

CHRISTINE DOMKE

# Die Betextung des öffentlichen Raumes

Eine Studie zur Spezifik  
von Meso-Kommunikation  
am Beispiel von Bahnhöfen,  
Innenstädten und Flughäfen



Universitätsverlag  
WINTER  
Heidelberg



WISSENSCHAFT UND KUNST

Herausgegeben von

SABINE COELSCH-FOISNER

DIMITER DAPHINOFF

Band 26





CHRISTINE DOMKE

# Die Betextung des öffentlichen Raumes

Eine Studie zur Spezifik  
von Meso-Kommunikation  
am Beispiel von Bahnhöfen,  
Innenstädten und Flughäfen

Universitätsverlag  
WINTER  
Heidelberg

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation  
in der Deutschen Nationalbibliografie;  
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet  
über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

UMSCHLAGBILD

*Fotos:* Christine Domke und Stefan Meier  
*Composing:* Stefan Meier

ISBN 978-3-8253-6386-4

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

© 2014 Universitätsverlag Winter GmbH Heidelberg  
Imprimé en Allemagne · Printed in Germany  
Druck: Memminger MedienCentrum, 87700 Memmingen  
Gedruckt auf umweltfreundlichem, chlorfrei gebleichtem  
und alterungsbeständigem Papier

Den Verlag erreichen Sie im Internet unter:  
[www.winter-verlag.de](http://www.winter-verlag.de)

*Für Stefan und Meret-Elina*



## Vorwort

Die vorliegende Studie wurde im Juli 2012 als Habilitationsschrift von der Philosophischen Fakultät der Technischen Universität Chemnitz angenommen und für die Publikation leicht überarbeitet. Für die Textsorte nicht unüblich ist der Prozess der Entstehung, der Zeit und günstige Rahmenbedingungen verlangt. An dieser Stelle gebührt mein erster und herzlicher Dank Prof. Dr. Werner Holly. Ohne seine langjährige Unterstützung und unsere intensiven Diskussionen über Kommunikation und Medien hätte die Arbeit in dieser Form nicht entstehen können. Ich danke zudem den weiteren Gutachtern Prof. Dr. Claudia Fraas und Prof. Dr. Wolf-Andreas Liebert für ihre hilfreichen Anregungen. Darüber hinaus haben Prof. Dr. Bernadette Malinowski und Prof. Dr. Winfried Thielmann das Verfahren und mich konstruktiv begleitet. Mit Prof. Dr. Ulla Fix habe ich sehr interessante Gespräche über Text und Orte führen können und Prof. Dr. Hartmut Stöckl verdanke ich neue Blickwinkel auf Nicht-Orte. Für den impulsgebenden Austausch und heiteren Rat in dieser Zeit danke ich zudem Prof. Dr. Jörg Kilian herzlich. Dass Prof. Dr. Ulrich Dausendschön-Gay auch in dieser Qualifikationsphase ein motivierender Gesprächspartner war, hat mich sehr unterstützt.

Mein besonderer Dank gilt PD Dr. Stefan Meier, dessen analytische Prägnanz und nachhaltige Inspiration sehr zur Genese der Arbeit beigetragen haben.

Den Teilnehmenden meiner Seminare an der TU Chemnitz zur „Sprache im öffentlichen Raum“ und zur „Meso-Kommunikation“ danke ich für ihre Bereitschaft, viel zu gehen und Texte an unterschiedlichsten Orten zu (unter-)suchen.

Stephanie M. Völzow war eine sehr wichtige, ideenreiche Begleiterin der Arbeit und Stefanie Domke-Lensing hat sich als umsichtige Gegenleserin erwiesen, beiden sei herzlich gedankt. Zudem waren sie wie auch Yvonne Reißmann, Katrin Wagner und Steffen Nowak so freundlich, mir durch zur Verfügung gestellte Fotos weitere Orte zugänglich zu machen. Mit Anke Schöning habe ich in dieser Zeit vertraute und neue Orte aufsuchen können, was sehr bereichernd war. Tim Ihde, Steffen Nowak und Tobias Naumann haben mich mit ihrem Einfallsreichtum und ihrer Geduld in Formatfragen fortwährend beeindruckt.

Für die Aufnahme der Studie in die Reihe „Wissenschaft und Kunst“ sowie fruchtbare inhaltliche Anregungen danke ich Prof. Dr. Sabine Coelsch-Foisner. Dr. Andreas Barth sowie Herrn Stemper und Herrn Pisch vom Universitätsverlag Winter danke ich für ihren Rat bei der Erstellung der Druckversion.

Ich danke der TU Chemnitz für den Druckkostenzuschuss aus dem Gleichstellungsfond und der Gleichstellungsbeauftragten, Karla Kepsch, für ihre freundliche Unterstützung.

Meinen Eltern und meiner Familie im weiteren und engeren Sinn sei herzlichst für intellektuelle und ökologische Nahrung gedankt. Stefan und unserer Tochter Meret-Elina möchte ich diese Arbeit widmen, weil ohne sie dem Erkunden alltäglicher und außergewöhnlicher Orte der fröhliche und kreative Zauber fehlte.

Leipzig, September 2014,  
CD.





# Inhaltsverzeichnis

## I EINFÜHRUNG

1	Der Gehende und die öffentliche Textwelt	15
1.1	Zur analytischen Perspektive auf den Gegenstand	25
1.2	Abfahrt: IC 154, 14.08 Uhr, Gleis 11: exemplarische Analyse	29
1.3	Zentrale Fragen, Aufbau und Material der Arbeit	43

## II THEORIE

2	„Spatial turn“: neuere Perspektiven auf eine bekannte Materie	53
2.1	Sprache und/im Raum: sprachwissenschaftlich orientierte Ansätze	54
2.1.1	Desiderata in der (Angewandten) Sprachwissenschaft	70
2.2	Der (interaktions-)soziologische Raum	73
2.3	Der kulturelle Raum	85
2.4	Der humangeographische Raum	95
2.5	Zusammenführung: Ort/Raum als grundlegende Unterscheidung des kommunikativen Raumes	105
3	Kommunikation: zur Ausdifferenzierung der Möglichkeiten	113
3.1	Kommunikation unter Anwesenden	121
3.1.1	Kommunikationspartner: die Überschaubarkeit der Teilnehmer	123
3.1.2	Kommunikationsmedialität: von der Unmittelbarkeit der Mitteilungen zur Medialität des Mündlichen	127
3.1.3	Kommunikationsort: die Generierung von Interaktionsräumen	130
3.2	Technisch vermittelte Massenkommunikation	135
3.2.1	Kommunikationspartner: der unsichtbare Schreiber/Sender und Leser/Zuschauer	138
3.2.2	Kommunikationsmedialität: Medialität und Semiotik der Verbreitung	142
3.2.3	Kommunikationsort: die heutige Ortsungebundenheit der Massenmedien	144
3.3	Technisch vermittelte Individualkommunikation	148
3.3.1	Kommunikationspartner: soziale Adresse vorausgesetzt	150

3.3.2	Kommunikationsmedialität: Mitgeteiltes und sein (neuer) Stil	152
3.3.3	Kommunikationsort: in weiter Ferne so nah	154
4	Meso-Kommunikation	159
4.1	Meso-Kommunikation als normaler Typus von Kommunikation	160
4.1.1	Kommunikationspartner: Rezipienten vor Ort	161
4.1.2	Kommunikationsmedialität: die reflektierte/materiale Organisiertheit der Mitteilung	166
4.1.3	Kommunikationsort: die Generierung von Rezeptions- und Interaktionsräumen	169
4.2	Orts-, Raum- und Zeitgebundenheit von Kommunikation: ein Überblick	173
4.3	Die öffentliche Textwelt als ein Typus von Meso-Kommunikation	175
4.3.1	Von der Meso-Ebene zur Meso-Kommunikation: vier konstitutive Merkmale	176
4.3.2	Meso-Kommunikation im öffentlich wahrnehmbaren Raum	179

### III EMPIRIE

5	Datenkorpus und analytischer Zugang	185
6	Empraktische Kommunikate im öffentlich begehbbaren Raum: zentrale Kommunikationsformen und ihre (Text-)Funktionen	193
6.1	Sichtbares	197
6.1.1	Dauerhaft Sichtbares und Gespeichertes: Vielfalt und Wiederholung	202
6.1.2	Temporär Sichtbares und Gespeichertes: Abweichter und Ausnahmen	235
6.1.3	Temporär Sichtbares und Übertragenes: wichtige Updates, wenig formale Varianz	248
6.2	Hörbares	268
6.2.1	Temporär Hörbares: situative Orientierung	270
6.2.2	Wiederholt Hörbares: kontinuierliche Ordnung	281
6.3	Tastbares: beständige Auskunft	289
6.4	Hybride: aktuell, dauerhaft, intermedial	302
7	Die zentrale Trias und ihre (neue) Ordnung: Ort, Partner, Medialität	307

7.1	Kommunikationsort: textkonstitutive Potentiale verschiedener Orte	308
7.2	Kommunikationspartner: wie sich die Beteiligten in die Texte einschreiben	310
7.3	Kommunikationsmedialität: Explizitheit und pragmatische Prägung minimaler Ausdruckseinheiten	314
8	Verführung im öffentlichen Raum: Werbung und ihre Orte	321
8.1	Wie Werbung funktioniert	321
8.2	Was Werbung nutzt	322

#### IV ABSCHLUSS

9	Die Spezifik von Meso-Kommunikation im öffentlich begehbaren Raum: ein Über- und Ausblick	333
---	--	-----

#### V ANHANG

10	Empirische Grundlagen	343
10.1	Empraktische Meso-Kommunikation: Einblicke in das Korpus	343
10.1.1	Sichtbares und Gespeichertes im öffentlich begehbaren Raum	343
10.1.2	Sichtbares und Übertragenes im öffentlich begehbaren Raum	354
10.1.3	Hörbares im öffentlich begehbaren Raum	357
10.1.4	Tastbares und Gespeichertes im öffentlich begehbaren Raum	361
10.2	Werbende Meso-Kommunikation: Einblicke in das Korpus	364
10.3	Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	367
10.3.1	Abbildungsverzeichnis	367
10.3.2	Tabellenverzeichnis	368
11	Literatur	369



# I EINFÜHRUNG



„Sprachinseln tauchen im Meere des schweigsamen aber eindeutigen Verkehrs an solchen Stellen auf, wo eine Differenzierung, eine Diakrise, eine Entscheidung zwischen mehreren Möglichkeiten getroffen werden soll und bequem durch ein eingestreutes Wort getroffen werden kann. Sie tauchen auf und sind willkommen wie Namen und Pfeile auf Wegweisern willkommen sind an den Kreuzungspunkten der Pfade, denen man entlang geht.“

Karl Bühler

„Wenn es also zunächst richtig ist, dass die räumliche Ordnung eine Reihe von Möglichkeiten (z.B. durch einen Platz, auf dem man sich bewegen kann) oder von Verboten (z.B. durch eine Mauer, die einen am Weitergehen hindert) enthält, dann aktualisiert der Gehende bestimmte dieser Möglichkeiten.“

Michel de Certeau

„Doch den wirklichen Nicht-Orten der Übermoderne, an denen wir uns befinden, wenn wir über die Autobahn fahren, in einem Supermarkt einkaufen oder in einem Flughafen auf den nächsten Flug nach London oder Marseille warten, ist es eigen, dass sie auch von den Worten oder Texten definiert werden, die sie uns darbieten: ihre Gebrauchsanleitung letztlich [...]“

Marc Augé

## 1 Der Gehende und die öffentliche Textwelt

Bewegung im Raum ist sowohl für den Sprachtheoretiker Bühler als auch für den Sozialphilosophen de Certeau und den Anthropologen Augé der Ausgangspunkt zur Entwicklung der eigenen Perspektive und der Analyse des jeweiligen Gegenstandes: für Bühler in metaphorischer Weise, wenn er *empraktisch* gebrauchte Zeichen im Alltag (etwa bei der Kaffeebestellung in Wien: „einen schwarzen“) als „eindeutige Verkehrszeichen“ (Bühler 1982: 157f.) an den im o.a. Zitat angeführten „Kreuzungspunkten“ im Alltag beschreibt; für de Certeau, wenn er kulturelle und urbane Praktiken durch die Analyse des Fußgängers in der Stadt analysiert, und für Augé, wenn er die identitätslosen „Nicht-Orte“ der Moderne als charakteristisch für eine Zeit der Mobilität und Durchfahrt erfasst.

Bewegung im Raum ist darüber hinaus erkennbar für jede der eingenommenen analytischen Perspektiven an Sprache und Kommunikation gebunden; für Bühler, wenn er die Relation Kommunikation und Verkehr aufspannt und den Wegweiser als hilfreiche Orientierung im öffentlich begeharen Raum als Vergleichspunkt für elliptische Äußerungen heranzieht; für de Certeau, wenn der Gehende auswählt aus der „räumlichen Sprache“, zu der Mauern für ihn ebenso zählen wie Wegmarkierungen, indem er eine bestimmte Richtung einschlägt (de Certeau 1988: 190f.), und für Augé (1994), für den Texte wie Richtungshinweise die Möglichkeiten des Begehens und Nutzens der nicht vertrauten Durchgangsorte der Gegenwart bestimmen.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> In dieser Arbeit wird ein weiter Textbegriff vertreten, der alle semiotischen Ebenen umfasst, mit denen durch eine abgrenzbare, funktional bestimmbare Einheit kommunikativ gehandelt wird (siehe hierzu auch 1.1).



Dieses Verhältnis zwischen dem Gehenden als „Fortbewegungseinheit“ (Goffman 1982) und der nicht privaten, nicht künstlerischen, sondern institutionellen bzw. offiziellen Kommunikation im öffentlich begehbaren Raum steht im Zentrum der vorliegenden Studie.<sup>2</sup> Das Hauptaugenmerk liegt auf der Untersuchung der medial-materialen Struktur sowie ausdrucksseitigen Spezifik und inhaltsseitigen Funktion von Schildern, Anzeigetafeln, Durchsagen und Wegweisern, die als quantitativ etablierte Lösungspraktiken bekannter kommunikativer Probleme im öffentlichen Raum angesehen werden können. Damit wird mit Fokus auf die Rezipientenperspektive eine Textwelt zum Schwerpunkt, die in der Angewandten Sprachwissenschaft nicht unbedingt als selbstverständlicher Forschungsgegenstand gilt (siehe 2.1.f.): Weder wurde diese öffentliche Textwelt systematisch untersucht, noch wurden ihre Besonderheiten wie ihre *Ortsgebundenheit* und *Materialität* analytisch reflektiert und fruchtbar gemacht als textprägende und kommunikationskonstitutive und -distinktive Merkmale. Semiotische und mediale Ausdifferenzierung wurde bis dato primär in Bezug auf massenmedial vermittelte Texte, oftmals in Bezug auf das Internet, untersucht (vgl. hierzu Leeuwen 2005; Roth/Spitzmüller 2007; Bucher/Gloning/Lehnen 2010; Meier i.Dr.). Die *mediale* Ausdifferenzierung in der begehbaren Alltagswelt ist hingegen bisher kaum explizit untersucht worden. Konträr dazu kann die *semiotische* Vielfalt im öffentlichen Raum als recht gut etablierter Untersuchungsgegenstand angesehen werden (vgl. Scollon/Scollon 2003; Jaworski/Thurlow 2010a; Pappenhagen/Redder/Scarvaglieri 2013), wenngleich häufig mit alleinigem Fokus auf schriftliche und damit visuell wahrnehmbare Texte (u.a. Auer 2010; Papen 2012; Warnke 2014).

Auch in Bezug zum „Raum“ als erkennbar wichtiger analytischer Kategorie der öffentlichen Textwelt sind bisher spezifische Schwerpunkte auszumachen: Die in verschiedenen Disziplinen intensiv diskutierte Raumfrage (hierzu Döring/Thielmann 2008a; Gebhardt/Reuber/Wolkersdorfer 2005; Löw/Steets/Stoetzer 2008; Coelsch-Foisner/Fagot 2011; Rau 2013) hat verschiedene Bereiche der Sprachwissenschaft erreicht und in jüngster Zeit verstärkt zu gesprächs- bzw. konversationsanalytischen Arbeiten zu Interaktionsräumen geführt (vgl. Schmitt 2007; McIlvenny et al. 2009; Mondada/Schmitt 2010; Hausendorf/Mondada/Schmitt 2012). In eher textlinguistischen Arbeiten wird der Ort von Texten noch nicht selbstverständlich analysiert (vgl. aber u.a. Fix 2008a; Auer 2010) und in-

<sup>2</sup> Das dieser Arbeit zugrunde liegende Verständnis von Kommunikation wird u.a. in 1.2 sowie Kapitel 3 genauer ausgeführt und zudem durch die Analysen von bestimmten Kommunikaten als Kommunikation deutlich. Allgemein lässt sich an dieser Stelle formulieren, dass unter Kommunikation ein auf Wechselseitigkeit zielendes symbolisches (Sprach-)Handeln verstanden wird, dass Auswahl des Mitgeteilten und dessen Form auf der einen und rezipientenabhängige Interpretation auf der anderen Seite umfasst. Der öffentliche Raum kann an dieser Stelle als jedermann entgeltfrei zugänglich und allgemein nutzbarer bzw. betretbarer verstanden werden (siehe Kapitel 6).

spiriert durch die soziolinguistisch geprägte Linguistic Landscape-Forschung (vgl. u.a. Landry/Bourhis 1997; Backhaus 2007) der öffentliche Raum als hauptsächlich mehrsprachige, kulturell differenzierte semiotische Landschaft (u.a. Shohamy/Ben-Rafael/Barni 2010; Jaworski/Thurlow 2010a) analysiert (hierzu Kapitel 2). Auf eine systematische Verbindung der semiotischen *und* medialen Ausdifferenzierung von Texten mit der Orts- bzw. Raumgenese wird dabei jedoch nur selten gezielt, die Raumkonstruktion vor Ort durch medial-material ausdifferenzierte Kommunikation – und damit aus mündliche *und* schriftliche Realisierungsweisen umfassender Perspektive – steht bisher nicht prominent im Fokus.

Öffentlich wahrnehmbare Kommunikation steht in der vorliegenden Arbeit demgegenüber im Gesamt im Zentrum, was die Analyse *visuell*, *auditiv* und *taktil* rezipierbarer Texte umfasst. Die nachfolgend untersuchte Kommunikation ist handlungsunterstützend bzw. *empraktisch* (s.u.), d.h., dass sie dem sie Rezipierenden zu seinem eigentlichen Ziel verhilft, wie etwas einzukaufen oder etwas zu besichtigen. Die empraktische Kommunikation im öffentlichen Raum ist dabei verbunden mit alltäglichen Wahrnehmungsweisen, die häufig ein Übersehen, eine routinisierte Ignoranz umfassen, wenn der Ort und Weg dem Gehenden vertraut sind und er auf dieses öffentliche Angebot nicht angewiesen ist. Dies vollzieht sich konträr zur Entdeckung, Betrachtung und Rezeption von Kunst im öffentlichen Raum, die ganz anders auf die Aufmerksamkeit der Gehenden zielt: So entfalten (hierzu Winderlich 2005: 288ff.) beispielsweise Sprachkunstwerke in der Wahrnehmung nach der Phase der „Integration“ als eher unauffälliger Bestandteil und der „Irritation“ als rezeptionsfordernder Phase gerade in der dritten Phase, der des „Impulses“ mit z.B. neuen, angeregten unerwarteten Geh- und Blickrichtungen, ihre ganze raumkonstituierende Kraft fern des Alltäglichen. Es geht im Kontext von Kunst im öffentlichen Raum also um die Abkehr von der alltäglichen Wahrnehmung (vgl. auch Welsch 1996: 204ff.), die für die empraktische Textwelt gerade konstitutiv ist.

Alltäglicher als Kunst und zugleich aufmerksamkeitsgenerierender als Straßenschilder ist daneben die eher private bzw. semi-öffentliche Textwelt, zu der Aushänge über entlaufene Katzen ebenso zählen wie über Veranstaltungen mit Lokalbezug. Auch Praktiken, die eher auf eine Gegenöffentlichkeit zielen wie Graffiti als „gegenkultureller Kode“ (hierzu Posner 1991: 57ff.; Fix 1996: 121ff.), konstituieren den öffentlichen Raum als öffentlichen, gelten jedoch, ebenso wie die anderen genannten Typen, bisher nicht unbedingt als (text-)linguistische Gegenstände (vgl. aber Meier 2007; Dray 2010; Pennycook 2010). Im Rahmen der vorliegenden Arbeit liegt der Fokus jedoch auf der quantitativ hervorstechenden, nicht privaten Kommunikation des „Civic Frames“ (vgl. Kallen 2010), die aufgrund ihrer Ubiquität und ihrer handlungsunterstützenden Lenkung potentiell aller an ihren Orten Anwesenden in der Analyse nachhaltigere Rückschlüsse auf die Relevanz des Ortes ermöglicht und diesen konkreter in Relation zu Medien, semiotischen Ressourcen und einzelnen Adressatengruppen setzen

lässt. Um die Spezifik von ortsgebundener Kommunikation im Sinne ihrer kommunikationsstrukturellen Merkmalhaftigkeit nachzuzeichnen und zu veranschaulichen, wird jedoch gelegentlich auch Bezug genommen auf die gerade genannten privaten Texte, auf Werbung und Kunsttexte (siehe Kapitel 6). Dabei erscheinen die gerade genannten, unterschiedlichen Merkmale der Wahrnehmung des Alltäglichen zwischen Ignoranz und Irritation sogleich evident: Je individueller und singulärer ein kommunikatives Anliegen ist (etwa „Schleichtiere“ wiederzufinden, vgl. Abb. 6.18, oder das Innehalten und „Beunruhigen“ von Passanten durch Sprachkreationen anzuregen, vgl. Winderlich 2005: 60), desto mehr weicht ein Text semiotisch und medial von den deutlich werdenden, quantitativ etablierten Lösungspraktiken bekannter kommunikativer Probleme (wie Richtungen zu weisen) ab (siehe Kapitel 7).

Dass mit den Schildern, Aufstellern und Anzeigetafeln als offensichtlich prominentem Typus von Kommunikation im öffentlichen Raum zugleich das Merkmal *Ortsgebundenheit* als zentrales in der (Medien-)Textanalyse noch zu etablieren ist, sei somit explizit festgehalten: Für die Funktion und das Verstehen<sup>3</sup> eines Richtungshinweises oder einer Abfahrtstafel ist es konstitutiv, wo sie stehen und damit, wo sie rezipiert werden können; zudem ist die oft erwähnte, neue, technisch bedingte „semiotische Landschaft“ (Stöckl 2004a: 2) der Gegenwart unbedingt auch zu beziehen auf die ausdifferenzierte und zugleich komprimierte Ausdrucksseite der Kommunikation im öffentlichen Raum, für dessen Organisation sie offensichtlich veränderte, derzeitig notwendige Aufgaben erfüllt.

In gewisser Weise ließe sich festhalten, dass mit der Aufnahme der Ortsgebundenheit und der Medialität-Materialität in die analytischen Kriterien der (Medien-)Text- bzw. Kommunikationsanalyse an dem sehr alltäglichen Bereich der öffentlichen, der Organisation des Einzelnen dienenden Textwelt im besten Fall deutlich werden kann, was eine Überwindung der „Medienvergessenheit“, der „Isolierung des Sprachzeichens“ und der Beschränkung auf „individuelle Absichten“ in sprachwissenschaftlichen Arbeiten zu leisten imstande sein sollte: Teilt man u.a. diese von Habscheid (2011a: 20) als Begrenzungen in der Entwicklung der modernen Sprachwissenschaft aufgelisteten Punkte und sieht man in ihnen noch – im Sinne von Gegenstandserweiterung, Medienberücksichtigung und Einbettung von Sprache und Kommunikation in gesellschaftliche Zusammenhänge – zu Bewältigendes, erscheinen viele der Arbeiten zu den sogenannten

<sup>3</sup> Verstehen wird bei Luhmann (1999: 194ff.) als dritte notwendige Selektion im Prozess der Kommunikation verstanden: Nur dann, wenn der Adressat die Information von der Mitteilung zu unterscheiden in der Lage ist, kann von Kommunikation gesprochen werden. Das jeweilige Verstehen kann freilich erst im nächsten Zug, somit von „hinten her“, gegenläufig zum Zeitablauf des Prozesses, beobachtet werden (vgl. Luhmann 1999: 198). Dabei muss, und das ist für die Beschreibung der öffentlichen Textwelt wichtig, bei Kommunikation durch Massenmedien unterstellt werden, dass es Rezipienten gibt und damit jemanden, der versteht (Luhmann 1996: 14).

Neuen Medien oder semiotischen Wandlungsprozessen als Bearbeitung des allein Augenfälligen, ohne dabei grundsätzlich zu werden und zu argumentieren, beispielsweise in Bezug auf die distinktive Medialität jeder Kommunikation. Durch den und in dem Medienwandel neu Beobachtetes oder Entdecktes zu verbinden mit grundlegenden Fragen, scheint m.E. jedoch angeraten, um die gerade konstatierte (frühere) Engführung der Sprachwissenschaft immer mehr zu überwinden und dem medial Neuen ein analytisch stabiles Fundament zu verleihen.

In diesem Sinne ist in Bezug auf die Ausdifferenzierung des Mediensystems und die technisch mögliche, gegenwärtige neue semiotische Landschaft zu fragen, wie sich dadurch das bisherige Gefüge ändert (siehe Kapitel 3), welche Aufgaben welche Kommunikationsformen (siehe 1.1) zu übernehmen haben. Der Einfluss der digitalen Welt und ihrer Gestaltungspraktiken ist nicht nur auf einzelne ‚herkömmliche‘ Kommunikationsformen wie Zeitungen (siehe u.a. Bucher 1996; Schröder 2010) oder Briefe bzw. Schreibfähigkeiten (siehe Elspaß 2002; Dürscheid 2005b; Schmitz/Wyss 2002) zu beziehen, sondern umfassender mit der alltäglichen Arbeits- und Lebenswelt zu verbinden. Eine dergestalt breitere Perspektive erfährt beispielsweise durch den Bezug zur Ethnomethodologie wesentliche Impulse, so dass die dort zentrale Frage des Vollzugs von alltäglichen Verfahren (vgl. Garfinkel 1996; siehe 2.1ff.) in der Sprachwissenschaft an die einzelnen neuen Text- und Kommunikationsbereiche rückgebunden werden kann (siehe 2.2 u. Kapitel 4).

Die an Bahnhöfen, Flughäfen und in Innenstädten wahrnehmbare Textwelt gehört zweifelsohne zu der Ästhetik der alltäglichen Lebenswelt und lässt sich aus breiterer Perspektive erklären als kulturelles, „aktualisierbares“ Angebot (de Certeau 1988, siehe 2.3) und als begründet durch den zugrundeliegenden, überästhetisierten Stadtraum, der aufgrund des Verlusts von Sinnhaftigkeit und individueller Zugänglichkeit massenhafter, funktionalisierter Beschreibungen bedarf (vgl. ausführlich Augé 1994; Welsch 2003: 10ff.; Winderlich 2005: 66ff.).<sup>4</sup> Aus sprachwissenschaftlicher Perspektive sind zu diesen Erklärungsansätzen (zunächst) kommunikationsstrukturelle Überlegungen beizutragen – bisher stand diese Textwelt mit ihren ausdrucksseitigen Besonderheiten und ihrem inhaltsseitigen Potential jedoch nicht im Fokus, weder vor dem digitalen Zeitalter noch jetzt in ihrer medialen Ausdifferenzierung noch als pragmatisch interessant: Eine linguistische Annäherung an diese oftmals übersehene öffentlich wahrnehmbare Textwelt scheint somit aus mindestens diesen Gründen vonnöten.

<sup>4</sup> Ästhetik sei hier mit Welsch (2003: 9f.) „als Thematisierung von Wahrnehmungen aller Art (verstanden, CD.), sinnhaften ebenso wie geistigen, alltäglichen wie sublimen, lebensweltlichen wie künstlerischen“ (Hervorhebung im Original). Diskutiert wird dieser erweiterte Ästhetikbegriff in Welsch (1996) sowie in Küpper/Menke (2003).

Aus der Perspektive des Gehenden in Innenstädten und Bahnhöfen ist dabei vor allem die Frage zu stellen, wozu an diesen Orten auf diese Art und Weise kommuniziert wird, mithin welche Kommunikate an diesen Orten *hörbar*, *sichtbar* und *astbar* sind und welche Funktionen dieser öffentlich wahrnehmbaren, offiziellen Textwelt zugeschrieben werden können. Dass sich Schilder, Anzeigetafeln, Aufsteller und Informationssäulen (siehe Kapitel 6) medial und semiotisch ausdifferenziert haben, ist ein analytischer Ausgangspunkt der vorliegenden Arbeit; wie die Vielfalt dieser Textwelt aussieht und mit Hilfe welcher Instrumentarien und Unterscheidungen sie beschrieben werden kann, wird durch die Analysen der vorliegenden Studie herausgearbeitet; die Zunahme und Unterschiedlichkeit dieser Textwelt kann indes auch dem bloßen Alltagsblick wohl nicht entgehen. Anknüpfend an diese Beobachtung der textlichen Mannigfaltigkeit an öffentlichen Orten lässt sich als erste untersuchungsleitende These formulieren:

1. Der öffentlich begehbarer Raum wird zunehmend betextet; gerade die aus Individualisierungs- und Modernisierungsprozessen resultierende Ortsungebundenheit des Einzelnen in der Gegenwart führt zu der Zunahme *ortsgebundener* Texte, die nicht vertraute Orte erklären und definieren sowie kulturell prägen. Insofern löst die (nicht private, nicht werbende, nicht künstlerische) Betextung des öffentlichen Raumes – so eine grundlegende These der Untersuchung – primär das Problem der Orientierung der Anwesenden an nicht vertrauten Orten sowie das Problem des Ortes und seiner ‚Betreiber‘, sich für die vielen Reisenden bzw. Gehenden von anderen Orten unterscheiden zu müssen und als bestimmter Ort mit bestimmten Einrichtungen wahrnehmbar zu werden. Diese kommunikative Prägung des öffentlichen Raumes ist dabei an dieser Stelle als Angebot zu verstehen, das konventionalisierte Lösungen für u.a. Richtungs- und Überblicksuche anbietet, konträr etwa zu Kunstwerken im öffentlichen Raum, die *ihre* Orte in anderer, keinesfalls standardisierter Weise prägen – und vor allem bereits als (gegebenenfalls auch ungeplantes) Ziel des Gehenden angesehen werden können.

Durch die Textwelt erhalten die Orte eine spezifische Prägung, über die einige von ihnen als moderne Durchgangsorte (wie Flughäfen) sonst nicht ausreichend verfügen, und damit eine Zuschreibung für ihre Nutzung sowie charakteristische Merkmale (als Hauptbahnhof Berlin, als Kulturstadt Essen, als historischer Marktplatz), die bestimmte Strukturen erwartbar machen, wie Bahnsteige, kulturelle Einrichtungen oder historische Gebäude.

Die hier vorgenommene Fokussierung auf die institutionellen Texte, die Orte zu öffentlichen machen, negiert im Umkehrschluss freilich nicht, dass auch Physikalisch-Materiale wie Gleise, historische Gebäude oder wie Rathäuser der Interpretation von Orten dienen, etwa als Verkehrspunkt oder als Innenstadt, und sie negiert auch nicht, dass durch Gebäude oder architektonische Elemente soziale Räume wie Marktplätze als erwartbar erscheinen. Ein derartiger Schwerpunkt

auf der Frage, wie durch allein Nicht-Sprachliches ein Ort als bestimmter erkannt werden kann, und wie das „Bild der Stadt“ oder die „Stadt als Text“ zu lesen ist, geht oft einher mit poststrukturalistisch oder semiotisch geprägten Überlegungen (vgl. Barthes 1988: 199ff.; de Certeau 1988: 179ff.; Eco 2002: 295ff.) und einem Rekurs auf zeichen- und texttheoretische Instrumentarien (u.a. Warnke/Gerhard 2002, 2006; siehe 2.1). Hier wird erkennbar mit einem (noch) weiteren Textverständnis gearbeitet, allerdings oft, ohne den Unterschied zwischen Zeichen und Kommunikation und vor allem zwischen materialem Raum, etwa den Gebäuden, und sozialem Raum, etwa dem Interaktionsraum oder Stadtraum, und dem, was diese Räume hervorbringt, benennt oder beschreibt, deutlich herauszustellen.<sup>5</sup> Zudem verdeutlichen derlei weite Raumdefinitionen, dass ein Nachteil der derzeitigen Präferenz in den Sozial-, Kultur- und Literaturwissenschaften, literarische, sprachliche und soziale Räume zu untersuchen, im Begriff selbst liegt, der erkennbares Potential zum metaphorischen und mehrdeutigen Gebrauch birgt (siehe Kapitel 2).

Die mit dieser Arbeit erfolgende Relevantsetzung der öffentlich wahrnehmbaren Kommunikation beantwortet die Frage nach der Konstruktion des öffentlichen Raumes in einem anderen Rahmen, was jedoch nicht ausschließt, dass Analysen aus dieser Perspektive nicht für Fragen zur „Stadt als Diskurs“ anschlussfähig sein können (siehe 2.1f.). Ausgehend von einem kommunikationsorientierten Textbegriff, so die Positionierung an dieser Stelle, gilt es jedoch zuallererst, die Funktion von öffentlich wahrnehmbarer *Kommunikation* herauszuarbeiten, bevor so etwas wie die „Stadt als Raum“ in den Blick geraten kann. Ohne die hier angestrebte Untersuchung der kommunikativen Raumherstellung durch öffentlich wahrnehmbare Texte fehlt der Bearbeitung größerer Diskurse m.E. denn auch das Fundament: Wie soll die Hervorbringung von „Stadt als Raum“ differenziert nachgezeichnet werden, wenn nicht (auch) die konkreten textlichen Manifestierungen der Herstellung und Zuschreibung von „Öffentlichkeit“ in der Stadt systematisch herangezogen und dafür erforderliche Instrumentarien empirisch fundiert entwickelt und diskutiert werden?

<sup>5</sup> Der Geograph Hard führt die Gefahren einer unreflektierten „Lektüre“ von Konzeptionen im Sinne eines „Raumes als Text“ anschaulich vor Augen: „Jede Lektüre von Landschaft und Raum ist ein Picknick, zu dem die Landschaft/der Raum die Worte und der Leser die Bedeutungen mitbringen“. Um diesem (alten) Fehler aus dem Weg zu gehen, frage eine methodisch reflektierte geographische Exkursion nun nicht nur, „was von Gesellschaft, Wirtschaft, Ökologie und Geschichte man im Raum, in der Landschaft, im Gelände sehen oder erschließen kann, sondern sich, was man weshalb nicht sieht [...] und was man vielleicht nur zu sehen glaubt, weil man möglicherweise sogar falsches Vorwissen auf etwas projiziert hat, was vielleicht etwas ganz anderes bedeutet“ (Hard 2008: 283). Derartige Reflexionen der eigenen Beobachterperspektive scheinen angemessen auch für andere Blicke, zum Beispiel sprachwissenschaftlich orientierte (siehe 2.1f.).

Die somit (zunächst) in den Fokus rückende öffentlich wahrnehmbare, empirische Kommunikation ist unweigerlich verbunden mit den an den jeweiligen Orten ablaufenden, beobachtbaren Handlungen des potentiellen Rezipienten. Die ortsgebundenen Kommunikate fungieren daher als oftmals dauerhaft materialisierte Lösungen und damit kommunikative Angebote für sich orientierende, suchende Reisende oder Einkaufende und zugleich als wahrnehmbare Lösung der für die Orte und ihre Typisierung (als öffentliche Institution, als Touristenstadt u.a.) Verantwortlichen, diese Orte fernab vorhandener architektonischer Symbole und geographischer Indizes eindeutig zu klassifizieren, sie „lesbar zu machen“ (vgl. Jäger 2007, 2010b; hierzu 2.5 sowie Kapitel 6).<sup>6</sup> Darüber hinaus löst diese Art der Kommunikation diese Probleme, und das stellt eine weitere Grundthese dieser Arbeit dar, auf einer bestimmten Organisationsebene:

2. Konträr zur zeitgleichen Ansprache von Massen über Massenmedien und zur singulären Adressierung in der Face-to-Face-Kommunikation richtet sich ortsgebundene Kommunikation allein an die an einem Ort Anwesenden. Aus diesem vermeintlich trivialen, bisher in der Sprachwissenschaft indes nicht näher betrachteten Umstand ergeben sich besondere Möglichkeiten und Grenzen der Rezeption, der material-räumlichen Gestaltung und der ausdrucksseitigen Explizitheit von Kommunikation, die in ihren textkonstitutiven Merkmalen an einen Ort gebunden ist.

Diese spezifische Relation von Ort, Anwesenden und Text wird für verschiedene Zwecke eingesetzt, so dass beispielsweise Fußgänger an Orten wie Bahnhöfen und Straßenbahnhaltestellen durch Schilder und Durchsagen über Richtungen und Verbote, durch Werbeplakate über Produkte, durch Aufkleber und Aushänge an Ampeln und Durchgängen über entlaufene Katzen, Demonstrationen und Musikauftritte informiert werden können.<sup>7</sup> Die ortsgebundenen *Kommunikationsformen*, verstanden als „medial bedingte kulturelle Praktiken“ einer Gesellschaft (vgl. Holly 2011b: 155, siehe 1.1 u. 3), lösen somit für verschiedene Organisatio-

<sup>6</sup> Kommunikate werden hier analog zu Texten als Gesamtheit der produzierten und wahrnehmbaren Ausdrucksseiten einer Kommunikationsform (hierzu 1.1) verstanden; Sprachliches, Nicht-Sprachliches sowie Medial-Materiales werden so als Einheit zum Gegenstand der Analysen.

<sup>7</sup> Dass die Relation Ort und anwesende Rezipienten auch in anderen Kontexten relevant ist, verdeutlicht die lange Tradition von Kunst im öffentlichen Raum (hierzu Winderlich 2005: 70ff., vgl. auch Autsch/Hornák 2010). Wenngleich es dem Charakter des *Kunstwerkes* widersprechen würde, im Sinne der in dieser Studie herausgearbeiteten kommunikativen Praktiken routinisierte und konventionalisierte Lösung und damit vor allem seriell und wiederholbar zu sein, wird im Zusammenhang von Ortsbezogenheit und Kunst doch gleichermaßen deutlich, dass bestimmte Konzepte gerade (nicht) realisierbar sind. Huber (2010: 141) beginnt diesbezüglich ganz praktisch: „Kunst im öffentlichen Raum muss eine solche sein, die dem Wetter trotzen kann“.

nen und auch in markierten Fällen wie bei entlaufenen Tieren oder Wohnungssuche für Einzelpersonen das Problem, fernab von klassischen Verbreitungsmedien Informationen, oftmals mit ortsbezogenen Inhalten wie bei Wegen, Veranstaltungen oder Geschäften, verbreiten zu können. Kommunikationsformen wie Schilder oder Anzeigetafeln verweisen durch ihre Materialität auf die reale Verfestigung und Etabliertheit dieser herausgebildeten Praktiken. Für die Klassifizierung dieser ortsgebundenen Kommunikationsformen als spezifische Typen von Kommunikation wird in dieser Arbeit der bisher nur eher selten verwendete Terminus *Meso-Kommunikation* herangezogen und im Sinne einer Abgrenzung zu den beiden großen Polen der menschlichen Kommunikation, Face-to-Face- und Massenkommunikation, definiert und inhaltlich ausgearbeitet (siehe Kapitel 4).

Dass in diesen medial vermittelten, aber Massen aufgrund der Gebundenheit an die Orte *niemals* zeitgleich, sondern allein sukzessive erreichenden Kommunikationsformen ein besonderes Potential für die nicht personale Kommunikation liegt, lässt sich zudem durch Rekurs auf die Ausdifferenzierung der Werbung im öffentlichen Raum verdeutlichen (hierzu Domke 2010b), die hier mit Besetzung neuer Orte (wie Treppen oder Fußböden) und Formen (etwa Fortsetzungsgeschichten in Durchgangsorten, vgl. Abb. 10.2.6 im Anhang) Aufmerksamkeit zu erringen versucht. Dieses Ringen um die Aufmerksamkeit als wichtigstes Gut der Mediengesellschaft (vgl. Franck 1998; Schmidt 2002) geht hier einher mit der kommunikativen ‚Besetzung‘ des öffentlich begehbaren Raumes, die auch für Graffiti an Wänden und Mauern sowie für Aufkleber an Ampelmasten festgehalten werden kann, und führt zu der dritten These dieser Studie:

3. Die zunehmende Betextung des öffentlich begehbaren Raumes verweist neben der relevanten Funktion der Organisation der Anwesenden und der Ortsprägung somit auf die (bisher nicht systematisch herausgearbeitete) Möglichkeit, auf diese Weise die am Ort Anwesenden zu adressieren, somit Aufmerksamkeit an den begehbaren Orten des Alltages für die je eigenen Zwecke – für die Strukturen des Ortes, für an diesem Ort mögliche Anschlusshandlungen, für andere Orte, für Produkte, für Veranstaltungen – erringen zu wollen. Welche Wahrnehmungsmodalitäten und damit welches Medien-Material an welchem Ort für diese Adressierungsversuche eingesetzt werden, ist daher ein unverzichtbares Untersuchungskriterium der Kommunikate im öffentlichen Raum, um kommunikative Zwecke und mediale Funktionsweisen in Relation zueinander herausarbeiten zu können.

Die Textwelt im öffentlichen Raum wird hier primär als Lösung bzw. Lösungsvorschlag für ortsunkundige Anwesende angesehen werden, sie ermöglicht deren Orientierung, sie prägt die Orte, macht sie „lesbar“ (siehe 1.2) bzw. nutzbar in bestimmter Weise und markiert Relevantes an diesen Orten. Die gerade skizzierten zentralen Punkte werden in der vorliegenden Arbeit mit Rekurs auf Innenstädte, Bahnhöfe und Flughäfen bearbeitet. Insbesondere mit den beiden letztge-



nannten Orten werden bestimmte Durchgangsorte der modernen Gesellschaft untersucht und mit der Textwelt dieser Orte ein spezifischer Typus der *Meso-Kommunikation*. Die Ortsgebundenheit als relevantes Merkmal von Texten und ihre Folgen für die Semiotik und den Inhalt der Kommunikate rücken damit in das Zentrum der Analysen. Damit ist auch die Frage verbunden, wie unterschieden werden kann zwischen dem Raum, der für den Vollzug von Kommunikation (das Lesen einer Anzeige, das Hören einer Durchsage) erforderlich ist, und dem Ort, an dem dies stattfindet, wie somit Kommunikation grundsätzlich in Bezug auf ihre Gebundenheit an einerseits Orte, andererseits Räume typologisiert werden kann, und auf welchen Annahmen relevante Ansätze zur Orts- und Raumgenese beruhen (siehe Kapitel 2, auch Domke 2013 und i.Dr.).

Mit dem gewählten Fokus auf den Gehenden in Bahnhöfen, Flughäfen und Innenstädten ist eine von ihm wahrnehmbare Textwelt verbunden, die ihn primär bei eigentlich beabsichtigten Tätigkeiten wie Reisen oder Einkaufen unterstützen kann. Die Kommunikate, die dem Gehenden die Richtung oder die Uhrzeit anzeigen können, Auskunft über Sehenswürdigkeiten oder Zugabfahrten geben sowie Handlungsvorschriften mitteilen, stehen im Zentrum der Untersuchung. Diese *empraktischen* (hierzu Bühler [1934] 1982: 155ff.; siehe 1.1.1 sowie Kapitel 4 u. 6) Kommunikate bilden dabei freilich nur einen Teil dessen, was an den drei Orten für den Gehenden an nicht privater Kommunikation sichtbar, hörbar oder tastbar wird. Geprägt werden Bahnhöfe und Flughäfen nicht zuletzt durch die nahezu omnipräsente Werbung (hierzu Domke 2010b), die realiter immer mehr Orte besetzt, die Strukturen der orientierenden Texte in werbetypischer Art aufgreift und so das o.a. Ringen um die Aufmerksamkeit der an diesen Orten Anwesenden, der Gehenden, Eilenden, Wartenden, Suchenden befördert. Um die Spezifik der empraktischen Kommunikate umfassend herausarbeiten zu können, wird daher in einem die Empirie abschließenden Kapitel auch Bezug genommen auf Werbung und ihre derzeit relevanten Formen im öffentlichen Raum (siehe Kapitel 8).

Bevor in Abschnitt 1.3 die zentralen Fragen der vorliegenden Arbeit gebündelt und der genaue Aufbau skizziert werden, sind zunächst zentrale Eckpunkte der analytischen Perspektive einzuführen und danach durch Rekurs auf ein empirisches Beispiel der Boden für die theoretisch zu diskutierenden Punkte und die empirische Untersuchung für ortsgebundene Kommunikation zu bereiten. Mit der exemplarischen Analyse einer Anzeigetafel im Hauptbahnhof Osnabrück zu Beginn dieser Studie sollen nicht zuletzt der vielleicht etwas gewöhnungsbedürftige Gegenstand einer sprachwissenschaftlichen, sozio-pragmatisch fundierten und medienlinguistisch orientierten Untersuchung, die öffentliche Textwelt, und damit Beispiele wie Verkehrs- und Verbotsschilder auf der Basis ihrer fotografischen (Re-)Konstruktion (vgl. Kapitel 5) in ihrer analytischen Anschlussfähigkeit vorgestellt werden.

## 1.1 Zur analytischen Perspektive auf den Gegenstand

Der Gegenstand der vorliegenden Arbeit, ortsgebundene Kommunikation im öffentlich begehbaren Raum, lässt sich in seiner Spezifik gut durch den Rekurs auf ein empirisches Beispiel vorstellen. Die nachfolgende Analyse einer Abfahrts- tafel im Hauptbahnhof Osnabrück bedarf jedoch zuvor noch der Verdeutlichung einiger zentraler Punkte der eingenommenen analytischen Perspektive. Wie im vorangegangenen Abschnitt bereits angesprochen, stehen im Zentrum des Folgenden verschiedene *Kommunikationsformen im öffentlichen Raum*, die alle durch das konstitutive Merkmal *Ortsgebundenheit* geprägt sind. Kommunikationsformen bilden zusammen mit *Medium* und *Zeichensystem* eine analytische Trias, auf die in neueren Arbeiten zur Analyse des ausdifferenzierten Mediensystems oft – wenngleich teilweise mit unterschiedlicher Auslegung der Termini und unterschiedlicher analytischer Präzision – rekuriert wird (u.a. Androuso- poulos/Schmidt 2002; Dürscheid/Ziegler 2002; Fraas/Meier/Pentzold 2010; Schmitz 2004a, 2010).<sup>8</sup> Der Begriff „Medium“ wird hier (konträr zu weiteren Auslegungen, vgl. Luhmann 1997a: 195ff.) verstanden als vom Menschen herge- stelltes Hilfsmittel der Produktion, Speicherung oder Übertragung von Zeichen; Zeichen können unterschieden werden in Bezug auf ihr semiotisches System (wie Sprache, Bilder oder Töne) und ihre Wahrnehmungsmodalität (wie visuell, taktil oder auditiv). Der Terminus „Kommunikationsform“ ergänzt nun Medium und Zeichen um die „kommunikativen Arrangements“ (vgl. Holly 2011 a u. b), die mit einzelnen Medien realisiert werden können.

Die Genese des Terminus Kommunikationsform durch Ermert (1979) und Adaptionen und Weiterentwicklungen des Begriffs werden im dritten Kapitel ausführlicher diskutiert. Festgehalten werden sollte an dieser Stelle jedoch bereits, dass das Verständnis von Medien als Artefakt bzw. Mittel der Übertragung, Herstellung und Produktion von Zeichen keineswegs die Befürchtung Jägers (2010b: 314) und Schneiders hervorrufen muss, „die von Krämer konstatierte ‚sinmitzerzeugende‘ Funktion von Medien [gerate so, CD.] leicht aus dem Blickfeld“ (Schneider 2006: 85, Hervorhebung im Original). Vielmehr ist es so, dass

<sup>8</sup> In diesen Arbeiten wird häufig Bezug genommen auf Holly (1997, auch 2000) und ausgehend von den dort erstmalig differenzierten Größen Medium/Zeichen/Kommunikationsform die eigene Perspektive entwickelt. Der alleinige Bezug auf diese früheren Arbeiten Hollys ist insofern bedauerlich, als er in neueren Arbeiten (u.a. 2011 a u. b.) verstärkt auf das Wechselspiel zwischen Medialität und Kulturalität der Kommunikationsformen eingeht und so die Relevanz dieser analytischen Größe, zugleich aber auch deren Betrachtung vor einem historisch-kommunikativen Rahmen in den Fokus rückt. Gerade vor diesem Hintergrund erscheint die alleinige (typologisierende) „Anwendung“ des (anfänglich publizierten) Konzeptes der Kommunikationsformen zu kategorial orientiert, da die Verwobenheit zwischen Medien, Kommunikationsform und kommunikativen Bedürfnissen so nicht umfassend genug in den Blick gerät (siehe auch das dritte sowie das sechste Kapitel).

die o.a. Trias den Gedanken ermöglicht, dass Medien die Ausbildung spezifischer kultureller Praktiken unterstützen, in denen teilweise ähnliche Merkmale des Mediums verankert sind (Medien-Material wie Metall wird für zeitunggebundene bzw. länger gültige Informationen genutzt) und teilweise unterschiedliche Merkmale desselben Mediums (wie beim Computer und damit realisierbaren Kommunikationsformen wie E-Mail und Buch). Die „Größe“ Kommunikationsform ermöglicht also, genauer herauszuarbeiten, wozu ein Medium genutzt werden kann und welche Praktiken es mitkonstituiert (siehe auch Kapitel 3).

Der Begriff dient der Unterscheidung der Medien von den durch sie „bedingten kulturellen Praktiken“ (vgl. Holly 2011a u. b) und bündelt letztlich als konstituierende Form die kulturell geprägten Merkmale der Kommunikation. Dies wird deutlich bei der sukzessiven Herausbildung von verschiedenen Kommunikationsformen, die mit einem Medium realisiert werden können, wie Telefonat, SMS und WhatsApp beim Medium Mobiltelefon bzw. Smartphone. In die Kommunikationsform gehen somit sowohl technisch-mediale Aspekte ein als auch kulturelle, ohne dass eine der beiden Seiten, Medientechnik oder Kulturpraktik bzw. Kommunikationsbedürfnis, allein ausreichte, um diese Größe zu determinieren. Vielmehr werden im Laufe der menschlichen Medien- und Kommunikationsgeschichte (hierzu Giesecke 1992; von Polenz 1994, 1999, 2000) durch diese wechselseitige Prägung von Medialem und Kulturellem mit den Kommunikationsformen Kontingenzrahmen geschaffen, die verschiedene Anschlussmöglichkeiten, zum Beispiel in der Genese unterschiedlicher Textsorten, zulassen.<sup>9</sup>

Zu den bisherigen Unterscheidungskriterien von Kommunikationsformen zählen etwa Kommunikationspartner (1:1 oder 1:n), Zeichensystem (wie Sprache, Bilder, Töne), Kommunikationsrichtung (uni- oder bidirektional), Kommunikationsmedium oder Wahrnehmungsmodalität (wie visuell, auditiv, taktil) (hierzu auch Dürscheid 2005a; Domke 2010a u. 2013; Habscheid 2009: 99). Kommunikationsformen sind somit Konstellationen kommunikativer Möglichkeiten, die durch ein spezifisches Übertragungs- und Speicherungspotential in eine oder beide Richtungen geprägt sind. Die Kommunikationsform „Brief“ beispielsweise führte zu der Entwicklung spezifischer Textsorten wie Bewerbungs- oder Liebesbrief und kann mit Hilfe verschiedener Medien (Papier, Computer, Stift) realisiert werden (vgl. Holly 2000; 2011a, auch Ermert 1979: 66ff.). Textsorten sind dabei zu verstehen als konventionalisierte, musterhafte Realisierungen spezifischer sprachlicher Handlungen, mit denen bestimmte kommunikative

<sup>9</sup> Der durch Kommunikationsformen entstehende *Kontingenzrahmen* soll verdeutlichen, dass die Nutzung der Kommunikationsformen nicht prädestiniert ist, sondern zu ganz verschiedenen Textsorten führen, somit zu ganz unterschiedlichen sozialen Zwecken herangezogen werden kann (wie die Kommunikationsform „Brief“ für eine Mahnung oder die Konstituierung romantischer Zugeneigtheit). Mit Luhmann (1999: 47) ließe sich Kontingenz erklären als „auch anders möglich (sein)“, womit auch immer ein Anschluss bzw. Umgehen mit Gegebenem gemeint ist (Luhmann 1999: 83f.).

Aufgaben gelöst werden (vgl. Brinker 2005: 144ff.; Holly 2001: 22ff.; Hausendorf/Kesselheim 2008: 171ff.; zu Typologisierungsproblemen Adamzik 2004: 69ff.). Mit diesen Beschreibungsebenen können die in einer Gesellschaft jeweils aktuellen Möglichkeiten zur Kommunikation differenziert erfasst werden. So können technisch vermittelte Kommunikationsformen (wie Abfahrtstafeln) von nicht technisch vermittelten (wie Interaktionen mit dem DB-Servicepersonal am Bahnsteig) unterschieden und Fahrpläne und Durchsagen in Bezug auf die Verwendung von Speicher- und Übertragungsmedien beschrieben werden.<sup>10</sup>

Ortsgebundenheit von Kommunikation ist indes bisher *nicht* als distinktive und konstitutive Kategorie von Kommunikationsformen berücksichtigt worden. Allein die Kopräsenz der Kommunikationspartner (wie beim Gespräch) wurde bisher von Distanzkommunikation (wie beim Telefonat) unterschieden (hierzu Dürscheid 2005a; auch Habscheid 2009), was jedoch zum Beispiel noch keine genauere Beschreibung von nicht synchroner Kommunikation durch Speichermedien ermöglicht und die Relevanz des Ortes für Gottesdienste, Vorlesungen oder auch Straßenschilder nicht berücksichtigt. Mit der vorliegenden Arbeit wird daher die Erweiterung bisheriger Unterscheidungskategorien von Kommunikationsformen vorgestellt und zwischen *Orts-*, *Raum-* und *Zeitgebundenheit* unterschieden (hierzu auch die Abschnitte 2.5 u. 3.5).

Mit ihrer besonderen Gebundenheit an einen Ort rücken die konstitutiven Merkmale der Kommunikation im öffentlichen Raum in den Fokus. Die besondere, oftmals unmittelbar materiale Fixierung der produzierten Kommunikate an einen Ort führt zu vorstrukturierten Rezeptionssituationen: Les- oder hörbar ist dieser Typ von Kommunikation nur an einem bestimmten Ort und in einem *Benutzungsraum* (Goffman 1982: 62ff.) bzw. *Rezeptionsraum* (siehe 4.1.3f. u. 6), der durch die Größe und Wahrnehmungsmodalität des verwendeten Mediums (visuell, auditiv, taktil) und die Struktur des Kommunikats mitbegrenzt und mitkonstituiert wird. Der potentielle Rezipient bewegt sich beim Vollzug von Alltagshandlungen wie Einkaufen in der Stadt oder täglichem Pendeln mit dem Zug unweigerlich zu der Vielzahl von gegenwärtigen, ortsgebundenen Texten hin, die u.a. als Wegweiser, Verkehrs- und Verbotsschilder, Hinweis- und Anzeigetafeln seinen Weg säumen. Sie können als dem öffentlichen Raum eigene, nutzbare kommunikative Struktur angesehen werden, die ihn, wie die derzeit nahezu omnipräsente Werbung (hierzu Domke 2010b), erkennbar prägt.

<sup>10</sup> Die Dichotomie technisch vermittelte Kommunikation/nicht technisch vermittelte Kommunikation soll den artifiziellen Anteil der nur mittelbar wahrnehmbaren Kommunikation betonen, der nachfolgend ausgeführt wird – zugleich wird durch die Fokussierung des Technischen deutlich, dass dies eine spezifische Prägung der für jede Kommunikation geltenden Medialität ist: Da es keine nicht medial vermittelte Kommunikation gibt, ist mit dem Attribut technisch-vermittelt somit eine spezifische Art der Medialität benannt (siehe Kapitel 3).

Diese Perspektive vom öffentlichen Raum als kommunikativ geprägtem korrespondiert mit neueren Raumkonzeptionen, in denen er als das Ergebnis sozialer Konstruktionen verstanden wird (siehe u.a. Döring/Thielmann 2008a; Johnstone 2009; Rau 2013); sie differenziert aber auch deutlich zwischen materialem Raum und sozialem Raum. Die mit dem hier skizzierten Raumverständnis einhergehende Fokussierung auf die soziale Konstruiertheit von Räumen negiert die physikalisch-materiale Umgebung als allein prägend und raumschaffend, exkludiert jedoch Materiales nicht gänzlich. Vielmehr wird davon ausgegangen, dass Orte wie Innenstädte und Bahnhöfe durch Kommunikate wie Straßenschilder sowie Richtungs- und Verbotshinweise zum öffentlich begehbaren Raum ausgewiesen werden (hierzu 2.3ff.). In das Zentrum der Analysen rückt damit unweigerlich *Raumkommunikation* und die Frage, wie Physikalisch-Materiales durch Schilder, Anzeigen oder Durchsagen als Raumbestandteil charakterisiert und durch kommunikative Zuschreibungen zu einem in bestimmter Weise nutzbaren Raum werden kann (hierzu 2.4f.).

Die Konzentration auf Raumkommunikation und nicht Räume wird im Verlauf der Arbeit noch ausführlicher begründet (siehe Kapitel 2). Allgemein sei bereits hier angeführt, dass ausgehend vom o.a. sozial bzw. kommunikativ konstruierten Raum nicht wirklich Wände oder Böden zum Gegenstand dieser bzw. einer sprachwissenschaftlichen Untersuchung werden können, nicht wirklich „Steine“, sondern „Steinkommunikation“, wie der Geograph Hard so treffend ausführt (Hard 2008: 306). Aus dieser Perspektive ist zu fragen, wie der Rekurs auf die Wände und die Steine durch die öffentliche Textwelt denn erfolgt, allgemeiner formuliert, wie Nicht-Soziales zum Gegenstand sozialer Handlungen werden kann.

In der nachfolgenden Analyse wird nun exemplarisch herausgearbeitet, was die hier fokussierte Raumkommunikation leistet, welche Eigenschaften die Kommunikate im öffentlichen Raum ihren Orten zuschreiben und welche Funktionen sie darüber hinaus erfüllen. Damit wird zugleich verdeutlicht, welche Aspekte eine holistische Analyse der bisher eher vernachlässigten öffentlichen Textwelt zu berücksichtigen hat. An ein pragmatisch ausgerichtetes Textverständnis anknüpfend, kann Text hier zunächst allgemein als eine intentional kodierte Einheit verstanden werden, mit der kommunikativ gehandelt wird.<sup>11</sup>

<sup>11</sup> Einen Einblick in Positionen der Diskussion über den Textbegriff erhält man durch die Lektüre von Fix et al. (2002) sowie der einschlägigen Beiträge in Brinker et al. (2000), dem HSK-Band zur Textlinguistik, hier u.a. Schoenke (2000) sowie Heine mann (2000) und Rolf (2000). In jüngeren Einführungen ist die Tendenz zur pragmatischen Handhabung mit diesem Definitionsproblem zu beobachten. Adamzik (2004) nennt die Suche schlicht „müßig“ (2004: 31) und spricht sich stattdessen dafür aus, auf die „Einsicht in die Eigenschaften von Texten, die die Grundlage für eine differenzierte Beschreibung darstellen können“, zu zielen. Hausendorf/Kesselheim (2008) definieren den Gegenstand ihrer Textlinguistik zunächst als „lesbares Etwas“ mit Eigenschaften wie „Begrenzbarkeit“ und „pragmatische Nützlichkeit“ und schaffen

Handlungen lassen sich mit Hilfe der Kategorien Sinnhaftigkeit, Gerichtetheit, Kontrollierbarkeit, Regelhaftigkeit, Verantwortbarkeit, Komplexität sowie Interpretationsabhängigkeit von Verhalten, aber auch von simplifizierenden Vorstellungen über Handlungen als physischer Tätigkeit abgrenzen (hierzu Holly 2001: 9ff.), Kommunikation (hierzu 1.2 sowie Kapitel 3) ist aus dieser Perspektive ein auf Wechselseitigkeit ausgerichtetes symbolisches Handeln; dies umfasst alle wahrnehmbaren semiotischen Ebenen und entspricht in der nach wie vor geführten Diskussion um den Textbegriff erkennbar einem weiten und pragmatischen Textbegriff.

Die textkonstitutiven Merkmale und damit die spezifische Funktion der nachfolgend untersuchten Beispiele sind, der eingenommenen Analyseperspektive entsprechend, nicht theoretisch ableitbar, sondern empirisch herauszuarbeiten. Die Analyse hat somit die Stichhaltigkeit der Bezeichnung „Text“ und die Relevanz seiner Beschreibungsdimensionen zu verdeutlichen (vgl. Adamzik 2004: 49ff.; Fix 2008a u. b; Hausendorf/Kesselheim 2008).

## 1.2 Abfahrt: IC 154, 14.08 Uhr, Gleis 11: exemplarische Analyse

Der Blick im öffentlich begehbaren Raum offenbart eine sprachwissenschaftlich bisher nicht umfassend und systematisch in Bezug auf Medialität-Materialität, Ortsgebundenheit und Funktion untersuchte Textwelt, (s.o., auch Kapitel 2 u. 4), deren zentrale Sprachhandlungen und verschiedene Realisierungsweisen (Kapitel 6, hierzu auch Pappenhagen/Redder/Scarvaglieri 2013 u. Scarvaglieri et al. 2013) bisher auch noch keinen selbstverständlichen Untersuchungsbereich bilden.<sup>12</sup> Diese hier relevantgesetzte Textwelt weist an Entscheidungs- und Knotenpunkten von „Fortbewegungseinheiten“ (Goffman 1982) wie Ampelkreuzungen, Flughäfen und Bahnhöfen eine besondere Dichte auf, was den empirischen Einstieg durch die Fokussierung eines solchen Ortes nahelegt.

Die Routinen der wissenschaftlichen Lebenswelt aufgreifend, beginnt die Analyse an dieser Stelle mit der Abfahrt von einem Tagungsort und setzt im Moment der Vergewisserung von Abfahrtszeit und Gleis am örtlichen Bahnhof an. Dies bildet den Ausgangspunkt für die nachfolgenden Überlegungen. Wir sehen

damit eine handhabbare und nicht auf Formfragen und Quantität zielende Größe, deren Texthaftigkeit sukzessive herauszuarbeiten ist. Auch Fix (2008b) hält bei dem Verweis auf die Bemühungen um eine Systematisierung und Vereinheitlichung des Textbegriffes fest: „Einen/den einheitlichen Textbegriff haben diese Arbeiten aber nicht gebracht. Zum Glück, möchte man sagen; denn der *eine* – notwendigerweise selektive und reduzierende – Textbegriff, auf den man festgelegt wäre, würde – ebenfalls wichtige – Aspekte ausschließen und damit mögliche Zugänge zum Phänomen ‚Text‘ verbauen“ (Fix 2008b: 17; Hervorhebung im Original).

<sup>12</sup> Zu den Ausnahmen und bisherigen Schwerpunkten siehe Kapitel 2.

(Abb. 1.1)<sup>13</sup> die Eingangshalle des Bahnhofs in Osnabrück, somit einen relevanten Ort des Personennahverkehrs einer Großstadt, aus der Perspektive des Fußgängers, der den Haupteingang des Gebäudes gerade zu durchqueren beginnt.



Abbildung 1.1: Hauptbahnhof Osnabrück<sup>14</sup>

Der Blick des vor Ort Anwesenden und des Betrachters des Fotos läuft mit Gangrichtung auf die elektronische Anzeigetafel „Abfahrt“ zu, die über dem durch ein Schild ausgewiesenen Zugang zu den Gleisen 1, 11–14 befestigt ist und mit ihren Charakteristika zu den relevanten Kommunikationsformen im öffentlichen Raum zählt (siehe Kapitel 6). Mit der *Anzeigetafel* liegt im gerade skizzierten Verständnis (siehe 1.1) eine Kommunikationsform vor, die nachfolgend als spezifisches Arrangement und mit Hilfe von bestimmten Merkmalen (Kommunikationspartner, -medium, Wahrnehmungsmodalität) beschrieben wird. Darüber hinaus liegt mit dem konkreten Beispiel „Abfahrt(stafel)“ eine *Textsorte*, somit eine spezifische musterhafte Realisierung (hierzu 6.1; u.a. Hausendorf/Kesselheim 2008; Adamzik 2004) der *kommunikativen Praktik* Anzeigetafel vor, die analytisch von der Textsorte „Ankunft(stafel)“ unterschieden werden kann.

Die Kommunikationsform Anzeigetafel führte also (wenigstens) zur Ausdifferenzierung dieser beiden Textsorten, so dass sich die „medial bedingte kultu-

<sup>13</sup> Fotos als empirische Basis der Analyse werden genauer im fünften Kapitel eingeführt.

<sup>14</sup> Die Bezeichnung Osnabrücks (ca. 163.000 Einwohner) als Großstadt orientiert sich an gängigen Klassifizierungen von Städten, die Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern als Großstädte, Städte mit mehr als 20.000 Einwohnern als Mittelstädte und Städte mit weniger als 20.000 Einwohnern als Kleinstädte bezeichnen. Siehe hierzu Gatzweiler/Maretzke (2008: 17).

relle Praktik“ Anzeigetafel mit Hilfe dieses analytischen Rahmens erkennbar von konkreteren, „kommunikativ-sozialen Bedürfnissen“ der Textsorten (vgl. Holly 2011b: 155) „Abfahrts- und Ankunftstafel“ unterscheiden lässt. Eine anschlussfähige Unterscheidung zwischen Textsorte und Kommunikationsform findet sich bereits bei Ermert (1979) im Kontext seiner Beschreibungen des Briefes:

„Der Brief als solcher ist noch keine Textsorte (zu der es dann ‚Subtextsorten‘ zu beschreiben gäbe), denn nach unseren Voraus-Setzungen liegt erst dann eine Textsorte vor, wenn jedem Textexemplar des in Frage stehenden Bereichs u.a. eine identische Verfasserintention zugewiesen werden kann. Dies ist beim Brief nicht der Fall. Im Verlauf der bisherigen Ausführungen wurde daher [...] der Brief als *Kommunikationsform* bezeichnet“ (Ermert 1979: 59, Hervorhebung im Original).

Der analytische Fokus auf Kommunikationsformen lässt also grundsätzlich medial-strukturelle Merkmale von etablierten kommunikativen Praktiken herausarbeiten, bevor wie bei der Abfahrtstafel dann konkreter nach deren Implikationen für realisierte Texte gefragt werden kann (siehe auch Kapitel 3).

Die Abfahrtstafel ist über Kopfhöhe und mittig an dieser Fensterseite des Gebäudes angebracht; etwa in der Mitte der dreiteiligen Fensterfront, und weit über der Tafel ist eine große analoge Uhr von verschiedenen Standpunkten in der Halle gut sichtbar. Tafel und Uhr werden aus der Perspektive des in die Bahnhofshalle Hineingegangenen (siehe Abb. 1.2) zusammen wahrgenommen.



Abbildung 1.2: Hauptbahnhof Osnabrück



## Zu den Kommunikationspartnern und dem Raum der Anwesenden

Die in der Halle sichtbaren Personen auf beiden Fotos vollführen im Moment der Aufnahme erkennbar verschiedene Tätigkeiten: Fahrkartenkauf/Auskunft am Automaten, zielgerichtetes Durchqueren des Eingangsbereiches, Stehen(bleiben) in der Halle mit Sicht auf die Abfahrtstafel, Rezeption der aushängenden Ankunftspläne, Stehen (Warten), Proviant einkaufen. Eine Reiseabsicht ist den meisten der Personen leicht zu unterstellen, wenn man sichtbare Habseligkeiten wie Regenschirme, Tüten, Taschen und Trolleys im Bahnhof als eindeutige Indizes für geplante Zugfahrten interpretiert.

Mit Goffman (1982: 27f.) könnten die Besitzer der neuerdings bevorzugten rollenden Koffer (Trolleys) als „Piloten“ dieser „Fortbewegungseinheiten“ verstanden und damit Goffmans Begriff des „Gehäuses“ eines Individuums (wie Autos, Fahrräder) auch auf diese den Einzelnen zwar nicht umschließenden, aber von ihm gleichwohl zu lenkenden Gefährte bezogen werden. „Nicht-Orte“ der Moderne wie Flughäfen und Bahnhöfe, die der Anthropologe Augé (1994; siehe 2.3) konträr zu anthropologisch gewachsenen Orten nicht als durch Identität, Geschichte und Relation bestimmt sieht, sind vor allem Orte des Durchgangs. Neben Rollkoffern gehören hier auch Gepäckwagen zu den relevanten Begleitern des Reisenden, die seiner Lenkung bedürfen und für die spezifischen Verkehrswege an diesen Orten als strukturbildend angesehen werden können (siehe Kapitel 6). Die Ausdehnung des Einzelnen um diese Gehäuse führt unweigerlich dazu, dass sich der von ihm beanspruchte *persönliche Raum* (Goffman 1982: 56ff.) um die Größe und den Radius der Nutzung dieser rollenden Einheiten erweitert: Dies hat gerade bei der gleichzeitigen Anwesenheit von vielen Reisenden in Bahnhöfen und Flughäfen zur Folge, dass vermehrt Koordinierungsleistungen bei dem oftmals eilig erfolgenden Aufsuchen von Gleisen oder Gates erforderlich sind.

Die Notwendigkeit der wechselseitigen Koordination (vgl. Schmitt 2007) wird auch bei Abbildung 2 deutlich, wenngleich sich hier kein Eindruck einer überfüllten Bahnhofshalle aufdrängt. Der im Zentrum des Bildes sichtbare Mann wendet dem Betrachter den Rücken zu und steht (auch auf weiteren Aufnahmen erkennbar) mit dem Blick auf die Abfahrtstafel gerichtet in der Mitte des Hallenausschnittes. Die Größe der Tafel und der darauf lesbaren Zugnummern und Abfahrtszeiten ermöglicht eine Rezeption von dieser Stelle aus, ohne näher an das Kommunikat herantreten zu müssen. Mit dem von dem Rezipienten gewählten Rezeptionsort mitten in der Halle schafft er seinen eigenen *Rezeptionsraum*, der jedoch ersichtlich durch das Kommunikat mitstrukturiert und zugleich von der Zahl der Anwesenden mitkonstituiert wird (siehe 6.1); d.h., dass der *Rezeptionsraum* – konträr zu situativ beliebig generierbaren *Interaktionsräumen* (siehe 2.2 sowie 3.1.3) – durch die Spezifik des Kommunikats im Vollzug der Kommunikation, also durch die Lektüre der Tafel, allein *ingeschränkt generierbar* ist. Wenngleich die Lektüre der Abfahrtszeiten auch an anderen Stellen der Halle

möglich ist (u.a. direkt vor der Anzeige, links neben den Ständen) und damit der Betrachtende nicht wie oftmals bei *Boxen* (siehe Goffman 1982: 59ff.; auch 2.2) in einem materialiter begrenzten *Benutzungsraum* genau eingeplant bzw. durch Wände und Sitze vorplatziert ist (wie in einem Bushaltestellenhäuschen), ist der Radius, in dem der Zug und Gleisplan studierbar ist, gleichwohl begrenzt.

Der Reisende muss sich in diesem Bereich der Bahnhofshalle aufhalten und das Kommunikat im Blick haben können, das seinen potentiellen Rezipienten – und darin liegt seine Besonderheit – dazu ‚zwingt‘, seinen bzw. diesen Ort aufzusuchen. Je nach Sehgewohnheiten und Körpergröße ist der Lesende dafür auf eine bestimmte Nähe zu der Tafel angewiesen, die er zudem je nach der Anzahl der weiteren Anwesenden gegebenenfalls in Bezug auf Andere auszurichten hat: Die zeitgleiche Lektüre von 20 Reisenden mit „Gehäuse“ (s.o.) erfordert Koordinierungsleistungen, die ein wechselseitiges Beachten des persönlichen Raumes und körpergrößenbedingte „Reihenpositionen“ (Goffman 1982: 63ff.) umfasst. Der sichtbare Reisende (siehe Abb. 1.2) kann angesichts der begrenzten Zahl weiterer Anwesender und seiner persönlichen Beweglichkeit in der Halle seinen Rezeptionsort relativ frei wählen; für die anderen Reisenden ist jedoch bereits mit diesem einen Rezipienten eine Ausrichtung an dessen Position verbunden.

#### Zum Kommunikationsort und der empraktischen Funktion der Anzeigetafel

Durch die Abfahrtstafel steht in der Bahnhofshalle ein kommunikatives Angebot bereit. Die Interpretation solcher Angebote – sowie im Falle der Richtungsschilder im Bahnhof ihre Nutzbarmachung für die eigene Orientierung – beruht freilich auf dem Wissen des Rezipienten, der situationsabhängig eine spezifische Lesart des Kommunikats hervorbringt. Dieses hier vertretene Verständnis von situativer, weil kontextabhängiger Bedeutungsgenese, prominent verortet in der Gesprächsanalyse (u.a. in Deppermann/Spranz-Fogasy 2006), wird in wenigen, neueren textlinguistischen Arbeiten in Bezug auf die Relevanz des Kontextes bzw. des Ortes von Texten diskutiert (s.o., siehe 2.1f.).<sup>15</sup> Es korrespondiert mit einem nicht-repräsentationistischen Zeichenverständnis, das die jeweilige Rezeptionssituation als relevant berücksichtigt und in der Analyse von Texten dazu

<sup>15</sup> „Gesprächsanalyse“ wird in dieser Arbeit als Oberbegriff für die unterschiedlichen Ausrichtungen und Schwerpunktsetzungen der empirisch fundierten Analyse verbaler Interaktion verstanden (hierzu auch Deppermann 1999: 10). Arbeiten mit erkennbarem Bezug zum ethnomethodologischen Grundstein der Konversationsanalyse, die – mit unterschiedlicher Reichweite – als Impulsgeberin der verschiedenen Ausrichtungen der Gesprächsanalyse zu gelten hat (vgl. Domke/Holly 2011), werden im Sinne der Selbstverortung der Autoren auch als (ethnomethodologisch) konversationsanalytisch bezeichnet. Zur Relevanz explizit konversationsanalytischer Prägungen siehe auch Schmitt (2005), der in diesem Zusammenhang die zunehmende Summierung verschiedener Analyseverfahren unter dem Begriff Gesprächsanalyse und damit eine schleichende „Deprofessionalisierung“ beklagt (Schmitt 2005: 20).

führt, plausible Lesarten für Inhalte und Funktionen herauszuarbeiten. Die hier vorgestellten Rekonstruktionen folgen also den analytischen Spuren eines *impliziten Reisenden*.

Die analytische Annäherung an die Spezifik des konkreten Textes „Abfahrt(stafel)“ im Bahnhof verläuft, den bisherigen Überlegungen folgend, auch immer über die Frage nach den Merkmalen der Kommunikationsform Anzeigetafel. Diese ist erkennbar technisch vermittelt und *materialiter ortsgebunden*, eine Lektüre des Kommunikats ist nur in der Haupthalle des Osnabrücker Bahnhofes möglich und nicht in den seitlichen Gängen. Neben diesem distinktiven Merkmal der Ortsgebundenheit, das zunächst für die Rezeption gilt, ist die Kommunikationsform auch charakterisiert durch den medial-material strukturierten, durch den Rezipienten allein begrenzt generierbaren *Rezeptionsraum*. Das visuell über Kopfhöhe sichtbare Kommunikat ermöglicht die zeitgleiche Rezeption von mehreren in der Halle verteilten Reisenden; ein gedruckter Fahrplan im Glasaufsteller (vgl. Abb. 6.1) ist konträr dazu zeitgleich nur von etwa drei bis vier Personen lesbar (siehe 6.1).

Ortsgebundenheit ist auch über die materiale Fixiertheit hinaus prägend für die Kommunikationsform elektronische Anzeigetafel: Offensichtlich korrespondiert diese kulturelle Praktik mit der Ausbildung von Textsorten, die inhaltlich ortsgebunden sind. Die Ortsgebundenheit der Kommunikationsform Anzeigetafel ließe sich korrespondierend zur Abfahrts- auch an einer Ankunftsstafel nachzeichnen, so dass das Merkmal Ortsgebundenheit erkennbar nicht (nur) auf der Ebene der Textsorten zu verankern ist, sondern auf der Ebene der o.a. Kommunikationsformen als kommunikativen Praktiken, die dem Kommunizierenden als Möglichkeitsrahmen zur Verfügung stehen. Die lesbaren Zugabfahrtszeiten des Textes beziehen sich auf (den Bahnhof) Osnabrück, sinnvolle Anschlusshandlungen an die Lektüre der Tafel sind nur in dieser Stadt möglich, so dass die (re-)konstruierbare Bedeutung des Kommunikats durch die Platzierung mitkonstituiert wird. Der Ort (Bahnhof Osnabrück) „transkribiert“ im Jägerschen Sinn die Lesart einer bloßen Zuordnung von Zügen und aktuellen Zeiten zu einer potentiell bewegungsorientierenden Mitteilung mit Ortsbezug. Bedeutung entsteht in der Transkriptivitätstheorie Jägers (u.a. 2002, 2005, 2010b; siehe 2.3) durch den Prozess der wechselseitigen und selbstbezüglichen Bezugnahme von Zeichensystemen bzw. Medien, die sich wechselseitig „lesbar machen“, und damit durch fortwährende Transkription. Der Ort Bahnhofshalle überschreibt die Bedeutung, eine bloße Informationsanzeige zu sein, zu der Bedeutung, diese Informationen dem Lesenden genau in dem Moment seines erwartbar zielgerichteten Ganges durch die Halle anzubieten; die Platzierung ermöglicht die analytische Verbindung mit den Handlungen der potentiellen Rezipienten und damit eine Zuschreibung der Funktion als *handlungsunterstützend*.

Mit Rekurs auf Luhmann (1997a, 1999) kann dies auch als Unterschied zwischen Information und Mitteilung ausgeführt werden. So beschreibt Luhmann, dass Kommunikation allein aus der Synthese der drei Selektionen Information,

Mitteilung, Verstehen zustande kommt (hierzu auch 3 u. 2.5). Zur Kommunikation kann es nur kommen, wenn *Ego* (der Adressat) die von *Alter* (dem Mitteilenden) gemachte Mitteilung von der Information unterscheiden kann; *Ego* muss in der Lage sein, „das Mitteilungsverhalten von dem zu unterscheiden, was es mitteilt“ (Luhmann 1999:195). Im Falle der Abfahrtsanzeige ist es der *Ort*, der die Mitteilungsabsicht, handlungsunterstützend zu sein, herausstellt.

Die Abfahrtstafel als handlungsbegleitendes Kommunikat ist darauf gerichtet, während der Ausführung eigentlich fokussierter Handlungen (wie auf einem Gleis abzureisen oder jemanden abzuholen) als zeit- und richtungsbezogene Orientierung zu fungieren. Dies lässt sich noch genauer aus ihrer Platzierung rekonstruieren: Sie hängt nicht nur in Osnabrück und hier in der Haupthalle des Hauptbahnhofes, sondern in Gehrichtung zu den Gleisen an der Fensterseite der Halle, die ohnehin von jedem hier Ankommenden durchquert werden muss. Genau diese prominente Platzierung im Eingangsbereich ermöglicht die Interpretation des Schildes als handlungsunterstützend, als Orientierungshilfe der in das Gebäude Eintretenden beim Vollzug eigentlich beabsichtigter Tätigkeiten: Die Funktion der Tafel liegt in der ‚Ordnung‘ der Anwesenden; die gezielte Lektüre der Tafel hat im Normalfall das Aufsuchen des gesuchten Gleises zur Folge oder im Falle späterer Abfahrten das Warten auf den gewählten Zug.<sup>16</sup>

Die Platzierung in der gut einsehbaren Hallenmitte und über dem Zugang zu einigen Gleisen (andere sind in Osnabrück durch einen Seitengang erreichbar) erfolgt an einem zentralen Knotenpunkt des Bahnhofs, an dem Anwesende sich zu Gleisen und Wegrichtungen zu ordnen haben. Mit Bühler (1982: 158f.) können wir diese Kommunikation als *empraktisch* verstehen (siehe 2.1 sowie Kapitel 4): Die (Sprach-)Zeichen und damit der gesamte Text tauchen genau dort auf, wo Eindeutigkeit hergestellt werden muss, die Besonderheit liegt im unmittelbaren Handlungskontext: „Das relevante Umfeld, in welchem es [das Sprachzeichen, CD.] steht, ist in diesem Fall eine Praxis“.<sup>17</sup> Kommunikate wie die Ab-

<sup>16</sup> Dass jemand nach beobachtbarer Lektüre einer Anzeigetafel ein bestimmtes Gleis aufsucht, lässt sich ohne komplexere Untersuchungen (Befragungen über Vorwissen u.a.) natürlich nicht eindeutig oder zweifelsfrei auf die Textrezeption zurückführen. Zumindest aber kann der den Rezipienten zufriedenstellende Gang zu einem Gleis als ein Hinweis auf erfolgreiche Kommunikation gelten.

<sup>17</sup> Bühler wendet gegen die „Elliptiker“ an, dass sie den Nachweis zu erbringen hätten, dass isolierte Sprachzeichen gerade nicht ohne ein mitgedachtes Satzschema verstanden werden könnten und stellt als Merkmal des empraktischen Gebrauchs von Sprachzeichen heraus, dass sie Mehrdeutigkeit beheben und „in vielen Fällen keines Hofes von weiteren Sprachzeichen um sich“ bedürfen: „Der Käufer braucht am mehrdeutigen Punkte (dem Kreuzweg bildlich gesprochen) seines stummen sinnvollen Verhaltens ein Sprachzeichen *nur als Diakritikon*“ (Bühler 1982: 158, Hervorhebung im Original). Von Bühlers so eingängig beschriebenen Merkmalen der empraktischen Zeichen (u.a. am Beispiel der Bestellung eines „schwarzen“ im Wiener Kaffeehaus) sind gerade ihre Einbettung in andere Handlungsabläufe und ihre Hervorbringung in

fahrtstafel als empraktisch gebrauchte zu verstehen, heißt ihnen die Funktion zuzuschreiben, im Vollzug von eigentlich fokussierten Handlungen Entscheidungs- und Orientierungshinweis für den weiteren Verlauf der Handlung zu sein. Im Raum übernimmt das Kommunikat für den Verantwortlichen, hier die Deutsche Bahn, die Aufgabe, die Ankommenden in Bezug auf mit diesem Ort verbundene Anschluss-handlungen zu organisieren und zu ordnen.

#### Zur Kommunikationsmedialität und Adressatenorientierung

Die zunächst triviale Definition der Abfahrtstafel und vergleichbarer Texte im öffentlichen Raum als Kommunikation bzw. kommunikatives Angebot erfordert in der Analyse die Rekonstruktion einer kommunikativen Absicht. Erkennbar ist der Zweck, um dessentwillen die Tafel gestaltet und angebracht wurde, an die Bahnhofshalle Osnabrück gebunden – nur hier kann sie ihre Text-Funktion erfüllen (u.a. Rolf 2002: 422). Die Unterstellung einer Absicht seitens des Textproduzenten knüpft an die grundlegende Eigenschaft kommunikativer Handlungen an, gezielt vorgenommen worden zu sein, an jemanden adressiert zu sein. Dieses Charakteristikum von Kommunikation wird aus unterschiedlicher Perspektive konzeptualisiert als Zeichenproduktion mit Mitteilungsabsicht (Posner 1991), als auf Wechselseitigkeit gerichtetes Sprachhandeln (Holly 2001: 14f.), als dreigeteilter Prozess aus vorgenommener Selektion aus möglichen Informationen, aus Mitteilungsformen sowie aus Verstehen, das erst rückbezüglich durch den Anschluss beobachtet werden kann (Luhmann 1999, 1997a).

Dem Abfahrtsplan als gezielt generiertem Kommunikat können wir in Bezug auf den somit mitzudenkenden „Gemeinten“ zunächst zuschreiben, ihn über orts- und zeitrelevante Züge und Abfahrtszeiten informieren zu wollen. Zuallererst gibt uns dafür (Abb. 1.3, s.u.) der Blickfang und die Überschrift der Tafel, „Abfahrt“ (typographisch durch Kursivschrift und kleinere Schriftgröße abgesetzt folgen „Departure“ und „Départ“), zentrale Hinweise: Aufgrund der Größe und der Platzierung hat die Überschrift „Abfahrt“ in Relation zum restlichen Text erkennbar eine besondere und orientierende Funktion – für die Rezipienten im Raum und für ein sofortiges Erkennen dessen, worum es in diesem Text geht. Überschriften geben in der Regel Hinweise auf das Textthema (u.a. Hausendorf/Kesselheim 2008: 106ff.); die Annahme der Nützlichkeit eines so auffälligen Kommunikats und der Rekurs auf Grice’s Konversationsmaximen der Quantität (nicht informativer als nötig zu sein), der Relevanz (Relevantes zu produzieren) und der Modalität (verständlich und kurz zu formulieren, siehe Auer 1999: 91ff.) lassen den Rückschluss zu, dass mit der *minimalen Ausdruckseinheit* (siehe 7.3) „Abfahrt“ wirklich ein Textgegenstand benannt und damit in dem Text Abfahrt-relevantes mitgeteilt wird.

Entscheidungssituationen unmittelbar anschlussfähig für die hier diskutierte ortsgebundene Kommunikation. Siehe zum Terminus Ellipse auch Buss (2004) sowie 7.3.



Abbildung 1.3: Hauptbahnhof Osnabrück

Der Ort „Hauptbahnhof Osnabrück“ und damit verbundenes Weltwissen ermöglicht darüber hinaus die Ergänzung des nicht sprachlich Ausgedrückten, des vom Lesenden zu ergänzenden Attributs (Abfahrt) „der Züge“. Der Ort macht die Bedeutung der Überschrift somit im Jägerschen Sinn in spezifischer Weise „lesbar“ und vor allem nach dem Themahinweis „Abfahrt“ erwartbar, dass Abfahrtsrelevantes wie Orte und Zeiten (Sub-)Themen dieses prominent platzierten Kommunikats werden. Dies wird unterstützt durch das Logo der Deutschen Bahn, das in der Höhe der Überschrift rechts außen und recht klein angebracht ist, und die „Abfahrt“ in Relation setzen lässt zu den für diesen Ort relevantesten Verkehrsmitteln des Konzerns.<sup>18</sup>

Anfang und Ende des Kommunikats, und damit seine Gestalt als Einheit, sind ersichtlich unlösbar mit der Materialität des Mediums verbunden, dessen Festigkeit und Räumlichkeit eine deutliche Grenze ziehen und es in seiner Umgebung als Ganzheit erkennen lassen. Der Text wird hier durch sein Medium, verstanden im oben angeführten Sinn als Hilfsmittel der Produktion, Übertragung und Speicherung von Zeichen, als *ein* Text erkennbar, wodurch der bisher oft vernachlässigte Aspekt der Materialität gerade (aber nicht nur) für ortsgebundene Kommuni-

<sup>18</sup> Das selbstverständlich Mitverstandene, dass es sich an diesem Ort um die Abfahrtszeiten von Zügen handeln muss, korrespondiert mit der Normalerwartung und dem Weltwissen, dass Zugabfahrten für Bahnhöfe von besonderer Relevanz sind. Zu denken wäre bei Annahme der Abweichung auch an die Abfahrtszeiten von Straßenbahnen, die in einigen Bahnhöfen auch mit Hilfe von aktualisierbaren, jedoch kleineren Tafeln angezeigt werden, zudem an andere Verkehrsmittel (wie Schiffe) der Deutschen Bahn, deren Einsatz durch die Ortstypik hier nicht in Frage kommt.

nikationsformen wie Schilder und Aufsteller unweigerlich prominent in den analytischen Fokus rückt.<sup>19</sup>

Die gewählte, mit Hilfe von Technik generierte Textstruktur ordnet auf dem Kommunikat „Abfahrtsplan“ (siehe Abb. 1.3) Abfahrtszeiten und Zugkennungen nach links, Fahrtziele (Städte, Flughäfen) rechts daneben, den Zielbahnhof, die Gleisnummern und gegebenenfalls aktualisierte Verzögerungen und Anmerkungen nach rechts und dies im Gesamt der Tafel in einer zeitlich progressiven Abfolge von oben nach unten. Unter der Überschrift geben Spaltenüberschriften („Zeit“, davon, wie bei der Überschrift, abgesetzt „time, temps“; „über“, abgesetzt „via“; „Ziel“, abgesetzt „Destination“; „Gleis“, abgesetzt „plattform“, „voie“) eine Leseanweisung für die darunter stehenden (Sprach-)Zeichen und fungieren als Gliederungen. Sie geben darüber hinaus Subthemen des komprimiert (s.u.) eingeführten Themas „Abfahrt“ an. Verspätungen werden grundsätzlich bei Abfahrtstafeln in der rechten Spalte neben der Gleisangabe entweder (gelb) farblich oder mit Hilfe von Unterlegungen markiert. Differenzierungen im Textaufbau sind darüber hinaus durch Unterschiede in der Groß- und Kleinschreibung erkennbar, die Fahrtziele werden in normaler Orthografie bzw. Großschreibung angegeben, die Ziel-Stadt hingegen größer und gefettet (vgl. Faber 1998).

Die spezifische typographische Gestaltung des Abfahrtsplanes mit der Überschrift und den Spalteneinteilungen kann mit Stöckl (2004b) als „(makro-)typographisches Dispositiv“ verstanden werden, das hier in seiner spezifischen Form dem Rezipienten die Identifikation als bestimmte Textsorte ermöglicht, die in einer spezifischen Art zu lesen ist. Die gestalterischen Mittel ermöglichen dem Betrachter die Zuordnung zu einem Textmuster (vgl. Stöckl 2004b: 43) und damit den Rekurs auf eine etablierte Interpretationsweise: So könnte die „verkürzt ausgedrückte“ (von Polenz 2008: 25ff.) Ausdruckseite „14.08, IC 154 Hannover, Leipzig, Gleis 11“ paraphrasiert werden zu „Der Intercityzug 154, der ein interstädtischer Schnellzug mit weniger vorgesehenen Haltestellen als ein Regional-

<sup>19</sup> Eine Ausnahme bildete bereits Fix (1996). Bei Sandig (2006: 428ff.) finden sich Ausführungen zu „Textträgern“, die auch bei Hausendorf/Kesselheim (2008:42ff.) als Hinweise auf Ganzheit besprochen werden. In den Arbeiten im Kontext der Linguistic bzw. Semiotic Landscape-Forschung finden sich immer wieder Hinweise auf unterschiedliche Materialitäten, aber wenig (sprachhandlungsorientierte und textdefinitorische) Systematisierungsversuche und zudem vorschnelle Vermengungen zwischen inhaltlichen Kriterien und konkret medial-materialen Realisierungen, etwa in Kallen (2010), der in seiner Ordnung der Linguistic Landscape von Dublin den „Civic Frame“ als „discourse frame devoted to the activities of the state“ (Kallen 2010: 46) definiert und unter „the wall“ (Kallen 2010: 53) primär Kommunikationsformen wie Aushänge und Aufkleber als flüchtigere Praktiken fern der „official signage“ vorstellt (konträr dazu z.B. Abb. 6.7). Die Verbindung der Frames mit konkreteren medial-materialen Typologisierung (s.o.) erscheint ad hoc als sinnvolle Ergänzung in beide Richtungen (s.o., vgl. auch Kapitel 6 u. 9).

zug ist und über ein eigenes Bistro verfügt, fährt über Hannover zu seinem Fahrtziel Leipzig und verlässt um 14.08 Gleis 11 dieses Bahnhofs voraussichtlich pünktlich“. Die Paraphrase vermag – trotz schriftsprachlicher Konzeption und Unwahrscheinlichkeit der Realisierung durch Rezipienten – die Charakteristik des Kommunikats zu verdeutlichen, wissenswerte Informationen zu liefern, jedoch nicht (nur) explizit sprachlich zu vermitteln (siehe 6.1 u. 7.3).

Mit von Polenz (2008: 25ff.) und Bezug zu dort diskutierten Formen der Verkürzung (elliptisch, implikativ, komprimiert) kann die Abfahrtsanzeige zunächst als „elliptisch“ angesehen werden, da die typographische Gestaltung bzw. der syntagmatische Aufbau leicht die Verbalisierung des Abfahrens, somit das Prädikat bzw. den Aussagekern (vgl. von Polenz 2008: 91ff.) für jeden Zug ergänzbar macht und die Relation herstellen lässt, dass der IC 154 um 14.08 auf Gleis 11 abfährt und nicht ein anderer Zug. Die lexikalisierte Kurzwortbildung IC („Intercityzug“, DUW 2006: 864) ist hier als textsortenspezifisch, ortsbezogen und damit unternehmensbezogen motiviert sowie als eine Form der pragmatischen Sprachökonomie zu verstehen.<sup>20</sup> Die Anzeige ist insofern „implikativ“, als dass automatisch mitbegriffen wird, dass der Zug von dem Ort seiner Angabe, also vom Bahnhof Osnabrück, abfährt und dort ein Gleis 11 existiert; sie ist „komprimiert“, da sie nacheinander verschiedene Informationen wie Hannover als Zwischenhalt und Leipzig als Fahrtziel verdichtet und zudem nicht ausformuliert anführt. Eine gewisse Kompaktheit kann auch für den Autor des Textes und die verantwortliche, auftraggebende Institution, mit Goffman unterschieden als „author“ und „principal“ (Goffman 1981b: 144ff.), festgehalten werden, die nicht explizit benannt werden, sondern durch das sichtbare Logo der DB auf der Tafel sowie den Ort (s.u.) zu erschließen sind (hierzu Kapitel 6).

Zu betonen ist in diesem Zusammenhang, dass letztlich offen bleiben muss, welche der verkürzten Angaben vom Lesenden mitverstanden wird. Dieser muss jedoch mindestens die Relation, ein bestimmter Zug fährt zu einer bestimmten Uhrzeit von einem bestimmten Gleis ab, herstellen, wenn die Information von der Mitteilungsabsicht unterschieden werden soll (im Luhmannschen Sinne 1999: 194ff., s.o.), die Kommunikation somit überhaupt als solche und geglückt verstanden werden soll (siehe auch Kapitel 4). Im Gegensatz zu Textsorten mit „hoher Entsprechung zwischen Ausdrucks- und Inhaltsstruktur“ (von Polenz 2008: 25) ist die Abfahrtstafel somit offensichtlich dadurch geprägt, dass sie ausdrucksseitig „unterdeterminiert“ ist und Kenntnis über die Art und Weise voraussetzt, wie derartige Texte zu lesen sind. Ihr musterhafter Aufbau, wie Spalten-

<sup>20</sup> Dass die Kurzwortbildung allein kontextgebunden und textsorten- und ortsspezifisch interpretierbar ist, verdeutlicht die Vielzahl an möglichen Vollformen zu „IC“, zu denen u.a. die englische Bezeichnung für den Integrierten Schaltkreis (Integrated Circuit) als elektronisches Bauelement zählt sowie die Informationszentren (IC) des DAAD, die zum „IC-Lektorenprogramm“ gehören. Siehe hierzu [www.daad.de/ausland/lehren/iclectoren/de](http://www.daad.de/ausland/lehren/iclectoren/de), zuletzt aufgerufen am 02.09.2014.



überschriften, Abstände und Reihenfolge, spiegelt ihre Funktion wider, handlungsbegleitende Information zu sein, die von in der Regel eilenden Reisenden erkennbar schnell rezipierbar sein muss. Bereits die Textoberfläche verweist also auf den Zweck dieser Form von Kommunikation und ermöglicht Zuordnungen zu Textsorten (hierzu bereits Dimter 1981; siehe 6.1.3 u. 7.3), die dem Rezipienten schnelle Orientierungshilfe sein soll. Dies wird verstärkt durch die am rechten Rand des Kommunikats sichtbare (analoge) Uhr, die ebenfalls orientierende Funktion hat und den Abgleich zwischen aktueller Zeit und Abfahrtszeit ermöglicht, ohne auf eine eigene Uhr schauen zu müssen.

Die Abfahrtstafel ist über ihre Gestalt, ihre Größe, ihre Platzierung und nicht zuletzt das Logo als „Beleghinweis“ (Hausendorf/Kesselheim 2008: 152; siehe 6 und 7.3) – und ihre Funktion – als Teil der offiziellen, öffentlichen Bahnhofskommunikation erkennbar. Sie nimmt in Relation zu der Vielzahl an visuell wahrnehmbaren, aber dauerhaft gespeicherten Kommunikationsformen (Aufsteller mit Abfahrt- und Ankunftszeiten, in der Halle und auf den Gleisen), die statisch in Betrachterhöhe angebracht sind und von wenigen zeitgleich lesbar sind, zugleich erkennbar eine Sonderrolle ein. Ihre besondere Aufgabe, zeitgleich mehrere Rezipienten zu informieren und zu ordnen, ist auch daran erkennbar, dass die Abfahrtstafel nur einmal im Bahnhof Osnabrück zu finden ist. Sie ist vom Haupteingang schnell (visuell) erreichbar und jeweils aktuell auf die Handlungen der Rezipienten beziehbar, da die elektronische Anzeige als *Übertragungsmedium mit spezifischer Dauer* (siehe 6.1.3) jeweils für den Betrachtungsmoment relevante Informationen vermittelt.

Die Funktion des Kommunikats, an prominenter Stelle möglichst viele Ankommende adressieren zu können, ist zudem durch seine rekonstruierbaren Adressaten ersichtlich: Sowohl die Hauptüberschrift als auch die Spaltenüberschriften sind dreisprachig formuliert und adressieren somit Sprecher des Deutschen, Englischen und Französischen (siehe 7.2). Diese Adressatenorientierung (hierzu Schindler 2004) kann zusammen mit anderen bisher besprochenen Merkmalen der Rezeptionssituation zu einem *Rezipientenprofil* gefasst werden, das eine Differenzierung der im öffentlich begehbaren Raum beobachtbaren Kommunikate ermöglicht (siehe Kapitel 6). Der potentielle Rezipient der Abfahrtstafel muss sehen und lesen können, was beispielsweise bei Durchsagen nicht erforderlich ist. Darüber hinaus setzt die Interpretation spezifische Sprach- und auch Textsortenkenntnisse voraus, ohne die das Kommunikat nicht situationsangemessen zu verstehen ist (siehe 6.1.1 u. 6.1.3). Da die hier diskutierte Form von Kommunikation ortsgebunden ist, gehört zum Profil zudem unweigerlich das Aufsuchen des Text-Ortes, somit für die Gruppe der Lesenden die allgemeine Eigenschaft „gehend bzw. sich zu Fuß oder im Rollstuhl fortbewegend“ sowie ortsbezogener „reisend“ oder „jemanden abholend“. Das in dieser Arbeit für einzelne Kommunikationsformen angeführte Rezipientenprofil (siehe Kapitel 6) umfasst somit immer Merkmale, über die der Rezipient unbedingt verfügen muss.