

1910-2010+ Dynamik und Wandel

Eine Ausstellung zur städtebaulichen Entwicklung
der Städte am Rhein von 1910-2010+

M:AI

M:AI MUSEUM FÜR ARCHITEKTUR

UND INGENIEURKUNST NRW

www.mai.nrw.de



Dynamik und Wandel – Geschichte und Vision

Erstmals in der Geschichte wird in diesem beginnenden Jahrhundert mehr als die Hälfte der Erdbevölkerung in Städten leben. Die urbanistischen Herausforderungen werden groß sein und erinnern in ihrer Dimension an die epochalen Veränderungen im Städtebau zu Beginn des 20. Jahrhunderts.

Die bedeutendste Ausstellung, die damals versuchte Antworten auf die drängenden Fragen der Urbanisierung zu geben, fand 1910 als „Allgemeine Städtebauausstellung“ unter der Regie von Werner Hegemann zunächst in Berlin statt und wurde noch im selben Jahr mit einem erweiterten Programm in Düsseldorf gezeigt. Hundert Jahre später zeigt das Land Nordrhein-Westfalen im Jahr der „Europäischen Kulturhauptstadt“ 2010 erneut eine wegweisende Städtebauausstellung.

Im Mittelpunkt der Ausstellung „1910-2010+ Dynamik und Wandel“ stehen die städtebaulichen Entwicklungen ausgesuchter Städte am Rhein zwischen Bonn und Duisburg. Es werden die legendären Pläne und handelnden Personen, die maßgeblichen Entwicklungen und prägnanten Orte in den Blick genommen, die für die vergangenen hundert Jahre Städtebau am Rhein prägend waren. Die Ausstellung betrachtet somit erstmals umfassend die Planungs- und Stadtbaugeschichte des 20. und beginnenden 21. Jahrhunderts in Nordrhein-Westfalen und wagt darüber hinaus einen Blick in die Zukunft.

Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der Stadtentwicklung am Rhein werden in den Kontext der wichtigsten Planungsdiskurse des Jahrhunderts eingeordnet. Ebenso sollen Entwicklungen an anderen europäischen Standorten zum Vergleich herangezogen werden. Dynamik und Wandel sind nicht nur als eine lokale Entwicklung am Rhein spürbar, sondern charakterisieren zugleich die großen urbanistischen Themen des letzten Jahrhunderts und bezeichnen die zukünftigen Herausforderungen.

1 Titelbild Die Werft- und Hafenanlagen nördlich des Rheinauhafens vom Malakoffturm aus gesehen, Köln

Die Ausstellung

Der Schwerpunkt der Ausstellung liegt auf der Transformationsgeschichte der rheinischen Städte Bonn, Köln, Leverkusen, Düsseldorf, Neuss und Duisburg. Der Rhein als pulsierende Verkehrs-, Wirtschafts- und Kulturrader ist die geographische und inhaltliche Klammer.

Die ausgewählten Städte stehen nicht nur beispielhaft für den Wandel im Rheinland, sondern mit ihren sehr unterschiedlichen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Eigenheiten und den damit verbundenen spezifischen Entwicklungen auch exemplarisch für vielfältige städtische Transformationsprozesse in Europa.

rhein:reise, stadt:wandel und zukunfts:blick sind die drei Kapitel, die den Wandel und die urbanen Visionen dieser Städte am Rhein von Bonn im Süden bis Duisburg im Norden erzählen.

Die **rhein:reise** ist eine virtuelle Reise durch Raum und Zeit – durch den Raum der Städte am Rhein zwischen Duisburg und Bonn, durch deren Siedlungs- und Landschaftsraum und durch die Zeit der vergangenen hundert Jahre Stadtentwicklung. Vom Fluss aus kann man gedanklich zu unterschiedlichen Zeiten und an unterschiedlichen Orten in die „Tiefe“ der Städte und ihrer jeweiligen Geschichte eindringen. Die Vertiefungen haben exemplarischen Charakter, bilden in der Summe jedoch einen historischen und räumlichen Überblick über die Entwicklung der Städte am Rhein in den letzten hundert Jahren.

Eindringliche Geschichten erzählen vom **stadt:wandel** und beleuchten zugleich die nationalen und internationalen Tendenzen im Städtebau.

Der **zukunfts:blick** wagt einen spekulativen Ausblick auf zukünftige städtebauliche Entwicklungen entlang des Rheins. An diesem bedeutenden Strom sehen sich die Städte im 21. Jahrhundert großen urbanistischen Herausforderungen gegenüber. So wie für die technischen, stadtgestalterischen und sozialen Aufgaben, so fordern auch zunehmend Klimawandel, Energieverbrauch und Bodenmanagement Lösungen auf lokaler Ebene. Eine offenere Planungskommunikation und energiefischer Stadtumbau sind dringliche Aufgaben. Der Blick in die Zukunft soll anregen und zugleich diskutieren, wie sich die Stadt der Zukunft aufgrund ökonomischer und ökologischer, sozialer und kultureller Veränderungen weiter entwickeln wird.

Der **stadt:wandel** am Rhein wird in den folgenden Geschichten erzählt:

Großstadtwerden

Das rasante Wachsen der Städte war eine der wesentlichen Folgen der Industrialisierung. Mietskasernen entstanden, in denen möglichst viele Menschen auf engstem Raum untergebracht werden konnten. Die vorherrschenden sozialen und hygienischen Missstände führten oft zu katastrophalen Lebensbedingungen. Die Stadtplaner des ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts wollten diesen Umständen mit neuen Ideen entgegenwirken. Sie planten Erweiterungen der Großstädte mit einer geringeren Bebauungsdichte, Grünflächengestaltung wurde zum wesentlichen Bestandteil moderner Stadtplanung. Diese vor dem Zweiten Weltkrieg geschaffenen Grünanlagen, so der Kölner Grüngürtel, prägen bis heute die Struktur der Städte am Rhein.

„Es muß auf dem Gebiete der Grünflächen unbedingt etwas ganz Großes und Durchgreifendes in Köln geschehen (...).“

Konrad Adenauer, 1917

Werkskarriere – Stadtkarriere

Mit der Entstehung der Industriegesellschaft im 19. Jahrhundert änderte sich das Bild der Städte nachhaltig. Fabrikschlote, Industriehäfen und Eisenbahnhöfe waren die äußerlich sichtbaren Zeichen. Aber auch die wirtschaftlichen und sozialen Strukturen wandelten sich. Während in den bestehenden Städten versucht wurde, sich den neuen Arbeits- und Lebensbedingungen anzupassen, entstanden

andernorts gänzlich neue Städte, die von Beginn an von der Industrie geprägt wurden. Funktionalität und Rationalität der neuen Produktionsweisen wurden auch auf die Gestaltung der Stadt übertragen. Im Rheinland schuf Carl Duisberg mit der umfassenden Entwicklung der Werksansiedlung Leverkusen zu einer Industriestadt ein herausragendes Beispiel dieser besonderen Siedlungsform.





1

4

„(...) Stadtbaumeister in Cöln, das wäre
eine feine Sache!“

Walter Gropius, 1924



2

Vergessene Moderne im Rheinland

In der Phase unmittelbar vor dem ersten Weltkrieg und während der Weimarer Republik realisierten die Protagonisten des „Neuen Bauens“ nur einige wenige Bauwerke im Rheinland. Die Baukunst zeigte sich im Gegensatz zur Avantgarde in Kunst, Musik und Literatur am Rhein eher zurückhaltend. Es entstanden wenige moderne Privathäuser, wie die Häuser Ester und Lange in Krefeld nach Entwürfen von Mies van der Rohe. Im Siedlungsbau waren es vor allem die Wohnanlagen von Wilhelm Riphahn, die die Ideale des „Neuen Bauens“ umsetzten. Die Moderne wurde in den niederrheinischen Städten mehr gedacht als gebaut: Der Traum von Ise und Walter Gropius für das aus Weimar vertriebene Bauhaus eine neue Heimat in Köln zu finden, blieb unerfüllt.

Bleierne Geschichte

Die nationalsozialistische Stadtplanung knüpfte an teils schon begonnene Stadtplanungsprojekte an und missbrauchte diese Maßnahmen für ihre politischen Zwecke. Köln und Düsseldorf sollten nach dem Vorbild Berlins zu Gauhauptstädten mit breiten Prachtstraßen und überdimensionalen Prunkbauten umgestaltet werden. In Köln wurde ein gigantisches Achsenkreuz mit einem Gauforum auf der Deutzer Seite geplant, das radikal in das historische Stadgefüge eingegriffen hätte. Einige der nationalsozialistischen Planungsideen wurden nach dem Zweiten Weltkrieg wieder aufgegriffen und bestimmten teilweise auch die Wiederaufbaudebatte.

1 Wohnsiedlung „Weiße Stadt“, Köln-Buchforst, Architekten: Riphahn & Grod, 1931

2 Neuordnungsplan der Stadt Düsseldorf, Entwurf: Friedrich Tamms, 1949



1

Zerstörung und Wiederaufbau

Der sogenannte Düsseldorfer „Architektenstreit“ spiegelt die gegensätzlichen Haltungen bei der Frage nach dem Wiederaufbau der durch die Bombenangriffe im Zweiten Weltkrieg stark zerstörten Städte wider. Einige Architekten etwa Friedrich Tamms oder Rudolf Schwarz plädierten für die Bewahrung beziehungsweise Rückgewinnung des historischen Stadtraums. Gleichzeitig wurden aber behutsam notwendige Eingriffe in die Stadtstrukturen mit Blick auf die zukünftigen Verkehrsentwicklungen vorgenommen. Dieser Haltung gegenüber standen die Befürworter „moderner“ Konzepte, die auf der Grundlage der Charta von Athen im Sinne einer funktional gegliederten und lichten Stadt radikale Eingriffe in die historische Stadtstruktur umzusetzen suchten. Die unterschiedlichen Vorschläge für den jeweiligen Wiederaufbau wurden – auch innerhalb einer Stadt – sehr kontrovers diskutiert.

Brücken

Die Brücken über den Rhein sind nicht nur wichtige Verkehrsadern, sondern auch markante Wahrzeichen der Städte. Als sichtbarste Elemente der Verkehrsinfrastrukturplanung waren die Brücken nach dem Zweiten Weltkrieg zugleich technisch-ästhetisches Symbol der modernen Stadtentwicklung. Die sogenannten Brückenfamilien in Köln und Düsseldorf spiegeln zwei unterschiedliche Haltungen wider. Im Gegensatz zu anderen Stadtplanern im Rheinland hat Tamms die Brücken in Düsseldorf nicht nur als Verkehrswege gebaut, sondern sie als Element der Stadt- und Landschaftsgestaltung verstanden. Er setzte dabei auf „gleichlautende“ Konstruktionen und einheitliche Gestaltungsprinzipien. Die sieben Kölner Brücken hingegen gelten in ihrer Vielfalt als ein Lehrstück der Brückenbaukunst des 20. Jahrhunderts.

1 **Theodor-Heuss-Brücke**, Düsseldorf, südlicher

Fußgängerangang, 1963

2 **Rheinkniebrücke** in Düsseldorf, um 1970

2



„Die Königinnen unter den Brücken
Deutschlands sind die Rheinbrücken:
Sie überspannen den größten Strom
des westlichen Europas, verbinden
Länder und Völker miteinander und
stellen an Konstrukteure und Gestalter
hohe Anforderungen.“

Friedrich Tamms, 1974



„(...) Es sollte nicht wieder das Bild entstehen, das uns allen viele gestaltlose Neubaubereiche und Vorortbereiche früher boten: Mietskasernen, Villenviertel, Stilverirrungen, Industrieanlagen inmitten von angeblichen Wohnvierteln mit wohlgeplanten Straßenfronten – aber ohne Licht und Luft. All dies kann im Kölner Norden besser werden. Was wir formen, formt rückwirkend auch uns“

Eine Neue Stadt in Köln, Mai 1958: Nr. 3

1

1 **Wohnsiedlung Chorweiler**, Köln

2 **Wohnsiedlung Chorweiler**, Gottfried Böhm,
1969-1974

Hang zum Rand

Nach dem Zweiten Weltkrieg war der Wiederaufbau in ganz Europa mit einem wirtschaftlichen und sozialen Aufschwung verbunden. Die Städte explodierten. Bevölkerungszuwachs in einer neuen Dimension, prosperierende, hoch differenzierte Industrieentwicklung, die Etablierung neuer, ausgehnter Dienstleistungszweige, aber auch ein geänderter Lebensstil und die rasante Zunahme von Verkehr führten zu der dringenden Notwendigkeit neuer Planungskonzepte. Die kommunale Neugliederung schuf eine weitere Voraussetzung für die Ausdehnung der Städte in den ländlichen Raum. In der Folge wurden die sogenannten Entlastungsstädte, die neuen Stadtteile am Stadtrand und Trabantenstädte für die Aufnahme einer kaum fassbaren Anzahl von Wohnungen geplant. In Köln erfüllte sich der Traum einer neuen Stadt – für einige Jahre – in der Trabantenstadt Chorweiler.



Rettet unsere Städte, jetzt!

Mit der Realisierung der Nachkriegsplanungen ging oftmals die vertraute räumliche Qualität verloren. Der Verlust der „Urbanität“, der städtischen Atmosphäre und ihrer Identität, wurde vielfach spürbar und beklagt. Diese Entwicklung war bereits Anfang der 1960er Jahre Gegenstand der fachlichen Diskussion. In Bonn entzündete sie sich im Jahre 1974 anlässlich eines Bauvorhabens in der Südstadt. 1975 schließlich proklamierten die europäischen Länder das „Europäische Denkmalschutzjahr“ unter dem Motto: „Eine Zukunft für unsere Vergangenheit.“

Der Zerstörung des Bestands durch nicht integrierte Neubauten sollte Einhalt geboten werden. Dabei ging es um eine Neudefinition des Städtischen: Die Parzelle als konstituierender Baustein der Stadt und die Funktionsmischung gewannen wieder an Bedeutung.



Hauptstadtpläne

Warum eigentlich Bonn? Bonn stand ab Sommer 1948 in einem Wettbewerb um den Tagungsort des Parlamentarischen Rates. Frankfurt am Main galt als aussichtsreichster Kandidat, doch 1949 fiel die Entscheidung für die „provisorische Hauptstadt“ der Bundesrepublik Deutschland zugunsten Bonns.

Im Jahre 1990 stellten die Wiedervereinigung und die schwierige Entscheidung um die gesamtdeutsche Hauptstadtfrage die Stadt Bonn vor die neue, unvergleichbare Aufgabe, mit einem erneuten Funktions- und Bedeutungswandel umzugehen. Die Stadt entschloss sich schnell, neue Wege zu gehen und forcierte die Idee einer regionalen Zusammenarbeit auf Augenhöhe mit den Kreisen Ahrweiler und Rhein-Sieg. Basierend auf dem sogenannten „Fünf-Säulen-Modell“ wurden entsprechende Entwicklungsmaßnahmen eingeleitet. So konnte sich Bonn als Standort für Wissenschaft und Forschung, als Forum für europäische und internationale Zusammenarbeit empfehlen.

Stadtmacher

Wer plant die Stadt? – Der Bürger? Das Rathaus? Ein finanzkräftiger Investor? Der innerstädtische Einzelhandel? Eine private Stiftung? Ein Verein? Wer tritt heute vielfach an die Stelle einer auf das Allgemeinwohl zielenden Planung der öffentlichen Hand? Immer häufiger werden neue Wege beschritten und neue Partner für die Stadtentwicklung gesucht. Öffentlich-private Partnerschaft wird als Modell propagiert, bei dem von der Stadt in bindendes Recht umgesetzt wird, was private Initiativen planen und bauen. Doch können private Initiatoren kompensieren, was die Stadt in heute oft finanzschwacher Lage nicht mehr leisten kann? Und: darf die Stadt die Planungshoheit an Private abtreten? Für die Bürger ist oft nicht mehr erkennbar, wer wie und warum agiert, die Trennlinie zwischen öffentlicher Hand und privater Initiative verschwimmt immer häufiger.



Transformationen

Nirgendwo wird uns der stetige Strukturwandel so drastisch vor Augen geführt wie in der Region des Ruhrgebietes und entlang des Rheins. Die ehemaligen Industriestandorte müssen neu genutzt werden. Dabei geht es zum einen um große Industriebrachen in den innerstädtischen Bereichen, aber auch um die ehemaligen Hafenable, die eine neue Ausrichtung der Städte zum Fluss ermöglichen.

1 Sprengung ehemaliger Getreidespeicher im Innenhafen Duisburg, August 1994

2 Masterplan Innenstadt Duisburg, Architekten: Foster+Partners, Stand 2009

1

Die Stadt Duisburg hat als traditioneller Industriestandort mit seinem bedeutenden Rheinhafen eine weitere Aufgabe in der Frage nach einer neuen Stadtstruktur zu bewerkstelligen: von der Beteiligung im Rahmen der Internationalen Bauausstellung (IBA) Emscher Park über die Revitalisierung des Innenhafens bis hin zum Masterplan, mit dem 2006 das Londoner Büro Foster+ Partners beauftragt wurde, versucht die Stadt kontinuierlich, den städtebaulichen Wandlungsprozess weiter zu führen. Vor allem die Duisburger Innenstadt ist mittlerweile das Ziel einer umfassenden Revitalisierungsmaßnahme. Im Wettbewerb mit den zahlreichen Nachbarstädten im Ruhrgebiet ist die Frage nach der Umwandlung und einem neuen Stadtimage besonders anspruchsvoll. Und auch weitere Städte nutzen die Chance, zentrumsnahe Brachflächen für neue Stadtquartiere oder innerstädtische Grünflächen zu nutzen und das Stadtgefüge zu komplettieren. So entstanden in Köln zwischen 1990 und 2004 der Kölner Media Park, und mit der Bahnstadt Opladen realisiert die Stadt Leverkusen aktuell ein neues Bindeglied zwischen zwei bislang getrennten Stadtteilen.



Stadsilhouette

Auf der Suche nach einem unverwechselbaren Stadtbild bedienen sich Architekten und Stadtväter seit jeher der ästhetischen Kraft der Architektur. Der Bautypus, der zu hochfliegenden Träumen in der Architektur animiert, aber auch immer wieder Anlass für heftige Diskussionen bietet, ist das Hochhaus. In den Städten am Rhein waren und sind die Auseinandersetzungen um Stadsilhouette und Wahrzeichen stets lebendig.

Das Wilhelm-Marx-Haus in Düsseldorf und der Hansahof in Köln – bis 1929 das höchste Bürogebäude Europas – sind frühe Beispiele einer „rheinischen“ Interpretation der noch jungen Bauaufgabe „Hochhaus“. Die Auswirkungen von Hochbauten auf das Stadt- und Landschaftsbild wurden und werden kontrovers diskutiert. So ist in Köln die Sorge um die visuelle Beeinträchtigung des Kölner Doms als prägende Dominante im Stadtbild immer wieder aktuell, während in Bonn der „Lange Eugen“ und der Posttower die Silhouette des Rheintals prägen und Anlass zu Diskussionen geben.

Städte zum Rhein

Städtische und stadtnahe Hafensareale haben im Laufe der Zeit immer größere Veränderungen in der Nutzungsstruktur erfahren. Eine Neustrukturierung von Hafensflächen ist mittlerweile in vielen Städten mit Häfen und Binnenhäfen zu beobachten. Auch in den Städten am Rhein von Duisburg bis Köln ist ein deutlicher Trend zur Umnutzung von Hafensflächen zu erkennen. Der wirtschaftliche Strukturwandel hat in all diesen Städten im Laufe der Zeit Brachflächen in den Hafensarealen hinterlassen. Aufgrund ihrer oftmals fast innerstädtischen Lage sind die Hafensflächen jedoch sehr wichtige Bausteine für eine zukünftige Entwicklung der Stadt. Die Konzepte in den Städten zur Umnutzung oder Weiterentwicklung sind vielfältig und reichen von der Modernisierung des Hafensbetriebs in Neuss über neue Wohn- und Geschäftsquartiere in Düsseldorf und Köln bis zur Entwicklung neuer Kulturstandorte in Duisburg.



1 Rheinboulevard Köln-Deutz, Regionale 2010

Visualisierung: Panorama Landschafts-
architekten Berlin

Bauausstellungen 1910 – 2010

Genau vor 100 Jahren präsentierte Werner Hege-
mann dem Publikum in Berlin und Düsseldorf die
neue, komplexe Disziplin des Städtebaus in einer
Ausstellung. Diese zeigte optimistische Perspektiven
und Lösungen städtebaulicher Fragen.

Städtebau- und Bauausstellungen wurden zu
einem wichtigen Medium, um aktuelle Planungen
und Diskurse zu spiegeln.

In der Folge fanden weitere Ausstellungen statt:
1914 die Kölner Werkbundausstellung und 1926 in
Düsseldorf die „GeSoLei“ (Gesundheit, soziale Fürsor-
ge und Leibesübungen) als größte Ausstellung der
Weimarer Zeit. Im weiteren Laufe der Geschichte
präsentierten die Internationalen Bauausstellungen
(IBA) verschiedene Aspekte des Städtebaus. Alle
genannten Architektur- und Städtebauausstellungen
vereint, dass sie die Idealbilder von Stadt, Siedlung
und Gesellschaft artikulieren und mittels dieser in die
Öffentlichkeit hinein wirken wollen. 2010 knüpft die
Ausstellung Dynamik und Wandel an diese Idee an.

Die Partner

Die drei an der Ausstellung beteiligten Institutionen unterstützen das Ausstellungsprojekt jeweils auf der Basis ihrer spezifischen Ausrichtungen.

[M:AI, Museum für Architektur und Ingenieurkunst NRW](#) ist eine Säule im Rahmen der Initiative Stadtbaukultur des Landes Nordrhein-Westfalen. Es wurde 2005 als mobiles Forum zur Präsentation und Reflexion von Architektur und Ingenieurkunst in Nordrhein-Westfalen gegründet. Das M:AI beschäftigt sich mit der baukulturellen Landschaft in Nordrhein-Westfalen und stellt die Baukunst des Landes in den Mittelpunkt seiner Ausstellungen, Präsentationen und Diskussionsforen, um sie über die Grenzen des Bundeslandes hinaus bekannt zu machen und auch als Standortfaktor aufzuweisen.

Das [Kolleg-Stadt-NRW](#) haben die drei Universitäten RWTH Aachen, TU Dortmund und BU Wuppertal 2008 gegründet. Das Kolleg versteht sich über die Arbeit an der Städtebauausstellung NRW hinaus als eine offene Wissenschaftsplattform, die in Kooperationen, Veranstaltungen und wissenschaftlichen Programmen historische und aktuelle Fragestellungen und Themenfelder des Städtebaus in Lehre, Forschung und Öffentlichkeit verankern und thematisieren möchte.

Die [Regionale 2010](#) ist ein Strukturprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen für die Region Köln/Bonn, deren Projekte 2010/2011 der Öffentlichkeit präsentiert werden. Die ausgewählten Städte Bonn, Köln und Leverkusen sind Teil dieses Gebietes. Die Regionale 2010 Agentur begleitet und unterstützt die Entstehung und Durchführung der Ausstellung. Die Ausstellung ist bedeutsamer Beitrag zum Programm des Präsentationsjahres und wird mit anderen Formaten, unter anderem der internationalen Rheinkonferenz 2010 und den Regionale 2010-Projekten im Betrachtungsraum vernetzt.

Der Ort

Die Ausstellung [1910-2010+ Dynamik und Wandel](#) der Städte am Rhein wird von November 2010 bis Februar 2011 in Köln gezeigt. Ausstellungsort ist das RheinForum am Konrad-Adenauer-Ufer (Vivico Real Estate). Einst repräsentatives Verwaltungsdirektorium der Reichsbahn bietet das Gebäude heute Platz für unterschiedlichste Veranstaltungen. Damit spielt die Ausstellung selbst an einem Ort, der Geschichten von Dynamik und Wandel der Städte am Rhein zu erzählen weiß.

RheinForum (RheinTriadem)
Konrad-Adenauer-Ufer 3
50668 Köln

Das Programm

In Zusammenarbeit mit dem [M:AI](#), der [Regionale 2010](#) und dem [Kolleg-Stadt-NRW](#) wird mit vielen [Partnern aus der Region](#) ein Begleitprogramm zur Ausstellung erstellt. Führungsangebote und Veranstaltungen in der Ausstellung und entlang des Rheins führen zur Geschichte, Gegenwart und Zukunft der Rheinregion.

Für weitere Informationen zum Programm oder die Integration eigener Programmbausteine und Formate wenden Sie sich bitte an:

Christine Kämmerer M.A.
c.kaemmerer@mai.nrw.de
T 0209-92578-0

[Aktuelle Informationen zur Ausstellung und zum gesamten Programm, auch zu allen Partnern, finden Sie unter \[www.mai.nrw.de\]\(http://www.mai.nrw.de\)](#)

Bildnachweise

Titelbild Rheinisches Bildarchiv | **Seite 3** Bayer Business Services/ Corporate History & Archives | **Seite 4** links: GAG Immobilien AG Köln, Foto: Werner Mantz | **Seite 4** rechts: Stadtarchiv Düsseldorf | **Seite 6** Stadtarchiv Düsseldorf, Foto: R. Einke | **Seite 7** Stadtarchiv Düsseldorf, Foto: W. Moog | **Seite 8** Rheinisches Bildarchiv | **Seite 9** Inge und Arved von der Ropp | **Seite 10** LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, Foto: Jürgen Gregori | **Seite 12** Innenstadt Duisburg Entwicklungsgesellschaft, Foto: Frank Napierala | **Seite 13**: Foster + Partners | **Seite 15** Regionale 2010, Visualisierung: Planorama Landschaftsarchitekten, Berlin

Sollten unabsichtlich Referenzen nicht erfolgt sein, bitten wir um Entschuldigung und eine entsprechende Mitteilung an das M:AI.



M:AI – Immer vor Ort. Nie am selben.

Es ist ein Museum ohne Haus: Das M:AI Museum für Architektur und Ingenieurkunst NRW ist in ganz Nordrhein-Westfalen unterwegs. Bauwerke lassen sich eben nicht ausstellen, sondern am besten im Original erleben, erspüren, betrachten und schließlich bewerten.

Und so bewegt sich dieses mobile Museum von seinem Sitz in Gelsenkirchen aus immer dorthin, wo Architektur und Ingenieurkunst zum Thema werden sollen: wo ein Gebäude als Bereicherung für eine Stadt empfunden wird und Menschen sich darin wohl fühlen. Dorthin, wo bedeutende Architekten, Ingenieure, Stadtplaner und Landschaftsgestalter Wegweisendes hinterlassen haben oder wo Bau- und Kulturdenkmäler vom Abriss bedroht sind und heftig diskutiert werden.

Mit Ausstellungen und Exkursionen, Vorträgen und künstlerischen Aktionen sowie Publikationen macht das M:AI die Qualitäten und Möglichkeiten eines Bauwerks sichtbar – besonders, um den Blick eines jeden für gutes Bauen zu schärfen und zu zeigen, welche baulichen Schätze Nordrhein-Westfalen hat. Letzteres auch über die Grenzen des Bundeslandes hinweg.

Seit 2005 nun schon ist das M:AI unterwegs. Unterstützt von vielen Partnern orientiert es seine Aktivitäten an der jeweiligen aktuellen Diskussion. Die Projekte des M:AI sind Teil der Landesinitiative StadtBauKultur NRW.



gefördert durch

Ministerium für
Bauen und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

