

"Brüsselisierung": So brutal geht Brüssel mit seinem Bauerbe um, dass ein eigenes Wort geschaffen wurde. Erneuerung ohne Rücksicht auf Verluste; sorgfältiger Urbanismus war ein Fremdwort in einer Stadt, die erst ihren Fluss per Überwölbung verschwinden ließ, um kurz danach die halbe Altstadt abzureissen – für eine Eisenbahn-Tunnelstrecke, an der jahrzehntelang gebaut wurde und deren Trasse heute von großvolumiger Stahlbeton-Standardware gesäumt wird. Inzwischen ist diese sehr attraktive Eisenbahnstrecke – Kernstück eines dicht vertakteten Bahnnetzes – ein Hauptgrund, warum viele nach der Arbeit auspendeln, aus dem rauen und lauten Brüssel nach Mechelen oder Gent, nur eine halbe Stunde entfernt: Schnelle Verbindungen führen zu längeren Wegen, sind nicht gewonnene Zeit, sondern verlorener Raum, das tägliche Reisezeitbudget ändert sich kaum. Aber nicht nur Raum geht verloren, sondern auch Steuereinnahmen, wenn die Mitarbeiter Brüsseler Unternehmen außerhalb der Hauptstadtregion wohnen.

Seit den 1990er Jahren versucht Brüssel gegenzusteuern, den Mittelstand zurück zu holen, und setzt dafür bewusst auf Gentrifizierung – ein Werkzeug, das in anderen Städten differenziert und auch kritisch betrachtet wird. Besonders in Molenbeek-Saint-Jean ist die Veränderung immer deutlicher sichtbar. Es ist ein von Zuwanderern bewohntes Arbeiterviertel, das als Wohnort der Pariser Attentäter von 2015 berüchtigt wurde und westlich des Kanals Brüssel-Charleroi liegt; dieser begrenzt das „Pentagon“, den eigentlichen Brüsseler Stadtkern und geriet wegen seiner attraktiven Lage in den Fokus der Investoren. Mit Metro und Straßenbahn gut erschlossen, am Kanal frei gewordene alte Lagerhallen, leer stehende Fabriken, ein riesiger Straßenmarkt mit günstigen frischen Waren: Alle Zutaten vorhanden, die der moderne Bohemien liebt, und so drehen sich nun bunte Blechwindrädchen entlang des Kais, an dessen Mauer zeitgeistige Portraits Zuwanderer zeigen, wie man sie gerne hätte: traditionell mit Kopftuch, aber lachend und mit witzigen 3D-Brillen in rot und blau. Darüber werfen funktionslos gewordene Überladekräne ihre Schatten auf Latte-Macchiato-Cafes und Designerläden, „Creatives are the new athletes“ steht auf der Scheibe des teuren Sportgeschäfts.

Ein erster wichtiger Brückenkopf bei der Infiltration Molenbeeks mit zeitgemäßer Kultur war das MIMA, das „Millennium Iconoclast Museum of Art“: Es besiedelte das vorderste Backsteingebäude einer alten Brauerei und hat den Anspruch, die Kunst der jungen Generation an (noch) uninformiertes Publikum zu vermitteln; viele der Künstler kommen aus der Street-Art-Szene. In den umliegenden Trakten dann die typischen Nutzungen in solchen Clustern: Designerhotel, Coachingzentrum für Jungunternehmer, Gastronomie – während dahinter ein neues Wohnhochhaus in den Himmel wächst, mit Traumblick auf Brüssel.

Ein Kilometer weiter nördlich beendet der überbreite Boulevard Leopold II. den kleinteilige Stadtteil; hier haben sich schon vor einigen Jahrzehnten riesige postmoderne Bürohäuser in das zarte Stadtgefüge Molenbeeks gefressen. Jenseits des Kanals allerdings entsteht gerade ein Projekt, das die Museumslandschaft Brüssels künftig dominieren wird: Das Centre Pompidou Canal. In den 1930er Jahren schuf Citroën einige repräsentative Kaufhäuser mit angeschlossenen Werkstätten und Garagen; die berühmtesten in Paris, Lyon und Brüssel. Während die Garage Marbeuf in Paris zur Unkenntlichkeit umgebaut wurde, wurde die Art-deco-Architektur ihres Lyoner Pendant sanft saniert. In Brüssel dominiert der ehemalige Verkaufstrakt die Place de l'Yser: ursprünglich eine



luftige Halle in Stromlinienform, fast 25 Meter hoch, ohne Zwischenebenen, nachts dramatisch beleuchtet – erst später wurden sechs Stockwerke eingezogen. Hinter dem „Showblock“ besetzt die Garage fast das ganze 100x200 Meter große Grundstück (nur zwei Hauseigentümer weigerten sich seinerzeit zu verkaufen, ihre Altbauten steckten daraufhin als Fremdkörper im Objekt und der eleganten Glasfassade); es war das größte Gebäude des Konzerns. Der Grundriss ist elegant, übersichtlich und modern: Vom Vordertrakt mit den Verkaufsbereichen und Büros führt eine „Straße“ in die Tiefe, flankiert von Garagenflächen, Werkstätten und Ersatzteillagern. 2015 kaufte die Stadtentwicklungsgesellschaft der Region Brüssel-Hauptstadt den Komplex, um ein internationales kulturelles Zentrum zu errichten. 2019 konnte die Bevölkerung die Fabrik erstmals erforschen, das Centre Pompidou als künftiger Betreiber bespielte sie temporär mit raumgreifenden Exponaten – die sich in den tausenden Quadratmetern trotzdem verloren. Inzwischen arbeitet eine Architektengruppe (*noAarchitecten*, Brüssel; *EM2N*, Zürich; *Sergison Bates architects*, London) am Projekt „Eine Bühne für Brüssel“. Der ehemalige Verkaufstrakt wird zur „Vitrine“, drei Kuben werden in die 35.000 Quadratmeter große Hallenfläche gestellt, für Ausstellungsräume und Auditorium. Kritik kommt von der Brüsseler Kunstszene an den Kosten, aber auch an der „Franchise-Kulturpolitik“ mit ihren Lizenzzahlungen an das Centre Pompidou in Paris. Ab 2024 soll sich der Komplex dann zur Umgebung öffnen, den Bürgern eine gastfreundliche Erweiterung ihrer Stadt anbieten, überdacht, mit Restaurants und Geschäften – aber: Trotz seiner Dimensionen ist dieses „Museumsquartier“ nur ein Eckpunkt einer noch größeren Entwicklungszone!

Güterbahnhöfe und Hafenanlagen: Das sind die Potentialflächen heutiger Städte. Das Tour&Taxi-Gelände liegt nördlich des Kanals in Sichtweite der Citroën-Garage; der Name stammt von der deutschen Adelsfamilie Thurn und Taxis, die hier im 16. Jahrhundert den ersten internationalen Postdienst organisierte. Ab 1900 entstand hier ein multimodaler Verkehrsknoten mit Umladeanlagen, Zollspeichern, Depots: Tausende Arbeitsplätze, auch für die Bewohner von Molenbeek. Die Aufhebung der europäischen Zollschranken und das Aufkommen des LKW-Verkehrs verringerten die Bedeutung des Umschlagplatzes, 1987 zog der letzte Nutzer aus. Kernstück war der gigantische Güterbahnhof Gare Maritime, eine 4 Hektar große Hallenkonstruktion mit 3 Hauptschiffen und 4 verbindenden/flankierenden Zwischentrakten. Nach langer Diskussion über mögliche Nachnutzungen entschied man sich für ein multifunktionales Stadtteilzentrum; der grandios gelungene Umbau nimmt das Konzept der „überdachten Landschaft“ vorweg, dem auch das Centre Pompidou Kanal folgt: Eine Allee in der zentralen Halle, gesäumt von Pavillons, mit Geschäften und Büros. Neutelings Riedijk Architects Rotterdam gelang ein sensibel umgesetztes Projekt: In die renovierte Stahlstruktur setzten sie ihre Holzbaukörper, deren Anmutung perfekt mit der Stahlstruktur harmoniert. Die zentrale Straße fühlt sich tatsächlich so an, mit ihrem Pflaster, dem Randstein, Sitzmöbeln und den Kiosken an den „Seitengassen“; kleine Parks schaffen Abstand zur Geschäftsfront, in der ersten Etage dann Balkons für die Büros dahinter. Typisches widerkehrendes Element ist die X-Form der gegenläufigen Treppen ins Obergeschoß, deren Geländer aus Vierkanthölzern besteht; mit den Zugangs-„Pawlatschen“ bilden sie eine intime Raumstruktur mit angenehmer Akustik, die Schritte klingen gedämpft auf dem warmen Holz.



Noch sind viele der teils riesigen Geschäftsflächen leer, noch ist der „Food-Court“ nur zur Mittagspause der umliegenden Büros belebt; ein wenig stellt sich die Frage, ob sich die passenden Mieter finden werden, ob der Mix gelingt. Wie demnächst im Pompidou sucht auch diese Bühne das passende Ensemble für den großen Auftritt – ob die Bewohner Molenbeeks hier auch ihren Auftritt haben werden, ist aber zweifelhaft. Die Eleganz, die menschlichen Dimensionen und die angenehme Anmutung der Materialien bieten aber deutlich bessere Voraussetzungen als die seelenlose Stahl-Glas-Architektur der vergangenen „Brüsselisierungen“, die der Stadt zugesetzt haben: Hier wurde endlich wieder neue Schönheit in der gequälten Stadt verankert.

