

# PRESSE

INFORMATION vom 6. Juni 2018

Frankfurt am Main

## RHEIN-MAIN. Die Region leben



Aus der Serie „Re:RheinMain“, Foto: Malte Sanger

**9. Juni – 14. Oktober 2018**

im Deutschen Architekturmuseum (DAM),  
Frankfurt am Main

AUSSTELLUNGSERÖFFNUNG:

Fr, 8. Juni 2018, 19 Uhr

PRESSERUNDGANG:

Mi, 6. Juni 2018, 11 Uhr

FÜHRUNGEN:

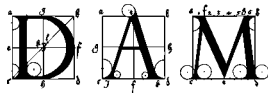
immer samstags und sonntags, jeweils 16 Uhr

ÖFFNUNGSZEITEN:

Di, Do – So 11 – 18 Uhr \ Mi 11 – 20 Uhr \  
Mo geschlossen

## INHALT

ÜBER DIE AUSSTELLUNG	2
REGION UND VISION	3
MOBILITÄT	4
WOHNEN	8
PUBLIKATION / IMPRESSUM	13
BEGLEITPROGRAMM	15
KONTAKT	16



**RHEIN-MAIN. DIE REGION LEBEN RÜCKT DIE ZENTRALEN HERAUSFORDERUNGEN DER RHEIN-MAIN-METROPOLE IN DEN FOKUS: MOBILITÄT UND WOHNEN. DIE AUSSTELLUNG ZEIGT BEISPIELHAFTE PROJEKTE UND MÖGLICHE PERSPEKTIVEN, DIE LUST DARAUFGESTALTEN, DIE ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG DER REGION ZU GESTALTEN!**

Mobilität und Wohnen sind die zentralen Herausforderungen der Metropolregion Frankfurt Rhein-Main. Auf dem Wohnungsmarkt steigen die Preise schneller, als Bauland aktiviert werden kann. Die Verkehrsinfrastruktur stößt an ihre Grenzen. RHEIN-MAIN. DIE REGION LEBEN stellt Mobilität und Wohnen in Bezug zueinander. Denn die Region lebt von der Erreichbarkeit ihrer Orte, der Vielfalt des Wohnangebots. Wie Orte miteinander verknüpft werden, prägt das Bild der Landschaft. Die Region wird auch über die Bewegung erlebt.

Die Region ist hochdynamisch und unterscheidet sich grundlegend von dem Idealbild einer idyllischen Landschaft. Die Veränderungen, die möglich sind, und die Veränderungen, die noch kommen werden, gilt es als gestaltbar zu verstehen. Wir sind deswegen aufgefordert, die Zukunft der Region als ein Thema der Gestaltung zu verstehen – im Sinne von: Neues denken, Neues entwerfen.

RHEIN-MAIN. DIE REGION LEBEN entwirft zukünftige Bilder einer Region, die ihre Herausforderungen annimmt und die Chancen nutzt, die sich bieten, wenn neue Technologien eingesetzt, wenn ein integrierter Entwicklungsansatz verfolgt wird, wenn beispielhafte Projekte aus dem In- und Ausland zum Vorbild genommen werden.

Internationale Büros entwickeln Szenarien, die das Fenster in die Zukunft öffnen und Lust darauf machen, diese Zukunft zu gestalten. Die Ausstellung regt dazu an, die bekannten Wege und etablierten Routinen hinter sich zu lassen, welche die Umwelt prägen und als ständiges Siedlungswachstum und stetig steigende Flächenversiegelung ihren Niederschlag finden.

Neues entwerfen heißt: Erlebnis statt Besitz, ein Mehr an Nutzungsoptionen und Entfaltungsmöglichkeiten und eine den Lebensumständen angemessene Wohnform. Eine Einschränkung der individuellen und eine Hinwendung zur gemeinschaftlichen Nutzung kann sich durchsetzen, wenn das einen Zugewinn bedeutet: an Lebensqualität und an Freiheit. Das gilt für das Wohnen wie für die Mobilität gleichermaßen. Das Zusammenwirken von Wohn- und Verkehrsflächen bietet ein Mehr an Lebensqualität und Freiheit, wenn diese Form des Zusammenlebens gestaltet wird.

Gestaltung ist der Schlüssel für den Wandel – sie vermittelt zwischen Infrastruktur, Technik und den Nutzenden, fördert die Akzeptanz und schließt die Gestaltung von Prozessen notwendig mit ein. Gestaltung schafft Lebensqualität, sie macht Lust auf das Neue und schafft zugleich Vertrautheit.

*Gestaltung matters!*

## REGION UND VISION

### Bevölkerungsdichte

In den letzten Jahren ist im Einzugsgebiet der fünf Großstädte die Nachfrage im Bereich Wohnen enorm angestiegen. Es wurden neue Siedlungsflächen entwickelt, die bauliche Dichte in den Innenbereichen erhöht, aber dennoch steigen die Preise für Miete und Kauf weiter an. Der Entwicklungsdruck wirkt auch auf die Gemeinden in der näheren Umgebung, die zunehmend als Teil einer urbanen Agglomeration wahrnehmbar werden. In dem polyzentralen Städtensystem verteilen sich die zentralen Lagen mit einer hohen Anziehungskraft in der gut vernetzten Region, und eröffnen dadurch Siedlungspotenziale innerhalb einer kompakten Region mit kurzen Wegen. In der Peripherie zwischen den Kernstädten entstehen neue stadt- und landschaftsräumliche Qualitäten mit einer guten Infrastruktur und einer sehr guten Anbindung in alle Teilräume der urbanen Agglomeration. Die Innovationsbereitschaft im Bereich Wohnen und Mobilität nimmt zu und in den zentralen Lagen der Region entwickeln sich gut vernetzte Quartiere im Grünen, deren Bewohner zunehmend urbane Lebensstile führen.

### Neue regionale Wachstumsdynamik

Es besteht eine intraregionale Konkurrenz, welche die Region in international und national wettbewerbsfähige Städte und Gemeinden bzw. denen, die nur geringfügig oder gar nicht wettbewerbsfähig sind, aufspaltet. Versteht man die Region als Ganzes wie ein Zentrum, als eine Global City, dann lassen sich unterschiedliche Typen von Zentralität identifizieren. Neben den bekannten innerstädtischen Geschäftsbezirken der Großstädte finden sich neue Zentren im Umland, die sich meist stärker an der Autobahnverbindung orientieren, oder es transformieren sich traditionelle Zentren und bekommen eine neue Bedeutung, beispielsweise der Digital Hub Darmstadt oder das Altwerk in Rüsselsheim. Die Spitzen der Entwicklungsdynamik treffen am stärksten die Innenstädte von Großstädten wie Frankfurt oder Darmstadt, aber ebenso die zentralen und gut erschlossenen Lagen der Region. Hier hat sich besonders ein Siedlungsring um die verkehrsgeographische Mitte mit einer starker Wachstumsdynamik entwickelt. Auch wenn die Stadt Frankfurt als Namensgeber einer internationalen Region bleibt, hat sich der Mittelpunkt der regionalen Entwicklungsdynamik auf einen Infrastrukturknoten zwischen den fünf Großstädten verschoben.

### Eine Region der kurzen Wege

#### *Entwürfe für den Transit Belt von Frankfurt/Rhein-Main*

Der Weg in die Zukunft der Region führt über die Vorstellung, die man sich von ihr macht. Erst konkrete Entwürfe können vermitteln, was geänderte Rahmenbedingungen und neue Technik tatsächlich für das Zusammenleben und die Mobilität dort bedeuten und leisten können. Sie können eine Basis für die Diskussion über die Weiterentwicklung der Region legen. Für RHEIN-MAIN. DIE REGION LEBEN leben wurden fünf international renommierte Büros aufgefordert, ihre Vision für eine Zukunft der Region konkret zu formulieren. Dafür wurde der Großraum um den Flughafen Frankfurt, der Transit Belt, ausgewählt, weil sich hier große Potenziale ausmachen lassen. Dieser zentrale Ballungsraum mit den fünf Großstädten, die in 20 Minuten Entfernung zum Flughafen liegen, weist den höchsten Interaktionsgrad innerhalb der Metropolregion auf, insbesondere in der alltäglichen Mobilität. Der Transit Belt ist Ausweis von Leistungsfähigkeit und Prosperität der Region, wie er gleichzeitig Freiräume peripherer Lagen bietet. Diesem Potenzial wird der Ballungsraum jedoch derzeit nur unzureichend gerecht.

#### Entwürfe von:

Michael Trinkner, Hagen Zeisberg // KCAP Architects&Planners, Rotterdam, Zürich, Shanghai  
Michael Obrist, Adrian Judt und Rebecca Sparr // feld72Architektur und urbane Strategien, Wien  
Marc Armengaud, Matthias Armengaud // AWP Paris,  
Eric-Jan Pleijster, Simon Verbeek // LOLA Landscape Architects, Rotterdam  
Vicky Payne, David Rudlin // URBED aus Manchester

## MOBILITÄT

### Die Mobile Region

#### *Metropolregion Rhein-Main*

In der Region Rhein-Main werden Wirtschaft und Gesellschaft wesentlich von Prozessen und Systemen der Mobilität bestimmt. Die Metropolregion ist ein Global Hub für den Mobilitäts- und Logistiksektor und wird durch hochfrequentierten Schienen- und Straßenverkehr geprägt.

Die Region vernetzt sich nach innen durch Arbeits-, Wirtschafts-, Freizeit- und Lieferverkehre, wobei die urbanen Zentren die Knotenpunkte bilden. Die Region weist die höchste Interaktionsdichte in ihrem Kernraum auf, das Gebiet um den Flughafen Frankfurt mit den Großstädten Frankfurt, Offenbach, Darmstadt, Wiesbaden und Mainz, das in etwa mit dem S-Bahnnetz zusammenfällt.

### Warum es so nicht weitergeht

#### *Die Verkehrslast nimmt stetig zu*

Der Verkehr wird nicht weniger. Täglich sind Hunderttausende unterwegs, oft alleine im eigenen Auto. Das ist mit einer hohen psychischen und physischen Belastung von Mensch und Umwelt verbunden: Stress, Luftschadstoffe, Lärm, Flächenanspruchnahme, Verschmutzung. Der Verkehrsaufwand belastet insbesondere die urbanen Zentren erheblich: Luftverunreinigung und Lärmbelastung wirken sich schädlich auf die Gesundheit aus. Der Verkehr hat in den letzten zwanzig Jahren wenig zur Reduktion von Schadstoffen beigetragen. Zwar belasten heute PKW im Schnitt dank verbesserter Motoren und Abgastechnik Mensch und Umwelt deutlich weniger, aber da insgesamt der PKW-Verkehr stark zugenommen hat, wurde diese Entlastung durch die erhöhte Verkehrsintensität aufgehoben. Klimawandel und Ressourcenverknappung erfordern zudem ein grundsätzliches Umdenken, was unser Mobilitätsverhalten angeht: Die Umweltentlastung und der Klimaschutz werden nicht alleine durch technische Verbesserungen zu erreichen sein.

### Die Mobilität von Morgen

#### *Teilen ist die neue Mobilität*

Die Digitalisierung ermöglicht neue intelligente Mobilitätsformen. Heute schon stehen unterschiedliche, oftmals gemeinsam genutzte Mobilitätsangebote auf Abruf bereit. Wir werden zukünftig problemlos unterschiedliche Verkehrsträger entsprechend unseren Bedürfnissen konfigurieren können – die Rede ist von vernetzter und multimodaler, kollaborativer Mobilität.

Das Gute dabei: Ich schone die Umwelt, weil ich nicht mehr das Automobil alleine nutze, sondern mit anderen teile und in sehr viel stärkerem Maße als bisher auch auf die eigenen Füße, das Fahrrad (und seine hochattraktive e-mobile Version), auf Busse und Bahnen zurückgreife. Und sogar schneller bin – gerade in den Metropolen zu den Hauptverkehrszeiten.

Im ländlichen Raum sind PKW notwendiger als in der Stadt. Durch die Digitalisierung können Autofahrten besser ausgelastet werden – in dem man andere mitnimmt. PKW werden zukünftig besser vernetzt sein. Andere Verkehrsmittel wie die Bahn werden dann durch Umsteige- und Knotenpunkte für die längeren Wegstrecken noch stärker ihre Bündelungswirkung entfalten können. Hinzu kommen Shuttle-Systeme, zunehmend auch mit autonom verkehrenden Fahrzeugen.

### Gestalte deine Mobilität selbst!

Der flüssige und sichere Übergang von einer Mobilitätsform zu einer anderen kann in Zeiten der Digitalisierung unmittelbar und flexibel erfolgen (vernetzte, intermodale und multimodale Mobilität). Dadurch vereinfacht sich die Nutzung öffentlicher und gemeinsam genutzter Verkehrsmittel – ich brauche keinen eigenen PKW mehr. Wohin und wie ich fahren will – das entscheide ich unmittelbar und so, wie es mir gefällt.

### **Was ist zu tun?**

- Reduktion des Verkehrsaufwands (Zahl und Länge der Wege)
- Reduktion des individuell genutzten Verkehrsmittels (automobil) und Förderung gemeinsam genutzter Verkehrsmittel
- Verbesserung der Technik der Fahrzeuge und Verwendung umweltfreundlicher Kraftstoffe / Energieträger unter Berücksichtigung der gesamten Produktionskette
- Veränderung Regularien zur Förderung nachhaltiger Mobilität
- Verkehrsinfrastrukturen als Teil der Raumstruktur nachhaltig weiter entwickeln
- Umfassende Gestaltung des nachhaltigen Mobilitätssystems um eine höchstmögliche Qualität und damit Akzeptanz zu erreichen

### **Vorbildliche Mobilitätsprojekte**

#### Amsterdamer Hauptbahnhof

*Benthem Crouwel Architects*

Der alte Amsterdamer Hauptbahnhof aus dem Jahr 1889 wurde in einen modernen Verkehrsknotenpunkt umgewandelt und aufgewertet. Klar ausgewiesene Bereiche sind den Funktionen Treff- und Begegnungsorte, Dienstleistungen, Information, Transfer, Verkehr und Handel zugeordnet. Die Anlage ist dadurch sehr übersichtlich und klar gegliedert, was den Reisenden die Orientierung leicht macht. Das historische Bahnhofsgebäude hat mit der Renovierung seinen alten Glanz zurückgewonnen, wobei die neuen Ergänzungen deutlich als zeitgenössisch kenntlich gemacht sind. Die Aufgabe bestand darin, Stationseiland, die Insel mit dem Amsterdamer Hauptbahnhof, zu einem effizienten und attraktiven Drehkreuz für den öffentlichen Verkehr umzugestalten, was nachdrücklich durch die Nord-Süd-Metrolinie, die hier einlaufen wird, die Hochgeschwindigkeitsverbindung und einen neuen Busbahnhof befördert wird. Mit der Umgestaltung der Bahnhofsinsel erhält Amsterdam einen einladenden und leistungsstarken Bahnhof, dem die Verbindung von historischen und zeitgemäßen Elementen eine besondere Anmutung verleiht.

Ort: Stationsplein, Amsterdam

Fertigstellung: 2017

Auftraggeber: Gemeente Amsterdam, Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Architekten: Benthem Crouwel Architects

Beauftragte Firma: VOF De Ruijterkade (Arcadis en Movares); Amersfoort (Busbahnhof); MNO Vervat (Cuyperspassage); Hegeman BM Belbouw (Haupttunnel)

#### ASRM 2015-Plattform, Autobahnunterführung, Offenbach am Main

*feld72 architektur und urbane strategien / ASRM 2015*

Der Architektursommer Rhein-Main (ASRM) 2015 thematisierte die Grenze zwischen den Städten Offenbach und Frankfurt und das beide verbindende Mainufer. Entlang des Mains führt ein Rad- und Fußgängerweg, der unter der Autobahn 661 durchgeführt wird. Die monumentale Baukonstruktion der Autobahnbrücke schafft einen unwirtlichen, kaum genutzten Ort. Das Wiener Architekturbüro feld72 schlug 2014 vor, diesen Ort mit einer zentralen Veranstaltungsplattform zu beleben. Im Rahmen des ASRM 2015 fanden dann dort Veranstaltungen unterschiedlichster Art, Konferenzen zu Fragen der Mobilität und der Stadtentwicklung, aber auch Musikfestivals und Tanzveranstaltungen statt – vor dem Hintergrund des Verkehrsrauschens oberhalb der „Betonkathedrale“. Gerade die experimentelle elektronische Musik nahm Ort und Akustik dankbar auf und führte ortsspezifische Musik und Performances im Rahmen des Musikfestivals ROTOR durch. Die temporäre Installation und Nutzung

zeigten die Entwicklungspotenziale brachliegender Umräume von Verkehrsinfrastrukturen auf und wie diese durch architektonisch-künstlerische Strategien aktiviert werden können.

Ort: Autobahnunterführung A 661, Offenbach am Main

Durchführung: 2015

Auftraggeber: ASRM 2015

Architekten: feld72 architektur und urbane strategien (Konzept)

Beteiligte Planer: ASRM 2015 (Stephanie Wellnitz, Felix Nowak, Kai Vöckler)

#### Bahnhof Vinge

*Henning Larsen*

Vinge ist ein großes Stadtentwicklungsprojekt in der Frederikssund Region in der Nähe von Kopenhagen. Das 350 Hektar große Stadtprojekt erhält einen neuen Bahnhof, wodurch die weitere Stadtentwicklung und die Verbindung nach Kopenhagen durch den öffentlichen Verkehr eine deutliche Aufwertung erfahren. Das dänische Architekturbüro Henning Larsen konzipierte den zentralen Ankunftsort als eine Verknüpfung von Verkehrsinfrastruktur und Landschaftsgestaltung. Es entsteht ein städtischer öffentlicher Ort, der die Natur als Teil der Stadt begreift und in sie integriert. So wird der Grünzug in einer zweiten Ebene über die Bahnstation geführt und bildet einen öffentlichen Platz, der zum Verweilen einlädt. Eine geschwungene Plattformstruktur mit einer elliptischen Öffnung zur Bahnstation bildet eine Brücke über die Schienen und verbindet den Bahnsteig mit dem öffentlichen Raum. Der fließende Übergang zwischen den unterschiedlichen Raumebenen überwindet die trennende Wirkung des Schienenstrangs. Die Struktur ist terrassiert und mit der umgebenden Landschaft verbunden, sodass eine hohe Aufenthaltsqualität entsteht – Grün- und Mobilitätsraum werden geschickt miteinander verknüpft.

Ort: Frederikssund, Dänemark

Status: In Ausführung

Bauherr: Stadtverwaltung von Frederikssund

Architekt: Henning Larsen

Beteiligte Fachplaner: Effekt (Architekten); Moe & Brødsgaard Consulting (Ingenieure); Marianne Levinsen (Landschaftsgestaltung); Railway Procurement Agency

#### Slussen Masterplan, Stockholm

*Foster + Partners*

#### Umbau Hauptbahnhof Chemnitz

*Grüntuch Ernst Architekten*

#### Die Fahrradschlange (Cykelslangen), Fahrradbrücke, Kopenhagen

*Dissing + Weitling architecture*

#### Green Line, Fahrradbrücke, Frankfurt am Main

*Andreas Grzesiek (HfG Offenbach)*

#### Ölhafenbrücke, Geh- und Radwegbrücke, Raunheim

*schneider+schumacher*

#### Haltestelle U5, Frankfurt am Main

*Just/Burgeff Architekten*

WalkNYC, das Wegeleitsystem von New York City

*PentaCityGroup*

New York Public Realm

*Gehl Architects*

### **Regionales Mobilitätsprogramm**

Frankfurt RheinMain plus

*Ausbau der Schieneninfrastruktur*

Eine Kooperation für den Ausbau der Infrastruktur in Hessen. Das Gemeinschaftsprogramm Frankfurt RheinMain plus macht den Schienenverkehr in der Region fit für die Zukunft. Über 12 Milliarden Euro werden in den Ausbau der Infrastruktur investiert – für mehr umweltfreundliche und nachhaltige Mobilität, von der Millionen Menschen profitieren werden. Frankfurt RheinMain plus ist ein Infrastrukturprogramm, das gemeinsam von Bund, Land Hessen, Stadt Frankfurt am Main, Deutsche Bahn und Rhein-Main-Verkehrsverbund vorangetrieben wird.

## WOHNEN

### Warum es so nicht weitergeht

*Ohne eine aktive Politik besteht die Gefahr, dass die Region sozial segregiert wird*

In den verdichteten Zonen verschärfen sich trotz aller Bemühungen um das Aufstocken des Wohnungsbestands die Preise. Viele werden sich das Wohnen in der Nähe des Arbeitsplatzes in den zentralen Zonen nicht leisten können und weiter entfernt eine Wohnung suchen. Ohne eine aktive Politik, die Wohnungs- und Bodenpreise grundsätzlich als ihr Aufgabenfeld erkennt, wird die Gefahr der sozialen Spaltung nicht gebannt werden können.

Die Randbereiche der Metropolregion drohen weiter auszudünnen, hier werden insbesondere Ein- und Zweifamilienhäuser leerstehen und abgerissen werden müssen. Junge Haushalte mit gutem Einkommen werden sich in den Zentren und dessen Umfeld ansiedeln, in den peripheren Lagen der Region werden die Alten und schlechter verdienenden Haushalte hingegen proportional stärker wachsen.

Bemühungen, Abhilfe zu schaffen, konzentrieren sich auf den Neubau. Der Bestand birgt ein großes Potenzial, die Veränderungen zu berücksichtigen – dies muss aber als Aufgabe der Politik aufgegriffen und intensiv als eine integrale Aufgabe verstanden werden, die Einfamilienhausgebiete und Großwohnanlagen gleichermaßen berücksichtigt.

### Was ist zu tun?

Das Bauen im Bestand, die Entwicklung schwieriger Grundstücke, die Förderung flexibler Grundrisse und sozialer Mischung benötigen eine fördernde Politik für die gesamte Region. Diskussionen müssen auch und im Besonderen auf der Ebene der Grundstückspreise und der Mobilitätskosten geführt werden. Eine politische Steuerung der Bodennutzung und eine zumindest partielle Abkoppelung des Wohnungsmarkts von renditeorientierten Marktmechanismen sind notwendig, damit langfristig Gestaltungsspielräume gesichert sind. Diese werden aber nur dann genutzt werden können, wenn tatsächlich die Region einschließlich ihrer Peripherien, ihrer ländlichen Räume in den Blick genommen wird. Die Bewältigung der Herausforderungen wird schließlich nicht ohne die Ausweisung neuer Stadtteile und Entwicklungsschwerpunkte möglich sein. Für die Entwicklung des zukünftigen Wohnungsmarkts bedarf es – auch dies in der ganzen Region – neuer Modelle. Sie müssen Klimaschutzfragen aufgreifen und Mobilitätskonzepte integrieren, und sie müssen sinnvoll als Teil der bestehenden Stadt, des bestehenden Orts projiziert werden. Eine integrale Sichtweise ist nötig, um eine Spaltung der Region in Gewinner und Verlierer zu verhindern.

### Bestand sichern

Der Bestand ist in der aktuellen Wohnungsdiskussion eine unterbewertete Größe. Seine Potenziale werden aber für die Engpässe auf dem Wohnungsmarkt nur dauerhaft greifen, wenn die Qualität der Wohnungen und deren Möglichkeiten wieder stärker in den Blick genommen werden und dabei mit sensiblen und respektvollen Eingriffen operiert wird. Dann können Bestände sozial verträglich stabilisiert und aufgewertet werden, ohne ihnen etwas Neues überstülpen zu müssen.

Sowohl durch intelligente Sanierung als auch durch ein integriertes Zusammendenken von Neubau und Bestand lassen sich existierenden Häusern und Siedlungen Qualitäten entlocken, die bislang nur latent vorhanden waren.

### Fläche effektiv nutzen

Im Bestand sind nur noch selten große zusammenhängende Flächen verfügbar. Es ist daher darüber nachzudenken, wie man Flächen intelligent nutzen kann. Über bestehenden Parkplätzen könnten Neubauten entstehen, ohne dass teure und aufwändige Tiefgaragen gebaut werden müssen. Auch darüber hinaus kann im Bestand viel gewonnen werden, wenn Abriss und Neubau sich am Alten orientiert. Ohne



Bewohner und Bewohnerinnen zu verdrängen, ohne hochaufwändig die Infrastruktur neu anzulegen, ohne Qualitäten des Bestands außer acht zu lassen, kann durch Ersatzneubauten eine zeitgemäße Qualität der Wohnungen und des Wohnumfelds geschaffen werden.

### **Neue Wohnformen anbieten**

Eine der wichtigsten Aufgaben auf dem Wohnungsmarkt stellt sich im Bereich der Wohnformen. Lebensstile pluralisieren sich. In den Städten oder auf dem Land nehmen kleine Haushalte zu, die traditionelle Familienstruktur ist in keinem Umfeld mehr der dominierende Faktor und wird es immer weniger sein. Auf Fragen, wie sich Gemeinschaft bilden kann, wie sich gegenseitig Unterstützung organisieren kann, können durch Planung und Entwurf sinnvolle Antworten gefunden werden. Eine neue Kultur des Teilens kann hier entwickelt werden, die anschaulich sichtbar macht, wie zukünftig die Balance zwischen „privat“ und „gemeinschaftlich“ gefunden werden kann. Damit solche Modelle aber nicht mehr auf Nischen begrenzt sind und sich ihrem Potenzial entsprechend durchsetzen können, müssen die Rahmenbedingungen angepasst werden: Das betrifft die Finanzierungsmodelle ebenso wie die Förderpolitik und die Vergabe von Grundstücken. Grundsätzlich müssen Organisationsformen wie Genossenschaften als wichtige Akteure auf dem Wohnungsmarkt gestärkt werden.

### **Peripherie entwickeln**

Die Randzonen sowohl der Städte wie der Ortschaften verfügen in den meisten Fällen über Flächenpotenziale, sei es als Neubau- oder als Konversionsflächen. Sie sollten aber nicht mit dem Standardrepertoire der vergangenen Dekaden entwickelt werden, sondern genutzt werden, um innovativen Modellen eine Chance zu geben, die das Potenzial haben, auch auf andere Situationen übertragen zu werden. Dabei sollten Konstruktionsmethoden und städtebauliche Lösungen eine Rolle spielen, außerdem ist es wichtig, auf die drängende Frage nach bezahlbarem Wohnraum eine Antwort zu finden – weitere Einfamilienhausgebiete nach vermeintlich bewährtem Muster werden das nicht leisten, sondern drohen vielmehr, die Probleme der Zukunft vorzubereiten. Neue Wohnmodelle, die die Kultur des Teilens erproben, ohne die Spielräume des Individuellen zu beschneiden, sind gerade hier wichtig, um würdevolles Leben und Anteilnahme am gemeinschaftlichen Leben zu sichern.

### **Vorbildliche Wohnprojekte**

Hunziker Areal, Mehr als Wohnen, Clusterhaus (Haus A), Hausgemeinschaft (Haus M)  
*Duplex Architekten*

Für das Hunziker Areal im Norden Zürichs wurden insgesamt 370 Wohnungen, Läden, Restaurants, Arbeits- und Künstlerateliers, Kinderkrippen und eine Gästepension entwickelt. Ein Stück Stadt mit Plätzen, Gassen und Grünflächen in städtischer Dichte ist hier entstanden. Eine spannungsreiche Sequenz der Außenräume sowie publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss beleben das Quartier. Die Besonderheit dieses Projekts liegt darin, Geborgenheit und Privatsphäre auf der einen und ein vielfältiges Angebot, an der Gemeinschaft teilzunehmen, auf der anderen Seite anzubieten. Es ist die Vielfalt an Wohnformen und Grundrissen, die das Quartier prägt. Die Satellitenwohnungen in Haus A stellen eine neue Form des Zusammenlebens dar. In den Groß-Wohngemeinschaften bietet ein Kammersystem maximale Rückzugsmöglichkeiten; dazwischen entfaltet sich die gemeinsam genutzte Wohnfläche wie eine Sequenz von Plätzen und Wegen. Im Haus M gruppieren sich die einzelnen Wohnungen um ein großes tageslichterhelltes Treppenhaus, das gleichzeitig als Gemeinschaftsraum dient.

Geschossfläche: 77.500 qm

Planungs- und Bauzeit: Wettbewerb 2009, Bauphase 2013 – 2015

Städtebauliches Konzept: Duplex Architekten AG in Kooperation mit Futurafrosch

Bauherr: Baugenossenschaft »Mehr als Wohnen«

Architekturbüros: Duplex Architekten Zürich, Düsseldorf, Hamburg; Architekturbüro Miroslav Sik;

Müller Siegrist Architekten AG; Futurafrosch GmbH; pool Architekten

Landschaftsarchitektur: Müller Illien Landschaftsarchitekten

Haus A (Duplex Architekten Zürich)

Geschossfläche: 6.883 qm

Nutzfläche Wohnen: 3.937 qm

Nutzfläche Gewerbe / Gemeinschaft: 415 qm

11 Clusterwohnungen

Haus M (Duplex Architekten Zürich)

Geschossfläche: 6.484 qm

Nutzfläche Wohnen: 3.097 qm

Nutzfläche Gewerbe: 826 qm

29 Wohnungen

### Siedlung Buchheimer Weg, Köln

*ASTOC Architects and Planners*

Die Siedlung, eine typische Bebauung aus den 1950er Jahren in Zeilenbauweise, musste dringend saniert werden. Aus Kostengründen entschied man sich für Abriss und Neubau und hielt an der Struktur der bisherigen Siedlung fest, um einerseits die Infrastruktur der Versorgungsnetze weiter nutzen zu können und das Baurecht nicht ändern zu müssen, aber andererseits auch die Vorteile des Zeilenbaus – gute Belichtung, Belüftung und Orientierung – erhalten zu können. Die Neubauten sind in der Mitte geknickt, sodass sich hofähnliche Freiräume ergeben. Die günstige Warmmiete ist trotz deutlich erhöhter Grundrissqualität gleich geblieben. Die Wohnungstypen variieren von Ein- bis Vier-Zimmer-Wohnungen. Das Wohnquartier wurde um ein Mietercafé, quartiersnahe Büronutzungen und eine dreizügige Kindertagesstätte ergänzt, das Wohnangebot durch ein Wohnheim für Menschen mit Behinderung und eine Wohngruppe für Demenzkranke bereichert. Der Entwurf beweist, dass der Nachkriegsstädtebau mit einfachen Mitteln um neue Qualitäten ergänzt werden kann. Die Bruttogeschossfläche wurde um mehr als 70 Prozent erhöht.

434 Wohnungen

Bruttogeschossfläche: 51.600 qm

Planungs- und Bauzeit (3 Bauabschnitte): 2005–2012

Bauherr: GAG Immobilien AG, Köln

Architekten: ASTOC Architects and Planners, Köln

Wohnanlage Eppan, Südtirol (I)*feld72 architektur und urbane strategien*

Der Genossenschaftsbau mit 23 Wohnungen zeichnet sich durch eine eigenständige Ästhetik aus, ist aber im Ursprung tief in der für Südtirol typischen Dorfstruktur verwurzelt. Die Gebäude setzen fließend das Gefüge des Ortes mit unterschiedlichen Niveaus fort. Die Häuser gruppieren sich um einen grünen Innenhof, wie man es von Weilern oder dem sogenannten Anger kennt. Dieser Freiraum kann gemeinschaftlich genutzt werden und dient als Treffpunkt, der das soziale Miteinander fördern soll. Die Baukörper sind in Form und Ausdruck zurückhaltend konzipiert. Die unterschiedlichen Typen mit der Vielfalt der jeweiligen privaten Freiflächen (Gärten, Terrassen, Loggien, Balkone) werden durch die einheitliche Materialität und den Rhythmus der Fassadengestaltung als ein Ensemble wahrgenommen. Für den Bau sind eigens erdwarm-gefärbte Sichtbeton-Sandwichelemente entwickelt worden, die der Anlage einen skulpturalen Charakter verleihen. Da man bei der Realisierung deren künftige Bewohner bereits kannte, konnte man in direkter Abstimmung auf deren Wünsche und Bedürfnisse eingehen.

Bruttogeschossfläche: 5.163 qm

Fertigstellung: 2015

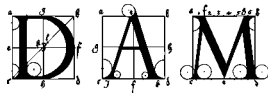
Bauherr: Arche im KVV, Bozen

Architekten: feld 72 architektur und urbane strategien, Wien

Landschaftspartner: PlanSinn, Wien

Statik: Ingenieurbüro Obrist &amp; Partner

Parplatzüberbauung am Dantebad, München*Florian Nagler Architekten*Bremer Punkt*LIN Architekten Urbanisten (Entwurfsplanung)*Stadterneuerung Géricart, Lormont (F)*LAN Architecture*Cubity, Frankfurt am Main*TU Darmstadt, FG Entwerfen und Gebäudetechnologie, FG Entwerfen und Energieeffizientes Bauen*Zwicky Süd, Dübendorf (CH)*Schneider Studer Primas Architekten*AlmenBilig+, Rodovre, Kopenhagen (DK)*Vandkunsten Architects*Rising Stars – Wettbewerbsbeitrag*European 12 (Adaptable City)*



## **Regionales Wohnprojekt**

### WohnSinn 1 und Wohnsinn 2, Darmstadt

*Faktor 10*

WohnSinn ist eine Genossenschaft, die bislang zwei gemeinschaftliche Wohnprojekte realisierte. Ihr Ziel ist es, robuste (also große) und selbstverwaltete Hausgemeinschaften mit einer größtmöglichen individuellen Mischung und einem stabilen Nachbarschaftsnetz zu bilden, damit Menschen in allen Lebenslagen (Familien, Paare, Singles), mit und ohne Behinderungen und mit unterschiedlichen ökonomischen Möglichkeiten zusammenleben können.

WohnSinn 1 mit 39 Wohnungen wurde 2003, WohnSinn 2 mit 34 Wohnungen 2008 bezogen. Alle Wohnungen und Gemeinschaftsflächen sind mit dem Rollstuhl erreichbar. Die Grundrisse sind auf die individuellen Bedürfnisse zugeschnitten und variieren zwischen 40 und 160 Quadratmetern. 24 Wohnungen wurden entsprechend den Richtlinien des geförderten Mietwohnungsbaus errichtet, sieben in Wohnsinn 1 sind rollstuhlgerecht. Der große Innenhof mit Fahrradtiergarage und Erdkeller sowie die Gemeinschaftsflächen dienen dem Gemeinschaftsleben, zum Teil aber auch dem Quartier.

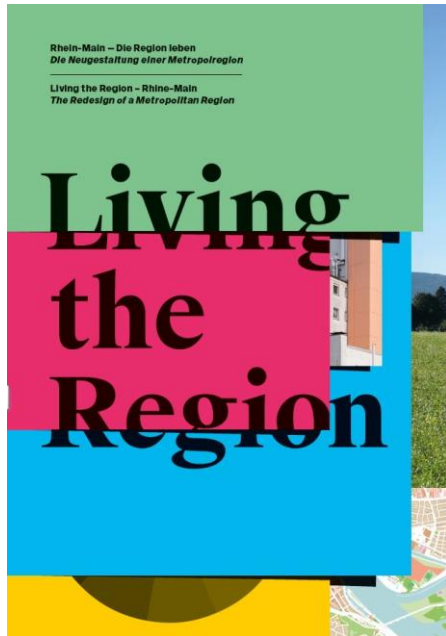
Durch internes Carsharing und den guten ÖPNV- und Radweg-Anschluss werden nur wenige Stellplätze benötigt: Zur Zeit sind es acht privat genutzte und vier Carsharing-Plätze, die in Sammelgaragen extern im Quartier untergebracht sind.

Bauherr, Projektentwicklung und Realisierung: Förderverein Gemeinsam wohnen Jung und Alt e.V.;

Bau- und Wohngenossenschaft WohnSinn e.G

Architekten: Faktor 10

## PUBLIKATION



### Living the Region

Hrsg.: Christian Holl, Felix Nowak, Kai Vöckler,  
Peter Cachola Schmal

Wasmuth Verlag, Tübingen/Berlin  
Softcover, 320 Seiten

ISBN 978-3803008367

Im Museumsshop erhältlich für 29,50 EUR  
Im Buchhandel erhältlich für 38 EUR

## IMPRESSUM

### RHEIN-MAIN

#### **Die Region leben**

9. Juni – 14. Oktober 2018

Eine Ausstellung des Deutschen Architekturmuseums (DAM)  
im Auftrag des Dezernats für Kultur und Wissenschaft, Kulturamt der Stadt Frankfurt am Main

Direktor Peter Cachola Schmal

Stellvertretende Direktorin Andrea Jürges

Kuratoren Christian Holl, Felix Nowak, Kai Vöckler

Mitarbeit Paul Martin, Laura Mohr, Selin Seven

Registrar Wolfgang Welker

Bibliothekar Christiane Eulig

Ausstellungsarchitektur buero.us für Gestaltung, Frankfurt am Main: Marc Ulm, Claire Wildenhues

Ausstellungsdesign INK Institut für Neue Kommunikation / HfG Offenbach: Nikolas Brückmann, Yuriy Matveev

Aufbauteam Paolo Brunino, Enrico Hirsekorn, Caroline Krause, Eike Laeuen, Jörn Schön, Ömer Simsek,  
Beate Voigt, Gerhard Winkler unter der Leitung von Christian Walter

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Brita Köhler, Rebekka Rass

Sekretariat und Verwaltung Inka Plechaty, Jacqueline Brauer

Haustechnik Achim Müller-Rahn

Architekturvermittlung Bettina Gebhardt, Jorma Foth, Julia Reich, Frank Reinecke, Sonja Sikora, Hana Spijkers, Arne Winkelmann, Michèle Zeuner, Anne Etheber, Karla Pohl unter der Leitung von Christina Budde

Führungen Yorck Förster

DAM Corporate Design / Grafikdesign Einladungen + Plakate Gardeners

Übersetzung Geoffrey Steinherz, Jeremy Gaines

**Förderer:**



Bestehend aus



s.boehme & co.



**Kooperationspartner:**

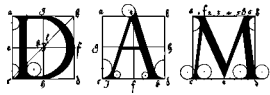


project—mo.de



hypermotion





## BEGLEITPROGRAMM

7. Juni 2018 \ Evangelische Akademie Frankfurt

### **Stadtvisionale 2018**

Filmfestival mit künstlerischen Kurzfilmen zum Wohnen, im Vorfeld Workshops

16. Juni 2018, 10.15 – 17 Uhr

### **Wohnen und Mobilität**

Wanderung mit Diskussion durch die Peripherie

1. Juli 2018, 11 – ca. 19 Uhr

### **Westtangentenraum**

Mit dem Rad von Frankfurt aus in die Region

15. August 2018, 19 Uhr \ Auditorium DAM

### **Mobilität mit Zukunft – Mehr Zug für die Region**

Vortrags- und Diskussionsabend mit Vertretern aus der Region über die Entwicklung der Infrastruktur für die Region

22. August 2018, 16.45 Uhr \ Auditorium DAM

### **Regionen anders sehen**

Kammerabend für Stadtplaner

21. September 2018, ab 14.30 Uhr \ Evangelische Akademie Frankfurt

### **Regionale Kooperationen**

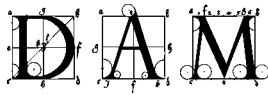
Konferenz

23. Oktober 2018, 18 Uhr \ Hochschule Mainz

### **Zukunftsvisionen für die Region**

Diskussionsveranstaltung für Studierende der regionalen Hochschulen

Details zu den Veranstaltungen des Begleitprogramms zur Ausstellung können immer aktuell unter [www.dam-online.de/veranstaltungen](http://www.dam-online.de/veranstaltungen) eingesehen werden.



Pressefotos zur Vorankündigung und für die Dauer der Ausstellung unter [www.dam-online.de/presse](http://www.dam-online.de/presse)

---

## VORSCHAU

22. September 2018 – 10. März 2019

**DIE IMMER NEUE ALTSTADT**

**Bauen zwischen Dom und Römer seit 1900**

28. September 2018 – 13. Januar März 2019

**HYBRID TBILISI**

**Betrachtungen zur Architektur in Georgien**

---

### DEUTSCHES ARCHITEKTURMUSEUM

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Schaumainkai 43, D-60596 Frankfurt am Main

[www.dam-online.de](http://www.dam-online.de)

Brita Köhler, Dipl.-Ing. (FH)

T +49 (0)69 212 36318 \ F +49 (0)69 212 36386 \ [brita.koehler@stadt-frankfurt.de](mailto:brita.koehler@stadt-frankfurt.de)

Rebekka Rass, M.A.

T +49 (0)69 212 31326 \ F +49 (0)69 212 36386 \ [rebekka.rass@stadt-frankfurt.de](mailto:rebekka.rass@stadt-frankfurt.de)