

# Centre Pompidou Brüssel

Text **Sebastian Redecke**

**Der Wettbewerb für das Zentrum für Moderne und Zeitgenössische Kunst und für die Architekturstiftung CIVA in Brüssel wurde einstimmig entschieden. EM2N bauen bis 2022 die Hallen des Citroën-Autohauses um. Das Projekt stellt einen wichtigen Baustein der Aktivierung des Stadtteils am alten Kanal von Brüssel dar.**

Das frühere Citroën-Gebäude an der Place de l'Yser in Brüssel hat eine große Bedeutung. Es bildet eine Art Entrée, wenn man den breiten Boulevard von der Basilika Koekelberg im Nordwesten der Stadt zur Place Rogier ins Stadtzentrum entlangfährt. Das Rund des Gebäudes zeigt dorthin. Die Werkstätten des auffälligen Autohauses liegen dahinter am Kanal Brüssel-Charleroi. Entstanden ist der Bau in den Jahren 1929-32 durch die Architekten Maurice-Jacques Ravazé, Alexis Dumont und Marcel Van Goethem und wurde später mehrmals umgebaut und ergänzt. Die Stahlglas-Fassade der Ausstellungshalle hat eine Höhe von 21 Metern (Bauwelt 11.2017).

Citroën hat den Standort vor kurzem aufgegeben. Die Stadt Brüssel, vertreten durch die Société d'Aménagement Urbain (SAU), kaufte 2015 das Gebäude, um dort sein neues Kulturzentrum „Pole Culturel Citroën“ einzufügen. Es soll zum Anker werden für die groß geplante Neugestaltung und -bebauung entlang des Kanals. Mehrere Wohnbauten sind bereits entstanden. Als wichtigster Partner für das Kulturzentrum wurde das Centre Pompidou gewonnen, das bereits Dependancen in Metz und Málaga gegründet hat. Das markante Gebäude in Metz baute Shigeru Ban (Bauwelt 22.2010). Das Brüsseler Projekt nennt sich mit dem Partner heute „KANAL – Centre Pompidou“. Die kontinuierliche Umstrukturierung und Neubebauung am Kanal, der mit gemischter Nutzung ein neuer pulsierender Ort der Stadt werden soll, ist das wichtigste Projekt von Kristiaan Borret, der 2014 das Amt des Stadtbaumeisters von Brüssel übernommen hat.

## Große Vitrine

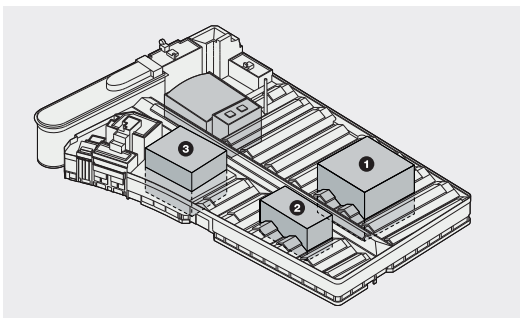
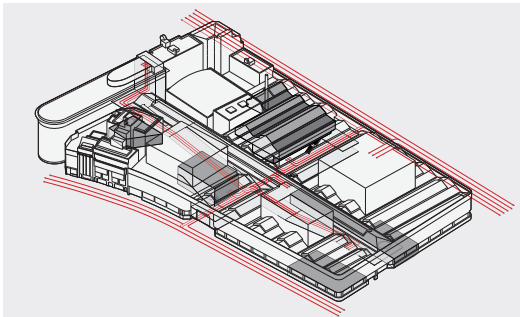
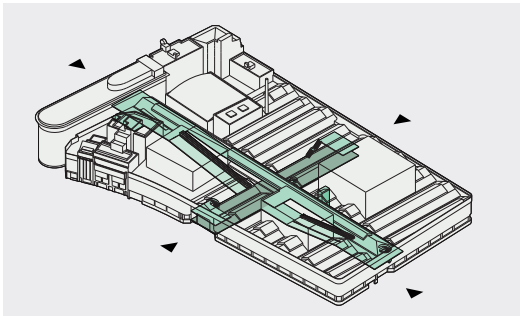
An dem Bewerbungsverfahren zum Wettbewerb für den Umbau und die Ergänzung des Autohauses beteiligten sich 92 Büros. Unter den nicht Ausgewählten gehören für eine solche Aufgabe prädestinierte Büros wie Lacaton Vassal aber auch David Chipperfield, Foster + Partners, BIG, Coop Himmelb(l)au, Kengo Kuma, Sanaa, Junya Ishigami und Snøhetta, aus Deutschland waren u.a. Sauerbruch Hutton, Auer Weber und Barkow Leibinger dabei. Für die zweite Phase wurden sieben Büropartnerschaften ausgewählt.

Aufgabe war, in dem Gebäudekomplex ein Museum der Modernen und Zeitgenössischen Kunst



Bis vor kurzem nutzte Citroën das 1929–32 errichtete Autohaus. Oben: Die große Werkstatt- und Garagenhalle am Quai de Willebroeck. Das Band am Dach wollen die Preisträger als Info-Lichtband gestalten.

Links: Schemata mit der internen Erschließung von vier Seiten, den Produktionsstätten und die drei großen Blöcke für die Ausstellungen und das Auditorium. Fotos oben: Sebastian Redecke



## Engeladener Wettbewerb mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren

**1. Preis** EM2N, Zürich; noAarchitecten, Brüssel; Sergison Bates Architects, London

## Weitere Teilnehmer am Wettbewerb

51N4E, Brüssel, Caruso St. John Architects, London, l'AUC, Paris; Thomas Demand, Berlin

Diller Scofidio + Renfro, New York; JDS Architects, Brüssel

Lhoas & Lhoas, Brüssel; Ortner & Ortner, Berlin

OMA, Rotterdam

Office Kersten Geers David Van Severen, Brüssel; Christ & Gantenbein, Basel

ADVVT; Gent; AgwA, Brüssel; 6a Architects, London

## Jury

Roger Diener (Vorsitz), Serge Lasvignes, Kristiaan Borret, Cédric Libert, Betty Waknine, Gilles Delforge, Yves Goldstein

(15.000 Quadratmeter), die Architekturstiftung CIVA, ebenfalls mit großen Ausstellungsflächen, dazu ein Auditorium mit 400 Plätzen (10.000 Quadratmeter) und einen offenen Bereich für kulturelle Veranstaltungen von größtmöglicher Bandbreite sowie einige Shops (10.000 Quadratmeter) unterzubringen.

Die Jury (Vorsitz Roger Diener) entschied sich einstimmig für die Arbeit von EM2N in Zusammenarbeit mit noAarchitecten, Brüssel, und Sergison Bates, London. Der vom Büro EM2N (Matthias Müller und Daniel Niggli) bisher wichtigste Um- und Erweiterungsbau ist das Toni-Areal in Zürich, ein riesiger ehemaliger Milchverarbeitungsbetrieb, der zur neuen Hochschule der Künste (ZHdK) wurde (Bauwelt 34.2014).

Das Konzept der Preisträger für Brüssel lässt sich leicht ablesen: Die große frühere Ausstellungshalle an der Place de l'Yser bleibt in seiner ganzen Höhe frei und wird nun als „Vitrine“ für Großinstallationen und Konzerte genutzt. Das Dach wird zur Terrasse für Veranstaltungen. Die dahinterliegenden Hallen werden von kleineren Einbauten wie Büros befreit und nach der Instandsetzung und neuer Verglasung weitgehend so belassen wie sie sind. Die zentralen Erschließungswege kreuzen sich in der Mitte der ehema-

**1. Preis** Die Autohalle an der Place de l'Yser wird zum offenen Raum für Installationen, Theater und Tanz. Das Dach mit Blick auf Stadt und Kanal dient als Terrasse für Veranstaltungen.

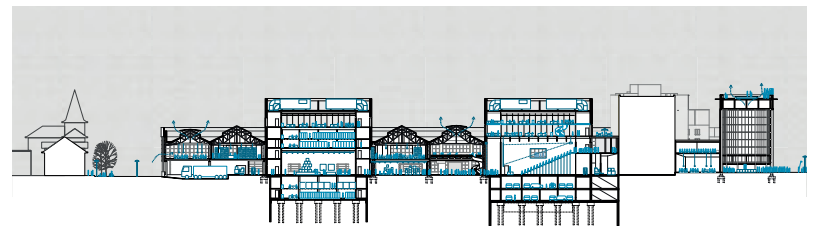
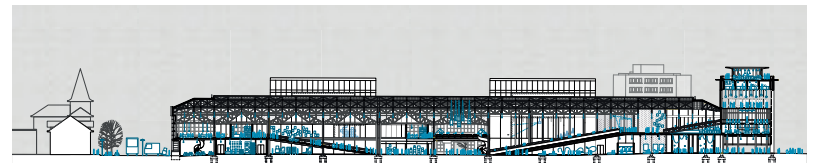
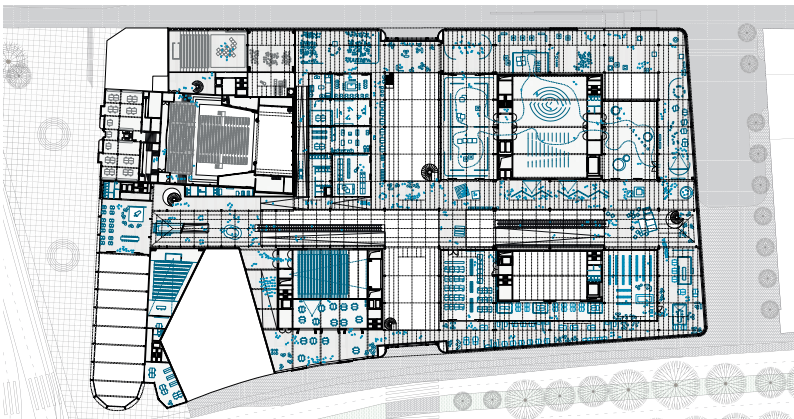
Unten: Die alten Garagen und Werkstätten werden weitgehend so belassen wie sie sind. Die Rampen dienen als interne Straßen. Drei Blöcke werden für die Ausstellungen eingestellt.





ligen Garagen- und Werkstätten. Hierfür werden zum Teil die alten Rampen im Gebäude als offene Straßen genutzt. Um die geforderten Flächen unterbringen zu können, werden drei Blöcke unterschiedlicher Höhe in diesen hinteren Gebäudekomplex eingestellt, die sich in ihrer Architektursprache deutlich zurücknehmen aber große Fensterbänder zum Kanal aufweisen. Die Neubauten gewährleisten die klimatechnischen Voraussetzungen für die Ausstellungen und das Auditorium. Die alten Hallen öffnen sich, wie vom Auslober gewünscht, weiträumig und einladend zum Kanal. Ein Info-Lichtband umgreift das Gebäude an der Dachkante.

Alle ausgewählten Architektenteams des Wettbewerbs waren der Faszination der alten Hallen erlegen und bewahren sie in großen Teilen. Die zusätzlichen Flächen werden entweder integriert oder aufgesattelt und lassen große Offenheit und Flexibilität zu. Grundlegend andere Konzepte gab es also nicht. 125 Millionen Euro stehen für das Brüsseler Centre Pompidou zur Verfügung. Die Eröffnung ist für 2022 geplant.



Wie vom Auslober gewünscht, öffnen sich auf der Rückseite die alten Hallen weiträumig zum Kanal. Die Schnitte verdeutlichen Lage und Größe der eingestellten Ausstellungsblöcke.

Rechts: ein Saal des Ausstellungsblocks mit Blick auf den Kanal. Grundriss 1. Obergeschoss und Schnitte im Maßstab 1:2500; Abbildungen: EM2N, NOA, SBA

# Der Juryvorsitzende

Text **Roger Diener**

## **Die gestalterischen und funktionalen Optionen für die Hallen begeisterten die Jury. Sie mussten sich aber dem großen Programm unterordnen.**

**Das** Citroën-Kulturzentrum in Brüssel, so das Programm des Wettbewerbs, soll nicht nur ein Domizil sein zweier prominenter Institutionen für die visuellen Künste und für Architektur, sondern auch ein urbaner Pol, in dem Theater ebenso wie Tanz, Film, Literatur und Musik produziert und zur Aufführung gebracht werden. Zu diesem Programm sollen renommierte Institutionen beitragen, und auch junge, informelle Strukturen der Kulturproduktion gefördert werden. Die Partnerschaft mit dem Centre Pompidou in Paris für den Bereich der visuellen Künste verdeutlicht den hohen Qualitätsanspruch und die Idee einer weittragenden Vernetzung des kulturellen Geschehens in diesem neuen Zentrum. Die architektonische Figur, die der an sich schon grandiosen Citroën-Autohallen eingeschrieben wird, soll den inspirierenden Raum schaffen.

Sieben Konzepte wurden von der Jury verglichen und analysiert. In diesem Prozess war es besonders wichtig, der Identität, der Idee und dem Narrativ jedes einzelnen Projekts, die größte Aufmerksamkeit zu schenken und in der Diskussion nicht in einfachen, messbaren Aspekten zu verharren. Dennoch führte kein Weg an den Vorgaben vorbei, über die sich die Jury nicht hinwegsetzen konnte. Die Größe der Ausstellungsräume, die insbesondere vom Centre Pompidou bespielt werden sollen, durfte nicht unterschritten werden und es wurde ausgeschlossen, Teile solcher Flächen in einer Überlagerung mit anderen Programmpunkten einzusetzen.

Diese Einschränkung hat sich in der Beurteilung niedergeschlagen. Besonders jene Projekte, die das ganze Programm innerhalb des Baudenkmals Citroën organisiert, und auf eine Erweiterung verzichtet haben, kamen nicht zum Nachweis der großen, zusammenhängenden Ausstellungsflächen für das Programm des neuen Kunstmuseums. Selbst Projekte, die im Bestand eine faszinierende Folge von verschiedenen Spielräumen inszeniert haben, konnten von dieser Auflage nicht befreit werden.

Die schiere Größe des Citroën-Ensembles hat viele faszinierende Optionen für den neuen Gebrauch eröffnet. Alle Projekte haben dieses Potenzial zu aktivieren vermocht. Besonders wichtig wurde die Beziehung zwischen den Räumen der Institutionen und jenen Räumen eingeschätzt, die experimentell bespielt werden sollten und deren Protagonisten noch gar nicht bekannt sind. Es war eine Differenzierung gefragt, zugleich sollte der Hallenbau seine räumliche und funktionale Durchlässigkeit nicht einbüßen. Elegant wussten diejenigen Autoren der Entwürfe das Ensemble in Szene zu setzen, die das Programm im Bestand organisiert haben. So waren die geforderten Flächen jedoch nicht zu erreichen. Die Projekte, die das Ensemble um neue Volumen erweitert haben, lassen sich in drei Modelle gliedern: Überfassen mit einem einzigen großen Baukörper, neue Gebäudevolumen für die Institutionen, die, in die Halle gesetzt das Ensemble markant überragen und neue Gebäudevolumen, welche im Stadtraum in Erscheinung treten, ohne die Figur des Ensembles neu zu definieren. In allen drei Fällen enthalten die neuen Baukörper gestapelte Ausstellungshallen und Räume für das Architekturzentrum. Der ausgewählte Entwurf gehört zur dritten Kategorie. Die Erweiterung ist prominent ausgebildet. Dennoch bleibt der Altbau das Zentrum des neuen, erweiterten Ensembles. Das Projekt findet seinen prägenden Ausdruck im Baudenkmal selbst.