

Johanna Rolshoven Die Straßen dieser Welt. Ein Essay zu Stadtbewegungen im Frühling 2019

Bruce Springsteens Song „The Streets of Philadelphia“ aus dem Jahr 1994 wurde zusammen mit einem eindrücklichen Video promoted, auf dem der Sänger sein Lied singt, während er zügig durch die Straßen der amerikanischen Stadt Philadelphia geht. Lied und Film kommen mir beim Thema Straße unwillkürlich in den Sinn – auch im Kontext der Auseinandersetzung sowohl mit dem großen Vernetzungsprojekt Comrade Conrade von Nicole Pruckermayr, das zwischen 2017 und 2019 im Zentrum des Grazer Stadtgesprächs stand, als auch im Rahmen eines Studienprojektes zur Straße als „Stadttraum in Bewegung“, das am Institut für Kulturanthropologie eine theoretische Vertiefung von „Straßenforschung“ ermöglicht hat, an die ich hier anknüpfen möchte.^① Die Straße eignet sich, das zeigen die genannten Projekte, gleich einem *fait social total*, um zentrale Gesellschaftsthemen der Gegenwart in ihrem Interagieren zusammenzudenken und präsent zu machen: Alltage und Lebenswelten, Politik, Stadtentwicklung, Ökonomisierung, Verkehr, Grünräume und Umweltfragen. Springsteens „Streets of Philadelphia“ dienen in dieser Argumentation als Aufhänger, an dem sich einige aktuelle Überlegungen aufspannen.

Das berühmte und vielprämierte Straßen-Video verortet Horror und Tabu, welche die erste Generation an HIV-Erkrankten in den Vereinigten Staaten umgab,^② in den Straßen von Philadelphia, in den ärmeren Quartieren dieser amerikanischen Großstadt. Es zeigt, zunächst aus der Vogelperspektive, die schöne Seite der gemeinsamen Stadt aller, dann, auf Augenhöhe des Stadtgängers, spielende Kinder, Familien, Einzelne, *terrains vagues*, ein kaputtes Auto, Abfall, Gruppen von Menschen in ärmlichen Situationen, Feuerwehrleute, alte Menschen, die eine Mülltonne durchsuchen ..., alle freundlich lachend und in die Kamera winkend. Der Sänger zieht durch eine verwahrloste Gegend, vorbei an bemalten Hausfassaden, zunächst bei Tag, dann in die Nacht hinein, bis zu einer letzten Einstellung, auf der Wohnungslose sich am Fluss an einem Blechtonnenfeuer wärmen. Liedtext und Straßenansichten sind, da sie lediglich andeutend und nicht explizit wirken – man kann eine Krankheit auf den Straßen nicht sehen – nur aus dem Zeitkontext und seiner Kommentierung heraus als Äußerung zum Aids-Drama verstehbar. Das prominente Video hat in den folgenden Jahrzehnten zahlreiche Remakes mit anderen Straßensichten nach sich gezogen: entweder sich in den Duktus der ersten Produktion einschreibend oder ein anderes, schöneres Philadelphia zeigen wollend. Eine neuere offizielle Seite der Stadt Philadelphia selbst: www.streetsofphiladelphia.com: liest sich als Gegenerzählung zu Springsteens Straßen von Philadelphia und propagiert die saubere, ordentliche und sichere Stadt, um die die Regierung bemüht sei. (vgl. Rolshoven in: Dürr & Jaffe 2014, sowie: Rolshoven in: Schwell & Eisch-Angus 2018)

① Die Ergebnisse des Forschungsprojektes werden 2019 unter dem Titel „Die Straße – ein Stadttraum in Bewegung“, hg. von Judith Laister und Johanna Rolshoven, publiziert. ② Nur einer der bewegenden Kommentare zum Song, gepostet auf der Website www.songmeanings.com: „I was a young doctor in training when the AIDS epidemic hit so hard (1983–1988). We were treating dozens of victims. At first most of the patients had hemophilia and had received monthly blood transfusions since birth. Their infection rate was almost 100%. Sometime after that the young gay men started coming in to the ER. Most of them had Pneumocystis pneumonia for which we had no treatment. They died anonymously on the ventilator and we never got to know them but we met their grief stricken families. Some of the later victims had slower fatal diseases and we got to know them. At that time they were routinely shunned by the community at large and felt so isolated and alone. It was tragic. Somehow Bruce lapped in to that feeling perfectly and the ability to do that confirms his genius.“ https://songmeanings.com/songs/view/60231_maconists_on_June_16_2012

Straßen als Orte der Stadtlektüre

Das Gehen durch Straßen ist eine langsame Methode, die es erlaubt, Stadt zu „lesen“ und letztlich eine Momentaufnahme von Gesellschaft zu erfassen. In dieser aufmerksamkeitsintensiven Bewegung, die alle Sinne beansprucht, laufen Sehen und Erkennen zusammen. Eine solche, an einem Rhythmus der Langsamkeit orientierte Stadtlektüre kann vieles bedeuten: das Selbstverständliche und Gewohnte aus seiner Banalität zu heben, das Nebensächliche mit einer Bedeutung zu versehen, die sich nicht selten subversiv zur gewohnten Erkenntnis verhält, auf den ersten Blick Unsichtbares zu dechiffrieren.

Zur Stadtlektüre gehört unweigerlich ein Kontext: die Vergegenwärtigung der Bedeutung von Straßen vor dem Hintergrund einer politischen Gegenwart. Straßen sind gebaute Infrastrukturen, die als komplexe städtische Ermöglichungsstruktur in den westlichen Ländern ein hohes Maß an Lebensstandard und Komfort bieten. Diese Realität vergegenwärtigen sich Stadtbewohner_innen erst, wenn einmal etwas nicht funktioniert oder wenn sich eine Baustelle auftut, die die gewohnten Stadtabläufe stört. An einer Baustelle herumstehen (wo bei man sich als Frau manchmal anstößig fühlt und dann merkt, „Rumstehn“ ist nicht für Frauen gedacht), und dem Aufriss des „Stadtbauchs“ beiwohnen, wenn seine „Eingeweide“ zutage treten (deren „Operation“ Männersache ist), offenbart der Stadtgänger erst eigentlich, wie sehr und inwiefern der feste Untergrund „glatte“, effiziente Abläufe ermöglicht, wie die Fortbewegung von Menschen, Fahrzeugen oder Warenlieferungen. Solche „Eingeweide“ sind zum Beispiel die der Augenhöhe der Passantin verborgenen Transportstrukturen im Unterboden: Wasser- und Abwasserleitungen, aber auch die elektrischen und die für die Digitalisierung (und ihre Vorläuferin, die Rohrpost oder das Telefon) notwendigen Leitungssysteme, die in der Frühzeit der Stadtmoderne vor allem über Oberleitungsführungen geplant wurden.

Diese mit Straße unweigerlich verbundenen Infrastrukturen veranschaulichen, dass Mobilität eine regulierende Ordnungsanstrengung durch die Regierung erfordert: Führungen (Ermöglichung) zum einen, wie Rohre, Leitungen, Kanäle, Zugänge, zum anderen Schließungen (Verhinderungen) wie Kappen, Endungen, Kanaldeckel, Klappen, Türen, Pfosten, gesicherte Kästen, Absperrungen, für die nur sie (die Regierung) über die entsprechenden Schlüssel, Zahlencodes, Differentiale, Zugangsberechtigungen verfügt. Diese Ordnungssysteme, die mit der Entwicklung zur Moderne zu stadtesellschaftlichen Ordnungsdispositiven wurden, umfassen auch Bezeichnungen als Kontrollorgane: beschriftete Schilder zur Regulierung des Verkehrs und der Einwohner_innen (Straßenschilder und Hausnummern) sowie heute – in der informatisierten Stadt – zunehmend Ziffern und Zahlen, Algorithmen und Codes, die die einstigen Telefonbücher, Meldeak-

ten, Straßenpläne und ihre ausführenden Akteur_innen ersetzen. Zwischen den „Führungen“ und „Schließungen“ vermitteln, übersetzen und intervenieren Relais, Schleusen, Transformatoren, Schalter. Wer sie bedient, hält die Geschichte der Stadt in der Hand: entscheidet über hell und dunkel, Sprache und Stille, Bewegung und Stagnation von Licht, Radio und Druckerpresse, von fließendem Wasser, Heizung und Lüftung.

Straßen sind bespielte Infrastrukturen, deren Mobilitäten Spuren hinterlassen, unsichtbar in Lunge und anderen Organen (ein gefährlicher Dreck, der keine Lobby hat), sichtbar am Boden (Dreck mit lauter Lobby): Abfall, Zigarettenskippen, Kronkorken, Hundekot, Konfetti, manchmal eine Münze oder ein Knopf, abgebrochene Schmuckteilchen, eine Schuhsohle, Teile einer Herrenunterhose, ein Schnuller, Kinderhandschuh oder Plüschtierchen mit nur einem Ohr, dann Gras und Pflanzen, die sich durchs Gestein durchsetzen. Sichtbar sind auch die Gestaltungen: Geschriebenes, Farben, Bilder, Schablonen, Sticker, Fahnen, Plakate, Tafeln, Schilder... Zusammen formen sie ein Zeichensystem, das wie jede Semiotik interpretierbar wird als Aussage über Stadt und Gesellschaft. Ohne Rückführung auf ihre lebendigen Akteur_innen und Kontexte jedoch verharren diese Einzelheiten in der Banalität ihrer scheinbaren Belanglosigkeit.

Das Lebendige der Straße nun betrifft sowohl den automobilen Verkehrsraum als auch den Fußgänger_innenraum. Der Verkehr nimmt den größten Raum ein: für fahrende und parkende Autos, für Busse, Straßenbahnen, Motorräder und Fahrräder in all ihren Spielarten. Der Verkehrsraum ist für die nicht in den Fahrzeugen Sitzenden der unangenehmste Bereich des öffentlichen Raumes, ein machtvoller, gefährlicher, kostspieliger, gesundheits- und ressourcenschädigender und lärmbelästigender Teil der Stadt, der Krankheitsraten, Sterbeziffern und Umweltgesundheit der Nationalökonomien höchst negativ beeinflusst. Für die Fahrer_innen, Passagier_innen und Beifahrer_innen sind Verkehrsmittel aus der Innenperspektive jedoch sicher, praktisch, schnell und komfortabel. Diese eingeengte Kabinenwahrnehmung zusammen mit dem statistischen Sachverhalt, dass pro Einwohner_in ein bis zwei motorisierte Fahrzeuge gezählt werden können, sowie der gewinnträchtige ökonomische Impakt dieser Tatsache, machen den Charakter des Verkehrs als Heilige Kuh aus, als nicht mehr wegzudenken wollende Selbstverständlichkeit, als politisches Tabuthema, das nie wirklich ernsthaft, kritisch-realistisch und zukunftsprospektivisch-human-gesellschaftsverändernd gedacht, diskutiert und geplant wird.

Der soziale Bewegungsraum ist es vor allem, der das Interesse der Kultur-anthropologin weckt. Er fußt (im wahrsten Sinne des Wortes) auf diesen Befestigungs-, Ordnungs- und Leitungssystemen und ist ein kommunikativer und emotionaler Bezugsraum der Stadtbewohner_innen, ein Sozialisations-, Gedächtnis- und Erinnerungsraum. Er verdient Aufmerksamkeit, Beachtung und

Erforschung, um in seinen vielfältigen gesellschaftlichen Bedeutungsdimensionen erkannt zu werden. Aus der fußgängerischen Perspektive sind Straßen ergangene Infrastrukturen, auf der der Stadtgängerin Passant_innen begegnen: entgegenkommend, querend, parallel – Menschen, die interagieren, mit Blicken sich evaluierend, achtlos oder gezielt vorbeischaugend, und Tiere... Für die Gehenden – man könnte auch sagen: die Gesellschaft – sind Straßen u.a. durch den Verkehr, durch Hausfassaden, Vorgärten, Plätze gerahmte Infrastrukturen. In ihrer semantischen Aussagekraft, aber auch über straßenspezifische Atmosphären wirken diese Gestaltungsräume stark auf Psyche, Physis und in der längeren Dauer auch auf die Mentalitäten: Lärm, Gerüche wie Gestank und Duft, Temperatur, Wind- und Wetterverhältnisse – durch das Gebaute stark beeinflussbar – untermalen (blockierend oder anregend) das menschliche Hören, Riechen und Fühlen. Und natürlich auch das Denken. Denn beim Gehen auf der Straße in der Stadt denkt der Mensch nicht Nichts. Sie denkt im Gehen nach.

Rhythmusanalyse in Mittelmeerhafenstädten

Vor dem Hintergrund dieser Differenzierung von Straße, Straßenregierung und Straßengeschehen und der Möglichkeit, darin zu lesen, folg(t)en Laura Bäuml und ich in diesem Frühjahr der „Rhythmusanalyse in Mittelmeerhafenstädten“, wie Henri Lefebvre und Cathérine Régulier sie skizziert haben (Lefebvre & Régulier 1985, sowie: Dies. in: Lefebvre 2004). Stunden-, tage- und wochenlang sind wir durch die unterschiedlichsten Straßen gelaufen: mit und ohne Belag, im Zentrum und an den Rändern, über Sackgassen und Durchfahrtsstraßen, durch kleine stille und große laute, nächtliche, sonnige oder versmogte, windige, belebte, verlassene Straßen. In Beirut waren wir zumeist die einzigen Fußgänger_innen. In Tunis verlieren wir uns fast in Gedränge und Menschendichte und in Algier, das uns bezaubert, empfinden wir weder Deplaziertheit noch Verlorenheit, die Fremdheit so grundlegend ausmachen. Zum einen, weil wir durch Beirut und Tunis für die Fremde schon etwas geeicht sind, vielleicht aber auch, weil die Stadt selbst seit dem 22. Februar 2019 in Bewegung ist, im „Hirak“, so das arabische Wort für Bewegung (Vgl. <https://fr.wikipedia.org/wiki/Hirak>), und in dieser revolutionären Zeit für alle Algerier_innen vieles gerade möglich und offen scheint. In der letzten von uns aufgesuchten Mittelmeerhafenstadt Marseille, einem Tor zu Europa, spüren wir dem jeweiligen Hall der vorherig erlebten Städte vergleichend nach und überlegen, welche Erkenntnisse sich nach Graz zurücktragen lassen. Aber Marseille, das lässt sich bereits vorwegnehmen, ist ohne Beirut, Tunis und Algier nicht denkbar und umgekehrt: Wir sehen, spüren, schmecken, riechen, hören und reflektieren es. (Abb. ③)

Die Rhythmusanalytikerin – Justin Winkler hat sie in seiner Erstübersetzung des französischen Originaltextes in der weiblichen Form erschaffen (Winkler in: Henckel & Kramer 2019, sowie: Ders. Übersetzung von Lefebvre & Régulier 2001), – ist mit



Ambivalenzen und Paradoxien mehr als vertraut – jenen tückischen Antagonist_innen der richtigen Wissenschaften. Diese Wissenschaften fürchten das Paradox, da es Kausalitäten und Binaritäten, den gewohnten Dialektiken und Schismen zuwiderläuft. Da die Rhythmusanalytikerin noch vor der abwägenden Kulturanalyse mit dem Rhythmus des Alltagserlebens mitschwingen muss, um zu Erkenntnissen zu kommen, kommt sie nicht umhin, in die wunden Stellen der Political Correctness hineinzutreten, so wie man in einen schönen, frischen Kuhfladen nackten Fußes tritt und die wohlige Wärme der weichen Masse genießt. Beides ist gewohnungsbedürftig und: Man muss es wollen. Das Unerwartete, nicht Gewusste begegnet einem auf diese Weise schneller als vermutet und mit größerer Gewissheit als die methodisch à la lettre strukturierte, methodisch wohl vorbereitete Auffindung des Erwarteten.

Rhythmusanalyse bedeutet, eine Stadt als Raum-Zeit zu lesen. Der Rhythmus, der kosmische und gesellschaftliche Zeiten, die sich als Gezeiten und als Chronologien zeigen, in ihrem Zusammenwirken umfasst, dient der sich in ihn hineinbegebenden Analytikerin als grille de lecture, als Lektüreraster und Auslegeordnung. Ihr Ziel ist es, damit eine an kultureller Dynamik orientierte Idee des Zusammenspiels komplexer Faktoren zu bekommen und die Stadt als Making-of von Gesellschaft zu beschreiben. Dieser aus der Bewegung erfolgende und an ihr orientierte Zugang ist zutiefst politisch, da wir es im städtischen Alltag mit politischen Strukturen und Räumen zu tun haben.

Der Stadttakt von Kampf und Bewegung

Die Straßen von Beirut und ihre Häuser, die sie säumen, tragen die Spuren politischer Kämpfe und sozialer Bewegungen im asiatischen Mittleren Osten der Gegenwart, wie sie in Europa als Folgen jüngerer Geschichtstektoniken in den 1990er-Jahren nur in Bosnien, Serbien und Kroatien noch fürchterlich sichtbar sind. In Budapest sind die Einschusslöcher von den 1956er-Kämpfen des „Ungarnaufstandes“ gegen das stalinistische Regime an den prächtigen Innenstadtgebäuden bereits vom Rhythmus der kapitalistischen Warengesellschaft camoufliert. Als historische Dokumente faszinieren diese Zerstörungen meine friedensgewohnte, verwöhnte Postweltkriegsgeneration, die, als sie spielendes Kind war, auf den Trümmergrundstücken der deutschen Städte sozialisiert wurde. Als Student_innen haben wir sie vom hessischen Marburg aus 1989 nach dem „Fall des Eisernen Vorhangs“ in den grenznahen Ortschaften der DDR begeistert und bewundernd ausgemacht: „Rot Front“ stand da noch aus den Zweiten-Weltkriegs-Zeiten auf Fassaden und Brückenköpfen, Artillerielöcher waren in den Gebäuden zu sehen, allerorten Kriegsrüinen. Man hat sie besichtigt, so wie andere Leute andernorts in Volkskundemuseen gehen, man wäre, mit leichtem Schauer im Rücken, irgendwie gerne dabei gewesen in der bewegten Geschichte – Sehnsüchte, aus der Langeweile im ruhigen Fluss der



komfortablen Gegenwartsdemokratie geboren. Professionelle Stadtbewohner_innen wissen, wo solche Kampfspuren in ihren Städten bis heute zu sehen sind: Sie waren der Fassadenschmuck meiner Kindheitsstadt Saarbrücken, und meine Altersgenossin, Freundin und finnische Kollegin Helena Ruotsala hat sie mir in ihrer Stadt Turku gezeigt. An touristisch intensiven Orten sind sie inzwischen mit Gedenktafeln markiert und finden sich auf diese Weise musealisiert, etwa auf der Notre Dame de la Garde, der Schutzheiligen der Seefahrer, hoch oben über der Stadt Marseille. (Abb. ①) Aber schweifen wir nicht ab! Zurück zu den Straßen.

Der Krieg schlägt den Takt eines unerbittlichen Rhythmus, der von einem Moment zum anderen ALLES Lebensweltliche verändert. Die Trümmer des langen sogenannten libanesischen Bürgerkriegs (1975–1990) (Was ist ein Bürgerkrieg? Es war ein Krieg – tout court!) und der jüngeren militärischen Angriffe 2006 auf Beirut sind längst noch nicht verräumt, die Löcher in Hauswänden, auf Dächern, im Straßenpflaster, auf den Bürgersteigen längst nicht geflickt, kein Friedensvertrag in Sicht. Auch wenn sich zahlreiche Künstler_innen der Stadt mit deren Zerstörung kreativ und aneignend auseinandersetzen, wird hier die Zeit noch lange nicht reif sein für die Revolutionsromantik der später Geborenen. (Abb. ②) Zu deutlich und trotz ihrer glänzenden Luxushochbauten, mit denen sich bewusstlose europäische Stararchitekten eher ein Denkmal setzen, als dass sie zu einer Urban Recovery, einer Heilung der Stadt beitragen, zeugt die Stadt vom „Urbizid“ – der Beiruter Architekt Elie Haddad spricht sogar von einem „Massaker“ an der Stadt ③ – dem Städtemord, mit dem sich der jugoslawische Architekt und Schriftsteller Bogdan Bogdanović so luzide befasst hatte: Die kriegsartige Zerstörung der Stadt „um der Zerstörung willen“, Stadtzerstörung „ohne echte militärische Gründe und außerhalb jeglichen militärischen Ehrenkodexes“ (zitiert nach Lachmann in: Bogdanović & Braun 2007, 108).

Der Stadttakt der Alltagsfluidität: Verkehr und Fußgänger_innen
Es ist schwierig, in Beirut zu Fuß zu gehen. Der Reiseführer empfiehlt Turnschuhwerk. Turnschuhe sind auch, das ergibt der Augenschein, das einigende Moment aller Füße, ungeachtet von Schicht, Geschlecht, Religionszugehörigkeit oder Variation von Kopfschmuck oder -verschleierung bzw. Nichtverschleierung. Die Füße müssen auf den Straßen von Beirut ständig ausweichen: Löchern oder behelfsmäßig gestopften Löchern, Hundescheiße, Schutthaufen, von den vielen Katzen aufgerissene Mülltüten mit Essensresten, parkenden Autos oder Eisenpfosten, um parkende Autos zu verhindern ... Auf vielen Beiruter Straßen gibt es kaum Menschen. Die Mehrheit der Beiruti scheint aus telefonierenden Autofahrer_innen zu bestehen, die sich pro Tag drei bis vier Stunden im Stau aufhalten. Die im Krieg zerschossenen öffentlichen Busse, Straßenbahnen, Züge, Schienen wurden im ganzen Land nicht wieder restauriert und reinstal-

liert. Ein öffentliches Verkehrsnetz ist inexistent, von Politik, Autoindustrie, Taxifahrern und erdölproduzierenden Mächten wohl auch unerwünscht. Die Straßenquellen über vor Autos, Taxis, Kleinbussen und kommunizieren in einem Hupkonzert miteinander, dessen Rhythmus und Logistik sich einem nach und nach erschließt: Hupen als zentrales Mittel der Verkehrsselbstregulierung in einer Stadt, in der – würde man in Europa sagen – der Verkehr „zusammenbricht“. Die Grenzen des straßenstrukturellen Fassungsvermögens sind weit überschritten. Ampeln, Zebrastreifen, Geschwindigkeitskontrollkameras und Verkehrspolizist_innen versuchen zu regulieren, können sich aber nicht wirklich durchsetzen. Hupen wird hier zu Handlungsmacht, einem Grundimpuls der Verkehrssicherheit, aber ist daneben auch Ventil für Ärger und Freude, Kundenfanginstrument für Taxifahrer, Begrüßungssignal und vieles mehr.

Gehende Menschen auf den Straßen Beiruts sind also – abgesehen vom glänzenden Stadtzentrum oder den Meerespromenaden – eine Seltenheit und auch nicht vorgesehen. Trottoirs sind, wie eben skizziert, holprig, durchlöchert, besetzt. Aber es wäre verkürzt, den Zustand der Infrastrukturen für die Abwesenheit von Fußgänger_innen verantwortlich zu machen. Hier mag es viele Gründe geben, von denen einer die Kriegserfahrung an Leib und Leben ist, die die Sniper hinterlassen haben, die während des Krieges aus den oberen Stockwerken der Gebäude auf alles Laufende, alles, was sich bewegt hat (Vögel, Katzen, Hunde, die es hier auch bis lange nach dem Krieg nicht mehr gab) gezielt hatten. Gehende Menschen im Straßenverkehr von Beirut sind einzelne Verlorene, Tourist_innen, sind armutsgezeichnete Kinder, die an Kreuzungen und Ampeln den Autofahrer_innen etwas verkaufen oder von ihnen erheischen möchten, es sind die Bonnes, weibliche Hausangestellte aus Äthiopien, Pakistan oder den Philippinen, über zweifelhafte Agenturen des kapitalistischen Menschenhandels manövriert und verkauft, die in rosa und hellblauer Haushälterinnentracht den Müll auf die Straße bringen, Einkäufe erledigen, Wäsche aus der Wäscherei abholen oder mit kleinen putzigen Wuschelhunden Gassi gehen, es sind Militärs mit Maschinenpistolen, die an den Straßenecken postieren, manchmal in provisorischen Unterständen aus recycelten Materialien, es sind Kinder und Jugendliche, kriegsflüchtende Menschen aus Syrien, die um die Müllcontainer herum schnell und fast unbemerkt diskret den Müll sortieren, auf Brauchbares hin untersuchen, aufräumen und forttragen. Und es sind unter den leibhaftigen Straßenaufenthalter_innen, vor allem und in großer Zahl, statische Männer auf Stühlen vor jedem Haus, vor jedem Laden postiert, das Geschehen überwachend.

Für die ärmeren Stadtviertel gilt diese Beschreibung nicht, hier kann man es sich nicht leisten, nicht draußen zu sein oder nicht zu gehen. Das Indoor-Outdoor-Geschehen verhält sich in den ärmsten Quartieren wie den pa-



lästinensischen Flüchtlingslagern Beiruts, ein seit Ende der 1940er-Jahre ein der Dauer verfallenes Provisorium für eine nach wie vor staatenlose Bevölkerung, umgekehrt proportional zu den Stadtvierteln, in denen es sich die Beiruti leisten können, zu wohnen und Autos zu fahren. In den ärmeren Vierteln reihen sich Werkstatt an Werkstatt, von Schmieröl schwarze Lokale, manchmal mit Gruben im Boden für Unterbodenarbeiten. Nicht selten stehen teure Automarken davor, die hier „behandelt“ werden. Läden für teure Wagen: Bentley, Rolls Royce, Ferrari, sogar McLaren, befinden sich in den Luxus-Souks des Zentrums, in den Untergeschossen der glänzenden Architektur-Icons mit ihren imposanten Höhen und auch einmal einem Palmenhain im zehnten Stockwerk. Hier wechseln sie sich ab mit den Ladenlokalen der weltbekannten Haute Couture-Häuser Elie Saab, Hermès, Chanel etc.

Das eigentliche Stadtzentrum Beiruts wurde der Stadt genommen. Hier verlief während des Krieges die sog. „Greenline“, die große Grenze inmitten der Gefechtszone, die den muslimischen Stadtteil vom christlich-orthodoxen trennen sollte. Seit den 1990er-Jahren wird sie durch die neuerliche urbanistische Stadtbereinigung ebenso wie durch Zerstörungsarbeiten einer großen lokalen, durch Regierungskreise gestützten Immobilienfirma akzentuiert. Statt eines Stadtzentrums als Begegnungsraum finden sich hier terrains vagues, Parkplätze und Luxusviertel. (Abb. ④+⑤) Politische Öffentlichkeiten beschränken sich auf Kaufkräftige und kleine, stark reglementierte, kaum sichtbare Demonstrationsgruppen. (Abb. ①)

In Tunis ist das Straßenleben dagegen lebendig, präsent, lebhaft. Der öffentliche Verkehr, den die französischen Kolonialherren (wie im Übrigen auch in Beirut) eingerichtet hatten, funktioniert und erschließt die Stadt bis in die äußeren Wohnviertel. Taxis sind omnipräsent und preisgünstig und werden extensiv genutzt. Die politische Öffentlichkeit ist im lebhaften Straßenhandel des Stadtzentrums omnipräsent. (Abb. ②) Seit die Tunesier_innen 2011 auf die Straße gingen, wird die Gesellschaft durch eine allgemeine Politisierung getragen, die sich in zahlreichen Streiks, Debatten und Alltagsgesprächen äußert. Hier müssen wir am Ball bleiben und die Entwicklungen des demokratischen Sozialismus verfolgen, der nach wie vor mit den Politisierungsanstrengungen der konservativen islamischen Kräfte ringt. (Abb. ③)

Vom Sonntagsspaziergang zum Demonstrationsmarsch im Wochenrhythmus

In Algier zeigt sich aktuell ein interessantes Phänomen, das an die einstigen Sonntagsspaziergänge der städtischen europäischen Arbeiterschaft als Frühform der politischen Straßendemonstration erinnert: die soziale Bewegung, die sich auf einen Wochentag konzentriert. Am Freitag – dem heutigen 14. Freitag des „Hirak“, der algerischen Volksbewegung, an dem ich dies schreibe – finden

seit dem 22. Februar 2019 von 10 bis 18 Uhr friedliche Demonstrationen in allen algerischen Städten und Bezirken statt, die sich für eine demokratische Verfassung, die vollständige Auflösung der aktuellen Regierung und ihrer politischen Strukturen und gegen die von einer militärgeführten Interimsregierung propagierten Neuwahlen am 4. Juli 2019 aussprechen. (Abb. ① und Abb. ②)

Die Wochentagsdemonstrationen als politisches Instrument äußern sich aktuell und global in interessanten neuen Formen. Freitags gehen seit Sommer 2018 weltweit auch die Schüler_innen auf die Straße, angeregt durch Greta Thunberg, die 16-jährige Klima-Aktivistin aus Schweden. Donnerstags demonstrieren seit Herbst 2018 Österreicher_innen gegen ihre Rechtsregierung und haben damit wohl auch Seiteneffekte ausgelöst, die letztlich wirklich eine Regierungsumbildung mit unterstützten. In Algerien gehen dienstags Student_innen und Jurist_innen auf die Straße, und an allen Abenden der Woche finden kleine Versammlungen nach dem Vorbild der britischen Speakers Corner ④ statt. Sie werden von unterschiedlichen Gruppen organisiert, in der sich jede_r zu Wort melden kann mit den eigenen Anliegen, mit Ideen zur gesellschaftlichen Zukunftsgestaltung, mit Unmutsäußerungen, Handlungsaufforderungen oder Situationsanalysen. Diese Corner-Diskussionen werden live geschaltet aufgenommen und auf Facebook gepostet, sodass viele partizipieren können. Sie sind anschauliche Einübungen in eine Agora-Demokratie, in der das Sprechen durch eine für jeden etwa gleiche Redezeit getaktet und moderiert ist, begleitet von Aufmerksamkeit und einem Respekt des Zuhörens, von Mimiken und Gesten der Untermalung und Akzentuierung des Gesagten.

Der materialisierte Rhythmus des Politischen

Doch kommen wir nochmals zurück zu den Straßen selbst, die Gesellschaft transportieren, (an-)leiten und tragen: in Beirut, Tunis und Algier. Infrastrukturen wie Mülleimer, Kanaldeckel, Straßenlampen, Eisenpfosten sind hier – abgesehen von den ältesten, vormodernen Stadtteilen der Kasbah und Medina sowie von den Flüchtlingslagern und Bidonvilles – mit den gleichen Materialien fabriziert, Grundrissen und Abmessungen versehen, mit denen die französischen Städte im 19. und 20. Jahrhundert vermessen, konstruiert, möbliert und regiert worden waren. Ein postkolonialer Augenschein in Bratislava, Triest, Zagreb, Sarajevo oder Belgrad wird den gleichen Befund einer Parallele zum Wiener oder Grazer Straßen- (und auch Häuser-)bau offenbaren. Auch die Straßenbenennungen folgen im ehemaligen k&k-Imperium ähnlichen kolonialen Mustern: Namen von Befehlshabern, Schlachten, Schlössern, nationale Heldendenkmäler, National-Dichter und -Denker, Namen eroberter oder verbündeter ausländischer Städte, insgesamt eine recht kriegerische und überkommene Angelegenheit, –denkt die Stadtleserin –, die unserem modernen Stadtverstand nicht Rechnung trägt.



FOREVER PEOPLE
PEOPLE ALGERIA
بداية الشعب
LA LIBERTE ET LE
QU'IL Y A QUAND
HUMAINS MEURT
DROITS DE L'HOMME

Allenfalls in Friedenszeiten zivilisiert sich die Straßennamensgebung a bissl und schraubt den einen oder anderen für die neue Zeit allzu kompromittierenden Namen ab und fügt dafür Landschafts-, Blumen und Frauennamen hinzu. Mit einer gewissen Geschwindigkeit der Stadtentwicklung kommt auch das zur Verfügung stehende Spektrum der Namensagenda in die Bredouille, da kann es schon einmal vorkommen, dass ein größeres Stadtareal ein und denselben Straßennamen erhält; wie in Graz die Teichstraße, die sich über ein mehrere Quadratkilometer erstreckendes Geviert bewegt. Philadelphia (Jaffe 2016 in: Citylab.com), Teheran oder Mannheim kommen mit ihrer arithmetischen oder alphabetischen Straßenummerierung in Sachen Stadt-Orientierung da vergleichsweise feiner raus.

Dieser kleine Hint zur Allianz zwischen städtischen Infrastrukturen und nationalen Herrschaftsverhältnissen, der eine Materialität der langen Überdauerung kolonialer Strukturen veranschaulicht, führt zu deren Präsenz in den individuellen und kollektiven mentalen Verfasstheiten und damit im sozialen und politischen Stadtgefüge. Das koloniale Dispositiv hat bis heute den mentalen und politischen Habitus und das Selbstverständnis nachhaltig geprägt, es war und ist ein Rhythmusgeber. Was wir darüber in Beirut, Tunis und Algier „gelesen“ haben, muss und wird Teil einer umfassenderen Analyse mit den notwendigen Differenzierungen und Belegen werden. Aber auf Algier im Besonderen soll abschließend ein kurzer Blick der Verdeutlichung dieses Denkansatzes geworfen werden. Mit den Straßennamen in Algier und Tunis, deren politische Geschichte durch die kolonialen Unabhängigkeitskriege im 20. Jahrhundert entscheidend geprägt wurde, hat es eine besondere Bewandnis. Ihre Tragweite zeigt sich vor allem im Licht der aktuellen Situation, so wie Springsteens Song nur lesbar war vor dem Hintergrund des damaligen Zeitgeschehens. Fast ausnahmslos sind in diesen Städten die Straßen nach den Helden und Heldinnen des nationalen Freiheitskampfes im 20. Jahrhundert benannt. Nur hier und da noch bezieht sich eine „rue Pasteur“, „Alfred de Musset“, „Shakespeare“ oder „Cervantes“ auf europäische Künste und Wissenschaften.

Wenn die politische Bewegung, wie aktuell in Algier, die Straße als grundlegenden „Ort demokratischer Öffentlichkeit“ (Horak in: *Dérive* 50 (2013), 11) aktualisiert, dann wird nicht nur aus dem Straßennamen, sondern überhaupt aus dem Alltagsgeschehen in den Straßen, aus den alltäglichen Routinen, der Ort der politischen Transformation. Das Sprechen auf der Gasse, zwischen Tür und Angel, beim Einkauf und Handel, beim Abholen der Kinder vor der Schule, beim Warten auf dem Busbahnhof, im Postamt, bei der Behörde, im Facebookmessenger, und in vielen weiteren Situationen wird zum Austausch über die politische Lage. Bei der algerischen Jugend, die die Bewegung angetrieben hat,

sind die zentralen Orte der politischen Öffentlichkeit die kleinen Orte des Rumhängens und die größeren Orte der Vergemeinschaftung, wie es etwa Fußballstadien sind. Das Hupen der Autos im Stau, die Musik, die aus offenen Fenstern dringt, das Zeitungslesen im öffentlichen Raum oder einfach nur die Tatsache, mit einer zusammengerollten Zeitung in der Hand durch die Stadt zu laufen, werden zu Zeichen der Einforderung einer politischen Veränderung. Auf der Freitagsdemonstration bilden die Menschen nicht einen Zug, sondern gehen in viele Richtungen; sie bleiben in Gruppen stehen, biegen in eine Gasse ab, setzen sich auf Treppen und Mauern, steigen auf Bäume. Die algerischen Fahnen werden als Hijab oder Tschador getragen, der Fischer steht mit seiner Angel am Straßenrand und befestigt eine Fahne am oberen Ende, wo sie gut sichtbar weht, auf Balkonen und Fischerbooten wehen die Fahnen und auch auf dem Stadtplan von Algier auf GoogleMaps hat jemand eine Hirak-Fahne auf den zentralen Versammlungsplatz vor der großen Post im Zentrum geheftet. Bäume und Laternenmasten werden zu erhöhten Aussichtsorten, bunte Kreiden in grün-weiß-rot für Gesichtsmalereien, Schals, Perücken und Kappen von Fußballerevents transformieren sich zu Anti-Regierungsbekanntnissen, die Melodien der Fan-Gesänge aus den Stadien erhalten neue Texte, die – je aktuell auf die politische Situation gemünzt – skandiert werden.

تأف محمد البزاز
المستعدين في المظاهرات الوط
نابو 1945 - الجزائر

ICI
à l'âge de 22 ans son
le jeune héros
Mohamed



Und die Namen auf den Straßenschildern, die „Märtyrer“, die auch auf Denkmälern und Gedenktafeln repräsentiert sind, steigen ebenfalls hinunter auf die Straße und verlebendigen sich zu Konterfeis der Revolutionshelden aus dem Algerischen Unabhängigkeitskrieg (1954–1962), der in langen Etappen zur Befreiung von der französischen Kolonialherrschaft, aber im Gefolge auch zu einem jahrzehntelangen autoritären Regime geführt hat. (Abb. ④ + ⑤) Auch die Konterfeis der Vermissten und Ermordeten während des grausamen Bürgerkrieges zwischen Staat und islamistischen Milizen in den 1990er-Jahren (vgl. u. a. Daum in: Le monde diplomatique. Août 2017), erscheinen in der Öffentlichkeit in Form historischer, verblasster Fotografien, von Scherenschnitten oder Zeichnungen auf Papier, Stoff, Plastik und werden zu Bannern, die einzelne oder Gruppen vor sich hertragen. Man sieht viele Menschen, die kleine unscheinbare historische Fotografien von jungen und älteren Männern, unter Folie geschützt oder auf Karton geklebt, in Händen halten, an kleinen Holzstöcken befestigt oder vorne am Fahrrad oder Kinderwagen. Es gibt kaum eine algerische Familie, die nicht Opfer zu beklagen oder Hab und Gut verloren hatte in diesen Kriegen und Kämpfen. Und wer die Ereignisse vertieft, bemerkt, dass Algiers hebdomadärer Revolutionsrhythmus keinem Wochentagszufall entspricht. Den Freitag hatte das Mullah-Regime der FIS (Front Islamique du Salut) zum Feier- und Gebetstag erklärt und mit einem Ausgehverbot für Frauen belegt.

Der Dienstag galt dem Töten von Intellektuellen: Künstler_innen, Journalisten, Wissenschaftler, und weitere politisierte Akteure der algerischen Intelligenzia wurden willkürlich ermordet (vgl. Magani in: Kinzelbach 1999). Diese Ereignisse finden sich bislang noch kaum aufgearbeitet und dokumentiert. Der hebdomadäre Rhythmus der algerischen Revolutionsbewegung zeigt sich vor dem Hintergrund dieser Ereignisse als ein hochsymbolischer Zeit-Raum, der an historische Dispositionen anknüpft und ihre Überwindung zelebriert. Die tiefe Bedeutung verstärkt die Bewegung und das Befreiungsmoment, von dem sie getragen wird.

Kritische Relativierungsarbeit

Die wenigen Beispiele und Andeutungen zum aktuellen Stadtgeschehen an den südlichen Ufern des Mittelmeeres veranschaulichen Straße als interaktiven Raum und materielle Ermöglichungsstruktur für Bewegung. Mehr als nur Oberfläche bzw. fester Untergrund bahnt sie die Menschenbewegungen auch dadurch, dass sie individuelle und kollektive Erinnerungen an Herrschaft, Gewalt, Unterdrückung und Befreiung materialisiert.

Vor dem Hintergrund einer mitteleuropäischen Wohlstandserfahrung definierte Jürgen Hasse die Straße poetisch als eine „vom Leben in Anspruch genommene Fläche“ (Hasse in: Ders. 2002, 61). Ihre Trottoirs sind Orte der Alltagsbegegnungen und der „Stilbildung“ (Horak in: Dérive 50 (2013), 13). Hier finden sowohl Selbstdarstellung: Affirmation als auch Verdrängung statt: Verdrängung vor allem als unscheinbare Strategie einer (über-)deutlichen Selbstaffirmation, die gegen das Andere gerichtet ist. Der Körper ist die zentrale Bewegungsinstanz: Er performt Angemessenheit (Dazugehören) oder Unangemessenheit (Abweichen) als Kritik an den ideologischen Formierungen und Formulierungen von normativer Angemessenheit. Der Sinn der Performanz liegt in der Bekundung von Abweichung, Kritik oder Normalität und Anpassung.

In einer Konsum- und Warengesellschaft dient eine Straße vor allem dem Einkauf, dem individualisierten „Shopping“. Hier eine zweckfreie Haltung auf der Straße einzunehmen, kann bedeuten, sich auf die eine oder andere Art der Ökonomisierung der Gesellschaft zu entziehen. In einer an Eigenbedarf und nationaler Selbstversorgung orientierten Gesellschaft wie in Tunesien und Algerien ist dagegen das Einkaufen vor allem bedarfsorientiert. Weniger die Ware steht hier im Zentrum als die Begegnung mit dem Kollektiv, als Gespräch und Interaktion. Entsprechend lesbar werden auch Haltungen der gehenden Individuen zur Straße, zur Gesellschaft und ihrem Ethos, etwa über die Wahl der Kleidung: Reichtum, Gleichgültigkeit oder Widerstand sind in „Outfit“-Formen übersetzbar, ebenso wie die dezente Einheitskleidung von Djellaba (Männer) und Tschador (Frauen) sich der Sexualisierung der einzelnen Person entzieht und eine Manifestation der Gleichheit im Kollektiv impliziert. Gehen, Haltung und Habitus

bedeuten – wie das Sprechen – Kommunizieren und werden damit Artikulationen von Öffentlichkeit. In politischen Umbruchszeiten verlagert „die Straße“ ihr Sprechen und ihre Energien von den Alltagsnotwendigkeiten und -nöten hin zum tagespolitischen Gespräch, wo Austausch und Informationsbewegung überwiegen.

Das Gehen ist die zentrale Tätigkeit der Straße, alles andere der städtischen Lebenswelten bemisst sich an diesem Flux. Den gehenden Stadtbewohner, die gehende Stadtbewohnerin zu betrachten bedeutet, an der kleinsten gesellschaftlichen Einheit anzusetzen, an der Veränderung stattfinden kann. Der Fokus auf Gehen impliziert grundsätzlich, Straßengeschehen als Ablauf zu begreifen. Dies ist der in eine gesellschaftliche Zukunft gerichtete Kerngedanke einer bewegungsorientierten Stadtforschung, die an der dreigliedrigen Dynamik von Materialität, Gesellschaft in ihrer Historizität und Agieren und Erleben der Einzelnen und Vielen ansetzt (vgl. Rolshoven in: Schweizerisches Archiv für Volkskunde 108 (2012)). Die Materialität der Straße, der Stadt ist stets Objektivation: „Gegenstand räumlich-legaler Regimes“ (Anjaria in: *dérive* 50 (2013), 23).

Der öffentliche Raum, der im Westen von der politischen Basis reklamiert wird, bleibt eine Illusion, wenn wir ihn nicht in seiner Komplexität begreifen, in seiner Relativität, die auch eine geografische, geopolitische und historische Relationalität erfordert und ist. Ob in Graz oder anderswo: Die globalisierte Gesellschaft erfordert in höherem Maße als bislang gewohnt eine Auseinandersetzung mit der Relativität des eigenen Tuns und der Zusammenhänge, in denen es steht (oder zu(m) Stehen gebracht wird): eine kritische Reflexivität der eigenen Ansprüche und Verallgemeinerungen. Lebensstil, Alltagsauffassungen und Handlungsethik, Begriffe von „richtig“ und „falsch“, Anspruchsdenken und Bedürfnislagen ändern ihre Möglichkeiten, Bedeutungen und Legitimierungen nicht nur mit der sozialen und geschlechtsspezifischen Position im Raum, sondern auch mit der geografischen Position. Relativierung ist eine grundlegende zivilgesellschaftliche Kompetenz der Dezentrierung und sollte als Schulfach unterrichtet werden anstelle von „Religion“, „Deutsch“ und allen weiteren Formen der „Heimatkunde“. In der Relativierungsstunde in der Schule würden wir ohnehin alles Wichtige über Religion, Sprache und Identitätskonstruktionen vermitteln und lernen können. In dieser Unterrichtsstunde hat die Relativierung solcher Begriffe ihren zentralen Ort, mit denen politisch-ideologische Setzungen vorgenommen werden, die die Gesellschaft spalten: wie Identität, Kultur, Geschichte, die in einschlägigen Kontexten auf verkürzte Formeln gebracht das Gegenteil ihrer historisch gewachsenen Semantiken und Intentionen erwirken. Wir müssen und können sie pluralisieren und in ihre Mehrzahl der Identitäts-, Kultur- und Geschichtsauffassungen übersetzen. Es ist eine wichtige Zukunftsaufgabe der Arbeit an uns selbst, die Ver_sicherungen des Einzelnen, die von Individuen



vor allem als ideologisch-räumliche Fixierungen eines Unter-sich-bleibens gedacht werden, durch eine Relativierungsarbeit zu bereichern und erweitern, die hilft, den eigenen Ort als menschliches, mit Alltagsverstand und Mitgefühl ausgestattetes „Kompetenzzentrum“ in einer vielstimmigen Gesellschaft zu finden und denkbar zu machen.

Die Kontextualisierung als semiotisches Verfahren der Herstellung von Bedeutung ermöglicht es, Kontextgebundenheiten aufzuzeigen – eine einfache und alltagstaugliche Form einer de-ideologisierenden Diskursanalyse. Dabei kristallisiert sich die Bedeutsamkeit von Geschichte heraus, deren Perspektivierung alltägliche Selbstverständlichkeiten als historisch prozesshaft entstandene Lebensweise veranschaulichen. Alles, was in meinem Raum in der Vergangenheit geschehen ist, prägt mein raum-zeitliches Agieren, meinen Rhythmus, und – das Wichtigste – ich selbst kann an diesem Rhythmus verändernd mitwirken. (Abb. ⑩)

- Anjaria, Jonathan Shapiro**. Is there a culture of the Indian street? In: *dérive* 50 (2013), 16–26. **Daum, Pierre**. *Mémoire interdite en Algérie*. In: *Le monde diplomatique*. Août 2017, 8–9. [online] <https://www.monde-diplomatique.fr/2017/08/DAUM/57773> [Zugriff: 20.04.2019] **Hasse, Jürgen**. Die Atmosphäre einer Straße. Die Drosselgasse in Rüdesheim am Rhein. In: *Ders. (Hg.)*. 2002. Subjektivität in der Stadtforschung. Frankfurt/M. 61–114. **Horak, Roman**. 2013. Ot, Raum und Metapher. Bemerkungen zur Straße. In: *Dérive* 50 (2013), 10–15. **Jaffe, Eric**. Mar 9, 2016. Where the Streets Have No Names (Only Numbers). In: *Citylab.com* [online] <https://www.citylab.com/transportation/2016/03/mapping-street-numbering-us-new-york-philadelphia/472609/> [Zugriff: 18.07.2019] **Lachmann, Renate**. Bogdan Bogdanović und seine Zerstörungsepoche. In: *Bogdanović, Davor & Peter Braun (Hg.)*. 2007. Krieg sichten. Zur medialen Darstellung der Kriege in Jugoslawien. München: Wilhelm Fink. 105–126. **Lefebvre, Henri, Catherine Régulier**. 1985. Le projet rythmanalytique, in: *Communications*, 41, 1985, L'espace perdu et le temps retrouvé, 191–199. [online] <https://doi.org/10.3406/comm.1985.1616> [Zugriff: 18.07.2019] **Lefebvre, Henri und Catherine Régulier**. 2001. Versuch der Rhythmusanalyse der Mittelmeerstädte. Ms. Übersetzung Justin Winkler. Kassel. *Essai de rythmanalyse des villes méditerranéennes*. Peuples Méditerranéens 37 (1986) 5–16. **Maganí, Mohamed**. 1989. Brave old World. Zur mühsamen Lage der algerischen Intellektuellen. In: *Kinzelbach, Donata, Tabort: Algerien*. Frankfurt/M.: suhrkamp. 23–35. **Rolshoven, Johanna**. 2014. Urban Pollution. Cultural Meanings, Social Practices. Oxford: Berghahn. 163–177. **Rolshoven, Johanna**. 2015. *Speakers Corner*. Berlin: Panama. 88–106. **Rolshoven, Johanna**. Save Our Souls – ein Hillend der Schönen Neuen Stadt. In: *Schwell, Alexandra, Katharina Eisch-Argus (Hg.)*. 2018. Der Alltag der (Un-)Sicherheit. Ethnographisch-kulturwissenschaftliche Perspektiven auf die Schermüllgesellschaft. Berlin: Suhrkamp. 156–169. **The Royal Parks**. *Speakers Corner* [online] <https://www.royalparks.org.uk/parks/hyde-park/things-to-see-and-do/speakers-corner> [Zugriff: 18.07.2019] **Wikipedia**. *Hirak*. [online] <https://fr.wikipedia.org/wiki/Hirak> [Zugriff: 18.07.2019] **Winkler, Justin**. 2019. *Über Rhythmusanalyse*. In: *Henckel, Dietrich und Caroline Kamer (Hg.)*. 2019. Die zeitgerechte Stadt. Konzepte und Perspektiven für die Planungspraxis. Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung 87–108.

150	Margit Neuhold	Kartografie eines Kräftefeldes: eigensinnig, beharrlich, parteiisch. Nicole Pruckermayr: Verletzung ohne Namen '18
166	Edith Risse	Eva Ursprung: WAR IS OVER
	Die Conrad-von-Hötzendorf-Straße: begangen, besprochen, weiter gedacht und imaginiert	
194	Ellie Scambor	Zwischen Hegemonialer Männlichkeit und Caring Masculinities – Männlichkeiten in der Conrad-von-Hötzendorf-Straße
196	Lisa Eidenhammer	Die Straße im Vortragssaal
198	Maria Baumgartner	Raum planen oder planen lassen?
200	Edith Zitz	Was wir fordern ist nicht viel – Selbstbestimmung bleibt das Ziel!
202	Heimo Halbrainer	Propaganda 1938 – Ein Rundgang vom Bismarckplatz entlang der Conrad-von-Hötzendorf-Straße bis zur „Volkskundgebungshalle“
206	Bernadette Knauder	Menschenrechte lokal verorten
208	Astrid Kury	Inklusion
	Wie geht es weiter mit den Straßen und dem Frieden?	
212	Irmi Horn	Bertha brandaktuell
216	Eva Taxacher	Feminist Bringjoys, Critical Friends und Verletzlichkeit als gemeinsame Basis
218	Maximilian Lakitsch	We build the City: Menschliche Grundbedürfnisse als Bausteine gesellschaftlichen Friedens
222	Anke Strüver	Munizipalismus und Politik (auf) der Straße
226	Johanna Rolshoven	Die Straßen dieser Welt. Ein Essay zu Stadtbewegungen im Frühling 2019
244	Biografien	
250	Impressum	