

| | | |
|----------|--------------------------------|---------|
| Berichte | Bd. 93, H. 4, 2020, S. 347–359 | Leipzig |
|----------|--------------------------------|---------|

Hanna JÄGER, Karlsruhe

Wie „sehen“ Sie die Stadt? Räumliche Wahrnehmung und Mobilität Sehbehinderter und Blinder im städtischen Kontext

How does the city look like for you? Spatial perception and mobility of visually impaired and blind people in urban context

Summary: Space is constituted by an interpretation of all perceived stimuli. As a pre-designed plan, this influences subsequent actions in space. Through this spatial constitution, we are able to orientate ourselves in space, for example in a city like Karlsruhe. The aim of this article is to deal with the topic of “visual impairment and blindness” in relation to urban space in order to be able to present the spatial perception and mobility of visually impaired and blind people in contrast to the spatial perception of sighted people. By taking into account “disability” and “space”, a contribution is also made to highlight aspects of society’s handling of disabilities in (urban) space. Visually impaired and blind people do not perceive space visually, but with the help of a complex interplay of the available sensory organs. Reference points are set acoustically, tactilely or, depending on the degree of visual impairment, visually and stored on a cognitive map. In addition to the orientation assistants provided, they orient themselves predominantly on given urban structures. Routine routes characterize the mobility space of those affected. Their associations with a city are strongly dependent on how mobile they are and the personal experience and attitude they have towards spatial mobility in the city. Therefore, it is quite necessary to connect with the sighted society. Sighted people play an important role in the lives of the visually impaired and blind people, even though they may hardly be aware of them in their own lives. This imbalance will need to be the center of attention in the future when more and more people will live in cities and, as the population ages, more and more visually impaired and blind people can be expected to live in cities.

Keywords: perceptual geography, mobility research, urban geography, public space, disability studies, visual impairment – Perzeptionsgeographie, Mobilität und Raum, Stadtforschung, Öffentlicher Raum, Sehschädigung

1 Problemstellung: Sehbehinderte und Blinde als mobile Akteure im Stadtraum

Derzeit sind weltweit ca. 32,4 Mio. Menschen blind und 191 Mio. Menschen leiden unter einer schweren Sehbehinderung, sprich ein Anteil von ca. 0,4% der Weltbevölkerung ist blind und 2,5% ist sehbehindert (vgl. KLETTNER & LINGELBACH 2018, 8). Wahrnehmbar wird dies für Sehende im Stadtraum durch die Einrichtung von Orientierungsassistenzen für Betroffene, wie weiße Bodenleitlinien, die an Straßenrändern oder Kreuzungen in die Pflasterung eingelassen werden, akustische Signale an Ampeln oder durch das Zusammentreffen mit Betroffenen, die sich mithilfe einer Mobilitätsassistentin, wie dem Blindenstock oder dem Blindenführhund, fortbewegen. Sehbehinderte und Blinde sind wie Sehende fester Bestandteil eines Stadtraums, bei dessen Gestaltung die visuelle Wahrnehmung eine große Rolle spielt. Schilder weisen den Weg, regeln den Verkehr, weiße Linien auf der Straße deuten auf die Möglichkeit der Straßenüberquerung hin und große Leuchtreklamen zeigen den Standort von Einkaufsgeschäften. Auch Straßenzüge und Plätze, die als Aufenthaltsorte und Erlebnisräume Grundelemente einer Stadtstruktur darstellen, zeigen mit einem Blick auf ihre Entwicklungsgeschichte meist eindrucksvoll, dass die visuelle Ausrichtung dem Städtebau ihren unauslöschlichen Stempel aufgedrückt hat (vgl. GEESE 2018, 153; GEHL 2015, 55). Mit dazu beigetragen hat mit Sicherheit die Tatsache, dass die visuelle Wahrnehmung der dominante Bestandteil der Raumorientierung Sehender darstellt. Während bei Sehenden der visuelle („erste“) Eindruck meist zu einer ersten Orientierung in einem Raum ausreicht, können Sehbehinderte und Blinde darauf nicht in vollem Maße zurückgreifen. Da nun Städte überwiegend visuell geprägt und auf eine visuelle Orientierung hin ausgerichtet sind, stellt sich die Frage, wie sich Sehbehinderte und Blinde in ihnen zurechtfinden? Wie nehmen Sehbehinderte und Blinde „Raum“ wahr? Wie orientieren sich Betroffene im Stadtraum? Wie und wo sind sie mobil und welche Barrieren und Hindernisse begegnen ihnen im Hinblick auf die räumliche Orientierung und Mobilität?

2 Die visuelle Wahrnehmung Sehbehinderter und Blinder

Ist jemand sehgeschädigt, bedeutet dies nicht zwingend, dass er/sie über keine visuelle Wahrnehmung mehr verfügt. Die Versorgungsmedizin-Verordnung des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS) definiert drei Formen der Sehschädigung: Sehbehinderung, hochgradige Sehbehinderung und Blindheit. Menschen gelten als sehbehindert, wenn sie auf dem besser sehenden Auge, selbst mit Unterstützung einer Sehhilfe, nicht mehr als 30% von dem sehen, was Menschen mit normaler Sehkraft erkennen. Eine hochgradige Sehbehinderung beschreibt ein Restsehvermögen von lediglich noch 5%. Auch nicht exakt messbare Beeinträchtigungen, wie eine hohe Blendungsempfindlichkeit oder Ausfälle innerhalb des Gesichtsfeldes, können bei einer hochgradigen Sehbehinderung gegeben sein. In Ländern mit einer guten medizinischen Versorgungssituation sind die häufigsten Schädigungen des visuellen Systems auf altersbedingte Erkrankungen der Augen zurückzuführen. Deutschlandweit erblinden die meisten Menschen infolge der Altersabhängigen Makuladegeneration (AMD). Die häufigste erbliche Augen-

erkrankung ist die Retinitis Pigmentosa (RP) (vgl. LENK & SCHUSTER 2018; ROHR-SCHNEIDER 2018, 98; ROBERT KOCH-INSTITUT 2017, 6f., 11f., 15). Die visuelle Wahrnehmung ist dabei selbst bei gleichem Erkrankungsbild bei jedem Betroffenen unterschiedlich. Nachstehend ein Einblick, wie die visuelle Wahrnehmung durch RP beeinträchtigt werden kann:

„Sie können sich das so vorstellen, dass jetzt meine Netzhaut aussieht wie ein Schweizer Käse, also lauter Löcher. [...] Und das, was man drumrum vom Käse halt hat, sind so gesehen noch meine Sehinseln. [...] Ich hab jetzt noch hell und dunkel, kann Sie aber nicht im Detail wahrnehmen. Also ich seh Ihr Gesicht nicht, auch nicht Ihre Mimik und Ihre Gestik nicht. [...] Ich weiß nicht [...] wie Sie aussehen“ (11, 12–21, erkrankt an RP).

Der Begriff „Blindheit“ kann unterschiedlich gefasst werden. Eine Erblindung im medizinischen Sinne ist durch einen vollständigen Ausfall der Sehfunktion gekennzeichnet, das bedeutet, Hell und Dunkel kann nicht mehr unterschieden werden. Dem deutschen Gesetz nach werden auch Menschen mit einem Restsehvermögen von bis zu 2% als blind angesehen. Die Ursachen für eine angeborene Blindheit sind meist eine fehlende Ausbildung von Teilen des Auges oder Deformationen an Teilen des Auges. Eine Erblindung in jungen Lebensjahren ist häufig Folge einer vererbten Degenerationserscheinung, bspw. RP, oder einer Verletzung der Augen (vgl. LENK & SCHUSTER 2018; ROHR-SCHNEIDER 2018, 98; ROBERT KOCH-INSTITUT 2007, 6, 9). Gilt jemand als vollblind, bedeutet dies auch hier nicht, dass alle visuellen Wahrnehmungen als nicht existent anzusehen sind. Nachstehendes Zitat zeigt, dass jemand, der von Geburt an als vollblind gilt, durchaus visuelle Reize wahrnehmen kann:

„Früher konnt ich mal noch Licht und Farben erkennen, bis ich so 12, 13 war; und dann ließ es halt dann nach [...], bis ich dann [...] nichts mehr sehen konnte [...]. Ehm, jetzt seh ich im Prinzip gar nichts mehr [...], auch wenn ich Dich jetzt angucke, aber (lacht) [...] ich seh jetzt gar nix mehr“ (14, 11–23, vollblind).

3 Atmosphären als Zugang zur räumlichen Wahrnehmung in der geographischen Praxis

Da bei Sehbehinderten und Blinden die visuelle Wahrnehmung stark eingeschränkt sein kann, sind die Wahrnehmungen anderer Sinnesorgane für sie von großer Bedeutung. Der Zugang zur räumlichen Wahrnehmung und Mobilität der Untersuchungsgruppe erfolgt daher über den wissenschaftlichen Ansatz der Wahrnehmungsgeographie. Als Wahrnehmung wird allgemein der Vorgang bezeichnet, durch den ein Individuum mithilfe der ihm zur Verfügung stehenden Sinnesorgane einen Reiz aus der Umwelt sensorisch aufnimmt. Die Art und Weise der Wahrnehmung ist – neben den organischen Voraussetzungen – von der persönlichen Bildung, der (kulturellen) Sozialisation und dem verfügbaren Erinnerungs- und Vorstellungsvermögen geprägt. Die einzelnen Wahrnehmungen der verschiedenen Sinnesorgane verbinden sich bei der räumlichen Wahrnehmung zu einer räumlichen Gliederung

nach verschiedenen Graden der Nähe und Ferne. Da bei Sehenden etwa 80% aller Sinneswahrnehmungen über die Augen erfahren werden, sind nicht-visuelle Sinnesfelder an der räumlichen Wahrnehmung Sehender bewusst nur geringfügig beteiligt (vgl. KAMINSKE 2012, 27; SAERBERG 2006, 132). Dem Zusammenspiel der anderen Sinneseindrücke wird bei Sehbehinderten und Blinden eine viel größere Bedeutung zugemessen, v. a. dem Hören, Riechen und (haptischen) Empfinden. Die unterschiedlichen Eindrücke vermischen sich zur Wahrnehmung einer bestimmten „Atmosphäre“. Mit dem Begriff der „Atmosphäre“ verstärkt sich die subjektive Dimension eines Raumes, denn sie bezieht sich auf eine spezifische, emotional geprägte Raumerfahrung, die sowohl objektbezogen (als Ausstrahlung eines Ortes) als auch subjektbezogen (durch ein atmosphärisches Gespür) ist (DIACONU 2012, 190). Im Zentrum des Atmosphärenbegriffs (KAZIG 2019; KAZIG & WEICHHART 2009; HASSE 2002) steht bspw. die Vorstellung eines jederzeit über seine Sinne in seine Umgebung eingebundenen Menschen. Demnach ist das Befinden eines Menschen abhängig von der sinnlich erfahrbaren Qualität seiner unmittelbaren Umgebung. Atmosphären entstehen während einer Fortbewegung im Raum und haben unmittelbaren Einfluss auf das Empfinden einer Person und im weiteren Verlauf auf deren (räumliche) Handlungen. Dabei stellt KAZIG heraus, dass Personen mit eingeschränkten sinnlichen Fähigkeiten über grundsätzlich andere Voraussetzungen für die Erfahrung von Atmosphären verfügen als Personen, die nicht entsprechend eingeschränkt sind (2007, 180). Auch HELBRECHT (2004, 197f.) betont die emotionale Komponente der Bewertung von städtischen Räumen und deren Bedeutung für die Standortwahl, wobei der von ihr verwendete Topos „look and feel“ für die Zielgruppe dieser Untersuchung auf ein „sense and feel“ reduziert werden muss. Für die vorliegende Untersuchung sind daher folgende Inhalte wichtig: Die räumliche Wahrnehmung ist durch die subjektive Empfindung von Atmosphären geprägt. Die Art und Weise des Empfindens hat einen großen Einfluss auf das räumliche Handeln von Sehenden wie auch Sehbehinderten und Blinden. Es ist daher essentiell wichtig zu erfahren, wie sich Sehbehinderten und Blinde in einer Stadt „fühlen“, um herausfinden zu können, wodurch ihre räumliche Wahrnehmung und Mobilität gefördert, eingeschränkt oder behindert wird. Dies hat mit Blick auf die Wahrnehmungsgeographie nicht zwingend etwas mit physischen Barrieren zu tun.

4 Verwendete Methoden: Wahrnehmung als Teil des Forschungsprozesses

Um sich dem Wahrnehmungsstil Sehbehinderter und Blinder anzunähern und ihre Mobilität im Stadtraum zu erheben, wurden verschiedene Methoden der qualitativen Sozialforschung herangezogen. Die teilnehmende Beobachtung diente zum einen als Zugang zum Untersuchungsfeld und zum anderen zur Erhebung ergänzenden Datenmaterials. Als ein erster Schritt wurde Kontakt zu einer Selbsthilfegruppe für Sehbehinderte und Blinde in Karlsruhe hergestellt. Zudem wurde eine Betroffene im Rahmen eines Mobilitätstrainings in der Karlsruher Innenstadt begleitet. Im Vordergrund der mit den Betroffenen geführten Interviews stand die Darstellung ihrer persönlichen Wahrnehmung und Mobilität in Karlsruhe. Ziel war es, deren Vielfältigkeit sichtbar zu machen und gleichzeitig Regelmäßigkeiten zu entdecken.

Als Methode wurde dazu das episodische Interview gewählt. Erzählungen eröffnen einen umfassenden und in sich strukturierten Zugang zur Erfahrungswelt der Betroffenen und lassen Raum für kontextbezogene Darstellungen, da sie persönliche Erfahrungen und den spezifischen Entstehungskontext gleichermaßen beinhalten (FLICK 2016, 227, 239). Im Hinblick auf die anschließende Methode der *Parcours commenté* konnten hier erste Eindrücke und wichtige Aspekte bei der Planung des weiteren Vorgehens berücksichtigt werden. Insgesamt fanden sieben episodische Interviews mit Betroffenen statt. Die Auswertung der Interviews orientierte sich an einem pragmatischen Auswertungsverfahren in sechs Stufen (siehe dazu MAYER 2013, 47 ff.). Der Schwerpunkt der Interpretation lag auf offenkundigen, unverdeckten Kommunikationsinhalten, sodass eine reine Text-Transkription ohne sprachliche Besonderheiten erfolgte. Nach einer ersten Antwortmarkierung zu den gestellten Forschungsfragen wurden die Interviewzitate in ein Kategorienschema eingeordnet, aus dem dann im Anschluss eine innere Logik hergestellt wurde. Aus dieser inneren Logik heraus wurden die zentralen Ergebnisse zusammengestellt.

Die Methode des Wahrnehmungsspazierganges (*Parcours commentés*) bildete sich aus folgenden Fragen heraus: Wie ist es methodisch möglich, auf eine für die Passant/-innen „gewöhnliche“ Erfahrung zuzugreifen? Wie lässt sich erfassen, wie ein öffentlicher Raum gelebt, gefasst, gefühlt wird? Das Prinzip der Methode ist es, die reflexiven Fähigkeiten der Passant/-innen zu mobilisieren, d. h. die Fähigkeit, ihre Erfahrungen zum Ausdruck zu bringen. Die Passant/-innen werden dazu aufgefordert, sich in Räumen zu bewegen und während ihres „Ganges“ ihre Wahrnehmungen und Empfindungen zu beschreiben. Als Ergebnis werden spezifische subjektive Beschreibungen für jeden Einzelnen erwartet, aber auch eine Reihe von Wahrnehmungen, die von allen beteiligten Passant/-innen geteilt werden (vgl. THIBAUD 2002, 6). Diese Methode wurde zusätzlich zu den Interviews angewandt, um deren Aussagen direkt erfahrbar nachvollziehen zu können. Die Eindrücke und Erlebnisschilderungen aus der beobachteten Situation sollten die Inhalte und Aussagen der Interviews unterstützen. Zu diesem Zweck wurden vier Betroffene aus dem Kreis der befragten Personen ausgewählt, mit denen Wahrnehmungsspaziergänge durch Karlsruhe durchgeführt wurden. Eine Voraussetzung für die Auswahl war, dass sie regelmäßig selbstständig in der Stadt Karlsruhe oder in anderen Städten unterwegs sind.

5 Die räumliche Wahrnehmung von Sehbehinderten und Blinden

Die Wahrnehmung eines Raumes ist für Sehbehinderte und Blinde an das Zusammenspiel mehrerer Sinneseindrücke geknüpft. Anders als bei Sehenden greifen bei Sehbehinderten und Blinden verstärkt mehrere Sinnesfelder hochgradig komplex ineinander und besetzen in der Fortbewegung unterschiedliche Fern- und Nahzonen. Nach und nach erschließt sich für die Betroffenen der sie umgebende Raum durch das Kombinieren der einzelnen Wahrnehmungen (vgl. SAERBERG 2006, 92 ff., 131, 232). Die räumliche Orientierung Sehbehinderter und Blinder stützt sich dann überwiegend auf einen entstehenden „Plan“. Neben der baulichen Raumstruktur enthält dieser Plan eine inhaltlich lebendig wahrgenommene Fülle, die durch die Interaktion der Betroffenen mit ihrer Umwelt entsteht. So kommt Gerüchen und

Eindrücken des haptischen Empfindens (Fühlens) im Wahrnehmungsstil Sehbehinderter und Blinder eine besondere Bedeutung zu. Je nach Grad der Sehbehinderung kann auch die visuelle Wahrnehmung die Raumkonstitution und somit das Entstehen einer „Atmosphäre“ stützen. Da Geräusche immer sowohl eine Richtung als auch eine Entfernung im Raum angeben, können durch deren Wahrnehmung räumliche Relationen über relative Bezüge wie „vor“, „hinter“, „neben“ oder „über“ hergestellt werden (SAERBERG 2006, 94). Daher kommt dem Hören eine besondere Rolle bei der Raumwahrnehmung Sehgeschädigter zu.

„Ja, Gerüche und wenn ich an, an der Hauswand vorbeilaufe [...] und es kommt e Kreuzung [...], des hör ich. [...] Des, des hörscht du sicherlich auch, da... isch der Geräuschpegel weiltäufiger“ (I2, 355–358); „der Hall isch eigentlich andersch“ (I2, 366).

„Ich kann mich ja dann [...] auf meine Sinne verlassen, [...]. Also eben den Tastsinn mit dem Stock, aber auch das Hören [...] den Geruchsinn [...], also der hilft mir ja auch zur Orientierung, wo ich mich gerade befinde. [...] Ich muss mir das ja räumlich vorstellen [...] wie ne Karte [...] Und das sind für mich meine Orientierungspunkte- [...] Sie gucken, ja? [...] Wenn ich gucke, dann bringt das nichts (lacht)“ (I1, 419–430).

Während der Interviews und auch im Laufe der Wahrnehmungsspaziergänge schildern die Betroffenen auch Situationen, in denen sie sich sehr gut an Gerüchen orientieren können, wie am unverkennbaren Geruch frisch gebackener Backware oder von Fischspeisen.

„Wenn ich den Geruch wahrnehme, habe ich die kognitive Karte: ‚OK, du bisch jetzt ungefähr auf der Höhe.‘ [...] Also ich verknüpfe diese äußeren Reize, die ich über meine anderen Sinne wahrnehme, mit meiner kognitiven Karte, [...] dass ich weiß, ok, so müsste es sein, dass ich jetzt auf der eh Höhe bin“ (I1, 433–439).

Gerüche haben auch eine stark saisonale Komponente, die v. a. zur Weihnachts- oder Frühlingszeit stärker auf die räumliche Wahrnehmung von Sehbehinderten und Blinden Einfluss nehmen kann.

„Weihnachtszeit [...], des riecht ma [...] in de Stadt“ (I2, 863).

Dieses gewonnene „Raum-Wissen“ leitet stark die räumliche Orientierung und muss sich während eines längeren Prozesses angeeignet werden. Eine solche Aneignung erfolgt durch mehrere Aufenthalte im und durch Auseinandersetzungen mit dem Raum (häufig mithilfe eines sogenannten Mobilitätstrainings). Als Produkt der räumlichen Orientierung entstehen kognitive Karten. Diese Raum(re)präsentationen werden im Gedächtnis abgespeichert und beeinflussen (zukünftiges) räumliches Verhalten, indem sie als bereits angesprochener „vorentworfenen Plan“ die räumliche Wahrnehmung unterstützen. Verschlechtert sich im Laufe des Alters die Wahrnehmung verschiedener Sinneseindrücke, kann sich dies negativ auf die räumliche Wahrnehmung Sehbehinderter und Blinder auswirken.

6 Die räumliche Mobilität Sehbehinderter und Blinder

Der „vorentworfenen räumlichen Plan“ ist nicht nur ein zentraler Bestandteil des Wahrnehmungsstils Sehgeschädigter, sondern ein strukturierter, routinierter Plan ist auch für ihren Mobilitätsraum von großer Bedeutung. Räumliche Mobilität umfasst alle Bewegungsvorgänge zwischen Aktivitätsstandorten und ist gekennzeichnet durch Erreichbarkeit und Zugangsmöglichkeit. Durch Mobilität ist es Menschen möglich, ihre eigenen Lebens- und Sinnentwürfe aufzubauen, zu verändern und zu realisieren. Wird die Mobilität einer Person gesteigert, dann steigern sich auch ihre Möglichkeiten, Aktivitäten an verschiedenen Orten durchzuführen; umgekehrt sind Einschränkungen der Mobilität sehr folgenreich für die Teilhabe am sozialen Leben (vgl. DICK 2009, 13 f., 38 f., 209). Dabei besteht eine enge Wechselbeziehung zwischen räumlicher Wahrnehmung und räumlicher Mobilität, denn die räumliche Wahrnehmung ist vorwiegend aufgrund von Bewegung erfahrbar und nur wer mobil ist, kann Raum wahrnehmen und sich darin orientieren. Gleichzeitig ist für die Mobilität im Raum eine Orientierungskompetenz vonnöten. Um sich selbstständig in einem Raum bewegen zu können, ist es unerlässlich, Hindernisse erkennen zu können. Im Stadtraum ist die selbstständige Fortbewegung und eine Orientierung an ein optimales Erkennen des Untergrundes, auf dem die Fortbewegung stattfindet, gebunden. Ist dies nicht mithilfe der visuellen Wahrnehmung gegeben, müssen dies die zur Verfügung stehenden Sinnesorgane im Zusammenspiel leisten. Da die sichere und freie Fortbewegung im Raum eine Voraussetzung für ein selbstständiges Leben darstellt, ist diese für Sehbehinderte und Blinde folglich nur dann möglich, wenn Orientierungs- und Mobilitätsassistenzen existieren und sie sich mithilfe derartiger Einrichtungen auch ohne eine visuelle Wahrnehmung sicher fortbewegen können (vgl. DIEPES et al. 2007, 16; GEESE 2018, 153).

In den Interviews und während der Wahrnehmungsspaziergänge wurde deutlich, dass der Mobilitätsraum Sehgeschädigter in hohem Maße durch routinisierte Wege gekennzeichnet ist. Je nach eigenen Interessen oder Notwendigkeiten und der individuell bevorzugten Mobilitätsassistenz, wird der Mobilitätsraum individuell antrainiert. Jede/r Betroffene, ob sehbehindert oder blind, muss ein Mobilitätstraining im näheren Wohnumfeld absolvieren. Hier wird u. a. der Umgang mit der bevorzugten Mobilitätsassistenz (bspw. Blindenlangstock) sowie die Interpretation von akustischen Ampelanlagen oder das Deuten des Verkehrsflusses trainiert. Während der Wahrnehmungsspaziergänge wurde festgestellt, dass die vorher festgelegten Routen, die ähnlich einem „Rundgang“ angelegt wurden, modifiziert werden mussten. Die tatsächlich zurückgelegten Wege wurden der räumlichen Orientierung der Betroffenen angepasst, begannen jeweils an von ihnen ausgewählten Startpunkten und führten immer wieder zu ihnen bekannten Knotenpunkten. Es zeigte sich, dass spontane Wege im Stadtraum von Sehbehinderten und Blinden eher selten alleine bewältigt werden. Der aus der räumlichen Wahrnehmung entwickelte und routinisierte Wegeplan ist für die Mobilität der Betroffenen essenziell.

„Ich hab bisher halt alles einfach ... bisschen geübt [...] dann geht's auch. Also klar gibt's Orte, die ich jetzt ... nicht nutze, aber das liegt einfach da-

ran, dass eh, dass ich ja so meine, meine Routinen hab, ne? [...] ich [...] mag schon gerne eben meine Wege, die ich kenne“ (16, 256–261).

„Man lernt es – [...] wenn ma öfter da ist. [...] Man lernt immer wieder [...] ne neue Strecke dazu“ (15, 191–222).

Mit zunehmender Raumerfahrung und persönlicher Mobilitätssicherheit können bekannte Wege selbstständiger zurückgelegt werden und auch eine selbstständige Aneignung neuer Wege in anderen Städten wird für die Betroffenen leichter.

„Auch eh – von anderen Städten, wenn ich von [...] was Anderes erzähle, dann stell ich mir das immer auch vor und ... weiß auch, [...] wo ich mich bewege und so [...]. Wie Stuttgart oder München, da bin ich auch öfter mal“ (14, 309–311).

7 Die Rolle des subjektiven Empfindens bei der räumlichen Wahrnehmung und Mobilität Sehbehinderter und Blinder

Die Bewertung der räumlichen Wahrnehmung und Mobilität der Betroffenen ist stark an eine emotionale Komponente gebunden, wie es zuvor durch Kazig und Helbrecht beschrieben wurde. Es zeigte sich sowohl in den Interviews als auch im Rahmen der Wahrnehmungsspaziergänge, dass ihnen zugestimmt werden kann. Die Wahrnehmung der Atmosphäre eines Raumes hat auf die räumliche Wahrnehmung und Mobilität großen Einfluss. Dieser reicht vom Unwohl-Sein und dem Zurückgreifen auf sehende Unterstützung bei der Fortbewegung im städtischen Raum bis hin zu dessen Meidung.

„Ich meide auch, [...] wenn ich, ne Gruppe höre, kann ich nicht sagen, wie viele es sind, fünf, sechs Leute [...] und die sind schon so lautstark unterwegs, ich mache einen Umweg [...], ich setz mich dem nicht aus [...]“ (11, 559–561).

Auf die Frage, wie sich eine Betroffene in Karlsruhe bevorzugt fortbewegt, antwortet sie:

„[...] Mit der Bahn [...] weil, da fühl ich mich irgendwie sicherer“ (15, 359–361).

Aber was stört die Wahrnehmung Betroffener, was beeinträchtigt im weiteren Verlauf ihr Wohlbefinden und wie wirkt sich dies auf ihre räumliche Mobilität aus?

7.1 Physisch materielle Hindernisse unterwegs

Die sehende Bevölkerung hat auf den Orientierungs- und Mobilitätsraum der Betroffenen einen großen Einfluss. Haben sich Sehgeschädigte einen vorstrukturierten Plan ihres Umfelds angelegt und finden sie sich in einer Stadt zurecht, kann jede Störung der gewohnten Ordnung bei ihnen Verwirrung und große Unsicherheit stiften. Somit wird ihre physische Sicherheit, die für Sehgeschädigte wie Sehende an erster Stelle bei der Fortbewegung steht, gefährdet und ihr Wahrnehmungs- wie

Mobilitätsraum beeinträchtigt, wenn nicht gar gestört (vgl. DIACONU 2012, 129 ff.). Solche Störungen können bspw. materieller Natur sein. Die Hindernisse reichen vom unbedachten Platzieren von Objekten im Raum, wie Fahrrädern, E-Scootern etc. bis hin zu Terrassenbestuhlung von Cafés oder Kleiderständern.

„Es gibt [...] diese materiellen Hindernisse [...] Sie gehen... zur Einkaufsstraße bei uns in Karlsruhe [...] und haben einen totalen Hindernislauf“ (I1, 328–330).

„Wie oft hab ich mir schon de Fuß oder [...] de Arm oder [...] mei Fuß ver-risse- [...] weil, überall stehn Fahrräder rum“ (I2, 755–762).

Veränderte Wegführungen oder Umleitungen stellen für Sehbehinderte und Blinde ebenfalls große Barrieren im Mobilitätsraum dar. Ist ein von ihnen antrainierter Weg z. B. aufgrund einer Baustelle nicht mehr wie gewohnt abgehbar und zeigt er eine veränderte Wegführung auf, sind die Betroffenen auf ausreichende Orientierungsassistenz oder sehende Hilfe angewiesen, um ihren Weg fortsetzen zu können. Nötige Orientierungsassistenz fehlt aber in der Regel bei nur kurzzeitigen Installationen bzw. Umleitungen. Ein weiteres Beispiel: Im Zuge der Neugestaltung der Karlsruher Innenstadt wurden Flächen von Plätzen nivelliert. Diese Absenkung von Flächen, die zur Barrierefreiheit für Rollstuhlfahrer beiträgt, bedeutet für die Sehbehinderten und Blinden neue Herausforderungen, da fehlende Straßenkanten oder Absenkungen in dieser, die ihrer Orientierung dienten, der Nivellierung zum Opfer gefallen sind.

Aber nicht nur materielle Hindernisse begegnen den Betroffenen im urbanen Raum, sondern auch die Geräuschkulisse kann Sehbehinderte und Blinde vor Herausforderungen stellen. Es wurde bereits dargestellt, dass das Hören einen großen Beitrag zur räumlichen Wahrnehmung und Orientierung leistet, so dass z. B. Geräuschüberlagerungen dazu führen können, dass die Betroffenen ihre Orientierung verlieren, wenn ein gewohnter Grundklang eines Platzes durch Baustellenlärm oder herannahende Sirenen von Rettungsfahrzeugen überlagert wird. Es sind aber nicht nur zusätzliche Geräusche, die für Sehbehinderte und Blinde zu einer Herausforderung werden, sondern auch Geräusche, die zunehmend verschwinden. Im Straßenverkehr können sie sich am Motorengeräusch des Verkehrs orientieren, im Hinblick auf die zunehmende Elektromobilität, ob E-Autos oder E-Scooter, fallen diese Orientierungsgeräusche zunehmend weg und die räumliche Wahrnehmung und Orientierung wird gestört.

„Sie setzen sich hinein, ich höre sie [die Autos, Anm. d. Verf.] aber nicht. Dann sag ich, isch gut für mich! (Ironie) [...] Man müsst diese Autos ausstatten, mit irgend nem Summton, oder so“ (I2, 1023–1028).

7.2 Sehende und Sehgeschädigte gemeinsam im Stadtraum

Der Umgang von sehenden Passant/-innen mit Sehbehinderten und Blinden stellt sich als größte Barriere im Wahrnehmungs- und Mobilitätsraum der Betroffenen dar. Fehlende Kenntnisse der Bedürfnisse Sehbehinderter und Blinder und ein

mangelndes Verständnis für die von ihnen benötigten Rauminformationen sind für die Betroffenen eine große Herausforderung hinsichtlich ihrer räumlichen Orientierung und Mobilität. So führt die Art und Weise der Kommunikation zwischen Betroffenen und Sehenden im zufälligen Zusammentreffen häufig zu unangenehmen Situationen, wie etwa bei der Warnung vor einem Hindernis.

„Manche halten sich da eine Litanei ab. Bis die mir gesagt haben, dass ich auf etwas zulaufe, in der Zeit bin ich meistens schon dagegen gerannt“ (I7).

Dabei ist die verbale Kommunikation ein fester Bestandteil des Mobilitätsverhaltens Sehbehinderter und Blinder. Ob innerhalb des Mobilitätstrainings oder in der Ad-hoc-Kommunikation mit sehenden Passant/-innen – Sehbehinderte und Blinde benötigen v. a. in für sie undurchdringlichen Situationen, wenn bspw. eine Geräuschüberlagerung vorherrscht, Wegeänderungen aufgrund von Baustellen sie von ihrem routinierten Weg abbringen oder Orientierungsassistenzen wie Bodenleitlinien fehlen, die Unterstützung von Sehenden. Die Betroffenen sind sich einig: Auch im Hinblick auf neue technologische Assistenzen, wird die menschliche Kommunikation nicht ersetzbar sein. Die Fertigkeiten und Fähigkeiten des Einzelnen für die Fortbewegung im Raum müssen berücksichtigt werden und so ist für den Einzelnen eine individuelle sichere Fortbewegung nur mithilfe der direkten Kommunikation mit einem Mobilitätstrainer oder einem/r Passanten/in erueierbar.

„[...] Wir haben alle nen Mund zum Reden, aber es wird immer weniger genutzt. [...] Und das finde ich [...] für den Betroffenenkreis sehr fatal, weil (lacht) ich brauch halt ne Ansprache! [...] Ich kann nix mit Mimik und Gestik anfangen“ (II, 675–678).

Aufgrund dessen wünschen sich Sehbehinderte und Blinde das offene Gespräch über ihre Einschränkung. Die Kennzeichnung als sehgeschädigte Person durch die Nutzung von Mobilitätsassistenzen, wie dem Blindenlangstock, sollte für die Betroffenen nicht nur eine Offenbarung ihrer Sehschädigung oder gar eine Stigmatisierung hervorrufen, sondern sollte vielmehr als ein Appell an die Rücksichtnahme sehender Passant/-innen wahrgenommen werden.

8 Fazit und Ausblick

Mithilfe eines qualitativen Ansatzes wurde in dieser Studie die räumliche Wahrnehmung und Mobilität Sehgeschädigter erhoben. Sehbehinderte und blinde Menschen nehmen Raum mit Hilfe eines komplexen Zusammenspiels ihrer zur Verfügung stehenden Sinnesorgane wahr. Orientierungspunkte im Raum werden überwiegend akustisch, taktil sowie je nach Grad der Sehbehinderung visuell gesetzt und auf einer kognitiven Karte gespeichert. Neben an den zur Verfügung stehenden Orientierungsassistenzen, orientieren sich Sehbehinderte und Blinde überwiegend an vorgegebenen urbanen Strukturen, bspw. Hauswänden, Straßenabsenkungen u. ä. Anhand dieses vorstrukturierten Plans ihrer Umwelt können sich die Betroffenen im Raum fortbewegen. Ihr Mobilitätsraum ist dabei durch routinierte Wege gekennzeichnet, die im Rahmen von Mobilitätstrainings und vielen Aufenthalten im Raum mit klaren Strukturen gefestigt werden. Gefestigte Routen

und eine eindeutige Wahrnehmung von der sie umgebenden Umwelt gewährleisten Sehbehinderten und Blinden eine sichere Fortbewegung im Stadtraum. Ist diese aufgrund von physischen Hindernissen oder sozialen Barrieren gestört, ist das Wohlbefinden der Betroffenen gestört und führt zu Verwirrung, die im schlimmsten Fall zur Meidung des Stadtraums und damit zu einer Einschränkung ihres Mobilitätsraumes führt. Solche Störungen lassen sich zum einen als physische Hindernisse identifizieren, wie etwa kurzzeitige Umleitungsinstallationen aufgrund von Baustellen, Terrassenbestuhlung von Cafés oder unbedacht an Hauswänden abgestellte Fahrräder oder E-Scooter. Zum anderen führen häufig Geräuschüberlagerungen oder der Wegfall von Geräuschen im Stadtraum dazu, dass Sehbehinderte und Blinde ihre Orientierung verlieren, da dem Hören eine besondere Rolle im Wahrnehmungs- und Orientierungsraum der Betroffenen zukommt.

Das Behindertengleichstellungsgesetz aus dem Jahr 2002 spricht sich dafür aus, alle Lebensbereiche für alle Menschen gleich zugänglich, sprich „barrierefrei“ zu gestalten (vgl. §4 BGG), sodass allen die soziale Teilhabe ermöglicht wird. Die gesetzlichen Vorschriften haben zwar zu einer Intensivierung der Aktivitäten zur Herstellung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum geführt, dennoch wurde das grundlegende Problem der Planung noch nicht beseitigt, meinen BIELEFELD & ROHRMANN (2012, 93 f.). „Das Grundproblem besteht darin, dass unsere geschaffene Umwelt für eine typische, durchschnittliche Nutzergruppe konzipiert ist“ (ebd., 94). Es ist daher notwendig, die Perspektive in der Stadtplanung und -entwicklung auf ein sensibles Wahrnehmen von Räumen zu lenken, das sich auf das Wahrnehmen von Räumen außerhalb des Visuellen konzentriert. Das schon bestehende Ungleichgewicht wird bei der Gestaltung der Städte in Zukunft deutlich mehr Aufmerksamkeit verlangen, da sowohl der Anteil der Menschen in Städten als auch der Anteil älterer Menschen zunehmen wird und mit einer zunehmenden Zahl visuell beeinträchtigter Menschen gerechnet werden muss.

Da geographische Räume stets das Ergebnis sozialer Praktiken sind, sollte – als weiteres Ergebnis dieser Untersuchung – die Bedeutung Sehender im Leben Sehbehinderter und Blinder deutlicher herausgestellt werden. Die selbstständige und sichere Fortbewegung der Betroffenen ist wesentlich von den räumlichen Aktivitäten Sehender abhängig. Neben dem Platzieren bzw. Nicht-Platzieren von physischen Hindernissen aller Art spielt die soziale Komponente der Kommunikation eine wichtige Rolle. Sehbehinderte und Blinde sind bei Störungen ihrer gefestigten Strukturen auf die Hilfe Sehender angewiesen. Es ist daher wichtig, der Kommunikation zwischen Betroffenen und Sehenden mehr Aufmerksamkeit zu schenken und den Umgang miteinander zu schulen. Denn alle Betroffenen waren sich in einem Punkt einig: „Wir brauchen sehende Hilfe!“ Es wäre hilfreich zu untersuchen, wie Sehbehinderte, Blinde und Sehende einen (bzw. ihren) Stadtraum wahrnehmen und erleben, um Maßnahmen und Konzepte für eine erfolgreiche Kommunikation zu entwickeln, damit Sehbehinderte und Blinde nicht aus dem Stadtraum ausgeschlossen werden, sondern ihre (möglichst aktive) Teilhabe am städtischen Leben gewährleistet ist.

Literatur

- BIELEFELD, B. & A. ROHRMANN 2012: Zugängliche Räume bilden. Barrierefreiheit im öffentlichen Raum. In: Schröteler-von Brandt, H., T. Coelen, A. Zeising & A. Ziesche (Hrsg.): Raum für Bildung. Ästhetik und Architektur von Lern- und Lebensorten. Bielefeld, S. 91–99.
- DIACONU, M. 2012: Sinnesraum Stadt. Eine multisensorische Anthropologie. Wien [u. a.] (= Austria: Forschung und Wissenschaft. Interdisziplinär, 9).
- DICK, M. 2009: Einleitung. Mobilität zwischen individueller Lebensführung und strukturellen Rahmenbedingungen. In: Dick, M. (Hrsg.): Mobilität als Tätigkeit. Individuelle Expansion – alltägliche Logistik – kulturelle Kapazität. Lengerich/Berlin, S. 9–23.
- DIEPES, H., K. KRAUSE & K. ROHRSCHEIDER 2007: Sehbehinderung. Ursachen – Auswirkungen – Versorgung. Heidelberg.
- FLICK, U. 2016: Qualitative Sozialforschung. Eine Einführung. Hamburg.
- GEESE, N. 2018: Mobilitätsassistenzen für blinde Menschen. In: Klettner, A. & G. Lingelbach (Hrsg.): Blindheit in der Gesellschaft. Historischer Wandel und interdisziplinäre Zugänge. Frankfurt am Main/New York, S. 153–190.
- GEHL, J. 2015: Städte für Menschen. Berlin.
- Gruber, H. 2000: Sehschädigung. In: Gruber, H. & A. Hammer (Hrsg.): Ich sehe anders. Medizinische, psychologische und pädagogische Grundlagen der Blindheit und Sehbehinderung bei Kindern. Würzburg, S. 9–12.
- HASSE, J. 2002: Zum Verhältnis von Stadt und Atmosphäre. Wo sind die Räume der Urbanität? In: Hasse, J. (Hrsg.): Subjektivität in der Stadtforschung. Frankfurt am Main, S. 19–40.
- HELBRECHT, I. 2004: Bare Geographies in Knowledge Societies – Creative Cities as Text and Piece of Art: Two Eyes, One Vision. In: Built Environment 30, 3, S. 194–203.
- KADEN, R. 1978: Sehbehindert – Blind. Medizinische, soziale und pädagogische Informationen für Betreuer und Betroffene. Stuttgart.
- KAMINSKE, V. 2012: Die räumliche Wahrnehmung. Grundlage für Geographie und Kartographie. Darmstadt.
- KAZIG, R. & P. WEICHHART 2009: Die Neuthematisierung der materiellen Welt in der Humangeographie. In: Berichte zur deutschen Landeskunde 83, 2, S. 109–128.
- KAZIG, R. 2007: Atmosphären – Konzept für einen nicht repräsentationellen Zugang zum Raum. In: Berndt, C. & R. Pütz (Hrsg.): Kulturelle Geographien. Zur Beschäftigung mit Raum und Ort nach dem Cultural Turn. Bielefeld, S. 167–187.
- KAZIG, R. 2019: Atmosphären und Landschaft. In: Kühne, O., F. Weber, K. Berr & C. Jenal (Hrsg.): Handbuch Landschaft. Wiesbaden, S. 453–460.
- KLETTNER, A. & G. LINGELBACH 2018: Potenziale und Grenzen einer multi- bzw. interdisziplinären Analyse von Blindheit als gesellschaftlichem Phänomen. In: Klettner, A. & G. Lingelbach (Hrsg.): Blindheit in der Gesellschaft. Historischer Wandel und interdisziplinäre Zugänge. Frankfurt am Main am Main/New York, S. 7–33.
- LENK, V. & A. SCHUSTER 2018: Woche des Sehens. blindheit. verstehen. verhüten. URL: <https://www.woche-des-sehens.de/infotehk/zahlen-und-fakten/augenkrankheiten-zahlen-fuer-deutschland/> (letzter Zugriff: 06.01.2020).
- MAYER, H.-O. 2013: Interview und schriftliche Befragung. Grundlagen und Methoden empirischer Sozialforschung. München.
- ROBERT KOCH-INSTITUT (Hrsg.) 2017: GBE-Themenheft Blindheit und Sehbehinderung. Gesundheitsberichterstattung des Bundes gemeinsam getragen von RKI und Destatis. RKI, Berlin. URL: <https://edoc.rki.de/bitstream/handle/176904/3265/239jC362XNHU.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (letzter Zugriff: 06.01.2020).

- ROHRSCHEIDER, K. 2018: Blindheit in Deutschland im 20. Jahrhundert. In: Klettner, A. & G. Lingelbach (Hrsg.): Blindheit in der Gesellschaft. Historischer Wandel und interdisziplinäre Zugänge. Frankfurt am Main/New York, S. 97–117.
- SAERBERG, S. 2006: „Geradeaus ist einfach immer geradeaus“. Eine lebensweltliche Ethnographie blinder Raumorientierung. Konstanz.
- THIBAUD, J.-P. 2002: Une approche des ambiances urbaines: le parcours commenté. In: Jolé, M. (Ed.): Espaces publics et cultures urbaines. Paris, S. 257–270.