

Erkenntnisse mit der TU und im Tunnel

Editorial **Sebastian Redecke, Benedikt Crone**

Die Faszination für die Hochtechnisierung und damit Vereinfachung ist groß. Doch die damit zu erzielenden Verbesserungen des Bauens zum Vorteil der Nutzer treten nicht immer ein. Vieles erlangt eine Komplexität, die nur noch schwer zu verstehen und noch weniger zu steuern ist. Florian Nagler hat sich seit einigen Jahren mit diesem Thema intensiv auseinandergesetzt. Er will den technischen Fortschritt nicht vernein, ist offen für jede Innovation, aber sieht deutliche Grenzen dort, wo ein Zugewinn in keinem Verhältnis zum Aufwand steht und mit einer Überforderung einhergeht. Zusammen mit Kollegen der Initiative „Einfach Bauen“ der TU München, Nagler leitet dort den Lehrstuhl für Entwerfen und Konstruieren, und der B&O Gruppe, einem engagierten Bauherrn, entwickelte er drei Forschungsbauten in Bad Aibling. Die dreigeschossigen Wohnhäuser à acht Wohnungen wurden in Leichtbeton, Brettsperrholz und Wärmedämmziegel errichtet, jeweils in einfacher, gut nachvollziehbarer Bauweise. Die gesammelten Erfahrungen sind groß, die Kosten gering. Über die gestalterischen Qualitäten der Gebäude kann man sicherlich streiten.

Unter der Leitung von drei Lehrstühlen der TU München, darunter ebenfalls der Lehrstuhl von Florian Nagler, entstand in Münchens Kunstareal ein Forschungspavillon aus Holz, der temporär für Veranstaltungen zur Verfügung steht. Architekturstudierende

konnten hier ihre Erfahrungen in der Praxis sammeln. Ein solches Lehrprojekt im Maßstab 1:1 ist naheliegend und wird dennoch im großen Rahmen wie hier in München viel zu selten möglich gemacht.

Zurückbleiben, bitte

Als 1902 die erste Fahrt der Hoch- und Untergrundbahn vom Potsdamer Platz startete, war Berlin um ein bedeutendes Verkehrsmittel reicher. Ein Glück, dass Bedenken aufgrund des sandigen Bodens, Schäden an der Kanalisation oder einer Verschandelung des Stadtbildes durch Bahnviadukte (der Kaiser war kein Fan) den Siegeszug der U-Bahn nicht aufhalten konnten. Bis heute genießt man dank der Anstrengungen der Vergangenheit die Vorzüge dieses Systems, von der derzeitigen, pandemiebedingten „Gefahrenzone öffentlicher Nahverkehr“ einmal abgesehen. So müssen auch die rund 525 Millionen Euro, die die Verlängerung der Linie U5 verschlang, als Investition in die Zukunft verstanden werden. Die drei neuen Bahnhöfe, die wir uns für diese Ausgabe angesehen haben, führen allerdings ins ältere Berlin: zum Roten Rathaus, auf die Museumsinsel und den Boulevard Unter den Linden. Vielleicht wird die Strecke aber nochmal verlängert, vom Hauptbahnhof bis zur Turmstraße im jüngeren, zukunftsweisenden Stadtteil Moabit.