

gionen. Von hier an erweist sich das Programm zusehends als Motor für wirtschaftliche Entwicklung: Infrastrukturprojekte rücken immer mehr in den Vordergrund und die symbolpolitische Dimension der Auswahl der Städte immer mehr in den Hintergrund.

In der dritten Phase, von 2005 bis heute, scheint sich der Trend zu mehr Infrastrukturinvestitionen zu verstetigen. Zudem wird das ECoC-Programm nun auch als Instrument in der Erweiterungspolitik der EU eingesetzt. Seit 2009 nämlich können auch „europäische Drittstaaten“ teilnehmen. So ging mit Istanbul 2010 der Titel (und das Geld) in ein Land, dessen Beitrittsperspektive sich bis heute als äußerst begrenzt darstellt. Ähnlich ist es mit dem serbischen Novi Sad, das 2021 Kulturhauptstadt war.

Pécs und Marseille: zwei große Infrastrukturprojekte

In einer Studie kroatischer Wirtschaftswissenschaftler wurde das ungarische Pécs (Kulturhauptstadt 2010) als erste große ECoC-Infrastrukturentwicklung in den neuen osteuropäischen Mitgliedsländern beschrieben. Während Pécs in den 1970er Jahren mit seinen staatlichen Bergbaubetrieben noch zu den hoch-entwickelten

Zentren des sozialistischen Ungarns zählte, zeigte sich Anfang der 2000er Jahre ein völlig marodes Stadtbild. Die Bewerbung zielte in diesem Kontext auf die Revitalisierung Pécs' als Zentrum der Region Süd-Transdanubien ab. Es wurden alle zur Verfügung stehenden Mittel aus dem EU-Kohäsionsfonds sowie aus nationalen und städtischen Haushalten gebündelt, wodurch der Kulturhauptstadt-Etat auf 202 Millionen Euro anwuchs, wovon über zwei Drittel direkt in Infrastrukturmaßnahmen investiert werden sollten.

Zu den Großprojekten gehörten neben einem Museum, einem Musik- und Konferenzzentrum und einer Regionalbibliothek auch die Wiederbelebung öffentlicher Parks und Plätze und der Aufbau des „Zsolnay Cultural Quarter“ als genuin ungarisches Kulturerbe und Tourismusmagnet. Diese Investitionen in den Kultursektor zogen im weiteren Verlauf umfangreiche staatliche wie privatwirtschaftliche Investitionen nach sich, die sich heute vor allem im mittlerweile abgeschlossenen Bau der Autobahn M6-M60 zeigen. Entgegen der reinen Ost-West-Erschließung der Stadt aus Sowjetzeiten bindet die neue Schnellstraße Pécs aus südlicher Richtung an und stellt damit eine Verknüpfung zum überregionalen Straßenverkehrsnetz Ungarns her. Noch während der Bauphase lockten die verbesserten infrastrukturalen

Bedingungen Investoren an, wodurch auch der Flughafen ausgebaut und Stadterweiterungsgebiete im Umland erschlossen wurden.

2013 wurde Marseille in Verbindung mit der umliegenden Region Europäische Kulturhauptstadt. Das Konzept Marseilles war strategisch an die Bewerbung der ehemaligen deutschen Industriestadt Essen (Ruhr2010) angelehnt, die wenige Jahre zuvor in Verbindung mit 53 weiteren Städten des Ruhrgebiets den Zuschlag erhalten hatte. Mit der Kandidatur Marseilles formulierte die französische Regierung über die zu erwartenden Effekte in der Tourismusbranche hinaus großmaßstäbliche Zielvorstellungen für die Entwicklung der Region. Dabei wurde insbesondere der Revitalisierung des brachliegenden Hafens große Bedeutung zugemessen, die als Stadterneuerungsprojekt fortan unter dem schmucken Neologismus Marseille-Euro-méditerranée vermarktet wurde.

Im Zusammenhang mit der Kulturhauptstadt-Bewerbung wurden über 50 bauliche Großprojekte entwickelt, darunter öffentliche Kulturhäuser wie das MuCEM (Museum der Zivilisationen Europas und des Mittelmeers) und ein interdisziplinäres Kommunikationszentrum für den Mittelmeerraum (Centre Régional de la Méditerranée). Darüber hinaus wurde der Bau einer Straße vor-

Pécs in Ungarn war 2010 Kulturhauptstadt.
Foto: Wikimedia Commons



Das „MuCEM“ von Rudy Ricciotti war neben großen Infrastrukturmaßnahmen eines der Leuchtturmprojekte für Marseille 2013.
Foto: alamy

angetrieben, die seit der Fertigstellung im Jahr 2016 die zwei wichtigen Autobahnen A50 und A7 verbindet: ein komplexes System aus neugebauten Zubringern, Verkehrsknoten, Drehkreuzen und Tunnels, durch das die umliegenden Subzentren Arles, Aix-en-Provence und La Ciotat in die Metropolregion Marseille eingebunden wurden. Das Konzept präsentierte sich auf internationaler Bühne als gewinnversprechendes Investitionsobjekt. Auch die Verpflichtung namhafter Architekturbüros wurde im Rahmen von Immobilienmessen wie der jährlich in Cannes stattfindenden Mipim als erprobtes Instrument der Investorenwerbung genutzt – unter anderem für prestigeträchtige Projekte wie View Ports, die größte Fußgängerzone Europas (Norman Foster) oder die Bürohochhäuser La Marseillaise (Jean Nouvel) und Tour CMA CGM (Zaha Hadid).

Blickt man heute auf das Veranstaltungsjahr 2013 zurück, zeigt sich eindrücklich der Wandel, den das ECoC-Programm seit seinem Start im Jahr 1985 vollzogen hat: Marseilles Hauptstadtjahr war von Anfang an als umfassendes Infrastrukturprojekt konzipiert worden, dessen erhoffte Effekte die umliegende Region über ein ganzes Jahrzehnt ökonomisch stabilisieren und fortentwickeln sollten. Deutlich wird der Erfolg dieser Operation, wenn man die Kosten für Organisation und Betrieb der Kulturveranstaltungen im Jahr 2013 (101 Millionen Euro, davon 84 Prozent

aus EU-Mitteln) mit den indirekt ausgelösten Investitionen in „kulturferne“ Infrastruktur-Sektoren vergleicht, die sich bis heute auf etwa 600 Millionen Euro belaufen. EU-Subventionen in großem Ausmaß mit staatlichen Krediten und privaten Investitionen zu verbinden ist ein Konzept, das spätestens seit der Auszeichnung von Marseille-Euroméditerranée durch den Mipim-Award 2015 als bestes Stadterneuerungsprojekt anderen Kulturhauptstadt-Bewerbern als Vorbild dient.

Neben zwei Millionen Besuchern im Jahr 2013 (die etwa 500 Millionen Euro in Gastronomie und Hotellerie ausgaben) entstanden in der Provence im Zusammenhang mit der Ernennung zur Kulturhauptstadt Europas 2800 neue Vollzeitjobs in der Tourismusbranche, 24.000 neue Wohneinheiten, 150 Hektar neu gestalteter öffentlicher Raum und 100.000 Quadratmeter zusätzliche Büroflächen.

Am Beispiel Marseilles wird deutlich, dass das Siegel „Kulturhauptstadt“ den Bewerberstädten heute in erster Linie als ökonomischer Entwicklungsimpuls dient. Auch wenn die Förderung und Vermarktung der lokalen Kulturszene nach wie vor die Außerdarstellung bestimmt, wird diese von umso wirkungsmächtigeren infrastrukturellen Unternehmungen im Hintergrund begleitet. Selbst in einem offiziellen Factsheet der Europäischen Union aus dem Jahr 2019 werden Schlag-

wörter wie „Wirtschaftswachstum“ und „Stadterneuerung“ noch vor den kulturpolitischen Aspekten als Vorteile einer Bewerbung um den Titel als Kulturhauptstadt angepriesen.

Ein neuer Kulturbegriff?

Gleichzeitig leitet sich aus diesem Wandel des ECoC-Programms zur infrastrukturpolitischen Maßnahme eine grundlegende Veränderung im Kulturbegriff der EU ab. Anstatt, wie noch in der ersten Phase, das bestehende (nationale) Kulturerbe auszuzeichnen, ist durch die Akzentuierung des infrastrukturpolitischen Gedankens eine gemeinsame europäische Identität in den Vordergrund getreten, die sich in Form von großmaßstäblichen Infrastrukturprojekten materialisiert. Die Konstruktion eines transeuropäischen Kulturraums wird demnach nicht erst seit dem Bau des Eurotunnels in den 1980er Jahren – der noch heute Großbritannien mit der EU verbindet – als Schaffung real erfahrbarer räumlicher Verbindung begriffen. An die Stelle der eventbasierten Musealisierung von Stätten europäischen Kulturerbes ist in Verbindung mit anderen kulturpolitischen Instrumenten wie dem Erasmus-Programm oder dem Interrail-Ticket ein Kulturbegriff getreten, der das praktische Erleben und Erfahren der Idee eines vereinten Europas durch integrierte Mobilitätsnetze erst ermöglicht.