

## Straßenhandel in Berlin

Öffentlicher Raum, Informalität und Rassismus in der neoliberalen Stadt

Bearbeitet von  
Noa K. Ha

1. Auflage 2016. Taschenbuch. 258 S. Paperback  
ISBN 978 3 8376 3486 0  
Format (B x L): 14,8 x 22,5 cm  
Gewicht: 402 g

[Weitere Fachgebiete > Ethnologie, Volkskunde, Soziologie > Diverse soziologische Themen > Stadt- und Regionalsoziologie](#)

schnell und portofrei erhältlich bei

  
DIE FACHBUCHHANDLUNG

Die Online-Fachbuchhandlung [beck-shop.de](http://beck-shop.de) ist spezialisiert auf Fachbücher, insbesondere Recht, Steuern und Wirtschaft. Im Sortiment finden Sie alle Medien (Bücher, Zeitschriften, CDs, eBooks, etc.) aller Verlage. Ergänzt wird das Programm durch Services wie Neuerscheinungsdienst oder Zusammenstellungen von Büchern zu Sonderpreisen. Der Shop führt mehr als 8 Millionen Produkte.

**Straßenhandel  
verboten!**

Ordnung § 11 des Landesverkehrsgesetzes (BerStz.G.) vom 13. Juli 1995 ist jeder  
Gebrauch einer öffentlichen Straße, der über den Gemeingebrauch hinausgeht,  
der Behinderung und behindert den Verkehrsfluss der Straßenebene.  
Vor allem kann Verkehr eine öffentliche Straße ohne die erforderliche  
Leistung an Leistung gebraucht, begeht eine Ordnungswidrigkeit, die mit  
einer Geldbuße bis zu 200 DM geahndet werden kann.

Noa K. Ha

# STRASSENHANDEL IN BERLIN

Öffentlicher Raum, Informalität und  
Rassismus in der neoliberalen Stadt

WIE  
TIEREN

Intensiv-  
SERIEN

**Aus:**

*Noa K. Ha*

## **Straßenhandel in Berlin**

Öffentlicher Raum, Informalität  
und Rassismus in der neoliberalen Stadt

November 2016, 258 Seiten, kart., zahlr. Abb., 34,99 €, ISBN 978-3-8376-3486-0

Die Alltagspraxis von Straßenhändler\_innen in der historischen Mitte von Berlin ist davon bestimmt, sich sowohl an die alltäglichen, strukturellen und institutionellen Begrenzungen anzupassen als auch diese herauszufordern. Noa K. Ha liefert Einblicke in diese alltägliche Nutzung des öffentlichen Raums, die zugleich die Globalisierung westlicher Metropolen augenfällig macht. Ihre Studie verweist auf das problematische Verhältnis zwischen urbaner Raumnutzung, informalisierter Arbeit und rassifizierter Migration und fragt angesichts wachsender Diskriminierungen nach der Inklusionsfähigkeit öffentlicher Räume in einer europäischen Stadt wie Berlin.

**Noa K. Ha** (Dr.-Ing.) ist PostDoc am Center for Metropolitan Studies der TU Berlin.

Weitere Informationen und Bestellung unter:

[www.transcript-verlag.de/978-3-8376-3486-0](http://www.transcript-verlag.de/978-3-8376-3486-0)

# Inhalt

---

## **Danksagung** | 7

### **I Wissen produzieren** | 9

Hypothesen und Fragestellung | 9

Stadtforschung dekolonisieren | 30

Methode | 45

### **II Theoretische Zugänge** | 63

Rassismus und migrantische Arbeit | 63

Die Effekte der Neoliberalisierung auf Stadt | 85

Metropolitane Informalität: Informalisierte und ethnisierte Arbeit | 93

### **III Straßenhandel in der *Contact Zone* Berlin** | 111

Kontext Berlin | 111

Historische Schlaglichter | 123

Orte des Straßenhandel | 140

Politik und Regulierung des öffentlichen Raums | 157

Postkoloniale Alltagserfahrungen | 169

Die institutionelle und beratende Perspektive | 183

### **IV Fallstudien** | 191

Die ‚Thaiwiese‘ im Berliner Preußenpark | 191

Straßenhandel in New York | 198

### **V Metropolitane Informalität** | 215

Metropolitane Informalität in der *Contact Zone* Berlin | 215

Straßenhandel als dekoloniales Recht auf Stadt | 218

### **VI Anhang** | 223

Übersicht der Anfragen im Abgeordnetenhaus | 223

Verzeichnisse | 235

Literatur | 237



## Danksagung

---

Mein großer Dank gilt all denjenigen, die mir auf den Straßen von Berlin und New York während ihrer Arbeit und zwischen Kund\_innen von ihrem Alltag berichteten. Ohne ihr Wissen und ihr Vertrauen wäre diese Arbeit nicht entstanden: sie waren meine Lehrer\_innen, die mich über ihren Alltag und die Politiken des öffentlichen Raumes unterrichteten. Ich danke Jafar Hussein Butt, Talat Moghan, Ali, Mohamed, Sean Basinski, Ali Issa, Cesar Fuentes und den vielen anderen, die ihre Zeit mit mir teilten. Ich danke ihnen für ihre Offenheit und ihr Vertrauen.

Ohne das Wissen und die Selbstorganisation Schwarzer Menschen, migrantischer Menschen, Personen of Color, und vielen anderen, die in Deutschland von Rassismus betroffen sind, wäre diese Arbeit nicht möglich gewesen. Ich bin *adefra*, *Berlin Postkolonial*, *GLADT*, *IniRromnja*, *Initiative Schwarze Menschen in Deutschland (ISD)*, *korientation e.v.*, *LesMigras*, *Migrationsrat Berlin-Brandenburg* und den vielen anderen Organisationen, die sich für ein selbstbestimmtes Leben und eine gerechte und diskriminierungsfreie Gesellschaft einsetzen, sehr dankbar. Denn in diesen Kontexten entstanden u.a. auch Räume zu Fragen der (dekolonialen) Wissensproduktion wie das *Colloquium of Color*, der *Critical Race Theory Retreat* (2011) oder die *Decolonize the City* Konferenz (2012). Hier durfte ich meine Arbeit vorstellen und diskutieren, ich danke all denjenigen, die meine Arbeit kommentiert, kritisiert und ergänzt haben.

Ich danke Prof. Dr. Peter Herrle für seine Unterstützung und die kritischen Diskussionen während meiner Forschungszeit sowie für seine zielorientierte Begleitung. Ich danke Prof. Dr. Alexa Färber, deren Interesse an meiner Arbeit zu einer intensiven Betreuung führte, und sie mich uneingeschränkt unterstützte und mit Rat zur Seite stand. Für die Gewährung eines vierjährigen Promotionsstipendiums danke ich der Rosa-Luxemburg-Stiftung und für das Abschlussstipendium der Technischen Universität Berlin. Dem *Center for Metropolitan Studies* bin ich für die Einbindung als assoziierte Kollegiatin in das transatlantische Graduiert-

tenkolleg „Geschichte und Kultur der Metropolen im 20. Jahrhundert“ zu Dank verpflichtet. Einzelne Teile der Arbeit wurden vorab veröffentlicht, wie Teile aus Kapitel I in dem Artikel „Perspektiven urbaner Dekolonisierung: Die europäische Stadt als ‚Contact Zone‘“. in: *s u b \ u r b a n. zeitschrift für kritische stadtforschung*. Bd.2, Heft 1, sowie die Fallstudie zum ‚Thaipark‘ in Kapitel 6 als „Preußenpark – Community-Picknick am Rande der deutschen Parkordnung“, in: *Asiatische Deutsche – Vietnamesische Diaspora and beyond*. Kien Nghi Ha (Hrsg.). Berlin, Hamburg: Assoziation A.

Diese Arbeit wäre nicht ohne die vielen Hände und Herzen in der Nähe und der Ferne möglich gewesen, die ich meine Familie und meine Freund\_innen nennen darf, und von denen ich an dieser Stelle Hilda Heymann, Chau Quach Ha, Klaus Heymann, Dieu Tay Ha, Le Vy Ha und Daniel Heymann sowie Anahed Al-Hardan, Nancy Andler, Mahdis Azarmandi, Celine Barry, Smaran Dayal, Peywand Darvish, Amy Evans, Jin Haritaworn, Egbert Alejandro Martina, Faysal Omer, Mariam Popal, Pat Saad, Otana Thiede, Vanessa Thompson, Koray Yılmaz-Günay und Nika Zablotzky vor allem nennen möchte. Ich bin ihnen und all denen, die ich hier nicht genannt habe, zutiefst dankbar, dass sie mir ihre Liebe, ihr Vertrauen und ihre Unterstützung in dieser Zeit schenkten. Für das sorgfältige Lektorat und die unkomplizierte Zusammenarbeit danke ich Senthuran Varatharajah.

Ich widme Kien Nghi Ha diese Arbeit und danke ihm für seine Bereitschaft einen langen Weg mit mir zu gehen. Für seine vorbehaltlosen und scharfen Analysen sowie seine unermüdliche Bereitschaft, sein Wissen mit mir zu teilen und mein Manuskript durchzusehen bin ich ihm außerordentlich dankbar. Seine Vorarbeiten sind wichtige Grundsteine, auf die ich aufbauen durfte, denn ohne diese Grundsteine und die Unterstützung im Familienalltag wäre die Erarbeitung der Dissertation in der vorliegenden Form nicht möglich gewesen. Mein letzter Dank gilt Lou King und Cai Long, die mir meine Abwesenheit am Schreibtisch verziehen haben und mir auf ihre aufrichtige, freche, ernsthafte, liebevolle und unbestechliche Weise den Weg des Lebens zeigen.

# I Wissen produzieren

---

„The street is both a state of consciousness and a locus of meaning, a way of thinking about the world and a semiotic source of dramaturgical keys and cues. As such it is an exemplary case of the sites of the urban, a particularly powerful illustration of the manner in which a vocabulary of the city renders the social visible.“ (Keith 2000: 533)

## HYPOTHESEN UND FRAGESTELLUNG

Städte und städtische Gesellschaften unterliegen einem permanenten Wandlungsprozess, der auf aktuelle Entwicklungen reagiert und neue generiert. Dieser Wandel ist gekennzeichnet durch eine scheinbare Auflösung von zeitlichen und räumlichen Dimensionen und geht mit einem tiefgreifenden Strukturwandel der Arbeitsteilung innerhalb der jeweiligen Industriegesellschaften einher. Neue Kommunikations- und Transporttechnologien beschleunigen die globalen Verflechtungen in vielen sozio-ökonomischen und medialen Bereichen. In der internationalen Metropolenforschung gehen kapitalismuskritische Ansätze davon aus, dass dieser Wandel nicht zuletzt von der Globalisierung der Finanz- und Kapitalmärkte induziert wurde und wird (Harvey 2006). Die damit verbundenen Aufhebungen, Teilungen und Widersprüche in der Ökonomie verdichten sich mit ihren gesellschaftlichen Konflikten besonders in den großen Städten, in denen eine sozial, politisch und kulturell diversifizierte Bevölkerung lebt, die von dieser Entwicklung unterschiedlich betroffen ist. Dieser sozio-ökonomische und gesellschaftliche Strukturwandel hat unmittelbare Auswirkungen auf die urbane Ordnung des Städtischen, die sich als eine gesellschaftlich produzierte Räumlichkeit analysieren lässt (Lefèbvre 1991). Eine dieser spezifisch städtischen Räumlich-

keiten ist der öffentliche Raum, der dem Anspruch einer demokratischen Gesellschaft nach für alle offen und zugänglich sein sollte. Dieses jeher umkämpfte Paradigma befindet sich im Zuge der neoliberalisierten Stadtentwicklung in einem kritischen Zustand, weil der städtische Raum durch seine verstärkte Standortbindung an die Interessen privatwirtschaftlich organisierter Unternehmen und Investoren im Rahmen globaler Wirtschaftsprozesse eine Transformation erfährt, die die Unterschiede zwischen privat und öffentlich verwischen und neu ordnen (Lebuhn 2008).

Die spezifische Transformation des öffentlichen Raumes in Berlin resultiert aus der Geschichte der Teilung Deutschlands in DDR und BRD nach dem Zweiten Weltkrieg. Diese Teilung vollzog sich nach Kriegsende und symbolisierte die Front des Kalten Krieges zwischen dem Osten und dem Westen, die in Form der Mauer 1961 materiell wurde. Kurz nach Zusammenbruch der DDR waren 1989 lebhaft informelle Wirtschaftspraktiken im öffentlichen Raum von Berlin zu beobachten, die erst durch diesen historischen Ausnahmezustand ermöglicht worden sind. So fielen Polizei und andere Verwaltungsstrukturen auf beiden Seiten der Stadt zeitweilig als Kontroll- und Regulierungsinstitutionen aus oder waren nur bedingt handlungsfähig, da sie angesichts des politischen Transitionsprozesses mit seinen zahlreichen ungeklärten Fragen nicht mehr über eine sichere Handlungsgrundlage verfügten, sodass neue Praktiken ohne bürokratische Genehmigungsverfahren im Grenzraum Berlin spontan entstehen konnten. In dieser Zeit nutzten viele Menschen kurzerhand den öffentlichen Stadtraum, um sich ein kleines oder auch größeres Zubrot zu verdienen, und sie verkauften neben praktischen Dingen wie Getränke und Regenschirme vor allem Souvenirs wie Mauerstücke, T-Shirts mit Berliner Motiven und andere Andenken, die vor allem bei Tourist\_innen sehr begehrt waren. Es entstanden *Polenmärkte*<sup>1</sup>, in den Kellern von Berlin-Mitte wurden die *Mittwochbars*<sup>2</sup> betrieben und im Sommer 1990 fand das *The Wall* Konzert mit Roger Waters auf der Brache des Potsdamer Platzes statt, bevor der Prozess der planerischen Hauptstadtwerdung umgesetzt wurde.

Berlin markiert auf der politischen Landkarte die Nahtstelle zwischen postsozialistischen und kapitalistischen Ländern und wurde zum Symbol für das Ende des Kalten Krieges. Die Stadt war voller städtebaulicher Brüche, die es mit

---

1 *Polenmärkte* entstanden auf den Brachflächen von Berlin auf denen Menschen aus Polen Waren verkauften und sich den damaligen günstigen Wechselkurs zunutze machten (Weber 2002).

2 *Mittwochbars* waren illegal betriebene Bars, die nach ihrem Öffnungstag benannt wurden. Sie waren für die unmittelbare Postwendezeit ein typisches Phänomen in Berlin-Mitte (Gutmair 2014).

einer Vision und einem Leitbild für die städtische Entwicklung zu überbrücken galt.<sup>3</sup> Die anvisierte städtische Entwicklung zielte darauf ab, Berlin als internationale Metropole im Sinne einer europäischen Stadt zu profilieren, die das wiedervereinte Land repräsentiere.<sup>4</sup> Im Zuge dieser Hauptstadtwerdung verschwanden die informellen Praktiken, und Stadtpolitik sowie Städtebau konzentrierten sich auf die Herstellung repräsentativer Stadträume wie beispielsweise die Wiedererrichtung der städtebaulichen Konfiguration am Pariser Platz oder die Umsetzung des *Planwerkes Innenstadt*. Diese städtebauliche Konfiguration orientierte sich am Städtebau der Gründerzeit und sah die (Wieder-)Errichtung der Blockrandbebauung, die Wiederherstellung der historischen Mitte mit ihren hochkulturellen Bauten von Oper, Museen und Universität vor, sowie der repräsentativen öffentlichen Räume am Pariser Platz, Leipziger Platz, Unter den Linden und anderswo.

An manchen Orten sind in der historischen Mitte von Berlin unterschiedliche Formen von Straßenhandel anzutreffen.<sup>5</sup> Die Straßenhändler\_innen agieren auf Plätzen, in Parkanlagen, an U-Bahnstationen, vor Theatersälen, in Kneipen, Clubs und Universitäten. Sie verkaufen Blumen in und an U-Bahnstationen, Souvenirs vom Bauchladen aus, Zeitungen vom Handkarren und im Vorbeigehen, stehen vor Theaterstätten und verkaufen Brezeln, oder, das sind wohl die bekanntesten, Rostbratwürste aus dem Bauchladengrill.<sup>6</sup> Der Verkauf von Rosen, Zeitungen und selbstzubereiteten Speisen wie geschmierte Brötchen auf den Straßen oder unterwegs gehören zum abendlichen Repertoire des Berliner Straßenlebens (Butscher 1996; N.K. Ha 2009: 102ff.).

In der unternehmerischen Stadt stellt der Straßenhandel eine abseitige räumliche Praxis dar, obwohl er sich durch hohe Flexibilität und Anpassungsfähigkeit

---

3 Das *Planwerk Innenstadt* wurde 1999 als verbindliches Leitbild der Berliner Stadtentwicklung beschlossen, welches sich auf die historische Blockrandbebauung der frühen Industrialisierung bezieht und den Rückbau in diese Bebauung vorsieht. [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/planwerke/de/planwerk\\_innenstadt/planungsprozess/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/planwerke/de/planwerk_innenstadt/planungsprozess/) (letzter Zugriff 27. Juli 2016).

4 1994 fand in Berlin die Gipfelkonferenz der Weltmetropolen statt, was das Land Berlin zum Anlass nahm, die selbstdarstellende Publikation *Metropole Berlin* zu veröffentlichen (vgl. Stroschein 1994).

5 Vgl. auch die Arbeit von Susanne Butscher (1996), die Straßenhandel in Berlin als eine Überlebensökonomie beschreibt.

6 Diese Verkaufsform ist auf die Beschränkung durch die Berliner Verwaltung, Straßenhandel nur als Bauchladen zu erlauben, zurückzuführen. Weil die Benutzung eines Grills auf Rollen nicht erlaubt ist, müssen ca. 20 kg Grillvorrichtung getragen werden.

an unterschiedlichste Formationen von Regularien, Kontrollen, sozio-ökonomischen Strukturen und kulturellen Besonderheiten auszeichnet. Straßenhandel wird im developmentpolitischen Kontext als Phänomen städtischer Subsistenzwirtschaft für den globalen Süden beschrieben (Cross 1998; Bromley 2000; Bhowmik 2010). Straßenhandel in westlichen Städten wird in der stadtanthropologischen Forschung zum Forschungsgegenstand, da marginalisierte Gruppen einer räumlichen Praxis nachgehen, die einer modernen Stadt nicht adäquat erscheint (Stoller 2002; Cross und Morales 2007; Duneier 2000). Meine Arbeit schließt hier an und sieht den Straßenhandel im öffentlichen Raum als eine Produktion des Raumes, der durch Machtbeziehungen entsteht und verhandelt wird. In Orientierung an Henri Lefèbvres Theorie zur Produktion des Raumes wird er vor allem als ein gesellschaftlicher Prozess begriffen, der von sozial konstruierten Prämissen ausgeht.

Die Verschärfung der verwaltungsrechtlichen Bestimmungen im Jahr 1998 für den ambulanten Straßenhandel in Berlin sind Indizien für die Durchsetzung dominanter Interessen über die ästhetische Ausgestaltung und die erwünschten Nutzungen (N.K. Ha 2009). Bernd Belina, kritischer Humangeograph, bezeichnet in diesem Zusammenhang die Bedeutung des öffentlichen Raumes als „ideologische Waffe“ (Belina 2003: 48), weil die Idealvorstellungen dieser Räume für die bürgerliche Gesellschaft nicht erklären kann, warum unerwünschte Personen aus ihnen vertrieben werden. Er referiert hier die von Bürgermeister Guiliani 1994 proklamierte und über New York hinaus bekannt gewordene *Policy Strategy No. 5 – Reclaiming the Public Spaces of New York*. Diese Rhetorik führte eine Politik der *Zero Tolerance* auch gegenüber geringen Vergehen ein und wurde eine stadtpolitische Vorlage für viele andere Städte in Nordamerika und Europa, die sich in vielfältigen *Saubere-Stadt*-Kampagnen niederschlug. Belina stellt daher fest, dass „[...] the concrete analysis of the forms of and interest behind the eviction of undesirables from urban spaces should be the object of analysis“ (Belina 2003: 49).

Die Politik der Vertreibung unerwünschter Nutzungen hat auch zu widerständigen Strategien und Taktiken<sup>7</sup> in den umkämpften und eingeschränkten Räumen geführt. Daher untersuche ich in meiner Arbeit nicht nur wie die Verdrängung des Straßenhandels in Berlin mit stadtentwicklungspolitischen und gesellschaftlichen Fragen verknüpft ist, sondern auch, welche widerstreitenden Positionen und Repräsentationen ausgelöst, produziert und verhandelt werden. In

---

7 De Certeau verwendet diese Begriffe für die Beschreibung alltäglichen Handels, um diese „Konsumtaktiken – die Findigkeit des Schwachen, Nutzen aus dem Starken zu ziehen“ als Alltagspraktiken zu politisieren (de Certeau 1988: 21).

Folge der Verdrängungspolitik von Straßenhandel sind nur noch an wenigen Standorten in Berlin Bauchladenhändler\_innen anzutreffen, die daher nicht nur im quantitativen Sinne einer marginalisierten Praxis nachgehen. Die von mir befragten Straßenhändler sind alle männlich<sup>8</sup> und sind postkoloniale Migrant\*innen; sie bilden den Ausgangspunkt meiner Forschung. Von ihren Erfahrungen und ihrem Wissen ausgehend sollen die Prozesse der räumlichen und gesellschaftlichen Marginalisierung beschrieben werden.

Postkoloniale Migration beschreibt eine Bewegung von Menschen, die von den kolonisierten Rändern der Welt in die Metropolen Europas eingewandert sind und sich in die städtische Geographie eingeschrieben haben. Ihre Niederlassung in den Zentren ist mit vielfältigen räumlichen Praktiken verbunden. Sie haben sich eigene Routen in den urbanen Zonen geschaffen, Familien, wirtschaftliche Unternehmen und religiöse Institutionen gegründet – sich eigene Räume der kulturellen Repräsentation aufgebaut. Besonders sichtbar sind die *ethnischen* Nischenökonomien in migrantisch geprägten Stadtbezirken. Sie verweisen auch auf ihre Einbettung in transnationale Beziehungen, wenn sie etwa in verschiedenen Sprachen Produkte anpreisen oder über transnationale Netzwerke Geschäftsideen und Know-How in lokale Ökonomien importieren.

Eine postkoloniale Perspektive auf das Verhältnis von Migration und Stadt stellt die Frage nach der Rassifizierung urbaner Räume in den Mittelpunkt. Stadtsoziologisch werden diese Prozesse als Segregation beschrieben, weil Stadträume sich entlang ethnisierter Kategorien organisieren, d.h. nicht *durchmischten*. Dieser räumliche Prozess wird als bedrohliches Szenario – beispielsweise als *Ghetto* – analysiert, dem mit spezifischen Formen städtischer Sozialpolitik begegnet werden muss. In Deutschland identifiziert das Programm *Soziale Stadt* Entwicklungspotentiale für migrantisch geprägte „soziale Brennpunkte“ und ihre marginalisierten Bewohner\_innen – oftmals People of Color<sup>9</sup>, um sie dann mithilfe von einem „Quartiersmanagement“ zu „aktivieren“.

- 
- 8 Die angetroffenen Straßenhändler an den Standorten waren i.d.R. männlichen Geschlechts, während meiner teilnehmenden Beobachtung traf ich auf eine einzige weibliche Straßenhändlerin. Ich erfuhr von anderen weiblichen Straßenhändlerinnen, die jedoch an anderen Standorten arbeiteten.
- 9 Der Begriff Menschen oder People of Color (PoC) ist eine Selbstbezeichnung von Menschen unterschiedlicher Hinter- und Vordergründe, deren gemeinsame Erfahrung der Rassismus bildet. Diese Selbstbenennung zielt auf die Herstellung eines solidarischen Bündnisses ab und markiert eine selbstreflexive Identitätspolitik (Ha 2007). Vgl. ausführlich zur Bedeutung und Nutzung der Begrifflichkeit ab S. 52ff.

Loïc Wacquant, französischer Soziologe, der in den USA lehrt und forscht, theoretisiert urbanisierte Sozialpolitik als territoriale Stigmatisierung, die einer neoliberalen Stadtpolitik inhärent ist. Sie ist mit der Herausbildung einer negativ bewerteten Adresse verknüpft, weil Sozialpolitik sich nicht mehr nur bestimmten Bevölkerungsgruppen zuwendet, sondern sich nunmehr auf Nachbarschaften und Stadtgebiete bezieht. Mit dieser sozialpolitischen Adressenbildung werden Bewohner\_innen in diesen Gebieten als schwache und hilfsbedürftige Personen markiert (Wacquant 2007). Jedoch handelt es sich nicht nur um eine territoriale Stigmatisierung aufgrund sozialpolitischer Zuschreibungen, sondern auch um eine rassifizierte Stadttopologie. Denn Adressen sind keinesfalls nur neutrale Markierungen, sondern transportieren rassifizierte mediale und sozialpolitische Diskurse, die mit der Problematisierung von Religion, Migration, Armut, Kriminalität – kurzum dem postkolonialen Anderen – einhergehen. Angesichts dieser Situation stellt sich die Frage, wie ein Recht auf Stadt für den postkolonialen Anderen am Beispiel von Straßenhandel als räumlicher Praxis formuliert werden könnte.

### **Straßenhandel als Forschungsfeld**

Die Formen und Ausprägungen des Straßenhandels sind vielfältig und unterscheiden sich nach angebotener Ware, durch die benutzten Verkaufsstände und -formen, den diversen Verkaufsorten und -routen in der Stadt, den jeweiligen gesetzlich geltenden Regularien und den Straßenhändler\_innen mit ihren unterschiedlichen Subjekt-Positionen, die über ihre jeweiligen Herkunft und persönlichen Hintergründe Auskunft geben. Auch wenn es weltweit vergleichbare Formen des Straßenhandels gibt, bildet jede Stadt aufgrund ihrer kommunalen Bestimmungen im Straßenrecht, der Situation auf dem Arbeitsmarkt und der städtischen Ökonomie, den lokalen historischen Traditionen und der kulturellen Wahrnehmung öffentlicher Räume eine eigene Landschaft der Möglichkeiten und Verbote von Straßenhandel aus.

Ray Bromley, US-amerikanischer Professor für Geographie und Planung, blickt nach über 25 Jahren, in denen er in vielen developmentspolitischen Projekten in der sogenannten Dritten Welt involviert war, auf die unterschiedlichsten Varianten des Straßenhandels und beschreibt diese in seinem Artikel *Street vending and public policy: a global review* (Bromley 2000). Seiner Ansicht nach lassen sich die Hauptunterschiede zwischen den unterschiedlichen Formen des Straßenhandels grob in die Bereiche Zeit, Raum und Ökonomie unterteilen. Denn der Variationsreichtum und die Kombinierbarkeit von unterschiedlichen zeitlichen Ressourcen mit dem jeweiligen vor Ort verfügbaren Angebot an Wa-

ren und Dienstleistungen sind immens. Sie richten sich an unterschiedliche Kundengruppen und erfüllen dabei unterschiedliche Funktionen. Die zeitliche Ausübung ist ein weiteres Differenzierungsmerkmal, da die Straßenhändler\_innen sich danach unterscheiden lassen, ob sie in Voll- oder Teilzeit, am Tage oder in der Nacht arbeiten. Darüber hinaus gibt es Bereiche, in denen saisonal gearbeitet wird, je nach angebotener Ware oder Standort. Für die räumlichen Nutzungsstrategien differenziert er zwischen mobilen und ortsfesten Händler\_innen. Hier kann die Ausstattung sehr unterschiedlich sein, denn manche ortsgewundene Händler\_innen verfügen über einen Kiosk oder einen permanenten Stand, andere nutzen einen Handkarren, der von einer Garage zu einem festen Standort geschoben wird, ein weiterer Teil der Händler\_innen legt die Waren auf einer Decke aus oder die Waren werden aus dem Bauchladen heraus angeboten. Letztere Form ist eine typische Verkaufsform für die mobilen, sich in Bewegung befindenden Straßenhändler\_innen in Berlin. Mobile Raumnutzungsstrategien werden mithilfe von Handkarren oder Fahrrad bzw. Dreirad oder mit dem eigenen Körper tragend, umgesetzt. Das Angebot im Straßenhandel kann aus unterschiedlichen Waren oder Dienstleistungen bestehen, oder aus einer Mischung der beiden. Nach Bromley ist das Angebot in den meisten nordamerikanischen und europäischen Ländern schmal und beschränkt sich auf den Verkauf von Souvenirs, Zeitungen und Süßwaren. Das sehr breite Angebot in vielen Städten der sogenannten Dritten Welt umfasst beispielsweise frisch zubereitete Speisen, Lebensmittel, Haushaltswaren, Kleidung und elektronische Geräte. Dienstleistungen wie Schuhe putzen, Haare schneiden, Dokumente schreiben und das weitläufige Feld der Reparaturen von Schuhen, Taschen, Kleidung und technischen Geräten sind als Formen der Straßenökonomie dort ebenfalls anzutreffen. Darüber hinaus werden manche Dienstleistungen auf der Straße angeboten und ausgehandelt, aber abseits der Straße ausgeführt, wie beispielsweise touristische Führungen, Tagelöhnerarbeiten im Garten, ambulante Messerschleiferei oder die *streetwalking prostitution* (Bromley 2000: 3). Global gesehen, ist das erzielte Einkommen im Straßenhandel im Verhältnis zur lokalen Verdienstsituation eher gering, obwohl es hierbei auch Ausnahmen gibt. Die meisten Händler\_innen bestreiten ein Teil ihres Einkommens mit Tätigkeiten, die der Subsistenz dienen; sie setzen Straßenhandel als Überlebensstrategie ein, da nur in seltenen Fällen hierdurch ein ausreichendes Einkommen erzielt werden kann. Aber es sind nicht nur die individuellen Arbeiter\_innen, die die Straße als Arbeitsplatz nutzen, auch einige große Unternehmen schließen die Straße und den öffentlichen Raum als Ort des Verkaufs in ihrer Distributionskette ein (Bromley 2000: 3).

Außerhalb des von Bromley beschriebenen Spektrums des Straßenhandels stehen seiner Ansicht nach der Markthandel, das Angebot von informellen öf-

fentlichen Transportdienstleistungen, das Einsammeln von Müll, Flaschen und Altpapier, die Straßenreinigung, die vielen Aktivitäten im Bereich des Wachstums sowie das Betteln. Auch wenn eine Konzentration von Straßenhändler\_innen eine Situation erzeugen kann, die einem Straßenmarkt ähnelt, ist diese vom Markthandel zu unterscheiden: Es handelt sich hierbei schließlich um eine eigenständige Form der städtischen Ökonomie, die auf dafür vorgesehenen öffentlichen oder privaten Flächen stattfindet, wie beispielsweise der Flohmarkt auf dem Parkplatz, der wöchentliche Gemüsemarkt oder der jährlich stattfindende Weihnachtsmarkt. Der Markthandel hat in der developmentpolitischen Forschung als eigenständige Ökonomie und als besonderer Betrachtungsgegenstand weit mehr Aufmerksamkeit erfahren als der Straßenhandel (Bromley 2000: 4).

Obwohl der Straßenhandel eine außerordentliche Vielfalt an Praktiken besitzt, ist er vor allem an den Ort der Arbeit, nämlich an die Straße und den öffentlichen Raum gebunden. Aus diesem Grund analysiert Bromley den Straßenhandel in seinem Artikel nicht im Kontext übergeordneter Kategorien wie informeller Sektor, Untergrundökonomie, Dienstleistungssektor, etc., sondern beschränkt sich auf die Beschreibung der diversen Praktiken im Straßenhandel und schreibt verallgemeinernd: „Street vending is simply the retail or wholesale trading of goods and services in streets and other related public axes such as alleyways, avenues and boulevards.“ (Bromley 2000: 1)

Diese Definition von Bromley gleicht zwei weiteren, die in einem wissenschaftlichen Projekt in Südostasien und für ein neues Gesetz in Indien entwickelt wurden. 1977 einigte man sich im Rahmen eines Forschungsprojektes zu Straßenhändler\_innen in Südostasien *Hawkers in Southeast Asian cities: planning for the bazaar economy* nach langer Diskussionen auf folgende Definition: „[...] it was decided to define hawkers as those people who offer goods or services for sale from public spaces, primarily streets and pavements“ (McGee und Yeung 1977: 25).

Im Jahr 2009 hat Indien im Rahmen der Verhandlungen mit der *National Association of Street Vendors in India* (NASVI) eine *National Policy For Urban Street Vendors* aufgelegt, in der Straßenhandel folgendermaßen definiert wird:

„A street vendor is broadly defined as a person who offers goods for sale to the public without having a permanent built up structure but with a temporary static structure or mobile stall (or headload). Street vendors may be stationary by occupying space on the pavements or other public/private area, or may be mobile in the sense that they move from place to place carrying their wares in moving trains, bus, etc. In this policy document, the term urban vendor is inclusive for both traders and service providers, stationary as well as

mobile vendors and incorporated all other local/region specific terms used to describe them, such as hawkers, pheriwalls, rehipati walla, footpath dukendars, sidewalk traders, etc.“<sup>10</sup>

Die Definitionen zeigen, dass die Bezeichnungen des Straßenhandels divers sind. Im anglophonen Raum können die Begriffe *street peddlers*, *street hawkers* und *street vendors* synonym verwendet werden, sind aber in ihrer Häufigkeit regional unterschiedlich ausgeprägt. In vielen afrikanischen und asiatischen Ländern, in denen die Verkehrssprache Englisch ist, ist die übliche Selbstbezeichnung *street hawker* und *informal trader* üblich, in lateinamerikanischen Ländern die Bezeichnung *Ambulantes* und *Comerciantes*.<sup>11</sup>

Alle Definitionen betonen trotz der Unterschiede und Varianten, die es gibt, den Ort der Straße als Arbeitsplatz für diese Ökonomie. Und es ist dieser Arbeitsplatz, der in den Städten zu Konflikten über die Nutzung, den Aufenthalt, die Erscheinung und um die Repräsentation öffentlicher Räume im Verständnis einer modernen Stadt führt. Daher ist es verwunderlich, obwohl der Straßenhandel überall in den Städten der Welt zuhause und zu den typischen Ausprägungen des Urbanen gehört, dass dieser in der Stadtforschung und in den räumlichen Planungswissenschaften zu den Marginalien der Forschung zählt. In der westlich geprägten Konstruktion von moderner Urbanität wird der Straßenhandel nicht als eine erwünschte Nutzung städtischer Räume gesehen, weil die damit verbundenen Praktiken als informell, klandestin und unzeitgemäß gelten. Daher wird in stereotyper Weise die Existenz von Straßenhandel häufig als Zeichen von Armut und Störung der öffentlichen Ordnung interpretiert, die nicht zum Bild der gepflegten, sicheren und sauberen Stadt zugehörig empfunden wird. Obwohl es sich beim Straßenhandel um ein alltägliches Phänomen urbaner Kultur handelt, ist dieser insbesondere für westliche Städte wenig untersucht worden.<sup>12</sup>

---

10 [http://www.prsindia.org/uploads/media/1167478283/bill82\\_2006123082\\_National\\_Policy\\_for\\_Urban\\_Street\\_Vendors.pdf](http://www.prsindia.org/uploads/media/1167478283/bill82_2006123082_National_Policy_for_Urban_Street_Vendors.pdf) (letzter Zugriff am 02. August 2016).

11 Vgl. die Übersicht von organisierten Straßenhändler\_innen auf der Webseite von StreetNet International – einer transnational agierenden Organisation, die den Austausch von Ideen zwischen Straßenhändler\_innen, der Organisation und der Interessenvertretung von Straßenhändler\_innen auf internationaler Ebene zum Ziel hat ([www.streetnet.org.za](http://www.streetnet.org.za), letzter Zugriff am 02. August 2016).

12 Von 1995-2011 beschrieben 86,40% der Artikel im internationalen Journal *Urban Studies* Straßenhandel in Städten des Globalen Südens, und nur 13,6% Straßenhandel in Städten des Globalen Norden.

Ich begreife meine Arbeit über den Straßenhandel in Berlin als ein Dezentrieren allgemeiner Wissensbestände: ich möchte mit ihr ein Verständnis darüber entwickeln, warum der Straßenhandel in westlichen Städten eine marginale Rolle spielt. Denn die dargelegte Forschungslücke gilt es nicht nur zu schließen, sondern auch zu erkunden. Warum ist dieses bekannte und allseits anzutreffende Phänomen in der städtischen Forschung und Planungstheorie bisher vernachlässigt worden? Um diese Frage zu beantworten ist es nötig zu verstehen, in welchen Regionen und Kontexten der Straßenhandel untersucht wurde, und unter welchen theoretischen Implikationen – sowohl das Kulturelle, das Ökonomische, aber auch das Politische betreffend.

Einer der Schlüsselmomente liegt in der begrifflichen Definition von *informeller Ökonomie*, die vor allem in den Städten des globalen Südens in den 1970er Jahren beschrieben wurde. Die dortigen urbanen Ökonomien waren mit dem Verständnis von formellen Ökonomien nicht vergleichbar und wurden als *informelle*, in Abgrenzung zur formellen Ökonomie bezeichnet. Diese Definition implizierte nur eine vage qualitative bzw. quantitative Aussage, die jedoch vor allem auf der Annahme gründete, dass es sich bei informellen Ökonomien um unterentwickelte Ökonomien handelt, die nicht mit formellen Ökonomien vergleichbar waren. Der Begriff der Informalität ist daher ein zentraler und übergreifender Begriff, der sich im Verhältnis zum Formellen situiert. Der Straßenhandel wird in diesem Kontext als paradigmatische urbane Ökonomie für die Beschreibung des Informellen angenommen, weil dieser sich durch seine Praxis im öffentlichen Raum exponiert und durch unternehmerische Individuen geprägt wird. Jedoch vernachlässigt dieser Blick auf den Straßenhandel die prekären Arbeitsbedingungen und die Auseinandersetzung um räumliche Teilhabe, die nicht nur als informelle Ökonomie theoretisiert werden kann, sondern auch im Kontext des globalen Strukturwandels und räumlicher Verteilungskämpfe analysiert werden muss.

## Hypothesen

Während unterschiedlichste Menschen als ambulante Händler sich täglich auf städtischen Straßen und Plätzen bewegen, sichern sie ihre ökonomische Existenz. Sie bilden eine randständige Ökonomie, deren migrantischen Subjekte überwiegend aus den postkolonialen Peripherien der globalisierten Welt kommen. Solche alltäglichen Stadtszenen stellen *glokalisierte* Begegnungs- und Verdichtungsräume dar und machen die Globalisierung westlicher Metropolen augenfällig. Der Begriff der Glokalisierung beschreibt die räumliche und zeitliche Gebundenheit von lokalen und globalen Prozessen und verweist auf das Ineinan-

dergreifen skaliertes Betrachtungsebenen, die nicht voneinander unabhängig, sondern aufeinander bezogen sind (Robertson 1998).

Gerade am Beispiel der städtischen Existenz und der sozialen Situiertheit von rassifizierten<sup>13</sup> Straßenhändler\_innen lässt sich eine weitgespannte gesellschaftliche Problematik erforschen, die den Analyserahmen meiner Untersuchung darstellt und auf das komplexe Verhältnis zwischen Exklusion und urbaner Raumnutzung, Ethnisierung und Migration sowie informeller Arbeit, Illegalisierung und Prekarität verweist.

Im Zuge der Neoliberalisierung von Wirtschaft und Politik<sup>14</sup> hat sich die Rolle der [städtischen] Regierung radikal verändert, weil diese sich nicht mehr an Wohlfahrtstaatlichkeit orientiert, sondern zu einem Agenten des neoliberalen Projektes geworden ist. Der Geograph David Harvey schreibt dazu:

„The fundamental mission of the neo-liberal state is to create a ‚good business climate‘ and therefore to optimize conditions for capital accumulation no matter what the consequences for employment or social well-being are.“ (Harvey 2006: 25)

Die Legitimation für diese staatlichen Politiken leiten sich aus einem dominant gewordenen Leitprinzip ab, welches Individualität ins Zentrum stellt und jeglichen Formen der Vergesellschaftung und Solidarisierung feindlich entgegensteht.

„Internally, the neo-liberal state is hostile to (and some instances overtly repressive of) all forms of social solidarity (such as the trade unions or other social movements that acquired considerable power in the social democratic state) that put restraints on capital accumulation“ (Harvey 2006: 26).

In diesem Transformationsprozess wandeln sich die Aufgaben der Regierung von einem versorgenden zu einem fordernden Staat. Die Politikwissenschaftlerin Margit Mayer unterscheidet hierfür die Phase des *Roll-back* in den 1980er-Jahren und der *Roll-out*-Phase in den 1990er Jahren (Mayer 2007: 91ff.). Die erste Phase war gekennzeichnet vom Ersatz distributiver Politiken gegen Maß-

---

13 Davon ausgehend, dass Rassismus eine gesellschaftliche Konstruktion ist und soziale Prozesse strukturiert, beschreibe ich diese Prozesse als ‚Rassifizierung‘.

14 Hierunter verstehe ich nicht nur neoliberale Positionen in der Politik, sondern auch „das gesellschaftspolitische Projekt des Neoliberalismus“ (Butterwegge, Lösch und Ptak 2008:11), wie es sich in den veränderten Strukturen der Administration, der Sozialhilfe und Arbeitslosenhilfe niederschlägt.

nahmen, die die städtische Konkurrenz stärken sollten, die zweite wurde durch neue Diskurse der Reformen und neue partnerschaftliche Programme<sup>15</sup> bestimmt. Diese zweite Phase hat im Ergebnis dazu geführt, dass die bisherigen Grundlagen für einen generalisierenden Widerstand gegen neoliberale Politik ausgehöhlt und widerständige Räume eingegrenzt wurden. Henrik Lebuhn, Politikwissenschaftler, arbeitet vor dem Hintergrund des veränderten Staates die Schlüsselrolle der Stadtpolitik und des Städtischen heraus, weil „Städte und Kommunen [...] wichtige Agenten [sind], die die spezifische politisch-ökonomische Form begründen, in der diese Prozesse artikuliert werden, [...]“ (Lebuhn 2008: 11). Dies führt dazu, dass diese Politik die soziale Ungleichheit nicht nur intensiviert, sondern auch produziert.

Die Produktion dieser sozialen Ungleichheit bezeichnet der Soziologe Loïc Wacquant als *advanced marginality*, die das neue Regime der Marginalität kennzeichnet (vgl. Wacquant 2007). Anhand seiner vergleichenden Studie zu den französischen Banlieues und dem US-amerikanischen Ghetto entwirft er eine Analyse der räumlichen Marginalisierung, die sich durch drei räumliche Eigenschaften auszeichnet: der territorialen Fixierung und Stigmatisierung, der räumlichen Entfremdung und Entflechtung der Orte sowie dem Verlust von informellen und nachbarschaftlichen Hilfen und dem Aufstieg informeller und prekarierteter Ersatzökonomien. Es gibt Indizien dafür, dass seine Feststellung einer *advanced marginality* auch in Berlin zutrifft. Die territoriale Stigmatisierung versetzt das adressierte Territorium außerhalb der Norm und erleichtert es der öffentlichen Hand, besondere und abweichende Maßstäbe und Politiken (Wacquant 2007: 69) durchzusetzen. Die mediale Skandalisierung der Rütli-Schule in Neukölln bzw. des Bezirkes Neukölln einerseits und andererseits die Korrespondenz zwischen der Ausweisung von *kriminallitätsbelasteten Orten*<sup>16</sup> und Quartieren im Programm *Soziale Stadt* sind Indizien für den von Wacquant beschriebenen Prozess. Der räumliche Entfremdungsprozess zwischen den stigmatisierten Gebieten und dem Rest der Stadt wird in Berlin meines Erachtens durch den Diskurs der ‚europäischen Stadt‘ begünstigt, welcher den Prozess der

---

15 Für die Berliner Stadtplanung ist die Entwicklung des Potsdamer Platzes in einer *Public-Private-Partnership* ein prominentes Beispiel.

16 Früher *gefährliche Orte*. Es handelt sich hier um Gebiete, in denen die Polizei ohne Angaben von Gründen die Identität feststellen darf, aufgrund der vor Ort prognostizierten *Kriminalitätsbelastung* (vgl. Infoblatt Nr. 31 (2009) des Sozialpädagogischen Instituts Berlin (SPI) der Arbeiterwohlfahrt zu *kriminallitätsbelasteten Orten* [http://www.stiftung-spi.de/fileadmin/user\\_upload/Dokumente/veroeffentlichungen/srup\\_lebenslagen/clearingstelle\\_infoblatt\\_31.pdf](http://www.stiftung-spi.de/fileadmin/user_upload/Dokumente/veroeffentlichungen/srup_lebenslagen/clearingstelle_infoblatt_31.pdf) (letzter Zugriff am 30. Juli 2016).

Hauptstadtwerdung und die städtebaulichen Entwicklungen in der Postwendezeit wesentlich prägte. Dieser Diskurs produzierte nicht nur eine ethnisierende städtische Identität, die europäische, sondern privilegierte bürgerlich normative Idealvorstellungen von öffentlichem Raum unter Bezugnahme auf Weber und Habermas (Siebel 2006: 13ff.), die diesen als Bedingung für bürgerliche und demokratische Gesellschaften sehen. Es ist daher zu fragen, welche Nähe diese Diskurse und Entwicklungen in Berlin zu der von Wacquant beschriebenen *advanced marginality* aufweisen und als Territorialisierung sozialer Verhältnisse im Prozess der Neoliberalisierung analysiert werden können – und in welchem Zusammenhang diese Prozesse zur Entstehung und zur Regulierung von Straßenhandel stehen.

Den Ort zur Untersuchung des Straßenhandels, der gemeinhin mit der informellen Ökonomie in den Mega-Cities<sup>17</sup> assoziiert wird, lokalisiere ich entgegen diesen Vorstellungen in Europa, im Zentrum der deutschen Hauptstadt, im Bezirk Berlin-Mitte. Gerade in diesem Bezirk überlagern sich die Prozesse der Hauptstadtwerdung (Häußermann und Kapphan 2000; Binder 2009), der Gentrifizierung (Holm 2010) und der Touristifizierung (Wöhler 2011), die vor allem unterprivilegierte Gruppen in spezifischer Weise betreffen. Vor diesem Hintergrund sind die von mir befragten Bauchladenhändler unterschiedlicher Herkunft auf dem Alexanderplatz, am Berliner Dom, auf der Friedrichsbrücke und auf dem Hackeschen Markt die Alltagsexperten, um Auskunft über die Auswirkungen der gegenwärtigen Stadtentwicklung auf ihre Arbeitsbedingungen und soziale Situation zu geben.

Im Rahmen meiner Untersuchung setze ich mich mit dem Straßenhandel nicht als Untersuchungsobjekt in einer Stadt des globalen Südens, sondern als einer marginalisierten Form des ökonomischen Handelns in einer europäischen Stadt auseinander. Diese Verortung widerspricht der eurozentristischen Wissensproduktion in den räumlichen und planungstheoretischen Wissenschaften, welche die Städte des globalen Nordens als Zentren der Finanz- und Kapitalmärkte über die in dieser Hinsicht unbedeutenden und darüber hinaus meist nur negativ besetzten Mega-Cities des globalen Südens stellen (Robinson 2002: 531). Im Unterschied zu den westlichen *Kulturmetropolen* würden die informell wach-

---

17 Bei den Mega-Cities handelt es sich um die großen und schnell wachsenden Städte in Afrika, Asien und Lateinamerika. In der Megacity-Forschung hat Informalität einen hohen Stellenwert, weil ein großer Teil der urbanen Wachstumsprozesse als informell bezeichnet werden kann, vgl. auch das DFG Schwerpunktprogramm „Megastädte: Informelle Dynamik des Globalen Wandels“. <http://www.megacities-megachallenge.org> (letzter Zugriff am 10. Juli 2016).

senden Mega-Cities für die Theoretisierung des Städtischen nur eine unerhebliche Ressource darstellen (Roy 2005: 142). Postkoloniale Stadtforscher\_innen haben daher wiederholt darauf aufmerksam gemacht, dass die Städte des Südens in der Geographie der Wissensproduktion des Städtischen nicht erfasst sind, weil sie auf wirtschaftliche Faktoren reduziert wurden oder wie Robinson schreibt:

„In both the broader and the more narrow economic approach to identifying world cities, a view of the world of cities emerges where millions of people and hundreds of cities are dropped off the map of much research in urban studies, to service one particular and very restricted view of significance or (ir)relevance to certain sections of the global economy.“ (Robinson 2002: 535)

### **Hypothese I Straßenhandel als rassifizierte Ökonomie**

Ich betrachte Berlin als Hauptstadt eines untergegangenen Imperiums<sup>18</sup>, in der nach wie vor koloniale Kontinuitäten präsent sind, die nicht nur die sozialen, sondern auch die räumlichen Verhältnisse strukturieren (vgl. Heyden 2002). Diese historischen und gesellschaftspolitischen Verflechtungen werden durch die bestehende, aber normalerweise verleugnete Kultur des Rassismus normalisiert und verstärkt. Vor diesem Hintergrund wirft die gesellschaftliche Existenz und die marginalisierte Alltagspraxis von migrantischen Straßenhändler\_innen in einer Gesellschaft mit rassistischen Ausgrenzungen und diskriminatorischen Strukturen die Frage nach Effekten eines Widerstands sowohl in der körperlichen Performativität als auch im mikroökonomischen Alltagshandeln auf. De- und postkoloniale Stadtforschung begreift die Metropole nicht nur als Raum sozialer Ordnungen, politischer Institutionen und ökonomischer Akkumulationsprozesse, sondern auch in ihrer historischen Kontinuität zu kolonialen Praktiken und Denkmustern. Im übertragenen Sinne lässt sich für die Gegenwart sagen, dass die Grenzen des Empires in den rassistisch segregierten Migrationsgesellschaften mitten durch die Städte verlaufen, die die zeitgenössischen Räume im Kampf um die Anerkennung kultureller Identitäten bilden. In diesem Kontext erfährt der Straßenhandel nicht nur eine Deklassierung als unerwünschte Nutzung im öffentlichen Raum, sondern auch eine Ethnisierung durch rassistische Zuschreibungen, die auf die Delegitimierung dieser städtischen Praxis abzielt. Koloniale Logiken tragen dazu bei, nicht nur verschiedene Menschen, sondern auch ökonomische Praktiken und städtische Räume zu rassifizieren, wenn sie als *andere* markiert werden, nämlich als *ethnisch*, *migrantisch* oder *ausländisch*.

---

18 In den anglophonen German Studies wird das Deutsche Kaiserreich (1871-1918) in der doppelten Bedeutung des Begriffs als *German Empire* bezeichnet.

## **Hypothese II Das Regime der Stadtpolitik als neoliberaler Agent**

Die lokale Stadtpolitik von Berlin befindet sich nicht nur in Konkurrenz zu anderen Städten um die besten Standortbedingungen für die globalisierten Finanz- und Dienstleistungsindustrien, sondern ringt auch um die kulturelle Deutungshoheit der wiedervereinigten nationalen Repräsentation, die sich städtebaulich abbilden soll. Die Virulenz dieser Frage zeigt sich auch über 20 Jahre nach der Wiedervereinigung am Beispiel der Auseinandersetzung um den Palast der Republik und der Rekonstruktion des Berliner Stadtschlusses (Binder 2009). Die urbane Architektur und die räumliche Planung spielen in diesem Kontext eine wichtige Rolle, da sie die machtbesetzten Visionen der symbolischen Repräsentation der Stadt mit ihren inkludierenden wie auch exkludierenden Bildern liefern. Allerdings ist dieser Prozess ästhetisch, sozial und politisch umkämpft, da diese Entwicklung privilegierte Gruppen und dominante Interessen protegiert und gesellschaftlich Randständige ausgrenzt, weil der Umbau der Stadt zu einem Unternehmen die Trennung zwischen öffentlichen und privaten Institutionen sowie Räumen verwischt. Die Verknüpfung nationalstaatlicher Repräsentationsräume mit den Entwicklungszielen unternehmerischer Stadtentwicklung tragen dazu bei, die sozialräumlichen Unterschiede zu vertiefen und die sozialen, ökonomischen, politischen und kulturellen Zugänge für marginalisierte Bewohner\_innen der Stadt zu erschweren und die Zugangsmöglichkeiten für mikroökonomische Praktiken – wie den Straßenhandel – im öffentlichen Raum zu limitieren.

## **Hypothese III Informalität und postkolonialer Alltag in Berlin**

Mein Forschungsdesign zielt darauf ab, die *asymmetrical ignorance* (Roy 2009: 820) in der Stadtforschung aufzubrechen, und mit der theoretischen Perspektive der städtischen Informalität den Straßenhandel und deren Subjekte zu untersuchen. Oren Yiftachel, Geograph, stellt 2008 fest, dass in der Zeit von 2005-2008 von 327 Artikeln in internationalen planungswissenschaftlichen Journalen nur drei Aufsätze sich mit der Frage von städtischer Informalität befassen – obwohl dieses Thema in der neuen Phase der globalen Urbanisierung eine dringliche Herausforderung an die planerische Bewältigung von Stadtentwicklung darstellt (Yiftachel 2009b: 96). Ich gehe davon aus, dass Informalität nicht ein Kennzeichen anachronistischer und abgewerteter Ökonomien ist, sondern ein systemisches Element der Neoliberalisierung von Politik und Wirtschaft. Diese Forschungsperspektive fragt daher am Beispiel des Straßenhandels, wie sich das Verhältnis von formeller Stadtpolitik und -planung und informellen Nutzungen und Praktiken gestaltet und aufeinander bezogen ist.

In dieser Auseinandersetzung bleibt die Frage nach der Form, der Nutzung, und der Problemlösungskompetenz einer kleinen professionalisierten Elite vorbehalten, während das Wissen und die Erfahrungen marginalisierter Akteur\_innen nicht zur Sprache kommt. Im Rahmen meiner Arbeit will ich eine herrschaftskritische Perspektive entwickeln, in der die unterschiedlichen Interessen und Positionen zueinander ins Verhältnis gesetzt werden, um eine weiterführende Perspektive für den Straßenhandel in der Berliner Stadtentwicklungspolitik auch im internationalen Kontext zu gewinnen. Entlang der Darstellung des Alltags und der städtischen Produktion der migrantischen Straßenhändler\_innen frage ich nach dem postkolonialen Alltag, der sich als urbane bzw. metropolitane Informalität artikuliert. Da diese ökonomische Praxis Kommunikationsprozesse und die Einbeziehung marginalisierter Subjekte in den öffentlichen Raum ermöglicht, könnte sowohl die Repräsentation der migrantischen Straßenarbeiter als auch die interkulturelle Öffnung der Stadtgesellschaft positiv beeinflusst werden. Darüber hinaus ist anzunehmen, dass der Straßenhandel eine wachsende Bedeutung als migrantische Überlebensökonomie einnimmt und sozio-kulturelle Netzwerke etabliert, die praktische Selbstorganisations- und Solidaritätsprozesse in Gang setzen.

Der Straßenhandel in Berlin hat eine lange Geschichte, die eng mit Fragen von Urbanität und gesellschaftlichen Verhältnissen verbunden ist. Daher halte ich die Erforschung der Praktiken und Prozesse rund um den Straßenhandel besonders geeignet, um die sozialen und städtischen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts zu identifizieren, zu beschreiben und zu reflektieren. Ich gehe davon aus, dass es sich bei öffentlichen Räumen nicht um neutrale Orte handelt, sondern um politische Orte der Repräsentation, die gerade in Berlin als zentrale Orte der Stadt und der Nation determiniert werden. Vor diesem Hintergrund zeigt der Kontrast zwischen den migrantischen Perspektiven und den nationalstaatlichen Repräsentationen im gleichen Raum die Dimension der Differenzierung und Diskriminierung, die mit der Aufwertung nationalstaatlicher Repräsentation und der Abwertung migrantischer Ökonomien einhergeht.

## **Forschungsfragen**

Davon ausgehend, dass der migrantische Straßenhandel in Berlin-Mitte von ökonomischen, sozialen, kulturellen und politischen Marginalisierungsprozessen gekennzeichnet ist, stehen die Erfahrungen und Praktiken der betroffenen Straßenhändler im Zentrum der Arbeit. Diese Prozesse speisen sich aus der Kommodifizierung öffentlicher Räume, der Prekarisierung der Arbeit, der Ethnisierung

eingewanderter Menschen, dem strukturellem Rassismus in Deutschland sowie der Informalisierung des Städtischen. Diese unterschiedlichen Prozesse beziehen sich aufeinander, verdichten sich und prägen eine Stadtlandschaft, in der sich postkoloniale Migrant\_innen orientieren müssen, um sozio-ökonomisch, rechtlich und kulturell überleben zu können.

In der kritischen Auseinandersetzung mit den dominanten Trends in der Berliner Stadtentwicklungspolitik wurden von einem breiten Bündnis mit Stadtforscher\_innen, kommunal Aktiven und unterschiedlichen NGOs Alternativvorschläge für eine soziale und offene Stadt als *Recht auf Stadt*<sup>19</sup> formuliert und in die politische und wissenschaftliche Diskussion eingebracht. Prominentes Beispiel hierfür ist der Widerstand gegen die Entwicklungsplanung *Mediaspree*. Die Initiative *Mediaspree versenken* hatte 2008 mit einem erfolgreichen Bürgerentscheid gegen die dortige Planung an der Spree in Kreuzberg interveniert. Seit 2011 organisieren sich die Mieter\_innen in Kreuzberg am Kottbusser Tor in der Initiative *Kotti & Co* gegen die drastischen Mietsteigerungen in ihrem Wohngebiet und skandalisieren die Vertreibung von Menschen aus jahrzehntelang gewachsenen Nachbarschaften. Unter dem Motto *Recht auf Stadt* organisieren sich in anderen Städten Deutschlands kritische Stimmen gegen städtische Entwicklungsplanungen, die Prozesse der Gentrifizierung befördern. In den USA bildet die *Right to the City*-Bewegung eine Allianz von unterschiedlichen Organisationen, die sich gegen Gentrifizierung und Verdrängung von einkommensschwachen Haushalten aus gewachsenen Nachbarschaften wehren. Für die vorliegende Arbeit wird die randständige Ökonomie des Straßenhandels und die soziale Prekarisierung postkolonialer Migrant\_innen vor dem Hintergrund neoliberalisierter städtischer Politiken und der selektiven wie ausgrenzenden Arbeitsmigrations- und Integrationspolitik im Verhältnis betrachtet und analysiert. Hieraus können stadtentwicklungspolitische Folgerungen abgeleitet werden, weil die Analyse der Lebenssituation migrantischer Straßenhändler im öffentlichen Raum nicht zuletzt als eine exemplarische Fallstudie der diskriminatorischen Effekte dieser gesellschaftspolitischen Veränderungen aufgefasst werden kann.

Von der Analyse dieser Fragenkomplexe ausgehend, ziehe ich Rückschlüsse auf mögliche Konsequenzen für die städtische Solidargemeinschaft, da die gegenwärtigen stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen zu einer Vertiefung sozialer Ungleichheiten führen kann. Um die Perspektive vom Zentrum auf die Ränder zu verlagern, bedarf es einer kontinuierlichen Reflektion der eigenen Position gegenüber dem eigenen Forschungsdesign und einem kritischen Verständ-

---

19 Inspiriert von dem französischen Philosophen Henri Lefèbvre, der darin ein Recht auf Teilhabe an städtischer Zentralität proklamiert.

nis theoretischer Ansätze. Nach wie vor mangelt es oft an einer profunden Analyse davon, wie die Kategorien *Ethnizität* und ‚Rasse‘ die sozialen Lebenswelten der neu Eingewanderten wie der alteingesessenen Postmigrant\_innen<sup>20</sup> beeinflussen und in die bestehenden stadträumlichen Aufteilungen und Hierarchien integriert werden. Daher berücksichtige ich in meiner Forschung die intersektionalen Überschneidungen der sozialen Kategorien Klasse, Geschlecht und ‚Rasse‘/Ethnizität, um einerseits auf bestehende Forschungsdefizite gerade im deutschsprachigen Raum hinzuweisen und um andererseits auf die Notwendigkeit zu einer Dekolonisierung der unhinterfragt eurozentristisch ausgerichteten Stadtforschung aufmerksam zu machen. So tragen die stadtsoziologischen Diskurse dazu bei, gerade postkoloniale Migrationsprozesse aus Asien, Afrika und Lateinamerika nach Deutschland vornehmlich als problembehaftetes Handlungsfeld<sup>21</sup> darzustellen, während das Feld des migrantischen Straßenhandels als Form der legitimen Nutzung des öffentlichen Raums als Forschungsthema weitgehend unsichtbar gemacht wird. Ausgehend von den später ausführlicher analysierten sozio-kulturellen Raumnutzungsstrategien der migrantischen Straßenhändler zur Sichtbarmachung und Aufwertung ihrer marginalisierten Position im Stadtzentrum, ihren Aushandlungs- und Widerstandsversuchen gegenüber staatlichen Kontrollen und den Routinen ihrer alltäglichen Arbeit auf der Straße frage ich nach den planerischen Perspektiven für diskriminierungsärmere Räume bzw. der Möglichkeit einer aktiven anti-diskriminierenden Planungspraxis in der Stadtentwicklung. Um die Vielschichtigkeit und Verwobenheit dieser urbanen Diskriminierungs- und Exklusionsprozesse nachvollziehen zu können, stellt diese Studie folgende Fragekomplexe:

### **Strukturelle Diskriminierung, migrantische Arbeit und Existenzgründungen**

Der erste Komplex fragt nach der strukturellen Bedeutung migrantischer Arbeit in Berlin, vor allem im Bereich der Existenzgründung und Selbstständigkeit aus einer rassismuskritischen Perspektive. Welche wirtschaftspolitische Bedeutung haben ‚ethnische Ökonomie‘ in Berlin? Welchen strukturellen Beschränkungen

---

20 Begriff von Shermin Langhoff, der ehemaligen künstlerischen Leiterin am Ballhaus Naunynstraße, jetzt Intendantin am Maxim-Gorki-Theater Berlin. Sie rückt mit diesem Begriff die Frage nach dem Abschluss des Einwanderungsprozesses bzw. der Migration in den Vordergrund, wenn die Nachfahren von Migrant\_innen weiterhin als Andere betrachtet und kategorisiert werden.

21 Kritisch hierzu „Urban Recycling – Migration als Ressource“ (Yildiz und Mattausch 2009).

und Besonderheiten sehen sich migrantische Selbstständige konfrontiert? Wie sehen diese institutionellen Rahmenbedingungen in der Praxis aus? Wie artikulieren migrantische Organisationen ihre Forderungen und Vorstellungen, so dass sie sich in einen Aushandlungsprozess mit der Administration gelangen?

### **Regulationsregime, Stadtpolitik und Paradigmen der Hauptstadtwerdung**

Der zweite Fragekomplex fragt nach den administrativen Praktiken und Regulierungen bezüglich der (Sonder-)Nutzungen im öffentlichen Raum. Welche stadtentwicklungs- und wirtschaftspolitischen Ziele sind vom Land Berlin formuliert worden? Wie wirken sich diese Ziele auf die Nutzung und Regulierung des öffentlichen Raums aus? Wie tragen gesetzliche Bestimmungen und formalisierte Steuerungsinstrumente zum Ausschluss oder zur Informalisierung der Straßenhändler\_innen bei? Welche Kontrollpraktiken werden von Ordnungsamt und Polizei durchgeführt? Wie sieht die Verwaltungspraxis auf Bezirks- und Senats-ebene aus? Welche stadtentwicklungspolitischen Diskurse legitimieren das Handeln der Verwaltung? Welche stadtpolitischen Diskussionen löst der Straßenhandel im Abgeordnetenhaus und in Bezirksverordnetenversammlungen aus? Warum wird die ökonomische Nutzung des öffentlichen Raumes nicht real in einem viel größeren Maß ermöglicht und gefördert, obwohl der Ruf nach Selbstständigkeit durch die Hartz-IV-Gesetzgebung vor allem erwerbslose Menschen adressiert? Warum werden niedrigschwellige Angebote für die ökonomische und sozio-kulturelle Raumnutzung an den attraktiven Standorten in der Stadt nicht zugelassen?

### **Informalität und postkoloniale Alltagserfahrungen**

Der dritte Komplex fragt nach den Erfahrungen und Arbeitsbedingungen der migrantischen Straßenhändler\_innen. Wie tragen diese vielschichtigen Prozesse zur Lebenswirklichkeit der Straßenhändler\_innen bei? Über welche Erfahrungen und welches Wissen verfügen sie? Welche Bedürfnisse stehen für sie im Mittelpunkt ihrer Arbeitspraxis? Was sind die kennzeichnenden Arbeitsbedingungen? Wie wirken sich die institutionellen Regulierungspraktiken auf ihre ökonomische Existenz aus? Werden stadtpolitische Interessen und Positionen entwickelt oder vertreten? Wenn ja, welche? Wie kann migrantischer Alltag theoretisiert werden? Kann vor diesem Hintergrund der Straßenhandel als migrantische Alltagspraxis erörtert werden? In welchem räumlichen Setting findet der Straßenhandel statt? Inwiefern sind koloniale Kontinuitäten in den Erfahrungen der Straßenhändler of Color festzustellen, um diese als postkoloniale Erfahrungen theoretisieren zu können?

Diese drei Fragekomplexe werden im Verhältnis von unternehmerischer Stadtpolitik und struktureller Diskriminierung erörtert, um die angenommene Bedeutungslosigkeit von Straßenhandel infrage zu stellen. Meine Arbeit zielt darauf ab, einen kritischen Beitrag zur gesellschaftspolitischen Produktion von Raum zu leisten. Anhand der Untersuchung zum städtischen Straßenhandel in Berlin-Mitte reflektiere ich, inwiefern in den räumlichen Planungswissenschaften Ethnisierung relevant ist, gesellschaftliche Machtverhältnisse reproduziert und soziale Verhältnisse territorialisiert werden.

## **Aufbau der Arbeit**

Theorien entstehen aus gesellschaftlichen und raumpolitischen Kontexten, die jeweils spezifisch sind und auf andere Kontexte übertragen und geprüft werden können. Um diesen Prozess transparent zu machen ist die vorliegende Studie in fünf Schwerpunkte gegliedert. Der Schwerpunkt *Wissen produzieren* führt in den Entstehungsprozess des Forschungsfeldes und seiner Theoretisierung im Kontext gesellschaftspolitischer Entwicklungen und Debatten ein. In diesem Sinne wird im ersten Schwerpunkt der Arbeit das analytische und theoretische Setting im Zuge einer selbst- und gesellschaftskritischen Befragung der eigenen wissenschaftlichen Zugänge und Produktionsbedingungen der Forschenden entwickelt, und befasst sich mit Wissenschaft als forschender Praxis und fragt nach dekolonialen Ansätzen für die Stadtforschung, die für diese Arbeit herangezogen werden.

Der zweite Schwerpunkt *Theoretische Zugänge* stellt die theoretischen Hinführungen zu Rassismus und migrantischer Arbeit, zu den Effekten der Neoliberalisierung auf Stadt und Stadtpolitik und zu informalisierter und ethnisierter Arbeit dar. In der Kombination der theoretischen Zugänge wird das Verständnis von Straßenhandel in Berlin als metropolitane Informalität entwickelt, um diesen im Spannungsfeld der rassifizierten Subjekt-Positionen der Straßenhändler\_innen und des neoliberalen Stadtumbaus zu analysieren.

Der dritte Teil der Studie *Straßenhandel in der Contact Zone Berlin* stellt die empirischen Befunde für diese Alltagspraxis dar. Hier wird schlaglichtartig die Geschichte des Berliner Straßenhandels, die derzeitigen Praktiken des Straßenhandels und dessen Regulierung im öffentlichen Raum dargestellt. Anhand historischer Schlaglichter gebe ich eine kurze Geschichte des Straßenhandels in Berlin wieder. Darauf folgen die Ergebnisse aus der qualitativen Forschungsarbeit, die sowohl von den Orten in Berlin her als auch von den Taktiken und Strategien ausgehend beschrieben werden, um Einblicke in den Alltag zu gewähren. Anhand verschiedener Lokalitäten in der Stadt beschreibe ich den Alltag, den

Stress, die Kooperationen der Männer of Color, wenn sie in der historischen Mitte von Berlin Straßenhandel betreiben. Daran schließt sich eine Darstellung des Regulationsregimes für den öffentlichen Raum an sowie die Entwicklung politischer Debatten im Berliner Abgeordnetenhaus für verschiedene Formen des Straßenhandel im öffentlichen Raum seit der Wiedervereinigung Berlins. Den Abschluss bildet die Beschreibung der Perspektive von Administration und migrantischen Existenzgründungsberatungen, die als weitere städtische Akteure in den urbanen Produktionsprozess eingebunden sind, um deren Blick auf die Nutzung von Straßenhandel im öffentlichen Raum nachzuvollziehen.

Die Darstellung des Straßenhandel in Berlin-Mitte wird in Teil IV *Fallstudien* um zwei weitere Beschreibungen ergänzt, um die Komplexität urbaner Situationen für den Straßenhandel zu veranschaulichen. Die erste Fallstudie befasst sich mit dem über die Berliner Stadtgrenzen bekannten *Thaipark* im Preußenpark. Hier handelt es sich um eine selbstorganisierte und langjährige Praxis einer migrantischen Community, die auf Formen der informellen Ökonomie zurückgreift um solidarische und kulturelle Netzwerke zu pflegen. Die zweite Fallstudie wirft einen exkursorischen Blick über den Atlantik nach New York City auf Strukturen des Straßenhandels und Formen der Selbstorganisation. Der transatlantische Blickwinkel erweitert den Forschungshorizont und hilft die Begrenzungen und Potentiale des Straßenhandels in Bezug auf die Förderung einer offenen und solidarischen Stadtkultur zu diskutieren. Obwohl (oder weil) New York City häufig als Laboratorium der neoliberalen Weltmetropole betrachtet wird, macht eine vergleichende Betrachtung des gegenwärtigen Status' und die unterschiedlichen Regulationen des Straßenhandels deutlich, dass die Potentiale dieser urbanen Ökonomie in Berlin unterschätzt werden und deswegen ungenutzt bleiben.

Zum Abschluss werden im letzten und fünften Teil *Metropolitane Informalität*, die empirischen Befunde mit den theoretischen Annahmen verknüpft und ein Fazit gezogen. Die Diskussion um Straßenhandel als dekoloniales Recht auf Stadt entwickelt sowohl eine kritische Diskussion um das Recht auf Stadt als auch Perspektiven für eine planerische Praxis. Den Ausgangspunkt des Fazits bilden fragmentierte soziale Auseinandersetzungen und widerständige Praktiken, um die vielschichtigen Machtbeziehungen, die in die Produktion des Raumes verwoben sind, in dieser Arbeit freizulegen. Hiermit wird nicht nur die Vermittlung dominanter Interessen über städtische Planung und Stadtpolitik nachvollzogen, sondern auch kritische Alternativen entwickelt, die sich der Demokratisierung des Städtischen und einer aktiven Anti-Diskriminierung verpflichtet sehen. Zentral ist hier die Frage nach der Produktion von Solidarität und der Demokratisierung des Städtischen.