Ins Herz der Finsternis

Charleroi in Belgien ist kein hübscher Ort – manche sprechen gar von der hässlichsten Stadt der Welt. Das macht sich der Künstler Nicolas Buissart zunutze. Gegen Bezahlung bietet er Führungen zu den besonders schlimmen Ecken

Claus Hecking, *Charleroi*

Laif/Pieter-Jan De Pue; FTD/Claus Hecking; FTD/Rainer Leurs

„Das ist meine Stadt“, sagt Nicolas Buissart auf dem Gipfel des Terril und breitet die Arme aus. Der Fremdenführer hat nicht zu viel versprochen. Hochspannungsleitungen und Schnellstraßen durchkreuzen das beige-schwarze Betonmeer unter uns, ein Fabrikschlot bläst angegilbten Rauch in die Luft, Schrebergärten schmiegen sich an die Abraumhalden. Und der Himmel darüber ist grau in grau. „Neulich habe ich die Tour mit ein paar Holländern gemacht, als die Sonne schien“, schreit Buissart gegen den Wind an und zieht sich die Kapuze seines Pullovers über den Kopf. „Da haben die sich beschwert, Charleroi sei ja gar nicht so deprimierend!“

Aber heute, an diesem zugigen Wintersonntag, sieht Belgiens alte Kohle- und Stahlmetropole genauso aus, wie es der Erfinder, Veranstalter und Reiseleiter der „Urban Adventure Safari“ in seiner Werbung behauptet: angemodert, dreckig, trist. Genau dafür kommen sie jeden Sonntag hierher ins tiefste Wallonien, Touristen aus aller Herren Länder, um einmal durch die hässlichste Stadt der Welt geleitet zu werden. Diesen Titel haben die Leser der niederländischen Zeitung „De Volkskrant“ der Stadt Charleroi verliehen. Und Nicolas Buissart eine großartige Geschäftsidee beschert.

Hier auf dem Terril, wie die Einheimischen ihre Kohleberge nennen, ist der 32-jährige Aktionskünstler in seinem Element. „Die wachsen nur hier“, sagt er und zeigt auf ein paar dünne, hüfthohe Gräser. „Das macht das Mikroklima, wenn sich die Kohle unter uns erwärmt.“ Buissart verzieht keine Miene, die Zuhörer lachen. Eigentlich ist die Besteigung des Terril verboten, wie so ziemlich alles auf dieser Tour. Und genau das macht Buissart Spaß. Obwohl er sich so einigen Ärger mit Stadtvätern, Grundbesitzern und Anwälten einhandelt. Oder gerade deshalb.

Schon seine Website ist eine Provokation: „Entdecke den Ort, wo René Magrittes Mutter Selbstmord beging, das Haus des berüchtigten Marc Dutroux, die deprimierendste Straße von ganz Belgien.“ Wer dann ohne eigenes Fahrzeug in Charleroi ankommt, den nimmt Buissart in seinem alten weißen Kastenwagen mit. Nach Wunsch auch hinten im Laderaum, ohne Sitz, ohne Gurt. Und mit der Anweisung: „Wenn Polizei hinter uns herfährt, müsst ihr euch ducken!“

Erster Stopp ist Charlerois Geistermetro. Mehrere U-Bahnhöfe und zwölf Kilometer rostbraune Schienenstränge, auf denen nie ein Zug gefahren ist, gammeln seit Jahrzehnten am Stadtrand vor sich hin. Sprayer haben sich mit Graffiti verewigt, am Boden des Herrenklos liegen die Scherben zerschlagener Pissoirs. Nur drei von acht geplanten Linien seien je in Betrieb gegangen, mehr als 300 Mio. Euro Steuergelder habe man verbaut, erzählt Buissart. „Bei uns gibt es ständig Regierungswechsel, und jeder Neue baut seine eigenen Vorzeigeprojekte. Die Politiker arbeiten mir zu.“ Für den Abriss oder gar eine Renovierung der Hinterlassenschaften fehlt Charleroi das Geld.

Einst puckerte hier Belgiens industrielles Herz. Heute sind 25 Prozent der „Carolos“, wie sich die Einwohner nennen, arbeitslos. Die örtliche Stahlbranche kämpft seit 50 Jahren gegen den Niedergang, die letzte Kohlegrube hat 1984 dichtgemacht, der Strukturwandel ist misslungen. „Ich bin mit der Krise geboren“, sagt Buissart, „die Krise ist mein bester Helfer.“ Er schiebt einen Bauzaun zur Seite, ignoriert das „Betreten verboten“-Schild. Ein paar Schritte durch den Schlamm, hinter dem Gestrüpp taucht eine moosübersäte Ruine auf. Backsteinmauern, Jugendstilbalkon, Galerien – herrschaftlich muss das Verwaltungsgebäude der alten Kohlemine ausgesehen haben, als Charleroi noch prosperierte. Später, erzählt Buissart, sei hier zeitweise ein Zoo untergebracht worden. Jetzt fegt der Wind durch Gitterkäfige und zerbrochene Fensterscheiben, an den Wänden des Gebäudeskeletts wuchert der Schimmel, im Fußboden der dritten Etage klafft ein breites Loch bis zum Erdgeschoss. „Schaut mal her“, ruft Buissart und geht noch einen Schritt näher auf den Abgrund zu. „Das ist ein perfekter Ort für einen industriellen Selbstmord.“

Bestes Reisewetter: Unter drückenden Wolken kommen **Nicolas Buissarts** Lieblingsorte wie dieses verwahrloste **Minengelände** vortrefflich zur Geltung

Hübsch hässlich

Anreise Die Bahn braucht von Brüssel nach Charleroi gut eine Stunde. Bei Anreise mit dem Pkw das Auto immer leerräumen und auf bewachten Parkplätzen abstellen.

Tour „Charleroi Adventure“ von Nicolas Buissart, Termine nach Vereinbarung. 20 Euro für rund fünf Stunden Tour auf Englisch, Französisch oder Niederländisch. Festes Schuhwerk ist ein Muss. charleroiadventure.com

Gerade hat er einen Drohbrief von einem Anwalt bekommen. Dessen Mandant, Eigentümer einer alten Fabrik, hatte erfahren, dass Buissart Besucher über sein Gelände führte. Im Wiederholungsfall droht dem Tourguide ein Gerichtsverfahren. Aber das macht ihm nichts aus. „Hier in der Gegend gibt es genug spannende und unbewachte Orte“, sagt er und reibt sich schelmisch über seinen Dreitagebart. Polizisten oder Security-Leute haben ihn und seine Kunden noch nie bei ihren Touren erwischt. „Nur einmal schrie plötzlich jemand aus dem Untergrund: ‚Vorsicht, Zivilisten!‘ Da haben wir uns alle furchtbar erschreckt. Aber es waren nur Paintball-Soldaten.“

Buissarts beste Kunden sind die Niederländer. Sie haben ihn auch auf den Trip gebracht: Damals, als die „Volkskrant“-Leser Charleroi zur Nummer eins der Hässlichen erkoren – und der Künstler spontan im Internet „City-Safaris“ durch seine Heimat anbot. Nur ein Gag, doch keine 24 Stunden später klingelte das Telefon: Journalisten der belgischen Zeitung „De Standaard“ fragten nach einem Termin. „In meiner Not habe ich dann halt wirklich eine Führung für sie veranstaltet“, erzählt Buissart. Die Geschichte hat sich herumgesprochen: Briten, Amerikaner, Chinesen sind schon zu ihm gepilgert. Und der Andrang nimmt stetig zu: Gerade hat Buissart fast 400 Katastrophentouristen auf seiner Warteliste. Wie viele Besucher er pro Jahr durch seine Heimatstadt schleust, darüber schweigt er sich aus. „Für mich ist das ein Projekt“, sagt er. Und sobald aus Kunst Kommerz wird, hat er Finanzämter, Versicherungen und Aufsichtsbehörden am Hals.

Für Charlerois Stadtobere ist er schon jetzt ein Nestbeschmutzer. „Herr Buissart sucht nach Anerkennung“, sagt der Kulturschöffe Antoine Tanzilli. „Aber er ist sich gar nicht bewusst, welchen Imageschaden er für die Stadt anrichtet.“ Das örtliche Fremdenverkehrsamt weigert sich kategorisch, die Safaris in den Veranstaltungsprogrammen zu erwähnen. Buissart nimmt es gelassen: „Die haben Angst vor Konkurrenz, weil sie so viele Subventionen kassieren.“

Gerade steht er am Ufer des Kanals Brüssel-Charleroi, in den Überbleibseln einer alten Kokerei. Ein Entenpärchen paddelt durchs grünliche Wasser, sonst ist hier fast alles rostbraun: Rohrgewinde, Eisenträger, Förderbänder. Ein Turm ist schon so zerfressen, dass er sich bedrohlich zur Seite neigt. „Man sagt, die Eskimos kennen 50 Wörter für Eis“, sagt Buissart stoisch. „Wir kennen 50 Wörter für Rost.“ Wenige Hundert Schritte weiter lodern Flammen in einer Halle. Ein Mann mit rußgeschwärzten Backen füttert das Feuer mit Europaletten. Dies ist Rockerill, die Hochburg der Künstler. In den Überbleibseln einer Stahlküche haben Charlerois Kreative Ateliers eingerichtet. Hier schmieden sie Metallschrott zu Skulpturen zusammen, geben Konzerte, feiern Partys bis zum Sonnenaufgang. „Irgendwo muss ein Werk von mir stehen“, sagt Buissart. Seine Augen schweifen durch den Raum, versonnen streichelt er über einen Amboss.

Später wird sein Kastenwagen vor dem Bahnhof halten, am einbetonierten Ufer des Flusses Sambre, neben dem mit Vogeldreck übersäten Denkmal für den Minenarbeiter . Zum Abschied bietet der Guide seinen Kunden Souvenirs an: selbst designte T-Shirts mit der Aufschrift „I ♥ Charleroi“. Nicolas Buissart meint es ernst.

EINPARKEN MIT DEM MERCEDES ML 350

Erst bei der Parkplatzsuche lernt man ein Auto richtig kennen. Wir stellen jede Woche einen neuen Wagen ab

Es hat nicht lang gedauert, bis mir jemand an die Scheibe rotzte. Wahrscheinlich hatte ich einfach die Geländewagentoleranz des Publikums im Hamburger Stadtteil Sankt Pauli überschätzt; jedenfalls befindet sich nun am Beifahrerfenster ein handtellergroßer, gelblicher Schnotterflatsch, der überdies in der Nacht an der Scheibe festgefroren ist.

Fast tut es mir ein bisschen leid, meinen Text über die neue M-Klasse mit dieser Geschichte zu beginnen, denn bitte: Das SUV-Dickschiff von Mercedes ist ein fabelhaftes Auto. Es ist groß und stark und ungeheuer gemütlich. Wie in einem Herrenklub auf vier Rädern sitzt man inmitten von sehr viel Holz und Lederimitat und schaut milde lächelnd auf die einherflitzenden übrigen Verkehrsteilnehmer herab.

Trotzdem läuft es nicht ideal zwischen uns. Und damit meine ich nicht den Verbrauch von 13 Litern Superbenzin auf 100 Autobahnkilometern. Auch, dass die Mercedes-Menschen den Automatikwählhebel ans Lenkrad montiert haben (da, wo man normalerweise den Scheibenwischer bedient) – geschenkt. Unglücklich machen mich eher die vielen aufdringlichen Fahrerassistenzprogramme, die ich der Reihe nach abschalten muss: Den allzu schreckhaften Toter-Winkel-Assistenten etwa. Oder den Müdigkeitswarner, der meinen ungelenken Fahrstil als Schlafattacke fehlinterpretiert und mich mit wildem Gepiepe zu einer Notlandung auf dem Rastplatz zwingen will.

Ironischerweise passiert es bei genau so einer Kaffeepause, dass ich mir den Dez an der A-Säule des Mercedes anschlage – und ein klitschkoesk zugeschwollenes Auge davontrage. Wie gesagt: Es läuft unglücklich. Aber zumindest für meine Tollpatschigkeit können die Daimler-Leute ja nichts.

Anrechnen will ich ihnen stattdessen das Vergnügen, wenn 306 PS am Baustellenende satt aufbrausen. Oder dieses irrationale Gefühl totaler Unzerstörbarkeit, wenn man umhüllt von zwei Tonnen Auto mit Tempo 180 durch die Nacht wummert. Die M-Klasse ist kein besonders sportlicher oder hipper Wagen, das stimmt, aber es ist das ideale Fahrzeug, um sehr lang sehr zügig geradeaus zu fahren. Auf der A7 von Kassel nach Hamburg zum Beispiel.

Selber rangieren Breite 1,93 Meter, Länge 4,80 Meter, 306 PS (4Matic Blue Efficiency), CO_2-Ausstoß 206 g/km, 56 763 Euro

Nur ein Stückchen hinter der Hansestadt biege ich ab auf die A23 nach Pinneberg. Dort wohnen Menschen, die jeden Morgen zum Arbeiten nach Hamburg pendeln. Bürgerliches Volk, da wird keiner meine M-Klasse bespeicheln, denke ich, und suche in Bahnhofsnähe einen Parkplatz.

Netterweise hat mir Mercedes als Extra eine Rückfahrkamera spendiert. Gut so, denn mir ist nicht vollständig klar, wie man diesen Wagen ohne eine solche in handelsübliche Parktaschen bekäme. Immerhin das funktioniert reibungslos: Einmal vor- und zurück, dann stehe ich wie eine Eins vor einem zwergenhaft anmutenden Volvo am Fahrbahnrand. Da sind wir also. Die Schwellung am Auge geht sicher bald wieder weg. Und was den Benz angeht: Ich besorge dann mal ein bisschen warmes Wasser und einen Schwamm. RAINER LEURS