

Aus:

eva reblin

Die Straße, die Dinge und die Zeichen

Zur Semiotik des materiellen Stadtraums

Mai 2012, 464 Seiten, kart., zahlr. z.T. farb. Abb., 39,80 €, ISBN 978-3-8376-1979-9

Wann werden die materiellen Dinge einer Großstadtstraße zu »Bedeutungsdingen« und wie konstruieren wir aus ihnen unsere Straßeninterpretationen?

Anhand von Interviews zur Potsdamer Straße in Berlin untersucht Eva Reblin die Bedeutungskonstitution eines Stadtraumes und entwirft dabei eine Semiotik des Konkreten. Sie zeigt, dass unsere Bilder von urbanen Räumen besonders von jenen Materialitäten geprägt sind, die über multiple Bedeutungslinien mit dem spezifischen Stadtumfeld verknüpft sind. Die Studie verbindet semiotische Modellierungen mit Ansätzen der Umweltpsychologie, um die Netze der urbanen »Objekt-Zeichen« präzise zu beschreiben.

Eva Reblin hat an der Arbeitsstelle für Semiotik der Technischen Universität Berlin promoviert.

Weitere Informationen und Bestellung unter:

www.transcript-verlag.de/ts1979/ts1979.php

Inhalt

Vorwort | 9

0 Einleitung | 11

- 0.1 Einführung und Problemstellung | 11
- 0.2 Die Stadtstraße in der Forschung | 16
- 0.3 Theoretischer Hintergrund und Ziel der Arbeit | 19
- 0.4 Zum Raumbegriff der Arbeit | 26
- 0.5 Aufbau des Buches | 29
- 0.6 Form der Notation | 31

1 Stadtstraßen in ihrer historischen Entwicklung: Formen und Bedeutungen | 33

- 1.1 Die ersten Straßen | 38
- 1.2 Stadtstraßen in der Antike | 39
- 1.3 Stadtstraßen im Mittelalter | 41
- 1.4 Stadtstraßen der Renaissance | 42
- 1.5 Stadtstraßen im Barock (17.-18. Jahrhundert) | 44
- 1.6 Stadtstraßen im 19. Jahrhundert | 46
- 1.7 Großstadtstraßen im 20. Jahrhundert | 47
- 1.8 Die Potsdamer Straße: historische Entwicklung und heutige Situation | 55
 - 1.8.1 Von der Landstraße zur Stadtstraße | 56
 - 1.8.2 Die Potsdamer Straße 1900-1945 | 59
 - 1.8.3 Die Potsdamer Straße im alten West-Berlin 1945-1989 | 61
 - 1.8.4 Die Potsdamer Straße heute | 63
 - 1.8.5 Architektur und Städtebau in der Potsdamer Straße | 67

2 Objekt-Zeichen und Umwelt-Interpretationen: die theoretischen Grundlagen | 73

- 2.1 Zeichen und Interpretation: zeichentheoretische Grundbegriffe | 73
 - 2.1.1 Was ist ein Zeichen? | 75
 - 2.1.2 Wann ist etwas ein Zeichen? | 79
- 2.2 Objekt-Zeichen und Objekt-Ordnungen | 91
 - 2.2.1 Zum Objektbegriff | 94
 - 2.2.2 Semiotische Konzeptionen des Objekts | 96
 - 2.2.3 Signifikante Objekte | 109
 - 2.2.3.1 Objekt-Zeichen zwischen Kode und Inferenz | 109
 - 2.2.3.2 Denotation und Konnotation von Objekten | 119

- 2.2.3.3 Objekttyp und Gebrauchsfunktion | 123
- 2.2.3.4 Zur Perspektivität der Objektinterpretation | 127
- 2.2.3.5 Objekttoken und Aisthezität | 130
- 2.2.3.6 Exkurs: Semiotik und Objektkognition | 134
- 2.2.4 Die Ordnung der Objekte | 137
 - 2.2.4.1 Objektkomplexe als Syntagmen? | 137
 - 2.2.4.2 Die Analyse und Synthese von komplexen (Objekt-)Zeichen: Theorie und Praxis | 141
 - 2.2.4.3 Die Metonymizität von Objekt-Zeichen | 144
- 2.2.5 Ein interpretationsorientiertes Modell für Objekt-Zeichen | 146
- 2.3 Wahrnehmung und Repräsentation von Umwelt | 153
 - 2.3.1 Wahrnehmung von Umwelt und Objekten | 154
 - 2.3.2 Die Welt im Kopf? Wahrnehmung als Ordnung und Schematisierung: Mentale Repräsentationen, Konzepte, Schemata | 155
 - 2.3.3 Umwelt(en) und Umweltrepräsentationen | 159
- 2.4 Stadt und Zeichen: Tendenzen der stadtsemiotischen Forschung | 171
 - 2.4.1 Die Stadt als räumliches System | 173
 - 2.4.2 Die Stadt als Text | 176

3 Die Straße, die Dinge und die Zeichen: zur Semiotik der Großstadtstraße | 181

- 3.1 Straße, Stadtstraße, Großstadtstraße: Begriffe, Typen und Merkmale | 182
 - 3.1.1 Zum Lexem /Straße/ | 182
 - 3.1.2 Die Stadtstraße als Typkonzept und kulturelle Einheit | 184
 - 3.1.3 Allgemeine Merkmale von Stadtstraßen | 187
 - 3.1.4 Exkurs: Zu Unterschieden in der Wahrnehmung von Straße und Platz | 192
- 3.2 Die Großstadtstraße als multiperspektivisches Wahrnehmungsobjekt und strukturierte Vorstellung | 194
 - 3.2.1 Konstituierende Konzepte | 195
 - 3.2.2 Die Großstadtstraße als Metasystem | 197
 - 3.2.3 Die Perspektivierung der Großstadtstraße | 199
- 3.3 Die Ebenen der strukturellen Perspektivierung | 200
- 3.4 Die Großstadtstraße als Objektkomplex: qualitative Perspektivierung und syntagmatische Gliederung | 204
 - 3.4.1 Typologie der potentiell als Zeichenausdruck fungierenden Objekte | 207
 - 3.4.2 Typologie der Inhalte von städtischen Objekt-Zeichen | 211
 - 3.4.3 Weitere Typisierungen | 215
 - 3.4.4 Wie signifizieren Straßen-Objekte? Exemplifikation und Ortsindexikalität | 215

- 3.4.5 Zur praktischen, symbolischen und sensorischen Relevanz städtischer Objekte | 222
- 3.4.6 Die Straße als Syntagma | 225
- 3.4.7 Atmosphäre als Wirkung von Objektkomplexen | 227
- 3.4.8 Exkurs: Leerstellen der Straße | 228
- 3.5 Zusammenfassung und Modell der Vorstellung <Großstadtstraße X> | 230

4 Dinge und Zeichen der Potsdamer Straße: die empirische Studie | 235

- 4.1 Die qualitative Forschung: theoretische Grundlagen und zentrale Merkmale | 236
- 4.2 Die Erhebungs- und Auswertungsmethodik | 240
 - 4.2.1 Die Interviews: Methode, Sampling und Auswertung | 244
 - 4.2.1.1 Qualitatives Leitfadeninterview als Methode | 244
 - 4.2.1.2 Auswahl der Probanden und Durchführung der Interviews | 245
 - 4.2.1.3 Transkription und Auswertung | 250
 - 4.2.2 Die Presstexte: Auswahl und Auswertung | 253
- 4.3 Die „gesprochene Straße“: Analyse der Interviewdaten | 256
 - 4.3.1 Die Potsdamer Straße: relevante Elemente der Vorstellungen | 257
 - 4.3.1.1 Relevante Objekttoken: der Tagesspiegel und andere | 258
 - 4.3.1.2 Relevante Objekttypen: von Altbauten bis Billigläden, von Cafés bis Parks | 266
 - 4.3.1.3 Relevante Nutzungen: Prostitution, Kultur und Straßenverkehr | 288
 - 4.3.1.4 Historische Dimension und eigene Biographie: Themen der Historie der Potsdamer Straße und die Rolle der persönlichen Erinnerung | 297
 - 4.3.1.5 Multikulti und Diskrepanzen: soziale und ethnisch-kulturelle Identitäten der Potsdamer Straße | 304
 - 4.3.1.6 Nicht Alltägliches und Wiederkehrendes: temporäre Objekte | 311
 - 4.3.1.7 „Fast wie auf dem Dorf“: soziale Kontakte als Identifikationsfaktoren | 312
 - 4.3.1.8 Die Rolle der Objektaspekte | 315
 - 4.3.1.9 Gefahren der Straße: Kriminalität, Gewalt und Halbwelt | 322
 - 4.3.1.10 ‚Blinde Flecken‘ | 325
 - 4.3.2 Globale Eigenschaften der Potsdamer Straße | 326
 - 4.3.2.1 „Ein schöner Gemischtkiez“: Vielfalt als Hauptmerkmal | 327
 - 4.3.2.2 „Hässlich, aber interessant“: Bewertungen der Potsdamer Straße | 329
 - 4.3.3 Der topologische Blick auf die Potsdamer Straße | 331

- 4.3.3.1 Grenzziehungen | 331
- 4.3.3.2 Die innere Struktur | 332
- 4.3.3.3 Exkurs: „Lücken, Lücken, Lücken“: Leerstellen der Potsdamer Straße | 349
- 4.3.3.4 „Diese ruhigen kleinen Seitenstraßen“: die Potsdamer Straße im nahräumlichen städtischen Kontext | 353
- 4.3.3.5 „Total zentral und völlig peripher“: die Potsdamer Straße im städtischen Kontext Gesamtberlins | 358
- 4.3.4 Läden, Verkehr, Vielfalt: (Ideal-)Konzepte der Großstadtstraße | 360
- 4.3.5 Die Potsdamer Straße im Vergleich: typisch Berlin? | 364
- 4.3.6 „Nur die negativen Seiten“: die Potsdamer Straße im überlokalen Image | 367
- 4.3.7 Ein anderes Bild der Potsdamer Straße: Nutzerwünsche und Imagearbeit | 369
 - 4.3.7.1 Wünsche der Nutzer | 369
 - 4.3.7.2 Exkurs: Imagearbeit an der Potsdamer Straße | 371
 - 4.3.7.3 Medienbetriebe als neue Imagefaktoren in der Potsdamer Straße | 373
- 4.3.8 Unterschiedliche Bilder der Potsdamer Straße: die Befragten im Vergleich | 374
- 4.3.9 Auswertung der Interviews nach zeichentypologischen Aspekten | 377
- 4.4 Die geschriebene Straße: die Potsdamer Straße in der Berliner Presse | 383
 - 4.4.1 Themenschwerpunkte der Berichterstattung über die Potsdamer Straße in den Jahren 1998 bis 2008 | 383
 - 4.4.2 Vier Presseartikel 1999-2007 | 385
- 4.5 Vorstellungen und Darstellungsbilder der Potsdamer Straße: Zusammenfassung und Diskussion der Ergebnisse der empirischen Analyse | 395
 - 4.5.1 Die Potsdamer Straße in den Vorstellungen der Anwohner und Nutzer | 397
 - 4.5.2 Die Potsdamer Straße in den Presseartikeln | 409

5 Fazit | 413

Literatur | 425

Abbildungsverzeichnis | 453

Tabellenverzeichnis | 454

Anhang | 455

Vorwort

Diese Studie ist als Dissertation an der Arbeitsstelle für Semiotik der TU Berlin entstanden; sie liegt hier in einer geringfügig überarbeiteten und aktualisierten Fassung vor. Viele hatten einen Anteil an der Entwicklung der Gedanken und des Textes: Danken möchte ich zuallererst und besonders herzlich Prof. Dr. Evelyn Dölling für ihre geduldige und ermutigende Betreuung in allen Phasen der Arbeit. Sie hat mir wichtige Freiräume gelassen, dabei aber den Fortgang immer im Detail interessiert und kritisch begleitet. Prof. Dr. Roland Posner danke ich für die Übernahme des weiteren Gutachtens, außerdem für wertvolle ergänzende Hinweise. Auf Grund seiner Vermittlung konnte ich als Gast an den Forschungskolloquien des Graduiertenkollegs am Center for Metropolitan Studies der TU Berlin teilnehmen.

Ein ebenso großer Dank geht an die „Expertinnen und Experten der Potsdamer Straße“, an alle jene, die mir ihre Straßenschilder detailreich im Interview beschrieben haben. Ohne sie, die ich leider namentlich nicht nennen kann, hätte diese Arbeit nicht entstehen können: erst in ihren perspektischen Sichtweisen sind die *Dinge in der Straße* zu *Zeichen der Straße* geworden. Auch jenen, die einige dieser Kontakte vermittelt haben, danke ich.

Von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Doktorandenkolloquien der Arbeitsstelle für Semiotik und anderen Mitstudierenden erhielt ich viele konstruktive Hinweise. Meinen Freundinnen und Freunden, darunter Claudia Bergemann, Angelika Brinkmann, Uwe Freund, Astrid Haupt und Sabine Lieberknecht, gebührt Dank für manche Straßeneindrücke, die sie mit mir geteilt haben, für die Bereitschaft zu Probeinterviews und für stärkenden Zuspruch in schwierigeren Phasen. Meiner Familie danke ich für ihr Verständnis und manche (doch so wichtige) Ablenkung. Bei Björn Wirtjes und Eugen Januschke bedanke ich mich für akribische Korrekturen und Lektorat. Last but not least sind meine Kolleginnen und Kollegen an der Technischen Universität Berlin zu nennen, sie haben mich über die ganze Zeit hinweg unterstützt, dafür möchte ich ihnen danken.

0 Einleitung

„Straße – Straße? Sie denken nach und beobachten ihre Umgebung. Nach einiger Zeit finden Sie: Aha, Straße, die Leute sagen, etwas Gerades, Taghelles, dient um sich darauf fortzubewegen. Und Sie empfinden ein kolossales Überlegenheitsgefühl, wie ein Hellsehender unter Blinden. Sie sagen sich: Ich weiß ganz bestimmt, daß eine Straße nichts Gerades, Taghelles ist, sondern, daß sie vergleichsweise ebensogut etwas Vielverzweigtes, Geheimnis- und Rätselvolles sein kann, mit Fallgruben und unterirdischen Gängen, versteckten Kerkern und vergrabenen Kirchen. [...] Dann denken Sie darüber nach, wie es denn kommt, daß die anderen Menschen das gar nicht merken.“ Robert Musil, um 1900 (Musil 1983: 8f)

„Die große Stadt ist jener semiotische Raum, wo keine Materialität unsemiotisiert bleibt.“
Karlheinz Stierle (Stierle 1993: 14)

0.1 EINFÜHRUNG UND PROBLEMSTELLUNG

Was verbindet die venezianischen rii, den Las Vegas Strip und die hängenden Brücken in Italo Calvinos fiktiver Stadt Zenobia¹? Sie alle sind im weitesten Sinne Straßen, d.h. Bewegungsadern und Strukturelemente der Stadt und als solche untrennbar mit ihr verbunden. Lineare Räume in Städten können sich in unterschiedlichen materiellen Formen realisieren, ohne sie existiert jedoch keine Stadt. Historiker gehen davon aus, dass sich die frühen Städte teilweise aus Straßekreuzungen entwickelt haben, und sich kreuzende Straßen bilden die Grundstruktur jeder Stadt: eine Stadt mit strikt parallel angeordneten Straßen wäre nicht Stadt, sondern nur eine Menge paralleler Straßendörfer. (Stadt- und Land-) Straßen verbinden Orte und ermöglichen so Kommunikation, Straßennetze potenzieren die Möglichkeiten des Austauschs. Straßen in der Stadt verkörpern Stadt auch para-

1 Siehe Calvino 1972/1985: 42f.

digmatisch. „Was kommt einem, wenn man eine Großstadt denkt, als Erstes in den Sinn? Ihre Straßen“ schreibt die Stadtforscherin Jane Jacobs (Jacobs 1961/1976: 57).

Wenn in dieser Arbeit von der *Stadt* und ihren Elementen und Teilräumen die Rede ist, so ist die *Großstadt* gemeint, soweit sich die jeweilige Aussage auf den Zeitraum des späten 19. Jahrhunderts bis zur Gegenwart bezieht. ‚Großstadt‘ wird hier nicht an eine spezifische Einwohnerzahl gekoppelt,² zugrunde gelegt wird vielmehr Louis Wirths Definition einer Großstadt als „a relatively large, dense, and permanent settlement of socially heterogeneous individuals“ (Wirth 1938/2007: 91).³ Bestimmungsmerkmale einer Großstadt sind demnach eine relative Größe, eine hohe Konzentration von Menschen, Dingen und Institutionen sowie Heterogenität der Einwohner und Lebensformen.⁴ Großstadt soll ferner vor allem als europäische Großstadt verstanden werden, eine universale Verallgemeinerung oder eine vergleichende Betrachtung der Straßen europäischer und nichteuropäischer Großstädte wird nicht angestrebt.

Von allen Straßenformen, die Großstädte aufweisen, können Geschäftsstraßen als besonders typisch aufgefasst werden.⁵ Wenn Doreen Massey für die Großstadt

-
- 2 Als Großstadt werden in Deutschland Städte über 100.000 Einwohner aufgefasst (Gabler Wirtschaftslexikon, Stichwort: Großstadt, online im Internet: <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/9851/grossstadt-v6.html> [28.12.2011])
 - 3 In der Stadttheorie wird oft nicht eindeutig zwischen Stadt (welche ja auch die Kleinstadt einschließen würde) und Großstadt unterschieden, Wenn heute soziologisch, anthropologisch etc. über die Stadt der Gegenwart geschrieben wird, wird diese meistens als Großstadt gedacht. Exemplarisch z.B. bei Dirk Baecker: „Die Stadt ist der Ort, an dem man sich nicht kennt und dennoch Interaktion und Kommunikation miteinander aufnehmen kann.“ (Baecker 2004: 195) (In der Kleinstadt kennt man sich!) Die Ursache des oftmaligen Fehlens dieser Differenzierung ist wahrscheinlich in der historischen Entwicklung der Stadtsoziologie zu suchen, welche sich in der Auseinandersetzung mit der modernen Großstadt entwickelte (z.B. bei Simmel, siehe Simmel 1903/1995). „Die Frage nach dem Neuen, das mit der modernen Großstadt in die Welt kam, stand am Ausgangspunkt der Stadtsoziologie.“ (Häussermann/Siebel 2004: 11) Auch die US-amerikanische Stadttheorie, die in der Chicago School ihren Ausgang nahm, ist immer eine ‚theory of the city‘, also eine Theorie der größeren und ökonomisch wichtigeren Stadt gewesen.
 - 4 S.a. Löw/Steets/Stoetzer 2008: 11.
 - 5 Elisabeth Lichtenberger stellte 1963 fest: „Die Geschäftsstraßen gehören zu den wesentlichen Kennzeichen großer Städte. Ihr pulsierendes Getriebe zieht jeden Besucher meist zuerst in seinen Bann, und an ihnen versucht er sich zu orientieren.“ (Lichtenberger 1963: 257) In den Zentren der europäischen Großstädten können die großen Geschäftsstraßen heute immer noch ihre Anziehungskraft behaupten, sehen sich jedoch seit spätestens den

feststellt „The city [is] an intense focal point [...] of social relations in time and space“ (Massey 1999: 102), so kann die großstädtische Geschäftsstraße, im Unterschied zu anderen städtischen Raumtypen wie Wohnstraßen, Plätzen und Parks, als Ort speziell ausgeprägter Intensität angesehen und damit als Konzentrationsort des Städtischen beschrieben werden. Daher werden Geschäftsstraßen auch im Mittelpunkt der Betrachtung stehen; die Potsdamer Straße als empirisches Untersuchungsobjekt steht exemplarisch für eine großstädtische Geschäftsstraße.

Geschäftsstraßen in der Großstadt (im Folgenden auch kurz als „Großstadtstraßen“ bezeichnet) sind öffentliche, *polyfunktionale* Räume. Wie alle Straßen dienen sie der Bewegungsleitung, gleichzeitig und gleichwertig sind sie aber auch Orte des Handels, der sozialen Interaktion sowie Wohnadressen. Großstadtstraßen werden nicht nur genutzt, sondern wir interpretieren auch ihre einzelnen Elemente, Architektur und Zustand der Häuser, die Art der Läden, Ladenschilder und Verkehrszeichen, Kleidung und Habitus der Passanten. Die Dinge der Straße verweisen auf den sozialen und kulturellen Hintergrund der Anwohner und Nutzer, auf die allgemeine und städtebauliche Geschichte, auf ökonomische Verhältnisse, sie geben Verkehrsregeln vor und identifizieren bestimmte Orte. Für Sharon Zukin manifestieren sich in Geschäftsstraßen sowohl soziale Gleichheit als auch Differenz, sie sind ‚Schaubühnen‘ der sozial verorteten Alltagskultur: „Shopping streets affirm both difference and sameness, a tendency to identify either *with* or *against* the Other [...]. Shopping spaces are a valuable prism for viewing public culture. The types of goods that are sold, at what prices, and in what forms – these are the everyday experiences in which physical spaces are ‚conceived‘ in the light of social structure.“ (Zukin 1995: 257) Als Großstadtstraßen sollen ausdrücklich nicht nur die großen Einkaufsstraßen in den Stadtzentren aufgefasst werden, sondern auch die Geschäftsstraßen in den einzelnen Vierteln, die den spezifischen Charakter des Quartiers spiegeln: „Streets and the streetscape are particularly important in defining the character of urban areas.“ (Nasar 1989: 32)

Die Semiotik als Wissenschaft von Zeichen und Zeichenprozessen geht davon aus, dass alle Aspekte der Kultur als semiotische Phänomene untersucht werden können (Eco 1976/1987: 46). In diesem Sinne können auch städtische Räume und ihre Objekte Gegenstand semiotischer Betrachtung werden und als soziale und kulturelle Bedeutungsphänomene analysiert werden. Im Unterschied zu den fachbezogenen Perspektiven der Soziologie, Architektur, Stadtplanung und Geographie ermöglicht die Semiotik eine disziplinenübergreifende Beschäftigung mit dem komplexen Raum Großstadtstraße. Dabei liefert die Semiotik nicht nur das

80er Jahren des 20. Jahrhunderts auf der einen Seite mit der Konkurrenz der Shopping Malls und auf der anderen Seite mit der kleineren Straßen mit einem gehobenen Angebot konfrontiert.

Instrumentarium zur *Beschreibung* städtischer Zeichen, Zeichenkonfigurationen und Bedeutungen sondern auch zur differenzierten *Analyse* der Zeichen- und Interpretationsprozesse.

In welcher Weise können Bedeutungen eines urbanen Teilraums semiotisch modelliert werden? Martin Krampen stellt fest: „The city [may be] seen as a collection of objects.“ (Krampen 1979: 6) Auch Straßen als Einzelelemente der Großstadt sind komplexe Konfigurationen von Objekten, aber gleichzeitig Umwelt und Handlungsraum für die Stadtbewohner. Die Straße und ihre Objekte eröffnen Handlungsmöglichkeiten: die Bewegung, Einkaufen, den Cafébesuch, das Zusammentreffen mit anderen Menschen allgemein, aber sie schränken auch Handlungen ein: die Häuserwände markieren eine konkrete, materielle Grenze zwischen öffentlichem und privatem Raum, Verkehrszeichen regulieren das Verhalten der Verkehrsteilnehmer. Die Sinneseindrücke einer Straße sind multimodal organisiert, wir sehen die Gründerzeithäuser, hören den Lärm der Lkws und riechen das frische Brot in der Bäckerei oder die Abgase des Kraftfahrzeugverkehrs. Die Großstadtstraße fordert die Sinne heraus: eine „rasche Zusammendrängung wechselnder Bilder“ zusammen mit einem „schrof[e]n Abstand innerhalb dessen, was man mit einem Blick umfasst“ hat Georg Simmel bereits 1903 als Charakteristika der großstädtischen Wahrnehmung identifiziert (Simmel 1903/1995: 116). Die Dinge der Straße zeigen dem mit der lokalen Kultur Vertrauten an, welche Praxen sie zulassen und welche nicht, dabei kann das Objekt selbst für seine mögliche Gebrauchsfunktion stehen oder vermittelt durch Schrift oder bildhafte Zeichen auf seine Funktion hinweisen. Über die gebrauchsfunktionalen Bedeutungen hinaus liefern die Elemente der Straße auch Indizien für weitere soziale und kulturelle Tatbestände, anhand derer die Nutzer ihre Umwelt deuten und bewerten. Es handelt sich um eine sehr komplexe Textur von Objekten der Wahrnehmung, die zu Zeichen werden können, wobei jedes Objekt immer mehr als eine Sichtweise zulässt und potentiell durch eine Vielzahl unterschiedlicher Kodes erschließbar ist. So kann man beispielsweise fragen, ob die noch entzifferbaren Spuren einer früheren Ladeninschrift nur für den Namen des Ladens, für die Nutzungsgeschichte des Hauses oder für die Vernachlässigung der Fassade oder für alle drei Inhalte stehen. Diese Überlegungen zeigen, dass es weder sinnvoll noch praktikabel ist, eine ‚objektive‘ Katalogisierung der Objekte der Straße und ihrer möglichen Bedeutungen vorzunehmen⁶ oder gar nach einem ‚Kode der Straße‘ zu suchen. Interessanter ist es vielmehr, Relationen zwischen Elementen der Straße und zwischen ihren Bedeutungen aus der Sicht der Nutzer der Straße zu analysieren, das heißt zu fragen, welche Bedeutungseinheiten das ‚Bild‘ der Straße im Bewusstsein der Stadtbewohner prägen und in welcher

6 In der Literatur finden sich minutiöse Protokolle städtischen Lebens und Beschreibungen städtischer Räume z.B. bei Georges Perec, vgl. Perec 1991 und 2008.

Weise diese Bedeutungen in dem Bild zusammenwirken. Als ein Ausgangspunkt der semiotischen Modellierung städtischer Umweltbilder wird der Begriff der *stadträumlichen Vorstellung*⁷ eingesetzt: stadträumliche Vorstellungen sind ganzheitliche, komplexe, strukturierte kognitive Repräsentationen, in denen die Erfahrung von städtischer Umwelt organisiert wird. Sie fassen sowohl Wissen als auch Beurteilungen und Präferenzen zusammen und wirken handlungsleitend.⁸ Diese Vorstellungen können in der Kommunikation externalisiert werden und als Text einer semiotischen Analyse unterzogen werden. Untersuchungsgegenstand ist in diesem Sinne nicht die materielle Straße selbst, sondern die Vorstellungen der Straße, wie sie wiederum in den Texten repräsentiert sind.⁹

Im empirischen Teil der Arbeit werden die in sprachlichen Texten manifestierten Vorstellungen der Potsdamer Straße in Berlin untersucht. Die Potsdamer Straße steht exemplarisch für eine Großstadtstraße mit einer bedeutenden Vergangenheit und einer eher unsicheren Zukunft. Im Zentrum Berlins gelegen, nicht weit vom Regierungsviertel und angebunden an den Potsdamer Platz, kämpft sie gleichwohl mit Problemen wie Ladenleerstand und hoher Verkehrsbelastung. In ihrem Verlauf spiegeln sich, vielleicht deutlicher als in manch anderen Berliner Straßen, die

7 In dieser Arbeit wird der Begriff der Vorstellung und nicht der weiter verbreitete des Vorstellungsbildes genutzt, um deutlich zu machen, dass diese Art der mentalen Repräsentation nicht nur bildhaft, sondern auch begrifflich (propositional) kodiert ist. Zur Bestimmung der Begriffe Repräsentation, Vorstellung, Image siehe Kap. 2.3.

8 Vgl. z.B. Pocock 1978: 3.

9 Andere Disziplinen, die sich mit Vorstellungen städtischer Umwelten und mit Konzepten von Objekten beschäftigen sind u.a. die Humangeographie, die Umweltpsychologie, die Stadtsoziologie und die Kognitionswissenschaft (s.a. unten Kap. 2.3). Die zwischen Humangeographie und Umweltpsychologie stehende Mental-Map-Forschung erforscht die Strukturierung von Räumen und die Orientierung in ihnen. Die ebenfalls in beiden Disziplinen verankerte imageorientierte Forschung ist eher an globalen Bedeutungszuweisungen wie an dem Gesamtimage einzelner Städte oder einzelner Stadtviertel interessiert. Sie untersucht u.a. intentional produzierte Werbeimages, während die Mechanismen der Konstruktion einzelner Images aus Vorstellungen von Einzelobjekten weniger betrachtet werden. Die Umweltpsychologie im engeren Sinne beschäftigt sich u.a. mit subjektiven Bewertungen von Umwelten, sie ist insgesamt eher form- als inhaltsorientiert, d.h. besonders Bewertungen von Architektur und Stadnanlage werden betrachtet. Die Stadtsoziologie interessiert sich besonders für die Identifikation mit einer spezifischen Umwelt, für die Interaktion sozialer Gruppen sowie die Konzeption sozialer Räume in der Stadt. Die Kognitionswissenschaft untersucht die Kognition und Konzeptbildung von Objekten (meistens als Typen) und weniger die Mechanismen der Wahrnehmung konkreter, ganzheitlicher Umwelten.

Höhen und Tiefen von mehr als einem Jahrhundert Berliner und deutscher Geschichte, Architektur und Stadtplanung. Die historischen Bedeutungen der Potsdamer Straße, als Wohnort bekannter Persönlichkeiten wie Theodor Fontane und Walter Benjamin, Standort wichtiger Verlage und anderer Kultureinrichtungen, als lebendige Geschäftsstraße mit einer Vielzahl von Spezialgeschäften, aber auch als Rotlichtviertel wirken auch in ihrem heutigen Bild nach. Der südliche Teil ist geprägt von geschlossener Bebauung der Gründerzeit im Wechsel mit Nachkriegsbauten, neben einzelnen Fachgeschäften und Läden des täglichen Bedarfs finden sich viele von Migranten betriebene Geschäfte und Imbissstuben sowie Schnäppchenläden. Auch die in den letzten Jahren (teilweise erst nach Ende des Erhebungszeitraums) neu zugezogenen Galerien sind im Straßenbild noch wenig sichtbar. Der Abschnitt nördlich des Landwehrkanals wird von der offenen ‚Stadtlandschaft‘ (Scharoun) des Kulturforums eingenommen, mit mehreren Museen, Philharmonie und Kammermusiksaal und der Staatsbibliothek. Daran schließt das Ende der 90er Jahre neu errichtete Potsdamer Platz-Areal an, das sich in seiner Kombination von Urban Entertainment Center, Shopping Mall und Wohnbebauung vor allem zu einem Anziehungspunkt für Berlin-Touristen entwickelt hat. Die ausgeprägte städtebauliche, funktionale und soziale Heterogenität provoziert die Frage, ob man überhaupt von einer Straße sprechen kann. Gerade diese Uneinheitlichkeit, die Kontraste verschiedener Straßenformen und -funktionen innerhalb eines Straßenzuges lassen jedoch die Potsdamer Straße als einen besonders interessanten Untersuchungsgegenstand erscheinen. Ihr öffentliches Bild ist vorwiegend durch den südlichen Teil geprägt, dieser wird auch im Mittelpunkt der empirischen Untersuchung stehen. Kommunale Einrichtungen und lokale Initiativen bemühen sich seit Jahren um die Aufwertung der Potsdamer Straße, auch ihre Strategien und Ziele sollen in den Interviews thematisiert werden und semiotisch analysiert werden.

0.2 DIE STADTSTRASSE IN DER FORSCHUNG

Auffällig ist, dass der Topos Stadtstraße in der Literatur von Architektur und Städtebau eine vergleichsweise untergeordnete Rolle spielt. Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass die urbanistische Literatur Straßen als konstituierende Elemente der Stadt immer implizit thematisiert. Als umfangreichste Publikation zum Gegenstand ist die Aufsatzsammlung „On Streets“ (Anderson 1978a) zu nennen, deren Spektrum historische, städtebauliche, soziologische und auch semiotische Beiträge (Agrest 1978, s.u.) umfasst. Straßentypen und Straßennetze werden aus einer planerischen Sicht von Marshall vorgestellt und diskutiert (Marshall 2005). Moughtin (1992) schildert die städtebaulichen Formen Straße und Platz in ihrer historischen Entwicklung, Stadtstraßen werden auch in historischen

Überblicksdarstellungen der Straße allgemein, wie Hitzer (1971) und Lay (1992/1994) thematisiert. „Great Streets“ von Rom bis Beijing und ihre Gestaltung werden von Allan B. Jacobs (1993) vorgestellt und Qualitätskriterien benannt. Bernard Rudofskys „Straßen für Menschen“ (1969/1995) ist ein leidenschaftliches Plädoyer für die Straße der Fußgänger als öffentlicher, „bedeutsamer Außenraum“ (ebd.: 9) und eine starke Polemik gegen die autogerechte amerikanische Stadt, er beschreibt Form und Funktion von Straßen in unterschiedlichen Kulturen und Zeiten. In der essayistischen Abhandlung „La rue“ stellt Jean-Loup Gourdon (2001) die urbane Form der Straße in ihren dialektischen Polen zwischen räumlicher Form und sozialem Zusammenleben, Dynamik der Bewegung und Statik des Wohnens, Permanenz und Wandlung, Öffentlichkeit und Privatheit dar. Weitere neuere monographische, kulturwissenschaftlich ausgerichtete Überblicksdarstellungen zur Stadtstraße existieren meines Wissens nicht.¹⁰ Mit generellen perzeptuellen Eigenschaften von Fußgängerstraßen beschäftigt sich Rapoport (Rapoport 1990a). Einige umfassendere empirische Analysen von einzelnen Straßen findet man in der Soziologie, Ethnologie, Anthropogeographie und Architektur/Stadtplanung, z.B. Welz 1991, Weber/Pahl 2001 und Strohmeier 2005. Angelika Psenner untersucht die Wahrnehmungen von Testpersonen bei Spaziergängen durch die Praterstraße in Wien, indem sie diese beim Gang durch die Straße Objekte und Räume fotografieren und darüber sprechen lässt (Psenner 2002, Psenner 2004).¹¹ Ein am Institut für Landschaftsarchitektur der ETH Zürich angesiedeltes Projekt analysiert seit 2008 kulturübergreifend – anhand von Fallstudien in Shanghai, Tokio, Zürich und Berlin – Gestalt, Nutzung und Qualität von Straßen als exemplarischen

10 In ihrer Habilitationsschrift erstellte die österreichischen Stadtgeographin Elisabeth Lichtenberger eine Typologie der Wiener Geschäftsstraßen nach Funktionstypen der Handels- und Gewerbebetriebe und Ausstattungsmerkmalen der Geschäfte (Lichtenberger 1963). In ihrer Einleitung wies sie auf die geringe Anzahl von empirische Untersuchungen von Geschäftsstraßen zumindest im europäischen Raum hin. Eine angekündigte soziologische Arbeit von Saskia Sassen zur 14th Street in New York (vgl. Sassen 1994) ist offenbar nie veröffentlicht worden.

11 Psenner stellt z.B. deutliche Unterschiede der Straßenwahrnehmung abhängig von der Jahreszeit fest. Im Winter ist die Aufmerksamkeit eher auf einzelne Objekte gerichtet, während in der wärmeren Jahreszeit eher der Raumeindruck im Mittelpunkt steht. Ferner reagieren auf dem Lande oder in der Kleinstadt Lebende bzw. von dort stammende Probanden eher auf gestaltete Platzsituationen als in der Stadt sozialisierte Testpersonen (Psenner 2004: 131f). In der Zusammenfassung ihrer Ergebnisse stellt Psenner vor allem die Raumwahrnehmung in den Mittelpunkt, obwohl auch die Aussagen der Probanden zu Einzelobjekten sicher eine detailliertere Analyse wert gewesen wäre.

öffentlichen Räumen.¹² Auch einige neuere Aufsatzsammlungen gehen aus sozial- und kulturwissenschaftlichen Perspektiven dem Phänomen Straße nach, darunter Fyfe 1998 und Geschke 2009.

Stadt als potentiell semiotisches Phänomen wurde in der Semiotik zuerst in den 60er Jahren untersucht. Bis Anfang der 70er Jahre entstand eine Vielzahl von meist strukturalistisch ausgerichteten Veröffentlichungen. Dagegen ist die Zahl der originär stadtsemiotischen Publikationen seit 1980 relativ gering, trotz der Hausse des Stadt-Themas im wissenschaftlichen und öffentlichen Diskurs. Allgemein kann konstatiert werden, dass die bisherigen theoretischen oder empirischen Arbeiten sich vorwiegend mit einzelnen städtischen Zeichensystemen beschäftigen, wobei der gebaute Raum, d.h. allein die durch Architektur und Stadtplanung gestaltete Umwelt, einen Interessenschwerpunkt bildet. Einen Überblick über Tendenzen der stadtsemiotischen Forschung gibt das Kapitel 2.4. Die Forschung zur Umweltkognition und zum Vorstellungsbild der Stadt wird in Kapitel 2.3 behandelt.

Semiotische Analysen des Phänomens Stadtstraße oder anderer städtischer Teilräume sind rar. Diana Agrest schlägt Jakobsons Modell der kommunikativen Funktionen zur struktural-semiotischen Analyse von Straßen (und städtischen Räumen allgemein) vor, da dieses ermögliche, die Plurifunktionalität von urbanen Elementen darzustellen (Agrest 1978). Knapp, aber präzise analysiert Gottdiener (1986) das System Shopping Mall und identifiziert paradigmatische Mall-,Themen‘ und syntagmatische innere Strukturen. Als semiotisch in einem weiten Sinne kann noch Abraham Moles’ Vortrag zur Wahrnehmung von Stadtstraßen (Moles 1979) verstanden werden, in dem er u.a. eine Phänomenologie von Straßensituationen anregt. Umfassendere empirische semiotische Untersuchungen von konkreten Straßen konnte ich nicht nachweisen.

Kurz erwähnt werden sollen auch die sich oft als poststrukturalistisch verstehenden Publikationen zur „urban anthropology“ (Low 1999a: 21), die seit den 90er Jahren des 20. Jahrhunderts besonders im angelsächsischen Raum in großer Vielzahl erschienen sind. Diese Literatur, die sich mit der sich wandelnden Rolle der Stadt zwischen Postfordismus und Globalisierung beschäftigt und nach dem Bild der Stadt in der Zukunft fragt, nutzt häufig Begriffe des semiotischen Vokabulars, wie Zeichen, Repräsentation, Text, Bedeutung. Sie bezieht sich auf Theoretiker wie Henri Lefebvre, Claude Lévi-Strauss, Pierre Bourdieu und Michel de Certeau, die auf der Grenze zwischen Soziologie, Anthropologie und Semiotik arbeiten und in einer strukturalistischen Tradition stehen. Besonders die Metaphern der ‚lesbaren Stadt‘, der ‚Stadt als Text‘ und der ‚Lesarten der Stadt‘ fehlen in fast keiner der Aufsatzsammlungen, die sich mit der Stadt des ausgehenden 20. Jahr-

12 <http://www.vogt.arch.ethz.ch/?root=9&cat=141&lang=de> [28.12.2011], Krusche 2009 und Krusche/Roost 2010.

hundreds beschäftigen (z.B. Low 1999b, Liggett 1995). Allerdings werden die semiotischen Termini häufig nur lose und metaphorisch verwendet, ihnen liegt meist keine genuin semiotische Analyse oder die Auseinandersetzung mit einer klassisch semiotischen Position zugrunde.

Der empirische Gegenstand dieser Arbeit, die Potsdamer Straße in Berlin, ist bisher in unterschiedlichen Kontexten thematisiert worden, insgesamt überwiegt die historische Perspektive. Untersuchungen aus semiotischer Sicht liegen bisher nicht vor. Das 1983 erschienene Porträt der Potsdamer Straße von Benny Härlin und Michael Sontheimer verknüpft Reportageskizzen des Kiezmilieus der 80er Jahre mit historischen Exkursen (Härlin/Sontheimer 1983). Eine umfassende Kulturgeschichte der Potsdamer Straße haben Sibylle Nägele und Joy Markert 2006 vorgelegt (Nägele/Markert 2006), eine überarbeitete Neuauflage erschien 2011 (Nägele/Markert 2011). Eine Auseinandersetzung mit historischen, städtebaulichen, ökonomischen und kulturellen Aspekten der Potsdamer Straße als Teil der Bundesstraße 1 leisten vier Gutachten aus dem Jahr 1990 (Zimmer 1990). Das Studienprojekt des Instituts für Europäische Ethnologie der Humboldt-Universität Berlin ‚Nahwelten‘ beschäftigte sich mit der Produktion von Lokalität im Bereich des Quartiermanagements Tiergarten-Süd, in diesem Rahmen sind auch zwei Studien zur Wahrnehmung und zum Image der Potsdamer Straße entstanden (Geulen 2002, Nippe 2002). Die seit den 90er Jahren erschienene Literatur zum Potsdamer Platz ist kaum überschaubar, ihr Spektrum reicht vom touristischen Bildband über kritische Würdigungen der Planungen (z.B. von Rauch/Visscher 2002) bis zu soziologischen Auseinandersetzungen (Fischer/Makropoulos 2004).

0.3 THEORETISCHER HINTERGRUND UND ZIEL DER ARBEIT

Ziel der Arbeit ist es, eine Großstadtstraße als einen semiotischen Raum zu modellieren und zu analysieren. Untersucht wird die Bedeutungskonstitution und Bedeutungsstrukturierung einer konkreten Großstadtstraße durch die Stadtbewohner am Beispiel der Potsdamer Straße in Berlin. Wie oben gesehen (Kap. 0.2), haben sich semiotische Untersuchungen der Stadt bisher vorwiegend auf den gebauten Raum konzentriert, während holistische Betrachtungen städtischer Räume sich kaum finden lassen. In dieser Arbeit sollen architektonische Objekte keine Vorrangstellung erhalten, sondern gleichberechtigt mit anderen Elementen der Straße in dem Maße berücksichtigt werden, wie sie sich in den Vorstellungen manifestieren und als Zeichen wirksam werden.

Wenn man Straßen als Konfigurationen von potentiell zeichenhaften Objekten auffasst, dann stellt sich die Frage nach dem Status der ‚materiellen Dinge‘ in der semiotischen Theorie. Festzuhalten ist: die Semiotik hat, wenn sie sich überhaupt

für Objekte interessierte, diese überwiegend – ausgehend von einer Sicht, die die Objekte mit den sie denotierenden sprachlichen Begriffen gleichsetzte – als *Typen* von gebrauchsfunktionalen Artefakten betrachtet. Damit wurden die Objekte entkonkretisiert und gleichzeitig dekontextualisiert, weil Typen in der immer einen Kontext liefernden ‚realen‘ Welt nicht vorkommen, sondern nur Exemplare von Typen. Der Regenmantel steht in dieser Auffassung für Regen (auch wenn der gerade vorbeiflanierende von Prada ist), das Haus für Wohnen und Geborgenheit (auch wenn es sich um eines in einer Reihe von Slumhäusern handelt, mit blinden Fenstern und Müll im Vorgarten). Objekte sind für die Semiotik, z.B. bei Umberto Eco, vornehmlich abstrakte ‚kulturelle Einheiten‘, die in Lexikonartikeln beschrieben und in Bildern dargestellt werden können, aber sie sind keine konkreten Dinge der täglichen Erfahrung.

Beschäftigt man sich mit der Semiotisierung eines städtischen Raumes, also mit einer konkreten Objektkonfiguration *par excellence*, kann eine solche von Materialität und der Einbettung in eine Alltagsumwelt absehende Betrachtung von Objekten nicht als adäquat erscheinen, vielmehr muss eine differenzierte Sicht entwickelt werden. Ein Aspekt der theoretischen Überlegungen dieser Arbeit ist es zu zeigen, dass eine Semiotik des Konkreten möglich ist, wenn man eine rein typorientierte Objektsemiotik hinter sich lässt und die kognitiven Perspektiven und Relevanzsetzungen der Interpreten mit ins Spiel bringt, für welche die Objekte immer auch Dinge ‚at a certain point in space and time‘ sind.

Einen semiotischen Untersuchungsansatz der Stadt und ihrer Objekte, der die mannigfaltigen *Perspektiven* der Stadtbewohner auf die Stadt einbezieht, hat Roland Barthes vorgeschlagen: „Wer sich in der Stadt bewegt, [...] entziffert seinen Zwängen und Bewegungen entsprechend Bruchstücke des Textes und aktualisiert sie insgeheim für sich.“ (Barthes 1967/1976: 41) „Die Hauptsache ist nicht so sehr die Anhäufung von funktionellen Untersuchungen und Studien über die Stadt als vielmehr die Anhäufung von Lektüren der Stadt.“ (Barthes 1967/1988: 208)¹³ Die Bedeutungen der Stadt sollen nicht in einer eindeutigen Korrelation einzelner Objekte mit ihren jeweiligen Inhalten gesucht werden. Vielmehr soll ihre Signifikation anhand der kontextuellen Beziehungen zwischen ihren Objekten, wie sich in den Interpretationen der Stadtbewohner darstellen, erforscht werden (Barthes 1967/1976: 41, Barthes 1967/1988: 206). Barthes' Empfehlungen zum methodischen Vorgehen bei der semiotischen Untersuchung der Stadt tragen

13 Zur Unterscheidung verschiedener ‚Diskurse‘ über die Stadt und der ihnen spezifischen Wahrnehmungsmuster siehe auch Hauser 1990.

demnach sowohl der Perspektivität der städtischen Objekte als auch ihrer Verankerung in einem Kontext Rechnung.¹⁴

Ausgehend von Barthes' Überlegungen steht im Zentrum der Dissertation die Frage, in welcher Weise konkrete Objekte der Wahrnehmung als Zeichen im städtischen Kontext auf ihre Interpreten wirken und wie diese Interpretationsprozesse modelliert werden können. Barthes' Arbeiten zur Stadt- und Objektsemiotik (Barthes 1964/1988, Barthes 1967/1988, Barthes 1964/1983) dienen dabei als Denkanstöße, maßgeblicher theoretischer Orientierungsrahmen der Arbeit ist jedoch die Semiotik Luis Prietos (Prieto 1966/1972, 1975a, 1989-1995). Auf der Basis eines erkenntnistheoretischen Begriffs des materiellen Objekts entwickelt Prieto besonders in seinen späteren Arbeiten eine kognitiv orientierte Objektsemiotik, die die Objektkategorisierung als unterste Ebene der Semiotisierung einbezieht und die Perspektivität der Objektinterpretation betont.

Als Zeichenmodell wird in der Arbeit Hjelmslevs zweistelliges Schichtenmodell des Zeichens (Hjelmslev 1943/1974) zugrunde gelegt. Hjelmslevs Modell zeichnet sich dadurch aus, dass es die kognitive Formung des ‚Realen‘ durch das Zeichen berücksichtigt und spezifisch terminologisch beschreibt, womit es auch den konkreten materiellen Zeichenträger begrifflich fasst. Ferner bildet Hjelmslevs Unterscheidung zwischen dem grundlegenden denotativen Zeichen als Einheit von Ausdruck und Inhalt und dem auf diesem aufbauenden symbolischen *konnotativen* Zeichen die Voraussetzung zur Modellierung komplexer Interpretationsprozesse, wie sie in der Deutung urbaner Objekte zur Anwendung kommen. Einbezogen in die Modellierung städtischer Bedeutungen werden außerdem einzelne Aspekte der kognitionstheoretisch fundierten Relevanztheorie Sperber und Wilsons (1995) sowie der phänomenologisch ausgerichteten Relevanztheorie Alfred Schütz' (u.a. Schütz 1970/1971). Ergänzend werden Elemente aus Ecos Kultursemiotik (Eco 1972, 1973/1977, 1976/1987) wie das Konzept der Kulturellen Einheit genutzt, um die kulturelle Bedingtheit urbaner Interpretation in dem Modell zu verankern.

14 Ein differenziertes Modell der semiotischen Konstitution der Umwelt Stadt wurde von Barthes allerdings nicht entwickelt.

Die *theoretische* Leitfrage der Arbeit lautet: Wie kann die Bedeutungskonstitution einer konkreten Großstadtstraße semiotisch modelliert werden? Folgende Annahme wird der semiotischen Modellbildung zugrunde gelegt:

Hypothese (1): Interpretationen konkreter städtischer Umwelten sind maßgeblich durch folgende Dimensionen bestimmt:

1. die Objekte des Stadtraums in ihrer Materialität,¹⁵
2. die die Objekte konstituierenden Interpreten des Stadtraums sowie
3. den zeitlich-räumlichen Kontext, der in der Interpretation zum Tragen kommt.

Diese Dimensionen dürfen jedoch nicht ausschließlich, sondern nur als perspektivische Ansichten gedacht werden, sie sind miteinander verbunden und interdependent. Die theoretischen Grundlagen in Kapitel 2 verknüpfen daher von Anfang an eine objektbezogene mit einer subjektbezogenen Perspektive: Basis der semiotischen Modellierung ist zwar der Begriff des materiellen Objekts und des Objekt-Zeichens (Kap. 2), diese werden jedoch immer als von Interpreten auf der Basis eines ‚Realen‘ konstituierte aufgefasst. Auch die Ordnung der Umwelt und ihrer Objekte (Kap. 2.2.4) ist nicht ohne einen ordnenden Geist zu denken.

Wie bereits erwähnt, ist der Begriff der *stadträumlichen Vorstellung* Ausgangspunkt der Modellierung städtischer Bedeutungskomplexe. Eine stadträumliche Vorstellung ist eine komplexe strukturierte mentale Repräsentation der Elemente und Relationen eines konkreten städtischen Raumes, z.B. einer ‚Straße X‘. Als stabilisiertes Ergebnis von Interpretationsprozessen der Straße X vereint sie in sich die drei oben genannten Interpretationsdimensionen.

Der ganzheitliche Ansatz wird durch die Beschränkung der Untersuchung auf einen Teilraum der Stadt, die Straße, möglich. Der Fokus liegt auf einer städtischen Mesoebene. Die mittlere Ebene wurde bisher in der stadsemiotischen Forschung kaum thematisiert (Ausnahme Gottdiener 1986, s.o.), und selbst in anderen stadtorientierten Disziplinen wie der Geographie wenig bearbeitet (vgl. Hard 1996). Dieser Teilraum ist aber für die Nutzer einerseits immer schon durch seine Relation zum urbanen System bestimmt (zur Makroebene), andererseits aus städtischen Einzelphänomenen (Mikroebene) konstituiert. Eine Großstadtstraße ist somit exemplarischer städtischer Erfahrungsraum, Stadt wird in ihr und in ihrer Verbindung mit dem städtischen Kontext erfahren. Keinem Großstadtbewohner ist es möglich, seine

15 Es wird ein erkenntnistheoretischer Begriff des Objekts zugrunde gelegt, wie ihn Luis Prieto formuliert hat: ein materielles Objekt ist ein Fragment der materiellen Wirklichkeit, das von einem Subjekt als solches erkannt wird (Prieto 1995: 69). Vgl. Kap. 2.2 .

Stadt in ihrer Gänze zu kennen, sein Wahrnehmungs- und Interpretationsradius ist immer auf Teilräume beschränkt.

Auch wenn die Straße im Folgenden holistisch und nicht allein als gebauter Raum untersucht wird, darf nicht übersehen werden, dass städtische Räume durch gebaute Strukturen erst definiert werden. Die Gebäude bilden die Wände, Grenzen und gleichzeitig den Hintergrund für das Geschehen in den Straßen und anderen städtischen Räumen.

Die Arbeit betrachtet die Straße schwerpunktmäßig aus der Sicht der Interpreten. Die ‚Produzenten‘-Perspektive der Stadtplanung wird in der Darstellung der historische Genese von Straßenräumen (Kap. 1) berücksichtigt, ferner können auch die Mitarbeiter lokaler Initiativen oder des Quartiermanagements als Produzenten städtischer Bedeutung betrachtet werden. Grundsätzlich erscheint es fraglich, ob bei einer holistischen kultursemiotischen Betrachtung der Stadt die strenge Dichotomie Sender-Empfänger beibehalten werden kann (vgl. auch Ledrut 1973/1986: 120). Die Bewohner einer Stadt sind nicht nur Interpreten städtischer Räume. Sie produzieren deren Bedeutungen auch, indem sie die Räume nutzen, und sie selbst können zum Zeichen für andere Interpreten werden.

Die ‚semiotische Schwelle‘¹⁶ ist in dieser Arbeit niedrig angesetzt, es wird ein weiter Zeichenbegriff zugrunde gelegt, der sehr viel umfassender als der Alltagsbegriff des Zeichens definiert ist. In einer Common-Sense-Einstellung wird man als ‚Zeichen der Straße‘ nur diejenigen Objekte bezeichnen, die intentional produziert wurden, um eine bestimmte Botschaft zu übermitteln. Dazu zählen u.a. die Verkehrszeichen, Straßenschilder, Ladenschilder, Werbeplakate. Diese werden hier *Kommunikations-Zeichen* genannt.¹⁷ Von diesen unterschieden werden sollen die *Objekte als Zeichen*, kurz *Objekt-Zeichen*, dies sind Objekte oder Objektaspekte, die potentiell von einem Interpreten als Zeichen für einen Tatbestand gelesen werden können, ohne dass im engeren Sinne¹⁸ eine Kommunikationsabsicht eines Senders vorliegt. Dies können sein: Objekte, die für eine Gebrauchsfunktion stehen (wie ein Laden, ein Gebäude, eine Sitzbank), ästhetische Objekte (z.B. ein aufwendig gestaltetes Eingangstor), natürliche Phänomene (die Laubfärbung der

16 Vgl. Eco 1976/1987: 24ff, 39ff.

17 Systeme kommunikativer Zeichen werden nur am Rande betrachtet, d.h. in die aufzustellenden Typologien eingeordnet, aber ihre Codes nicht im Detail behandelt. Man kann davon ausgehen, dass kommunikative Zeichen nur einen geringen Platz in den Vorstellungen einer konkreten Straße einnehmen, da sie im Allgemeinen keine charakteristischen Merkmale einer individuellen Straße darstellen, sondern, wie z.B. die Verkehrszeichen, in allen Straßen anzutreffen sind.

18 Der Begriff der Kommunikation wird hier eng gefasst, d.h. gebrauchsfunktionale und ästhetische Inhalte werden ausgenommen.

Bäume), vom Menschen nicht-intentional produzierte Objekte oder Objektaspekte (der abblätternde Putz an einer Fassade).

Auf der Basis der theoretischen Überlegungen zum Objekt als Zeichen wird ein Zeichen- und Interpretationsmodell erarbeitet, das der besonderen Spezifik städtischer objekthafter Zeichen gerecht wird und ggf. auch in zukünftigen stadtssemiotischen Untersuchungen Anwendung finden kann. Dieses *Interpretationsmodell für Objekt-Zeichen*, das die Genese eines einzelnen Objekts als Zeichen beschreibt, wird ergänzt durch das *Modell der komplexen Vorstellung Großstadtstraße X*.

Im *empirischen* Teil der Arbeit werden exemplarisch die Objekte und Bedeutungen einer konkreten Straße, der Potsdamer Straße in Berlin, anhand der in sprachlichen Texten externalisierten Vorstellungen von Anwohnern, Nutzern sowie über die Straße berichtenden Journalisten untersucht.

Folgende Leitfragen werden an die Texte herangetragen: Welche Objekte bzw. Objektaspekte und Inhalte lassen sich in den Vorstellungen der Potsdamer Straße nachweisen, sind folglich für die Interpretation besonders relevant? Welche strukturellen Einheiten werden gebildet? Welche Relationen zwischen der Semiotisierung einzelner Objekte bzw. Objektaspekte und der Interpretation größerer Einheiten der Straße oder der gesamten Straße lassen sich feststellen?

Der empirischen Untersuchung werden folgende Hypothesen zugrunde gelegt:

Hypothese (2): Als Elemente der Vorstellungen des städtischen Raums Potsdamer Straße sind zu erwarten:

1. Objekte, die intentional¹⁹ für eine Gebrauchsfunktion geschaffen wurden.
2. Objekte oder Objektaspekte, die als Anzeichen auf weitere sekundäre, symbolische Inhalte verweisen, die sich aus dem Objekttyp oder dem spezifischen Ausdruck oder Inhalt des konkreten Einzelobjekts herleiten. Wenn man von der Stadt und damit auch der Straße als einem von Menschen bewohnten und im historischen Ablauf geformten Raum ausgeht (s.o.), kann ein hoher Stellenwert sozialer und historischer Inhalte angenommen werden.
3. Sensorisch (meist visuell) besonders saliente Objekte.

Hypothese (3): Spezifische Inhalte einzelner Elemente werden in der Interpretation auf die gesamte Straße oder auf Teilabschnitte übertragen.

19 Der Begriff ‚intentional‘ wird im Folgenden überwiegend im starken Sinne, d.h. als ‚mit bewusster Absicht‘ oder ‚mit bewusster Absicht hergestellt‘ verstanden. Zum Begriff der ‚Intentionalität‘ im Sinne der phänomenologischen Philosophie siehe Kap. 2.2.4.1.

Datenerhebung und *-auswertung* der empirischen Untersuchung erfolgen nach dem qualitativen Paradigma. Im Gegensatz zu quantitativen Methoden (Fragebogenerhebungen etc.) eignet sich die qualitative Methode, die durch ihre Offenheit besser die unterschiedlichen subjektiven Deutungen der Individuen untersuchen kann, besonders für ein Untersuchungsfeld, das alltags- und lebensweltliche Vorstellungen Bedeutungszuschreibungen zum Thema hat. Repräsentativität ist nicht oberstes Ziel der qualitativen Forschung, vielmehr werden die zu untersuchenden Subjekte nach ihrer Relevanz für das Thema ausgewählt.

Das Untersuchungskorpus umfasst die transkribierten Interviews mit 20 derzeitigen und früheren Anwohnern bzw. Nutzern der Potsdamer Straße sowie themenrelevante Zeitungsartikel der Lokalpresse. Als Interviewform wird das Leitfadenterview in einer relativ offenen Form gewählt, in dem die Probanden nach ihrer Vorstellung der Potsdamer Straße befragt werden. Interviewt wurden im Frühsommer 2008 Anwohner, Gewerbetreibende und Mitarbeiter lokaler Initiativen und Institutionen (IG Potsdamer Straße, Quartiersmanagement); Anlieger der unterschiedlichen Teilabschnitte der Potsdamer Straße (Kleistpark bis Potsdamer Platz) sollten möglichst gleichmäßig repräsentiert sein. Ebenfalls wurden Vertreter unterschiedlicher sozialer Gruppen einbezogen. Als aktuelle oder frühere Anwohner und Nutzer haben die Interviewten den differenzierten „Nahblick“ des Fußgängers auf die Straße, der sich von dem zielorientierten des Autofahrers unterscheidet, für den die Straße überwiegend Transitraum ist.

Die Zeitungsartikel wurden aus Berliner lokalen Tageszeitungen und Stadtmagazinen erhoben, Auswertungszeitraum war 1998 (Jahr der Eröffnung der ‚Daimler-City‘ inkl. Potsdamer Platz Arkaden am Potsdamer Platz) bis 2008. Eine grobe Themenübersicht mit einem Ausblick bis ins Jahr 2009 wird erstellt und vier Artikel im Detail ausgewertet. Auswahlkriterium für die Zeitungstexte ist eine schwerpunktmäßige Beschäftigung mit der Potsdamer Straße als Ganzes oder mit einzelnen mit ihr verbundenen Themenkomplexen.

Neben den oben formulierten Leitfragen sollen folgende spezifische Fragestellungen sowohl in die Leitfadententwicklung einfließen als auch erste Anhaltspunkte für die Auswertung des Korpus und die semiotische Analyse bilden (Überblick): Gibt es ein übergeordnetes Konzept der Potsdamer Straße und woran orientiert es sich? Welche historischen Gestalt- oder Funktionsaspekte wirken im Bild nach? Wie verhält sich das Bild der Potsdamer Straße zum allgemeinen Konzept einer Stadtstraße? Wie sieht das Wunschbild der Potsdamer Straße aus? Welche Bedeutungen und Funktionen sollen gestärkt, welche zurückgedrängt werden? Wie unterscheiden sich die Vorstellungen der Anwohner und Nutzer von den in den Presseartikeln vermittelten Bildern? Die ergänzende Fotofrage dient dazu, Semiotisierungen von einzelnen Objekten herauszuarbeiten und ggf. in den Kontext der Gesamtvorstellung zu setzen.

Das Buch enthält acht fotografische Abbildungen von Elementen der Potsdamer Straße. Sechs Schwarzweißfotografien zeigen die meistgenannten Objekte der Potsdamer Straße, bei den beiden Farbfotografien handelt es sich um die den Probanden zur Stellungnahme vorgelegten Fotos (siehe Abbildungsverzeichnis). Für eine umfassende fotografische Repräsentation der Straße sei verwiesen auf die in Google Maps/Google Street View erstellte Karte (<http://g.co/maps/mdvh7> [30.12.2011]). Aufnahmedatum der Google-Street-View-Ansichten ist Juli 2008, diese Ansichten zeigen also das Straßenbild zum Zeitpunkt der Interviews. Eine topographische Übersichtskarte der Potsdamer Straße findet sich im Anhang dieser Arbeit.

0.4 ZUM RAUMBEGRIFF DER ARBEIT

Die Arbeit untersucht die Großstadtstraße als einen semiotischen Raum. Der Begriff des *semiotischen Raumes* wird dabei lose verwendet. In erster Annäherung wird darunter ein materieller, konkreter Teilraum der Umwelt verstanden, dessen Objekte (einschließlich der ihn nutzenden Personen) für seine Interpreten zeichenhaft werden können.²⁰ In diesem Gebrauch ist er nicht gleichzusetzen mit Juri Lotmans theoretisch komplexem Konzept der *Semiosphäre*. Lotman definiert Semiosphäre als den *semiotischen Raum einer Kultur*, dieser umfasst die Gesamtheit aller der Kultur zugehörigen Zeichenbenutzer, Texte und Kodes (Lotman 1990). Der Raum der Semiosphäre ist abstrakt gedacht und rekurriert nicht notwendig auf konkret-materielle Räume wie Nationalstaaten oder andere Einheiten (Lotman 1990: 289).²¹

Bei der Entscheidung, ob die außersemiotische theoretische Fundierung der Arbeit eher Raumtheorien oder eher Wahrnehmungstheorien in den Vordergrund stellen sollte, fiel die Entscheidung auf Letztere (siehe Kap. 2.3). Der der Arbeit zugrunde liegende Raumbegriff wird an dieser Stelle deshalb nur sehr knapp ein-

20 Zu ähnlichen Verwendungen siehe Stierle 1993: 14 u.ö. In einem sozialwissenschaftliche Kontext sprechen Dörner und Vogt (1990: 136ff) unter Bezug auf Bourdieus Habitus-theorie und auf seinen Begriff des sozialen Raumes von gesellschaftlichen „Zeichenräumen“, in denen soziale Strukturen durch Lebensäußerungen und Zeichenverwendungen der Akteure lesbar werden. Hier erweitert sich der Zeichenbegriff auf nicht-intentionale Zeichen und Zeichenprozesse der Exemplifikation. Damit nähert sich diese Verwendung der in dieser Arbeit intendierten.

21 Inwieweit auch städtische Räume als Semiosphären beschrieben werden könnten, wäre sicher eine lohnenswerte Fragestellung in einer kultursemiotischen Untersuchung, als die sich die vorliegende Arbeit jedoch nicht zentral versteht.

geführt, ist jedoch auch in Kapitel 2.3, das sich mit Umweltwahrnehmung und -repräsentation beschäftigt, zumindest implizit ständig präsent.²²

Im Folgenden wird der Begriff des semiotischen Raumes aus drei Perspektiven, die drei der Arbeit zugrunde liegende Raumkonzepte widerspiegeln, thesenartig beleuchtet und abschließend in einer Synthese wieder zusammengeführt.

1. Die raumtheoretische Perspektive: der relationale, konstituierte Raum
Raum wird nicht im Sinne Newtons als absolute Größe, als Behälterraum, der unabhängig von den Dingen in ihm existiert, aufgefasst, sondern ist als kognitiv konstituierte Struktur zu verstehen. In Anlehnung an das von Martina Löw im Rahmen ihrer „Raumsoziologie“ (2001) entwickelte Raumkonzept wird Raum als relationale, prozesshaft hergestellte Ordnung von Objekten bestimmt.²³ Diese Ordnung wird sowohl kognitiv-mental in der Wahrnehmung konstituiert (Löw spricht hier von *Synthese*)²⁴ als auch materiell durch Platzierung von Objekten (*Spacing*) (Löw 2001: 224f). Das Spacing umfasst sowohl die menschliche ‚Eigenplatzierung‘ durch Bewegung im Raum als auch die Konstruktion von Gebäuden, Schaffung von Grünflächen etc., die Einrichtung von Geschäfts- oder Wohnräumen als auch die Positionierung von symbolischen Zeichen als Markierungen.

2. Die semiotische Perspektive: Zeichen als bedeutungstragende materielle Einheiten in Raum und Zeit

Der Zeichenausdruck (oder Zeichenträger) wird in der Semiotik von einigen Theoretikern als konkrete materielle, von anderen als abstrakte mentale Entität definiert.²⁵ Bei den in dieser Arbeit thematisierten Objekt-Zeichen der Straße handelt es sich um materielle, sinnlich wahrnehmbare Einheiten, die in der Interpretation zu Zeichenausdrücken werden können. Sie können, wenn wir Kants Erkenntnistheorie folgen, nur in ihrer raumzeitlichen Form erkannt werden, eine

22 Zu einer spezifisch semiotischen Auseinandersetzung mit Raum und (städtischen) Raumrepräsentation in Texten vgl. z.B. Wenz 1997.

23 Ausgehend von relativistischen Raumkonzeptionen wie denen Leibniz' oder Einsteins definiert Löw Raum als „eine relationale (An)Ordnung sozialer Güter und Menschen (Lebewesen) an Orten“ (Löw 2001: 27ff, 67, 224).

24 Zur kognitiven Konstitution der Umwelt siehe ausführlich Kap. 2.3.

25 Eine Betrachtung des Zeichenträgers als materielles Objekt findet sich bei Morris, während für Saussure der Signifikant nur eine mentale Einheit (als Lautvorstellung) darstellt. Für Peirce kann der Zeichenträger sowohl materiellen als auch mentalen Charakter haben. Hjelmslev Zeichenmodell bezieht neben den mentalen auch materielle Aspekte des Zeichenträgers ein (Nöth 2000: 132, zu Saussures und Hjelmslevs Zeichenmodell siehe Kap. 2.1.1).

andere Weise der Anschauung ist uns nicht gegeben (Kant 1781/1974: B 33-B 73).²⁶ Sie können für uns potentiell zu Bedeutungsträgern werden, die auf Gebrauchsfunktionen, soziale Strukturen, Verhaltensvorschriften etc. verweisen, wobei wir ihre Inhalte immer unter Berücksichtigung ihres raumzeitlichen Kontextes erschließen.

3. Die Alltagsperspektive: die Stadtstraße als gelebter Raum

Die Stadtstraßen, die wir im Alltag passieren, nutzen wir als Bewegungsräume, als Wege durch die Stadt, als Räume zum Einkaufen, seltener zum Flanieren. In dieser Einstellung existieren diese Straßen und ihre Dinge *für uns* auf diese oder jene Weise, sie sind schön oder hässlich, eintönig oder lebhaft, ruhig oder laut. Wir haben eine enge oder eine distanzierte Beziehung zu ihnen, je nachdem, ob wir dort wohnen, sie uns vertraut sind oder wir sie nur selten besuchen. Dieser gelebte Raum ist der Raum der direkten Erfahrung, er wird ‚so wie er ist‘ fraglos als gegeben angenommen.²⁷ Hier ist die Straße alltäglicher Umraum, sie ist durch ihre Randbebauung oder andere raumbildende Begrenzungen definierter Behälterraum, *in* dem sich diese und jene Dinge befinden oder eine Fläche, *auf* der sich diese und jene Ereignisse zutragen. Der gelebte Raum ist sinnhaft, seine Objekte *haben* eine Identität und eine Bedeutung, *er besitzt* eine Atmosphäre. In diesem Sinne ist der gelebte Raum der ‚blind‘ konstituierte Raum aus der subjektiven Perspektive des Alltagsnutzers, des „Beobachters erster Ordnung“.²⁸

26 „Der Raum ist nichts anderes, als nur die Form aller Erscheinungen äußerer Sinne, d.i. die subjektive Bedingung der Sinnlichkeit, unter der allein uns äußere Anschauung möglich ist.“ (Kant 1781/1974: B 42) Diese grundlegende zeiträumliche Bedingtheit unserer Erkenntnis zeigt sich *auch* in den Interpretationsmechanismen städtischer Umwelten, aber diese Interpretationen sollen hier nicht dominant aus der Räumlichkeit der Straße bzw. der Stadt heraus verstanden werden. Ein expliziter ‚spatial turn‘ wird hier nicht vollzogen (zum Begriff und der Agenda des ‚spatial turn‘ vgl. u.a. Döring/Thielmann 2008).

27 Vgl. auch Mack 1999: 222. Was hier lose als gelebter Raum bezeichnet wird, entspricht der „Lebenswelt“ bei Schütz und Luckmann (Schütz/Luckmann 1979: 25ff), die Husserls Lebensweltbegriff (Husserl 1954) für die Soziologie interpretieren. Vgl. auch Berger und Luckmanns „Alltagswelt“ (Berger/Luckmann 1969: 21ff). Es gibt keine eindeutige Äquivalenz zu Henri Lefebvres Begriff des *espace vécu*, dem durch komplexe, meist nicht-verbale Symbole erfahrenen Raum; eher umfasst der gelebte Raum sowohl Aspekte des *espace vécu* als auch des *espace perçu* (des Raums der Alltagspraxis) (Lefebvre 1974/1991: 36, Schmid 2005: 222ff).

28 „Der Beobachter erster Ordnung konzentriert sich auf das, was er beobachtet, und erlebt bzw. handelt in einem Horizont relativ geringer Information. Er mag in spezifischen Hin-

4. Die Synthese der Perspektiven: der semiotische Raum Potsdamer Straße als Gegenstand der Untersuchung

Gegenstand der angewandten Untersuchung sind die Vorstellungen eines empirischen Straßenraumes, der Potsdamer Straße. In dieser Bestimmung werden die drei erstgenannten Perspektiven auf den Raum wieder zusammengeführt. Dabei wird davon ausgegangen, dass in den Vorstellungen, die zumindest partiell auf den Erfahrungen des gelebten Raumes Potsdamer Straße gründen, der Straßenraum in seiner Struktur und Bedeutung mit Hilfe von Objekt-Zeichen konstituiert wird. Indem der Raum sprachlich beschrieben wird, tritt jedoch auch eine über die Alltagserfahrung und -praxis hinausgehende Reflexion hinzu, der Raum verliert einen Teil seiner lebensweltlichen Selbstverständlichkeit.

0.5 AUFBAU DES BUCHES

Kapitel 1 beschreibt die diachrone Entwicklung von Stadtstraßen in Europa und arbeitet die für einzelne Epochen typischen Straßenformen und -funktionen heraus. Das abschließende Unterkapitel 1.8 gibt einen Überblick über die Geschichte und die heutige Situation des Erhebungsgegenstands Potsdamer Straße.

In Kapitel 2 werden die theoretischen Grundlagen eingeführt und diskutiert, auf denen die Argumentation und die Modellbildung der Straße als semiotischer Raum in Kapitel 3 aufbaut. Kapitel 2.1 stellt die in der Arbeit zum Tragen kommenden semiotischen Grundlagen dar. Es wird ein Zeichenbegriff eingeführt, der zwischen strukturaler und prozessualer Perspektive vermittelt und damit das Zeichen bereits im Prozess der Interpretation situiert. Welche Mechanismen in der Interpretation materieller Objekte als Zeichen wirken, steht im Zentrum der theoretischen Fragestellung der Arbeit. In Kapitel 2.2 wird aus der Diskussion unterschiedlicher semiotischer Konzeptionen des Objekts heraus ein Ebenenmodell zur Darstellung der Interpretation konkreter Objekte entwickelt. Die Einbeziehung kognitionswissenschaftlicher Aspekte in die semiotische Fragestellung erfordert eine zumindest knappe Einführung in die für die Arbeit relevante Terminologie und Positionen dieser Disziplin. Das Kapitel 2.3 klärt daher einige wahrnehmungspsychologische und kognitionswissenschaftliche Grundbegriffe: kognitive Repräsentation, Konzept, Vorstellung und Image. Das abschließende Unterkapitel 2.4 beschreibt Tendenzen

sichten überrascht sein und nach Erklärungen suchen, wenn sich seine Erwartungen nicht erfüllen; aber das ist eher Ausnahme als die Regel und ist auf seine Informationsverarbeitungsfähigkeit abgestimmt. Er lebt in einer ‚wahr-scheinlichen‘ Welt.“ (Luhmann 1996 : 103)

der stadtsemiotischen Forschung und stellt dabei zwei Hauptrichtungen einander gegenüber.

In Kapitel 3 wird das Objekt Großstadtstraße unter semiotischen Aspekten analysiert. Die in Kapitel 2 dargestellten semiotischen und wahrnehmungstheoretischen Modelle werden auf die Semiotisierungsprozesse des Objekts Großstadtstraße angewendet. Das Konzept der Vorstellung dient als Klammer zur verbindenden Darstellung von semiotischen und kognitiven Prozessen. In Kapitel 3.1 wird <<Großstadtstraße>> als ein Typkonzept und kulturelle Einheit bestimmt, etymologische Beziehungen werden dargestellt und allgemeine Merkmale des Objekts Großstadtstraße herausgearbeitet. Kapitel 3.2 bildet den zentralen Teil des 3. Kapitels. Es stellt dar, wie die Vorstellung einer Straße (als Typ oder als Einzelobjekt) semiotisch interpretiert werden kann und entwickelt ein Modell der Vorstellung einer konkreten Straße X als individuelles Metasystem. In Kapitel 3.4 werden eine Typologie der Elemente der Straße als potentielle Objekt-Zeichen erstellt, Signifikationsweisen und Relevanzformen städtischer Objekte beschrieben sowie mögliche Strukturierungen der Straße dargestellt. Ein Exkurs ist den Leerstellen der Straße, wie Baulücken und leerstehenden Läden, gewidmet.

In Kapitel 4 wird die in der Arbeit angewendete qualitative Erhebungs- und Auswertungsmethode dargestellt und ihre Auswahl begründet sowie das Untersuchungskorpus beschrieben. Anschließend erfolgt die Analyse der Korpus Texte auf Grundlage der in Kapitel 2 und 3 erarbeiteten Modelle und Fragestellungen. Die Ergebnisse der empirischen Analyse werden in Kapitel 4.5 zusammengefasst.

Im Fazit in Kapitel 5 werden die theoretischen Modellierungen und die empirischen Ergebnisse zusammenfassend dargestellt und diskutiert. Es wird nach möglichen, generalisierenden Implikationen der empirischen Resultate gefragt. Abschließend wird auf einige spezifische Fragen hingewiesen, die in der Arbeit nicht näher geprüft werden konnten und es werden Vorschläge für weitergehende Untersuchungen gemacht. In einem Nachsatz werden die Bedingungen einer Semiotik des Konkreten formuliert.

0.6 FORM DER NOTATION

Typen und Exemplare (bzw. Token)²⁹ werden in dieser Arbeit folgendermaßen notiert (angelehnt an Blanke 2003: 32):

- *Typen und Exemplare der Ausdrucksebene*
[Auto] steht für ein Auto als konkretes materielles Objekt, als Objektexemplar. |Auto| steht für das konkrete Wort ‚Auto‘ in einem sprachlichen Text (z.B. in einer der Interviewtranskriptionen), d.h. für das spezifische sprachliche Ausdrucksexemplar.
/Auto/ steht für den sprachlichen Ausdruck ‚Auto‘ als Ausdruckstyp.
- *Typen und Exemplare der Inhaltsebene*
<<Auto>> steht für den Inhaltstyp ‚Auto‘, d.h. den Inhalt (als Denotation) von /Auto/ oder den Inhalt (als denotatives Kategorisierungsergebnis) eines oder mehrerer [Autos].
<Auto> steht für das Inhaltsexemplar, den Inhalt <dieses spezifische Auto>.

Hervorhebungen werden kursiv gesetzt, dies gilt auch für *Fachtermini* bei ihrer jeweils ersten Nennung im Text. Die in der Textanalyse vergebenen Kategorien werden in Kapitel 4 durch Kursivsetzung und einfache Anführungszeichen gekennzeichnet (z.B. die Kategorie ‚*Fachgeschäfte*‘).

Um die Lesbarkeit nicht zu beeinträchtigen, wurde auf die Doppelnennung von weiblicher und männlicher Form verzichtet. Mit Nennung der männlichen Funktionsbezeichnung ist immer auch die weibliche Form mitgedacht.

Legende zu den stichwortartigen Zusammenfassungen in Kapitel 4:

+ / ++	häufig / sehr häufig genannt
O	nicht / wenig genannt
–	als nicht vorhanden, fehlend bezeichnet
→	weiterführende Inhalte

²⁹ Zur Unterscheidung von Exemplaren und Token siehe Kap. 2.1. Token werden wie Exemplare gekennzeichnet.