war enorm und keineswegs friktionsfrei. Die Ausbeutung ihrer Arbeit zu Dumpinglöhnen, ihre Unterbringung in elenden Barackenprovisorien und die vielfach rassistische Abwehr in der Stadtbevölkerung wurden begleitet von einem hohen Grad der Politisierung in und durch Gewerkschaften. Dazu trat die in Marseille stets starke Stellung der Kommunistischen Partei. So haben sich Selbstbewusstsein und Identität der Marseiller Unterschichten herausgebildet, die heute die Grundlage großer Teile der städtischen Mittelschicht sind. 1914 stellten Italiener_innen 25 % der Stadtbewohner_innen; von den 600'000 Einwohner_innen der Zwischenkriegszeit waren 30 % Immigrant_innen aus Italien, Spanien, Armenien und Griechenland. Der wachsende Bedarf an Arbeiter_innen führte zu Anwerbekampagnen in Algerien und in China.⁸⁶ Marseille hat vielen Armenier_innen Zuflucht gewährt, die den Völkermord 1915/16 durch die

82 Vgl. Marseille Europort du Sud. Édition Chambre de Commerce et d'Industrie (Marseille-Provence). Marseille 1966: SOPIC.

83 Vgl. Marseilles Konturen, S. 50.

84 Vgl. Nicole Girard: Le port de Marseille (2009). In: ina sudorama: <https://fresques.ina.fr/sudorama/parcours/0007/le-port-de-marseille.html> (20.10.2020).

85 Vgl. Richard Michel: Le grand port maritime de Marseille continue de grandir sans la manne pétrolière. In: Gomet, 24.1.2018: <https://gomet.net/port-continue-grandir-manne-petroliere/> (20.10.2020).

86 G. Liehr: Marseille, S. 85, S. 89f.

Jungtürken überlebt hatten. Dieser Genozid forderte innerhalb dieser christlichen Minderheit im Osmanischen Reich – zehn Prozent der Bevölkerung Anatoliens – nahezu 1,5 Mio. Opfer.⁸⁷

Der stete Bevölkerungszuwachs und die Ausdehnung der Stadt erstreckten sich bis in die die Stadt traumatisierende Zeit des Zweiten Weltkriegs unter deutscher Besatzung, die unter Mithilfe der kollaborationistischen Stadtregierung den ältesten Teil der Marseiller Altstadt gesprengt und ihre Bewohner_innen deportiert hatte. In der Zeit der Gewalt und des Untergrundkampfes der französischen Résistance, der sich zahlreiche Emigrant_innen angeschlossen hatten, fanden Deportation in Arbeitsdienste, Zwangsarbeit und die Todeslager des Hitlerfaschismus statt. Marseille war der Ort des Bangens und Hoffens für die zahlreichen Europäer_innen, die mit dem Schiff in andere Kontinente oder über die spanischen Pyrenäen Richtung Lissabon zu entkommen suchten.⁸⁸

In den 1950er Jahren folgte eine erneute Wachstumsphase der Stadt.⁸⁹ Mit dem Zuzug der französischen Kolonialbevölkerung aus Algerien, den sogenannten Algerienfranzosen und den frankreichtreuen »Harkis«, während des algerischen Unabhängigkeitskrieges Mitte der 1950er bis Anfang der 1960er Jahre⁹⁰, expandierten die städtischen Ökonomien erneut. Mit den Menschen kamen, wie in jedem Migrationszug, Kapitalien und Know-how nach Marseille: 130-150'000 Algerier_innen ließen sich dauerhaft in der Stadt nieder. In den 1970er Jahren, als die Industrieschornsteine in Marseille noch rauchten, schreibt Ramesh Kumar Biswas, »wurde jeder Fremde über seinen Arbeitsplatz integriert. Seite an Seite, Ellbogen an Ellbogen und in kurzer Zeit. Italiener, Spanier, Armenier, Maghrebiner – alle wurden in Estaque Bürger von Marseille«. ⁹¹ Diese historisch angelegte und keinesfalls reibungsfreie sprach- und kulturplurale Situation fügte sich in Bild und Selbstbild der Stadt.

Infolge der starken Zuwanderung expandierte der Wohnungsbau in Marseille. In diese Zeit fiel europaweit die Konzeption von Großwohnsiedlun-

87 Ebd., S. 95.

88 Vgl. Varian Fry: Auslieferung auf Verlangen. Die Rettung deutscher Emigranten in Marseille 1940/41. München 1986; Lisa Fittko: Mein Weg über die Pyrenäen. Erinnerungen 1940/41. München 1989; Jean Malaquais: Planète sans Visa. Marseille 1999 [1942]: Phébus.

89 R. Kumar Biswas: Metropolis, S. 120.

90 Die französische Kolonialherrschaft über Algerien erstreckte sich über den Zeitraum von 1830 bis 1962.

91 R. Kumar Biswas: Metropolis, S. 117.

gen, welche die durch Krieg und Nachkriegsurbanisierung entstandene Wohnungsnot zu lindern suchte. 1947 wurde südöstlich des Marseiller Stadtzentrums ein Prototyp der Architektur des modernen sozialen Wohnungsbaus errichtet: die berühmte »Unité d'habitation« des Schweizer Architekten und prominenten Protagonisten der Architekturmoderne Le Corbusier. Er entwarf eine elegante, auf Pfeilern errichtete, farbig gestaltete und in eine großzügige Grünanlage eingebettete Überbauung. In einem einzigen Gebäude wurden Wohnungen, Lebensmittelgeschäfte, ein Hotel untergebracht sowie Gemeinschaftsräume, ein Kindergarten mit Pool auf dem Dach, ein Theater- und Versammlungsraum...⁹² Die Diskrepanz zwischen diesem durchdachten und gesellschaftsnah errichteten Entwurf und den Realisierungen des kommunalen Wohnungsbaues in der Nachkriegszeit mit einer schnell, in meist schlechter Bauqualität hochgezogen, und seinen schwierigen sozialen Folgen beförderte die Rede von der »Brutalität« von Wohnungsbau und Stadtentwicklung in dieser Zeit.

In der Mitte der 1970er Jahre läutet eine Wirtschaftskrise die Deindustrialisierung von Marseille ein, die bis heute anhält. Bis in die 1990er Jahre sind in ihrer Folge jährlich etwa 10'000 Menschen abgewandert. Seit den 2010er Jahren verzeichnet die Stadt wieder eine nennenswerte Zuwanderung, sie gentrifiziert sich, wird an der Oberfläche zu einem attraktiven Lifestyle-Lebensort und beherbergt heute eine breite, von den spätmodernen Jahrzehnten der Individualisierung getragene *creative class*. Die engagierte vielsprachige Kunst- und Kulturszene mit ihren Verlagen, Buchhandlungen, Theatern, Ateliers, Läden, Musikgruppen, Labels und politisierten Kulturinitiativen prägt die innerstädtischen Quartiere, aber sie beherrscht sie nicht, wie dies in vielen westmitteleuropäischen Städten der Fall ist. Stadtprägend ist nicht mehr die multikulturelle, politisch zwischen linksaußen und rechtsaußen changierende Arbeiterklasse, die die Stadt lange Zeit demographisch verkörpert hat. Zu ihr trat, zum einen, eine aus ihr hervorgegangene, mehr oder weniger etablierte, weltoffene und politisch engagierte Mittelklasse, die den als »Marseiller Frühling 2020«: *Le Printemps de Marseille* bezeichneten Stadtregerungswechsel vorbereitet hatte; zum anderen eine Armutsbevölkerung, die sich von den schillernden Stadtentwicklungsvisionen von »Euroméditerranée« und den Aufstiegsversprechen des Neoliberalismus abgehängt fühlt und

92 Vgl. die Unité d'Habitation in Marseille, wie Noël Jouenne sie aus der Sicht ihrer Bewohner_innen ethnographiert hat: *La vie collective des habitants du Corbusier*. Paris 2005: L'Harmattan.

den Angeboten des laizistischen und religiösen Populismus Glauben schenken möchte.⁹³ Lebens- und Überlebensgrundlage ist noch immer der kleinteilige Handel, die Hafenstadt-typische lineare und parallele Ökonomie, gekennzeichnet von postkolonialen Strukturen, die den produzierenden Norden mit dem konsumierenden Süden verbinden.⁹⁴ Marseilles Vielsprachigkeit und Weltläufigkeit macht die Stadt in manchen ihrer Bezirke zu einer arabischen, in anderen zu einer afrikanischen oder zu einer südfranzösischen Stadt. Die Konturen der europäischen Stadt liegen eher dem Erscheinungsbild mancher Bauten zugrunde – etwa den Zeugen der Hausmannisierung in der Rue de la République aus dem 19. Jahrhundert – als ihrem Habitus und Gedächtnis. Marseille ist ein Planet, der, wie der Schriftsteller Jean-Claude Izzo schrieb, allen gehört, die die Stadt bewohnen.⁹⁵

Marseille versucht heute, auf Tourismus zu setzen und, wie viele Städte in Europa und anderen Kontinenten dies tun, das Stadtimage als Kulturraum zu bewerben und zu *branden*. Im Zuge des Stadumbaus anlässlich der Wahl zur Kulturhauptstadt 2013 repräsentierte sich die Stadt über ein mittelmehrspezifisches, kosmopolitisches Flair. Die Zunahme des Tourismus seither, mit einer wachsenden Zahl an Unterkunftsangeboten und steigenden Immobilienpreisen, scheint zu bestätigen, dass die Attraktivität der Stadt durch ihr multikulturelles Angebot alljährlich viele Gäste und Neueinwohner_innen anzieht. Die aktuelle Epidemie stellt diese, an viele Renditehoffnungen geknüpften spätmoderne Oberflächenkosmetik wie andernorts, etwa in Lissabon, Barcelona oder Riga auf eine harte Probe.

Die Auswirkungen spätmoderner verkehrstechnischer wie kommunikationstechnologischer Mobilitäten haben Städte zu Unternehmen werden lassen. Sie wurden standortunabhängiger. Prozesse der ›Entlokalisierung‹ führen dazu, dass Produktionsort und Entscheidungszentrale eines Unternehmens nicht mehr zusammenfallen, sondern voneinander entkoppelt agieren. Mit Auswirkungen auf die Menschen: auf die Art der Arbeitsplätze und die Art der Identifizierung mit einem Betrieb. Es bleibt spannend zu verfolgen, wie sich diese Tendenzen des Neoliberalismus mit der Eigenwilligkeit der

93 Meine Erkenntnisse beruhen auf flottierenden Beobachtungen, ethnographischen und privaten Kontakten, die mich seit Mitte der 1980er Jahre mit der Stadt verbinden.

94 R. Kumar Biswas: *Metropolis*, S. 123.

95 Vgl. Natacha Levet: *Le polar marseillais: de l'identité textuelle au phénomène éditorial*. In: Jacques Migozzi, Philippe Le Guern (Hg.), *Productions du Populaire*. Limoges 2004: Presses Université de Limoges, S. 388–410, hier: S. 397.

Stadt vertragen werden. Die Seiteneffekte von Marseilles' internationaler Prägung als wesentlich durch den Kolonialismus markierter Stadt, die bedeutende Rolle der Kooperation im 20. Jahrhundert zwischen Mafia-Clans und Stadtpolitik, die etablierte parallele Ökonomie und der Schmuggel als Teil der Hafenhandelsstrukturen begründen ihre Integrations- und Überlebensfähigkeit, ebenso wie ihren schlechten Ruf als Ort der Bevölkerungsmischung, der klientelistischen Unübersichtlichkeit, der Armut und der Bandenkriminalität. Den Höhepunkt dieses »schlechten Rufes« markierten die Aktivitäten der legendären French Connection: 1970 wurde in südfranzösischen Labors 90% des amerikanischen Heroinverbrauchs hergestellt, das heißt 40 bis 44 Tonnen jährlich, basierend auf Rohstoffen aus Indochina, Syrien und der Türkei.⁹⁶

Die Stadt als konfliktueller Ort bleibt in den Konzepten des Habitus oder der Eigenlogik einer Stadt ausgespart, ist aber ein zentrales Moment der Eigenwilligkeit einer Stadt und Grundthema der kulturanalytischen Stadtforschung. Konflikt als Stachel von Stadtentwicklung soll daher im folgenden Kapitel im Zentrum stehen.

Abb. 22: »Stadtgebirge«: Vallon des Auffes als gebauter Ausdruck unterschiedlicher Zuwanderungskohorten



Foto: Johanna Rolshoven 2015

96 Differenziert geschildert von Günter Liehr: Marseille, S. 242-246.

Abb. 23 (links): Zuwanderungsquartier La Belle de Mai;

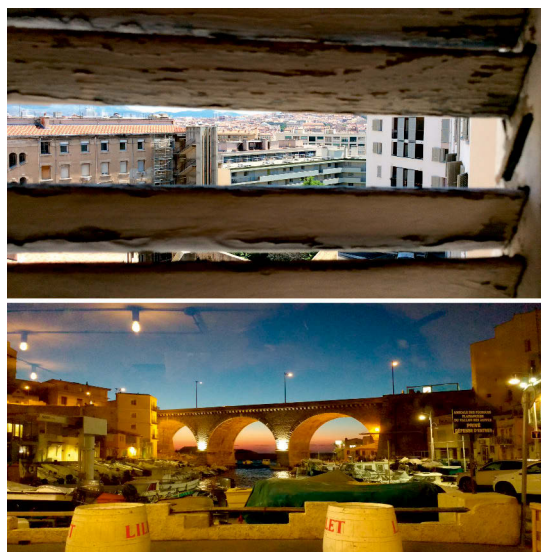
Abb. 24 (rechts): Le Panier: das älteste Stadtviertel in Marseille



Fotos: Johanna Rolshoven 2015

Abb. 25 (oben): Blick auf die Stadt von Panier;

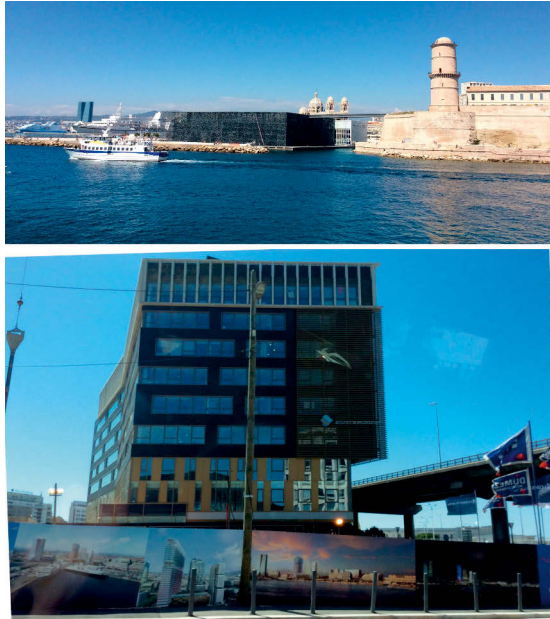
Abb. 26 (unten): Vom Fischerquartier der italienischen Immigration zur Touristenattraktion der Gegenwart



Fotos: Johanna Rolshoven 2015 (oben);

Paula Rolshoven 2020 (unten)

*Abb. 27 (oben): Die neue Skyline der Kulturhauptstadt 2013;
Abb. 28 (unten): Schöne Neue Stadt der Renderings*



Fotos: Johanna Rolshoven 2020

*Abb. 29 (links): Andere Stadthelden: »Un ange parti trop top«, Hommage an Nacer (1993-2015);
Abb. 30 (rechts): Andere Stadthelden: Fußball als sozialer Aufstiegstraum*



Fotos: Johanna Rolshoven 2015

