

Maschinenhalle, Zeppelindock, Luftfahrtmuseum und Bühnenwerkstatt – der Hangar Y in Meudon hat eine bewegte Vergangenheit. Nicht nur, dass er über fast 150 Jahren vielerlei Funktionen Platz bot, er führte auch ein Vagabundendasein. Die Architekten von DATA und Lympia haben die Stahlrahmenhalle auf ihre alten Tage für eine Kunststiftung aufgearbeitet.

Bevor die Aerodynamik mit der Kombination aus Beschleunigung und Fläche das probate Mittel lieferte, Menschen über weite Strecken durch die Luft zu befördern, steckte einiges an Hoffnung in der Aerostatik: Leichte entfliehen schweren Gasen. Das entsprechende himmelwärtsstrebende Objekt war das Luftschiff, im Deutschen landläufig als Zeppelin bekannt. Ihren Anfang nahm die Luftschiffahrt in den 1880er Jahren, ihr Einsatz für zivile und militärische Zwecke florierte zwischen den Weltkriegen. Letztlich gewann der Flugzeugbau das Rennen; Luftschiffe sind heute höchstens noch effektvolle Werbeträger. Selbstverständlich aber finden sich noch ihre Relikte. Wie die Fußabdrücke von Dinosauriern liegen die Orte, an denen die hei-

ßen Zäpfchen gebaut und gewartet wurden, unter Sedimenten der Jahre versteckt.

Szenenwechsel: Die Pariser Weltausstellung von 1878. Der Eiffelturm wird errichtet. Neben anläuft eine Baustelle von Eiffels Lehrer Joseph-Louis Henri de Dion; Dion errichtet eine dreischiffige Maschinenhalle. Noch bevor die Halle fertiggestellt sein wird, stirbt er. Sein Name ist neben den Namen weiterer 71 verdienstvoller und ehrenwerter Männer auf den Fuß des Stahlturms graviert, der bald zum Signet von Paris schlechthin werden sollte. Es soll hier aber um Dions Halle gehen, denn anders als Eiffels Turm verblieb diese nach der Schau nicht auf dem Mars-Feld. Ihre Nieten wurden gelöst, und man verbrachte die Stahlstruktur nach Meudon, südöstlich der

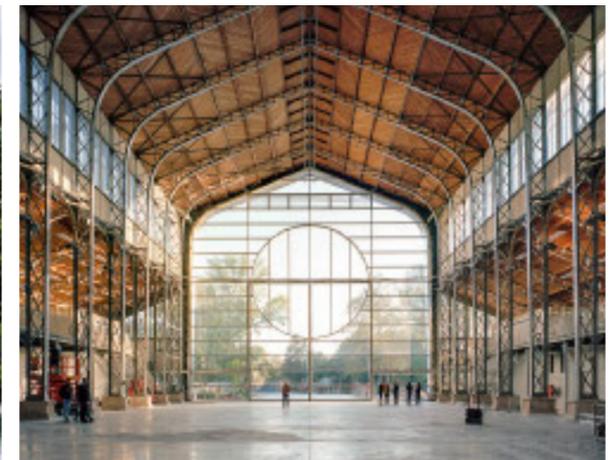
Stadt – zur Nutzung als Versuchshangar des Établissement Central de l'Aérostation Militaire, einer militärischen Versuchs- und Lehranstalt für Aerostaten. Da die Parzelle, auf der die Konstruktion wiedererrichtet wurde, den Buchstaben Y trug, sollte das Gebäude fortan Hangar Y heißen. Als Start- und Endpunkt des ersten vollends gelenkten und geglückten Flugs eines Luftschiffs, der „La France“, am 9. August 1884 ist der Hangar Y ein geschichtsträchtiger Ort, im Jahr 2000 erhielt er Denkmalschutzstatus.

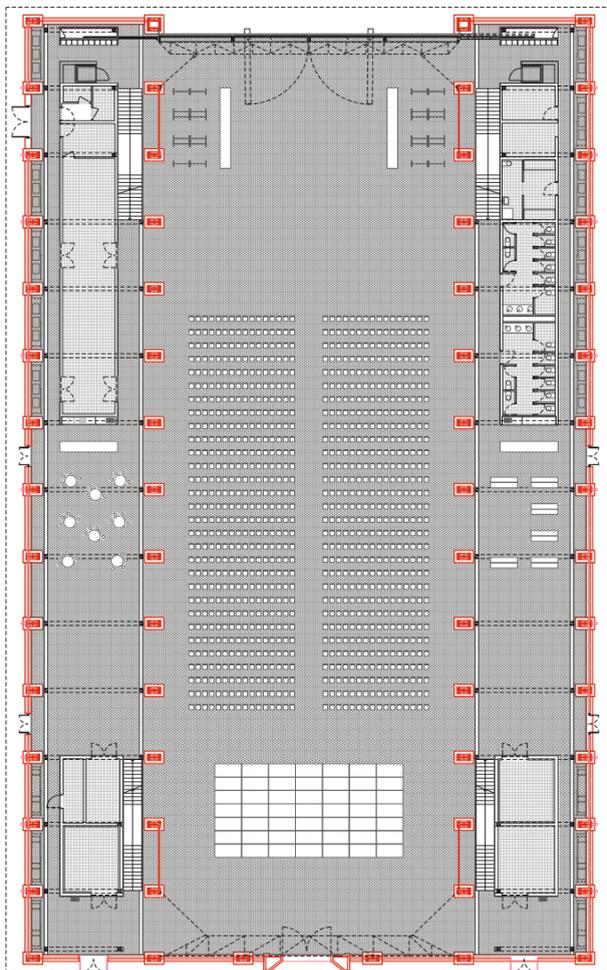
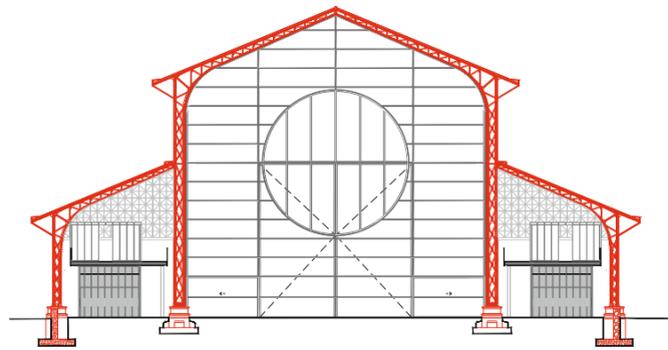
Seit 1946 hat das französische Institut für Luft- und Raumfahrt, Office national d'études et de recherches aérospatiales, seinen Sitz in Meudon. In den 1920er Jahren fiel der Hangar jedoch aus der Funktion. Bis 1973 fungierte er als Luftfahrt-

Keine heiße Luft

Text **Josepha Landes**
Fotos **Maxime Delvaux**

Der Hangar liegt an einem Teich aus dem 18. Jahrhundert. Nördlich befinden sich Forschungsgebäude der französischen Luft- und Raumfahrtbehörde. Eine Besonderheit des Gebäudes ist, dass seine Stahlträger ohne unterstützende Binder auskommen. Die neue, feingliedrig gefasste Verglasung bringt den Raum zu voller Geltung.
Lageplan im Maßstab 1:7500





Architektur
DATA Architectes, Paris
Projektleitung
Colin Reynier, Léonard Lassagne
Bauleitung
Alexandre Moulin
Architecte des Monuments Historiques
Lympia, Paris
Auftraggeber
Art Nova et Culture&Patrimoine/VINCI Immobilier
Hersteller
Verglasung Vulcan
Türen CLN, Malerba
Sanitärausstattung F2E
Leuchten Altelec, Sammode
Aufzüge Schindler

Oberes Bild am Bund:
Die Ziegel an der Rückseite
wurden im Rahmen der
Restaurierung vollständig
erneuert. Die kunstfertige
Hintertür entspricht dem
Original.
Darunter: Die Flügeltür er-
laubt eine Bespielung zwi-
schen Innen und Außen.
Schnitt und Erdgeschoss
Grundriss im Maßstab 1:500



Historisches Bild: 1884 ab-
solvierete das Luftschiff „La
France“ am Hangar Y die
erste vollständig gelenkte
Fahrt eines Zeppelins.
Rechts: Der Bestand durfte
nicht verändert werden. Bo-
den und Emporen wurden
reversibel ergänzt.



museum. Danach wurden zwar verschiedene Sicher-
heitsmaßnahmen durchgeführt, etwa in den
Neunzigerjahren eine Reparatur des Fachwerks
und 2009 eine Restaurierung der Metall-, Mauer-
werks- und Verglasungselemente – Kosten: 4
Mio. Euro, Kostenträger: République française –,
allein Visionen und Mittel zur langfristigen Be-
spielung fehlten. 2018 schließlich vergab das Kul-
turministerium das Nutzungsrecht für den Han-
gar nebst der angrenzenden, waldbestandenen
Domäne und eines Wasserbeckens aus Zeiten
der Noblesse – l'étang de Chalais –, insgesamt
etwa zehn Hektar, in Erbpacht auf 100 Jahre. Als
einziger Interessent erhielt der privatwirtschaft-
lich agierende, auf architektonisches Erbe spezi-
alisierte Immobilienentwickler Culture et Patri-
moine den Zuschlag. 2020 fand sich die im Jahr
zuvor gegründete Stiftung Art Explora des
Tech-Unternehmers und Kunstmäzens Frédéric

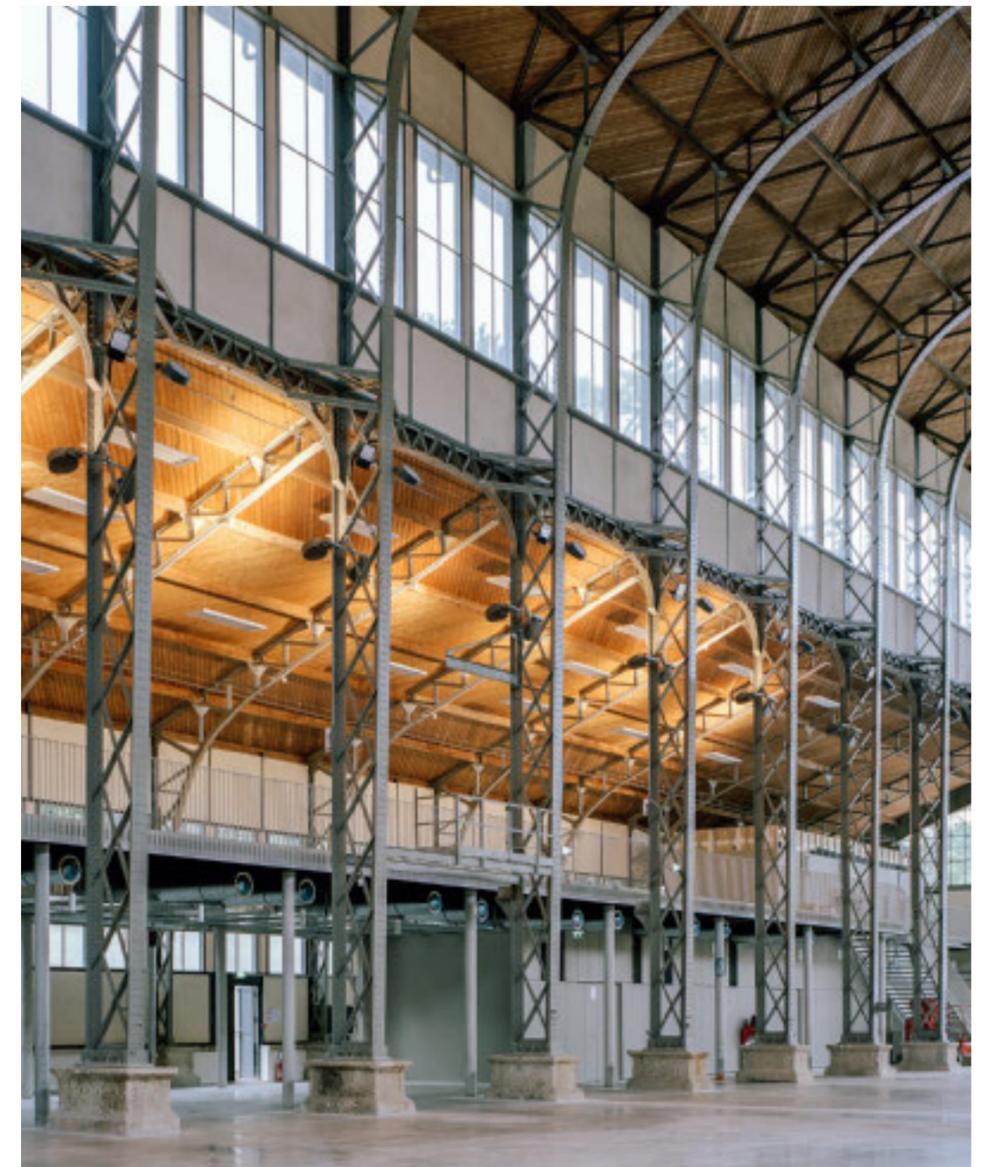
Jousset als Betreiberin des Projekts. Diese Alli-
anz brachte zwanzig Millionen Euro zur Entwick-
lung des Hangar Y als Kultur- und Veranstal-
tungsort auf.

Laut Pachtvertrag sollten in der und mit der
70 Meter langen, 24 Meter breiten und mittig
26 Meter hohen Halle 1200 Quadratmeter Fläche
für eine an die Luftschiffahrtsgeschichte erin-
nernde öffentlichen Nutzung und 3700 Quadrat-
meter als „interne“ Räume eingerichtet werden.
Das Gelände sollte täglich und frei zugänglich
sein. Tatsächlich kostet der Zugang zur Anlage
10 Euro. Informationstafeln zur Luftfahrtge-
schichte des Ortes werden straßenseitig, also
vor der Zugangskontrolle, auf Paneelen präsen-
tiert.

Aufgrund des Denkmalschutzstatus war für
die Sanierung des Bestands mit der Agence
Lympia ein Architecte en Chef des Monuments
Historiques betraut, ein speziell für Denkmal-
aufgaben zertifiziertes Architekturbüro. Dieses
Planungsteam ergänzte das Büro DATA Archi-
tectes für die durch die neue Funktion als Kultur-
standort anfallenden Ein- und Umbauten. Der
auffälligste Eingriff von DATA zeigt sich an der Vor-
derseite der Halle, die heute als Konzert- und
Veranstaltungsort genutzt wird. Der hohe Mittel-
teil dieser Fassade ist vollverglast, mit zwei
breiten Schiebetüren versehen und von einem
großen kreisförmigen Segment dominiert, des-
sen unterer Teil sich als Teil einer zentralen Flü-
geltür öffnen lässt. Die Rahmenprofile sind nach
außen so schmal wie nur möglich ausgeführt,
um die funktionale Eleganz des Dion-Baus zu ho-
fieren: Die Stahlrahmenkonstruktion ohne Zwi-
schenbinder war bauzeitlich eine Neuheit. Sie
schimmern durch die gläserne Ansicht. Das gra-
fische Rund unterstützt, so erläutert es DATA-
Partner Colin Reynier, die Gestaltung, das Sich-
Gewahr-Werden der schiereren Größe dieser Flä-
che. Bei der Auswahl der Gläser war das Team
auf größtmögliche Transparenz bedacht – die
Umsetzung erleichterte der Umstand, dass der
Hallenraum keinerlei thermische Anforderungen
zu erfüllen hat, das Glas lediglich Bruchsicher-
heit bieten muss. Selbst auf Brandschutzanfor-
derungen konnte beim Umbau verzichtet werden.
Sollte etwas im Inneren Feuer fangen, öffnete
sich die Glasfront großzügig als Fluchtweg. Die
ursprüngliche Idee, die Bruchstelle zwischen
Glas und Rahmen noch durch poliert spiegelnde
Wangen hervorzuheben, verlor sich im Prozess.
Konstruktiv ist die Fassade lediglich an zwei
Punkten an der alten Struktur befestigt, um
Windlasten abfangen zu können. Sie ankert und
lagert ihr Gewicht jedoch hauptsächlich im Bo-
den. Diese minimalistische konstruktive Ausfor-
mung beantwortet die Vorgaben des Denkmal-
schutzes, die Berührungen der Neubauteile und
der Substanz weitgehend zu vermeiden. So

Die Profile der Glasfassade sind nach außen so schmal wie möglich ausgeführt, um die funktionale Eleganz des Dion-Baus zu hofieren.

sind auch alle weiteren Einbauten, die DATA zur
Funktionsfähigkeit des Hangars im Rahmen
von Musik- oder Theatervorstellungen bis hin zu
Firmenfeiern ergänzte, reversibel ausgeführt;
namentlich die Emporen in beiden Seitenschiffen
der Halle, die Platz für Büros und Sanitäranlagen
sowie Fläche für die vorgesehenen zwei Aus-
stellungen pro Jahr bieten. Auch der neue Boden
ist auf einer Unterkonstruktion reversibel auf-
gebracht. Nach Großveranstaltungen kratzt ein
Reinigungsteam die Kaugummis vom Estrich.



Für die Umgebung des Hangars, inklusive Café-
Neubau mit gezacktem Dach, zeichneten DATA
nicht verantwortlich – darauf weist Reynier beim
Rundgang gesondert hin. Die Anlage der Do-
mäne geht auf das Ende des 17. Jahrhunderts
zurück: Der Landschaftsplaner Le Nôtre entwik-
kelte sie als Teil der Gartenanlage für das Châ-
teau de Meudon. Das Schloss selbst wurde 1795
während der Französischen Revolution und sein
Nachfolgebau 1871 im deutsch-französischen
Krieg zerstört. Auf den Überresten entstand vier
Jahre später ein Observatorium. Von der aristo-
kratischen Vergangenheit künden nun auf dem
Gelände der Kunststiftung noch der sechsecki-
ge Chalais-Teich und eine in den Wald geschla-
gene, einst aufs Schloss ausgerichtete Schneise.
Das Ufer des Bassins säumen Kunstwerke, da-
runter eine aus Blechgeschirr zusammengesetzt
Miniatur des Hangars.