Der U-Boot-Bunker der Kriegsmarine wurde Saint-Nazaire zum Verhängnis. Die Stadt wurde zu 85 Prozent zerstört. Der Bunker blieb und erfuhr mit „Alvéole 14“ eine neue Transformation. 14 Festungen von Sébastien le Prestre de Vauban erwarten 2008 das Siegel als Weltkulturerbe.

In Kammer ...14

Eine neue Nutzung des ehemaligen U-Boot-Bunkers von Saint-Nazaire: LIN, Finn Geipel und Giulia Andi
Kritik: Sebastian Redecke Fotos: Christian Richters

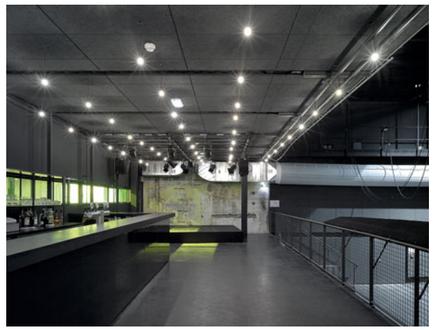
Dort, wo früher der Güterzug durch den Bunker fuhr, verläuft heute eine interne „Straße“.
Das Luftbild von 2006 zeigt, welche Barriere der Bunker zum Hafen bildet.

Luftfoto: Dominique Macel, Stadt Saint-Nazaire

Dies ist die Geschichte einer Transformation von vehement symbolischer Kraft. Mit Blick auf das Schicksal der Stadt im Zweiten Weltkrieg erlangt sie eine übergeordnete Bedeutung, die losgelöst von allen konzeptionellen und architektonischen Eigenheiten herauszulesen ist. Der Ort, an dem einem Besucher noch heute der Atem stockt, wird mit der Planung neu gesehen.

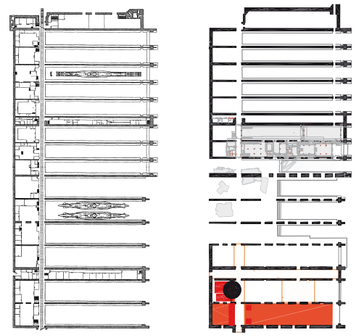
Saint-Nazaire liegt an der Loiremündung. In den zwanziger Jahren war es eine florierende Hafenstadt; von hier aus verließen Überseedampfer Frankreich in Richtung Nord- und Südamerika. Während des Kriegs, unter deutscher Besatzung, wurde der Teil des Hafens mit Landungsbrücke und Lagerhallen zum Stützpunkt der U-Boot-Flotte der deutschen Kriegsmarine. Insgesamt gab es mit Brest, Lorient, La Pallice und Bordeaux fünf solcher U-Boot-Standorte an der französischen Atlantikküste. Vor allem für den Schutz, aber auch für die Versorgung und Reparatur der Boote wurde am alten Hafenbecken durch die für militärische Anlagen zuständige „Organisation Todt“ ein gigantischer Bunker errichtet. Die Planungen begannen Ende 1940. In nur 16 Monaten waren die Bauarbeiten, für die über tausend Zwangsarbeiter eingesetzt wurden, abgeschlossen. Die einzelnen Kammern des Bunkers mussten acht Meter tief gegraben und betoniert werden. Seine Deckenplatte wurde 3,5 Meter stark gegossen, sie sollte Fliegerbomben von einer Tonne Gewicht standhalten können. In den Beton wurden 1,50 Meter hohe Fachwerkträger integriert. Auf der Unterseite fanden als verlorene Schalung gewellte Stahlbleche Verwendung. Später erhielt die Decke eine zusätzliche Betonschicht von 35 Zentimetern, da die Briten inzwischen über größere Bomben verfügten. 1943 wurde sie nochmals um 1,70 Meter Beton verstärkt, damit der Bunker den neusten, noch zerstörerischeren „Tallboy“-Bomben mit über fünf Tonnen Gewicht widerstehen konnte. Darüber wurden in Teilbereichen Betonbalken mit einer Breite und Höhe von rund 1,50 Metern in zwei Lagen in einem rechtwinkligen Raster gelegt, an denen bei der Explosion die Druckwellen verpuffen sollten.

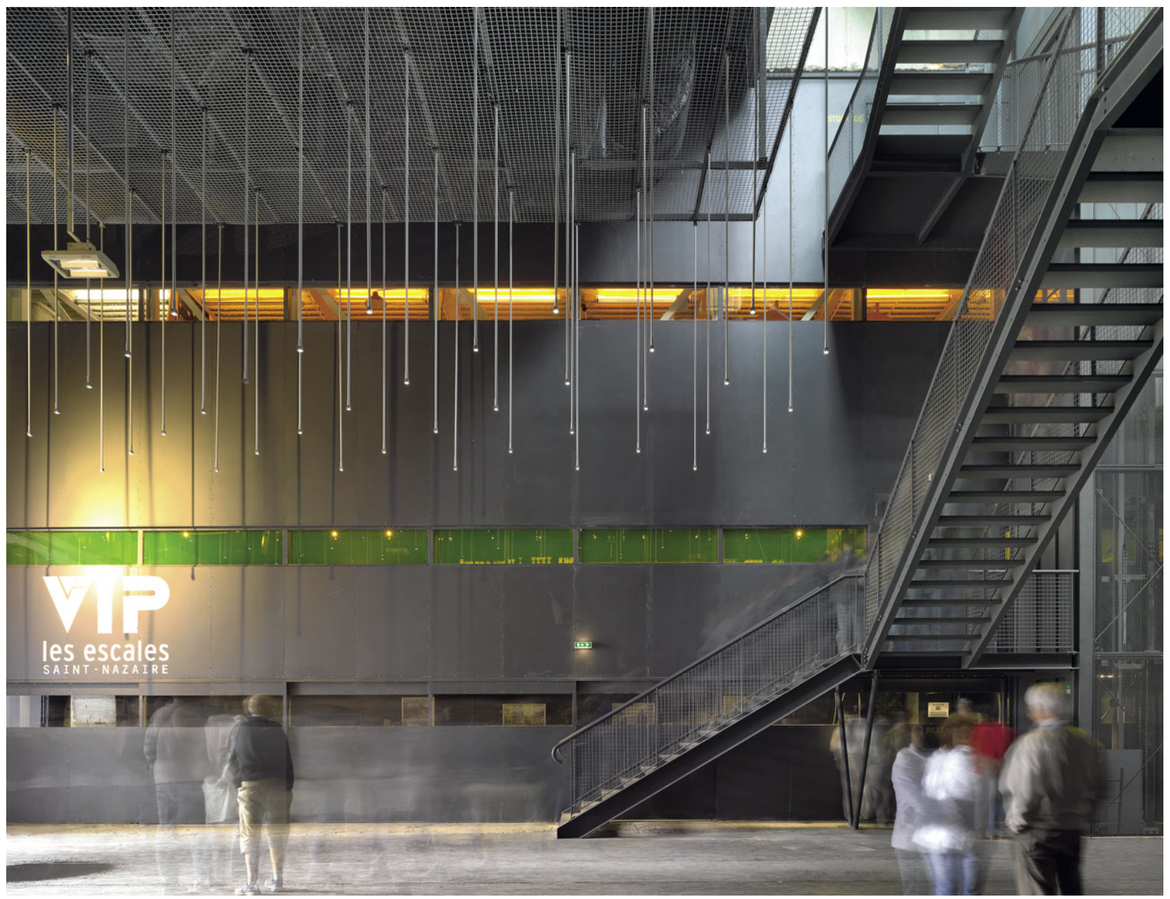
1942 standen 14 Kammern mit 20 Plätzen für U-Boote zur Verfügung. Sechs der breiteren Bassins konnten doppelt belegt werden. Gleich hinter den Booten verlief ein Schienenstrang, auf dem die großen Mengen Versorgungsmaterial, gut abgeschirmt, von den Waggons der Güterzüge zu den Booten transportiert wurden. Im Westen, hinter dem Bahngleis, schloss



Der Bühnensaal „VIP“ mit Bar auf der Rückseite von Kammer 14. Die Box ist umgeben von Büro-, Lager- und Technikräumen. In der Kammer nebenan liegen Aufnahmestudios. Unten: Für die offene Treppe und den Aufzug zum Dach des Bunkers mussten mehr als 5 Meter starke Deckenteile herausgeschnitten werden.

Grundriss und Schnitt im Maßstab 1:1000, Lageplan und Plan mit der ursprünglichen Nutzung von Laurent Cochet im Maßstab 1:5000





Architekten
LIN, Finn Geipel und Giulia Andi, Berlin/Paris

Projektleitung
Hans-Michael Földeak

Mitarbeiter
David Letellier, Philip Riesenberg, Simon-Martin Schultze, Marie Taveau, Cécile Grelier, Annabelle Munsch, Philip Hegnauer, Amélie Poncety, Aurélie Berhault, Thomas Kupke, Nacera Mahi, Marc Dujon, Timo Foerster

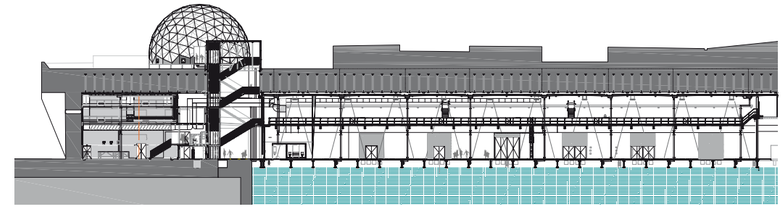
Tragwerksplanung
Philippe Clément, Batiserf Ingénierie, Eybens; Océanis Ingénierie, Saint-Nazaire

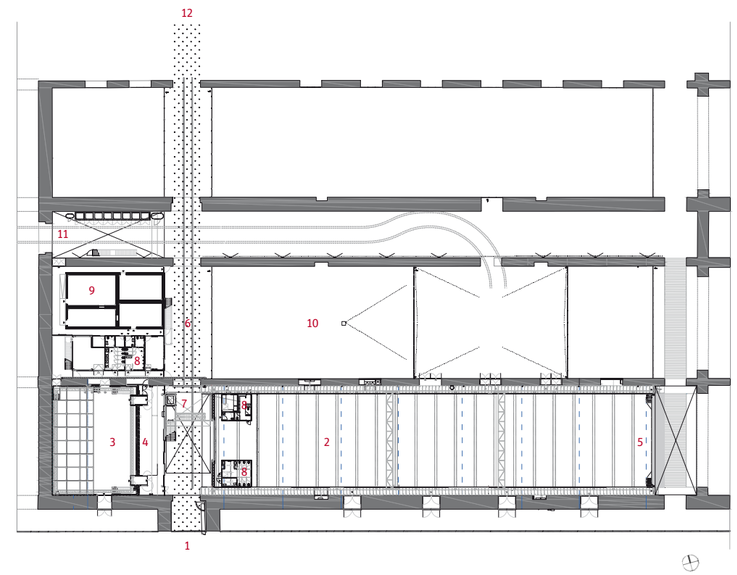
Beleuchtung/Bühne
Gérard Fleury, Paris

Akustik
Yaying Xu, Paris; Bruno Suner, Altia Acoustique, Paris

Klimakonzept
Matthias Schuler, Transsolar, Stuttgart

Bauherr
Stadt Saint-Nazaire; Société Nazairienne de Développement (SONADEV)



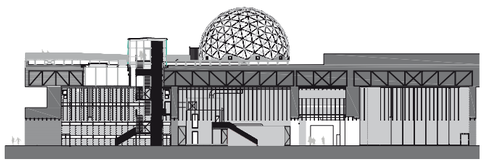


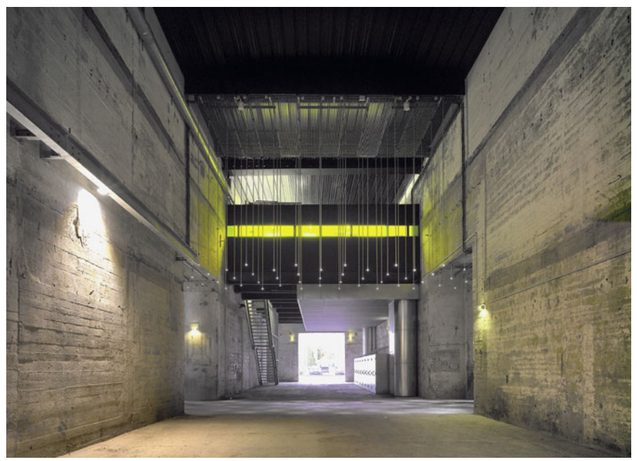
sich eine dreigeschossige Servicezone mit Werkstätten, Versorgungseinrichtungen und Lagerflächen an. Insgesamt erreichte der Block eine Länge von 301 Metern, eine Breite von 124 Metern und eine Höhe von bis zu 18 Metern. Alles in allem wurden 480.000 Kubikmeter Beton vergossen, eine unglaubliche Menge.

Schon 1939 mussten die Bewohner von Saint-Nazaire mit dem Luftangriff auf das Kreuzfahrtschiff „Lancastria“, das sich vor dem Hafen bereits auf See befand, Grauenvolles miterleben. Bei der Versenkung kamen fast 4000 meist britische Soldaten und evakuierte Zivilisten ums Leben. Die Stadt hatte in der Folgezeit aufgrund der U-Boot-Basis in ihrer Mitte extrem zu leiden. Sie war ab Ende 1942 rund fünfzig Bombenangriffen der Alliierten ausgesetzt und wurde zu 85 Prozent zerstört. Im direkten Umfeld des Bunkers, der selbst beschädigt wurde, blieben nur Teile des alten Kopfbahnhofs stehen. Schon kurz nach Kriegsende errichtet der Architekt Noël Le Maresquier im Rahmen eines Wiederaufbauprogramms ein neues Stadtzentrum mit einer drei- bis viergeschossigen Blockstruktur. Doch der gewaltige Bunker prägt als Barriere zum Hafen auch nach dem Krieg die Stadt.

Bürgermeister Joël Batteux ist seit 1983 im Amt. Er hatte sich schon Anfang der neunziger Jahre, nachdem geklärt war, dass eine Sprengung aus Kostengründen und wegen der Gefahr für die Nachbargebäude nicht in Frage kam, mit seinem Projekt der Öffnung „Ville-Port“ die Aufgabe gestellt, den Bunker neu zu nutzen. Damit sollte die Abschottung zumindest teilweise überwunden werden. Nach einem zweistufigen Wettbewerb erhielt 1996 Manuel de Solá-Morales den Auftrag für eine städtebauliche Gesamtkonzeption. Er schlug einen neuen Vorplatz und eine breite Fußgängerrampe vor, die auf das Dach des Bunkers führt. Damit wurde eine begehbare Terrasse geschaffen, die einen Blick auf das Hafenbecken gewährt und für Veranstaltungen genutzt werden kann. Unterhalb, in den U-Boot-Kammern 6 und 7, wurde von François Seigneur und François Confino mit großem Aufwand die Ausstellung „Escal’Atlantic“ eingefügt. Die Eröffnung des Museums, das mit audivisuellen Spezialeffekten an die große Zeit der Transatlantikfahrten und die Tradition der Werft „Chantiers de l’Atlantique“ von Sant-Nazaire erinnert, fand im Jahr 2000 statt. Auf der im Nordosten angrenzenden Werft wurden die berühmten Passagierschiffe „Normandie“ (1935) und „France“

1 Haupteingang
2 „LiFE“ in Kammer 14
3 „VIP“
4 Bar
5 Falttor
6 „Straße“
7 Aufgang zum Dach
8 Sanitäranlagen/Technik
9 Aufnahmestudio/Regie
10 Kammer 13
11 Anlieferung
12 Übergang zum Museum





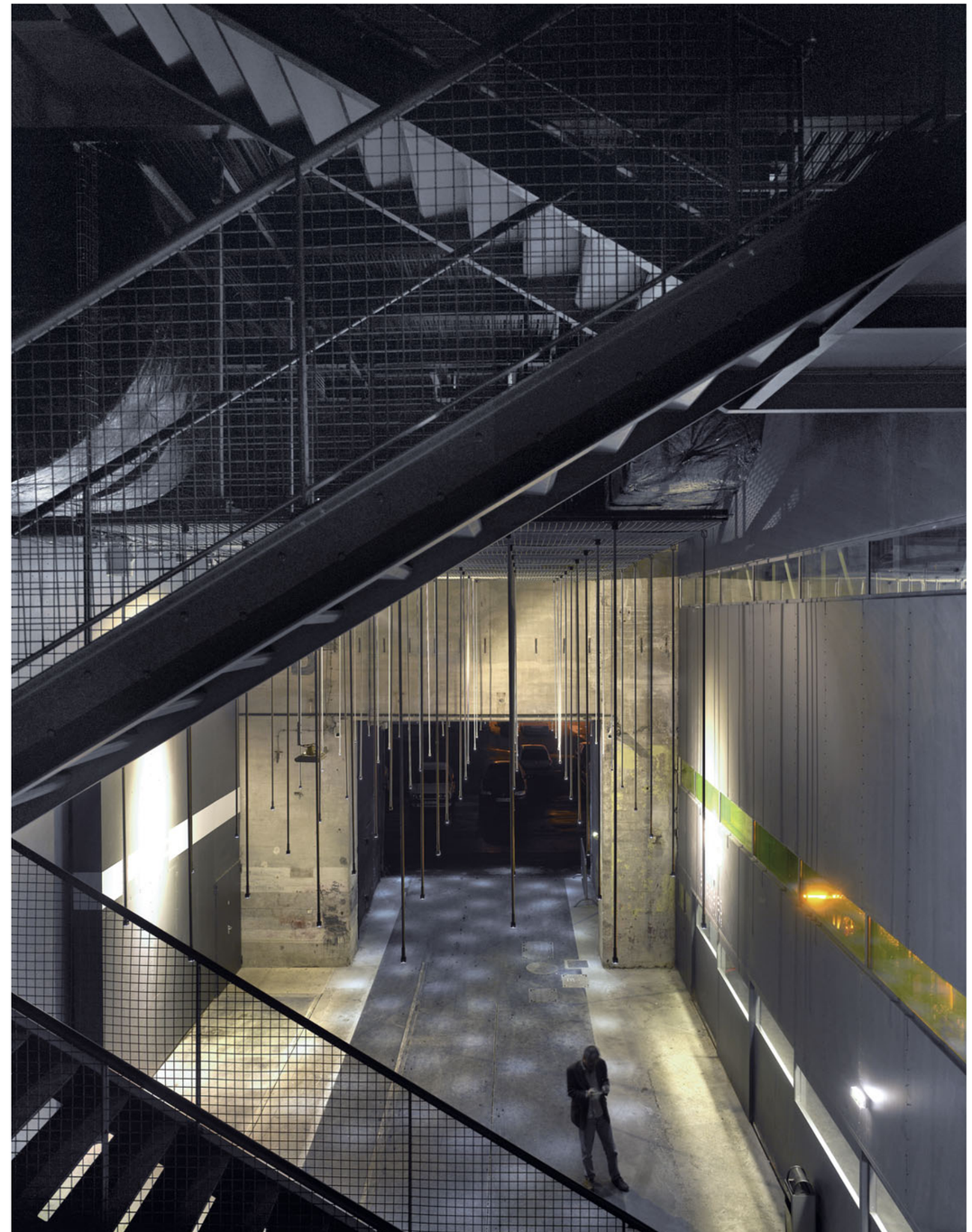
Blick in die schmale Zone zwischen Kammer 12 und 13, die heute für die Anlieferung genutzt wird. 360 Lichtpunkte, die sich leicht im Wind hin und her bewegen, markieren die „Straße“.

Schnitt im Maßstab 1:1000

(1962) gebaut. Erst vor vier Jahren lief hier die „Queen Mary 2“ vom Stapel. In den Kammern 8, 9 und 10 wurden die alten Bassins verkürzt und auf dem Weg zum Eingang des Museums gläserne Pavillons mit Cafés, Shops und Touristoffice aufgenommen. Zum Konzept des Bürgermeisters gehört auch, das westlich angrenzende Gebiet zu bebauen, um eine Anbindung an die Mitte der Stadt mit der Avenue de la République zu erreichen. Auf der ehemaligen Brache befinden sich heute ein Kinocenter und ein Supermarkt. Zurzeit sind mehrere Wohnblocks, ein Hotel und eine Einkaufsmall in Bau. Dies alles ist zum Verständnis der Transformation eines weiteren Teilbereichs des Bunkers wichtig, der Anfang dieses Jahres fertig wurde.

Nach einem konkurrierenden Gutachten (Heft 21.03) erhielt ein deutscher Architekt den Auftrag, ein kulturelles Zentrum zu integrieren. Finn Geipel und seine Partnerin Giulia Andi, die seit 2001 das in Berlin und Paris ansässige Büro LIN leiten, haben sich in äußerst reduzierter Form dem südlichsten Bereich des Bunkers mit der Kammer 14 angenommen. Es ging den Architekten nicht darum, hier eine neue Installation einzufügen, eine andere, autarke Welt, in die man nebenan beim „Transatlantik-Museum“ eintauchen kann, sondern aus der unmittelbar erlebbaren und sehr eindringlichen Gestalt der Volumina Räume für neue Nutzungen zu bilden. Aufgabe war es, einen Ort für neue Kunst und zeitgenössische Musik zu schaffen, flexibel genug für ganz unterschiedliche Veranstaltungen. Das Projekt nennt sich „Alvéole 14“ und ist in vier Bereiche untergliedert:

Der weitaus größte ist das „LiFE“ (Lieu International des Formes Emergentes), ein Zentrum für neue Kunstformen mit 1450 Quadratmetern Fläche, das den Raum über dem ehemaligen Becken der Kammer einnimmt. Der Betontunnel wurde weitgehend in seinem ursprünglichen Zustand belassen und mit einer Stahlbetonkonstruktion gedeckelt. Der Boden besteht aus Ortbeton, dem Quarz beigemischt wurde. An den Stirnseiten befinden sich große Öffnungen, die auf der innen liegenden Seite durch ein 7,5 Meter breites Rolltor und auf der Seite zum Hafenbecken durch ein 16 Meter breites Falttor zu schließen sind. Unter dem gewellten Stahlblech der Decke musste eine Unterkonstruktion eingefügt werden, da das Dach des Bunkers inzwischen undicht geworden ist. An beiden Längsseiten des Raums sind auf fünf Meter Höhe Galerien für die veranstaltungstechnische Ausstattung integriert worden. Außerdem können zwei Brücken mit einer Spannweite von 19 Metern über die gesamte Länge gerollt werden. Vor allem mit dem breiten Tor zum Wasser, das beim Öffnen den Blick auf den Hafen – durch die Tiefe des Raums – wie ein unwirkliches Bühnenbild freigibt, ist der Ort prädestiniert für experimentelle Theater-, Tanz- und Musik-Inszenierungen. Gegenüber vom Bunker liegt die ehemalige Hafeneinfahrt mit dem Schleusengebäude. An der Schleuse hatte man im Krieg einen weiteren Schutzbunker errichtet, der heute noch existiert und in dem ein altes französisches U-Boot besichtigt werden kann.



Auf „LiFE“ folgt der Bühnensaal „VIP“ (Scène des musique actuelles) für zeitgenössische Musik mit nur 300 Quadratmetern Fläche und einer Bar, an die Studios, Verwaltungs-, Lager- und Technikräume anschließen. Die Bar liegt auf einer Galerie und ist vom Saal über Treppen zu erreichen. Der Raum wurde innen komplett mit Akustikplatten verkleidet. Der Boden besteht aus gegossenem Epoxitharz. In der Nachbarkammer 13 sind zwei Cubes für die Nebenräume der Künstler und die Verwaltung untergebracht. Der Cube mit den Aufnahmestudios ist aus akustischen Gründen die einzige Massivbaukonstruktion des Projekts und wurde verputzt.

Erschlossen werden die neuen Nutzungen über eine öffentliche Passage durch den Bunker entlang der alten Gleise. Diese „Straße“ haben die Architekten über den Bodenbelag, den Asphalt und die Beleuchtung neu definiert. 380 einzelne LEDs wurden an langen Stäben von der Decke auf einer Höhe von 3,80 Metern und in einem Raster von 1 x 1 Meter abgehängt. Die kleinen Lichtpunkte, die sich im Wind leicht hin und her bewegen, sind ständig eingeschaltet. Auf dem Verbindungsgang, der bis zum Museum reicht, grenzt Maschendraht über die ganze Höhe die leere Nachbarkammer 13 ab. Der Blick in diesen 92 Meter langen, nur spärlich beleuchteten Raum mit dem morbiden Charakter einer jahrzehntelangen Bewitterung, in dem, wie in anderen Teilen des Bunkers, das Regenwasser stetig durch die Decke tropft, gehört zum Eindrucksvollsten der gesamten Anlage. Zum Glück ist er nutzlos.

Der vierte Teil der Planung befindet sich auf dem Dach, erreichbar über eine nüchterne Stahltreppe und einen Aufzug. Der neue Zugang, der mehr als 15 Meter überbrückt, liegt über einer Öffnung in der Decke im Bereich der Passage vor der Kammer 14. Für diesen Durchbruch wurden zunächst Kernbohrungen vorgenommen, und anschließend wurde die Decke samt Stahlträgern mit Diamantkabeln eingeschnitten. Der Beton wurde dann mit Presslufthammern herausgebrochen. Auf dem Dach erreicht man einen gläsernen, die Treppe schützenden Pavillon. Nach dem Austritt bewegt man sich auf einer 70 Zentimeter hoch aufgeständerten Stahlkonstruktion, die zu einer kreisförmigen Plattform mit einem Durchmesser von 11 Metern mit dem ebenfalls runden Radom (engl.: radar dome), eine Radar-Wetterschutzkuppel, führt. Sie hat eine Höhe von neun Metern und erinnert an eine Konstruktion von Buckminster Fuller. Sie stammt jedoch vom Flughafen Berlin-Tempelhof, wo sie in den achtziger Jahren von der NATO auf einem Turm errichtet wurde. Vor drei Jahren sollte die alte Kuppel durch ein leichteres Modell aus Kunststoff ersetzt und deshalb verschrottet werden. Nach langen Verhandlungen gelang es den Architekten, den Radom kostenfrei von der Bundeswehr zu übernehmen. Er wurde demontiert, in seine Einzelteile zerlegt und nach gründlicher Reinigung und der Reparatur einiger beschädigter Paneele mit einem Schutzanstrich versehen und im Januar nach Saint-Nazaire transportiert. Hier wurde er in einer der Bunkerkammern wieder zusammengebaut und anschließend per Kran auf das Bunkerdach gehoben. Bei der Schutzhülle handelt es sich um eine freitragende geodätische Konstruktion, die aus 298 gleichen dreieckigen Modulen besteht. Die Aluminiumrahmen sind mit einer transluziden Membran bezogen. Die Kuppel überspannt jetzt eine Bühne von 320 Quadratmetern für experimentelle Musik.

Das Bassin de Saint-Nazaire wird heute von Fischerei- und Sportbooten genutzt.
Die ehemalige Radarschutzkuppel auf dem Bunkerdach kommt vom Berliner Flughafen Tempelhof. Nun überspannt sie eine Bühne für experimentelle Musik.

Eine solch2 leichte Konstruktion für die Musik auf dem Bunker von Saint-Nazaire, ursprünglich gebaut für die NATO am Zentralflughafen des Dritten Reichs – ein stärkeres Zeichen ist kaum denkbar. Mit der Kuppel werden das Lastende der Vergangenheit und das Filigrane, je nach Blickwinkel auf dem Dach partiell etwas verloren Wirkende, durch die Nutzung aber sehr Gegenwärtige, mit großer Symbolik zu einer Einheit geformt.

Der Bunker bleibt ein dunkler Block in der Stadt; er wurde durch die Transformation um eine tiefere Bedeutung ergänzt. Die Installationen sind einfach, schwarz, mal mit grünem, mal mit gelbem Glas, ergänzt durch eine Lichtdecke, mit der es gelingt, dem Beton die Schwere zu nehmen. Es ist erstaunlich, dass vor allem dieses Licht in einem Teil der internen Straße eine solche Bedeutung erlangt und dem Gesamtbau innen sogar eine fast spielerische Leichtigkeit verleiht. So geht es bei der Nutzung des Bunkers nicht um Architektur im eigentlichen Sinn. Nirgends hat man den Eindruck, der Wucht des Bunkers sei etwas demonstrativ entgegengesetzt worden. Der Entwurf von Finn Geipel und Giulia Andi hat ein Konzept für eine Nutzung geliefert, das in Zusammenarbeit mit einer Reihe von Beratern anderer Diziplinen bereichert wurde, mehr nicht. Bescheidenheit, aber auch Sparsamkeit wird bei diesem 7,1-Millionen-Projekt überall spürbar. Der Entwurf strebte keine „Vollständigkeit“ an; zum Beispiel endet die Lichtdecke abrupt auf halbem Weg der endlos langen Flächen.

Alvéole 14, von einem anspruchsvollen Konzept ist zu berichten, von Räumen für künstlerische Performances mit vielen Möglichkeiten, allerdings fragt man sich, ob die Stadt mit nur 67.200 Einwohnern es auch nach Joël Batteux schaffen wird, ihm auf Dauer die nötige Aufmerksamkeit zu schenken.

Das U-Boot-Becken der Kammer 14 wurde gedeckelt. Mit „LiFE“ ist hier ein Internationales Zentrum für neue Kunstformen entstanden. Das 16 Meter breite Falttor öffnet sich zum Hafenbecken.