

und Verwaltung dem »Laboratoire à ciel ouvert« in der Zukunft noch stärkere Spielräume zu bieten.⁴¹

6.3 Feldstudie 5: MR-63

Die Ikone

Das Projekt MR-63 repräsentiert und präsentiert Montréaler Lebensgefühl. Es greift historisches Selbstverständnis der Metropole auf und transformiert dieses in die Zukunft. Dazu nutzt es die legendären U-Bahnwaggons MR-63, welche zur Weltausstellung 1967 in Montréal entwickelt worden waren. Es remontiert sie zu einer Architekturskulptur mit neuem Nutzungszweck. Acht Wagen der Baureihe MR-63, welche nach knapp 50 Jahren aus dem Dienst genommen wurden, sollen nun innerstädtisch zu einer skulpturalen Architektur zusammengesetzt werden, welche durch Künstler_innen, Gastronom_innen und regionale Händler_innen ihre Nutzung erhält.

Das intersektorale Zusammenwirken ergibt sich maßgeblich aus dem Engagement zweier Bürger, außerdem privaten Spendern und einem Architekturbüro. Es erfährt zudem eine wesentliche Unterstützung durch die Stadt Montréal. Ein früher Wegbereiter waren die Verkehrsbetriebe von Montréal.

6.3.1 Blitzlicht

Etienne Morin-Bordeleau nennt die Bauskulptur »la prochaine icône de Montréal« und »le nouveau symbole de Montréal«⁴². Er ist künstlerischer Direktor des Vorhabens.

Sein Bruder Frédéric Morin-Bordeleau ist sich ebenso gewiss: »Nous savons que les wagons vont attirer l'attention«⁴³. Er ist kaufmännischer Direktor des Projektes.

»Because it's crazy, they dare, you know. It's an example of innovation and how it is possible to keep the story in downtown – Montréal with the Metro

41 Videokonferenz mit Damien Silès, 16.4.2021.

42 Videokonferenz mit Etienne Morin-Bordeleau, 23.2.2021

43 Videokonferenz mit Frédéric Morin-Bordeleau, 16.1.2021

shuttles«⁴⁴, fasst Damien Silès die Transformation eines historischen Objektes in einen Ort der Zukunft zusammen.

6.3.2 Vision

Montréal und die Provinz Québec sind in ihrem urbanen und polyglotten Selbstverständnis in jüngerer Geschichte durch zwei Großveranstaltungen geprägt, welche innerhalb von zehn Jahren stattfanden: der Weltausstellung (1967) und der Olympischen Spiele (1976). Die beiden Großereignisse haben ihre besondere Bedeutung auch vor dem Hintergrund einer politischen Sorge der Québécois erlangt: dass ihre frankokanadische Provinz die eigenständige Sprache und Kultur über kurz oder lang im ansonsten anglophon dominierten Kanada einbüßt. Zwei Referenden in den Jahren 1980 und 1995 bildeten den politischen Höhepunkt einer Unabhängigkeitsbewegung. Die Weltausstellung und die Olympischen Spiele halfen der Provinz, sich innerhalb Kanadas und international zu behaupten. Die Biosphère und das Olympiastadion sind Architekturikonen der Zeit, ebenso bleibt die U-Bahnlinie mit den Fahrzeugmodellen MR-63 in der Erinnerung vieler Montréaler an die Weltausstellung verbunden. Die markanten blauen Züge, welche auf Reifen rollen, wurden ein Jahr vor Eröffnung der Weltausstellung in den Dienst gestellt und erst 2018 aus dem Dienst genommen. Die architektonischen Wahrzeichen und die MR-63 stehen für diese ereignisreiche Dekade in der Geschichte Québecks. Mit ihnen manifestieren sich Selbstbewusstsein und kulturelle Identität der kanadischen Provinz und Kanadas.

Die Vision lautet nun, acht der Waggon in der Innenstadt von Montréal in einer skulptural anmutenden Architektur neu zusammenzufügen und umzunutzen. In horizontaler Anordnung auf drei Ebenen sollen sie für regionale Produkte, für Ausstellungen von Künstler_innen und als Orte für gastronomische Angebote zur Verfügung stehen. Nach dem aktuellen Planungsstand umfassen sie an drei Seiten einen Innenhof, welcher sich zwischen ihnen bildet. Die Wagen markieren die Seiten des Hofes und werden auf drei Geschossen ein bauliches, durch Gänge verbundenes Ensemble bilden. Zu ihrem Schutz und dem Schutz des Hofes ist eine Überdachung vorgesehen, welche auf hohen Stelzen ruht.

44 Global News, 11.7.2019, <https://globalnews.ca/news/5483549/mr-63-stm-project-griffin-town-under-construction>, abgerufen am 11.4.2021, 13:12 Uhr.

Eine Vision generiert sich aus Geschichte und in der Vision findet sich Geschichte forterzählt. Eine Ikone gebärt eine neue Ikone. Dieses Prinzip gibt dem Vorhaben seine rhetorische Stärke: Die Vision ist nicht bloß Behauptung, sondern sie speist sich aus symbolisch bereits hoch aufgeladenen Aktanten, welche collagiert Geschichte in die Zukunft fortschreiben. Und schon jetzt, bevor das Projekt fertiggestellt ist, hat jeder Montréalér grundsätzlich ein Bild von dem Vorhaben im Kopf, denn sie und er kennen die legendären Züge MR-63 vom täglichen Gebrauch bis in das Jahr 2018.

6.3.3 Ortsbesuch

Das hier beschriebene Projekt ist mit Blick auf meinen ersten Ortsbesuch ein Sonderfall: unwissentlich, dass es Gegenstand einer späteren wissenschaftlichen Untersuchung sein soll, befand ich mich im Sommer 2018 in Montréal und wurde zum Gast einer Zwischenpräsentation auf dem Weg der Projektrealisierung. Das Bemerkenswerte hieran war, dass es sich nicht bloß, wie meist der Fall, um eine Ausstellung mit Visualisierungen oder Animationen eines Vorhabens handelte. Sondern dass ein erster Prototyp des avisierten Geschäftsmodells geschaffen worden war. Hierzu waren auf einer Brache am Canal-de-Lachine im Zentrum Montréal's vier Waggons der MR-63 aufgestellt. Eingefasst von Baugerüsten und Containern, aus denen Getränke verkauft wurden, dienten die Wagen zur Präsentation von Kunstwerken und beherbergten einen Designshop. Das Gelände besaß auch eine aus Holz geschaffene und überdachte Bühne und einen kleinen Minigolfparcour. Sitzgelegenheiten, darunter demontierte U-Bahnsitze und Sitzsäcke, luden ein, auf dem Gelände länger zu verweilen. Ich chillte mit einem Bier in der Hand in einem der Sitzsäcke und sah in der Abendsonne über den Canal-de-Lachine, auf dessen anderen Seite Freikletterer die gewaltigen Wände freistehender Betonsilos bezwangen. Ein freundlicher Verkäufer gab in einem Container, der zu einer Getränkebar umfunktioniert war, Limonade, Saft und Bier aus. Auf der Festplatte meines Computers, an welchem ich nun diese Untersuchung schreibe, sind Fotos gespeichert. Ich habe sie jetzt geöffnet und vier Aufnahmen sind erhalten (weitere habe ich möglicherweise gelöscht). Sie erzählen von dem späten Nachmittag und frühen Abend, als wir auf dem Gelände waren: meine Tochter sehe ich auf dem Minigolf-Parcours neben einer prall gefüllten Golftasche mit einem Dutzend Golfschlägern für die große Variante dieses Sports. Sie hat ein solches schweres Eisen in der Hand. Man sieht mich in die Kamera lächeln, wie ich in dem knallorangen Sitzsack liege.

Auf einem weiteren Foto sind unsere Fahrradtaschen zu sehen. Wir waren von einer Fahrradtour aus dem Norden am Sankt Lorenz-Strom zurückgekehrt.

Schon in jenem Sommer 2018, als wir am Canal-de-Lachine mit den Rädern unterwegs waren, war mir aufgefallen, wie sehr sich Montréal gegenüber den 1990er-Jahren, als ich die Stadt das erste Mal besucht und kennengelernt hatte, verändert hatte. Fahrradwege und Promenaden am Canal-de-Lachine, die heutigen Parkanlagen, existierten damals noch nicht. Die Stadt wirkte – zumindest in meiner Erinnerung – brutaler, derber, dreckiger, lauter, ruppiger. Sie war aus meiner Sicht im schlechtesten Sinne »nordamerikanisch«: die europäische Tradition mit Promenaden an Flüssen und Seen war hier vielerorts unbekannt und städtebaulich nicht vorgesehen (übrigens damals auch genauso wenig in Toronto).

Ich wohnte damals bei einer Freundin und kam aufgrund späterer beruflicher Praktika und Tätigkeiten weitere Male nach Montréal. Bis heute erinnere ich mich dabei auch noch genau an die MR-63. Vor allem an die Fahrgeräusche dieser auf Gummireifen – nach Pariser Vorbild – einfahrenden Züge. Die Klänge sind mir im Ohr: eine Art Pfeifen, ein wenig wie eine düsende Achterbahn, die in einem Freizeitpark in die Zustiegsstation eingesaut und zügig zum Stehen kommt. Und ich erinnere mich, was auch an der winterlichen Jahreszeit meiner Besuche lag, an die heftigen Winde, welche auf die Türen der U-Bahneingänge drückten oder an diesen zogen. Der Wind war naturgemäß Teil der rauen kanadischen Winter. Der heftige Wind und Luftzug in den U-Bahn-Eingängen war aber auch menschengemacht: die weitverzweigten unterirdischen Gänge, welche Metro, Einkaufszentren und Bürogebäude verbinden, wirkten wie gewaltige Kamine, welche heftige Luftströme erzeugten. Ohne dass ich die Weltausstellung und die Inbetriebnahme der MR-63 vor gut vierzig Jahren erlebt hätte, kann auch ich sagen, dass die Metro, die Geräusche dieser Wagons und die Atmosphäre in den unterirdischen Gängen für mich aufs Engste mit Montréal verbunden sind.

6.3.4 Projektverlauf

Um herauszufinden, wo die Idee für die Neunutzung der acht Waggon ihren Ursprung nahm, muss man genau hinhören. In der öffentlichen Information sind stets die zwei Brüder Etienne und Frédéric Morin-Bordeleau als diejenigen genannt, welche die Vision entwickelt haben. Doch in einem Gespräch mit Frédéric Morin-Bordeleau verweist dieser darauf, dass es ganz am An-

fang ihr Cousin gewesen sei, welcher die Idee aufgebracht hatte.⁴⁵ Er und sein Bruder Etienne Morin-Bordeleau sind aber auf alle Fälle diejenigen gewesen, welche aus dieser Idee eine umfängliche Vision entwickelt haben. Das war vor sieben Jahren, im Jahr 2014.⁴⁶

Es ergab sich zu diesem Zeitpunkt eine wesentliche Koinzidenz: die Montréaler Verkehrsbetriebe – die Société de transport de Montréal (STM) – starteten im März 2016 einen öffentlichen Projektaufruf (»appel de projets«), mit dem sie die Abgabe der Waggonen an Menschen anboten, die überzeugende Konzepte für deren weitere Verwendung vorlegten. »Étant conscient de la valeur patrimoniale de ces voitures, nous souhaitons offrir l'occasion de leur donner une seconde vie«, ließ sich Philippe Schnobb, Vorstandssprecher der STM, in der Pressemitteilung zitieren. Weiterhin sagte er:

»Ces voitures de métro, qui font partie du patrimoine montréalais depuis bientôt 50 ans, représentent une occasion unique d'inspirer les créateurs et les innovateurs québécois. C'est pourquoi nous les encourageons fortement à réaliser un projet qui permettra de faire vivre de nouvelles expériences aux citoyens, tout en contribuant à la pérennité d'un héritage exceptionnel.«⁴⁷

Für die Auswahl der eingehenden Vorschläge war eigens ein Gremium zusammengerufen worden und es waren Kriterien festgelegt worden. Das Verfahren war derart elaboriert, fundiert und professionell kommuniziert, dass es mit Vergabeverfahren, wie sie durch große Stiftungen oder durch Ministerien für Fördermittelvergaben im Bereich Kultur durchgeführt werden, mithalten hätte. Vermutlich hätte es einige dieser Verfahren im Hinblick auf Prozesstransparenz und Klarheit der Vergabekriterien sogar in den Schatten gestellt. Im Auswahlgremium saßen acht Vertreter_innen der STM sowie drei externe Vertreter_innen aus den Bereichen »Design und Architektur«, »Kunst und Kulturerbe« und »Wirtschaft«. Die Kriterien der Vergabe waren festgelegt und öffentlich bekannt gemacht und über die hier zitierten Schwerpunkte hinaus weiter explizit untersetzt: »Image et patrimoine«, »Environnement et

45 Videokonferenz mit Frédéric Morin-Bordeleau, 16.1.2021.

46 Videokonferenz mit Etienne Morin-Bordeleau, 23.2.2021.

47 Pressemitteilung der STM, 15.3.2016, <http://www.stm.info/fr/presse/communiqués/2016/la-stm-lance-un-appel-de-projets-pour-donner-une-seconde-vie-aux-voitures-de-metro-de-premiere-generation--mr-63->, abgerufen am 13.4.2021, 13:05 Uhr.

développement durable«, »Qualité de conception«, »Garanties de réalisation et qualité du dossier«, »Faisabilité et logistique«.⁴⁸

Die Brüder Morin-Bordeleau stellten einen Antrag. Sie erhielten den Zuschlag für gleich acht dieser Wagen, die sie nun zu 1.000 Kanadischen Dollar je Stück erwarben. Mit einem Tieflader ließen sie je einen Wagen pro Woche an einen neuen Standort in Montréal bringen. Die architektonische Vision galt es nun vor allem im Hinblick auf die Nutzung und das Geschäftsmodell zu untersetzen. Die Brüder machten sich auf die Suche nach Architekten, welche mit ihnen das gemeinsame Projekt stemmen wollten. Diese fanden sie bereits im Sommer 2016 mit dem Architekturbüro Rayside Labossière. Das Unternehmen widmet sich vor allem der Umnutzung von denkmalgeschützten Gebäuden. Der Umbau von U-Bahn-Waggons zu einem Gebäude war allerdings auch für dieses Unternehmen eine noch nicht dagewesene Zielstellung. Frédéric Morin-Bordeleau erinnert sich an die Antwort aus dem Architekturbüro: »C'est un petit fou mais nous l'acceptons.«⁴⁹ Es ist dabei, wie Frédéric Morin-Bordeleau weiter erklärt, pro bono tätig.

In Zusammenarbeit mit dem Architekturbüro entstand der bereits umrissene Entwurf, welcher die Platzierung der Waggons auf drei Ebenen vorsieht. Die Ebenen sind den Bereichen Gastronomie, Kunst und Design zugeordnet. Die Gruppierung der Wagen formt eine Hofsituation aus, welche ebenerdig vor allem für Gastronomiezwecke genutzt werden soll. In den oberen Etagen finden sich Räumlichkeiten für Kunst und Design. Frédéric Morin-Bordeleau erklärt: »On se concentre aux trois points, trois secteurs qui sont importants à Montréal: L'art, le design et la gastronomie. Donc, trois étages, trois secteurs.«⁵⁰

Auch mit der Verortung des Projektes in Montréal kam man voran. Wesentliche Unterstützung fand das Vorhaben dafür bereits im Jahr 2016 in Benoit Dorais, dem Stadtteilbürgermeister Süd-West in Montréal. Er ist seit 2009 im Amt. Bereits früh bekannte er sich auch öffentlich als Unterstützer der Vision und warb dafür, es in dem Stadtteil Süd-West zu realisieren. Sein Grundinteresse, öffentliche Räume zu stärken, fasste er in das Bild: »I think we need

48 »Évaluation de projets«, <http://www.stm.info/fr/a-propos/grands-projets/grands-projet-s-termines/mise-en-valeur-des-mr-63>, abgerufen am 13.4.2021, 13:19 Uhr.

49 Videokonferenz mit Frédéric Morin Bordeleau, 16.1.2021.

50 »Économie sociale: de la théorie à la concretization«, Vortrag an der École des entrepreneurs du Québec, Frédéric Morin-Bordeleau; <https://youtu.be/qMAODvq2Y> (eingestellt: 27.11.2018); abgerufen am 25.5.2021, 10:19 Uhr; hier: Minute 8:15.

to be able to provide locations where there will be opportunities for all people to rub shoulders.«⁵¹

Ein weiteres Etappenziel war es, die Projektidee prototypisch zu erproben. Es sollte ein temporärer Aufbau einiger Wagen und ihre temporäre Nutzung im Kontext der definierten Geschäftsfelder Gastronomie, Kultur und Kunst erfolgen. Der einleitende Bericht eines Vor-Ort-Besuches dieses Prototypen im Jahr 2018 in Montréal hat hierzu bereits Eindrücke vermittelt. Wie weiter oben beschrieben, wurden vier Wagen am Canal-de-Lachine platziert. Das Vorhaben band eine Investition von 600.000 Kanadischen Dollar. Dazu warben die Brüder Morin-Bordeleau 175.000 Kanadische Dollar als Fördermittel aus dem »Fonds d'initiative et de rayonnement de la métropole« ein. Weitere öffentliche und private Fördermittel kamen hinzu, darunter Unterstützungen durch Parcs Canada, Loto-Québec, PME Montréal und das Quartier de l'innovation.⁵² Es fand eine öffentlichkeitswirksame Ankündigung dieses Prototyps am Canal-de-Lachine statt. Sie erfolgte zusammen mit Valérie Plante, der Bürgermeisterin von Montréal, und Damien Silès, dem Generaldirektor des Quartier de l'innovation am 28. Februar 2018 in den Räumen des Quartier de l'innovation. Plante sagte: »It is this great idea to make sure that those cars that can't be used any more stay vibrant and alive in our memory.«⁵³

Der Prototyp am Canal-de-Lachine war vom Juni bis September 2018 geöffnet. Die Brüder Morin-Bordeleau erarbeiten sich damit einen auch in Zahlen messbaren Erfolg: 80.000 Besucher_innen und Gäste kamen, 35.000 Produkte wurden verkauft, 170 Veranstaltungen gezählt und Einnahmen über 250.000 Kanadische Dollar flossen in die lokale Ökonomie.⁵⁴ Die Wagons, welche auf einer Brache am Rande des Kanals standen, waren der Botschafter ihrer selbst. Sie zogen die Aufmerksamkeit von Passanten wie auch der Medien auf sich. Genutzt wurden sie als Backstagebereich für eine große Open Air-Bühne, als Shop für Kunst und Design sowie für logistische gastronomische Zwecke. Vier Montréalair Unternehmern für Kunst und Design

51 Elvira Truglia, Civic Innovation Blog Series: Campus—City collaborations, 15.6.2016, <https://re-code.ca/%E2%80%8Bmontreal-subway-cars-get-new-life-and-revitalize-public-space>, abgerufen am 13.4.2021, 14:41 Uhr.

52 Vgl. Internetseite des Quartier de l'innovation, <https://quartierinnovationmontreal.com/projets-dexperimentation/projets-a-forts-impacts-sociaux/station-f-mr>, abgerufen am 13.4.2021, 13:48 Uhr.

53 Global News vom 28.2.2018, Minute 02:10, <https://globalnews.ca/video/rd/1173232195618/?jwsourc=cl>, abgerufen am 13.4.2021, 14:01 Uhr.

54 Projektseite <https://www.mr63.ca/les-prototypes>, abgerufen am 12.4.2021, 20:57 Uhr.

wurden die Wagen dabei mietfrei für je einen Monat zur Verfügung gestellt. Der Umsatz im ersten Monat eines dieser Shops belief sich auf 25.000 Kanadische Dollar.⁵⁵

Der Prototyp konnte also auch in Zahlen als Erfolg bewertet und nachgewiesen werden. Die eigentliche Bedeutung lag jedoch in einem strategischen Hinzugewinn, wie Etienne Morin-Bordeleau erklärt. Er erkennt für sich einen Rollenwechsel vom Visionär zum Unternehmer: »Avant ça nous étions deux frères avec des idées. Après nous pouvions dire qu'il y avaient 80.000 visiteurs et des chiffres d'affaires remarquables.«⁵⁶ Sein Bruder Frédéric Morin-Bordeleau teilt diese Auffassung und unterstreicht: »Dans notre cas, on étaient deux frères avec pas des expériences entrepreneuriales, donc de faire un premier prototype ça peut montrer aux gens qu'on peut gérer un budget d'un million, mais aussi qu'on est capable de gérer un budget de sept. C'est un grand saut.«⁵⁷

Ein zweiter Prototyp wurde im nächsten Spätsommer geschaffen. Vom 19. Juli bis 15. September 2019 standen zwei Waggons auf einem innerstädtischen Grundstück im Stadtteil Griffintown, nur wenige Gehminuten vom Standort des ersten Prototypen entfernt. Von Aufwand und Umgebung weniger spektakulär, wurden doch wieder beachtliche Zahlen erreicht: 22.000 Besucher_innen, 19.000 verkaufte Produkte und Einnahmen von 320.000 Kanadischen Dollar für regionale Händler.⁵⁸

Die zwei Prototypen brachten eine Nachjustierung der Vision mit sich: Fortan ging es weniger darum, eine neue architektonische Ikone für Montréal zu inszenieren und diese als solche auch touristisch zu platzieren, sondern es rückte nun verstärkt die Gestaltung und Wahrnehmung des Projektes als ein neuer Handlungs- und Handelsort für regionale Künstler_innen und Händler_innen in den Vordergrund. »Nous avons lancé le projet un petit peu aux Montréalais«, erklärt Etienne Morin-Bordeleau.⁵⁹

55 »Économie sociale: de la théorie à la concretization«, Vortrag an der École des entrepreneurs du Québec, Frédéric Morin-Bordeleau; <https://youtu.be/qMAoODvq2Y> (eingestellt: 27.11.2018); abgerufen am 25.5.2021, 10:19 Uhr; hier: Minute 12:50.

56 Videokonferenz mit Etienne Morin-Bordeleau, 23.2.2021.

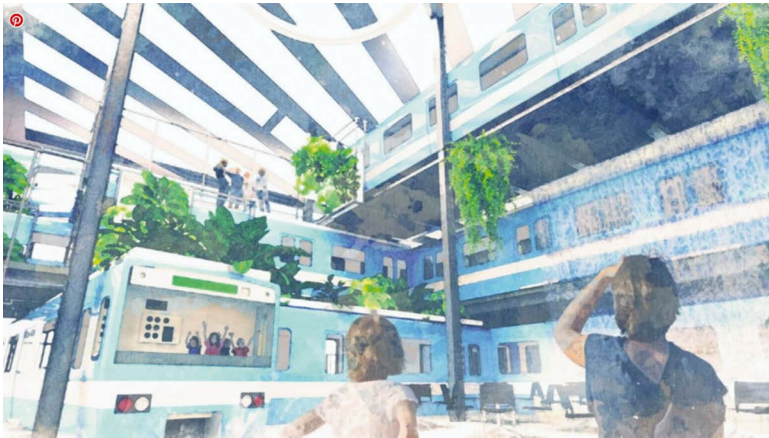
57 »Économie sociale: de la théorie à la concretization«, Vortrag an der École des entrepreneurs du Québec, Frédéric Morin-Bordeleau; <https://youtu.be/qMAoODvq2Y> (eingestellt: 27.11.2018); abgerufen am 25.5.2021, 10:19 Uhr; hier: Minute 20:10.

58 Projektseite <https://www.mr63.ca/les-prototypes>, abgerufen am 12.4.2021, 21:14 Uhr.

59 Videokonferenz mit Etienne Morin-Bordeleau, 23.2.2021.

Während im Jahr 2018 eine Realisierung des Bauvorhabens noch für das Jahr 2020 kommuniziert war, sind endgültige Umsetzung und Eröffnung nun für das Jahr 2023 avisiert. Die Investitionskostenschätzung beläuft sich auf 7 Millionen Kanadische Dollar. Als Rechtsform des Unternehmens wurde eine »Organisation à but non-lucratif« (OBNL) gefunden. Die »Organisation à but non-lucratif« ähnelt der deutschen Rechtsform der gemeinnützige GmbH (gGmbH). Wie auch in der deutschen gemeinnützigen Unternehmensform wird sie von Gesellschaftern geführt. In ihr ist unternehmerisches Handeln ohne öffentliche Zuwendungen gefordert. Die OBNL ist, wie auch eine deutsche gGmbH, daran gebunden, gemeinnützige Bedarfe zu bedienen. Sie darf dabei auch Gewinne erzielen, allerdings diese nicht unbegrenzt an ihre Eigentümer ausschütten.

Visualisierung der künftigen Station MR-63



©Rayside Labossière

Um Startkapital einzuwerben, wurde frühzeitig ein starker weiterer Gesellschafter gewonnen. Mit der öffentlichen Sichtbarkeit im Rücken, wurde zudem öffentlich um viele weitere symbolische »Cofondeurs« (Mitgründer) geworben. Der Aufruf sah einen durchschnittlichen Spendenbetrag von 10 Kanadischen Dollar vor.⁶⁰ Ende des Jahre 2018 hatten sich über 1.300 Per-

60 Siehe die Crowdfundingplattform: <https://de.ulule.com/mr63-montreal>, abgerufen am 25.5.2021, 11:57 Uhr.

sonen mit Mikrospenden eingebracht. Ihre Namen sind auf der Homepage des Projekts genannt und sollen auf einer Tafel im späteren Bauwerk sichtbar sein.⁶¹

Bezüglich des Standortes konnten die Projektmacher in der Stadt Montréal einen starken Partner finden. Der Bürgermeister von Montréal Süd-West hat zwischenzeitlich ein Grundstück an der Ecke der Straßen Peel und Ottawa zu Errichtung des skulpturalen Bauwerks zugesagt. Die Planungen, dieses als Park auszugestalten, lagen davon unabhängig bereits vor. Eine Pacht, erläutert Etienne Morin-Bordeleau, sei dabei nicht an die Stadt Montréal abzuführen.⁶²

Die Brüder Frédéric und Etienne Morin-Bordeleau bilden die Zugpferde des Projektes. Sie sind von starken Partnern, zuvorderst der Stadt Montréal, umgeben und erlangen auch durch das Quartier de l'innovation Sichtbarkeit für ihr Projekt. »Le défi c'est de soutenir la communication continue«, erklärt Frédéric.⁶³ Er teilt sich diese Aufgabe mit seinem Bruder, der ihre Geschäftsbeziehung sehr schlicht beschreibt. »C'est plus une étude de psychologie que de business.« Doch die Felder (»champs«) zwischen ihnen – Frédéric für die bautechnische Realisierung und Investitionsrechnung und Etienne für das künstlerische Geschäftsmodell – sind klar abgesteckt. »Je n'ai pas un veto. Mon frère n'a pas un veto non plus«⁶⁴, erklärt Etienne Morin-Bordeleau.

61 »Économie sociale: de la théorie à la concretization«, Vortrag an der École des entrepreneurs du Québec, Frédéric Morin Bordeleau; <https://youtu.be/qMAoODvvq2Y> (eingestellt: 27.11.2018); abgerufen am 25.5.2021, 10:19 Uhr, hier: Minute 21:30 und 29:30.

62 Videokonferenz mit Etienne Morin-Bordeleau, 23.2.2021.

63 Videokonferenz mit Frédéric Morin-Bordeleau, 16.1.2021.

64 Videokonferenz mit Etienne Morin-Bordeleau, 23.2.2021.