

In der Arbeit „An den Rand gedrängt – Die Marginalisierung unserer Städte“ wird anhand des Flächenverbrauchs des ruhenden Verkehrs erörtert, inwieweit der private Pkw die Entwicklung unserer Städte bestimmt. Die Zusammenstellung verschiedener Texte, Raubeobachtungen und fotografischer Zeitdokumente soll die Problematik und Aktualität des Themas verstärken. Schritt für Schritt soll die lesende Person einen neuen Blick auf die eigene Stadt gewinnen und für das Problem der akuten Flächenknappheit sensibilisiert werden. Das Werk versteht sich als Aufruf, unseren Straßenraum zu entkarbonisieren, ihn neu zu entdecken und die möglichen Chancen im Wandel zu erkennen. Dabei geht es zunächst nicht um die Aufzählung von Klimaschäden, die Abschaffung von Parkplätzen oder gar des Autos, sondern um die Auswirkungen, die Parkplätze auf unser Leben haben und vor allem um ihr Potenzial für die Zukunft.

An den Rand gedrängt

Die Marginalisierung unserer Städte

An den Rand gedrängt  
Die Marginalisierung unserer Städte  
Projektdokumentation

An den Rand gedrängt  
Die Marginalisierung unserer Städte  
Projektdokumentation

„Räume sind Lebewesen. Sie haben ein Raumleben und ein Haltbarkeitsdatum. Unsere Lebensräume formen sich permanent um und müssen geleistet werden. Sie müssen genährt werden, aufgezogen, gepflegt und gehalten werden. Und sie können folge dessen auch wandern, wachsen, groß werden, sich legen und auf ihre Weise wieder verschwinden. Sie können tragen, angreifen, zärtlich werden. Sie können ambulant, flüchtig, stark und beständig werden. Sie können sich dehnen, strecken, runden, abheben, fliegen und uns mitnehmen. Zimmer und Stunden können dadurch unendlich werden. Decken fallen uns auf den Kopf, Böden kommen hoch und „die Füße stehen im Bauch“. Auf der Subjektseite bedeutet das: Angst, Depression, Glück, Heiterkeit, Erleichterung. Damit kommt zum Ausdruck, dass der Raum, in dem wir leben, von anderer Art ist als der Raum der Geometrie und der gegenständlichen Umwelt. Gelebte Räume sind nicht deckungsgleich mit der Welt der Tatsachen und des rein Faktischen; wären sie das, würde der Mensch und mit ihm alles Leben erstarren.“



# MAI

Text von Petra Kempf 11:00 Uhr

Fotoshoot? S

M

D

M

D

F

S

S

25

25 Flächen  
"fürs Parken" P  
19.00 Uhr  
Vertrag

27 P

28 Druckerei  
Zimmermann  
google  
Earth

29

30 gestaltung  
Doku auffangen!

1

2 11:00 Uhr  
Pichler  
PPP auftragen

3 ↓

4 PPP

5 PPP

6 PPP

7

8

Bearbeitung Fotos Luca

google Earth

google  
Earth

9

10

11 Format/  
Typeface

12 Foto-  
shooting  
Luca

13

14 KUBIZA, ZIMMORRA  
Doku auffangen

15

16

Entwicklung FOTOS

17

18

19 Text von  
Luca um  
Ort?

20 Poli Kath  
Vom Ort  
zum Uuert  
Seminar

Zimmermann  
Text  
Text

22

Hidi  
aufrufen

23

FOTOS  
setzen

24

25 Ende  
Rücktritts-  
frist

26 Fotos  
editieren  
Neplan

27

Seitenzahl  
Druckerei

28

29

30

31

~~FOTOS DIMA~~

Reinzeichnung

- Seitenzahl bestimmen
- Druckerei - wo?

- Recherche
- Texte
- Interviews
- Stadt wölu
- Layout

gestaltung

2022

# JUNI

M Fotos

D

M

D

F

S

S

30 ~~Dina~~

31

1

2

3

4

5

P

P

P

P

P

P

R

6

7

8

9

10

11

12

Bildersetzen

Text auf Scribo hochladen

Cover? Bei Di

Salvatore wegen ausdrucken Fragen

13

14

15

16

17

18

19

Doku bei Hundt Druck?

20

21

22

23

24

25

26

Doku

Mascha

Bücherei

Buchverleget

27

28

29

30

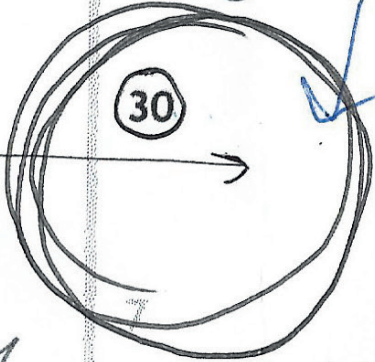
1

2

3

Druckabgabe Abgabe  
Zimmermann

Präsi + Binden



ABGABE

Präsi

Binden?

Aufbau

Präsi

Diploma

Aufbau

Calo KISD I

Binden mit Hand und Robe

Druckdaten Abgabe

Reinzeichnung Dateien

Reinl.?

Druck

16 Seiten = 4 Lagen Papier 100

= 8 Lagen Glossy

→ Text + Glossy

17,52  
25,24

X - 3 mm  
X 75, 15, 15

DRUCK:

2022

# JULI

Fadenketten  
in Uni

Abgabe

~~Einpresse~~

M		M	D	F	S	S
27	28	29	30	1	2	3
Heidi						
Druckdaten						
4	5	6	7	8	9	10
Einpresse			Heidi			
Fadenketten				Aufbau Diploma		
11	12	13	14	15	16	17
Prüfung		Prüfung				
Prüfung 14:00 Uhr						
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31
1	2	3	4	5	6	7

Wieder Hauna?

~~Fadenketten Heidi~~

Prüfung → Prüfung →

← Auswertung →

1	2–9	<b>Zeitplan Bearbeitungszeit</b> Scans meines analogen Kalenders der Monate April, Mai, Juni und Juli
2	11–17	<b>Themenfindung und -beschreibung</b> Redaktionelles Konzept und Zielsetzung
3	18–19	<b>Kurzbeschreibung der Autor:innen der Fremdtex</b> Eran Ben-Joseph, Davide Brocchi, Weert Canzler, Andreas Knie, Lisa Ruhrort und Christian Scherf
4	20–21	<b>Interviewfragen</b> Lukas Hein und Prof. Dr. Roman Suthold
5	22–31	<b>Finale Gestaltung</b> Konzeption, Format, Raster, Schrift, Bildmaterial, Cover
6	31–49	<b>Prozess und verworfene Ideen</b> Sammlung
7	52	<b>Reflektion</b>
8	53	<b>Eidesstattliche Erklärung</b>
9	54–55	<b>Danksagung</b>

Die Nutzungsintensität des öffentlichen Raumes nimmt kontinuierlich zu. Durch die Einführung von Elektrorollern im Jahr 2019 entstand eine weitere Gruppe von Verkehrsteilnehmenden, die sich neben motorisierten Fahrzeugen, Fahrradfahrer:innen und Fußgänger:innen auf gleicher Fläche bewegen. Die Konkurrenz um Raum wird größer und der Aufenthalt im öffentlichen Raum gefährlicher. Bislang dominiert das Auto auf unseren Straßen. Viele Fahrer:innen verbinden mit dem privaten Auto Freiheit und Flexibilität. Doch zunehmend wird der Mensch zum Opfer seiner Begierde(n). Die Nachteile einer Stadtplanung und Verkehrspolitik, die 60 Jahre lang vom Autoverkehr dominiert war, sind inzwischen unübersehbar. Die Grenze scheint erreicht zu sein. Auch, wenn unsere Straßen teilweise umdisponiert wurden, gibt sich noch niemand zufrieden – außer die Autofahrenden. Der öffentliche Raum ist ein fundamentaler Baustein unseres Alltags und es wird Zeit, diesen nicht mehr vorwiegend aus der Perspektive der Frontscheibe genießen zu können. Die autogerechte Stadt hat schon längst ausgedient, aber die Verkehrspolitik ist immer noch dieselbe wie vor 50 Jahren. Es wird höchste Zeit, die Städte von dem privaten Auto zu befreien.

Der öffentliche Straßenraum hatte für die Menschen in der Vergangenheit eine weitaus facettenreichere Bedeutung, als wir es heute gewohnt sind. Er ist ein Ort, an dem sich Menschen treffen, miteinander kommunizieren und Ideen austauschen. Als ein Forum, in dem die Bürger:innen ihre Anliegen an die Öffentlichkeit bringen können, war er auch immer ein demokratischer Ort. Doch während sich früher ein wesentlicher Teil des gesellschaftlichen Lebens „auf“ der Straße abspielte, werden Straßen heute kaum als Orte des Aufenthaltes wahrgenommen. Der Individualverkehr zerschneidet den Lebensraum der Menschen und beeinträchtigt das Kommunikationsverhalten im Straßenraum. Zufällige Begegnungen oder ein kurzes Gespräch an der Haustür finden heute nur noch in geringem Umfang statt.

Uns wird einer der wichtigsten und verbindenden Orte genommen – nicht, dass dieser ohnehin schon sehr begrenzt wäre: der Bürgersteig. Der Bürgersteig ist einer unserer zentralen Orte, mit dem das tägliche soziale Leben verbunden ist. Die Kernfunktion des Bürgersteiges wird heute durch die sogenannte Kommodifizierung verdrängt; der Bürgersteig wird zu einem Ort für Waren, beziehungsweise selbst zur Ware. Dies geschieht beispielsweise durch das Abstellen von Mülltonnen, die Ausbreitung der Außengastronomie, Bushaltestellen, Ladesäulen, Fahrrädern, Rollern und Elektrorollern – vor allem aber durch das Abstellen privater Kfz. Straßen sind „randvoll“. Parkregeln entlang des Fahrbahnrandes werden von Autofahrer:innen oft gebrochen; es wird illegal auf dem Gehweg geparkt. Das Falschparken wird vom Ordnungsamt unzureichend geahndet, sodass sich die Bürgersteige in Parcours für Fußgänger:innen verwandeln.

Parkplätze in der Stadt verbreiten sich wie Schimmelsporen in der Luft. Sie sind allgegenwärtig und beanspruchen unseren kostbaren Lebensraum. Es sind Räume, die durch verschiedene Markierungen abgegrenzt sind und die wir jeden Tag aufsuchen. Beim Thema Parken prallen zwei ebenso wichtige wie gegensätzliche Anliegen der Bevölkerung aufeinander: Einerseits wollen wir unkompliziert und frei mobil sein, andererseits wünschen sie sich eine gesunde Umwelt und einen lebenswerten öffentlichen Raum. Das Parken spielt in unserer automobilen Gesellschaft zweifellos eine zentrale Rolle – und doch wird es bei Baumaßnahmen und Planungen oft vernachlässigt. Eingepfercht in Tiefgaragen, verstaubt in Häusern, gestapelt auf Doppelparkern oder an den Fahrbahnrand gedrängt, ist er nicht mehr als eine unerwünschte Begleiterscheinung größtmöglicher individueller Mobilität.

Strassen

- Jau Gell "Leben zwischen Häusern" (Alle Kapitel interessant)
- Christoph Alexander "Eine Mustersprache" (pdf)
  - Lokalverkehrszonen
  - Öffentliches Verkehrsnetz
  - Mini-Busse
  - "Neun Prozent Parkplätze"
  - "örtliche Strassen in Schleifen"
  - "Grüne Strassen"
  - "Strassenüberquerung"

Strassenbauamt auftragen

Nicht-Orte

- Marc Augé "Nicht-Orte"
- Rem Koolhaas - "Junkspace"
- Edward Relph - "Place and Placelessness"
- Michel Foucault - "Heterotypie"
- "Kein Ort, Nirgends, Petra Kempt"

Räume

- Franz Xaver Baier - Räume
- "Finding Lost Space"
- Roger Traucik (pdf)
- "Urban Urbane Transformation"
- "Zum guten Leben in der eigenen Stadt"
- Daide Brocci
- Wie gestaltet man Räume?!

Architektur

- "Eine Mustersprache"
- "Lernen von Jan Gehl"
- [P]
- Werner Durth
- "Die Inszenierung unserer Städte"
- Inszenierung des Alltags

Stadt

- "Die offene Stadt"
- Richard Sennett
- "Urbane Transformation"
- Davide Brocci (Realexperiment)

Transiträume

- "Marc Augé" (anthropologischer Ort etc.)
- Jan Gehl

Kinder?

Atmosphäre Akustik im Raum

- "Atmosphäre im Raum"
- "Architektur"
- Edward T. Hall
- "The Hidden Dimension"
- "Acoustic Territories"

Mobilität

- (pdf) "Urbanität und Mobilität" - Markus Stürwald
- (pdf) "Mobilität und Frauen"
- Führerschein (Interview)

urbane Lebensräume

Urbauer Raum

TRANSITION

Frauen

- "Feminist City" - Leslie Kern
- "Frauen bauen Stadt"

- Podcast: Electric Engineering: "Feministische Stadtplanung"

Fahrwege, Garagentore, Asphalt und Betonoberflächen  
"Lauter Bauelemente, die der Mensch selbst nicht nutzen kann."  
(Eine Mustersprache, 729)

Parkplätze

"Thinking a Lot" -  
"Thinking - An International Perspective" (pdf)

Parkhäuser

autofreie Städte

→ Diskrepanz zwischen formulierten Zielen und realer Entwicklung

Fahrräder

- Critical Mass

Raststätten  
Parkstellen

→ Kfz-Räume?

URBANE TRANSFORMATION

Autos



HEUTE: SCHRIFTEN  
ORGAN: FORMAT FINAL

To do:  
Fotostudio Luca  
Parkhaus raussuchen  
1-2 Fotos enger  
Raum Stadt

Die Marginalisierung unserer Städte

Gedicht: Wir fressen den Raum

Fotos Noplace

Vorwort/Einführung

Erklärung des Titels: Was wird an den Rand gedrängt, was wird marginalisiert,

roter Faden:  
Anhand der Fokussierung auf den Flächenverbrauch des ruhenden Verkehrs soll festgemacht werden, inwieweit das Auto die Entwicklung unserer Städte bestimmt.

- Köln  
- PKW  
- Parkplatz

1. Einleitungstext // evtl. notwendig/möglich einiges erst später mit rein zu nehmen?  
--> Was davon bleibt übrig?

2. Geschichte: Wie ist es zu der Marginalisierung geko  
Re:thinking a lot/Vertical Parking  
-> Die Geschichte des Parkens definiert die Geschichte des visuellen Erscheinungsbildes des öffentlichen Raums

Zitat: Räume sind Lebewesen

Parkuhrfotografie

→ Jahreszahlen

Metermaids / sexy Tanten und sexy Dudes

→ FOTOS zuordnen

3. Einführungstext für 3.: emotionaler Minitext für Überleitung

3.1. Das Auto in der Verkehrswende  
Das Parken und die Geschichte

Die Geschichte des Autos in der Verkehrswende

CA: Ideen seit 1970er Jahren

Lukas Hein: Interview

3.2. Wie sieht Parkraum heute aus?

Markierungsgeschichten im Parkhaus

Dächer

4. Wie geht es weiter?

Nicht-Orte Text: Schrumpfende Städte Parkraum zweckgebundener

2. Teil Einleitungstext

Rückgriff: gabs schon und wird jetzt wieder vermehrt

Roman Sutthold: Interview  
"Die neue Freiheit nach

→ Canales

5. Nices Fazit

ich bin auf biblia gestoßen

6. Weiterführende Gedanken

Stadtplanung /Jan Gehl Zeug

Zitat: Venturi

Während der Bearbeitung meines Projektes sind mir klassische Werke aus den Bereichen Architektur, kulturalanthropologische Stadtforschung, Stadtplanung, Soziokulturell

Fotos

genderu  
Kursive Sachen?

"Köln mobil 25"  
in Aufwandsrechnungen

13x18  
7,5€  
10800x1215  
8,5€  
We Trauwer

and Ride

Um ein interessantes Thema für meine Bachelorarbeit zu finden, habe ich mir die Aufgabe gestellt, mit offenen Augen durch den Alltag zu gehen. Als ich aus dem Haus ging, fiel mein Blick auf eine Person auf der gegenüberliegenden Straßenseite, die einer anderen Person, die im Auto saß, beim Einparken half. Zum ersten Mal in meinem Leben wurde mir klar, warum es mir nie in den Sinn gekommen war, ein Auto zu besitzen. Ich habe meinen Führerschein, seit ich 18 Jahre alt bin. Diese Frage veranlasste eine innere Auseinandersetzung mit meinem (städtischen) Umfeld und meiner Haltung gegenüber dem Auto.

Ich bin bei meiner Mutter in der Stadt Lohmar aufgewachsen. Lohmar liegt im Rhein-Sieg-Kreis im südlichen Teil des Bergischen Landes an der Agger. Dort habe ich mich immer via ÖPNV bewegt. Das ÖPNV Angebot zwischen der Stadt Lohmar und den Nachbargemeinden ist recht gut, wenn auch (je nach Ziel und Standort) nur zwei Busse in der Stunde fahren. Ergänzend zu den Bussen werden in der Stadt Lohmar Anrufsammeltaxen (AST) angeboten, die bis in die späten Stunden fahren. Dieses Angebot habe ich besonders in meiner Teenagerphase genutzt. Leider wurde mein Busticket mit meinem Schulabschluss ungültig. Die meisten meiner Schulfreund:innen und Bekannten sind deshalb auf das Auto umgestiegen. Fast alle hatten ein eigenes Auto, das sie entweder von ihrem Ersparnen finanziert oder zu ihrem 18. Geburtstag vor die Tür gestellt bekommen haben. Mir dagegen ist es nie in den Sinn gekommen, ein Auto zu kaufen, noch hatte ich das Bedürfnis danach. Nach Absprache mit meiner Mutter konnte ich ihr Auto benutzen. In meiner Familie hat, bis auf meine Oma, jeder ein eigenes Auto. Die Frage meiner Verwandten, ob ich ein eigenes Auto haben wollte, habe ich immer ohne zu zögern verneint. Und auch jetzt, einige Jahre später, würde ich diese Frage noch immer mit einem „Nein“ beantworten. Viele Menschen würden mich dementsprechend als „Hardcore-ÖPNV-Fahrerin“ bezeichnen. Auch in Köln, wo ich aktuell lebe, braucht man kein Auto, um von A nach B zu kommen. Das ÖPNV-Netz könnte zwar besser sein – trotzdem kann jeder Ort mit dem ÖPNV, dem Fahrrad oder Fußläufig erreicht werden.

Nach dem Abitur bin ich viel gereist, da ich mehrere Jahre gemodelt habe. Zwei Jahre habe ich in Paris, London, Mailand und Athen gelebt. Auf meinen Reisen bin ich immer sehr viel gelaufen – die Stadtstraßen waren mein zu Hause; meine „Freund:innen“. Das Leben passiert auf Straßen – und das überall. Deshalb war es mir sehr wichtig, einen emotionalen Aspekt in meine Arbeit einzubauen. In meiner Studienzeit habe ich mich ebenfalls mit Straßen auseinandergesetzt: Im dritten Semester habe ich mit drei Kommiliton:innen eine Publikation über römische Straßen erarbeitet, im Lockdown habe ich Fotos von Pkw-Rücklichtern gemacht. Auch geprägt hat mich das Buch „Lernen von Las Vegas“ von Robert Venturi, Denise Scott Brown und Steven Izenour, das ich für das Theoriefach Kunstwissenschaften gelesen habe. Die Begeisterung der Autor:innen an der Alltagsarchitektur und ihre Überzeugung, dass man aus hässlichen und alltäglichen Phänomenen lernen kann, fand ich ziemlich inspirierend.

Auf der Suche nach ähnlichen Literaturquellen habe ich weitere Klassiker, wie „Nicht-Orte“ von Marc Auge, „Junk Space“ von Rem Koolhaas, „Leben zwischen Häusern“ von Jan Gehl und auch „Eine Mustersprache“ von Christopher Alexander entdeckt. Es kristallisierte sich demnach immer deutlicher raus, dass ich mich mit Städten, Transitorten, Alltagsstationen und dem öffentlichen Raum auseinandersetzen möchte.

## Redaktionelles Konzept und Zielsetzung

Hermann Knoflacher, ein österreichischer Verkehrsforscher und Aktivist sagte einst, dass die Lösung unserer Verkehrsprobleme bei den Menschen liege und dem, was ihnen am nächsten sei – der Parkplatz. Diese Aussage regte mich an, mich mit dem Thema Parkplatz auseinanderzusetzen.

In meiner Bachelorarbeit „An den Rand gedrängt – Die Marginalisierung unserer Städte“ wird anhand des Flächenverbrauchs des ruhenden Verkehrs erörtert, inwieweit der private Pkw die Entwicklung unserer Städte bestimmt. Die Zusammenstellung verschiedener Texte, Raubeobachtungen und fotografischer Zeitdokumente soll die Problematik und Aktualität des Themas verstärken. Schritt für Schritt sollen Leser:innen einen neuen Blick auf die eigene Stadt gewinnen und für das Problem der akuten Flächenknappheit sensibilisiert werden. Das Gesamtwerk versteht sich als Aufruf, unseren Straßenraum so weit wie möglich zu entkarbonisieren, ihn neu zu entdecken und die möglichen Chancen im Wandel zu erkennen. Dabei geht es zunächst nicht um die Aufzählung von Klimaschäden, die Abschaffung von Parkplätzen oder gar des Autos, sondern um die Auswirkungen, die Parkplätze auf unser heutiges Leben haben und nicht zuletzt um ihr großes Potenzial für die Zukunft.

Dieses Projekt ist eng mit der Stadt Köln verknüpft. Köln ist ein gutes Beispiel dafür, wie Stadtplaner:innen einst den Autos Vorzug gaben. Ganz nach dem Motto: „Mobilität, koste es was es wolle“. Viele Menschen haben das Gefühl, dass der öffentliche städtische Raum auch im Jahr 2022 noch vorwiegend vom Autoverkehr dominiert wird. Nur in Ausnahmefällen, wie in der autofreien Siedlung in Köln-Nippes, können sich Menschen sorgenfrei zwischen den Gebäuden aufhalten und Kinder sicher auf den Straßen spielen. In der Stadt parken über 570.800 Pkw durchschnittlich 23 Stunden am Tag, während es zu wenig Platz für Grün, für Kindergärten, für freie Kultur oder für Fahrradabstellplätze gibt. Zudem bedroht die Grünversiegelung durch weitere Bebauung die letzten freien Grünflächen. Köln ist leider noch immer überwiegend eine autogerechte Stadt. Deshalb muss sich die Stadt ausdrücklich von ihrem Leitbild der Autogerechtigkeit verabschieden und lebenswerter gestaltet werden.

Die erste Fotoreihe „*Smart*“ *Parking* zeigt das parkende Auto des benachbarten Hauses der Noplace Community, das über einen Zeitraum von 25 Tagen bildlich festgehalten wurde. Die Kreidezeichnungen des Nachbarkindes spiegeln deutlich wider, dass der Stellplatz als ein abgegrenzter Raum des gemeinsamen Hofes wahrgenommen wird. Auf die Einleitung *Zustand* folgt ein historischer Rückblick auf die Ursprünge von Parkplätzen. *Lots of Time* erklärt, wie die Marginalisierung unserer Städte zustande kam. Dieses Kapitel zeigt, dass die Geschichte des Parkens auch die Geschichte des öffentlichen Raumes definiert. In *Archivbesuch Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung Stadt Köln* werden die „Wächter“ unserer Parkräume fotografisch in Szene gesetzt. Das Ende klassischer Parkuhren läutete die Einführung des Euros im Jahr 2002 ein: Anstatt die veraltete Technik auf die neuen Münzen umzustellen, wurden Parkscheinautomaten aufgestellt, die pro Einheit Dutzende von Parkplätzen abdecken können. Die Fotografien sind in Zusammenarbeit mit Luca Gaspard entstanden, ebenso wie die Fotoreihe *Parkraum Köln*. Ergänzend soll *Vertical Parking* innovative Lösungen im Umgang mit der stetig anwachsenden Flächenknappheit im urbanen Raum

aufzeigen. Der Text *Erloschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende* öffnet einen Diskurs über das Auto als Objekt der Begierde und den Veränderungsbedarf beziehungsweise die Veränderungsbereitschaft der deutschen (Automobil-) Gesellschaft in Bezug auf die Verkehrswende. Das Interview Parkraummanagement Stadt Köln einleitend, soll *Fine Time* als Archivserie jenen Menschen Raum geben, die die öffentlichen Umgebungen unter Kontrolle zu halten vermögen. In *Variable Sphären* werden Parkräume mit „Nicht-Orten“ verglichen. Außerdem soll in diesem Kapitel aufgezeigt werden, wie die „Nicht-Orte“ von Stadtbewohner:innen durch einen „Taktischen Urbanismus“ zurückerobert und umgestaltet werden können. Die Frage, wie die zukünftige Mobilität nach der Emanzipation von dem privaten Auto aussehen wird, wird in *Neue Freiheiten* nach dem privaten Auto beantwortet. Die mithilfe von Google Earth Pro festgehaltene Screenshot-Serie *StadtGestalten* zeigt, welche Gestalt Parkräume in Köln angenommen haben. Die urbane Transformation wird in *Menschengerecht statt Autogerecht* gefordert. Neben dem Epilog (*Post-)automobile Stadt?* soll der Text *Mustersprachen als anwendbares Erfahrungswissen* aufzeigen, wie Parkräume in Städten geplant und gebaut werden sollten.

Der Begriff Parkplatz wird in meiner Arbeit als Synonym für alle Formen der Unterbringung von Fahrzeugen verwendet. Besonders aber geht es um zwölf Quadratmeter Parkplätze, die als die größten Störer im öffentlichen Raum angesehen werden.

## ReThinking a Lot

<https://dusp.mit.edu/faculty/eran-ben-joseph>

*Eran Ben-Joseph* ist Professor der Klasse 1922 für Landschaftsarchitektur und Stadtplanung in der Abteilung für Stadtforschung und Baumaßnahmen am Massachusetts Institute of Technology. Von 2013 bis 2020 war Ben-Joseph Leiter der Abteilung für Stadtforschung und Baumaßnahmen am MIT. Zu Erans Forschungs- und Lehrgebieten gehören städtebauliche und physische Gestaltung, Normen und Vorschriften, Technologien für nachhaltige Baumaßnahmen und städtische Nachrüstung. Er ist Autor und Mitautor der Bücher: *Streets and the Shaping of Towns and Cities*, *Regulating Place: Standards and the Shaping of Urban America*, *The Code of the City*, *RENEW Town*, *ReThinking a Lot* und *New Industrial Urbanism*. Eran arbeitete als Stadtplaner, Stadtgestalter und Landschaftsarchitekt in Europa, Asien, dem Nahen Osten und den Vereinigten Staaten an Projekten wie neuen Städten und Wohnsiedlungen, Straßenlandschaften, Flussrenaturierungen sowie Park- und Erholungsplanung. Er hat nationale und internationale multidisziplinäre Projekte unter anderem in Singapur, Barcelona, Santiago, Tokio und Washington DC geleitet.

Eran hat Abschlüsse von der University of California in Berkeley und der Chiba National University in Japan.

## Kurzbeschreibung

Es gibt schätzungsweise 600.000.000 Personenkraftwagen auf der Welt, und diese Zahl steigt täglich. Das gilt auch für das Angebot an Parkplätzen auf der Erde. In einigen Städten nehmen die Parkplätze mehr als ein Drittel der Fläche der Stadt ein. Es ist offiziell: Wir haben das Paradies gepflastert und einen Parkplatz angelegt. In „ReThinking a Lot“ entwirft Eran Ben-Joseph eine andere Vision für die Zukunft des Parkens. Parkplätze, so schreibt er, sind reif für eine Umgestaltung. Denn, wie er betont, wurden ihr Design und ihre Funktion seit den 1950er Jahren nicht mehr neu überdacht. Mit diesem Buch katapultiert Ben-Joseph den Parkplatz in das einundzwanzigste Jahrhundert.

## Menschengerecht statt Autogerecht

[www.oekom.de/person/davide-brocchi-823](http://www.oekom.de/person/davide-brocchi-823)

*Davide Brocchi* ist Diplom-Sozialwissenschaftler, seine Schwerpunkte in Theorie und Praxis sind die soziale und die kulturelle Dimension der Nachhaltigkeit, die Bildung unkonventioneller Bündnisse sowie die Transformation als partizipativer Prozess im Lokalen. Unter anderem initiierte er den „Tag des guten Lebens“ in Köln.

Erloschene Liebe?  
Das Auto in der  
Verkehrswende

[www.degruyter.com/document/doi/10.1515/9783839445686/html?lang=de](http://www.degruyter.com/document/doi/10.1515/9783839445686/html?lang=de)

*Weert Canzler* (Dr. phil. habil.) ist Senior Researcher in der Forschungsgruppe Wissenschaftspolitik an dem Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) und Sprecher des Leibniz-Forschungsverbundes Energiewende. Seine Forschungsschwerpunkte sind: Sozialwissenschaftliche Verkehrs- und Mobilitätsforschung, Energiepolitik/Energiewende sowie Innovationsforschung und Technologiepolitik.

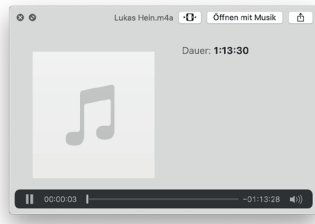
*Andreas Knie* (Prof. Dr. phil.) ist Politikwissenschaftler am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung und Lehrbeauftragter an der TU Berlin. Von 2001 bis 2016 war er Bereichsleiter für Intermodale Angebote und Business Development bei der Deutschen Bahn AG und von 2006 bis 2018 Mitglied der Geschäftsführung der Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel GmbH (InnoZ). Seit 2017 ist er Leiter der Forschungsgruppe Wissenschaftspolitik am WZB. Seine Forschungsschwerpunkte sind: Wissenschaftsforschung, Technikforschung und Mobilitätsforschung.

*Lisa Ruhrort* (Dr. des.) ist wissenschaftliche Mitarbeiterin in der Forschungsgruppe Wissenschaftspolitik an dem Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB). Sie forscht zu den Voraussetzungen nachhaltiger Mobilität und nachhaltiger Verkehrspolitik im Kontext von Digitalisierung und gesellschaftlichem Wandel.

*Christian Scherf* (Dr. phil.) ist wissenschaftlicher Mitarbeiter der M-Five GmbH in Karlsruhe. Er studierte Soziologie und Verkehrswissenschaften an der Technischen Universität Berlin und arbeitete von 2009 bis 2018 am Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) und am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.

## Kurzbeschreibung

Das private Auto war für lange Zeit das Sehnsuchtsobjekt und Symbol eines glücklichen Lebens. Es war eine kollektive Liebe der Mittelschicht und derjenigen, die dort hinstrebten. Doch diese affektive Bindung verliert vor allem in der Stadt zunehmend an Kraft. Wenigstens dort ist bereits klar geworden: Die Grenzen des fossilen Automobilismus sind erreicht. Es gibt einfach zu viele Autos. Die Verkehrswende ist nun auf der Agenda. Zukunftsfähig sind nur solche Verkehrsangebote, die auch unter Ressourcenknappheit individualisierbar bleiben. Autos nutzen statt besitzen wird – in Verbindung mit digitalen Plattformen – attraktiv, das Radfahren gewinnt gerade in den Städten an Popularität. Mobilitätsdienstleistungen kommen aus der Nische und können dank Echtzeitinformationen flexibel und zugleich routinemäßig genutzt werden. Der herrschende Rechtsrahmen jedoch privilegiert nach wie vor private Autos. Dagegen deuten die Präferenzen der vorwiegend städtischen Bevölkerung und auch die digitalen Optionen in eine andere Richtung: Die fortschreitende Individualisierung findet andere Wege als den privaten Besitz von Autos.



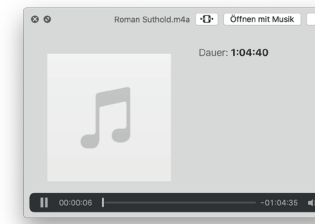
Das Interview mit Lukas Hein wurde am 14.04.2022 per Video-Anruf geführt.

Der Fragenkatalog hat sich im Laufe des Gesprächs stark verändert.

Kickoff Frage für LeserInnen (ohne direkt Antwort):

Die Nachfrage nach Parkraum ist inzwischen fast überall weitaus größer als das Angebot. Parkraummanagement soll die Nachfrage nach Stellplätzen lenken und so die Verkehrsbelastung in den Städten reduzieren. Es kommen diverse Maßnahmen in Frage: Parkgebühren, die Umwidmung von Parkplätzen oder die Schaffung von Park & Ride-Angeboten. Diese Maßnahmen sind aber nur dann wirksam, wenn gleichzeitig das zu Fuß Gehen, Fahrradfahren und der öffentliche Verkehr attraktiver gestaltet werden (Push & Pull). Wen und was schützt das Parkraummanagement in Köln – und nach welchen Kriterien?

- Guten Tag *Herr Hein*, wie sieht ihr Alltag aus? Was sind ihre Aufgaben im Verkehrsmanagement?
- Welche Aufgabenfelder gehören zum Parkraummanagement und welche bzw. wessen Interessen werden dabei priorisiert?
- Wer bestimmt, wo eine Parkmarkierung hinkommt? Es gibt diverse Arten von Parkmarkierungen, die sich im Stadtbild zeigen. Gibt es standardisierte Richtlinien, die die Gestaltung beeinflussen?
- Fahren sie Fahrrad in der Stadt Köln und wenn ja, fühlen sie sich dabei von den Autos gestört?
- Wie sieht das Parkraummanagement im Bereich der Alternativen zu privaten Kfz aus? Sprich, Sharing-Konzepte und Mikromobilität? Können Sie die Nutzung der Umweltverband Verkehrsmittel (Fahrrad, (Motor-)Roller, etc.) mit ihrer Arbeit stärker fördern?
- Die Kommunalpolitik ist der Schlüssel, wenn es um eine nachhaltige Stadtplanung- und Gestaltung geht. Inwieweit arbeiten Sie mit Politiker:innen und Stadtplaner:innen zusammen?
- Wie können sich Bürger:innen beteiligen? Die Vorteile des privaten Kfz sind nicht nur die Freiheit des Fahrens, sondern auch die Freiheit des Abstellens. Nur deshalb konnte das Auto zu dem beliebtesten Verkehrsmittel werden. Sehen Sie die Entscheidung, dass zum Gemeingebrauch der öffentlichen Straßen auch das Abstellen von privaten Autos gehört, kritisch?
- Attraktiver öffentlicher Raum ist der Nährboden einer lebendigen und lebenswerten Stadt. Was denken Sie über die Privatisierung des öffentlichen Raumes? Ist unser öffentlicher Stadtraum vorwiegend privatisiert?

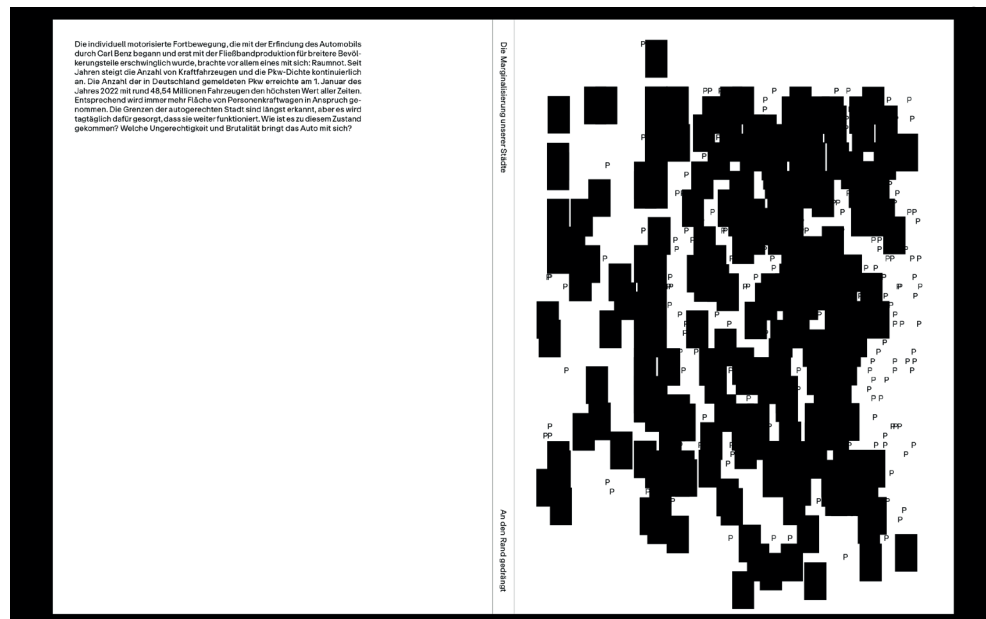


Das Interview mit Prof. Dr. Roman Suthold wurde am 30.04.2022 per Telefon geführt.

Kickoff Frage für LeserInnen (ohne direkt Antwort):

Zweck des ADAC ist die Wahrnehmung und Förderung der Interessen des Kraftfahrwesens, des Motorsports und des Tourismus. Er setzt sich für die private und berufliche Mobilität seiner Mitglieder und von Familien ein. Seine ursprüngliche und bekannteste Dienstleistung ist die Pannenhilfe. Wie lassen sich Mobilität und Klimaziele vereinbaren? Inwiefern unterstützen die „gelben Engel“ die Verkehrswende? Sind sie auch „grüne Engel?“

- Guten Tag *Herr Suthold*, wie sieht ihr Alltag aus? Was sind ihre Aufgaben als Leiter des Fachbereichs „Verkehr und Umwelt“ beim ADAC Nordrhein?
- Sie sind Professor an der Hochschule Fresenius in Köln zum Thema „Mobilitätsmanagement“ und als Lehrbeauftragter an der Hochschule Bochum im Fach „Verkehrssysteme und -konzepte“ tätig. Was ist ihr größtes Anliegen und wie motivieren und aktivieren sie die Studierenden?
- Welche Aufgabenfelder gehören zum Mobilitätsmanagement und welche bzw. wessen Interessen werden dabei priorisiert?
- Müssen Autos raus aus der Stadt? Ein Verbot würde definitiv zu einem gesteigerten Parkdruck führen. Welche Ansätze verfolgen sie?
- Die Kommunalpolitik ist die Stellschraube, wenn es um eine nachhaltige Stadtplanung- und Gestaltung geht. Welche Schritte müssen als nächstes erfolgen? Inwiefern haben sie ein Mitspracherecht?
- Attraktiver öffentlicher Raum ist der Nährboden einer lebendigen und lebenswerten Stadt. Wie kann man die großen Herausforderungen, die die Flächenkonkurrenz mit sich bringt, stemmen?
- In einem Artikel, veröffentlicht auf der Website ADAC vom 26.05.2021 ([www.adac.de/der-adac/regionalclubs/nrw/auto-koeln-verkehr](http://www.adac.de/der-adac/regionalclubs/nrw/auto-koeln-verkehr)) berichten sie von Modellprojekten zur Reduzierung des Parksuchverkehrs in Köln. Sie gehen dabei besonders auf das Projekt des Kölner Start-Ups Ampido ein, welches über eine App private Stellplätze vermittelt. Ist dies eine nachhaltige Lösung oder handelt es sich hierbei nur um eine temporäre Verbesserung? Welche Chancen ergeben sich durch die Digitalisierung?
- Sie adressieren ihre Forderungen mit direkter Anrede an Stadt Köln, indem sie eine effektivere Bewirtschaftung der Parkräume einfordern: „Wir erwarten von der Stadt Köln ein Gesamtkonzept, das über die Gebührengestaltung hinausgeht und Anwohner:innen Alternativen aufzeigt. Dazu zählen zum Beispiel Quartiersgaragen, ein günstiger und zuverlässiger ÖPNV mit dichtem Takt und Radwege, die ihren Namen auch verdienen.“ Quartiersgaragen können den öffentlichen Raum vom ruhenden Verkehr entlasten und Rahmenbedingungen schaffen, um nachhaltige und intelligente Mobilitätslösungen für die Menschen im Quartier zu ermöglichen. Wie realistisch ist es, dass diese „Multitalente“, die Quartiersgaragen (meist Betonbauten) angenommen werden? Wie wirkt sich dies auf unser Stadtbild aus?
- Welche Rolle werden sie (ADAC) in der Mobilität von morgen einnehmen?



Gestaltungskonzept

Im Rahmen meiner Bachelorarbeit habe ich ein Bookazine erstellt. Im Format 20 x 27 cm werden eigenverfasste Texte, Fremdtex te, Interviews, recherchierte Bilder und eigene Bildserien gezeigt, um meine „These“ (Parkplätze nehmen zu viel Raum ein) zu bekräftigen.

Die Grundidee meines Editorials basiert auf dem Gedanken, dass herkömmliche zwölf Quadratmeter Parkplätze am Rande der Fahrbahn im städtischen Raumgeflecht sowohl den Verkehrsfluss als auch das Leben zwischen den Häusern stören. Dementsprechend habe ich in meinen Texten Parkplätze eingebaut, die den Lesefluss stören, um den Leserinnen und Lesern nicht nur textlich, sondern auch gestalterisch zu zeigen, welche Auswirkungen das private Auto auf unsere öffentlichen Räume hat: Parkplätze stören. Mein Bookazine soll einen Raum oder eine Stadt verkörpern, die (wie die Stadt) durch Parkplätze fragmentiert ist. Jedes Wort, das mit dem Buchstaben P beginnt und mit Parken zu tun hat, bekommt einen Parkplatz. Andere Wörter, die mit dem Buchstaben P beginnen, sind nur für das Konzept des Buchcovers relevant. Nachdem ich diese Idee auf ein paar Beispielseiten umgesetzt hatte, wurde meine Idee von verärgerten Leser:innen beflügelt. Das Konzept der Parklücken schafft spannende Gestaltungsmomente, die das vermeintlich klassische Layout aufbrechen und individuelle Seiten generieren.

Die Textseiten der Arbeit sind ausschließlich in schwarz-weiß gehalten und sollen graue Asphaltflächen versinnbildlichen. Begleitende Bildserien sollen farbliche Akzente setzen und Aufmerksamkeit erregen. Die Bildserien unterbrechen auch den Lesefluss, da sie die Texte fragmentieren. Dies wird auch durch den Wechsel des Papiers unterstützt.

Überblick

Inhalt Bookazine  
188 Seiten

- Fünf eigene Texte, zwei Interviews, vier Fremdtex te
- Fünf Bildserien; davon zwei eigene Serien, zwei Archivserien (Recherche) und eine Google Earth Serie

Format und Raster

- 20 x 27 cm (Außen, oben und unten 1 cm, Innen 1,5 cm Rand)
- 12 Spalten (3 mm Abstand)

Schrift

Repro von Erkin Karamemet (ABC Dinamo)

- Zwei Schriftgrößen (10 pt Fließtext und 6 pt Fußnoten)
- Zwei Schriftschnitte (Regular und Regular Italic)

Papier

Innenteil

- Circle offset white 110 g/m<sup>2</sup>
- Maxi gloss 110 g/m<sup>2</sup>

Cover

- Maschinengraupappe 300 g/m<sup>2</sup>

Bindung

- Softcover Fadenbindung

Seitenzahl	Papier	Farbigkeit	Erklärung	Bögen binden und falzen
12	Glossy 135	4 4 farbig	Farbige Fotos	3
16	Natur 105/1: 1 1 farbig	SW		4
12	Glossy 135	4 4 farbig	Farbige Fotos	3
16	Natur 105/1: 1 1 farbig	SW		4
12	Glossy 135	4 4 farbig	Farbige Fotos	3
16	Natur 105/1: 1 1 farbig	SW		4
12	Glossy 135	4 4 farbig	Farbige Fotos	3
16	Natur 105/1: 1 1 farbig	SW		4
12	Glossy 135	Glossy 135	Glossy 135	3
12	Natur 105/1: 1 1 farbig	SW		3
12	Glossy 135	Glossy 135	Glossy 135 NEU	3
16	Natur 105/1: 1 1 farbig	SW		4
8	Natur 105/1: 1 1 farbig	SW		2
16	Natur 105/1: 1 1 farbig	SW		4

188 Seiten Insgesamt, davon		47 Bögen
72	Glossy 135 4 4 farbig	Farbige Fotos
116	Natur 105/1: 1 1 farbig	SW



Gaspard, Luca und Nina Steimel, 2022.



tz: Die Politesse der ersten Stunde spricht, 2015, in: tz.de, 2022, www.tz.de/muenchen/stadt/50-jahre-strafarbeit-muenchens-politesse-ersten-stunde-spricht-tz-5188472.html [abgerufen am 13.06.2022]

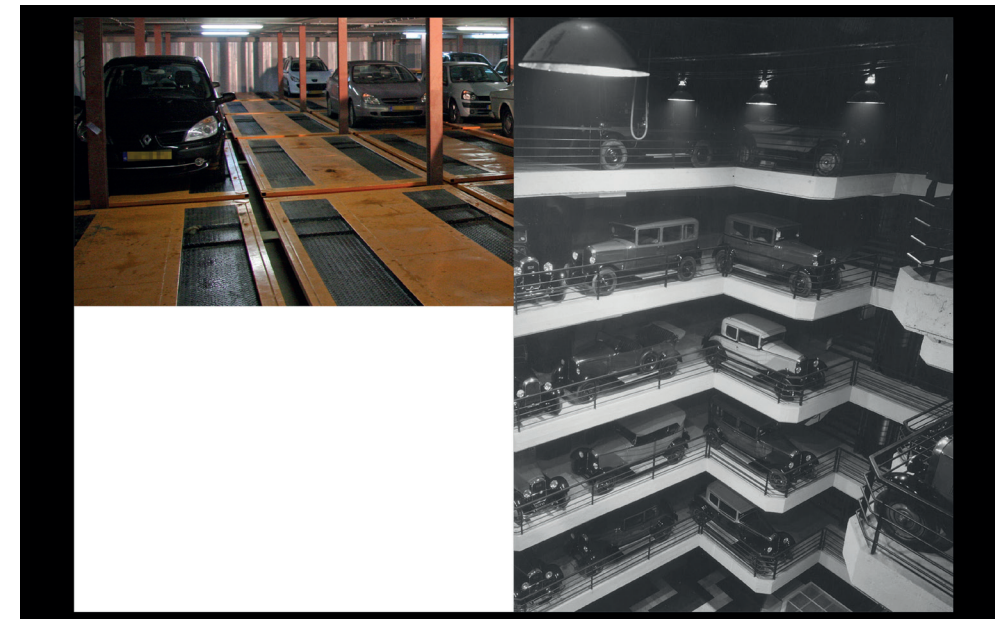
Nick DeWolf Foundation: Boston, Massachusetts, 1972, in: Flickr, 2022, Foto: Nick DeWolf, www.flickr.com/people/dboo [abgerufen am 13.06.2022]

Gold Coast Bulletin: 50 years of Meter Maids, in: Nationwide News Pty Ltd, 2022, Foto: Autor, www.goldcoastbulletin.com.au/news/gold-coast/50-years-of-meter-maids/imagegallery/963d8c653c3c24b94de0f6f22ea8bccda?page=2 [abgerufen am 13.06.2022]

Memphis Police Association: Claudine Penn: Honoring Those Who Paved The Way, in: Memphis Police Association, 2021, Foto: Unbekannt, https://memphispoliceassociation.org/claudine-penn-honoring-those-who-paved-the-way [abgerufen am 13.06.2022]



Gaspard, Luca und Nina Steimel, 2022.



Möglichkeit 1:  
Die Bilder sind entweder ganzseitig angelegt oder horizontal mit Weißraum umgeben



Möglichkeit 2:  
Die Portraits sind entweder ganzseitig angelegt oder mit einem Passepartout versehen



Möglichkeit 3:  
Die Fotos sind ganzseitig angelegt





Cover

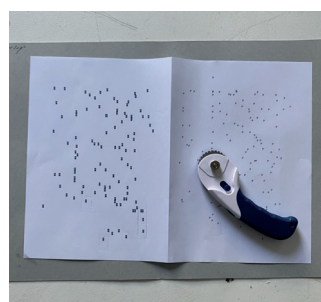
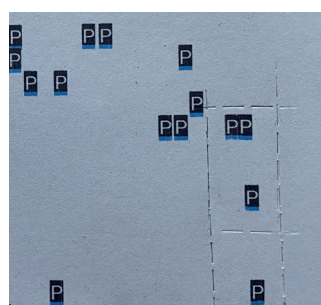
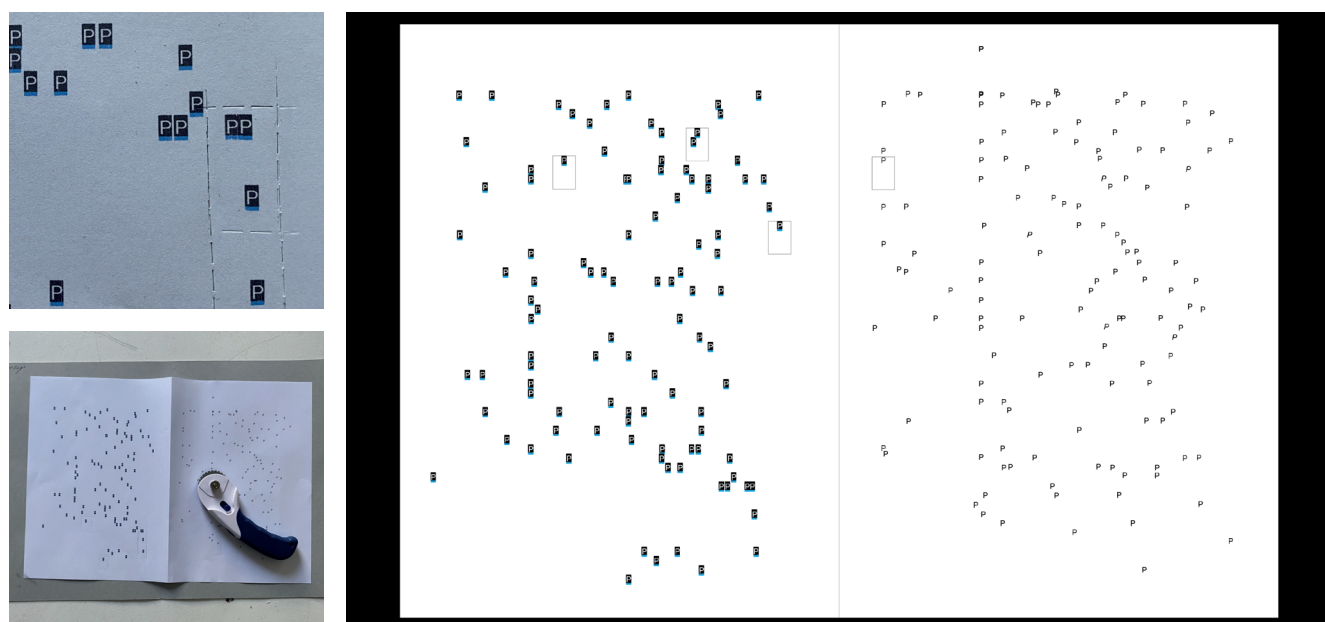
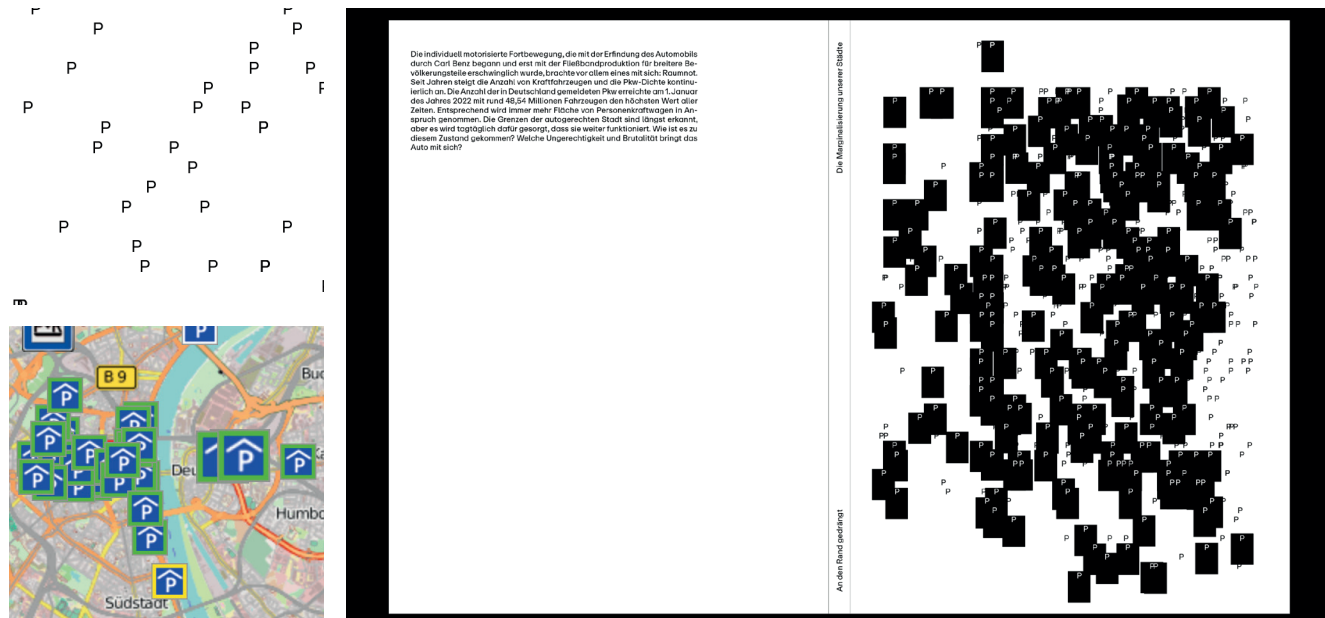
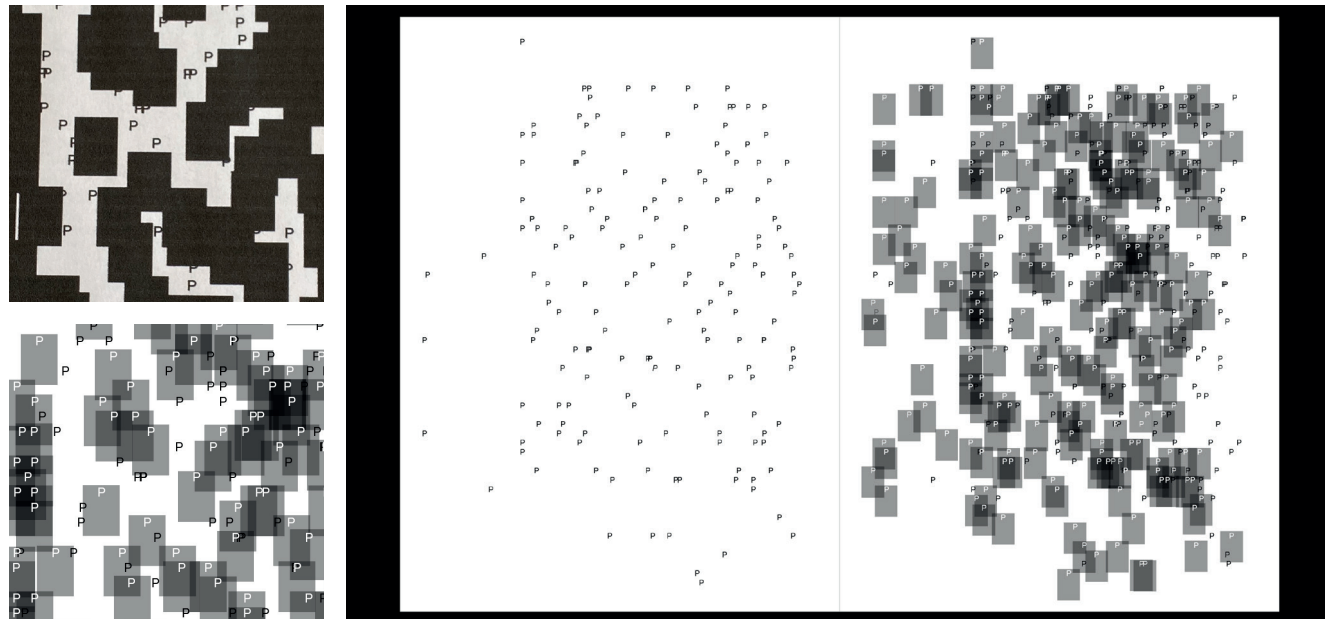
Das Cover soll die Masse an Parkplätzen verkörpern. Deshalb wurden alle Parkplätze, die sich im Innenteil des Bookazines befinden, auf den Umschlag kopiert. Die P's aller Worte, die mit dem Thema Parken zusammenhängen, spielen auf dem Cover vorerst keine Rolle, da sie in Flächen umgewandelt wurden. Jene P's, die neben den Flächen aufkommen, sollen „Falschparkende“ anzeigen. Dafür wurden alle anderen Wörter, die mit dem Buchstaben P beginnen, aus dem Innenteil auf das Cover kopiert.

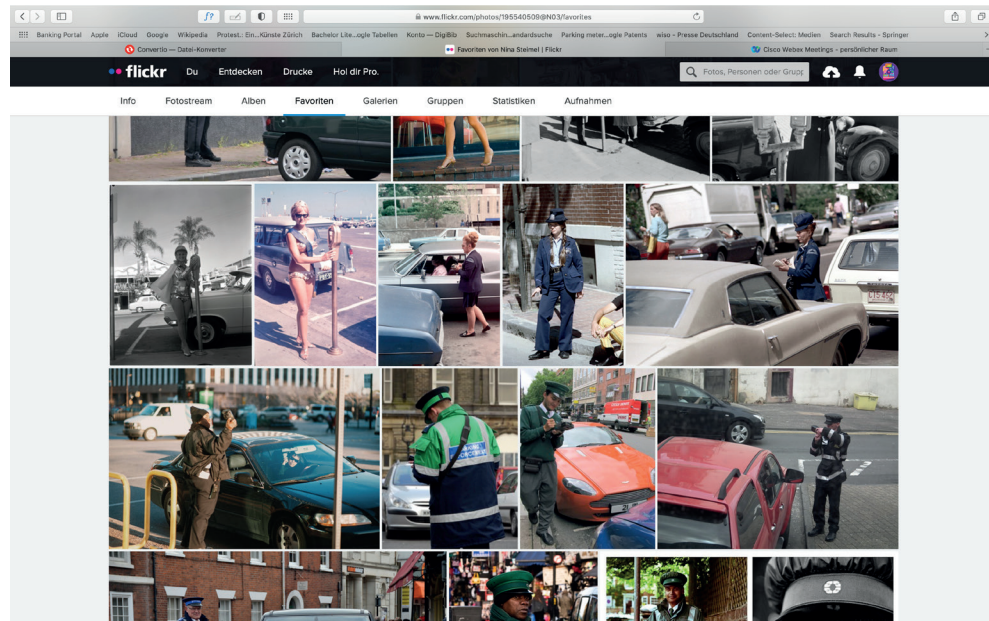
Der Umschlag kann mit einer Art Leitsystem verbunden werden, das darauf hinweisen soll, wo im Innenteil ein Parkplatz zu finden ist. Das Endprodukt, das Buch, sollte also die mit Parkplätzen überfüllte Stadt darstellen, insbesondere die falsch geparkten Autos. Die Idee entstand, als bei Google Maps nach Parkplätzen im Kölner Raum gesucht wurde.

Der Titel der Arbeit wird wortwörtlich „An den Rand gedrängt“ und befindet sich auf dem Buchrücken. Auf dem Backcover findet man eine Art Teaser, der zum Lesen einladen soll.

Verworfenne Ideen

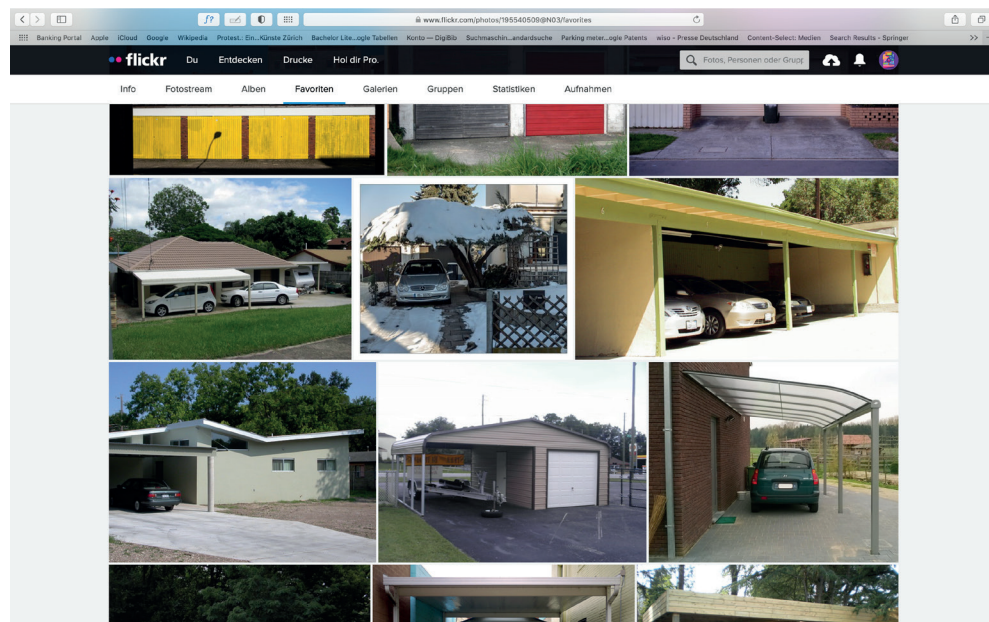
Eine Idee war, die Bereiche der Parkplätze des Innenteils auf dem Umschlag zu perforieren. Diese Idee wurde jedoch schnell wieder verworfen, da der Adventskalender- oder DIY-Look zu dominant war. Es wurde auch versucht, den P's einen Hintergrund zu geben. Dazu wurde der Highlight-Look imitiert. Das heißt, ein Buchstabe wurde mit dem Textwerkzeug hervorgehoben, um zu zeigen, dass die P's dem Text entnommen waren. Ich habe mich dagegen entschieden, weil die Leute, die sich nicht mit InDesign auskennen, diese Cover-Idee nicht verstanden haben.





Archivserien

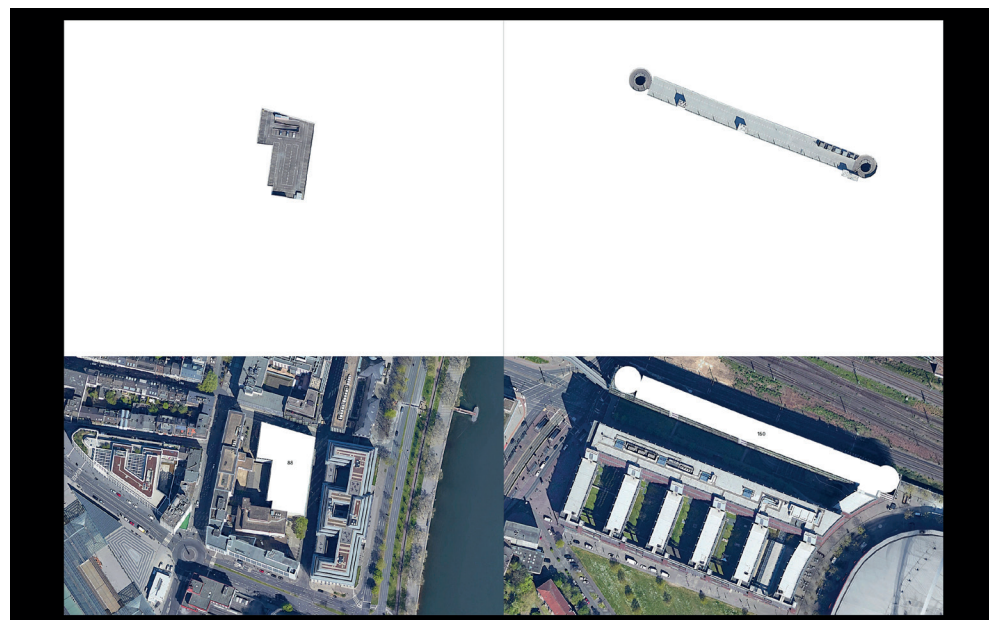
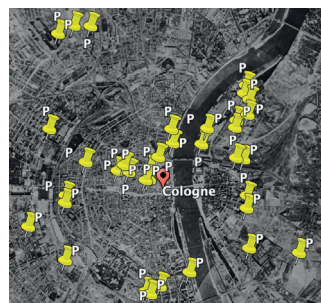
Die Bilder der Archivserien *Fine Time* und *Vertical Parking* wurden nach einer langen Recherche zusammengestellt. Die meisten der Fotos stammen von der Plattform Flickr. *Vertical Parking* zum Beispiel soll zeigen, wie mit der zunehmenden Platzknappheit in den Kommunen umgegangen wird: Sie werden gestapelt oder unterirdisch verstaut. Das Konzept der vertikalen Parkhäuser wurde und wird von zwei Faktoren angetrieben: dem Bedarf an Parkplätzen und der Knappheit an verfügbaren Flächen. Das erste vertikale Parkhaus wurde 1905 in Paris, Frankreich, in der Rue de Ponthieu gebaut. Das System bestand aus einem mehrstöckigen Betonbau mit einem internen Autoaufzug, der die Autos in die oberen Stockwerke beförderte, wo sie von Parkwächtern geparkt wurden. Die Archivserie soll verdeutlichen, dass die Raumknappheit weltweit zunimmt. Mit *Fine Time* soll jenen Menschen Raum gegeben werden, die unsere öffentlichen Räume unter Kontrolle halten zu vermögen.

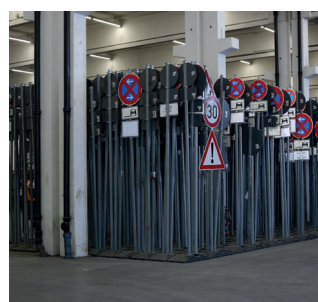


StadtGestalten

Die Screenshot Reihe *StadtGestalten* soll zeigen, welche Gestalt Parkräume in der Stadt Köln angenommen haben. Mit Hilfe der Desktop-Anwendung Google Earth Pro wurden Parkhäuser erfasst. Besonders in der Innenstadt gibt es viele Parkhäuser auf Kaufhäusern oder in unmittelbarer Nähe. Auch im Bereich des Messegeländes gibt es viele Parkhäuser.

Der Maßstab orientiert sich an dem größten Parkdach, dem Parkdach P4 und P5 des Messegeländes in Köln Deutz. Alle Bilder wurden dementsprechend aus einer Entfernung von 330 Metern festgehalten. Die Anzahl der verfügbaren Parkplätze auf den gefundenen Parkdächern wurde in die Freiflächen im Bookazine geschrieben. Diese Serie soll einerseits zeigen, welche Form Parkplätze in Köln angenommen haben, andererseits aber auch, welcher Raum verschwinden würde oder in Wohnraum umgewandelt werden könnte.



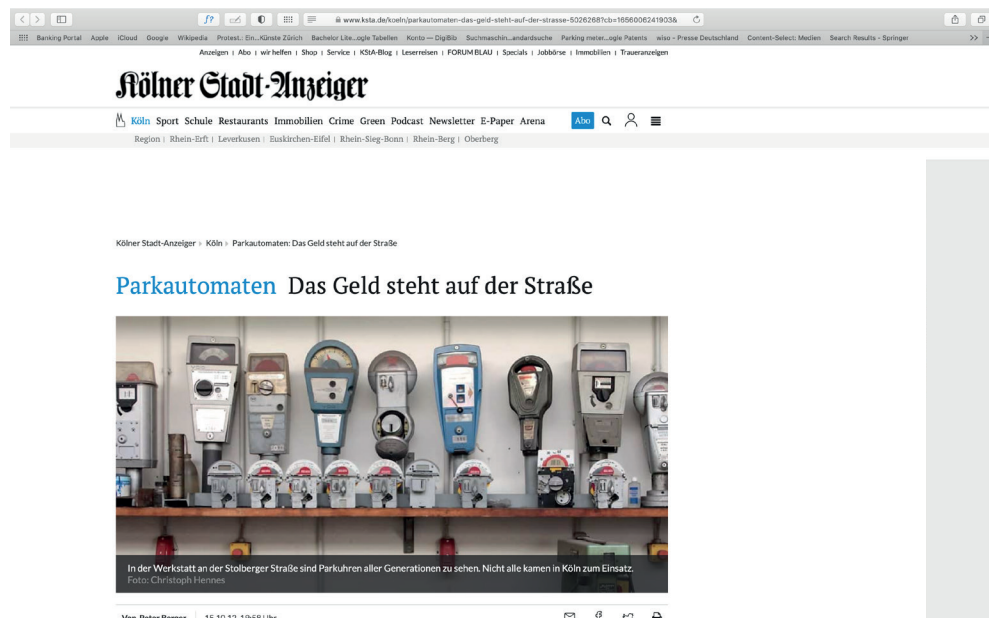


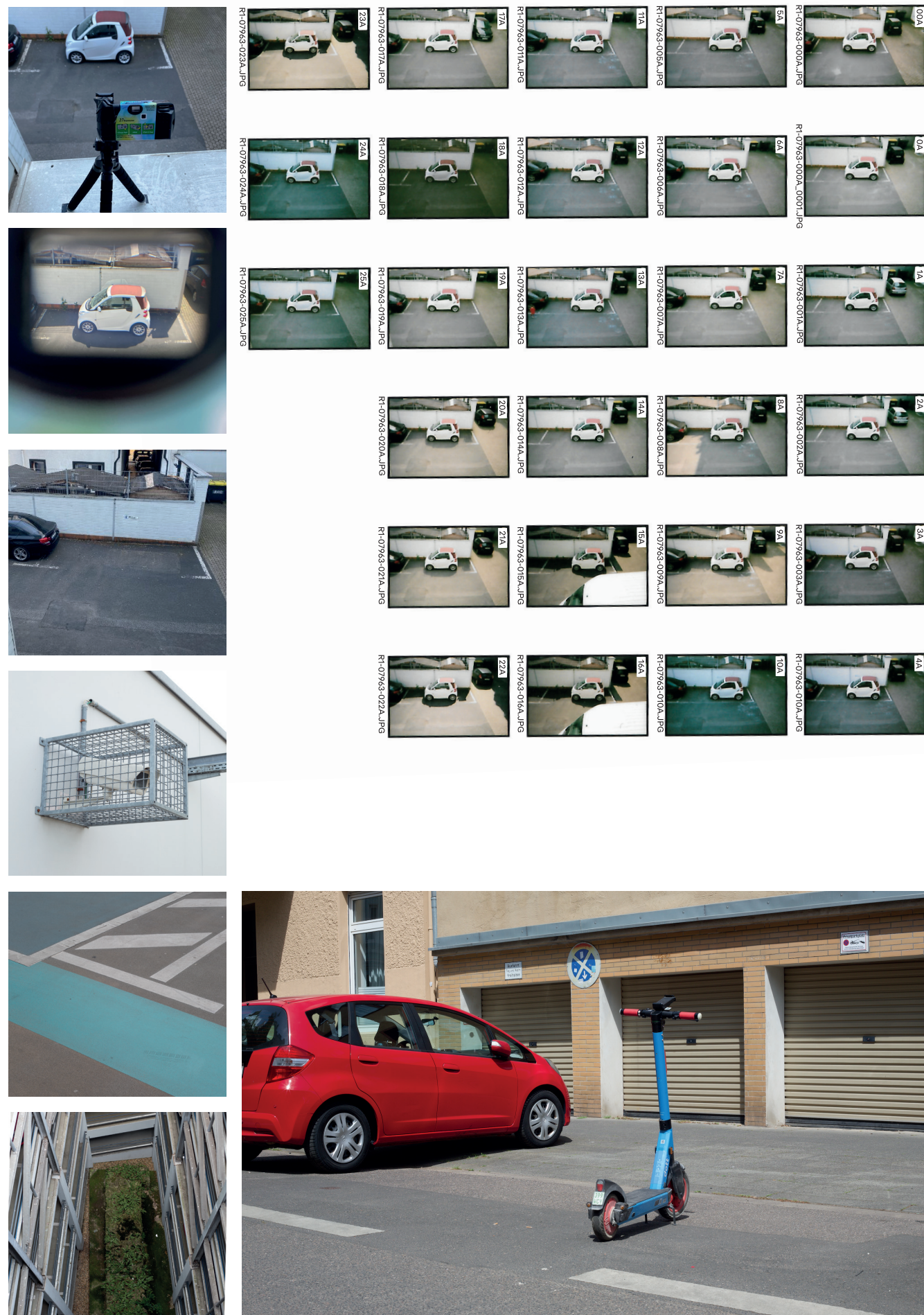
### Parkuhren

Bei meinen Recherchen zum Thema Parken bin ich auf einen Onlineartikel über die Parkuhrenwerkstatt der Stadt Köln gestoßen. Auf dem Titelbild fielen mir verschiedene Parkuhrenmodelle aus der Vergangenheit ins Auge. Parkuhren gehören oder gehörten zum Straßeninventar unserer öffentlichen Räume. Sie waren die Wächter unserer Parkflächen. Nach der Einführung des Euro im Jahr 2001 wurden die Parkuhren durch neue Parkscheinautomaten ersetzt. Anstatt die Parkuhren mit neuer Technik auszustatten, entschied man sich für moderne Geräte. Parkuhren sind heute im öffentlichen Raum kaum noch zu sehen. Die Fotoserie ist eine Hommage an die alten Parkuhren.

Nach mehreren E-Mails leitete mich Herr Frank Freikamp, der in der Abteilung Parkservice des Amtes für Verkehrsmanagement der Stadt Köln für Parkuhren zuständig ist, an seinen Kollegen Christian Kolodziej weiter. Herr Kolodziej arbeitet im Amt für Straßenwesen und Verkehrsentwicklung in Köln Ehrenfeld. Nach einem Telefonat wurde beschlossen, dass ich die alten Parkuhren abstauben und fotografieren darf.

Also habe ich gemeinsam mit Luca Gaspard die alten Parkuhren der Stadt Köln fotografiert. In der Lagerhalle und Werkstatt des Parkservice durften wir uns austoben. Aufgrund eines Umzugs des Büros waren leider nur noch zehn alte Parkuhren vorhanden. Nach Aussage der Mitarbeiter wurden die anderen Parkuhren schon vor Jahren zerstört. Um die Parkuhren einheitlich zu fotografieren, suchten wir einen geeigneten Hintergrund und legten los.





“Smart” Parking

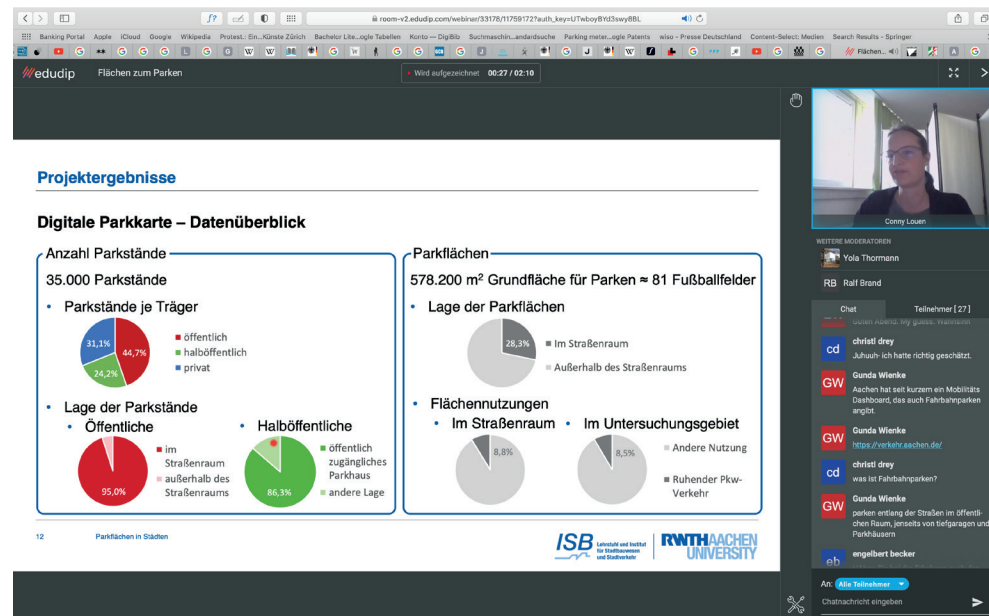
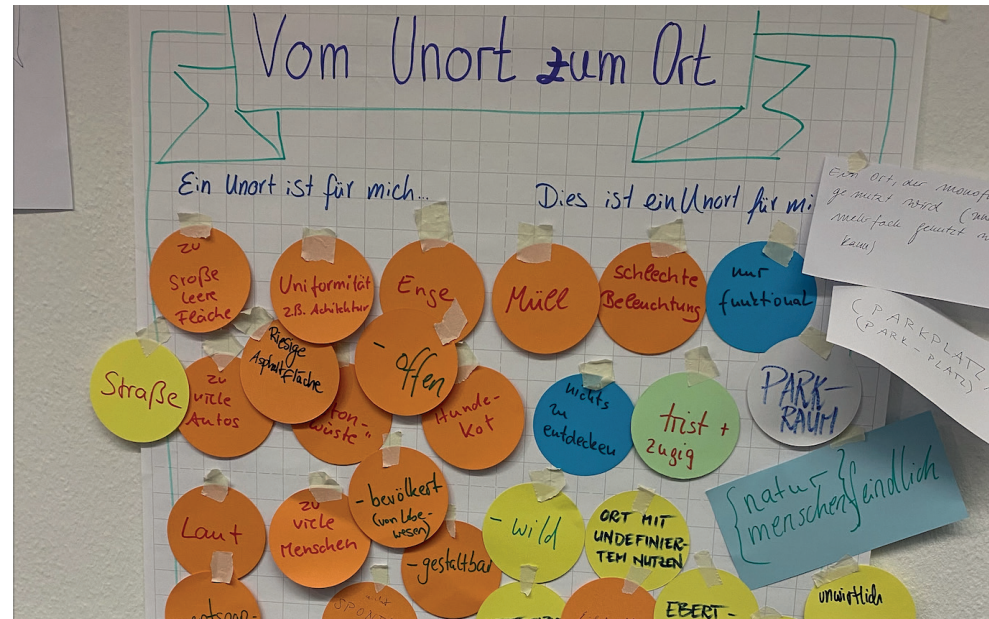
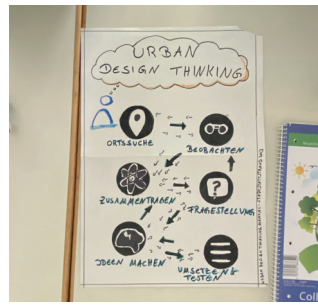
Private Pkw werden rund eine Stunde am Tag bewegt, die restliche Zeit benötigen sie Abstellflächen. Während der Bearbeitungszeit habe ich viel Zeit in der Noplace Community (interdisziplinärer Büro- und Werkstattgemeinschaft) in Köln verbracht. Das Gebäude befindet sich auf einem Innenhof, der über fünf Parkplätze verfügt. Einer davon ist ein Privatparkplatz, der von einem Smart belegt ist. Im Laufe der Zeit ist mir aufgefallen, dass dieser Smart seinen Platz fast nie verlässt. Das unterstreicht die Aussage, dass Pkw sich kaum bewegen und die meiste Zeit herumstehen. Obwohl es sich nicht um einen öffentlichen Parkplatz handelt, nimmt der Parkplatz dennoch einen großen Teil des Hinterhofs ein. Der Smart ist so klein, dass er nur die Hälfte des Parkplatzes einnimmt. Anstatt den Parkplatz nur für den Smart zu nutzen, könnte man Fahrradparkplätze für die Bürogemeinschaft einrichten und so den Platz besser nutzen.

Über einen Zeitraum von 25 Tagen habe ich Bilder des Parkplatzes aufgenommen. Dazu habe ich eine Installation aus einem flexiblen Stativ und einer Einwegkamera gebaut. Um die Position so weit wie möglich beizubehalten, habe ich Markierungen auf der Fensterbank angebracht.

Nach ein paar Tagen malte das Nachbarskind mit Kreide auf den Boden. Die Blume, die das Kind gezeichnet hat, ist ein Symbol für eine Transformation. Ganz kühn ragt die Blüte in den Parkplatz hinein, der durch eine Linie vom Hof abgegrenzt wurde. Die bestätigt, dass Parkplätze als abgegrenzte Räume wahrgenommen werden. Erst kurz vor dem Ende meiner Dokumentation malte das Kind auf dem Parkplatz.

Parkraum Köln

Die Fotoserie *Parkraum Köln* ist eine weitere Feldforschung neben der Fotoreihe “Smart” Parking. Dafür bin ich zusammen mit Luca Gaspard einen Tag lang durch die Stadt Köln gelaufen. Zuerst sind wir zum Parkdeck der Kalk Arcaden in Köln Kalk gefahren, um Leere und Fülle zu fotografieren. Das obere Parkdeck besteht aus zwei Teilen. Die eine Seite war nur sporadisch von Autos beparkt, die andere Seite war bis auf vereinzelte Bereiche komplett zugeparkt. Da die Serie unter dem Thema der Nicht-Orte entstanden ist, haben wir uns auf die Leere und die Digitalisierung von Parkplätzen konzentriert. Anschließend sind wir in den Stadtraum gegangen und haben uns ein weiteres Parkhaus genauer angesehen. So fanden wir in der Nähe des Neumarkts ein Parkhaus, das einen Teil der Kölner Stadtmauer umschließt. Das Parken beansprucht nicht nur wertvollen öffentlichen Raum, sondern auch kulturelle Stätten. Die Stadtmauer wurde in dem Parkhaus teilweise auch als Mülleimer genutzt. Andere Bilder zeigen das Straßen- und Parkplatzinventar und die Architektur der Stellplätze.



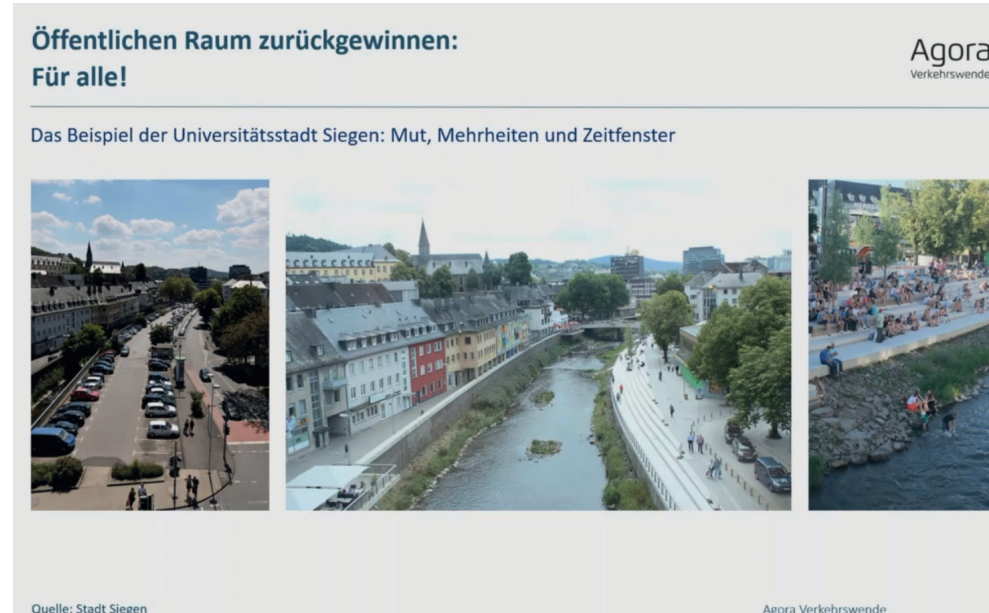
„Vom Unort zum Ort – Gestalte deine Stadt“

Um einen interessanten Text für meine Arbeit verfassen zu können, habe ich an dem Workshop „Vom Unort zum Ort – Gestalte deine Stadt“ von Gabi Linde in der Melanchthon-Akademie am Kartäuserwall in Köln teilgenommen. Gabi Linde ist Erlebnisdesignerin, Stadtaktivistin, Referentin und Dozentin für spielerische öffentliche Räume, Verfechterin von Spiel und spielerischer kultureller Bildung, Moderatorin, Erlebnispädagogin und Koordinatorin für Projekte mit den Schwerpunkten Spiel, Bürgerbeteiligung und Stadtraum. Seit 2016 ist sie aktives Mitglied der NGO Agora Köln.

Der spielerische Workshop gab einen Einblick, wie aus einem „Nicht-Ort“ ein Ort entstehen kann. Ein Ort, der nachbarschaftliche Begegnungen und ein konsumfreies Miteinander ermöglicht. An zwei Tagen erkundeten sechs Teilnehmende die Unterschiede zwischen „passiven“ und „aktiven“ Orten, lernten spannende Place-Making-Pilotprojekte kennen und sprachen über „Taktischen Urbanismus“ und die partizipative Stadtgestaltung. In einer Feldforschung begaben wir uns in den städtischen Raum und eroberten (symbolisch) einen Ort. Dieser Ort war der Eifelwall in Köln, der derzeit als Nicht-Ort bezeichnet werden kann. Anschließend haben wir mit einer Methode aus dem objektorientierten Spiel Zukunftsvisionen für diesen Ort entworfen und aus verschiedenen Materialien Prototypen (Miniaturmodelle) erstellt, die zeigen, was sein könnte.

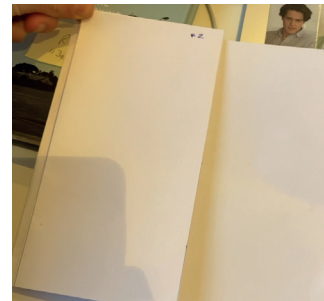
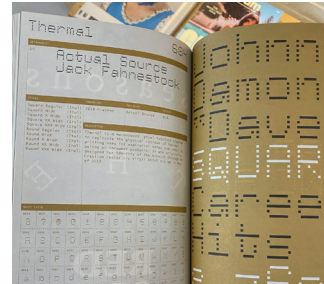
„Flächen zum Parken“ und „Park-Raum vs. Lebens-Raum – neue Lösungen für ein altes Problem?“

Außerdem habe ich an zwei Online-Gesprächen teilgenommen. Das Webinar „Flächen zum Parken“ wurde vom Haus der Architektur Köln e.V. veranstaltet. Dr.-Ing. Conny Louen vom Institut für Stadtplanung und Stadtverkehr der RWTH Aachen war eingeladen, das Forschungsprojekt „Analyse der Merkmale des städtischen Parkens (ACUP)“ vorzustellen und die Ergebnisse zu teilen. Bislang gibt es nur wenige Erkenntnisse darüber, wo und wie viel Platz in unseren Städten für den ruhenden Verkehr reserviert ist. Im Rahmen des Projekts wurde für den bewirtschafteten Bereich der Stadt Aachen eine detaillierte Erhebung der Flächen durchgeführt. Dabei zeigte sich, dass öffentliche Parkflächen etwa neun Prozent des Straßenraums einnehmen. Insbesondere in dicht bebauten Gebieten ist ein erheblicher Teil des öffentlichen Straßenraums für parkende Fahrzeuge reserviert. Der Vortrag „Parken vs. Wohnen – neue Lösungen für ein altes Problem?“ war Teil der Vortrags- und Diskussionsreihe „Mobilität im Wandel“ und wurde vom Fachbereich Architektur und Bauwesen (Gruppe Mobilitätsmanagement) der Hochschule RheinMain initiiert. Wolfgang Aichinger von Agora Verkehrswende beleuchtete die Problematik des Parkens und gab einen Überblick über Handlungsstrategien im Parkraummanagement. Er betonte die Umsetzung von verkehrspolitischen Maßnahmen im Bündel mit anderen Push- und Pull-Maßnahmen. Verkehrsziele können nur mit einem Gesamtkonzept erreicht werden. Die Parkraumbewirtschaftung ist ein zentraler Bestandteil dieses Konzepts. Hendrik Schmitt-Nagel berichtete über Erfahrungen, Hürden und Erfolge bei der Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung in Freiburg im Breisgau.

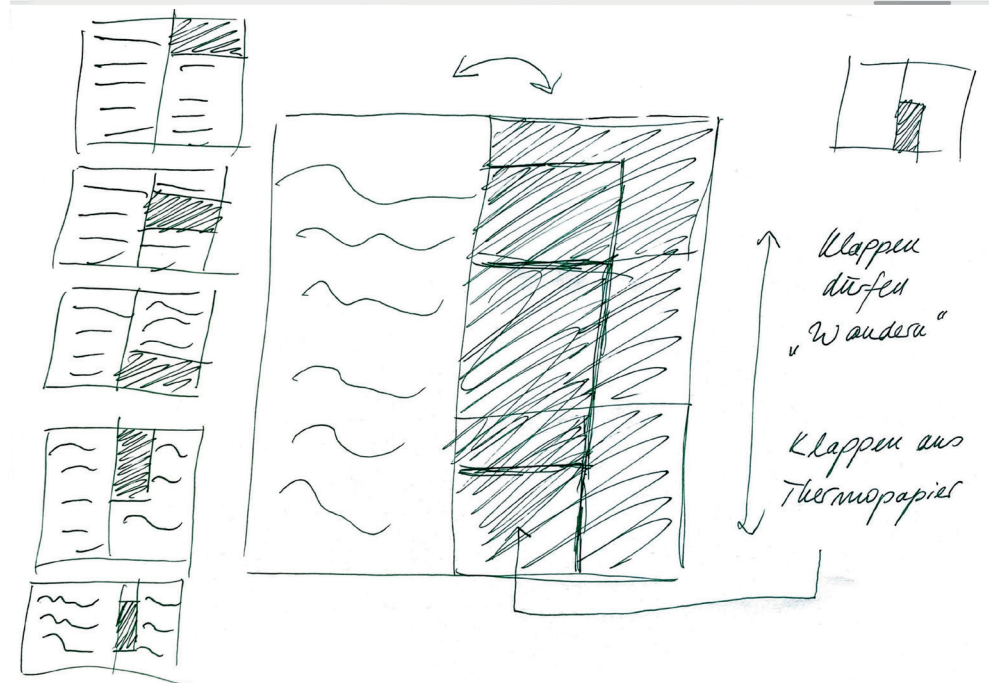
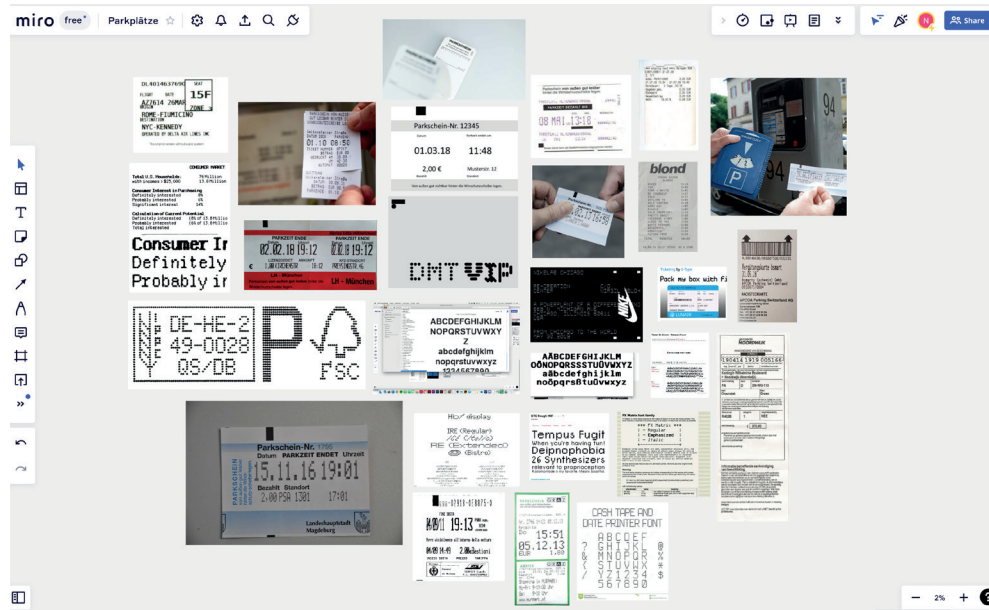
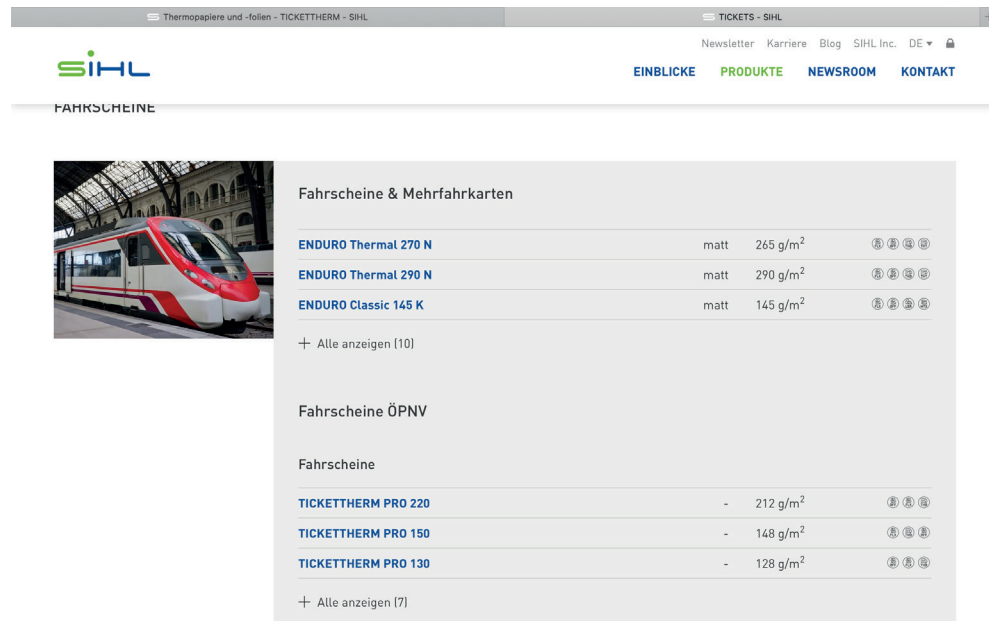
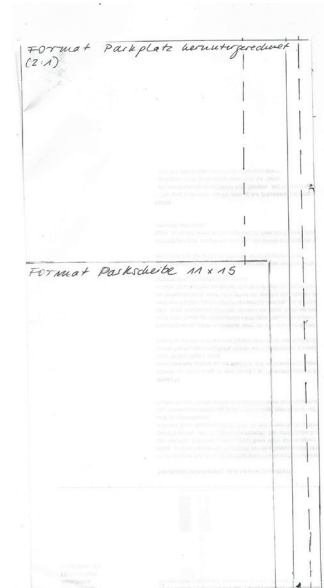




ri1 16:02 12 APRIL 22 3,50€  
 12 12 APRIL 22  
 02 12 APRIL  
 02 12 APRIL 22  
 :02 12 APRIL



- crystal
- dot\_matrix
- f25\_bank\_printer
- Hbf-display-family
- Inkjet Regular
- Ishar+Gregor
- ledlight
- Lineto\_Trial\_...2041160502
- ring\_matrix
- TICKETING
- ticketing-2



Thermopapier

Eine Layout-Idee war, Zwischenseiten auf Thermopapier zu drucken. Dazu wurden verschiedene Papiere bei der Firma Sihl in Düren angefordert, die im Tagesgeschäft Parkscheine druckt und Papiere an den Großhandel verkauft. Anschließend gab es ein Treffen mit der Buchbinderin Heidi Siegeroth, mit der getestet werden sollte, ob Thermopapiere gebunden werden können. Die Idee scheiterte letztlich aber nicht an der Bindung, sondern am Druck. Thermopapiere lassen sich nur mit einem Thermodrucker bedrucken. Dementsprechend wurde diese Idee nicht weiterverfolgt.

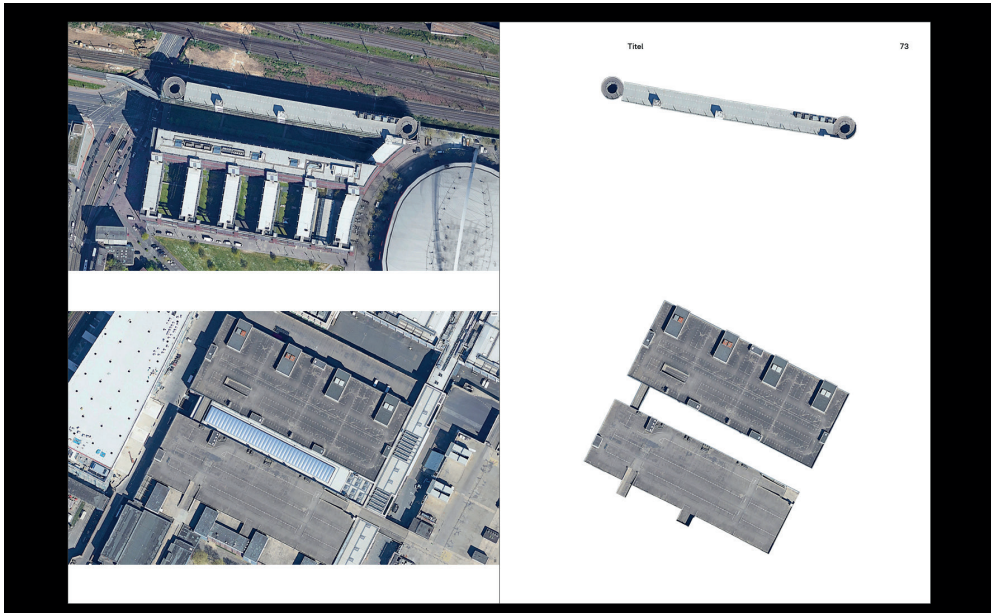
Parkticketoptik

Nachdem klar wurde, dass sich das Thermopapier nicht mit herkömmlichen Druckern bedrucken lässt, wurde auch die Idee der Parkscheinoptik verworfen. Dies lag aber auch daran, dass das redaktionelle Konzept weiter fortgeschritten war und die Idee nicht mehr in das Konzept passte.









Prüfung 18

Wie ganzheitliche Anliegen der Bevölkerung aufeinander. Auf der einen Seite wollen die Menschen eine unkomplizierte und freie Mobilität, auf der anderen Seite eine gesunde Umwelt und einen lebenswerten öffentlichen Raum. Zweifellos spielt das P arken in unserer automobilen Gesellschaft eine zentrale Rolle – wird aber dennoch bei Baumaßnahmen und Planungen oft vernachlässigt. In Tallagen oder an den Fahrbahnrändern gedrängt, ist es nur noch eine unersättliche Begierde nach größtmöglicher individueller Mobilität.

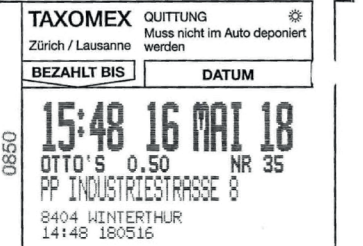
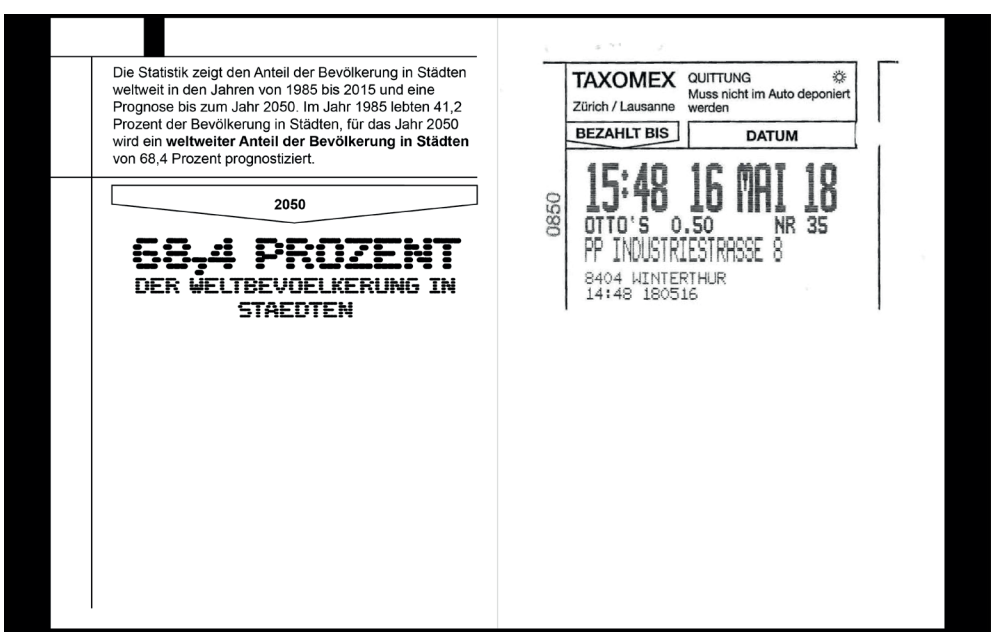
Anhand der Fotostellung auf den Flächenverbrauch des ruhenden Verkehrs wird erörtert, inwiefern das Auto die Entwicklung unserer Städte bestimmt.

Die Arbeit versteht sich als Aufforderung, unseren Straßenraum zu dekarbonisieren, neu zu entdecken und die möglichen Chancen im Wandel zu erkennen. Es geht nicht darum, Klimaschäden aufzufüllen, für die Abschaffung von P P arkhäfen oder sogar dem Auto einzustehen, sondern vielmehr geht es um die Auswirkungen, die P arke heute auf unser Leben haben, und besonders um ihr gro arktische mass stark reduziert werden; langfristig verdrängen kön- Gleplante Vorhaben müssen zukünftig schneller umgesetzt werden.

Der Begriff P arkt wird fortlaufend als Synonym für die Formen der Urbanität angesehen, werden auch private Stölpelzone, P arktische oder P arktische, da diese als größte „Stör-“ angesehen werden.

Das Projekt ist stark mit der Stadt Köln verknüpft. Köln ist ein gutes Beispiel dafür, wie Stadtplanungen einst den Autos Vorrang gaben. Ganz nach dem Motto: „Mobilität, koste es was es wolle.“ Viele Menschen haben das Gefühl, dass der öffentliche städtische Raum auch im Jahr 2022 noch vorwiegend von Autoverkehr dominiert wird. Nur in Ausnahmefällen, wie in der südlichen Siedlung in Köln-Nippes, können sich Menschen sorgenfrei zwischen den Gebäuden aufhalten und Kinder sicher auf der Straße spielen. In der Stadt parken über 572.000 Autos durchgehend 23 Stunden am Tag, während es zu wenig Platz für Gärten, für Kinderärten, für freie Kultur oder für Fahrradabstellplätze gibt. Außerdem bedroht die Grünversiegelung durch weitere Bebauung die letzten freien Grünflächen. Köln ist leider noch immer überwiegend eine autogerechte Stadt. Deshalb muss sich die Stadt zusätzlich von ihrer Identität der Autogerechtigkeit verabschieden und lebenswerter gestaltet werden.

Dokumentarisch angelegt zeigt die erste Fotoreihe „Smart“ P arking den parkenden Plak des Nachbarhauses der NoPicare Community, anknüpfend zu der Forderstraße 92 in Köln. Der Smart wird über einen Zeit- raum von 27 Ta-



Tram 73

gen fotografisch festgehalten und bildet den Einstieg in diese Arbeit. Es konnte beobachtet werden, dass der Stellplatz von der Nachbarschaft, insbesondere den Kindern, als ein abgeschlossener Raum angesehen wird und deshalb nicht betreten werden darf. Die Keilzeichnung des Nachbarhauses zeigt dies eindeutig: Zunächst wurde der Stellplatz mit einer Linie abgetrennt, „nur außenhalb“ dürfte mit Kreide gemalt werden. Eine Transformation spiegelt sich in der Fläche wider, die „vorsichtig“ in den P arktplatz hineinragt.

Nachfolgend: der Einbringung Zustand, bracht das Kapitel *Love of Time*, verfasst von Dan Eran-Joseph, einen historischen Überblick über die Entstehung von P arkt. Städte durch Fahrzeuge kommen konnte, „Denn die arkona definiert die Geschichte der visuellen Gestalt des öffentlichen Raumes. *Arkona* ist ein Wort, das im 19. Jahrhundert in die Serie P arkt Köln in Zusammenarbeit mit Luca Gaspari entstanden. Im Rahmen dessen wurden P arkt schreinauktionen, die „Mächter des arkunnes und „vorgangs“ Köln, im Antur für Straßen und Verkehrs-entwicklung in der Wiederaufbau Straße 158 in Er- serie in Ver- fotografisch in Szene gesetzt. Dagegen soll auch die Foto- serie in Ver- zial P arkt innovative Lösungen im Umgang mit der zunehmenden Einge prä- senden. Von der langsam aber sicher erloschenen Liebe deutscher Bür- garinnen zu ihrem Auto, der Entstehung der Autogemeinschaft und not- wendigen Änderungen der Rahmenbedingungen im Hinblick auf die Verkehrsverhältnisse. Wert Carlar, Andreas Knie, Lisa Ruhnert und Christan Scherf in *Erloschene Liebe Das Auto in der Verkehrsver-*

Her konnte eine Fußnote stehen und das Radfahren vorstellen. Meistens sind Fußnoten etwas länger

Her konnte eine Fußnote stehen und das Radfahren vorstellen. Meistens sind Fußnoten etwas länger

6

Das private Auto war für lange Zeit das Sehnsuchtsobjekt und Symbol eines glücklichen Lebens. Es war eine kollektive Liebe der Mittelschicht und derjenigen, die dort hinstrebten. Doch diese affektive Bindung verliert vor allem in der Stadt zunehmend an Kraft. Wenigstens dort ist bereits klar geworden: Die Grenzen des fossilen Automobils sind erreicht. Es gibt einfach zu viele Autos. Die Verkehrswende ist nun auf der Agenda. Zukunfts-fähig sind nur solche Ressourcenkapazität individualisierter bleiben. Autos nutzen statt besitzen wird in Verbindung mit digitalen Plattformen attraktiv, das Radfahren gewinnt gerade in den Städten an Popularität. Mobilitätsdienstleistungen kommen aus der Nische und können dank Echtzeitinformationen flexibel und zugleich routinemäßig genutzt werden. Der herrschende Rechtsrahmen jedoch privilegiert nach wie vor private Autos.

Dagegen deuten die Präferenzen der vorwiegend städtischen Bevölkerung und auch die digitalen Optionen in eine andere Richtung: Die fortschreitende Individualisierung findet andere Wege als den privaten Besitz von Autos. Das private Auto war für lange Zeit das Sehnsuchtsobjekt und Symbol eines glücklichen Lebens. Es war eine kollektive Liebe der Mittelschicht und derjenigen, die dort hinstrebten. Doch diese affektive Bindung verliert vor allem in der Stadt zunehmend an Kraft. Wenigstens dort ist bereits klar geworden: Die Grenzen des fossilen Automobils sind erreicht. Es gibt einfach zu viele Autos. Die Verkehrswende ist nun auf der Agenda. Zukunfts-fähig sind nur solche Verkehrsangebote, die auch unter Ressourcenkapazität individualisierbar bleiben.

Her konnte eine Fußnote stehen und das Radfahren vorstellen. Meistens sind Fußnoten etwas länger

8

Das private Auto war für lange Zeit das Sehnsuchtsobjekt und Symbol eines glücklichen Lebens. Es war eine kollektive Liebe der Mittelschicht und derjenigen, die dort hinstrebten. Doch diese affektive Bindung verliert vor allem in der Stadt zunehmend an Kraft. Wenigstens dort ist bereits klar geworden: Die Grenzen des fossilen Automobils sind erreicht. Es gibt einfach zu viele Autos. Die Verkehrswende ist nun auf der Agenda. Zukunfts-fähig sind nur solche Ressourcenkapazität individualisierter bleiben. Autos nutzen statt besitzen wird in Verbindung mit digitalen Plattformen attraktiv, das Radfahren gewinnt gerade in den Städten an Popularität. Mobilitätsdienstleistungen kommen aus der Nische und können dank Echtzeitinformationen flexibel und zugleich routinemäßig genutzt werden. Der herrschende Rechtsrahmen jedoch privilegiert nach wie vor private Autos.

Dagegen deuten die Präferenzen der vorwiegend städtischen Bevölkerung und auch die digitalen Optionen in eine andere Richtung: Die fortschreitende Individualisierung findet andere Wege als den privaten Besitz von Autos. Das private Auto war für lange Zeit das Sehnsuchtsobjekt und Symbol eines glücklichen Lebens. Es war eine kollektive Liebe der Mittelschicht und derjenigen, die dort hinstrebten. Doch diese affektive Bindung verliert vor allem in der Stadt zunehmend an Kraft. Wenigstens dort ist bereits klar geworden: Die Grenzen des fossilen Automobils sind erreicht. Es gibt einfach zu viele Autos. Die Verkehrswende ist nun auf der Agenda. Zukunfts-fähig sind nur solche Verkehrsangebote, die auch unter Ressourcenkapazität individualisierbar bleiben.

Her konnte eine Fußnote stehen und das Radfahren vorstellen. Meistens sind Fußnoten etwas länger

6

Das private Auto war für lange Zeit das Sehnsuchtsobjekt und Symbol eines glücklichen Lebens. Es war eine kollektive Liebe der Mittelschicht und derjenigen, die dort hinstrebten. Doch diese affektive Bindung verliert vor allem in der Stadt zunehmend an Kraft. Wenigstens dort ist bereits klar geworden: Die Grenzen des fossilen Automobils sind erreicht. Es gibt einfach zu viele Autos. Die Verkehrswende ist nun auf der Agenda. Zukunfts-fähig sind nur solche Ressourcenkapazität individualisierbar bleiben. Autos nutzen statt besitzen wird in Verbindung mit digitalen Plattformen attraktiv, das Radfahren gewinnt gerade in den Städten an Popularität. Mobilitätsdienstleistungen kommen aus der Nische und können dank Echtzeitinformationen flexibel und zugleich routinemäßig genutzt werden. Der herrschende Rechtsrahmen jedoch privilegiert nach wie vor private Autos.

Dagegen deuten die Präferenzen der vorwiegend städtischen Bevölkerung und auch die digitalen Optionen in eine andere Richtung: Die fortschreitende Individualisierung findet andere Wege als den privaten Besitz von Autos. Das private Auto war für lange Zeit das Sehnsuchtsobjekt und Symbol eines glücklichen Lebens. Es war eine kollektive Liebe der Mittelschicht und derjenigen, die dort hinstrebten. Doch diese affektive Bindung verliert vor allem in der Stadt zunehmend an Kraft. Wenigstens dort ist bereits klar geworden: Die Grenzen des fossilen Automobils sind erreicht. Es gibt einfach zu viele Autos. Die Verkehrswende ist nun auf der Agenda. Zukunfts-fähig sind nur solche Verkehrsangebote, die auch unter Ressourcenkapazität individualisierbar bleiben.

Her konnte eine Fußnote stehen und das Radfahren vorstellen. Meistens sind Fußnoten etwas länger

8

Das private Auto war für lange Zeit das Sehnsuchtsobjekt und Symbol eines glücklichen Lebens. Es war eine kollektive Liebe der Mittelschicht und derjenigen, die dort hinstrebten. Doch diese affektive Bindung verliert vor allem in der Stadt zunehmend an Kraft. Wenigstens dort ist bereits klar geworden: Die Grenzen des fossilen Automobils sind erreicht. Es gibt einfach zu viele Autos. Die Verkehrswende ist nun auf der Agenda. Zukunfts-fähig sind nur solche Verkehrsangebote, die auch unter Ressourcenkapazität individualisierbar bleiben. Autos nutzen statt besitzen wird in Verbindung mit digitalen Plattformen attraktiv, das Radfahren gewinnt gerade in den Städten an Popularität. Mobilitätsdienstleistungen kommen aus der Nische und können dank Echtzeitinformationen flexibel und zugleich routinemäßig genutzt werden. Der herrschende Rechtsrahmen jedoch privilegiert nach wie vor private Autos.

Dagegen deuten die Präferenzen der vorwiegend städtischen Bevölkerung und auch die digitalen Optionen in eine andere Richtung: Die fortschreitende Individualisierung findet andere Wege als den privaten Besitz von Autos. Das private Auto war für lange Zeit das Sehnsuchtsobjekt und Symbol eines glücklichen Lebens. Es war eine kollektive Liebe der Mittelschicht und derjenigen, die dort hinstrebten. Doch diese affektive Bindung verliert vor allem in der Stadt zunehmend an Kraft. Wenigstens dort ist bereits klar geworden: Die Grenzen des fossilen Automobils sind erreicht. Es gibt einfach zu viele Autos. Die Verkehrswende ist nun auf der Agenda. Zukunfts-fähig sind nur solche Verkehrsangebote, die auch unter Ressourcenkapazität individualisierbar bleiben.

Her konnte eine Fußnote stehen und das Radfahren vorstellen. Meistens sind Fußnoten etwas länger

- Lernen von Las Vegas → Architektur / Städtebau / Städteplanung / Räume / Identität  
 → Nicht-Orte / Orte / Räume  
 → Transitorte / Mono-funktional / genutzte Räume → Richtung Anthropologie / Verhalten im Raum  
 → Urbane Räume → ~~Museen~~ Alltagslichkeit  
 → Straßen visuell → ~~Piktogramme~~ Piktogramme  
 → Parkplätze / Parkhäuser / Raststätten Magazin / Bücher /  
 → Verschiedene Artikel? → Karte Forschungsinstitut  
 → Foto Essays → territoriale Räume  
 → etc.

→ Umfragen / Projekte vorstellen  
 → Plattformen / Interviews  
 → Statistisch <sup>visuell</sup> aufarbeiten

Frage Bibliothek

übersehene Räume → Auto freie Städte?

Architektur / Städtebau-planung → Artikel  
 Anthropologie / Verhalten im Raum, Alltag / Leben zwischen Häusern Interviews  
 Stadt-Raumsoziologie Umfragen / (Fotografie)  
 Orte / Nicht Orte Plattformen  
 Räume

Transitorte } Mono-funktional / genutzte Räume → [P]  
 Urbane Räume } Automobil-Zeitalter  
 → Klassiker / Visuell  
 Piktogramme

Klassiker → Grenzen nicht nur nach Zählern, sondern auf das Parken beziehen  
 OMA  
 Rem Koolhaas Architekt  
 Marc Auge Anthropologe  
 Super  
 Catalogue Tree

Siebter Himmel  
 Buchhandlung

Die Bachelorarbeit war das erste Projekt, das ich im Studium alleine bearbeitet habe. Obwohl ich die Herausforderung spannend fand, stieß ich oft an meine Grenzen. Deshalb habe ich mit vielen Menschen in meinem direkten Umfeld gesprochen und immer wieder konstruktives Feedback bekommen. Die Arbeit basiert also auf viel Kommunikation und ist ein Produkt, das aus vielen guten Gesprächen entstanden ist. Ich bin in dem letzten halben Jahr sehr gewachsen.

Nach langer Recherche habe ich mich entschlossen, Texte von anderen Personen, die meine These unterstützen, in mein Bookazine aufzunehmen. Hätte ich mehr Zeit und weniger inneren Stress gehabt, hätte ich die Texte vielleicht selbst geschrieben. Dennoch denke ich, dass die Texte ins Konzept passen und dass meine redaktionelle Arbeit und die Meinungen und Thesen der Autor:innen eine Synthese ergeben. Zumal mein Thema ziemlich groß und gleichzeitig klein ist. Es geht vor allem um den Flächenverbrauch des privaten Autos, aber gleichzeitig kann man Themen wie die Verkehrs- und Mobilitätswende, die Liebe zum Auto und die Geschichte unserer öffentlichen Räume nicht aussparen. Die Interviews, die ich geführt habe, waren spannend und aufregend. Auch habe ich ein zusätzliches Interview mit Svenja Lindner (von der Firma Flowbird) geführt, das ich nicht in die Arbeit integriert habe, da es nicht weiter in mein Konzept gepasst hat. Bei diesem Interview ging es vor allem um die Parkscheinautomaten.

Grundsätzlich bin ich mit dem Entwurf sehr zufrieden. Trotzdem sehe ich noch viel Raum für Verbesserungen und würde zukünftig gerne lernen, etwas experimenteller zu arbeiten. Die Parkplätze haben verschiedene Stellen geschaffen, die ich gerne anders gesehen hätte. Darüber kann ich aber hinwegsehen. Das Einrichten der Parkplätze war eine Fleißarbeit. Dennoch würde ich sagen, dass es sich gelohnt hat. Manchmal dauerte es mehrere Stunden, um einen Absatz zu setzen. Glücklicherweise konnte ich meine eigenen Texte umzuschreiben – natürlich ohne den Sinn der Sätze zu verlieren – um so einen schöneren Satz zu erzielen. Leider hat die Idee mit den Bebauungsplänen der Stadt Köln nicht funktioniert. Ich denke, dass coole Grafiken entstanden wären, hätte mein Vorhaben funktioniert.

#### EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG FÜR DIE ABSCHLUSSARBEIT

Hiermit erkläre ich an Eides statt, dass ich die vorliegende Abschlussarbeit mit dem

Titel:

*An den Rand gedrängt*

Untertitel:

*Die Marginalisierung unserer Städte*

selbstständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel verwendet habe. Die Stellen der Arbeit, die anderen Quellen im Wortlaut oder dem Sinn nach entnommen wurden, sind durch Angaben der Herkunft kenntlich gemacht. Dies gilt auch für Zeichnungen, Skizzen, Grafiken, Schemata, bildliche Darstellungen sowie für Quellen aus dem Internet.

Studierende/r  
Name, Vorname:

*Nico Steimel*

Ort, Datum  
Unterschrift:

*Köln, den 26.06.2022*

Ein herzliches Danke an alle, die mich in den letzten vier Jahren begleitet und mir ihre Zeit geschenkt haben.

Prof. Dipl.-Des. Ilka Helmig danke ich für die stets vertrauensvolle Beratung im gesamten Studium und Prof. Michael Pichler für die hilfreiche Unterstützung und Betreuung meiner Bachelorarbeit.

Besonders bedanke ich mich bei meinen Eltern und meiner Familie, Ishaar, meinen Freund:innen und meiner Wohngemeinschaft für die liebevolle Unterstützung in jeglicher Hinsicht.

Ishaar, Rubi und Leo danke ich für alle Tipps, Literaturhinweise, Konversationen, Ideen und das Korrekturlesen meiner Arbeit.

Ein großes Danke an Luca, ohne den die zwei Fotostrecken, die im Kölner Stadtraum entstanden sind, nicht möglich gewesen wären.

Der Noplace Community, besonders den Gründer:innen, danke ich herzlich für die schöne Zeit und den Schreibtischplatz, ohne den ich in meiner Bachelorzeit sozial vereinsamt wäre.

Bei Olga Funk bedanke ich mich für das „Independent Publishing Paradies“ in Köln (Funk Magazine), für die Motivation und das stets offene Ohr.

Heidi Siegeroth danke ich für die tollen Buchbinde-Workshops, ohne die ich verschiedene Exemplare dieser Arbeit nicht hätte selber binden können.

Danke an Frank Freikamp, der mich mit seinen Kolleg:innen der Stadt Köln in Verbindung gesetzt hat und mir so ein Fotoshooting und ein Interview ermöglicht hat.

Danke an die Druckerei Zimmermann Druck+Medien GmbH, die mich mit Geduld beraten und mein Projekt produziert hat.

Vielen Dank an Erkin Karamemet (ABC Dinamo) für das wundervolle Typeface, das mir für dieses Projekt zur Verfügung gestellt wurde.

*Redaktion, Konzeption und Gestaltung*  
Nina Steimel  
Bachelorprojekt 2022

*Typeface*  
Repro von Erkin Karamemet (ABC Dinamo)

*Druckerei (Projekt)*  
Zimmermann Druck+Medien

*Papier (Projekt)*  
Circle offset white 110 g/m<sup>2</sup>  
Maxi gloss 110 g/m<sup>2</sup>  
Maschinengraupappe 300 g/m<sup>2</sup>

*Bindung*  
Die BuchWerkstatt

*Herzlichen Dank an*  
Mama, Papa und Familie  
Ishaar Hawkins  
Rubine Smolka  
Valentina Beltran  
Luca Gaspard  
Andrew Artajaya  
Leonard von Brenndorff  
Olga Funk  
Mascha Heider  
Max Schropp

Fachhochschule Aachen, besonders  
Prof. Dipl.-Des. Ilka Helmig  
Prof. Michael Pichler  
Heidi Siegeroth  
Robert Franke  
Lara Liske  
Greta Koch  
Lisa Kappe

Noplace Community, besonders  
Gründer:innen  
Frederic Fisch  
Hannah Böker  
Kathrin Krienke  
Viola Halfar

Stadt Köln, besonders  
Frank Freikamp  
Silke Hüpgens  
Lukas Hein  
Christian Kolodziej

ADAC Nordrhein e.V.  
Roman Suthold

Flowbird  
Svenja Lindner

HiddenCampus  
Gabi Linde

Autor:innen der Fremdtex-te  
Eran Ben-Joseph  
Weert Canzler  
Andreas Knie  
Lisa Ruhrort  
Christian Scherf  
Davide Brocchi

*Haftungsausschluss*

Einige der dargestellten Texte und Zitate wurden von verschiedenen Quellen gesammelt und zusammengetragen. Ich möchte an dieser Stelle darauf hinweisen, dass es sich bei den Fremdtex-ten nicht um mein Eigentum handelt. Fremdtex-te sind entsprechend gekennzeichnet; die Namen der Autor:innen werden genannt. Die in den Artikeln zum Ausdruck gebrachten Ansichten spiegeln die Meinung des Autor:innen wider und entsprechen nicht notwendigerweise meinen Ansichten als Redakteurin und Herausgeberin. Das veröffentlichte Material, die Leitartikel und alle anderen Inhalte werden in gutem Glauben veröffentlicht. Dennoch garantiere ich nicht für die Vollständigkeit, Aktualität der in dieser Publikation bereitgestellten Inhalte und schließe jegliche Haftung aus.

*Kommentar*

Eigenverfasste Texte wurden möglichst in genderneutraler Sprache formuliert. In Fremdtex-te wurde diesbezüglich nicht eingegriffen.

„[Es ist] unleugbar, dass [private] Autos aus [unseren] Städten Hackfleisch machen.“

Alexander, Christopher, Sara Ishikawa,  
Murray Silverstein, Hermann Czech (Hg.):  
Eine Muster-Sprache: Städte, Gebäude,  
Konstruktion. Wien: Löcker, 1995, S. 67.