Konferenz

Dimensionen des ruhenden Verkehrs

26.-28. Juni 2025

Professur: Christof Windgätter, Geschichte, Theorie und Ästhetik materialer Kulturen

Bauhaus-Universität Weimar

Fellowship **Forschungswerkstatt**

Fellowship Forschungswerkstatt „Dimensionen des ruhenden Verkehrs“ an der Bauhaus-Universität Weimar

TEAM

Prof. Dr. Christof Windgätter
Professor für Geschichte, Theorie und Ästhetik materialer Kulturen

Maximilian Rünker
Projektleitung an der Professur Geschichte, Theorie und Ästhetik materialer Kulturen, Graduiertenkolleg Medienanthropologie

Dr. Gottfried Schnödl
Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Professur Geschichte, Theorie und Ästhetik materialer Kulturen

Anna-Lena Haufer
Wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Professur Verkehrssystemplanung

Dr. Manuela Klaut
Wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Professur Kunst- und Kulturgeschichte

Tina Feddersen
Wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Professur Verkehrssystemplanung

16:30 Uhr

Begrüßung und Einführung

Der kurze Einführungsvortrag wird zunächst die Forschungswerkstatt als Organisatorin der Konferenz vorstellen, um daran anschließend leitende Fragestellungen und Problemkonstellationen ihrer bisherigen Arbeit zu skizzieren. Ausgangspunkt ist der Versuch, Automobilismus nicht über die Ausnahmesituation des fließenden oder bewegten (also reibungslosen) Verkehrs, sondern unter dem Vorzeichen stehender, wartender, parkender oder gestauter Autos zu verstehen. Wie verändern sich Annahmen und Imperative der Mobilität durch die Anerkennung und Vervielfachung von Nicht-Mobilität?

Darüber hinaus soll auf die scheinbare Evidenz einer Beschäftigung mit ruhendem Verkehr eingegangen werden, die für interdisziplinäre Forschungsansätze gleichwohl einige Schwierigkeiten bereithält – erst recht, wenn neben administrativen, juristischen und raumplanerischen Behandlungen des Themas auch ein geistes-, kultur- und medienwissenschaftliches Nachdenken eine Rolle spielen soll.

Prof. Dr. Christof Windgätter
Professor für Geschichte, Theorie und Ästhetik materialer Kulturen an der Fakultät Kunst und Gestaltung, Bauhaus-Universität Weimar

Moderation: Prof. Dr. Christof Windgätter

17:00 Uhr

Mobilität speichern: Ein Konzept zum Messen, Vergleichen und Ersetzen von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum

Ein Großteil des öffentlichen Raums gehört dem Parken, was als Flächenungerechtigkeit kritisiert wird. Die Verteilung von Verkehrsflächen wird anhand der Nachfrage nach verschiedenen Verkehrsträgern oder Kategorien wie Verkehr und Grünflächen bewertet. Dieser Ansatz beinhaltet jedoch Herausforderungen. Zum einen gelten Parkplätze und Äquivalente wie Haltestellen selten als eigenständige Kategorien. Zudem liefert die rein quantitative Betrachtung aufgrund unterschiedlicher technischer Merkmale, Nutzerbedürfnisse und Vorteile von Flächenarten keine optimale Lösung. Drittens führen Maßnahmen, die auf weniger Autonutzung abzielen, um das Straßenbild zu verbessern, unbeabsichtigt zu neuer sozialer Ungerechtigkeit. Bisher konnte sich kein Ansatz zur Bewertung von Flächenverteilung durchsetzen.

Parken ist weder Wert an sich noch Grundrecht, sondern die Möglichkeit von Mobilität und Zugang zu Gelegenheiten. Diese sollen günstig und mühelos nahezu jederzeit und überall zugänglich sein. Mit Sharing, Mobilitätsdiensten und der verstärkten Förderung anderer Verkehrsformen ist ein sozial integrativeres und raumeffizienteres Mobilitätssystem möglich. Der öffentliche Straßenraum sollte verlässliche Basismobilität und andere wesentliche Bedürfnisse nebeneinander ermöglichen.

Der „Mobilitätsspeicher“ wird als Kategorie in Analogie zu anderen Speicherarten beschrieben und ermöglicht die übergreifende Betrachtung und Dimensionierung von Ressourcen, die Zugang zu Mobilität bieten. Mögliche Ansätze umfassen geteilte und dienstleistungsbasierte Mobilität mit kleineren oder ohne Fahrzeuge; adäquaten Speicher für konkrete Mobilitätsbedürfnisse; eine räumlich-hierarchische Struktur nach Effektivität und Nutzungshäufigkeit; einen Vergleichsrahmen, der Andersartigkeit von Verkehrsmitteln vorteilhaft kombiniert und nicht in Konkurrenzdenken verharrt. Das Konzept kann die Flächengerechtigkeitsdebatte um Bewertungsmaßstäbe erweitern, Um- und Mehrfachnutzung von Flächen fördern und Implikationen für Mobilitätsverhalten und Verkehrspolitik liefern.

Julia Matullat

Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Verkehrsplanung und Logistik, Technische Universität Hamburg

18:00 Uhr

Perfekte Stehzeuge — Kulturen von Mobilität und Immobilität

Das stehende Automobil hat in Literatur und Film einen ikonischen Charakter bekommen, ebenso wie in der Werbung. In der Stadt- und Landschaftsästhetik, besonders der Modernisierungsjahrzehnte von 1930 bis 1970, spielen stehende Autos eine symbolische Rolle. In Museen stehen Autos als Bedeutungsträger. Auch Innenräume stehender Autos sind semantisch aufgeladene mediale Orte für vielfältige Handlungen und Emotionen, mit hoher Anschlussfähigkeit für Leser und Zuschauer. Das hat wenig mit Transport zu tun. Fahrzeughersteller betreiben zudem bei der technisch-ästhetischen Gestaltung der „Fahrgastzelle“ einen immer höheren Aufwand. Während der hundertjährigen Geschichte des geschlossenen Wagens entwickelte sich der Innenraum zu einem Hybrid von Cockpit und Wohnzimmer. Inzwischen wird er zunehmend auf Standzeiten ausgerichtet und optimiert, und der Mobilitätscharakter gedämpft. Aus Anfängen der Idee von Stau-Autos um 1980 sind – im Rahmen einer kontinuierlichen Aufwandssteigerung aller Parameter - perfekte Stehzeuge entstanden. Sie wurden zu Kommunikationsknoten, Design- und Komforträumen transformiert. Zunehmend werden sie auch zu privaten Schutzräumen vor den Zumutungen öffentlicher Mobilitätssphären. Das sind globale Prozesse, die in unterschiedlichem Grad national und transnational reguliert, akzeptiert oder voran getrieben werden. Die Grundlage des Problems stehender Autos, geparkt oder im Stau, ist das beispiellose Wachstum zum inzwischen größten technischen System weltweit. Belastungen und Überlastungen werden alarmistisch seit Jahrzehnten diskutiert, Regulierungen angestrebt, Begrenzungen implementiert, ohne durchschlagende Erfolge und oft gegen Nutzer „von unten“. These: Die sozialen, kulturellen und symbolischen Erscheinungen des stehenden Autos verweisen auf seine „sekundären“ Funktionen, solche außerhalb von Transportfunktionalität. Die analytische Konzentration des Autos zum Fahr-Zeug ist reduktionistisch.

Prof. Dr. Kurt Möser
Emeritierter apl. Professor für Kulturgeschichte der Technik, Karlsruher Institut für Technologie

Moderation: Anna-Lena Haufer

9:15 Uhr

Parkraumplanung in der DDR — Planen auf Zuwachs

Die „Anordnung Nr. 1 über die Grundsätze und Normative für die Planung der öffentlichen Straßen und Anlagen des ruhenden Verkehrs“ der DDR von 1975 beginnt mit der Prognose, dass der PKW-Bestand sich bis 1990 verdreifachen und bis 2010 auf 286 PKW pro 1.000 Einwohner steigen würde. Zentral in der Anordnung ist der Gedanke des Wachstums der Motorisierung und einer entsprechenden langfristigen und auf Zuwachs gedachten Parkraumplanung in Fünf-Jahres-Schritten mit dem finalen Prognosehorizont 2010. Nach Daten des Umweltbundesamtes betrug die Motorisierungsrate in Gesamtdeutschland 2010 511 PKW pro 1.000 Einwohner. Die Parkraumplanung der DDR ging also von, aus heutiger Sicht, relativ geringen Werten für den PKW-Bestand aus. Die in der Anordnung genannten Werte zur Ermittlung des Stellplatzbedarfs sind jedoch sehr großzügig bemessen: So wird für jede Wohneinheit ein Stellplatz angesetzt, an großen Bahnhöfen ein Stellplatz für 800 – 1200 Einwohner der Stadt, für ein Kino ein Stellplatz pro 7 – 10 Sitzplätze. Eine große Planung für eine Realität, in welcher 1975 gerade einmal 26,2% der Haushalte einen PKW besaßen und der Wegeanteil des PKW bei nur 18% lag. Konsequenz der Planung war die Ausweisung großer Flächen, teilweise auch in besonderen Lagen (bspw. auf historischen Marktplätzen).

Im Rahmen des Vortrages werden zum einen die Grundsätze der Parkraumplanung anhand der oben genannten Anordnung vorgestellt. Zum anderen wird ein Einblick in die Realität der Parkraumplanung anhand historischer Postkarten-Motive geliefert und gezeigt, wie sehr der ruhende Verkehr die Szenerie dominierte.

Julius Uhlmann

Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Professur Verkehrssystemplanung, Bauhaus-Universität Weimar

10:15 Uhr

Parkinfrastrukturen als Orte der Great Acceleration — Dimensionen einer Zeitgeschichte des Parkens

Angesichts der Realität des Klimawandels sind die Geisteswissenschaften und insbesondere die Geschichtswissenschaft gegenwärtig mit der Herausforderung konfrontiert, die Durchsetzung einer energie- und ressourcenintensiven Lebensweise zu erklären. Dabei gilt es, eine überwiegend positive Lesart des „Nachkriegsbooms“ kritisch zu hinterfragen und ins Verhältnis zur Diagnose einer „Great Acceleration“ von Erdsystemtrends seit Mitte des 20. Jahrhunderts zu setzen. Die historische Untersuchung von Parkplätzen und Parkhäusern kann hierzu einen entscheidenden Beitrag leisten.

Im Vortrag werden Parkinfrastrukturen daher als paradigmatische Orte der „Great Acceleration“ angedeutet und dies anhand konkreter Parkplätze und Parkhäuser in West-Berlin von den 1950er bis in die 1970er Jahre in drei Schritten plausibilisiert: Erstens wird nach dem Wechselverhältnis von Massenmotorisierung und der Expansion von Parkinfrastrukturen sowie ihrer Regulierung gefragt. Hierbei geht es darum, die Rolle dieser Infrastrukturen für die Konstitution und Stabilisierung eines „system of automobility“ (John Urry) zu bestimmen, welches erheblich zur globalen Akkumulation von CO_2 beitrug und weiterhin beiträgt. Davon ausgehend wird sich in einem zweiten Schritt den zeitgenössischen Diskursen um die materielle Ausgestaltung von Parkhäusern und Parkplätzen gewidmet, die ihrerseits weitreichende ökologische Folgen zeitigten. Drittens wird danach gefragt, wie Parkinfrastrukturen auf der Ebene alltäglicher Lebenswelten wahrgenommen, angeeignet und mithin auch problematisiert wurden. Dies verspricht neue Erkenntnisse über die sozialen Dynamiken, die zu einer Normalisierung energieintensiver Lebensstile im 20. Jahrhundert und ihrer partiellen Entnormalisierung seit den 1970er Jahren führten.

Der Vortrag basiert auf dem laufenden Masterarbeitsprojekt unter dem Arbeitstitel „Standing in the Great Acceleration. Ruhender Verkehr, Infrastrukturen und urbaner Raum im geteilten Berlin“.

Julian-Dakota Bock
Masterstudium Zeitgeschichte,
Universität Potsdam

Moderation: Dr. Gottfried Schnödl

11:30 Uhr

Der Rastplatz — Rasender Stillstand aus einer anderen Perspektive

Kaum woanders sind entfesselte Technologie und Verkehrsruhe so dicht aufeinander gedrängt wie am Rastplatz. Das Rasten vom Rasen ist aus Fahrzeughalter_innenperspektive rein anthropologisch motiviert und bringt entlang der basalen Bedürfnisse des Menschen (WC, Essen, Trinken und Stretchen) ein Panorama der technisierten Natur zur Wahrnehmung. Rechtlich hat der Rastplatz seine Funktion als wesentlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit. Um diese zu gewährleisten, vergibt der Bund Konzessionen an private Anbieter_innen von Tankstellen, Hotels, und Restaurants, um die entsprechenden „Nebenbetriebe“, wie es im Bundesfernstraßengesetz heißt, zu unterhalten. Eine ausreichende und „moderne“ Versiegelung von Grünflächen für weiträumige Parkmöglichkeiten besiegelt das Aussetzen des Fahrbetriebs.

Aber bei näherer Betrachtung dient der Rastplatz zu mehr als dem Pausenbrot zwischen der Bahnraserei. Kaum woanders begegnen wir in kurzer Zeit Menschen auf derart zufällige Weise und über eine so kurze Zeit hinweg. Kaum woanders treffen Unverbindlichkeit und Funktionalität des Daseins so dicht aufeinander. Hatte Otto Bollnow im Anschluss an Heidegger noch das Wohnen zum Dreh- und Angelpunkt der menschlichen Existenz bestimmt, so repräsentiert der Rastplatz die in Beton und Asphalt gegossene Antithese. Dies führt aber zu einer besonderen Daseinserfahrung zwischen dem Woher und dem Wohin, die sich nur auf dem Rastplatz und im Stillstand des Autos abspielt – eine hochtechnisierte Kontemplationsinsel, die immer wieder dazu drängt, in Erinnerungen und Antizipationen auszuscheren. Rastplätze sind daher weder Heterotopien noch Orte des Stillstandes. Aufgrund ihrer funktionalen Überdetermination im Automobilverkehr drängen sie gerade Sinnfragen am Rande der motorisierten Existenz auf.

Dr. Dawid Kasprowicz

Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl für Wissenschaftstheorie und Technikphilosophie, Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule (RWTH) Aachen

12:30 Uhr

Porte-Chochère und Parkplatzästhetik — Inszenierung des ruhenden Verkehrs in Las Vegas

Las Vegas gilt, ähnlich wie New York City, als Stadt unter Strom, die niemals schläft. Beherrscht durch die legendäre Straße „The Strip“, an der seit den 1940er Jahren eine Hotelanlage sich an die nächste reiht, LKWs mit beleuchteter, aufsehenerregender Werbung durch die Straßen fahren und Lichter sich in den Fenstern vorbeifahrenden Autos spiegeln, mag die Stadt nicht sich auf den ersten Blick für eine Studie des Phänomens des ruhenden Verkehrs eignen, doch bei einem näheren Blick offenbaren sich durchkalkulierte Inszenierungen rund um das Halten und Stehen des Automobils, die aufsehenerregende Formen annehmen.

Bereits in den 1940er Jahren entdeckten Hotel- und Motelbetreiber auf der bekannten Casinostraße die symbolische Kraft des Parkplatzes, der weitgehend in die Grundstücksgestaltung an prominenter, gutsichtbarer Stelle einkalkuliert und platziert wurde. Die Parkplätze wurden großflächig gestaltet und nicht hinter dem Gebäude versteckt. Das stehende Auto vor dem Bau wurde zum symbolischen Bild einer beliebten und erfolgreichen Anlage, die sich einladend präsentierte gerade für Autofahrer. Die jeweiligen Automodelle gaben dabei den vorbeifahrenden Gästen Auskunft darüber, welche gesellschaftliche Klientel in der Anlage gastierte, und lieferte so den Betreibenden eine wirtschaftlich erfolgreiche Außenwirkung. Sich diesem Umstand bewusst, setzten manche Hotels zugleich auf pseudo-wettbewerbsverzerrende Maßnahmen, und platzierten mehrere Autos auf dem Parkplatz, um eine höhere Auslastung zu suggerieren oder durch hochklassige Fahrzeuge ein finanzkräftigeres Publikum von einem Aufenthalt zu überzeugen. Das stehende Auto wurde zur Werbefläche, Erfolgssymbol und auch zugleich zu einem Mittel der Manipulation in diesem Sinne.

Neben dem Phänomen des inszenierten Parkplatzes, das in den 1960er Jahren zurücktrat, entwickelte sich in Las Vegas die Porte-Cochère-Kultur. Private PKWs, Limousinen sowie auch gemietete Luxusautos fahren in einen designtechnisch durchgestalteten Bereich, der zum Sehen und gesehen werden einlädt. Gäste steigen aus den Fahrzeugen oder werden zum Einsteigen aufgefordert, wobei eine zunehmende Inszenierung á la roter Teppich in Hollywoodmanier sich herausentwickelte. Die besondere Gestaltungsform, die bis heute die Hoteleinfahrten von Las Vegas prägt, unterlag dabei im Laufe der Zeit markanten Gestaltungsumbrüchen und wurde den modernen Verkehrsverhältnissen und Geschmacksempfinden immerwährend angepasst.

Im Vortrag soll die bewusste Inszenierung der Gäste sowie auch der Hotels bzw. Motels in Las Vegas von 1940 bis heute durch den stehenden Verkehr an den Beispielen Parkplatz und Porte-Cochère in den Blick genommen werden. Hierbei sollen gestalterische und planerische Perspektiven des ruhenden Verkehrs innerhalb der Hotel- und Motelanlagen und seine Entwickelungslinien, aber auch seine soziologisch-gesellschaftlichen Faktoren in den Blick genommen werden.

Tanja Kilzer
Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Kunsthistorischen Institut, Universität Trier

Moderation: Maximilian Rünker

14:30 Uhr

Anti-Auto — Die Öffnung einer privaten Angelegenheit

Dass „immer mehr Leute, die sich gern als Vorreiter [...] verstehen wollen, ihre Autos verkaufen oder dies wenigstens erwägen“[1], will zwar seit Jahren beobachtet werden, entspricht in Deutschland jedoch keineswegs der Entwicklung der Zulassungszahlen. Zum 01.01.25 waren es laut Kraftfahrt-Bundesamt 49,3 Mio. PKW und damit mehr als je zuvor. Im Rahmen des Designprojekts „Anti-Auto – Die Öffnung einer privaten Angelegenheit“, welches das Office for Society in Motion an der Folkwang Universität der Künste durchgeführt hat, wurde daher an Konzepten gearbeitet, die die verheerenden sozialökologischen Folgen des Individualverkehrs ebenso anerkennen wie den ungebrochenen Wunsch nach seinen Vorzügen. Vor dem Hintergrund, dass Autos 23 Stunden am Tag ungenutzt im öffentlichen Raum stehen, ergab sich die Gestaltungsaufgabe, das Auto nicht bloß als Mobil, sondern als Immobilie zu betrachten, die vielfältige Nutzungsangebote an die Öffentlichkeit macht, statt eine unantastbare Skulptur zu sein. Zunächst entwarfen Studierende sogenannte „Moving Architectures“ im Maßstab 1:10, die ein weites Feld von Möglichkeiten eröffneten, wie parkende Fahrzeuge zur Aktivierung des Stadtraums beitragen könnten, z.B. indem man auf ihnen sitzen, klettern oder sogar skaten darf. Später entwarfen und bauten die Lehrenden ein Anti-Auto im Maßstab 1:1, das die spekulativen Entwürfe und darin enthaltenen Forderungen der Studierenden konkret erfahrbar machte. Mit dem Mittel der Assemblage entstand aus bekannten Elementen des öffentlichen Raums ein Objekt, das im Rahmen der Abmessungen eines VW Polos zeigt, welche Nutzungsangebote ein Auto an die Öffentlichkeit machen könnte. In ihrer Gesamtheit zeigen die Ansätze, wie Design zu einer Neuverhandlung des Verhältnisses von privatem Besitz und Gemeingut beitragen könnte.

Sie gehen dabei einen Weg, der sich nicht für oder gegen ein einziges Verkehrsmittel ausspricht, sondern die fortwährende Existenz des Autos anerkennt, aber seine Form radikal hinterfragt. Denn wenn die Dinge, die wir gestalten, uns zurück gestalten, dann formt das aktuelle Automobildesign eine Haltung der Abgrenzung und der Repräsentation. Das Anti-Auto ist der gleichermaßen realistische wie utopische Versuch, das Auto als durch und durch private Angelegenheit zu öffnen.

1 Erlhoff, Michael. *Nutzen statt Besitzen*. 1. Aufl. Design Essays. Göttingen: Steidl, 1995, Seite 48.

Dustin Jessen und Fritz Specht

Wissenschaftliche Mitarbeiter in der Fachgruppe Industrial Design, Folkwang Universität der Künste

15:30 Uhr

Crash: Der Unfallwagen als Störung und Skulptur

Das Gegenteil des fahrenden Verkehrs ist nicht sein Stillstand, sondern der Unfall. Als schockierendes Ereignis in individueller, sozialer und technischer Hinsicht repräsentiert unsere Gesellschaft grotesk entstellte Unfallwagen regelmäßig als Unfallbilder in den Tagesnachrichten. Doch welche Rolle spielen solche Bilder? Sind sie als Schockbilder im pädagogischen Sinn, also zur Mahnung und Abschreckung, zu verstehen? Oder handelt es sich nur um journalistische Berichtspflichten, die tragische Ereignisse zur Nachricht machen? Beides scheint indes nicht der Fall zu sein. Unfallwagen scheinen eine spezifische, verstörende Ästhetik zu haben, etwas, das fasziniert. Warum rufen Unfälle das Phänomen der „Gaffer“ hervor, die ihrerseits Stauungen des Verkehrsflusses bedingen? Die Frage nach der eigentümlichen Anziehungskraft, die den Blick auf das zerstörte Auto fesselt, wird selten gestellt. Der Vortrag geht diesem Blick in seiner Mischung aus Abwehr und Faszination nach. Zu zeigen ist, dass Unfallwagen nicht nur eine spezifische Gefahr und Störung des Verkehrs sind, sondern auch eine Störung der Wahrnehmung. Unfallwagen sind als obszöne Objekte zu bestimmen, die das Automobil nicht nur seiner technischen Funktionen, sondern auch der symbolischen Werte entkleiden, für die es in unserer Gesellschaft steht. Die je lokale Störung des Verkehrsflusses verbindet sich daher jenseits individueller Schicksale und Traumata mit einer Lust-Angst der Betrachtung verunfallter Wagen auf kollektiver Ebene. Unfallwagen sind nicht zuletzt auch zu Objekten der Kunst und der Fotografie geworden. Die Frage ist, ob sie es vermögen, ihre störende Wirkung in Reflexion und Information zu übersetzen, denn indem sie die Einschreibung der Geschwindigkeit als Deformation des Materiellen wie des Symbolischen repräsentieren, erzählen sie pars pro toto immer auch etwas über den Zustand des Verkehrsgeschehens.

apl. Prof. Dr. Matthias Bickenbach
Professor für neuere deutsche Literaturwissenschaft und Medienwissenschaft, Universität zu Köln

16:30 Uhr

Affektive Mobilitätskonflikte im Stillstand: Eine feministische Perspektive auf Fahrrad, Raum und digialen Protest

Der Vortrag nimmt Road Rage als Ausgangspunkt, um den ruhenden Verkehr als affektiv aufgeladenen Konfliktraum sichtbar zu machen. Im Zentrum steht die Frage, wie sich Mobilität, insbesondere im Moment des Stillstands, als Ort sozialer Spannungen, Hierarchisierungen und Ausschlüsse entfaltet. Wer darf sich wie durch die Stadt bewegen – und wer wird dabei gewaltsam verdrängt?

Besondere Aufmerksamkeit gilt dem Fahrrad als Symbol nachhaltiger Mobilität, das im digitalen wie physischen Raum zunehmend zur Projektionsfläche aggressiver Reaktionen wird. In dieser Konstellation wird Road Rage nicht nur als individueller Kontrollverlust lesbar, sondern ein Ausdruck territorialer Besitzansprüche und Machtkämpfe. Soziale Medien fungieren dabei als affektive Infrastrukturen: Sie dokumentieren, beschleunigen und normalisieren Mobilitätskonflikte, während gleichzeitig Räume für Gegenöffentlichkeiten und feministische Mobilitätskritik eröffnet werden.

Xenia Waporidis

Wissenschaftliche Mitarbeiterin im SFB Teilprojekt Fahrradmedien – kooperative Medien der Mobilität, Ruhr-Universität Bochum

Moderation: Tina Feddersen

10:15 Uhr

Parkende Autos als Politikum (Podiumsdiskussion)

Werden die Wortmeldungen in Bürger:innenversammlungen zu aktuellen Verkehrsplanungsprojekten zahlreich und vehement, wird vermutlich über ruhenden Verkehr diskutiert. Oder besser: die Reduzierung von Parkplätzen, zugunsten beispielsweise einer Fahrradstraße. Die Organisation von parkenden Autos ist für Kommunen nicht trivial und muss den Ruf nach Klimaschutzanpassungen, zunehmendem Lieferverkehr, wachsenden Flächenbedarf durch steigende Kfz-Zulassungszahlen und lebenswerten Städten bedienen. Wer entscheidet darüber, ob stehende Autos das Bild einer Stadt prägen? Welche Möglichkeiten des Parkraummanagements gibt es? Und welche Rolle kann Forschung spielen, wenn es um die Neuaufteilung von Straßenräumen geht?

Es diskutieren Expert:innen aus den Bereichen Verkehrsplanung, Journalismus, Verkehrs- und Sozialwissenschaften, die hitzige Debatten zum Parken bestens kennen. Gemeinsam versuchen sie, Lösungen für ein scheinbar unlösbares Problem zu finden.

Mechthild Harting

Redakteurin bei der Frankfurter Allgemeinen Zeitung

Ulrike Zimmermann

Sachbearbeiterin Verkehrsplanung/Radverkehr, Radverkehrsbeauftragte der Stadt Jena

Dr. habil. Weert Canzler

Leitung der Forschungsgruppe „Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung“, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung

Prof. Dr. Uwe Plank-Wiedenbeck

Professor für Verkehrssystemplanung, Bauhaus-Universität Weimar

Moderation: Dr. Manuela Klaut

13:15 Uhr

Garagen — Zeugnisse der Ostmoderne

An der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg studierte Martin Maleschka Architektur, zugleich wuchs seine Begeisterung für Fotografie. Seitdem verbindet er beide Leidenschaften und ist längst zu einem der versiertesten Kenner und Dokumentar ostmoderner Architektur und baubezogener Kunst der DDR geworden. Getrieben durch persönliche Erfahrungen des noch immer in seiner Heimatstadt Eisenhüttenstadt greifendem Stadtumbauprogramms – bei dem drei seiner Wohnorte abgebrochen wurden – dokumentiert er seit mehr als zwei Jahrzehnten gegen das Verschwinden des baukünstlerischen Erbes der DDR an. Seine Fotografien wurden in Ausstellungen in Eisenhüttenstadt, Berlin, Potsdam, Erfurt, Jena, Weimar und London gezeigt.

Besonderen Fokus legt Martin Maleschka auf die fotografische Dokumentation von Garagen als repräsentative Beispiele einer DDR-Alltagsarchitektur und Biotope der Alltagskultur. Zahlreiche Vorträge, Ausstellungen sowie die Mitarbeit an „Das Garagenmanifest“ zeugen davon. Im Rahmen der Veranstaltungen zur Kulturhauptstadt Chemnitz 2025 schuf er darüber hinaus die Installation „Ersatzteillager“ innerhalb des Projektes #3000Garagen mit Leihgaben aus Chemnitzer Garagen.

Martin Maleschka

Freiberuflicher Architekt, Fotograf und Künstler, Eisenhüttenstadt

Garagen | Geschichten. Erkundungen eines Alltagsortes

Garagen sind ein Paradebeispiel für Orte des ruhenden Verkehrs. Insbesondere in Ostdeutschland prägen die großen Garagenkomplexe die Stadtbilder bis heute. Neben der Unterstellmöglichkeit für Kraftfahrzeuge sind Garagen wahre Multifunktionsräume. Hinter ihren Toren öffnet sich eine eigene Welt, die von Gemeinschaft und Unterstützung, von Werkeln und Schrauben, von Verbotenem und Verborgenem, von aufbewahrten Objekten und Emotionen erzählt.

Wegen ihrer alltagskulturellen Bedeutung für (Ost-)Deutschland wurden Garagen und Garagenanlagen zum Thema eines Ausstellungsprojekts im Museum für Thüringer Volkskunde in Erfurt. Studierende der Kulturanthropologie der Universität Jena setzten sich unter der Leitung von Prof. Dr. Ira Spieker und Dr. Katharina Schuchardt zwei Semester lang intensiv mit dem Thema auseinander. Garagenanlagen wurden besucht, Interviews geführt, ein Presseaufruf gestartet, Literatur, Bilder sowie in Archiven recherchiert und zudem unter professioneller Anleitung fotografische Studien durchgeführt. Die Studierenden erarbeiteten sich eigene Zugänge zu der Themenvielfalt im Kontext von Anlagen in Jena, Apolda, Erfurt, Leipzig, Chemnitz und Dresden.

Der Vortrag gibt Einblick in die Elemente der Ausstellung „Garagen | Geschichten. Erkundungen eines Alltagsortes“ und stellt einige thematische Einheiten wie beispielweise die Entstehungsgeschichte der Höfe, Formen sozialer Vergemeinschaftung oder das Konfliktpotential rund um die Anlagen exemplarisch vor. Ausgehend von den einzelnen Themeneinheiten sollen der Zugriff auf das Material und das methodische Vorgehen mittels Feldforschung beispielhaft aufgezeigt werden. Damit können sowohl wichtige Aspekte zum heutigen Stellenwert von Garagen verdeutlicht als auch Besonderheiten in der Arbeit mit Garagengemeinschaft exemplarisch veranschaulicht werden.

Dr. Katharina Schuchardt
Wissenschaftliche Mitarbeiterin im Bereich Volkskunde/Kulturanthropologie,
Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde, Dresden

ORT:

Hauptgebäude der Bauhaus-Universität
Geschwister-Scholl-Str. 8a
99423 Weimar
R.105 (1.OG)