Straßennamen in Regensburg

Erarbeitung eines Handlungskonzepts zur Überprüfung der Regensburger Straßennamen auf koloniale, national-sozialistische und anderweitig belastende Zusammen-hänge

Nelly Klein
Betreuung: Prof.Dr.habil. Clarissa Rudolph
Zweitbetreuung: Prof.Dr.phil. Philip Anderson

Januar 2022

Vorwort

In den vergangenen Jahren ist zunehmend über die Bedeutung des Gedenkens und Erinnerns für die kritische Auseinandersetzung mit der (nationalen) Geschichte und als Grundstein für den gesellschaftlichen Zusammenhalt diskutiert worden. Diese Debatten sind wichtig, weil Erinnern und Gedenken Ergebnisse von Prozessen sind, die sich immer wieder verändern: Personen oder Ereignisse, die vor 100 Jahren als erinnerungswürdig galten, sind im kollektiven Gedächtnis der bundesdeutschen Gesellschaft verloren gegangen, andere Personen und Ereignisse sind wichtig geworden, bei anderen erahnen wir noch gar nicht ihre gesellschaftliche Relevanz. Gleichwohl hat sich ein breiter Konsens etabliert, dass öffentliches Gedenken nicht dazu beitragen darf, Personen oder Taten zu ehren, die andere Menschen oder soziale Gruppen diskriminieren oder die die nationalsozialistische Vergangenheit relativieren. In diesem Kontext sind die kommunalen Überlegungen zu verstehen, sich mit den eigenen Straßennamen der Stadt auseinanderzusetzen und ihre Bedeutung kritisch zu reflektieren.

Das hier vorlegte Konzept für einen solchen Prozess in Regensburg geht auf die differenzierte Auseinandersetzung von Nelly Klein mit den theoretischen Hintergründen und Erfahrungen anderer Kommunen zurück und entwickelt einen konkreten Vorschlag zur Umsetzung. Auch dabei wird deutlich, dass die dabei entwickelten Möglichkeiten, die mehr sind als eine Umbenennung von Straßennamen, Teil eines aktiven und diskursiven Prozesses sein werden, der länger dauert. Dabei liegt die Herausforderung darin, ein solches Projekt, wie Geschichte überhaupt, nicht als abgeschlossen zu betrachten, sondern als Ausgangspunkt für die Auseinandersetzung einer offenen Stadtgesellschaft mit Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft gleichermaßen: wer wollen wir sein und wo wollen wir uns verorten.

Ich freue mich sehr, dass eine Studentin des Masterstudiengangs „Inklusion – Exklusion“ der Fakultät Angewandte Sozial- und Gesundheitswissenschaften der OTH Regensburg hiermit einen qualifizierten Beitrag zu diesem Prozess geleistet hat – wobei natürlich auch dieser Beitrag zur kritischen Diskussion einlädt.

Januar 2022, Prof. Dr. Clarissa Rudolph, Professorin für Politikwissenschaft und Soziologie, OTH Regensburg

Abbildungsverzeichnis IV
Abkürzungsverzeichnis IV
1. Einleitung 1
2. Bedeutungen von Straßennamen im historischen Kontext 3
2.1. Straßenbenennungen mit ausschließlicher Orientierungsfunktion 3
2.2. Französische Revolution bis Erster Weltkrieg 3
2.3. Straßenbenennungen in der Weimarer Republik 5
2.4. Straßenbenennungen im Nationalsozialismus 7
2.5. Straßenbenennungen in der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik 11
3. Stadtpläne und Erinnerungskultur 16
3.1. Straßennamen und ihre Funktionen 17
3.2. Erinnerungskultur und das kulturelle Gedächtnis 18
3.3. Zusammenhang von Straßennamen und dem kollektiven Gedächtnis 21
4. Empfehlungen des Deutschen Städtetags und Handhabung der Stadt Regensburg 26
5. Übersicht über bereits durchgeführte Straßennamenprojekte 28
5.1. Fokus auf im Zusammenhang mit dem Nationalsozialismus belastete Personen 29
5.2. Erweiterung der Perspektive um koloniale und anderweitig belastende Zusammenhänge 34
6. Umgangsmöglichkeiten mit belasteten Straßennamen 39
7. Projekt Überprüfung der Straßennamen in Regensburg 46
7.1. Erster Schritt: Kurzbiographien erarbeiten 47
7.2. Zweiter Schritt: Arbeit in der Kommission 48
7.2.1. Bildung einer Kommission 48
7.2.2. Erarbeitung eines Kriterienkatalogs für Regensburg 50
7.2.3. Clusterbildung 56
7.2.4. Erstellung einer Empfehlung 57
7.3. Dritter Schritt: Letztendliche Entscheidung der politischen Vertreter*innen. 58
8. Zusammenfassung und Ausblick 59
Literaturverzeichnis 62
Anhang [Kriterienkatalog Regensburg] 72

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Straßenschilder in Regensburg
Abbildung 2: Gegenüberstellung von kommunikativem und kulturellem Gedächtnis
Abbildung 3: Darstellung des Syndroms Gruppenbezogene Menschenfeindlichkeit

Abkürzungsverzeichnis

DDR	Deutsche Demokratische Republik
NSDAP	Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei
GMF	Gruppenbezogene Menschenfeindlichkeit
SA	Sturmabteilung
SED	Sozialistische Einheitspartei Deutschlands
SS	Schutzstaffel

1. Einleitung

In den letzten Jahren kamen in vielen Kommunen in Deutschland Diskussionen um Straßennamen auf, welche Personen ehren, die nicht von allen als ehrbar gesehen werden. Manche der Diskussionen entstanden im Zuge oder mündeten in einer systematischen Straßennamenüberprüfung, die auch von einer veränderten Sichtweise geprägt ist, wie Ereignisse und Personen aus der Vergangenheit bewertet werden (vgl. Frese 2012, S.12). Der Deutsche Städtetag veröffentlichte daher im Frühjahr 2021 eine Handreichung, um auf die veränderte Wertediskussion und die damit verbundenen Straßennamendiskussionen einzugehen. Darin nahm er die Position ein, dass unter bestimmten gravierenden Verstößen einer Person, nach der eine Verkehrsfläche benannt wurde, diese personenbezogene Ehrung überdacht werden sollte (vgl. Deutscher Städtetag 2021, S.6).

Das Gedenk- und Erinnerungskonzept der Stadt Regensburg beinhaltet ebenfalls die Empfehlung „eine städtische Spurensuche hinsichtlich der baulichen Relikte der NS-Zeit in Regensburg“ (Skriebeleit et al. 2017, S.14) durchzuführen. Zu den baulichen Relikten zählen für die Autor*innen des Konzepts neben Gebäuden und Räumen ebenfalls Straßen und Plätze sowie deren Kontexte. Dies soll im Stadtraum kenntlich gemacht werden, indem ein Informationssystem geschaffen wird, welches gleichermaßen irritieren und erklären soll (vgl. ebd.). Dafür wird empfohlen, die Straßenbenennungen[1] öffentlich zu kommentieren, anstatt grundsätzlich Umbenennungen vorzunehmen, welche jedoch in Einzelfällen nicht ausgeschlossen erscheinen (vgl. ebd., S.15).

Um sich systematisch mit den Straßenbenennungen Regensburgs auseinanderzusetzen, fasste der Bildungsausschuss der Stadt 2020 den Beschluss, alle Straßennamen zu untersuchen und neben dem im Gedenk- und Erinnerungskonzept geforderten Nationalsozialistischen Bezug auch andere Formen möglicher Belastung in den Blick zu nehmen (vgl. Stadt Regensburg 2020).

Für solch eine systematische Vorgehensweise unter Berücksichtigung wissenschaftlicher Kriterien, bedarf es zunächst einer Auseinandersetzung mit den Fragen, was Straßennamen darstellen, wie sie gebraucht werden und welche Vorgehensweise bei einer Straßennamenüberprüfung sinnvoll erscheint. Dabei erweisen sich die Erfahrungen anderer Kommunen mit solchen bereits vollendeten Projekten als wichtige Bezugspunkte, um ein

[1] Im Sinne einer guten Lesbarkeit der vorliegenden Arbeit wird nachfolgend der Begriff Straßenbenennung oder Straßennamen für jedwede Verkehrsfläche verwendet. Er beinhalte also neben *Straßen*namen auch die Namen von Plätzen, Brücken, Gassen, Wegen, Alleen etc.

Handlungskonzept für Regensburg zu erarbeiten. Die vorliegende Arbeit stellt so den ersten Schritt des Regensburger Projekts dar, die Straßennamen auf koloniale, nationalsozialistische und anderweitig belastende und diskriminierende Zusammenhänge zu überprüfen und geht der Frage nach, wie eine systematische Untersuchung von Straßennamen durchgeführt werden kann.

Das Vorgehen bei dieser Arbeit besteht einerseits aus einer Literaturrecherche, in welcher vor allem die Arbeiten anderer Gemeinden bei Straßennamenüberprüfungen untersucht wurden. Andererseits wurden zur Ergänzung drei qualitative Interviews mit Personen aus München, Freiburg und Mainz durchgeführt, welche Teil einer solchen Überprüfungskommission waren und somit Expert*innenwissen aufweisen.

Um ein Handlungskonzept für Regensburg zu erarbeiten, bedarf es zunächst einer intensiveren Auseinandersetzung mit Straßennamen allgemein. So wird als erstes die Bedeutung von Straßennamen im historischen Kontext untersucht und dabei werden wiederkehrende Benennungsmotive ausgemacht. Danach folgt eine theoretische Annäherung an Straßennamen, bei der auch die Funktionen von Straßennamen analysiert werden und der Zusammenhang zwischen Straßennamen und Erinnerungskultur betrachtet wird. Anschließend werden die Empfehlungen des Deutschen Städtetags zu Neu- und Umbenennungen von Straßen sowie die rechtliche Handhabung von Straßenbenennungen in Regensburg vorgestellt. Das darauffolgende Kapitel diskutiert sodann bereits erfolgte Straßennamenüberprüfungen in anderen Kommunen, wobei zwischen solchen unterteilt wird, welche ausschließlich eine NS-Belastung in den Blick nehmen und solche, die eine breitere Perspektive verfolgen. Anschließend werden die Möglichkeiten diskutiert, die eine Kommune im Umgang mit problematischen Benennungen hat.
In dem vorletzten Kapitel geht es schließlich konkret um das Vorhaben in Regensburg, Straßennamen zu überprüfen. Dabei werden drei grobe Schritte ausgemacht: Die in einem ersten Schritt erstellten Kurzbiographien werden in einem zweiten Schritt in einer Kommission anhand des Kriterienkatalogs diskutiert und Empfehlungen dazu ausgesprochen, welche dann in dem letzten Schritt den demokratisch gewählten Vertreter*innen der Stadt zukommen, welche die letztendliche Entscheidung über den Umgang mit den Straßennamen treffen. Das letzte Kapitel fasst die Arbeit zusammen und führt einen kurzen Ausblick aus.

2. Bedeutungen von Straßennamen im historischen Kontext

Um die Bedeutung und die Funktionen von Straßennamen näher betrachten zu können, bedarf es zunächst eines Überblicks darüber, wann es welche Straßenbenennungen gab und wie diese in Benennungsmotiven zusammengefasst werden können.

2.1. Straßenbenennungen mit ausschließlicher Orientierungsfunktion

Straßennamen, zu denen es im 12. Jahrhundert die ersten Überlieferungen gibt, besaßen zunächst eine reine Orientierungsfunktion, die jedoch aufgrund der eingeschränkten Mobilität damals kaum eine Rolle spielte (vgl. Pöppinghege 2007, S.15). „Nächstliegende Orte, markante geographische Punkte, Flurstücke, anliegende Gebäude und Einrichtungen“ (Frese 2012, S.10) dienten so vielfach als Straßennamen, genauso wie das Gewerbe der Anwohner*innen oftmals den Straßennamen prägte (vgl. Pöppinghege 2005, S.13).

2.2. Französische Revolution bis Erster Weltkrieg

Dass Straßen nach Personen benannt werden, verbreitete sich erst nach der Französischen Revolution. Rainer Pöppinghege sieht diese Veränderung ebenfalls als „ein Kennzeichen der Moderne mit ihrer Tendenz zu rationalen Ordnungsprinzipien“ (Pöppinghege 2005, S.14), da nun der Staat vermehrt Interesse an der Straßenbenennung zeigte. Ende des 18. Jahrhunderts wurden so Straßen nach Personen benannt, die im Zusammenhang mit Dynastien stehen. Beispielsweise erlangte König Friedrich 1813 in Preußen ein Zustimmungsrecht bei Straßenbenennungen gegenüber den Gemeinden, da er die symbolpolitische Bedeutung von Straßennamen erkannte (vgl. Pöppinghege 2005, S.14). 1837 besaß dann der Regierungspräsident das Zustimmungsrecht (vgl. Pöppinghege 2007, S.22). Die eigentliche Kompetenz und Befugnis, Straßen zu benennen, erlangte jedoch die Polizei, Mitte des 19. Jahrhunderts. Da dies in die Selbstverwaltung der Gemeinden eingriff, entstanden neue Konflikte (vgl. ebd., S.21f.).

Eine weitere Veränderung war die stetige Urbanisierung und der damit einhergehende wachsende Bedarf an Neubenennungen von Straßen (vgl. Pöppinghege 2005, S.17). Obwohl man von allgemeinen Benennungskonjunkturen sprechen kann, also Straßenbenennungen, die gewissermaßen kommunenübergreifend in Mode waren, gab es ebenfalls lokale Spezifika. Beispielsweise gab es vermehrt Straßen mit militärischem Bezug in

vormaligen Garnisonsstädten. Aber auch die in dem Ort überwiegend vertretene Konfession prägte oftmals den Straßenplan einer Stadt (vgl. Pöppinghege 2007, S.27f.).
Eine der überregionalen Entwicklungen bei der Straßenbenennung stellte die Hinwendung zu dynastischen Namensgeber*innen dar. In Bayern beispielsweise benannten die Wittelsbacher besonders viele Straßen nach Personen mit dynastischem Bezug, im Sinne einer „kalkulierte(n) Machtsymbolik und Identitätsstiftung in neu hinzu gewonnenen Territorien“ (Pöppinghege 2007, S.38). Aber auch die Hohenzollern begannen nach der Reichsgründung und in Zeiten der Urbanisierung dynastische Straßennamen zu fördern (vgl. Pöppinghege 2007, S.35-37). Mitte des 19. Jahrhundert prägte dann die Verbürgerlichung die Stadtpläne und so wurden Künstler*innen, Dichter*innen und Komponist*innen als Namenspat*innen ausgewählt (vgl. Pöppinghege 2012, S.27). Bildung und Kultur waren hierbei die Anknüpfungspunkte und da diejenigen Personen in den Positionen, welche über Straßenbenennungen mitbestimmten, aus dem Bildungsbürgertum kamen, Lehrer*innen, Archivar*innen und ähnliches waren, ist diese Kategorie von Straßennamen weit verbreitet (vgl. Pöppinghege 2007, S.31). So verwundert es nicht, dass bis heute Schiller und Goethe auf Platz eins und zwei der am meisten, nach Personen benannten Straßen sind (vgl. Pöppinghege 2007, S.29; vgl. Straßen in DE o.J.).
Eine zweite Entwicklung bei der Verbürgerlichung ging auch mit einer „Sakralisierung der Nation“ (Pöppinghege 2005, S.9) einher. In diesem Zusammenhang wurden Personen mit Straßenbenennungen geehrt, welche eine identitätsstiftende Funktion für die Nation hatten, wie beispielsweise Friedrich Ludwig Jahn, in dem sich die Kulturnation vereint, der auf Platz drei der am meisten, nach Personen vergebenen, steht (vgl. Pöppinghege 2007, S.32). Eine weitere hierfür markante Person war Bismarck, der auf verschiedenste Weisen Ehrungen erhielt, unter anderem in der Bezeichnung von Straßen und Plätzen. Dabei stellte er häufig ein Symbol dar und wurde „nicht als Individuum und Persönlichkeit, eher als Abstraktum, als Signum der Stärke der Nation“ (Speitkamp 2016, S.323) geehrt (vgl. ebd.). Ulf Morgenstern und Christian Wachter untersuchten die Rezeption Bismarcks vor allem nach dessen Pensionierung und zeichneten die Gründe für die vielfache Ehrung nach (vgl. Morgenstern/Wachter 2016, S.90f.). Dabei zeigen sie auf, dass nach Bismarcks Weggang aus der Politik vor allem enttäuschte Hoffnungen dazu führten, dass die Vergangenheit und die Politik Bismarcks in der Rückschau verklärt betrachtet

wird. Besonders nach dessen Tod ehrte man ihn vielfach mit Straßen und Denkmälern[2] (vgl. ebd., S.91).
Zusammengefasst wurden die ersten Straßen, die neben der reinen Orientierungsfunktion auch eine Ehrfunktion innehatten, nach Personen mit dynastischem Bezug benannt und nach von dem Bildungsbürgertum ausgewählten Personen, die der Vorstellung einer Kulturnation entsprachen.
Ein lokales Projekt, welches die Straßenbenennungen in Köln in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg analysierte, kommt zu Ergebnissen, die zwar nicht allgemein auf Deutschland übertragbar sind, jedoch, da es sich um eine Großstadt handelt, interessante Entwicklungen aufzeigen. Mit Blick auf die Zeit kurz vor dem Ersten Weltkrieg, analysierten Dietz Bering und Klaus Großsteinbeck die Straßenbenennungen in Köln. Dabei entwickelten sie ein komplexes, ausführliches Analysesystem, welches Straßennamen differenziert auf den Ebenen der Basisinformationen, Formanalyse, Bezugsanalyse und Bedeutungsanalyse einordnet (vgl. Bering/Großsteinbeck 2007, S.314). Im Verlauf dieser Analyse konnten sie unter anderem zeigen, dass in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg Straßennamen mit militärischem und ideologischem Bezug häufiger werden, je näher der Weltkrieg bevorstand (vgl. Bering/Großsteinbeck 2007, S.323f.).

2.3. Straßenbenennungen in der Weimarer Republik

In der ersten Demokratie Deutschlands wurden Straßennamen mit dynastischem Bezug nur selten umbenannt, die Gründe lagen hier vor allem in den anfangs mangelnden demokratischen Namenspat*innen, besonders wenn man der Regel Folge leisten wollte, nur verstorbene Personen so zu ehren. (vgl. Pöppinghege 2012, S.27).
Die Straßenneubenennungen diversifizierten sich allerdings, beispielsweise wurden wieder vermehrt Dichter*innen und Intellektuelle hergenommen und statt monarchischen Personen nun Schlachtenorte sowie Generäle aus dem Ersten Weltkrieg geehrt (vgl.

[2] Ein interessantes Projekt der Otto-von-Bismarck-Stiftung, welches von Morgenstern und Wachter konzipiert wurde, ist die sogenannte *Bismarckierung*. Hier werden verschiedene Ehrungen Bismarcks und den Umgang sowie Wandlungen damit dargestellt. Hierbei wird eine Weltkarte ausgearbeitet, auf der verschiedenste Orte mit Bismarck-Bezug, beispielsweise Denkmäler oder nach ihm benannte Türme, eingezeichnet werden und zumeist ein Link für weitere Informationen zu dem Ort bereitgestellt wird. Die *Bismarckierung* wurde als für alle zugängliches Projekt gestaltet, jede*r kann den Projektverantwortlichen weitere Orte mit Bismarck-Bezug nennen und diese werden dann, nach einer Prüfung, veröffentlicht. Der Bismarckplatz in Regensburg ist ebenfalls eingezeichnet (vgl. Morgenstern/Wachter 2016, S.102-105). Zu finden unter: https://bismarckierung.de

Pöppinghege 2007, S.53). Hindenburg kann hier als Beispiel und gleichzeitig Ausnahme genannt werden, da er schon zu seinen Lebzeiten mit Straßenbenennungen geehrt wurde (vgl. ebd., S.52). Die undemokratischen Personen, nach welchen bereits Straßen und Plätze benannt wurden, wurden trotz Umbenennungsvorschlägen nicht verändert, da es als geschichtszerstörerischer Eingriff gewertet wurde (vgl. Bering/Großsteinbeck 2007, S.329). Der anfängliche Mangel an möglichen demokratischen Namenspat*innen veränderte sich durch die von Rechtsextremen durchgeführten Morde an verschiedenen Politiker*innen der Weimarer Republik. So wurden Straßen besonders nach Matthias Erzberger und Walter Rathenau nach deren Ermordungen benannt (vgl. Pöppinghege 2007, S.51). Außerdem häufen sich weitgehend unpolitische Namensgebungen, auch aufgrund der stets kontrovers geführten Straßenbenennungsdebatten in der Weimarer Republik. Dabei gibt es vor allem Benennungen mit Natur-Bezügen, die nach Pöppinghege auch als Gegenkonzept zum Großstadtleben in Berlin gesehen werden können (vgl. Pöppinghege 2007, S.51). Bezüge zu einer Welt, die von industriellen Veränderungen geprägt ist, gab es jedoch nicht (vgl. ebd.).

Neben den bereits beschriebenen ersten Benennungen von Straßen nach demokratischen Vorbildern, finden sich vielfach Straßenneubenennungen nach Gebieten, die im Sinne des Versailler Vertrags nach dem Ersten Weltkrieg abzutreten waren (vgl. Kenkmann 2018, S.279). Dieses Benennungsmotiv wurde sogar vom Deutschen Städtetag ausdrücklich in einer Richtlinie vom 02. Juni 1925 empfohlen. Wenn dann in einer Stadt Straßen in einem Neubaugebiet benannt werden mussten, kam es mitunter vor, dass ganze Viertel nach durch den Versailler Vertrag ‚verlorenen' Gebieten benannt wurden (vgl. Weger 2015, S.410).

Des Weiteren wurden in Straßenbenennungen antifranzösische Ressentiments und auch „Momente nationaler Erinnerungsstrategien an den Ersten Weltkrieg" (Kenkmann 2018, S.279) deutlich. Andere Orte, vor allem im europäischen Osten, in denen das ‚Ausländerdeutschtum' angesiedelt war, stellten ebenfalls Bezüge dar, nach denen Straßen benannt wurden. Dies wurde später durch die Nationalsozialisten noch intensiviert, da diese die deutschen Gebiete als gefährdet sahen (vgl. Weger 2015, S.411).

Neben der bereits angesprochenen Empfehlung, Straßen nach abgetretenen Gebieten, wie dem Elsass, zu benennen, schlug der Deutsche Städtetag bereits 1922 vor, Straßen und Plätze nach ehemals kolonisierten Gebieten zu benennen. Besonders norddeutsche Städte, die durch den Seehandel und die Häfen verstärkt an dem deutschen Kolonialismus teilhatten, kamen dieser Empfehlung nach (vgl. Weger 2015, S.410). Dabei entstanden

mitunter ebenfalls ganze Gebiete, die thematisch benannt wurden, wie beispielsweise das sogenannte ‚Afrikanische Viertel' in Berlin. Neben der Benennung von Straßen nach Gebieten, wie Togo- oder Kamerunstraße, dienten auch ‚Kolonialpioniere' und Kolonialverbrecher wie Lüderitz oder Carl Peters als Namenspaten (vgl. Pöppinghege 2007, S.2007, S.60f.).

2.4. Straßenbenennungen im Nationalsozialismus

Im Anfangsjahr des nationalsozialistischen Regimes wurden bereits circa ein Drittel aller Neu- und Umbenennungen von Straßen und Plätzen in der NS-Zeit vorgenommen. Eine zweite Hochzeit von neuen Straßennamen fand dann in den Jahren 1937-39 statt, welche vor allem auf große Neubauunternehmungen zurückgingen (vgl. Weidner 2012, S.57f.). Da die kommunale Selbstverwaltung bereits am 31. März 1933 durch das ‚Gesetz zur Gleichschaltung der Länder mit dem Reich' endete, nahm der Einfluss der nationalsozialistischen Regierung in den Städten und Kommunen zu, indem Staatskommissare, welche dann zumeist auch die jeweiligen Bürgermeister*innen darstellten, eingesetzt wurden, die linientreu agierten. Und auch in den Verwaltungen beschäftigte Personen konnten bei Missfallen ausgetauscht werden. Der Einfluss der Nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei (NSDAP) auf die kommunale Ebene wurde dann mit der ‚Deutschen Gemeindeordnung' weiter ausgebaut (vgl. Poguntke 2011, S.19). Die explizite Kompetenz der Straßenbenennung ging dann am 1. April 1939 mit der ‚Verordnung über die Benennung von Straßen, Plätzen und Brücken' in kommunale Hand über, in Anlehnung an die ‚Deutsche Gemeindeordnung'. Zu diesem Zeitpunkt waren die kommunalen Verwaltungen bereits in nationalsozialistischer Hand, trotzdem besaßen die NSDAP und die örtlichen Polizeibehörden ein Zustimmungsrecht (vgl. Pöppinghege 2005, S.15). Obwohl es starke landesweite Übereinstimmungen bei der Wahl von Straßennamen gab und die NSDAP, auch wenn sie nicht direkt eine Genehmigungsinstanz war, durch Namensvorschläge oder entsprechenden Einfluss auf entscheidende Benennungsinstanzen Druck ausüben konnte (vgl. Weidner 2012, S.66), war dieser Kanon an für den Nationalsozialismus typischen Straßenbenennungen „zwar schrittweise entlang der Leitlinie des neuen Machtstaats ausgerichtet […], die letztlich aber vor allem von *unten*, den kommunalen Instanzen, mit Inhalt ausgefüllt wurde und insofern nicht mit der Vorstellung von einem gleichgeschalteten, durchorganisierten Machtstaat vereinbar ist" (Weidner 2012, S.42).

Aufgrund der Umbenennungswelle 1933 veranlasste Hitler die Gauleiter in einem Schreiben vom 6. Oktober 1933, Denkmäler und ähnliches nicht mehr bauen zu lassen. Diese Unterlassensanweisung bestätigte sein Stellvertreter noch einmal, indem er am 7. November verkündigte, dass nun, statt des Feierns des Führers und des Aufstiegs des Nationalsozialismus, die Kraft auf die Errichtung eines neuen Staates zu richten ist. Da beide Aufforderungen scheinbar nicht die gewünschte Wirkung entfalteten, erschien im Mai 1934 eine noch deutlichere Aufforderung, die das Um- und auch Neubenennen von Straßen verbot. Natürlich galt dies nicht für hochrangige Nationalsozialisten wie Hitler oder Göring, nach welchen trotz des eindeutigen Verbotes, weiterhin Straßen und Plätze benannt wurden (vgl. Weidner 2012, S.82f.).

Durch diese anfängliche Benennungswelle nach Hitler, existierten Pöppinghege zufolge bereits 1933 ungefähr so viele Hitlerstraßen und -plätze, wie es Gemeinden gab (vgl. Pöppinghege 2007, S. 64).

In den folgenden Jahren waren neben den zahlreichen Hitlerstraßen auch wieder Straßennamen mit Militärbezug zum Ersten Weltkrieg populär. Wie in der Weimarer Republik schon zu sehen war, stellten auch die aufgrund des Versailler Vertrags abzutretenden Gebiete ein beliebtes Motiv dar (vgl. Pöppinghege 2005, S.18). Mythen, die bereits nach Ende des Ersten Weltkrieges gesponnen wurden, setzten sich fort (vgl. ebd., S.23). Eine weitere Veränderung, die auch Straßennamen betraf, waren die Folgen der sogenannten Nürnberger Gesetze. Nun mussten auch Namenspat*innen von Straßen einen ‚Ariernachweis' aufweisen können (vgl. ebd.). Wenn eine Person, nach der eine Straße benannt ist, als nicht arisch gesehen wurde, wurde dieser Straßenname ausgewechselt, zumeist auch durch eine*n Namenspat*in ausgetauscht, welche*r eindeutig als ‚deutsch-arisch' angesehen wurde. Bei Neubenennung waren in der Regel sogar Nachfragen bei der Gestapo und der Reichsstelle für Sippenforschung nötig, um einen ‚Ariernachweis' zu erlangen, dieses Verfahren wurde sogar noch verstärkt, indem mitunter auch ein Bekenntnis zum ‚Deutschen Volke' verlangt wurde (vgl. Pöppinghege 2007, S.75).

Weitere Regelungen im Hinblick auf Straßennamen kamen 1936 von dem damaligen Innenminister Wilhelm Frick, welcher Straßenbenennungen nach Personen, die vom Staatsdienst exkludiert oder entfernt wurden, ausgetauscht sehen wollte. Außerdem sprach sich der Reichsführer der SS Heinrich Himmler für Straßenbenennungen nach deutschen Sportlern aus. Ein weiterer ideologischer Erlass 1938 forderte ausdrücklich das Entfernen von Straßennamen, die nach jüdischen Personen benannt wurden (vgl. Weidner 2012, S.56).

Im Jahr 1939 betraf eine weitere Verordnung Straßennamen und besagte, dass Nationalsozialisten in höheren Positionen Namenspaten von ausschließlich repräsentativen Straßen und Plätzen werden sollten, wobei dies bereits größtenteils davor ohne Erlass so gehandhabt wurde. Nach Hitler wurden beispielsweise oft große und stark frequentierte Straßen benannt oder auch zentrale Marktplätze (vgl. Weidner 2012, S.74).
1939 sollte dann erneut Ruhe bei der Umbenennung von Straßennamen einkehren, es wurde wieder einmal ein Erlass herausgegeben, der die Umbenennung bestehender Straßennamen verbot. Dies ging allerdings mit einigen Ausnahmen einher, beispielsweise wenn der bestehende Name dem ‚nationalsozialistischen Staatsgedanken' entgegenstünde (vgl. ebd., S.56).
Mit Beginn des Krieges verbot ein weiterer Erlass im Mai 1940 Straßenumbenennungen, da Ressourcen vorrangig für den Kriegsbetrieb verwendet werden sollten (vgl. Pöppinghege 2007, S.76).

Bevor näher darauf eingegangen wird, welche Benennungskategorien im Nationalsozialistischen Deutschland Konjunktur hatten, braucht es einen genaueren Blick darauf, wie in der NS-Zeit Straßennamen als Teil der Propaganda gebraucht wurden.
Im Nationalsozialismus wurde der Grundsatz, nachdem nur tote Personen mit einem Straßennamen geehrt werden sollten, welcher bereits in der Weimarer Republik stellenweise umgangen wurde, erst einmal außer Acht gelassen. So wurden nicht nur nach denjenigen in den höchsten politischen Ämtern Straßen benannt, sondern auch nach Gauleitern, Ministern und Anderen (vgl. Weidner 2012, S.81).
Neben dem Verwaltungsakt, eine Straße oder ein Platz nach einer Person zu benennen und diese so zu ehren, wurde der Anlass oftmals auch propagandistisch genutzt (ebd., S.71). Denn es finden sich Überschneidungen mit anderen NS-Festveranstaltungen: „prozessionsähnlicher Marsch durch die Stadt, Ansprachen, Führerehrung, Horst-Wessel-Lied" (ebd., S.71). Dabei spielten die Sturmabteilung (SA) und die Schutzstaffel (SS) verstärkt eine Rolle in der Inszenierung einer Straßenbenennung, jedoch nahmen genauso auch lokale Würdenträger, staatliche und militärische Personen teil, sowie die jeweilige Stadtbevölkerung beziehungsweise die Anwohner*innen (vgl. ebd., S.71f.). Wie Marcus Weidner feststellt, bedeuten symbolpolitische Straßenbenennungen während der NS-Zeit nicht nur eine Ehrung für dem Regime wichtigen Personen, sondern auch eine Markierung des öffentlichen Raums, indem beispielsweise in Vierteln, die eher oppositionellen

politischen Gruppen zuzuordnen sind, NS-Führungspersonen oder -symbole so offensichtlich implementiert werden (vgl. Weidner 2012, S.73).

Ein weiteres Thema, das sich bei Neu- und Umbenennungen von Straßen in der NS-Zeit wiederfindet, ist der Bezug zum Ersten Weltkrieg und eine daraus hervorgehende Mythisierung von Militärpersonen und Schlachten. Außerdem wurde, wie bereits in Zeiten der Weimarer Republik, an durch den Versailler Vertrag abzutretende Gebiete gedacht (vgl. Kenkmann 2018, S.280). Für Nordrheinwestfalen zeigt Weidner, dass 23% aller Straßenbenennungen einen Militärbezug haben und dabei hauptsächlich die Marine und die Luftstreitkräfte heroisiert wurden (vgl. Weidner 2012, S.80). Hierin sieht Weidner den Versuch, durch den Rückgriff auf (vermeintliche) militärische Stärke im Ersten Weltkrieg, eine Kontinuität zur zukünftigen Stärke des Reichs zu knüpfen (vgl. ebd.).
Zu den Benennungen nach verlorenen Gebieten im Westen und Osten gehört auch beispielsweise die ‚Danziger Freiheit', welche heutzutage nur noch dreimal, nämlich in Koblenz, Münster und Regensburg (vgl. Straßen in DE o.J.b), in Deutschland vorkommt. Pöppinghege sieht die Straßenbenennungen in der NS-Zeit nicht nur als Kritik am Versailler Vertrag, sondern auch programmatisch (vgl. Pöppinghege 2007, S. 66). Ein besonders markantes Beispiel einer Mythisierung einer Person, die im Ersten Weltkrieg kämpfte, stellt Paul von Hindenburg dar, da sowohl nach ihm als auch nach dem Schlachtenort Tannenberg, als dessen Held er mitunter stilisiert wurde, Straßen vielfach benannt wurden (vgl. ebd., S.71).
Selbstverständlich nutzten die Nationalsozialisten auch ihre eigenen Helden der Bewegung als symbolpolitische Namenspaten. Dabei werden unter anderem die ‚Kampfzeit' und auch die ‚braune Revolution' als ideologische Bezugspunkte benutzt (vgl. Weidner 2012, S.48f.). ‚Blutzeugen' wie Horst Wessel, welcher die dritthäufigste Straßenbenennung darstellte, wurden dabei vielfach geehrt und der Akt der Straßenbenennung auch zu Feierlichkeiten, beispielsweise zu Wessels Todestag, symbolpolitisch genutzt (vgl. Weidner 2012, S.68f.). Ebenfalls als Märtyrer der Bewegung wurden Albert Leo Schlageter und Herbert Norkus gesehen, nach welchen vielfach Straßen benannt wurden (vgl. ebd., S.79). Neben der Heroisierung der Märtyrer ist auch die ‚Rassenideologie' Teil der nationalsozialistischen Vorstellung. So wurden Straßennamen, welche nach ‚nicht-arischen' Personen benannt sind, umbenannt, vor allem wenn es sich um jüdische Namenspat*innen handelte (vgl. Pöppinghege 2007, S.73). Obwohl bereits 1933 vielfach jüdische Straßennamen umbenannt wurden, schickte das Reichsinnenministerium 1938, wie bereits

beschrieben, einen Runderlass, indem es ausdrücklich die Beseitigung aller jüdischen Straßennamen forderte (vgl. ebd.).
Außerdem wurden Monarchische Straßenbenennungen eher stehengelassen, während demokratiebezogene Straßenbenennungen aus der Weimarer Republik bereits im Anfangsjahr des nationalsozialistischen Deutschlands umbenannt wurden (vgl. Bering/Großsteinbeck 2007, S.331).

Ein ortsgebundenes Beispiel einer Untersuchung von Straßenbenennungen im Nationalsozialismus ist die Forschung von Peter Poguntke (2011), welcher Stuttgart in den Mittelpunkt seiner Analyse rückt. Anhand der Entwicklungen in der Stadt, welche stetig mit denen in München und Köln verglichen werden, zeigt Poguntke die symbolpolitische Nutzung der Nationalsozialisten auch bei der Straßen(um)benennung auf. Dabei macht er deutlich, dass bereits Ende des Jahres 1933 die für die NS-Zeit typischen Bezüge auch bei Straßenbenennungen zu finden sind. Im ersten Jahr des NS-Regimes fanden die Militärs des Ersten Weltkrieges, Richthofen und Weddigen, sowie der Schlachtenort Langemarck Einzug in den Stadtplan. Außerdem wurde unter anderem dem baltischen ‚Auslandsdeutschtum' gedacht, lokalen sowie nationalen nationalsozialistischen Märtyrern Straßen gewidmet und ehemalige Kolonien in den Straßenkanon aufgenommen (vgl. Poguntke 2011, S.39f.). Nach Hitler wurde selbstverständlich eine zentrale Straße benannt, im Herzen Stuttgarts, wie sich der damalige Staatskommissar Karl Strölin über die Umbenennung äußerte (vgl. ebd., S.24). Lokalstudien wie diese, oder auch wie die Forschung von Marion Werner (2008) zu Köln, zeigen den symbolpolitischen Wert der Ehrung einer Person durch Straßenbenennung im Nationalsozialismus.

2.5. Straßenbenennungen in der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik

Nach dem Kriegsende sorgte die Kontrollratsdirektive Nr.30 vom 13. Mai 1946 dafür, dass die Rückbenennung von Straßen und Plätzen mit NS-Bezug zügig stattfand. Dabei sollten alle Denkmäler und Benennungen von Straßen, Plätzen und Brücken, welche einen NS-Bezug oder militärischen Bezug hatten, umbenannt werden. Militärischer Bezug wurde dabei auch bis zum Ersten Weltkrieg gesehen, der 1. August 1914 wurde als Stichtag festgelegt (vgl. Pöppinghege 2005, S.15). Allerdings zeigte eine genauere Analyse der Nachkriegssituation in Münster, dass dieser Forderung nicht vollständig

nachgegangen wurde. Nach Hitler und Göring benannte Straßen wurden zwar umgehend umbenannt, bei dem Hindenburgplatz in Münster zögerte man jedoch (vgl. Kenkmann 2018, S.280). Wie die Kontrollratsdirektive lokal umgesetzt wurde, muss also jeweils gesondert für eine Kommune betrachtet werden.
Nachdem Deutschland in die Bundesrepublik Deutschland und die Deutsche Demokratische Republik (DDR) aufgeteilt wurde, gingen beide Staaten/Systeme unterschiedlich mit Straßenum- und Neubenennungen um. Daher wird im Folgenden zuerst Westdeutschland näher betrachtet, gefolgt von der DDR und dann schließlich, die Auswirkungen der Wende und des wiedervereinigten Deutschlands in den Blick genommen.

Straßennamen in Westdeutschland

Am Beispiel von Stuttgart lässt sich gut erkennen, dass zahlreiche Straßennamen mit nationalsozialistischem oder militaristischem Bezug in die Namen vor der NS-Zeit rückbenannt wurden (vgl. Poguntke 2011, S.91). Auch München und Köln bereinigten ihre Stadtpläne bis 1946, hauptsächlich von Straßennamen mit NS-Bezug. Für den Vorgang in Stuttgart, sieht Poguntke vier Phasen: „Entnazifizierung an sich, die Entkolonialisierung, die Entmilitarisierung und die Entborussifizierung, also die kritische Überprüfung aller Namen von Straßen und Plätzen, die sich aus der preußischen Tradition ableiteten“ (ebd., S.114). Stuttgart ging, auch im Vergleich zu anderen Städten, genauer und zügiger bei der Bereinigung von Straßennamen voran (vgl. ebd., S.125). Jedoch merkt Pöppinghege an, dass „von einer weitreichenden Entnazifizierung und Entmilitarisierung zu sprechen, wohl für kaum eine deutsche Stadt zu[trifft]“ (Pöppinghege 2007, S.85).
Generell waren die Umgangsweisen der westdeutschen Städte mit Straßennamen mit NS-Bezug recht unterschiedlich, manche forderten die Umbenennung direkt belasteter Straßennamen mit NS-Belastung, andere forderten pauschal alle in der NS-Zeit benannten Straßen, ausgenommen solche mit ausschließlich topografischem Bezug, umzubenennen und wiederum andere sahen ebenfalls eine Umbenennung der preußisch-militärischen Namenspat*innen für nötig. Letztere Option wurde eher in der sowjetischen Zone umgesetzt (vgl. ebd., 79f.). Wie bereits beschrieben forderten die Alliierten in der Kontrollratsdirektive Nr. 30 eine umfassende Bereinigung der Stadtpläne. Dieser Forderung kamen die Kommunen erst einmal nach, jedoch veränderte sich der Umbenennungswille der Gemeinden stetig und so wurden Umbenennungen oder Rückbenennungen immer schwieriger (vgl. Pöppinghege 2007, S.87).

Das bedeutete, dass Führungspersonen der Nationalsozialisten zügig aus dem Stadtbild verschwanden, bei anderen Personen, wie Hindenburg oder bei dem Kolonialverbrecher Carl Peters, wurde um die Bedeutung der Personen gerungen (vgl. Speitkamp 2016, S.324). Außerdem wurden in den Diskussionen um mögliche Umbenennungen nur solche Straßennamen betrachtet, die eine NS-Belastung haben. ‚Arisierte' Straßennamen wurden in der Regel nicht als diskussionswürdig angesehen, wenn solche Straßennamen umbenannt wurden, dann oftmals nach Wissenschaftler*innen (vgl. Pöppinghege 2007, S.86).

Das Ringen um die Bedeutung von Personen, die mit Straßenschildern geehrt wurden, zeigt eine der größten Veränderungen bei Straßenschildern. Denn nun, nach einem Erlass vom 24. April 1946 zur veränderten Deutschen Gemeindeordnung, besaßen die Kommunen deutlich mehr Befugnis und Kompetenz, Straßen selbst neu- oder umzubenennen. Ausnahmen gab es dabei zwar immer noch, jedoch stellt dies eine Demokratisierung der Benennung von Stadtplänen dar. Statt der Polizei und den Bürgermeistern fiel diese Aufgabe nun den Gemeinderäten zu und deren Diskussionen wurde ebenfalls von Medien, Interessensgruppen und Bürger*innen verfolgt, welche bisweilen auch aktiv daran teilnahmen (vgl. Weidner 2012, S.113).

In den ersten Jahren nach Kriegsende gab es hauptsächlich drei thematische Gruppen an Straßenbenennungen. Erstens ging es darum, politisch Verfolgte zu würdigen, welche in Westdeutschland hauptsächlich Sozialdemokrat*innen und Gewerkschaftler*innen waren. Zweitens gab es wieder einmal eine Hinkehr zu Heimatdichter*innen und -schriftsteller*innen. Und drittens wurden nach dem Wirtschaftswunder Personen aus der Industrie mit Straßennamen geehrt, die daran Anteil hatten, wie beispielsweise Siemens oder Bosch (vgl. Pöppinghege 2012, S.28).

Abgesehen von Umbenennungen nach Widerstandskämpfer*innen im Nationalsozialismus, wurden Straßen kaum nach Personen aus Opfergruppen benannt, da eine Entpolitisierung der Straßenbenennungen gewünscht war (vgl. Weidner 2012, S.114).

Allerdings sieht Weidner, der vor allem die Benennungspraxis in Westfalen und Lippe betrachtet, in den 50er und 60er Jahren eine erneute Benennung von Straßen nach nationalistischen Personen, beispielsweise wurde 1955 in Detmold Hindenburg um eine weitere Straße geehrt (vgl. Weidner 2012, S.118).

Weitere Straßennamenbezüge waren Benennungen nach ehemaligen ostdeutschen Gebieten. Außerdem wurden Ende der 70er Jahre Straßennamen nach jüdischen NS-Opfern, welche einen Bezug zu der jeweiligen Stadt oder Gemeinde hatten, so geehrt sowie auch

Frauen als Namenspatinnen immer mehr in den Blick genommen. Benennungen nach der Tier- und Pflanzenwelt wurden ebenfalls wieder populärer (vgl. Pöppinghege 2012, S.28). Wie bereits angesprochen, wurden nun erstmals seit dem Industriezeitalter Industrielle mit Straßennamen geehrt, und auch Wissenschaftler*innen fanden so ihren Platz im Stadtplan (vgl. Pöppinghege 2007, S.97). Die nun als letzte zu nennende prägende Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg war die Formierung von Vertriebenenvereinen, welche die Erinnerung an Siedlungsgebiete im Osten wachhalten wollten und unter anderem auch Straßennamen nach ehemals ostdeutschen Gebieten forderten und erwirkten (vgl. Weger 2015, S.412). Die Bedeutung und der Einfluss der Vertriebenenverbände wird in den Empfehlungen vom Deutschen Städtetag vom 13. Dezember 1953 und vom Deutschen Landkreistag am 30. August 1954 deutlich, da beide die Benennung von Straßen, Plätzen und Gebäuden nach an Ostdeutschland erinnernden Namen fordern (vgl. ebd., S.413).

Straßennamen in der DDR

Wie bereits im vorangegangenen Kapitel dargelegt, wurde auf die Straßenbenennung in Westdeutschland vor allem von Vertriebenenverbänden Einfluss genommen. In Ostdeutschland dagegen übte die Sozialistische Einheitspartei Deutschland (SED) Einfluss auf die Straßenbenennung und nutzte diese teilweise symbolpolitisch (vgl. Weger 2015, S.412). Auch die sowjetische Besatzungsmacht forderte und erwirkte eine zügige Entfernung von nationalsozialistischen, militärischen und monarchischen Straßennamen und „später betrachtete es die Staatsführung in Berlin als ihre zentrale Aufgabe, einen einheitlichen DDR-weiten Namenskorpus zu schaffen“ (Pöppinghege 2007, S.88). Bei der Beseitigung von Straßennamen mit militärischem Bezug war die DDR sogar gründlicher und die Definition dessen, was als unliebsame militaristische Straßennamen angesehen wurden, auch weiter gefasst (vgl. Sänger 2006, S.78f.). 1950 macht die SED die Bekanntgabe, dass nicht mehr haltbare Straßennamen umbenannt werden sollen, was eine erneute Welle an Umbenennungen auslöste (vgl. ebd., S.91). Die sodann benutzten Neubenennungen zeugten von Symbolpolitik, da vor allem Benennungen gewählt werden sollen, welche im Sinne des kommunistischen Regimes waren (vgl. ebd.). Die nun beliebten Namenspat*innen waren Klassiker des Sozialismus, zentrale Kommunist*innen und auch führende DDR Politiker*innen (vgl. Pöppinghege 2007, S.88f.). Neben deutschen Namenspat*innen dienten auch sowjetische Bezugspersonen und -namen als Straßennamen,

wie zum Beispiel nach Lenin oder auch Stalin (vgl. ebd., S.90). Ein weiteres noch zu nennendes Thema bei den Straßenbenennungen in der DDR ist die Erinnerung an antifaschistische Widerständler*innen im Nationalsozialismus. Mit der Benennung von Straßen nach beispielsweise Ernst Thälmann, Rudolf Breitscheid oder Herbert Baum sahen sich die Kommunist*innen in einer Traditionslinie, in der sie nicht nur Widerstandskämpfer*innen der Nationalsozialisten waren, sondern auch heute noch dem Faschismus als Gegner*innen gegenüber stehen (vgl. ebd., S.91). Außerdem wurden ideologisch aufgeladene, „abstrakte Begriffe wie Aufbau, Jugend, Einheit, Frieden, Freiheit" (Sänger 2006, S.91) als Straßenbenennungen benutzt, denn wie Sänger deutlich macht, ging es um einen symbolpolitischen Austausch von Bezugspunkten und Ideologie (vgl. ebd.).
Genauere Analysen zu Straßenbenennungspraxen in der DDR bieten einerseits Maorz Azaryahu (1991) für Berlin und Johanna Sänger (2006) für die Entwicklungen von Berlin und Jena.

Nach der Wende im wiedervereinigten Deutschland

Nach der Wende dann, so zeigt es Sänger in ihrer Analyse zur Historie von Straßen in Ostdeutschland, änderte sich wenig an den Stadtplänen (vgl. Sänger 2006, S.229). Ein eher kleiner Kanon an kommunistischen Straßennamen wurde zwar geändert, jedoch wurden antifaschistische Namenspat*innen beibehalten. Außerdem setzten sich Versuche, bundesdeutsche Namen auch nach Ostdeutschland zu bringen, nicht durch. Die jedoch über solche Umbenennungsfragen geführten demokratischen Diskussionen stellten ein Novum dar, da nicht nur die politischen Vertreter*innen der Bürger*innen sich beteiligten, sondern auch Bürger*innen ihre Meinung frei äußern konnten (vgl. ebd.).
Und die Straßenbenennungen heutzutage „spiegeln […] eher etwas vom kultur- und alltagsgeschichtlichen Verständnis und eine stärkere Hinwendung zu lokalen Größen und topographischen Namen" (Pöppinghege 2005, S.10) wieder.
Neben den aus dem Osten durch Ersten und Zweiten Weltkrieg Vertriebenen, gibt es jedoch keine andere Gruppe an Hergezogenen, welche mit Straßenbenennungen geehrt wurde. So sind beispielsweise die damals sogenannten Gastarbeiter*innen nicht auf Straßenschildern abgebildet (vgl. Pöppinghege 2007, S.101f.).

Diese einen Überblick gebende, historische Betrachtungsweise von Straßenbenennungen zeigt deutlich, dass die heutigen Stadtpläne kein Abbild der Geschichte sind, sondern eine Auswahl an geschichtlichem Erinnern, welches stetig verändert wurde. Pöppinghege ordnet dies wie folgt ein:

> „Betrachten wir uns den heutigen Korpus der personenbezogenen Straßennamen in Deutschland, dann haben wir es mit einem vielfach gebrochenen, vielfach amputierten System namensarchäologischer Schichten zu tun, mit einer Abfolge imaginierter gesellschaftlicher Selbstwahrnehmungen. Daher sind Straßennamen auch kein ‚Spiegel der Geschichte' ". (Pöppinghege 2005, S.26)

Daneben zeigt ein Blick in die Vergangenheit, dass Straßenamen vielfach verändert wurden, unterschiedliche symbolpolitische Bedeutungen haben können und Frauen kaum eine Rolle auf Straßenschildern (und zumindest in der Vergangenheit auch keine große Rolle bei der Entscheidung, welche Straßen wie benannt werden sollten) spielten.

Abbildung 1: Straßenschilder in Regensburg
(Quelle: eigene Aufnahmen)

3. Stadtpläne und Erinnerungskultur

Nach dem historischen Überblick, welche Bedeutung Straßennamen zu verschiedenen Zeiten hatten, welche Benennungskonjunkturen es gab und wer Straßenbenennungen nutzte, um eine Ehrung auszusprechen und Raum zu markieren, zeigt sich nun ein klares Bild davon, welche Funktionen Straßennamen innehaben können. Anschließend werden die theoretischen Ausführungen von Maurice Halbwachs sowie von Jan und Aleida Assmann zu dem kollektiven Gedächtnis diskutiert, um Straßennamen sodann als ein Medium des kulturellen Gedächtnisses zu verorten.

3.1. Straßennamen und ihre Funktionen

Die in etwa bis zur Französischen Revolution andauernde einseitige Funktion von Straßenschildern, welche bis dahin ausschließlich eine Orientierungsfunktion war, änderte sich danach. Sie wurde bei vielen Benennungen um eine Erinnerungsfunktion ergänzt. Betrachtet man die Erinnerungsfunktion näher, fällt auf, dass, wenn es sich um Straßennamen, welche nach Personen oder teilweise auch nach Orten oder Begebenheiten benannt sind, mit dem Erinnern auch eine Ehrfunktion einhergeht (vgl. Pöppinghege 2012, S.33). Diese ehrende Erinnerungsfunktion von Straßennamen überwiegt auch, da hier alle nach Personen benannten Straßen zuzuordnen sind. Wie die historische Analyse gezeigt hat, benutzten unterschiedliche politische Systeme Straßenbenennungen auch zu symbolpolitischen Zwecken, denn die „Räumliche Orientierungs-, öffentliche Erinnerungs- und politische Symbolfunktion sind seither eng verwoben“ (Handro 2018, S.260).
Sänger kommt zu dem gleichen Schluss, benennt die zwei zu unterscheidenden Hauptfunktionen jedoch anders. Sie sieht in Straßennamen eine zweifache Orientierung, nämlich die räumliche und die kulturelle Orientierung (vgl. Sänger 2006, S.43). Die räumliche Orientierung, vorangehend Orientierungsfunktion genannt, ist Teil des Alltags, da Straßennamen die „Kommunikation in der Lebenswelt der Stadt [ermöglichen]“ (ebd.). Die kulturelle Orientierung, in dieser Arbeit Erinnerungsfunktion genannt, ist dagegen einem kulturellen System oder Teilsystem zuzuordnen und zeigt sich zumeist nicht im Alltag, da sie nicht bewusst wahrgenommen wird (vgl. ebd.). In Anbetracht von Sängers Funktionsbestimmung von Straßennamen wird deutlich, dass Straßennamen in ihrer Orientierungsfunktion im Alltag überwiegen. Bei vielen Benennungen, vor allem denjenigen nach Personen, bekamen die Straßennamen jedoch immer eine symbolpolitische Bedeutung von einem (Teil-)System, zum Beispiel von den regierenden Politiker*innen einer Kommune, zugesprochen. Dies führt zu einer weiteren Funktion, nämlich der Erinnerungsfunktion, die zumeist mit Ehre einhergeht. Die zwei Hauptfunktionen, welche Straßennamen haben können, sind also eine Orientierungs- und eine Erinnerungsfunktion.

Da Straßennamen mit ausschließlicher Orientierungsfunktion kaum Gegenstand einer Überprüfung werden, wird nachfolgend der Fokus auf solche Straßennamen gelegt, die auch eine Erinnerungsfunktion innehaben. Und weil Straßennamen, die an jemanden oder etwas erinnern und diese Person zumeist damit ehren sollen, immer auch eine ‚kulturelle Orientierung‘ (vgl. Sänger 2006, S.43) bieten sollen, muss nun die Erinnerungskultur und

das sogenannte kulturelle Gedächtnis in den Blick genommen werden. Dazu wird zuerst der Begriff des ‚kollektiven Gedächtnisses', den der französische Soziologe Maurice Halbwachs geprägt hat, betrachtet, welcher dann durch die Bezugnahme auf die theoretischen Arbeiten von Aleida und Jan Assmann konkretisiert wird. Anschließend sollen diese theoretischen Betrachtungen auf Straßennamen angewandt werden.

3.2. Erinnerungskultur und das kulturelle Gedächtnis

Maurice Halbwachs Begriff des kollektiven Gedächtnisses:

Der französische Soziologe Maurice Halbwachs prägte den Begriff des kollektiven Gedächtnisses maßgeblich. Dabei war für Halbwachs die Konstruiertheit der Erinnerung und das Verhältnis zwischen Individuum und einem Kollektiv/einer Gruppe zentral. Für ihn „[ist] die Erinnerung in sehr weitem Maße eine Rekonstruktion der Vergangenheit mit Hilfe von der Gegenwart entliehener Gegebenheiten und wird im Übrigen durch andere, zu früheren Zeiten unternommenen Rekonstruktionen vorbereitet, aus denen das Bild von ehemals schon recht verändert hervorgegangen ist" (Halbwachs 1967, S.56). Die Person, die sich erinnert, ist immer in Bezug zu anderen zu sehen. Halbwachs greift dabei auf den Begriff des sozialen Gedächtnisses zurück, womit er feststellt, dass Individuen während sie erinnern, soziale Wesen sind, die „immer im Kontext bestimmter, sozialer Umstände und Identitäten erinnern" (Gudehus et al. 2010, S.109).
Dies führt zu dem zweiten zentralen Punkt: Das kollektive Gedächtnis beschreibt auch immer einen Zusammenhang zwischen Individuum und einer Gruppe. Die Gegenstände des Erinnerns, welche Halbwachs als rekonstruiert sieht, müssen nicht zwangsläufig auf eigenen Erinnerungen basieren. Auch Erinnerungen, die andere in einer Gesellschaft oder in einem Kollektiv haben, können Teil der Erinnerung des Individuums werden. Wichtig ist hierbei nur, dass über besagte Erinnerung der anderen ausreichend Übereinstimmung herrscht (vgl. Halbwachs 1985, S.381f.). Dieses geteilte Gedächtnis, also das kollektive Gedächtnis, welches nicht bedeutet, dass alle die gleichen Erfahrungen gemacht haben, schafft so jedoch Identitätszugehörigkeit in der Gruppe. Zwar fußt das kollektive Gedächtnis auf konsensfähigen Erfahrungen und Erlebnissen Einiger der Gruppe, jedoch erinnern sich immer nur Individuen (vgl. Halbwachs 1967 S.35). Halbwachs sieht deshalb das individuelle Gedächtnis als einen „'Ausblickspunkt' auf das kollektive Gedächtnis; dieser Ausblickspunkt wechselt je nach Stelle, die wir darin einnehmen, und diese Stelle

selbst wechselt den Beziehungen zufolge, die ich mit anderen Milieus unterhalte“ (Halbwachs 1967, S.31).
Obwohl Halbwachs den Begriff des kollektiven Gedächtnisses stark geprägt hat, indem er auf die Konstruiertheit der (gemeinsamen) Erinnerungen und die Interdependenzen zwischen erinnerndem Individuum und (Erinnerung formulierendem) Kollektiv hinweist, bleiben Fragen offen. Denn die Vielfalt an Erinnerungen einer Gruppe stellt das *Eine* kollektive Gedächtnis einer Gesellschaft oder einer Gruppe sogleich in Frage (vgl. Gudehus et al. 2010, S.87f.). Außerdem unterscheidet Halbwachs zwar zwischen der Geschichte, welche auf Fakten basiert, und dem Gedächtnis, welches ausgewählt erinnert und auch konstruiert ist (vgl. Erll 2017, S.14). Jedoch beschränkt sich für ihn das kollektive Gedächtnis auf Erinnerungen von Zeitzeug*innen, zeitlich gesehen weiter zurückliegende Ereignisse zählen für ihn nicht dazu (vgl. Sänger 2006, S.33).
Um weiter zu konkretisieren, warum an bestimmte Personen und Ereignisse gedacht wird, und das unter anderem durch Straßenbenennungen im Stadtplan verankert wird, soll nun auf die Arbeiten von Aleida und Jan Assmann und vor allem auf deren Begriffsbestimmung des kulturellen Gedächtnisses Bezug genommen werden.

Jan und Aleida Assmanns Differenzierungen des Begriffs des kollektiven Gedächtnisses:

Für sie setzt sich das kollektive Gedächtnis aus zwei Modi, beziehungsweise aus zwei Gedächtnissen zusammen: Das kommunikative Gedächtnis und das kulturelle Gedächtnis. Das kommunikative Gedächtnis meint die Alltagskommunikation und wird von dem Wissenschaftsbereich der Oral History untersucht. Es ist vor allem zeitlich eingegrenzt, da es die Erinnerungen von drei bis vier Generationen umfasst. Das kommunikative Gedächtnis wird von jedem und jeder kommuniziert, ist eher unorganisiert und nicht spezifisch festgelegt (vgl. Assmann 1988, S.10f.). Aber auch dieses Gedächtnis stellt eine ausgewählte, konstruierte Ansammlung von Erinnerungen dar, welche sich verändern können und mitunter auch von dem tatsächlich Geschehenen abweichen können (vgl. Gudehus et al. 2010, S.102).

Der zweite Modus des kollektiven Gedächtnisses ist das kulturelle Gedächtnis. Jan Assmann definiert dies „als Sammelbegriff für alles Wissen, das im spezifischen Interaktionsrahmen einer Gesellschaft Handeln und Erleben steuert und von Generation zu Generation zur wiederholten Einübung und Einweisung ansteht“ (Assmann 1988, S.9). Das kulturelle Gedächtnis stellt somit für Jan und Aleida Assmann einen Begriff dar, mit dem

das Gedächtnis, die Kultur und das Kollektiv/ die Gruppe verbunden werden soll. Wie bei den Ausführungen von Halbwachs zum kollektiven Gedächtnis, stellt das kulturelle Gedächtnis, als ein ausdifferenzierter Teil des kollektiven Gedächtnisses, auch bei Assmann eine Auswahl an dem dar, an was wie erinnert werden soll und welches Identität und Zugehörigkeit zu einer Gruppe bedeutet (vgl. Assmann 1988, S.12). Außerdem sieht er weitere Merkmale des kulturellen Gedächtnisses: Vor allem durch Sprache, Bilder und Riten zeigt sich das kulturelle Gedächtnis oftmals in einer Geformtheit. Daneben spielt eine Organisiertheit dieser Gedächtnisform eine Rolle, da einerseits das Erinnern zeitlich organisiert ist, beispielsweise durch Zeremonialisierungen und andererseits der Gegenstand des Erinnerns zumeist von als Expert*innen gesehenen Personen ausgewählt wird. Verbindlichkeit ist ein weiterer Aspekt des kulturellen Gedächtnisses, da Erinnerungen hierarchisch in ihrer Bedeutsamkeit sortiert sind und für die Gruppe auch als Auseinandersetzung mit geteilten Werten dienen und somit auch für die Zukunft prägen. Das letzte genannte Merkmal ist die Reflexivität, auf entweder eine Praxis, sich selbst oder das Selbstbild bezogen (vgl. ebd., S.12-15).

Dabei hat das kulturelle Gedächtnis zumeist markante, mitunter schicksalshafte Bezugspunkte in der Geschichte der Gesellschaft, an welche durch kulturelle Praktiken und Medien erinnert wird, zum Beispiel durch schriftliche Auseinandersetzung oder Denkmäler. Diesen Umgang mit den wichtigen Bezugspunkten einer Gesellschaft nennen Aleida und Jan Assmann ‚Erinnerungsfiguren' (vgl. Assmann 1988, S.12). Auch diese Bezugspunkte können sich mit der Zeit verändern. Einerseits inhaltlich, andererseits aber auch in ihrem Bedeutungsgehalt für eine Gruppe (vgl. ebd., S.15f.).

Dabei muss deutlich gemacht werden, dass beide Modi des kollektiven Gedächtnisses ohne den jeweils anderen nicht gedacht werden können (vgl. Gudehus et al. 2010, S.86f.). Im Gegensatz zu dem kommunikativen Gedächtnis, welches ja zeitlich begrenzt auf drei bis vier Generation festgelegt wurde, ist das kulturelle Gedächtnis generell auf Dauer angelegt und dient dem Selbstverständnis der Gruppe, die sich auf die Erinnerungen bezieht und damit einen gemeinsam geteilten Umgang entwickelt. Diese Form des Gedächtnisses ist vielfach objektiviert, auch um zeitlich zu überdauern und soll auch eine gewisse Geordnetheit von Erinnerungen erwirken (vgl. ebd., S.93). Aleida Assmann macht hierbei deutlich, dass „mithilfe unterschiedlicher **symbolischer Medien** wie Texten, Bildern, Denkmälern, Jahrestagen und Kommemorationsriten" (Assmann 2011, S.189) diese objektivierte Form des kulturellen Gedächtnisses konstruiert werden kann (vgl. ebd.).

Das kommunikative und das kulturelle Gedächtnis unterscheiden sich also zusammengefasst inhaltlich, durch ihre Ausformungen und benutzten Medien, durch die sie ausmachende zeitliche Dimension und in denjenigen, welche die Träger*innen der Gedächtnisse sind (vgl. Erll 2017, S.25). Eine zusammenfassende Gegenüberstellung der beiden Modi des kollektiven Gedächtnisses zeigt die Abbildung 2.

	kommunikatives Gedächtnis	**kulturelles Gedächtnis**
Inhalt	Geschichtserfahrungen im Rahmen indiv. Biographien	mythische Urgeschichte, Ereignisse in einer absoluten Vergangenheit
Formen	informell, wenig geformt, naturwüchsig, entstehend durch Interaktion, Alltag	gestiftet, hoher Grad an Geformtheit, zeremonielle Kommunikation, Fest
Medien	lebendige Erinnerung in organischen Gedächtnissen, Erfahrungen und Hörensagen	feste Objektivationen, traditionelle symbolische Kodierung/Inszenierung in Wort, Bild, Tanz usw.
Zeitstruktur	80–100 Jahre, mit der Gegenwart mitwandernder Zeithorizont von 3–4 Generationen	absolute Vergangenheit einer mythischen Urzeit
Träger	unspezifisch, Zeitzeugen einer Erinnerungsgemeinschaft	spezialisierte Traditionsträger

Abbildung 2: Gegenüberstellung von kommunikativem und kulturellem Gedächtnis
(Quelle: Assmann 1992, S.56 zit.n. Erll 2017, S.26)

In einem nächsten Schritt bedarf es nun einer Auseinandersetzung mit der Frage, in welchem Verhältnis Straßennamen, die mit einer Erinnerungsfunktion einhergehen, zu dem kollektiven Gedächtnis einer Gesellschaft oder einer Teilgruppe, wie einer Stadtgesellschaft, stehen.

3.3. Zusammenhang von Straßennamen und dem kollektiven Gedächtnis

In bisherigen Forschungen gab es einerseits die Perspektive, Straßenbenennungen vor allem zu Zeitpunkten gesellschaftlicher Umbrüche aufgrund von Systemwechseln auf ihren Symbolgehalt und als Mittel der Geschichtspolitik zu untersuchen. Andererseits setzte eine andere Perspektive Fragen um die Erinnerungskultur in den Vordergrund, bei der Straßennamen als Medien zur Erinnerung gesehen wurden und die „Erfassung, Systematisierung und Analyse lokaler Straßennamenkorpora […] der Rekonstruktion der in Stadträumen sedimentierten Benennungsschichten und der nationalen, lokalen und gruppengebundenen Identitätsprofile [dienen]“ (Handro 2018, S.264) (vgl. ebd.).

Wie bereits in Kapitel 2. dargestellt, zeigen sich verschiedene Benennungskonjunkturen und beliebte Benennungs-Motive, wie beispielsweise ‚Helden' und Schlachtenorte aus dem Ersten Weltkrieg. Für einen Zusammenhang zwischen diesen Benennungs-Motiven und den symbolpolitischen sowie erinnerungskulturellen Zwecken jener, müssen jedoch auch die Personen(gruppen) betrachtet werden, welche über Straßenbenennungen entscheiden. Denn was als erinnerungswürdig gesehen wird, ist Teil einer Aushandlung. Dabei waren historisch betrachtet immer nur Teilgruppen der Gesellschaft in den Positionen, darüber zu entscheiden, an wen erinnert wird und wem die Ehre einer Straßenbenennung zu Teil wird.

Da die Benennungen weitgehend lokal, also kommunal entschieden wurden und es deutschlandweit markante und verbreitete Muster an Benennungen gibt, geht Pöppinghege von einer Art der Kanonisierung der Straßennamen aus (vgl. Pöppinghege 2005, S.11). Das bedeutet, dass sich bestimmte Erinnerungen gesellschaftlich durchsetzen, diese jedoch kein vollständiges Abbild des kollektiven Gedächtnisses der ganzen Gesellschaft sind, da diese Erinnerungen nicht zwingend von allen geteilt werden müssen (vgl. Gudehus et al. 2010, S.90). Wichtig ist nur, dass die Gruppe, welche sich mit ihren Erinnerungen durchsetzt, genügend Macht hat dies zu tun (vgl. Sänger 2006, S.43).

Da die Erinnerungen und damit auch die Frage wonach oder nach wem Straßen benannt wurden, partikular sind, stellt ein Stadtplan mit den Straßennamen „in einer bestimmten Epoche nicht ein allumfassendes kollektives Gedächtnis ihrer Stadt, sondern vielmehr die öffentliche Ausprägung des von einer Gruppe zu einer bestimmten Zeit mit bestimmten Handlungsweisen beeinflußten Gedächtnisses" (Sänger 2006, S.42) dar. Das deutet darauf hin, dass Straßennamen zwar Teil des kulturellen Gedächtnisses sind, da eine bestimmte Kanonisierung von Benennungen zu erkennen ist, sie jedoch kein vollständiges Abbild des kollektiven Gedächtnisses darstellen.

Ein markantes Merkmal von Straßen ist ihre Alltäglichkeit. In ihrer Orientierungsfunktion prägen Straßennamen den Alltag nicht nur von Anwohner*innen, sondern auch über die Stadtgesellschaft hinaus. Bering und Großsteinbeck, für welche Straßennamen ebenfalls das kulturellen Gedächtnisses mit abbilden (vgl. Bering/Großsteinbeck 2007, S.312), sehen Straßen in ihrem Gebrauch im Alltag auch als Teil des kommunikativen Gedächtnisses, welchem man unausweichlich gegenüberstehen wird. Diese Zweideutigkeit von Straßennamen, einerseits als Teil des kulturellen Gedächtnisses, da beispielsweise an Personen erinnert wird und andererseits als Teil des kommunikativen Gedächtnisses, da es

die Alltagswelt von Individuen prägt, macht sie besonders (vgl. ebd.). Die Alltäglichkeit von Straßennamen und die individuellen Erinnerungen, welche damit einhergehen, können jedoch auch zu einer starken Gegenreaktion bei möglichen Umbenennungen führen (vgl. Thamer 2012, S.252).
Ein weiteres Merkmal von Straßennamen ist, dass sie als Medien von Erinnerung „lediglich symbolische Abbreviaturen“ (Handro 2018, S.271) sind. Sie erläutern keine Geschichte, sondern verweisen nur stichwortartig auf das Leben und Wirken von Personen oder auf Ereignisse. Das bedeutet jedoch, dass bei der alltäglichen Begegnung mit Straßennamen persönliche Lesarten und unterschiedliche Interpretationen zugelassen werden, denn die Erinnerungsfunktion bei Straßennamen geht zumeist mit Ehre einher, welche jedoch von Individuen unterschiedlich vergeben wird (vgl. ebd., S.271f.). Bei Benennungen nach Personen wird in der Regel deren ganzes Leben geehrt, selten geht es nur um eine einzelne Leistung, obwohl dies mitunter beispielsweise nach dem Nationalsozialistischem Regime stattfand, als Personen für Taten vor 1933 mit einer Straßenbenennung geehrt wurden, obwohl sie ab 1933 öffentlich dem NS-Regime zustimmten (vgl. Bake 2019, S.2f.). Da jedoch durch die schlichte Namensnennung der Zusammenhang der Ehrung nicht deutlich wird, kann der Straßenname inhaltlich verschieden gedeutet werden und es muss um die Namenspat*innen in ihrer Totalität und um „die Summe der gesamten Gebrauchsgeschichte des Namens, die doch seine assoziative Fülle und Dynamik permanent anreichert“ (Bering/Großsteinbeck 2007, S.313) gehen (vgl. ebd.).

Ein Argument, welches vorgebracht wird, um Umbenennungen von Straßen zu verhindern, ist die Ansicht, dass Straßennamen Stadtgeschichte darstellen, also eine Form einer Quelle der Stadtgeschichte ausmachen (vgl. Handro 2015, S.61). Diese Ansicht sieht Straßennamen also als einen ‚Spiegel der Geschichte‘, verkennt jedoch, wie Sakia Handro es ausdrückt, „historisch gewachsene politische Machtstrukturen und Modi der Ausgrenzung und Integration gesellschaftlicher Gruppen aus dem symbolischen Haushalt städtischer Ehrungen“ (Handro 2018, S.277). Wie Kapitel 2. darstellte, wurde selektiv bestimmten Personengruppen/Benennungsmotiven die Ehre zu Teil, dass eine Straße nach ihnen benannt wurde. Handros Bezugnahme auf die Machtstrukturen bedeutet auch die Notwendigkeit, sich mit den Benenner*innen der Straßen zu befassen, also denjenigen, die die Auswahl, wem solche Ehre zusteht und wem nicht, treffen.
Dies können Personengruppen, Einrichtungen oder Institutionen sein, welche die zur jeweiligen Zeit der Straßenbenennung herrschende Symbol- und Geschichtspolitik prägten

und deuteten (vgl. Frese 2012, S.9f.). Diese selektive Auswahl an erinnerungswürdigen Personen zeigt sich auch darin, dass historisch gesehen Frauen kaum im kulturellen Gedächtnis aufgenommen wurden, ihre Leistungen nicht angesehen wurden und selbst bei vergleichbarem Wirken, Männer im öffentlichen Gedächtnis deutlich präsenter sind (vgl. Bake 2015, S.24+27).
Das kollektive Gedächtnis wandelt sich jedoch ständig, da die Frage, wem und was erinnert wird nie endgültig abgeschlossen werden kann und immer wieder neu verhandelt wird (vgl. Frese 2012, S.10). Da Straßennamen nicht nur die persönliche Adresse von Individuen sind, sondern als Teil des Stadtplans auch als kollektives Eigentum gesehen werden können (vgl. Bake 2019, S.3), entstehen breite Diskussionen um die Bewertung von zu ehrenden Personen mit kontroversen Positionen. Hierbei „offenbaren Straßennamensdebatten heterogene Identitätsbezüge und historisch-politische Orientierungsbedürfnisse“ (Handro 2015, S.28).

Das demokratische Moment von Straßennamendebatten

Diese Diskussionen können jedoch als Element einer demokratischen Gesellschaft gesehen werden, welche in ihrer Vielfalt um eine Definition ihres kulturellen Gedächtnisses, also um die Inhalte, derer gemeinsam gedacht werden soll, ringen. Debatten um Umbenennungen sind ein Teil davon, da hierbei Erinnerungskonflikte darüber ausgetragen werden, welche Bedeutung ehemals geehrte Personen heutzutage haben und welche Wirkung Straßennamen zugesprochen wird. Für Handro „reagieren Revisionsprozesse auf die Notwendigkeit, veränderte und divergierende historische Identitätsbedürfnisse zu reflektieren und damit zugleich widerstreitende Gruppen- und Generationengedächtnisse zu Gehör zu bringen“ (Handro 2018, S.270f.). Diese Neuerung, dass Debatten und (Um)Benennungen von Straßen auch öffentlich, beziehungsweise von den gewählten politischen Vertreter*innen, geführt werden, sind geprägt von einer sich verändernden Wahrnehmung. Allein die historische Betrachtung der NS-Zeit veränderte sich. Wer als Täter*innen, Profiteur*innen, Opfer angesehen wurde, wandelte sich. Genauso prägt auch ein differenter Blick auf den Kolonialismus und auch auf die Weimarer Republik die Umbenennungsdebatten (vgl. Frese 2012, S.12). Damit einher geht die Forderung, Straßennamen, also im Grunde die Stadtpläne in den heute demokratisch verfassten Städten, mit dem Selbstverständnis einer diversen Gesellschaft zu gestalten (vgl. ebd.). Es muss sich also die Frage gestellt werden, wie mit den Geschichtsbildern und Ehrvorstellungen von

früheren Systemen umgegangen werden soll, die mitunter die Begründung undemokratischer Systeme symbolisch unterstützten (vgl. Thamer 2012, S.253).
Dass dabei Politik das kulturelle Gedächtnis maßgeblich mitträgt und auch politisch-pädagogische Arbeit leistet, indem sie beispielsweise Museen und Denkmäler einrichten lässt, ist Teil einer pluralistisch zusammengesetzten Gesellschaft (vgl. Gudehus et al. 2010, S.91). Denn es folgt der Annahme, „dass die Errichtung einer bestimmten Erinnerungskultur zu den Möglichkeiten und Aufgaben des politischen Systems gehört, zweitens auf der Annahme, dass die Erinnerungskultur einer Gesellschaft politische Konsequenzen und Funktionen hat“ (ebd., S.115).
So verwundert es nicht, dass auch einige der Kommunen, welche bereits eine Straßennamenüberprüfung vollzogen, Straßennamen als Teil des Gedächtnisses der Stadt sehen. München sieht Straßennamen ebenfalls als Teil des Gedächtnisses und schließt daraus, dass einerseits das bloße Verschwinden oder Austauschen von Straßennamen nicht zielführend ist, da es um eine kritische, aktive Auseinandersetzung mit der Vergangenheit und historisch belasteten Personen geht. Da andererseits jedoch Straßenbenennungen immer auch eine Ehrung für die Namenspat*in bedeutet, wird durch die Benennung auch „eine Orientierung im Verhalten, in der Verkörperung von Werten“ (vgl. Interview München 2021, Z.299f.) öffentlich dargestellt. Personen, die dem heutigen demokratischen, grundrechtlichen Verständnis entgegenstehen, werden damit trotzdem geehrt und deswegen müssen mitunter doch Umbenennungen stattfinden. Denn für die im Experteninterview befragte Person in München ist der Umgang mit Straßennamen, die historisch belastet sind, ein Spiegel dafür, welche Haltung man in der Gegenwart einnimmt und ob diese glaubwürdig ist. Denn das Relativieren von beispielsweise antisemitischen, extremen Haltungen von Namenspat*innen passt nicht mit den aktuellen Wertvorstellungen überein (vgl. Interview München 2021, Z.457-470).
Die Kommission in Freiburg, welche die Straßennamenüberprüfung durchführte, ordnet Straßennamen ebenfalls dem kollektiven Gedächtnis zu und sieht sie als Teil der Stadtgeschichte (vgl. Kommission Freiburg 2016, S.5). Dieses Gedächtnis ist jedoch auch einer Wandlung unterzogen, beispielsweise wenn Straßen nach Personen benannt wurden, deren unehrenvolle Taten zum Zeitpunkt der Benennung vielleicht noch gar nicht bekannt waren (vgl. Interview Freiburg 2021, Z.486-490). Offenburg ist eine weitere Kommune, die bei der Überprüfung darauf hinweist, dass Straßennamen Teil des kollektiven Gedächtnisses sind, jedoch nicht *das* eine, vollständige Gedächtnis der Kommune darstellen, sondern konstruiert und von Teilgruppen bestimmt wurden (vgl. Stadt Offenburg 2015,

S.2). Außerdem weist die Kommission für Erinnerungskultur Augsburg darauf hin, dass das kulturelle Gedächtnis immer wieder neuer Aushandlungen bedarf (vgl. Kommission für Erinnerungskultur Augsburg 2019, S. 2). Die Stadt Wien verwendet zwar nicht den expliziten Begriff des kollektiven Gedächtnisses, sieht Straßennamen jedoch auch als Teil eines allgemeinen Gedächtnisses. Des Weiteren merken auch die Autor*innen des Straßennamenüberprüfungsprojekts in Wien an, dass dieses Gedächtnis lückenhaft sei und nur an bestimmte Themen erinnere (vgl. Rathkolb et al. 2013, S.26).
Straßennamen sind also Medien des kulturellen Gedächtnisses einer Stadt. Sie prägen diese jeden Tag, da ihnen auszuweichen im Grunde unmöglich ist. Dabei bedarf es einer kritischen Auseinandersetzung mit dem Inhalt, der mit den verkürzten Namen einhergeht, im Angesicht einer nun demokratischen Gesellschaft, welche durch ihr kulturelles Gedächtnis und den Umgang damit auch ihre Werte ausdrückt. Nachdem also durch eine historische Betrachtung von Straßennamen deren Veränderbarkeit und Nutzen sowie verschiedene Funktionen betrachtet wurden, Straßennamen dann theoretisch eingebettet und als Teil des kulturellen und damit auch kollektiven Gedächtnisses gesehen wurden, geht es nun um die Frage, wie man bei einer Überprüfung von Straßennamen näher vorgeht.

4. Empfehlungen des Deutschen Städtetags und Handhabung der Stadt Regensburg

Dafür hat der Deutsche Städtetag (2021) eine Handreichung zur Aufstellung eines Kriterienkataloges zur Straßenbenennung veröffentlicht, in dem es einerseits um Neubenennungen und dafür erarbeitete Kriterienkataloge, als auch andererseits um das Thema Umbenennungen geht.
Der Deutsche Städtetag sieht Straßennamen ebenfalls als Teil des kollektiven Gedächtnisses, da sie einerseits ein Element der Erinnerungskultur darstellen und damit dem kulturellen Gedächtnis zuzuordnen sind (vgl. Deutscher Städtetag 2021, S.4). Andererseits werden sie durchweg im Alltag benutzt, sind also Teil des kommunikativen Gedächtnisses (vgl. ebd., S.6). Da in den letzten Jahren Umbenennungsdebatten verstärkt geführt wurden, befasste sich der Deutsche Städtetag ebenfalls damit und veröffentlichte besagte Handreichung. Dabei hält er die Position inne, das, wenn nachweisbar ist, dass die Namenspat*innen oder die Organisationen, nach denen Straßen benannt sind, gegen das Grundgesetz oder Menschenrechte verstoßen, wobei besonders die Menschenwürde

genannt wurde, über Umbenennungen nachgedacht werden sollte. Dies führt der Deutsche Städtetag noch genauer aus, da für ihn „insbesondere bei Mitgliedschaft und leitender Funktion in diktatorischen oder kolonialistischen Strukturen, bei aktiver Verbreitung menschenfeindlichen Gedankenguts oder Teilnahme an Verbrechen gegen die Menschlichkeit bzw. Kriegsverbrechen ein Entzug der personenbezogenen Ehrung“ (Deutscher Städtetag 2021, S.4) überprüft und eventuell eine Umbenennung vollzogen werden soll (vgl. ebd.).
Wie bereits anklang, stellt für den Deutschen Städtetag eine Straßenbenennung nach einer Person oder einer Organisation eine besondere Ehre dar und dies zeigt sich auch in den von ihm empfohlenen Benennungsgrundsätzen: Der Straßenname muss „eindeutig, gut verständlich und einprägsam“ (Deutscher Städtetag 2021, S.17) sein. Bei der Benennung nach einer Person ist es wichtig, eine*n Namenspat*in auszuwählen, die oder der würdig ist damit geehrt zu werden. Es braucht ein Interesse der Stadt an dieser Person oder einen direkten Bezug der zu ehrenden Person mit dem Ort. Eine Straßenbenennung nach noch nicht verstorbenen Personen ist unzulässig, die Wartefrist sollte fünf Jahre nach dem Tod der Person betragen (Interkalarfrist) (vgl. ebd., S.17-19). Außerdem fordert er, dass sich die Städte zu der Frage, ob bei Benennungen Frauen priorisiert werden sollen, positionieren sollen und erklärt, dass Namenspatinnen besonders zu berücksichtigen seien (vgl. ebd., S.20+22). Explizit zu Umbenennungen geht der Deutsche Städtetag von dem Grundsatz aus, diese „auf ein Minimum zu beschränken, die Grundsätze der Geeignetheit, Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit sind in der Abwägung zu beachten“ (ebd., S.23). Dabei ist es generell zulässig, eine Straße umzubenennen, wenn nur so die öffentliche Sicherheit gewährleistet werden kann und Ordnung hergestellt wird. Im Besonderen ist eine Umbenennung dann zulässig, „wenn neue historische Bewertungen vorliegen, die eine Benennung nach heutigen Grundsätzen verbietet“ (vgl. ebd.). Dabei stellen Straßen, die nach Personen benannt wurden, die gegen das Grundgesetz oder Menschenrechte verstoßen, einen solchen Fall dar (vgl. ebd.).

Die Handhabung der Stadt Regensburg bei Straßenbenennungen ist in der Richtlinie der Stadt vom 05.07.1987 festgelegt. Neben allgemeinen Regelungen, wie klare, einprägsame und nicht zu lange Straßennamen, gibt es noch besondere Vorschriften. Straßennamen, die Persönlichkeiten ehren, dürfen erst nach deren Tod so benannt werden. Weiter sollen nur Personen mit einem abgeklärten Geschichtsbild geehrt werden, und wenn diese aus der neueren Zeit sind, dann sollen, wenn möglich, deren Angehörige vor der

Benennung angehört werden. Außerdem soll sichergestellt werden, dass die Auswahl der zu benennenden Straße auch eine Ehrung darstellt. Unter Punkt 1.5 der Richtlinie legt die Stadt Regensburg fest, dass Umbenennungen in der Regel nur in Fällen der öffentlichen Sicherheit und der Ordnung stattfinden sollen. Außerdem beschloss der Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr, Umwelt- und Wohnungsfragen in seiner Sitzung vom 27.03.2012, dass der Anteil von Frauennamen bei Straßenbenennungen künftig deutlich zu erhöhen sei (vgl. Stadt Regensburg 2012). Damit stimmen die Regelungen der Stadt Regensburg mit der Position des Deutschen Städtetags überein: Generell sollten Straßenumbenennungen vermieden werden, sie sollen für Orientierung sorgen und dabei Bestand haben. Der Deutsche Städtetag sieht Umbenennungen genau wie die Stadt Regensburg allgemein auch nur zulässig, wenn das für die öffentliche Sicherheit und Ordnung notwendig ist (vgl. Deutscher Städtetag 2021, S.23). In den Richtlinien der Stadt Regensburg sind keine weiteren Ausnahmen beschrieben, der Deutsche Städtetag spricht jedoch von einer besonderen Zulässigkeit einer Umbenennung, wenn es eine neue historische Bewertung eines Straßennamens gab und die Benennung im Kontext des Grundgesetzes, der Menschenrechte und insbesondere der Menschenwürde nicht haltbar ist (vgl. ebd.).

5. Übersicht über bereits durchgeführte Straßennamenprojekte

Eine Überprüfung der Straßennamen fand bereits vielfach in Deutschland und auch in Österreich statt. Dabei unterschieden sich die Vorgehensweisen der Kommunen erheblich. Manche gestalteten die Überprüfung als umfassendes Projekt, andere Kommunen diskutierten nur über einzelne Straßennamen und deren Umgang. Für die Entwicklung des Regensburger Handlungskonzepts in dieser Arbeit sind vor allem die umfassenden, strukturierten Straßennamenüberprüfungen von Bedeutung, da diese für Regensburg wichtige Erfahrungen und interessante Vorgehensweisen bieten und auch nur solche Kommunen ausführliche Abschlussberichte verfassten und damit nachvollziehbare und analysierbare Projekte vorstellten. Um die unterschiedlichen Vorgehensweisen etwas zu sortieren, werden als Erstes Überprüfungskonzepte von Kommunen vorgestellt, welche Straßennamen ausschließlich auf NS-Bezüge und -Belastungen untersuchten. Anschließend geht es um eine verbreiterte Perspektive, die neben NS-Belastung auch andere Formen von Belastung verfolgt. Dabei werden wieder die Kriterienkataloge und Konsequenzen derjenigen Kommunen vorgestellt, die so eine verbreiterte Perspektive eingenommen haben.

5.1. Fokus auf im Zusammenhang mit dem Nationalsozialismus belastete Personen

Um sich der Frage zu nähern, welche Straßennamen historisch belastet sind, da sie einen NS-Zusammenhang aufweisen, folgt hier eine kurze Erläuterung zu den Kriterienkatalogen derjenigen Kommunen, welche ausschließlich NS-Belastung untersuchten.
Celle veröffentlichte bereits 2010 einen Abschlussbericht. Die Kommune überprüfte alle Straßennamen, deren Namenspat*innen 1945 mindestens volljährig waren. Dabei untersuchten sie, ob die Person Mitglied der NSDAP oder einer anderen nationalsozialistischen Organisation war, ob sie das NS-Unrechtsregime unterstützte und eventuell auch in Verbrechen involviert war. Allerdings verfasste der Autor dieser Untersuchung, Bernhard Strebel, keine Empfehlungen, sondern nur Gutachten über die Personen, nach denen Straßen benannt wurden (vgl. Strebel 2010, S.2).
Drei Jahre später, 2013, veröffentlichte Oldenburg einen solchen Bericht, da sie ebenfalls Straßenbenennungen überprüften, durch welche Personen, welche während des nationalsozialistischen Deutschlands lebten, geehrt wurden. Dabei benennen die beiden von der Stadt beauftragten Historiker Dietmar von Reeken und Malte Thießen keine konkrete Begriffsbestimmung von Belastetsein, zeigen jedoch auf, wie sich die betreffenden Personen im Nationalsozialismus verhielten. Empfehlungen gaben auch diese beiden Historiker nicht ab, da sie das als Aufgabe der Stadtgremien und Stadtöffentlichkeit sehen (vgl. von Reeken/Thießen 2013, S.6).
Im gleichen Jahr veröffentlichte auch Bremerhaven so einen Bericht. Dabei erstellte die für die Überprüfung einberufene Kommission vier Kategorien, in die die Personen je nach ihren Rollen im Nationalsozialismus eingeordnet werden. Für die Kommission stellten sich acht Personen als kritisch dar, welche der Kategorie drei, ‚Aktive Unterstützung des NS-Regimes', zugeordnet werden, und sie empfahl, ein Erläuterungsschild an die Straßenschilder anzubringen, um auf die nationalsozialistische Verstrickung hinzuweisen (vgl. Kommission Bremerhaven 2013, S.3f.).
Während die bisherigen Kriterien von Historisch-Belastet-Sein, wenn sie denn genannt wurden, eher grob gefasst waren, veröffentlichte Offenburg ein detaillierter ausgestaltetes Konzept zur Einordnung von Handlungen von Personen zur NS-Zeit. Die Straßennamen wurden wieder in vier Kategorien eingeordnet. Kategorie eins umfasst diejenigen Fälle, in denen keine Belastung gefunden wurde oder die Person Teil einer Opfergruppe oder Gegner*in des Regimes war. Zur zweiten Kategorie gehören diejenigen, welche aktiv

etwas zur Aufrechterhaltung oder Schaffung des Unrechtsregimes beigetragen haben, die oftmals allerdings auch dem NS-Staat ambivalent gegenüberstanden und nach dem Zweiten Weltkrieg als Demokrat*innen geehrt wurden. In der Kategorie drei befinden sich diejenigen Personen, die von entscheidender, machtvoller Position aus Verbrechen und Unrecht haben geschehen lassen oder daran beteiligt waren. Kategorie vier umfasste Straßenbenennungen während der NS-Zeit, die danach nicht rückgängig gemacht wurden, jedoch auch nicht in die Kategorien eins bis drei fallen. Schlussendlich empfahl das Stadtarchiv, welches die Überprüfung vornahm, bei den Kategorien eins, zwei und vier keine Umbenennung und bei der Kategorie drei eine Diskussion über eine Beibehaltung oder Umbenennung (vgl. Stadt Offenburg 2015, S.5f.).

Eine weitere Stadt, die eine Überprüfung der Straßennamen vornahm, ist Mainz. Die dafür errichtete Arbeitsgruppe erstellte einen Kriterienkatalog, welcher dazu dient, ein genaues Bild derjenigen Personen zu erlangen, die während der NS-Zeit gelebt haben und nach denen eine Straße benannt wurde (vgl. Arbeitsgruppe Mainz 2016, S.4). In dem Experteninterview beschreibt die befragte Person den Kriterienkatalog dabei als ein „handlungsfähiges Muster“ (Interview Mainz 2021, Z.102) und als gemeinsame Basis für die Diskussionen, die durchaus auch kontrovers geführt wurden (vgl. ebd., Z.112-116). Dabei wird der Frage nachgegangen, ob die zu untersuchende Person, nach welcher eine Straße benannt wurde, Mitglied in der NSDAP war und wenn ja, ob der Beitritt vor 1933 erfolgte. Außerdem fragt der Kriterienkatalog danach, ob die besagte Person einen wesentlichen Anteil an der Erschaffung und Beibehaltung des NS-Unrechtsregimes hatte. Äußerungen in einer Linie zu der NS-Ideologie, also beispielsweise Führerkult oder Antisemitismus, waren auch ein Kriterium. Zuletzt wurde ebenfalls gefragt, ob die Person aktiv an Handlungen, die heutzutage moralisch und strafrechtlich falsch sind, teilgenommen hat. Zwei weitere Fragen gingen einerseits darum, wie sich die Person nach 1945 verhalten hat und zu ihren Handlungen Position eingenommen hat und andererseits um die Einschätzungen und Empfehlungen anderer Kommunen, welche bereits zu einer Entscheidung über den Straßennamen gekommen sind (vgl. Arbeitsgruppe Mainz 2016, S.4). Wenn mehrere der Kriterien im Sinne einer Belastung durch das Nachforschen beantwortet wurden, wirkt es erschwerend in der Bewertung (vgl. Interview Mainz 2021, Z.127-129), obgleich die Kommission auch entlastende Momente berücksichtigte (vgl. ebd., Z.143-146). Dazu gehörten die Unterstützung von verfolgten Gruppen, wie beispielsweise Juden*Jüdinnen oder auch Taten während der NS-Zeit, die eine bestimme Distanz zum Unrechtsregime deutlich machen (vgl. ebd., Z.165-170). Besonders schwierig bei

der Erarbeitung einer Empfehlung zum Umgang mit einem Straßennamen, ist zu bestimmen, welcher Grad an Involviertsein oder NS-Sympathien eine zu große Belastung darstellen könnte. Mainz nähert sich dieser Frage, indem eine bloße Mitgliedschaft in der NSDAP noch keine schwere Belastung darstellt, wenn die betroffene Person nicht aktiv das Unrechtsregime unterstützt hat (vgl. ebd., Z.129f.). Dass es trotzdem zu unterschiedlichen Empfehlungen kommen kann, zeigt beispielsweise die Diskussion um die Wernher-von-Braun-Straße. Von Braun interessierte sich als Physiker hauptsächlich für den Raketenbau in der Raumfahrt, war während des Nationalsozialismus jedoch beim Konstruieren von Raketen für den (kommenden) Krieg zuständig und auch für deren Entwicklung. Dabei wurden KZ-Inhaftierte zur Zwangsarbeit im Raketenbau eingesetzt und mussten unter menschenunwürdigen Bedingungen arbeiten, darunter kamen 12.000-20.000 Zwangsarbeiter*innen ums Leben. Von Braun wusste von dem Einsatz von Zwangsarbeiter*innen und, wie sich erst deutlich nach Kriegsende herausstellte, als neue Informationen zu den Arbeitsbedingungen ans Licht kamen, auch von den Arbeitsbedingungen. Allerdings bestritt er von Tötungen Kenntnis gehabt zu haben und er war in seiner Position auch nicht direkt an der Beschaffung der Arbeitskräfte beteiligt. Außerdem konstatierte er auf die KZ-Bedingungen bezogen, dass er sich schämte, was in Deutschland möglich gewesen sei. Diese Aussage wird jedoch durch Weitere wieder relativiert, in denen er den Krieg als vorrangig sah und moralische Fragen von dem Ziel und seiner Pflicht, den Krieg zu gewinnen, überdeckt wurden (vgl. Arbeitsgruppe Mainz 2016, S.19f.). Das Abstimmungsverhalten zeigt wie schwierig die Bewertung der Straßenbenennung war, da drei Mitglieder der Kommission für eine Umbenennung votierten, drei für eine Beibehaltung und sich drei enthielten. So ein kontroverses Ergebnis stellte jedoch eher die Ausnahme dar, zeigt allerdings, wie mitunter schwierig eine Bewertung einer Person ist.

Nach den Diskussionen in der Kommission und den soweit zusammengestellten Kurzbiographien erarbeitete die Arbeitsgruppe dann Empfehlungen die Straße umzubenennen oder die Benennung beizubehalten (vgl. Arbeitsgruppe Mainz 2016, S.4ff).

Eine andere Untersuchung, welche sich zwar nicht auf Straßen(um)benennungen bezieht, jedoch ebenfalls das Handeln von Personen während der NS-Zeit einordnet, ist die Arbeit von Uwe Danker und Sebastian Lehmann-Himmel (2016). Dabei handelt es sich um eine geschichtswissenschaftliche Aufarbeitung, bei der Personen und Strukturen in Schleswig-Holstein, die während der NS-Zeit und auch danach weiterhin aktiv waren, aufgezeigt werden sollten. Dafür entwickelten die Autoren ein sehr ausführliches und

detailliertes Konzept, bei dem sie die Personen eine der fünf Grundorientierungen, „also generalisierten charakteristischen Grundhaltungen und -verhaltensmuster für ein (Über-)Leben im Nationalsozialismus“ (Danker/Lehmann-Himmel 2016, S.13) zugeteilt haben. Diese fünf Grundorientierungen sind dann weiter aufgeteilt in verschiedene Typen (siehe Anlage 1). Für das vorliegende zu erarbeitende Handlungskonzepte würde so eine überaus detaillierte Einordnung jedoch den Rahmen sprengen, auch unter der Annahme, dass bei vielen in Regensburg geehrten lokalen Berühmtheiten deutlich weniger Quellenmaterial zur Verfügung steht, als bei Landtagsabgeordneten.

Diesem Forschungsprojekt ähnlich, wenn auch anders, ist die Untersuchung von David Templin in Hamburg. Dabei werden die Handlungsmöglichkeiten der zu untersuchenden Personen erfasst und ebenfalls Typen gebildet. Einer Umgangsempfehlung enthält sich Templin jedoch, da es aus seiner Sicht eine politische oder moralische Frage ist (vgl. Templin 2017, S.34-39). Mittlerweile entschloss sich die Stadt Hamburg eine Kommission einzuberufen, welche 2020 ihre Arbeit aufgenommen hat, um erst einmal Kriterien für den Umgang mit belasteten Straßennamen zu erarbeiten und für diese Namen sodann auch eine Empfehlung auszusprechen (vgl. Stadt Hamburg o.J.).

Die Forschungsarbeiten von Danker/Lehmann-Himmel und von Templin sind zwar äußerst detailliert und die von ihnen erarbeiteten Typen auch sehr aufwendig unterteilt, jedoch stellt sich bei der Straßennamenüberprüfung die Frage nach Belastung vor allem innerhalb weniger Typen, das heißt ob eine Person in Typ vier oder fünf nach Templin eingeordnet wird, hilft noch nicht recht weiter bei der Beurteilung, ob eine Kontextualisierung oder Umbenennung notwendig sein könnte. Die Unterteilung ist eher für eine Begründung, denn für das Vorgehen der Überprüfung nützlich.

Darmstadt ließ ebenfalls Straßennamen auf NS-Bezüge wissenschaftlich überprüfen und diskutierte den Umgang mit diesen sodann in einem Fachbeirat. Bei der Bewertung der belasteten Personen, nach welchen Straßen benannt wurden, benutzte der Beirat sieben Kriterien. So wurde danach gefragt, ob die betreffende Person aus einer Führungsposition heraus den Nationalsozialismus aktiv förderte, ob sie ein aktives Mitglied der NSDAP oder einer anderen NS-Organisation war, ob sie NS-Ideologie aktiv verbreitete und für den beruflichen Aufstieg und die eigene Karriere opportunistisch handelte beziehungsweise für ihren Betrieb oder Forschungsbereich durch nationalsozialistische oder kriegsbedingte Ziele Vorteile erlangte. Außerdem wurde danach gefragt, ob die betreffende Person nach der NS-Zeit ihre Vergangenheit vertuschte und ob sie den Krieg befürwortete und seine Verlängerung durch kriegswichtige Forschung forcierte (vgl. Wissensstadt

Darmstadt o.J.). Im Fachbeirat wurde sodann anhand dieser Kriterien eine Empfehlung abgegeben und er empfahl in sieben Fällen einheitlich und in weiteren fünf Fällen mehrheitlich eine Umbenennung der Straße (vgl. ebd.).

Eine weitere Kommune, welche eine Straßennamenüberprüfung in die Wege geleitet hat, ist Würzburg. Eine Kriterienliste in dem Sinne verfasste die Kommission nicht, sie erarbeitete eher einen Katalog mit wichtigen Informationen, die es über die betroffenen Personen herauszufinden galt. Dazu gehörte die berufliche Tätigkeit, politische Tätigkeit vor und nach 1933 sowie eventuelle Mitgliedschaften in NS-Organisationen. Außerdem wurde die Einstufung im Entnazifizierungsprozess abgefragt und auch das Wirken der Person nach 1945 betrachtet. Besondere Verfehlungen und auch Verdienste sowie die eigenen Stellungsnahmen zum Handeln während des Nationalsozialismus sollten erforscht werden (vgl. Kommission Würzburg 2020b). Dabei stellte die Kommission fest, dass ein ausschließliches Mitläufertum für eine Umbenennungsempfehlung nicht ausreicht, neben den Kriegsverbrechen/Verbrechen gegen die Menschlichkeit jedoch auch eine Beteiligung am NS-Repressionsapparat oder dazugehörige Dienste zu einer Umbenennungsempfehlung führen kann (vgl. Kommission Würzburg 2020b, S.3). Neben einer Umbenennung gab es auch die Empfehlung einer Kontextualisierung, oder im Falle einer sich über einen Fall uneinigen Kommission auch beides (vgl. ebd., S.1).

Eine letzte Kommune, welche ‚nur' NS-belastete Straßennamen untersuchte, ist Salzburg. In den Kriterien dieser Untersuchung sind neben Verbrechen gegen die Menschlichkeit und der Teilnahme an anderen Verbrechen oder dem Nutznießen daran auch die Propagierung verschiedener Teile der NS-Ideologie sowie das Verleugnen oder Verharmlosen der NS-Verbrechen als Belastung zu sehen. Als Folgerung wurden die Personen sodann in drei Kategorien aufgeteilt, wobei Kategorie eins nur einen Verweis zu der Straße auf dem digitalen Stadtplan bedeutet und auf einer NS-Homepage besprochen wird. Kategorie zwei bedeutete, dass sowohl eine Kontextualisierung durch ein Zusatzschild als auch der Eintrag in den digitalen Stadtplan sowie in die NS-Homepage empfohlen wird. Kategorie drei stuft die Straßennamen als stark diskussionswürdig ein, um die Frage zu klären, ob eine Zusatzbeschilderung und eine Einordnung der NS-Belastung online ausreichen, oder ob eine Umbenennung vonnöten ist (vgl. Fachbeirat Salzburg 2021, S.8).

5.2. Erweiterung der Perspektive um koloniale und anderweitig belastende Zusammenhänge

Viele der jüngeren Straßennamenüberprüfungen erweiterten jedoch ihre Perspektive. Es wurde nicht nur eine mögliche NS-Belastung untersucht, sondern auch Kolonialbezüge, antifeministische, militaristische und weitere Bezüge als belastend wahrgenommen. Daher folgt nun ein Überblick über solche Projekte in Kommunen, welche ein breiteres Verständnis von Belastung(en) bei der Überprüfung verfolgten.

Wien war eine der ersten Städte, in welcher im Auftrag der Kulturabteilung die Wissenschaftler*innen Oliver Rathkolb, Peter Autengruber, Birgit Nemec und Florian Wenninger Straßennamen überprüften. Dabei sortierten sie die Personen in die Gruppen A bis C ein, wobei A einen intensiven Diskussionsbedarf, B einen Diskussionsbedarf und C „demokratiepolitisch relevante biographische Lücken“ (Rathkolb et al.2013, S.14) markiert. Bei den Ausführungen, was unter den einzelnen Gruppen als belastend zu sehen ist, fokussieren sich die Wissenschaftler*innen zwar auf die NS-Zeit, erweitern dies jedoch durch den Rückbezug auf das Konzept der Gruppenbezogenen Menschenfeindlichkeit (vgl. ebd., S.11). Gruppe A beinhaltet sodann, neben Merkmalen, die eine NS-Belastung ausmachen, Personen, die offensiv und nachhaltig gruppenbezogene menschenfeindliche Einstellungen aufweisen und dieses Gedankengut auch in ihren Arbeiten und ihrem Verhalten zeigen. Aber auch die Verharmlosung oder Infragestellung von Verbrechen gegen die Menschlichkeit sind als Indikatoren mit aufgeführt und selbstverständlich auch, wenn besagte Personen selbst für Gewalt verantwortlich zu machen sind (vgl. ebd., S.45).
Eine weitere Kommune, welche mit einer breiteren Begriffsbestimmung von Belastung(en) gearbeitet hat, ist Freiburg. Die einberufene Kommission hat hierbei fünf Kriterien formuliert, die unter den Stichworten Nationalsozialismus, Antisemitismus, Rassismus, Militarismus und Frauenfeindlichkeit einzuordnen sind. Dabei erscheint einem durch die Ausformulierungen der Stichpunkte eine Ungleichgewichtung der einzelnen Kriterien, da Antisemitismus beispielsweise bei denjenigen Personen, welche Multiplikator*innen sind und daher über gewissen Einfluss verfügen, als Belastung gesehen wird und Frauenfeindlichkeit ‚nur‘ extrem und unzeitgemäß sein muss (vgl. Kommission Freiburg 2017, S.6). Im Interview stellte sich allerdings heraus, dass die Kriterien eine „grobe Einteilung“ (Interview Freiburg 2021, Z.147) darstellen und die Formulierungsunterschiede daher weniger ins Gewicht fallen. Die Kommission überprüfte bei dem Projekt

alle Straßennamen, grenzte die Nachforschungen also nicht zeitlich ein (vgl. Interview Freiburg 2021, Z.115). Dabei stellte sich heraus, dass eine Straße nach dem problematischen Johann Jacob Renner, der um die Jahrhundertwende des 16. Jahrhunderts gelebt hatte, benannt wurde. Dieser war jedoch für die Verbrennung von mehr als ein Dutzend Frauen auf dem Scheiterhaufen verantwortlich, da diese als Hexen diffamiert wurden (vgl. Kommission Freiburg 2016, S.44f.). Für die Kommission war dabei auch wichtig zu sehen, dass Hexenverbrennung auch zur damaligen Zeit in anderen Städten bereits nicht mehr praktiziert wurde (vgl. Interview Freiburg 2021, Z.122-125), es wurde also ebenfalls betrachtet, ob die kritisierte Handlung zur gleichen Zeit von anderen in der Gesellschaft bereits als nicht in Ordnung oder als Unrecht gesehen wurde. Neben den bereits genannten und auch in dem Abschlussbericht aufgeführten Kriterien, stellte die Kommission fest, dass keine Straßennamen mit direktem Kolonialbezug in Freiburg existierten, dies als Kategorie also auch wegfiel (vgl. Kommission Freiburg 2017, S.6). Im Interview erklärte das befragte Mitglied der Kommission, dass unter ‚direktem Kolonialbezug' Personen verstanden wurden, die als Kolonialpioniere bekannt sind und dass solche Personennamen nicht in Freiburg im Stadtplan zu finden seien (vgl. ebd., Z.264). Jedoch gibt es auch in Freiburg andere Ansichten dazu, wem ein Kolonialbezug zuzuordnen ist und welche Namenspat*innen dadurch belastet sein könnten. Die Gruppe ‚Freiburg postkolonial' erstellte solch eine Liste, in der vor allem die Admiral-Spee-Straße und die Robert-Koch-Straße kritisiert werden (vgl. Wegmann, o.J.). München hingegen setzte die Robert-Koch-Straße auf die Shortlist, also zu denjenigen Straßen, welche einen erhöhten Diskussionsbedarf haben und kritisierte sie somit ebenfalls, allerdings sind die Gründe dieser spezifischen Einordnung nicht ausgeführt (vgl. Stadtarchiv München 2021b). Wie eng also ein Kriterium definiert wird, ist somit auch bei der Frage nach einem Kolonialbezug wichtig, da neben den Kolonialpionieren wie Adolf Lüderitz oder Carl Peters auch andere Personen zumindest einen Kolonialbezug haben. Was diese Einordnung sodann für Konsequenzen hat, muss im Einzelfall geprüft werden.

Schlussendlich sortiert die Freiburger Kommission nach den Diskussionen um die Straßennamen dann jede überprüfte Person in eine der drei Kategorien ein. Kategorie A enthält schwer belastete und daher nicht haltbare Straßenbenennungen, Kategorie B umfasst solche, die mitunter Belastungen aufweisen, jedoch zu diskutieren sind und Kategorie C beinhaltet die unbelasteten Straßennamen (vgl. Kommission Freiburg 2016, S.6f.).

Hannover überprüfte ebenfalls Straßenbenennungen und veröffentlichte einen Bericht, dieser ist jedoch recht unspezifisch, was die Kriterien für eine mögliche Umbenennung betrifft, da solche Straßennamen als belastet gelten, welche widersprüchlich zur Verfassung, oder auch anderen elementaren Gesetzen und den Menschenrechten stehen (vgl. Beirat Hannover 2018, S.8).

Des Weiteren errichtete Augsburg eine Kommission für Erinnerungskultur, die neben NS-Belastungen, worauf sie ebenfalls ausführlich eingeht, auch Personen, die „selbst für die damalige Zeit extreme, unzeitgemäße Formen Gruppenbezogener Menschenfeindlichkeit (z.B. Frauenfeindlichkeit, Xenophobie, Antisemitismus, Rassismus) in Theorie und Praxis vertraten“ (Kommission für Erinnerungskultur Augsburg 2019, S.3f.), als kritisch sieht. Außerdem werden extremer Militarismus oder auch Kriegsverherrlichung als Kriterium genannt und es wird ebenfalls danach geforscht, ob eine Selbstreflexion und/oder Schuldeingeständnis stattfand (vgl. ebd.). Anschließend wurden die Namenspat*innen in drei Kategorien eingeteilt, nämlich in Empfehlung einer Kontextualisierung (Kategorie A), in Empfehlung einer Umbenennung (Kategorie B) und in eine Kategorie von Personen, bei denen kein Handlungsbedarf gesehen wird (Kategorie C) (vgl. ebd., S.4f.).

Lübeck vollzog ebenfalls eine Straßennamenüberprüfung, ist jedoch bei den Kriterien oder eher leitenden Fragen zur Nachforschung der betroffenen Personen unspezifisch. Es wird unter anderem nach einem antisemitischen und/oder nationalsozialistischen Bezug gefragt, nach dem Zeitpunkt und den Gründen der (Um)Benennung und danach, ob der Name anstößig sei und den Stadtfrieden gefährde. Außerdem wird nach einem Lübeck Bezug gefragt und wie der Straßenname das Stadtbild aktuell prägt (vgl. AK Lübeck 2019, S.2). In der Ausarbeitung der Überprüfung benennt der Arbeitskreis jedoch verschiedene Einordnungen, die auf eine breitere Begriffsbestimmung von Belastung schließen lassen. Unter anderem wurde ein Militärkomplex und ein Kolonialkomplex genannt. Nach der Einordnung in die thematischen Komplexe wurden die Straßennamen Kategorien zugeteilt, wobei Kategorie A Umbenennungsempfehlung meint, Kategorie B eine Tendenz zur Umbenennungsempfehlung bedeutet und C keine Umbenennung darstellt (vgl. ebd.). Eine Einordnung der untersuchten Straßennamen mithilfe eines übersichtlichen Rasters wurde zwar von einem Gutachter vollendet (vgl. AK Lübeck 2018), jedoch war sich die Kommission uneins, wie mit den zwei in die Kategorie A eingeordneten Straßen nun wirklich umzugehen sei, und da die Kommission ebenfalls von Teilen der Fraktionen, welche Mitglieder waren, unregelmäßig besucht wurde, konnte kein

letztendliches Ergebnis festgehalten werden und die Tätigkeit des Arbeitskreises wurde eingestellt. Eine endgültige Entscheidung zum Umgang müsse nun politisch getroffen werden (vgl. AK Lübeck 2019, S.4).

Eine weitere Kommune, die Straßennamen auf historische Belastungen untersuchte und hier vorgestellt werden soll, ist Düsseldorf. Der Kriterienkatalog bei dieser Untersuchung umfasst „Verbrechen im Kontext des Kolonialismus, Verbindung der Personen mit Rassismus, Antisemitismus, Minderheitenverfolgung, Chauvinismus oder Militarismus" (Beirat Düsseldorf 2020, S.6) und einen NS-Bezug, der in dieser Stadt ebenfalls ausführlicher beschrieben wird als die anderen Kriterien (vgl. ebd.). Sodann ordnet die Kommission die Straßennamen in Kategorie A ein, was bedeutet, dass die Namen aufgrund schwerer Belastung nicht haltbar sind, oder in Kategorie B, dass Namen diskussionswürdig sind oder in Kategorie C, die unbedenkliche Benennungen umfassen (vgl. ebd., S.8).

Die vorletzte hier vorgestellte Überprüfung ist die Arbeit der Straßennamenkommission aus Saarbrücken. Die Kommission arbeitete dabei mit einem Ampel-System. Straßennamen, welche der Farbe Rot zugeordnet werden, wurden nach Personen benannt, die Verbrechen begangen haben, vor allem Kriegs- und Menschenrechtsverbrechen direkt beziehungsweise daran beteiligt waren. Neben Taten, die die NS-Diktatur maßgeblich unterstützten, werden auch Handlungen im Rahmen des deutschen Kolonialismus und rassistische und antisemitische Kontexte der Farbe Rot zugeordnet. Die Farbe Gelb umfasst sodann alle Benennungen, die zwar einen Kolonial-, Rassismus-, Antisemitismus- oder NS-Bezug aufweisen, sich jedoch deutlich in ihren Handlungen von der Kategorie Rot unterscheiden. Dennoch sieht die Kommission hier Handlungsbedarf, die Straßennamen sind zu erläutern. Straßennamen, welche Personen ehren, die im 19. Jahrhundert nationalistische Zusammenhänge aufweisen, fallen beispielsweise in die Kategorie Gelb. Und zuletzt werden alle Straßennamen mit keinen oder nur marginalen Belastungs-Bezügen der Kategorie Grün zugeordnet. Als Folgerung empfiehlt die Kommission sodann bei der Kategorie Rot die Umbenennung, bei der Kategorie Gelb die Beibehaltung und gleichzeitige Erläuterung und bei der Kategorie Grün keinen Handlungsbedarf (vgl. Herrmann 2021, S.11).

Der zuletzt veröffentlichte Kriterienkatalog stammt aus München. Die Stadt unterteilte dabei die Straßennamen in vier Kategorien. In der ersten Kategorie befinden sich alle Namen, die vor 1900 benannt wurden und in der zweiten sind Straßennamen, die nach 1900 benannt wurden, ohne dass es einer Kommentierung der Namen bräuchte. Diese beiden Kategorien bedurften keines weiteren Umgangs mit den Straßennamen. Die

Kategorie drei und vier jedoch stellte eine Einordnung in Long- und Shortlist dar. Besonders Kategorie vier, also Straßennamen, die einen erhöhten Diskussionsbedarf haben und damit die Shortlist ausmachen, stehen im Fokus der Untersuchung (vgl. Stadtarchiv München 2021a, S.2f.). Zu den Kriterien, wann eine Straße in die Shortlist aufgenommen wird, gehören Formen von Rassismus und Antisemitismus, die Stigmatisierung und Ausgrenzung von Minderheiten, das dauerhafte Einschränken der Selbstbestimmungsrechte von Personen und die direkte oder auch indirekte Gewaltanwendung beziehungsweise deren Tolerierung (vgl. ebd., S.3f.). Des Weiteren stellt ein Handeln im Kolonialkontext, welches durch Eroberung und Ausbeutung geprägt ist, ein Kriterium dar. Eine Belastung durch das Handeln in der NS-Zeit oder die Verharmlosung des Unrechtsregimes und deren Verbrechen sowie von anderen Verbrechen gegen die Menschlichkeit sind weitere Kriterien. Während das Projekt bereits lief, kamen weitere Punkte zustande. Extreme Feindlichkeit gegenüber Frauen oder Homosexuellen wurde so zu einem Kriterium und auch eine fehlende Selbstreflexion des eigenen Verhaltens beispielsweise währen der NS-Zeit (vgl. Stadtarchiv München 2021a, S.4). Die Straßennamenüberprüfung in München zeigt so, dass auch während des Überprüfungsprozesses noch Veränderungen oder Erweiterungen am Kriterienkatalog mitunter vorgenommen werden müssen. Betont wurde ebenfalls, dass zwar Cluster gebildet wurden, wie beispielsweise Schriftsteller*innen, Unternehmer*innen, Wissenschaftler*innen, Kunstschaffende, damit Personen und mögliche historische Belastungen vergleichbar werden, es jedoch trotzdem immer um eine Einzelfallprüfung geht (vgl. Interview München 2021, Z.161-165). Zu Überlegungen, ob es entlastende Momente in einer Biographie gibt und wie diese zu den belastenden Elementen stehen, lässt sich im Experteninterview mit München eine andere Position erkennen als in Mainz oder Freiburg. Am Beispiel von Ludwig Thoma zeigt sich, dass er zwar ein beliebter und begabter Schriftsteller war, dies jedoch den von ihm gezeigten und öffentlich verbreiteten Antisemitismus nicht aufwiegen kann (vgl. ebd., Z.202-210). Außerdem finden sich bei Thoma auch frauenfeindliche Aussagen (ebd., Z.275). Die Betrachtung seiner ehrwürdigen Errungenschaften, die ihm die Ehre von Straßenbenennungen einbrachten, Veröffentlichungen tilge nicht den gravierenden Antisemitismus, der ebenfalls breitenwirksam veröffentlicht wurde (vgl. ebd., Z.202-210).

6. Umgangsmöglichkeiten mit belasteten Straßennamen

Wie das vorangegangene Kapitel zeigte, unterscheiden sich die Kommunen darin, ob sie überhaupt Empfehlungen zum Umgang mit bestimmten Straßennamen aussprechen sowie in den möglichen Umgangsweisen mit kritischen Benennungen. Nun soll näher darauf eingegangen werden welche Umgangsweisen es gibt und was diese ausmacht.
Die Folgen von Straßennamendebatten untersuchte beispielsweise Florian Wenninger in Österreich und analysierte dabei circa 4000 Medienmeldungen (vgl. Wenninger 2019, S.113). Er kam so zu dem Ergebnis, dass die Kommunen im Grunde sechs Strategien verfolgen können. Die ersten drei von ihm kategorisierten Strategien führen zu keiner weiteren Behandlung der Straßennamendebatten. Strategie I bedeutet eine abwehrende Haltung der Kommune (vgl. ebd., S.123). Strategie II dagegen ein vorgebliches Zeigen von Interesse an den Positionen der Kritiker*innen der Straßennamen, welches jedoch das Spielen auf Zeit beinhaltet und eine abwartende Haltung einnimmt, bis die Debatte in der Stadtgesellschaft von einer anderen abgelöst wird (vgl. ebd., S.124f.). Die dritte Strategie bedeutet das Öffentlichmachen des Vorhabens, eine Historiker*innenkommission einzuberufen, welche Wenninger zufolge jedoch oftmals ebenfalls auf Zeit spiele (vgl. ebd., S. 126f.).

Erst die vierte Strategie zeugt von einer ernsthaften Auseinandersetzung der Kommune mit einer Straßenbenennungsdebatte. Nämlich dann, wenn sie zu dem Ergebnis kommt, dass eine Kontextualisierung und Kommentierung notwendig ist und eine Zusatztafel angebracht werden soll. Wenninger sieht selbst hierbei die Tendenz von Kommunen trotz einer wissenschaftlichen Ausarbeitung zu einem Straßennamen eine Kommentierung vorzunehmen, um das Thema abzuschließen und so die Beibehaltung fragwürdiger Straßennamen zu legitimieren (vgl. ebd., S.131). Außerdem ist der Platz auf dem Zusatzschild oftmals begrenzt und der heutzutage weit verbreitete Kontakt mit Straßennamen, nämlich über digitale Karten und Navigationssysteme, enthält diese wichtigen, differenzierten Informationen nicht (vgl. Pöppinghege 2012, S.36f.).
Allerdings bietet diese Umgangsweise die Möglichkeit, neben den weniger ehrenvollen Zeiten und Handlungen, weswegen die Benennung in der Kritik steht, eben auch die Verdienste in der Biographie der Person darzustellen, die Person also in ihrer Gesamtheit abzubilden (vgl. Speitkamp 2016, S.329) und es ist auch „die effizienteste, kostengünstigste und unauffälligste Variante des Umgangs mit belasteten Straßennamen“

(Wenninger 2019, S.133). Die Kommission für Erinnerungskultur in Augsburg betont daher, auf dem Zusatzschild sowohl generelle biographische Aspekte als auch die problematischen Aspekte daran explizit zu nennen (vgl. Kommission für Erinnerungskultur Augsburg 2019, S.4). Die Autor*innen des Gedenk- und Erinnerungskonzeptes Regensburg wiederum empfehlen in dem Konzept die Errichtung eines Informationssystems im Stadtraum, bei dem es auch um bestimmte Verkehrsflächenbenennungen geht. Dieses Informationssystem muss dabei den Kontext der Benennung darstellen, Anforderungen an Barrierefreiheit genügen, sich an die Stadtgesellschaft und Besucher*innen gleichermaßen richten und es soll „Irritation und Erklärung zugleich sein" (Skriebeleit et al. 2017, S.15) (vgl. ebd.).
Der Politikwissenschaftler Joshua Kwesi Aikins, der sich unter anderem intensiv mit Straßennamen mit kolonialen Bezügen in Berlin auseinandersetzt, erachtet beispielsweise bei geografischen Straßenbenennungen mit Kolonialbezug so eine Kommentierung und Kontextualisierung für notwendig (vgl. Aikins 2012, S.293). Ein weiteres Beispiel hierfür ist Freiburg. Im sogenannten Heldenviertel, in welchem Straßen vermehrt nach Militärs und Schlachtenorten aus dem Ersten Weltkrieg benannt wurden, wurden Zusatzschilder angebracht, welche die verschiedenen Straßennamen erklärten und auch als Gedenken an verstorbene Soldat*innen fungierten (vgl. Interview Freiburg 2021, Z.404-413).
Einige Kommunen kommen zu dem Entschluss neben den am Straßenschild angebrachten Zusatzschildern, digital weitere Informationen anzubieten, vor allem weil der Platz auf dem Schild begrenzt ist. Salzburg richtet neben dem Zusatzschild in der Stadt auch Einträge in dem digitalen Stadtplan der Internetseite von Salzburg, sowie der NS-Homepage der Stadt ein (vgl. Fachbeirat Salzburg 2021, S.8). Die Kommission in Würzburg schlägt ebenfalls vor, auf den Erläuterungsschildern durch einen QR-Code oder eine URL auf eine Internetseite zu verweisen und dort dann einerseits Kurzinformationen und andererseits auch eine ausführlichere Einordnung der betreffenden Person darzustellen (vgl. Kommission Würzburg 2020a, S.5).

Eine weitere Strategie ist das Umwidmen oder das Entpersonalisieren. Voraussetzung für eine Umwidmung ist ein*e gleiche*r Namenspat*in mit einer Biographie, aufgrund derer die Ehre einer Straßenbenennung gerechtfertigt ist (vgl. Wenninger 2019, S.133). So eine Umwidmung geschah im sogenannten ‚Afrikanischen Viertel' in Berlin. Die dortige Petersallee, benannt nach dem Kolonialverbrecher Carl Peters, wurde 1986 nach einigen Diskussionen nach dem CDU-Stadtverordneten Hans Peters umbenannt. Durch ein

Zusatzschild wird erklärt, die Ehrung geht auf Hans Peters und nicht Carl Peters zurück (vgl. Speitkamp 2016, S.312f.). Da die Petersallee jedoch von weiteren Straßen mit einem Kolonialbezug umgeben ist, darunter geografische Benennungen und solche nach weiteren Kolonialverbrechern wie Gustav Nachtigal und Adolf Lüderitz, kann eher von einer „Entinnerung statt Erinnerung“ (Aikins/Hoppe 2010, S.528) gesprochen werden. Allerdings gab es mittlerweile die Entscheidung des Bezirksamtes Mitte in Berlin, besagte drei Verkehrsflächen, Petersalle, Nachtigalplatz und Lüderitzstraße umzubenennen (vgl. Bezirksamt Mitte o.J.). Auf diese Veränderungen wird im weiteren Verlauf des Kapitels noch genauer eingegangen.
Neben der Umwidmung ist auch die Entpersonalisierung Teil der fünften Strategie und im Grunde eine besondere Abwandlung einer Umwidmung. Ein Beispiel hierfür ist die vormalige Dr.-Rais-Promenade, nach dem Arzt Dr. Franz Xaver Rais benannt, der als Anhänger des Nationalsozialismus Vizebürgermeister im österreichischen St.Wolfgang geworden ist. Rais denunzierte in dieser Funktion eine jüdische Mitbürgerin. Die später nach ihm benannte Promenade wurde in Doktorenpromenade umbenannt, was für ihm Wohlgesinnte weiter als Ehrung seiner Person verstanden werden kann und für andere als Huldigung seiner Profession (vgl. Wenninger 2019, S.134f.).
Wichtig ist hier auch die räumliche Umgebung, in der die Straßennamen existieren. Mitunter wird ein teilweise problematischer Straßenname auch dadurch kontextualisiert, dass er in Stadtgebieten steht, in denen eine bestimmte Lesart des Namens durch die ihn umgebenden Straßennamen gefördert wird (vgl. Speitkamp 2016, S.330). So geschehen im bereits genannten Beispiel der Petersallee. Da diese Straße umgeben von Straßennamen mit Kolonialbezügen ist, verliert die Umwidmung an Aussagekraft.

Die sechste Strategie ist schließlich das Umbenennen problematischer Straßennamen (vgl. Wenninger 2019, S.135). Diese Strategie ist am meisten umstritten und wird unter Heranziehung unterschiedlicher Argumente mitunter auch kategorisch abgelehnt. Dabei kann neben der von Wenninger bestimmten Strategie auch noch eine abgeschwächte Form einer Umbenennungsstrategie bestimmt werden. Es kam mitunter vor, dass nur ein Teil einer kritisierten Straße umbenannt wurde, meistens als eine Art Gegenpol zu dem problematischen Namen (vgl. Stadt Ulm o.J.).

Neben historisch-fachlichen Diskussionen über die Lebensleistung der Namenspat*innen, in denen es ja auch teilweise um das Bewerten von ehrbaren und weniger ehrbaren

Taten einer Person geht (vgl. Pöppinghege 2012, S.37f.), die durchaus nachvollziehbar sind und ein wichtiger Teil der Auseinandersetzung um die Gedenk- und Erinnerungskultur einer Kommune, gibt es weitere Argumente, auf welche nachfolgend kurz eingegangen werden soll.

Ein vorgebrachtes Argument sind die Kosten, die bei einer Umbenennung einer Straße anfallen. Das übersieht jedoch die Ehrfunktion von Straßennamen und die damit einhergehende Auseinandersetzung mit der Frage, wem öffentlich durch eine Straßenbenennung gedacht werden soll (vgl. Pöppinghege 2012, S.35). Außerdem werden Straßennamen als ein ‚Spiegel der Geschichte' bezeichnet (vgl. ebd.). Dieses Argument wird in Kapitel 2. und 3. widerlegt, da die Straßenbenennungen „nur ein solch künstlich geschaffener selektiver Ausschnitt bestimmter Geschichtsbilder" (ebd.) sind. Daneben konstatiert Pöppinghege auch kategoriale Argumente, die historische Personen nicht mit aktuellen moralischen Vorstellungen bewerten und autonomfixierte Argumente, welche Expert*innenwissen nicht beachten. Ersterem Argument kann entgegnet werden, dass Straßenbenennungen nach damaligen und heutigen allgemeingültigen Werten beurteilt werden und letztere Position steht einer Diskussion grundsätzlich im Wege, kann also bei einer gesellschaftlichen Auseinandersetzung damit, wem wie erinnert wird, nicht beachtet werden (vgl. ebd., S.37f.).

Ein letztes Argument, auf welches genauer eingegangen werden muss, ist ein, wie Pöppinghege es nennt, didaktisches Argument (vgl. Pöppinghege 2012, S.36). Es wirft Umbenennungsbefürworter*innen vor, unliebsame Geschichte entfernen und damit loswerden zu wollen. Dem muss entgegengesetzt werden, dass Straßennamen vorrangig eine alltägliche Orientierungsfunktion haben und für ein Erinnern, im Sinne von der Geschichte Lernens, muss die Biographie der Person, nach der die Straße benannt ist, bekannt sein. Dies ist oftmals nicht der Fall und selbst wenn, Erinnerung ist ein aktiver Prozess (vgl. Pöppinghege 2012, S.36f.). Passant*innen müssten dann bei jeder Begehung einer neuen Straße überlegen, „ob es sich dabei wohl eher um ein ehrendes Gedenken oder eine abschreckende Mahnung handeln soll" (Pöppinghege 2012, S.36). Unliebsame Geschichte stehen zu lassen, gestaltet sich also als schwierig. Sie einfach zu entfernen, birgt jedoch die Gefahr der damnatio memoriae (vgl. Speitkamp 2016, S.325). Dieser Grundgedanke, dass mit einer Umbenennung Geschichte nicht einfach entsorgt werden kann, sondern, wenn das Austauschen des Straßennamens unausweichlich erscheint, daraufhin auch eine aktive Auseinandersetzung folgen muss, zeigt sich in dem Interview mit München. Die Position ist dabei jene, dass im bloßen Umbenennen der kritische

Diskurs ebenfalls verschwindet. Ziel des Erinnerungskonzeptes sollte es jedoch sein, diesen kritischen Diskurs nachhaltig zu führen (vgl. Interview München 2021, Z.51-56). Dafür soll mit den Bezirksausschüssen in den Stadtvierteln, aber auch mit zivilgesellschaftlichen Gruppen, wie Universitäten, Vereinen, Schulen oder Geschichtsinitiativen überlegt werden, wie man dieses Gedenken aktiv gestalten und wie der Teil der Stadt, in dem die problematische Straße ist/war, auch Verantwortung mit übernehmen könnte (vgl. Interview München 2021, Z.64-72). Außerdem sollen neben den Gesprächen mit verschiedenen Multiplikator*innen, auch Veranstaltungen stattfinden, in denen sich Bürger*innen direkt über das Projekt mit den Verantwortlichen austauschen und diskutieren können (vgl. ebd., Z.391-396).
Eine Möglichkeit, der dazu beitragen kann, dass unliebsame Geschichte eben nicht einfach ‚ausgetauscht' wird, ist die Empfehlung der Kommissionen in Augsburg und in Würzburg auch bei Umbenennungen ein Zusatzschild zu entwerfen, auf dem die vorherig geehrte Person beschrieben wird und auch die Gründe der Umbenennung benannt werden (vgl. Kommission für Erinnerungskultur Augsburg 2019, S.5; vgl. Kommission Würzburg 2020a, S.5).
Zu der Frage, nach wem sodann die Straße neu benannt werden soll, positioniert sich Freiburg so, dass sofern es möglich ist, der neue Name auf eine Person der gleichen Zeit zurückgehen und auch jede zweite Neu- oder Umbenennung eine Frau ehren soll (vgl. Interview Freiburg 2021, Z.200-207).

Ein Beispiel einer Umbenennung, die mit dem Vorhaben einherging, keine Entinnerung zu beinhalten, ist das May-Ayim-Ufer in Berlin. Die Lokalpolitiker*innen aus Kreuzberg benannten das damalige Gröbenufer 2012 um, vormals nach Otto von Gröben benannt, welcher Groß-Friedrichsburg in Westafrika hat bauen lassen und damit die Voraussetzungen für den Menschenhandel Brandenburg-Preußens schaffte (vgl. Ervedosa 2013, S.432). Mit dem nun neuen Namen May-Ayim-Ufer wurde die afrodeutsche Aktivistin und Poetin May Ayim geehrt, die sich während ihres Studiums auch in Regensburg aufhielt und gegen Rassismus eintrat. Dabei wurde ein Gedenkkonzept erarbeitet, welches eine Stele beinhaltet, welche sowohl die Person May Ayim, als auch Otto von Gröben vorstellt und die Umbenennungsgründe erläutert. Außerdem wird an May-Ayims Geburtstag jährlich mit Veranstaltungen ihr Leben und Wirken gewürdigt. Diese Umbenennung zeigt eine aktive Gedenkkultur und „wie der eingeforderte Perspektivwechsel ohne das Überdecken von Geschichte möglich ist" (Ber et al. 2016, S.11).

Möglichkeiten des aktiven Gedenkens im Zusammenhang mit Straßennamen

Neben diesem konkreten Beispiel stellen Ausstellungen und Diskussionsforen weitere Möglichkeiten des aktiven Gedenkens dar, welche bei Umbenennungsvorhaben, jedoch auch generell im Umgang mit kritischen Straßennamen stattfinden können (vgl. Handro 2018, S.269). Auch wenn damit schwierige Debatten um Straßennamen einhergehen, zeugen nach Handro diese doch „für eine[r] demokratische[n] Geschichtskultur unabdingbare Erinnerungskonflikte, die Widerstreit und Wandel historischer Orientierungsbedürfnisse ermöglichen und repräsentieren" (vgl. ebd., S.271). Rathkolb et al. zählen auch künstlerische Interventionen in die Liste der möglichen Umgangsformen mit belasteten Straßennamen auf, führen dies jedoch nicht weiter aus (vgl. Rathkolb et al. 2013, S.13).

Interventionen, welche bereits vielfach stattfanden, gingen oftmals von aktivistischen Gruppen oder Organisationen aus. Hierbei wurden zumeist Straßennamen mit Kolonial- und/oder Rassismusbezug kritisiert. Diese Interventionen sind durch das Vorhaben gekennzeichnet, die problematische Geschichte der kritisierten Person eben nicht zu vergessen, sondern aufzuarbeiten, im gleichen Zuge jedoch auch die mit einer Straßenbenennung verbundenen Ehre zu entziehen. Die bereits beschriebene Umbenennung des von-Gröben-Ufers in May-Ayim-Ufer ist dafür ein gelungenes Beispiel.
In der Wanderausstellung *Freedom Roads* mit dazugehörigem Internetauftritt, auf dem bis heute Informationen zu kolonialen Akteur*innen und nach ihnen benannten Straßen gelistet sind, ging es auch um koloniale Straßennamen und postkoloniale Erinnerungskultur. *Freedom Roads* war ein Projekt von Berlin Postkolonial und der Hamburger Künstlerin HMJokinen. Neben den bis 2014 durchgeführten Ausstellungen und weiteren interaktiven Aktionen, wie beispielsweise dem Sammeln postkolonialer Kleinobjekte, dem Anbieten eines digitalen Diskussionsraumes sowie dem Durchführen von Workshops, bietet der Internetauftritt des Projekts bis heute Informationen zu Kolonialakteur*innen und Straßennamen mit Kolonialbezügen (vgl. Freedom Roads o.J.a). Außerdem organsierte *Freedom Roads* und dessen Netzwerk postkoloniale Stadtbegehungen, bei denen Straßennamen und Gebäude mit Kolonialbezug auf ihre Geschichte hin untersucht werden und so auch koloniales Unrecht sichtbar gemacht wird (vgl. Freedom Roads o.J.b).

Ein weiteres Projekt, welches aus einer Zusammenarbeit der Initiative Schwarzer Menschen in Deutschland e.V. und dem Peng Kollektiv entstanden ist, ist die Internetseite *Tear this down*, bei der auf einer Karte Straßen, Plätze, Denkmäler und ähnliches deutschlandweit markiert und erklärt sind, die einen Kolonialbezug haben. Jede Person kann außerdem weitere relevante Orte melden. Auf der Internetseite wird erklärt, dass es um Verantwortungsübernahme für die Kolonialgeschichte Deutschlands geht und dass deren nicht-Aufarbeitung sich bis heute unter anderem in Straßenbenennungen nach und Denkmälern von Kolonialverbrechen und -verbrecher*innen zeigt. Außerdem wird ein Perspektivwechsel gefordert, bei dem nicht die Sichtweise, die dazu führte, dass Kolonialakteur*innen für ihr Handeln geehrt wurden, vorherrscht, sondern sich mit Kolonialismus und Rassismus auseinandergesetzt wird und auch antikoloniale Denker*innen und Kämpfer*innen stattdessen geehrt werden (vgl. tearthisdown o.J.).
Ein weiteres Projekt, welches im Zuge der Debatten um die Straßennamen im sogenannten ‚Afrikanischem Viertel' in Berlin Mitte entstand, ist das Projekt ‚Lern- und Erinnerungsort (LEO) Afrikanisches Viertel' des Amtes für Weiterbildung und Kultur des Bezirksamtes Mitte. Dieses bis 2015 laufende Projekt umfasste unter anderem eine Kooperation mit einer Grundschule bei der eine gemeinsame Projektwoche durchgeführt wurde und weitere Veranstaltungen und Kurse (vgl. Bezirksamt Mitte o.J.b). Im Zuge des LEO Projekts entstand so eine digitale Karte, welche Text- und Audio-Beschreibungen der 22 Straßen in dem Viertel enthält (vgl. LEO o.J.). Die in dem Viertel existierenden Straßennamen nach Kolonialverbrechern wurden schließlich umbenannt, wobei 2016 gemeinsam mit der Bürger*innenschaft Umbenennungsvorschläge gesammelt wurden. So wurde die Petersallee letztlich in Anna-Mungunda-Allee und Maji-Maji-Allee, der Nachtigalplatz in Manga-Bell-Platz und die Lüderitzstraße in Cornelius-Fredericks-Straße umbenannt. Da jedoch noch Klagen anhängig sind, ist das Umbenennungsverfahren noch unwirksam (vgl. Bezirksamt Mitte o.J.b).

Diese aktivistischen Formen der Intervention, beziehungsweise der Kritik an bestehenden Straßennamen, sind zumeist im Internet dokumentiert und bieten dort weitere Hintergrundinformationen zu den Gründen und den kritisierten Benennungen. Das so benutzte Medium der digitalen Karte verwenden auch Kommunen, um den Kontext der Straßenbenennungen aufzuzeigen. Salzburg beispielsweise führt belastete Straßennamen sowohl auf der Internetseite der Stadt Salzburg ‚Salzburg im Nationalsozialismus' auf, bei der die Biographien der betreffenden Personen dargestellt sind (vgl. Stadt Salzburg 2021) als

auch auf einer dafür eingerichteten digitalen Karte der Stadt, bei der zu den jeweiligen Straßenbenennungen Erklärungen und Hintergrundinformationen dargeboten werden (vgl. Stadt Salzburg o.J.).
Und auch wenn keine digitale Karte verwendet wird, weisen dennoch einige Kommunen auf Zusatzschildern von belasteten oder umbenannten Straßennamen auf Internetseiten hin, in welchen der breitere Kontext der (Um-)Benennung erläutert wird.
Münster beispielsweise erstellte ebenfalls eine Internetseite spezifisch für die Frage des Umgangs mit kritischen Straßenbenennungen. Die Seite ‚Ehre, wem Ehre gebührt?!' gibt einen Überblick über die Bedeutung und Geschichte von Straßenbenennungen, geht auf aktuell in der Diskussion stehende Straßennamen und die Biographien der betreffenden Personen ein und stellt besonders die Debatte um den Hindenburgplatz, welcher damals äußerst kontrovers diskutiert wurde, dar. Außerdem spricht die Internetseite mögliche Umgangsweisen mit kritischen Straßennamen an und benennt auch die Folgen einer Umbenennung (vgl. Stadt Münster 2012). Die Stadt Münster hat ebenfalls zwei Ausstellungen im Rahmen der Straßennamenüberpüfung organisiert, Informationsveranstaltungen abgehalten und auch Podiumsdiskussionen organisiert (vgl. Großbölting/Friedmann 2015, S.13).

Für Regensburg empfehlen, wie bereits in der Einführung dieser Arbeit beschrieben, Jörg Skriebeleit, Mark Spoerer und Heike Wolter (2017) in dem ‚Konzept für eine Gedenk- und Erinnerungskultur der Stadt Regensburg zur städtischen Geschichte und der Rolle der Stadt (Gesellschaft) im Nationalsozialismus' eine „städtische Spurensuche hinsichtlich der baulichen Relikte der NS-Zeit in Regensburg" (vgl. Skriebeleit et al. 2017, S.14). Das dafür einzurichtende Informationssystem, als Möglichkeit des aktiven Gedenkens, muss barrierefrei sein, sich an Regensburger*innen und Besucher*innen gleichzeitig richten und es soll „Irritation und Erklärung zugleich sein" (ebd., S.15).

7. Projekt Überprüfung der Straßennamen in Regensburg

Bei der konkreten Überprüfung kristallisiert sich unter Betrachtung der Projekte anderer Kommunen ein Vorgehen heraus, welches grob drei Schritte beinhaltet. In einem ersten Schritt werden die Biographien erarbeitet, beziehungsweise der Kontext eines historischen Begriffes erforscht, wobei einige Kommunen die Straßennamen, welche untersucht werden, zeitlich eingrenzen. Danach folgt die Diskussion unter Heranziehung des

Kriterienkatalogs in einer Kommission, Arbeitsgruppe oder ähnlichem, wobei eine Clusterbildung hilfreich sein kann. Diese Kommission formuliert dann Empfehlungen zum Umgang mit kritischen Straßennamen. Und zuletzt, in einem dritten Schritt, muss im Stadtrat darüber abgestimmt werden, wie mit der Benennung umgegangen wird.

7.1. Erster Schritt: Kurzbiographien erarbeiten

Wie bereits in Kapitel 5.1. dargestellt, gab es einige Kommunen, die Straßennamen ausschließlich auf NS-Belastung hin untersucht haben. Dabei werden die zu untersuchenden Personen zeitlich eingegrenzt. Die Kommission in Würzburg untersuchte zum Beispiel jene Benennungen nach Personen, die vor 1928 geboren sind und zwischen 1933 und 1945 gelebt haben (vgl. Kommission Würzburg 2020a, S.2). Eine ähnliche Eingrenzung verfolgte Offenburg, wobei Personen untersucht wurden, die nach 1840 geboren und nach 1933 gestorben sind, allerdings betrachtete diese Kommune auch grundsätzlich alle Straßenbenennungen, die zwischen 1933 und 1945 umgesetzt wurden (vgl. Stadt Offenburg 2015, S.5).
Bei den Überprüfungen mit einer breiteren Perspektive gab es mitunter auch Einschränkungen der vorerst untersuchten Straßennamen. Hannover beispielsweise nahm zuvorderst die in der Stadtgesellschaft und auch deutschlandweit bereits weitläufig angesprochenen und diskutierten Straßenbenennungen in den Blick (vgl. Beirat Hannover 2018, S.8). Düsseldorf hingegen fokussierte sich besonders auf die Zeit des nationalsozialistischen Deutschlands und auf die Kolonialzeit (1880-1918) (vgl. Beirat Düsseldorf 2020, S.4). Augsburg untersuchte ebenfalls zuerst Straßennamen, die in der Stadt bereits kritisch diskutiert wurden und solche, mit möglicher NS-Belastung (vgl. Kommission für Erinnerungskultur Augsburg 2019, S.2f.). Freiburg hingegen überprüfte jede Straßenbenennung (vgl. Kommission Freiburg 2016, S.4).

Von den Personen auf der durch diese zeitliche oder thematische Eingrenzung entstehenden Liste, werden nun Biographien erarbeitet. Erste Benennungen können vorzeitig aus der Liste entnommen werden, wenn es sich beispielsweise um Toponyme handelt, die keinen politisch-symbolischen Bezug aufweisen (vgl. Beirat Düsseldorf 2019, S.6), also beispielsweise Straßen, die zum nächsten Ort führen und nach diesem benannt wurden. Außerdem können nach vergleichsweise kurzer Nachforschung Straßenbezeichnungen aus der Liste gestrichen werden, welche nach Gegner*innen und/oder Opfern des

Nationalsozialistischen Deutschlands benannt wurden (vgl. Kommission Würzburg 2020a, S.2).
Bei der Recherche der Biographien werden sodann verschiedene Quellen herangezogen, wie zum Beispiel Entnazifizierungsakten, Mitgliederkarteien, Biographien zu der Person, wissenschaftliche Ausarbeitungen, eigene Veröffentlichungen der betreffenden Person, etc. (vgl. von Reeken/Thießen 2013, S.5). Mitunter kann die Quellenlage einiger Personen begrenzt oder auch ausufernd, sowie unterschiedlich interpretierbar sein (vgl. Stadtarchiv Offenburg 2015, S.4). Wichtig ist hierbei festzustellen, dass zukünftige neue Erkenntnisse zu einer Person oder neue Quellen womöglich eine Neubewertung derselben notwendig machen (vgl. Rathkolb et al. 2013, S.15).

7.2. Zweiter Schritt: Arbeit in der Kommission

Der zweite Schritt, nach der Erstellung der Kurzbiographien, ist dann die Arbeit in der Kommission, wobei sich selbstverständlich Überschneidungen mit dem ersten Schritt ergeben können, falls Unklarheiten herrschen oder weitere Nachforschungen betrieben werden müssen.

7.2.1. Bildung einer Kommission

Die Zusammensetzungen der Kommissionen, Beiräte, Arbeitsgruppen, welche die Straßennamenüberprüfung vornahmen, variieren stark. Zumeist werden jedoch Vertreter*innen der Stadtverwaltung, vor allem Stadtarchivar*innen, Vertreter*innen der Wissenschaft, hier vor allem Historiker*innen von Universitäten, und auch Vertreter*innen derjenigen Fraktionen, welche in dem für die Straßenbenennung zuständig Ausschuss sitzen, Teil der Kommission (vgl. Arbeitsgruppe Mainz 2016, S.3; Kommission Würzburg 2020a, S.1f.; Beirat Düsseldorf 2020, S.7). Die Arbeitsgruppe in Mainz umfasste so auch die kulturpolitischen Sprecher*innen derjenigen Stadtratsfraktionen, welche im Kulturausschuss vertreten waren (vgl. Arbeitsgruppe Mainz 2016, S.3). Damit wurden verschiedene Perspektiven von linken über liberale bis konservative Positionen in der Diskussion hervorgebracht, welche dann besonders bei schwierig zu bewertenden Fällen eine breite Debatte und vielfältige Argumente ermöglicht und auch darüber hinaus eine Abbildung der Meinungen der Bürger*innen einer Stadt wahrscheinlicher macht (vgl. Interview Mainz 2021, Z.321-332).

Dabei sind ebenfalls häufiger Historiker*innen aus Vereinen, die sich der Geschichte der Stadt oder einer bestimmten Zeit, wie dem Nationalsozialismus, annehmen, Teil der Kommission (vgl. Arbeitsgruppe Mainz 2016, S.3; Kommission Würzburg 2020a, S.1; Rathkolb et al. 2013, S.12; Beirat Hannover 2018, S.7). Außerdem sind bei einigen Straßennamen-Projekten auch zivilgesellschaftliche Mitglieder Teil der Kommission, beispielsweise in Hannover, wo neben einem*r Vertreter*in des Kulturdezernats, einem Mitglied des Niedersächsischen Geschichtslehrerverbandes und dem Stadtsuperintendenten auch der stellvertretende Vorsitzende des DGB Bezirk Niedersachsen, der Regionaldechant für die Katholische Kirche und der Vorsitzende der Liberalen Jüdischen Gemeinde Hannover Teil des Beirats sind (vgl. Beirat Hannover 2018, S.7). In anderen Kommunen sind auch Vertreter*innen von öffentlichen Einrichtungen repräsentiert, beispielsweise vom Stadtmuseum (vgl. Beirat Düsseldorf 2020, S.2, Z., Interview München 2021, Z.234-237) aber auch anderen Einrichtungen, wie Vertreter*innen von NS-Dokumentationszentren oder Mahn- und Gedenkstätten (vgl. Beirat Düsseldorf 2020, S.7, Interview München 2021, Z.236f.). In München sind weitere städtische Fachdienststellen, wie die Frauengleichstellungstelle, die Stelle für interkulturelle Arbeit und das jüdische Museum Teil des Gremiums (vgl. Interview München 2021, Z.263-266). So entstanden Empfehlungen zum Umgang mit Straßennamen, die „auf einer relativ breiten und multiperspektivischen Basis zustande gekommen“ (Interview München 2021, Z.241f.) sind. Dies sei auch für Politiker*innen im Stadtrat, welche ja in einem letzten Schritt endgültig eine Entscheidung zum Umgang mit dem Straßennamen treffen müssen, hilfreich, da sie sich auf die Arbeit eines diversen Gremiums berufen können (vgl. ebd., Z.243-245).

Neben der Perspektive, dass breit aufgestellte Kommissionen repräsentativ und sinnvoll sind, da unterschiedliche Ansichten zu den betreffenden Personen diskutiert werden können, gibt es auch Kommunen, welche Mitglieder in die Kommissionen berufen, die den gleichen Hintergrund haben. In Freiburg sind ausschließlich Wissenschaftler*innen vertreten, darunter zwei Archivare und Historiker*innen sowie eine Soziologin und Politologin der Universität und der pädagogischen Hochschule Freiburg (vgl. Kommission Freiburg 2016, S.2). Dies wurde in dem Experteninterview als positiv erachtet, da die Kommissionsmitglieder in ähnlichen Fächern beheimatet waren und so einstimmige Ergebnisse von Straßennamenüberprüfungen erarbeiten konnten (vgl. Interview Freiburg 2021, Z.100-105). In Salzburg wurde der Fokus ebenfalls auf Wissenschaftler*innen als Mitglieder des Fachbeirat gelegt (vgl. Fachbeirat Salzburg 2021, S.73-85). Zuletzt fand

in Lübeck die Diskussion als Einzelfall ausschließlich in einem interfraktionellen Arbeitskreis statt, wobei dieser dann ohne endgültige Ergebnisse aufgelöst werden musste, da einzelne Fraktionen nicht durchgängig teilnahmen und ein Meinungsbild über bestimmte Straßenumbenennungen nicht beschlossen werden konnte (vgl. AK Lübeck 2019, S.1+4).

7.2.2. Erarbeitung eines Kriterienkatalogs für Regensburg

Die Kommission oder Arbeitsgruppe diskutiert dann die einzelnen Namenspat*innen und historischen Begriffe anhand des Kriterienkatalogs, um einzuordnen, bei welchen Straßenbenennungen Belastungen festgestellt werden müssen.
Zunächst einmal wird der erarbeitete Kriterienkatalog aufgelistet und dann in einem zweiten Schritt wird die Entstehung des vorliegenden Katalogs ausgeführt.
Dabei geht es um eine Gradwanderung zwischen einerseits präzisen Kriterien, welche als Leitlinien zur Einordnung von Straßennamen mit möglicher historischer Belastung dienen und verschiedene Formen von Belastung bedenken. Andererseits müssen diese Kriterien gleichzeitig offen genug gehalten werden, damit sich die Kommission einzelfallbezogen mit den Straßennamen auseinandersetzen und diskutieren kann. Neben Straßennamen, durch welche Personen geehrt werden, und welche den Großteil der zu untersuchenden Benennungen ausmachen, geht es selbstverständlich auch um historische Begriffe.
Die Kategorien des Kriterienkatalogs überschneiden sich dabei, eine Person mit einem Kolonialbezug hat womöglich auch rassistische Vorstellungen vertreten und verbreitet. Um einem systematischen Vorgehen gerecht zu werden, müssen auch solche Überschneidungen und Mehrfachbelastungen benannt werden. Der im folgenden vorgestellte Kriterienkatalog wird anschließend auch näher ausgeführt.

Überblick Kriterienkatalog

Ein erhöhter Diskussionsbedarf ergibt sich besonders bei Straßenbenennungen, bei denen ein Kriterium oder mehrere der folgenden zutreffen:

- Verbrechen im Kontext des Kolonialismus und andere Formen von Unrechthandeln, wie beispielsweise Ausbeutung

- Ausgeprägter Militarismus, welcher sich beispielsweise in einer Verherrlichung des Krieges oder der Verbreitung der Dolchstoßlegende zeigt
- NS-Belastung
- Ausgeprägte und auch für die damaligen Verhältnisse unzeitgemäße Formen von Gruppenbezogener Menschenfeindlichkeit, wie beispielsweise Rassismus, Sexismus, Abwertung von Menschen mit Behinderung und auch Minderheitenverfolgung

Das Kriterium NS-Belastung bezieht sich auf das Verhalten einer Person während und nach dem Nationalsozialismus, welches als belastend gesehen wird und so die nach der Person benannten Straße diskussionsbedürftig erscheint. Da diese Kategorie besonders in der öffentlichen Diskussion steht, wie an den zahlreichen Straßennamenüberprüfungen anderer Kommunen, welche sich ausschließlich mit NS-Belastung befassten, zu sehen ist und wahrscheinlich auch einen Großteil der zu diskutierenden Straßenbenennungen darstellt, bedarf es hier einer genaueren Betrachtung dessen, wie man sich einer Feststellung der Belastung allgemein nähern kann. Die folgenden Fragestellungen sollen ein differenzierteres Bild des Handelns einer Person, während des Nationalsozialismus zeichnen, damit sodann über den Umgang mit dem Straßennamen eine Empfehlung ausgesprochen werden kann.

- Wie sah die politische Arbeit der betreffenden Person aus und war sie Mitglied in der NSDAP, und/oder anderen NS-Organisationen?
- Hat die betreffende Person einen bedeutsamen Beitrag zur Etablierung oder Erhaltung des NS-Unrechtsregimes geleistet?
- Hat die betreffende Person NS-Ideologie aktiv unterstützt und verbreitet, darunter beispielsweise Antisemitismus, Rassismus gegen Sinti und Roma, Führerkult, Rassenideologie, Kriegsvorstellungen?
- Hat die betreffende Person sich an verbrecherischen Handlungen beteiligt, darunter beispielsweise Gewaltverbrechen oder Aneignung fremden Besitzes?

Wenn möglich gilt es auch zu erforschen, ob bei der betreffenden Person, unabhängig von der möglichen Belastungskategorie, eine kritische Reflexion ihres eigenen Handelns und Denkens zu erkennen ist und wie die Person von anderen bewertet wurde. Sei es bei einer möglichen NS-Belastung im Entnazifizierungsverfahren, oder auch in anderen, bereits vollzogenen Straßennamenüberprüfungen. Außerdem muss der Frage nachgegangen

werden, wie die Person durch Politik, beispielsweise durch besondere offizielle Würdigungen und durch die Gesellschaft rezipiert wurde, im Falle einer möglichen NS-Belastung vor allem auch nach 1945.

Ausführungen zur Entstehung des Kriterienkatalogs

Wie bereits in Kapitel 5. gezeigt, sind die Kriterienkataloge der Kommunen, welche bereits Straßennamen überprüften, vielfältig. In der Gesamtschau aller Kriterienkataloge lassen sich jedoch wesentliche Punkte erkennen, aus welchen der in dieser Arbeit vorliegende Kriterienkatalog für Regensburg erarbeitet wurde.
Der erste Punkt des Regensburger Kriterienkatalogs ist ein Kolonialbezug, der ebenfalls in Düsseldorf und Saarbrücken genannt wird, da dort Verbrechen im Kontext des Kolonialismus als Belastung gesehen wurden (vgl. Beirat Düsseldorf 2020, S.6; Herrmann 2021, S.11). München konkretisiert diesen Punkt weiter, indem es um kolonialpolitische Eroberung und Ausbeutung geht und dabei menschenverachtende Handlungen kritisiert werden (vgl. Stadtarchiv München 2021, S.3). Der hier erarbeitete Kriterienkatalog sieht neben Verbrechen im Kolonialismus, bei welchen der Blick eher verengt auf die sogenannten ‚Kolonialpioniere' gelegt wird, auch weitere Formen von Unrechthandeln als diskussionsbedürftig, wie beispielsweise Ausbeutung.
Das zweite Kriterium ist ein ausgeprägter Militarismus. Augsburg, Freiburg und Düsseldorf benennen ebenfalls diesen Punkt, wobei Freiburg auch auf das hier aufgeführte Verbreiten der Dolchstoßlegende und Augsburg auf die Kriegsverherrlichung eingeht (vgl. Kommission für Erinnerungskultur Augsburg 2019, S.4; Kommission Freiburg 2016, S.6; Beirat Düsseldorf 2019, S.6). Wie in den Kapiteln 2.3. und 2.4. gezeigt, wurden sowohl in der Weimarer Republik als auch während des Nationalsozialismus Straßenbenennungen benutzt, um des Ersten Weltkrieges in verklärender Weise zu gedenken und mitunter auch Mythen zu verbreiten.
Das an Dritter Stelle aufgeführte Kriterium ist eine NS-Belastung. Die in Kapitel 5.1. aufgeführten Beispiele, wie eine Einordnung des Handelns von Personen während der NS-Zeit vorgenommen werden kann, bieten dabei zu einem großen Teil Orientierung für die hier vorgelegten Fragestellungen. Wenngleich Danker und Lehmann-Himmel (2016), eine äußerst ausführliche und präzise Kategorisierung von Belastung erarbeitet haben, ist damit die Frage des Umgangs mit einer Straßenbenennung nicht geklärt. Für die Umsetzung einer Straßennamenüberprüfung sind daher neben den Grundorientierungen auch

die Handlungen und der Vergleich einer betreffenden Person mit einer anderen in ähnlicher Position oder Berufsstand eher hilfreich. Die von Danker und Lehmann-Himmel erarbeitete Einordnung findet sich jedoch in ähnlicher, aber zusammengefasster Form in der Arbeit von Templin (2017) wieder. Die für Hamburg angewandten untersuchten Typen (siehe Anlage 1) bieten dabei eine Begründungsgrundlage, warum es bei bestimmten Straßennamen einen erhöhter Diskussionsbedarf gibt. Bei der Einordnung in diese Typen, also den Nachforschungen zu der Frage, welche Belastungen in dem Handeln einer Person während und nach der NS-Zeit zu erkennen sind, braucht es eine Untersuchung der Handlungsmöglichkeiten. Templin erläutert hierbei sechs unterschiedliche Handlungsmöglichkeiten (vgl. Templin 2017, S. 21-32). Die Arbeitsgruppe in Mainz untersucht in ähnlichen Bereichen wie die Handlungsmöglichkeiten von Templin, wie sich Personen während des Nationalsozialismus verhalten haben. Dafür entwickelten sie einen Kriterienkatalog, der mit sieben Fragen ein genaueres Bild des Handelns einer Person erforscht. So fragt Mainz nach einer eventuellen Mitgliedschaft der betreffenden Person in der NSDAP oder anderen NS-Organisationen, sowie nach der politische Arbeit der Person (vgl. Arbeitsgruppe Mainz 2016, S.4). Die Kommission in Würzburg untersucht ebenfalls die politische Tätigkeit, sowohl vor 1933 als auch danach und die Mitgliedschaften (vgl. Kommission Würzburg 2020b) und in ähnlicher Form greifen auch die anderen Kommunen den Punkt auf. Das bedeutet, dass in dem hier für Regensburg vorgestelltem Kriterienkatalog die Frage nach einer Mitgliedschaft in der NSDAP und/oder anderen NS-Organisationen gestellt werden muss und ebenso das politische Handeln der Person erforscht werden muss.

Der zweite hier aufgeführte Punkt ist die Frage nach einem bedeutsamen Beitrag der betreffenden Person zur Etablierung oder Aufrechterhaltung des NS-Unrechtsstaates, welcher an den zweiten Punkt der Mainzer Kriterienliste angelehnt ist (vgl. Arbeitsgruppe Mainz, S.4). Die Kommission in Würzburg (2020b) nennt dabei auch Betätigungen am NS-Repressionsapparat oder dessen Zuträgerdiensten als erhebliche Belastung, was somit auch als ein bedeutsamer Beitrag zur Aufrechterhaltung des NS-Unrechtsstaates im Sinne des hier vorliegenden Katalogs gesehen werden kann. Der Fachbeirat in Salzburg wiederum nimmt vor allem das Unterstützen des Regimes aus führender politischer oder wirtschaftlicher Position heraus in den Blick (vgl. Fachbeirat Salzburg 2021, S.8) und Darmstadt führt noch an, dass vor allem eine Mitarbeit an dem Unrechtsregime ‚ohne Not' zu kritisieren ist (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.).

Die hier im dritten Punkt aufgeführte Frage nach einer möglichen Unterstützung der NS-Ideologie oder Teilen dergleichen findet sich in den Ausarbeitungen der Arbeitsgruppe Mainz (2016, S.4) und des Fachbeirats Salzburg (2021, S.8) wieder. Führerkult und auch generelle positive Äußerungen über Adolf Hitler werden im Mainzer Katalog benannt, ebenso Zustimmung zur Verfolgungs- und Ausgrenzungspolitik bis hin zur Ermordung von NS-Opfergruppen. Weiter werden ebenfalls positive Äußerungen über Kriegsziele als mögliche Belastung erforscht (vgl. Mainz 2016, S.4). Salzburg hingegen benennt Antisemitismus und Rassismus, welche in dem hier vorliegenden Kriterienkatalog ebenfalls als Beispiele aufgeführt sind (vgl. Fachbeirat Salzburg 2021, S.8).

Der vierte Punkt auf der Liste ist die Frage nach konkreten verbrecherischen Handlungen der betreffenden Person. Diese beinhalten Gewaltverbrechen, jedoch auch beispielsweise Handlungen zum eigenen wirtschaftlichen Vorteil, wie die Aneignung fremden Besitzes. Salzburg benennt hierbei auch Zerstörungen, Plünderungen, Enteignung durch beispielsweise ‚Arisierung' oder auch das Nutznießen an solchen Handlungen (vgl. Fachbeirat Salzburg 2021, S.8). Templin nennt für die Überprüfung in Hamburg neben materiellen Vorteilen durch Handlungen auch das Schädigen von Personen durch beispielsweise Denunziation, Zwangssterilisation oder den Einsatz von Zwangsarbeiter*innen, welches ebenfalls unter den Punkt verbrecherische Handlungen gezählt werden kann (vgl. Templin 2017, S.27-29).

Der vierte Punkt der Kriterienliste setzt sich einerseits aus Formen von gruppenbezogener Menschenfeindlichkeit und andererseits aus Minderheitenverfolgung zusammen. Dabei geht es um ausgeprägte und auch für damalige Verhältnisse unzeitgemäße Überzeugungen von Ungleichwertigkeit. Das Konzept der sogenannten Gruppenbezogenen Menschenfeindlichkeit (GMF) wurde ebenfalls in anderen Kommunen gebraucht, darunter explizit in Augsburg und München (vgl. Kommission für Erinnerungskultur Augsburg 2019, S.4; Stadtarchiv München 2021a, S.3) und in Freiburg, Düsseldorf und Saarbrücken dagegen implizit durch einzelne Kriterien. So nennt Freiburg Antisemitismus, Rassismus und Frauenfeindlichkeit als Kriterien (vgl. Kommission Freiburg 2016, S.6), welche ebenfalls in dem GMF-Konzept inbegriffen sind und Düsseldorf bezieht sich in seinem Kriterienkatalog ebenfalls auf Verbindungen der Personen mit Rassismus, Antisemitismus, Chauvinismus und Minderheitenverfolgung (vgl. Beirat Düsseldorf 2020, S.6). Saarbrückens Kriterienkatalog umfasst neben allgemein gehaltenen Kriegs- und Menschenrechtsverbrechen auch explizit unrechtmäßiges Handeln im Kolonialkontext oder

mit rassistischem beziehungsweise antisemitischem Zusammenhang (vgl. Herrmann 2021, S.11).

Das von Andreas Zick, Daniela Krause, Wilhelm Berghan und Beate Küpper untersuchte Syndrom Gruppenbezogene Menschenfeindlichkeit bietet eine gute Grundlage, um verschiedene Sichtweisen von Ungleichwertigkeit zu beschreiben. Die Wissenschaftler*innen forschen seit 2002 dazu und meinen mit dem Begriff GMF „die Abwertung und Ausgrenzung von sozialen Gruppen und Personen aufgrund ihrer Zugehörigkeit zu bestimmten Gruppen, die an Merkmalen wie Geschlecht, Nationalität, Ethnie, Religion, sexueller Orientierung, sozialer Herkunft oder auch ihrer physischen oder psychischen Konstitution festgemacht wird“ (Zick et al. 2016, S.33). Die 2016 untersuchten Elemente des Syndroms sind in der Abbildung 3 dargestellt.

Abbildung 3: Darstellung des Syndroms Gruppenbezogene Menschenfeindlichkeit
(Quelle: Zick et al. 2016, S.37)

Diese Ablehnung kann von Vorurteilen und Stereotypen bis hin zu Diskriminierung und Feindseligkeit reichen und richtet sich gegen Person, welche als Teil einer abgelehnten Gruppe gesehen werden und damit als ‚Andere‘ wahrgenommen werden (vgl. Zick et al. 2016, S.33). Die Gruppenbezogene Menschenfeindlichkeit wird als Syndrom beschrieben, da die „zugeschriebene Ungleichwertigkeit der einen Gruppe mit der einer anderen Gruppe einhergeht und die unterschiedlichen Elemente der Ungleichwertigkeit miteinander verknüpft sind, wie sich empirisch nachweisen lässt“ (ebd., S.34). Für eine

Straßennamenüberprüfung können so verschieden Formen von Ungleichwertigkeit im Handeln einer Person kritisiert werden, wenn es die Quellenlage klar erkennen lässt. Inwiefern das Handeln der betreffenden Person, nach der eine Straße benannt wurde, ausgeprägt und von einer selbst für damalige Verhältnisse unverhältnismäßigen Menschenfeindlichkeit zeugt, ist für den Einzelfall in der Kommission zu diskutieren.

Unabhängig davon, welche der vier Kriterienpunkte (Kolonialismus, Militarismus, NS-Belastung, GMF und Minderheitenverfolgung) näher untersucht werden, muss, wie bereits beschrieben, auch die Frage nach einer möglichen kritischen Reflexion des eigenen Handelns der betreffenden Person untersucht werden, welche von anderen Überprüfungsprojekten im Zusammenhang mit einer NS-Belastung auch behandelt wurde (vgl. Arbeitsgruppe Mainz 2016, S.4; Kommission Würzburg 2020b; Fachbeirat Salzburg 2021, S.8). Außerdem stellt die Arbeitsgruppe in Mainz auch die Frage danach, ob andere Kommunen den gleichen Straßennamen bereits überprüften und ob bei einer Umbenennungsempfehlung relevante Begründungen zu finden sind (vgl. Arbeitsgruppe Mainz 2016, S.4). Die Kommission in Würzburg erweiterte diesen Blickwinkel und fragt nicht nur nach den Bewertungen der Person durch eine Einstufung im Entnazifizierungsprozess im Falle einer NS-Belastung, sie fragt auch nach besonderen Verdiensten, Orden und Auszeichnungen (vgl. Kommission Würzburg 2020b). Dies führt zu dem zweiten allgemeinen Punkt der Frage wie die betreffende Person von anderen bewertet wird, beispielsweise von der Gemeinde, der Gesellschaft oder politischen Instanzen. Dazu gehört auch das öffentliche Bild der Person, welches neben Straßenbenennungen oftmals auch zusätzliche weitere Ehrungen beinhaltet, wie beispielsweise Ehrenbürgerschaften.

7.2.3. Clusterbildung

Ein Hilfsmittel, um mit Straßenbenennung geehrte Personen in ihrem Leben und Handeln vergleichen zu können, ist die Clusterbildung. Dabei werden die betreffenden Personen in Gruppen unterteilt, welche beispielsweise aus Berufsgruppen bestehen. Bei den Überprüfungen in Wien, Freiburg und München wurde so vorgegangen. Die in München von der Kommission diskutierten Straßennamen wurden dabei in solche Cluster eingeteilt, damit sie besser zu vergleichen sind (vgl. Interview München 2021, Z.160f.). So wurden beispielsweise Literat*innen und Schriftsteller*innen zusammengefasst, wobei Journalist*innen ebenfalls dazu gezählt wurden. Außerdem gab es die Themencluster der

Wissenschaftler*innen, der Unternehmer*innen, der Kunstschaffenden, wozu auch Musiker*innen und Dirigent*innen gezählt wurden (vgl. ebd., Z.161-164). Diese Themengruppen können durch einen Blick auf den Vorgang bei anderen Straßenüberprüfungen noch erweitert werden. Die Kommission in Freiburg zählt im Abschlussbericht auch noch Mediziner*innen auf, wobei diese dem Cluster der Wissenschaftler*innen zugeordnet werden können. Außerdem nennen sie Theolog*innen und Verwaltungsfachleute als Themencluster (vgl. Kommission Freiburg 2016, S.7). Oliver Rathkolb, Peter Autengruber, Birgit Nemec und Florian Wenninger verwenden für ihre Überprüfung der Wiener Straßennamen noch weitere Cluster, darunter Militärpersonen, Pädagog*innen, Sportler*innen, Architekt*innen. Andere in dem Wiener Abschlussbericht genannte Kategorien können hier bereits genannten Clustern zugeordnet werden (vgl. Rathkolb et al. 2013, S.1-10).

Welche thematischen Cluster dann in der Überprüfung von Straßennamen in Regensburg verwendet werden können, lässt sich vor dieser Unternehmung nicht abschließend klären, mögliche für Regensburg relevante Cluster können jedoch folgende sein: Politiker*innen, Militärs und Bezugspunkte des Ersten Weltkriegs, Schriftsteller*innen (Autor*innen, Journalist*innen, etc.), Kunstschaffende (Musiker*innen, Sänger*innen, Künstler*innen, Dirigent*innen), Unternehmer*innen, Wissenschaftler*innen (Mediziner*innen) und Theolog*innen. Im Laufe der Überprüfung ergeben sich eventuell weitere mögliche Themencluster.

Selbstverständlich geht es trotz möglicher Vergleiche innerhalb eines Clusters immer noch um eine Einzelfallprüfung und darum die Namenspat*innen in deren Gesamtheit zu sehen, mit ihren Verdiensten, widersprüchlichem Handeln oder auch problematischen Aspekten (vgl. Pöppinghege 2007, S.117).

7.2.4. Erstellung einer Empfehlung

Im zweiten Schritt einer Straßennamenüberprüfung diskutiert nun die Kommission anhand der im ersten Schritt erstellten (Kurz)Biographien und des Kriterienkatalogs eine mögliche Belastung der Namenspat*innen. Hierbei kann die zuvor beschriebene Cluster-Erstellung von Hilfe sein, um eine in sich kohärente, bewertende Einordnung der Straßennamen vorzunehmen. Es bleibt jedoch bei einer Einzelfallprüfung. Bei der Abgabe einer Empfehlung zu einer bestimmten Straßenbenennung zeigt ein vergleichender Blick in die Projekte anderer Kommunen, dass es unterschiedliche Vorgehensweisen gibt.

Manche Kommissionen gaben die Empfehlungen einstimmig ab (vgl. Kommission Bremerhaven 2013, Kommission Freiburg 2016, Beirat Hannover 2018, Kommission für Erinnerungskultur Augsburg 2019), bei anderen entschied ein Mehrheitsbeschluss (vgl. Arbeitsgruppe Mainz 2016, Beirat Düsseldorf 2020, Kommission Würzburg 2020a). Welches Vorgehen in Regensburg verfolgt wird, muss die Kommission für sich entscheiden. Für das befragte Mitglied der Kommission in Freiburg bedeutet Einstimmigkeit in der Bewertung eines Straßennamens, dass die Arbeit der Kommission von der Stadtgesellschaft besser angenommen wird, da das Ergebnis eindeutig ist (vgl. Interview Freiburg 2021, Z.104f.). Im Experteninterview mit Mainz zeigt sich hingegen die Perspektive, dass das Ermöglichen und Darstellen von verschiedenen Ansichten notwendig ist, da es mitunter vorkommt, dass historische Personen besonders schwer zu beurteilen sind und es auch die Möglichkeit einer Enthaltung generell geben sollte, wenngleich eine einstimmige Empfehlung zu einem Umgang angestrebt wird (vgl. Interview Mainz 2021, Z.396-400). Außerdem benutzten einige Straßennamenprojekte eine Einteilung in drei Umgangsformen, beispielsweise die Kategorien A, B und C: Denjenigen Straßen, bei denen kein Handlungsbedarf besteht, solchen bei denen ein Erläuterungsschild die geehrte Person differenzierte darstellt und kommentiert und wiederum solche, bei denen eine Umbenennung für notwendig erachtet wird. Diese Einteilung in drei verschiedene Empfehlungen zum Umgang bietet so eine ausdifferenzierte Kategorisierung und gleichzeitig jedoch auch übersichtliche Unterteilung zum Umgang (vgl. Kommission Freiburg 2016, S.7; Kommission für Erinnerungskultur Augsburg 2019, S.4f.; Beirat Düsseldorf 2020, S.8; Herrmann 2021, S.11).
Die so zustande gekommenen Kurzbiographien von Personen und die Erläuterungen von historischen Begriffen, nach welchen Straßen benannt wurden, samt den von der Kommission erarbeiteten Empfehlungen münden sodann in einem Abschlussbericht.

7.3. Dritter Schritt: Letztendliche Entscheidung der politischen Vertreter*innen

In einem letzten, dritten Schritt ist es nun die Aufgabe der demokratisch gewählten politischen Vertreter*innen der Bürger*innen mit Hilfe der ihnen vorgelegten Empfehlungen der Kommission und des Abschlussberichtes eine letztendliche Entscheidung über den Umgang bestimmter Straßenbenennungen zu treffen.

8. Zusammenfassung und Ausblick

Um ein Handlungskonzept zur Überprüfung der Regensburger Straßennamen zu erarbeiten, bedurfte es erst einmal einer genaueren Betrachtung dessen, wie Straßenbenennungen historisch genutzt wurden, was sie ausmacht und was ihre Funktionen sind. Dafür bot das zweite Kapitel einen Überblick über den historischen Kontext und zeigte so dass bis zur Französischen Revolution Straßennamen ausschließlich zu Orientierungszwecken dienten und danach verschiedene thematische Benennungsmotive auszumachen sind. Bis zum Ersten Weltkrieg wurden so zuerst vielfach Personen der Monarchie durch Straßenbenennungen geehrt. Außerdem sollte die Vorstellung einer Kulturnation in den Stadtplan eingeschrieben werden. In der Weimarer Republik kamen sodann neben ersten Benennungen nach Demokrat*innen auch die, teilweise verklärende, Rückschau und Ehrung von Militärpersonen und Schlachten aus dem Ersten Weltkrieg als Benennungsmotive in die Städte. Während des Nationalsozialistischen Regimes gab es wiederum viele Umbenennungen unliebsamer Namenspat*innen und vielfach kamen noch lebende Führungspersonen und Idole zu Straßennamenehre. Nach dem Zweiten Weltkrieg forderten die Alliierten eine sofortige Umbenennung aller Straßennamen mit militärischem oder nationalsozialistischem Bezug, welche unterschiedlich gründlich in deutschen Städten durchgeführt wurde. In der DDR gab es danach vielfach Benennungen nach politischen und ideellen Führungspersonen, während in Westdeutschland erstmals auch Personen der Industrie geehrt wurden.

In einer Rückschau auf die verschiedenen zeitlichen Abschnitte und unterschiedlichen Systeme fällt auf, dass Straßenbenennungen, seitdem damit auch Personen geehrt werden, höchst selektive Gruppen an Personen ehren, dies vielfach auch mit symbolpolitischen Gedanken verbunden ist und historische gesehen nur ausgewählte Personengruppen darüber entschieden, wem so eine kommunale Ehrung zuteilwurde.

Das dritte Kapitel zeigt dann, dass Straßennamen neben der Orientierungsfunktion, welche im Alltag vorherrscht, oft auch eine, zumeist ehrende, Erinnerungsfunktion enthalten. Die theoretischen Ausführungen von Maurice Halbwachs zu dem kollektiven Gedächtnis, und die Präzisierungen von Jan und Aleida Assmann zu den zwei Modi dieses Gedächtnisses, dem kommunikativen und dem kulturellen Gedächtnis, zeigen weiter, dass Straßennamen als Medium des kulturellen Gedächtnisses gesehen werden können. Obgleich es ein verkürztes Medium darstellt, welches verschiedene Lesarten zulässt. In der heutzutage demokratisch verfassten Gesellschaft muss sodann die Frage gestellt werden, wie

mit Straßennamen umzugehen ist, die in der Vergangenheit vergeben wurden und den heutigen Werten und Vorstellung der Stadt nicht (mehr) entsprechen. Dafür braucht es einerseits eine Analyse der Biographien der Namenspat*innen beziehungsweise des Kontextes eines historischen Begriffes. Andererseits müssen auch die Entstehungsgeschichte eines Straßennamens sowie die Assoziationen, die mit dem Namen oder Begriff verbunden werden und deren mögliche historische Wandlungen betrachtet werden.

Dieses kritische Hinterfragen, ob Straßennamen den heutigen Werten standhalten oder diskussionsbedürftig erscheinen, spricht der Deutsche Städtetag auch in der 2021 erschienen Handreichung an und gibt Empfehlungen zu Neu- und Umbenennungen von Straßennamen ab. Auch der Regensburger Ausschuss für Bildung und ebenso das Gedenk- und Erinnerungskonzept der Stadt erachten eine systematische Überprüfung der Straßenbenennungen für notwendig.

In dem fünften Kapitel ging es dann konkret um die Überprüfungsprojekte anderer Kommunen. Das Vorstellen der Kriterienkataloge und die darauffolgenden Umgangsempfehlungen zeigten zwar durchaus unterschiedliche Vorgehensweisen, jedoch auch Gemeinsamkeiten.

Bei der Frage nach den Umgangsmöglichkeiten mit kritischen Straßennamen bestehen Gemeinsamkeiten zwischen den Kommunen, wie Kapitel 6. sie darstellt. Vor allem die Kommentierung und die Umbenennung mit Kommentierung sind die am häufigsten genutzten Umgangsmöglichkeiten. Eine Kommentierung bietet dabei den Vorteil, dass neben den Verdiensten auch die zu kritisierenden biographischen Aspekte angesprochen werden können. Jedoch bleibt die Frage im Einzelfall zu klären, ob die Belastung(en) so gravierend sind, dass es doch eher einer Umbenennung bedarf. Dabei stellt sich dann die Frage, wie verhindert werden kann, dass unliebsame Geschichte durch eine bloße Umbenennung entsorgt wird. Einige der zuvor besprochenen Kommunen sowie auch aktivistische Gruppen und Organisationen führten Diskussionsforen oder auch Ausstellungen durch und boten (digitales) Bildungsmaterial an, um eine aktive Auseinandersetzung mit der Vergangenheit und eben auch mit den zu kritisierenden Namenspat*innen zu erreichen.

Kapitel 7. bespricht dann das konkrete Vorgehen einer Straßennamenüberprüfung in Regensburg. Dies kann in drei grobe Schritte eingeteilt werden. In einem ersten Schritt müssen die biographischen Daten zu den Namenspat*innen recherchiert werden, um Kurzbiographien zu erstellen.

In einem Zweiten Schritt folgt dann die Arbeit in der zu bildenden Kommission, bei der anhand des vorgelegten Kriterienkatalogs die Straßenbenennungen einzelfallbezogen diskutiert werden, um festzustellen, ob Belastungen vorliegen. Der für Regensburg erarbeitet Kriterienkatalog und damit die Handlungsleitlinie für die Arbeit der Kommission, beinhaltet vier Kriterien. Es geht um Belastungen im Kontext des Kolonialismus, ausgeprägten Militarismus, NS-Belastung und ausgeprägte und auch für die damaligen Verhältnisse unzeitgemäße Formen gruppenbezogener Menschenfeindlichkeit sowie Minderheitenverfolgung. Einer NS-Belastung wird sich in dieser Arbeit anhand eines Fragenkatalogs genähert, indem verschiedene Formen von Handeln und Verhalten einer Person sowie deren Einstellungen untersucht werden.
Wenn dabei eine Belastung im Sinne eines der vier Kriterien festgestellt wurde, stellt sich nun die Frage, welche Empfehlung die Kommission nun zum Umgang mit der Straße verfasst. Die sodann festgehaltenen Ergebnisse der Kommission, also die Einordnung, ob ein Straßenname belastet ist und welcher Umgang damit empfohlen wird, werden sodann in dem dritten Schritt den demokratisch gewählten Vertretungen der Bürger*innen vorgelegt, welche die letztendliche Entscheidung darüber treffen.

Wie der Deutsche Städtetag in der 2021 veröffentlichen Handreichung betonte, erfordert so ein Projekt einer Straßennamenüberprüfung ein transparentes, wissenschaftliches Vorgehen, bei dem die Stadtbevölkerung eingebunden wird und Straßenbenennungen als Form der Ehrverleihung kritisch betrachtet und diskutiert werden (vgl. Deutscher Städtetag 2021, S.4). Die im Gedenk- und Erinnerungskonzept der Stadt Regensburg geforderte städtische Spurensuche kann mit dem hier vorliegenden Handlungskonzept angefangen werden und eine sachliche Diskussion anstoßen. Ein solcher Diskurs über die Bewertung von als belastet angesehene Straßennamen ist sicherlich kein einfaches Vorhaben, werden doch Handlungen von geehrten Personen unterschiedlich eingeschätzt und bewertet und auch der Umgang mit belasteten Straßennamen ist divers. Die Überprüfung der Straßennamen stellt jedoch andrerseits eine Möglichkeit dar, Erinnerung aktiv zu gestalten und sich mit der Vergangenheit auseinanderzusetzen, sodass Personen, nach denen Straßen benannt wurden, dadurch nicht nur differenzierter betrachtet werden können. Vielmehr können durch den Umgang mit zu kritisierenden Straßenbenennungen die Werte der heutigen demokratischen und pluralen Gesellschaft verdeutlichen werden. Die Auseinandersetzung mit vergangen Ehrungen bietet sich so die Chance, in der Gegenwart bewusster für die eigenen Werte einzutreten und eine aktive Erinnerungskultur zu gestalten.

Literaturverzeichnis

Aikins, Joshua Kwesi 2012: Berlin Remix – Straßenumbenennungen als postkoloniale Perspektivumkehr. In: Kien Nghie Ha (Hg.): Asiatische Deutsche. Vietnamesische Diaspora and Beyond. Berlin/Hamburg: Assoziation A, S.288-304.

Aikins, Joshua Kwesi/Hoppe, Rosa 2010: Straßennamen als Wegweiser für eine postkoloniale Erinnerung in Deutschland. In: Susan Arndt/ Nadja Ofuatey-Alazard (Hg.) 2015: Wie Rassismus aus Wörtern spricht. (K)Erben des Kolonialismus im Wissensarchiv deutscher Sprache. Ein kritisches Nachschlagewerk. Münster: Unrast-Verlag, S.521-538.

AK Lübeck 2018: Protokoll. 11. Sitzung des Interfraktionellen Arbeitskreises zum Bürgerschaftsauftrag ‚Historisch-wissenschaftliche Überprüfung der nach Personen benannten Straßen der Hansestadt Lübeck'. (https://www.luebeck.de/de/rathaus/politik/pil/bi/___tmp/tmp/45081036719672801/719672801/01288803/03-Anlagen/06/Anlage6_Protokoll_11AK-Strassennamen.pdf; Zugriff am 05.11.2021).

AK Lübeck 2019: Arbeitskreis Straßennamen: VO/2018/06936; Anlage 1. Abschlussbericht des AK Straßennamen. (https://www.luebeck.de/de/rathaus/politik/pil/bi/___tmp/tmp/45081036719672801/719672801/01288803/03-Anlagen/01/Anlage1_Bericht_Strassennamen.pdf; Zugriff 05.11.2021).

Arbeitsgruppe Mainz: Arbeitsgruppe ‚Historische Straßennamen' 2016: Abschlussbericht der Arbeitsgruppe ‚Historische Straßennamen'. (https://www.mainz.de/medien/internet/downloads/kulturabteilung/Abschlussbericht-AG-Historische-Strassennamen.pdf; Zugriff: 05.11.2021).

Assmann, Aleida 2011: Einführung in die Kulturwissenschaft. Grundbegriffe, Themen, Fragestellungen. 3. akt. und überarb. Aufl. Berlin: Erich Schmidt Verlag.

Assmann, Jan 1988: Kollektives Gedächtnis und kulturelle Identität. In: Jan Assmann/Tonio Hölscher (Hg.): Kultur und Gedächtnis Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag, S.9-19.

Azaryahu, Maoz (1991): Von Wilhelmplatz zu Thälmannplatz. Politische Symbole im öffentlichen Leben der DDR. Gerlingen: Bleicher Verlag.

Bake, Rita 2015: Ein Gedächtnis der Stadt. Nach Frauen und Männern benannte Straßen, Plätze, Brücken in Hamburg. Band 1 Überblick und Analyse. Hamburg: Landeszentrale für politische Bildung (https://www.hamburg.de/contentblob/4461544/ceb8463f66fb954ea7dbadb2f833b0df/data/gedaechtnis-der-stadt.pdf; Zugriff 05.11.2021).

Bake, Rita 2019: Umgang mit Hamburger Straßennamen, deren Namensgeber*innen eine mögliche NS-Vergangenheit in ihren Biographien aufweisen. (https://www.hamburg.de/contentblob/4462748/5cc65780d2d857a4c02eacbb76ac4683/data/ns-belastete-strassennamen.pdf; Zugriff 05.11.2021).

Beirat Düsseldorf: Beirats zur Überprüfung Düsseldorfer Straßen- und Platzbenennungen 2020: Abschlussbericht des Beirats zur Überprüfung Düsseldorfer Straßen- und Platzbenennungen. (https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt41-203/stadtarchiv/aktuell/200123Abschlussbericht_Strassennamen.pdf; Zugriff 05.11.2021).

Beirat Hannover: Beirat ‚Wissenschaftliche Betrachtung von namensgebenden Persönlichkeiten' 2018: Projekt Wissenschaftliche Betrachtung von namensgebenden Persönlichkeiten. (https://www.hannover.de/Kultur-Freizeit/Architektur-Geschichte/Erinnerungskultur/ZeitZentrum-Zivilcourage/Städtische-Erinnerungskultur/Wissenschaftliche-Betrachtung-von-namensgebenden-Persönlichkeiten-in-Hannover; Zugriff 05.11.2021).

BER et al.: Berliner Entwicklungspolitischer Ratschlag/ Initiative Schwarze Menschen in Deutschland/ Berlin Postkolonial 2016: Stadt neu lesen. Dossier zu kolonialen und rassistischen Straßennamen in Berlin. Berliner Entwicklungspolitischer Ratschlag (Hg.). Berlin: Berliner Entwicklungspolitischer Ratschlag e.V.

Bering, Dietz/Großsteinbeck, Klaus 2007: Die ideologische Dimension der Kölner Straßennamen von 1870 bis 1945. In: Rudolf Jaworski/Peter Stachel (Hg.): Die Besetzung des öffentlichen Raumes. Politische Plätze, Denkmäler und Straßennamen im europäischen Vergleich. Berlin: Frank & Timme GmbH, S.311-336.

Bezirksamt Mitte o.J.a: Bezirksamt Mitte. Fachbereich Kunst, Kultur und Geschichte o.J.: Afrikanisches Viertel. Informationen rund um die Straßenumbenennungen im Afrikanischen Viertel im Wedding, Berlin-Mitte. (https://www.berlin.de/kunst-und-kultur-mitte/geschichte/afrikanisches-viertel-609903.php; Zugriff 05.11.2021).

Bezirksamt Mitte o.J.b: Koloniale Straßennamen und ihre Umbenennung im Bezirk Mitte. (https://www.berlin.de/kunst-und-kultur-mitte/geschichte/erinnerungskultur/strassenbenennungen/artikel.1066742.php; Zugriff 05.11.2021).

Deutscher Städtetag 2021: Straßennamen im Fokus einer veränderten Wertediskussion. Handreichung des Deutschen Städtetages zur Aufstellung eines Kriterienkatalogs zur Straßenbenennung. (https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Publikationen/Weitere-Publikationen/2021/Handreichung-Strassennamen-im-Fokus-einer-veraenderten-Wertediskussion.pdf; Zugriff 05.11.2021).

Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian 2016: Bericht – Geschichtswissenschaftliche Aufarbeitung der personellen und strukturellen Kontinuität nach 1945 in der schleswig-holsteinischen Legislative und Exekutive – Drucksache 18/1144(neu) (https://www.landtag.ltsh.de/infothek/wahl18/drucks/4400/drucksache-18-4464.pdf; Zugriff: 05.11.2021).

Erll, Astrid 2017: Kollektives Gedächtnis und Erinnerungskulturen. Eine Einführung. 3. Akt. und überarb. Aufl. Stuttgart: Springer-Verlag GmbH.

Ervedosa, Clara 2013: Das May-Ayim-Ufer in Berlin. In: Jürgen Zimmerer (Hg.): Kein Platz an der Sonne. Erinnerungsorte der deutschen Kolonialgeschichte. Frankfurt am Main: Campus Verlag GmbH, S.424-441.

Fachbeirat Salzburg: Fachbeirat ‚Erläuterungen von Straßennamen' 2021: Nach NS-belasteten Personen benannte Straßen in der Stadt Salzburg. (https://www.stadt-salzburg.at/fileadmin/landingpages/stadtgeschichte/nsprojekt/strassennamen/biografien/teila_schlussbericht.pdf; Zugriff 05.11.2021).

Freedom Roads o.J.a: Willkommen. Wanderausstellung freedom-roads! Koloniale Straßennamen .postkoloniale Erinnerungskultur. Geschichte, Kunst und Beteiligung. (http://freedom-roads.de/frrd/willkom.htm; Zugriff 05.11.2021).

Freedom Roads o.J.b: Veranstaltungskalender. (http://freedom-roads.de/frrd/hhverans.htm; Zugriff 05.11.2021).

Frese, Matthias 2012: Straßennamen als Instrument der Geschichtspolitik und Erinnerungskultur. Fragestellungen und Diskussionspunkte. In: Matthias Frese (Hg.): Fragwürdige Ehrungen!? Straßennamen als Instrument von Geschichtspolitik und Erinnerungskultur. Münster: Ardey-Verlag, S.9-19.

Gudehus, Christian/Eichenberg, Ariane/Welzer, Harald 2010: Gedächtnis und Erinnerung. Ein interdisziplinäres Handbuch. Stuttgart: J.B. Metzler'sche Verlagsbuchhandlung und Carl Ernst Poeschel Verlag.

Großbölting, Thomas/Friedmann, Matthias 2015: ‚Schloss jetzt'. Eine Stadt streitet über ihr Früher und Heute. In: Thomas Großbölting (Hg.): Hindenburg- oder Schlossplatz? Was die Debatte über Münster verrät. Münster: Aschendorff Verlag.

Halbwachs, Maurice 1985: Das Gedächtnis und seine sozialen Bedingungen. k.A.: Suhrkamp Verlag.

Halbwachs, Maurice 1967: Das kollektive Gedächtnis. Stuttgart: Enke.

Handro, Saskia 2015: Geschichte – Mythos – Image. Der Streit um den Hindenburgplatz in geschichtskultureller Perspektive. In: Thomas Großbölting (Hg.): Hindenburg- oder Schlossplatz? Was die Debatte über Münster verrät. Münster: Aschendorff Verlag GmbH & Co.KG, S.25-71.

Handro, Saskia 2018: Historische Orientierung gesucht! Straßennamendebatten als Forschungsgegenstand und geschichtskulturelle Praxis. In: Matthias Frese/Marcus Weidner (Hg.): Verhandelte Erinnerungen. Der Umgang mit Ehrungen, Denkmälern und Gedenkorten nach 1945. Paderborn: Ferdinand Schöningh, S.253-278.

Herrmann, Hans-Christian 2021: Abschlussbericht der Straßennamenkommission. Landeshauptstadt Saarbrücken (Hg.). (https://www.saarbruecken.de/media/download-614b1bd414654; Zugriff 05.11.2021).

Kenkmann, Alfons 2018: ‚Anstössige Krieger' unter dem ‚Diktat des Zeitgeistes'? Widmungsgetümmel in Münster. In: Matthias Frese/ Marcus Weidner (Hg.): Verhandelte Erinnerungen. Der Umgang mit Ehrungen, Denkmälern und Gedenkorten nach 1945. Paderborn: Ferdinand Schöningh, S.279-290.

Kommission Bremerhaven 2013: Bericht der Expertenkommission zur Überprüfung des Straßenverzeichnisses der Stadt Bremerhaven im Hinblick auf etwaige Namensgeber aus der Zeit des Nationalsozialismus. (https://www.bremerhaven.de/sixcms/media.php/94/Abschlussbericht+der+Expertenkommission.pdf; Zugriff: 05.11.2021).

Kommission Freiburg: Kommission zur Überprüfung der Freiburger Straßennamen 2016: Abschlussbericht der Kommission zur Überprüfung der Freiburger Straßennamen. (https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/params_E1921314638/1028363/Strassennamen_Abschlussbericht.pdf; Zugriff: 05.11.2021).

Kommission für Erinnerungskultur Augsburg 2019: Bericht der Kommission für Erinnerungskultur. (http://geschichtsagentur-augsburg.de/media/files/kerkstrittigestrassennamenbericht.pdf; Zugriff 05.11.2021).

Kommission Würzburg: Würzburger Kommission zur Überprüfung von Straßennamen 2020a: Abschlussbericht und Empfehlungen der Würzburger Kommission zur Überprüfung von Straßennamen (https://www.wuerzburg.sitzung-online.de/BI/___tmp/tmp/45081036605165751/605165751/00280790/90-Anlagen/06/AbschlussberichtStrassennamenkommission1011202.pdf; Zugriff 05.11.2021).

Kommission Würzburg 2020b: Anlage 3: Raster für die Erstellung von Biogrammen. (https://www.wuerzburg.sitzung-online.de/BI/___tmp/tmp/45081036605165751/605165751/00280790/90-Anlagen/03/Anlage3.pdf; Zugriff 05.11.2021).

LEO: Lern- und Erinnerungsort Afrikanisches Viertel o.J.: Lern- und Erinnerungsort Afrikanisches Viertel (LEO). (http://www.3plusx.de/leo-site/; Zugriff 05.11.2021).

Morgenstern, Ulf/ Wachter, Christian 2016: Wie der Bismarck-Mythos in die Landschaft kam. Bismarck-Ehrungen im öffentlichen Raum: Entstehungen, Kartierung und Interpretationsansätze. In: Dietmar von Reeken/Malte Thießen (Hg.): Ehrregime. Akteure, Praktiken und Medien lokaler Ehrungen in der Moderne. Göttingen: V&R unipress GmbH. S.89-112.

Poguntke, Peter 2011: Braune Feldzeichen. Stuttgarter Straßennamen in der NS-Zeit und der Umgang nach 1945. Stuttgart/Leipzig: Hohenheim Verlag GmbH.

Pöppinghege, Rainer 2005: Geschichte mit Füßen treten: Straßennamen und Gedächtniskultur in Deutschland. Paderborn: o.A.

Pöppinghege, Rainer 2007: Wege des Erinnerns. Was Straßennamen über das deutsche Geschichtsbewusstsein aussagen. Münster: agenda Verlag GmbH & Co. KG.

Pöppinghege, Rainer 2012: Geschichtspolitik per Stadtplan. Kontroversen zu historisch-politischen Straßennamen. In: Matthias Frese (Hg.): Fragwürdige Ehrungen!? Straßennamen als Instrument von Geschichtspolitik und Erinnerungskultur. Münster: Ardey-Verlag, S.21-40.

Rathkolb, Oliver/ Autengruber, Peter/Nemec, Birgit/ Wenninger, Florian 2013: Forschungsprojektendbericht. Straßennamen Wiens seit 1860 als ‚Politische Erinnerungsorte'. (https://www.wien.gv.at/kultur/abteilung/pdf/strassennamenbericht.pdf; Zugriff 05.11.2021).

Sänger, Johanna 2006: Heldenkult und Heimatliebe. Straßen- und Ehrennamen im offiziellen Gedächtnis der DDR. Berlin: Christoph Links Verlag.

Skriebeleit, Jörg/ Spoerer, Mark/Wolter, Heike 2017: Konzept für eine Gedenk- und Erinnerungskultur der Stadt Regensburg zur städtischen Geschichte und der Rolle der Stadt(gesellschaft) im Nationalsozialismus. (https://www.regensburg.de/fm/121/erinnerungskultur-konzept-erinnerungsarbeit-regensburg-2018.pdf; Zugriff am 29.11.2021).

Speitkamp, Winfried 2016: Verlorene Ehre. Ehrungen im politischen Streit um Vergangenheit und Gegenwart. In: Dietmar von Reeken/Malte Thießen (Hg.): Ehrregime. Akteure, Praktiken und Medien lokaler Ehrungen in der Moderne. Göttingen: V&R unipress GmbH. S.311-342.

Stadt Hamburg o.J.: Verkehrsflächen. NS-belastete Straßennamen. (https://www.hamburg.de/bkm/strassennamen/13512150/ns-belastete-strassennamen/; Zugriff 05.11.2021).

Stadtarchiv München 2021a: Kriterienkatalog zum Umgang mit historisch belasteten Straßennamen. (https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Direktorium/Stadtarchiv/Strassenbenennungen.html; Zugriff 05.11.2021).

Stadtarchiv München 2021b: Liste der Straßennamen mit erhöhtem Diskussionsbedarf. (https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Direktorium/Stadtarchiv/Strassenbenennungen.html; Zugriff 05.11.2021).

Stadt Münster 2012: Ehre, wem Ehre gebührt?! Umgang mit strittigen Straßennamen. (https://www.muenster.de/stadt/strassennamen/umgang-mit-strittigen-strassennamen.html; Zugriff 05.11.2021).

Stadt Offenburg 2015: Beschlussvorlage. Drucksache-Nr. 162/14. (https://www.google.de/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjEsNC0iYPzAh-WRgP0HHX9mBEcQFnoECAQQAQ&url=http%3A%2F%2Fstadtarchiv-offenburg.de%2Fhtml%2Fmedia%2Fdl.html%3Fi%3D13239&usg=AOvVaw3QKsvm5QldOHWgR6fGD50c; Zugriff 05.11.2021).

Stadt Regensburg 2012: Auszug- Straßenbenennungen in neuen Baugebieten; Grundsatzbeschluss Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 13.03.2012. (https://srv19.regensburg.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=29187#allrisBS; Zugriff 05.11.2021).

Stadt Regensburg 2020: Auszug- Überprüfung von Straßennamen, Plätzen und Gebäuden im Stadtgebiet Regensburg auf einen Zusammenhang zur Zeit des Nationalsozialismus und ihre Bedeutung. (https://srv19.regensburg.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=51831; Zugriff 05.11.2021).

Stadt Salzburg 2021: Nach NS-belasteten Personen benannte Straßen in der Stadt Salzburg. (https://www.stadt-salzburg.at/ns-projekt/ns-strassennamen/; Zugriff 05.11.2021).

Stadt Salzburg o.J.: Stadt Salzburg Maps. (https://maps.stadt-salzburg.at/#zoom=2&lat=47.80468&lon=13.04881&layers=25-661; Zugriff 05.11.2021).

Stadt Ulm o.J.: Klare Kriterien für Straßennamen. (https://www.ulm.de/aktuelle-meldungen/zöa/november-2018/umbenennung-von-strassennamen; Zugriff 05.11.2021).

Straßen in DE o.J.a: Die häufigsten Straßennamen in Deutschland. (https://www.strassen-in-deutschland.de/die-haeufigsten-strassennamen-in-deutschland.html; Zugriff 05.11.2021).

Straßen in DE o.J.b: Danziger Freiheit in Deutschland (https://www.strassen-in-deutschland.de/danziger-freiheit-in-deutschland-12342625.html; Zugriff 05.11.2021).

Strebel, Bernhard 2010: ‚Es ist nicht ganz einerlei, wie die Straße heißt, in der man wohnt". Straßennamen in Celle und personelle Verbindungen mit dem Nationalsozialismus. (https://www.celle.de/PDF/Abschlussbericht_von_Dr_Strebel_Straßennamen_Celle_aktualisierte_Fassung_vom_30_11_2010_.PDF?ObjSvrID=342&ObjID=17458&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1566815985; Zugriff: 05.11.2021).

Tear this down o.J.: Tear this shit down. Kolonialismus jetzt beseitigen. (https://www.tearthisdown.com/de/; Zugriff 05.11.2021).

Templin, David 2017: Wissenschaftliche Untersuchung zur NS-Belastung von Straßennamen (https://www.hamburg.de/contentblob/13462796/1d4b36cbfb9adc7fca682e5662f5854d/data/abschlussbericht-ns-belastete-strassennamen.pdf, Zugriff: 05.11.2019).

Thamer, Hans-Ulrich 2012: Straßennamen in der öffentlichen Diskussion: Der Fall Hindenburg. In: Matthias Frese (Hg.): Fragwürdige Ehrungen!? Straßennamen als Instrument von Geschichtspolitik und Erinnerungskultur. Münster: Ardey-Verlag, S.251-264.

Von Reeken, Dietmar/Thießen, Malte/Neumann, Claas/Rassek, Peter/Harms, Ingo 2013: Wissenschaftliche Untersuchung der Straßennamen der Stadt Oldenburg. (https://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/30/Dokumentation_Oldenburger_Strassennamen_Endfassung_6.No_.pdf; Zugriff: 05.11.2021).

Weger, Tobias 2015: Straßennamen. In: Stephan Scholz/ Maren Röger/ Bill Niven (Hg.): Die Erinnerung an Flucht und Vertreibung. Ein Handbuch der Medien und Praktiken. Paderborn: Ferdinand Schöningh, S.409-419.

Wegmann, Heiko o.J.: Koloniale Straßennamen in und um Freiburg. (https://www.freiburg-postkolonial.de/Seiten/strassen.htm; Zugriff 05.11.2021).

Weidner, Marcus 2012: ‚Wir beantragen … unverzüglich umzubenennen'. Die Straßenbenennungspraxis in Westfalen und Lippe im Nationalsozialismus. In: Matthias Frese (Hg.): Fragwürdige Ehrungen!? Straßennamen als Instrument von Geschichtspolitik und Erinnerungskultur. Münster: Ardey-Verlag, S.41-98.

Wenninger, Florian 2019: Widmung und Umwidmung öffentlicher Räume. Eine Analyse des Spektrums der Debatten in österreichischen Gemeinden. In: Zeitgeschichte 46.Jg., 1/2019, S.111-139.

Werner, Marion 2008: Vom Adolf-Hitler-Platz zum Ebertplatz: eine Kulturgeschichtliche der Kölner Straßennamen seit 1933. Köln: Böhlau Verlag.

Wissenschaftsstadt Darmstadt o.J.: Umbenennung von Strassen. (https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/bildung/stadtarchiv/ueber-uns/projekte/strassennamen; Zugriff 05.11.2021).

Anhang [Kriterienkatalog Regensburg]

Ein erhöhter Diskussionsbedarf ergibt sich besonders bei Straßenbenennungen nach Personen oder auch historischen Ereignissen und Begriffen, bei denen ein Kriterium oder mehrere der folgenden zutreffen:

- Verbrechen im Kontext des Kolonialismus und andere Formen von Unrechthandeln, wie beispielsweise Ausbeutung
- Ausgeprägter Militarismus, welcher sich beispielsweise in einer Verherrlichung des Krieges oder der Verbreitung der Dolchstoßlegende zeigt
- NS-Belastung
- Ausgeprägte und auch für die damaligen Verhältnisse unzeitgemäße Formen von Gruppenbezogener Menschenfeindlichkeit, wie beispielsweise Rassismus, Sexismus, Abwertung von Menschen mit Behinderung und auch Minderheitenverfolgung

NS-Belastung:

- Wie sah die politische Arbeit der betreffenden Person aus und war sie Mitglied in der NSDAP, und/oder anderen NS-Organisationen?
- Hat die betreffende Person einen bedeutsamen Teil zur Etablierung oder Erhaltung des NS-Unrechtsregimes geleistet?
- Hat die betreffende Person NS-Ideologie aktiv unterstützt und verbreitet, darunter beispielsweise Antisemitismus, Rassismus gegen Sinti und Roma, Führerkult, Rassenideologie, Kriegsvorstellungen?
- Hat die betreffende Person sich an verbrecherischen Handlungen beteiligt, darunter beispielsweise Gewaltverbrechen oder Aneignung fremden Besitzes?
- Wie stand die betreffende Person zu ihren Taten während des Nationalsozialismus nach 1945?

Allgemein:

- Ist bei der betreffenden Person eine kritische Reflexion ihres eigenen Handelns und Denkens zu erkennen?
- Wie wurde die betreffende Person von anderen bewertet? Zum Beispiel im Entnazifizierungsverfahren, anderen Straßennamenüberprüfungen, besondere Würdigung und Rezeption der Person durch die Politik und Gesellschaft (bspw. nach 1945)