

Renovieren, urbanisieren : Umgestaltung der Kanalzone von Brüssel

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **79 (1992)**

Heft 5: **Bruxelles**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-60077>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Renovieren, urbanisieren

Umgestaltung der Kanalzone von Brüssel

Wie alle europäischen Städte steht auch Brüssel vor der Aufgabe, ehemalige Industrie- und Gewerbeareale in Zentrumslagen neuen Nutzungen zuzuführen. Die Kanalzone als eines der grössten zusammenhängenden Restrukturierungsgebiete von Brüssel liegt unmittelbar westlich des alten Stadtzentrums. Die im folgenden umschriebene, vom Centre d'Etudes et de Recherches Urbaines (ERU) erarbeitete Studie zur städtebaulichen Erneuerung der Kanalzone zielt darauf ab, durch behutsame und auf die jeweilige Gestalt der einzelnen Sektoren abgestimmte Eingriffe das Gebiet funktional aufzuwerten und gleichzeitig dessen spezifischen architektonischen Charakter zu bewahren.

Réorganisation de la zone du canal de Bruxelles

Comme toutes les villes européennes, Bruxelles se voit aussi contraint de donner de nouvelles utilisations aux anciennes zones industrielles situées près du centre urbain. La zone du canal, l'un des plus grands territoires d'un seul tenant à restructurer dans Bruxelles, est située immédiatement à l'ouest du centre-ville ancien. Les travaux du Centre d'Etudes et de Recherches Urbaines (ERU) décrits ci-après, ont pour but de revaloriser fonctionnellement le territoire par des interventions soigneusement adaptées à chacun des secteurs, tout en préservant le caractère architectural spécifique de ceux-ci.

Restructuring of the Brussels Canal Zones

Like all European cities, Brussels is faced with the task of redesigning former centrally located centres of industry and trade to comply with new functions. The canal zone is one of the largest coherent areas for restructuring in Brussels and is situated immediately to the west of the old centre of the town. The study by the Centre d'Etudes et de Recherches Urbaines (ERU) on the urban renovations to the canal zone which is outlined here is intended to ensure the functional up-grading of the area by means of careful restructuring in keeping with the specific design of the individual sectors, and at the same time the retention of their specific architectural character.

**Richtplan zur Erneuerung und
Entwicklung der Kanalzone, Projekt
ERU, 1990-1991**
Plan directeur de rénovation et de
développement du canal de
Bruxelles, projet ERU, 1990-1991
Plan for the renovation and develop-
ment of the canal zone, project ERU,
1990-1991

Der Kanal ist ein Bestandteil der Stadtgebiete, in denen die Zukunft Brüssels auf dem Spiel steht. Die wichtigsten dieser Gebiete seien hier kurz erwähnt:

1. Das Quartier Belliard-Loi-Léopold, (wo sich die Bauten der EG-Verwaltung befinden).¹
2. Das Quartier Nord (massive Abbrucharbeiten in den sechziger Jahren, dieser Tage Wiederbelebung durch ein Projekt für ein neues Geschäftszentrum).
3. Die Gare du Midi, (der Bahnhof, wo in Zukunft die TGVs aus London, Paris, Amsterdam oder Köln ankommen werden).
4. Der Kanal (alter Industrie- und Hafenverbindungsweg zwischen Antwerpen und Charleroi, der zunehmend verwahrlost und als sozialer Graben die Stadt in Ost-West-Richtung zerschneidet).

Die Stadtregion Brüssel, die 19 Stadtgemeinden umfasst, versucht wieder an Wohnbevölkerung zu gewinnen. In den letzten Jahren verlor das Stadtgebiet Einwohner; vor allem die besser verdienenden Schichten verliessen die Stadt und zogen es vor, in der Peripherie zu wohnen.

Mit der Umgestaltung des Gebiets entlang des Kanals besteht nun also die Möglichkeit, gleichzeitig die Wohndichte und die Wohnqualität der Stadt sowie das Stadtbild zu verbessern.

Auf dem Stadtgebiet wird der Kanal nicht mehr zur Beförderung von Gütern auf dem Wasserweg benützt. Diese Art Gütertausch findet nun im Norden statt, auf Höhe des Brüsseler Hafens, einem der wichtigsten Flusshäfen Europas.

Wie die Studie zur Erneuerung und Entwicklung zeigt, gewinnt dieses Gebiet mit dem Kanal und dem ständigen Kommen und Gehen der Lastschiffe an Leben; der Kanal ist es auch, der das städtische Leben und die öffentlichen Anlagen strukturiert.

Ziel ist es, dieses Element vorteilhaft zu nutzen, um die angrenzenden Quartiere neu zu bestimmen, die sich durch eine grosse Durchmischung von Kleinindustrie, Handel und günstigen Wohnbauten auszeichnen.

Es geht darum, neue Wohnbauprogramme zu verwirklichen – in Brüssel sind Wohnungen vor allem für untere Einkommensklassen Mangelware –, Arbeiten und Wohnen miteinander zu koppeln sowie die Ost-West-Verbindungen über den Kanal zu verbessern. Gleichzeitig soll die Wohnqualität der Stadt dort verbessert werden, wo die Verkehrspolitik der sechziger

und siebziger Jahre mit ihrer Automobilfixiertheit viel Schaden angerichtet hat.

a) Die Vorschläge berücksichtigen alle diese Wiederbelebnungsversuche und bemühen sich, die traditionelle Durchmischung von Arbeiten und Wohnen entlang der Nord-Süd-Achse des Kanals und seiner näheren Umgebung umzusetzen.

b) Verbesserung der städtischen Verbindungen beidseitig des Kanals (Ost-West) und Entwicklung verbesserter städtischer Einheiten (Stadtzentrum, erster und zweiter Ring). Das Gebiet des Kanals im weitesten Sinne darf nicht länger als eine Trennlinie, ein Bruch zwischen Osten und Westen der Stadt empfunden werden. Dieser Bruch hat weniger mit dem Kanal selbst zu tun, sondern mehr mit den ihn umgebenden brachliegenden Gebieten und der riesigen von der Eisenbahn genutzten Fläche.

c) Die städtische Verdichtung der Quartiere entlang des Kanals. Im Gebiet des Kanals muss diesbezüglich sehr energisch interveniert werden. Die Feinanalyse dieses Gebiets hat – dank Computertechnologie – einige Brüche zwischen den Quartieren aufgezeigt; auch innerhalb der Quartiere sind Brüche zu finden.

Infolge der anarchischen Urbanisierung des 19. Jahrhunderts blieben grosse Gebiete unvernetzt, andere hingegen haben sich sowohl morphologisch als auch sozial abgekapselt.

Die fehlenden Verbindungen bleiben noch zu erstellen, das Stadtgewebe muss noch geflickt werden. Bei der Neuschaffung von Quartieren dürfen die Verbindungen zu bereits bestehenden Quartieren keinesfalls ausser acht gelassen werden.

Die Szenarien zur Restrukturierung und Neubestimmung des Stadtkreises sehen vor, dass der Teil der Industrie, der sich schlecht mit dem Anstieg des Wohnanteils vereinbaren lässt, verringert wird und die brachliegenden, unternutzten oder nicht gebrauchten Flächen verschwinden. Die Vergrößerung und die Verbesserung der Flächen, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen, sind ein zentrales Element der Anstrengungen.

Im Rahmen dieses Artikels ist es unmöglich, alle Vorschläge vorzustellen, die die Grundsätze der Umgestaltung bezüglich Morphologie und Architektur aufzeigen, auch wenn solche theoretischen Ansätze für die Koordination der am Stadtentwicklungsprozess be-

teiligten Kräfte sehr nützlich sind. Die Annäherung ans Problem jedenfalls ist interessant, der Versuch, Renovation und städtische Entwicklung mit der Form der Stadt, ihrer Architektur zu verbinden.

Wir wollen hier nur zwei Problemkreise erwähnen, die an die Besonderheit ihres Anwendungsgebietes gebunden sind:

- Der erste ist morphologischer Art und bezieht sich auf die Häuserblocks und die Typologien der gemischten Bauweise (Wohnen/Arbeiten) und sei anhand des Quartiers Duchesse-Lemmens besprochen.
- Der zweite bezieht sich auf das Problem des städtischen Knotenpunktes und sei anhand der Porte de Ninove besprochen.

Das Quartier Duchesse-Lemmens

Die Umgestaltung dieses Quartiers spielt sich im Rahmen der generellen Richtlinien im Leitplan zur Renovierung und Entwicklung des Kanals ab.²

Diese Richtlinien tragen auch den Besonderheiten und den Widrigkeiten des Quartiers Rechnung, die da wären:

- grosser Anteil an Industrieunternehmen und Gewerbe;
- Vergrößerung der Nutzfläche des Gebietes durch Verdoppelung der Schleusen;
- schlechter Zustand der Gebäude und eine anarchische Stadtmorphologie im Gebiet zwischen dem Quai de l'Industrie, der Rue des Mégissiers, der Place Lemmens und der Rückseite des Institut des Arts et Métiers;
- Unternutzung gewisser Parzellen, die zu Lagerzwecken gebraucht werden (vor allem für Altmetall und Autokarosserien).

Berücksichtigt wird auch, dass die Hauptverbindungsstrassen (die Chaussée de Ninove, die Rue Mégissiers, der Kanal, die Rue Heyvaert und die Rue de la Bougie sowie in geringerem Masse auch die Rue Liverpool) das Quartier strukturieren, das heisst, dass sie vom wirtschaftlichen, sozialen und funktionalen wie auch vom räumlichen Standpunkt aus gesehen von grosser Wichtigkeit sind.

Diese städtischen Hauptverbindungsstrassen (Achsen) laufen in Knotenpunkten wie zum Beispiel öffentlichen Plätzen, Anlagen und Parks zusammen, die für Stadtbild und Nutzung wichtig sind.

Es sollen neue Plätze geschaffen werden; hervorzuheben wären hier ein runder Platz an der Kreuzung der Rue Heyvaert und der Rue de la Bougie (die verlängert wird) sowie ein halbrunder Platz am einen Ende der Chaussée de Ninove entlang der Eisenbahn und zukünftigen Metrolinie.

Die Durchmischung von Industrie, Handel und Gewerbe, von Büros, Wohnungen und Grünflächen ist beabsichtigt, wobei natürlich die Erschliessung und die Verträglichkeit der einzelnen Funktionen untereinander ebenfalls gewährleistet sein müssen.

Der Bereich Wohnen wird den anderen Bereichen gewisse Einschränkungen bezüglich Sicherheit, Lärm, Verschmutzung usw., auferlegen.

Die Kompatibilitätsnormen müssen in den städtebaulichen Vorschriften sowohl auf der Ebene der Detailpläne wie auch des Gesamtplans festgehalten werden.

Flächennutzung (in m²)

Gesamtheit des Gebietes	gegenwärtige Situation	projektierte Situation
Industriezone	618 176	517 838
Gemischte Zone (Wohnen/Arbeiten)	730 468	845 290
Zwischentotal	1348 644	1363 128
Gemischte Gewerbezone	722 288	
Freie Zone		789 579
Wohnzone		86 242
Wohn- und Gewerbezone	432 681	794 708
Zwischentotal	432 681	880 950
Total genutzte Fläche	2 503 613	3 033 657
Brachliegende, unternutzte und nichtgebrauchte Flächen	663 583	
Öffentliche Anlagen	762 617	896 156
Wasserläufe	272 930	272 930
Hauptverkehrsstrassen	229 288	229 288
Gesamttotal	4 432 031	4 432 031

Quelle: ERU 1990

Kanalzone, heutige und zukünftige Nutzflächen (in m²)

Zone du canal, surfaces utiles actuelle et future (en m²)
Canal zone, current and future utilisable space (in m²)



Vorschlag zur Neugestaltung des Quartiers Duchesse-Lemmens, Projekt Espace et Coopération, 1991
Proposition d'aménagement du quartier Duchesse-Lemmens, projet Espace et Coopération, 1991
Proposal for the redesigning of the Duchesse-Lemmens Quarter, project Espace et Coopération, 1991

Progressive und mitbestimmte Restrukturierung

Die Analyse des Strassennetzes und der Häuserblocks in Brüssel allgemein und in der Kanalzone im besonderen lässt eine sichtbare, extrem hohe Bau-dichte erkennen, besonders was Fassaden und Innenhöfe angeht.

Die Enge der Strassen (die trotzdem nicht zugunsten eines besseren Verkehrsflusses verbreitert werden sollen, wie dies in der Vergangenheit so oft geschehen ist) und die Gleichheit der Strassenfluchten sind manchmal bedrückend.

Es erscheint deshalb interessant, den Häuserblocks die Möglichkeit zum «Atmen» zu geben, indem da und dort mit Durchbrüchen ein Einblick in Innenhöfe und Begrünung gewährt würde.

Im Rahmen der mitbestimmten Entscheidungen, die zu treffen sind, wären gewisse Häuserblocks, deren Erschliessung zu verbessern ist, indem zum Beispiel die Funktionen Arbeiten und Wohnen besser aufeinander abgestimmt werden oder indem der Wohnanteil erhöht wird, einer «gestaffelten Restrukturierung» unterworfen.

Dieses Konzept besteht darin, dass die einzelnen Vertragsparteien im Verlaufe von Mitbestimmungs- und Einigungsverfahren über ein Werkzeug verfügen, das es ihnen erleichtert, Entscheidungen bezüglich Renovierungs- und/oder völliger Neugestaltungspläne der öffentlichen Hand zu treffen.

Danach würden die betroffenen Häuserblocks in einer der im theoretischen Inventar vorgeschlagenen Kategorien von Häuserblocks oder in einer Kombination verschiedener Kategorien klassifiziert werden.

Hinsichtlich der Mitbestimmungsverfahren und der Besonderheiten, die jeder Häuserblock mit sich bringt, lassen sich ein oder mehrere Szenarien vorstellen, die den möglichen Ablauf der Restrukturierung regeln.

Restrukturierungsprojekte der Porte de Ninove

Das mittelalterliche Tor auf der Chaussée de Ninove war im Laufe seiner Geschichte einigen Umwandlungen unterworfen. Aus dem Tor und den dazugehörigen Flachbauten (Richtung Porte de Napoléon), wo seit 1834 Stadtzoll erhoben wurde, entstand im Kielwasser der Umgestaltung von Boulevard und Kanal ein Platz (Place de Ninove). Die Flachbauten (Pavil-

lons) fassten die Brücke ein und bildeten so die Westseite des Platzes.

Heute sind die Pavillons die einzigen Überreste dieser städtischen Anordnung, denn der Kanal wurde in Richtung Norden verlegt, und die alten Becken wurden aufgeschüttet. Zur Schwierigkeit, diesen Grenzort zu lesen, tragen eine schiefe Strassenbrücke und eine Verkehrsumleitung das Ihrige bei.

Seit dem Verschwinden der Stadtmauern und der Stadtore oder ihrer Integration ins städtische Gebiet im weitesten Sinne hat sich die städtische Morphologie verändert. Die daraus entstandenen typologischen Veränderungen haben das Konzept des «Eingangs in die Stadt» in eine Krise gestürzt.

Die Vorschläge zur Umgestaltung dieses Ortes haben nun zum Ziel, diese Krise zu überwinden und die städtebaulichen Mängel der Porte de Ninove zu beheben. Die Mängel haben verschiedene Hintergründe:³

- Der Kanal wird als Restbetrag einer wirtschaftlichen Rechnung angesehen; dabei wird vergessen, dass er ein Element in der Struktur der Stadt ist.
- Obwohl die Porte de Ninove am Zusammenfluss mehrerer wichtiger städtischer Achsen liegt, gelingt es ihr nicht, sich als ein wie auch immer geartetes Kennzeichen oder als Anhaltspunkt in der Stadt hervor-



Verbreiterung des Kanals und Anlage einer Promenade, Projekt Espace et Coopération, 1991

Elargissement du canal et création d'un mail urbain, projet Espace et Coopération, 1991
Widening of the canal and the construction of a promenade, project Espace et Coopération, 1991

zuheben. Sie ist weder Tor (der «Eingang in die Stadt» findet mittlerweile auf der Ringstrasse statt) noch Platz, nicht einmal wahrnehmbare Kreuzung (denn diese Rolle wird vom gesamten Raum rund um den Kanal wahrgenommen, wo die Häuserblocks als Wegweiser dienen).

– Die Porte de Ninove ist ein Überbleibsel zwischen dem Saum der Quartiere, die sich am Stadtrand entwickelt haben, und dem Rand des historischen Zentrums. Sie ist das Resultat der auseinanderstrebenden Kräfte dieser beiden Pole; sie konnte sich nie, sei es symbolisch oder funktionell, einem dieser Pole anhängen.

– Die heutige Gestaltung der Kanalufer richtet sich ausschliesslich auf den Automobilverkehr aus; für den Fussgänger ist die Verbindung zwischen Zentrum und Peripherie enorm schwierig, aber auch für den Autofahrer ergeben sich einige Orientierungsprobleme.

Berücksichtigt man die Erweiterung des Wasserweges (gemäss den Alternativvorschlägen der ERU), die zusätzlichen Schleusen und die Notwendigkeit, die Brückenhöhen anzuheben, stellt sich das Projekt wie folgt dar:

– Der Kanal wird, in Form einer überaus städtischen öffentlichen Anlage, zum bestimmenden Element der

Porte de Ninove. Er wird somit zu einem Anhaltspunkt in der Stadt. Die Quartiere können nun die Verbindung zwischen den einzelnen Teilen wiederherstellen und durch ihre Architektur die Stadt näher ans Wasser bringen.

– Eine klare Hierarchie wird für die Kanalüberquerung erstellt: Der Transitverkehr überquert ihn direkt und lesbar ausserhalb des Kernstücks der Umgestaltung, der Fluss der öffentlichen Verkehrsmittel wird gefördert, und die Fussgänger können auf kleinen Brücken mit Läden und Passerellen den Kanal in Ruhe überqueren.

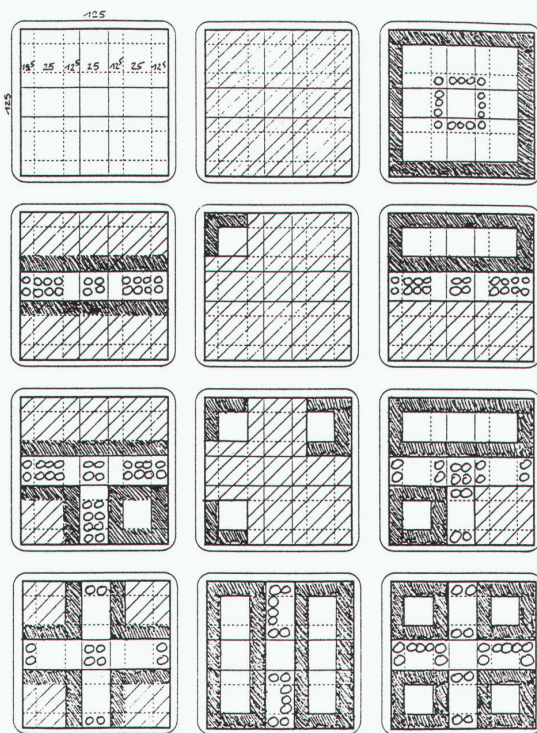
– Die Häuser am Quartierand (die ursprünglich dem Kanal den Rücken kehrten), erfahren eine Verdichtung und werden umgedreht und auf den Platz ausgerichtet. So wird die Porte de Ninove zu einem neuen Wohnquartier in der Stadt umgestaltet. Es geht hier vor allem darum, den Quartieren eine «Vorder-» und eine «Rückseite» zu geben.

Diese Vorschläge werten den Platz (de Ninove) wieder auf und ermöglichen auf der Rückseite zum Kanal und den Schleusen (in doppelter Anzahl) hin die Entstehung einer öffentlichen Anlage – Park oder Platz –, die mit den im Hintergrund vorbeiziehenden Schiffen zur eindrucksvollen städtebaulichen Bühne werden kann.

Sanfte Restrukturierung der Baublöcke, Projekt Espace et Coopération, 1991

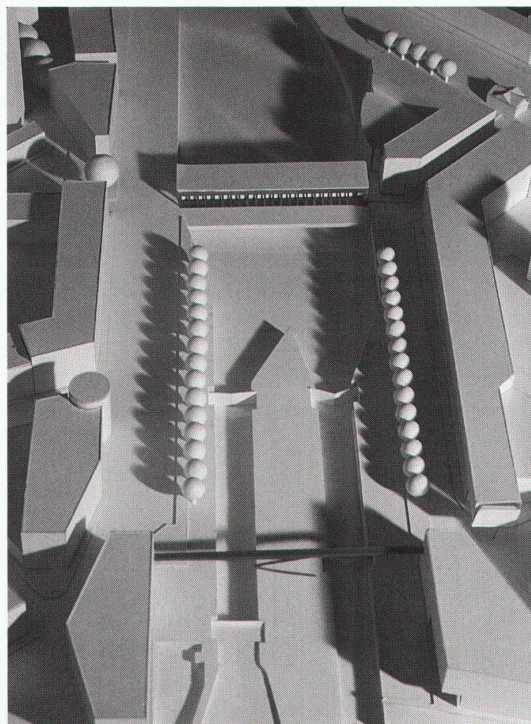
Ilot à restructuration progressive arbitrée, projet Espace et Coopération, 1991

Careful restructuring of the blocks, project Espace et Coopération, 1991



Neugestaltung der Porte de Ninove, Projekt Architecture Design Studio

Aménagement de la porte de Ninove, projet Architecture Design Studio
Redesigning of the porte de Ninove, project Architecture Design Studio



Schlussfolgerungen: Städtebau und städtische Kunst

Auf der Grundlage einer Studie über die Aktivitäten des Handels, der Büros und der Industrie (kleinere und mittlere Unternehmen) sowie der Haushalte und des Verkehrs schlägt der Umgestaltungsplan auch eine Umwandlung der an den Kanal angrenzenden Quartiere vor. Diese Restrukturierung, sei sie nun öffentlich oder privat, spiele sie sich zwischen Gemeinden und der Region ab oder betreffe sie die Häuserblocks oder einzelne Parzellen, kann (und soll) nur gestaffelt und aufgrund vermittelnder Gespräche stattfinden.

Ziel ist es, eine gemischte Gesellschaft (öffentlich und privat) zur Umgestaltung zu gründen, in der die politischen Kräfte der Gemeinden und der Region, die Verwaltungen, die Unternehmen, die Banken und die Bewohnervereine ihren Platz finden.

Neben den Umfragen, den Studien und den Zahlenzusammenstellungen, die nötig waren, um die finanzielle Machbarkeit der Umgestaltung festzustellen und um soziopolitische Widrigkeiten zu erkennen, wurde auch die räumliche Machbarkeit der städtebaulichen Vorschläge und ihre architektonische Umsetzung überprüft. Es handelt sich hier um einen ermutigenden Versuch, die quantitativen, normativen und

technischen Modelle der Städteplanung hinter sich zu lassen.

Die Beziehung zwischen städtebaulicher Morphologie und sozioökonomischer Organisation findet hier unter dem Begriff städtischer Kunst oder Stadtarchitektur statt, gerade so, wie es Aldo Rossi beschrieben hat.⁴

Studien zur städtischen Kunst (Art urbain) schlagen neue städtebauliche Formen, Achsen, Plätze, Perspektiven, Fluchtlinien, Parks, Gärten und Spazierwege vor; auch werden neue industrielle und wohnbauliche Typologien, Typologien zur Gestaltung öffentlicher Einrichtungen, die kompatibel mit städtebaulichen Vorschlägen sind, vorgestellt. Sie sind das Ergebnis einer von der öffentlichen Hand geleiteten Harmonisierung der städtischen Elemente.

Mehrere Zyklen (mit Auf- und Ab-, Hin- und Herbewegungen) werden noch nötig sein, um die Differenz zwischen den städtischen Formen und ihrem Inhalt zu beseitigen und einen kulturellen Zusammenhang zwischen ihnen herzustellen; einen Prozess den Bernard Huet⁵ ein «Abkommen» zwischen städtischen Formen und sozialer Realität nennt.

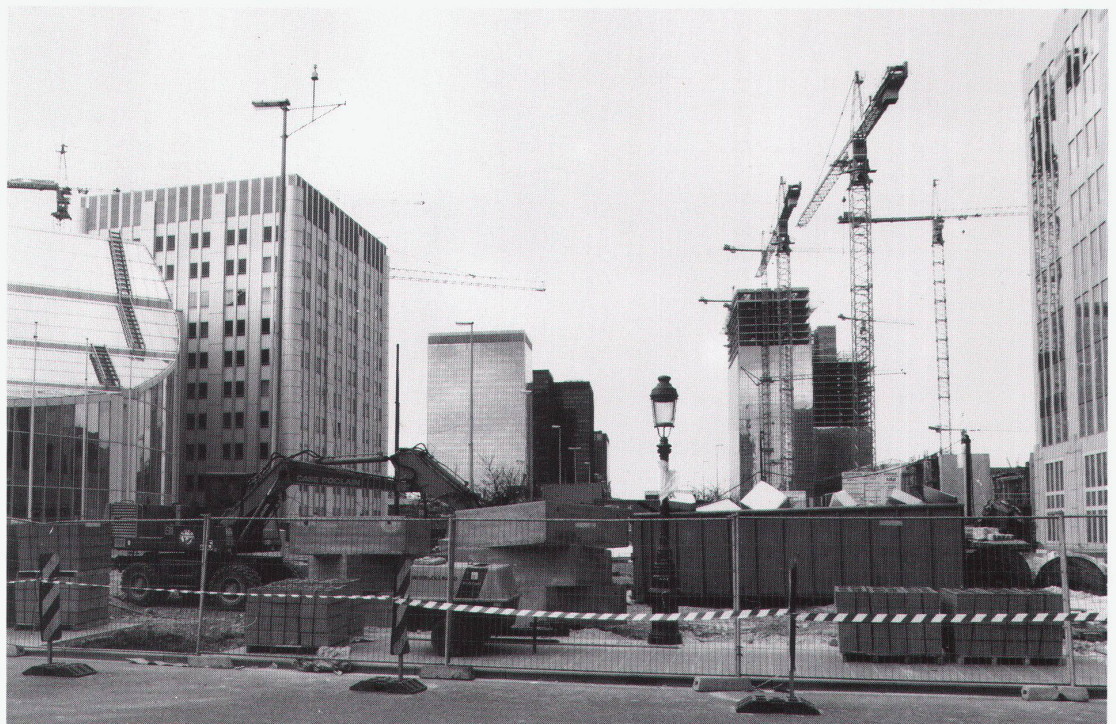
Der Städtebau kann hier nur an Klarheit in der demokratischen Auseinandersetzung und an Qualität in der städtischen Kultur gewinnen.

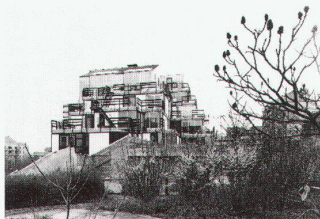
M. H. G.

- 1 siehe Artikel von P. Burniat
- 2 Die Quartierstudie wurde in Zusammenarbeit mit «Espace et coopération asbl, consultant», durchgeführt.
- 3 Auszüge aus der Studie des «Architecture Design Studio», Beraterfirma der ERU
- 4 Aldo Rossi, «Architecture de la Ville», Edition Parenthèse
- 5 in «Architecture d'aujourd'hui», Nr. 74, 1974

Ein Quartier im Umbruch:
Place de l'Yser
Un quartier en voie de mutation:
place de l'Yser
An urban quarter in the throes of
change: place de l'Yser

Foto: Christa Zeller, Zürich





Das Studentenwohnheim der Université Catholique de Louvain (1970–1977) vergegenständlicht Lucien Kroll's Vorstellungen von der «kreativen Partizipation» beim Bauen. Im Zuge der 68er Bewegung postulierten Studenten und Professoren an den Brüsseler Hochschulen die Befreiung von der «paramilitärischen» Bevormundung durch tradiertes Bauen und akademische Architekturlehren zugunsten einer «kontrollierten Anarchie». Die Studenten waren ebenso wie die ausführenden Handwerker beim Entwurf der Wohnhäuser massgeblich beteiligt. Das Studentenwohnheim ist mitsamt seinen unperfekten Baudetails relativ gut erhalten. Vor dem Hintergrund der urbanen Mélange von Brüssel erscheint das Studentenwohnheim nicht wie ein exklusives Einzelobjekt, sondern als Bestandteil der typisch wilden Formenwelt der Stadt.

Le foyer-résidence estudiantin de l'Université Catholique de Louvain (1970–1977) concrétise les conceptions de Lucien Kroll quant à la «Participation créatrice» en matière d'architecture. Dans le cadre du mouvement en 1968, les étudiants et professeurs des grandes écoles bruxelloises postulèrent la libération de la tutelle «paramilitaire» exercée grâce à la construction traditionnelle et à l'enseignement académique de l'architecture, au profit d'une anarchie contrôlée». Tout comme les artisans exécutants, les étudiants participaient largement aux projets des habitations. Avec tous ses détails de construction déficients, le foyer-résidence estudiantin est relativement bien conservé. Sur l'arrière-plan du mélange urbain de Bruxelles, le foyer-résidence estudiantin n'apparaît pas comme un objet isolé exclusif, mais fait partie intégrante du monde formel anarchique typique de la ville.

The student's hostel of the Université Catholique de Louvain (1970–1977) concretises Lucien Kroll's idea of "creative participation" in architecture. During the course of the 1968 movement, students and professors at Brussels University postulated liberalisation from the "paramilitary" school-mastering approach of traditional architecture and academic architectural theory in favour of "controlled anarchy". The students also participated in the design of the hostels in collaboration with the responsible craftsmen. The hostel, with all its imperfect details, is in a relatively good state of preservation. Against the backdrop of Brussels urban jumble, the student's hostel appears more as part of the typical formal wilderness of the city than as an exclusive single object.

Fotos: Christa Zeller, Zürich





