

>mcs_lab>



**UNI
GRAZ**



*Mobile Culture Studies.
The Laboratory*

Vol. 1 2020

- About ›mcsj‹ is a multilingual, peer-reviewed, academic open-access journal without author fees being published by the Karl Franzens University Graz (Austria) in the form of a yearbook.
The annual journal, with alternating key subjects and guest editors, aims to publish original articles from research at the forefront of the trans-disciplinary field of mobilities. ›mcsj‹ is grounded in the humanities, whilst maintaining a close dialogue both with the social and technical sciences and the artistic field.
- Languages ›mcsj‹ seeks to innovate by balancing the linguistic bias towards English as a “cuckoo in the European higher education nest of languages” (Phillipson) and at the same time offering authors of regional languages increased visibility in the realm of English as lingua franca. It wants to serve as a pilot project for a new balance between native regional languages and English as a lingua franca. The choice of the board members reflects the requirements of our concern: they represent a number of regional languages reunited in a common thematic platform.
Accordingly, ›mcsj‹ accepts articles in any language within the linguistic competences of the editorial team and scientific board. More than one language in one issue is possible. Articles in a non-English scientific language are accompanied by a two-page quotable extended English summary by the author(s).
- Editors Prof. Dr. Johanna Rolshoven
University of Graz, Attemsgasse 25/I, 8010 Graz, Austria
johanna.rolshoven @ uni-graz.at
Prof. Dr. Joachim Schlör
University of Southampton, Avenue Campus, Highfield
Southampton SO17 1BF, United Kingdom
J.Schloer @ soton.ac.uk
- Coordinating Editor Prof. Dr. Justin Winkler, University of Basel, Switzerland
- Editorial Assistant Ass. Prof. Dr. Judith Laister, University of Graz, Graz, Austria
- Media owner University of Graz, Austria

Cover: Photo by Ryoji Iwata



Scientific Board

Arjun Appadurai, New York University, New York NY, USA
 Kay Axhausen, ETH Zürich, Schweiz
 Güldem Baykal Büyüksaraç, Istanbul Üniversitesi, Türkiye
 Regina Bendix, Georg-August-Universität Göttingen, Deutschland
 Ingrid Breckner, Hafen-Uni Hamburg, Deutschland
 Sabine von Fischer, Zürich, Schweiz
 Margaret Grieco, Edinburgh Napier University, United Kingdom
 Timothy Ingold, University of Aberdeen, United Kingdom
 John A. Jakle, University of Illinois, Urbana-Champaign IL, USA
 Helmi Järviuoma, Itä-Suomen yliopisto, Joensuu, Suomi
 Barak Kalir, University of Amsterdam, The Netherlands
 Konrad Köstlin, Universität Wien, Österreich
 Anna Lipphardt, Albert-Ludwigs-Universität Freiburg, Deutschland
 Orvar Löfgren, Lunds Universitet, Sverige
 Nik Luka, McGill School of Architecture, Montreal, Canada
 Albert Mayr, time design, Firenze, Italia
 Mirjana Morokvasic-Müller, Université de Paris X, France
 Ossi Naukkarinen, Aalto-yliopisto, Helsinki, Suomi/Finland
 Noel B. Salazar, KU Leuven, Belgium
 Klaus Schriewer, Universidad de Murcia, España
 Æsa Sigurjónsdóttir, Háskóli Íslands, Reykjavík, Ísland
 Jean-Paul Thibaud, École d'architecture de Grenoble, France
 Asta Vonderau, Socialantropologiska institutionen, Stockholms universitet, Sverige
 Gisela Welz, Johann Wolfgang Goethe Universität, Frankfurt am Main, Deutschland
 Justin Winkler, Universität Basel, Schweiz
 Thomas Zeller, University of Maryland, College Park MD, USA

Layout Roman Klug, Uni Graz, artwork
 Martin Kollmann, typesetting

Version Online September 2020





Mobile Culture Studies.

The Laboratory

Vol. 1 2020 Die Straße — Ein Stadtraum in Bewegung

Edited by Johanna Rolshoven and Judith Laister

Johanna Rolshoven und Judith Laister

Die Straße — Ein Stadtraum in Bewegung

Einleitung

7

Subjektivierungen

Valentino Filipovic

Gespräche im Gehen
Zur narrativen Erfahrung im Stadtraum

15

Johanna Menhard

Entanglements on and with the street

Ethnographical explorations on intra-actions of smartphones and bodies in motion

25

Kritik der Straße

Sabrina Stranzl

“Your ignorance is more scandalous than my promiscuity”
Aneignungspraktiken des öffentlichen Raums
durch Sexarbeiterinnen

43

Anna Riegler

Die urbane Zeichenlandschaft

Aushandlungsprozesse um Stadtttext

59



Verkehrsfreiheiten

Hannah Konrad

Critical Mass

73

Mit Fahrrädern gegen die Vorrangstellung des
motorisierten Individualverkehrs im Straßenraum

Christine Fürst

Die Wiener „Mahü“ rund um die Uhr

85

Eine Straße als urbaner Ort der Begegnung

Daniela Sobocan

„Parklets“ in Wien

97

Eine kreative Form der Umnutzung von Parkraum



Die Straße — Ein Stadtraum in Bewegung

Einleitung

Johanna Rolshoven und Judith Laister

Straßen sind Räume in Bewegung. Dadurch werden sie zu Zeiträumen, zu Chronotopien – Orten, an denen Zeit und Raum zusammen gedacht werden müssen. In der Materialität und gebauten Ausstattung ihrer Oberfläche bahnen sie die Bewegung von Menschen, Tieren, Fahrzeugen und Waren und werden damit zu dynamischen und dynamisierenden Orten des gesellschaftlichen Lebens, denen der Charakter einer Produktivkraft innewohnt.

Als Raum für Verkehr, Handel und Konsum zählen sie zu den (zeit-)ökonomischen Dispositiven der Stadt. Als Sozialräume ermöglichen sie Kommunikation und Austausch im Alltag und die Partizipation an den rhythmisierten Ereignissen der gesellschaftlichen Selbstzelebrierungen anlässlich von Festen, Maskeraden, Aufzügen, Paraden, Demonstrationen und vielfältigem anderem mehr. Als Zeit- und Lebensräume artikulieren sie sich schließlich in der längeren Dauer sowohl der individuellen Sozialisation als auch der Geschichte im Ganzen. Die beiden Möglichkeiten der Straße als (langsamere) Orte der Begegnung und des Austauschs einerseits sowie andererseits als (schnellere) Orte der Zeit-Ökonomie mit einem immer dichterem Automobil-, Bus- und Tramverkehr konfliktieren miteinander.

Straßen sind Schauplätze des Politischen. In einer Demokratie sind sie zentrale Räume der zivilgesellschaftlichen Öffentlichkeit, denen eine gewisse Eigendynamik zugestanden wird. In autoritär regierten Staaten dagegen sind diese Öffentlichkeiten kontrolliert, hegemonial überlagert und unterstehen einem sichtbaren und militarisierten Dispositiv von Macht und Gewalt. Beide Regierungsformen haben ihre Rückwirkungen auf Mentalität, Habitus und Alltagsverhalten der Passant_innen. Straßengeschehen und -gestaltung sind Reflexe gesellschaftlicher Machtverhältnisse und Konflikte. Straßen sind daher – mit Ausnahme der sozialistischen Planstadt – nicht uniform. Sie unterliegen einer stadträumlichen Positionierung und Ausstattung, die Reputation und Nutzung ebenso bestimmt wie ihre Gliederung in Haupt- und Nebenstraßen, in arme und reiche, lange und kurze, langsame und schnelle, in Einbahnstraßen oder Sackgassen.



Der raumtheoretische Zugang einer komplexitätsorientierten Kulturanalyse setzt an einer Trialektik der Straße an, um das Soziale, das Materiale und Ideale methodologisch für die Stadtforschung fruchtbar zu machen.¹ Er fokussiert die Interaktion von Lebenswelt, gebautem Raum und gesellschaftlichem Raum der Repräsentationen, der Normen, Werte, kulturellen Färbungen und Symboliken. Medien, welche die verschiedenen Facetten dieses dynamischen Kulturraums repräsentieren, wie u.a. Filme, Lieder, Literatur, Bilder, aber auch Alltagserzählungen, politische Diskurse oder Werbemotive überformen als mediale und ideologisierte Repräsentationen und Imaginarien Vorstellungen und Wahrnehmungen von Städter_innen, Passant_innen, Bürger_innen und wirken in die individuellen Nutzungsformen und -möglichkeiten hinein. Auf Straßen werden daher Werte performt, wie etwa Gemeinsinn (Hilfsbereitschaft, Nächstenliebe, Solidarität...), Sittlichkeit und Anstand, aber auch strukturelle Ungleichheiten der Schichten und Geschlechter, die (in ihren historischen Tiefenschichten) an Kleidung, Gangart, Mimik, Gestik wie auch an Hausfassaden, Stadtmöblierung oder Ordnungsdispositiven ablesbar sind.

Straßen sind Orte des Gesellschaftlichen. Kulturanalysen von Straßen, ihren Funktionen, sozialen, infrastrukturellen und politischen Dimensionen setzen an dieser Komplexität der Straße an. Sie erweisen sich als aufschlussreiche Bahnen, um Gesellschaft zu erforschen. Denn auf den Straßen wird Gesellschaft greifbar: ihre Errungenschaften und Konflikte, ihre Werte und Orientierungen, das Neue im steten Ringen mit dem Alten.

In den Fächern Kulturanthropologie und Europäische Ethnologie gibt es eine – wenn auch marginale – „Tradition“ der Gesellschaftserforschung anhand, auf und mit der Straße, von denen einige hier angedeutet seien. Rudolf und Susanne Schenda haben in einer frühen Pionierarbeit zu Beginn der 1960er Jahre in einer süditalienischen Stadt die Straße als Alltagsraum untersucht, in dem Tradition und Moderne zugleich spürbar sind.² Martin Scharfe hatte sich seit den 1980er Jahren mit der „Frühzeit“ des Automobilitäts ausgesetzt und – angelehnt an die kulturtheoretischen Schriften Sigmund Freuds – mit aufschlussreichen Formen des Verirrens.³ Zeitgleich und ebenso in einer historischen Perspektive hatte Willi Stubenvoll die Straße als Handelsraum beleuchtet.⁴ In den 1990er Jahren wirkte in der Schweiz Walter Leimgruber maßgeblich an der Aufarbeitung des Projekts „Kinder der Landstrasse“ mit, das zur gewaltsamen Sesshaftmachung der mobilen Bevölkerungsgruppe der Jenischen führte⁵: der nationalstaatlichen Kontrolle und „Abschaffung“ einer freien – vogelfreien – Straßenbevölkerung. Mit der Straße als Subjekt der Geschichte haben sich Bernd Jürgen Warneken, aber auch Ove Sutter und

1 Vgl. Johanna Rolshoven: What about Cultural Studies in Architecture? In: Dies., Manfred Omahna (Hg.), *Reziproke Räume – Texte zu Kulturanthropologie und Architektur*. Marburg 2013, 14-24.

2 Rudolf und Susanne Schenda: *Eine sizilianische Straße. Volkskundliche Beobachtungen aus Monreale*. Tübingen 1965

3 Vgl. u.a. Martin Scharfe: *Straße. Ein Grund-Riß*. In: *Zeitschrift für Volkskunde* 79 Jg. (1983), 171-191.

4 Willi Stubenvoll: *Die Straße. Geschichte und Gegenwart eines Handelsweges*. Frankfurt/M. 1990.

5 Vgl. Walter Leimgruber, Thomas Meier, Roger Sablonier: *Das Hilfswerk für die Kinder der Landstrasse. Historische Studie aufgrund der Akten der Stiftung Pro Juventute im Schweizerischen Bundesarchiv*. Schweizerisches Bundesarchiv, Bern 1998; Information im Überblick: https://de.wikipedia.org/wiki/Kinder_der_Landstrasse [17.2.2020]



Klaus Schönberger befasst: die Straße als politischer Raum und Ort sozialer Bewegungen.⁶ Und gekonnt ging Simone Wörner dem ‚Stoff, aus dem die Straßen sind...‘ nach: dem Asphalt, und wies ihn aus als wegbereitendes Material, an dem sich die politische Geschichte der Moderne aufzeigen lässt. Sie reicht von der Geburt der Großstadt, wo die Straßen „die Wohnung des Kollektivs“ darstellten, wie Walter Benjamin schrieb: „Das Kollektivum ist ein ewig waches, ewig bewegtes Wesen, das zwischen Häuserwänden soviel erlebt, erfährt, erkennt und ersinnt wie Individuen im Schutz ihrer vier Wände“⁷, bis zur NS-Zeit. Zwischen 1933 und 1945 kommt eine ambivalente Gemengelage zum Tragen zwischen exzessivem Straßenbau im Dienste der faschistischen Aufmarschgewalt auf der einen Seite und Blut-und-Boden-Ideologie auf der anderen, die das Ungeteerte, Großstadtferne rühmt: „Denn auf den Asphaltplatten [...] wächst Brauchtum nicht“, schrieb 1934 Hanns Koren⁸. Mit solcher Repräsentation des reinen Ländlich-Bodenständigen konnte sich die gewaltvolle Machtergreifung der Diktatur ideologisch rühmen. Joseph Goebbels schreibt 1943 in seinem „Kampf um Berlin“: „Die Straße ist nun einmal das Charakteristikum der modernen Politik. Wer die Straße erobern kann, der kann auch die Masse erobern; nur wer die Masse erobert, erobert damit den Staat.“⁹

In der „Unwirtlichkeit“ der städtischen Nachkriegsmoderne¹⁰ dann wird die Straße zusehends vom Moloch Verkehr eingenommen, gewissermaßen ‚überfahren‘. Das ‚Kollektiv zwischen (einander gegenüber liegenden) Häuserwänden‘, als die kritischen, sich von unten politisch konstituierenden Öffentlichkeiten im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts, die der Faschismus zu brechen suchte, wird mit dem automobilen Massenverkehr vollständig durchschnitten und gibt sich der Illusion einer mobilen individualisierten fortgeschrittenen Moderne hin. Die Straße als gefährlicher, lärmiger, Mensch, Natur und Stadt schädigender Stadtraum verschwand dann irgendwie auch aus der kulturwissenschaftlichen Stadtforschung, so als höre deren Zuständigkeit bei der Technisierung auf.

Die frühen Forschungen und Publikationen sind wegbereitend für die Untersuchung von Straßengeschehen als Ortungsraum und Resonanzboden gesellschaftlicher Produktionsverhältnisse und Konflikte, wie sie beide Transformationsprozesse bedingen. Als mobilisierbarer Alltagsraum wird die Straße mit der Moderne zum Ort des Umbruchs, der Veränderung, metaphorisch verdoppelt durch die Rede von „der Straße“, als denunzierende Bezeichnung der widerständigen Unterschichten, deren Lebensraum sie angesichts desolater, elender städtischer Wohnverhältnisse wurde.

Die Straße eignet sich, gleich einem *fait social total*, um zentrale Gesellschaftsthemen der Gegenwart in ihrem Interagieren zusammenzudenken und diese Komplexität kulturalanalytisch präsent zu machen: das Intermingling der Alltage und Lebenswelten mit Politik, ihrer Ökono-

6 Bernd Jürgen Warneken: Massenmedium Straße. Zur Kulturgeschichte der Demonstration. Frankfurt/M., New York 1991; Klaus Schönberger, Ove Sutter (Hg.): Kommt herunter, reiht Euch ein... Eine kleine Geschichte der Protestformen sozialer Bewegungen. Hamburg, Berlin 2009.

7 Walter Benjamin: Das Passagenwerk (=Gesammelte Schriften, Bd. V,1). Hg. Rolf Tiedemann. Frankfurt/M. 1983, 1051, zit. n. S. Wörner: Asphalt – Stoff der Grossstadt. In: Thomas Hengartner, Johanna Rolshoven (Hg.), Technik – Kultur. Formen der Veralltäglichen von Technik – Technisches als Alltag. Zürich 1998, 121-139, 129.

8 Hanns Koren: Volksbrauch und Kirchenjahr. Salzburg, Leipzig 1934, 18, zit. n. Wörner 134.

9 Joseph Goebbels: Kampf um Berlin. München 1943/24, 27; zit. n. Wörner, 135.

10 Vgl. Alexander Mitscherlich: Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden. Frankfurt/M. 1965.



misierung und mit Stadtentwicklung, mit Verkehr, Freizeitgeschehen und Umweltfragen, die Überschneidungen zwischen Menschen, (technischen) Artefakten und Infrastrukturen.

Diesen variationsreichen Facetten des dynamischen Raums der Straße widmen sich die folgenden Beiträge der ersten Ausgabe des >mcs_lab>, in dem projektformige und kreative Einblicke in Forschungs- und Lehrkontexte der Mobile Culture Studies zugänglich gemacht werden. Die Beiträge sind das Ergebnis eines Master-Studienprojekts „Die Straße – Ein Stadtraum in Bewegung“, das von März 2018 bis Januar 2019 am Institut für Kulturanthropologie und Europäische Ethnologie unter der Leitung von Johanna Rolshoven und Judith Laister durchgeführt wurde. Den thematischen Rahmen bildeten das Instituts-Jahresthema 2018 „Soziale Mobilitäten. Menschen in Bewegung“ sowie das interdisziplinäre Forschungs-, Kunst- und Friedensprojekt COMRADE CONRADE (Leitung: Nicole Pruckermayr, <http://comradeconrade.mur.at/>). Darüber hinaus boten zwei Lehrveranstaltungen (Leo Kühberger: „Über den Staat. Zur Anthropologie der Straße“ sowie Thomas Wolking: „Mobile Journalism“) inhaltliche und methodische Impulse zur Annäherung an das Themenfeld. Weitere Anregungen verdanken sich Vorträgen und Impulsen eingeladener Expert_innen aus verschiedenen Feldern (z.B. Nicole Pruckermayr/Kunst; Petra Eckhard/Architekturtheorie; Evelyn Schalk/Journalismus; Klaus Schönberger, Alexa Färber, Kathrin Wildner/Kulturanthropologie), die aus ihrer jeweiligen fachlichen Perspektive Einblicke in das Themenfeld der Straße als Stadtraum in Bewegung gewährten.

In diesem vielseitig inspirierten Kontext führten die Studierenden über einen Zeitraum von zwei Semestern thematisch selbst gewählte Forschungsarbeiten durch, die in die vorliegenden Texte mündeten. Begleitet wurde die Texterstellung von mehreren Präsentationsformen, die durch Feedbacks von Expert_innen bereichert wurden. Eine erste öffentliche Vorführung der studentischen Forschungsideen fand im Rahmen der Grazer Konferenz „Demokratie und Frieden auf der Straße“ statt (29.-30. Juni 2018). Als ein weiteres Vermittlungsmedium diente die Grazer Wandzeitung „ausreißer“¹¹, in der die Studierenden in kurzen Text- und Bildbeiträgen ihre Forschungsideen darstellten. Die Übersetzung des wissenschaftlichen Exposés in dieses öffentlichkeitswirksame Format erfolgte unter redaktioneller Betreuung durch die ausreißer-Herausgeberin Evelyn Schalk, begleitet von der Tutorin Elena Ebner. Eine weitere öffentliche Präsentation und Diskussion der Forschungsergebnisse fand am 12. Dezember 2018 anlässlich eines studentischen Symposiums im Forum Stadtpark statt. Die Studierenden erhielten dabei Rückmeldungen von Respondentinnen wie Alexa Färber (Universität Wien), Kathrin Wildner (Hafen City Universität Hamburg), Thomas Wolking (FH Joanneum) sowie Leo Kühberger und Heidrun Primas (Forum Stadtpark). Neben diesen schriftlichen und mündlichen Vorarbeiten diskutierten und präsentierten die Studierenden ihre Forschungen zur Straße in Form eines blog, der unter der journalistischen Betreuung von Thomas Wolking erstellt wurde.¹²

Dieser aus verschiedenen methodischen Zugängen und Perspektiven gespeiste Prozess des Recherchierens, Analysierens, Präsentierens und Diskutierens mündete in die thematisch vielfältigen Beiträge für die vorliegende Ausgabe des >mcs_lab>. Im ersten Teil (Subjektivierungen) streifen Valentino Filipovic sowie Johanna Menhard durch die Straßen verschiedener

11 <http://ausreisser.mur.at/> [08.07.2020]

12 vgl. zum Beispiel: <https://fieldnotesfrombudapest.wordpress.com/> sowie <http://alltagswelten-blog.de/2019/03/25/der-lange-weg-zurueck/> [08.07.2020]



Städte und Formen aus den dortigen Begegnungen und Erfahrungen dichte, selbstreflexive, akteurszentrierte Beschreibungen. Valentino Filipovic begleitet in seinem Text „Gespräche im Gehen. Zur narrativen Erfahrung im Stadtraum“ drei BewohnerInnen der Stadt Graz zu Fuß durch von ihnen ausgewählte, vertraute Straßenzüge. Auf diesen Spaziergängen, die er unter methodologischer Reflexion gezielt als empirische Wahrnehmungstechnik einsetzt, fragt er seine Gesprächspartner_innen nach der Bedeutung von Begegnungen in der Stadt sowie nach den individuellen Erinnerungen, Erfahrungen und Erlebnissen an den jeweiligen Orten. Auf diesen gemeinsamen Streifzügen erhält der Stadtforscher einen Einblick in jene Schichten des komplexen, wissenschaftlich schwer greifbaren Gebildes der Stadt, die dem Auge der Betrachter_innen sonst verborgen bleiben. Begegnungen und Bewegungen auf der Straße beschäftigen auch Johanna Menhard in ihrem Text „Entanglements on and with the street. Ethnographical explorations on intra-actions of smartphones and bodies in motion“. Die empirische Grundlage für ihr, wie sie es selbst nennt, „storytelling“ bildet eine autoethnografische Reise, die sie von Frühling 2018 bis Sommer 2019 in verschiedene europäische Städte (von Wien über Warschau nach Tartu, Laupa, Tallinn, Helsinki und Stockholm) unternommen hat. Basierend auf Gesprächen mit anderen Smart-Phone-Nutzer_innen über den Gebrauch ihres Geräts im Straßenraum reflektiert sie das Gehen auf städtischen Straßen vor dem Hintergrund von Digital Maps, GPS-Navigationen und Smartphone Apps mit unterschiedlichen Funktionen und diskutiert technologische Akteure – von *dating*- über *accommodation*- bis hin zu *self-tracking*-Apps – als ko-relationale Bestandteile des alltäglichen Straßenlebens.

Im zweiten Teil (Kritik der Straße) untersuchen Sabrina Stranzl und Anna Riegler so unterschiedliche Tätigkeitsfelder wie Sexarbeit und Street Art & Graffiti auf ihr politisches Potential im alltäglichen Straßenleben. Sabrina Stranzl wendet sich in ihrem Text „Your ignorance is more scandalous than my promiscuity“ den Aneignungspraktiken des öffentlichen Raums durch Sexarbeiterinnen zu. Mit Fokus auf weibliche, heterosexuelle Prostitution im öffentlichen Straßenraum fragt sie nach dem widerständigen Potential und der Handlungsmacht von Sexarbeiterinnen. Basierend auf ethnografischen Forschungen in Amsterdam, Den Haag, Graz und Wien sowie einem Einblick in die lange Geschichte der staatlichen und kommunalen Regulierung von Sexarbeit konstatiert Sabrina Stranzl für die jüngste Zeit eine zunehmende Verdrängung des Prostitutionsgewerbes aus dem öffentlichen Raum. Sie diskutiert Geschichte und Gegenwart des Straßenstrichs als Schauplatz des Politischen im Sinne einer permanenten Verhandlung von Rechtslage und Widerständigkeit, wobei sie das Recht auf freien und gleichen Zugang mit Blick auf die Geschichte der SexarbeiterInnen als historische Utopie nachzeichnet. Der Straßenlandschaft als Raum des hegemonialen Ringens um Sichtbarkeit widmet sich auch Anna Riegler in ihrem Beitrag „Die urbane Zeichenlandschaft. Aushandlungsprozesse um Stadttext.“ Ihr Interesse gilt dabei nicht den offiziell angebrachten, dominanten Verkehrsschildern und Werbebotschaften, die primär reglementierenden und kommerziellen Zwecken dienen. Vielmehr interessiert sie sich für alternative Kommunikationsformen in der urbanen Zeichenlandschaft wie gesprayte Schriftzüge, Sticker, Plakate und Kunstwerke. Diese Zeichen untersucht sie mit einem stadtschietischen Zugang, wobei sie die Stadt als Text und die Straße als schietischen Raum betrachtet. Dabei identifiziert sie unterschiedliche Formen des Sich-Einschreibens in den Stadttext und analysiert dessen Konstituierung sowie den Umgang mit unautorisierten Eingriffen als Ausdruck sozialer Kämpfe um städtisches Territorium.



Im dritten Teil (Verkehrsfreiheit) gehen Hannah Konrad, Christine Fürst und Daniela Sobocan verschiedenen Formen der Kritik am Straßenverkehr nach wie den Fahrradfahrten der Critical Mass in Graz, der Einrichtung einer Begegnungszone in der Wiener Mariahilferstraße sowie den Parklet-Aktivitäten in Wien. Hannah Konrad nähert sich in ihrem Text „Critical Mass: Mit Fahrrädern gegen die Vorrangstellung des motorisierten Individualverkehrs im Straßenraum“ einer alternativen Bewegungsform auf der Straße jenseits der Dominanz des Automobils. Seit ihren Anfängen in San Francisco 1992 sind die kollektiven, spontanen Radfahrten durch die Stadt mittlerweile in nahezu allen westlichen Großstädten präsent. Auch in Graz eignen sich Critical Mass Aktivist_innen regelmäßig im Kollektiv die Straßen an. Basierend auf Gesprächen mit verschiedenen Teilnehmenden fragt Hannah Konrad nach den Motiven, Formen und Folgen dieser temporären Rückeroberung der Straße durch das Fahrrad und versucht eine Einschätzung dieser Praxis zwischen Protest, Bewusstseinsbildung, Selbstermächtigung, gemeinschaftlichem Zeitvertreib und ökologisch motivierter Provokation von Autofahrer_innen. Dabei identifiziert sie als Hauptmotive für die Beteiligung eine Kritik am physischen Zustand von Straßen, an den eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten abseits des automobilen Verkehrs sowie am Auto als Freiheitssymbol. Dem Verhältnis zwischen verschiedenen motorisierten und nicht-motorisierten Akteur_innen auf der Straße widmet sich Christine Fürst in ihrem Text „Die Wiener ‚Mahü‘ rund um die Uhr. Eine Straße als urbaner Ort der Begegnung der Vielfalt.“ Am Beispiel eines Teilstücks der Mariahilfer Straße, das 2013 in eine verkehrsberuhigte Begegnungszone transformiert wurde, folgt sie der Vielfalt an alltäglichen Bewegungsformen und ihrer relationalen Bezugnahme aufeinander. Wie durch ein Kaleidoskop blickt sie auf verschiedene Facetten der Straßennutzung und widmet sich den wechselnden Akteursgruppen, Stimmungen, Rhythmen und Geräuschkulissen im Verlauf eines Tages. Der Text identifiziert die Einkaufsstraße als bewegten Raum zwischen topografischen Gegebenheiten, in dem soziale Hierarchien und unsichtbare Grenzen manifest werden, vor allem aber als Begegnungsraum, in dem Erinnerungen geteilt, diverse Wahrnehmungs- und Erfahrungsmodi aufeinandertreffen, Worte und Zeichen ausgetauscht werden. Eine weitere Form des alternativen Gebrauchs städtischen Straßenraums behandelt Daniela Sobocan in ihrem Beitrag „Parklets‘ in Wien. Eine kreative Form der Umnutzung von Parkraum.“ In ihrer Forschungsskizze besucht sie verschiedene Beispiele dieser städtischen Raumanneignung an der Schnittstelle von künstlerischer Intervention, Stadtverwaltung und gesellschaftlicher Initiative. Basierend auf teilnehmender Beobachtung und Interviews geht sie den Motivationen und Erfahrungen der Parklet-Aufsteller_innen nach, skizziert Gestaltungs- und Nutzungsformen und fragt nach dem institutionellen und räumlichen Kontext dieser urbanen Oasen. Fragen zu Stadt und bürgerschaftlichem Engagement werden dabei ebenso thematisiert wie Konflikte um städtische Raumnutzungen oder das gouvernementale Regelwerk der Straßenverkehrsordnung. Als größte Stärke der Parklets sieht Daniela Sobocan deren Effekt, Selbstverständlichkeiten zu hinterfragen und damit die Wahrnehmung des städtischen Raumes zu verändern.

Als kleinster gemeinsamer Nenner dieser reichhaltigen und inspirierenden Ergebnisse des Studienprojekts „Die Straße – Ein Stadtraum in Bewegung“ zeigt sich ein tiefes Interesse am Verhältnis zwischen strukturellen Gegebenheiten und dem Eigensinn der menschlichen Akteur_innen – an Straße als „Ort der Kritik“¹³. Um ihrer Handlungsmacht im dichten

13 Henri Lefebvre: Die Revolution der Städte. Frankfurt/M. 1990, 26.



Geflecht der Gouvernamentalität nachzuspüren, so lässt sich aus der Lektüre der vorliegenden Texte schließen, bildet die Straße ein ideales Forschungsfeld.





Mobile Culture Studies | >mcs_lab> 1 (2020), 15-24
Open Access: content is licensed under CC BY 3.0

Gespräche im Gehen

Zur narrativen Erfahrung im Stadtraum

Valentino Filipovic

Keywords Narrative Raumerfahrung, Stadtgedächtnis, Gehen als Methode, Biographie

DOI 10.25364/08.5:2020.1.2



Straßen alltäglich begehen

Die Straße ist eine „Zeilebation des klaren Wegs zum klaren Ziel“. (Scharfe 1994 zit. n. Rolshoven 2001, S. 95) Auf der Straße bewegen sich Menschen auf unterschiedliche Art und Weise: im Auto, mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Fahrrad, mit dem Rollstuhl oder auch zu Fuß. Als FußgängerInnen bewegen sie sich einmal gehetzt, ein anderes Mal schlendernd; manchmal wachsam und manchmal verträumt. Dabei nehmen sie Straße einmal bewusster wahr, ein anderes Mal gehen sie achtlos, weil die Gedanken sich nicht um die Umgebung der Straße drehen.

Die Straße ist als öffentlicher Raum derjenige Teil der Stadt, in dem „Gesellschaft sichtbar“ wird. (Rolshoven 2018, S. 14) Die Stadt und der öffentliche Raum sind greifbarer und bebauter Raum, aber auch Raum gesellschaftlicher Repräsentationen, wie etwa ein Rechtsraum. Stadt ist ebenso unser persönlicher Aneignungs- und Erfahrungsraum, ein Raum zur Aushandlung von Konflikten sowie von Fragen des gemeinschaftlichen Zusammenlebens. (Vgl. Rolshoven 2001, S. 104) Stadt ist der gelebte Raum, in dem wir als Individuen sein können, ein „flexibler, dynamischer persönlicher Raum“ (Walter Siegfried 1977, zit. n. Rolshoven 2001, S. 103), der sich dadurch auszeichnet, dass er mit der menschlichen Bewegung [...] sowie der sinnlichen Wahrnehmung verknüpft ist.“ (Rolshoven 2017, S. 103)

Die Stadt ist schwer zu begreifen, weil es nicht die eine Stadt gibt. Bewegen wir uns in einer Stadt, erfassen wir ihre Merkmale und Charakteristika, ihre Sehenswürdigkeiten und ihre Stadtbewohner/-innen lediglich an der Oberfläche. Haben wir uns ein Bild von der Stadt gemacht und uns eine Übersicht verschafft, entdecken wir mit unseren weiteren Schritten auch ihre tieferliegenden Schichten: ihre Geschichte, ihre Mikrokosmen und ihre Widersprüche. Der Ethnologe Marc Augé charakterisiert die Stadt folgendermaßen:

„Die Stadt bildet kein kohärentes und homogenes Gefüge [...]. Sie zerfällt daher in eine Vielzahl von Strukturen, Geschehnissen und Abenteuer, die ihre besondere Poesie erzeugen, die unterhalb jedes Textes einen Subtext erzählbar macht, der ihm zuwiderläuft und von einer anderen Stadt spricht, die sich ebenso sehr offenbart wie verbirgt. ‚Der städtische Raum gibt vor, transparent zu sein‘, heißt es bei Henri Lefebvre. [...] Aber man [...] stellt fest, daß diese Transparenz täuscht und trügt. [...] Die Stadt entfächert in sich gleichsam eine endlose Kette aus Substädten, eine unter, neben oder jenseits der anderen geschichtet, als ein Spiel von Möglichkeiten, das die Lesarten verwirrt. [...] Die Stadt zeigt sich, sie scheint sich dem Betrachter unverhüllt zu präsentieren: Ort der Öffentlichkeit par excellence im Sinne der Unverborgenheit, der Offenbarmachung, solange man ihren Zeichen und ihrem dichten Gewebe aus Knoten, Schnittpunkten und Linien nachgeht.“ (Augé 2000, S. 191)

Die Stadthnologie will die Stadt in ihrem Geflecht von Strukturen und Geschehnissen verstehen und sie möchte den Sinn der Stadt für ihre Bewohner_innen entdecken. Darin spiegelt sich der Begriff der Kultur wider, welcher für die Ethnologie an zentraler Stelle steht. Elisabeth Katschnig-Fasch schrieb über die kulturanthropologisch Forschenden in der Stadt:

„Unser Blick auf ‚die Stadt‘ ist nicht einer der Stadtplaner oder Gesellschaftskritiker, sondern sucht Menschen, ihre konkreten lebensweltlichen Erfahrungen, ihre Bedürfnisse und Möglichkeiten, den Eigensinn in ihren Lebensräumen. Denn immer sind es die Lebensräume,



die die Aneignungsmöglichkeiten der Menschen, ihre Bewegungen und die Orientierungen ermöglichen und begrenzen. In ihnen liegt sozusagen die erste Dimension kultureller Erfahrung und damit sind sie ein ganz wesentlicher Schlüssel, Stadt zu verstehen.“ (Katschnig-Fasch 1999, S. 281)

Was sucht der Stadtforscher – der ich in diesem Fall bin – dabei auf der Straße? Er möchte hinter die Fassaden der Straße blicken. Er möchte sehen, was vielleicht nicht auf den ersten Blick ersichtlich ist und sich nicht allen gleichermaßen zeigt. Er möchte die Straße nicht nur als öffentlichen Raum verstehen, mit all seinen Regeln, Normen, Konflikten, Aushandlungen. Er möchte im Stadtraum – wie es Andrew Irving beschreibt – eine Art tiefer gehende Erinnerung entdecken, welche unter der Oberfläche und hinter der Materialität der Stadt liegt, und sowohl individuell als auch kollektiv getragen wird. (Irving 2016, S. 4). Der Stadtforscher möchte die Stadt fassbar machen „als ein[en] visuell unbegrenzte[n] Raum, der im Durchgang Sequenz für Sequenz wahrnehmbar ist“. (Rolshoven 2001, S. 108)

Stadt und ihre Orte

Die Orte einer Stadt stehen im Zentrum der Bedeutung und Wahrnehmung ihrer Stadtbewohner_innen:

„Städte verfügen über ein Gedächtnis, das mit dem unsrigen kommuniziert, es provoziert und wachrüttelt. [...] Die Orte und Denkmäler [...], die Namen der Plätze, Straßen und U-Bahnstationen, die uns in die Tiefe des Untergrunds hinabziehen, sprechen von unserer Geschichte. Aber jeder Mensch hat auch eine eigene Geschichte im Herzen der Stadt gelebt. Auf Spaziergängen, Streifzügen oder auf dem Weg zur Arbeit kann uns die Erinnerung an Zeiten einholen, in denen wir jünger waren, einen anderen Beruf oder ein anderes soziales Leben hatten. Die Stadt als Geschichte oder als Gedächtnis bündelt und vermischt die allgemeine mit der individuellen Geschichte.“ (Augé 2000, S. 180f.)

Hervorzuheben ist Augés Unterscheidung der Orte und Nicht-Orte. Er definiert den Ort als „ein[en] Raum, in dem man die individuellen und kollektiven Identitäten, ihre Beziehungen und Geschichte, ablesen kann.“ (Ebd., S. 179) Den Nicht-Orten schreibt er die Eigenschaften der Momenthaftigkeit und Allgegenwart zu. Für ihn sind Nicht-Orte die Räume des Verkehrs, die Räume der Kommunikation und die Räume des Konsums (vgl. ebd., S. 179). Es sind Orte, welche „hauptsächlich von einsamen und schweigenden Individuen frequentiert [werden].“ (Ebd., S. 179)

Dabei stößt der Stadtforscher jedoch auf ein Problem, das Marc Augé beschreibt: „Die Anthropologen [und Kulturanthropologinnen, vf] haben seit jeher davon geträumt, klar umrissene, transparente Orte zu untersuchen, in denen sich Kultur, Gesellschaft und Individualität in der Organisation des Raumes ausdrücken und widerspiegeln.“ (Ebd., S. 178).

Hier zeigt sich die täuschende, weil vermeintliche Transparenz von Orten. Denn was dem einen als Nicht-Ort erscheint, ist für andere Menschen womöglich ein Ort, der für sie nicht geschichtslos ist. Das Perfide an Augés Unterscheidung von Orten und Nicht-Orten ist die Möglichkeit, dass in der individuellen Erfahrung jeder Ort ein Nicht-Ort werden kann, und umgekehrt (vgl. ebd., S. 180). Um ein bekanntes Beispiel von Augé zu nennen: Der Flughafen



hat für den Passagier nicht die gleiche Bedeutung wie für diejenige Person, die am Flughafen angestellt ist. „Orte und Nicht-Orte [...] stehen sich somit nicht gegenüber wie Gut und Böse.“ (Augé 2000, S. 180)

Für das Interesse der ethnographischen Forschung steht nicht primär der Ort im Zentrum, sondern seine „funktionale und expressive Perspektive“ (Rolshoven 2001, S. 106), zuallererst „die Menschen, ihre kulturellen und sozialen Äußerungen, ihre Selbstwahrnehmung und ihr Rollenspiel auf der städtischen Bühne.“ (Rolshoven 2017, S. 106)

Bewegen und Begegnen

Der Stadtforscher, der ich bin, geht neugierig und aufmerksam durch die Stadt. Dabei bevorzuge ich das Gehen in seiner Langsamkeit als philosophische und erkenntnisreiche Fortbewegungsart: im Gehen entstehen Eindrücke, Gefühle, Gedanken und Ideen. Beim Gehen kann der/die Stadtbewohner_in abschweifen und sich von der urbanen Kulisse und der Gesellschaft anregen lassen, aber sich ihr auch entziehen. Das Gehen ist für den Stadtforscher in zweierlei Hinsicht von Interesse: Er erkennt das „Gehen als individuelle Ausdrucksform und Fortbewegung, als Mittel der Rauman eignung, aber auch der ethnographischen Erkenntnisgewinnung“ (Rolshoven 2017, S. 95).

Die Straße ist nicht nur der Raum der Fortbewegung, sondern ein Begegnungsraum der Menschen. Die Stadt, in der wir leben, wäre nichts ohne die Menschen, welche uns begegnen, denn „die städtischen ProtagonistInnen erfahren sich in Kommunikationssituationen, entwickeln sich im Austausch“. (Ebd., S. 106) Auf der Straße treffen sich bekannte wie unbekannte Menschen und interagieren miteinander. Es begegnen uns Menschen, die wir kennen, und solche, die wir noch nicht kennen. Manchmal wollen wir uns bekannten Menschen begegnen und sie erkennen; manchmal wollen wir ihnen nicht begegnen, sondern nur aneinander vorbeigehen.

Die Begegnung macht die Stadt zu einem „Erlebensraum“ [...], ein offenes Territorium, das mit anderen geteilt wird.“ (Ebd., S. 103) Im Moment der Begegnung oder Nicht-Begegnung in der Stadt sind bedeutende Aspekte der individuellen Erfahrungen, Erinnerungen und Erlebnisse erhalten, denn der gelebte Raum ist „Bedeutungsträger und ‚Medium des menschlichen Lebens‘ [...], der in der identitären Konstitution des Selbst einen entscheidenden Platz einnimmt.“ (Ebd., S. 104)

Stadt empirisch begegnen

Ich habe diesen Aspekt der gelebten Stadterfahrung als Ausgangspunkt meines empirischen Vorgehens genommen. Ich wollte herausfinden, wie für meine Gesprächspartner_innen die Bewegung auf der Straße bzw. mit einer Straße und einem Ort in der Stadt passiert; und ich wollte den Moment festhalten, wenn aus der Bewegung auf der Straße eine Begegnung wird. Was überhaupt macht eine Begegnung in der Stadt aus: Ist es eine Begegnung mit anderen Menschen, mit sich selbst oder sogar mit der Stadt und ihrer Umgebung als Ganzes?

Ich werde anhand von drei Interviewauszügen aus Gesprächen im Gehen zeigen, dass es im Stadtraum Orte gibt, mit denen meine Gesprächspartner_innen individuelle Erfahrungen, Erinnerungen und Erlebnisse in Verbindung bringen. Damit wird deutlich, dass die Straße vielschichtig ist und unterschiedliche Ebenen umfasst, und dass es vor allem eine Ebene der

individuellen Wahrnehmung gibt, die für die Akteur_innen ebenfalls Teil des Ortes geworden ist – in manchen Fällen machen diese Wahrnehmungen für sie sogar den vordergründigen und bedeutenderen Teil dieses Ortes aus.

Diese individuelle Wahrnehmung ist nicht immer offensichtlich, sondern äußert sich erst in der Artikulation eines Menschen: „Was wir sehen, ist zweifellos eine Frage des Bemerkens und nicht der Tatsachen.“ (Rolshoven 2017, S. 96) Mit meinen Gesprächen im Gehen konnte ich Einblicke in die Mehrschichtigkeit und Bedeutung einzelner Orte für meine Interviewpartner_innen bekommen.

Die Methode und das Feld

Eingangs stellt sich die methodische Frage, wie ich als Forscher an den individuellen Erfahrungen, Erinnerungen und Erlebnissen teilhaben kann. Wie bewerkstellige ich es, diese individuelle Textur in der Stadt ans Licht zu befördern? Wie schaffe ich es, an den Gedanken und Wahrnehmungen einer Person bezüglich der Stadt und ihren Orten Teil zu haben?

Wenn der Forscher Einblicke in die gelebte Erfahrung des Straßenraumes bekommen möchte, dann muss er sich in diesem Straßenraum bewegen, denn „das Gesamttempfinden von Eindrücken ist eine sinnliche Voraussetzung zum Verständnis von Alltagssituationen.“ (Ebd., S. 107) Dann entdeckt er die Erfahrungen und Narrative, die er möglicherweise in einem Interview im Caféhaus nicht erfahren hätte. Denn das Gehen in der Stadt mit einer Person führt dazu, dass ich als Forscher an der Wahrnehmung und der daraus resultierenden Artikulation der Person über einen Ort/Straße, an der „Leiblichkeit des Denkens“ (König 1996 zit. n. ebd., S. 107) teilhaben kann. Das Gehen ist also eine „empirische Wahrnehmungstechnik und [ein] ethnographisches Forschungsinstrument“, welches „Einblicke‘ in Aspekte des städtischen Lebens“ gewährt, die sich „dem systematischen Forschungsblick unter Umständen entziehen.“ (Rolshoven 2001, S. 108)

Meine Gesprächspartner_innen, deren Erfahrungen ich hier kurz erläutern werde, sind zwei Männer und eine Frau im Alter zwischen Mitte 20 und Mitte 30, alle wohnhaft in den inneren Bezirken von Graz. Meine Auswahl traf ich nach einem entscheidenden Kriterium: Alle sind in Graz aufgewachsen und leben heute noch bzw. wieder hier; sie betrachten Graz als ihren Lebensmittelpunkt und als die Stadt, in die sie im Laufe ihres Lebens Erlebnisse und Erfahrungen in den individuellen Stadtraum eingeschrieben haben. Es sind auch Personen, mit denen ich privat schon anregende Gespräche hatte über ihre Stadtwahrnehmung und die Bedingungen des urbanen Lebens. Ihre Reflexionen wollte ich neu aufgreifen und beim Gehen durch die Stadt konkretisieren.

Diese Gespräche habe ich beim Gehen durch die Stadt mit einem Mikrofon aufgenommen. Der Treffpunkt sowie die Route wurden von den Interviewpartner_innen selbst gewählt bzw. bestimmt. Das führte im Verlauf der Spaziergänge dazu, dass wir an konkreten Orten vorbeigingen, welche für sie Assoziationen auslösten. Der Erzählimpuls meinerseits am Anfang der Spaziergänge war die Frage: Was verbindest du mit Begegnungen auf der Straße? Dieser Erzählimpuls war nicht nur die Einleitung zu den Gesprächsthemen „Begegnung in der Stadt“ sowie „Erinnerungen, Erfahrungen und Erlebnisse an den Orten einer Stadt“, sondern führte auch zu Artikulationen meiner Interviewpartner_innen, zu Wahrnehmungen und Narrativen, welche erst im Gehen mit mir zur Sprache kamen.



Im nächsten Abschnitt werde ich jeweils einen kurzen Einblick in drei Stadtpaziergänge geben. Dabei möchte ich verdeutlichen, was in der Begegnung bzw. Nicht-Begegnung als einer gelebten Stadterfahrung der Menschen steckt. Dabei zeigt sich auch die Bedeutung der konkreten Orte, an denen diese Erfahrungen gemacht wurden. Denn diese Erfahrungen schreiben sich für meine Interviewpartner/-innen in die Textur des Ortes ein und werden auf den Streifzügen durch die Stadt zu einem anderen Zeitpunkt wieder erlebbar.

25. Oktober, sonniges Wetter, Stadtparkbrunnen

D.: „Während der Jugendzeit hat man sich am Wochenende zuerst am Jako getroffen... Der Jako war unser zentraler Treffpunkt, von dem aus das Abendprogramm geplant wurde ... Man hat sich eine bestimmte Uhrzeit ausgemacht und geschaut, dass man ungefähr zu der Zeit dann da ist ... Wer früher dort war, hat halt auf die anderen gewartet – entweder vor dem Bus des anderen, oder irgendwo am zentralen Teil des Platzes, wo fast die meisten aus- und umsteigen. Während dieser Wartezeit konnte man auch andere Personen treffen, die man über ein, zwei Ecken kannte, die zwar ihre eigenen Pläne hatten, sich oft aber meist trotzdem angeschlossen haben und in den Park mitgekommen sind. Man konnte gar nicht wissen, wen man dort alles so trifft, manchmal hat man wen getroffen, den man schon eine Ewigkeit nicht mehr gesehen hat. Diese unerwarteten Begegnungen waren spannend und schön. Es gibt so Orte in der Stadt, da hat man das Gefühl, dass dir wer Unerwartetes begegnen wird, weil sie eine Art von Menschen anziehen. Und es gibt Orte, da hat man so ein Gefühl nicht.“

V.: „Was hat man dann gemacht?“

D.: „Zum Spar einkaufen, in den Park gegangen, dort Zeit verbracht, miteinander getrunken, andere Leute getroffen und kennengelernt. Weißt‘, der Park war so eine Mischung aus: ‚Ich geh hin da mit meinen Leuten, die ich kenne und die ich mag.‘ Auf der anderen Seite auch so: ‚Ich geh hin, weil ich weiß, dass dort andere Leute auch sind, die ich noch nicht kenne, die aber ähnlich ticken.‘ Ihr Ethnologen würdet sagen: ‚die einen ähnlichen Habitus haben.‘ Der Stadtpark war der ideale Ort, um diesen anderen Leuten zu begegnen. Manchmal sind interessante Begegnungen draus entstanden, manchmal hamma auch Stress gekriegt mit anderen. Aber das Unerwartete war halt das Spannende, das war so ein richtiger Melting Pot aus allen möglichen Leuten und Biographien. Damit muss man auch erst mal klarkommen, aber ich hab’s gemocht, weil ich da einfach viel über menschliches Miteinander und Umgang gelernt habe. [...] Dadurch sind viele Begegnungen passiert, die länger nachwirkten und bis heute nachwirken bei mir.“

23. Oktober, Mittagszeit, sonniges Wetter, untere Sporgasse

A.: „Weißt du, ich find’s schon ein wenig schräg. Ich kenne diese Person und er kennt mich. Aber wieso bleiben wir nicht stehen, quatschen miteinander oder tauschen ein paar Nettigkeiten aus? Sonst tun wir das auch, wenn wir uns woanders treffen. Auf der Straße macht man so was nicht... die Straße ist nicht der richtige Ort dafür. Schon gar nicht hier die Sporgasse, wo jeder nur schnell durchgeht. Nicht nur, weil du gerade bei mir bist, das hat keinen Einfluss. Mir passiert das öfters, dass ich an Leuten vorbeigehe, die ich kenne, und wir uns nur ein kurzes Hallo rüberwerfen... Manchmal möchte ich ja nicht wirklich mit den Leuten quatschen, weil

ich es grad eilig hab, mit anderen Dingen beschäftigt bin. Manchmal verpasse ich auch einfach den entscheidenden Moment des Stehenbleibens, so eine Entscheidung braucht Zeit, ob man jetzt ein paar Minuten seiner Zeit hergeben möchte dafür. Und meist ist die Person dann schon vorbeigegangen. Es wäre dann komisch, mich umzudrehen und hinterherzurennen. Ich frag mich, wieso ich nicht einfach laut ‚Hallo!‘ schreie, wieso ich nicht umdrehe, um ihn zu grüßen und kurz zu plaudern. Aus irgendeinem Grund will ich manchmal lieber weitergehen.“

V.: „Wo oder wie tauschst du dich sonst mit dieser Person aus?“

A.: „Eigentlich eh nur, wenn wir uns wo begegnen und das Setting grad passt, beim Fortgehen, im Park oder sonst in einem ruhigen Moment. Oft fällt mir auch erst nach der Begegnung auf der Straße ein, was ich zu der Person hätte sagen können. Oft sind es ja belanglose Sachen, vielleicht wehre ich mich deshalb so, auf der Straße mit jedem flüchtigen Bekannten zu quatschen, so ein Art Schutz vor sozialem Stress. Ich kann ja nicht mit jeder Person quatschen, die ich treffe, und möchten tu ich das auch nicht.“

22. Oktober, sonniges Wetter, Mariahilferstraße/Lendplatz

I: „Hast du noch das alte Exil gekannt dort? [**V.:** „Ja, kenne ich, war paar Mal schon drinnen, bevors dann zugemacht hat.“] Genau. Das war auch unser Lokal, wo wir uns am liebsten getroffen haben, weil sie das fast immer vorgeschlagen hat. Diese Geschichte verbinde ich mit diesem Ort, wo das Exil früher war. Und vor allem die Fensterscheibe vom Lokal und wie es von draußen ausschaut, wenn man reinschaut. Weil, ich bin damals oft einen Umweg gegangen von der Arbeit nach Hause. Zu Fuß über den Lendplatz gegangen in die Mariahilferstraße, immer am Exil vorbei, immer dort kurz reingeschaut, ob sie drinnen ist. Manchmal war sie es auch... Das Exil hat ein großes Fenster gehabt statt einer Wand nach draußen und da sind zwei Tische gestanden, wo man rausschauen konnte und Menschen beim Vorbeigehen beobachten. Und ich erinnere mich, dass da immer Menschen einen Blick rausgeworfen haben, wenn ich oder andere vorbeigehen – irgendwie ist das ein Grazer Ding, dass man anderen Menschen im Lokal beim Vorbeigehen einen Blick hinterherwirft, weil man denkt, man könnte diese Person kennen... Das Exil hat auf jeden Fall an dem Standort zugemacht und ist an den nördlichen Lendplatz übersiedelt, das gibts heute aber auch nicht mehr. Lange Zeit ist die Lokalfläche leer gestanden und es war ein merkwürdiges Gefühl, dort an leeren und dunklen Fenstern vorbeizugehen. Heute find ich’s witzig, wenn ich vorbeigehe und dran denke... Da ist heute irgend so ein Luxus-Möbelgeschäft drinnen. [...] Heut gehe ich schon noch öfters durch die Mariahilferstraße, weil ich in der Gegend wohne und zum Lendplatz oder Hofer einkaufen gehe, und manchmal was trinken bin in der Mariahilfer Straße. Aber ich habe nicht mehr so die gleiche Verbindung dazu, heute ist der Ort dort eher ein bisschen ‚geschichtslos‘ für mich und austauschbarer geworden.“

Erfahrung, Erinnerung, Erlebnis

„Straßen sind Orte der Artikulation eines gesellschaftlichen Gedächtnisses, von dem nicht nur die sichtbaren Zeugen vergangenen Geschehens [...] zeugen, sondern auch die unsichtbaren Bilder der Memorie, der Erinnerung des selbst Erlebten.“ (Rolshoven 2018, S. 14)
Diese Erfahrungen, Erinnerungen und Erlebnisse stammen aus der Vergangenheit und zeugen



von einer persönlichen Geschichte. Sie haben für die Interviewpartner_innen unterschiedliche Bedeutungen und sind auf unterschiedliche Weise mit ihren Biographien verwoben. Vergangenes holt uns in unseren lebensweltlichen Erfahrungen und Deutungen mal mehr, mal weniger intensiv ein. Doch immer ist das Vergangene – unsere vergangenen Handlungen, Deutungen, Vorstellungen, Lebensmodi – Teil unserer Persönlichkeit geworden. Das Vergangene drückt sich in der Gegenwart aus, manchmal, ohne dass wir es merken oder reflektieren können, weil es manchmal unterbewusst Einflüsse in unseren gegenwärtigen Handlungen und Denkmustern hinterlässt.

Die Stadt, die unsere Lebensumgebung geworden ist, und welche die Orte unserer Geschichte und Biographie in sich trägt, konfrontiert uns Schritt für Schritt mit unseren Erfahrungen, Erinnerungen und Erlebnissen. Die Stadt ist Teil unserer Persönlichkeit und Entwicklung geworden. Das Vergangene und die Gegenwart unseres Selbst haben sich in unserer Stadt in ihre Textur eingeschrieben.

In der Stadt schreiben wir „durch die mobile Gegenwart unserer Körper – so die Certeausche Metapher – am Stadtext mit“ (Rolshoven 2001, S. 102), und dieser Text trägt eine individuelle Handschrift. Diese Handschrift ist eine individuelle, weil sie sich meist nur uns selbst zeigt und für andere nicht in derselben Weise an einer Straßenkreuzung, einer Häusermauer oder in einer Begegnung ersichtlich bzw. verstehbar oder erfahrbar ist. Sie ist individuell, weil wir diese Erinnerung anderen manchmal gar nicht in einer annähernd ähnlichen Weise und Intensität näherbringen können, um sie für andere gleichermaßen verständlich oder erfahrbar zu machen. Wir können es nicht, weil unsere Erinnerungen aus dem Kontext der eigenen lebensweltlichen Erfahrung stammen. Es verhält sich ähnlich wie mit den Orten und Nicht-Orten bei Marc Augé. Was für den einen ein Nicht-Ort ist, – also ein Ort ohne Geschichte – birgt für den anderen eine Bedeutung, und wir verbinden mit diesem Ort Erfahrungen, Erinnerungen und Erlebnisse.

Conclusio

Im Gehen durch die Stadt begegnen meine Gesprächspartner_innen ihren Erfahrungen, Erinnerungen und Erlebnissen mit der Stadt und den Menschen an konkreten Orten. Die Orte erzählen ihnen ihre eigenen Geschichten, konfrontieren sie aber auch mit vergangenen und gegenwärtigen Erfahrungen und Wahrnehmungen dieser Orte und Geschehnisse. Doch diese Erfahrungen und Narrative der Begegnung auf der Straße artikulieren sich in einer inneren Lebenswelt, sind individuelle Gedanken und persönliche Erlebnisse. Ohne den Besuch eines Ortes und der Konfrontation damit, wären meine Interviewpartner/-innen womöglich nicht zu denselben Erzählungen im Dialog über gelebte Stadterfahrung gekommen.

Diese direkte Konfrontation ist von ethnographischem Interesse, weil sich darin eine sehr unmittelbare Erfahrung festhalten lässt – unmittelbarer, als es im Gespräch im Caféhaus sein kann und in der Nacherzählung eines Geschehnisses. Die Interviewsituation ist eine nicht-alltägliche. Gehen die Stadtbewohner_innen im Alltag ihre Wege auf der Straße, und führt sie dieser Weg an einem konkreten Ort vorbei, an dem ihre Geschichte und ihre Erfahrungen eingeschrieben sind, so werden sie mit dieser Geschichte und Erfahrung konfrontiert. In der alltäglichen Bewegung durch die Straßen bleibt diese Erfahrung aber eine individuelle Erfahrung und innere Artikulation, die anderen nicht vermittelt wird, weil sie vielleicht nicht

vermittlungswürdig oder banal ist, oder in diesem Moment auf der Straße niemand neben uns mitgeht, dem wir diese Erfahrungen erzählen wollen oder können.

Die Stadt und ihre Orte tragen unsere Handschrift, wir verbinden mit ihnen Geschichten und Erfahrungen. Doch der Stadtext hat viele Ebenen und Schichten, welche sich einander überlagern. Je nach Moment und Situation bzw. Wahrnehmungsfokus sehen wir im Stadtext die eine oder andere Schicht, welche in diesem Moment gerade eine Bedeutung für uns hat. Die anderen Schichten sind zwar überdeckt oder sie schimmern nur durch, aber sie sind trotzdem vorhanden und sind es wert, ausgegraben zu werden.

Deshalb ist es für Kulturanthropolog_innen von Interesse, diese Erfahrungen und Gedanken in ihrer direktesten und unmittelbarsten Art und Weise im Moment ihres Werdens anzutreffen, in jenem Moment, in dem man an diesem Ort steht und sich artikuliert.

Literaturverzeichnis

- Augé, Marc (2000): Orte und Nicht-Orte der Stadt, in: Bott, Helmut (u.a.) (Hg.), Stadt und Kommunikation im digitalen Zeitalter, Frankfurt/New York: Campus Verlag, S. 177-188.
- Bockhorn, Olaf (Hg.) (1999): Urbane Welten. Wien: Selbstverlag des Vereins für Volkskunde.
- Bott, Helmut (u.a.) (Hg.) (2000): Stadt und Kommunikation im digitalen Zeitalter. Frankfurt/New York: Campus Verlag.
- Fritz, Judith/Nino Tomaschek (Hg.) (2018): In Bewegung. Beiträge zur Dynamik von Städten, Gesellschaften und Strukturen. Münster: Waxmann Verlag
- Irving, Andrew (2016): New York Stories. Narrating the Neighbourhood, in: Journal of Anthropology, Volume 82, S. 437-457.
- Katschnig-Fasch, Elisabeth (1999): Im Wirbel städtischer Raumzeiten, in: Bockhorn, Olaf (Hg.), Urbane Welten. Wien: Selbstverlag des Vereins für Volkskunde, S. 279-296.
- König, Gudrun M.: Stadtgeschichte und Konstruktion der Geschlechter. In: Tübinger Korrespondenzblatt 47. Jg., 3 (1996), S. 55-70.
- Mersch, Dieter (2000): Erotik der Stadt, in: Bott, Helmut (u.a.) (Hg.), Stadt und Kommunikation im digitalen Zeitalter. Frankfurt/New York: Campus Verlag, S. 189-210.
- Rolshoven, Johanna (2018): Straße und Gesellschaft. Kulturanalytische Überlegungen über den Stadtraum in Bewegung, in: Fritz, Judith/Nino Tomaschek (Hg.), In Bewegung. Beiträge zur Dynamik von Städten, Gesellschaften und Strukturen. Münster: Waxmann Verlag, S. 13-25.
- Rolshoven, Johanna (2017, [2001]): Gehen in der Stadt, in: Winkler, Justin (Hg.), >Gehen in der Stadt<. Ein Lesebuch zur Poetik und Rhetorik des städtischen Gehens. Weimar: Jonas Verlag für Kunst und Literatur, S. 95-111.
- Scharfe, Martin (1994): Verirrt auf der Straße. Zu einem Paradigma der Moderne. In: Burkhard Pöttler et al. (Hg.), Innovation und Wandel. Graz 1994, S. 358-376.
- Winkler, Justin (Hg.) (2017): >Gehen in der Stadt<. Ein Lesebuch zur Poetik und Rhetorik des städtischen Gehens. Weimar: Jonas Verlag für Kunst und Literatur.



Author's affiliation

Valentino Filipovic
Institut für Kulturanthropologie & Europäische Ethnologie
Karl-Franzens Universität Graz, Austria
valentino.filipovic@edu.uni-graz.at



Entanglements on and with the street

Ethnographical explorations on intra-actions of smartphones and bodies in motion

Johanna Menhard

Keywords Human-Smartphone-Entanglement, Locative Media, Posthuman Bodies, Affect, Assemblage

DOI 10.25364/08.5:2020.1.3



“What does it mean to be oriented? How is it that we come to find our way in a world that acquires new shapes, depending on which way we turn? If we know where we are, when we turn this way or that, then we are oriented. We have our bearings. We know what to do to get to this place or to that. To be oriented is also to be oriented toward certain objects, those that help us find our way. These are the objects we recognize, such that when we face them, we know which way we are facing. They gather on the ground and also create a ground on which we can gather. Yet objects gather quite differently, creating different grounds. What difference does it make what we are oriented toward?”¹

This text presents itself as a story of a journey. A story of different gathered experiences, with no end. A journey is itself always a story without an end: Ina-Maria Greverus writes in *Anthropologisch Reisen*, that travelling has – like telling a story – never an end because eventually the story will be continued by the added experiences of other travellers and storytellers.² This story is about ethnographic explorations on the streets and the entanglements of bodies in motion with smartphones. It is about orientation on the streets and within one’s research field. It is about relationality, human-smartphone intra-actions, and the question of how this relationship and entanglement can be approached and framed theoretically.

Spring 2018: City streets or somewhere to start from ...

In the middle of my master’s degree, I attended a one-year research project seminar. It was titled “Die Straße: Ein Stadtraum in Bewegung” [*The Street: An Urban Space in Motion*] and was part of the master’s programme in European Ethnology at the University of Graz. The goal of the project was to complete an individual ethnographic research project about urban streets (or a related topic) within a year. As a matter of bad timing, I was quite tired of urban anthropology and the focus of our readings at that time – just half a year before I had taken part in another seminar on streets in urban anthropology and the subject seemed exhausted to me. Frankly, I was exhausted myself and simply didn’t know what to face, what to do, which way to turn. What kind of urban anthropology would I like to do? To what would I like to orient myself? What was the street, that so-called urban space in motion? I felt somehow lost and without orientation, without commitment to head on to this or that street, this or that way of reading the city, this or that political gathering on the streets. I had this subtle feeling that something was missing in the discussion, but it was impalpable. For a while I wandered around – on the streets, in the woods, in buildings, in gardens and parks; I read and kept bits and pieces of my readings in my mind³ – a wild mixture of Michel de Certeau’s chapter on walking in the city in *The Practice of Everyday Life*,⁴ Ina-Maria Greverus’ on being an anthropologist in the city⁵,

1 Sara Ahmed: Orientations. Toward a Queer Phenomenology. In: GLQ: A Journal of Lesbian and Gay Studies 12 (2006) 4. pp. 543-574, here p. 543.

2 See Ina-Maria Greverus: *Anthropologisch Reisen*. Münster: LIT 2002, pp. 1-2.

3 Notes on literature, 20.03.2018.

4 See Michel de Certeau: *Walking in the City*. In: Michel de Certeau: *The Practice of Everyday Life*. Berkeley: University of California Press 1988, pp. 91-110.

5 See Ina-Maria Greverus: *Stadtgedanken*. In: Ina-Maria Greverus, *Über die Poesie und die Prosa der Räume. Gedanken zu einer Anthropologie des Raums* (=Trans 10). Berlin: Lit 2009, pp. 226-300.

and Kevin Lynch's work on cartographies in *The Image of the City*⁶; I talked about all this, asked friends and family about their experiences and associations with walking, moving, driving, being on the streets – trying to *find my way*, trying to orientate myself.⁷ Finally, in all this disorientation, I made orientation itself my topic. Sara Ahmed writes on orientation, "It is by understanding how we become orientated in moments of disorientation that we might learn what it means to be orientated in the first place".⁸ Like Ahmed suggests, I used a phenomenological approach, because it makes orientation toward phenomena, things, objects, bodies, and bodily experiences central and gave me guidance on how to tackle my research project.⁹ While I followed specific lines, some things became reachable, others remained or even moved out of reach, some became visible, others were covered and became invisible to me.¹⁰

Coincidentally, I just had my first smartphone for a few months by then and was wondering about how it might have changed and influenced my way to navigate in cities and how I orient myself on and to streets.¹¹ Additionally, some of my first informal encounters and conversations I recorded in my field diary were dealing with digital maps, self-tracking devices, unwanted notifications and requests for rating certain locations people passed by or just bought some everyday products. People told me: "Why should I rate this shop I don't even care about? Why should I want to know when the next bus arrives or that I should consider walking home instead, since I haven't walked enough today? I didn't ask for that information in the first place."¹² Influenced by these reactions, I ended up focusing on walking, digital maps, and GPS-Technologies and their usage in everyday life via multiple smartphone applications.¹³ With so-called *locative media* I found a research field which I wanted to explore.¹⁴ I felt I had found what I was missing in the discussion on streets in our research project. There is probably no field of research in which the internet would not play an important role, writes Gertraud Koch

6 See Kevin Lynch: *The Image of the City*. London: MIT Press 1960, p. 95.

7 In reference to my fieldnotes on different explorations on the streets, 17.03.2018, 22.03.2018, 04.04.2018, 06.04.2018, 18.04.2018.

8 Sara Ahmed: *Finding Your Way*. In: Sara Ahmed: *Queer Phenomenology: Orientations, objects, others*. Durham/London: Duke University Press 2006. pp. 1-24., here p. 6.

9 See Ahmed 2006, p. 2.

10 Ibid., p. 14.

11 "Hast du ein Smartphone bei dir? Dann weißt du, wo du bist. [...] Dein Sein, wo auch immer du bist, wird zum Koordinatenpunkt. Ein Punkt in einer von vielen Abstraktionen von Wirklichkeit. Beispielsweise auf einer Karte, die Straßen, Gebäude und Plätze darstellt. Ein Punkt, der mit anderen Punkten in Beziehung gestellt wird, in Verhältnisse gesetzt wird." [Do you have a smartphone with you? Then you know where you are. [...] Your being, wherever you are, becomes a point of coordinates. A dot in one of many abstractions of reality. For example, on a map showing streets, buildings and squares. A point that is linked to other points, that is put into a context., JM] Diary entry, 23.04.2018.

12 Based on fieldnotes on conversations I had from April to May 2018, e.g. 11.05.2018, 13.05.2018.

13 Excursus: The Global Positioning System (GPS) was developed by the US Department of Defense in the 1970s and became available for civilian use in 2000. Russia and the European Union have also developed and are developing satellite navigation systems. Meanwhile, the term is used for various satellite navigation systems and is integrated into multiple electronic devices and of course the mobile phone. With mobile phones, the locations of their users can be determined very precisely. Mobile phone networks, Bluetooth, WLAN or GPS are mainly used for this purpose.

14 Excursus: What is Locative Media? A medium that uses e.g. GPS-Data to respond to the position of its users. This term has emerged from the artistic examination of and research on ubiquitous computing (omnipresence of computers) (see workshop "Mapping the Zone" in Riga, 2003).



for a methodological introductory volume on cultural anthropology – after all, digitalization is not an optional model.¹⁵ It's definitely part of everyday life, so why was it so invisible in urban anthropology to me? Technologies like the internet are an essential component of cities: Smartphones are inseparable from the bodies moving on the streets, and the perception of the street itself is greatly shaped by digital maps and navigation. According to Katerina Diamantaki and others, the city could thus be described as a "technospace".¹⁶ Carolyn Guertin adds, because of the increasing availability of GPS-based tools and after the *Internet of data* and the *Internet of things*, we are now confronted with the *Internet of actions* and the *Internet of bodies-in-motion*.¹⁷ The starting point of my research, and the questions in my exposé, were therefore all about cartographies and representations of urban space within certain tools and smartphone applications, and how they would affect people's ideas of the city and practices of orientation and navigation, of moving around in the streets, of being bodies in motion.¹⁸ The lines I trace below will give a glimpse of typical ethnographic pathways, which are sometimes truly winding paths with dead ends and hidden branches: You never know in advance, what effects your research field might have on the choices you make and what you will find out on your journey.

Summer 2018: Ethnography as a method for accessing entanglements on the street

During the summer break, we were supposed to focus on our individual ethnographic fieldwork until we met again in autumn. Therefore, I planned to do research on a three-week journey to three Baltic/Scandinavian cities (Tallinn, Helsinki, Stockholm) to find out how location-based smartphone applications would affect my travel and interaction with people and places, and my body in motion on the streets. Based on conversations with other smartphone users and research on location-based applications, I installed a broad mix of blue-friending/dating¹⁹, social, hostel and private accommodation, navigation, orientation, and self-tracking apps – all of which display and/or filter people and places from the immediate environment according to my alleged interests, according to what I might be looking for, according to what I might want to find.

I often travel alone, and so far, preliminary research, road maps, travel guides, travel contacts, advance bookings, or taking notes of addresses have sufficed to find my way around in new cities. But with a smartphone, I should in theory be able to access even more local knowledge that would have otherwise remained inaccessible to an unequipped tourist: I wanted to switch from an outside to an inside perspective on the city, as Regine Buschauer and

15 See Gertraud Koch: Ethnografieren im Internet. In: Christine Bischoff/Karoline Oehme/Walter Leimgruber (eds.): Methoden der Kulturanthropologie. Bern: Haupt 2014. pp. 367-382, here pp. 367-368.

16 See Katerina Diamantaki/Charalampos Rizopoulos/Dimitris Charitos/Nikos Kaimakamis: Conceptualizing, Designing, and Investigating Locative Media Use in Urban Space. In: Katharine S. Willis/George Roussos/Konstantinos Chorianopoulos/Mirjam Struppek (eds.): Shared encounters. [Result of a workshop held as a part of the CHI 2007 conference that took place on April 29, 2007] (Computer supported cooperative work). London: Springer 2010. pp. 61-80, here p. 64.

17 See Carolyn Guertin: Mobile Bodies, Zones of Attention, and Tactical Media Interventions. In: Wolfgang Sützl/Theo Hug (eds.): Activist Media and Biopolitics: Critical Media Interventions in the Age of Biopower. Innsbruck: Innsbruck university press 2012. pp. 17-28, here p. 17.

18 In reference to my research exposé, 16.05.2018.

19 More about the term "blue-friending" and blue-friending-technology in: Geert Lovink: Im Bann der Plattformen. Die nächste Runde der Netzkritik. Bielefeld: transcript 2017, pp. 200-201.

Katharine S. Willis describe it.²⁰ According to Buschauer and Willis, places would become *localities* through GPS-technologies. *Localities* are not only cartographically accessible via smartphone, in the form of a mapping of streets and urban space, but transport the feeling of being part of a social and interconnected world. Smartphone users increasingly have access to knowledge that had previously only been available to locals, and therefore switch from an outside to an inside perspective on the city. „Die Stadt wird somit nicht aufgrund der Erfahrung, durch die in der Stadt verbrachte Zeit ‘gelesen’, sondern vielmehr durch unsere Fähigkeit, Informationen zu lokalisieren und zu finden.“ [*The city is thus not ‘read’ by experience, by the time spent in the city, but rather by our ability to locate and find information, JM*].²¹ Locative media thus expand, supplement, and make the urban space experienceable beyond the local and temporary. They enable, promote, make possible and/or prevent practices of perception, movement and interaction on the street.²² Certainly, there was a desire in that choice. I wished to feel local, located and embedded in the city through GPS-technologies – while remembering very well all the journeys and hour-long walks on unfamiliar streets, where I passed windows, facades, buildings, squares and corners which had no history, no meaning, no identity to me, just names. By passing by and not relating to the places lining the streets, the urban space in movement felt like a *non-lieux*, as I made no connections, felt unrelated, distant, solitary. Like Marc Augé puts it, “The traveller’s space may thus be the archetype of non-place”, as the gaze of the traveller just touches his own anticipated image.²³ Over time, and the more I travelled, it became easier and easier for me to find and see the places to connect, to exchange and share experiences and knowledge; I had developed some strategies of where to start from and where to get recommendations and contacts, but with all the technological help everything should have been so much easier – especially in Estonia and Sweden, where digitalization was so much part of everyday life and national identity, I thought.

On Tuesday, the 31st of July, I went by bus to Vienna, where I spent my evening until I had to catch the night-bus to Warsaw at midnight. I hadn’t booked or planned much beforehand, so I would be encouraged to use my phone as much as possible on my journey, for doing research, to find my way, to get in contact with other people to spend my time with, to find accommodation for the night or to get a ride to the next town or city. I had some money and a tent with me – just in case. However, I thought using my phone and installing so many apps that should help me to connect with people and places would work out perfectly.

After crossing the border to Poland in the night of the 1st of August, my internet connection

20 See Regine Buschauer/Katharine S. Willis: Einleitung. In: Regine Buschauer/Katharine S. Willis (eds.), *Locative Media. Medialität und Räumlichkeit – Multidisziplinäre Perspektiven zur Verortung der Medien/Multidisciplinary Perspectives on Media and Locality*. Bielefeld: transcript 2013. pp. 7-45, here pp. 15-17.

21 Buschauer/Willis 2013, pp. 15-17.

22 See also Manuel Schramm: Digitale Kartographie und Locative Media. Eine historische Perspektive. In: Regine Buschauer/Katharine S. Willis (eds.), *Locative Media. Medialität und Räumlichkeit – Multidisziplinäre Perspektiven zur Verortung der Medien/Multidisciplinary Perspectives on Media and Locality*. Bielefeld: transcript 2013, pp. 123-136.

Teri Rueb: This is (not) a map. In: Regine Buschauer/Katharine S. Willis (eds.), *Locative Media. Medialität und Räumlichkeit – Multidisziplinäre Perspektiven zur Verortung der Medien/Multidisciplinary Perspectives on Media and Locality*. Bielefeld: transcript 2013, pp. 137-150.

23 Marc Augé: *Non-places. Introduction to an anthropology of supermodernity*. London/New York: Verso 1995, p. 86.



on my smartphone stopped working. From then on, the only way to connect to the internet was open wireless networks, which must be found by walking the streets, searching for areas where I could connect. This limitation and segmentation of streets into wireless and non-wireless areas condense the experience of the localization process. My located body was a moving body in stop motion, hopping from spot to spot, moving on awkwardly in fragments of connection and dis-connection. Even though this situation interrupted my whole fieldwork setting and enabled doing the research as planned, it turned out to be fruitful for answering the question: What does the human-smartphone-entanglement on and with the streets do and how does it affect the body in motion?

A lot of practices and mediated connections which could have been experienced on the streets in motion *en passant* were then restricted to certain areas. When I arrived in Warsaw, I had already made plans to meet Engelbert, a pensioner on his way to Tartu, who was willing to give me a ride from Warsaw. We agreed on meeting at 11 am and, as I hadn't heard from him otherwise, I decided to visit a place to fix my problem with my phone and then go back to the meeting point at the scheduled time. But as I entered a shopping mall to use the toilet and looking for a mobile phone shop, I entered an area with wireless internet and suddenly received mails, voicemails, text messages, notifications and updates. In that moment I was suddenly confronted with Engelbert's change of plans, worried messages, missed calls, and stressed questions asking why I was not answering. Although I had written him a message that I had no Internet connection, he had continued to send me messages via WhatsApp. Maybe he didn't get the message or misunderstood it? Either way, he had been waiting at the meeting point since 4 am in the morning. Rushing out of the toilet, I called him immediately and was confronted with a mixture of anger, disappointment, and lack of understanding. Suddenly I felt guilty for not being able to receive and answer his messages, for being disconnected.²⁴

In the following weeks, I was definitely getting in contact with places and people through apps, but not *en passant*. I orientated myself to areas where I assumed I could connect to the internet and stopped at corners within reach of shopping malls, universities, train stations, cafés and open-city-access-areas. Whereas others navigated with their navigation apps in the city or texted/talked with others in motion, on the bus, in cars, in trams, I was hopping from access point to access point and was trying to deal with as much as possible in a short time: answering messages, looking for a restaurant, searching for an address, getting in contact with possible hosts, calling family, calling friends, planning my trip, making connections with locals to spend my time with, and so on ... while standing in the entrance hall of a train station or while sitting on the stairway of a shopping mall. After staying a week in Tartu, Laupa, and Tallinn, and then heading to Helsinki and Stockholm, I was exhausted, but still had to go on with this method, as I felt dependent on it. Where could I sleep if I didn't get in contact with people, who could host me? How could I move on, if I didn't get access to transportation possibilities? Why was the failure of my smartphone while moving around in unknown cities so deeply affecting me?

24 Based on fieldnotes on my meeting with Engelbert, 01.08.2019

Fall 2018: Picking lines and telling stories

I understand myself as a storyteller²⁵ because I think that all my research starts with my own entanglements and all the knowledge I gather is situated knowledge and based on my partial perspective of the world I inhabit.²⁶ Thus, the way I orient myself and the lines I pick are generated by my body situationally. For doing ethnography, and especially the practice of participant observation, this means that I have to take my own interpersonal experience seriously and use all emotions, affects, tensions and associations as a methodological tool to grasp the entanglements within ethnographic encounters. My role as a researcher – as I understand it – is to transform my fieldwork experiences into a story that makes you think and affects you in one way or another. Starting with my own experiences does not exclude the experiences of others, does not mean that I am no longer connected with others, does not make the fieldwork self-centred, as if my own experiences could be somehow detached from the experiences of other beings.²⁷ So looking at my fieldwork experiences, I already have made certain choices on what I did and didn't capture, that I did and didn't write down, and what I will now write down and transform into a story and what I will leave out in this particular story.

The lines I pick are based on errors. Bruno Latour mentioned in his introduction to the Actor-Network-Theory (ANT) that there are five chances to make things more tangible and to enhance their visibility for the researcher: 1. controversial and innovational processes, 2. distance, 3. archives and already existing elaborations on the object, 4. fictional stories, and 5. defects, accidents and errors.²⁸

In conversations and observations on my trip, the smartphone and smartphone applications often did not work as intended, were unreliable or full of errors. But still, they were a trusted and unquestioned part of moving around in an urban space. This friction was highly irritating to me: Why should I want to be so dependent on such unreliable, but omnipresent things?

After my stay in Tartu, I stayed for two days in Laupa. There, I met Keto and Isa, who gave me a ride to Tallinn. On our way to Tallinn, we went for an hour in circles over field roads because of the errors in their navigation app. Isa, who drove, was a bit nervous because she already knew of the errors, but said she was still too insecure to navigate otherwise. Even though there were indisputable street signs on the main road, the field road seemed like a trustworthy suggestion to her – like a shortcut only the app knew about.²⁹ Nevertheless, we arrived somehow in Tallinn, where I spent the following week. I stayed for two days with Sky, who manages everything with his mobile phone: when we took the train, he had his ticket, ID, and money on his mobile phone – no need for a wallet or cash, he said. When we went to the grocery store, he checked-in with his phone, scanned the products, and went out by checking-out

25 As Carolyn Ellis and Arthur Bochner describe it in: Carolyn Ellis/Arthur Bochner: *Evocative Autoethnography, Writing Lives and Telling Stories*. New York: Routledge 2016.

26 See Donna Haraway: *Situated Knowledges. The Science Question in Feminism and the Privilege of Partial Perspectives*. In: *Feminist Studies* 14 (1988), pp. 575-599.

27 See Andrea Ploder/Johanna Stadlbauer: *Autoethnographie und Volkskunde? Zur Relevanz wissenschaftlicher Selbsterzählungen für die volkswissenschaftlich-kulturanthropologische Forschungspraxis*. *Österreichische Zeitschrift für Volkskunde*, 116 (2013) 3-4, pp. 373-404.

28 Bruno Latour: *Eine neue Soziologie für eine neue Gesellschaft. Einführung in die Akteur-Netzwerk-Theorie*. Frankfurt am Main: Suhrkamp 2010, pp. 136-141.

29 Based on fieldnotes on the meeting with Isa and Keto, 05.08.2018.



with his mobile phone – everything is so much faster and easier, he said. When his fitness app reminded him to go for a walk, he took his dog for a walk – of course, if it is good for my health, he said. But not always everything works out so smoothly: When we passed his favourite café, he told me that he often meets his friends at this café, drinks a coffee, has a chat, and leaves when he wants to, no need to think about payment, since the application on his smartphone usually deals with it automatically. Sometimes the connection fails, however, and he goes without paying, not feeling responsible to check, trusting the application and the bartender to make sure the payment went through. But that's no problem, things like that happen, he said.³⁰

After my stay with Sky, I walked alone in the city much more than before. One day I was walking through the city centre of Tallinn, looking for a place to eat something. Next to a fast food store with free WiFi-connection, I opened Foursquare and searched for recommended places to eat nearby. Medieval-style, touristy taverns popped up – I thought, I certainly had not fed the application with enough information about myself, since these restaurants would be the last choice for me. I wanted to escape the touristy area and find a cosy vegan restaurant, so I used the filters and searched through the different entries myself. Once I found something that seemed like a nice restaurant to me, I disconnected from the internet and walked to the designated area and looked up and down the street, peeking into back alleys and yards, but I couldn't find the restaurant where it was supposed to be. After passing by a few times I discovered a house with a similar facade to the restaurant in the picture. It had indeed been the restaurant – years ago. The entry must have been years old, but was never deleted and thus still refers to a restaurant that only exists virtually, on the digital map. I felt disappointed and frustrated: How should I know which information is accurate, fits my needs and is up-to-date?³¹ Digital maps are certainly not filled with information independent of the people who inhabit the city space. From then on, I changed my strategy and focused on meeting other people and moving around with their suggestions and help. When my analogue camera broke, I asked Isa (who gave me the ride to Tallinn) and Katina (who I met at an event in Tallinn I found through Facebook), as I knew they might know some stores and technicians who could help, instead of searching through Foursquare or Google Maps, where such specific needs are not even covered. When I wanted to go out, I simply asked like-minded people I contacted via dating/blue-friending apps.³²

In the end, I did not have many choices: I could ask someone or simply trust the information I can get through the app. Both choices can't be seen separately. The maps I used are links to the people who provide the information I can access through the digital interface. But maps with streets nobody crosses, with places long gone, are like maps of ghost cities, empty, without information – or full of traces of the past.

On the other hand, mobile phones are what Vilém Flusser calls “ungeheuerliche Dinge” [*outrageous things*, JM] since I do not fully understand what my mobile phone does for me, how it works and might fulfil my wishes.³³ My lack of understanding is filled by imagination, with notions of how it could work, how it might function. Errors disrupt this relationship:

30 Based on fieldnotes on conversations with Sky, 05.08.2018, 06.08.2018.

31 Based on fieldnotes on my stay in Tallinn, 07.08.2018.

32 Based on fieldnotes, 08.08.2018, 12.08.2018.

33 See Vilém Flusser: *Dinge und Undinge. Phänomenologische Skizzen*. München/Wien: Hanser 1993, p. 7.

In failure lies the possibility to feel, see and understand things differently. It's a chance to grasp what otherwise would be too invisible in everyday life.

Winter 2018: Affect as a framework within research

Several affective states were caused by my entanglements on and with the street through my smartphone use and its errors. I will shed light on these and discuss them here to highlight affect methodologically and analytically. Before I do that, I will briefly contextualize the term *affect*.

In order to grasp the entanglements on and with the city's streets and the mobile phone usage I consider the research field as an *assemblage*. It is not meant to capture streets and human-non-human beings holistically and to sum up multiple elements – that is by no means the claim – but rather to perceive urban spaces, according to Ignacio Fariás, as *emergent events* and *becomings*. Focusing on what evolves in specific contexts makes it possible to understand streets as a space that is in the process of becoming and can be experienced subjectively, as well as to understand the relationships between specific heterogeneous elements and their affective capacities. As Diamantaki and others write, dealing with technologies is not merely interaction with materialities but the production of meaning and action. Furthermore, technological systems are not simply collections of multiple elements, but are incorporated through certain actions, by which they acquire symbolic, individual, and emotional meaning.³⁴ The aim of conceptualizing the field as *assemblage* is not only to describe what the individual elements are or to assign meaning to them but also to create an understanding of what they do or make possible (in the sense of capacity to affect) in relation to other elements with which they are entangled.³⁵ In both urban research and feminist science and technology studies thoughts by Gilles Deleuze and Félix Guattari have shaped epistemological approaches to cities, technologies, and bodies in motion.³⁶ Scholars from different disciplines took up the term *agencement* or better known as *assemblage* from the German and English translation. *Agencement* can be described as an organization or arrangement of elements and relationships, although according to Jasbir Puar, the focus is not on the content (what is represented), but on the relationships and patterns.³⁷ According to a monist tradition, thought and materiality, things and tools, living and non-living, human and non-human are not seen as oppositional entities, as others, but as elements and actors in a certain arrangement.³⁸ Billy Ehn, Orvar Löfgren and Richard Wilk suggest in *Exploring everyday life* that, while doing research on media, we have to acknowledge them to be co-actors:

“Media studies often tend to underplay this mundane materiality; it gets lost in the flow of texts, sounds, and images. Media use always occurs in a place. [...] Domestic media have

34 Diamantaki et al.: Conceptualizing, p. 70.

35 See Jasbir Puar: ‘I would rather be a cyborg than a goddess’. Intersectionality, assemblage, and affective politics. In: *Meritum – Belo Horizonte* 8 (2013) 2, pp. 371-390, here p. 381.
In reference to Manuel de Landa: *A new philosophy of society. Assemblage theory and social complexity*. London/New York: Continuum 2006.

36 Especially Gilles Deleuze/Félix Guattari: *A thousand plateaus. Capitalism and schizophrenia*. Minneapolis /, London: University of Minnesota Press 1987.

37 See Jasbir Puar: ‘I would rather be a cyborg than a goddess’, p. 380.

38 See Iris van der Tuin/Rick Dolphijn: *The Transversality of New Materialism*. *Women: A cultural review* 21 (2010) 2, pp. 153-171, here p. 154.



a rare capacity to set feelings and moods in action, from nostalgic memories to frustration when they refuse to obey us. Media stuff constantly produces friction.”

This friction as well as the sensory, emotional dimensions are often hard to capture which is why they advise, “it is a good idea to explore one’s own experiences of such processes”.³⁹ So what are the consequences for my ethnographic encounters and for interpreting my research material? Focusing on *affect*.

First, affect must be considered in a methodological sense: Doing ethnography means that an understanding of one’s field of research is often gained through (self-)reflection on emotions, feelings, bodily reactions, worries, concerns, and associations during the research process. That is because doing ethnography means connecting with, being affected by and affecting others. Talking to others about their smartphone usage on my trip while mine was constantly dis-functional and causing troubles affects the research process and how I feel and think about other people’s relationships with their smartphones. Methodologically I can acknowledge, observe, and interpret my emotional and sensory reactions. As Thomas Stodulka writes, emotions always arise between real and imagined people, or people and objects, and mostly in relation to the social and spatial environment, and therefore have a „bestechenden epistemischen Wert“ [*captivating epistemic value*, JM].⁴⁰ A researcher’s own emotions, specific behaviour, and reactions can be seen as research material, since they give hints to cultural patterns and meanings in the field of research.⁴¹ Therefore, a researcher works with affects and not on affects, e.g. in fieldwork supervision groups⁴² or *Deutungswerkstätten*⁴³. At least that’s what some researchers who are dedicated to the ethno-psychoanalytical tradition do.⁴⁴

Second, affect in an analytical sense conceptualizes the field of research linked to Deleuze and Guattari’s concept of rhizomatic thinking. Rhizomatic thinking can be understood as radically thinking in connections and associations that are constantly expanding and in becoming. It’s a form of thinking that acknowledges being in the world, being in certain contexts, being in a specific environment accompanied by people, things, places, narratives, and discourses. Bruno Latour’s popular Actor-Network-Theory (ANT) is greatly influenced by this thinking and urban anthropology makes frequent use of it. According to Bruno Latour, anything that

39 Billy Ehn/Orvar Löfgren/Richard R. Wilk: Exploring everyday life. Strategies for ethnography and cultural analysis. Lanham: Rowman & Littlefield 2016, pp. 78-79.

40 See Thomas Stodulka: Feldforschung als Begegnung. Zur pragmatischen Dimension ethnographischer Daten. In: Sociologus 64 (2014) 2. pp. 179-205, here p. 202.

41 Almut Sülzle: Kritik des reinen Gefühls. Feldforschungssupervision als reflexive Methode zur Forschung mit und über Emotionen. In: Jochen Bonz/Katharina Eisch-Angus/Marion Hamm/Almut Sülzle (eds.): Ethnografie und Deutung. Wiesbaden: Springer 2017, pp. 111-139, here p. 118.

42 See *ibid.*, p. 118.

43 See Maya Nadig: Einführung in eine ethnopschoanalytische Deutungswerkstatt. Die Methode der ethnopschoanalytischen Deutungswerkstatt. Online available: http://ethnopschoanalyse.org/seiten/forschung/methoden/deutungswerkstatt_methode.html.

44 See George Devereux: Angst und Methode in den Verhaltenswissenschaften. München: Hanser 1976.
See Johannes Reichmayr: Psychoanalytische Ethnologie und Ethnopschoanalyse. Überblick und Entwicklung 2000 bis 2015. In: Johannes Reichmayr (ed.): Ethnopschoanalyse revisited. Gegenübertragung in transkulturellen und postkolonialen Kontexten. Gießen: Psychosozial-Verlag 2016, pp. 11-43.
See Jochen Bonz/Katharina Eisch-Angus/Marion Hamm/Almut Sülzle (eds.): Ethnografie und Deutung. Gruppensupervision als Methode reflexiven Forschens. Wiesbaden: Springer VS 2017.



affects or changes a given situation is an actor. Of course, these non-human actors don't "determine" action, but rather "[...] empower, enable, offer, encourage, allow, suggest, influence, prevent, authorize, exclude and so on".⁴⁵ At the same time, they are not just tools, but also symbols, amplifiers, and mediators.

According to Ignacio Fariás, ANT is based on the three principles of *radical relationality*, *generalized symmetry* and *association*. Relationality is extended by the relativity of language, culture or communication; things, technologies, laws, institutions, animals, and humans are not regarded as different and incomparable realms, rather as constituting each other; the social is thus a certain kind of relationship and connection between things that are not necessarily social in themselves, but sometimes influence social interactions.⁴⁶ Inanimate objects thus trigger something, have agency, change a situation, serve as points of reference, create references, and are not passive. But there is one problem with ANT, and here the concept of affect becomes important: How is agency attributed to which things? Do all elements of an assemblage have equal influence? Which relationships make a significant difference? Erika Cudworth and Stephen Hobden sum up the difficulty with Latour's ANT as follows,

"[...] the difficulty with Latour is that in his broad sweep, all agency is understood as of the same quality. In addition, it is a property of 'things' rather than, as complexity thinking suggests, of systems in relation. [...] The flat, non-hierarchical networks of ANT cannot deal with power because it cannot make distinctions between nature and society, or between humans, other animals, plants, and objects".⁴⁷

The concept of affect gives me an opportunity to understand the street, bodies in motion, and mediated connections by way of their capacity to affect. "[I]f you define bodies and thoughts as capacities for affecting and being affected, many things change" writes Gilles Deleuze in his examination of the philosophy of Baruch Spinoza.⁴⁸ The boundaries between nature and culture, natural and artificial, living and non-living are thus contested by arrangements of motion and affect in which the different components of an assemblage have different capacities to affect one another.⁴⁹ Brian Massumi writes, in the preface to Deleuze and Guattari's *A Thousand Plateaus*, that *l'affect* describes the ability to affect and to be affected. *L'affection* is the state which results from the encounter of (at least) two affecting bodies. Therefore, affect and *l'affection* are not broken down to subjectively felt emotional states of different entities, as they are not bound to a specific body: "It is a prepersonal intensity corresponding to the passage from one experiential state of the body to another and implying an augmentation or diminution in that body's capacity to act".⁵⁰

45 Latour: *Eine neue Soziologie für eine neue Gesellschaft*, 2010, pp. 123-124.

46 See Ignacio Fariás: Introduction. Decentring the object of urban studies. In: Thomas Bender (ed.), *Urban Assemblages. How Actor-Network Theory Changes Urban Studies*. New York: Routledge 2016, pp. 1-24, here p. 3.

47 Erika Cudworth/Stephen Hobden: Liberation for Straw Dogs? Old Materialism, New Materialism, and the Challenge of an Emancipatory Posthumanism. In: *Globalizations* 12 (2015) 1, pp. 134-148, here p. 138.

48 Gilles Deleuze: *Spinoza. Practical philosophy*. San Francisco: City Lights Books 1988, p. 124.

49 Ibid., p. 124.

50 Brian Massumi: Notes, In: Deleuze/Guattari: *A thousand plateaus*, p. 17.



Who are the important players in which context? Who or what has the capacity to affect or to be affected? When I am very occupied by my smartphone and feel anger and distrust toward its dis-functions and errors, when I sit for hours in shopping centres to have internet access and am concerned about not being able to check my e-mail while on a walk, I must take care, because it has the capacity to affect me and my movements on the streets. In this sense the lines between things and bodies, non-living and living, culture and nature are blurred. As Patricia T. Clough writes about Massumi's approach,

"Massumi's exemplary illustrations of the autonomy of affect not only show what the body can do; they show what bodies can be made to do. They show what the body is becoming, as it meets the limit at a postbiological threshold, which draws to it the dynamism of matter that had been hidden in oppositions held in place by the body-as-organism, between the living and the nonliving, the physical and the biological, the natural and the cultural. It is to this postbiological threshold, I want to argue, that the critical discourses taking up affect, new media, and biomedica are drawn and with which they are ambivalently engaged."⁵¹

To sum up: Even though affect is mostly framed as an emotional or bodily reaction in the methodological contexts of ethno-psychoanalysis, it can – as shown here – be useful in a much broader sense. This can be summed up concisely in the epistemological approach Jens Wietschorke called *Beziehungswissenschaft*. He stated that at the core of doing research in European Ethnology is the thinking, being and setting in relations.⁵² Therefore, focusing on the capacity to affect in the context of entanglements on and with the street enables me to elaborate on technology, bodies, and streets in *becoming*.

Spring 2019: From intra-action to post-human bodies in motion

As I already pointed out, after I came back from my trip, I went through my field diaries and notes and came across a lot of very ambiguous affective situations: There was a mixture of feeling anger, trust, distrust, fear, tender feelings, overload/overextension, disappointment, and so on. I couldn't figure out where all these feelings came from. At first, I tried to interpret my field material but was not satisfied with the concepts I had in mind and they didn't fit to the story I sensed in the material. It felt too mono-directional to ask how the smartphone influenced my movement on the streets, as if the smartphone made me feel and act this or that way, as if I couldn't resist or didn't have agency in this momentum of feeling. I thought of my smartphone as some sort of old friend or partner in a dysfunctional relationship that made me feel the ambiguity between trust, care, distrust, and anger. I wrote a fictional dialogue between me and my smartphone, trying to figure out what makes up this relationship, but still the relationship was not comprehensible. As is often the case, reading and feeling affected by a theoretical framework guided my analysis and

51 Patricia T. Clough: The Affective Turn. Political Economy, Biomedica, and Bodies. In: Melissa Gregg/Gregory Seigworth (eds.): The Affect Theory Reader. Durham/London: Duke University Press 2010. pp. 206-225, here p. 211.

52 See Jens Wietschorke: Beziehungswissenschaft. Ein Versuch zur volkswissenschaftlich-kulturwissenschaftlichen Epistemologie. In: Österreichische Zeitschrift für Volkskunde 66 (2012) 3-4, pp. 325-359.

lead to a shift in perspective regarding the previously mentioned affective situations.⁵³

The relationship itself is most important, not the actors involved. The feeling at the centre of the analysis shifts the perspective from interaction to intra-action. Interaction presumes, as Karen Barad puts it, an *a priori* existence of independent entities. The distinction between “subject” and “object” and “observer” and “observed” provides the possibility of objectivity and enacts a causal structure (e.g. the smartphone makes me feel). The concept of intra-action assumes a specific material configuration in which the boundaries and properties of the elements of a particular phenomenon are at the centre of interest.⁵⁴ In November 2018, I wrote an entry in my diary that let me to think in another direction after I was inspired to use the concept of intra-action to interpret my material,

“It was Wednesday morning, and I was in a hurry. While running to the bus stop, I noticed that I didn’t have my mobile phone with me and must have had forgotten it at home. Questions shot through my mind: Do I still have time to run back and get it? No. Am I expecting a call? Not that I know of. Do I have some important messages to answer? They can wait. Do I need it for work today? Actually, no. But what if there was an emergency at school? If somebody suddenly died? If I was attacked? Oh, wait, I thought, I’m not alone and there are for sure other ways to contact me. And still I felt half clothed, half naked, insecure. Something that belongs to me, something that accompanies me so closely every day, something that is hardly ever separated from my body, was missing.”⁵⁵

The phenomenon of feeling lost, insecure, or half-naked on the street emerged because of the specific intra-action of the smartphone and the body. This means that the smartphone does not only have the capacity to affect, or that it causes reactions independently of discourse and body, but is entangled in ways of moving, feeling, and orienting oneself in a city.

As Koert van Mensvort illustrates in his *Pyramid of Technology*, there are different stages of how technology is experienced and interwoven with our daily lives and therefore perceived quite differently. His seven levels of the pyramid contain 1. envisioned, 2. operational, 3. applied, 4. accepted, 5. vital, 6. invisible and 7. naturalized technologies. In stages one to three, technologies are not integrated in everyday lives and are easy to grasp as technologies people talk about (at the moment this could be some sort of robot, artificial intelligence programme, augmented reality tool, self-driving car, Google Glasses, and so on). But at the other stages, starting from the fourth, technologies might not even be recognized as such, because they have become so “naturalized” that it is not possible to think of life without them: “Technology can become so

53 As Sara M. Chidler pointed out in her text on promiscuous analysis in qualitative research:

“Analysis is affected by many things: the social/cultural/historical/material context of a project and its participants, theoretical frameworks, one’s understanding of the literature, familiarity with the field site, and the researcher’s personal background. Thus, analysis must respond to the pressing of context on the particular study.”
Sara M. Childers: Promiscuous Analysis in Qualitative Research. In: *Qualitative Inquiry* 20 (2014) 6. pp. 819-826, here p. 820.

54 Karen Barad: Posthumanist Performativity. Toward an Understanding of How Matter Comes to Matter. In: *Signs: Journal of Women in Culture and Society* 28 (2003) 3. pp. 801-831, here p. 815.

55 Based on an entry in my diary, 14.11.2018.



accepted that we experience it as a vital or even a natural part of our lives”⁵⁶ In this pyramid, van Mensvort ranks the internet and the smartphone among the vital technologies, but not yet invisible (e.g. clothing) or naturalized (e.g. cooking). But could the smartphone also already be invisible to people in some contexts? “Within the invisible stage technology moves from the conscious realm – where we recognize it as a tool that we deliberately use – into the realm of the unconscious, where it becomes an invisible partner in our existence”, writes van Mensvort.⁵⁷ Thinking about how I feel about the missing smartphone, about this trust and close contact with the human body, this feeling of disappointment, anger, helplessness, I would no longer consider the smartphone as a tool, that is a deliberately used tool, but rather a part of the body. On the one hand, only very few technologies climb the first four steps, which is why the weight of the last three steps is so much heavier, writes Mensvoort. On the other hand, only technologies indispensable in everyday life can reach this stage; their presence is essential, their absence a crisis-like experience, explains Mensvoort.⁵⁸ Technologies such as the internet are therefore an essential part of cities, and smartphones are certainly inseparable parts of the bodies moving on the street.

The body in motion on the street could, therefore, be defined as a posthuman body. Francesca Ferrando describes the posthuman body as an interwoven body which is not one but many; Technology is not another entity added to the body, and, in contrast to transhumanist approaches, the connection to technology in the realm of the emergence of posthuman bodies does not mean the human body is overcome or transformed into something more than human.⁵⁹ Again, the focus lies on relations, as Ferrando highlights in reference to Barad's concept of intra-actions: “We are always in relations. We are the technology we use. The technology we use, becomes us. These are intra-actions, to call Karen Barad. Intra-actions, that are constantly changing the sensitive material framework of space-time.”⁶⁰ The human body exists in co-relation with technology and we have to position ourselves in this relation, argues Ferrando. Since this relation creates unlimited consequences, possibilities, actions, and reactions, we have to think about what we want this relationship to be.⁶¹

Summer 2019: What is my position in urban anthropology?

In summer 2019, I was still struggling with my occupation with my smartphone and not elaborating on my entanglements with the street beneath my feet. Why do I give the street so little attention, but the smartphone so much? The smartphone in my pocket, the smartphone in my hand, the smartphone in front of my face, the smartphone near my ear, the other passengers' smartphones, the smartphones in advertisements – what does the (omni)presence of the smartphone with anthropological research on urban streets?

56 Koert van Mensvoort: Pyramid of technology. How technology becomes nature in seven steps (=Eindhoven University lectures, 3). Eindhoven: Technische Universiteit Eindhoven 2014. Online available: <https://www.mensvoort.com/home/pyramid-of-technology>.

57 Ibid.

58 Ibid.

59 Francesca Ferrando: Posthumanism, Transhumanism, Antihumanism, Metahumanism, and New Materialisms. Differences and Relations. In: *Existenz* 8 (2013) 2. pp. 26-32, here p. 32.

60 Francesca Ferrando: Can Technology be Enlightened? The Quantumness of Archipelagos. I AM Weekend. Barcelona, 20.03.2019. Available online: <https://www.youtube.com/watch?v=qQjN0KWVSLk>.

61 Ferrando: Posthumanism.

First, it raises questions about what is public in urban public spaces:

When I thought about the city and its public areas, its places, corners, streets, crossings, and multiple paths traversing the city like the veins of an organism, I felt I could observe this space, because it is willing to fully present itself in the built, social, and representational dimension. But thinking in terms of the concept of assemblage, I realized quickly that there is no end to space, that the entanglements with the city's public areas lead me to multiple elements which are not observable, not graspable, not tangible, but still affect the creation of urban space. These could be the inner selves of people on the street or thoughts of a city like Andrew Irving contemplates in *The Lives of Other Citizens*,⁶² or the absent bodies, the dead present in memories of others,⁶³ or the personal memories of first love or intimate encounters in public areas of a city,⁶⁴ or all the other memories, information, messages, notifications, images, sounds, cartographies and connections that accompany people on the street, and that shape the feeling of being embedded in the world. Like Adriana de Souza e Silva and Jordan Frith suggest, the smartphone should be conceptualized as an interface for public spaces:

“When we experience a place, we do so through our body, which acts as a layer between a place and our perception of it. We also develop techniques to filter the information around us, further interfacing our experiences. Nowhere can this be seen more clearly than in public spaces and urban areas.”⁶⁵

Furthermore, they argue that the boundaries between public and private spaces have always been permeable. Therefore, mobile technologies do not radically change how people behave in public, but increase the range of personal and private activities and become an intrinsic part of public space.⁶⁶ The use of mobile interfaces in public space, like urban streets, could be seen as a constant part of urban sociability.⁶⁷ And as Timo Kaerlein points out in his book on smartphones as *Nahkörpertechnologien*, the users of smartphones could be seen less as distracted than tendentially more connected with multiple networks and information about their surroundings through their smartphone.⁶⁸ Urban space might be shaped more by the mediated connections themselves with and beyond the local and temporary. People are not simply distracted or inattentive, rather they orient themselves to something which creates and shapes the space they experience.

Second, it raises questions about the methodological approach to the street and urban space in general. In studying European Ethnology and exploring and observing these human-smartphone-intra-actions on and with the street, I would consider myself to be doing ethnography. “But what is ethnography?”, asks Dara Culhane in *A Different Kind of Ethnography*, and

62 See Andrew Irving: *The Lives of Other Citizens*. Taking a Journey into New York's Thoughtscape. In: *Anthrovision* 4 (2016) 2, pp. 1-15.

63 See Andrew Irving: *New York Stories*. Narrating the Neighbourhood. In: *ethnos* 2015, pp. 1-21.

64 See the inter-active mapping project “Queering the Map”. Online available: <https://www.queeringthemap.com/>

65 Adriana de Souza e Silva/Jordan Frith: *Mobile interfaces in public spaces*. Locational privacy, control and urban sociability. New York: Routledge 2012, p. 26.

66 *Ibid.*, p. 186.

67 *Ibid.*, p. 198.

68 Timo Kaerlein: *Smartphones als digitale Nahkörpertechnologien*. Zur Kybernetisierung des Alltags (=Digitale Gesellschaft 21). Bielefeld: transcript 2018, p. 187.



reference to Tim Ingold's writings on entanglements:⁶⁹ The focus of ethnographic research lies in the "entangled relations' among humans, nonhumans, and the natural, social, and virtual environments", therefore "the ethnographic knowledge [that Dara Culhane approaches] emerges not through detached observations, but through conversations and exchanges of many kinds [...]".⁷⁰ Epistemologically is this an approach that Wietschorke subsumed as *Beziehungswissenschaft*, meaning that the European Ethnologist is not just doing research on, but also *with* and *within* something. Consequently, ethnography is thinking, being and putting in relations the street and the urban space in general. One possibility for elaboration on the street and its connections is to think of it using the concept of assemblage instead of focussing on the entities which might be observable individually, to examine their entangled connections and capacity to affect. Doing ethnography also means that the researcher can't be detached from the field, but is entangled with the street and urban space as well. Therefore, affect can be a pretty useful concept and tool for making intra-actions tangible. Last, but not least, the performative aspect of the writing process and understanding oneself as a storyteller is also part of an epistemological approach towards taking *Beziehungswissenschaften* seriously and acknowledging the co-creative aspect of ethnography.⁷¹

Third, it raises questions about the framing of bodies in motion on the street.

Movement is part of expressing the structural boundaries of oneself in the world. That is why walking and connecting in both spatial-territorial and inter-personal dimensions are not only affected by the freedom that a being has, or does not have, to move in and affect certain spaces, but also by that being's limitations.⁷² The process of becoming on urban streets, as affected by the smartphone, is made tangible by the smartphone's failures and their effects on me as a body in motion. When it fails, my body fails to extend itself through the object and cannot perform intended actions due to the failed extension of bodily capacities. So, failure is about the loss of the capacity to perform an action for which the smartphone was intended, but not a property of the smartphone itself. Ahmed writes,

"The experience of this 'nonextension' might then lead to 'the object' being attributed with properties, qualities and values. In other words, what is at stake in moments of failure is not so much access to properties but attributions of properties, which become a matter of how we approach the object."⁷³

At that point, I realized that the smartphone was more a part of my body than I was aware. I felt its failure as my own failure, as I was not able to extend and perform intended actions. The fragility of technology was my fragility. Ahmed continues,

69 See Tim Ingold: Bindings against boundaries. Entanglements of life in an open world. In: Environment and Planning A 40 (2008) 8, pp. 1796-1810.

70 Dara Culhane: Imagining. An Introduction. In: Denielle Elliott/Dara Culhane (eds.): A Different Kind of Ethnography. Imaginative Practices and Creative Methodologies. Toronto: University of Toronto Press 2016, pp. 1-21, here p. 3.

71 Ibid., p. 7.

72 See Karl Braun: Grenzziehungen im Imaginären – Konstitution von Kultur. In: Thomas Hengartner/Johannes Moser (eds.), Grenzen & Differenzen. Zur Macht sozialer und kultureller Grenzziehungen. Leipzig: Leipziger Universitätsverlag 2006, pp. 19-40, here p. 23.

73 Ahmed: Orientations, p. 549.



“In this way, bodies and their objects tend toward each other; they are orientated toward each other and are shaped by this orientation. When orientation ‘works’, we are occupied. The failure of something to work is a matter of a failed orientation: a tool is used by a body for which it was not intended, or a body uses a tool that does not extend its capacity for action.”⁷⁴

When the smartphone does not working, my bodily functions, such as orientation skills, access to memories, remembering phone numbers, addresses, book titles and so on, do not work either. This disruption of my journey by my dis-functional smartphone made me think of my entanglements with the street and that my body in motion is interwoven with the non-living and digital. The posthuman body is an extended body⁷⁵ which is never fully consciously accessible, never in control of its full capacity, because the possibilities to extend and perform are limited by infrastructure, knowledge, data, providers, companies, updates, and so many other partially tangible and accessible aspects that can nonetheless affect, limit or push the boundaries of a body in motion.

There is no end to this story, but there are plenty of questions. I will ask a few of them here, at the end of my storyline: What are the consequences of this extended body? Of being entangled with technology? Of being entangled with the property of companies which collect and sell my movement and other kinds of data I produce? Of the accessibility of the body in motion? Of not knowing what happens with the data? Of data-usage based on capitalist logics and exploitation? How can we face these entanglements in urban anthropology? How can we do research in the context of so many invisibilities and where so much and so many daily routines, movements, imaginings, and actions are connected to a small device?

⁷⁴ Ahmed, *Orientations*, p. 550.

⁷⁵ See N. Katherine Hayles: *How We Became Posthuman. Virtual Bodies in Cybernetics, Literature, and Informatics*. Chicago/London: University of Chicago Press 1999, p. 291.



Author's affiliation

Johanna Menhard
Institut für Kulturanthropologie & Europäische Ethnologie
Karl-Franzens Universität Graz, Austria
johanna.menhard@edu.uni-graz.at



“Your ignorance is more scandalous than my promiscuity”

Aneignungspraktiken des öffentlichen Raums durch Sexarbeiterinnen

Sabrina Stranzl

Keywords Sexarbeit, Stadt-Raumrechte, Öffentlichkeit, Moralvorstellungen, Stigmatisierung, Widerständigkeit, Heterotopie

DOI 10.25364/08.5:2020.1.4



„Ich schlendere an einem sonnigen Vormittag vom Hauptbahnhof Amsterdam in mein Forschungsviertel, das Amsterdamer-Rotlichtviertel De Wallen. Da ich diesen Weg in den letzten drei Wochen fast tagtäglich gegangen bin, habe ich meinen Blick auf dem Weg dahin nicht wirklich auf andere Menschen gerichtet, sondern bin ein wenig in Gedanken versunken. Als ich in die Molensteeg-Gasse einbiege, in dieser kleinen Gasse sind die ersten Fenster des Rotlichtviertels, bemerke ich vor mir drei Personen. Die nun folgenden Schilderungen von mir sind Zuschreibungen:

Ein erwachsener Mann um die 40, eine erwachsene Frau gegen Ende 30 und ein Kind im Alter zwischen 10 und 12 Jahren, dem äußeren Anschein nach ein Junge. In meinem Denken habe ich ihnen die Funktion einer Familie zugeschrieben. In der Molensteeg-Gasse ist vormittags noch nichts los, in den Fenstern arbeitet noch niemand und es sind auch keine Lichter eingeschaltet. Auf den ersten Blick ist daher nicht erkenntlich, wo man sich befindet. Verlässt man diese Gasse, „öffnet“ sich das Viertel. Man steht an einem Kanal, links und rechts Fenster, ein paar Cafés und Pubs, auf der einen Seite das Erotikmuseum, auf der anderen Seite das Red Light Secret, ein Museum für Sexarbeit. Als die beiden erwachsenen Personen ihre Umgebung bemerken, wendet sich die Frau dem Kind zu und hält ihm die Augen zu. Frau und Mann beginnen zu diskutieren. Für mich ist das ziemlich spannend und interessant, also stelle ich mich an das Brückengeländer und beobachte sie. Die Sprache, die sie sprechen, verstehe ich leider nicht, dennoch sind ihre Mimik und Gestik sehr aufschlussreich. Nach ein paar gefühlten Minuten zückt der Mann sein Handy, die Frau hält dem Kind immer noch mit ihren Händen die Augen zu. Der Mann benutzt offensichtlich eine App zum Navigieren am Handy, er dreht es nach links, nach rechts, nach vorne und drehte sich damit auch um. Dann dürfte er einen Weg gefunden haben. Er geht voraus, die Frau hinterher, dabei dem Kind immer noch die Hände vor die Augen haltend. Sie gehen an mir vorbei, über die Brücke. Hier kommt man direkt zur großen kerk, einer Kirche, sie biegen bei dieser ein. Auf der einen Seite die Kirchenmauer, auf der anderen Seite zuerst Fenster, dann eine Kindertagesstätte, dann wieder Fenster, dazwischen ein Radio sowie ein Plattenladen, dann wieder ein Fenster und dann kommt man zum PIC (ein Prostitution Information Center) und daneben zu PROUD, einem Verband von und für sexarbeitende Menschen. Hier, an der Kirche und zur Kirchenmauer hin gerichtet, werden dem Kind die Hände vor den Augen entfernt. Der Mann geht voran, das Kind hinterher und die Frau daneben. Sie geht in seitlichen Schritten, macht sich breit und streckt ihre Arme aus, die sich schützend vor dem Kind befinden. So verlassen sie an der Ecke zu PROUD das Zentrum des Viertels.“¹

Diese vorangestellte Beobachtung habe ich während meines ethnografischen Feldforschungsaufenthaltes in Amsterdam, im Sommer 2017, gemacht. Ich möchte sie hier nicht im Einzelnen diskutieren, sondern als signifikantes Sinnbild in den Raum stellen, das mich in meinem Themen- und Forschungsfeld über Sexarbeit begleitet hat.

Nach zweieinhalb Jahren Auseinandersetzung mit weiblicher Prostitution in Städten lässt sich feststellen, dass in der bürgerlichen Gesellschaft des 21. Jahrhunderts Sexarbeit und Sexarbeiterinnen nicht im ‚schönen‘ Stadtbild sichtbar sein sollen, dass sie im öffentlichen Straßenraum

1 Tagebucheintrag, August 2017.



unerwünscht sind, an den Rand gedrückt oder sogar gänzlich daraus verdrängt werden. Aber hat nicht jeder Mensch ein „Recht auf Stadt“? Ein Recht auf Straße und öffentlichen Raum?

Im Rahmen meiner bisherigen Forschung habe ich mich auf weibliche, heterosexuelle Sexarbeit im Stadtraum, speziell in den Städten Amsterdam, Den Haag, Graz und Wien fokussiert. Männer sind in offiziellen Statistiken in Österreich deutlich unterrepräsentiert und Transgenderpersonen überhaupt nicht ausgewiesen. Auch in der gesellschaftlichen Wahrnehmung stehen Frauen im Vordergrund, Männer und Transgenderpersonen rücken dadurch in den Hintergrund und werden meist unsichtbar.

Ich spreche im Folgenden von „Sexarbeit“, „sexuellen Dienstleistungen“ sowie von „Sexarbeiterinnen“, um deutlich zu machen, dass es sich hierbei um Arbeit – eine Form der Erwerbstätigkeit – handelt, die der Existenzsicherung dient. Diese Begriffe sind Zuschreibungen, die von Sexarbeits-Aktivistinnen selbst verwendet werden².

In den Dialogen mit meinen Gesprächspartnerinnen habe ich deutlich gemacht, dass ich Sexarbeit nicht per se mit Zwang oder Menschenhandel gleichsetze, mir aber bewusst ist, dass Ausbeutung und Gewalt durchaus stattfinden. Das heißt auch, dass Sexarbeiterinnen nicht auf einen Opferstatus reduziert werden, sondern sie in ihrer Vielfältigkeit und ihrer Handlungsmacht wahrgenommen werden. Ich verwende den Begriff Sexarbeit gemäß dem „International Committee on the Rights of Sexworkers in Europe“: „Sexarbeit ist definitionsgemäß Sex in beiderseitigem Einverständnis. Sex, der ohne dieses Einverständnis stattfindet, ist keine Sexarbeit, sondern sexuelle Gewalt oder Sklaverei.“⁴

Recht auf Straße – Recht auf öffentlichen Raum?

Mit dieser grundsätzlichen Frage möchte ich in Anlehnung an Henri Lefebvre das „Recht auf Stadt“ in Bezug zu dem Thema der öffentlichen Prostitution als diskriminierte Seite der bürgerlichen Gesellschaft setzen. In diesem Artikel werde ich anhand historischer, soziologischer und kulturanthropologischer Eruierungen sowie Gesprächen und Beobachtungen aus meinen Forschungen in Graz, Wien und Amsterdam skizzieren, wie Sexarbeit und die Menschen, die dieser Tätigkeit nachgehen, aus diesem Recht auf öffentlichen Straßen-Raum verdrängt und ausgeschlossen werden.

Die Menschenwerkstatt im Möglichkeitsraum

Henri Lefebvre schreibt, dass „die Straße der Schmelztiegel [ist], der das Stadtleben erst schafft und ohne den nichts wäre“, denn „[a]uf der Straße, der Bühne des Augenblicks, bin ich Schau-

2 Henri Lefebvre: Das Recht auf Stadt. Hamburg 2016.

3 Die Verwendung des Terminus Sexarbeit geht auf die „internationale Hurenbewegung“ der 1980er Jahre zurück, der Begriff selbst auf die Sexarbeits-Aktivistin Carol Leigh, die 1978 bei einer Konferenz in San Francisco für die Verwendung des Begriffs Sexarbeitsindustrie („Sex Work Industry“) plädierte, da er ein breiteres Spektrum an Tätigkeiten erfasst, der pejorativen Bezeichnung der Prostituierten eine weniger abwertende Haltung entgegensetzt und den Fokus darauf legt, „dass es sich bei Sexarbeit um Arbeit im Sinne einer Dienstleistung“ handelt. Vgl. Carolin Küppers: Sexarbeit. In: Gender Glossar / Gender Glossary, <https://gender-glossar.de/glossar/item/58-sexarbeit> (Zugriff: 05.02.2019); vgl. Melissa Gira Grant: Hure spielen. Die Arbeit der Sexarbeit. Hamburg 2014.

4 Manifest der SexarbeiterInnen in Europa. 2005, S. 3. http://www.sexworkeurope.org/sites/default/files/userfiles/files/join/Manifest_DE.pdf (Zugriff: 05.02.2019).



spieler und Zuschauer zugleich, zuweilen auch Akteur. Hier ist Bewegung“ und findet Begegnung statt⁵. Straße ist somit mehr als bloß Querungsweg und Zwischenraum. Thomas Hengartner beschreibt die „Straße als Lebensraum – für das Leben an wie auf der Straße“. Er führt weiter aus, dass dieser Stadt-Raum mit den unterschiedlichsten und vielfältigsten Bedeutsamkeiten besetzbar und besetzt ist.⁶ Der Stadt-Raum ist kein leerer Raum, sondern ein „narrativer Raum“⁷, mit Geschichten gefüllt, kulturell kodiert, in den Bedeutungen eingeschrieben sind.⁸

Der Straßenraum ist durch Menschen belebt. Walter Benjamin nennt die Straße die „Wohnung des Kollektivs“⁹: „Das Kollektivum ist ein ewig waches, ewig bewegtes Wesen, das zwischen Häuserwänden so viel erlebt, erfährt, erkennt und ersinnt wie Individuen im Schutz ihrer vier Wände.“¹⁰ Wenn die Straße als Wohnung des Kollektivs gedacht wird, kann der Stadt-Raum als Stimme und Präsenz der Vielen gedacht werden – die Stadt als „Menschenwerkstatt“¹¹. Darin finden Begegnungen und Austausch, Kommunikation und Konflikt statt, es ist ein Handlungs- Bewegungs- und Identifikationsraum¹², oder wie Rolf Lindner schreibt: „Die große Stadt [der öffentliche Straßenraum], das ist ihre Realität wie ihre Illusion zugleich, ist ein Möglichkeitsraum, der Gelegenheiten zur Verwirklichung von Ideen, Plänen, Wünschen bietet, ein individuelles, kulturelles und soziales Labor, das dem Zufall Raum gewährt.“¹³

Raum für Vielfalt und Differenz?

Dieser öffentliche Möglichkeitsraum steht nicht allen Menschen offen. Jürgen Habermas, der mit seinem Werk *Strukturwandel der Öffentlichkeit* die wissenschaftlichen Diskurse über den öffentlichen Raum geprägt hat, hatte den öffentlichen Raum, ausgehend vom 18. Jahrhundert, als normatives Ideal identifiziert, das „freien Zugang für alle“¹⁴ verspricht, – ein Raum „zu dem ‚alle Akteure gleichermaßen und unbeschränkt Zugang haben und [der] idealerweise die Arena für soziale Begegnung, herrschaftsfreie Kommunikation und die demokratisch legi-

5 Henri Lefebvre zit. n. Hubert Ch. Ehalt: Öffentlichkeit, Privatheit, Intimität. Zur Dynamik von Begrifflichkeit und gesellschaftlicher Wirklichkeit. In: Eva Kail, Jutta Kleedorfer (Hg.): Wem gehört der öffentliche Raum. Frauenalltag in der Stadt. Wien 1991, S. 161-166, hier S. 162.

6 Vgl. Thomas Hengartner: Zur Wahrnehmung städtischer Umwelt. In: Olaf Bockhorn u.a. (Hg.): Urbane Welten. Referate der Österreichischen Volkskundetagung 1998 in Linz. Wien 1999, S. 9-42, hier S. 23-24.

7 Richard Sennett zit. in <http://www.ifk.ac.at/fellows-detail/rolf-lindner.html> (Zugriff: 02.02.2019).

8 Vgl. Rolf Lindner: Die kulturelle Textur der Stadt. In: Schweizerisches Archiv für Volkskunde 104 (2008) S. 137-147, S.140.

9 Ebd.

10 Walter Benjamin zit. n. T. Hengartner: Zur Wahrnehmung städtischer Umwelt, S. 24.

11 Heinrich Mann zit. n. Peter Payer: Menschenwerkstatt. Besprechung von „Berlin, absolute Stadt. Eine kleine Anthropologie der großen Stadt“ von Rolf Lindner. In: *dérive. Zeitschrift für Stadtforschung* 68 (2017), <https://derive.at/texte/menschenwerkstatt/> (Zugriff: 02.02.2019).

12 Vgl. Jürgen Krusche, Frank Roost (Hg.): Tokyo. Die Strasse als gelebter Raum. Baden 2010, S. 10; vgl. T. Hengartner: Zur Wahrnehmung städtischer Umwelt, S. 25.

13 Rolf Lindner: Offenheit – Vielfalt – Gestalt. Die Stadt als kultureller Raum. In: Friedrich Jäger, Jörn Rüsen (Hg.): Handbuch der Kulturwissenschaften. Themen und Tendenzen (=Handbuch der Kulturwissenschaften 3). Stuttgart, Weimar 2011, S. 385-398, hier S. 388.

14 Jürgen Habermas zit. n. Klaus Ronneberger: Der öffentliche Raum als gesellschaftliche Idee. Shared Space Symposium 2010, S. 10. http://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/11258746_36307654/1935e97c/Ronneberger.pdf (Zugriff: 2.2.2019).



timierte Gestaltung seiner Funktionen bildet“.¹⁵ Diesem Anspruch wird der öffentliche Straßenraum aber so nicht gerecht. Denn der öffentliche Raum lässt sich mit Petra Unger als „ein hierarchisierter Ort, der entlang sichtbarer und unsichtbarer Linien, Einschlüsse und Ausgrenzungen produziert und vor allem vielfach umkämpft ist“, beschreiben.¹⁶

Pierre Bourdieu unterscheidet zwischen physischem Raum (gebaute Umwelt) und sozialem Raum (Darstellungsfläche). „Dieser soziale Raum spiegele die gesellschaftliche Ordnung und ihre Institutionen in einer ortspezifischen Interaktions- und Kommunikationsform wider.“¹⁷ Ihm zufolge sei nicht der Ort hierarchisiert, sondern die Gesellschaft. Dadurch „gibt es keinen Raum, der nicht hierarchisiert ist und nicht die Hierarchie und soziale Distanz zum Ausdruck bringt“.¹⁸

Umkämpfte Räume

Wie wird in solch einem Raum mit marginalisierten und stigmatisierten Individuen und Gruppen umgegangen? Findet sich darin Platz für Differenz und Verschiedenartigkeit? Johanna Rolshoven schreibt: „Städte [und auch Straßen] sind Orte der Differenz“, und: „Heterogenität, Vielfalt und Differenz, aber auch Anonymität und Bewegung erlauben es, die Stadt als einen dynamischen Lebensraum und Entfaltungsort für menschliche Lebewesen zu begreifen“. Dadurch zeigen sich in Stadt-Räumen „die Strukturmerkmale der Gesellschaft; hier wird sie fassbar: „sichtbar und beschreibbar“.¹⁹

In Straßenräumen und Städten finden tagtägliche „Aushandlungsprozesse um Raum, Ressourcen und individuelle Entfaltung statt [...] – Aushandlungsprozesse, die sich zwischen den Geschlechtern abspielen, zwischen den Generationen, den sozialen Schichten, zwischen Einheimischen und Fremden, das heißt grundsätzlich zwischen einander Fremden“.²⁰ Gerade die geschlechtsspezifische Relevanz im Aushandlungsprozess der räumlichen Ordnung spielt im öffentlichen Straßenraum eine Rolle. Petra Unger zufolge sind „Geschlecht und Stadträume [...] über ein komplexes Beziehungsgefüge miteinander verbunden. An der Schnittstelle von Geschlecht, Stadt und Stigmatisierung stehen die Sexarbeiterinnen des Straßenstrichs.“²¹ Der öffentliche Raum ist historisch betrachtet kein Raum für Frauen und auch nicht von Frauen gemacht, insbesondere ist er für Sexarbeiterinnen ein stets umkämpfter Raum.

15 Petra Unger: Topografie der Vertreibung – eine Skizze. In: Stadtform. Sex in der Stadt 5 (2016), <http://stadtform.at/aktuelles/sexarbeit-in-der-stadt/> (Zugriff: 2.2.2019).

16 Vgl. ebd.

17 Claudia Maria Gröss: Kunst im öffentlichen Raum oder Kunst als öffentliches Ärgernis. Graz 2014, S. 29. Online verfügbar: <http://unipub.uni-graz.at/obvugr/hs/download/pdf/239691?originalFilename=true> (Zugriff: 2.2.2019).

18 Vgl. Pierre Bourdieu: Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum. In: Martin Wentz (Hg.): Stadt-Räume. Frankfurt am Main, New York 1991, S. 25-34, hier S. 26.

19 Johanna Rolshoven: Stadtsicherheit 2.0. Camouflage der Widersprüche. In: Jürgen Krusche (Hg.): Die ambivalente Stadt. Gegenwart und Zukunft des öffentlichen Raums. Berlin 2017, S. 34-47, hier S. 35-36.

20 Vgl. ebd.

21 Petra Unger: Topografie der Vertreibung – eine Skizze, <http://stadtform.at/aktuelles/sexarbeit-in-der-stadt/> (Zugriff: 02.02.2019).



Historie und Memorie²²

Ein Blick in die Geschichte zeigt, dass Sexarbeit in ständiger Aushandlung und Bewegung ist: mit einer langen Tradition an Regulierungen, deren wesentlicher Charakter die Wechselbeziehung von Ein- und Ausschluss ist. Sexarbeiterinnen wurden lange Zeit gesellschaftlich geächtet, ihre Tätigkeit selbst als „unerwünscht, aber unverzichtbar“ bezeichnet. Reguliert wurde dieser „Kompromiss“ „über die Diskreditierung und Kontrolle“ der Sexarbeiterinnen.²³

Gesellschaftliche Sexualmoralvorstellungen zeigen sich bereits im alten Babylon und wurden dort erstmalig in Gesetzestexten festgehalten. Im alten Rom und im antiken Griechenland wurden diese fortgeführt und erste Rollenbilder für Frauen konstruiert – Rollenzuschreibungen von den „ehrbaren“ Frauen und den „nicht ehrbaren“ Frauen, den Sexarbeiterinnen, wurden produziert, strikt getrennt und reproduziert. Dadurch kommt es zu einer kulturellen Einschreibung, was sich für eine Frau geziemt und was nicht. Ein weiterer Aspekt, der in der Antike gesetzlich geregelt worden ist und sich bis heute gehalten hat, ist die Registrierung von Sexarbeiterinnen und Sexarbeitern, damals im öffentlichen Stadtverzeichnis. Im frühen Christentum wurde die Lust zur Sünde erklärt, aber dennoch wurde Sexarbeit als ‚notwendiges Übel‘ geduldet.²⁴ Dieses ambivalente Verhältnis zieht sich durch das gesamte Mittelalter – sichtbar im Werk von Augustinus von Hippo²⁵, später auch in der „Kloakentheorie“ von Thomas von Aquin: „Die Prostitution in den Städten gleicht der Kloake im Palast; schafft die Kloake ab, und der Palast wird ein unreiner und stinkender Ort werden.“²⁶ Trotz oder vielleicht gerade wegen dieser Ambivalenz zeigt sich im Mittelalter, dass Sexarbeit in ihren vielfältigen Formen allgegenwärtig war. Im Hochmittelalter wurde Sexarbeit nicht nur geduldet, sondern legitimiert und dadurch auch reguliert durch das Zunftwesen, durch Frauenhäuser und Kleidervorschriften. Regulierungen und Ordnungen hatten damals und haben auch heute noch eine ordnungspolitische Funktion: die immer noch vorhandenen Zuschreibungen der ‚ehrbaren‘ Frauen und

22 Utz Jeggle: *Memorie und Historie. Zur Arbeit des Erinnerns*. In: Christian Giordano u.a. (Hg.), *Kultur anthropologisch: eine Festschrift für Ina-Maria Greverus*. Frankfurt am Main 1989, S. 343-360.

23 Vgl. Silvia Konto: *Öffnung der Sperrbezirke. Zum Wandel von Theorien und Politik der Prostitution*. Sulzbach/Taunus 2009, S. 13.

24 Dieser folgende Unterpunkt wird ausführlich in meiner Bachelorarbeit „Sexarbeit – ein gesellschaftliches Tabuthema?! Perspektiven zu (arbeits-)rechtlicher und gesellschaftlicher Ein- und Ausgrenzung von Sexarbeit“, die in Linz öffentlich zugänglich ist, ausführlich behandelt. Sabrina Stranzl: *Sexarbeit – ein gesellschaftliches Tabuthema?! Perspektiven zu (arbeits-)rechtlicher und gesellschaftlicher Ein- und Ausgrenzung von Sexarbeit*. Graz 2018, S. 14-40.

25 Genauer dazu in James A. Brundage: *Prostitution in the Medieval Canon Law*. In: *Signs – Journal of Women in Culture and Society* 1 (1976) 4, S. 825-845, hier S. 830; vgl. James A. Brundage: *Sex, law and marriage in the Middle Ages*. London 1993.

26 Thomas von Aquin zit. n. Silvia Kontos: *Dienst am Mann – Prostitution als sexuelle Dienstleistung? Beitrag für die Fachtagung „Die Konstruktion von Prostitution und Frauenhandel in der Praxis der NGOs“* am 9./10.12.2003. In: *Prostitution: Zwang oder Beruf? Tagesdokumentation*, S. 11, http://www.fim-frauenrecht.de/images/pdf/FIMTagungsdokumentation_prostitutionzwangoderberuf.pdf (Zugriff: 15.11.2017). Silvia Kontos verweist hier darauf, dass sie die Originalstelle bis dato nicht finden konnte und hier auf die wissenschaftliche Seriosität von August Bebel hoffen muss. Ruth Mazo Karras, amerikanische Mediävistin, verweist in ihrem Werk „Sexualität im Mittelalter“ auf Bartholomäus von Lucca (1236-1326/27), der folgende Aussage machte: „Eine Hure bedeutet für die Welt das, was die Bilge eines Schiffes oder die Kloake eines Palastes ist: Wenn du auf sie verzichst, erfüllt sich der Palast mit Gestank.“ Bartholomäus von Lucca zit. n. Ruth Mazo Karras: *Sexualität im Mittelalter*. Düsseldorf 2006, S. 222. – Mazo Karras verweist darauf, dass sich Bartholomäus von Lucca auf Augustinus bezieht, diese Stelle aber in dessen Werk nicht zu finden sei.



der ‚unehrenhaften‘ Frauen aufrecht zu halten, zu diskriminieren und zu stigmatisieren. Diese vorhandene Form von sozialer Ächtung schloss aber „die Anerkennung ihrer gesellschaftlichen Nützlichkeit nicht [aus]“, denn diese Doppelmoral „von Akzeptanz und Entwertung“ war ein Charakteristikum für das Hochmittelalter, wie Silvia Kontos schreibt.²⁷ Mit dem 17. Jahrhundert ist es zu einer, um es mit Michel Foucaults Worten zu sagen, „Diskursivierung des Sexes“²⁸ gekommen: Wer spricht wie darüber, wie werden Lust und Begehren formuliert und wie wird Sex(arbeit) reguliert, kontrolliert und geordnet. Ab dem 18. Jahrhundert folgte die „Polizei des Sexes“: „nicht das strikte Verbot, sondern die Notwendigkeit, den Sex durch nützliche und öffentliche Diskurse zu regeln“.²⁹ Im 19. Jahrhundert wird der öffentliche Diskurs über Sexarbeit durch zwei zentrale Aspekte markiert: einerseits „die Sorge um die öffentliche Sicherheit und Ordnung“, andererseits die Politik der öffentlichen Gesundheit.³⁰ Ab 1869 galt in Wien die verpflichtende polizeiliche Registrierung von Sexarbeiterinnen. Vier Jahre später, 1873, wurde die ärztliche Kontrolluntersuchung für alle Frauen, die verdächtigt wurden, sexuelle Dienstleistungen anzubieten, zur Pflicht und es kam zur Einführung des Gesundheitsbuches, das zuerst nur provisorisch gedacht war, aber dann in Österreich zum „Dauerzustand“³¹ wurde. Zwischen 1885 und 1973 konnten Sexarbeiterinnen über das Vagabundengesetz immer und überall mit Freiheitsentzug geahndet werden.³² Die verschärfte Kontrolle, Regulierung und Marginalisierung von Sexarbeit und der Diskurs darüber reicht weit ins 20. Jahrhundert. Sexarbeit wird an den Stadtrand verdrängt oder soll sogar generell aus dem Stadtbild verschwinden.

„Die Großstadt [...] ist der Schauplatz einer widerwärtigen Orgie bestialischer käuflicher Liebe“³³

Es sind jedoch nicht nur Sexarbeiterinnen, die auf der Straße und in der Stadt nichts verloren haben, auch ‚ehrbare‘ Frauen hatten sich nicht im öffentlichen Raum aufzuhalten. Im Industriezeitalter hat es die Menschen in die Städte gezogen. Diese wachsenden Städte und Menschenmassen wurden als bedrohlich und gefährlich wahrgenommen. Ein „Durcheinander aller Schichten“, wie Elisabeth Wilson schreibt, hat Unordnung und daraus resultierend „Unsicherheit, Orientierungslosigkeit und Beängstigung“ geschaffen.³⁴ „Die Straße, als Ort der Verführung, des Lasters, des Bösen sollte gemieden werden“³⁵, die ‚anständige‘ Frau davor bewahrt werden. Reformeinnen wie Josephine Butler und Journalist_innen schreiben von Vorfällen in dieser Zeit, wie zum Beispiel, dass ‚ehrbare‘ Frauen mit Sexarbeiterinnen auf der Straße

27 Vgl. S. Kontos: Öffnung der Sperrbezirke, S. 21-22.

28 Michel Foucault: Sexualität und Wahrheit. Der Wille zum Wissen. Frankfurt am Main 1983, S. 1042.

29 Ebd., S. 1046.

30 Vgl. Andreas Brunner u.a. (Hg.): Sex in Wien. Lust. Kontrolle. Ungehorsam. Wien 2016, S. 220.

31 Werner Sabitzer zit. n. Helga Amesberger: Sexarbeit in Wien. Von Regulierungsversuchen, Arbeitsbedingungen und Resistenz. In: Andreas Brunner u.a. (Hg.): Sex in Wien. Lust. Kontrolle. Ungehorsam. Wien 2016, S. 176-183, hier S. 178.

32 Vgl. ebd., S. 176; vgl. A. Brunner: Sex in Wien, S. 220.

33 Elisabeth Wilson: Begegnung mit der Sphinx, Stadtleben, Chaos und Frauen. Basel/Berlin/Boston 1993, S. 103.

34 Vgl. ebd., S. 41.

35 Ketajun Dörfler: „Raum für die eigenen Füße?“ – Spurensuche. In: Eva Kail, Jutta Kleedorfer (Hg.): Wem gehört der öffentliche Raum. Frauenalltag in der Stadt. Wien 1991, S. 151-155, hier S. 151.



verwechselt wurden und mit denselben Konsequenzen zu rechnen hatten: mit Verhaftungen und Arrest. So ist es auch zu Regulierungen für die „tugendhaften“ Damen im öffentlichen Raum gekommen: „es war unerwünscht, ja unschicklich für eine Dame“, schreibt Elisabeth Wilson, dass sie sich alleine auf der Straße zeigt. Sie durfte sich nur in männlicher Begleitung, wie dem Vater, Bruder oder Ehemann oder einem männlichen Diener im öffentlichen Straßenraum zeigen.³⁶ Frauen sollten auf der Straße nicht gesehen werden und jeglichen Blickkontakt vermeiden. Der „aktive Blick“, wie Frauke Kreutler skizziert, „bedeutet Sehen, Macht und Wissen“ [und ist] den Männern vorbehalten. Für Frauen bestand hingegen lange ein Blickverbot: Den Blick zu senken galt als angemessen und schicklich, nur ‚schlechte‘ Frauen hatten einen aktiven Blick.“³⁷ Dass Blicke, die womöglich sexuelles Interesse signalisieren, auch heute nicht wertfrei sind, werde ich später noch detaillierter ausführen.

In den frühen Stadttexen des 19. Jahrhunderts galt die Straße als Brutstätte von Schmutz und Laster. Rolf Lindner schreibt: „Schmutz‘ bedeutet in diesem Zusammenhang nicht nur Dreck, sondern ist immer auch eine moralische Kategorie, die auf Unanständiges, vor allem sexuell Anstößiges verweist.“³⁸ So klingt es nicht verwunderlich, dass die Sexarbeiterin „für die Bourgeoisie des 19. Jahrhunderts“ [...] eines der schreckenerregendsten Phänomene städtischen Lebens“ war. Sexuelle Intimität war mehrheitlich mit dem Schandfleck „von Schuld und Ekel versehen“; und doch ist in der Literatur dieser Zeit die Sexarbeiterin eine zentrale Figur des modernen städtischen Lebens der Straße. Wilson schreibt, dass Literatur und Kunst noch weit ins 20. Jahrhundert hinein zeigen, dass die weibliche Sexualität panische Angst auslöste. „Die Großstadt [...] ist der Schauplatz einer widerwärtigen Orgie bestialischer käuflicher Liebe.“³⁹

In der Zeit des Ersten Weltkrieges war die Sexarbeit aus der Stadt und von der Straße (fast) verbannt. Bordelle wurden zuerst erlaubt, mit Kriegsende wieder verboten, und auf ‚herumstreunende‘ Mädchen wurde ein besonderes Augenmerk gerichtet: „sie würden in die Gefahr der sexuellen Verwahrlosung geraten, wenn sie nicht zu Hause blieben“. Alleine auf dunklen Straßen unterwegs zu sein, hat sich für ‚anständige‘ Mädchen bis in die 1950er nicht geziemt.⁴⁰

Während des Zweiten Weltkrieges wurden Bordelle wieder erlaubt; es sind jedoch auch Gesetze, wie „die Todesstrafe für ‚Sittlichkeitsverbrechen‘“, 1941 wieder eingeführt worden.⁴¹ Die wöchentliche gesundheitliche Zwangsuntersuchung mussten, während der nationalsozialistischen Zeit, „alle Frauen ‚mit häufig wechselnden Geschlechtsverkehr‘“ über sich ergehen lassen. Frauen, die in der Sexarbeit tätig waren oder ein bloßer Verdacht vorlag, dass sie sexuelle Dienstleistungen anbieten oder promiskuitiv leben, haben als „biologisch minderwertige Frauen“ gegolten und konnten in „Arbeitsanstalten“ oder/und in das Frauenkonzentrationslager

36 Vgl. E. Wilson: Begegnung mit der Sphinx, S. 41.

37 Frauke Kreutler: Begehrliche Blicke und geheime Codes. In: Andreas Brunner u.a. (Hg.): Sex in Wien. Lust. Kontrolle. Ungehorsam. Wien 2016, S. 22-30, hier S. 22.

38 Vgl. Rolf Lindner: Walks on the Wild Side. Eine Geschichte der Stadtforschung. Frankfurt am Main 2004, S. 19-20.

39 Vgl. E. Wilson: Begegnung mit der Sphinx, S. 60-103.

40 K. Dörfler: „Raum für die eigenen Füße?“ – Spurensuche, S. 151

41 Vgl. Ilse Reiter-Zatloukal: Strafrecht und Sexualität. Von der „Zucht“ durch Recht zur sexuellen Integrität und Selbstbestimmung. In: Andreas Brunner u.a. (Hg.): Sex in Wien. Lust. Kontrolle. Ungehorsam. Wien 2016, S. 148- 152, hier S. 150.



Ravensbrück eingewiesen werden.⁴²

Nach dem Zweiten Weltkrieg und „der Motorisierung“ kam die Sexarbeit, trotz Verbot, wieder vermehrt in den öffentlichen Straßenraum. Petra Unger schreibt, dass in dieser Zeit die unausgesprochene Devise „Leben und leben lassen“ zwischen den „Barbesitzern, Sexarbeiterinnen, Anrainer_innen und der Polizei“ galt.⁴³

Schauplätze des Politischen – Verdrängung der Sexarbeit

Bis 1975 waren Straßenstriche illegal, seit der Novellierung des Strafgesetzes von 1975 ist Sexarbeit in Österreich legal, galt aber bis 2012 als „sittenwidrig“. Durch die Strafrechtsreform ist es zu Regulierungen auf Bundes- und Landesebene gekommen, die sich aber, um es mit Helga Amesbergers Worten zu sagen, als „Regulierungsdschungel“⁴⁴ erweist, da es keine einheitliche Rechtslage für Sexarbeit gibt, vieles in verschwommenen Grauzonen bleibt – da Sexarbeit nach wie vor keine anerkannte Erwerbs- oder Berufstätigkeit ist und auch kein anerkanntes Gewerbe laut Gewerbeordnung darstellt.

Im Großen und Ganzen kann zwischen zwei Systemen unterschieden werden, dem Bordellsystem und dem Verbots- und Schutzzonensystem. Das Bordellsystem erlaubt die Anbahnung sowie die Ausübung sexueller Dienstleistungen nur in genehmigten Betrieben, während das Verbots- oder Schutzzonensystem die Anbahnung und Ausübung in bestimmten öffentlichen Räumlichkeiten und Orten, größtenteils mit zeitlichen Einschränkungen, erlaubt oder untersagt. Die Regelungen dazu werden in den Bundesländern unterschiedlich gehandhabt.⁴⁵ In Österreich gibt es derzeit nur in Wien zwei erlaubte Anbahnungszonen im öffentlichen Straßenraum.

„Städte sind die Bühnen gesellschaftlicher Veränderungen. Gesellschaftliche Öffnungs- und Schließungsprozesse nehmen hier eine sichtbare Gestalt an“, schreibt Johanna Rolshoven.⁴⁶ Bei der Veränderung und Novellierung des Prostitutionsgesetzes in Wien 2011 handelt es sich um solche Prozesse. Dies geht aus meinen Gesprächen mit dem Netzwerk sexworker.at hervor und auch in Petra Ungers Text *Topographie der Vertreibung – Eine Skizze* findet sich hierzu ein Auszug:

„Selbsternannte ‚Hurenjäger‘ machen mit ihren Kameras Jagd auf die mehrheitlich migrantischen Sexarbeiterinnen und ihre Freier im Stuwerviertel, Bürger_innen-Initiativen formieren sich zum Kampf gegen die Straßenprostitution in der Felberstraße und der Äußeren Mariahilferstraße – mit Fackelzügen, körperlichen Angriffen, Diffamierungen und Medienkampagnen. Die ‚anständigen‘ Bürger_innen finden tatkräftige Unterstützung bei den verschiedensten Bezirks- wie Stadtpolitiker_innen. Die Presse springt freudig-voyeuristisch auf, Polizei wie Bordellbetreiber versichern sich in den öffentlichen Auseinandersetzungen

42 Vgl. H. Amesberger: Sexarbeit in Wien, S. 177-178.

43 Vgl. P. Unger: Topografie der Vertreibung – eine Skizze, <http://stadtform.at/aktuelles/sexarbeit-in-der-stadt/> (Zugriff: 2.2.2019).

44 Helga Amesberger: Sexarbeit in Österreich. Ein Politikfeld zwischen Pragmatismus, Moralisierung und Resistenz. Wien 2014, S. 15.

45 Vgl. ebd., S. 163-165.

46 Vgl. J. Rolshoven, Stadtsicherheit 2.0. Camouflage der Widersprüche, S. 39.



ihrer Existenzberechtigung als selbsternannte Experten und bald wird deutlich: Mit den Sexarbeiterinnen selbst will niemand sprechen [...].⁴⁷

Daraufhin wurde 2011 das Prostitutionsgesetz in Wien novelliert und der Straßenstrich – die sichtbare Sexarbeit – an den Stadtrand und in ein Industrieviertel verdrängt. Hier zeigt sich, dass „Städte [auch] Schauplätze des Politischen [sind]“.⁴⁸ Argumentiert werden solche Verdrängungsmechanismen „mit der Belästigung von Anrainer_innen, der Verschmutzung des öffentlichen Raums und der Schädigung der Reputation Wiens als Tourismus- und Wirtschaftsstandort“.⁴⁹

Andere Räume – Verhäuslichung und Heterotopien

Martina Löw und Renate Ruhne schreiben, dass sich das Feld der Sexarbeit in den letzten Jahrzehnten gewandelt hat; sie stellen eine „Verhäuslichung“ der Sexarbeit fest und meinen damit die Verlagerung vom öffentlichen in den geschlossenen Raum – in die „Unsichtbarkeit von prostitutivem Geschehen“.⁵⁰ Generell lässt sich eine Zunahme der „indoor prostitution“ für ganz Europa erkennen.⁵¹

Durch die Mechanismen der Verhäuslichung wird laut Löw und Ruhne nicht nur eine räumliche, sondern auch eine geschlechts- und klassenspezifische Komponente sichtbar:

„Über die räumliche Trennung des prostitutiven vom soliden Frauenkörper wird die käufliche Sexualität von der ehelichen Sexualität (mit Monogamieanspruch) separiert. Gleichzeitig wird die Straßenkultur der als Unterschicht wahrgenommenen Prostitutionsszene dem Blick entzogen.“⁵²

Dabei werden konstruierte gesellschaftliche Moralvorstellungen offenbart, infolgedessen „geht es um die ‚Reinigung‘ des öffentlichen Raums von Handlungsformen und Symbolen, die mit Dreck, Vulgarität, Lasterhaftigkeit, Unanstand oder Faulheit assoziiert werden“.⁵³ Durch den Prozess der Verhäuslichung wird aber nicht nur Sexarbeit an sich von der Straße geholt, sondern die dort arbeitenden Frauen werden unsichtbar. Das wiederum zeigt, dass in der gesellschaftlichen und medialen Wahrnehmung die sozialen Strukturen in den Hintergrund rücken und räumliche Strukturen im Fokus der Wahrnehmung stehen.

Infolge dessen wird in der Auseinandersetzung mit Räumen der Sexarbeit vordergründig die Frage nach Diffusion und Konzentration behandelt. Konzentration hat eine einfache Kontrollierbarkeit aus Sicht der Staatsgewalt (Stadtregierung und Polizei) zum Vorteil, die Verstreuung

47 P. Unger: Topographie einer Vertreibung – Eine Skizze, <http://stadtform.at/aktuelles/sexarbeit-in-der-stadt/> (Zugriff: 2.2.2019).

48 Vgl. J. Rolshoven, *Stadtsicherheit 2.0. Camouflage der Widersprüche*, S. 41.

49 Vgl. H. Amesberger: *Sexarbeit in Wien*, S. 178-179.

50 Vgl. Martina Löw, Renate Ruhne: *Prostitution. Herstellungsweisen einer anderen Welt*. Frankfurt am Main 2011, S. 71-81.

51 Vgl. dies.: „Eine umfangreiche Konzeption, die Dirnen von den Straßen zu holen“. Zur Verhäuslichung der Prostitution in Frankfurt/Main. In: Sabine Granz, Martin Lücke (Hg.): *Verhandlungen im Zwielicht. Momente der Prostitution in Geschichte und Gegenwart*. Bielefeld 2006, S. 177-208, hier S. 177-178.

52 Ebd., S. 202.

53 Vgl. ebd.



über die gesamte Stadt wiederum würde zu einer Unsichtbarkeit führen. Die Konzentrierung auf bestimmte Stadtviertel für Sexarbeit führe aber „zu einer Unsichtbarkeit für viele Stadtbe-wohner_innen [...] und [würde] Vorurteile verstärken.“⁵⁴ Durch die Konzentration von Sexarbeit auf einzelne Gebiete, so definiert es Martina Löw, entstehen Orte des Anderen: „alle negativen Attribute von dreckig über gewalttätig bis hin zu unmoralisch könnten hier lokalisiert werden und dabei in der Abgrenzung der eigene[n] Ort[e] als ‚rein‘ beschrieben werden.“⁵⁵ Bordellen, Laufhäusern und ganzen Rotlichtvierteln werden solche Attribute zugeschrieben – wie meine Beobachtung zu Beginn illustriert.

Michel Foucault nennt solche anderen Orte oder Räume Heterotopien, „die sich in ihrer Andersartigkeit dem alltäglichen Raum und seinen Gesetzen entgegenstellen“⁵⁶ – „sie in gewisser Weise sogar auslöschen, ersetzen, neutralisieren oder reinigen sollen“⁵⁷: „Gegenplatzierungen oder Widerlager, tatsächlich realisierte Utopien, in denen die wirklichen Plätze innerhalb der Kultur gleichzeitig repräsentiert, bestritten und gewendet sind, gewissermaßen Orte außerhalb aller Orte, wiewohl sie tatsächlich werden können.“⁵⁸ Für Foucault besitzen Heterotopien „ein System der Öffnung und Abschießung [...], welche sie von der Umgebung isoliert“, sie sind inmitten der Öffentlichkeit, aber gegen die Außenwelt völlig abgeschlossen und zugleich auch vollkommen offen.⁵⁹ „Die Heterotopie ist ein offener Ort, der uns jedoch immer nur draußen lässt“, und doch „gibt es noch Heterotopien, die offen zu sein scheinen, aber zu denen nur bereits Eingeweihte Zutritt haben. Man meint, Zugang zum Einfachsten und Offensten zu finden, doch in Wirklichkeit ist man mitten im Geheimnis.“⁶⁰ Hierbei spricht Foucault explizit von Freudenhäusern. Er schreibt Sexarbeitsräumen die Eigenschaft zu, alle anderen Räume in Frage zu stellen, „indem sie eine Illusion schaffen, welche die gesamte Realität als Illusion entlarvt.“⁶¹ Vor diesem Hintergrund können solche Orte und Räumlichkeiten – „Illusionsheterotopien“⁶² – als „außeralltägliche Erfahrungsräume mit eigenen Regelsystemen charakterisiert werden“. Melanie Hinz zufolge sind sie somit „Räume der Begehrensproduktion“ und „nehmen nicht nur die Funktion ein, emotionale und leibliche Intensitäten oder außeralltägliche Grenzerfahrungen zu ermöglichen, sondern auch einen Raum der Phantasie für den Einzelnen zu kreieren“.⁶³

Georg Wolfmayr zufolge formuliert Martina Löw die „Beziehung zwischen dem ‚eigenen‘ und dem ‚anderen‘ Raum“ folgendermaßen:

54 Vgl. Georg Wolfmayr: Das Interesse am Verbotenen. Die (Re)Produktion räumlicher Differenz im Nonstop-Kino Graz. Graz 2010, S. 89-91.

55 Martina Löw: Blickfänge: Räumlich-geschlechtliche Inszenierungen am Beispiel der Prostitution. In: Helmuth Berking (Hrsg.): Die Macht des Lokalen in einer Welt ohne Grenzen. Frankfurt am Main 2006, S. 181-198, hier S. 185; Martina Löw zit. n. G. Wolfmayr: Das Interesse am Verbotenen, S. 91.

56 Melanie Hinz: Das Theater der Prostitution. Über die Ökonomie des Begehrens im Theater 1900 und der Gegenwart. Bielefeld 2014, S. 59.

57 Michel Foucault: Die Heterotopien. Der utopische Körper. Zwei Radiovorträge. Berlin 2005, S. 10.

58 Michel Foucault zit. n. Wolfmayr: Das Interesse am Verbotenen, S. 91.

59 Vgl. M. Foucault: Die Heterotopien, S. 18.

60 Ebd., S. 19.

61 Ebd.

62 Michel Foucault zit. n. M. Hinz: Das Theater der Prostitution, S. 60.

63 Vgl. M. Hinz: Das Theater der Prostitution, S. 60.



„Geht man davon aus, dass Identität über die Eingliederung in Räume gewonnen wird, dann ermöglicht die Abgrenzung auch eine sexualisierte Normalitätskonstruktion. Über die Sichtbarkeit der ‚Unmoral‘, des Drecks und der Krankheit im anderen Viertel kann diese als außerhalb der eigenen Lebenswelt verortet werden.“⁶⁴

Durch eine solche Abgrenzung werden die immer wiederkehrenden Regulierungs- und Verbotsversuche von Sexarbeit sichtbar. Die Folge davon, so Wolfmayr, ist „eine Politik des Versteckens“. Er verweist dabei auf Phil Hubbard, der schreibt: „the state upholds the liberal principle that adults have the right to consume sexual performances and materials, yet maintains its insistence that obscenity threatens public (urban) order if it becomes publicly or freely available“⁶⁵.

Diskriminierung, Stigmatisierung und Widerständigkeit

In den Gesprächen mit meinen Interview- und Gesprächspartnerinnen stellte ich mir und ihnen die Frage, wie mit solchen Ein- und Ausschlussprozessen – staatlichen und lokalen Regulierungen – und den Konsequenzen „der Politik des Versteckens“ umgegangen wird, ob es Praktiken gibt, sich den öffentlichen Straßenraum anzueignen, und wie diese aussehen könnten.

Sexarbeiter_innen eignen sich den öffentlichen Raum an, obwohl er ihnen verwehrt wird oder ihnen nur begrenzte Räume und Orte zur Verfügung stehen. Sie haben Aneignungspraxen, mit denen sie sich den nicht-sexarbeitenden Menschen anpassen und dadurch nicht sichtbar sind. Dies zeigt zugleich, dass in solchen Ein- und Ausschlussprozessen ein gesellschaftliches Kräfteverhältnis vorhanden ist, denn der Raum, in dem diese Prozesse stattfinden, lässt sich mit Urs Urban als ein Dispositiv der Macht definieren, der das Subjekt produziert.⁶⁶ In diesem Kräfteverhältnis zeigt sich auch eine Widerständigkeit von Sexarbeiterinnen, die sich mit Foucault wie folgt argumentieren lässt:

„Wenn es keinen Widerstand gäbe, gäbe es keine Machtbeziehungen. Weil alles einfach eine Frage des Gehorchens wäre. Von dem Augenblick an, da das Individuum in seiner Situation nicht das tun kann, was es will, muß es Machtbeziehungen gebrauchen. Der Widerstand kommt als Erstes, und er bleibt sämtlichen Kräften des Prozesses überlegen; er nötigt mit seiner Wirkung die Machtverhältnisse dazu, sich zu verändern.“⁶⁷

Diese Strategien und Praktiken werde ich aus forschungsethischen Gründen nicht sichtbar machen, da es die Akteur_innen nicht schützt, sondern nur eine zusätzliche Überregulierung mit sich bringen könnte. Vor allem, wenn es sich dabei um Gesprächspartner_innen handelt, die nicht registriert sind, wollen diese nicht-sichtbar bleiben, da ihre Entanonymisierung einer Selbstanzeige gleichkäme. Sexarbeitende Menschen, die ihre Tätigkeit legal ausüben, wollen

64 Martina Löw zit. n. G. Wolfmayr: Das Interesse am Verbotenen, S. 92.

65 Phil Hubbard u.a. zit. n. ebd., S. 93.

66 Vgl. Urs Urban: Der Raum des Anderen und Andere Räume. Zur Topologie des Werkes von Jean Genet. Würzburg 2007. S. 64.

67 Michel Foucault: Lesbischer Sadomasochismus als Praktik des Widerstandes. In: Barbara Eder, Felix Wemheuer (Hg.): Die Linke und der Sex. Klassische Texte zum wichtigsten Thema. Wien 2011, S. 159-163, hier S. 160.



sich in der Regel „nicht mit ihrem Gesicht in der Öffentlichkeit outen, da dies zur verstärkten Stigmatisierung und Diskriminierung führen würde“⁶⁸.

Wie solch eine Stigmatisierung und Diskriminierung auf der Straße aussehen kann, beschreibt Roland Girtler in seinem Beitrag „Die Kultur der Geächteten – die Kultur der Wächter“ im Unterkapitel „Verdacht und Geheimprostitution“. Darin schildert er, wie die Polizei eine Geheimprostituierte aufgreift. „Die als Geheimprostituierte etikettierten Frauen versuchen zwar, den Zuschreibungen der Polizei dadurch zu begegnen, daß sie sich als Passantinnen gebärden, die über die Anhaltung der Polizei entrüstet sind.“⁶⁹ Die Frau hat sich in einem Wiener Viertel aufgehalten, das als Prostitutionsgegend bekannt, in der jedoch die Anbahnung verboten ist. Für die Polizei war das Verhalten der Frau auffällig, denn sie hat einen wartenden Autofahrer angesprochen, sich kurz mit ihm unterhalten und dann entfernte sie sich wieder. Dies ist für die Polizei Verdacht genug, die Frau mit den Worten, „sie sei unbelehrbar“, anzusprechen. Sie wurde daraufhin auf das Polizeipräsidium mitgenommen und hat dort zugegeben, „daß sie sich nach Männern umgesehen hätte“. Girtler hält dabei fest, dass der Verdacht gegen die Frau dem äußeren Anschein nach problematisch ist, aber Polizisten in der mächtigeren Position sind, da sie vermeintliche Prostituierte unter psychischen Druck setzen, wenn sie auf die Polizeidienststelle mitgenommen werden. Des Weiteren schreibt Girtler, dass es auf die Strategie der Polizisten zurückzuführen ist, dass die Frau zugegeben habe, eine Geheimprostituierte zu sein. Als Strategie beschreibt er hier „die Ansprache mit dem ‚Du‘, die eine gewisse Vertraulichkeit signalisiere.“⁷⁰

Dies finde ich hier problematisch und möchte auf mein eigenes Forschungsmaterial zurückgreifen, das ich nach Absprache mit meinen Gesprächspartner_innen Christian Knappik und Sanja⁷¹ von sexworker.at verwenden kann, soll und auch möchte.

Auf der Abbildung „Strafverfügung der Landespolizeidirektion Wien“ zeigen sich der Tatbestand und die entsprechende Verwaltungsstrafe dafür. Diese Verwaltungsstrafe ist an eine registrierte Sexarbeiterin adressiert, die auf dem Heimweg zu ihrer Wohnung war, die in einem Sperrgebiet liegt. Folgender Tatbestand wird angeführt: „Blickkontakt zu den vorbeifahrenden KFZ-Lenkern zu suchen“; „vorbeifahrende Lenker durch Winken und/oder Kopfbewegung auf sich aufmerksam zu machen“.

Diese Strafverfügung zeigt, wenn „eine Frau an einem verbotenen Ort zu auffällig [agiert], kann ein falscher Blick als Anbahnung einer illegalen sexuellen Dienstleistung interpretiert und bestraft werden“⁷² Daraus kann geschlossen werden, dass – auch wenn, wie Frauke Kreutler schreibt, sich die strengen Normen hinsichtlich des Blickregimes seit dem 19. Jahrhundert gelockert haben – Blicke, die womöglich sexuelles Interesse signalisieren, auch heute nicht neutral gewertet werden.⁷³

Zentral ist hierbei die Frage, ob es tatsächlich sein kann, dass jemand durch „Blickkontakt zu einem Auto suchen“ und „Nicken“ und/oder „durch Kopfbewegungen auf sich aufmerksam machen“ auf der Straße als Sexarbeiterin bei der Anbahnung überführt werden und mit einer

68 Interview mit Sanja und Christian, 20.09.2018.

69 Roland Girtler: Die Kultur der Geächteten – Die Kultur der Wächter. In: Olaf Bockhorn u.a. (Hg.): Kulturjahrbuch 2. Wiener Beiträge zur Kulturwissenschaft und Kulturpolitik. Wien 1983, S. 358.

70 Vgl. ebd.

71 Der Name Sanja ist anonymisiert, Christian Knappik hat darauf bestanden, seinen vollen Namen zu nennen.

72 F. Kreutler: Begehrliche Blicke und geheime Codes, S. 28.

73 Vgl. ebd.

Polizeikommissariat BRIGITTENAU
Telefon: 01/31310-0

.LPD

REPUBLIK ÖSTERREICH
LANDESPOLIZEIDIREKTION WIEN

Wien, am: 07.2013

GZ: S- [redacted]

STRAFVERFÜGUNG

Herr/Frau [redacted]
Vor- und Zuname [redacted] Geburtsdatum [redacted] Nationalität [redacted]
Wohnadresse [redacted] Legitimation [redacted]
hat am: [redacted] um/von-bis 00.30 Uhr
in Wien: 2., [redacted]

1) ☐ als Freier/in (§ 2 Abs. 9 WPG 2011) außerhalb der erlaubten Bereiche für Straßenprostitution Kontakt mit Personen, die Prostitution anbahnen oder ausüben, zum Zweck der Inanspruchnahme ihrer Dienstleistungen aufgenommen.

A. ☐ entgeltlich sexuelle Handlungen gewerbsmäßig, nämlich am eigenen Körper geduldet/vorgenommen und somit die Prostitution ausgeübt.

B. durch Ihr Verhalten in der Öffentlichkeit erkennen lassen, die Prostitution ausüben zu wollen, somit die Prostitution im Gebiet der Stadt Wien angebahnt, indem Sie

☐ Verhandlungsgespräche mit anhaltenden KFZ-Lenkern führten

☒ Blickkontakt zu den vorbeifahrenden KFZ-Lenkern suchten

☐ immer wieder zu anhaltenden Fahrzeugen gingen

☒ vorbeifahrende Fahrzeuglenker durch Winken und/oder Kopfbewegungen auf sich aufmerksam machten.

2) ☐ und es unterlassen, die Absicht, die Prostitution ausüben zu wollen, persönlich bei der Behörde zu melden.

3) ☐ und ohne die für die Ausübung der Prostitution erforderlichen gesundheitspolizeilichen Voraussetzungen des Geschlechtskrankheitsgesetzes und der Verordnung des BM für Gesundheit und Umweltschutz über die gesundheitliche Überwachung von Personen, die der Prostitution nachgehen, zu erfüllen, es unterlassen.

☐ sich vor Beginn dieser Tätigkeit einer arztärztlichen Untersuchung auf das Freisein von Geschlechtskrankheiten zu unterziehen.

☐ sich regelmäßig im Abstand einer Woche einer arztärztlichen Untersuchung auf das Freisein von Geschlechtskrankheiten zu unterziehen, da die letzte Untersuchung am: [redacted] erfolgt ist.

4a) ☒ auf einer öffentlichen Fläche innerhalb eines Wohngebietes (§§ 2 Abs. 8, 9 Abs. 2 lit. a WPG 2011)

4b) ☐ auf einer Fläche, die als Haltestellenbereich öffentl. Verkehrsmittel der Linie(n) [redacted] verwendet werden.

4c) ☐ im Bereich einer Beschränkung gemäß § 10 WPG 2011.

5) ☐ und die Anbahnung der Prostitution an öffentlichen Orten in aggressiver Weise (§ 2 Abs. 4 WPG 2011) vorgenommen, da Sie deutliche, die Geschlechtssphäre betonende Handlungen oder Körperhaltungen gesetzt haben, wodurch unbeteiligte Dritte belästigt werden konnten. Sie wurden bei folgender Handlung bzw. Körperhaltung beobachtet:

6a) ☐ als Fußgänger/in die Fahrbahn insofern vorschriftswidrig benützt, indem Sie überraschen vom Gehsteig auf die Fahrbahn traten und der Fahrzeugverkehr behindert wurde.

6b) ☐ als Fußgänger/in die Fahrbahn insofern vorschriftswidrig benützt, indem Sie auf der Fahrbahn gingen, obwohl ein Gehsteig für den Fußgängerverkehr vorhanden war.

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschriften verletzt:

1) ☐ § 16 WPG 2011

2) ☐ § 5(1) WPG 2011

3) ☐ § 4 lit. c WPG 2011

4a) ☒ § 9(2) lit. a WPG 2011

4b) ☐ § 9(2) lit. b WPG

4c) ☐ § 9(2) lit. c WPG

5) ☐ § 9(4) WPG 2011

6a) ☐ § 76(1) StVO

6b) ☐ § 76(1) StVO

WEGEN DIESER VERWALTUNGSÜBERTRETUNG(EN) wird/werden über Sie folgende Strafe(n) verhängt.

	Geldstrafe von €	falls diese uneinbringlich ist, Ersatzfreiheitsstrafe von	gemäß §
1)			Stunden 17(3) WPG 2011
2)			Stunden 17(4) lit. b WPG 2011
3)			Stunden 17(4) lit. a WPG 2011
<input checked="" type="checkbox"/> 4a)	<input type="checkbox"/> 4b) 500,-	6 TAGE	Stunden 17(5) lit. a WPG 2011
4c)			Stunden 17(5) lit. b WPG 2011
5)			Stunden 17(4) lit. d WPG 2011
6a)	<input type="checkbox"/> 6b)		Stunden 99(3) lit. a StVO

Der zu zahlende

Gesamtbetrag lautet:

500,-

Rechtsmittelbelehrung: Sie haben das Recht, gegen diese Strafverfügung innerhalb von zwei Wochen nach ihrer Zustellung schriftlich oder mündlich beim oben angeführten Amt einen Einspruch zu erheben. Darin können Sie sich rechtfertigen oder die ihrer Verteidigung dienlichen Beweise vorbringen. Richtet sich der Einspruch ausschließlich gegen die Strafhöhe, wird die Behörde nur darüber entscheiden.

☒ übernommen am: 07.2013 ☐ Übernahme verweigert.

Unterschrift Partei

Beurkundung durch Beamten/in

(Unterschrift)



hohen Verwaltungsstrafe belegt werden kann? Und, in weiterer Folge, ob es überhaupt sichtbare Praktiken der Aneignung des Straßenraums gibt und inwieweit sie zulässig sind?

Resümee

Wie diese Forschungsskizze veranschaulicht, ist der öffentliche Straßenraum in Bezug auf Sexarbeit zu einem regulierten Ordnungsraum geworden. Die Historie zeigt, wie bereits Walter Siebel festgestellt hatte, dass der öffentliche Raum immer schon ein exklusiver Raum war und der freie Zugang oder das Recht auf öffentlichen Straßenraum eine geschichtliche Utopie ist.⁷⁴ Denn immer schon gab es Ausgrenzungen und Beschränkungen von und für bestimmte Menschen im öffentlichen Raum. Sehr lange galt das Recht auf Straße ausschließlich freien, weißen (hetero-) Männern. Nur ‚unehrenhafte‘ Frauen – Sexarbeiterinnen – zeigten sich auch im Straßenraum. Sie zeigten bereits damals eine Widerständigkeit, indem sie die ihnen zugewiesenen Raumgrenzen überschritten.⁷⁵ Gegen ein solches Brechen der Grenzen wurde mit rigiden Versuchen von Regulierungen und Ordnungen, die sich auch in Gesetzestexten niederschlugen, vorgegangen, was zu einer Verdrängung aus dem öffentlichen Raum und zu einer Verhäuslichung der Sexarbeit geführt hat. Auch diese Illusionsheterotopien unterliegen noch heute den immer wiederkehrenden Bestrebungen nach einem Verbot, das zur Abschaffung der Sexarbeit führen soll. Doch mit diesen Verdrängungsmechanismen wird Sexarbeit nicht ausgelöscht, sondern lediglich unsichtbar gemacht. Somit wird jedes sichtbare Agieren auf oder das Aneignen der Straße (fast) unmöglich gemacht und den Sexarbeiterinnen das Recht auf öffentlichen Straßenraum – auf Sichtbarwerdung – entzogen. Der öffentliche Straßenraum bleibt somit ein diskursiver und materieller Verhandlungsraum oder gar Kampfraum um sozialen Zugang oder Ausschluss – ein Raum, in dem zwischen heterogenen Menschengruppen stetig Aushandlungen und Begegnungen stattfinden, genauso aber auch Kampf und Konflikt – ein Raum, der exkludierend ist und in dem stigmatisierten, diskriminierten und marginalisierten Menschen oftmals Raum genommen wird. Paola Coppola-Pignatelli schreibt:

„Auch metaphorisch bedeutet Raum haben, etwas machen können, handeln können, sprechen, entscheiden können. Der Raum, der physisch den einzelnen Individuen, Gruppen, sozialen Klassen zugewiesen wird, das heißt, der Raum, über den sie konkret verfügen können, ist auch der Maßstab ihrer realen Macht. An den Rand gedrängt werden bedeutet Machtverlust.“⁷⁶

Und doch kann sich Widerständigkeit im Sichtbaren und vor allem im Unsichtbaren entwickeln und in Grenzüberschreitungen manifestieren.

74 Vgl. Walter Siebel: „Vom Wandel des öffentlichen Raumes“. In: Jan Wehrheim (Hg.): Shopping Malls. Interdisziplinäre Betrachtungen eines neuen Raumtyps. Berlin 2006, S. 77–94.

75 Vgl. Maja Nadig zit. n. Jutta Menschik-Bendele: Innerer Raum – äußerer Raum: Anmerkung zur weiblichen Identität. In: Eva Kail, Jutta Kleedorfer (Hg.): Wem gehört der öffentliche Raum. Frauenalltag in der Stadt. Wien 1991, S. 79–82, hier S. 79.

76 Paola Coppola-Pignatelli zit. n. Eva Kail: Zum Phänomen der Verdrängung. In: Eva Kail, Jutta Kleedorfer (Hg.): Wem gehört der öffentliche Raum. Frauenalltag in der Stadt. Wien 1991, S. 77–79, hier S. 77.



Author's affiliation

Sabrina Stranzl
Institut für Kulturanthropologie & Europäische Ethnologie
Karl-Franzens Universität Graz, Austria
sabrina.stranzl@gmx.at



Mobile Culture Studies | >mcs_lab> 1 (2020), 59-72
Open Access: content is licensed under CC BY 3.0

Die urbane Zeichenlandschaft

Aushandlungsprozesse um Stadtttext

Anna Riegler

Keywords Graffiti, Kontrolle, Öffentlicher Raum, Sicherheit, Street Art

DOI 10.25364/08.5:2020.1.5



Der städtische Außenraum ist überfüllt mit visuellen Zeichen, die an eine Vielzahl von Empfänger*innen adressiert sind. Verkehrsschilder, in Form von Geboten und Verboten sowie Werbebotschaften dominieren die urbane Zeichenlandschaft. Das hegemoniale Kommunikationsgefüge dient primär kommerziellen und reglementierenden Zwecken. Aber auch gesprayte Schriftzüge, Sticker, Plakate und Kunstwerke sind Teil der urbanen Zeichenlandschaft und schaffen somit eine alternative Kommunikationsform.

Diese Zeichen können mit einem stadtsemiotischen Zugang untersucht werden. Dabei wird die Stadt als Text und die Straße als semiotischer Raum betrachtet. Dieser Betrachtungsweise liegt der Textbegriff von Roland Barthes zugrunde, der neben den sprachlichen Äußerungen alle interpretierbaren Phänomene der Stadt umfasst.¹ In dieser Arbeit werden alle visuellen Äußerungen als Teil des Stadttexes betrachtet, wobei architektonische Zeichen außer Acht gelassen werden. Der Fokus der Untersuchung liegt auf Praktiken und Strategien, die die Vorherrschaft der reglementierenden und kommerziellen Zeichen durchbrechen. Die unterschiedlichen Formen der Einschreibungen in den Stadttext sowie die Intentionen und Erfahrungen der Akteur*innen wurden empirisch durch Wahrnehmungsspaziergänge und qualitative Interviews erhoben. Im Zeitraum von Juli bis Oktober 2018 unternahm ich mehrere Wahrnehmungsspaziergänge in den Grazer Bezirken Geidorf, Lend, Gries und Andritz. Dabei dokumentierte ich fotografisch Sticker, Graffiti und Street-Art-Werke. In Interviews berichteten mir unterschiedliche Akteur*innen von ihren Intentionen und Erfahrungen.

Die Auseinandersetzung mit dem Stadttext lässt nicht nur unterschiedliche Formen der Aneignung von öffentlichem Raum sichtbar werden, sondern verdeutlicht auch Herrschafts- und Machtbeziehungen im urbanen Raum. Der öffentliche Raum ist durch Reglementierungen gekennzeichnet, die auch die Konstituierung des Stadttexes maßgeblich bestimmen.

Konstituierung von Stadttext

Der offizielle Stadttext wird vor allem von Ökonomie und (Stadt)Politik geschrieben. Die Kunsthistorikerin Monja Müller beschreibt den städtischen Außenraum als einen Raum, in dem visuelle Kommunikation fast ausschließlich politischen und kommerziellen Zwecken dient. „Die Gestaltung des öffentlichen Stadtraums erfolgt primär nach Kriterien, die dem Verkehr, der Massenkonsumentkultur sowie der Repräsentanz politischer und ökonomischer Herrschaft untergeordnet sind“.²

Die Stadtpolitik verschreibt sich der Aufgabe, für Sicherheit und Ordnung zu sorgen, und übersetzt diese Funktion in Zeichen, die im öffentlichen Raum platziert werden. Verkehrs- und Hinweisschilder dienen der Orientierung und sollen für eine möglichst konfliktfreie Regelung des Straßenverkehrs sorgen. Gebote und Verbote geben darüber hinaus erwünschte Handlungs- und Verhaltensweisen vor.

Neben den Zeichen, die für Sicherheit und Ordnung sorgen sollen, werden zahlreiche Werbebotschaften im städtischen Außenraum platziert. Angebote und Ankündigungen werden

1 Vgl. Eva Reblin. Die Straße, die Dinge und die Zeichen. Zur Semiotik des materiellen Stadtraums. Bielefeld 2012, S. 176f.

2 Monja Müller: Reclaim the Streets! Die Street-Art-Bewegung und die Rückforderung des öffentlichen Raumes. Am Beispiel von Banksys *Better out Than In* und Shepards Faireys *Obey Giant*-Kampagne. Norderstedt 2017, S. 445.

über großformatige Werbeplakate, Litfaßsäulen, auf Bussen und Straßenbahnen oder über die in letzter Zeit steigende Anzahl von Videowalls vermittelt. Dem Architekturtheoretiker Anselm Wagner zufolge erfüllte der mit Werbung besetzte öffentliche Raum in Europa während des Kalten Krieges auch eine politische Bedeutung. Die Überflutung des Stadtraums mit kommerzieller Außenwerbung galt bzw. gilt als sichtbarstes Zeichen für die Zugehörigkeit zur „westlich-kapitalistischen Hemisphäre“. Im Gegensatz dazu war der öffentliche Raum des Ostblocks beinahe frei von Werbung und wurde höchstens für politische Propaganda benutzt.³ Auch in der Gegenwart besitzt Werbung einen wichtigen Stellenwert im öffentlichen Raum. Bertram Werle, der Stadtbaudirektor der Stadt Graz, deutet Außenwerbung als „Ausdruck wirtschaftlicher Vitalität“ einer Stadt. Die Stadt als Wirtschaftsstandort ist von der gewerblichen Nutzung abhängig. In diesem Sinne fungiert der öffentliche Raum als Außenauftritt der Wirtschaftstreibenden.⁴

Werbung wird nicht nur als zentraler Indikator für die Wirtschaftstüchtigkeit einer Stadt gesehen, sondern ist häufig auch ein wichtiges Geschäftsfeld. Viele Werbefirmen und ihre Plakatwände sind direkt oder über Beteiligungen im Besitz der Stadt. Mit über 3.000 Werbeflächen ist das Unternehmen „Ankündener“, das mit 66,7% Anteilen im Besitz der Holding Graz ist, der größte Anbieter im Bereich der Außenwerbung im Raum Graz.⁵

Formen des „Sich-Einschreibens“

Die unabhängige und individuelle Zeichenproduktion ist im Stadtraum nicht vorgesehen. Dennoch schreiben sich Akteur*innen unautorisiert in den politisch und ökonomisch vorstrukturierten Stadttext ein und nutzen damit das kommunikative Potential der urbanen Außenflächen. Die Intentionen und Motive hinter den unautorisierten Eingriffen sind vielfältig. Persönliche, politische, künstlerische sowie kommerzielle Interessen, die sich häufig auch überlagern, stellen die Beweggründe dar. Unter Bezugnahme auf die dahinterstehenden Intentionen lassen sich vier Formen des „Sich-Einschreibens“ identifizieren: Aktivistische Raumaneignung, symbolische Raumaneignung, kommerzielle Raumaneignung und künstlerische Raumaneignung.



3 Vgl. Anselm Wagner: Las Vegas – falsch gelesen. In: Internationales Städteforum Graz (Hg.): Die umworbene Stadt. Stadtgestalt und Werbung im Fokus von Denkmalpflege und Baukultur, Graz 2013, S. 13-19, hier S. 16.

4 Vgl. Bertram Werle: Werbung und Baukultur: Stadt im Spannungsfeld. In: Internationales Städteforum Graz (Hg.): Die umworbene Stadt. Stadtgestalt und Werbung im Fokus von Denkmalpflege und Baukultur, Graz 2013, S. 27-33, hier S. 30f.

5 Vgl. Ankündener. Online abrufbar: <http://www.ankuender.com/unternehmen.html> [29.01.2019].



Aktivistische Raumaneignung

Organisationen, Vereine, Gruppierungen und Individuen nutzen den öffentlichen Raum, um Passant*innen auf ihre Botschaften aufmerksam zu machen. Die Einschreibungen in den Stadttext werden zur Mobilisierung für gesellschaftsrelevante bzw. -kritische Themen genutzt. Sehr häufig wird dafür auf das Medium Sticker zurückgegriffen, um vielfältige Botschaften zu verbreiten. Kristian⁶ hat während seiner Studienzeit für eine politische Organisation gestickert. Für die häufige Nutzung des Mediums Sticker für aktivistische Motive führt er zwei Gründe an. Einerseits kann diese Form kostengünstig, einfach und schnell genutzt werden, und andererseits ist die Gefahr einer Bestrafung im Gegensatz zum Sprayen recht gering⁷. Im Grazer Stadttext finden sich Botschaften zu unterschiedlichen Thematiken, beispielsweise Positionen, die sich gegen Rassismus, Faschismus oder unterschiedlichste Arten der Diskriminierung wenden. Außerdem werden die zunehmende Überwachung sowie die kapitalistische Gesellschaftsordnung kritisch kommentiert. Auch viele Vereine und Organisationen, die sich für Umwelt-, Tierschutz oder die Einhaltung der Menschenrechte einsetzen, weisen auf ihre Ziele und Initiativen hin.

Neben allgemein gesellschaftsrelevanten Themen werden auch kritische Stellungnahmen zur nationalen und lokalen Regierung sowie zu aktuellen politischen Maßnahmen in den Stadttext eingeschrieben. Lokal-

politische Themen, die in den 2010er Jahren in Graz behandelt werden, sind das Murkraftwerk, die hohe Feinstaubbelastung, Graz als „Verbotshauptstadt“ sowie die Politik der Grazer Stadtregierung.

Symbolische Raumaneignung

Graffiti-Writer*innen sowie lokale Fußballvereine und politische Organisationen schreiben sich in den Stadttext ein, um im öffentlichen Raum präsent zu sein. Dabei wird häufig auch die Wahrnehmung der Akteur*innen des öffentlichen Raumes als „Territorium“ sowie eine mehr oder weniger kompetitive Motivation sichtbar.

Anna Waclawek bezeichnet Graffiti-Writing bzw. Signatur-Graffiti als die Praxis, Buchstaben, Namen bzw. Pseudonyme mit Sprühfarbe oder anderen Materialien auf städtische

⁶ Die Namen der Interviewten wurden in dieser Arbeit anonymisiert.

⁷ Vgl. Interview mit Kristian, 09.08.2018.

Außenflächen zu schreiben. Sie unterscheidet drei Formen: Tags, Throw-Ups und Pieces. Tags sind die früheste und elementarste Form des Graffitis. Darunter wird die „schnell ausgeführte, einfarbige Wiedergabe des Namens eines Writers“ verstanden⁸. Der Fokus bei dieser Form liegt auf der Omnipräsenz im städtischen Raum. Bekanntheit in der Szene mit Tags wird mittels Quantität erreicht. Throw-Ups sind größere, mehrfarbige und komplexer gestaltete Tags. Auch hier spielt die Quantität eine große Rolle.⁹ Pieces sind „große, farbenprächtige, kunstvolle und stilistisch anspruchsvolle Arbeiten“¹⁰. Buchstaben werden dabei häufig mit figürlichen Darstellungen kombiniert. Die Gestaltung dieser Arbeiten ist mit einem größeren Zeitaufwand verbunden und wird in der Subkultur nach Qualität und technischem Können beurteilt.¹¹



Die Motivation der Akteur*innen ist vielfältig und hat nichts mit vorsätzlichem Vandalismus zu tun. Auch wenn das Erreichen von Bekanntheit – von Fame – innerhalb der Subkultur häufig ein Motiv darstellt, verdeutlicht Georg, dass dies nicht immer die Hauptmotivation der Graffiti-Writer*innen ist. Georg begann in seiner Jugend mit dem illegalen Graffitisprühen. Nachdem er und seine Crew von der Polizei erwischt wurden, gab er sein Hobby für mehrere Jahre auf. Erst später begann er schließlich, an legalen Flächen und Auftragsarbeiten zu sprühen. Für Georg standen immer der Spaß am Sprayen sowie die begleitenden Gefühle im Vordergrund. Er beschreibt das illegale Sprayen als Nervenkitzel und verweist auf das „kribbelnde Gefühl“, wenn das Werk vollendet ist. Auch die Gruppe und das Gruppenerlebnis spielten für ihn eine wichtige Rolle.¹²

Im Weiteren nehmen soziale Gruppen, wie Fußballfans oder Mitglieder politischer Organisationen, den Raum für sich ein. Sie markieren und verteidigen Territorien. Am Beispiel von Fangruppen der lokalen Fußballvereine GAK und SK Sturm kann man diese Dynamiken gut beobachten. Die Fanclubs der beiden Fußballvereine markieren „ihre“ Räume und liefern sich dabei visuelle Straßenkämpfe, indem sie die Markierungen der anderen überschreiben sowie überkleben und damit die Inanspruchnahme des Gebietes in Frage stellen. Die Akteur*innen markieren vor allem die Umgebung der Fußballstadien und der jeweiligen Clubhäuser sowie Stammlokale der Fans. Während die Fanclubs des GAK vor allem den Bezirk Andritz

8 Anna Waclawek: Graffiti und Street Art. London 2011, S. 14.

9 Vgl. ebda., S. 14ff.

10 Ebda., S. 18

11 Vgl. ebda.

12 Vgl. Interview mit Georg, 17.10.2018.



(dort befindet sich das GAK Stadion) für sich beanspruchen, nehmen die Fanclubs des SK Sturm den Bezirk Liebenau für sich ein. Der Bezirk Geidorf ist, vor allem im Bereich der Universität, ein umkämpfter Raum, den die Akteur*innen der unterschiedlichen Fanclubs für sich beanspruchen. Dabei wird die Gegenseite mit Sprüchen auch direkt angesprochen, indem sie ihre Abneigung gegenüber dem gegnerischen Fußballverein ausdrücken. Diese wird beispielsweise mit Botschaften wie „Scheiss GAK“ oder „Tod und Hass dem SK Sturm“ vermittelt.



Eine ähnliche Dynamik lässt sich auch zwischen politischen Organisationen wahrnehmen. Kristian erzählt, dass es darum geht, auf politische Äußerungen der „Gegenseite“ zu reagieren, indem ihre Sticker überklebt oder entfernt werden und damit ihre Botschaften aus dem öffentlichen Raum zu verdrängen. Außerdem wird versucht, mittels Sticker auf Hintergründe der politischen Organisation aufmerksam zu machen.¹³

Kommerzielle Raumaneignung

Auch unautorisiert wird der Stadtext als Werbefläche genutzt. Verschiedene Unternehmen, Marken, Bands, Produkte oder auch Veranstaltungen und politische Parteien werden mittels Sticker beworben. Die unautorisierte Einschreibung in den Stadtext bietet eine kostengünstige Möglichkeit, Produkte und Namen sowie politische Programme und Ziele zu verbreiten und damit im Bewusstsein der Menschen zu verankern. Kristian thematisiert, dass die Verbreitung der politischen Sticker nicht nur aktivistischen Zielen dienen kann, sondern auch eine Marketingstrategie ist. Die Präsenz in der Öffentlichkeit soll vor allem zu Zeiten von Wahlkämpfen Aufmerksamkeit für den Namen der politischen Organisation erzeugen.¹⁴ Die unautorisierte Nutzung der Werbefläche spielt vor allem auch für lokale, meist nicht-kommerzielle kulturelle Veranstaltungen und Musik eine wichtige Rolle.

¹³ Vgl. Interview mit Kristian, 09.07.2018.

¹⁴ Vgl. ebda.



Künstlerische Raumanerkennung

Unter künstlerischer Raumanerkennung werden die verschiedenen, nichtkommerziellen, unautorisierten Formen von Kunst im öffentlichen Raum gefasst. Die unterschiedlichen Praktiken können theoretisch mit den Begriffen Street Art, Post-Graffiti oder Urban Art¹⁵ gefasst werden.

Nach Anna Waclawek zeichnet sich die Street-Art-Bewegung durch eine größere Diversität hinsichtlich Stil, Technik und Material sowie auch hinsichtlich der Akteur*innen aus. Während Graffiti-Signatur überwiegend junge Männer praktizieren, wird Street-Art meist von „etwas älteren“ Männern sowie von vielen Frauen verbreitet. Der grundlegende Unterschied zwischen Signatur-Graffiti und Post-Graffiti/Street Art ist, dass Buchstaben ein zentrales Element des Signatur-Graffitis darstellen. Visuell sind Street-Art-Werke meist weniger kryptisch, können auch von Außenstehenden interpretiert werden und somit einen größeren Teil der Bevölkerung erreichen.¹⁶

Die Intentionen und Motivationen, die die Akteur*innen zu künstlerischen Eingriffen in den Stadtext inspirieren, sind vielfältig. Akteur*innen nutzen die Straße als Medium, um ihre Werke in den öffentlichen Raum zu tragen. Auch Paul sieht in der Straße die Möglichkeit, ein Publikum für seine Werke zu finden. Er gestaltet Sticker sowie auch größere Arbeiten mit Sprühfarbe.¹⁷

Neben der Möglichkeit, die Straße als Medium zu nutzen, verfolgen Akteur*innen auch explizit das Ziel, ihre Umgebung mitzugestalten. Dies beinhaltet häufig auch eine Kritik an der gegenwärtig dominanten Bespielung des öffentlichen Raumes mit Werbung. Antonia, die

15 Anna Waclawek verwendet diese Begriffe synonym (vgl. S. 28). Über die Definition der unterschiedlichen Formen unautorisierter Eingriffe in den öffentlichen Raum herrscht Uneinigkeit, in der Theorie sowie auch unter Akteur*innen. Vgl. dazu auch: Julia Reinecke: Street-Art. Eine Subkultur zwischen Kunst und Kommerz. 2. Auflage, Bielefeld 2012, S. 21ff.

16 Vgl. Anna Waclawek: Street-Art, S. 28ff.

17 Vgl. Interview mit Paul, 28.10.2018.



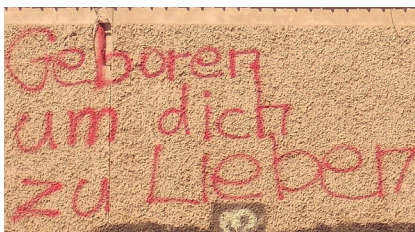
selbst gemalte Sticker und Poster sowie kleinere plastische Arbeiten unautorisiert im Stadtraum platziert, will mit ihren Arbeiten Teile ihrer Umgebung verändern. Ihre unmittelbare Nachbarschaft stellt für sie einen Teil ihrer Welt, ihres Universums, dar. Diesen Räumen schreibt sie eine zentrale Bedeutung zu, die auch die Ortsauswahl für die Anbringung ihrer Arbeiten begründet.¹⁸

Zur künstlerischen Raumanneignung zählen außerdem all jene Sprüche, Mitteilungen und Botschaften, die keine politische oder gesellschaftskritische Intention verfolgen. Vielmehr geht es darum, sich auszudrücken oder eine Botschaft an jemanden zu richten, wie beispielsweise Liebesbekundungen.



Illegale vs. legale Einschreibungen

Neben den vielfältig unautorisierten Einschreibungen in den Stadtext entstehen viele Street-Art Kunstwerke auf offiziell zur Verfügung gestellten Wänden. Über die Legitimität von legalen Graffiti bzw. Street-Art-Werken herrscht Uneinigkeit zwischen den Akteur*innen. Nach Julia Reinecke spaltet sich die Gruppe bei der Frage, ob die Zusammenarbeit mit kommerziellen Unternehmen legitim sei. In der „Sell-Out“-Diskussion, die innerhalb der Street-Art-Szene geführt wird, zeigen sich zwei konträre Positionen. Auf der einen Seite stehen Akteur*innen,



¹⁸ Vgl. Interview mit Antonia, 02.11.2018.

die keine Aufträge annehmen, oder nur solche, die mit ihren politischen und ideologischen Einstellungen vereinbar sind. Diese Akteur*innen betonen das subversive Potenzial von Street Art und betrachten explizite oder implizite gesellschafts- und konsumkritische Botschaften als wesentliches Merkmal von Street Art-Werken. Auf der anderen Seite befinden sich Akteur*innen, die jeden Auftrag annehmen. Dabei werden vor allem jene Street-Art-Künstler*innen mit Sell-Out Vorwürfen konfrontiert, die mit Großunternehmen und Konzernen zusammenarbeiten.¹⁹

Sophia nimmt in dieser Diskussion die erstgenannte Position ein. Sie arbeitet nur an legalen Wänden. Um ihre Werke im städtischen Raum anbringen zu können, fragt sie häufig Hausbesitzer*innen direkt um Genehmigung. Mit ihren Arbeiten, in denen sie unterschiedliche, häufig gesellschaftskritische und feministische Themen verarbeitet, möchte sie Leute zum Nachdenken anregen. Sie sieht die Straße als wichtiges und machtvoll Medium, mit dem sie viele Menschen erreichen kann. Die Etablierung von Street Art am institutionalisierten Kunstmarkt und in Galerien empfindet Sophia als positiv und wünschenswert. Sie betont jedoch das subversive Potential von Street Art und sieht deswegen die Nutzung von Street Art für Werbezwecke kritisch.²⁰

Georg hingegen äußert sich deutlich positiver gegenüber der Kommerzialisierung von Street Art und Graffiti, da er sich damit seinen Lebensunterhalt verdient. Außerdem bewirke die Kommerzialisierung auch gesellschaftliche Akzeptanz sowie die Etablierung am institutionalisierten Kunstmarkt. Ein weiterer positiver Effekt von legalen Flächen sei die Arbeit ohne Zeitdruck, wodurch qualitativ hochwertigere Bilder entstehen können.²¹

Aneignung von öffentlichen Räumen

Wie dargestellt, gibt es vielfältige Formen, sich in den ökonomisch und politisch vorstrukturierten Stadtext einzuschreiben. Dabei werden unterschiedliche, illegale sowie auch legale Aneignungsstrategien sichtbar. Betrachtet man den offiziellen Stadtext und die eingeschränkten Möglichkeiten der individuellen autorisierten Einschreibung, stellt sich die Frage: Wem „gehört“ der öffentliche Raum eigentlich?

Benjamin Etzold entwickelt zur Beschreibung der Aneignung öffentlicher Räume und der damit verbundenen Machtverhältnisse ein analytisches Konzept, das auf Pierre Bourdieus praxeologischer Raumkonzeption basiert.²² Bourdieu unterscheidet drei Raumkategorien: den physischen, den sozialen und den angeeigneten physischen Raum. Der physische Raum umfasst die räumlich-relationale Anordnung von physischen Gegenständen. Soziale Akteur*innen nehmen als örtlich gebundene, „biologisch individuierte Körper“ darin einen konkreten Platz ein. Diese Positionierung drückt sich etwa in der Privat- und Geschäftsadresse sowie in Besitztümern (wie Gebäude oder Grundstücke) aus. Der soziale Raum besteht aus der „Aneinanderreihung von sozialen Positionen“, die basierend auf der Verfügbarkeit von ökonomischem, sozialem und kulturellem Kapital eingenommen werden. Nach Bourdieu spiegelt sich die

19 Vgl. Julia Reinecke: Street-Art, S. 173ff.

20 Vgl. Interview mit Sophia, 18.10.2018.

21 Vgl. Interview mit Georg, 17.10.2018.

22 Vgl. Benjamin Etzold: Die umkämpfte Stadt. Die alltägliche Aneignung öffentlicher Räume durch Straßenhändler in Dhaka (Bangladesch). In: Andrej Holm, Dirk Gebhardt (Hg.): Initiativen für ein Recht auf Stadt. Theorie und Praxis städtischer Aneignung. Hamburg 2011, S. 187-220, hier S. 192.



soziale Positionierung der Akteur*innen in ihrer eingenommenen Position im physischen Raum wider.²³ Das Konzept des angeeigneten physischen Raumes beschreibt die räumliche Verteilung von Gütern und Dienstleistungen sowie die räumliche Verteilung der Akteur*innen, die unterschiedliche Möglichkeiten haben, sich Raum anzueignen.²⁴ Der angeeignete physische Raum ist einerseits „Ergebnis von sozialen Praktiken im Raum“ und andererseits „Gegenstand von Kämpfen und Aushandlungsprozessen zwischen Akteuren mit unterschiedlichen Interessen und Handlungsmöglichkeiten“.²⁵

In Anlehnung daran betrachtet Etzold den öffentlichen Raum als angeeigneten physischen Raum. Er formuliert fünf Ebenen, auf denen sich die Aneignung öffentlicher Räume vollzieht. Die erste Ebene umfasst den physischen Raum, also (1) die Materialität des Raumes und die Eigentumsverhältnisse. Die zweite bis fünfte Ebene betrifft den sozialen Raum. Die Möglichkeit, sich öffentlichen Raum anzueignen, wird durch (2) die soziale Position der Akteur*innen, (3) positions-spezifische räumliche Praktiken und (4) anerkannte Zugangs- und Nutzungsregeln bestimmt sowie (5) von der Zuschreibung einer bestimmten Bedeutung eines Ortes beeinflusst.²⁶

Die erste Ebene umfasst die materiellen Grundbedingungen und die damit zusammenhängenden rechtlich festgeschriebenen Besitzverhältnisse.²⁷ Auf dieser rein materiellen Ebene bedeutet Raumanneignung in Bezug auf den Stadttext die Möglichkeit, sich darin einzuschreiben. So können Hausbesitzer*innen Verbotsschilder anbringen, Eigentümer*innen von Werbeflächen über deren Verwendung bestimmen oder die Stadt Kunstprojekte im öffentlichen Raum genehmigen oder verbieten.

Die zweite Ebene von Etzolds analytischem Konzept widmet sich der sozialen Position der Akteur*innen. Die Verfügbarkeit von ökonomischem, sozialem und kulturellem Kapital und die damit zusammenhängende gesellschaftliche Position bestimmt die Möglichkeiten, öffentlichen Raum zu nutzen und zu gestalten.²⁸ Erst die Verfügbarkeit von ökonomischem Kapital ermöglicht die Nutzung von Werbeflächen. Auch soziales und kulturelles Kapital spielen bei der Möglichkeit von Aneignung des öffentlichen Raumes eine wichtige Rolle. Jene Street-Art-Aktivist*innen, die ein Studium im Bereich der Kunst oder des Grafikdesigns absolvieren, verfügen über institutionalisiertes kulturelles Kapital sowie über soziales Kapital in Form von Kontakten, die sie während des Studiums geknüpft haben. Dieses Kapital ist hilfreich, um am institutionalisierten Kunstmarkt Fuß zu fassen.²⁹ Dieses symbolische Kapital kann sich für die Akquise von Auftragsarbeiten, Genehmigungen für legale Flächen oder die Einladung zu Street-Art-Festivals als nützlich erweisen.

Die dritte Ebene fragt nach den räumlichen Praktiken, die nur im Zusammenhang mit der sozialen Positionierung verstanden werden können. Verhaltensweisen und Muster der

23 Vgl. Pierre Bourdieu: Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum. In: Martin Wentz (Hg.): Stadt-Räume. Frankfurt am Main 1992, S. 25-34; Pierre Bourdieu: Ortseffekte. In: Ders. et al. (Hg.): Das Elend der Welt. Gekürzte Studienausgabe, 2. Auflage. Konstanz 2010, S. 159-167.

24 Vgl. Pierre Bourdieu: Ortseffekte, S. 160.

25 Benjamin Etzold: Die umkämpfte Stadt, S. 193.

26 Vgl. ebd., S. 192ff.

27 Vgl. ebd., S. 194.

28 Vgl. ebd.

29 Vgl. Julia Reinecke: Street-Art, S. 178f.

Raum-Nutzung werden entsprechend der sozialen Position erlernt und drücken sich im Habitus aus. Auf der sozialen Ebene bedeutet Raumaneignung die routinierte Raumnutzung, die intentionale Raumbesetzung sowie auch die Knüpfung und Aufrechterhaltung sozialer Netzwerke, die Zugänge zu Räumen verschaffen können.³⁰ Auf dieser Ebene kann das Einüben der internen „Regeln“ der Akteur*innen gefasst werden sowie auch die Gruppenprozesse und Vernetzungen von Graffiti- oder Street-Art-Crews.

Die vierte Ebene stellt die normativ-regulative Ebene dar. Die Regulierung der Räume verdeutlicht Etzold mit dem Begriff der Governance öffentlicher Räume. Im Sinne Bourdieus versteht er darunter „die intentionale, aber zum Teil subtile Steuerung gesellschaftlicher Verhaltensweisen durch machtvollen Akteure, welche die spezifischen Spielregeln der Interaktion und der Raumordnung setzen, kontrollieren und sanktionieren und so die sozialen Praktiken von anderen Akteuren im öffentlichen Raum maßgebend beeinflussen“³¹. Raumaneignung bedeutet in diesem Zusammenhang das Einüben der gesellschaftlich akzeptierten und erwünschten Verhaltensweisen, aber auch die aktive Veränderung dieser gesetzlich durchgesetzten und normativen Zugangs- und Nutzungsregeln.³² In Bezug auf den Stadttext umfasst diese Ebene die gesetzlichen Regelungen, wer was in den Stadttext einschreiben darf sowie auch das Aufbrechen dieser Regulierungen, indem sich Akteur*innen unautorisiert in den Raum einschreiben. Außerdem können auf dieser Ebene auch die Kontrolle und Überwachung öffentlicher Räume betrachtet werden.

Die fünfte, die symbolische Ebene behandelt die Bedeutungsproduktion für die Aneignung öffentlicher Räume. Individuen nehmen öffentliche Räume, die auch der Repräsentation dienen, unterschiedlich wahr und schreiben bestimmten Räumen eine mehr oder weniger große Bedeutung zu.³³ Ein Beispiel für die Bedeutung bestimmter Räume stellen Innenstädte dar. Diese gelten als besonderes Kapital einer Stadt. Sie sind ein wichtiger Standort für den Einzelhandel, gleichzeitig spielt ihr Zustand für den Tourismus eine wichtige Rolle. Stadtpolitiken forcieren deswegen vor allem in Innenstädten ein ansprechendes Stadtbild. Bei Einschreibungen in den Stadttext hängt die Auswahl der Fläche häufig mit der zugeschriebenen Bedeutung eines Ortes zusammen. Einerseits kann eine persönliche Bedeutung dahinterstehen oder die Akteur*innen achten darauf, dass das Werk mit der Umgebung harmonisiert. Andererseits ist der Ort – vor allem beim Signatur-Graffiti – ausschlaggebend für die Bekanntheit innerhalb der Szene, da besonders gefährliche Plätze höhere Anerkennung bringen.

Die Fähigkeit, sich Raum anzueignen und zu beherrschen, steht in engem Zusammenhang mit der Verfügung über soziales, kulturelles und ökonomisches Kapital. Bourdieu bezeichnet die „Herrschaft über den Raum“ als „eine der privilegiertesten Formen der Herrschaftsausübung“³⁴.

30 Vgl. Benjamin Etzold: Die umkämpfte Stadt., S. 194f.

31 Ebd., S. 195

32 Vgl. ebd.

33 Vgl. ebd., S. 195f.

34 Pierre Bourdieu: Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum. In: Martin Wentz (Hg.): Stadt-Räume. Frankfurt am Main 1991, S. 25-34, hier S. 30.



Kontrolle öffentlicher Räume

Die Kontrolle und Überwachung des öffentlichen Raumes gehört zum „traditionellen Hoheitsbereich des Staates, das heißt öffentliche Polizeien als Exekutive setzen Gesetze im de jure öffentlichen Raum durch und der Grad der realen Durchsetzung orientiert sich dabei regelmäßig an aktuellen politischen Konstellationen und Prämissen“.³⁵ Der öffentliche Raum (in der Moderne) war schon immer durch Reglementierungen gekennzeichnet. Neben informellen Normen legen staatliche Institutionen rechtlich fest, was öffentlicher Raum ist, und bestimmen gesetzlich, wer den öffentlichen Raum wie nutzen darf. Die Kontrolle des öffentlichen Raumes wird durch das Argument legitimiert, nicht-gemeinverträgliche Verhaltensweisen zu unterbinden.³⁶

Die Nutzung von öffentlichen Räumen ist gesetzlich eingeschränkt. Gegen unerwünschte Verhaltens- und Nutzungsformen wird juristisch und exekutiv vorgegangen. So wird auch unautorisierten Eingriffen in den Stadttex der „Kampf“ angesagt. Jan Wehrheim bezeichnet den Kampf gegen Graffiti (und Street Art) als Symbol für den „Kampf um städtisches Territorium“. Dieser Kampf gegen Graffiti wird auf drei Ebenen geführt. Erstens geht es um Sachbeschädigung und Vandalismus sowie um den Schutz von Privateigentum.³⁷ (Stadt)Politiken entwickeln Strategien, um gegen diese Form von Vandalismus vorzugehen. Die zeit- und kostenaufwendige Entfernung von Graffiti rechtfertigt es, diese Einschreibungen in den Stadttex als Sachbeschädigung zu ahnden. Unter Sachbeschädigung wird laut § 126 des Strafgesetzbuches die Zerstörung, Beschädigung, Verunstaltung und Unbrauchbarmachung einer fremden Sache verstanden. Sie wird mit Geldstrafen sowie auch mit Freiheitsstrafen bis zu sechs Monaten belegt.³⁸ Um Sachbeschädigung durch Graffiti vorzubeugen sowie gezielt strafrechtlich verfolgen zu können, werden in vielen Städten eigene Sonderkommissionen der Polizei eingerichtet. Auch in Graz gibt es seit 2017 eine Graffiti-Soko, die aus zehn Ermittler*innen besteht.³⁹

Die zweite Argumentationslinie um den Kampf gegen Graffiti basiert auf der Frage von Kunst und Ästhetik. Je nach subjektiver Einschätzung werden Graffiti und Street-Art-Werke als Kunst oder Schmiererei eingestuft.⁴⁰ Wie man am Beispiel des prominenten britischen Street-Art Künstlers Banksy sieht, können Werke, die als Kunst eingestuft werden (auch wenn sie illegal entstehen), durchaus auch zur Aufwertung eines Stadtviertels und somit zum Kapital einer Stadt beitragen. Monja Müller argumentiert, dass sich in den letzten Jahren immer mehr (Groß)Städte „mit dem speziellen Flair dieser illegalen Kunstform“ schmücken. Street Art wird zur Attraktivitätssteigerung des urbanen Außenraumes instrumentalisiert, sowohl für die Bewohner*innen, vor allem aber für Investor*innen und Tourist*innen.⁴¹

Drittens spielt das subjektive Sicherheitsgefühl in der Diskussion eine große Rolle. Die Argumentation lautet, dass die Präsenz von Graffiti die Sauberkeit und Ästhetik einer Stadt,

35 Jan Wehrheim: Die überwachte Stadt. Sicherheit, Segregation und Ausgrenzung. 3. Auflage, Opladen/Berlin/Toronto 2012, S. 57.

36 Vgl. ebd., S. 58f.

37 Vgl. ebd. S. 121f.

38 Vgl. § 126 Strafgesetzbuch, BGBI. Nr 60/1974 idF Nr. 70/2018. Online abrufbar: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10002296> [Zugriff 26.11.2019].

39 Vgl. <https://steiermark.orf.at/news/stories/2955531/> am 26.12.2018 [Zugriff 02.12.2018].

40 Vgl. Jan Wehrheim: Die überwachte Stadt, S. 122.

41 Vgl. Monja Müller: Reclaim the Streets, S. 191.

und somit das subjektive Sicherheitsgefühl, beeinträchtigt. Dies wirke sich wiederum negativ auf den „Einzelhandelsstandort Innenstadt“ aus. Dieser Argumentationslinie folgt auch die umstrittene Broken-Window-Theorie von Wilson und Kelling (1982), laut der ein direkter Zusammenhang zwischen dem Verfall eines Stadtteils und der dort auftretenden Kriminalität bestehe.⁴²

Die Inanspruchnahme von Raum, die nicht den Vorstellungen von Ordnung, Sauberkeit und Ästhetik entspricht, scheint die Kontrolle über Raum zu untergraben. Wehrheim interpretiert Graffiti somit als Symbol „für Gefährdung von Macht im und durch Raum“.⁴³ Er resümiert, dass im Umgang mit Graffiti alle Aspekte einer umkämpften Stadt sichtbar werden: „Sauberkeit mit der Verdrängung von Nutzungsformen und Personen, Angstdiskurs mit Strategien zur Revitalisierung von Innenstädten sowie Kriminalprävention mit der Okkupation von Raum“.⁴⁴

Das Recht im und am öffentlichen Raum – Ein Fazit

Der Stadttext stellt eine wichtige Kommunikationsfläche im urbanen Raum dar. Botschaften im öffentlichen Raum können eine machtvolle Wirkung haben sowie vielfältige Funktionen erfüllen. Die Konstituierung des Stadttextes ist, als Teil des öffentlichen Raumes, von vielfältigen Aushandlungsprozessen begleitet. Dabei handelt es sich einerseits um den Aushandlungsprozess, was sichtbar sein darf und andererseits, welche Formen der Einschreibung als legitim erachtet werden.

Der „offizielle“ Stadttext dient primär kommerziellen und reglementierenden Zwecken. Unautorisierte Eingriffe in den Stadttext sind nicht vorgesehen, dennoch schreiben sich Akteur*innen in den politisch und ökonomisch vorstrukturierten Stadttext ein. Hinter diesen Einschreibungen stehen persönliche, künstlerische, politische sowie kommerzielle Intentionen. Akteur*innen wollen mit ihren Botschaften im öffentlichen Raum sichtbar sein und ihre spezifischen Interessen vertreten.

Die Zuständigkeit über die Kontrolle und Überwachung des öffentlichen Raumes und somit auch die Frage, was im Stadttext sichtbar sein darf, wird den staatlichen Institutionen zugeschrieben. Die Reglementierung des öffentlichen Raumes wirkt sich auch auf die Konstituierung des Stadttextes aus. Die Möglichkeit der individuellen autorisierten Einschreibung in den Stadttext ist stark eingeschränkt und steht in engem Zusammenhang mit der Verfügung über ökonomisches sowie auch soziales und kulturelles Kapital. Die soziale Positionierung der Akteur*innen prägt deren räumliche Praktiken und damit deren Ausdrucksformen bei der Aneignung öffentlichen Raums.

Unautorisierte Eingriffe in den Stadttext untergraben die Kontrolle und Autorität der Stadtpolitik. Sauberkeit und Sicherheit gelten als primäre Argumente, um gegen diese unerwünschten Verhaltens- und Nutzungsformen juristisch und exekutiv vorzugehen. Die Konstituierung des Stadttextes sowie der Umgang mit unautorisierten Eingriffen sind damit Ausdruck eines sozialen Kampfs um städtisches Territorium.

42 Vgl. Jan Wehrheim: Die überwachte Stadt, S. 122.

43 Vgl. ebd., S. 123.

44 Ebd.



Author's affiliation

Anna Riegler
Institut für Kulturanthropologie & Europäische Ethnologie
Karl-Franzens Universität Graz, Austria
a.riegler@edu.uni-graz.at



Critical Mass

Mit Fahrrädern gegen die Vorrangstellung des
motorisierten Individualverkehrs im Straßenraum

Hannah Konrad

Keywords Reclaim the Streets, Aneignung, Auto, Protest, Aktivismus, Verkehr
DOI 10.25364/08.5:2020.1.6



Die *Critical Mass* und der motorisierte Individualverkehr in der Stadt

Der öffentliche Straßenraum zeichnet sich ohne Zweifel durch eine Dominanz des motorisierten Individualverkehrs aus. Während Autos den Großteil des Straßenraumes für sich beanspruchen, werden andere Verkehrsteilnehmer*innen, wie Radfahrer*innen oder Fußgänger*innen, an den Rand gedrängt, schließlich gilt es, den Autoverkehr keinesfalls zu behindern. Autofahren ist ein wesentlicher Bestandteil unserer westeuropäischen Alltagskultur. Als Konsumgut und nationales Identifikationssymbol ist das Auto in einer modernen kapitalistischen Gesellschaft nicht wegzudenken. Für die Fahrt zum Arbeitsplatz, für sonntägliche Ausflüge oder für den Weg zum Supermarkt: Das Auto ist tief im Lebensstandard Jedermanns verankert und die Straße soll ein möglichst reibungsloses Vorankommen mittels des motorisierten Vehikels garantieren. Der Stadtplaner und Fahrradaktivist Joshua Switzky stellt fest, dass Straßen bis zu 30% der Fläche einer Stadt und somit einen großen Teil des öffentlichen Raumes ausmachen.¹ Obwohl diese Fläche vielseitig genutzt werden könnte, überlassen wir sie zugunsten eines schnellstmöglichen Vorankommens von A nach B dem motorisierten Verkehr. Henri Lefebvre spricht bereits 1970 pessimistisch von einer Invasion durch das Auto und stellt fest, dass der Druck der Autolobby den Wagen zum Schlüsselobjekt werden lässt. Da alles hinter den Fragen des Verkehrs zurückzustehen habe, so der französische Soziologe und Philosoph, werde soziales und städtisches Leben zunehmend zerstört.² Die Stadtplanerin Barbara Buchegger kritisiert in ihrem Text „*Tratsch nicht — gib Gas!*“, dass die Straße nur noch mit Kfz-Verkehr assoziiert werden könne und als Ort der Fortbewegung diene, während andere Funktionen, wie die Möglichkeit zum Verweilen oder zur Kommunikation, in den Hintergrund gedrängt würden.³ Der amerikanische Kulturwissenschaftler Zach Furness argumentiert, dass Straßen zwar Teil des öffentlichen Raumes sind, ihre Konstruktion jedoch bestimmte Formen der Mobilität fordert, andere hingegen hemmt: „By the nature of their technological exclusivity, roads/streets create an extended matrix of motorized space that dominates cities throughout the western world.“⁴

Während wir, so Switzky, um jedes kleine Fleckchen unserer grünen Parks kämpfen, übersehen wir diesen riesigen verschwendeten öffentlichen Raum vor unseren Haustüren – dabei betont er: „Streets could be our main stage.“⁵ Diesen Satz setzen die Teilnehmer*innen der *Critical Mass* einmal im Monat in die Tat um. Worum es sich bei solch einer *Critical Mass* – einer kritischen Masse – genau handelt, ist nicht so leicht festzulegen. In der Regel treffen die Teilnehmer*innen der *Critical Mass* einander am letzten Freitag eines Monats, zu einem bestimmten Zeitpunkt und an einem bestimmten Ort, um gemeinsam mit Fahrrädern so viel Straßenraum wie möglich einzunehmen. Dabei gibt es weder Verantwortliche oder Organisator*innen noch wird eine behördliche Anmeldung wie bei einer Demonstration vorgenommen. Vielmehr finden die gemeinsamen Radtouren offiziell zufällig, unhierarchisch und selbstorganisiert statt.

1 Vgl. Joshua Switzky: *Riding to See*. In: Chris Carlsson, *Bicycling's Defiant Celebration*. Oakland, California 2002, S. 186-193, hier S.189.

2 Vgl. Henri Lefebvre: *Die Revolution der Städte*. Frankfurt/Main 1990, S. 24-27.

3 Barbara Buchegger: *Tratsch nicht – gib Gas!* oder *Der Kommunikationsort Straße*. In: Eva Kail, Jutta Kleedorfer (Hg.), *Wem gehört der öffentliche Raum. Frauenalltag in der Stadt*. Wien 1991, S. 61-63, hier S. 61.

4 Zach Furness: *Critical Mass, Urban Space and Velomobility*. In: *Mobilities* 2 (2), 2007, S. 299-319, hier S. 303.

5 Joshua Switzky: *Riding to See*. In: Chris Carlsson, *Bicycling's Defiant Celebration*. Oakland, California 2002, S. 186-193, S. 189.



Warum? Handelt es sich um Widerstand gegen die vorherrschende Automobilkultur, um Protest für bessere Radfahrmöglichkeiten in der Stadt oder einfach nur um Spaß am gemeinsamen Radfahren in der Gruppe? In Graz starten die Fahrten am letzten Freitag im Monat am Südtirolerplatz. Sobald sich genug Personen eingefunden haben, wird losgefahren. Das Ziel wird von den Radfahrer*innen an der Spitze der *Critical Mass* spontan entschieden, denn die Route wird nicht im Vorfeld geplant.

Die erste *Critical Mass* fuhr 1992 durch die Straßen San Franciscos, 1994 war sie bereits in dutzenden Städten Amerikas vertreten. Chris Carlsson betont, dass es sich dabei um keine homogene Bewegung handelt und die Teilnehmer*innen ganz unterschiedliche Ansichten und Missionen hätten.⁶ Die Idee, gemeinsame spontane Radfahrten durch San Francisco durchzuführen, entstand bei einem Treffen der *San Francisco Bike Coalition*. Berufspendler, die mit dem Rad unterwegs waren, beschlossen, sich jeden Freitag zur Rush Hour zusammen zu tun. Zu Beginn hieß diese Aktion „Commune Clot“ und hatte Verbindungen zur subkulturellen Fahrradkurierkultur, die in den 1980ern und 1990ern florierte. Außerdem gab es immer wieder Zusammenschlüsse mit politischen Protestveranstaltungen und Reclaim The Street-Parties – Straßenparties zwischen Spaß und Protest, bei denen öffentlicher Raum angeeignet wird. Trotz fehlender Organisationsstruktur zogen die monatlichen Zusammenkünfte zunächst fünfzig bis sechzig, später hunderte und tausende Teilnehmer*innen an.⁷ Mittlerweile ist die *Critical Mass* in nahezu jeder westlichen Großstadt vertreten.

Doch inwiefern verändert die *Critical Mass* durch ihre alternative Nutzung des Straßenraumes diesen zu einem Ort der Begegnung? In welcher Art und Weise findet die „Rückforderung“ bzw. Aneignung des Straßenraumes statt? Welche Folgen hat dies? Wer macht mit und aus welchen Gründen?

Im Gespräch mit den Akteur*innen der *Critical Mass*

Um mehr über die *Critical Mass* und die teilnehmenden Personen zu erfahren, habe ich im Rahmen des Studienprojekts „Die Straße – ein Stadtraum in Bewegung“ sechs Interviews mit Radfahrer*innen der *Critical Mass* in Graz geführt. Diese Personen lernte ich zwischen Mai und September 2018 im Rahmen der teilnehmenden Beobachtungen auf dem Fahrrad kennen. Dabei handelt es sich um: Den Fahrradboten Emil (29 Jahre), der aufgrund seines Berufes wohl mehr Zeit als alle anderen auf der Straße verbringt und seit vier Jahren an *Critical Mass*-Fahrten teilnimmt; die Studentin Laura (24 Jahre), die bislang einmal bei der Fahrradaktion mitmachte und sich mit Geografie und nachhaltiger Stadtentwicklung beschäftigt; die Sozialarbeiterin Anna (27 Jahre), die findet, dass zu viele Regulierungen freies Denken und Handeln einschränken und die bisher zweimal mitfuhr; die Umweltsystemwissenschaftlerin Emma (24 Jahre), die sich seit ihrem Bachelorstudium der nachhaltigen Gestaltung unserer Lebensräume widmet und ebenfalls zweimal bei der *Critical Mass* dabei war; den Informatiker und Künstler Alex (53 Jahre), der vor vielen Jahren sein Auto verkaufte, seit fünf Jahren die *Critical Mass* unterstützt und in der Bewegung revolutionäres Potenzial sieht; und die Psychologie-Studentin

6 Chris Carlsson: Introduction. In: Ibid.: *Bicycling's Defiant Celebration*. Oakland, California 2002, S. 5-9, hier S. 6.

7 Vgl. Zach Furness: *Critical Mass* gegen die Automobilkultur. In: Jesús Ilundáin-Agurruza, Michael W. Austin und Peter Reichenbach (Hg.), *Die Philosophie des Radfahrens*. Hamburg 2013, S. 89-105, hier S. 90.



Marie (25 Jahre), die die *Critical Mass* bisher einmal begleitete, es toll findet, einmal zu den Stärkeren im Straßenverkehr zu gehören, und der Meinung ist, dass die Lebensqualität in Graz massiv ansteigen würde, wenn weniger Autos in die Stadt kämen.

Die sechs Personen geben recht ähnliche Gründe für ihre Teilnahme bei der *Critical Mass* an. Vor allem Anna betont den Spaß und das Gemeinschaftsgefühl, in der Gruppe zu fahren, sowie die Möglichkeit, nette Leute kennenzulernen. Außerdem gefällt es ihr, die Straße während der Fahrt für sich beanspruchen zu dürfen:

„(...) man fühlt sich so stark in der Gruppe. (...) Ich darf da jetzt mitten auf der Straße fahren und es ist völlig normal. (...) Ich darf ins Parkhaus reinfahren, es ist völlig normal. Ich darf beschimpft werden von Autofahrern, es ist überhaupt nicht schlimm, weil man ist eine Gruppe. Ich finde, das ist ein ziemlich cooles Format.“⁸

Häufig wird betont, dass durch die *Critical Mass* eine Bewusstseinsveränderung der Autofahrer*innen angestrebt wird. Die meisten der Akteur*innen fahren in ihrem Alltag häufig Rad, weshalb ihnen das Thema wichtig ist. So auch Laura, die erklärt:

„Radfahren ist mir wichtig. Ich fahre in Graz eigentlich immer mit dem Rad. Auto habe ich keines, bräuchte ich auch nicht.“⁹

Alex bemerkt, dass ihm gefällt, mit der *Critical Mass* eine Form der Selbstermächtigung praktizieren zu können. Er ist der Meinung, dass die Aktion dazu ermutigt, auch in anderen Bereichen des Lebens friedliche Aneignungen vorzunehmen, was er für bewusstseinsbildend hält:

„Ich würde es einmal als Selbstermächtigung bezeichnen. Die Leute, die mitfahren, nehmen sich den Platz und nehmen sich die Straße und das mit Selbstverständlichkeit. Das ist eine Methode, die man ja anderweitig auch ein wenig einsetzen könnte. Friedlich Dinge selbst aneignen. Ich halte das schon (...) für bewusstseinsbildend, wenn Leute mitfahren und einmal sehen: Ok, das geht auch.“¹⁰

Emil ist der Meinung, dass Autos in der Stadt nicht notwendig sind, und möchte die Straße zurückerobern:

„Ich nehme an der *Critical Mass* teil, um mir die Straße zurückzuerobern. Um den Leuten zu zeigen, dass man eigentlich nur als Masse auf die Straße gehen muss und man hat die Straße wieder. Wir sind ja die Stadt, wir können sie auch gestalten oder die Straßen zurückerobern (...) und man sieht eigentlich immer einmal im Monat, wie leicht das geht.“¹¹

Emma befriedigt durch die Teilnahme an der *Critical Mass* ihr Bedürfnis, laut zu werden:

„Weil ich daran teilhaben will, dass man aufmerksam macht. Ich sehe da so einen Aktivismus

8 Interview mit Anna, 02.08.18.

9 Interview mit Laura, 07.01.18.

10 Interview mit Alex, 04.09.18.

11 Interview mit Emil, 01.08.18.



dahinter, auch ein Befriedigen meines Bedürfnisses, mal laut zu werden und zu sagen: He, wir Radfahrer sind wichtig.“¹²

Während der Gespräche kommt immer wieder die Frage auf, warum in Graz im Gegensatz zu anderen Städten eher weniger Personen an der *Critical Mass* teilnehmen. Das könnte zum einen daran liegen, dass es sich um keine Großstadt handelt. Anna vermutet jedoch die Vielzahl von Regulierungen in Graz als Ursache:

„Es könnte schon damit zu tun haben, dass Graz eine extrem geregelte Stadt ist. Du kriegst bis ins kleinste Detail vorgeschrieben, was du darfst und was nicht. Ich glaube, dass dann freies Denken oder freies Handeln (...) ziemlich schwierig sind für Leute. Also, dass es schwierig ist für Leute, offen zu sein und zu sagen: Ich geh mal hin und schau dann mal.“¹³

Raum als Resultat sozialer Praktiken

Aber zurück zur Forschungsfrage: Inwiefern transformiert die *Critical Mass* durch ihre alternative Straßennutzung diesen Straßenraum? Um der Beantwortung dieser Frage näher zu kommen, scheint es sinnvoll, sich näher mit dem städtischen Raum und seiner Produktion auseinanderzusetzen.

Henri Lefebvre stellt in seinem Werk *The Production of Space* fest: „(Social) space is a (social) product.“¹⁴ Demnach kann Raum nicht nur materiell beschrieben werden, denn er ist das Produkt konkreter sozialer Praktiken und gesellschaftlicher Konstruktionen. Als Resultat aktiver Produktionsprozesse befindet sich Raum in ständiger Erneuerung und ist Ergebnis laufender Debatten und Kämpfe.¹⁵

Der Kommunikationsdesigner und Mitarbeiter des Graffiti-Archivs der Jugendkulturen e.V. Berlin Tobias Morawski beschäftigt sich mit urbanen Protestbewegungen in Berlin und spricht von Aneignungskämpfen um den öffentlichen Raum. Demnach stehe die Produktion von öffentlichem Raum im Spannungsfeld zwischen zwei großen Handlungsträgern: Staat und Kapital sowie diesen untergeordneten gesellschaftlichen Gruppen. Diese beiden Seiten würden jeweils versuchen, sich den öffentlichen Raum anzueignen. Natürlich spielen dabei ganz unterschiedliche, oft gegensätzliche Interessen eine Rolle. Während staatliche und wirtschaftliche Gruppen Herrschaft durch und im Raum ausüben sowie die Schaffung eines kontrollierbaren Raums anstreben, verfügen die anderen gesellschaftlichen Gruppen meist über nur sehr beschränkte Machtressourcen, versuchen jedoch zum Teil, sich ihren Platz zu erkämpfen.¹⁶ Übertragen auf die *Critical Mass* bedeutet dies: Während die Bewegung die vorherrschende Nutzung des Straßenraumes durch den motorisierten Verkehr kritisiert und durch ihre Aktion versucht, einen Gegenraum zu schaffen, hat die Autolobby großes Interesse daran, dass der motorisierte Individualverkehr seine Vorrangstellung behält.

12 Interview mit Emma, 01.18.18.

13 Interview mit Anna, 02.08.18.

14 Henri Lefebvre: *The Production of Space*. Oxford 2008, S. 26.

15 Christian Schmid: Henri Lefebvre und das Recht auf die Stadt. In: Andrej Holm, Dirk Gebhardt (Hg.), *Initiativen für ein Recht auf Stadt. Theorie und Praxis städtischer Aneignungen*. Hamburg 2011, S. 25- 53, hier S. 39.

16 Vgl. Tobias Morawski: *Reclaim Your City. Urbane Protestbewegungen am Beispiel Berlins*. Hamburg 2014, S. 41.



Anna appelliert an die Grazer Stadtführung, gegen die hohe Luftverschmutzung vorzugehen und weniger Autos in die Stadt zu lassen. Im folgenden Zitat geht sie auf die unterschiedlichen Interessen der Ökonomie und der Bewohner*innen der Stadt ein. Aufgrund der hohen Luftverschmutzung zieht sie in Erwägung, in eine andere Stadt zu ziehen:

„Am meisten am Herzen liegt mir, dass man die Stadt ein bisschen autofreier macht. (...) Ich finde es bedenklich, dass man solche Luftwerte, also dass man einfach nicht sieht, dass das eine Katastrophe ist. (...) Das verstehe ich absolut nicht, dass man das so ignorieren kann, weil ich mir nach ein paar Jahren schon überlege, aufgrund dessen aus Graz wegzuziehen, weil es einfach nicht gut sein kann (...). Ich weiß nicht, ob Graz da nicht ein bisschen zu wirtschaftlich [denkt], ob die Stadtführung nicht ein bisschen zu sehr darauf schaut, was Leute mit Geld wollen, und nicht darauf, was gut für die Leute ist.“¹⁷

Die Aneignung von materiellem Raum

Morawski arbeitet mit dem Raummodell von Henri Lefebvre und legt es auf die Aneignung von Raum um. Nach Lefebvres Modell setzt sich Raum aus den folgenden drei Bereichen zusammen: Der Repräsentation des Raumes, den räumlichen Praktiken und den Räumen der Repräsentation.¹⁸ Die Aneignung von Raum kann demnach ebenfalls auf drei verschiedene Arten stattfinden. Zunächst beschreibt Morawski die Aneignung des Raumes als Kommunikationsmittel, zum Beispiel mittels Street Art oder Graffities. Weiters nennt er die Aneignung der Mittel, die den Raum repräsentieren. Zuletzt wird die Aneignung von physischem oder materiellem Raum beschrieben, die zum Beispiel mittels Besetzungen, Blockaden oder *Reclaim the Streets*-Parties stattfindet.¹⁹ Wenngleich Morawski die *Critical Mass* nicht erwähnt, lässt sie sich in diese zuletzt genannte Kategorie einordnen, da während der direkten Aktion physischer Raum angeeignet wird.

Physische Raumaneignung, das ist laut Morawski die temporäre oder dauerhafte Besetzung von Räumen. In diesem Prozess werden Räume der behördlichen Kontrolle und den Verwertungsinteressen der Marktwirtschaft entzogen, wodurch alternative Formen des Zusammenlebens möglich gemacht werden. Verbunden sei dies oftmals mit der Idee, nichtprivatisierte, nichtkommerzielle soziale und kulturelle Räume zu schaffen. Diese beschreibt Morawski als zentrale Orte des gesellschaftlichen Reichtums, also soziale Begegnungsräume, in denen die Möglichkeit des Zugangs und der Nutzung nicht an ökonomische Kriterien gebunden ist.²⁰ Auch hierbei können Parallelen zur *Critical Mass* gezogen werden: In Einladungen, Postern oder Flugblättern wird oftmals betont, dass jede*r gleich willkommen und gleichberechtigt sei, auch Teilnahmegebühren werden abgelehnt. In der Praxis bedeutet dies: Kinder, Senioren, Personen jeden Geschlechts und Alters sind bei einer *Critical Mass* anzutreffen, mit so genanntem Freak-Bike, Mountainbike, Rennrad oder gar Skateboard.

17 Interview mit Anna, 02.08.18.

18 Vgl. Tobias Morawski: *Reclaim Your City. Urbane Protestbewegungen am Beispiel Berlins*. Hamburg 2014, S. 36.

19 Vgl. ebd., S. 46.

20 Vgl. ebd., S. 48.

Die trialektische Raumtriade

Auch die Kulturwissenschaftlerin Johanna Rolshoven beschäftigt sich mit Raum und entwickelte eine Raumtriade, welche auf strukturalistischen, phänomenologischen und historischen Raumkonzeptionen basiert. Handelnde Menschen im Stadtraum, Geschichte und Gesellschaft sowie gebauter Raum beziehen sich in dem Modell aufeinander und interagieren trialektisch.²¹ Im Gegensatz zum oben erwähnten Modell Lefebvres zeichnet sich ihr Modell durch begriffliche Klarheit und dezidierte Akteurszentrierung aus, weshalb ich mich folgend darauf beziehen möchte. Unterschieden wird dabei der Repräsentationsraum, welcher die gesellschaftlichen und historischen Zuschreibungen von Räumen erfasst, der erlebte Raum, das heißt der vom Individuum wahrgenommene und im Alltagsleben vermittelte bzw. verwirklichte Raum sowie der gebaute Raum als vermessbarer, architektonisch geschaffener Raum, an dem sich auch die materialisierte Ideologie offenbart.²² Ausgehend von Johanna Rolshovens Raumtriade werden folgend einige Überlegungen des von mir untersuchten Straßenraumes im Zusammenhang mit der *Critical Mass* angestellt.

Der erlebte/gelebte Straßenraum umfasst die alltäglichen Praktiken der Straßennutzung, also das verinnerlichte Handeln aller Personen, die sich im Straßenraum aufhalten. Das bedeutet, dass sich der motorisierte Verkehr dort aufhält, wo er eben fährt und fahren soll, dass die Fahrradfahrer*innen an der Seite bleiben, die Fußgänger*innen die Straße nur auf dem Zebrastreifen überqueren, dass Parkplätze nur für Autos verwendet werden, usw. Worum es sich bei dem gebauten Straßenraum handelt, ist leicht zu beantworten: Eine Straße verfügt über eine bestimmte Breite, besteht aus bestimmtem Material (in mehr oder weniger gutem Zustand) und ist mit Bodenmarkierungen versehen. Der Straßenraum wird dadurch in Zonen für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und motorisierten Verkehr unterteilt und durch Ampeln zeitlich reguliert.

In welcher Weise konstituiert sich der Repräsentationsraum der Straße in Bezug auf die *Critical Mass*? Welche sind die gesellschaftlichen und historischen Zuschreibungen der Straße? Rolshoven stellt fest, dass der Repräsentationsraum den Bereich der gesellschaftlichen Konventionen, Systeme und Strukturen beinhaltet und einen Raum des ideologisch geleiteten Handelns darstellt.²³

Eine vollständige Erfassung des Repräsentationsraumes der Straße ist im Kontext dieser Arbeit nicht möglich. Daher möchte ich in Bezug auf den von mir untersuchten Straßenraum sowie die *Critical Mass* auf eine spezifische Dimension des Repräsentationsraumes eingehen: die StVO als gesetzliches Regelwerk, deren Vorschriften darauf abzielen, vor allem dem motorisierten Verkehr ein schnellstmögliches Vorankommen zu ermöglichen und die somit dessen Vorrangstellung auf der (Verkehrs-)Straße festschreiben. Laut Angelika Psenner finden sich erste konkrete gesetzliche Regelungen bezüglich der Straßenbenutzung gegen Ende des 19. Jahrhunderts. Die Straßenpolizeiordnung von 1875 legte erstmals die Regelung und Sicherung des Verkehrs fest. Im „Straßenverkehr“ wurden Fußgänger miteingeschlossen –

21 Vgl. Johanna Rolshoven: What about Cultural Studies in Architecture? In: Manfred Omahna, dies., *Reziproke Räume. Texte zu Kulturanthropologie und Architektur*. Marburg 2013, S. 14-24, hier S. 22.

22 Vgl. Johanna Rolshoven: Zwischen den Dingen: der Raum. Das dynamische Raumverständnis der empirischen Kulturwissenschaft. In: *Schweizerisches Archiv für Volkskunde* 108, 2012, S. 156-169, hier S. 164-165.

23 Vgl. ebd.



alles, was geht, fährt oder sich bewegt, wurde als gleichwertig erachtet. Einzelne Personen standen in dieser Regelung sogar im Vordergrund, das Parken im Straßenraum war zum Beispiel verboten und wurde mit einem Geldbetrag von 10 bis 50 Gulden bestraft. Dass Fußgänger*innen eine zumindest gleichberechtigte, wenn nicht bevorzugte Rolle im Straßenverkehr zukam, zeigt auch eine Regelung, welche im Bundesgesetz und in der Wiener Straßenpolizeiordnung vorkam und das Bespritzen von Fußgängern und Anrainern mit Straßenschmutz untersagte.²⁴ Diese anfängliche Bevorzugung von Personen im Straßenraum in der Gesetzgebung sollte jedoch nicht lange anhalten und musste dem Schutz des fließenden Fahrzeugverkehrs weichen. In den Zwischenkriegsjahren erhoffte man sich, durch die KFZ-Produktion und den modernen Güter- und Personenverkehr wirtschaftlichen Aufstieg zu erreichen, Bedürfnisse der restlichen Verkehrsteilnehmer*innen – Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen – wurden aufgrund ökonomisch überzeugender Argumente zunehmend in den Hintergrund gedrängt. In der Reichsstraßenverkehrsordnung von 1934 wird Kraftfahrzeugen endgültig die Vorrangstellung eingeräumt.²⁵ Im Zusammenhang mit den in der Reichsstraßenverkehrsordnung bestimmten Regelungen muss auf die Straßenbau- und Motorisierungspolitik der Nationalsozialisten eingegangen werden, welche sich durch großzügige Investitionen in den Bau von Autobahnen und die Abschaffung der Kfz-Steuer auszeichnete und die Volksmotorisierung zum Ziel hatte. Mit dem Machtantritt der Nationalsozialisten gewann das Automobil erheblich an Bedeutung, es wurde zum allgemein verständlichen Zeichen für die gesellschaftlichen Veränderungen durch den politischen Systemwechsel. Erfolge der Firmen Daimler-Benz, Auto Union oder Adler standen stellvertretend für den Aufschwung der gesamten Nation; die Autosymbolik wurde von der NS-Regierung genutzt, um das Bild vom politischen Systemwechsel als nationalen Aufbruch zu transportieren. Die Automobilbranche wurde von Hitler wiederholt als Schlüsselindustrie bezeichnet, von der Impulse für das gesamte Wirtschaftsleben ausgehen sollten.²⁶ Unter Hitler wurde das Auto zum Symbol für Fortschritt und Wirtschaftswachstum, staatliche Investitionen in eine nationale Autoindustrie wurden getätigt – die Vorherrschaft des Autos auf der Straße wurde gesichert, die Verkehrsteilnehmer*innen zunehmend hierarchisiert. Heute ist die gesellschaftliche Zuschreibung der Straße als Verkehrsraum bzw. als Raum für den motorisierten Verkehr vorherrschend.

Die Kritik der Akteur*innen am Straßenraum

Bei der Auswertung der Gespräche mit den Teilnehmer*innen der *Critical Mass* konnte festgestellt werden, dass die Akteur*innen jeden der drei beschriebenen Aspekte des Straßenraumes kritisieren.

Die Repräsentationskritik tritt da zutage, wenn die konventionelle Nutzung der Straße als Verkehrsstraße für den motorisierten Verkehr in der Stadt oder auch die Symbolik des Autos als Freiheitssymbol hinterfragt wird:

24 Vgl. Angelika Psenner: Wem gehört die Straße? Genealogie der Nutzerrechte in Wiens Straßen. In: SWS- Rundschau (53. Jg.) Heft 2/2013, S. 131-159, hier S. 142.

25 Vgl. ebd.

26 Vgl. Gregor M. Rinn: Das Automobil als nationales Identifikationssymbol. Zur politischen Bedeutungsprägung des Kraftfahrzeuges in Modernitätskonzeptionen des „Dritten Reichs“ und der Bundesrepublik. Berlin 2008, S. 30ff.



„Also prinzipiell merke ich auch: Ich hab immer mehr ein Problem damit, dass Autos das Straßenbild und dadurch auch das Stadtbild so bestimmen, und fände es wirklich an der höchsten Zeit, dass man da anfängt, anders mit dem Platz umzugehen.“²⁷

„Weil ich finde, dass Autos für die Stadt bzw. so wie Autos gerade genutzt werden, sind sie für die Stadt einfach nicht notwendig und sie sind trotzdem das dominanteste Gefährt auf der Straße (...).“²⁸

„Das Auto bringt nicht wirklich Freiheit, außer in den seltensten Fällen (...). Diese Freiheitsbilder, die da immer wieder generiert werden, in der Werbung, zum Beispiel. Diese Bilder müsste man umdeuten und da andere Entwürfe hinstellen.“²⁹

„Ich bin da voll radikal und ich hab’ immer wieder die Vorstellung, wie cool es wäre, wenn generell die Grazer Innenstadt einfach autofrei wäre. Ich würde das extrem cool finden, weil auf einmal so viel Platz da sein würde.“³⁰

Der gebaute Straßenraum wird kritisiert, wenn thematisiert wird, dass der Asphalt zum Teil in schlechtem Zustand ist, es zu wenig Straßentafeln für Radfahrer*innen gibt, oder festgestellt wird, dass Radwege oft Umwege sind bzw. verbreitert werden müssten:

„Ich wohne am Ende der Heinrichstraße und erstens ist die Straße so und so in einem total schlechten Zustand, also total flackert [Anmerkung: fleckig] vom Asphalt her.“³¹

„Die Radwege sind ziemlich schmal. Ich finde, die müssten um einiges breiter sein.“³²

„(...) und, dabei braucht man genug Orientierungshilfen, um zu wissen, wie die gerade Linie verläuft, oder eben einen farblich markierten Streifen am Boden, damit man eben diese gerade Linienführung hat.“³³

„Ich versuche immer auf den Radwegen zu fahren und stelle immer wieder fest, dass das Umwege sind. Und dass sie, obwohl sie als offizielle Radwege ausgeschrieben sind, Lücken haben.“³⁴

27 Interview mit Alex, 04.09.18.

28 Interview mit Emil, 01.08.18.

29 Interview mit Alex, 04.09.18.

30 Interview mit Marie, 01.08.18.

31 Interview mit Marie, 01.08.18.

32 Interview mit Emil, 01.08.18.

33 Interview mit Emma, 01.08.18.

34 Interview mit Emma, 01.08.18.



Auch der erlebte Straßenraum wird kritisiert, wenn konkrete alternative Nutzungsweisen der Verkehrsstraße angesprochen oder bestehende Praktiken hinterfragt werden:

„Warum soll man nicht Fußballspielen auf der Grazbachgasse? Oder Tennis? Oder Skaten?“³⁵

„Es gibt viele Beispiele, wo man Parkplätze einsparen kann und stattdessen den Platz besser nutzen kann.“³⁶

„Es wird von unten eigentlich eh vorgelebt, dass das Auto in der Stadt nicht notwendig ist. Die meisten Transporte kann man mit dem Lastenrad machen. Man kann bis zu 300kg mit dem Lastenrad transportieren. (...) Selbst Größeres kann man mit einem Elektrolastenrad transportieren. Einen Anhänger dranhängen (...), es gibt eh viele Möglichkeiten.“³⁷

Die Straßenraumaneignung durch die *Critical Mass*

Diese Kritik am Straßenraum führt schließlich zur Teilnahme an der *Critical Mass* und somit zur Aneignung und Veränderung des gebauten Straßenraumes durch die Fahrräder. Über die materialisierte Ideologie des gebauten Straßenraumes, damit sind Fahrspuren, rote Ampeln usw. gemeint, wird sich zum Teil und anhand konkreter Verhaltensvorschläge hinweggesetzt. Der erlebte Straßenraum fungiert als Bühne der Aktion bzw. der Akteur*innen. Er wird durch die Aneignung des gebauten Raumes mittels der Fahrräder temporär zwingend verändert: Für die Radfahrer*innen, die nun mehr Raum einnehmen, sich freier bewegen dürfen und dabei sichtlich Spaß haben; für die motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen, die dazu gezwungen werden, ein langsames Tempo einzunehmen und oftmals verärgert und frustriert über das Geschehen sind; aber auch für die Fußgänger*innen und Bewohner*innen, die ein verändertes Straßengeschehen vorfinden, auch in Bezug auf die Geräuschkulisse. Schließlich bleibt nur noch der Repräsentationsraum der Straße übrig, der die gesellschaftlichen und historischen Zuschreibungen der Straße beinhaltet und Bereich des ideologisch geleiteten Handelns ist. Während die beiden anderen Raumaspekte durch die *Critical Mass* temporär transformiert werden, scheint hier keine sofortige Veränderung möglich zu sein. Da die drei Raumaspekte jedoch in einem ständigen dynamischen Bezug zueinanderstehen, muss die Transformation dieses Bereiches als langfristiger Prozess wahrgenommen werden. Kurzfristig vermag die *Critical Mass* kaum etwas gegen die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs im Straßenraum ausrichten zu können. Dennoch schafft die Präsenz im Raum, wie auch Morawski feststellt, eine gute Ausgangslage für die öffentlichkeitswirksame Kommunikation von Protest und somit auch für die Aneignung der symbolischen Ebene des Raums.³⁸ Außerdem gilt es zu hinterfragen, inwiefern die Veränderung des Repräsentationsraumes überhaupt als vorrangiges Ziel der

35 Interview mit Alex, 04.09.18.

36 Interview mit Emma, 01.08.18.

37 Interview mit Emil, 01.08.18.

38 Vgl. Tobias Morawski: Reclaim your City. Urbane Protestbewegungen am Beispiel Berlins. Hamburg 2014, S. 48.



Critical Mass formuliert werden kann. David Graeber beschäftigt sich mit Formen der direkten Aktion, zu welchen auch die *Critical Mass* gezählt wird. Unter solch einer direkten Aktion versteht er „eine Form des politischen Handelns, die darauf ausgerichtet ist, etwas, worin man einen ungerechten oder illegitimen Autoritätsakt sieht, auf eine Art konfrontativ anzugehen, die selbst eine echte Alternative zu dem autoritären Gebaren darstellt.“³⁹ Obwohl die *Critical Mass* demnach als politische Handlung verstanden werden kann, ist es ebenso möglich, an ihr teilzunehmen, ohne auch nur eine vage Idee von der politischen Botschaft zu erlangen. So weist die *Critical Mass* Bückeburg zum Beispiel auf ihrer Website darauf hin: „Die CM ist keine Demonstration und will auch nicht als solche gesehen werden. Trillerpfeifen und Transparente sind daher nicht erwünscht.“⁴⁰ Jedenfalls gehe es laut Graeber bei direkten Aktionen oft darum auszuloten, was passiert, wenn eine bestimmte Logik so weit getrieben wird, wie es nur geht. Besonders das Insistieren auf dem kollektiven Vergnügen und die utopische Vorstellung eines anderen Straßenraumes wird bei der *Critical Mass* bis ans Limit getrieben, was laut Graeber typisch für neue Protestformen sei.⁴¹ Es kann nicht als vorrangiges Ziel der *Critical Mass* verstanden werden, konkrete Forderungen durchzusetzen und für deren Umsetzung einmal im Monat auf der Straße zu demonstrieren. Vielmehr geht es darum, temporär Kontrolle über die gegebenen Umstände zu erlangen und die Idee eines Straßenraumes, der nicht vom motorisierten Individualverkehr, sondern von Fahrrädern dominiert wird, für kurze Zeit Realität werden zu lassen. Um es mit Adam Kessels Worten auszudrücken: „*Critical Mass*’s radical nature lies in its process. It is a means of moving, not a particular destination.“⁴²

39 David Graeber: *Direkte Aktion*. Hamburg 2013, S. 175.

40 Critical Mass Bückeburg: Verhaltensregeln. Online: <http://www.criticalmass-bueckeburg.de/index.html?http://www.criticalmass-bueckeburg.de/Dateien/Verhaltensregeln.html> (Zugriff 25.02.19).

41 Vgl. David Graeber: *Direkte Aktion*. Hamburg 2013, S. 176.

42 Adam Kessel: Why they’re wrong about Critical Mass! The Fallacy of Bicycle Advocates’ Critique. In: Chris Carlsson, *Bicycling’s Defiant Celebration*. Oakland, California 2002, S. 105-112, hier S. 109.



Author's affiliation

Hannah Konrad
Institut für Kulturanthropologie & Europäische Ethnologie
Karl-Franzens Universität Graz, Austria
hannahkonrad@gmail.com



Mobile Culture Studies | >mcs_lab> 1 (2020), 85-96
Open Access: content is licensed under CC BY 3.0

Die Wiener „Mahü“ rund um die Uhr

Eine Straße als urbaner Ort der Begegnung

Christine Fürst

Keywords Fußgängerzone, Öffentlichkeit, Stadtplanung, Raumnutzungen, Atmosphäre, Raum-Zeit
DOI 10.25364/08.5:2020.1.7



„Mahü“, so nennen die Wienerinnen und Wiener liebevoll ihre Mariahilfer Straße, was nicht zuletzt auch ein Gefühl der Zugehörigkeit signalisieren soll. Erst im Jahr 1897 erhielt nach mehrfachen Umbenennungen die Mariahilferstraße ihren Namen nach der einstigen Vorstadt Mariahilf.¹ Berechtigt scheint nun die Frage, warum sie „Mahü“ und nicht „Mahi“ genannt wird. Eine Erklärung mag sein, dass in der Wiener Alltagssprache, anstatt „Maria hilf“, „Maria hül“ gesagt wird, oder sollte diese Kurzform doch dem aus dem frühen 19. Jahrhundert stammenden Relief mit der Bitte „Maria hül“ über der Eingangspforte der Wallfahrtskirche Mariahilf zu verdanken sein?



Abb. 1: Wallfahrtskirche Mariahilf
Quelle: Christine Fürst, 2018

In der vorliegenden Forschungsskizze, die auf einer von März bis Oktober 2018 durchgeführten Feldforschung beruht, werden die durch die Neugestaltung der „Inneren“ Wiener Mariahilferstraße geschaffenen neuen öffentlichen Orte mit ihren vorherrschenden Atmosphären und soziokulturellen Akteuren näher betrachtet. Die Fragen, welche öffentlichen Räume von den Wienerinnen und den Wienern vermisst werden, was sie bei der Umgestaltung anders gemacht hätten oder was sie in Bezug auf ihre „Mahü“ berührt hat, wird ebenfalls thematisiert. Zur Veranschaulichung wird der Versuch unternommen, die sich verändernden Raumatmosphären im Rahmen eines Tagesablaufs darzustellen.

Die Straße als Ort und öffentlicher Raum

Theresia Schütz, die sich mit Raumforschung beschäftigende Architektin, schreibt:

„Straßen nehmen wir als Weg und als Ort in einem wahr. Es sind bewegte Räume und Räume der Bewegung. Die Straße bildet einen Raum im Dazwischen. Als Durchzugs- und Verbindungsraum dient uns die Straße als eine Strecke in Form von räumlicher und zeitlicher Distanz zwischen zumindest zwei definierten Stationen.“²

Der französische Philosoph Jean-Luc Nancy betont, dass über die topologische Perspektive des urbanen Ortes hinausgehend, auf der Straße Begegnung stattfindet: eine Begegnung zwischen dem Subjekt und seiner Umwelt.³ Dem fügt die sich mit Stadt- und Raumsoziologie befassende Publizistin Birgit Szepanski hinzu, dass die Begegnung zum Kontakt mit der Umwelt werde, weil der Raum gleichermaßen visuell, auditiv und taktil erfasst werde.

1 Vgl. zur Namensgebung: www.geschichtewiki.wien.gv.at/Mariahilfer_Stra%C3%9Fe (Zugriff 02.02.1019).

2 Theresia Schütz: Auf DER Straße gehen/ Auf DIE Straße gehen. In: *dérive. Zeitschrift für Stadtforschung*. Nr. 50 (Jänner-März 2013). Wien 2013, S. 37-44, hier S. 38.

3 Vgl. Jean-Luc Nancy zit. n. Birgit Szepanski: *Erzählte Stadt – Der urbane Raum bei Janet Cardiff und Jeff Wall*. Bielefeld 2017, S. 11.

Die Straße könne durchquert werden und rufe in der Praxis des Gehens, des Nachdenkens und Betrachtens eine Aufmerksamkeit für ihre Zeichen hervor.⁴ „Auf diese Weise“, so sagt sie weiter, entstehen immer wieder sowohl „flüchtige als auch länger andauernde Beziehungsgeflechte: Bindungen der Stadtbewohner mit Orten, Erinnerungen an Ereignisse und Verknüpfungen zwischen Orten, die für die Menschen Stadt bedeuten und diese ausmachen.“⁵

Die Geschichte der Mariahilferstraße

Die Innere Mariahilferstraße in Wien entspricht dem oben beschriebenen Bewegungs- und Begegnungsort/-raum. 1826, nach ihrer ersten Pflasterung, diente sie dem österreichischen Kaiserhof als Weg nach Schloss Schönbrunn. Mit dem im Jahr 1848 einsetzenden Bauboom wurden die niedrigen Vorstadthäuser durch mehrstöckige Gebäude ersetzt und schließlich prägten Handelsbetriebe und später Kaufhäuser das Bild der Straße. Die Eröffnung des Wiener Westbahnhofs 1859 erhöhte zusätzlich ihre Bedeutung als wichtige Verbindungsstraße.⁶ Als erstes öffentliches Verkehrsmittel fuhr hier der „Zeiserlwagen“ gegen geringes Entgelt: ein Pferdefuhrwerk für acht bis zwölf Fahrgäste, jedoch noch ohne festen Fahrplan. Später verkehrten auf der Mariahilfer Straße Tramway und Omnibusse. Die zunehmende Kollision von Zuliefer- und Kundenverkehr führte bereits 1911 zum ersten Grundsatzbeschluss der Gemeinde Wien, eine Untergrundbahn zu bauen. Bis zur Errichtung sollte es allerdings noch mehr als achtzig Jahre dauern. Die Mariahilferstraße galt schon seit der k.u.k. Monarchie als eine der bedeutendsten Einkaufsstraßen Österreichs und ist es bis heute geblieben. Ausschlaggebend für den Ruf der Geschäftsstraße waren die drei Kaufhäuser Herzmansky, Gerngross und Stafa. Mit der Eröffnung des ersten Einkaufszentrums, dem Generali Center, im Jahr 1968, schrieb die Mariahilfer Straße Wiener Einzelhandelsgeschichte.⁷

Die gründerzeitlich geprägte Einkaufsstraße führte zu dieser Zeit durch dicht bebaute Quartiere mit einem starken Mangel an öffentlichen Räumen. Geht man von der Chicagoer Schule der Soziologie aus, so sind die entscheidenden qualitativen Merkmale der Urbanität Größe, Dichte und Heterogenität der Bevölkerung. Durch gesellschaftliche Veränderungen und unterschiedliche kulturelle Kontexte entstehen neue kulturelle Formen von Urbanität unter dem Eindruck mentaler Bilder, Bewertungen und Verhalten in Form von Materialität, Gestalt und Bewegung.⁸ Wohnen, Arbeiten, Erholung und Verkehr zählen zu den Grundfunktionen



Abb. 2: „Zeiserlwagen“

Quelle: MAHÜ: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf (Zugriff 05.12.2018).

4 Vgl. B. Szepanski, ebd., S. 11.

5 Ebd.

6 Vgl. Mahü Magazin: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008433.pdf (Zugriff 29.11.2018).

7 Vgl. Mariahilfer Straße heute: www.wien.orf.at/news/stories/2597815/ (Zugriff 04.12.2018).

8 Vgl. Thomas Hengartner, Waltraud Kokot, Kathrin Wildner: Das Forschungsfeld Stadt in der Ethnologie und Volkskunde. In: Dies. (Hg.), Kulturwissenschaftliche Stadtforschung. Eine Bestandsaufnahme. Kulturanalysen Band 3. Berlin 2000, S. 8-9.



einer Stadt; sie sind Ergebnis sozialer Prozesse, die Zeit in Anspruch nehmen, um sich zu entwickeln.⁹ Im Österreichischen Jahrbuch für Politik 2014 ist zu lesen:

„Für eine europäische Stadt wie Wien ist der öffentliche Raum wahrscheinlich ‚die‘ urbane Kernidee. In der Praxis wird der öffentliche Raum seit rund 50 Jahren der aufsteigenden Massenmotorisierung und ruhelosen ökonomischen Durchdringung unterworfen, was den öffentlichen Raum faktisch privatisiert.“¹⁰

In den 1970er Jahren wurden entgegen dem historisch gesellschaftlichen Leben auf der Mariahilfer Straße die Fußgängerinnen und Fußgänger baulich und rechtlich zwingend auf die Gehsteige verwiesen und somit diszipliniert und separiert. Den – den Autofahrerinnen und Autofahrern zahlenmäßig überlegenen – Passantinnen und Passanten stehen nun weniger öffentliche Flächen zur Verfügung als den fahrenden und parkenden Automobilist_innen.¹¹ Fand vor der massenhaften Motorisierung das gesellschaftliche Leben – der Konsum, die Kommunikation und der Austausch – im öffentlichen Raum auf der Mariahilfer Straße statt, so folgte jetzt der Rückzug ins Private, in den Innenhof und in die Wohnungen. Damit ging auch der Charakter der Straße als Aufenthaltsort verloren, man befand sich nicht mehr auf der Straße, man bewegte sich nur über sie.¹² Nach Jahrzehnten war es den urbanistischen Visionen der Wiener Stadtplanerinnen und Stadtplaner zu verdanken, so Christian Mertes und Werner Pleschberger, dass eine „Rückkehr“ der vielen Fußgängerinnen und Fußgänger in den öffentlichen Raum denkbar und planbar wurde.¹³

Mit dem Wiener Regierungsübereinkommen vereinbarten SPÖ und Die Grünen im Jahr 2010 die Errichtung einer verkehrsberuhigten Zone bzw. einer Fußgängerinnen- und Fußgängerzone in der rund 1,7 km langen Inneren Mariahilfer Straße. Das Prestigeprojekt der Grünen sah vor, die bis vor dem Umbau mit bis zu 12.000 Fahrzeugen pro Tag belastete Durchzugsstraße im rund 450 Meter langen Kernbereich zwischen Kirchengasse und Andreasgasse zu einer Fußgängerinnen- bzw. Fußgängerzone umzugestalten. Die angrenzenden Bereiche, nämlich die rund 720 Meter bzw. 450 Meter langen Abschnitte zwischen Kirchengasse und Getreidemarkt sowie zwischen Andreasgasse und Kaiserstraße, sollten als Begegnungszonen ausgebaut werden.¹⁴ Immer wieder kam es zu Diskussionen über eine Verkehrsberuhigung der Mariahilfer Straße, wobei sich die politischen Parteien keinesfalls einig waren. Im Herbst 2011 war die Bevölkerung der Anrainerbezirke zu einer dreitägigen Dialogveranstaltung geladen, wobei von der Vizebürgermeisterin und Verkehrsreferentin zur Umgestaltung der Mariahilfer Straße drei Vorschläge – eine klassische Fußgängerinnen- und Fußgängerzone, ein sogenannter

9 Walter Siebel: Was macht eine Stadt urban? Zur Stadtkultur und Stadtentwicklung. S. 7 und S. 15. www.oops.uni-oldenburg.de/1232/1/ur61.pdf (Zugriff 02.02.2019).

10 Christian Mertes, Werner Pleschberger: Die „BürgerInnenbefragung“ zur Umgestaltung der Wiener Mariahilfer Straße. Vision, Verlauf und Defizite einer urbanistischen Innovation. In: Österreichisches Jahrbuch der Politik 2014. S. 62: www.jahrbuch-politik.at/wp-content/uploads/205-79635_Khol_JahrbuchPol14_07_Mertens.pdf (Zugriff 02.02.2019).

11 Vgl. ebd.

12 Vgl. Marion Gebhart: Restfläche Gehsteig. In: Kail, Eva, Kleedorfer, Jutta (Hg.), Wem gehört der öffentliche Raum. Frauenalltag in der Stadt. Wien 1991, S. 47-60, hier S. 47.

13 Vgl. C. Mertes, W. Pleschberger: Die „BürgerInnenbefragung“.

14 Vgl. Umgestaltung Mahü: www.wien.orf.at/news/stories/2616223/ (Zugriff 07.09.2018).

Shared Space oder eine Mischform von beidem – vorgelegt wurden. Damit wurde ein langer Weg der Entscheidungsfindung mit politischen Auseinandersetzungen, Streikdrohungen, Bürgerbefragung und auch Bürgerprotesten für oder gegen die Umgestaltung bzw. Umwidmung dieser Straße eingeleitet.¹⁵ Die umfangreichen Planungsmaßnahmen in der Stadt konnten nur mit einer proaktiven Öffentlichkeitsarbeit und der Einbeziehung der Bevölkerung der Bezirke Mariahilf und Neubau erfolgen. Die Stadt Wien hatte sich daher bei der Neuorganisation und Umgestaltung der Mariahilferstraße um einen intensiven Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern bemüht. Die Bevölkerung war aufgefordert, sich zusätzlich über das geplante Projekt zu informieren und auch an dessen Gestaltung mitzuwirken.¹⁶

Eine Volksbefragung der angrenzenden Bezirke sollte die Bürgerinnen- und Bürgerwünsche deutlich machen. Diese Form der „Direkten Demokratie“ verfügt in Österreich über keine eigentliche Rechtsgrundlage, so dass die Entscheidungsgewalt über eine Umgestaltung noch immer bei den gewählten Politikern lag. Über Monate war die Frage der Umgestaltung eines der Top-Themen in Wien. Im März 2013 wurde ein „Miniprobebetrieb“ einer Fußgängerinnen- und Fußgängerzone über eine Länge von einhundertzwanzig Metern eingerichtet. Die Oppositionsparteien orteten neben den „offenen Fragen“ auch ein „Chaos auf der Mariahilfer Straße“, das es zu beseitigen gelte. Zwischenzeitlich kam es dabei auch zum Schlagabtausch zwischen den Koalitionspartnern. Der Bürgermeister verlangte nach einer raschen Lösung und stellte am 15. Oktober 2013 dann in Aussicht, dass die Anrainer_innen diese Verkehrsberuhigung bei der geplanten Befragung im Frühjahr 2014 auch ablehnen könnten. Ein „Nein“ sei verbindlich und bedeutete gewissermaßen das Ende des Projekts. Mit der Flucht in die „Direkte Demokratie“ übertrug der Bürgermeister die Verantwortung auf das wahlberechtigte Volk. Bei der Befragung im Frühjahr 2014 stimmten schließlich 53,2 % der Wahlberechtigten für den verkehrsberuhigten Ausbau und für die Gestaltung eines neu zu schaffenden öffentlichen Raumes.¹⁷ Planungsabsicht der Stadt Wien war, dass die Mariahilfer Straße durch die Umgestaltung auch in Zukunft den vielgestaltigen Anforderungen als Wohngebiet, Einkaufsstraße und Verkehrsader gerecht werden müsse. Vorzugsweise ging es der Stadtregierung, wie es in der Stadtentwicklungsstudie des Magistrats Wien heißt, um die innerstädtische Verkehrsberuhigung und die Rückeroberung von öffentlichem Raum sowie auch um mehr Platz für zu Fuß Gehende mit hoher Aufenthalts- und Nutzungsqualität. Der Schwerpunkt der Wiener Stadtpolitik lag auf einer „Stadtstraße von morgen“, als „Ort mit



Abb. 3: Die „Mahü“ am Vormittag
Quelle: MAHÜ: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf (Zugriff 05.12.2018).

15 Vgl. „Mahü“ Magazin: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008433.pdf (Zugriff 29.11.2018).

16 Vgl. ebd.

17 Vgl. Chronik Mahü: www.wien.orf.at/tv/stories/2597212/ (Zugriff 15.09.2018).



Lebensqualität“, mit öffentlichen Plätzen und Flächen als wichtigem Bestandteil des städtischen Lebens in Wien. Mit dem ersten August 2015 wurde dann schließlich die neue „Flaniermeile“ eröffnet.¹⁸

Der Raum und seine Atmosphäre

Die Erfahrung macht den öffentlichen Raum zum Ort.¹⁹ Um dem räumlichen und atmosphärischen Facettenreichtum der Mariahilfer Straße gerecht zu werden, dient der Blick durch ein Kaleidoskop. Das fernrohrartige Gebilde, das beim Drehen durch die Spiegelung von bunten Glassteinchen immer wieder neue Bilder entstehen lässt, – ohne dass dabei die Betrachter_innen den Ort verlassen müssen – dient in der wissenschaftlichen Literatur häufig in unterschiedlichen Kontexten als Symbol der differierenden Bilderschaffung, wie beispielsweise im Werk von Dirk Patrick Hengst „Mythos und Wissenschaft. Blicke durchs Kaleidoskop der Kulturen“²⁰. Der Blick durch das Kaleidoskop auf die Wiener Einkaufsstraße spiegelt Bilder des sich wandelnden Gesichts einer Straße, die sich durch Heterogenität und Vielfalt, Kosmopolitismus, Eingrenzung und auch Ausgrenzung auszeichnet. Jürgen Hasse schreibt: „Für das Erleben kommt es darauf an, wie die Straße auf ihrer materiellen Seite beschaffen ist und in welcher Absicht und Stimmung man sich in ihren Raum begibt.“²¹ Hasse bezieht sich in seiner Begriffsbestimmung der Atmosphäre auf den Philosophen Hermann Schmitz: bei der sinnlichen Wahrnehmung stünden die „Beziehungen zwischen Umgebungsqualitäten und den Befindlichkeiten“ im Mittelpunkt und durch das Zusammentreffen von Subjekt und Objekten in einer Umgebung wird der Raum zu einer Sache des Erlebens, was als Atmosphäre wahrgenommen wird.²² „Der gelebte Raum ist sinnhaft, seine Objekte haben eine Identität und eine Bedeutung, er besitzt eine Atmosphäre“, schreibt Eva Reblin.²³ Dabei wird das subjektive Wahrnehmen jedoch stets durch Sozialisation, Bildung und Erziehung sowie durch zum Teil subtil wirkende Prozesse der Vergesellschaftung beeinflusst.²⁴

Eine Änderung des Stimmungscharakters eines Raumes – ausgelöst durch Irritationen wie beispielsweise die Gegenwart anderer Menschen, Lichtverhältnisse, Einblicke, Klima oder Sichtbeziehungen – gelten oftmals als Ursache des Verlustes der vorherrschenden Atmosphäre. Jürgen Hasse meint über das Verbalisieren von Atmosphäre: „Jede Aussage über das Spüren von Atmosphären [...] gründet in subjektivem Befinden wie in deutendem Denken“.²⁵ Erika Fischer-Lichte beschreibt in ihrer „Ästhetik des Performativen“, dass die Wahrnehmung einer wie auch immer gearteten Atmosphäre stets abhängig von der Stimmung des Betrachters sei.²⁶

18 Vgl. „Mahü“ Magazin: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008433.pdf (Zugriff 29.11.2018).

19 Vgl. Jürgen Hasse: Die Atmosphäre einer Stadt. Die Drosselgasse in Rüdesheim am Rhein, In: Ders. (Hg.), Subjektivität in der Stadtforschung. Natur-Raum-Gesellschaft, Band 3. Frankfurt a.M. 2002, S. 61-114, hier S. 62.

20 Vgl. Dirk Patrick Hengst: Mythos und Wissenschaft. Blicke durchs Kaleidoskop der Kulturen, Tönning 2004.

21 Ebd. S. 65.

22 Vgl. ebd.

23 Eva Reblin: Die Straße, die Dinge und die Zeichen. Zur Semiotik des materiellen Stadtraums. Bielefeld 2012, S. 28.

24 Vgl. ebd. S. 80.

25 J. Hasse: Die Atmosphäre einer Stadt, S. 80.

26 Vgl. Erika Fischer-Lichte: Ästhetik des Performativen. Frankfurt a. M. 2008, S. 209.



Der Blick durch das Kaleidoskop

Die Betrachtung der sich im Zeitablauf eines Tages verändernden unterschiedlichen Atmosphären offenbart das gleichzeitige Zusammentreffen unterschiedlicher soziokultureller Akteurinnen und Akteure in und auf der Mahü. Der Blick durch das Tageslauf-Kaleidoskop auf die wechselnden Räume zeigt zuerst das Bild einer Morgenstimmung, bei der die Straße als Ort des Wohnens und Arbeitens in Erscheinung tritt. Langsam erwachen die Menschen auf der „Mahü“ und begeben sich in ihren Tagesrhythmus. Die Straße erwacht zum Leben. Nur wenige Menschen bewegen sich durch die Straße, teils um zur Arbeit zu gelangen, teils um schnell in einem Lebensmittelgeschäft einzukaufen. Im Vorbeigehen trinken sie hastig ihren Kaffee oder nehmen ihn im Pappbecher mit auf den Weg zur Arbeit. Es sind Bewohnerinnen und Bewohner dieser Straße im morgendlichen Fluss, der nur durch das klappernde Geräusch der Trolleys auf dem Pflaster unterbrochen wird, mit denen Reisende zu ihrem nächsten Ziel eilen. Die Rollerfahrerin Lea sagt, dass sie diese Morgenstunden für die tägliche Durchquerung der Inneren Mariahilferstraße bevorzuge, denn ab zehn Uhr brauche es viel Geduld, da sie oft von den Radfahrern – diese dürfen hier auch die Fußgängerzone befahren – nicht gesehen werde, sie müsse Slalom fahren und alles werde außerdem sehr hektisch.²⁷ Am frühen Vormittag wird die Straße zum Ort von Hilfesuchenden, von Obdachlosen, die morgens ihre Notschlafstelle bei der Caritas – die sogenannte „Gruft“ – verlassen müssen, und sich danach in der angrenzenden Mariahilfer Straße niederlassen. Die Umgestaltung macht es möglich, sich an den in beiden Zonen neu geschaffenen Sitzgelegenheiten die Zeit zu vertreiben. Vielleicht gelingt es, ein paar Cent für einen heißen Kaffee zu bekommen oder sich als „freier“ Obdachloser – jene, die sich den Regeln der Notschlafstelle nicht unterordnen möchten oder vielleicht dort keinen Platz finden – noch ein Stündchen Schlaf auf der mit Holzdielen beschlagenen Steinbank zu gönnen. Sie alle sehen zu, wie sich Tag für Tag die ersten Geschäfte öffnen und sich die Menschen „konsumbeflissen“ von einem Geschäft zum anderen vorarbeiten, meist ungeachtet jener hilfesuchenden Menschen, die sich keinen Schlafplatz leisten können oder wollen. Sie sind ständig auf der Hut vor der Polizei, die sie von ihren Zufluchtsorten als „öffentliches Ärgernis“²⁸ wegweisen – von jenen öffentlichen Orten, die ihnen temporär als sicheres Refugium dienen. Die Geschäftsführerin Maria meint zur Präsenz dieser marginalisierten Menschen: „Ja, sie stören das Bild, jedoch nur insofern, dass man eben immer daran erinnert wird, dass man selbst eigentlich privilegiert ist.“²⁹

Drehen wir das Kaleidoskop weiter zum späten Vormittag, wenn die „Mahü“ zu einem Ort der Begegnung wird. „Die Straße“ – so die Wiener Stadträtin Marion Gebhart –

„ist ein Ort der Begegnungen, ohne den es kein Zusammentreffen an anderen dafür bestimmten Orten [...] gibt. Auf der Straße, der Bühne des Augenblicks, bin ich Schauspieler und Zuschauer zugleich, zuweilen auch Akteur. Hier ist Bewegung, die Straße ist der Schmelztiegel, der das einnimmt: der Ort des Wortes, der Ort, an dem Worte und Zeichen ebenso wie Dinge getauscht werden.“³⁰

Durch die Bewegung, so Jürgen Hasse, werde die Straße zum Raum und der Raum sei eine

27 Vgl. Begegnungszone: www.youtube.com/watch?v=T_REmj_tD-g (Zugriff 15.09.2018).

28 Wiener Landessicherheitsgesetz: Beeinträchtigung des örtlichen Gemeinschaftslebens. 2. Abschnitt Bettelrei: www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrW&Gesetzesnummer=20000160 (Zugriff 05.12.2018).

29 Vgl. Interview Maria St., Geschäftsführerin, am 26.10.2018 in Wien.

30 M. Gebhart: Restfläche Gehsteig, S. 47.



Sache des Erlebens.³¹ Die Akteure dieses Bewegungsraumes sind die Passantinnen und Passanten, die Straßennutzerinnen und Straßennutzer, die im Strom der sich bewegenden Menge untertauchen, um ihre Anonymität zu wahren. Die Anonymität übernimmt vor allem eine Art Schutzfunktion für Menschen, die gesellschaftlich eher ausgegrenzt sind. Sie können sich – sofern sie nicht sehr auffällig aus der Norm fallen und damit sichtbar werden – einigermaßen ungezwungen im öffentlichen Raum aufhalten.³²

Der Mittag wird zum Ort des Konsums, an dem Shopper und Bummeler sich die Straße aneignen und in Besitz nehmen. Indem der Blick von der Straße auf die Straße gewendet wird, verändern sich die neu geschaffenen verkehrsberuhigten bzw. verkehrsenteerten Zonen in einen Raum mit unüberschaubarem Menschengewimmel, denn Menschenmassen drängen sich auf den breiten Gehsteigen durch die mit Pflastersteinen versehene vormalige Durchzugsstraße. Hans, der vierzigjährige Fitnesstrainer, findet die Neugestaltung der Straße gut geplant und gelungen, allerdings vermisse er das „Grün“, denn es seien zu wenig Bäume gepflanzt. Er betont, dass die Pflasterung auf der sehr breiten Straße fad wirke und wiederholt: „[...] also ich hätte mir gewünscht, einfach mehr Natur eingebracht zu sehen, mehr Bäume für Hunde zum Pinkeln.“ Die Mariahilfer Straße sei aber vorzugsweise zu einer leistbaren Einkaufsstraße für junge Leute geworden mit Trendshops im niedrigeren Preissegment im Vergleich zur Wiener Kärntnerstraße, meint Hans weiter.³³

Henri Lefebvre zufolge demonstriert die neokapitalistische Konsum-Organisation auf der Straße ihre Herrschaft, denn die Anhäufung von Gegenständen begleite die Anhäufung von Menschen, welche wiederum eine Folge der Anhäufung von Kapital sei.³⁴ Um den „Konsumrausch“ bzw. die Freude am Konsum und die entsprechende Distinktion nicht zu unterbinden, werden Obdachlose und bettelnde Menschen durch die angewiesenen staatlichen Ordnungskräfte von diesen Zonen ferngehalten. Patrizia, die junge Mutter und Sales Managerin, stören die vermeintlich Hilfesuchenden auf der „Mahü“ im Vergleich zu New York, wo diese dehumanisiert würden, nicht so sehr. Allerdings, fügt sie hinzu, sei es in Österreich nicht unbedingt nötig, auf der Straße leben zu müssen.³⁵ Die gesamtstädtische Bedeutung und kommerzielle Funktion dieser Einkaufsstraße für viele Menschen stünde jedoch in einem Spannungsverhältnis zu den Ansprüchen der Menschen, die vor Ort wohnen.³⁶

Der frühe Nachmittag auf der „Mahü“ steht für einen Familienort. Abseits von dem Einkaufsgetümmel nutzen an sonnigen Sonn- und Feiertagen Wiener Familien die Straße als ihr „öffentliches Wohnzimmer“. Anstelle des Shoppers hat jetzt der Flaneur Saison, was der Straße gleichzeitig ein eigenartiges südliches Flair von Urlaub und Familie verleiht. Fast alle Sitzgelegenheiten, und davon gibt es doch einige, sind von Eis schleckenden oder essenden Familienmitgliedern, von stillenden oder Windel wechselnden Frauen, von verliebten Paaren und/oder rüstigen Senioren besetzt. Die Straßencafés sind randvoll mit plaudernden Menschen und es gelingt kaum, einen freien Platz zu ergattern. Die ruhige angenehme Stimmung scheint

31 Vgl. J. Hasse: Die Atmosphäre einer Straße. S. 62.

32 Vgl. Sozialraumanalyse zur Mariahilfer Straße. S. 32. www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008225.pdf (Zugriff: 02.02.2019).

33 Vgl. Interview Hans W., Fitnesstrainer, am 20.10.2018 in Wien.

34 Vgl. Henri Lefebvre: Die Revolution der Städte. Frankfurt am Main 1990, S. 27.

35 Vgl. Interview Patrizia, Sales Managerin, am 21.10.2018 in Wien.

36 Vgl. Spannungsverhältnis: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008225.pdf (Zugriff 22.01.2019).



auf die Passantinnen und Passanten überzugreifen und bildet das diametral entgegengesetzte Erscheinungsbild zu der zuvor beschriebenen hektischen Atmosphäre des wochentäglichen Einkaufstrubels. Claudia, die Bewohnerin einer Nebenstraße, bestätigt den neuen Eindruck von Urlaubsflair; als Anwohnerin störe sie allerdings jetzt die durch ihre Wohnstraße fahrende Buslinie 13A.³⁷

Bernd Jürgen Warnecken bezeichnet die Straße als Tribüne des Volkes. Auch diese Dimension scheint im Kaleidoskop der „Mahü“ auf: am späten Nachmittag oder Abend tritt die Straße bisweilen als Ort des Protestes in Erscheinung, aber auch als Ort der Unterhaltung. So konträr beide Situationen wirken mögen, haben sie doch eines gemeinsam: durch das Zusammentreffen Gleichgesinnter verändert sich die Begegnungsebene in eine Veranstaltungsebene.³⁸ In Anlehnung an Walter Siebel verwandeln Demonstrationen den öffentlichen Raum in einen politischen Raum.³⁹ Michel Foucaults Begriff der „Heterotopien“, hier angewandt auf diese Arten der Straßenraumnutzung, lässt die Straße zu einem Raum werden, der die Normalität des Alltags außer Kraft setzt und die Perspektiven verkehrt.⁴⁰ Die junge Mutter Patrizia wünscht sich eine durchgehende Fußgängerinnen- und Fußgängerzone mit gemütlichen Plätzen, wo man sich treffen und zusammensitzen kann, um Live Musik zu genießen, um dadurch der Straße den Charakter einer Durchzugsstraße zu nehmen. Was ihr jedoch besonders fehle, sei ein Kinderspielplatz.⁴¹

Mit dem letzten Blick durch das Kaleidoskop ist dieser Ort der Nacht gewidmet. Die Kulturanthropologin Ina-Maria Greverus verweist darauf, dass die Menschen in der heutigen Stadt sich nicht mehr im öffentlichen Raum begegnen, verlieren, sich nicht anregen, sondern dass sie sich abkapseln, mit Gleichgültigkeit reagieren, weitergehen, weil das Design der Städte, die gebaute Umwelt und ihr „Design“ unserer Sozialität den Blick verstelle.⁴² Ein Akteur dieser Tageszeit ist der Obdachlose, der mit seinem Hab und Gut auf einer Bank sein Nachtquartier findet und sich unbeeindruckt von vorbeiziehenden Nachtschwärmern in seinen „Schlafraum“ zurückzieht. Die Überwachung des öffentlichen Raumes nehme dem Raum die entscheidende Qualität der Anonymität, in deren Schutz man andere Identitäten annehmen und neue Rollen ausprobieren kann, postuliert Walter Siebel über die Bedeutung der Innenstadt aus soziologischer Sicht.⁴³

Das Unsichtbare wird sichtbar

Was aber ist das Unsichtbare der Straße, wo kann eine Subjektivierung von nicht Sichtbarem

37 Begegnungszone: www.youtube.com/watch?v=T_REmj_tD-g (Zugriff 15.09.2018).

38 Vgl. Daniel Blumer, Pia Tschannen: Machtkampf ums Quartier – das Berner ‚Nodquartier‘: In: Angela Stienen (Hg.), Integrationsmaschine Stadt? Interkulturelle Beziehungsdynamiken am Beispiel von Bern. Bern 2006, S. 361-370, hier S. 361.

39 Vgl. Walter Siebel: Die Bedeutung der Innenstadt aus soziologischer Sicht. In: Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung (Hg.), Die Zukunft der Innenstadt. Almanach 2011/2012. Berlin 2012, S. 45-52, hier S. 49.

40 Vgl. Kirsten Salein: Andere Räume. Ein Spaziergang. In: Ina-Maria Greverus, Johannes Moser, Kirsten Salein (Hg.), STADTgedanken aus und über Frankfurt am Main. Frankfurt am Main 1994, S. 93-100, hier S. 96.

41 Vgl. Interview Patrizia, Sales Managerin, am 21.10.2018 in Wien.

42 Vgl. Ina Maria Greverus: Was sucht der Anthropologe in der Stadt? Eine Collage. In: Dies., J. Moser, K. Salein (Hg.), STADTgedanken, S. 23.

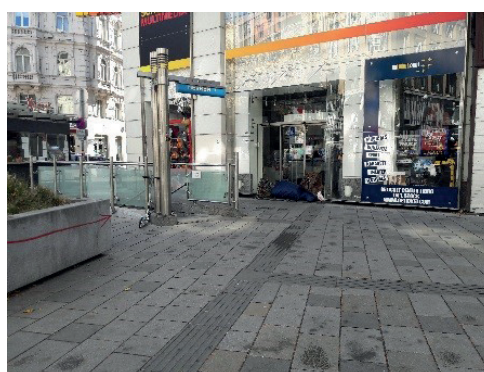
43 Vgl. W. Siebel: Keynote I., S. 49.



erfolgen? Beziehung erschafft Sichtbarkeit, lässt Grenzen wahrnehmen und erkennen. Es war die Begegnung mit einem, an einer Einfassung eines Pflanzentrogens lehrenden gepiercten und tätowierten, ungefähr vierzigjährigen Mann, der mit starrem Blick die vorbeigehenden Menschen beobachtete, die ihm immer wieder in einem leichten Bogen auswichen, der Unsichtbares zum Ausdruck brachte. An seiner Seite befanden sich ein Hund und ein großes zusammengeschnürtes Paket an Habseligkeiten, das ihn als obdachlos auszuweisen schien. Es war eine Begegnung mit einem Obdachlosen in der Mariahilfer Straße, die vorerst bei der Forscherin eine gehörige Irritation auslöste. Der Versuch, mit dem an einem Betonsockel lehrenden Mann ins Gespräch zu kommen, scheiterte kläglich und endete mit seinem Wutausbruch über die Gesellschaft und einer ordentlichen Schimpftirade. Erst in der Reflexion und durch Impulse aus der Projektgruppe wurde sich die Forscherin des Übertretens einer unsichtbaren Grenze gewahr. Keine Türklingel oder Türschwelle ließen den öffentlichen Raum zum privat gewordenen erkennen. Das Übertreten dieser unsichtbaren Grenze und damit das Eindringen in den von ihm in Besitz genommenen öffentlichen Raum, ließ eine Interaktion von vornherein scheitern. Die sich nähernde Unwissende, sich keiner Grenze und keiner Schuld bewusst, traf auf einen Okkupanten, der sein „Reich“ gegen den Eindringling verbal verteidigte. Die Forscherin assoziierte im Erkennungsprozess, dass sie ein unerlaubtes Betreten ihrer privaten Räumlichkeiten ebenso als Grenzverletzung gedeutet und dieses auch verbal verteidigt hätte. Walter Siebel sieht „am unteren Pol der sozialen Hierarchie eine wachsende Zahl der Ausgegrenzten, die für sich keine Chancen in dieser Gesellschaft erkennen können und die deshalb glauben, dieser Gesellschaft auch nichts schuldig zu sein. Sie reagieren mit Apathie und gelegentlichen Wutausbrüchen.“⁴⁴



Abb. 4 & 5: Unsichtbare Grenzen
Quelle: Christine Fürst, 2018.



Der urbane Ort der Begegnung

„Die Identität eines Raumes resultiert aus der Struktur der sozialen und kulturellen Merkmale“⁴⁵, so Martin Wirbel. Da wir alle den urbanen Raum nutzen und uns kürzer oder länger darin aufhalten, bzw. viele Menschen auch auf ihn angewiesen sind, erhält der öffentliche

⁴⁴ Vgl. W. Siebel: Die Bedeutung der Innenstadt aus soziologischer Sicht, S. 50.

⁴⁵ Martin Wirbel: Der Raum als rhizomorphes Geflecht. Das Theatro & einige Verkettungen. In: Manfred Omahna, Martin Wirbel, Elisabeth Katschnig-Fasch (Hg.), Der andere Blick auf die Stadt (=Kuckuck. Notizen zu Alltagskultur und Volkskunde, Sonderband 3/1999). Graz 1999, S. 74-89, hier S. 75.



Raum eine wichtige soziale Bedeutung. Der öffentliche urbane Raum wird zum Ort der Teilhabe und Inklusion und trägt wesentlich zu einer städtischen Lebensqualität bei.⁴⁶

Die speziellen Lebensstile oder die soziale Ungleichheit als urbane Vielfalt bilden einen immanenten Bestandteil der modernen Einkaufsstraße. Neben der kommerziellen Funktion wird die Straße auch zum Ort der Integration, sie ist transitorischer Ort und politische Bühne zugleich und bietet Kontaktmöglichkeiten zwischen den unterschiedlichen Gruppen einer modernen Gesellschaft. Somit ist der öffentliche Raum der „Mahü“ ein Ort, wo sich die verschiedensten Menschen aufhalten können. Durch das Ausschöpfen bisher ungenutzter Potentiale wird sie zu einer attraktiven, modernen und vielfältigen Straße, die den Herausforderungen einer wachsenden, modernen Stadt gewachsen zu sein scheint.⁴⁷

⁴⁶ Vgl. Lisa Magdalena Schlager: STEP 2025 Fachkonzept Öffentlicher Raum. In: Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.), Öffentlicher Raum. Transformation im Städtischen. Wien 2017, S. 12-16, hier S. 16.

⁴⁷ Vgl. Urbaner Ort: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008225.pdf (Zugriff 20.01.2019).



Author's affiliation

Christine Fürst
Institut für Kulturanthropologie & Europäische Ethnologie
Karl-Franzens Universität Graz, Austria
christine.fuerst@edu.uni-graz.at



„Parklets“ in Wien

Eine kreative Form der Umnutzung von Parkraum

Daniela Sobocan

Keywords Öffentliche Nutzungen, Verkehrsraum, künstlerische Raumanerkennung, Raumkonflikte, Nachbarschaft

DOI 10.25364/08.5:2020.1.8



Das Konzept der „Parklets“

Wir hinterfragen kaum noch, dass die Straßen in unseren Städten dem Automobilverkehr vorbehalten und die Raumnutzungen und -ansprüche der gehenden StadtbewohnerInnen zweitrangig sind. Eine Kunstaktion in Wien im Jahr 2018 lenkte den Blick auf diese Problematik durch die Installation sogenannter „Parklets“: alternativer Formen der Parkplatznutzung. In dieser Forschungsskizze geht es um die Motivationen und Erfahrungen der Parklet-AufstellerInnen in Wien. Die Einrichtung von Parklets bewegt sich an der Schnittstelle von künstlerischer Intervention, Stadtverwaltung und gesellschaftlicher Initiative. Laut einer Veröffentlichung der Mobilitätsagentur der Stadt Wien¹ lässt sich das Konzept folgendermaßen beschreiben:

„Ein Parklet ist per Definition ein kleiner, auf Parkplätzen eingerichteter Park oder Sitzbereich. Gerade in innerstädtischen Bezirken, in denen breite Grünflächen eher die Ausnahme darstellen, erfüllen Parklets eine wichtige Funktion. Sie laden zum Verweilen, Plaudern, Spielen ein – und stellen zudem konsumfreien öffentlichen Raum für alle dar. [...]“²

Die Gestaltung der Parklets variiert in Abhängigkeit von den Anliegen ihrer Initiatoren. Den Startpunkt für das Projekt „Parklet“ bildete eine Aktion des Künstlerkollektives Rebar, das in San Francisco einen Parkschein löste und PassantInnen zum Verweilen auf dem autofreien Parkplatz einlud.³ Bei dieser künstlerischen Intervention ging es darum, die Dominanz des Autos und des Konsums in der Stadt zu hinterfragen. Diese Aktion fügt sich in Paula Marie Hildebrandts Definition von „urbaner Kunst“ „als Denkanstoß, Irritation oder symbolischer Intervention“ sowie als „Anstiftung und Anregung zur Umdeutung, Aneignung und Transformation städtischer Räume [...]“.⁴

Von San Francisco ausgehend, verbreitete sich die Idee des Parklets weltweit. In Wien werden die Parklets seit 2015 durch das Förderungsprogramm „Grätzloase“, getragen durch die Lokale Agenda 21 und die Stadt Wien, unterstützt. Teilnehmen können Schulen, Privatpersonen, Vereine und Unternehmen. Innerhalb dieses Programmes gibt es jedoch einige Regeln, die eingehalten werden müssen, zum Beispiel dürfen maximal zwei Parkplätze benutzt werden und das Parklet muss sich vor der eigenen Wohnung bzw. dem Geschäftslokal befinden, ebenso darf auf den Parklets nichts verkauft werden. Des Weiteren sind Parklets Teil des öffentlichen Raumes und müssen daher für alle zugänglich sein. Diese Prämisse schließt auch Menschen mit Handicap ein, was bei der Planung und Umsetzung einer alternativen Parkplatznutzung berücksichtigt werden muss.

In Wien ist der Antrag für die Parklets an unterschiedliche Stellen zu richten. Die MA28 ist für jede Einrichtung und Aktivität im öffentlichen Raum zuständig. Gleichzeitig braucht es für die Genehmigung zur Benutzung von Straßen zu verkehrsfremden Zwecken einen Antrag an die MA 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten. Die Überprüfung der Ziele, inklusive der Vermeidung einer Störung des örtlichen Stadtbildes übernimmt die MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung.⁵

1 Die Mobilitätsagentur ist ein Unternehmen der Stadt Wien und setzt sich für eine Förderung des Zufußgehens und Radfahrens ein.

2 www.streetlife.wien/ich-mach-ein-parklet [30.01.2019]

3 Vgl. ebd.

4 Paula Marie Hildebrandt: Urbane Kunst. In: Frank Eckardt (Hg.): Handbuch Stadtsoziologie. Wiesbaden 2012, S. 736.

5 Nähere Information zu den Regeln und Rahmenbedingungen sind in folgender Broschüre zu finden: Stadt Wien: MA 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau: Belebte Freiräume. Öffentlicher Parkraum und alternative Nutzung. Wien 2015.



Kurz gesagt, lässt sich die Funktion des Parklets in ähnlicher Weise wie die öffentlichen Frühstücke verstehen, die manchmal auf den Parklets stattfinden. Bei öffentlichen Frühstücken lädt eine Person verschiedene Menschen ein, um gemeinsam im öffentlichen Raum zu frühstücken. Danach veranstaltet eine der eingeladenen Personen selbst ein öffentliches Frühstück. Bei dieser Intervention geht es darum, dass die Beteiligten „[...] allein durch ihre Anwesenheit mit dem Umland [...] kommunizieren, Platz [...] greifen, Raum [...] nehmen, ihn buchstäblich [...] besitzen und ihn bloß durch sich selbst oder aber auch mit einem eigenen Anliegen [...] besetzen.“⁶ Für beide Projekte ist es wichtig, dass eine Förderung der Kommunikation stattfindet und sich die Idee weiterverbreitet.

Erfahrungen und Nutzungen der einzelnen Parklet-Projekte

Um mehr über die Nutzungen, Motivationen und Erfahrungen rund um die Parklets zu erfahren, habe ich mit verschiedenen InitiatorInnen gesprochen und Beobachtungen durchgeführt. Die von mir befragten AkteurInnen sind MitarbeiterInnen von verschiedenen Vereinen und Unternehmen. Während der Interviews kristallisierten sich drei Hauptmotivationen für die Aufstellung des Parklets heraus, die alle interviewten Personen teilen: der Wunsch nach mehr Grün in der Stadt, eine stärkere Kommunikation mit der Öffentlichkeit und das Bedürfnis nach konsumfreien Orten zum Verweilen. Die Motivationen und Forderungen an die Stadt, die die AufstellerInnen mit dieser Initiative verbinden, sind also recht homogen, während die Erfahrungen je nach Ort und Häufigkeit der Aktion sehr unterschiedlich sind. Einen großen Einfluss auf die Nutzungen und Erfahrungen hatten der Standort und das Wissen, welche die AufstellerInnen aufgrund ihres beruflichen Hintergrundes einbringen konnten, wie an den im Folgenden vorgestellten Variationen der einzelnen Parklets zu sehen sein wird.

Kontaktgarten

Das Parklet mit dem Namen „Kontaktgarten“ wurde vom Verein „Station Wien“ aufgestellt, der sich hauptsächlich um die Anliegen von MigrantInnen kümmert, indem sie Bildungskurse, Sozialberatung sowie die Vermittlung von Freizeitkontakten anbieten. Hervorzuheben ist hier besonders das Sprachencafé, das in den Sommermonaten auf dem Parklet stattfindet. Eine Beschreibung des Parklets lässt sich auf der Projektseite graetzloase.at finden:

„Das Parklet am Einsiedlerplatz belebt ein Stück weit den Straßenraum im 5. Bezirk: vom Frühjahr bis in den Herbst besteht die Möglichkeit, dort mit Menschen verschiedener Herkunft ins Gespräch zu kommen. An drei Abenden die Woche können sich Interessierte beim Sprachencafé auf dem Parklet in verschiedenen Sprachen miteinander austauschen. Auch die Kursteilnehmerinnen der Basisbildungskurse von Station Wien sowie NachbarInnen freuen sich über einen Aufenthaltsraum im Freien!“⁷

Die Motive, die in dieser Beschreibung genannt werden, sind die Belebung des Straßenraumes,

⁶ permanentbreakfast.org; zitiert nach: Bertram Weisshaar: Talk Walks. Spaziergangsforschung in Leipzig. In: Bertram Weisshaar (Hg.): Spaziergangswissenschaft in Praxis. Formate in Bewegung. Berlin 2013, S. 123.

⁷ www.graetzloase.at/aktionen-2018.html [31.01.2019]



eine Verlängerung der Aktivitäten in den Parkraum bzw. öffentlichen Raum hinein, die Betonung des Nachbarschaftscharakters und die positiv konnotierte Bedeutung von Aufenthaltsorten im Freien. Die gleichen Motive traten im Gespräch mit Katharina Kurzmann, einer Mitarbeiterin von Station Wien, wieder auf:

„Also, wir wollten schon lange so etwas wie einen Schanigarten für den Verein eben, weil wir verschiedenste Projekte haben, wo viele Leute herkommen, und wir haben teilweise zum Beispiel für Sommerfeste [...] ein Parkverbot beantragt und haben den Raum genutzt. Aber ohne richtige Struktur jetzt, teilweise haben wir paar so Klappsesseln, Tische rausgestellt beim Sprachencafe [...] und gleichzeitig, für uns vom Verein her, war es halt auch wichtig, dass wir bisschen sichtbarer werden. Dass wir ein bisschen besser an die Öffentlichkeit auch interagieren können. Und ich glaube, dass ist uns mit dem Parklet auch gelungen.“⁸

Der Wunsch, in der Öffentlichkeit zu sein, anstatt nur in den Vereinsräumen zu bleiben, taucht in den meisten Gesprächen mit Vereinen bzw. Künstlern auf. Es geht darum, gehört und wahrgenommen zu werden. Nach Tobias Morawski weist „die Präsenz (im materiellen oder sozialen Raum) [...] auf die Machtposition [der] Akteur[e] im Raum [hin und bietet eine] Möglichkeit gehört zu werden.“⁹

Der Bezirk ist nach der persönlichen Meinung der Interviewpartnerin zweigeteilt in einen schönen und einen hässlichen Teil. Der Verein liegt für sie aufgrund der unattraktiven Geschäftsangebote in der naheliegenden Hauptstraße und durch das Grau der Betonbauten im letzteren unattraktiven Teil. Es hat verschiedene Versuche gegeben, die Straße zu beleben, aber bis jetzt nur mit mäßigem Erfolg. Zurzeit befinden sich eine U-Bahn-Station und ein Kinderfreibad in der Planungs- bzw. Bauphase. Da die Mietpreise relativ günstig sind, wohnen dort vor allem Arbeitende, Studierende und MigrantInnen und weitere Menschen, die auf billige Wohnungen angewiesen sind. Dem Fazit der Interviewpartnerin zufolge funktioniert in diesem Bezirk das Zusammenleben der verschiedensten Menschen sehr gut. Das Parklet befindet sich in einer kleinen Nebenstraße mit überwiegend Wohnungen und ein Park ist ebenfalls in der Nähe.

Folgende Erfahrungen konnte die Interviewpartnerin mit dem Parklet machen:

„[...] dadurch, dass man das Parklet hat, ist man viel draußen und ist sichtbar für die Nachbarn und Nachbarinnen und AnrainerInnen, das heißt es ergeben sich [...] ganz viel spontane nette Gespräche, dass halt jemand vorbeigeht und sagt: ‚Oh, schöne Blumen...‘ – oder Eltern mit Kindern. Die Kinder kommentieren dann: ‚Schau, was ist das Mama, was wächst da und dann erklärns: ‚die Tomaten sind noch nicht reif, die pflücken wir später...‘ – also ganz viel so nette Nachbarschaftskontakte.“¹⁰

Manchmal kommen auch NachbarInnen und stellen Blumen dazu, bzw. geben positives Feedback. In diesem Gesprächsabschnitt zeigt sich, dass das Parklet ein Gemeinschaftsprojekt ist, bei dem ein Geben und Nehmen herrscht. Dabei kam es auch zu einem einzigen Fall von „Vandalismus“, bei dem die Bänke mit Honig bestrichen wurden. Eine Müllproblematik gibt

8 Interview mit Katharina Kurzmann vom Verein Station Wien, 19.07.2018.

9 Tobias Morawski: Reclaim your city. Urbane Protestbewegungen am Beispiel Berlins. Berlin 2014, S. 40.

10 Interview mit Katharina Kurzmann vom Verein Station Wien, 19.07.2018.



es bei nahezu allen Parklets, was aber auch als Nutzungsspuren gedeutet werden kann. Die Interviewpartnerin hält dies für ziemlich normal, wie im folgenden Zitat deutlich wird: „Und was halt auch passiert ist, fast täglich fischen wir Bierflaschen, Wodkaflaschen, Zigarettensammeln raus, aber ich glaube, das ist halt normal, wenn das Parklet benutzt wird.“¹¹ Konflikte um die Parkplätze gibt es keine, zumeist sind auch noch Parkplätze in dieser Straße frei. Konfliktpotentiale ergeben sich eher mit Anwohnenden: aufgrund von Lärmbelästigungen durch Personen, die das Parklet benutzen.

„Also, es gibt vereinzelte NachbarInnen, denen das nicht so gut gefällt, weil eben das Parklet immer offen ist, [...] und das hat dann natürlich auch zur Folge, dass da rund um die Uhr sich jemand hinsetzen kann. Und das passiert halt, wenn dann junge Leute oder wer auch immer, sich in der Nacht hinsetzen, dass das ein bisschen laut ist, und es gibt NachbarInnen, die finden das nicht so gut und haben sich da schon beschwert, aber da können wir eben nicht viel mehr sagen als: ‚Bitte rufen Sie die Polizei...‘, wie bei jeder anderen lauten Party halt auch. Weil..., wir dürfen gar nicht irgendetwas absperren. Wir wollen es auch gar nicht und wir dürfen es auch nicht von den Fördergebern her.“¹²

Das Parklet wird von den unterschiedlichsten Personen genutzt, wie von den KursteilnehmerInnen, Personen mit Kindern oder Hunden, die spazieren gehen oder mal eine Pause machen, und von älteren Personen, die vom Einkaufen kommen und sich kurz ausruhen. Viele nutzen es auch zum Telefonieren und an drei Abenden der Woche findet das Sprachencafé auf dem Parklet statt.

In vielen Gesprächen werden indirekte Forderungen an die Stadt artikuliert bzw. sichtbar. Wie zum Beispiel, dass die Stadt Orte ohne Konsumzwang brauche und Gärten, wo man selbst etwas mitbringen kann, denn nicht jeder habe das Geld, um ins Kaffeehaus zu gehen. Auch der Wunsch nach einer Verschönerung und Belebung des Grätzls (z. B. mit Pflanzen) wird geäußert, nach Orten, wo man ins Gespräch kommen kann.

LenauAse

Das zweite Parklet, das ich hier vorstellen werde, wurde von „wohnbau:consult“, einem Büro für nachhaltige Stadtentwicklung initiiert, das Wohnprojekte begleitet und soziologische Forschungen in der Stadt durchführt. Unternehmensziel ist es, das Leben nachbarschaftlicher zu gestalten und BewohnerInnen sowie zukünftige BewohnerInnen dazu zu animieren, sich zu organisieren und gemeinschaftlicher zu wohnen.

Auf der Facebook-Seite und auf der Projektseite finden sich folgende Beschreibungen:

„Die LENAUAUSE ist der Platz für die Mittagspause, zum Telefonieren oder zum Zeitunglesen. Die LENAUAUSE soll aber auch ein Ort für Fragen rund um Themen sein, die das Arbeiten lokaler Gewerbetreibender aber auch Stadtentwicklung im Allgemeinen betrifft. Dazu werden wir ein paar kleine Veranstaltungen organisieren.“¹³

11 Ebd.

12 Ebd.

13 www.facebook.com/pg/lenauase/about/ [31.01.2019]



„Der Sommer ist da. Und mit ihm bekommt die Lenaugasse wieder einen zusätzlichen Freiraum. Die LenauAse lädt zum Plaudern und Verweilen ein. Mit einem Eröffnungs- und Abschlussfest möchten die InitiatorInnen der Parklet-Saison frönen.“¹⁴

In dieser Beschreibung auf der Projektseite erfolgt eine Auflistung möglicher Nutzungen und in der Beschreibung auf Facebook wird der Charakter des Freiraums und Verweilens betont sowie gleichzeitig eine Einladung ausgesprochen. Nach Lukas Oberhuemer, einem Mitarbeiter des Unternehmens, gaben folgende Gründe den Anlass zur Aufstellung eines Parklets:

„Wir haben uns gedacht, wir machen das ja in unserem beruflichen Kontext ständig, dass wir versuchen, die Leute zu animieren, irgendetwas zu machen, damit die Stadt toller wird. Und dann haben wir das mal irgendwo gesehen und gedacht, okay, das wäre doch eine gute Möglichkeit, das auch bei unserem Büro selbst zu machen und eben auch das direkte Wohnumfeld, von unseren Nachbarn und auch von unserem Büro ein bisschen netter zu gestalten.“¹⁵

Wichtig war für sie also die Anwendung dessen, was im beruflichen Umfeld gemacht wird, indem die NachbarInnen eingeladen werden, sich an der Gestaltung der Stadt zu beteiligen. Ein ähnliches Motiv gab es bei einem Parklet von ArchitekturstudentInnen, die auf dem Parkplatz vor ihrem Gemeinschaftsraum das in ihrem Studium erlernte Wissen über Planen und Bauen ausprobieren wollten.¹⁶ Darüber hinaus bemüht sich das Büro für nachhaltige Stadtentwicklung darum, den gemeinsamen Wohnort aufzuwerten, indem die Kommunikation zwischen NachbarInnen gefördert, Aufenthaltsorte im Freien eingerichtet und zu einer aktiven Mitgestaltung eingeladen wird. Das Viertel, in dem sich das Parklet befindet, ist eine klassische bürgerliche Wohngegend mit Biedermeier-Architektur. Die Straße selbst ist eine relativ ruhige Wohn- und Spielstraße, in der wenig Verkehr herrscht. In der Nähe befinden sich das Rathaus und eine große Durchzugsstraße.

Ein Interviewpartner erzählt, dass für ihn der nachbarschaftliche Kontakt, der sich durch das Parklet ergibt, eine der besten Erfahrungen ist, die er im Quartier gemacht hat. Ein Ereignis ist ihm dabei besonders in Erinnerung geblieben:

„Naja, das netteste war eigentlich, wie wir damals, im letzten Jahr, das Eröffnungsfest gemacht haben, wo wir eben die ganzen Nachbarn eingeladen haben, wo dann eben auch Leute da waren, die damals das erste Straßenfest in Wien organisiert haben, die in der Lenaugasse das gemacht haben, die mit einem großen Plakat vorbei gekommen sind, die uns Fotos mitgebracht haben, wie die Lenaugasse in den 90er Jahren ausgesehen hat und wie sie damals eben aus (ihrer) Initiative her da was versucht haben zu machen...“¹⁷

Das beste Erlebnis war demnach die Verwirklichung des Ziels einer vermehrten Partizipation und Diskussion um die Stadt. In der Anfangsphase schilderten sie den NachbarInnen zuerst ihr Vorhaben und teilten mit, dass sie sich bei Fragen oder Ideen bei ihnen melden können.

14 www.graetzloase.at/aktionen-2018.html [31.01.2019]

15 Interview mit Lukas Oberhuemer von wohnbau:consult, 26.07.2018.

16 Vgl. Mirjam Marits: Park statt Parken: Ärger und Freude mit den Straßengärten. In: Die Presse, 27.08.2017.

17 Interview mit Lukas Oberhuemer von wohnbau:consult, 26.07.2018.



Bei der Ankündigung wurde noch Skepsis geäußert wegen der eventuellen abendlichen Lautstärke und dass hier Partys gefeiert werden könnten, und ein bisschen auch wegen der okkupierten Parkplätze. Diese Befürchtungen verschwanden aber, sobald das Parklet sich etabliert hatte. Es ist eines der wenigen Parklets, bei dem ein partizipativer Ansatz mit Einbindung der NachbarInnen umgesetzt wurde. Das liegt daran, dass der Wunsch besteht, dass die NachbarInnen das Projekt Parklet weiter übernehmen, wie sich im folgenden Interviewabschnitt zeigt:

„[...] okay, wir machen das im ersten Jahr und im zweiten begleiten wir das Ganze noch und irgendwann, wenn das wirklich so sein sollte, sollten die Nachbarn das tatsächlich auch machen und übernehmen. Das heißt, wir würden das eigentlich nächstes Jahr gerne aus der Hand geben und [...] das direkt den Nachbarn übergeben, die sich ja jetzt schon auch um das ganze... (die) Grünraumpflege kümmern und auch die ganzen Pflanzen eingesetzt haben.“¹⁸

Am Abend treffen sich hier die unterschiedlichsten Menschen zum Essen und tagsüber sitzen immer mal Leute dort, um zu rauchen oder Zeitung zu lesen. In diesem Parklet-Beispiel wünscht sich die Nachbarschaft Verschönerung, Belebung, Veränderung des Stadtquartiers und die Schaffung von Wohn- und Lebensraum sowie Austausch zwischen NachbarInnen und AnrainerInnen.

Open Air Grätzwohnzimmer

Verantwortlich für ein weiteres Parklet ist die Initiative „Lebenswertes Matznerviertel“. Hier stehen die Gestaltung und Verbesserung des öffentlichen Raumes im Vordergrund sowie die Unterstützung und Förderung eines guten Zusammenlebens.¹⁹ Das Matznerviertel befindet sich in der Nähe des Matznerparks und wird von der Hütteldorfer Straße im Norden, der Westbahn im Süden, der Ameisgasse im Westen und einer S-Bahn-Trasse im Osten umgrenzt. Die Initiative bemängelt, dass es im Viertel zu viele verbaute Bereiche und zu wenig Aufenthaltsmöglichkeiten ohne Konsumzwang gebe, obwohl genug Platz für eine Begrünung da wäre.

Auf der Projektseite wird das Parklet folgendermaßen beschrieben:

„Ende Mai wurde die Parklet-Saison vor der Goldschlagstraße 172 feierlich eröffnet. Das Open Air Grätzwohnzimmer ist seitdem ein Ort, der die Nachbarschaft belebt und zusammenbringt. Gemäß dem Motto gemütlich zusammensitzen, plaudern und neue Leute kennenlernen finden monatliche Grätzstammtische und gemeinsame Frühstücke statt. Alle BewohnerInnen des Grätzls sind herzlichst dazu eingeladen!“²⁰

Das Vereinsziel, nämlich die Stärkung der Nachbarschaft, wird auf das Parklet projiziert. Es soll einen Möglichkeitsraum zur Begegnung und Kommunikation mit NachbarInnen bieten. Der Nachbarschaftsverein nutzt das Parklet vor allem zur Veranstaltung offener Frühstücke und um vorbildhaft zu zeigen, dass mehr Grün das Viertel verschönert. Für die Begrünung

18 Ebd.

19 Dazu wurden verschiedene Visionen entworfen, wie eine lebenswerte Nachbarschaft aussehen könnte. Diese sind auf der Website der Initiative zu finden unter <https://matznerviertel.at/unser-leitbild>.

20 www.graetzloase.at/aktionen-2018.html [31.01.2019]



des Matzner Viertels wurde auch eine Petition formuliert. Ähnlich wie beim Urban Gardening sind Parklets damit Medium und Plattform für unterschiedliche gesellschaftliche Themen.²¹ Den Anlass für die Petition bildete eine anstehende Sanierung im folgenden Jahr, bei der, nach Aussage der Interviewpartnerin, das Problem der fehlenden Begrünung gleich mitgelöst werden könne. Die Motivation der Initiative für die Aufstellung des Parklets ist es, als Verein bekannter und nach außen sichtbarer zu werden und mit verschiedenen Menschen in Kontakt zu treten. Ebenso wichtig ist es für sie, einen Platz zum Verweilen zu schaffen, denn es gibt vor Ort nur wenig Infrastruktur. Davor nutzten sie einen Leerstand als offenes Wohnzimmer. Jetzt übernimmt das Parklet diese Funktion, um Kontakte zu den BewohnerInnen im Grätzl herzustellen.

Aufgrund der relativen Neuheit des Parklets – der Verein macht dies zum ersten Mal – ergab sich noch nicht die Zeit, um viele Erfahrungen zu sammeln. Es wirkt aber aus Sicht des Vereins auf jeden Fall kontaktfördernd. Zudem ist alles sauber und in Ordnung geblieben. Die Pflanzen befinden sich auch noch an ihrem Platz. Das ist allerdings nicht immer so, an einigen Standorten wurden von Vorbeigehenden Pflanzen mitgenommen. Ein Parkletaufsteller an einem anderen Standort hatte die Idee, ein Schild für jede gestohlene Pflanze anzubringen. Es gibt allerdings auch Parklets, wo das Mitnehmen von Pflanzen in Form von Kräutern erlaubt ist und, in Anlehnung an Urban Gardening, sogar geboten. Dieses Parklet veranschaulicht den Wunsch nach Hinterfragung selbstverständlicher Stadtraumnutzungen und möchte Denkanstöße zu Alternativen geben.

Kunst und Grün in der Kaiserstraße 2018

„Wie auch im vergangenen Jahr gewinnt die Kaiserstraße durch ein Parklet vor der Galerie ARCC.Art etwas mehr an Lebensqualität zurück. Die BewohnerInnen und PassantInnen des Grätzls werden über die Sommermonate mit viel Kunst und Grün versorgt. Diesjähriges Highlight ist ein Augmented Reality Kunstwerk von Daniela ‚Litto‘ Weiss. Das Kunstwerk kann mit Hilfe der APP Artivive zum Leben erweckt werden. Nehmt Platz und lasst euch von der grünen Kunstoase in der Kaiserstraße inspirieren!“²²

So lautet die Beschreibung des Parklets von der Kunstgalerie ARCC.art, die 2017 gegründet wurde und das Ziel hat, jüngere KünstlerInnen der Öffentlichkeit vorzustellen. Dafür haben sie mit verschiedenen Kulturinstitutionen zusammengearbeitet. Das Viertel lässt sich nach Aussage des Interviewpartners als alternativ beschreiben, denn es gibt viele junge Leute, StudentInnen und auch Werbeunternehmen vor Ort. Zudem hat der Bezirk seit langem einen grünen Bezirksvorstand. Seit 10 Jahren existiert hier ein Projekt, mit dem versucht wird, die Kaiserstraße zu beleben. Denn obwohl es in dem Viertel leere Geschäftslokale gibt, stehen diese nicht zur Verfügung. Trotzdem tut sich manches in der Straße, es werden neue Wohnbauten erstellt und es gibt einige Lebensmittelgeschäfte in der Nähe. Die Kaiserstraße befindet sich parallel zum Gürtel und am Rand des 2. Wiener Gemeindebezirks. In der Straße gibt es ein kleines italienisches Restaurant und eine zweite Galerie. Die Motivation des von mir befragten

21 Vgl. Christa Müller: Urban Gardening: Über die Rückkehr der Gärten in die Stadt. München 2011, S. 32.

22 www.graetzloase.at/aktionen-2018.html [31.01.2018]



Interviewpartners, 2018 ein Parklet einzurichten, liegt in der Überwindung der Schwellen zwischen drinnen und draußen. Die offene Tür erweitert die Galerie nach außen und das Parklet schafft die Möglichkeit, mit Leuten in Kontakt zu treten und eine Kommunikationszone zu eröffnen. Eine gute Erfahrung mit der Parkplatz-Installation ist die positive Bestätigung durch AnwohnerInnen. Das Parklet bietet Kindern die Möglichkeit, draußen zu spielen. Ein älterer Herr, der im Haus wohnt, nutzt das Parklet für eine kleine Ruhepause, bevor er die Stiegen in dem Haus ohne Lift hochgeht. Auch die Arbeiter der nahegelegenen Baustellen nutzen das Parklet zu Mittag oder trinken dort nach Feierabend noch ein Bier. Es gibt auch negative Erfahrungen: oft wird Müll zurückgelassen wie leere Dosen und Zigarettensammel. Es treten Parkschäden auf und einmal fuhr sogar jemand mit dem Auto ins Parklet und hat dabei ein Hochbeet umgefahren, aber dann auch wieder aufgestellt.

Die an diese Parklet-Installation geknüpfte Absicht ist es aufzuzeigen, dass eine Stadt für ihre BewohnerInnen Begrünung und Aufenthaltsmöglichkeiten draußen zur Belebung des öffentlichen Raumes benötigt sowie Orte, an denen eigene Ideen und damit auch ein Mitspracherecht an der Gestaltung der Stadt umgesetzt werden können.

Parklets – Kunst, politische Aktionsform oder stadtgestalterische Maßnahme?

Bei den geschilderten Beispielen zeigt sich, dass die Nutzung der Parklets sehr stark davon abhängt, über welche Erfahrungen und Ambitionen die AkteurInnen verfügen. Die meisten InitiatorInnen konnten ihren beruflichen oder ehrenamtlichen Hintergrund für ihr Parklet einbringen, wie der Migrationsverein, der ein Sprachencafé unterhält, oder das Kunstatelier, das die Gestaltung einer Künstlerin überlassen konnte, oder der Nachbarschaftsverein, der Gemeinschaftsaktivitäten wie öffentliche Frühstücke veranstaltet, oder auch das Büro für nachhaltige Stadtentwicklung, das den partizipatorischen Ansatz aus seiner Arbeit weiterverfolgen konnte.

Welche Nutzungen dort vorkommen, hängt also nicht nur von den AnwohnerInnen und Vorbegehenden ab, sondern auch von dem Wissen der Initiatoren, denn wie Allan Pred festhält, stehen Wissen und Tun in einem Zusammenhang miteinander und sind entscheidend dafür, welche Handlungen denkbar und umsetzbar sind.²³ Gleiches gilt auch für die Standortfrage. Die Parklets sind in Wien ungleichmäßig verteilt: Die meisten gibt es im zweiten, siebten und achtzehnten Bezirk. Im ersten, elften, zwölften und dreizehnten Bezirk sowie in den äußeren Bezirken gibt es hingegen noch keine Parklets.

Judith Laister und Anna Lipphardt zufolge verläuft Partizipation in den verschiedenen Vierteln einer Stadt auf unterschiedliche Weise. Sie basiert auf der je quartiersbezogenen Kultur bürgerschaftlichen Engagements und wird von diversen politisch Beteiligten und Projekten vor Ort geformt.²⁴ Gleichzeitig entscheidet die örtliche Situation, welche Anliegen Vorrang haben, also ob es in einem Ort zu wenig Grünflächen gibt, zu wenig Sitzplätze oder zu wenig Austausch und auf der Straße verweilende Menschen.

Die Parklets haben in San Francisco als künstlerische Intervention begonnen und nach diesem Vorbild wurden die Parklets von der Stadt Wien als Möglichkeit zur Aufwertung der

23 Vgl. Allan Pred: Place as Historically Contingent Process: Structuration and the Time- Geography of Becoming Places. In: *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 74, 2 (1984), S. 279-297, S. 285.

24 Vgl. Judith Laister, Anna Lipphardt: pARTiCI[TY]pate?! Negotiating the City at the Intersection of Art, Research and Urban Politics. In: *Anthropological Journal of European Cultures*, Vol. 24, 2 (2015), S. 3-15, S. 6.



Nachbarschaft und Nutzung der Freiräume übernommen, woran sich viele Vereine mit gesellschaftlichen Anliegen beteiligt haben. In diesem Sinne lässt sich fragen, ob es sich bei den Parklets um eine politische Aktionsform, um Kunst oder um Stadtteilmanagement handelt – oder vielleicht auch um alles zusammen, weil die verschiedenen Handlungsmodi nicht so leicht voneinander zu trennen sind. Nach Jacques Rancière [ist]

„Kunst [...] dadurch politisch, dass sie einen bestimmten Raum und eine bestimmte Zeit aufteilt, und dass die Gegenstände, mit denen sie diesen Raum bevölkert, und die Rhythmen, in die sie die Zeit einteilt, eine bestimmte Form der Erfahrung festlegen, die mit anderen Formen der Erfahrung übereinstimmt oder mit ihnen bricht.“²⁵

Parklets brechen mit der Erfahrung, dass Parkplätze nur von Autos oder gewerblich in Form von Gastgärten genutzt werden können. Stattdessen können Menschen ohne Konsumzwang draußen verweilen und Kinder können auf den Parklets spielen. Manche besitzen eine eigene Einrichtung dafür, wie Sandkästen, oder die Parklets werden im Sinne eines partizipatorischen Angebotes ganz von Kindern hergestellt. Eng damit verbunden sind Konflikte, wie diese Räume genutzt werden und für wen sie da sein sollen. Politik ist nach Jacques Rancière „[...] der Konflikt um die Frage, welche Gegenstände diesem Raum [dem Raum der gemeinsamen Angelegenheiten] angehören und welche nicht, welche Subjekte daran teilhaben und welche nicht.“²⁶

Die Konflikte um städtische Raumnutzungen waren schon immer da, weil nicht jeder von Parkplätzen profitiert, besonders wenn es zu Lasten der Gehsteigbreite, Begrünung oder von Sitzplätzen geht. Kunst hat die Möglichkeit, auf eine andere Art und Weise über diese Themen zu diskutieren, als es zum Beispiel gesellschaftliche Initiativen tun. Gleichzeitig bietet es für gesellschaftlich engagierte Vereine die Möglichkeit, politisches und künstlerisches zu verbinden.

Nach Paula Marie Hildebrandt entzündeten sich „an Kunstprojekten (zumeist an zentralen Orten) im Stadtraum oftmals kontroverse Debatten über aktuelle gesellschaftliche Fragestellungen, Problemlagen und Konfliktlinien.“²⁷ Den KünstlerInnen geht es darum, etwas zuvor nicht Erfasstes sichtbar zu machen und um die Hinterfragung von Selbstverständlichkeiten.²⁸ Nachdem ein Parkplatz, der früher für Autos frei war, nun mit einem Parklet besetzt ist, müssen sich AutofahrerInnen und Vorbeigehende fragen, ob die Dominanz des Autos im Straßenverkehr selbstverständlich ist, was einen Konflikt sichtbar macht. Gleichzeitig muss darauf aufmerksam gemacht werden, dass das transformative Potential durch die äußere Ähnlichkeit der Parklets zu Gastgärten eingeschränkt ist. Gerade in Bezirken mit vielen Restaurants, wie im siebten Bezirk, wird die Hinterfragung nur mäßig geschehen, da es bereits einige Parkplätze gibt, die durch Schanigärten besetzt sind. Dies könnte, neben der Vielzahl an alternativen Geschäften (Fairtrade, etc.), ein Grund für die größere Anzahl an Parklets und deren höhere Akzeptanz sein.

Mit den Parklets werden indirekte und direkte Forderungen an eine Stadt formuliert. Sie bieten Gestaltungsfreiheit innerhalb eines rechtlichen Möglichkeitsrahmens, den die Stadt Wien gewährt. Laut StVO dürfen auf den Parkplätzen keine Gegenstände abgestellt wer-

25 Jacques Rancière: Die Aufteilung des Sinnlichen. Die Politik der Kunst und ihre Paradoxien. Berlin 2008. S. 77.

26 Ebd.

27 Paula Marie Hildebrandt: Urbane Kunst. S. 719.

28 Vgl. Ebd. S. 720.

den: „Das Aufstellen von Kisten, Brettern, Tafeln u. dgl. auf Parkflächen ist unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 1 bis 6 verboten.“²⁹

In Graz hatte ein Projekt namens „USE A LOT“ im Rahmen des Architektursommers im Jahr 2018 rechtlich keine Möglichkeit, etwas auf den Parkplätzen zu kreieren. Denn die Aktion hätte nur als Informationsstand angemeldet werden können und auch nur an zentralen Orten wie der Herrengasse, wo es keine Parkplätze gibt und wo die Intervention daher keinen Sinn macht. Die „InterAktion“ fand trotzdem statt und verschiedene Parkplätze in Graz wurden mit Liegestühlen, Sonnenschirmen und Pflanzen zur Erholungszone umfunktioniert und Vorbeigehende waren dazu eingeladen, sich hier niederzulassen und über die Stadt zu diskutieren.³⁰ In beiden Fällen wird bzw. wurde das Projekt durch Drittmittel gefördert: in Wien von der Lokalen Agenda 21 und in Graz durch die Staatliche Akademie der bildenden Künste in Stuttgart. Im Falle einer Förderung kann der jeweilige Fördergeber allerdings auch die Richtlinien und Rahmenbedingungen vorgeben, um Sicherheitsbestimmungen einzuhalten oder um Unmut zu vermeiden wie zum Beispiel die Größenbeschränkungen bei Parklets sowie ihre Anzahl in einer näheren Umgebung. Das bedeutet aber auch, dass jede Parklet-Aktion mit organisatorischem Aufwand verbunden ist, weil es nicht möglich ist, direkt etwas auf die Parkplätze zu stellen, wie zum Beispiel Liegestühle. Das führt dazu, dass sich eher mit Förderungsprogrammen erfahrene Personen an das Projekt „Parklet“ wagen, auch wenn das Förderungsprogramm nicht nur finanzielle Leistungen anbietet, sondern ebenso Hilfestellungen in diesen Belangen.

Die große Stärke der Parklets liegt zusammengefasst also darin, Selbstverständlichkeiten zu hinterfragen. Nach Lucius Burckhardt „[werden uns] die Fehler der Innenstädte [...] insofern nicht mehr bewußt, als sie Bestandteil unseres Alltags geworden sind und damit gar nicht mehr als veränderbar angesehen werden.“³¹ Zudem besteht das Problem nicht darin, dass die Stadt zu wenig Plätze für Freiraum hat, sondern dass diese nicht für individuelle oder kollektive Nutzungen offenstehen. Für Burckhardt besteht die Lösung darin, die Straßen wieder in Besitz zu nehmen.³² Parklets, so möchte ich als Fazit hinzufügen, könnten eine solche Initiative für mehr städtischen Freiraum sein – wenngleich, wie sich am Beispiel der zahlreichen Bestimmungen in Wien zeigt, nur innerhalb der von einer Stadt vorgegebenen Regeln.

29 Straßenverkehrsordnung: Benützung von Straßen zu verkehrsfremden Zwecken. § 82. Bewilligungspflicht (7).

30 <https://usealot.eu/> [10.03.2019]

31 Lucius Burckhardt: Die Kinder fressen ihre Revolution: Wohnen – Planen – Bauen – Grünen. Köln 1985. S. 115

32 Vgl. ebd., S. 203.

Author's affiliation

Daniela Sobocan
Institut für Kulturanthropologie & Europäische Ethnologie
Karl-Franzens Universität Graz, Austria
daniela.sobocan@edu.uni-graz.at