

Kulturhauptstadt 2013: Marseille

Architektur als Kontrast

Das Etikett „Kulturhauptstadt“ soll europäischen Städten internationale Aufmerksamkeit verleihen, die sie im Schatten der Hauptstädte meist nicht erhalten. Marseille nutzt diese Auszeichnung, um einen städtebaulichen Wandel zu vollziehen und architektonische Wahrzeichen zu setzen.

Text: [Alexander Peer](#)

Marseille genießt einen widersprüchlichen Ruf. Es ist gewissermaßen das Chicago Europas. Allerdings nicht 1930, sondern in der Gegenwart. Pastis, Cassis oder Bouillabaisse (Fischsuppe) fallen einem zu Marseille ein, aber leider sind auch Bandenkriege, Drogenhandel und Kleinkriminalität häufige Assoziationen zur drittgrößten Stadt Frankreichs.

Mit dem Auftrag, ein Kulturprogramm für das Hauptstadtjahr 2013 zu entwerfen, war auch die Modernisierung der entsprechenden Infrastruktur verbunden.

Im Zentrum Marseilles sticht der gewaltige Felsen des Fort Saint-Jean hervor und bietet den historischen Kontrast zum von Architekt Rudy Ricciotti entworfenen „Musée des Civilisations du XXI^e siècle“

(MuCEM). Dieses Museum auf der Mole J4 soll dem europäisch-mediterranem Kulturraum eine Ausstellungsfläche bieten.

Vorgegeben durch die Ausschreibung war das blockförmige Volumen und die Wahl von Materialien aus der Region. Schließlich versteht sich heutzutage jede Kulturhauptstadt auch als Botschafterin von „Sustainability“. Das Gebäude steht in einem künstlichen Meerwasserbassin und misst 72 Meter Seitenlänge. In diesem Außengebäude ist gewissermaßen erst die Museumsbox enthalten. Denn das innere Gebäude mit 62 Metern Seitenlänge beherbergt die Ausstellungsstücke und ist somit das Herz des Museums. Doch zu schlagen anfangen wird es erst im Juni 2013, bei Halbzeit des Kulturhauptstadtjahres; bis dorthin muss man sich noch gedulden. Die

Hülle dieses fünfstöckigen Objekts überrascht mit archaisch wirkenden, oft schräg ausgerichteten Betonstützen, die den Eindruck eines wilden, bambusartigen Geflechts hinterlassen. Dazu gibt es Fassadenelemente, die wabenartig gestaltet sind. Die Dachterrasse ist über einen 130 Meter langen Betonsteg mit dem Fort Saint-Jean verbunden. Ästhetisch ist dieser Bau gewiss originell und der Gegensatz zum Fort könnte größer nicht sein. Ob das Gebäude auch von den Menschen angenommen wird, ist eine spannende Frage.

Große Herausforderungen

Pünktlich zu den Eröffnungsfeierlichkeiten im Jänner 2013 ist das ebenso auffallende wie gewagte „Centre Régional de le Méditerranée“ (CeReM) fertig. Hier kann man den Spuren des mediterranen Lebens folgen. Und das eben auch unter Wasser. Das besondere an CeReM ist gewiss seine Form. Es handelt sich um ein aufgestelltes Hufeisen, ein Teil in der Luft, ein Teil unter dem Boden beziehungsweise im Wasser. Die statische Herausforderung war groß, die finanzielle ebenso. Architekt Stefano Boeri zeichnet für diesen Bau verantwortlich, der einige hundert Meter weiter weg vom Fort in Richtung der Kathedrale La Major steht. Die langgezogene Uferpromenade von Marseille birgt noch einen dritten Bau, der in den Blickpunkt einer architekturaffinen Öffentlichkeit



Kulturzentrum im ehemaligen Getreidesilo an der Uferpromenade von Marseille

gerät: Der ehemalige Getreidesilo, einst das größte Frankreichs, wurde adaptiert und statt Weizen, Roggen oder Hafer sticht nun hoffentlich ein Kulturzentrum mit vielfältigem Programm die Besucher, und zwar im Sinne einer geistigen Animation. Hier gelang vor allem eine gute Bewahrung der ursprünglichen Architektur, ohne dass Einbußen hinsichtlich einer zeitgemäßen Nutzung in Kauf genommen werden mussten.

Ebenfalls in wenigen Tagen eröffnen zwei weitere wichtige Gebäude Marseilles ihre neuen Pforten: „Fonds Régional de l'Art Contemporain“ (FRAC) und J1, ein ehemaliger Schiffshangar, der seine Funktion beibehält und durch Restaurants, Cafés und Ausstellungsräume erweitert wird.

Marseille gilt immer noch als Tor, das Europa mit Afrika verbindet. Der Anlass einer europäischen Kulturhauptstadt kam gerade recht, um in der Verwahrlosung ausgesetzten Vierteln ungewohnte Impulse zu setzen und den äußeren Anstrich kräftig zu erneuern. Kritiker argumentieren, dass die Armut und somit der Anlass für die Kriminalität letztlich nur in die Betonghettos in den Vororten ausgelagert wird.

Doch ambitioniert ist das Programm auf jeden Fall. Nicht nur, dass Marseille mit Architekten wie Jean Nouvel, Frank Gehry oder Kengo Kuma eine entscheidende Vermehrung der Gebäudeattraktivität erfährt, mit dem Architekten Francois Botton werden auch alte Teile des Forts wie etwa Wehgänge, Kurtinen (gerader



© AREA Marc PONS

Eine große statische Herausforderung stellte das CeReM dar, wo man den Spuren des mediterranen Lebens folgen kann

Wall zwischen zwei Bastionen) oder Kaviere (Geschützstellungen) wiederhergestellt und andere antike Elemente nutzbar gemacht. In Summe sollen es an die 660 Millionen Euro sein, die eingesetzt werden. Noch einmal 100 Millionen Euro fließen in die zahlreichen Veranstaltungen. Es soll ein Jahr der Region werden, denn auch das Umland ist einbezogen.

Mit diesem Budget kann die zweite Kulturhauptstadt Europas 2013 natürlich gar nicht mithalten. Das slowakische Košice weist zwar einen renovierten Kulturpark auf, bahnbrechende Neubauten fanden allerdings nicht statt.

Marseille 2013: www.mp2013.fr
Košice 2013: www.kosice2013.sk/en

Wolffkran

Rote Wölffe in der Hauptstadt

Wolffkran mit neun Kranen bei Prestigeprojekt in Berlin vertreten.

Der Leipziger Platz in Berlin galt lange als die erste Einkaufsadresse Europas. Das Warenhaus Wertheim, das dort 1897 eröffnet wurde, war seinerzeit das größte Kaufhaus des Kontinents, bis es im zweiten Weltkrieg zerstört wurde. Nun soll an die guten alten Zeiten anknüpft werden. Der Generalübernehmer Arbeitsgemeinschaft Leipziger Platz N° 12 unter Leitung der Fettschenhauer Controlling & Logistic GmbH (FCL) ist an dem zentralen Platz in Berlin mit der Errichtung eines Shopping-Centers der Superlative beauftragt, inklusive Wohnungen und Grünanlagen.

FCL mietete neun Wolffkran-Laufkatzenkranen, die auf der zwei Hektar großen Baustelle für das Heben von Stahlträgern, Betonteilen und Schalungen zum Einsatz kommen. Der erste Kran wurde bereits im Jänner dieses Jahres montiert, der letzte stand Ende September am Leipziger Platz. Wolffkran konzipierte den Aufbau so, dass zuerst die höchsten Krane mit bis zu 86 Meter Hakenhöhe im äußeren Bereich der Baustelle aufgestellt wurden. Mit deren Hilfe installierte das Team dann die Krane mit 46 bis 57 Meter Hakenhöhe im inneren Bereich der Baustelle.

Besonders die Montage der drei größten Krane, dem W 6522.12 mit 86 Meter Hakenhöhe, dem W 6031 mit knapp 80 Meter Hakenhöhe und dem W 7532.12 mit 64 Meter Hakenhöhe, war mit einigen Herausforderungen verbunden. Durch den U-Bahn-Tunnel, der unterhalb des Leipziger Platzes verläuft, konnte sich der 500-Tonnen-Autokran aus statischen Gründen nur eingeschränkt auf dem Gelände bewegen. Trotz der komplexen Bedingungen konnte eine kurze Aufbauzeit von nur anderthalb Tagen pro Kran erreicht werden.



© www.erikbohr-fotograf.com

Krankenhaus Wien Nord

Roboter fahren Aufzüge

Otis errichtet im neuen Schwerpunktspital der Stadt Wien, dem Krankenhaus Nord, 56 Aufzüge und vier Fahrtreppen.

„Wir überzeugten den Auftraggeber mit unserer Abwicklungsstärke und unserer fortschrittlichen Technologie“, sagt Udo Hoffmann, Geschäftsführer von Otis Österreich. Alle 56 Aufzüge, die für das Krankenhaus Wien Nord beauftragt sind, erreichen Energieeffizienzklasse A. Sie weisen damit geringste Verbrauchswerte auf. Auch die vier Fahrtreppen sind sparsam unterwegs. Dank dem Energie rückgewinnenden Antrieb ReGen wird Energie, die üblicherweise als Hitze verpufft, in das gebäudeinterne Stromnetz zurückgespeist. In Kombination mit Standby-Optionen sinkt der Stromverbrauch um bis zu 60 Prozent im Vergleich zu herkömmlichen Modellen.

Otis schlägt bei diesem Projekt ein weiteres innovatives Kapitel Aufzugsgeschichte auf: Fahrerlose Transportfahrzeuge werden die Aufzüge rufen und benützen können. Diese Transportfahrzeuge sind ferngesteuert und versorgen das Spital automatisch und schnell mit Material. Eine Herausforderung für die Otis-Techniker, die Schnittstellen exakt und zuverlässig zu installieren.

Ende kommenden Jahres beginnt die Montage der Aufzüge. Die Fertigstellung ist für 2016 geplant. Auch die Wartungsarbeiten für die ersten sechs Jahre sind bereits fix an Otis vergeben.

