

Bachelorthesis  
- Studiengang Stadtplanung -

**MIT ANDEREN AUGEN SEHEN**



Wie gestaltet sich das Alltagsleben Sehbehinderter und welche Rolle nimmt die Gestaltung des öffentlichen Raumes ein?

- Eine Untersuchung am Fallbeispiel Hamburg Winterhude soll die Wahrnehmungsebenen Sehbehinderter aufzeigen und Handlungsempfehlungen zur Stärkung dieser Potentiale liefern -

Verfasst von: Jannike Harder (3005621)

Erstprüfer: Prof. Dr.-Ing. Thomas Krüger

Zweitprüfer: Dipl.-Ing. Verena Gernert



HafenCity Universität Hamburg  
Universität für  
Baukunst und Metropolentwicklung

---



Erklärung

Name, Vorname: Harder, Jannike

Matrikel-Nr.: 3005621

Studiengang: Stadtplanung

Ich versichere, dass ich diese Bachelor-Thesis/Master-Thesis (bei einer Gruppenarbeit die entsprechenden Teile der Arbeit) ohne fremde Hilfe selbständig verfasst und nur die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.

Wörtlich oder dem Sinn nach aus anderen Werken entnommene Stellen sind unter Angabe der Quellen kenntlich gemacht.

Hamburg, .....

.....  
(Unterschrift)

**Diese Erklärung ist der Bachelor-Thesis / Master-Thesis beizufügen!**

## **Danksagung**

Ich bedanke mich herzlich bei meinen Betreuern Prof. Dr.-Ing. Thomas Krüger und Dipl.-Ing. Verena Gernert für die Unterstützung während des Bearbeitungszeitraumes.

Ein besonderer Dank geht an

Heiko Kunert,

Helga Dittmer und

André Rabe.

Ich bedanke mich für die Unterstützung und unkomplizierte Zusammenarbeit.

---

## Inhaltsverzeichnis

### Abkürzungsverzeichnis und Glossar

1. Einleitung
    - 1.1 Relevanz der Thematik
    - 1.2 Eingrenzung der Thematik
    - 1.3 Erkenntnisinteresse und Fragestellung
    - 1.4 Methodik
  
  2. Einführung in die Thematik
    - 2.1 Begriffsklärungen
      - 2.1.1 Behindert und Mobilitätsbehindert
      - 2.1.2 Blind und Sehbehindert
      - 2.1.3 Öffentlicher Raum
    - 2.2 Gängige Umgangsformen mit Sehbehinderten im öffentlichen Raum
      - 2.2.1 Gesetze und Normen
      - 2.2.2 Sehbehindertengerechte Gestaltungsmöglichkeiten
        - Exkurs RILSA 1992
    - 2.3 Bedeutung öffentlicher Räume für Sehbehinderte im alltäglichen Leben
      - 2.3.1 Besonderheiten im Alltagsleben von Sehbehinderten
      - 2.3.2 Wahrnehmungsebenen von Sehbehinderten
        - Hören
        - Haptische/ Taktile Wahrnehmung
        - Riechen
        - Gedächtnis
        - Das 2-Sinne Prinzip
    - 2.4 Zwischenfazit
-

3. Fallbeispiel – exemplarische Untersuchung von Stadträumen in Hamburg Winterhude
  - 3.1 Winterhude (Einordnung ins Stadtgebiet, Struktur)
  - 3.2 Sichtweisen von Sehbehinderten auf die blindengerechte Gestaltung in Winterhude
  - 3.3 Experiment
    - 3.3.1 Vorstellung der Teilnehmer
    - 3.3.2 Begründung der Streckenauswahl und Erwartungen
    - 3.3.3 Durchführung
    - 3.3.4 Auswertung
      - Hören
      - Haptische/ Taktile Wahrnehmung
      - Riechen
      - Gedächtnis
      - Probleme
4. Handlungsempfehlungen
  - 4.1 Hören
  - 4.2 Tasten/ Fühlen
  - 4.3 Riechen
5. Fazit
6. Quellenverzeichnis
  - 6.1 Literatur
  - 6.2 Gesetze
  - 6.3 Internet
  - 6.4 Abbildungen

7. Anhang

---

# 1. Einleitung

### 1.1 Relevanz der Thematik

Das Sehen ist der wichtigste Sinn des Menschen. Die Augen liefern uns 80% der Informationen, mit denen wir die Welt wahrnehmen. Hören, Tasten, Schmecken und Riechen ergänzen im Gehirn das Bild unserer Umwelt, sind aber dem Sehen, was uns die beste Möglichkeit der Orientierung bietet, untergeordnet.

In unserer heutigen Welt spielen optische Reize eine so große Rolle, dass es für „Sehende“ kaum vorstellbar ist, sich ohne Sehkraft zurechtfinden zu können. Aber welche Probleme resultieren daraus, wenn es keine andere Möglichkeit gibt, als auf die optischen Reize verzichten zu müssen? Wie können blinde und sehbehinderte Menschen sich in Städten zurechtfinden, wo die Ordnung und Orientierung auf Beschilderungen, Ampeln und optischen Begrenzungselementen aufgebaut ist.

In der Gesellschaft gilt bei dem Wort „Barrierefrei“ der erste Gedanke oft den Mitmenschen, die an einen Rollstuhl gebunden sind. Dass für diese Menschen Rampen vor Gebäuden angebracht werden, ist weitestgehend bekannt, dass aber weiße Rillenstreifen vor Bahnsteigkanten Bodenindikatoren sind, ist weniger verbreitet. (vgl. Finke 2003: 4) Immer mehr Ausstellungen und Dunkelrestaurants vermitteln kleine Eindrücke aus der Welt blinder Menschen, richtig hineinversetzen kann sich ein Sehender in die Welt eines Sehbehinderten jedoch nicht.

### 1.2 Eingrenzung der Thematik

Die Untersuchungen dieser Arbeit sollen zeigen, wie der öffentliche Raum für Sehbehinderte als solcher nutzbar ist und wie er sich mit Hilfe weiterer Wahrnehmungsebenen begreifen lässt. Der Fokus soll dabei auf der Bewegung liegen, also wie sehbehinderte Menschen ihren Weg durch öffentliche Räume finden. Dabei soll es weniger um fremde, unbekannte Wege gehen, als um solche, die Sehbehinderte in ihrer alltäglichen Welt bewältigen müssen. Dazu zählen: der Raum vom Wohnumfeld zu Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel, Einkaufsstätten, Orten die der Erholung dienen, sowie kulturellen, sozialen und kirchlichen Einrichtungen. Untersucht werden sollen diese Wege exemplarisch im Stadtteil Hamburg Winterhude.

### 1.3 Erkenntnisinteresse und Fragestellung

Das Erkenntnisinteresse dieser Arbeit liegt darin zu erforschen, welche Rolle der öffentliche Raum im Alltagsleben Sehbehinderter spielt und wie dieser mit den restlichen Sinneswahrnehmungen, neben dem Sehen, wahrgenommen werden kann. Diese Wahrnehmungsebenen sollen dabei als Potentiale betrachtet werden, welche es in Planungsprozessen zu beachten gilt. In diesem Sinne sollen Handlungsempfehlungen auf Planungsebene, für eine sehbehindertengerechte Gestaltung öffentlicher Räume, entwickelt werden.

Die Fragestellung, die es in diesem Zusammenhang zu beantworten gilt, lautet:

## 1. EINLEITUNG

---

Wie gestaltet sich das Alltagsleben Sehbehinderter und welche Rolle nimmt die Gestaltung des öffentlichen Raumes ein?

Mit Hilfe eines Experiments im Fallbeispiel Hamburg Winterhude, sollen die Wahrnehmungsebenen Sehbehinderter aufgezeigt und Handlungsempfehlungen zur Stärkung dieser Potentiale formuliert werden.

### 1.4 Methodik

Um diese Fragestellung zu beantworten wurden verschiedene Methoden angewandt.

Zunächst erfolgte eine Literaturrecherche um erste Hintergrundinformationen zu erlangen. In diesem Zusammenhang wurden Definitionen der wichtigsten Begriffe vorgenommen und die gängigen Umgangsformen mit Sehbehinderten im öffentlichen Raum recherchiert. Weiterhin wurden Informationen über die verschiedenen Wahrnehmungsebenen und deren Potentiale dargestellt.

In einem nächsten Schritt wurden qualitative Interviews mit Sehbehinderten geführt. In diesen Gesprächen sollten Besonderheiten im Alltagsleben herausgestellt und individuelle Anforderungen an Gestaltungsmerkmale erarbeitet werden. Außerdem wurden die jeweiligen Einschätzungen und Erfahrungen zur blindengerechten Gestaltung im Fallbeispiel Hamburg Winterhude erfragt, um einen ersten Eindruck von der Barrierefreiheit des öffentlichen Raumes im Stadtteil zu erlangen.

Die Untersuchung des Fallbeispiels erfolgte in einem Experiment. In diesem Zusammenhang, wurden mit den zuvor interviewten Sehbehinderten Spaziergänge durchgeführt. Dafür wurden zunächst auf die Lebenssituationen der einzelnen Teilnehmer zugeschnittene Wege durch Winterhude erarbeitet und die Erwartungen an einzelne Begebenheiten aufgestellt. In der Durchführung wurden dann diese Wege gemeinsam mit den Teilnehmern zurückgelegt. Die Teilnehmer sollten sich dabei selbstständig, mit denen von ihnen üblicherweise genutzten Hilfsmitteln, orientieren und sämtliche Wahrnehmungen aufzeigen. In der abschließenden Auswertung dieses Experiments, sollen zum einen Problemfelder und zum anderen die Potentiale der einzelnen Wahrnehmungsebenen aufgezeigt werden. Aus diesem Ergebnis werden im letzten Schritt Handlungsempfehlungen abgeleitet.

---

## **2. Einführung in die Thematik**

## 2.1 Begriffsklärungen

### 2.1.1 Behindert und Mobilitätsbehindert

**„Menschen sind behindert, wenn ihre körperliche Funktion, geistige Fähigkeit oder seelische Gesundheit mit hoher Wahrscheinlichkeit länger als sechs Monate von dem für das Lebensalter typischen Zustand abweichen und daher die Teilhabe am Leben in der Gesellschaft beeinträchtigt ist.“** (§ 3 BGG) Gemessen wird die Stärke der Behinderung am sogenannten Grad der Behinderung. Dieser richtet sich nach den Auswirkungen, die die Behinderung auf die Teilhabe am Gesellschaftsleben hat und wird als Zahl zwischen 20 und 100 in Zehnerschritten angegeben. Ab einem Grad der Behinderung von 50 werden Personen als „schwerbehindert“ bezeichnet. (vgl. Statistisches Bundesamt, o.J.)

Das Wort Mobilitätsbehindert lässt sich im engeren und im weiteren Sinn betrachten. Unter mobilitätsbehinderten Personen im engeren Sinn versteht man „Personen, die aufgrund dauerhafter, zumeist krankheitsbedingter, Behinderung Einschränkungen in Ihrer Mobilität hinnehmen müssen.“ (Ackermann; Bartz; Feller 1997: 7) Diese Personen werden im Allgemeinen mit dem Begriff „Behinderte“ bezeichnet. Zu ihnen zählen:

- „Geh- und Stehbehinderte (einschließlich Rollstuhlfahrer),
- Greifbehinderte
- Blinde und Sehbehinderte,
- Gehörlose und Hörbehinderten,
- Geistig Behinderte, sowie Personen mit Orientierungsschwierigkeiten oder psychischen Behinderungen.“ (Ackermann; Bartz; Feller 1997: 7)

Mobilitätsbehindert im weiteren Sinn sind Personen, die durch bestimmte Umstände für die Dauer dieses Umstands mobilitätseingeschränkt sind. Zu dieser Gruppe zählen beispielsweise:

- Senioren,
- Kinder,
- Personen mit vorübergehenden körperlichen Beeinträchtigungen (z. B. durch einen Unfall),
- Personen mit Kinderwagen oder Gepäck. (vgl. Ackermann; Bartz; Feller 1997: 7)

Über 20% der Menschen in Deutschland sind behindert oder in ihrer Mobilität eingeschränkt. Aufgrund des demographischen Wandels und der daraus resultierenden Zunahme an älteren Menschen, wird sich diese Zahl in Zukunft noch erhöhen. Aus diesem Grund spielt die barrierefreie Gestaltung schon heute eine wichtige Rolle. (vgl. BMVBS 2000:15)

Laut dem neunten Buch des Sozialgesetzbuchs (SGB) soll alle zwei Jahre eine Statistik durchgeführt werden, die die Zahl der schwerbehinderten Menschen in Deutschland, ihre persönlichen Merkmale, sowie Art, Ursache und Grad der Behinderung, aufzeigt. (vgl. § 131 SGB IX) Zuletzt erschien diese im Januar 2009 und beschreibt die Werte aus dem Jahr 2007. (vgl. Statistisches Bundesamt, o.J.)

## 2. EINFÜHRUNG IN DIE THEMATIK

---

Um einen Überblick über die Anzahl von behinderten Menschen in Deutschland und deren Ursachen zu geben, soll im Folgenden eine kurze Auswertung dieser Statistik erfolgen.

„Im Jahr 2009 lebten in Deutschland 9,6 Millionen Menschen mit einer amtlich anerkannten Behinderung“, (Statistisches Bundesamt, o.J.) welche einen Anteil von 11,7% an der Gesamtbevölkerung ausmachten. Der Anteil an Schwerbehinderten lag bei 7,1 Millionen Menschen. (vgl. Statistisches Bundesamt, o.J.) Vergleicht man die Zahlen der letzten Jahre miteinander zeigt sich, dass die Zahl der Schwerbehinderten in Deutschland in den Jahren zwischen 1997 und 2007 um fast 300.000 Menschen angestiegen ist. In Hamburg leben derzeit über 270.000 Menschen mit einer Behinderung von denen ca. 168.000 anerkannt schwerbehindert sind. Von weiteren 7.500 Menschen wird die Teilhabe am Leben der Gesellschaft als beeinträchtigt eingestuft. (Freie und Hansestadt Hamburg BSG 2011: 26)

Die Statistik von 2009 zeigt weiterhin, dass jeder vierte unter diesen Schwerbehinderten den höchsten Grad, also einen Grad der Behinderung von 100, hat. Die Ursachen der Behinderungen waren mit 82,3% zum Großteil krankheitsbedingt und mit 4,4% durch angeborene Fehlfunktionen im Körper bedingt. Bei 2,2% wurde die Behinderung durch einen Unfall verursacht. (vgl. Statistisches Bundesamt 2009: 5) Überwiegend zählen zu dieser Gruppe ältere Menschen ab 55 Jahren, die 72% der Behinderten ausmachten. (vgl. Statistisches Bundesamt, o.J.)

Die am häufigsten auftretenden Behinderungen waren im Jahr 2007 mit 64,3% körperliche Behinderungen. Zu dieser Gruppe zählen zum Großteil Personen, deren innere Organe bzw. Organsysteme betroffen sind und Menschen, die eine Einschränkung der Arm- und Beinfunktion haben. Auch Blinde und Sehbehinderte zählen mit 5% zu dieser Gruppe. Die Anteile an geistigen und seelischen Behinderungen sowie an Personen mit zerebralen (also das gehirn betreffenden) Störungen, machten im Jahr 2007 zusammen ca. 20% aus. (vgl. Statistisches Bundesamt 2009: 5)

Es lassen sich deutliche Unterschiede in den Lebenssituationen behinderter und nicht behinderter Menschen in der gleichen Altersklasse erkennen. So waren Behinderte zwischen 25 und 44 Jahren mit 54% öfter ledig als nicht Behinderte mit 41%. Weiterhin hatten 17% der behinderten Menschen keinen allgemeinbildenden Schulabschluss im Gegensatz zu nicht Behinderten, wo dieser Anteil mit 3% deutlich darunter lag. (vgl. Statistisches Bundesamt, o.J. b)

### 2.1.2 Blind und Sehbehindert



Abb. 1: Langstock

Allgemein werden Einschränkungen der Sehfähigkeit unter dem Oberbegriff „Sehschädigung“ geführt. Zu diesem Begriff zählen die Blindheit, wie auch die Sehbehinderung, die im Folgenden näher definiert werden sollen.

Menschen werden als blind bezeichnet, wenn kein verwendbarer Sehrest vorhanden ist. An der Sehkraft gemessen beträgt dieser unter 2% bei einer optimalen Sehschärfe von 100%. Es kann also auch bei blinden Menschen theoretisch noch ein Sehrest vorhanden sein, der sich jedoch meist auf Hell- / Dunkelwahrnehmung beschränkt. (vgl. BeTa – Hilfen für Sehgeschädigte GmbH, o.J.) Die fehlenden visuellen Wahrnehmungen werden durch taktile und akustische Elemente ausgeglichen. Ein weit verbreitetes Hilfsmittel ist der Langstock (Abb. 1), mit dem Gefahrenpunkte und Hindernisse ertastet werden können. Ein weiteres Hilfsmittel ist das Gehör, mit dem, besonders geübte Blinde, große Gegenstände über bestimmte Schallreflexzonen erkennen können. (vgl. Ackermann; Bartz; Feller 1997: 8)

Menschen, denen lediglich ein kleiner Rest das Sehen ermöglicht, werden als sehbehindert bezeichnet. (vgl. Ackermann; Bartz; Feller 1997: 8) Die häufigsten Auswirkungen dieser Seheinschränkungen sind geringe Sehschärfe und Kontrastempfindlichkeit, erhöhte Blendempfindlichkeit, Gesichtsfeldausfälle und Farbfehlsichtigkeit. (vgl. Rau, 2011: 21 f) Die Vielzahl an unterschiedlichen Seheinschränkungen zeigt, dass die Gruppe der Sehbehinderten im Vergleich zur Blindheit sehr inhomogen ist. Schwierigkeiten bei der Orientierung bringen jedoch die meisten der Sehbehinderungen mit sich. So können häufig Gefahrenpunkte mit fehlender oder unzureichender Markierung und niedrige Hindernisse nur schwer erkannt werden. Hilfreich ist für diese Gruppe im Allgemeinen eine Gestaltung durch kontrastreiche Farben (Abb. 2). (vgl. Ackermann; Bartz; Feller 1997: 8)

2007 lebten in Deutschland 348.442 sehgeschädigte Menschen, was einem Anteil von 5% aller Schwerbehinderten in Deutschland entsprach. Von diesen waren ca. 130.000 Menschen blind bzw. hochgradig sehbehindert. Knapp die Hälfte dieser Menschen war mit einem Grad der Behinderung von 100 besonders schwer behindert. Die Untersuchung nach Altersgruppen zeigt, dass der Anteil an Blinden und Sehbehinderten im Allgemeinen mit dem Alter steigt. Die häufigsten Ursachen, die zu einer Behinderung der Sehfähigkeit führen, sind mit fast 85% allgemeine Krankheiten. Bei nur fast 4% der Untersuchten war die Behinderung angeboren. Vergleicht man die Anzahl an Blinden und Sehbehinderten in den letzten Jahren, so zeigt sich, dass die Anzahl zwar schwankt, es jedoch zwischen Jahren 1997 und 2007 ein leichtes Plus von 5.250 Menschen gab. (vgl. Statistisches Bundesamt 2009: 8)

Da die klare Trennung zwischen den Begriffen Sehschädigung und Sehbehinderung in der Praxis oft aufgehoben wird, sollen sie auch in dieser Arbeit synonym verwendet werden. Der Begriff der Sehbehinderten beschreibt somit in dieser Arbeit auch blinde Menschen. Soll die Trennung im Einzelfall aufgehoben werden, erfolgt ein gesonderter Hinweis an der jeweiligen Stelle.



Abb. 2: Kontrastreiche Gestaltung

### 2.1.3 Öffentlicher Raum

Der Begriff des öffentlichen Raumes wird in der Stadtplanung viel diskutiert. Es gibt unterschiedliche Auffassungen und Definitionsversuche von städtischen Flächen, die die öffentlichen Räume bezeichnen sollen. Aus diesem Grund soll im Folgenden das für diese Arbeit zugrundeliegende Verständnis vom öffentlichen Raum formuliert werden.

Die erste Differenz in der Auffassung von öffentlichen Räumen gilt den Eigentums- und Nutzungsverhältnissen. Während die einen als öffentliche Räume solche bezeichnen, welche „sich im öffentlichen Eigentum befinden und öffentlich gepflegt, kontrolliert und verantwortet werden“ (Selle 2003: 24), sehen es andere aus der Nutzerperspektive und bezeichnen sämtliche Räume als öffentlich, die von der Öffentlichkeit genutzt werden können. (vgl. Selle 2003: 24) In dieser Arbeit liegt der Fokus auf Straßenräumen und Plätzen, also Flächen in öffentlicher Hand, die der gesamten Öffentlichkeit zur Nutzung bereit stehen. Der zuvor erläuterte Zwiespalt kann also im Folgenden aufgehoben werden, da der in dieser Arbeit behandelte öffentliche Raum, die Kriterien beider Ansichten erfüllt.

Allgemeine Einigung herrscht über die Tatsache, „dass öffentliche Räume wesentlich unser Bild von den Städten prägen und von großer Bedeutung für die Lebensqualität einer Stadt sind“ (Selle 2003: 14). Sie werden charakterisiert als Begegnungsraum für Bewohnerinnen und Bewohner, in dem die verschiedensten Nutzungsanforderungen aufeinander treffen. Aus diesem Grund sind die Ansprüche an die Gestaltung dieser Räume vielfältig und verschieden. Als Voraussetzung für öffentliche Räume gilt allgemein, die prinzipielle Zugänglichkeit für jedermann. An dieser Stelle gibt es jedoch in der Praxis weitere Differenzen über die Auslegung dieser Aussage. Es stellt sich die Frage, ob der zugängliche Charakter stets und für jedermann gegeben sein muss, oder ob auch eine temporäre Zugänglichkeit für bestimmte Nutzergruppen als öffentlich beschrieben werden kann. Nach Selle ist die Beseitigung von Nutzungseinschränkungen ein anerkanntes Ziel der heutigen Stadtplanung. Um diesem gerecht zu werden sei es wichtig, auch die mit Restriktionen belegten Flächen in die Definition um öffentliche Räume mit einzubeziehen. (vgl. Selle 2003: 14ff.) Dieser Aspekt soll auch in der vorliegenden Arbeit berücksichtigt werden. Da das Hauptaugenmerk auf sehbehinderten Menschen und deren besonderen Anforderungen an Gestaltungsmerkmale liegt, soll als öffentlicher Raum jeglicher Raum betrachtet werden, der prinzipiell für jedermann öffentlich nutzbar sein sollte. Anders ausgedrückt sind mit öffentlichen Räumen solche gemeint, deren Nutzung für alle Menschen, also auch Sehbehinderte, gedacht ist. Als Bewertungskriterium für die Öffentlichkeit eines Raumes soll die Gestaltung dienen. Die Frage die sich in diesem Zusammenhang stellt ist, welche Gestaltungsmerkmale die Nutzung von öffentlichen Räumen durch Sehbehinderte, stellvertretend für jedermann, erlauben.

Um den Begriff des öffentlichen Raumes für einen Handlungszusammenhang weiter zu konkretisieren schlägt Selle vor, für den speziellen Betrachtungsraum Eingrenzungen des Begriffes vorzunehmen. (vgl. Selle 2003: 42) Für die vorliegende Arbeit stellen sich diese Einschränkungen wie folgt dar:

In einer ersten Einschränkung wird der betrachtete öffentliche Raum auf Straßenräume, im speziellen Gehwege und Plätze, sowie deren angrenzende Bebauung begrenzt. Von spezieller Bedeutung sind, wie bereits erwähnt, deren Gestaltungsmerkmale. Desweiteren wird die Betrachtung auf die Nutzung dieser öffentlichen Räume durch Sehbehinderte eingeschränkt. Der letzte Aspekt ist das Handlungsfeld der Stadtplaner in diesem Zusammenhang. Dieser bezieht sich auf die barrierefreie Gestaltung der betrachteten Räume, speziell für Sehbehinderte.

Ein weiteres Betrachtungsmerkmal von öffentlichen Räumen ist die Nutzung und Wahrnehmung durch unterschiedliche Nutzergruppen. Öffentliche Räume werden zu unterschiedlichen Zeiten von verschiedenen Gruppen genutzt und oftmals auch unterschiedlich wahrgenommen. Diese Verwandlung lässt sich auch in der Außenwahrnehmung betrachten. So können Räume durch ihre zeitweiligen Nutzer und deren Aktivitäten im Raum unterschiedliche Eindrücke vermitteln. (vgl. Selle 2003: 37f.) Nutzer von öffentlichen Räumen können sich diese also zeitweise aneignen, mit der Gewissheit in ihnen verweilen zu dürfen. (vgl. Herczog; Huberli 1995: 24) Dieser Aspekt spielt für die vorliegende Untersuchung in so fern eine Rolle, als dass die unterschiedlichen Wahrnehmungsebenen von Sehbehinderten im und auf den öffentlichen Raum betrachtet werden sollen. Weiterhin soll somit aufgezeigt werden, wie sich Sehbehinderte einen Raum zu Eigen machen können, um sich in ihm zu entfalten und ihn nach eigenen Vorstellungen zu nutzen.

### 2.2 Gängige Umgangsformen mit Sehbehinderten im öffentlichen Raum

Im Folgenden Kapitel soll darauf eingegangen werden, welche Vorschriften das Leben Sehbehinderter im öffentlichen Raum regeln. Weiterhin werden Hilfsmittel aufgezeigt, mit denen den Forderungen auf der gestalterischen Ebene, nachgekommen werden kann.

#### 2.2.1 Gesetze und Normen

Der Grundstein für die Integration von Behinderten und der damit einhergehenden Berücksichtigung ihrer Belange wurde 1994 im Grundgesetz (GG) gelegt. Hier ist in Artikel 3 Absatz 3 festgesetzt, dass niemand wegen seiner Behinderung benachteiligt werden darf. (vgl. Art. 3 Abs. 3 GG) Diese Festsetzung wird im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), welches 2002 in Kraft trat, konkretisiert. In § 1 BGG heißt es dazu, **„Ziel dieses Gesetzes ist es, die Benachteiligung von behinderten Menschen zu beseitigen und zu verhindern sowie die gleichberechtigte Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Dabei wird besonderen Bedürfnisses Rechnung getragen.“** (§ 1 BGG) Ein Beispiel ist hier die Forderung nach Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr. (vgl. § 8 BGG) Auch der Begriff der Barrierefreiheit wurde in diesem Gesetz erstmals festgesetzt. Barrierefrei sind demnach **„bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie**

***andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.*** “ (§ 4 BGG) Mit der Einführung dieses Begriffes wurde Abschied von den in der Vergangenheit genutzten behindertengerechten Sonderlösungen genommen, indem auf eine allgemeingültige barrierefreie Gestaltung gesetzt wurde. Die Einführung des BGG hatte ferner zur Folge, dass zahlreiche weitere Gesetze und Verordnungen für den Infrastrukturbereich und solche, die den Betrieb von Verkehrsanlagen betreffen, an die veränderten Rahmenbedingungen angepasst wurden. (vgl. Arbeitskreis Barrierefreie Verkehrsanlagen 2011: 9ff.)

Da die Gesetzgebungskompetenzen im Bereich der Gestaltung von öffentlichen Räumen zum Großteil in den Händen der jeweiligen Bundesländer liegen, soll im Folgenden darauf eingegangen werden, welche Festsetzungen in dem Bereich Barrierefreiheit in Hamburg getroffen wurden.

Zunächst ist zu erwähnen, dass die oben beschriebenen Veränderungen dazu führten, dass in den einzelnen Bundesländern die Landesgesetze in Bezug auf barrierefreie Verkehrsanlagen überarbeitet und weiterhin Landesgleichstellungsgesetze erlassen wurden. In Hamburg trat somit im Jahre 2005 das Hamburgische Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (HmbGGbM) in Kraft. (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg BSG 2011: 9) Es „lehnt sich in der Zielsetzung, im Aufbau, in der Struktur und in den Inhalten an das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG,) des Bundes“ (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg BSG 2011: 27) an. Um die Zielsetzung der möglichst uneingeschränkten Teilhabe von Behinderten am öffentlichen Leben zu gewährleisten, werden sämtliche Behörden und Dienststellen der Freien und Hansestadt Hamburg verpflichtet diese bei Planungsvorhaben zu berücksichtigen. (vgl. § 6 HmbGGbM) Die für diese Arbeit relevanten barrierefreien Anlagen im Bereich Bau und Verkehr werden in § 7 HmbGGbM geregelt. Somit sind Neubauten, große Um- und Erweiterungsbauten sowie sonstige bauliche oder andere Anlagen der Träger öffentlicher Gewalt und öffentliche Wege barrierefrei zu gestalten. (vgl. § 7 HmbGGbM)

Aus den beschriebenen Gesetzen geht hervor, dass sich die Forderung nach Barrierefreiheit auf „eine möglichst uneingeschränkte Nutzung aller Lebensbereiche“ (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg BSG 2011: 31) bezieht, welche neben den natürlichen Lebensbereichen sämtliche gestalteten Bereiche darstellen. Aus diesem Grund ist „Barrierefreiheit eine Zielvorgabe für die Gestaltung der Lebensbereiche“ (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg BSG 2011: 31), welche im Zusammenhang dieser Arbeit auf die öffentlichen Räume beschränkt werden. Da die Gesetze zwar die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes fordern, jedoch die diesbezüglichen Anforderungen nicht abschließend konkretisieren, wurden Normen entwickelt, an denen Planer sich orientieren können. Solche technischen Regelwerke spielen bei der Herstellung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit eine wichtige Rolle. (vgl. Arbeitskreis Barrierefreie Verkehrsanlagen 2011: 12) Im Folgenden sollen zwei exemplarische Beispiele für solche technischen Regelwerke im Bereich der Verkehrsraumgestaltung genannt werden.

Dies sind zum einen die vom Deutschen Institut für Normung e.V. (DIN), einem gemeinnützigen privatwirtschaftlichen organisierten Verein, erlassenen DIN-Normen. Aufgrund eines Vertrages mit der Bundesrepublik Deutschland, sind die von der DIN erarbeiteten Normen und Standards die einzigen anerkannten nationalen Normungen. Die Erarbeitung der Normen erfolgt mit Hilfe von Expertinnen und Experten und deren Fachwissen. Das DIN wird als runder Tisch beschrieben „an dem sich alle an der Normung interessierten Kreise treffen.“ (Sieger et al. 2008: 9) Somit wird dafür Sorge getragen, dass sämtliche gesellschaftliche Interessen berücksichtigt werden. (vgl. Sieger et al. 2008: 9) DIN-Normen beschreiben die Mindestanforderungen für die Planung und vermitteln den aktuellen Kenntnisstand über die Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzergruppen. (vgl. Rau, 2011: 341)

Die für diese Arbeit relevante Norm ist die DIN 18024-1 Barrierefreies Bauen – Teil 1: Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze; Planungsgrundlagen. (vgl. DIN e. V. o.J.) Diese gilt insbesondere für

- „Rollstuhlbenutzer – auch mit Oberkörperbehinderung
- Blinde, Sehbehinderte
- Gehörlose, Hörgeschädigte
- Gehbehinderte
- Menschen mit sonstigen Behinderungen
- Ältere Menschen
- Kindern, klein- und großwüchsige Menschen“ (ABS e. V. o.J.)

In der DIN 18024-1 werden Bewegungsflächen ausgewiesen, welche die Flächen beschreiben, die zur barrierefreien Nutzung notwendig sind. Dabei wird im Besonderen darauf eingegangen, dass diese Flächen nicht in ihrer Funktion, durch beispielsweise parkende Fahrzeuge oder Werbeträger, eingeschränkt werden dürfen. (vgl. ABS e. V. o.J.)

In einem weiteren Beispiel wurde von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ein Regelwerk erstellt, in dem „alle derzeitig gültigen Standards sowie nach aktuellem Wissensstand für die Herstellung einer weitgehend barrierefreien Umwelt notwendigen Anforderungen an Verkehrsanlagen“ (FGSV o.J.) zusammengefasst werden. Anders als bei der Erarbeitung der DIN-Normen sind an der Erstellung dieses Regelwerks keine Verbände von Menschen mit Behinderung beteiligt gewesen. (Sieger et al. 2008: 7)

Sämtliche Normen entfalten keine verbindlichen planungsrechtlichen Vorgaben und es gibt somit keine detaillierten gesetzlichen Vorschriften über die Berücksichtigung von den Belangen behinderter Menschen in Verkehrsentwicklungsplänen. (vgl. Arbeitskreis Barrierefreie Verkehrsanlagen 2011: 12) Es kommt also im Praxisfall oftmals auf den jeweiligen Planer und seinen Kenntnisstand in diesem Bereich an. (vgl. Kunert, 2011)

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass durch die Entwicklung der Gesetzeslage deutlich wird, dass sich die Sicht auf behinderte Menschen in der Gesellschaft verändert hat. Sie werden nicht mehr nur als fürsorgebedürftig angesehen, sondern sollen ihr Leben selbstständig und gleichberechtigt führen können.

## 2. EINFÜHRUNG IN DIE THEMATIK

---

Die Berücksichtigung dieser Anforderungen in Planungsvorhaben wird dabei gesetzlich vorgeschrieben und in Normen konkretisiert. Da es jedoch bislang keine konkreten formellen Vorschriften über die barrierefreie Gestaltung gibt, erfolgt die Umsetzung in der Praxis uneinheitlich und nicht immer bedürfnisgerecht. (vgl. Kunert 2011a)

### 2.2.2 Sehbehindertengerechte Gestaltungsmöglichkeiten

Für Sehbehinderte ist es besonders schwierig räumlich-bildliche Vorstellungen zu erlangen. Sie können sich im Gegensatz zu Rollstuhlfahrern zwar im öffentlichen Raum überall bewegen, jedoch fällt es ihnen schwer an fremden Orten eine Vorstellung von Strukturen zu bekommen. So sind es im Besonderen Orientierungsprobleme, die Sehbehinderungen mit sich bringen. (vgl. Rau, 2011: 23) Im Folgenden Abschnitt soll darauf eingegangen werden, welche Gestaltungsmöglichkeiten Sehbehinderten die Orientierung erleichtern können.

Eine erste Möglichkeit sind Miniaturtastmodelle aus Bronze. Diese können einen ersten Eindruck von einem Gebiet vermitteln und so beispielsweise Auskunft über die Anordnung von Straßen geben. Solche tastbaren Pläne sind jedoch nicht häufig zu finden. (vgl. Kunert 2011a) Ein Beispiel ist das Stadtmodell Hamburgs, welches sich seit September 2008 auf dem Rathausmarkt befindet (Abb. 3). (vgl. Seh-Netz e. V. o.J.)



Abb. 3: Hamburger Tastmodell

Behinderte Menschen sollen sich selbstständig im öffentlichen Raum bewegen können. Je nach Art der Behinderung gibt es in dieser Hinsicht viele verschiedene Anforderungen an die Gestaltung des öffentlichen Raums und insbesondere der Verkehrsanlagen. (vgl. Ackermann; Bartz; Feller 1997: 9) Da sich sehbehinderte Menschen oftmals zu Fuß durch den öffentlichen Raum bewegen, sollen in dieser Arbeit im Wesentlichen die Anforderungen berücksichtigt werden, die sich für sehbehinderte Fußgänger ergeben. Hierzu zählen im Besonderen die Beschaffenheit von Gehwegen, in Bezug auf die Breite, Neigung und Höhe der Bordsteinabsenkung, Richtungsänderungen sowie die Oberflächenbeschaffenheit. (vgl. Ackermann; Bartz; Feller 1997: 13)

Die Handlungsziele, die die Gestaltungsmerkmale der öffentlichen Räume erreichen sollen, sind vor allem:

- „Das selbstständige Bewältigen von Wegen zur Erfüllung elementarer Lebensbedürfnisse,
- das selbstständige Auffinden und Verstehen von Informationen,
- die selbstständige Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel,
- das gefahrlose und angstfreie Aufhalten im Straßenraum und
- das problemlose Auffinden und Nutzen von Einrichtungen zum Erholen.“ (Ackermann; Bartz; Feller 1997: 9)

Da Menschen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen unterschiedliche Anforderungen haben, sind die Entwurfselemente, mit denen die barrierefreie Gestaltung hergestellt werden soll, gegebenenfalls unter einander abzuwägen. (vgl. Ackermann; Bartz; Feller 1997: 9f.)

Da, wie bereits erwähnt, besonders Menschen mit einer Einschränkung des Sehvermögens auf die Fortbewegung zu Fuß angewiesen sind, ist auf die Gestaltung der Gehwege ein besonderer Wert zu legen. Für Sehbehinderte ist eines der wichtigsten Hilfen zur Orientierung der Tastsinn. Aus diesem Grund ist es wichtig, auf die Beschaffenheit der Oberflächen auf Gehwegen zu achten. Diese geben Informationen, die mit dem Langstock oder auch mit den Füßen wahrgenommen werden können. Besonders geeignet sind Materialien aus hartem Werkstoff, da so mit Hilfe des Langstocks ein deutliches Geräusch erzielt wird. Dieses Eigengeräusch ermöglicht es, naheliegende Gebäude durch Schallreflexzonen zu orten. Betonplatten mit hohem Fugenanteil, Asphalt und Sandwege sind aus diesem Grund als Orientierung für Sehbehinderte eher ungeeignet. Neben diesem Aspekt spielt auch die Farbgestaltung eine Rolle. Besonders für Sehbehinderte mit Farbsehstörungen ist es wichtig, dass der Bodenbelag kontrastreiche Helligkeitsunterschiede aufweist, damit zwischen den unterschiedlichen Nutzungen, wie Geh-, Radweg und Straße unterschieden werden kann (Abb. 4). (vgl. Ackermann; Bartz; Feller 1997: 23)

Diese unterschiedlichen Nutzungen sollten möglichst eindeutig voneinander abgegrenzt werden. Zwischen Fahrbahn und Gehweg geschieht dies in der Regel durch Bordsteine, welche für Blinde mit dem Langstock zu ertasten sind. So kann ein versehentliches Gelangen auf den Gefahrenbereich der Straße verhindert werden. Um eine optimale Sicherheit zu gewährleisten sollte der Bordstein eine Mindesthöhe von 30 mm haben (Abb. 5). Dieser Wert ergibt sich als Kompromiss zwischen Rollstuhlfahrern und Sehbehinderten (vgl. Ackermann; Bartz; Feller 1997: 28) Auch die Trennung zwischen Geh- und Radweg sollte durch eine Begrenzung vorgenommen werden, die mit dem Langstock und optisch wahrzunehmen ist und eine Mindestbreite von 30 cm erfüllt (Abb. 6). (vgl. Ackermann; Bartz; Feller 1997: 19ff.)

Sehbehinderte überqueren Fahrbahnen in der Regel langsamer, als sehende Menschen. Des Weiteren können sie nicht abschätzen, wann ein gefahrloses Überqueren der Fahrbahn möglich ist. Aus diesen Gründen sind sie beim Überqueren von Fahrbahnen auf den Schutz von Lichtsignalanlagen angewiesen, die für Sehbehinderte nach den „Richtlinien für Signalanlagen“ (RILSA) seit 1992 mit Zusatzeinrichtungen ausgestattet sein sollten. Sie sollen demnach nicht mehr nur taktil sondern auch akustisch wahrnehmbar sein. Vibratoren können aber dennoch weiterhin zur Unterstützung verwendet werden. (vgl. Ackermann; Bartz; Feller 1997: 79) Der folgende Exkurs soll die Beschlüsse der RILSA 1992 zusammenfassend erläutern:

Exkurs RILSA 1992

Am Mast der Signalanlage ist ein Anforderungsgerät (Abb. 7) zu installieren, welches an der Unterseite mit einem Knopf auszustatten ist. Dieser kann im Bedarfsfall betätigt werden und aktiviert einen Signalton, welcher die Grünphase anzeigt. Dieser Signalton ist einheitlich festgelegt. Um Verwechslungen zu vermeiden, sollte bei dicht beieinander aufgestellten Masten zusätzlich zum Signalton ein Vibrator geschaltet sein, welcher die Grünphase taktil anzeigt.

Zum Auffinden einer Lichtsignalanlage ist ein permanentes Tackgeräusch zu schalten, welches in einer Entfernung von mindestens 5 m zu hören ist und



Abb. 4: Kontrastreiche Straßenverkehrsgestaltung



Abb. 5: Kantstein



Abb. 6: Abgrenzung Geh- und Radweg



Abb. 7: Anforderungsgerät

## 2. EINFÜHRUNG IN DIE THEMATIK

---

welches sich deutlich von dem Freigabesignal unterscheidet. (Abb. 8) So können Blinde zu Ampeln gelangen, ohne das in der Umgebung ein ständiger Signalton zu vernehmen ist. Dies kann zum einen eine dauerhafte Lärmbelästigung verhindern und verhindert zum anderen Verwirrungen an Verkehrspunkten, wo sich mehrere Lichtsignalanlagen nah beieinander befinden. Gibt es dieses Geräusch nicht, muss der Signalton dauerhaft geschaltet sein. (vgl. Ackermann; Bartz; Feller 1997: 79)

In besonders komplizierten Straßenraumsituationen gibt es die Möglichkeit, Leitstreifen zu integrieren. Dies sind durchlaufende Bodenmarkierungen, die sich in Material und Helligkeit vom Rest unterscheiden und aus Rillen-, Noppenplatten etc. bestehen. Sie führen beispielsweise durch komplexe Verkehrsanlagen und beschreiben so unter anderem den Sicherheitsabstand zur Bahnsteinkante. An besonderen Gefahrenpunkten, wie vor Treppenkanten, an Haltestellen, vor Signalanlagen etc. werden Aufmerksamkeitsfelder integriert. (Abb. 9) Dies kann beispielsweise eine Umkehrung des bisherigen Rillenverlaufes sein. (vgl. Ackermann; Bartz; Feller 1997: 25ff.)

In Treppensituationen sollten die erste und letzte Stufe in voller Breite auffällig gestaltet sein (Abb. 10). Allgemein gilt, dass Treppen für Sehbehinderte schon vor dem Beginn zu erkennen sein sollten. Dies kann mit Hilfe von Aufmerksamkeitsfeldern erfolgen. Eine weitere Überwindungshilfe für Treppen sind Handläufe. Sie können helfen, ein sicheres Auf- und Absteigen zu gewährleisten und sollten durch einen tastbaren Pfeil ausgestattet sein, welcher eine Auf- oder Abwärtsbewegung signalisiert. Für Aufzüge gilt, dass diese durch ein Aufmerksamkeitsfeld angekündigt werden sollten. Ist dies nicht möglich, ist die beste Lösung ein Signal, welches es ermöglicht, den Einstieg akustisch wahrzunehmen. Weiterhin sind sämtliche Bedienfelder mit Blindenschrift zu gestalten (Abb. 11). (vgl. Ackermann; Bartz; Feller 1997: 41ff.)

Neben den Wegführungen sollte ein weiteres Augenmerk auf die Ausstattung der Straßenräume gelenkt werden. Es ist für mobilitätsbehinderte wichtig, dass „der öffentliche Verkehrsraum übersichtlich gegliedert und seine Nutzung durch Orientierungshilfen und gezielte Informationen erleichtert wird.“ (vgl. Ackermann; Bartz; Feller 1997: 61)

Gehwege sollten bei Nacht ausreichend, gleichmäßig und blendfrei beleuchtet werden. Dies hilft dabei, Hindernisse wie Poller, Bordsteine etc. auch in dunkleren Stunden zu erkennen. Des Weiteren ist es besonders für blinde Menschen wichtig, die andere Verkehrsteilnehmer nicht sehen können, auch bei Dunkelheit gesehen zu werden. Dies gilt auch für sehbehinderte Personen, die an Nachtblindheit leiden. Diese könnten bei Nacht besondere Probleme haben, da sie, im Gegensatz zu Blinden, nicht ständig in völliger Dunkelheit leben und so nicht vollständig an die Nutzung der restlichen Sinne gewöhnt sind. Für diese Gruppen ist eine ausreichende Beleuchtung daher besonders wichtig. Das Wort ausreichend ist hier von besonderer Bedeutung, da bei der Qualität der Beleuchtung darauf zu achten ist, dass optimales Sehen ermöglicht wird. Nur so können Sehbehinderte dabei unterstützt werden, auch mit dem Restsehvermögen Gefahrenpunkte wahrzunehmen. Weiterhin ist darauf zu achten, dass die Anordnung der Lichtmasten keine zusätzliche Gefahr darstellt.



Abb. 8: Zusatzeinrichtung



Abb. 9: Leitsystem mit Aufmerksamkeitsfeld

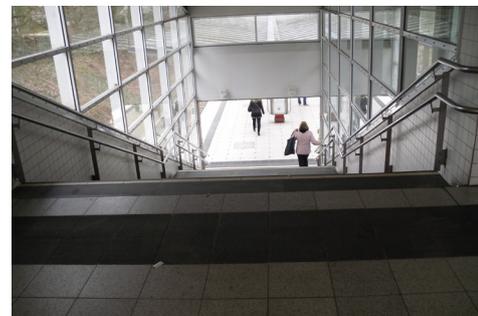


Abb. 10: Treppengestaltung



Abb. 11: Fahrstuhl mit Blindenschrift

Hierbei kann ein heller Anstrich helfen, was auch für Straßenschilder, Poller und ähnliche Elemente im Verkehrsraum gilt. (vgl. Ackermann; Bartz; Feller 1997: 61f.)

Bei Ausstattungsgegenständen, die an einer Wand installiert sind, ist darauf zu achten, dass zusätzliche Stützen Blinden zur frühzeitigen Erkennung und somit Vermeidung von Kollisionen verhelfen. Geldautomaten, die häufig von Blinden bedient werden, sollten neben der üblichen Blindenschrift auf den Bedienfeldern, über eine Sprachansage verfügen. (vgl. Ackermann; Bartz; Feller 1997: 62)

Um die Möglichkeiten der Orientierung für sehbehinderte Menschen weiter zu optimieren ist es wichtig, dass diese oben beschriebenen Orientierungshilfen zum einen einheitlich eingesetzt und zum anderen durchgängig realisiert werden. Nur so kann die Forderung nach selbstständiger Nutzung des öffentlichen Raumes für Sehbehinderte gewährleistet werden. (vgl. BMVBS 2000: 17)

### 2.3 Bedeutung öffentlicher Räume für Sehbehinderte im öffentlichen Leben

#### 2.3.1 Besonderheiten im Alltagsleben von Sehbehinderten

Im folgenden Abschnitt soll das Alltagsleben von sehbehinderten Menschen untersucht werden, mit dem Ziel aufzuzeigen, welche Bedeutung der öffentliche Raum und seine Gestaltung in diesem Zusammenhang spielen. Dazu wurden im Vorfeld Interviews mit Sehbehinderten geführt, um die Besonderheiten in ihrem alltäglichen Leben aufzudecken. Zunächst soll eine Einordnung in den verwendeten Begriff Alltagsleben erfolgen und im Anschluss die Ergebnisse der Interviews in Bezug auf die Bedeutung des öffentlichen Raumes aufgezeigt werden. Abschließend werden die, in diesem Zusammenhang besonderen Anforderungen, an die Gestaltung und Orientierung dargelegt.

Unter den Begriff Alltagsleben sollen in dieser Arbeit sämtliche Erledigungen gefasst werden, die zur routinemäßigen Bewältigung des alltäglichen Lebens fallen. Da diese von Person zu Person unterschiedlich sind, sollen einige allgemeingültige Beispiele genannt werden. Alltägliche Aktivitäten sind demnach Arbeiten, Einkaufen, Freizeitaktivitäten etc. Für diese Arbeit von Bedeutung sind die für diese Unternehmungen zurückzulegenden Wege. Es soll also herausgestellt werden, welche Besonderheiten das Alltagsleben Sehbehinderter, in Bezug auf die Wege im öffentlichen Raum, mit sich bringt.

Die Interviews haben gezeigt, dass sich das Alltagsleben Sehbehinderter nur geringfügig von dem alltäglichen Leben Sehender unterscheidet. Außer Frage steht dabei, dass bestimmte Aktivitäten für Sehbehinderte nicht, oder nur mit Hilfe, zu bewältigen sind und dass besondere Hilfsmittel eingesetzt werden. Alltägliche Aktivitäten werden aber, zumindest von den befragten Sehbehinderten, hauptsächlich selbstständig bewältigt. An den in diesen Zusammenhängen zu bewältigenden Wegen im öffentlichen Raum, bestehen jedoch besondere Ansprüche. Da Sehbehinderte nicht eigenständig Fahrzeuge (ausgenommen den ÖPNV) oder Fahrräder nutzen können, gehören sie zu der Gruppe, die sich hauptsächlich zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln

bewegen. (vgl. Arbeitskreis Barrierefreie Verkehrsanlagen 2011: 22) Dieser Aspekt begründet die Notwendigkeit, bei einer Gestaltung solcher Bereiche, diese mit einem besonderen, blindengerechten Blick zu betrachten.

Für Architekten und Städteplaner spielt das Sehen eine entscheidende Rolle in der Umsetzung ihrer Tätigkeitsfelder. Dabei spielt neben den ästhetischen Aspekten ebenso die nutzungsorientierte Gestaltung eine Rolle. Sehbehinderte leben, ebenso wie Sehende, in diesem Raum. Der Unterschied ist jedoch, dass Sehbehinderte diese Umwelt nicht mit der gleichen Wahrnehmungsart nutzen können, mit der sie geschaffen wurde. Dieser Aspekt beschreibt erneut die Notwendigkeit, in der Planung von öffentlichen Räumen ein Augenmerk auf die „Wechselwirkung zwischen dem Entstehen der gebauten Umwelt und der Nutzung durch Blinde und Sehbehinderte“ (Busboom, 2003: 29) zu legen. (vgl. Busboom, 2003: 29)

Ein Raum definiert sich durch die Anordnung von Objekten in ihm. In solchen Raumstrukturen zu leben, bedeutet sich ständig in ihnen orientieren zu können. Die Orientierung spielt also eine zentrale Rolle in der Bewältigung des Alltags im öffentlichen Raum. Ein Sehender kann sich in einem ihm unbekanntem Raum auch an weiter entfernten Dingen orientieren, während ein Sehbehinderter möglichst lückenlose Orientierungspunkte benötigt, um sein Ziel erreichen zu können. Diese Orientierungspunkte sind dabei für Sehende und Sehbehinderte oftmals gleich. So ist es die Stellung von Gegenständen zu einander, die das Bild eines öffentlichen Raumes formen. Um diesen Überblick überhaupt zu erlangen, müssen Sehbehinderte zumeist den Raum mehrmals auf unterschiedlichen Wegen begehen. Sehende hingegen können sich diesen Überblick optisch verschaffen. Der Überblick dient Sehbehinderten unter anderem dazu, die verlorene Orientierung wieder aufzunehmen. Nur wenn die Abfolge sämtlicher Gegenstände im Raum und auch ihre Relationen bekannt sind, können Sehbehinderte die Orientierung im Verlustfall zurückerlangen. (vgl. Busboom, 2003: 31f.)

Im Allgemeinen ist gute Orientierung in einem hohen Maße von der Fähigkeit zu Sehen abhängig. Dies liegt in der Tatsache begründet, dass der Sehsinn als ein Fernsinn bezeichnet werden kann, da er auch auf größere Distanzen Informationen vermittelt. Die restlichen Sinneswahrnehmungen, sind dabei „im Hinblick auf Distanz, Informationsmenge und Präzision der visuellen Wahrnehmung extrem unterlegen.“ (Rau, 2011: 36) Dieses Defizit beschreibt die Notwendigkeit nach akustischen und taktilen Orientierungsangeboten im öffentlichen Raum, um Sehbehinderten die Möglichkeit zur selbstständigen Orientierung zu geben. (vgl. Rau, 2011: 34)

Studien haben ergeben, dass Sehbehinderte im Vergleich zu Sehenden, die acht- bis zehnfache Anzahl an Orientierungshinweisen benötigen. (vgl. Rau, 2011: 37) Aus diesem Grund, spielen Gestaltungsvarianten, die mehr als eine Wahrnehmungsebene bedienen, für Sehbehinderte eine entscheidende Rolle bei der Orientierung im öffentlichen Raum. Diese Wahrnehmungsebenen sollen im folgenden Kapitel beschrieben werden.

### 2.3.2 Wahrnehmungsebenen von Sehbehinderten

Im Unterschied zu Sehenden, erschließen Sehbehinderte Räume über die Summe von Detailinformationen, die im Zusammenschluss den gesamten Raum abbilden. Um diese Informationen zu erlangen, nutzen Sehbehinderte das Gehör, die Haptik, den Geruch und im Besonderen das Gedächtnis. (vgl. Rau, 2011: 36) Diese Potentiale sollen im Weiteren intensiver betrachtet werden.

#### Hören

Für Sehbehinderte spielt die Ebene des Hörens bei der Orientierung eine entscheidende Rolle. Der Hörsinn ist, wie der Sehsinn, ein Fernsinn, mit dessen Hilfe auch Informationen aus einem relativ großen Umfeld wahrgenommen werden können. Richtig eingesetzt kann dieser dabei behilflich sein, Informationen über Nähe und Distanz, aber auch Richtungen sowie Richtungsänderungen von Objekten im öffentlichen Raum zu vermitteln. Neben Geräuschen aus dem Umfeld, spielen die Geräusche die mit dem Langstock und den eigenen Schritten erzeugt werden, eine entscheidende Rolle. Somit können unterschiedliche Bodenbeläge, aber auch die Ausstattung des Weges, sowie die Entfernung zu Fahrbahn und Bebauung mit Hilfe des Schalls wahrgenommen werden. Die Eindrücke die über das Gehör vermittelt werden, sind dennoch unpräziser, als die, die der Sehsinn vermittelt. So liegt der Anteil an Informationen, die das Sehen vermittelt, bei 85% und beim Hören lediglich bei 10%. Aus diesem Grund, ist eine Orientierung rein über das Gehör besonders schwierig und sollte über zusätzliche, im Idealfall taktile, Merkmale unterstützt werden. (vgl. Rau, 2011: 37ff.)

#### Haptische/ Taktile Wahrnehmung

Der Begriff der haptischen Wahrnehmung unterscheidet sich in Tiefen- und Oberflächensensibilität. Zur Tiefensensibilität zählen kinästhetische Wahrnehmungen, die vom „Körper bereitgestellte Informationen zu Lage, Kraft und Körperglieder bzw. Körperhaltung“ (Rau, 2011: 53) beschreiben. Die Oberflächensensibilität meint hingegen die taktile Wahrnehmung von äußeren Informationen, über Tast-, Wärme und Kälterezeptoren. Sie „umfasst alles, was wir mit unserer Körperoberfläche fühlen können“ (Rau, 2011: 53). Die Orientierung über die taktil-haptische Ebene, wird von den Sehbehinderten im öffentlichen Raum hauptsächlich über das Tasten mit dem Langstock angewandt. Dieser Sinn kann, im Gegensatz zum Hörsinn, nur in einem geringen Aktionsradius genutzt werden, da Informationen ausschließlich in Arm-, bzw. Stock- und Beinlänge wahrgenommen werden können. Der Langstock, dient dabei zum einen, Hindernisse rechtzeitig aufzudecken, um so einen Zusammenstoß zu verhindern und zum anderen zur Orientierung. So können unterschiedliche Bodenbeläge wahrgenommen und markante Punkte aufgespürt werden. (vgl. Rau, 2011: 37ff.)

#### Riechen

Auch der Riechsinn kann Sehbehinderten bei der Orientierung behilflich sein. Dies gilt jedoch nur, wenn die „Geruchsquelle“ sich unverändert an einer

## 2. EINFÜHRUNG IN DIE THEMATIK

---

bestimmten Stelle im Raum befindet. (vgl. Rau, 2011: 37) Ein Beispiel hierfür, ist ein Bäckereifachgeschäft, dessen Ware schon vom Weg aus gerochen werden kann.

### Gedächtnis

Im Gedächtnis werden dabei sämtliche erlangte Wahrnehmungen zu einem räumlichen Bild geformt. Somit können diese Informationen dann auch in der Zukunft genutzt werden, um Wege in diesen Räumen selbstständig zu bewältigen, ohne die Orientierung zu verlieren.

### Das 2-Sinne Prinzip

„Jede Aktivität und Mobilität im Raum setzt voraus, dass Reize in Kombination mit verschiedenen Sinnen wahrgenommen, unterschieden und über Assoziations- und Interpretationsvorgänge verwertet werden.“ (Rau, 2011: 34) Das sogenannte 2-Sinne Prinzip beschreibt dabei den Grundsatz, dass „bei allen wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen“ stets zwei Sinne angesprochen werden sollen. Berücksichtigt werden dabei, die bei der Mobilität wichtigsten Sinne, Hören, Fühlen (Tasten) und Sehen. Begründet liegt dieses Prinzip darin, dass beispielsweise Sehbehinderte, die ihre Sehkraft nicht mit einer Brille wieder herstellen können, den Ausfall des Sehsinns so gut wie möglich durch die verbleibenden Sinne kompensieren müssen. Das gleiche gilt natürlich auch für Gehörlose. (vgl. Arbeitskreis Barrierefreie Verkehrsanlagen 2011: 23f.)

### 2.4 Zwischenfazit

In diesem Kapitel sollen die erarbeiteten Informationen zusammengefasst und auf die Leitfrage, „**Wie gestaltet sich das Alltagsleben Sehbehinderter und welche Rolle nimmt die Gestaltung des öffentlichen Raumes ein?**“, angewendet werden.

Der öffentliche Raum und im Besonderen seine Gestaltung spielen im Alltagsleben Sehbehinderter eine entscheidende Rolle. So haben sie nach aktueller Rechtslage das Recht auf eine gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Um dies zu gewährleisten, muss auch der öffentliche Raum für Sehbehinderte in seiner Form nutzbar und zugänglich sein. Gehwege, welche in dieser Arbeit zu einem Großteil den öffentlichen Raum bilden, spielen im Alltagsleben Sehbehinderter eine entscheidende Rolle. Dies resultiert daraus, dass die alternativen Fortbewegungsmittel, mit Ausnahme des ÖPNV, eigenständig nicht nutzbar sind. Auch diese Tatsache untermauert die Forderung nach einer sehbehindertengerechten Gestaltung öffentlicher Räume.

Qualitative Interviews haben ergeben, dass die Wünsche der Sehbehinderten den rechtlichen Forderungen entsprechen, indem sie ihr Leben so „normal“ wie möglich gestalten wollen. So unterscheiden sich ihre Aktivitäten des alltäglichen Lebens kaum von denen Sehender. Vielmehr haben sie den Wunsch ihr Leben selbstständig zu gestalten. Dazu gehört vor allem, auch Wege eigenständig zurücklegen zu können. Neben verschiedenen Hilfsmitteln sind es die Sinne Hören, Tasten und zu einem geringen Teil auch Riechen, die die Orientierung auf diesen Wegen ermöglichen.

Im weiteren Verlauf sollen anhand eines Experimentes im Fallbeispiel Winterhude, diese Wahrnehmungsebenen und deren Möglichkeiten in konkreten Situationen untersucht werden. Ziel soll es sein, die vorhandenen Potentiale in den Orientierungsmöglichkeiten Sehbehinderter aufzuzeigen, um abschließend Handlungsempfehlungen zu formulieren.

### **3. Fallbeispiel - Exemplarische Untersuchung von Stadträumen in Hamburg Winterhude**

### 3.1 Winterhude

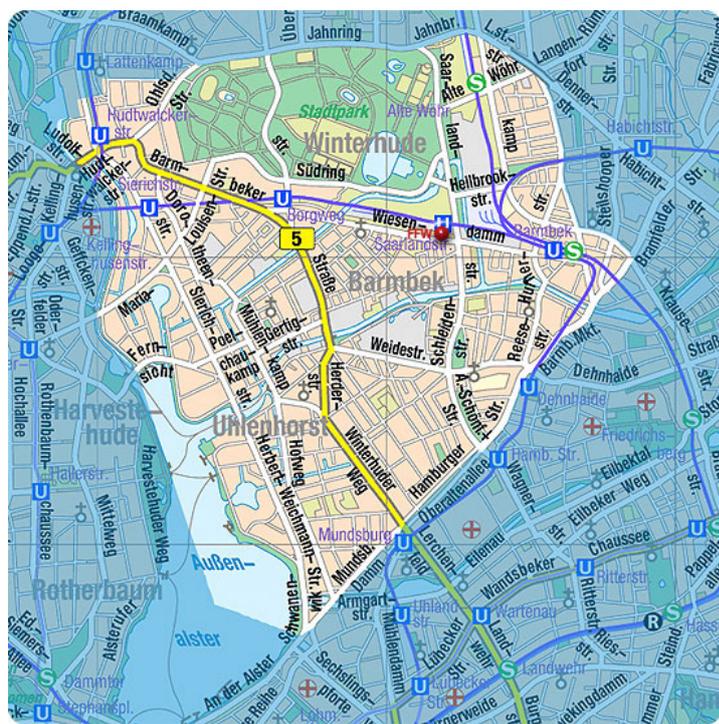
Winterhude war lange Zeit durch landwirtschaftliche Nutzung geprägt. Im Jahr 1874 wurde es zum Hamburger Vorort und 1894 zum Stadtteil erklärt. Die Bevölkerung stieg im Zuge dessen stark an und Villen, Mietshäuser, Straßen, Brücken, sowie erste Wohnsiedlungen wurden errichtet. Unter anderem entstanden ab 1906 Massenquartiere um den Schinkelplatz. So wurde ein Großteil Winterhudes ein engbebautes, städtisches Gebiet, in dem überwiegend Arbeiter lebten. „Dennoch wird in Winterhude viel Grün erhalten.“ (Hanke; Hentschel 1992: 8) So wurde im Norden des Stadtteils eine 180 ha große Fläche für den Hamburger Stadtpark freigehalten, der 1914 als solcher bestimmt wurde. Weiterhin entstand eine Vielzahl an Dienstleistungsbetrieben. (vgl. Hanke; Hentschel 1992: 8ff.)

Aufgrund der Wohnungsnot nach dem ersten Weltkrieg, wurde eine weitere Wohnsiedlung, die „Jarrestadt“, errichtet. (vgl. Sparr 2000: 7) Sie befindet sich zwischen Wiesendamm, Jarrestraße und Glindweg und wurde nach einem Konzept von Oberbaudirektor Fritz Schumacher, als ein Stadtviertel für untere, sowie mittlere Einkommensschichten geplant und umgesetzt. Charakterisiert ist dieses Viertel durch Backsteinblöcke bestehend aus Klinkermaterial, die Innenhöfe umschließen und viel Grün. Es entstand eine Mischung aus Zeilenbau und Blockrandbebauung. Das soziale Ziel, diese Wohnungen für Bürger der unteren Einkommensschichten zugänglich zu machen, konnte jedoch, aufgrund von hohen Baukosten und damit einhergehenden hohen Mieten, nicht erreicht werden. (Hanke; Hentschel 1992: 8ff.)

Mit dieser zunehmenden Bebauung und Besiedlung, ging die Notwendigkeit einer verbesserten Anbindung an die Stadt einher. Somit wurde zunächst der Seeweg über die Alster und in den folgenden Jahren das öffentliche Verkehrssystem ausgebaut. Im Jahr 1912, wurden schließlich die Stationen Sierichstraße, Borgweg und Flurstraße (heute Saarlandstraße) in die Hochbahnringlinien aufgenommen. (vgl. Hanke; Hentschel 1992: 13)

Während des zweiten Weltkriegs und der Bombenangriffe auf Hamburg 1943 wurden etwa 40% des Gebäudebestands in Winterhude zerstört. (vgl. Sparr 2000 :7) Im Zuge dieser, im Vergleich zu andern Stadtteilen, relativ geringfügigen Beschädigung, wurde Winterhude zum Zufluchtsort vieler Menschen und die Bevölkerung stieg weiter an. (vgl. Hanke; Hentschel 1992: 10) In den Jahren nach dem zweiten Weltkrieg, wurde Winterhude wieder aufgebaut. (vgl. Sparr 2000 :7)

Nach dem Abzug der britischen Besatzungsmacht aus Hamburg wird die Stadt in sieben Bezirke aufgeteilt, die durch eine eigene Bezirksversammlung regiert werden. Winterhude gehört seit dem zu dem Bezirk Hamburg Nord. (vgl. Hanke; Hentschel 1992: 10)



Karte 1: Winterhude

### 3. FALLBEISPIEL – EXEMPLARISCHE UNTERSUCHUNG VON STADTRÄUMEN IN HAMBURG WINTERHUDE

In den sechziger Jahren, wurde im nördlichen Teil Winterhudes, zwischen dem Stadtpark und den Bahnlinien die „City-Nord“ angelegt, welche nach den Ideen von Werner Hebebrand umgesetzt wurde. (vgl. Hanke; Hentschel 1992: 16) Diese entstand als Reaktion auf den wirtschaftlichen Aufschwung und dem damit einhergehenden wachsenden Bedarf an Büroflächen der Nachkriegsjahre. (vgl. KCS Internetlösungen Kröger GmbH o.J.)

Heute ist Winterhude mit ca. 49.000 Einwohnern auf einer Fläche von 7,6 km<sup>2</sup>, einer der bevölkerungsreichsten Stadtteile Hamburgs. Es ist ein Vielfältiger Stadtteil, der durch luxuriöse Villen, Arbeiterwohnungen und Bürogebäude charakterisiert ist. (vgl. KCS Internetlösungen Kröger GmbH o.J.)

Weiterhin gibt es in Winterhude einige Einrichtungen für Behinderte und im Besonderen für Sehbehinderte, die sich in der näheren Umgebung der U-Bahnstation Borgweg befinden. Unter anderem befindet sich hier das „Bildungszentrum für Blinde und Sehbehinderte“ (Abb. 12), die „Winterhuder Werkstätten“ (Abb. 13) und der Verein „Leben mit Behinderung“ (Abb. 14). Diese Tatsache begründet, dass in Winterhude ein verstärktes Augenmerk auf Barrierefreiheit gelegt werden sollte. So war die U-Bahnstation Borgweg, eine der ersten, die barrierefrei gestaltet wurde. Auch die Umrüstung vieler Signalanlagen mit akustischen Zusatzelementen, im Besonderen um das Bahnhofsgebiet herum zeigt, dass Barrierefreiheit in Winterhude ein Begriff ist. (vgl. Kunert 2011a)

Das Experiment, welches in diesem Kapitel bearbeitet wird, soll nun auf ausgewählten Strecken die sehbehindertengerechte Gestaltung in Winterhude im Detail untersuchen.

#### 3.2 Sichtweisen von Sehbehinderten auf die blindengerechte Gestaltung in Winterhude

Im Rahmen der Analyse wurden Interviews mit Sehbehinderten geführt, die im späteren Verlauf am Experiment teilgenommen haben. In diesem Abschnitt sollen deren Stellungnahmen über die barrierefreie und im Besonderen blindengerechte Gestaltung in Winterhude aufgearbeitet werden. Jeder der Befragten hat einen Bezug zu Winterhude, jedoch suchen alle den Stadtteil aus unterschiedlichen Gründen auf. Während zwei der Befragten in Winterhude leben und sich somit ein Großteil ihres alltäglichen Lebens in diesem Stadtteil abspielt, besucht einer den Stadtteil nur zu bestimmten Veranstaltungen. Im Folgenden soll nun versucht werden, die blindengerechte Gestaltung des öffentlichen Raumes in Winterhude zu bewerten. Es soll darauf hingewiesen werden, dass die Befragten die Barrierefreiheit nur in den ihnen bekannten Gebieten bewerten können. Dieses Kapitel soll also keine vollständige Bewertung des gesamten Stadtteils liefern, sondern lediglich die Sichtweisen einiger Sehbehinderter aufzeigen.

Die Bewertung der allgemeinen blindengerechten Gestaltung in Winterhude fällt nicht allen Befragten leicht. So sind es zu viele verschiedene Faktoren, die für diesen Aspekt von Belang sind. Trotz alledem geben alle Befragten an, in den von ihnen bekannten Bereichen in Winterhude gut zurechtzukommen, jedoch



Abb. 12: Bildungszentrum für Blinde und Sehbehinderte Hamburg



Abb. 13: Winterhuder Werkstätten



Abb. 14: Leben mit Behinderung

nicht alle im Bezug auf die Barrierefreiheit. Während zwei der Befragten ihre langjährigen Erfahrungen im Stadtteil als Grund für ihr Zurechtkommen nennen, ist für einen weiteren die barrierefreie Gestaltung im Stadtteil, wie im U-Bahnhof Borgweg, sowie die Ausstattung vieler Signalanlagen mit akustischen Signal, der Grund hierfür.

Weiterhin gaben alle an, dass aufgrund der vielen Einrichtungen, die von Sehbehinderten genutzt werden, wie der Schule, den Werkstätten etc., ein besonderes Augenmerk auf die blindengerechte Gestaltung gelegt werden sollte. Allerdings waren auch über die Ausführung in diesem Bereich die Meinungen geteilt. Während auf der einen Seite von Teilnehmern die Barrierefreiheit des öffentlichen Raumes in Winterhude im Vergleich zu anderen Stadtteilen als vorbildlich bewertet wurde, sehen auf der anderen Seite weitere Teilnehmer keine Unterschiede zu anderen Hamburger Stadtteilen. In einer weiteren Aussage wurde angemerkt, dass sich die blindengerechte Gestaltung hauptsächlich auf das Gebiet in dem die beschriebenen Einrichtungen liegen konzentriert, im Rest des Stadtteils sei kein besonderer Wert auf blindengerechte Gestaltung gelegt worden. Gemessen wird die blindengerechte Gestaltung in diesen Fällen häufig an dem Vorhandensein akustischer Signalanlagen.

Trotz der allgemeinen guten Orientierungsmöglichkeiten im Stadtteil, wurden einige Problemfelder in den Gesprächen aufgezeigt. So gaben alle Befragten an, dass besonders in Bahnhofsnähe des Öfteren Gegenstände, wie Werbetafeln den Weg versperren. Aber auch im restlichen Stadtteil würden Hindernisse, wie falsch parkende Fahrzeuge oder abgestellte Fahrzeuge Gehwege verengen und somit Barrieren darstellen. Positiv erwähnt wurde, dass ein großer Anteil der Signalanlagen durch akustische Signale unterstützt wird, was eine erhebliche Erleichterung im Straßenverkehr bedeutet. Jedoch seien diese Signaltöne an einigen Stellen zu leise eingestellt, was wiederum zu Problemen bei der Orientierung führen kann. Dies sei aber ein generelles Problem, was nicht nur in Winterhude zu finden ist.

Als weiterhin verbesserungswürdig wird die generelle Situation an Hamburgs Bahnhöfen bewertet. So wurde der Wunsch nach Sprachansagen geäußert, in denen die Ziele der jeweiligen Bahnen angekündigt werden. Schlechte Erfahrungen wurden darüber hinaus über die Orientierungsmöglichkeiten auf dem Winterhuder Marktplatz geäußert. Aber auch dieser Aspekt spiegelt eine allgemeine Schwierigkeit für Sehbehinderte im öffentlichen Raum wieder.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Gestaltung des öffentlichen Raumes in Winterhude in den meisten Fällen gute Orientierungsmöglichkeiten für Sehbehinderte bietet. Auch wenn sich trotz vieler Einrichtungen für Sehbehinderte die blindengerechte Gestaltung nicht im hohen Maße von der anderer Stadtteile unterscheidet. Dies wird auch durch die Tatsache untermauert, dass die aufgezeigten Schwierigkeiten zumeist generelle Problemfelder Sehbehinderter sind. Im nächsten Schritt soll nun die sehbehindertengerechte Gestaltung detaillierter und anhand von Beispielen untersucht werden.

#### 3.3 Experiment

In diesem Kapitel sollen das Experiment, welches im Fallbeispiel Hamburg Winterhude durchgeführt wurde und seine Ergebnisse erläutert werden. Zunächst wurden qualitative Interviews mit den einzelnen Teilnehmern André Rabe, Helga Dittmer und Heiko Kunert durchgeführt, welche unter 3.3.1 vorgestellt werden. Es geht hier um ihre Lebenssituationen sowie die Gestaltung des alltäglichen Lebens. In einem nächsten Schritt wurden, wie unter 3.3.2 erläutert, auf diese Lebenssituationen zugeschnittene Wege, durch den Stadtteil Hamburg Winterhude erstellt und die Erwartungen formuliert. In der Durchführung, hier 3.3.3, wurden diese Wege gemeinsam mit den Teilnehmern zurückgelegt. Die Teilnehmer haben sich dabei selbstständig, mit denen von ihnen üblicherweise genutzten Hilfsmitteln, orientiert und sämtliche Wahrnehmungen aufgezeigt. In der abschließenden Auswertung dieses Experiments unter 3.3.4, sollen zum einen Problemfelder und zum anderen die Potentiale der einzelnen Wahrnehmungsebenen aufgezeigt werden.

#### 3.3.1 Vorstellung der Teilnehmer

##### **André Rabe**

Das Interview mit Herrn Rabe fand am 03.01.2012 um 17:00 Uhr in seiner Wohnung statt. Die Stimmung war aufgrund der ungewohnten Situation zu Beginn ein wenig angespannt, wurde aber im Laufe des Gesprächs lockerer und ungezwungen. Die Antworten, die Herr Rabe gab, bezogen sich hauptsächlich auf die formulierten Fragen, sodass der Gesprächsfluss häufig durch Pausen unterbrochen war. Die Antworten waren meist kurz und eher oberflächlich. Auf weitere Nachfragen gab Herr Rabe dann ein breiteres Spektrum an Informationen und es kam ein flüssigerer Gesprächsablauf zustande.

André Rabe ist 40 Jahre alt und lebt alleine in einer Wohnung im Stadtteil Hamburg Horn. Er ist geburtsblind und hat nur einen kleinen, aus medizinischer Sicht, nicht messbaren Sehrest. Seine Eltern leben in unmittelbarer Umgebung, drei Hauseingänge von ihm entfernt, und er lebt bereits sein gesamtes Leben in diesem Gebiet. Beruflich ist Herr Rabe bei der Firma E.ON Hanse als Telefonist tätig.

Seine Schulzeit verbrachte Herr Rabe im „Bildungszentrum für Blinde und Sehbehinderte“ in Winterhude, die er 1988 mit dem Realschulabschluss beendete. Im Anschluss besuchte er die „Handelsschule für Blinde und Sehbehinderte“ in Hamburg Alsterdorf und absolvierte anschließend eine Ausbildung zum Datenverarbeitungskaufmann, die er im Jahr 1993 abschloss. Herr Rabe nimmt häufig an Veranstaltungen des „Blinden- und Sehbehindertenvereins Hamburg“ (BSVH) teil und engagiert sich hier im Arbeitskreis Umwelt und Verkehr.

Zu seinen sozialen Kontakten zählt zum einen seine Familie, mit der er viel Zeit in seiner Freizeit verbringt. Zum anderen hat sich Herr Rabe mit Kollegen angefreundet, mit denen er aber nur zu besonderen Anlässen, wie Geburtstage, außerhalb der Arbeit Zeit verbringt. Durch den BSVH hat Herr Rabe weitere

soziale Kontakte gefunden. Viele Menschen in seinem Umfeld leiden ebenfalls an einer Sehbehinderung. Außerhalb des BSVH trifft sich Herr Rabe in seiner Freizeit nur sporadisch mit Freunden.

Herr Rabe bewältigt sein Leben ohne spezielle Hilfen für sehbehinderte Menschen. Hilfen bei Einkäufen und der Bewältigung des Haushalts erhält er durch seine Eltern. Weiterhin nutzt Herr Rabe das Internet um Einkäufe zu erledigen, da ihm das Stöbern in Geschäften zwar Spaß macht, aber einen gewaltigen Zeitaufwand bedeutet. Eine weitere Hilfe, die Herr Rabe in Anspruch nimmt, ist der Umsteigeservice der Deutschen Bahn. Diesen nutzt er jedoch nur in Umgebungen, die ihm fremd sind. Hat er einen Bahnhof bereits kennengelernt, bewältigt er das Umsteigen auch ohne Hilfe. Es lässt sich also sagen, Herr Rabe versucht sich im Allgemeinen, soweit wie möglich, selbstständig zu bewegen.

Bewegt sich Herr Rabe zu Fuß durch die Stadt, helfen ihm neben dem Langstock ein speziell für Sehbehinderte entwickeltes Navigationssystem, sowie der Fußgängermodus von Google Maps. Beide technischen Varianten ermöglichen es ihm, sich den Weg im Vorfeld ansagen zu lassen. Mit dem Navigationssystem hat er dann die Möglichkeit, die richtigen Wege zu finden. Erkundet Herr Rabe ein neues Gebiet, tut er dies eigenständig mit den beschriebenen Hilfsmitteln. Weiterhin holt er sich im Vorfeld Ratschläge von Sehenden, oftmals Autofahrern, denen das Gebiet bekannt ist, über besonders beachtenswerte Aspekte. Zu diesen zählen beispielsweise Baustellen, die die Bewegung auf dem Bürgersteig einschränken. Erscheinen Wege zu kompliziert, nimmt Herr Rabe ein Taxi in Anspruch. Weiterhin bewegt sich Herr Rabe mit U- und S-Bahn durch die Stadt. Den Bus nimmt er nur, wenn es sich nicht umgehen lässt, da er hier öfter mit Verspätungen rechnet.

In seiner Freizeit beschäftigt sich Herr Rabe neben den Tätigkeiten im BSVH viel mit dem Internet, Lesen, dem Hören von Hörbüchern und er hört sich gerne Filme im Kino oder TV an. Diese sollten, wenn sie keine Bildbeschreibung haben, viele Dialoge beinhalten, um es ihm zu ermöglichen eine Vorstellung von dem Gehörten zu bekommen. Nach eigenen Angaben meidet Herr Rabe die Öffentlichkeit zwar nicht, aber auf großen Veranstaltungen mit vielen Menschen, wie beispielsweise dem Hafengeburtstag, fühlt er sich nicht wohl. Er ist zwar gerne mal mit einigen Leuten in der Stadt unterwegs, muss es aber wie er sagt „nicht jede Woche haben“. Allgemein kommt Herr Rabe, wie er sagt, gut in seinem alltäglichen Leben gut zu Recht.

Herrn Rabe sind bereits einige Orte in Winterhude bekannt. So kennt er einen Teil des Stadtteils vom Jahnring bis zur Barmbeker Straße aus einem Tastmodell. Weiterhin ist ihm die Gegend um die U-Bahnstation Borgweg aus seiner Schulzeit bekannt. Heute besucht er diesen Stadtteil hauptsächlich um Veranstaltungen des Zentrums „Leben mit Behinderung“ zu besuchen, welches im Südring ebenfalls in der Nähe der U-Bahnstation Borgweg liegt. In diesem ihm bekannten Gebiet, bewegt sich Herr Rabe hauptsächlich zu Fuß und kommt nach eigenen Angaben gut zurecht. Erhebliche Schwierigkeiten bei der Orientierung bereitet ihm allerdings der Winterhuder Marktplatz. Um diesen nicht überqueren zu müssen, nimmt Herr Rabe Umwege in Kauf. Um den Stadtteil zu erreichen nimmt Herr Rabe meistens die U-Bahn.

### 3. FALLBEISPIEL – EXEMPLARISCHE UNTERSUCHUNG VON STADTRÄUMEN IN HAMBURG WINTERHUDE

---

Herr Rabe erweckte einen etwas zurückgezogenen, aber dennoch lebensfrohen Eindruck. Durch die Nähe zu seinen Eltern macht es den Anschein, dass er sein Leben zwar selbstständig, aber dennoch behütet lebt. Er hat in alltäglichen Situationen, wie Einkaufen und Haushalt führen, die Möglichkeit die Hilfe seiner Eltern in Anspruch zu nehmen, was es ihm erleichtert im Alltagsleben zurechtzukommen. Auch scheint die Familie für ihn der Hauptbezugspunkt zu sein. So trifft er Freunde und Bekannte hauptsächlich im Rahmen von Veranstaltungen des BSVH und legt sonst, wie er selbst sagt, viel Wert darauf Zeit zu Hause zu verbringen. Auch seine Freizeitaktivitäten, wie Lesen, im Internet surfen, Hörbücher hören etc. sind Dinge mit denen man sich zumeist alleine beschäftigt. Auf der anderen Seite gibt Herr Rabe an, dass er, im Gegensatz zu den anderen beiden Interviewpartnern, sich neue Wege allein und mit Hilfe von Navigationsgeräten aneignet. Diese durchaus mutige Herangehensweise zeigt, dass Herr Rabe trotz seiner zurückhaltenden Lebensweise die Öffentlichkeit nicht scheut und durchaus in der Lage ist, sein Leben selbstständig zu meistern.

#### **Helga Dittmer**

Das Interview mit Frau Dittmer fand am 12.01.2012 um 17:00 Uhr auf ihren Wunsch am Telefon statt. Das Gespräch war, durch die Tatsache bedingt das es am Telefon stattfand, sofort ungezwungen und mit einem sehr flüssigen Gesprächsverlauf gefüllt.

Helga Dittmer ist 48 Jahre alt und ist geburtsblind. Sie lebt alleine in einer Wohnung im Stadtteil Winterhude in der Nähe der Bushaltestelle Semperstraße. Sie arbeitet als Bibliotheksassistentin in der „Stiftung Centralbibliothek für Blinde und Norddeutsche Blindenbücherei e.V.“ in Hamburg Uhlenhorst. Nebenbei engagiert sie sich im BSVH speziell im Arbeitskreis Umwelt und Verkehr.

Frau Dittmer wuchs bis zu ihrem siebten Lebensjahr bei ihrer Familie in Niedersachsen auf. Anschließend zog sie nach Hamburg, um hier das „Bildungszentrum für Blinde und Sehbehinderte“ zu besuchen. Auf dieser speziellen Schule für Sehbehinderte verbrachte Frau Dittmer ihre gesamte Schulzeit.

Zu ihren sozialen Kontakten zählen zum einen ihr Lebensgefährte, sowie Freunde und Familie. Durch ihr Mitwirken im BSVH zählen ebenso viele Sehbehinderte zu ihren Freunden, wie Sehende in ihrem privaten Umfeld. Speziell im Arbeitskreis Umwelt und Verkehr tauscht Frau Dittmer sich mit anderen Sehbehinderten über Orte und Einrichtungen in Hamburg und deren Erreichbarkeit aus.

Frau Dittmer führt ihr Leben größtenteils eigenständig ohne spezielle Hilfen für Sehbehinderte. Einkäufe erledigt sie jedoch gern gemeinsam mit ihrem Lebensgefährten, da es für sie eine Schwierigkeit darstellt Geschäfte zu erreichen und die gewünschten Lebensmittel zu finden. Alleine sucht Frau Dittmer hauptsächlich den REWE Markt auf, da es hier genügend Personal gibt, welches ihr beim Einkauf behilflich ist. Einen Lieferservice für Lebensmittel nimmt Frau Dittmer nicht in Anspruch, da ihr keiner bekannt ist, beziehungsweise keiner den sie für gut befinden würde. Weiterhin nimmt Frau Dittmer des Öfteren den Service eines Taxis in Anspruch.

### 3. FALLBEISPIEL – EXEMPLARISCHE UNTERSUCHUNG VON STADTRÄUMEN IN HAMBURG WINTERHUDE

---

Ihre Freizeit füllt Frau Dittmer neben ihrem Engagement im BSVH mit vielerlei Aktivitäten. Zum einen ist sie Mitglied im „Tandemclub Weisse Speiche Hamburg e.V.“, wo Sehbehinderte gemeinsam mit Sehenden Fahrradtouren unternehmen. Zum anderen nimmt sie Klavierunterricht und besucht gerne Theaterveranstaltungen. Sie sagt aber auch, dass sie gerne und viel Zeit zu Hause verbringt. Hier kann sie sich beim Lesen von Zeitschriften und mit der Zeit, die sie im Internet verbringt, erholen und vom Alltagsstress abschalten. Außerdem nimmt die Hausarbeit, wie sie sagt, für sie viel Zeit in Anspruch.

Allgemein, sagt Frau Dittmer, kommt sie gut im alltäglichen zurecht, auch wenn sie oft die Hilfe ihres Lebensgefährten in Anspruch nimmt, da viele Besorgungen für sie zu schwierig oder nur mit Hilfe eines Taxis zu erledigen sind. Sie ist gerne unterwegs, auch wenn sie es schön findet mal keine Termine zu haben und die Freizeit zu Hause zu verbringen.

Ihre bekannten Wege legt Frau Dittmer sowohl mit Bussen, als auch mit U- und S-Bahnen zurück. Zu Fuß geht sie nur auf bekannten Wegen, wobei sie neben dem Langstock viel Wert auf die Hilfe durch Sinneswahrnehmungen legt. So kann sie mit Hilfe des Gehörs und veränderten Windverhältnissen beispielsweise erkennen, wann eine Häuserwand endet und eine Straße ihren Weg kreuzt. Im Mobilitätstraining („Schulungsprogramm für blinde und hochgradig sehbehinderte Menschen“ (Kraus o.J.) in dem der Gebrauch des Langstocks gelehrt wird (vgl. Kraus o.J.) hat sie dann gelernt diese Sinne einzusetzen. Um ein neues Gebiet zu erkunden, nimmt Frau Dittmer die Hilfe sehender Freunde in Anspruch. Gemeinsam gehen sie dann den neuen Weg ab und Frau Dittmer entscheidet, ob dieser auch für sie allein zu bewerkstelligen ist. Ist dies nicht der Fall, entscheidet sie sich, für diesen Weg ein Taxi in Anspruch zu nehmen. Navigationsgeräte nutzt Frau Dittmer nicht, da sie auf unbekanntem Strecken Angst vor unvorhersehbaren Dingen, wie Baustellen oder größere Plätzen, hat, die zu Schwierigkeiten bei der Orientierung führen, oder sie zwingen könnten auf die Fahrbahn zu treten. Eine weitere Schwierigkeit für Frau Dittmer sind schlechte Witterungsbedingungen. So kann starker Regen dazu führen, dass sie auch auf bekannten Wegen die Orientierung verliert, da das Gehör getäuscht wird.

Da Frau Dittmer seit ihrer Kindheit in Winterhude lebt und auch hier zur Schule gegangen ist, kennt sie sich nach eigenen Angaben „ein wenig“ in diesem Stadtteil aus. Bekannt sind ihr unter anderem der Bahnhof Borgweg, das „Bildungszentrum für Blinde und Sehbehinderte“, der REWE Markt in der Jarrestraße, der Stadtpark sowie die Alster. Die Orte die sie in Winterhude aufsucht, dienen hauptsächlich den alltäglichen Erledigungen. So kauft sie hier ein und geht spazieren. Spezielle Veranstaltungen oder Vereine für Sehbehinderte sucht Frau Dittmer hier jedoch nicht auf.

Frau Dittmer erweckte einen freundlichen und lebensfrohen Eindruck. Da sie geburtsblind ist, ist das Leben mit der Sehbehinderung für sie selbstverständlich und sie meistert ihr Leben problemlos eigenständig. Darüber hinaus hat sie angegeben, dass sie sich aber durchaus glücklich schätzt einen sehenden Lebensgefährten zu haben, der ihr in alltäglichen Situationen eine Hilfe ist. Im Gegensatz zu den anderen beiden Interviewpartnern scheint sie ein wenig zurückhaltender zu sein, was das Bewegen durch die Stadt betrifft. So hat sie als

### 3. FALLBEISPIEL – EXEMPLARISCHE UNTERSUCHUNG VON STADTRÄUMEN IN HAMBURG WINTERHUDE

---

einzig angegeben, dass es durchaus neue Wege gibt, die sie als zu schwierig zu bewertet, um sie alleine zu bewältigen. Auch erweckte sie den Anschein, dass sie im Allgemeinen öffentliche Verkehrsmittel dem zu Fuß gehen vorzieht. Sie legte im Gespräch Wert darauf zu vermitteln, wie schwierig es für sehbehinderte Menschen ist, sich in der Stadt frei zu bewegen. So hat sie erläutert, wie wichtig die Rolle des Gehörs ist und wie dieses durch Witterungsbedingungen eingeschränkt werden kann. Trotz des eher zurückhaltenden Anscheins in Bezug auf das Bewegen durch die Stadt, ist Frau Dittmer keine Person die ängstlich ist, oder die Öffentlichkeit meidet. So ist sie beispielsweise Mitglied in einem Verein der es Sehbehinderten ermöglicht, gemeinsam mit Sehenden Fahrradtouren zu unternehmen. Auch gibt sie für sich schwer zu Fuß zu erreichende Orte nicht auf, sondern versucht vielmehr diese auf andern Wegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder einem Taxi zu erreichen.

#### **Heiko Kunert**

Das Interview mit Herrn Kunert fand am 23.12.2011 um 10:00 Uhr in seinem Büro im BSVH statt. Die Atmosphäre war ungezwungen, was den Gesprächsfluss positiv beeinflusste. Herr Kunert gab ausführliche Antworten und es entwickelte sich schnell ein offenes Gespräch.

Heiko Kunert ist 35 Jahre alt und erblindete im Alter von sieben Jahren aufgrund eines Tumors. Er lebt mit seiner Freundin im Stadtteil Winterhude in der Nähe der U-Bahnstation Borgweg. Seine Wohnung ist, wie er selbst sagt, normal ausgestattet und verfügt lediglich über die üblichen Hilfsmittel für blinde Menschen, wie beispielsweise zusätzliche Markierungspunkte an den Tasten der Waschmaschine und dem Herd. Herr Kunert betreut seit 2007 die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des BSVH und ist der zukünftige neue Geschäftsführer des Vereins.

Seine Grundschulzeit verbrachte Herr Kunert im „Bildungszentrum für Blinde und Sehbehinderte“ am Borgweg in Winterhude. Im Anschluss wechselte er auf die benachbarte Heinrich-Hertz-Schule, an der er 1998 sein Abitur absolvierte. Anschließend studierte er an der Hamburger Universität politische Wissenschaften.

Zu seinen sozialen Kontakten zählen hauptsächlich Freunde, die zu einer Vielzahl noch aus der Schul- und Universitätszeit stammen. Aus diesem Grund hat Herr Kunert in seiner Freizeit viel mit nicht sehbehinderten Menschen zu tun. In seiner beruflichen Tätigkeit kommt Herr Kunert jedoch täglich mit Sehbehinderten in Kontakt.

Herr Kunert führt sein Leben so eigenständig, wie es ihm möglich ist. So nimmt er im alltäglichen Leben keine speziellen Hilfen für Blinde in Anspruch. An einem Orientierungs- und Mobilitätstraining nahm er schon in der Grundschulzeit teil, sodass er sich eigenständig mit Hilfe des Langstocks bewegen kann. Eine Hilfe, die Herr Kunert unter Umständen häufiger als ein sehender Mensch in Anspruch nimmt, ist das Internet. So erledigt er hier vermehrt Einkäufe für den täglichen Gebrauch. Diese Möglichkeit ist für Sehbehinderte im Allgemeinen eine erhebliche Erleichterung, da ihnen das Einkaufen in Geschäften erhebliche Schwierigkeiten bereitet. Was Herrn Kunerts Leben im Weiteren von dem

eines Sehenden unterscheidet, ist nach seinen Angaben, dass er häufiger Taxis in Anspruch nimmt und in einigen Situationen Passanten um Auskunft bitten muss. Bewegt sich Herr Kunert mit der Deutschen Bahn oder auch dem Flugzeug außerhalb von Hamburg, nimmt er einen Mobilitätsservice in Anspruch. Hier wird Sehbehinderten geholfen beim Umsteigen an fremden Bahnhöfen das richtige Gleis zu finden, oder Im Flughafen die Sicherheitskontrolle und das richtige Gate zu erreichen.

In seiner Freizeit beschäftigt sich Herr Kunert viel mit dem Internet. Er verfügt über einen eigenen Blog, in dem er über das alltägliche Leben von Sehbehinderten berichtet und zu Diskussionen rund um das Thema Sehbehinderung einlädt. Zu seinen weiteren Hobbies zählen Lesen, Wandern und Spazierengehen. In speziellen Vereinen für Sehbehinderte ist Herr Kunert nicht Mitglied.

Allgemein stellt die Sehbehinderung für Herrn Kunert keine Einschränkung dar. Er kommt im alltäglichen Leben gut zurecht, da es für ihn selbstverständlich geworden ist, mit der Behinderung zu leben und häufiger auf Hilfen angewiesen zu sein. Er bewegt sich üblicherweise mit U-, S- Bahnen, Bussen oder auch zu Fuß durch die Stadt. Er ist gerne in der Öffentlichkeit unterwegs und hat auch keinerlei Ängste sich in ihm bekannten Gebieten zu bewegen. Gibt es für Ihn neue Wege oder Orte zu erkunden, nimmt er die Hilfe von sehenden Freunden in Anspruch, die ihm dabei helfen diese neuen Gebiete kennenzulernen.

Da Her Kunert in Winterhude lebt und auch hier zur Schule gegangen ist, hat er Vorkenntnisse in diesem Gebiet. Er kennt sich aber, wie er selbst sagt, hauptsächlich in seinem Wohnumfeld aus. Zu den Orten, die er in Winterhude aufsucht zählen kleinere Geschäfte mit persönlicher Beratung, in denen er seine Einkäufe erledigt, der Stadtpark und Goldbekkanal, wo er gerne spazieren geht. Es handelt sich also hauptsächlich um alltägliche Erledigungen, denen Herr Kunert in Winterhude nachgeht. Spezielle Veranstaltungen oder Vereine für Sehbehinderte sucht Herr Kunert hier jedoch nicht auf.

Allgemein erweckt Herr Kunert einen sehr zielstrebigem und offenherzigen Eindruck, was durch seinen beruflichen Werdegang bestätigt wird. Mit seiner Sehbehinderung zu leben ist für ihn selbstverständlich und er tritt neuen Ideen und Hilfsmitteln offen gegenüber, sodass ein selbstständiges Leben für ihn problemlos möglich ist. Auf der anderen Seite geht er offen mit den Situationen um, in denen er auf die Hilfe von Sehenden angewiesen ist, wie beispielsweise beim Erkunden von neuen Gebieten. Er machte aber weiterhin deutlich, dass er sich vorstellen kann, bei einer Weiterentwicklung der technischen Möglichkeiten, wie der Präzisierung von Navigationsgeräten, auch diese Wege eigenständig zu gehen.





### 3. FALLBEISPIEL – EXEMPLARISCHE UNTERSUCHUNG VON STADTRÄUMEN IN HAMBURG WINTERHUDE

---

Der Spaziergang mit Herrn Rabe soll an der U-Bahnstation Borgweg starten und durch die Straße Borgweg in Richtung Stadtpark führen. In diesem Verlauf gibt es ein Blindenleitsystem, welches entlang der Bushaltestelle führt. Am Ende der Bushaltestelle endet auch das Leitsystem und geht in die Gehwegpflasterung über (Abb. 15). Hier ist es interessant zu erfahren, ob dies zu Problemen bei der Orientierung führt.



Abb. 15: Ende Leitsystem

Im weiteren Verlauf soll links in die Straße Südring, die im späteren Verlauf zum Grassweg wird, eingebogen werden. Diese Strecke könnte Herrn Rabe bekannt sein, da sie sich in der Nähe der Schule befindet, die er in früheren Zeiten besucht hat. Es soll die Straßenseite beibehalten werden, da sich auf der gegenüberliegenden Seite keine Pflasterung, sondern ein Sandweg befindet, welcher bei der Orientierung hinderlich sein könnte (Abb. 16). Auffallend auf diesem Wegstück ist, dass die Pflasterung des Gehwegs bei jeder Einfahrt und somit sehr häufig wechselt (Abb. 17) und zudem an einigen Stellen Gehwegplatten fehlen oder durch Baumwurzeln angehoben wurden (Abb. 18). Es stellt sich die Frage, ob dies bei der Nutzung des Langstocks und somit bei der Orientierung hinderlich ist. Des Weiteren kommt es vor, dass Fahrzeuge auf dem Gehweg parken und somit ein Hindernis für Sehbehinderte darstellen könnten. Sollte diese Situation auch beim Spaziergang auftreten wäre es interessant zu sehen, ob das Fahrzeug rechtzeitig bemerkt werden kann.



Abb. 16: Sandweg

Im weiteren Verlauf geht der Grassweg für Fahrzeuge in die Maria-Louisen-Straße über. Überquert man die Straße über einen Zebrastreifen, kann man dem Grassweg jedoch als Fußgänger weiter folgen (Abb. 19). Hier ist es interessant zu sehen, ob dieser Zebrastreifen für Sehbehinderte überhaupt auffindbar und somit nutzbar ist.

Auch in diesem Verlauf des Weges gibt es eine häufige Veränderung der Pflasterung des Gehwegs. Weiterhin ragen mehrere große Bäume aus dem Gehweg hervor (Abb. 20). Auch hier soll aufgedeckt werden, ob diese Situation für Sehbehinderte eine Behinderung darstellt.



Abb. 17: Pflasterung Einfahrten

Am Ende des Grasswegs soll der Spaziergang auf die Barmbeker Straße und entlang dieser zum Winterhuder Marktplatz führen. An diesem Bereich gelangt man auf einen breiten Gehweg, welcher sich kontrastreich vom Fahrradweg unterscheidet (Abb. 21). Da sich in diesem Bereich einige Geschäfte befinden, soll bei dem Spaziergang darauf geachtet werden, ob sich Werbetafeln oder sonstiges auf dem Gehweg befinden und ob diese rechtzeitig erkannt werden können.

Die Kreuzung zum Winterhuder Marktplatz ist vielbefahren und verfügt über keine Signalanlagen an den Ampeln. Es stellt sich die Frage, ob es für einen Sehbehinderten überhaupt möglich wäre, diese ohne Hilfe zu überqueren (Abb. 22).



Abb. 18: Fehlerhafte Pflasterung

Den Marktplatz erwähnte Herr Rabe bereits im Interview und erklärte, dass dieser ihm bei der Orientierung besondere Schwierigkeiten bereitet (Abb. 23). In dieser Situation sollen die Schwierigkeiten direkt vor Ort aufgezeigt werden. Zu

### 3. FALLBEISPIEL – EXEMPLARISCHE UNTERSUCHUNG VON STADTRÄUMEN IN HAMBURG WINTERHUDE

---

erwähnen ist allerdings, dass Sehbehinderte im Allgemeinen Schwierigkeiten bei der Orientierung auf Plätzen haben, da diese in den meisten Fällen keine klaren Strukturmerkmale aufweisen und auch akustisch nur schwer einzuordnen sind.

Beendet werden soll der Spaziergang an der nahegelegenen U-Bahnstation Hudtwalckerstraße. Diese ist nicht barrierefrei gestaltet und verfügt somit nicht über Leitstreifen auf dem Bahnsteig (Abb. 24). Hier soll aufgezeigt werden, ob solche Bahnhöfe für Sehbehinderte überwindbar sind.



Abb. 19: Zebrastreifen Maria-Louisen-Straße



Abb. 22: Ampelsituation Winterhuder Marktplatz



Abb. 20: Baum auf Gehweg



Abb. 23: Winterhuder Marktplatz



Abb. 21: Kontraste Gehweg / Fahrradweg



Abb. 24: U-Bahnstation Hudtwalckerstraße





### 3. FALLBEISPIEL – EXEMPLARISCHE UNTERSUCHUNG VON STADTRÄUMEN IN HAMBURG WINTERHUDE

---

Der Spaziergang mit Frau Dittmer soll an der Bushaltestelle Semperstraße starten. Diese Haltestelle nutzt Frau Dittmer auch in ihrem alltäglichen Leben, da sie sich im direkten Umfeld ihrer Wohnung befindet. Da Frau Dittmer einen unsichereren Eindruck als die anderen Teilnehmer macht, soll sich der Spaziergang in ihrem Wohnumfeld und somit gewohnter Umgebung abspielen.

Zu Beginn soll der Spaziergang in südlicher Richtung entlang der Barmbeker Straße führen. An diesem Straßenübergang befindet sich eine Ampel ohne akustische Zusatzeinrichtung (Abb. 25), was die Frage aufkommen lässt, ob und wie dieser Situation ohne die Hilfe eines Sehenden begegnet werden kann.

Die Barmbeker Straße ist mit einem großzügigen Gehweg ausgestattet, welcher sich kontrastreich von dem Fahrradweg abhebt. Der Gehweg wird zur Fahrbahn durch Parkplätze und auf der anderen Seite durch Bebauung begrenzt (Abb. 26). Einige der Fahrzeuge ragen aufgrund ihrer Größe auf den Fahrradweg, was aber durch den breiten Gehweg für die Orientierung vermutlich kein Problem darstellt (Abb. 27).

Im weiteren Verlauf soll der Spaziergang in die Jarrestraße führen. An deren Beginn gehen Fuß- und Radweg ineinander über, es gibt also keine Kontraste mehr, sondern eine einheitliche Pflasterung (Abb. 28). Hier stellt sich die Frage auf, wie Sehbehinderte auf die Geräusche eines nahenden Fahrradfahrers reagieren.

Auf diesem Abschnitt sollen einige Querstraßen überquert werden. Da es sich hier um ein Wohngebiet handelt, sind dies hauptsächlich kleine Straßen, die über keine Ampeln oder Zebrastreifen verfügen. Auffallend ist, dass die Bordsteine an diesen Straßen oftmals komplett abgesenkt sind (Abb. 29). Hier soll die Frage geklärt werden, ob dies bei der Orientierung hinderlich ist.

Kurz hinter dem Glindweg soll die Jarrestraße über einen Zebrastreifen gequert werden (Abb. 30), da sich auf der gegenüberliegenden Seite der REWE Markt befindet, in dem Frau Dittmer, wenn sie selbstständig unterwegs ist, ihre Einkäufe erledigt. An dieser Stelle ist es interessant zu erfahren, ob der Zebrastreifen für einen Sehbehinderten erreichbar ist und mit Hilfe welcher Orientierungspunkte Frau Dittmer sich auf dem Weg zum REWE Markt orientiert.

Auch auf dieser Seite der Straße ist der Gehweg schmäler als zuvor auf der Barmbeker Straße und es gibt keinen gesonderten Fahrradweg. Weiterhin ist der Weg an der inneren Leitlinie teilweise nicht gepflastert (Abb. 31). Da dies die Seite ist, an der sich Sehbehinderte meist orientieren, kann dies zu Problemen führen. An einer Stelle wird der Gehweg durch eine herausragende Treppe verengt, die darüber hinaus über einen Hohlraum führt, was zu Problemen bei der Orientierung mit dem Langstock führen kann, da das Hindernis im schlimmsten Fall nicht erkannt wird und es zu einem Zusammenstoß kommt (Abb. 32). Diese Situation soll erläutert und im Folgenden geklärt werden, ob sie wirklich so problematisch ist wie es scheint.

Kurz darauf soll der Spaziergang links in die Großheidestraße führen. An dieser Stelle gibt es eine Ampel, die erneut nicht über ein akustisches Signal verfügt (Abb. 33). Der folgende Weg ist wie die Jarrestraße zuvor charakterisiert. Es gibt



Abb. 25: Ampelsituation Semperstraße



Abb. 26: Gehweg Barmbeker Straße



Abb. 27: Fahrzeuge auf Gehweg



Abb. 28: Übergang Pflasterung

### 3. FALLBEISPIEL – EXEMPLARISCHE UNTERSUCHUNG VON STADTRÄUMEN IN HAMBURG WINTERHUDE

---

Blockrandbebauung auf der einen und einen Parkstreifen zur Fahrbahn auf der anderen Seite. Auch hier werden mehrere Straßen überquert, bei denen die Bordsteinkanten zu niedrig erscheinen (Abb. 29). Des Weiteren wird der Weg zeitweise durch abgestellte Fahrräder und schief parkende Fahrzeuge verengt (Abb. 34).



Abb. 29: Abgesenkter Bordstein

Der Weg soll weiter links in die Stammannstraße und somit in ein reines Wohngebiet führen. Was hier die Orientierung erschweren könnte sind die Gehwege, die keine einheitliche Breite haben sowie der Verlauf der Wege, der nicht immer einheitlich verläuft, wenn beispielsweise eine Verkehrsinsel den Weg kreuzt (Abb. 35).

Der letzte Abschnitt des Spaziergangs soll am Ende der Stammansatße links in den Glindweg und am Ende zurück auf die Jarrestraße führen.



Abb. 30: Zebrastrreifen Jarrestraße



Abb. 33: Signalanlage Großheidestraße



Abb. 31: Fehlende Pflasterung



Abb. 34: Fahrrad auf Gehweg



Abb. 32: Treppensituation



Abb. 35: Gehwegsituation  
Stammannstraße

### 3. FALLBEISPIEL – EXEMPLARISCHE UNTERSUCHUNG VON STADTRÄUMEN IN HAMBURG WINTERHUDE

---



### 3. FALLBEISPIEL – EXEMPLARISCHE UNTERSUCHUNG VON STADTRÄUMEN IN HAMBURG WINTERHUDE

---

Der Spaziergang mit Herrn Kunert soll an der U-Bahnstation Borgweg starten und in südlicher Richtung entlang der Straße Borgweg verlaufen. Auf diesem Abschnitt stehen mehrere Werbetafeln der umliegenden Geschäfte. Es soll darauf geachtet werden, ob diese rechtzeitig mit dem Langstock wahrgenommen werden (Abb. 36).

Im weiteren Verlauf soll der Weg über den Wiesendamm und die Barmbeker Straße in die Straße Heidberg führen. An beiden Überquerungen sind die Signalanlagen mit akustischem Signal ausgestattet (Abb. 37). Es soll darauf geachtet werden, wie Sehbehinderte diese Hilfe in Anspruch nehmen. Dieser Weg bis zum Heidberg gehört zu Herrn Kunerts alltäglichen Wegen. Aus diesem Grund, soll er auf diesem Streckenabschnitt den Weg vorgeben. Das Augenmerk soll hier darauf liegen, wie Herr Kunert sich auf diesem Weg orientiert und welche speziellen Merkmale Orientierungspunkte bilden. Außerdem sollen mögliche Problemfelder auf dieser Strecke aufgedeckt werden.

Der nächste Abschnitt des Spaziergangs soll links in die Gottschedstraße und an deren Ende rechts in den Poßmoorweg führen. Es handelt sich in diesem Gebiet um ein Wohngebiet, in dem sämtliche Wege ähnlich gestaltet sind. Es sind schmale Gehwege ohne separaten Fahrradweg. Des Weiteren, werden die Wege auf der einen Seite durch Blockrandbebauung und auf der Fahrbahnseite durch parkende Fahrzeuge begrenzt (Abb. 38). Auffallend ist, dass die Bordsteine in unterschiedlichen Höhen abgesenkt sind (Abb. 39 und 39a). Hier soll darauf geachtet werden, ob und zu welchen Problemen dies führen kann. Weiterhin sind die Gehwege an einigen Stellen durch fehlende, oder fehlerhafte Pflastersteine charakterisiert (Abb. 40). Auch hier soll geprüft werden, ob diese Zustände zu Schwierigkeiten bei der Orientierung führen. Eine weitere Auffälligkeit ist, dass vor einigen Hauseingängen Stufen auf den Gehweg ragen (Abb. 41). Es soll darauf geachtet werden, ob diese eine Stolpergefahr darstellen.

Am Ende des Weges soll der Spaziergang rechts dem Poßmoorweg weiter folgen und am Ende rechts in den Krohnskamp führen. An dieser Ecke zeigt sich eine Straßensituation, die für Sehbehinderte schwer zu erfassen sein könnte. Durch die Starke Verbreiterung des Gehweges und mehreren Pfeilern besteht die Möglichkeit, dass die Orientierung verloren geht (Abb. 42). Dieser Aspekt soll hier überprüft werden.

Der Gehweg am Krohnskamp gestaltet sich ähnlich wie die vorherigen. Ein Unterschied ist, dass der Gehweg nicht direkt durch eine Häuserwand begrenzt ist, sondern durch kleine Gärten vor den Häusern (Abb. 43). Hier ist Interessant zu beobachten, wie diese Situation über das Gehör wahrgenommen wird.

Im weiteren Verlauf soll der Weg rechts in die Gottschedstraße und an deren Ende wieder in den Heidberg führen.



Abb. 36: Werbetafeln auf Gehweg



Abb. 37: Signalanlage Wiesendamm



Abb. 38: Gehweg Poßmoorweg



Abb. 39: Hohe Bordsteinkante



Abb. 39a: Tiefe Bordsteinkante

3. FALLBEISPIEL – EXEMPLARISCHE UNTERSUCHUNG VON STADTRÄUMEN  
IN HAMBURG WINTERHUDE

---



Abb. 40: Fehlerhafte Pflasterung 2



Abb. 42: Gehwegverbreiterung



Abb. 41: Eingangssituation



Abb. 43: Gehweg Krohnskamp

### 3. FALLBEISPIEL – EXEMPLARISCHE UNTERSUCHUNG VON STADTRÄUMEN IN HAMBURG WINTERHUDE

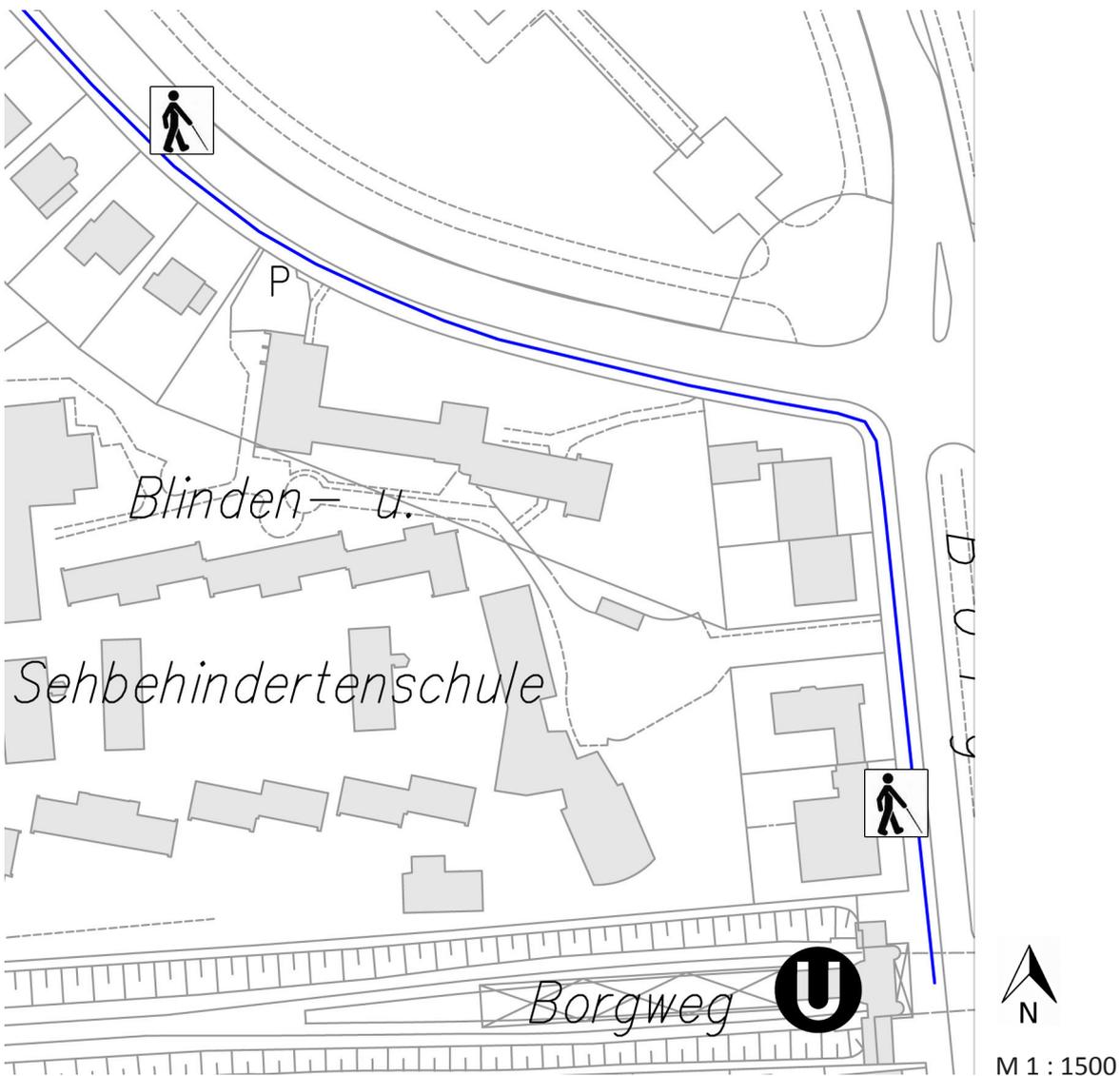
#### 3.3.3 Durchführung

Im folgenden Abschnitt werden die einzelnen Spaziergänge behandelt. Beschrieben werden dabei die Wahrnehmungen der Teilnehmer auf den verschiedenen Ebenen, was mit Hilfe von Karten und Bildern untermauert wird. Weiterhin werden problematische Situationen aufgezeigt, sowie die unter 3.3.2 genannten Erwartungen be- bzw. widerlegt. Es soll an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass sämtliche Teilnehmer blind sind, also keinen verwertbaren Sehrest zur Verfügung haben. Aus diesem Grund konnten die Kontraste auf den einzelnen Wegen nicht bewertet werden.

Die verschiedenen Wahrnehmungsebenen und Problemsituationen werden durch folgende Symbole dargestellt:



#### André Rabe



Kartenausschnitt 1: André Rabe: Borgweg, Südring

### 3. FALLBEISPIEL – EXEMPLARISCHE UNTERSUCHUNG VON STADTRÄUMEN IN HAMBURG WINTERHUDE

Der Spaziergang mit Herrn Rabe erfolgte am Nachmittag des 24.01.2012. Die Wetterlage an diesem Tag war bedeckt, bei Temperaturen um die 4°C. Als Hilfsmittel dienten Herrn Rabe der Langstock sowie ein Navigationsgerät speziell für Sehbehinderte. Dieses Gerät gibt in regelmäßigen Abständen die aktuelle Position an und benennt die Namen kreuzender Straßen. Weiterhin ließ sich Herr Rabe bei dem Spaziergang führen, sodass nicht alle Situationen im gewünschten Detail untersucht werden konnten. Trotzdem nutzte er stets seinen Langstock und erläuterte auch weitere Wahrnehmungen. Den Beginn des Weges kennt Herr Rabe aus seiner Schulzeit und im Besonderen hat er hier sein Mobilitätstraining absolviert. Aus diesem Grund kann er nicht nur über seine aktuellen Erfahrungen, sondern auch aus der Vergangenheit und Dingen die ihm im Gedächtnis geblieben sind, berichten.

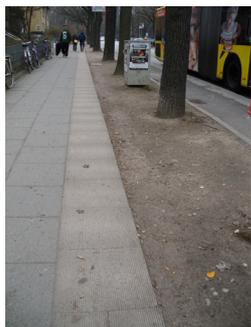


Abb. 44: Leitsystem Borgweg

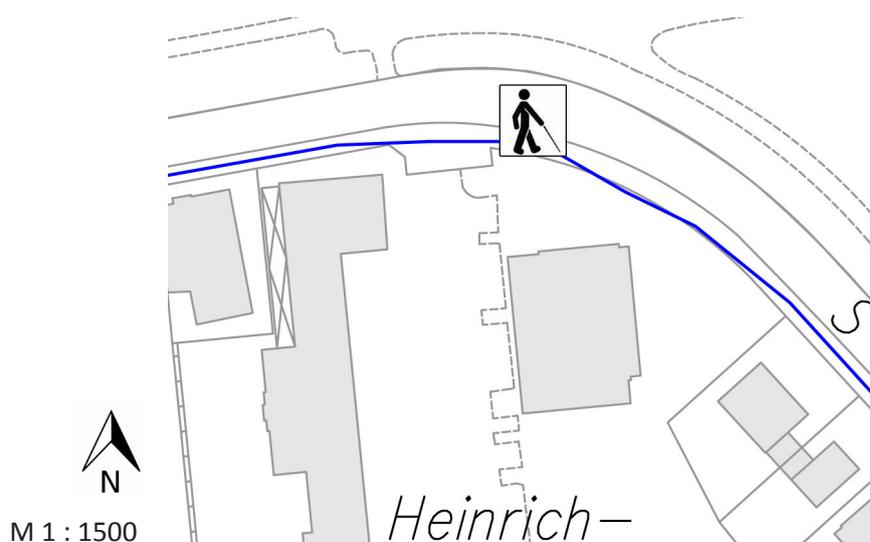
Der Spaziergang startete an der U-Bahnstation Borgweg und führte zunächst in nördlicher Richtung auf den Stadtpark zu. Den Leitstreifen auf diesem Weg ertastete Herr Rabe mit seinem Langstock und er führte ihn entlang der Bushaltestelle (Abb. 44). Die Tatsache, dass das Leitsystem abrupt endet ist nach Herrn Rabe kein Problem, da Leitsysteme nur eine Hilfe darstellen, wenn sie zu einem bestimmten Ziel führen.



Abb. 45: Pflasterungswechsel

Entlang des Südrings, welcher im weiteren Verlauf zum Grasweg wird, hat Herr Rabe die bebaute Straßenseite gewählt, da sich auf der gegenüberliegenden Straßenseite kein gepflasterter Gehweg befindet (Abb. 16). Dies spielt aber nach Herrn Rabe keine Rolle, da es ihm weniger um das Geräusch geht welches der Langstock erzielt, als um das Ertasten der Gehrichtung sowie möglichen Hindernissen.

Die nächste Auffälligkeit ist die häufig wechselnde Pflasterung auf Einfahrten (Abb. 45). Auch dies ertastet Herr Rabe mit dem Langstock. Diese Begebenheit ist für Herrn Rabe kein Hindernis, er sieht es vielmehr als eine Hilfe bei der Orientierung. So können die Einfahrten abgezählt werden, wenn man beispielsweise einen bestimmten Eingang sucht.

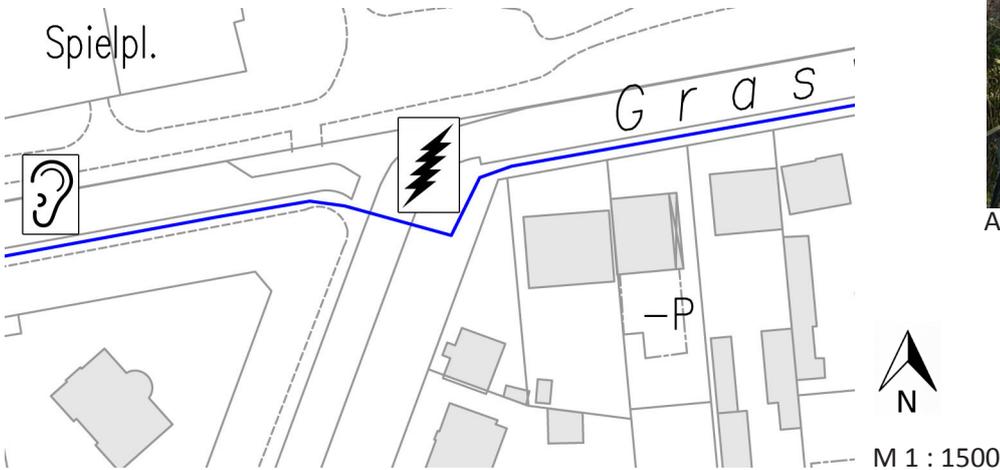


Kartenausschnitt 2: André Rabe: Grasweg

Neben dieser wechselnden Pflasterung, sind im Vorfeld an einigen Stellen lückenhafte Pflastersteine und das Fehlen von Plasterung aufgefallen (Abb.

### 3. FALLBEISPIEL – EXEMPLARISCHE UNTERSUCHUNG VON STADTRÄUMEN IN HAMBURG WINTERHUDE

18). Auch dies ertastet Herr Rabe mit dem Langstock. Es stellt jedoch für ihn, zumindest in Bezug auf die Orientierungsmöglichkeiten für Sehbehinderte, kein Problem dar, da nicht jede Unebenheit mit dem Langstock aufgespürt wird und er sich, wie bereits erwähnt, nicht an den Geräuschen die der Langstock auf dem Boden erzeugt orientiert.



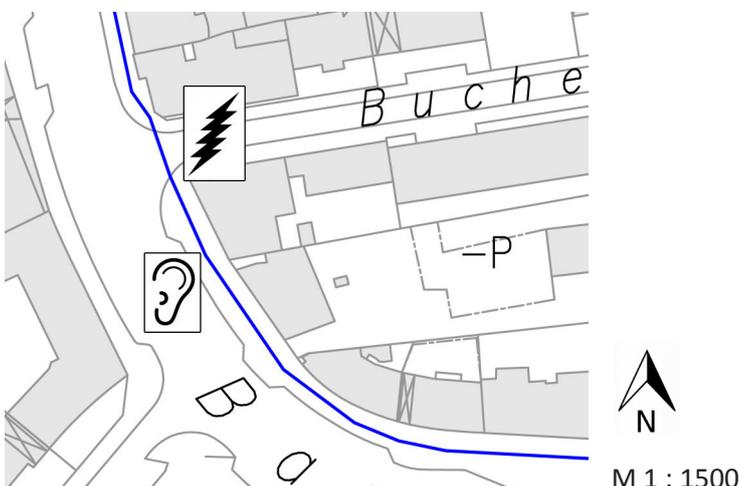
Kartenausschnitt 3: André Rabe: Übergang Maria-Louisen-Straße



Abb. 46: Gehweg Grasweg

Im nächsten Abschnitt kommt es zur Überquerung des Zebrastreifens an der Ecke zur Maria-Louisen-Straße (Abb. 19). Da sich Herr Rabe an dieser Stelle bereits nicht mehr auskennt, wäre es für ihn nicht möglich gewesen, diesen Zebrastreifen aufzufinden. Auch das Navigationsgerät hätte ihn dabei nicht unterstützen können. Auf unbekanntem Wege bereitet sich Herr Rabe im Vorfeld vor, sodass er abschätzen kann wo sich ein Zebrastreifen auf dem Weg befindet, um diesen auch nutzen zu können.

Die Tatsache, dass es sich bei dem nächsten Abschnitt des Weges um eine kleinere, weniger befahrene Straße handelt, erkennt Herr Rabe mit Hilfe des Gehörs. So kann er akustisch wahrnehmen, dass das Fahrzeugaufkommen geringer als zuvor ist. Allgemein setzt Herr Rabe in einigen Situationen akustische Signale ein, um sich über die Struktur des Raumes bewusst zu werden. So helfen ihm Schnalzergeräusche und Klopfgeräusche mit dem Langstock dabei, Gegenstände in der näheren Umgebung anhand von Schallreflexen zu orten. So konnte er erkennen, dass der Gehweg zur Fahrbahnseite durch einen Parkstreifen begrenzt



Kartenausschnitt 4: André Rabe: Barmbeker Straße

ist. (Abb. 46) Die Situation mit den aus dem Gehweg ragenden Bäumen, konnte im Verlauf des Spaziergangs nicht untersucht werden, da sich Herr Rabe führen ließ und diese somit nicht unvorbereitet wahrnehmen konnte.

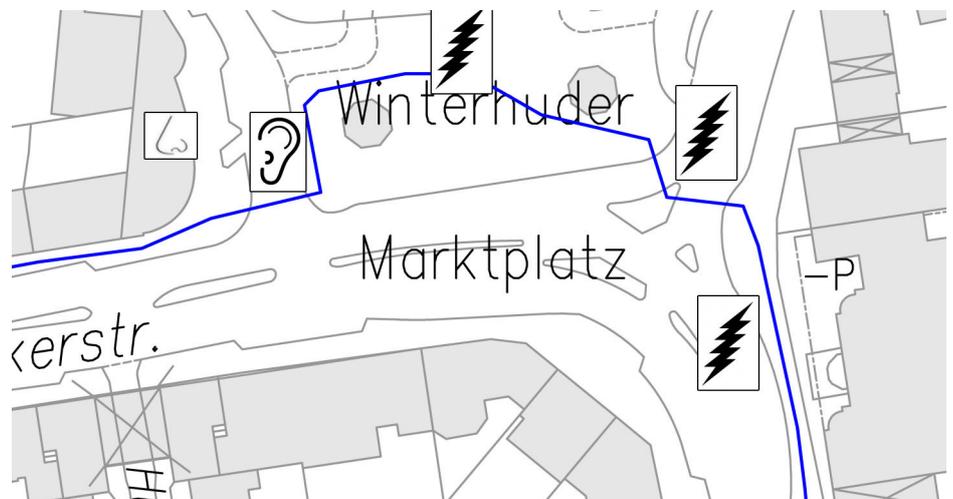


Abb. 47: Gehweg Barmbeker Straße

Im nächsten Abschnitt geht der Grasweg in die hoch frequentierte Barmbeker Straße über (Abb. 47). Auch diese Tatsache erkennt Herr Rabe wieder mit Hilfe des Gehörs. Die Überquerung einiger kleiner Straßen verläuft in diesem Abschnitt problemlos. In diesen Situationen ist das Navigationsgerät sinnvoll, welches rechtzeitig über die querende Straße informiert. Bei der Überquerung dient Herrn Rabe dann der Langstock, mit welchem er an der gegenüberliegenden Seite den Kantstein wahrnehmen kann. So erlangt er die Erkenntnis, dass er den Gefahrenbereich der Straße verlassen hat. Einzig bei der Buchenstrasse zeigt sich ein im Vorfeld nicht erkanntes Problem. Da der Übergang zwischen



Abb. 48: Übergang Buchenstrasse



M 1 : 1500 Kartenausschnitt 5: André Rabe: Winterhuder Markt  
N

beiden Gehwegen nicht ganz gerade verläuft (Abb. 48), geht Herr Rabe schräg und kommt nicht auf gerader Linie auf dem Gehweg an. In schlimmeren Fällen können nach Herrn Rabe solche Situationen dazu führen, dass Sehbehinderte auf die Fahrbahn geraten.



Abb. 49: Verbreiteter Gehweg  
Barmbeker Straße

Im weiteren Verlauf führt der Weg zum Winterhuder Markt. Um diesen zu erreichen, muss zunächst die Kreuzung überquert werden, was an zwei Stellen zu Problemen führt. Zum einen ist der Gehweg an dieser Stelle stark verbreitert. Sehenden wird klar, dass Geschäfte auf der rechten Seite liegen, der weitere Gehweg geradeaus verläuft und sich auf der linken Seite der Fahrbahnübergang befindet (Abb. 49). Für Herrn Rabe wird die Orientierung jedoch sehr schwer, da er nicht abschätzen kann wo der Weg hinführt und wie er gehen müsste, um die einzelnen Ziele zu erreichen. Auch diese Problemsituation wurde im Vorfeld nicht erkannt. Nach Herrn Rabe wäre an dieser Stelle ein Leitsystem sinnvoll, um mit Hilfe von Aufmerksamkeitsfeldern über die vereinzelt Möglichkeiten informiert zu werden. Das zweite Problem liegt, wie bereits erwartet, in der Überquerung der Straße. Es gibt zwar eine Signalanlage, jedoch ist diese nicht durch ein akustisches Signal gestützt. So ist es zum einen, wie bereits beschrieben, schwierig den Übergang zunächst zu finden. Die weitere Problematik liegt in der schwierig einzuschätzenden Kreuzungssituation. Da es sich nicht um eine X-Kreuzung handelt, sondern Fahrzeuge aus drei verschiedenen Richtungen



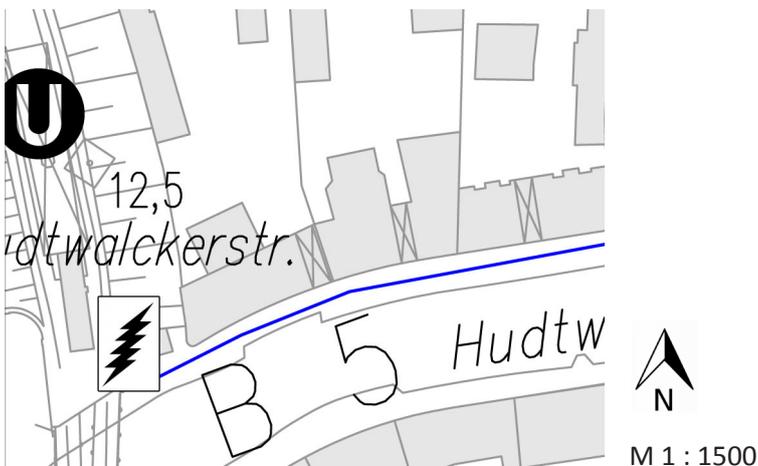
Abb. 50: Ampelsituation Winterhuder  
Marktplatz

### 3. FALLBEISPIEL – EXEMPLARISCHE UNTERSUCHUNG VON STADTRÄUMEN IN HAMBURG WINTERHUDE

kommen können, ist es nicht ohne weiteres möglich, sich akustisch an den haltenden Fahrzeugen zu orientieren. Auch verläuft der Übergang nicht gerade, sondern schräg über zwei Fahrbahnen (Abb. 50). Ein akustisches Signal würde die Situation an dieser Stelle, nach Herrn Rabe, erheblich erleichtern.

Auf dem Winterhuder Marktplatz befindet sich zur Zeit des Spaziergangs kein Markt. Nach Herrn Rabe, ist es auf größeren Plätzen im Allgemeinen für Sehbehinderte schwer, sich zu orientieren. Grund hierfür ist, dass die akustische Orientierung erschwert wird. Die Bebauung sowie die Fahrbahn rücken in weitere Ferne, sodass man keine klare räumliche Vorstellung von der Umgebung erlangen kann. Weiterhin ist die Pflasterung auf dem gesamten Platz einheitlich, sodass keine Wegführung erkennbar ist (Abb. 23). Herr Rabe kann nicht einschätzen, ob er sich gerade oder schräg bewegt und worauf er zuläuft.

Der Weg verläuft weiter über die Alsterdorfer Straße entlang der Hudtwalckerstraße. Dieser Übergang ist mit einer akustischen Signalanlage ausgestattet (Abb. 51). Das „Tackgeräusch“ führt Herrn Rabe direkt zum Signalmast und somit zur richtigen Stelle des Übergangs. Herr Rabe aktiviert das Signal durch drücken des Anforderungsgeräts und erkennt somit den Zeitpunkt, an dem die Grünphase für Fußgänger beginnt. Einziger Nachteil ist nach Herrn Rabe, dass das Signal nicht ertönt, wenn die Ampel bereits auf grün steht. In solchen Fällen muss man auf die nächste Grünphase warten. Herr



Kartenausschnitt 6: André Rabe: Hudtwalckerstraße

Rabe ist der Meinung, dass auch Sehende unter diesen Umständen abschätzen müssen, ob die Grünphase noch ausreichend ist, aus diesem Grund sollten auch Sehbehinderte diese Möglichkeit haben. Auf der andern Straßenseite erkennt Herr Rabe ein Bäckereifachgeschäft am Geruch (Abb. 52). Dies kann nach Herrn Rabe zumindest bei einigen Geschäften dabei helfen, diese aufzufinden.

Die am Ende des Spaziergangs gelegene U-Bahnstation Hudtwalckerstraße, ist ausschließlich über eine Tür zu erreichen (Abb. 53). Diese Tür aufzufinden, stellt für Herrn Rabe ein Problem dar. Weiterhin ist der Bahnsteig nicht mit Leitstreifen ausgestattet (Abb. 24). Nach Herrn Rabe ist dieser Bahnhof nicht barrierefrei und somit nicht blindengerecht gestaltet. Um solche Bahnhöfe nutzen zu können, müssen diese nach Herrn Rabe Sehbehinderten bekannt sein.



Abb. 51: Signalanlage Hudtwalckerstraße



Abb. 52: Bäckereifachgeschäft

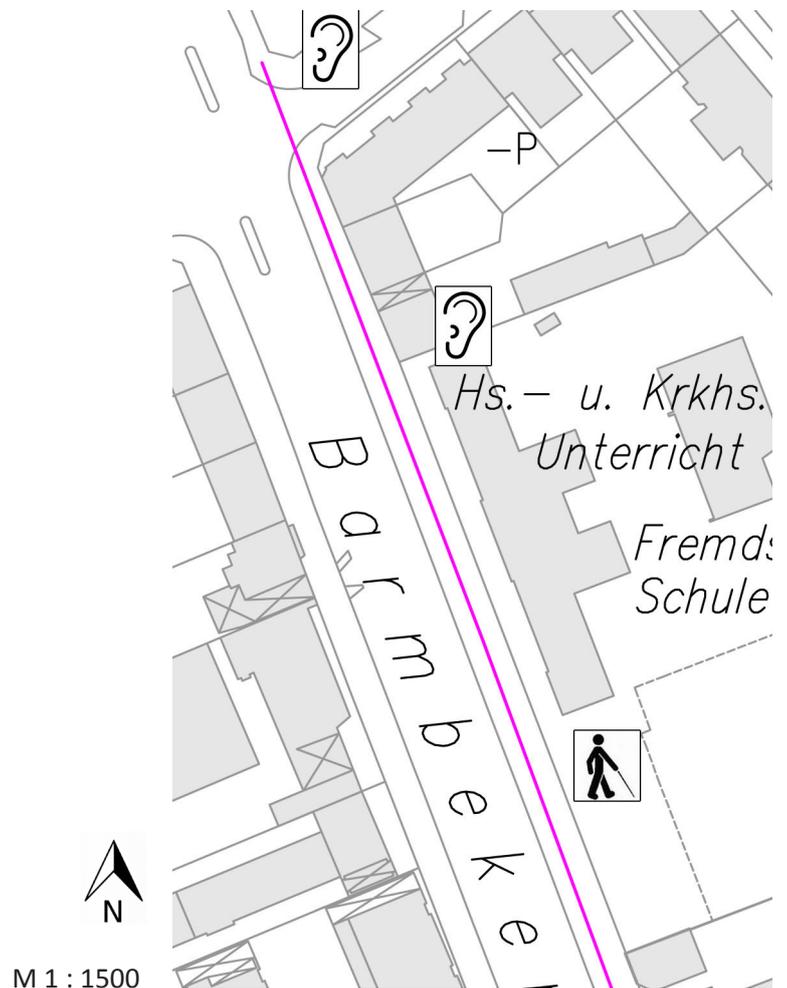


Abb. 53: Eingangssituation U-Bahnstation Hudtwalckerstraße

Es ist darauf hinzuweisen, dass nach Herrn Rabe bei wärmeren Temperaturen im Allgemeinen mehr Hindernisse auf Wegen zu finden sind, da Läden ihre Ware oder auch Restaurants Mobiliar auf den Gehwegen platzieren.

### Helga Dittmer

Der Spaziergang mit Frau Dittmer erfolgte am Nachmittag des 26.01.2012. Die Wetterlage an diesem Tag war sonnig, bei Temperaturen um die 2°C. Als Hilfsmittel diente Frau Dittmer der Langstock. Da Frau Dittmer der Weg teilweise aus ihrem alltäglichen Leben bekannt ist, spielen nicht nur die Wahrnehmungen, sondern auch typische Orientierungspunkte auf diesem Weg eine Rolle. Es soll noch erwähnt werden, dass sich der zurückhaltende Eindruck von Frau Dittmer nicht bestätigt hat. Sie ging den Weg zielstrebig und eigenständig.



Kartenausschnitt 7: Helga Dittmer: Barmbeker Straße

Der Spaziergang startete an der Bushaltestelle Semperstraße und führte nach wenigen Metern zu einer Überquerungsstelle, an der kein akustisches Signal installiert ist (Abb. 25). Nach Frau Dittmer ist dies an dieser Stelle jedoch kein Problem, da die Orientierung aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens trotzdem problemlos möglich ist. Hier ist das Gehör eine Hilfe, da so akustisch wahrgenommen werden kann, wann der querende Verkehr stoppt. Diese Tatsache gibt den Hinweis, dass die Signalanlage für Fußgänger auf grün springt.

### 3. FALLBEISPIEL – EXEMPLARISCHE UNTERSUCHUNG VON STADTRÄUMEN IN HAMBURG WINTERHUDE

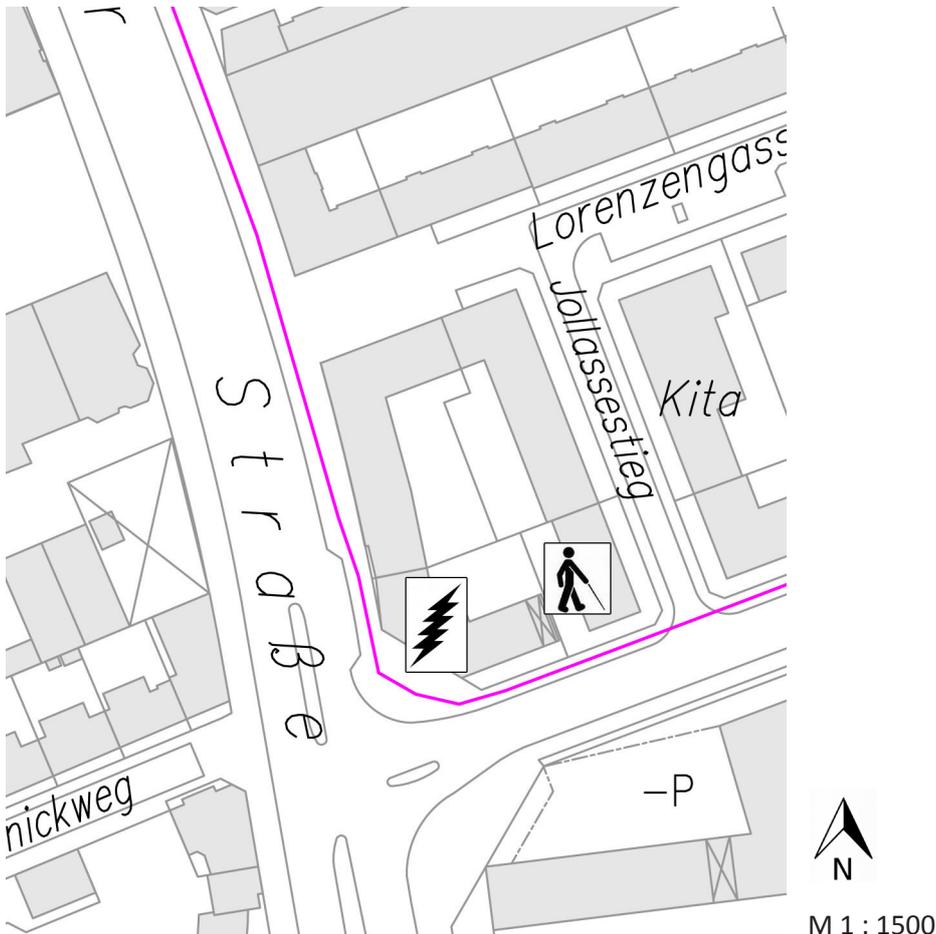
Im weiteren Verlauf der Barmbeker Straße, konnte Frau Dittmer von Ihren Erfahrungen auf diesem Weg berichten und Orientierungspunkte erläutern. Sie geht allgemein, wie die meisten Sehbehinderten, auf der Seite der Häuserkante und tastet sich so den Weg mit Hilfe des Langstocks an der inneren Leitlinie. Diese Tatsache bestärkt die Vermutung, dass zumindest auf breiten Gehwegen geparkte Fahrzeuge, die ein Stück auf den Gehweg ragen kein Problem darstellen, da sich Parkstreifen meist an der äußeren Leitlinie (Die Fahrbahnseite des Gehweges, also die Bordsteinkante (vgl. Chemie.de Information Service GmbH o.J.) befinden. Im Verlauf des Weges wechselte die innere Leitlinie (die Fahrbahn abgewandte Seite, also meist die Grundstücks- oder Gebäudegrenze (vgl. Chemie.de Information Service GmbH o.J.) von einer direkten Häuserwand zu einer vorgesetzten Hecke (Abb. 54). Auch diese Begebenheit erkennt Frau Dittmer mit Hilfe des Gehörs. Sie beschreibt dies durch eine „freier werdende Akustik“. Diese Situation dient Frau Dittmer als ein Orientierungsmerkmal, da sie erkennt auf welcher Höhe der Barmbeker Straße sie sich befindet. Einfahrten nimmt Frau Dittmer darüber hinaus haptisch wahr. Durch die offene Situation wird ein Lufthauch spürbar, der ein Anzeichen für Einfahrten, aber auch für nichtbebaute Freiraumflächen darstellt (Abb. 55).



Abb. 54: Innere Leitlinie Barmbeker Straße



Abb. 55: Freiraumfläche Barmbeker Straße



Kartenausschnitt 8: Helga Dittmer: Barmbeker Straße, Jarrestraße



Abb. 56: Einfahrten



Abb. 57: Verbreiterung Gehweg Ecke Barmbeker Straße / Jarrestraße

Desweiteren wird der Weg, auch im späteren Verlauf, an einigen Stellen durch Einfahrten gekreuzt. Diese sind oftmals durch unterschiedliche Pflasterung, an dieser Stelle Kopfsteinpflaster, gekennzeichnet (Abb. 56). Diese ertastet

### 3. FALLBEISPIEL – EXEMPLARISCHE UNTERSUCHUNG VON STADTRÄUMEN IN HAMBURG WINTERHUDE

Frau Dittmer mit dem Langstock, was ein sicheres Gefühl vermittelt, da man an diesen Stellen auf die Gefahr hingewiesen wird, dass Fahrzeuge den Weg kreuzen können.

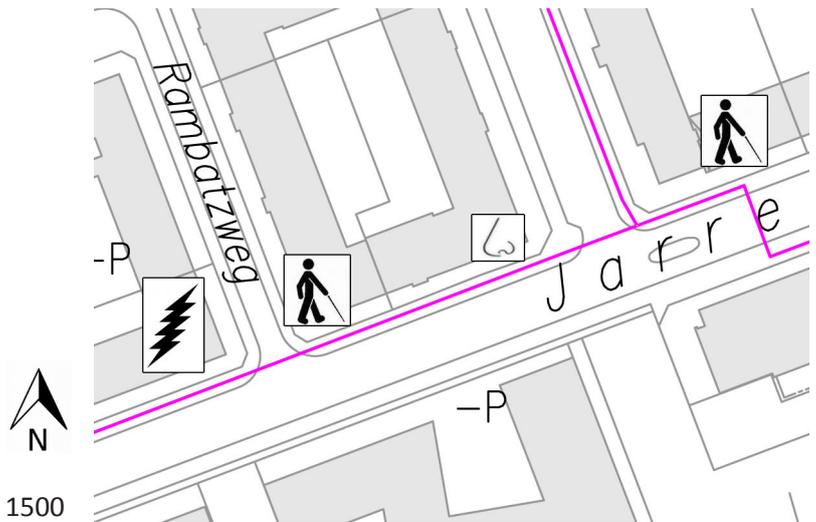


Abb. 58: Poller

An der Ecke Barmbeker Straße / Jarrestraße verbreitert sich der Gehweg stark, was nach Frau Dittmer zeitweise dazu führt, dass hier Fahrzeuge geparkt werden (Abb. 57). Diese Situation kann als problematisch eingestuft werden, da zum einen der breitere Gehweg zu Orientierungsschwierigkeiten führen kann und zum anderen parkende Fahrzeuge auf Gehwegen erhebliche Hindernisse darstellen. Sehbehinderte können nach Frau Dittmer in solchen Situationen nicht erkennen, wie weit das Fahrzeug den Weg versperrt und wo das gefahrenlose Vorbeigehen möglich ist.



Abb. 59: Griechisches Restaurant



Kartenausschnitt 9: Helga Dittmer: Jarrestraße



Abb. 60: Bäckereifachgeschäft 2

In der Jarrestraße queren an einigen Stellen kleinere Wohnstraßen den Weg. An diesen Stellen werden oftmals Poller eingesetzt, um das Parken von Fahrzeugen in den Kurven zu verhindern (Abb. 58). Frau Dittmer empfindet diese oftmals als störend, da sie mit dem Langstock nicht immer rechtzeitig wahrgenommen werden und es dann zu Zusammenstößen kommen kann.

Die unterschiedlich tief abgesenkten Bordsteinkanten (Abb. 29) sind für Frau Dittmer in diesem Gebiet kein Problem, da sie sich hier bereits auskennt. In unbekanntem Gebieten kann dies aber grundsätzlich zu Problemen führen, da so nicht immer erkannt werden kann, ob die Straße in gerader Linie überquert wird oder ob man schräg geht und im schlimmsten Fall auf die Fahrbahn gerät.



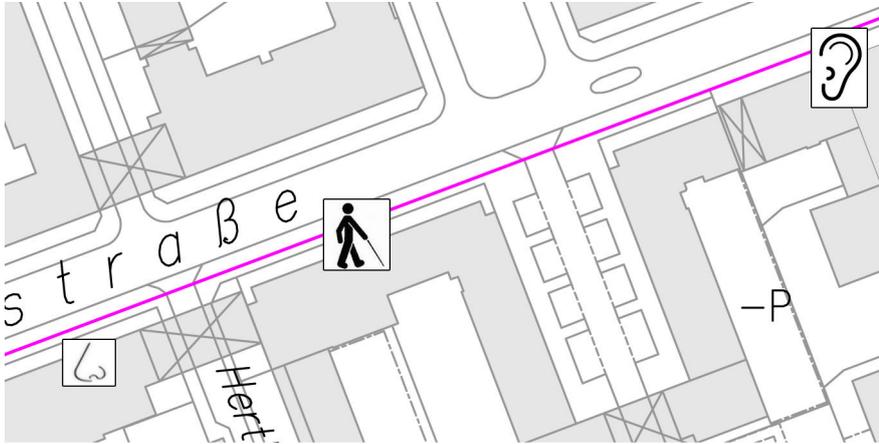
Abb. 61: Dönerladen

Auf dem weiteren Weg erkennt Frau Dittmer ein griechisches Restaurant, einen Bäcker und einen Dönerladen am Geruch (Abb. 59, 60 und 61). Auch dies stellt für sie in bekannten Gebieten Orientierungsmerkmale da, welche ihr helfen, sich über die genaue Position im Raum bewusst zu werden und die Geschäfte aufzufinden. Im Besonderen das Griechische Restaurant gibt ihr Auskunft über die Entfernung zu ihrem Wohnort.

Den im weiteren Verlauf zu überquerenden Zebrastreifen, findet Frau Dittmer durch das Tasten an der inneren Leitlinie (Abb. 62). Sie ertastet die kleine Mauer, die den Gehweg zur Häuserseite begrenzt und weiß dann, dass sie noch zwei

### 3. FALLBEISPIEL – EXEMPLARISCHE UNTERSUCHUNG VON STADTRÄUMEN IN HAMBURG WINTERHUDE

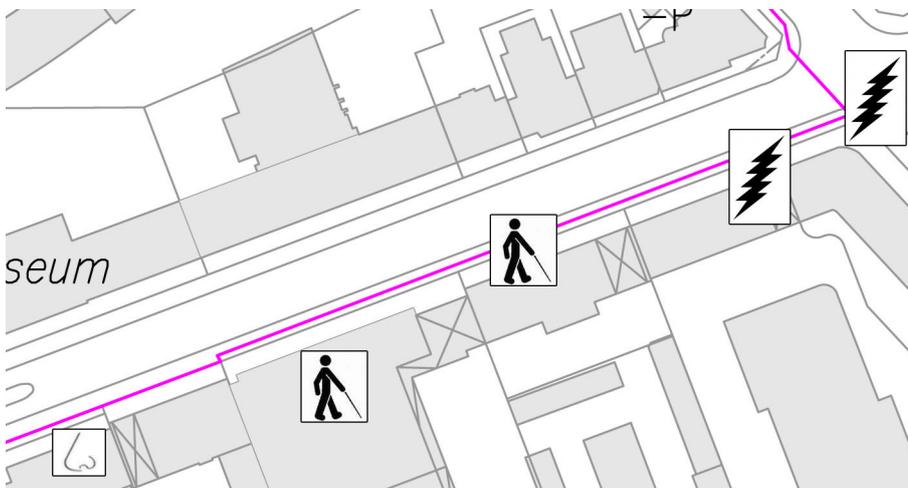
Schritte Richtung Straße gehen muss, um diese dann gerade überqueren zu können. Das Gehör hilft ihr dann dabei zu erkennen, wenn Fahrzeuge halten und der Weg über die Straße ohne Gefahr möglich ist. Auf unbekanntem Wegen gestaltet sich solche Situationen nach Frau Dittmer schwieriger, da das Wissen notwendig ist, dass ein Zebrastreifen existiert und wo sich dieser befindet.



Kartenausschnitt 10: Helga Dittmer: Jarrestraße 2 M 1 : 1500

Der ungepflasterte Seitenstreifen an der inneren Leitlinie (Abb. 63) erschwert nach Frau Dittmer zwar nicht die Orientierung mit Hilfe des Langstocks, jedoch ist es aufgrund vieler Unebenheiten nicht angenehm zu gehen. Neben dieser unregelmäßigen Pflasterung, fehlen auf diesem Weg öfters Stücke oder ganze Pflastersteine (Abb. 64), was nach Frau Dittmer die Orientierung erschweren und Stolperfallen darstellen kann.

Der Gehweg in der Jarrestraße verfügt über keinen gesonderten Fahrradweg, was dazu führt, dass es während des Spaziergangs zu Begegnungen mit Fahrradfahrern auf dem Gehweg kommt. Diese Situation ist für Frau Dittmer oftmals unangenehm, da sie die nahenden Fahrradfahrer zwar hören, aber nicht über Blickkontakt kommunizieren kann. Um Unklarheiten und Kollisionen zu vermeiden, bleibt Frau Dittmer in solchen Situationen stehen und überlässt dem sehenden Fahrradfahrer den Weg.



Kartenausschnitt 11: Helga Dittmer: Jarrestraße 3 M 1 : 1500



Abb. 62: Zebrastreifen Orientierungsmerkmal



Abb. 63: Seitenstreifen



Abb. 64: Fehlende Pflasterung Jarrestraße



Abb. 65: REWE Markt

### 3. FALLBEISPIEL – EXEMPLARISCHE UNTERSUCHUNG VON STADTRÄUMEN IN HAMBURG WINTERHUDE

Im weiteren Verlauf wird auf dem Weg der REWE Markt passiert, den Frau Dittmer in ihrem alltäglichen Leben häufiger aufsucht (Abb. 65). Um diesen zu finden zählt Frau Dittmer die Einfahrten, die sie zuvor taktil wahrgenommen hat, um sich im Raum zu orientieren. Die einzige Schwierigkeit stellt es hier dar, den Eingang auf Anhieb zu finden. Frau Dittmer wartet in solchen Situationen, bis jemand die Ladentür öffnet, um sich dann akustisch oder auch am Luftzug, der durch die geöffnete Tür entsteht, zu orientieren.



Abb. 66: Hindernisse

Allgemein kommt es auf dem Weg des Öfteren zu Situationen, in denen Gegenstände auf dem Gehweg stehen und diesen somit teilweise versperren (Abb. 66). Bei dem Spaziergang mit Frau Dittmer waren dies Werbetafeln, Müllcontainer, Poller und abgestellte Fahrräder. Diese nimmt Frau Dittmer mit dem Langstock wahr, trotzdem kommt es in einigen Fällen zu einem kurzen Orientierungsverlust, da es sich teilweise um Gegenstände handelt, die in den jeweiligen Situationen nicht auf dem Weg erwartet werden.



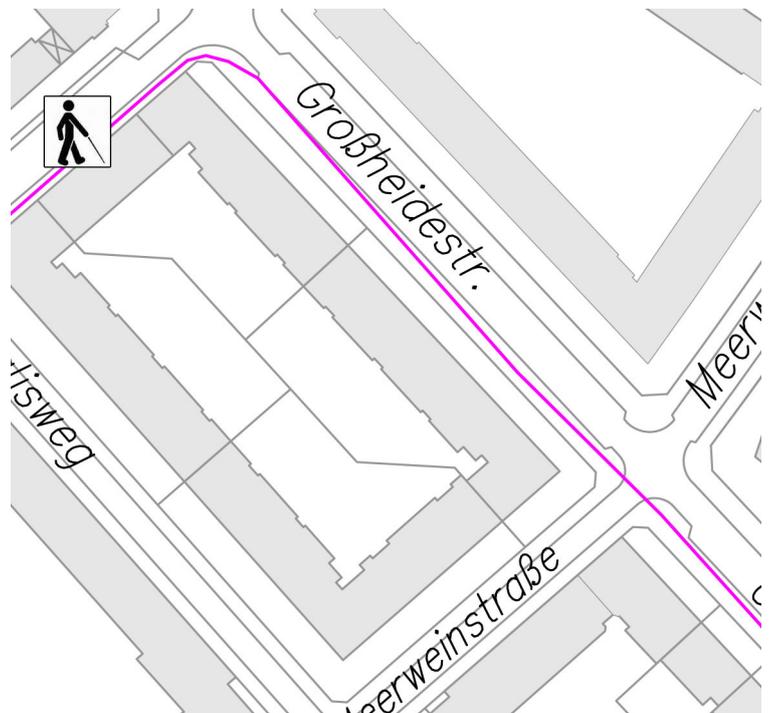
Abb. 67: Ampelsituation  
Großheidestraße

Die Treppensituation am Ende der Jarrestraße (Abb. 32) kann nach Frau Dittmer ein Problem darstellen. Zum einen, da die Treppe über dem Boden hängt und somit mit dem Langstock möglicherweise nicht rechtzeitig erfasst wird und zum anderen, da die Situation ungewöhnlich und daher nur schwer zu begreifen ist.

Die Überquerung der Großheidestraße stellt sich als problematischer als erwartet heraus. Zum einen befindet sich die Haltelinie aufgrund einer Einfahrt ungewöhnlich weit von der Ampel entfernt. Aus diesem Grund fällt es Frau Dittmer schwer die Signalanlage und damit den Straßenübergang zu finden, da sie sich nicht am Motorengeräusch von haltenden Fahrzeugen orientieren kann. Zum anderen ist die Straße weniger befahren, sodass es ihr schwerfällt sich akustisch an den Fahrzeugen zu orientieren, um die Grünphase abzuspassen (Abb. 67).



Abb. 68: Container auf Gehweg



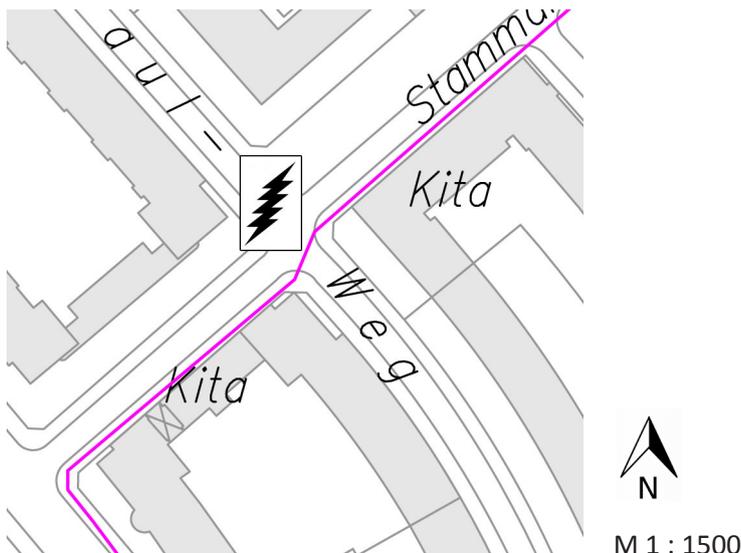
M 1 : 1500

Kartenausschnitt 12: Helga Dittmer: Großheidestraße. Stammanstraße

### 3. FALLBEISPIEL – EXEMPLARISCHE UNTERSUCHUNG VON STADTRÄUMEN IN HAMBURG WINTERHUDE

An dieser Signalanlage ist nach Frau Dittmer, das Anbringen eines akustischen Signals sinnvoll. Zur Überquerung dieser schwierigen Straßensituation, lässt sich Frau Dittmer führen.

Im weiteren Verlauf des Spaziergangs durch das Wohngebiet ergeben sich ähnliche Probleme wie zuvor. So kommt es erneut vor, dass die Pflasterung nicht vollkommen gleichmäßig ist und dass ein Container den Weg versperrt (Abb. 68), was Frau Dittmer jedoch jeweils rechtzeitig mit dem Langstock wahrnimmt und so ausweichen kann. Die unterschiedlich breit angelegten Gehwege stellen für Frau Dittmer kein Problem dar.



Kartenausschnitt 13: Helga Dittmer: Stammannstraße

Eine letzte unerwartet problematische Situation, ergibt sich im Verlauf der Stammannstraße auf Höhe des kreuzenden Jean-Paul-Weges (Abb. 69). Der Übergang von dem einen Gehweg zu dem auf der anderen Straßenseite verläuft nicht gerade. Frau Dittmer erkennt diese Situation nicht und gelangt so nicht auf den Gehweg, sondern bleibt auf der Fahrbahn.

Während des gesamten Spaziergangs war es Frau Dittmer möglich, die Struktur des Raumes mit Hilfe sämtlicher Wahrnehmungsebenen zu erfassen. So konnte sie die Begrenzung des Gehweges durch Fahrbahn, parkende Fahrzeuge oder Bebauung stets richtig einordnen. Weiterhin fand auf dem gesamten Weg die Begegnung weiterer Fußgänger statt. Nach Frau Dittmer ist es eine weitere Hilfe, sich an sprechenden Menschen zu orientieren. So kann man beispielsweise abschätzen, wie der Weg weiter verläuft.



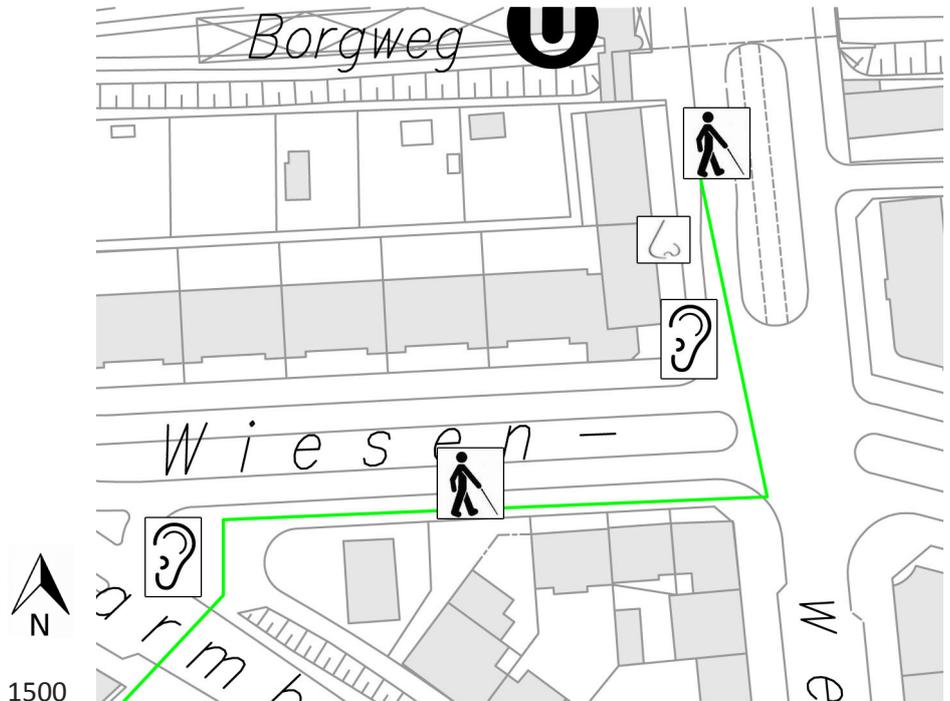
Abb. 69: Überquerung Jean-Paul-Weg

### Heiko Kunert

Der Spaziergang mit Herrn Kunert fand am Abend des 02.02.2012 statt. Die Wetterlage an diesem Tag war klar, bei Temperaturen um die  $-4^{\circ}\text{C}$ . Als Hilfsmittel diente Herrn Kunert der Langstock. Da Herr Kunert der Weg teilweise aus seinem alltäglichen Leben bekannt ist, spielen nicht nur die Wahrnehmungen, sondern auch typische Orientierungspunkte auf diesem Weg eine Rolle.



Abb. 70: Dönerladen 2



M 1 : 1500

Kartenausschnitt 14: Heiko Kunert: Borgweg. Wiesendamm



Abb. 71: Ampelsituation Barmbeker  
Straße

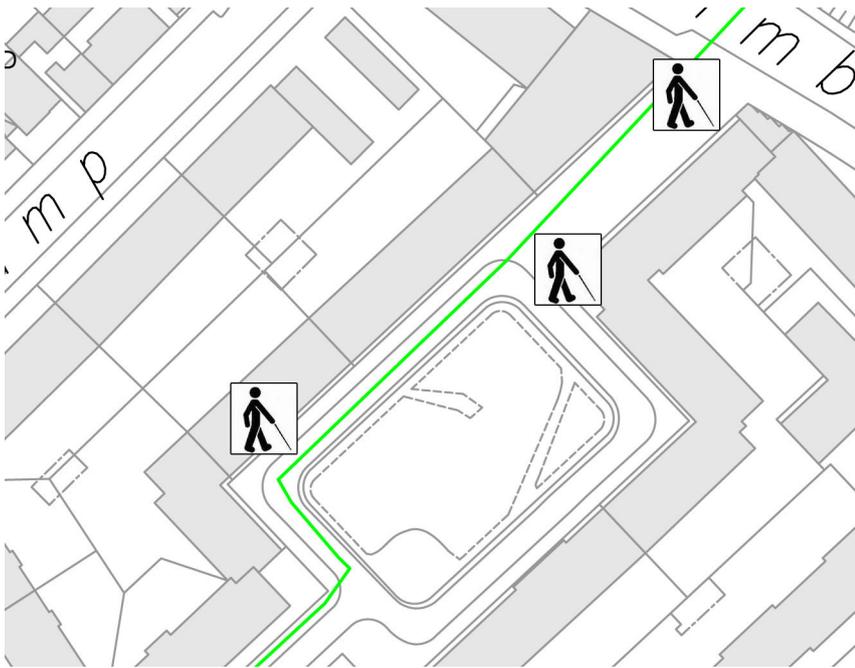


Abb. 72: Orientierungsmerkmal

Der Spaziergang startete an der U-Bahnstation Borgweg und führte in südlicher Richtung. Die Werbetafeln, die auf diesem Abschnitt auf dem Gehweg platziert sind (Abb. 36), spürt Herr Kunert mit dem Langstock auf. Da er diesen Weg fast täglich geht, sind ihm diese Begebenheiten bereits bekannt und stellen für ihn kein Problem dar. Einen Dönerladen, der sich zwischen einigen Geschäften und Restaurants befindet, erkennt Herr Kunert am Geruch (Abb. 70). Diese Wahrnehmung kann ihm bei der Orientierung helfen, wenn er beispielsweise einen bestimmten Laden aufsuchen will und er weiß, in welcher Nähe dieser sich zum Dönerladen befindet.

Das „Tackgeräusch“ der Signalanlagen an der Überquerung des Wiesendamms (Abb. 37) nimmt Herr Kunert akustisch wahr und leitet ihn somit zur korrekten Übergangsstelle. Herr Kunert aktiviert das Signal durch Drücken des Anforderungsgerätes und die Grünphase wird durch einen Signalton angekündigt. Neben diesem akustischen Ampelsignal orientiert sich Herr Kunert auch am fahrenden Verkehr. Da die Straßen an dieser Ecke relativ hoch frequentiert sind, kann Herr Kunert akustisch abschätzen, wann der querende Verkehr hält und die Ampel auf Grün springt. Auch die nächste Signalanlage auf dem Weg, die über die Barmbeker Straße führt, ist mit dem akustischen Hilfsmittel ausgestattet (Abb. 71). Ein Orientierungsmerkmal auf diesem Wegabschnitt ist für Herrn Kunert die Kante, die den Gehweg zur Häuserseite begrenzt (Abb. 72) und die er mit dem Langstock wahrnimmt.

3. FALLBEISPIEL – EXEMPLARISCHE UNTERSUCHUNG VON STADTRÄUMEN  
IN HAMBURG WINTERHUDE



Kartenausschnitt 15: Heiko Kunert: Heidberg

Der nächste Abschnitt führt durch einen kurzen Fußweg zur Straße Heidberg. An dieser Stelle orientiert sich Herr Kunert mit dem Langstock an der Rasenkante (Abb. 73). Das Ende des Gehwegs wird durch einen Poller begrenzt. Dieser ist für Herrn Kunert kein Problem, da er ihn bereits kennt und er mit dem Langstock gut aufzuspüren ist (Abb. 74).

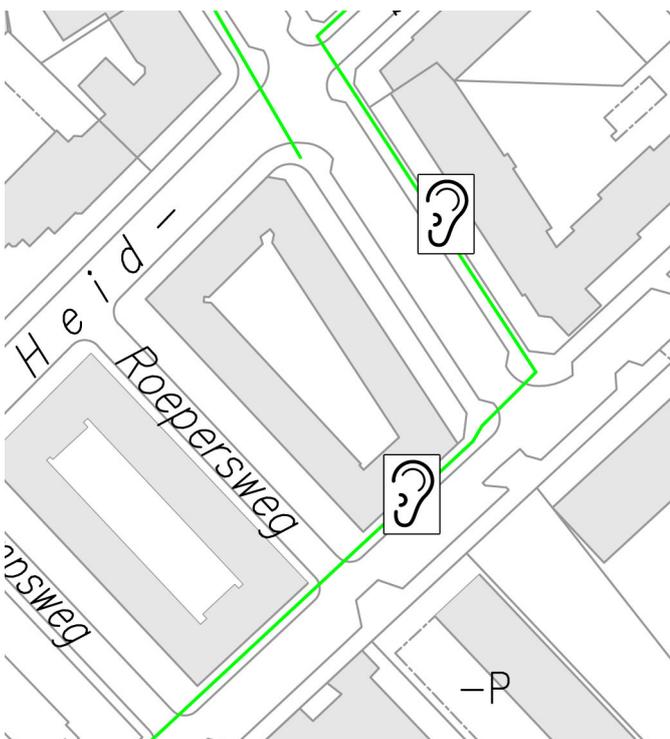


Abb. 73: Rasenkante



Abb. 74: Poller 2

Im Verlauf des Spaziergangs wird der Weg durch abgestellte Fahrräder und Poller verengt bzw. versperrt (Abb. 75), die Herr Kunert wieder mit dem Langstock ertastet und somit einen Zusammenstoß verhindert.



Kartenausschnitt 16: Heiko Kunert: Gottschedstraße, Poßmoorweg



Abb. 75: Fahrräder auf Gehweg

### 3. FALLBEISPIEL – EXEMPLARISCHE UNTERSUCHUNG VON STADTRÄUMEN IN HAMBURG WINTERHUDE

Ab der Einbiegung in die Gottschedstraße und auch im weiteren Verlauf des Poßmoorwegs, ist Herr Kunert der Weg nicht mehr bekannt. Aus diesem Grund orientiert er sich stark an der inneren Leitlinie. Ein Unterschied zwischen diesen beiden Straßen ist, dass in der Gottschedstraße Vorgärten vor der Bebauung angelegt sind, während der Gehweg im Poßmoorweg direkt mit der Bebauung abschließt (Abb. 76 und 77). Akustisch ist es nach Herrn Kunert einfacher sich zu orientieren, wenn die Häuserkante so nah wie möglich ist.

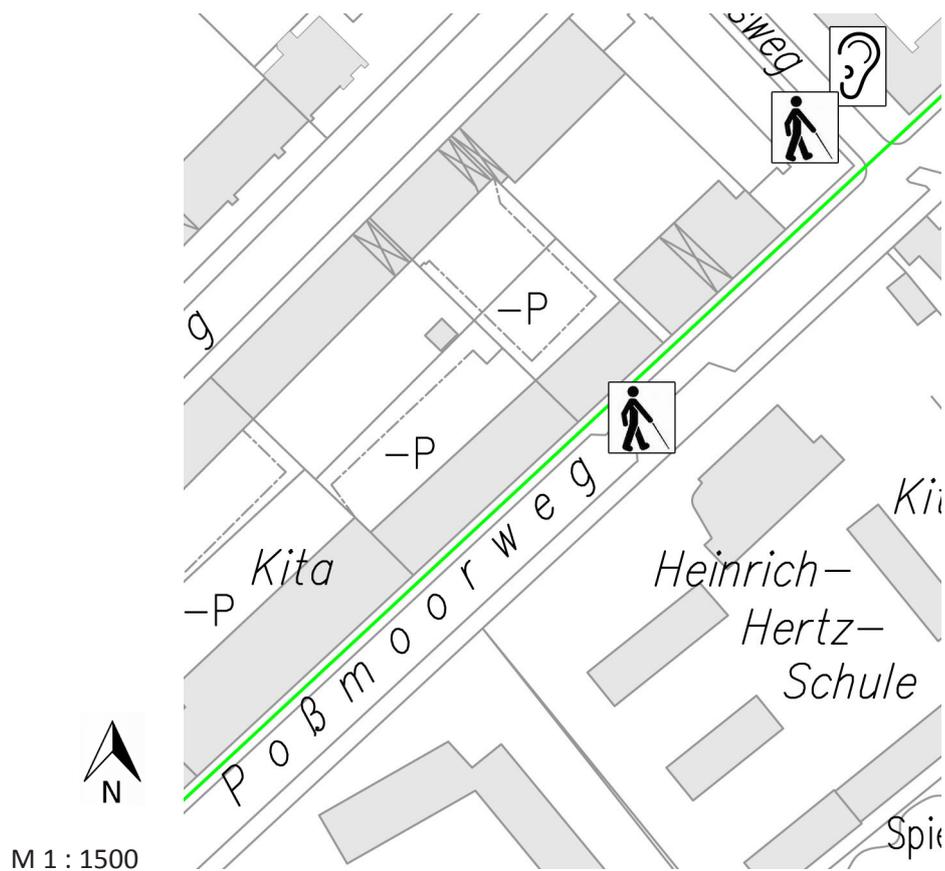
In diesem Abschnitt sind weitere Fußgänger unterwegs. Auch an diesen kann man sich orientieren, wobei dies nach Herrn Kunert jedoch nur geringe Orientierungshilfen sind.



Abb. 76: Gehwegsituation  
Gottschedstraße



Abb. 77: Gehwegsituation Poßmoorweg



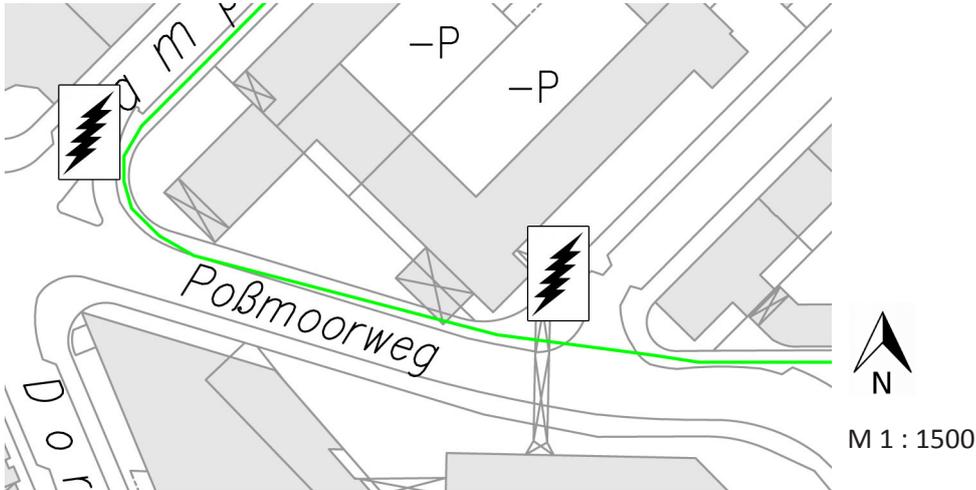
Kartenausschnitt 17: Heiko Kunert: Poßmoorweg

Im Verlauf des Poßmoorweges werden zwei kleinere Wohnstraßen gequert. Die Anzeichen hierfür bekommt Herr Kunert durch die Unterbrechung der Bebauung. An diesen Stellen nutzt Herr Kunert das Gehör, um auch in wenig befahrenen Gebieten wie diesem, nahende Fahrzeuge zu erkennen. Die Bordsteinkanten spürt Herr Kunert mit dem Langstock auf. Die unterschiedlich hohen Absenkungen bereiten ihm dabei keine Schwierigkeiten und er hat somit keine Probleme bei der Orientierung (Abb. 39a).

Die fehlenden oder fehlerhaften Pflastersteine ertastet Herr Kunert mit dem Langstock (Abb. 40). Dies spielt bei der Orientierung für Herrn Kunert jedoch heute keine Rolle mehr. In der Vergangenheit haben solche Begebenheiten bei ihm allerdings zu Verwirrung geführt, da der sandige Untergrund die Vermutung aufkommen ließ, er sei auf einem Seitenstreifen und nicht mehr auf dem

### 3. FALLBEISPIEL – EXEMPLARISCHE UNTERSUCHUNG VON STADTRÄUMEN IN HAMBURG WINTERHUDE

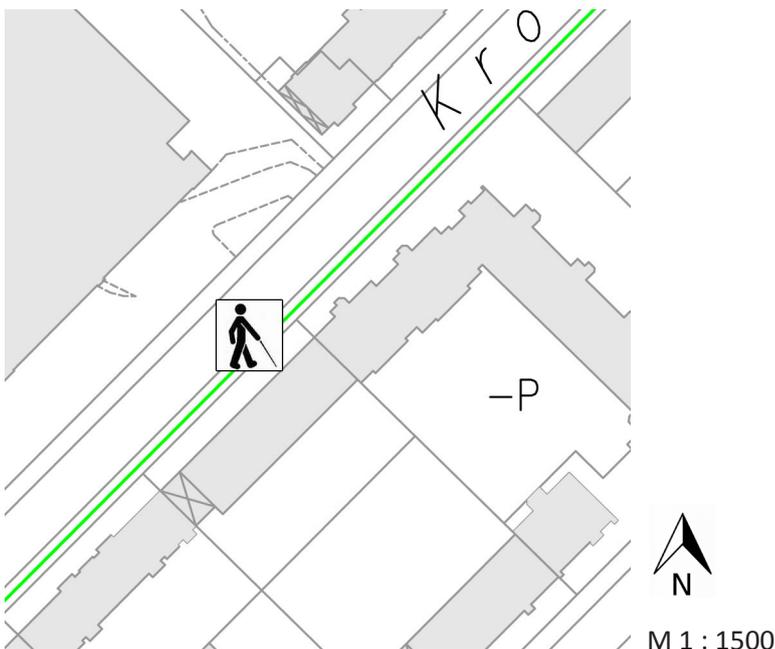
Gehweg. Auch die Stufen vor Hauseingängen (Abb. 41) spürt Herr Kunert mit dem Langstock auf, sie führen jedoch nicht zu Verwirrungen, da Herr Kunert ertastet, worum es sich handelt.



Kartenausschnitt 18: Heiko Kunert: Poßmoorweg Übergang Heidberg

Im weiteren Verlauf führt der Spaziergang erneut über die Straße Heidberg. Da an dieser Stelle nur wenig Verkehr herrscht, ist es für Herrn Kunert schwer diesen Übergang aufzufinden (Abb. 78). Die Verbreiterung des Gehwegs stellt entgegen den Erwartungen an dieser Stelle kein Problem dar.

An der Ecke Poßmoorweg / Krohnskamp gestaltet sich dann jedoch eine unerwartete problematische Situation. Auch an dieser Stelle ist der Gehweg stark verbreitert (Abb. 79), sodass für Herrn Kunert nicht mehr klar erkennbar ist, wo der Gehweg weiter verläuft. Hinter der Kurve gestaltet sich ein ähnliches Bild, da der Gehweg nah der Fahrbahn verläuft und ein größerer Platz, der zum Parken genutzt wird (Abb. 80), vor der Bebauung liegt. Es ist für Herrn Kunert in dieser Situation schwer, den richtigen weiterführenden Weg zu finden, da er sich an der inneren Leitlinie, also nah an der Bebauung, orientiert.



Kartenausschnitt 19: Heiko Kunert: Krohnskamp



Abb. 78: Übergang Heidberg



Abb. 79: Gehwegverbreiterung Ecke Poßmoorweg / Krohnskamp



Abb. 80: Übergang Gehweg Krohnskamp



Abb. 81: Orientierungsmerkmal Krohnskamp

### 3. FALLBEISPIEL – EXEMPLARISCHE UNTERSUCHUNG VON STADTRÄUMEN IN HAMBURG WINTERHUDE

---

Im Krohnskamp orientiert sich Herr Kunert weiter an der inneren Leitlinie. Da hier wieder kleinere Gärten vor der Bebauung angelegt sind, gibt es eine kleine Kante, an der er den Langstock entlang führen kann (Abb. 81). Hinderlich sind einige, in diesem Bereich abgestellte, Fahrräder, die Herr Kunert jedoch rechtzeitig mit dem Langstock aufspürt.

Am Ende führt der Spaziergang wieder in die Gottschedstraße und endet auf Höhe des Heidbergs. An diesen Stellen sind keine weiteren Besonderheiten aufgefallen.

#### 3.3.4 Auswertung

In dieser Auswertung des Experimentes sollen die Probleme und Potentiale, die sich in den einzelnen Spaziergängen gezeigt haben, aufgearbeitet und zusammengefasst werden. In diesem Zusammenhang wird eine Unterteilung in die einzelnen Wahrnehmungsebenen vorgenommen sowie Probleme aufgezeigt. Im nächsten Schritt sollen dann Handlungsempfehlungen entwickelt werden, mit denen die vorhandenen Potentiale gestärkt und somit Problemsituationen minimiert werden können.

Die erste Erkenntnis, die aus dem Experiment gezogen werden kann, ist, dass nicht auf allen Ebenen eine Verallgemeinerung möglich ist. Anders ausgedrückt, sind die Anforderungen, die Sehbehinderte an die Gestaltung des öffentlichen Raumes haben, nicht immer identisch. So kommt es auf den Charakter und den Umgang mit der eigenen Behinderung an. Während einige Sehbehinderte mutig auch unbekanntes Situationen gegenüberstehen, leben andere eher zurückgezogen und meiden ungewohnte Situationen. Dies zeigt sich auch in den jeweiligen Anforderungen an Gestaltungselemente. So gibt es Situationen, die für einige Sehbehinderte ein Problem darstellen, während andere diese selbstständig meistern.

Eine weitere Erkenntnis ist, dass nicht alle problematischen Situationen im Vorfeld erkannt wurden und auf der anderen Seite erwartete Schwierigkeiten nicht eingetreten sind. Dies zeigt wie schwer es ist, sich in eine Welt ohne das Sehen hineinzusetzen.

#### **Hören**

Der Hörsinn wird auffallend häufig von Sehbehinderten eingesetzt. So zeigt das Experiment, dass bei allen Teilnehmern das Hören, neben dem stetigen Tasten mit dem Langstock, am häufigsten bei der Orientierung hilft.

Im Besonderen hilft die Akustik Sehbehinderten dabei, eine räumliche Vorstellung des öffentlichen Raumes zu erlangen. Die Begrenzung des Gehweges spielt hier eine entscheidende Rolle. So kann der reflektierende Schall Auskunft darüber geben, ob der Gehweg durch angrenzende Bebauung oder davorliegenden Vorgärten begrenzt wird. Auch werden Unterbrechungen der Bebauung wahrgenommen, was ein Hinweis auf querende Straßen sein kann und somit die Wachsamkeit auf mögliche Fahrzeuge erhöht. Weiterhin können mit dem Langstock Geräusche erzielt werden, die über nahstehende Gegenstände berichten. Beispielsweise werden so parkende Fahrzeuge oder größere Schilder akustisch lokalisiert. Auch Verkehrsgeräusche geben wichtige Information zum Raum. So kann das Verkehrsaufkommen ein Indiz für die Nutzungsstruktur des Raumes geben. Wenig befahrene Straßen könnten demnach, beispielsweise ein Hinweis für ein Wohngebiet sein.

Bei dem Überqueren von Fahrbahnen spielt das Gehör in mehrfacher Hinsicht eine Rolle. An unregulierten Überwegen hilft das Gehör, nahende Fahrzeuge wahrzunehmen und somit den gefahrlosen Moment abzugreifen, um die Straße zu überqueren. Das gleiche gilt für signalanlagengestützte Übergänge ohne zusätzlich akustisches Signal. Hier kann mit Hilfe der akustischen Wahrnehmung

des Verkehrs der Moment abgepasst werden, an dem die Grünphase einsetzt. An Überwegen, die durch Signalanlagen und zusätzlich akustische Signale geregelt werden, werden Sehbehinderte zum einen akustisch zum Ampelpfosten geleitet und zum anderen über das Einsetzen der Grünphase informiert.

Das Hören hilft weiterhin bei der Wahrnehmung anderer Verkehrsteilnehmer. So geben sich unterhaltende Fußgänger Hinweise über den weiteren Verlauf des Weges, der außerhalb der Reichweite liegt. Auch die Geräusche von nahenden Fahrrädern spielen für Sehbehinderte eine Rolle. Besonders auf Wegen ohne gesonderten Fahrradweg kann es aufgrund der gemeinsamen Nutzung, zu unklaren Situationen kommen. Da Sehbehinderte in solchen Momenten nicht mit Hilfe von Blickkontakt kommunizieren können, ist es eine Hilfe im Vorfeld akustisch über den nahenden Fahrradfahrer informiert zu werden, um einem möglichen Gefahrenmoment aus dem Weg zu gehen. Da auch der Fahrradfahrer nicht immer weiß, wie er sich in solchen Situationen verhalten soll, kann der Sehbehinderte dann, beispielsweise durch Stehenbleiben, dem Fahrradfahrer die Vorfahrt gewähren.

### **Haptische/ Taktile Wahrnehmung**

Die taktile Wahrnehmung wird von Sehbehinderten hauptsächlich mit dem Langstock umgesetzt. Mit seiner Hilfe werden der Bodenbereich sowie sämtliche Gegenstände in Reichweite ertastet. Dabei kann das Zusammenstoßen mit Gegenständen im öffentlichen Raum vermieden werden.

Im Experiment hat sich die Effektivität des Langstocks gezeigt. Sämtliche Gegenstände, wie Poller, Werbetafeln, abgestellte Fahrräder etc., wurden von den Teilnehmern rechtzeitig ertastet und somit ein Zusammenstoß verhindert. Weiterhin hilft er dabei die Laufrichtung beizubehalten. Auf sämtlichen Wegen haben sich die Teilnehmer mit dem Langstock an Wegkanten entlang getastet. Dies waren Mauern, Rasen-, Gebäudekanten oder einfach nur die Abgrenzung des Gehwegs. Ohne dieses Hilfsmittel ist es für Sehbehinderte schwer einen geraden Gang beizubehalten. Auch Leitsysteme sind in diesem Zusammenhang ein taktiles Hilfsmittel. Kantsteine werden ebenfalls mit dem Langstock ertastet, was Sehbehinderten signalisiert, wann der Gefahrenbereich der Straße verlassen wurde. Den Teilnehmern im Experiment haben dabei auch stärker abgesenkte Bordsteinkanten keine Probleme bereitet.

Als weitere Erkenntnis hat sich ergeben, dass auch unterschiedliche Oberflächenmaterialien zwar mit dem Langstock wahrgenommen werden, der Belag und dessen Zustand bei der Orientierung aber keine Rolle spielt. Er kann jedoch Hilfestellungen geben. Bei unterschiedlich gepflasterten Einfahrten, können diese beispielsweise abgezählt werden.

Neben dieser taktilen Wahrnehmung haben sich auch Situationen ergeben, in denen Luftzüge haptisch wahrgenommen wurden, und dabei Informationen über den Raum vermittelt haben. So geben Luftzüge in den meisten Fällen einen Hinweis auf eine freie Fläche. Im Experiment waren dies oft Toreinfahrten und querende Straßen. In beiden Fällen wird der Hinweis auf mögliche Fahrzeuge gegeben.

#### **Riechen**

Auch die Wahrnehmung mit Hilfe des Geruchs hat sich an einigen Stellen des Experiments gezeigt. So wurden unterschiedliche Restaurants und Geschäfte aus einiger Entfernung bereits gerochen. Dieser Sinn kann in zweierlei Hinsicht als Orientierungshilfe dienen. Zum einen kann beim Aufsuchen eines bestimmten Geschäftes dieses am Geruch erkannt werden. Zum anderen können in bekannten Gebieten, Schlüsse über die Position im Raum geschlossen werden. Dafür ist es jedoch notwendig, dass die Position des zu riechenden Geschäfts bekannt ist, um diese in den Gesamtzusammenhang einzuordnen. So könnte beispielsweise ein bestimmter Geruch ein Anzeichen dafür sein, dass sich das Ziel zwei Hauseingänge weiter befindet. Es wird deutlich, dass der Geruchssinn hauptsächlich in bereits bekannten Gebieten eine Hilfestellung geben kann.

#### **Gedächtnis**

Auch das Gedächtnis spielte im Rahmen des Experiments eine Rolle. Da sich die Teilnehmer zumindest auf Teilen der Spaziergänge auskannten, konnten sie über Erfahrungen berichten. Es zeigte sich, dass besondere Merkmale bei der Orientierung eine Rolle spielen. Dies waren sowohl akustisch, taktil und riechend wahrnehmbare Orientierungsmerkmale. Das Bild des öffentlichen Raumes ergibt sich aus einer Kombination aller Wahrnehmungsebenen. So ist beispielsweise die Anzahl an Einfahrten bekannt, bis ein bestimmtes Ziel erreicht wird. Das Auffinden dieser Einfahrten erfolgt dann über verschiedene Sinneseindrücke. So wie Sehende sich durch optische Eindrücke an etwas erinnern, merken sich Sehbehinderte Geräusche, Gerüche oder auch taktile Elemente, um sich über die Position im Raum bewusst zu werden. So konnten die Teilnehmer während des Spaziergangs in den bekannten Gebieten stets anhand eines Merkmals aufzeigen, an welchem Ort man sich grade befindet.

#### **Probleme**

In diesem letzten Abschnitt der Auswertung sollen exemplarisch einige Problemsituationen aus dem Experiment hervorgehoben werden.

Es zeigte sich, dass der Einsatz von akustischen Signalen an Signalanlagen nicht in allen Situationen unbedingt nötig ist. Auf der anderen Seite gibt es aber auch Situationen, in denen das akustische Signal die Orientierung erheblich erleichtert. Dies gilt meist in Verkehrsräumen, in denen der Verkehrsfluss akustisch nicht nachvollziehbar ist oder falsch interpretiert werden könnte. Dies können zum einen hoch frequentierte Straßen sein, an denen die Akustik des Verkehrsflusses nicht einwandfrei über Grünphasen informiert. Im Allgemeinen ist dies hauptsächlich an X-Kreuzungen möglich. Zum anderen, können an wenig befahrenen Straßen, aufgrund von zu wenig akustischen Informationen durch den Verkehr, Grünphasen nicht mit genügend Sicherheit erahnt werden. In beiden Fällen kann es darüber hinaus zu Schwierigkeiten kommen, ohne das akustische „Tackgeräusch“ den Übergang zu finden.

Die nächste Situation die hervorgehoben werden soll, sind Kurven, in denen sich der Gehweg stark verbreitert. Das Experiment hat gezeigt, dass an solchen Punkten oftmals Orientierungsschwierigkeiten entstehen, da für Sehbehinderte

### 3. FALLBEISPIEL – EXEMPLARISCHE UNTERSUCHUNG VON STADTRÄUMEN IN HAMBURG WINTERHUDE

---

die weiterführende Wegsituation nicht ersichtlich ist. So gibt es an einigen Stellen die Möglichkeit zur Überquerung der Straße, Weiterführung des Weges und Einkehren in Geschäfte oder Restaurants. Für Sehbehinderte sind diese Möglichkeiten jedoch nicht ersichtlich, da es neben der Optik keine wahrnehmbaren Informationen gibt.

## 4. Handlungsempfehlungen

### 4. Handlungsempfehlungen

In diesem Kapitel sollen Handlungsempfehlungen entwickelt werden, um die unter 2.3.2 vorgestellten und im Experiment exemplarisch an Beispielen vertieften Wahrnehmungsebenen Sehbehinderter, zu stärken. Die verschiedenen Wahrnehmungsformen Sehbehinderter sollen dabei als Potentiale betrachtet werden, die es zu stärken gilt um Orientierungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum zu verbessern und Problemsituationen zu entschärfen.

Auch wenn Sehbehinderten der am meisten Informationen vermittelnde Sinn, das Sehen, fehlt, haben sie dennoch das Recht und auch die Möglichkeiten, den öffentlichen Raum zu nutzen. Um dies zu gewährleisten ist es von Bedeutung, dass auf die richtigen Gestaltungsmerkmale zurückgegriffen wird. Es wurde herausgestellt, wie schwierig es ist, sich in eine Welt ohne Bilder hineinzusetzen. Aus diesem Grund sollten Fachkundige, beispielsweise Blindenvereine, in Planungsprozesse des öffentlichen Raumes mit einbezogen werden. Nur so kann gewährleistet werden, dass die Planung bedürfnisgerecht umgesetzt wird und somit nicht im Nachhinein kostspielig überarbeitet werden muss.

Auch das unter 2.3.2 beschriebene 2-Sinne-Prinzip sollte in Planungsprozessen berücksichtigt werden. Jeder Sehbehinderte hat individuelle Anforderungen an die Gestaltung des öffentlichen Raumes. So setzen einige verstärkt das Gehör ein, während diese Fähigkeit bei Späterblindeten eventuell nicht so stark ausgeprägt ist und sie somit stärker auf die taktile Wahrnehmung angewiesen sind. Aus diesem Grund sollte bei Gestaltungsmerkmalen darauf geachtet werden, dass diese Informationen über zwei Ebenen vermitteln. Ferner spielt der Aspekt auch bei rein optisch angelegten Informationen eine Rolle, da diese außerhalb der Reichweite von Sehbehinderten liegen.

#### 4.1 Hören

Der Hörsinn spielt für Sehbehinderte bei der Orientierung eine entscheidende Rolle. So ermöglicht ihnen dieser Sinn auch die Wahrnehmung über den Bewegungsradius hinaus. Er liefert wichtige Informationen, die das Bild des öffentlichen Raumes formen und ist aus diesem Grund nicht zu vernachlässigen.

Die Tatsache, dass sämtliche größere Gegenstände die Akustik beeinflussen, sollte in Planungsprozessen des öffentlichen Raumes bedacht werden. Ein Beispiel sind Lücken in der Bebauung, die auf Einfahrten und somit mögliche Fahrzeuge, die den Weg kreuzen, hinweisen.

Neben diesen natürlichen Geräuschen im öffentlichen Verkehrsraum nutzen Sehbehinderte selbsterzeugte Geräusche, wie Schnalzen oder Klopfen mit dem Langstock, um die Begebenheiten in der näheren Umgebung zu erfassen. So können parkende Fahrzeuge, Bäume etc. lokalisiert werden. Auch dieser Aspekt sollte in der Planung berücksichtigt werden. So können gepflasterte Gehwege einen Vorteil bedeuten, da auf Sandwegen beispielsweise der Langstock nur geringfügige Geräusche erzielt.

Ein akustisches Hilfsmittel, welches bereits weit verbreitet ist, ist die Signalanlage mit akustischer Zusatzeinrichtung. Im Experiment wurde festgestellt, dass diese

## 4. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

---

ein erhebliche Erleichterung in der Orientierung darstellt, jedoch nicht in allen nötigen Situationen zur Verfügung steht. Allgemein kann formuliert werden, dass ein akustisches Signal immer dann eine Erleichterung darstellt, wenn die Straße nicht ausreichend hoch frequentiert ist, um sich akustisch am Verkehr zu orientieren. Aber auch die Fahrbahnstruktur spielt in diesem Aspekt eine Rolle. Akustisch können hier am besten X-Kreuzungen eingeordnet werden. Fährt der Parallelverkehr, hat man demnach die Möglichkeit die Straße zu überqueren. Gibt es allerdings mehr als zwei sich kreuzende Spuren, ist der Verkehrsverlauf an der Akustik nicht mehr eindeutig zu bestimmen. Ein akustisches Signal erleichtert die Situation hier um ein Vielfaches.

Neben dem richtigen Zeitpunkt zur sicheren Fahrbahnüberquerung spielt auch die korrekte Übergangsstelle eine Rolle. Diese wird durch ein akustisches „Tackgeräusch“ am Ampelmast signalisiert. In der Mobilitätslehre wird der Hinweis gegeben, sich ohne akustische Zusatzsignale, an haltenden Fahrzeugen zu orientieren. Ist die Haltelinie jedoch, wie im Spaziergang mit Frau Dittmer weit versetzt, kann die Situation von Sehbehinderten nicht richtig eingeschätzt werden. Ein akustisches Signal sollte installiert werden, um die Situation blindengerecht zu gestalten.

### 4.2 Haptische/ Taktile Wahrnehmung

Die haptische/ taktile Wahrnehmung spielt, ebenso wie das Hören, eine entscheidende Rolle bei der sehbehindertengerechten Orientierung. Da die Umsetzung hauptsächlich mit dem Langstock erfolgt, sollte in der Planung öffentlicher Räume auch ein Augenmerk auf diesen Bereich gelegt werden.

Der Langstock kann als eine Art Verlängerung des Armes verstanden werden. Mit ihm wird die Gestaltung im unmittelbaren Umfeld wahrgenommen. Dabei wird mit dem Langstock der Weg in Gehrichtung abgetastet. Hindernisse, die sich in diesem Radius befinden, können somit rechtzeitig ertastet und gegebenenfalls auch erkannt werden. Aus diesem Grund sollten bei der Wahl von Gestaltungselementen darauf geachtet werden, dass sie sich auch in dem dargestellten Radius befinden. Andernfalls kann es zu Zusammenstößen und in schlimmsten Fällen zu Verletzungen kommen. Es ist ferner darauf hinzuweisen, dass nicht alle Gegenstände, die den Gehweg in einer Form begrenzen, auch Hindernisse darstellen. Sind sie so angebracht, dass sie auch wahrgenommen werden, können sie auch Markierungspunkte darstellen.

Ein taktiles Hilfsmittel ist das Blindenleitsystem. Es bietet Sehbehinderten die Möglichkeit sich mit Hilfe des Langstocks zu bestimmten Orten leiten zu lassen. Aus diesem Grund sind Leitsysteme auch nur in unklaren oder schwierig nachzuvollziehenden Wegesystemen sinnvoll und wenn sie zu einem bestimmten Ziel führen. Im Experiment hat sich gezeigt, dass Gehwege in Kurvenbereichen oft nicht richtig eingeordnet werden können. Um Klarheit in solche Situationen zu bringen und die einzelnen Wegmöglichkeiten aufzuzeigen, sollten Leitsysteme installiert werden.

Auch in Gefahrenbereichen sind Leitsysteme sinnvoll. So können sie besonders auf Bahnsteigen helfen die gerade Lauflinie beizubehalten, um nicht zu nah an die Bahnsteigkante zu gelangen. Die barrierefreie Gestaltung von Bahnhöfen sollte somit ein prioritäres Ziel sein.

### 4.3 Riechen

Der Geruchssinn spielt bei der Orientierung eine untergeordnete Rolle. So können zwar besonders Restaurants und Geschäfte, die einen speziellen Geruch ausströmen, Hinweise über den aktuellen Standort liefern, jedoch bieten diese Merkmale eher Hilfestellungen in bereits bekannten Gebieten. Allerdings können die Gerüche beim aufsuchen eben dieser Orte helfen. Eine Empfehlung, die in diesem Zusammenhang gegeben werden soll, ist auf die Gestaltung von Eingangssituationen zu achten. Besonders zu wärmeren Jahreszeiten werden vor Geschäften oft Sitzgelegenheiten und Werbebotschaften platziert. Diese sollten so aufgestellt werden, dass ein Erreichen des Eingangs problemlos möglich ist. So kann ein Geruch zwar zu einem Geschäft führen, der Eingang dieses kann für Sehbehinderte aber trotzdem nur schwer erreichbar sein.

Abschließend soll erwähnt werden, dass Sehbehinderte durchaus in der Lage sind, sich öffentliche Räume zu Eigen zu machen, sich in ihnen zu bewegen und sie zu nutzen. Von der planenden Instanz sollte diese Tatsache berücksichtigt werden. Dabei sollten die Potentiale der restlichen Sinneswahrnehmungen, neben dem Sehen, bedacht werden. Es wird dabei keine perfekte blindengerechte Gestaltung angestrebt. Vielmehr ist es notwendig, dass bereits auf dieser Ebene die Notwendigkeit erkannt und umgesetzt wird.

**5. Fazit**

Für die Planung und Gestaltung öffentlicher Räume spielt das Sehen eine entscheidende Rolle. So wird der Großteil an Informationen über den Sehsinn vermittelt und auf die visuelle, also ästhetische, Gestaltung stets ein besonderes Augenmerk gelegt. Unter blindengerechter Gestaltung werden oft langweilige und hauptsächlich zweckgemäße Strukturen verstanden. Um aber Menschen, bei denen die Fähigkeit zu Sehen stark eingeschränkt ist, die aktive Teilhabe am öffentlichen Leben ebenso zu ermöglichen, sollte das Informationsangebot in der Gestaltung, auch für weitere Sinnesorgane ausgerichtet werden. So haben Sehbehinderte das Recht, wie auch den Willen, ihr Alltagsleben in öffentlichen Räumen selbstständig zu gestalten. Durch verschiedene Hilfsmittel und die Sinneswahrnehmungen Hören, Tasten und Riechen ist ihnen das zum Großteil im alltäglichen Leben auch möglich. Jedoch gibt es immer wieder Situationen, in denen die Gestaltung und Ausstattung öffentlicher Räume die Orientierung für Sehbehinderte erschwert.

Um diese Problemsituationen zu beseitigen ist es von Bedeutung, dass die Anforderungen Sehbehinderter auf Planungsebene bedacht werden. Dabei soll der Anspruch nicht sein, dass die Gestaltung sämtlicher Räume die Orientierung für Sehbehinderte ermöglicht. Vielmehr sollten öffentliche Räume so gestaltet sein, dass Sehbehinderte sich diese speziell in ihrem alltäglichen Leben aneignen können. Anders ausgedrückt, sollen nicht überall speziell entwickelte technische Orientierungshilfsmittel für Sehbehinderte integriert werden, sondern bedürfnisgerecht in solchen Straßenraumsituationen, die für Sehbehinderte schwierig zu bewältigen sind. Denn auch eine auf das Sehen ausgerichtete Gestaltung kann Orientierungspunkte bilden. Auf alltäglichen Wegen, können diese dann eine erhebliche Erleichterung bei der Bewegung durch öffentliche Räume darstellen.

Dieser Aspekt spiegelt die Forderung an die planende Instanz wieder. Nur ein Planer, dem die Anforderungen Sehbehinderter bekannt sind, kann eine blindengerechte Gestaltung umsetzen. So sollten die Potentiale der Wahrnehmungsebenen Hören, Tasten und Riechen bewusst gemacht werden. Damit einhergehend ist die Tatsache zu verdeutlichen, dass jegliche Gestaltungsmerkmale im öffentlichen Raum Orientierungspunkte für Sehbehinderte darstellen können. Nicht jede Situation, die Sehenden den Anschein vermittelt für Sehbehinderte problematisch zu sein, stellt sich auch in der Realität als solche heraus. So sind es häufig eher Merkmale im öffentlichen Raum, die Sehbehinderten helfen, sich ihrer Position im öffentlichen Raum bewusst zu werden.

Eine Bewusstseinsweiterung auf Planungsebene in Bezug auf Anforderungen Sehbehinderter soll dafür sorgen, dass eine sehbehindertengerechte Gestaltung realisiert wird und an den entsprechenden Stellen die richtigen Orientierungshilfen integriert werden.

## 6. Quellenverzeichnis

Literatur:

- Ackermann Prof. Dr.-Ing. habil., Kurt; Dr.-Ing Bartz, Christian; Dipl.-Ing. Feller, Gabriele (Hrsg.) (1997): Behindertengerechte Verkehrsanlagen – Planungshandbuch für Architekten und Ingenieure. Düsseldorf: Werner Verlag GmbH & Co. KG
- Arbeitskreis Barrierefreie Verkehrsanlagen (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen e. V.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBS) (Hrsg.) (2000): Direkt- Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden- Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraums - Ein Handbuch für Planer und Praktiker. Bad Homburg: Fach Media Service Verlagsgesellschaft mbH
- Busboom, Michael (2003): Blinde und Sehbehinderte in der Stadt. In: Voigt, Andreas; Martens Bob; Linzer, Helena (Hrsg.): Raum@ Positionen der Forschung zum Lebensraum, Wien: Österreichischer Kunst- und Kulturverlag, 29-36
- Finke, Karl (2003): Elemente zur barrierefreien Gestaltung öffentlichen Raumes für sehbehinderte und blinde Menschen. Heruntergeladen von: <[http://www.behindertenbeauftragter-niedersachsen.de/presse\\_bbli/pics/Broschuere-mit\\_anderen\\_Augen.pdf](http://www.behindertenbeauftragter-niedersachsen.de/presse_bbli/pics/Broschuere-mit_anderen_Augen.pdf)>, Zugriff am 24.03.2012
- Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Soziales, Familie, Gesundheit und Verbraucherschutz (BSG) (Hrsg.) (2011): Das Hamburgische Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen. 2. Auflage. Heruntergeladen von: <<http://www.hamburg.de/contentblob/126204/data/gleichstellung-broschuere.pdf>>, Zugriff am 10.03.2012
- Hanke, Christian; Hentschel, Reinhard (1992): Winterhude im Wandel in alten und neuen Bildern. Hamburg: Medien-Verlag Schubert
- Herczog, Andreas; Huberli, Ernst (1995): Öffentlichkeit und öffentlicher Raum: von der Öffentlichkeit zur Koexistenz von Öffentlichkeiten - vom öffentlichen Raum zu öffentlichen Orten. Zürich: Nationales Forschungsprogramm Stadt und Verkehr
- Rau, Ulrike (Hrsg.) (2011): Barrierefrei bauen für die Zukunft. 2. Auflage. Berlin: Bauwerk Verlag GmbH
- Selle, Klaus (Hrsg.) (2003): Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte. 2. Erweiterte und aktualisierte Auflage. Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur
- Sieger, Volker; Hintzke, Anneros; Rau, Andrea; Eckes, Susanne (2008): Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung. Bonn: Sozialverband VdK Deutschland e. V. (Hrsg.)
- Sparr, Ulrike (2000): Winterhude von A-Z Das Stadtlexikon. Hamburg: Medien-Verlag Schubert
- Statistisches Bundesamt (2009): Statistik der schwerbehinderten Menschen. Heruntergeladen von: <<http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Publikationen/Fachveroeffentlichungen/Sozialleistungen/BehinderteKriegsopfer/SozialSchwerbehinderteKB2007pdf,property=file.pdf>>, Zugriff am 06.03.2012

Interviews:

- Dittmer, Helga (2012): Persönliches Telefoninterview von Verfasserin. Hamburg 12.01.2012
- Kunert, Heiko (2011a): Persönliches Interview von Verfasserin. Hamburg 02.11.2011
- Kunert, Heiko (2011b): Persönliches Interview von Verfasserin. Hamburg 23.12.2011
- Rabe, André (2012): Persönliches Interview von Verfasserin. Hamburg 03.01.2012

Gesetze

- Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1468), zuletzt geändert durch Artikel 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (BGBl. I S. 3024)
- Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21. Juli 2010 (BGBl. I S. 944)
- Hamburgische Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen, (HmbGGbM) 2. Auflage

## 6. QUELLENVERZEICHNIS

---

Sozialgesetzbuch (SGB) Neuntes Buch (IX) - Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen - (Artikel 1 des Gesetzes v. 19.6.2001, BGBl. I S. 1046), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 22. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3057)

### Internet:

Arbeitsgemeinschaft Behinderte und Senioren e. V. (ABS e. V.) (ohne Jahr): DIN 18024 - Barrierefreies Bauen. <[http://www.promotours.com/DIN\\_18024\\_Barrierefreies\\_Bauen.html](http://www.promotours.com/DIN_18024_Barrierefreies_Bauen.html)>, Zugriff am 10.03.2012

BeTa – Hilfen für Sehgeschädigte GmbH (ohne Jahr): Sehschädigung – Was ist das? <[http://www.beta-hilfen.de/index.php?p=sehschaedigung\\_allgemein](http://www.beta-hilfen.de/index.php?p=sehschaedigung_allgemein)>, Zugriff am 06.03.2012

Chemie.de Information Service GmbH (ohne Jahr): Blindheit. <<http://www.bionity.com/de/lexikon/Blindheit.html>>, Zugriff am 22.03.2012

Deutsches Institut für Normung e. V. (DIN e. V.) (ohne Jahr): DIN 18024-1. <<http://www.nabau.din.de/cmd?artid=3559040&bcrumblevel=1&contextid=nabau&subcommitteeid=54745117&level=tpl-art-detailansicht&committeeid=54738847&languageid=de>>, Zugriff am 10.03.2012

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (ohne Jahr): Barrierefreie Verkehrsanlagen. <<http://www.fgsv.de/512.html>>, Zugriff am 10.03.2012

KCS Internetlösungen Kröger GmbH (ohne Jahr): Winterhude - Lebendiges Viertel mit vielen Gesichtern. <<http://www.hamburg-web.de/guide/rubrik/winterhude.htm>>, Zugriff am 20.03.2012

Kraus, Bernadette (ohne Jahr): Mobilitätstraining/ Schulung. <<http://www.kraus-om.com/mobilit%C3%A4tstraining-schulung/>>, Zugriff am 22.03.2012

Seh-Netz e. V. (ohne Jahr): Tastbare Sehenswürdigkeiten. <<http://tastmodelle.barrierefreier-tourismus.info/?geo=DE-HH#de-hh>>, Zugriff am 11.03.2012

Statistisches Bundesamt (ohne Jahr): Fast 10 Millionen behinderte Menschen im Jahr 2009. <[http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2011/05/PD11\\_\\_187\\_\\_227.psml](http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2011/05/PD11__187__227.psml)>, Zugriff am 06.03.2012

### Abbildungen:

Titelbild: <<http://muscular dystrophy book.com/blind-confusion>>

Abbildung 1: Langstock: Blinden- und Sehbehindertenverein Westfalen e.V.: Wozu braucht man einen Blindenstock. <[http://www.bsvw.de/info\\_stock.php](http://www.bsvw.de/info_stock.php)>, Zugriff am 21.03.2012

Abbildung 2: Kontrastreiche Gestaltung: Hilfsgemeinschaft der Blinden und Sehschwachen Österreichs. Kontrastreiche Gestaltung. <[http://www.hilfsgemeinschaft.at/index.php?id=273&tx\\_gooffotoboek\\_pi1%5Bfid%5D=1&cHash=8f573ade4c](http://www.hilfsgemeinschaft.at/index.php?id=273&tx_gooffotoboek_pi1%5Bfid%5D=1&cHash=8f573ade4c)>, Zugriff am 21.03.2012

Abbildung 3: Tastmodell Hamburg: Krings, Marco: Tastbare Sehenswürdigkeiten. <<http://tastmodelle.barrierefreier-tourismus.info/?geo=DE-HH#de-hh>>, Zugriff am 21.03.2012

Abbildung 4: Kontrastreiche Straßenverkehrsgestaltung: Dipl. Ing. Mühr, Wendelin: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung. [www.barrierefreie-mobilitaet.de](http://www.barrierefreie-mobilitaet.de), Zugriff am 21.03.2012

Abbildung 5: Kantstein. Eigene Darstellung

Abbildung 6: Abgrenzung Geh- und Radweg. Hübsch. Radwege in Chemnitz. <<http://www.huebsch-gemacht.de/radwege/filter.php?cmd=browse&jahr=2007&monat=8>>, Zugriff am 21.03.2012

Abbildung 7: Anforderungsgerät. Eigene Darstellung

Abbildung 8: Zusatzeinrichtung. Eigene Darstellung

Abbildung 9: Leitsystem mit Aufmerksamkeitsfeld. Winkelmann. Sicherheitsausstattung für Wohnung und Gebäude / taktiles Bodenmaterial / Bodenindikator / Bodenplatte. <<http://www.rehadat.de/rehadat/Reha.KHS?State=311&Last=-1&Db=0&GIX=IW/183315.11>>, Zugriff am 21.03.2012

Abbildung 10: Treppengestaltung. Eigene Darstellung

Abbildung 11: Fahrstuhl mit Blindenschrift. Langhans, Regina: Mit dem Aufzug nach oben. <<http://www.augsburger-allgemeine.de/illertissen/Mit-dem-Aufzug-nach-oben-id17566176.html>>, Zugriff am 21.03.2012

Abbildung 12: Bildungszentrum für Blinde und Sehbehinderte Hamburg. Eigene Darstellung

Abbildung 13: Winterhuder Werkstätten. openPR UG & Co. KG: Winterhuder Werkstätten: Architektenwettbewerb für Neubau der Behindertenwerkstatt in Groß Borstel entschieden. <<http://www.openpr.de/news/457272.html>>, Zugriff am 21.03.2012

Abbildung 14: Leben mit Behinderung. Arbeitsgemeinschaft der Freien Wohlfahrtspflege Hamburg e.V.: AKTIVOLI-Freiwilligenbörse - Veranstalter 2011 -. <[http://www.agfw-hamburg.de/kontakt/?fid=10564&sm=e\\_c&sm2=11\\_3&sm=11\\_3](http://www.agfw-hamburg.de/kontakt/?fid=10564&sm=e_c&sm2=11_3&sm=11_3)>, Zugriff am 21.03.2012

Abbildung 15: Ende Leitsystem. Eigene Darstellung

Abbildung 16: Sandweg. Eigene Darstellung

Abbildung 17: Pflasterung Einfahrten. Eigene Darstellung

Abbildung 18: Fehlerhafte Pflasterung. Eigene Darstellung

Abbildung 19: Zebrastreifen Maria-Louisen-Straße. Eigene Darstellung

Abbildung 20: Baum auf Gehweg. Eigene Darstellung

Abbildung 21: Kontraste Gehweg / Fahrradweg. Eigene Darstellung

Abbildung 22: Ampelsituation Winterhuder Marktplatz. Eigene Darstellung

Abbildung 23: Winterhuder Marktplatz. Eigene Darstellung

Abbildung 24: U-Bahnstation Hudtwalckerstraße. Eigene Darstellung

Abbildung 25: Ampelsituation Semperstraße. Eigene Darstellung

Abbildung 26: Gehweg Barmbeker Straße. Eigene Darstellung

Abbildung 27: Fahrzeuge auf Gehweg. Eigene Darstellung

Abbildung 28: Übergang Pflasterung. Eigene Darstellung

Abbildung 29: Abgesenkter Bordstein. Eigene Darstellung

Abbildung 30: Zebrastreifen Jarrestraße. Eigene Darstellung

Abbildung 31: Fehlende Pflasterung. Eigene Darstellung

Abbildung 32: Treppensituation. Eigene Darstellung

Abbildung 33: Signalanlage Großheidestraße. Eigene Darstellung

Abbildung 34: Fahrrad auf Gehweg. Eigene Darstellung

Abbildung 35: Gehwegsituation Stammannstraße. Eigene Darstellung

Abbildung 36: Werbetafeln auf Gehweg. Eigene Darstellung

Abbildung 37: Signalanlage Wiesendamm. Eigene Darstellung

Abbildung 38: Gehweg Poßmoorweg. Eigene Darstellung

Abbildung 39: Hohe Bordsteinkante. Eigene Darstellung

Abbildung 39a: Tiefe Bordsteinkante. Eigene Darstellung

Abbildung 40: Fehlerhafte Pflasterung 2. Eigene Darstellung

Abbildung 41: Eingangssituation. Eigene Darstellung

Abbildung 42: Gehwegverbreiterung. Eigene Darstellung

Abbildung 43: Gehweg Krohnskamp. Eigene Darstellung

Abbildung 44: Leitsystem Borgweg. Eigene Darstellung

Abbildung 45: Pflasterungswechsel. Eigene Darstellung

## 6. QUELLENVERZEICHNIS

---

- Abbildung 46: Gehweg Grasweg. Eigene Darstellung  
Abbildung 47: Gehweg Barmbeker Straße. Eigene Darstellung  
Abbildung 48: Übergang Buchenstraße. Eigene Darstellung  
Abbildung 49: Verbreiteter Gehweg Barmbeker Straße. Eigene Darstellung  
Abbildung 50: Ampelsituation Winterhuder Marktplatz. Eigene Darstellung  
Abbildung 51: Signalanlage Hudtwalckerstraße. Eigene Darstellung  
Abbildung 52: Bäckereifachgeschäft. Eigene Darstellung  
Abbildung 53: Eingangssituation U-Bahnstation Hudtwalckerstraße. Eigene Darstellung  
Abbildung 54: Innere Leitlinie Barmbeker Straße. Eigene Darstellung  
Abbildung 55: Freiraumfläche Barmbeker Straße. Eigene Darstellung  
Abbildung 56: Einfahrten. Eigene Darstellung  
Abbildung 57: Verbreiterung Gehweg Ecke Barmbeker Straße / Jarrestraße. Eigene Darstellung  
Abbildung 58: Poller. Eigene Darstellung  
Abbildung 59: Griechisches Restaurant. Eigene Darstellung  
Abbildung 60: Bäckereifachgeschäft 2. Eigene Darstellung  
Abbildung 61: Dönerladen. Eigene Darstellung  
Abbildung 62: Zebrastreifen Orientierungsmerkmal. Eigene Darstellung  
Abbildung 63: Seitenstreifen. Eigene Darstellung  
Abbildung 64: Fehlende Pflasterung Jarrestraße. Eigene Darstellung  
Abbildung 65: REWE Markt. Eigene Darstellung  
Abbildung 66: Hindernisse. Eigene Darstellung  
Abbildung 67: Ampelsituation Großheidestraße. Eigene Darstellung  
Abbildung 68: Container auf Gehweg. Eigene Darstellung  
Abbildung 69: Überquerung Jean-Paul-Weg. Eigene Darstellung  
Abbildung 70: Dönerladen 2. Eigene Darstellung  
Abbildung 71: Ampelsituation Barmbeker Straße. Eigene Darstellung  
Abbildung 72: Orientierungsmerkmal. Eigene Darstellung  
Abbildung 73: Rasenkante. Eigene Darstellung  
Abbildung 74: Poller 2. Eigene Darstellung  
Abbildung 75: Fahrräder auf Gehweg. Eigene Darstellung  
Abbildung 76: Gehwegsituation Gottschedstraße. Eigene Darstellung  
Abbildung 77: Gehwegsituation Poßmoorweg. Eigene Darstellung  
Abbildung 78: Übergang Heiberg. Eigene Darstellung  
Abbildung 79: Gehwegverbreiterung Ecke Poßmoorweg / Krohnskamp. Eigene Darstellung  
Abbildung 80: Übergang Gehweg Krohnskamp. Eigene Darstellung  
Abbildung 81: Orientierungsmerkmal Krohnskamp. Eigene Darstellung

### Karten:

Karte 1: Winterhude. Melfsen, Thies: Freiwillige Feuerwehr Winterhude. <<http://www.ffwinterhude.de/index.php?key=ekarte&men=9>>, Zugriff am 25.03.2012

Karte 2: Spaziergang mit Herrn Rabe. Eigene Darstellung aus LGV-Hamburg DK5 2010

- Karte 3: Spaziergang mit Frau Dittmer. Eigene Darstellung aus LGV-Hamburg DK5 2010
- Karte 4: Spaziergang mit Herrn Kunert. Eigene Darstellung aus LGV-Hamburg DK5 2010
- Kartenausschnitt 1: André Rabe: Borgweg, Südring aus Karte 2: Spaziergang mit Herrn Rabe. Eigene Darstellung aus LGV-Hamburg DK5 2010
- Kartenausschnitt 2: André Rabe: Grasweg aus Karte 2: Spaziergang mit Herrn Rabe. Eigene Darstellung aus LGV-Hamburg DK5 2010
- Kartenausschnitt 3: André Rabe: Übergang Maria-Louisen-Straße aus Karte 2: Spaziergang mit Herrn Rabe. Eigene Darstellung aus LGV-Hamburg DK5 2010
- Kartenausschnitt 4: André Rabe: Barmbeker Straße aus Karte 2: Spaziergang mit Herrn Rabe. Eigene Darstellung aus LGV-Hamburg DK5 2010
- Kartenausschnitt 5: André Rabe: Winterhuder Marktplatz aus Karte 2: Spaziergang mit Herrn Rabe. Eigene Darstellung aus LGV-Hamburg DK5 2010
- Kartenausschnitt 6: André Rabe: Hudtwalckerstraße aus Karte 2: Spaziergang mit Herrn Rabe. Eigene Darstellung aus LGV-Hamburg DK5 2010
- Kartenausschnitt 7: Helga Dittmer: Barmbeker Straße aus Karte 3: Spaziergang mit Frau Dittmer. Eigene Darstellung aus LGV-Hamburg DK5 2010
- Kartenausschnitt 8: Helga Dittmer: Barmbeker Straße, Jarrestraße aus Karte 3: Spaziergang mit Frau Dittmer. Eigene Darstellung aus LGV-Hamburg DK5 2010
- Kartenausschnitt 9: Helga Dittmer: Jarrestraße aus Karte 3: Spaziergang mit Frau Dittmer. Eigene Darstellung aus LGV-Hamburg DK5 2010
- Kartenausschnitt 10: Helga Dittmer: Jarrestraße 2 aus Karte 3: Spaziergang mit Frau Dittmer. Eigene Darstellung aus LGV-Hamburg DK5 2010
- Kartenausschnitt 11: Helga Dittmer: Jarrestraße 3 aus Karte 3: Spaziergang mit Frau Dittmer. Eigene Darstellung aus LGV-Hamburg DK5 2010
- Kartenausschnitt 12: Helga Dittmer: Großheidestraße, Stammanstraße aus Karte 3: Spaziergang mit Frau Dittmer. Eigene Darstellung aus LGV-Hamburg DK5 2010
- Kartenausschnitt 13: Helga Dittmer: Stammannstraße aus Karte 3: Spaziergang mit Frau Dittmer. Eigene Darstellung aus LGV-Hamburg DK5 2010
- Kartenausschnitt 14: Heiko Kunert: Borgweg, Wiesendamm aus Karte 4: Spaziergang mit Herrn Kunert. Eigene Darstellung aus LGV-Hamburg DK5 2010
- Kartenausschnitt 15: Heiko Kunert: Heidberg aus Karte 4: Spaziergang mit Herrn Kunert. Eigene Darstellung aus LGV-Hamburg DK5 2010
- Kartenausschnitt 16: Heiko Kunert: Gottschedstraße, Poßmoorweg aus Karte 4: Spaziergang mit Herrn Kunert. Eigene Darstellung aus LGV-Hamburg DK5 2010
- Kartenausschnitt 17: Heiko Kunert: Poßmoorweg aus Karte 4: Spaziergang mit Herrn Kunert. Eigene Darstellung aus LGV-Hamburg DK5 2010
- Kartenausschnitt 18: Heiko Kunert: Poßmoorweg Übergang Heidberg aus Karte 4: Spaziergang mit Herrn Kunert. Eigene Darstellung aus LGV-Hamburg DK5 2010
- Kartenausschnitt 19: Heiko Kunert: Krohnskamp aus Karte 4: Spaziergang mit Herrn Kunert. Eigene Darstellung aus LGV-Hamburg DK5 2010

## 7. Anhang

---

Interviewabschrift

Herr Kunert, zukünftiger Geschäftsführer des BSVH

02.11.2011, 16:00 Uhr

Jannike Harder = JH, Heiko Kunert = HK

JH: Zunächst möchte ich Ihnen nochmal mein Vorhaben erläutern. Ich möchte meine Bachelorarbeit über das Thema blinde Menschen in der Stadt schreiben. Ich finde, dass das Thema nach meiner Erfahrung ein bisschen wenig Beachtung findet.

HK: Ja, das stimmt das ist eher ein Nischenthema.

JH: Ich habe mir überlegt, dass es schön wäre eine Art Spaziergang durch Winterhude zu machen, da sich die Untersuchungen ja auf diesen Stadtteil beziehen sollen. Das Quartier soll dann auf seine Blindenfreundlichkeit hin untersucht werden. Zunächst würde ich Ihnen gerne einige allgemeine Fragen stellen, die sich im Laufe der Recherche so ergeben haben. Im Anschluss würde ich gerne einige Kriterien mit Ihnen durchsprechen, die ich aufgestellt habe und die die Barrierefreiheit für Blinde und Sehbehinderte bewerten sollen. Vielleicht können Sie diese ja noch ein wenig ergänzen und wenn möglich auch nach Wichtigkeit sortieren.

HK: Ja, das kann ich versuchen.

JH: Zu meiner ersten Frage. In welcher Form werden Blinde und Sehbehinderte in die Stadtplanung mit einbezogen? Es gibt ja allgemeine rechtliche Vorgaben, dass behinderte Menschen nicht benachteiligt werden dürfen, aber in welcher Form wird man denn da wirklich mit einbezogen?

HK: Also in der Praxis?

JH: Genau.

HK: Es tut sich ein bisschen was in diesem Gebiet. Inklusion ist hier das Stichwort. Es gibt eine UN-Behindertenrechtskonvention und die schreibt vor, dass behinderten Menschen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht werden soll und zwar gleichberechtigt. Das ist auch bei einigen Stadtplanern schon angekommen oder bei Verwaltungen und Behörden und Politik. Das äußert sich dann so, dass wir angerufen oder angesprochen werden von Ingenieuren oder Planungsbüros die für einen Bezirk oder die Stadt etwas planen sollen. Jetzt gerade aktuell haben wir da zum Beispiel Radfahrwege im Bezirk Mitte, die durch Parkanlagen führen sollen und da soll sichergestellt werden, dass Fuß- und Radwege für Blinde und Sehbehinderte unterscheidbar sind. Dass es zum Beispiel einen Markierungsstreifen dazwischen gibt der einem signalisiert das eine ist Radweg und das andere Fußweg. Wenn es dann um die konkrete Umsetzung geht gibt es Vorstellungen wie es aussehen soll, Designargumente, und es gibt es Anforderungen, dass es gut tastbar und kontrastreich ist, die werden von uns eingebracht und dann wird versucht eine gemeinsame Lösung zu finden. Das reicht eben von Ingenieuren, Planern die uns ansprechen bis aber auch zur Stadtentwicklungsbehörde wenn diese Vorgaben entwickeln Ratschläge geben wie Stadtentwicklung, bauliche Maßnahmen barrierefrei gestaltet werden sollen, das die uns dann fragen denkt Ihr denn, dass das und das sinnvoll wär?. Das sind dann meistens ganz konkrete Fragen wie zum Beispiel sind die und die Noppenplatten geeignet, oder sollten es doch lieber Mosaiksteine sein?, also das sind dann meistens sehr konkrete Fragen um die es geht. Aber es ist immer noch nicht systematisch also es ist nicht so, dass wir sozusagen bei jedem größeren Bauvorhaben was irgendwo in der Stadt passiert angesprochen werden, sondern es ist immer so ein bisschen ein Zufallstreffer. Also wenn derjenige der da plant das auf dem Schirm hat, das Thema Barrierefreiheit, dann werden wir vorher angesprochen, wenn er oder der Bezirk das nicht auf dem Plan hat, dann werden wir nicht angesprochen und es wird etwas gebaut. Danach kommen dann blinde oder sehbehinderte Menschen zu uns und sagen da und da ist umgebaut worden, zum Beispiel ein Kreisverkehr entstanden und ich komme da jetzt nicht mehr über die Straße. Das ist immer ein bisschen ärgerlich, weil dann ist etwas neu und teuer fertiggebaut und dann kommen wir danach an und sagen aber das ist ja gar nicht barrierefrei ihr müsstet eigentlich noch dies und das einbauen und das ist dann natürlich immer deutlich schwieriger, als wenn man das gleich in der Planung mit berücksichtigen würde.

JH: Das führt mich direkt zu meiner nächsten Frage, wer denn überhaupt entscheidet beispielsweise welche Wege oder auch welche Ampeln blindengerecht gestaltet werden und welche nicht, weil wenn man mal so durch die Straßen läuft, dann gibt es mal ein Leitsystem, dann wieder nicht und da hat sich mir die Frage gestellt wer diese Entscheidungen trifft.

HK: Also bei dem Thema Ampeln sind wir immer ziemlich direkt eingespannt. Wir haben den Arbeitskreis Umwelt und Verkehr das sind ehrenamtlich organisierte blinde und sehbehinderte Menschen, die sich sehr intensiv mit den Themen befassen und die sind der Ansprechpartner für Bezirke und Stadt wenn es um Signalampeln geht. Also wir fragen regelmäßig unsere Mitglieder wo es Bedarf gibt, das sind dann meistens Arbeitswege oder in der Nähe von Wohngebieten, also das man dann sagt da und da komme ich nicht über die Ampel, da bräuchte man eine Signalanlage und dann äußern wir den Wunsch, geben den dann sozusagen weiter und dann gibt es so eine

Prioritätenliste wann was gemacht wird und die werden dann so nach und nach umgebaut. Da werden dann auch schon unsere Wünsche berücksichtigt, dass diese Anlagen zuerst umgebaut werden, wo es auch wirklich Bedarf gibt. Es gibt natürlich auch Ecken, wo einfach gar kein blinder Mensch wohnt und wo der Bedarf nicht ganz so hoch ist wie auf anderen Strecken, wie zum Beispiel am Borgweg, wo es einfach viele blinde Menschen gibt.

JH: Es liegt also noch sehr im Ermessen des jeweiligen Planers?

HK: Wenn es jetzt um andere Sachen geht, die nichts mit Ampeln zu tun haben, dann ist es immer sehr Sache des Planers, des Bezirks inwieweit die das Thema einfach berücksichtigen. Es ist noch nicht so, dass wenn was neu gebaut wird, dann wird auf jeden Fall barrierefrei gebaut, schön wärs. Zum Beispiel das Beispiel HafenCity wo man ganz neu gebaut hat, aber ganz grobe Schnitzer in Sachen Barrierefreiheit drin hat. Das ist leider immer noch Ermessenssache. Es gibt jetzt Bemühungen von der Stadtentwicklungsbehörde Vorgaben für Straßenbaugeschichten und solchen Sachen, also Empfehlungen aufzustellen, die dann eine Grundlage für Stadtentwicklung sind. Die wird jetzt gerade neu gefasst und es werden mehr barrierefreie Elemente eingebaut. Aber selbst das ist nicht verpflichtend, da kann der Stadtplaner immer noch sagen mir passt das jetzt aber nicht oder der Bezirk kann sagen ne das finden wir hässlich und dann kommt das halt nicht.

JH: Das ist doch bestimmt häufig ein Konfliktpunkt mit dem Aussehen.

HK: Ja, das ist ganz oft der Konflikt, besonders was Kontraste angeht. Das ist ja ein ganz wichtiges Thema für sehbehinderte Menschen und dann wird aber oft gesagt ne das wollen wir aber schön Einheitlich hier und dann macht man das halt nicht.

JH: Meine nächste Frage bezieht sich auf die Hilfsmittel für Blinde und Sehbehinderte. Was gibt es denn noch für Hilfsmittel um sich im öffentlichen Raum zu bewegen und diesen auch wahrzunehmen. Bekannt sind hier ja der Langstock oder der Blindenhund aber was gibt es denn noch für Möglichkeiten?

HK: Also Hund und Stock ist natürlich das Grundsätzliche was man so hat, also die einen haben einen Hund, die andern benutzen einen Stock. Dann gibt es noch Navigationsgeräte, also extra als Hilfsmittel für blinde und sehbehinderte Menschen, die dann mit einem sprechen. Die funktionieren im Prinzip so wie GPS Geräte, haben aber eine ausführlichere Sprachausgabe und teilweise auch eine Spracheingabe. Die sind speziell auf die Bedürfnisse blinder und sehbehinderter Menschen konzentriert. Dann können blinde Menschen zum Beispiel das I-Phone nutzen, da die standartmäßig eine Sprachausgabe haben und da gibt es dann auch Apps, die für blinde und sehbehinderte Menschen programmiert wurden. Zum Beispiels ein App sagt mir wenn ich irgendwo draußen bin so genau wie das mit GPS geht, wo ich jetzt gerade bin. Das ist manchmal ganz hilfreich, das kann man dann so einstellen, dass es einen sozusagen begleitet. Wenn ich dann eine Straße entlanggehe dann sagt es zum Beispiel Holsteinischer Kamp 26 dann geh ich weiter und es sagt dann nach einigen Sekunden Holsteinischer Kam 10 so weiß ich dann immer die Richtung und auf welcher Höhe ich bin. Wenn ich irgendwo abbiege sagt es mir in welche Himmelsrichtung ich abbiege.

JH: So etwas kann doch aber den Stock nicht wirklich ersetzen?

HK: Nein, das ist eine Ergänzung den Stock brauch man einfach immer unmittelbar, um nicht irgendwo gegenzulaufen oder nicht irgendwo hineinzufallen zu stolpern oder so. Diese Navigationsgeräte sind immer eine Ergänzung. Was es noch gibt, was man an den Stock anbringen kann ist ein kleines Infrarotgerät, was nach oben abstrahlt, weil das eine ungeschützte Fläche ist. Also wenn etwas von oben hängt, ein Ast oder so, dann kann es schonmal sein, dass ich mit dem Kopf dagegen laufe, weil ich das mit dem Stock halt nicht merke. Da gibt es denn Geräte die zum Beispiel vibrieren. Die kann man sich oben an den Stock montieren und dann vibriert es, wenn oben eine Gefahr ist. Dann gibt es noch tastbare Pläne oder Umgebungspläne, dass man die Straßenführung kennenlernt, manchmal gibt es das auch für Gebäude, dass man einen Plan von dem Haus bekommt also wo was ist, aber das ist sehr selten, aber rein technisch möglich.

JH: Ich habe auch noch gelesen, dass das Gehör eine große Rolle spielen kann. Das man dann zum Beispiel Gebäudekanten wahrnehmen kann, wenn man da ein bisschen geübt drin ist.

HK: Das stimmt, das Gehör ist ganz wichtig. Das ist noch so der Fernsinn den man hat, mit dem man auch relativ weit wahrnehmen kann. Nicht so weit wie mit dem Auge natürlich, aber immerhin. Das nutzt man auch sehr stark aus, gerade wenn man auch mit dem Stock unterwegs ist, dass man darüber versucht noch weitere Informationen zu kriegen, also wo ist der Autoverkehr, gehe ich parallel zur Straße das kann man hören, oder Gebäude wie sie sagen, gehe ich gerade an einem Gebäude vorbei, oder ist es da offen, ist da eine Einfahrt das kann man am Schall hören, wie der sich bricht, oder gehe ich gerade unter einer Brücke längs, oder über eine Brücke, das kann man fühlen aber auch hören. Manchmal benutzt man auch die Nase, wenn man zum Beispiel zum Bäcker geht, den kann man auch riechen. Man versucht eigentlich alles herauszuholen. Den Stock benutzt man natürlich auch, nicht nur zum Schutz damit man nirgends gegenläuft, sondern damit fühlt man auch Untergründe, man fühlt diese Leitstreifen auf den Bahnhöfen zum Beispiel und fühlt mit dem Stock und den Füßen ob man jetzt gerade über Kopfsteinpflaster geht oder über eine glatte Fläche.

JH: Also man kann schon sagen, dass Gehör hilft einem ein bisschen den öffentlichen Raum wahrzunehmen, wie er vielleicht auch gestaltet ist.

HK: JA begrenzt, aber man nutzt es auf jeden Fall.

JH: Kommen wir zur nächsten Frage, das haben sie eben auch schon ein bisschen angesprochen. Wenn man in ein völlig neues Gebiet kommt, wie kann man sich dann als blinde Mensch überhaupt zurechtfinden, wie kann man es erkunden. Wenn man ein Gebiet kennt, weiß man natürlich irgendwann wo langgehen muss, aber wenn man in einem Gebiet völlig neu ist, stell ich mir das sehr schwierig vor.

HK: Das ist auch schwierig, also man geht auch eigentlich selten, also die meisten blinden Menschen die ich kenne gehen eher ungern in völlig fremde Gegenden, weil man sich so klassisch nicht orientieren kann. Also so wie man so normalerweise unterwegs ist, nur mit dem Stock und dem Gehör, das geht eben auf Strecken die man kennt, weil man da eben auch die Orientierungspunkte kennt, also man sucht sich immer so irgendwelche markanten Punkte an denen man sich orientieren kann, zum Beispiel auf meinem Arbeitsweg gibt es irgendwo einen Holzzaun, den nutze ich manchmal zur Orientierung oder ein Gebüsch, bei dem ich dann weiß jetzt muss ich abbiegen oder so. Das geht natürlich nur auf Strecken die man kennt, die man mit Sehenden mal abgegangen ist oder man beim Orientierungs- und Mobilitätstraining hatte, das ist das Training bei dem man lernt mit dem Stock zu gehen. Insofern ist das schwierig. Es geht wenn man sehr genaue Wegbeschreibungen hat, die auch auf die Bedürfnisse blinder und sehbehinderter Menschen zugeschnitten sind. Das man dann wirklich si eine Beschreibung bekommt du biegest dann rechts ab und dann sind rechts von dir Treppenaufgänge und der dritte Treppenaufgang führt dann zu unserem Haus. Wenn man so etwas Genaues hat, dann geht das schon mal, wenn man aber nur eine Hausnummer hat und sonst nichts, dann ist es schwierig. Man kann sich dann ein bisschen mit den Navigationsgeräten und Apps behelfen, weil es eine zusätzliche Sicherheit gibt, aber die sind halt noch nicht so genau, dass die einen zum Beispiel sicher zum Zebrastreifen führen, da gibt es noch mehrere Meter Abweichung, was natürlich bei so etwas schon entscheidend ist. Zu diesem Thema wird auch geforscht, man erhofft sich von den Galileo Satelliten, die eine genauere Bestimmung als GPS haben sollen, das man es dann noch genauer hinbekommt. Dann wird versucht Stadtpläne mir einzubinden in diese Navigationsgeräte, dadurch wird das auch nochmal genauer und richtig gut, also die Vision sozusagen ist, dass man irgendwann punktgenau geführt werden kann, dass man über Sprache bis zum Ampelpfosten, zum Übergang gebracht wird. Es gibt so Forschungen wo man mit RFID Chips arbeitet, also so kleine Minichips, die man in der Stadt verteilt und dann hat man ein Gerät dabei und das liest die aus und stellt dann so Informationen zur Verfügung. Da gibt es so Teststrecken wo man dann zum Beispiel durch eine Einkaufsstraße geht und es sagt einem dann genau jetzt stehst du vorm Karstadt Eingang. Das ist auch eine Technologie mit der man sehr viel machen kann, diese Chips kann man unauffällig überall verbauen und wenn man dann die geeigneten Geräte hat, die kann man dann vielleicht am Stock anbringen, oder es läuft über das Handy und dann hat man diese Zusatzinfos und könnte dann sehr eigenständig navigieren, aber so klassisch ist das eher schwierig n einer fremden Umgebung. Da würde ich mir eher einen sehenden Freund organisieren, wenn ich eine Strecke hab die ich zukünftig häufiger gehen muss, der die dann einmal mit mir abgeht, damit ich dann weiß wo es lang geht.

JH: Könnte man also sagen, dass dies ein Problemfeld von blinden Menschen in der Stadt ist.

KH: Fremde Umgebungen, ja das ist immer schwierig.

JH: Es gibt also keine tastbaren Pläne?

KH: Nein, also wenn es so etwas gibt ist das die ganz große Ausnahme. Wenn es sie gibt, dann muss man aber auch wissen, dass es so ist und wo es die gibt und da gibt es überhaupt keine Systematik.

JH: Gibt es denn aus Ihrer Sicht noch weitere Problemfelder von Sehbehinderten in der Stadt?

HK: Es ist natürlich immer noch so, dass die Bahnhöfe nicht alle barrierefrei umgebaut sind. Da gibt es jetzt eine Ankündigung vom Senat, dass die das bis 2020 hinbekommen wollen. Mal sehen ob das so klappt. Das ist natürlich für Rollstuhlfahrer noch elementarer, noch dramatischer als für blinde Menschen, aber für blinde Menschen ist es natürlich auch schwierig, wenn es die Leitstreifen oder Warnstreifen nicht gibt. Das ist natürlich eine zusätzliche Unsicherheit für manche blinde Menschen, die Angst haben dann auf die Gleise zu fallen oder so wenn es diese Streifen nicht gibt. Dann ist es noch so, dass die Signalampeln nicht flächendeckend verbreitet sind, was natürlich schade ist, denn gerade wenn man mal eine neue Gegend sich erobern muss und es da keine Signalampeln gibt, dann ist das natürlich eine Erschwernis. Manchmal gibt es Probleme mit öffentlichem Nahverkehr, wenn zum Beispiel Ansagen nicht sind, dass blinde Menschen was damit anfangen können oder es gar keine Ansagen gibt, wenn sich etwas ändert, der Zug zum Beispiel nicht weiter fährt oder woanders hinfährt, das man dann nicht weiter weiß.

JH: Also speziell in Bussen habe ich in den letzten Jahren die Erfahrung gemacht, dass sich die Situation verbessert hat. Früher gab es kaum Haltstellenansagen und jetzt viel regelmäßiger.

HK: Ja, das stimmt. Die Ansagen sind auch insgesamt besser geworden dadurch, dass man sie automatisiert hat. Also früher war es so, dass Bus- und Bahnfahrer irgendwas ins Mikro genuschelt haben und jetzt kommen sie

in der Regel vom Band beziehungsweise sind digital. Bei den Bussen läuft es recht zuverlässig, das ist auch GPS gestützt, dass also die Ansage automatisch kommt, wenn der Bus in die Nähe der nächsten Haltestelle kommt. Bei den U-Bahnen ist das noch irgendwie von Hand gedrückt, da ist es manchmal so wenn der U-Bahnfahrer vergisst zu drücken, hängt die Ansage eine Station hinterher und das ist dann auch verwirrend wenn man sich als blinder Mensch allen darauf verlassen würde, dann steigt man nachher noch falsch aus. In der Regel zählt man mit, aber wenn man mal eine längere Strecke hat, dann ist das auch schwierig. Ansonsten sind an Herausforderungen gerade aktuell, weil die immer häufiger kommen, Kreisverkehre, also dass Kreuzungen ersetzt werden durch Kreisverkehre. Die sind deutlich schwieriger zu hören, also man weiß schlechter, ob man jetzt gehen kann oder nicht, weil man nicht so eine klare Struktur wie bei einer X-Kreuzung hat. Da hat man einen Parallelverkehr und einen Verkehr der vor einem fährt und kann sich daran orientieren und wenn es eine Ampel gibt hört man wenn der Parallelverkehr losfährt, dann hab ich als Fußgänger auch grün. Bei Kreisverkehren ist das ja nicht so. Da muss man hören, ob ein Auto kommt und dann muss man noch einschätzen können, kommt das hier überhaupt lang oder biegt das vorher im Kreisverkehr ab. Also so ein Kreisverkehr ist auch schwieriger zu händeln als eine Ampelkreuzung. Da arbeitet man dann mit Richtungsfeldern und Markierungspunkten, sodass man zumindest weiß wo und in welcher Richtung man die Straße überqueren muss, aber das löst immer noch nicht das Problem mit dem Hören. Das ist zum Beispiel eine Herausforderung bei der man lernen muss mit umzugehen, weil das gerade hier in Hamburg bisher nicht so üblich war und dann müssen die Betroffenen erstmal lernen sozusagen damit umzugehen. Man hatte in Hamburg ja auch Shared Space erwogen, diese Gemeinschaftsstraßen, wo man einen gemeinsam genutzten Verkehrsraum hat und sich eigentlich über Blickkontakt verständigen sollte. Das ist aber im Moment erstmal vom Tisch aus finanziellen Gründen. Aber da hatten wir natürlich auch große Bauchschmerzen, weil logischerweise Blickkontakt ja eher schwierig ist. Ansonsten ist wie gesagt das Hauptproblem, dass wenn neu geplant wird zu oft die Barrierefreiheit dem Design geopfert wird, oder eben Unwissenheit herrscht, dass man da gar nicht erst dran denkt. Das ist immer noch ein Problem, ändert sich zwar und wird besser, aber ist immer noch ein großes Ärgernis.

JH: Das ist verständlich. Der Teil zu den allgemeinen Fragen ist dann abgeschlossen und ich würde gerne zu den Kriterien kommen die ich mir überlegt habe. Viele von denen haben Sie auch schon erwähnt. Zum ersten also die Möglichkeiten die es gibt vor dem erstmaligen Betreten eines Gebiets, da hatten wir die Tastmodelle und in seltenen Fällen Pläne in Blindenschrift.

HK: Ja, und wenn müssen die immer extra angefertigt werden.

JH: Dann die Beschaffenheit von Gehwegen. Dass das Oberflächenmaterial aus einem Werkstoff besteht, dass man es mit dem Stock auch gut hören kann.

HK: Das spielt also so direkt keine Rolle, man nutzt natürlich schon die verschiedenen Untergrundstrukturen zur Orientierung, also ist das Asphalt oder sind es Steine oder Kopfsteinpflaster, das ist dann aber eher ein taktiles Wahrnehmen über Füße und Stock und weniger ein akustisches. Manchmal nutzt man das auch, also wie klingen die Untergründe, aber es gibt jetzt keine Untergründe bei denen man sagt, der eine ist akustisch besonders gut und der andere besonders schlecht, da geht es denn mehr um die Tastbarkeit bei den Untergründen.

HK: Ein Nachteil habe ich noch gelesen, ist wenn der Fugenanteil besonders hoch ist, da man sonst mit dem Stock des Öfteren hängen bleiben kann.

HK: Heutzutage hat man bei Stöcken ganz oft so große Kugeln vorne, so Rollspitzen, für die ist da nicht ganz so ein großes Problem, weil die gleiten da so rüber, aber es gibt auch Stöcke die haben so kleinere Spitzen oder Kugeln vorne oder so feste Spitzen und mit denen bleibt man dann stecken. Das ist dann sehr unangenehm, weil das so ins Gelenk geht.

JH: Das nächste Kriterium das ich mir notiert habe ist die unterschiedliche Nutzung von Geh- und Radwegen, dass die voneinander durch einen Helligkeitsunterschied getrennt sind, oder auch durch einen breiteren Streifen. Dann die Abgrenzung zur Fahrbahn da sollte es auch einen Begrenzungstreifen geben beispielsweise durch Bepflanzung.

KH: Genau, es muss irgendwie erkennbar sein. Im Idealfall sollte es auch noch eine Stufe geben, die mindestens 3 cm hoch ist. Das ist die Anforderung für Blinde und Sehbehinderte das man sagt 3 cm sollte die schon hoch sein, damit man die mit dem Stock mitbekommt. Da gibt es immer einen gewissen Interessenkonflikt mit Rollatoren und Rollstuhlfahrern, weil für die am idealsten 0 cm Abgrenzung ist. Das ist immer eine Abwägungsgeschichte. In anderen Ländern werden zum Beispiel Aufmerksamkeitsfelder einbaut, sodass man dann auf 0 cm runtergeht, aber dafür hat man davor dann noch Noppenplatten oder eine leichte Kopfsteinpflasterung, sodass man eben mit dem Stock bemerkt da kommt jetzt was. Noch besser sind aber diese 3 cm, weil die merkt man ziemlich sicher.

JH: Das gleiche gilt dann ja auch für Überquerungsstellen der Fahrbahn, da gibt es dann ja die Lichtsignalanlagen mit den Zusatzeinrichtungen, aber auch hier sollte doch die Übergangsstelle markiert sein beispielsweise durch einen optischen Kontrast oder wie Sie gerade erwähnt haben die Noppenplatten.

HK: Also für blinde und sehbehinderte Menschen ist es in Hamburg und in weiten Teilen Deutschlands ja so gelöst, dass wenn es eine Signalampel gibt, die ein permanentes Knackgeräusch ausstrahlt, dadurch findet man den Übergang akustisch. Da ist dann eine zusätzliche Bodenmarkierung nicht unbedingt nötig und in Hamburg

gibt es die auch nicht so verbreitet, das ist in anderen Städten mehr. Das ist dann ein bisschen Geschmackssache, aber wenn wir von einem Optimalzustand ausgehen +, dann wäre das natürlich wünschenswert das man es noch zusätzlich kontrastiert und irgendwie fühlbar macht.

JH: Dann habe ich noch was zur Ausstattung im öffentlichen Raum, wie Treppen oder Fahrstühle, das die markiert sind und Etagentasten in Blindenschrift haben.

HK: Genau, das wäre super und auch eine akustische Ansage ist hilfreich. Und die Schwarzschrift, also ihre Schrift, wenn die vorkommt, dass die möglichst groß und auch kontrastreich ist. Also im Allgemeinen, das gilt auch für Fahrplananzeigen und das diese auch nutzbar sind. Sehbehinderte Menschen benutzen ganz oft Monokulare, also praktisch Lupenbrillen und die gehen dann ganz dicht zum Beispiel an so einen Fahrplan heran und wenn der dann hinter Glas ist und zwar weit hinter Glas, dann können die das nicht richtig ranzoomen sozusagen, weil der Abstand zu groß ist zu dem Schriftgut was da drin ist in der Tafel. Also da ist es auch immer wichtig, dass die Schrift möglichst groß und kontrastreich ist.

JH: Der nächste Punkt wäre die Beleuchtung.

HK: Das ist schon ganz gut. Sie haben schon so ziemlich das ganze Spektrum herausgesucht. Also die Beleuchtung sollte möglichst blendfrei sein, weil viele sehbehinderte Menschen sehr blendempfindlich sind, aber andererseits auf eine gute Beleuchtung sind angewiesen sind. Deshalb braucht man eine gute Beleuchtung, die möglichst blendfrei ist.

JH: Dazu gehört dann doch auch, dass Hindernisse wie Poller beleuchtet sind.

HK: Ja und auch kontrastreich gestaltet sind. Das gibt es auch oft, dass irgendwo Poller stehen und die Fläche ist grau und der Poller ist auch grau und dann sieht der Sehbehinderte den Poller nicht und läuft dagegen. Wichtig ist auch, wenn mal solche Stangen zur Abgrenzung hat, dass die auch unten noch eine zusätzliche Querstrebe haben, die man mit dem Stock bemerken kann. Denn sonst hat man die Stange auf zum Beispiel auf Bauchhöhe und mit dem Stock rutscht man unterdurch und dann merkt man die Stange erst wenn man dagegen läuft. Also da ist es auch wichtig, dass auch unten in Bodennähe, da gibt es auch Vorgaben zu, auf 15 cm Höhe oder so auch nochmal eine Querstrebe ist. Baustellen müssen gut abgesichert sein. Das klappt in Hamburg eigentlich ganz gut, da hatten wir lange kein Ärger mehr mit. Das ist aber natürlich auch immer sehr wichtig, weil einfach nur ein dünnes Absperrband ist eher schlecht, das könnte man mit dem Stock überfühlen. Da sind massivere Metallabsperrungen schonsicherer und sinnvoller.

JH: Das nächste Kriterium bezieht sich auf die Leitsysteme. Würden Sie sagen das wäre die Ideallösung, wenn überall ein Leitsystem verankert wäre?

HK: Überall ist immer schwierig, weil man ja immer noch wissen muss wohin das überhaupt führt. Wenn irgendwann zu jedem Eingang ein Leitstreifen führt, wird das Ganze dann doch eher verwirrend. Man muss schon definieren wo es Sinn macht, das ist auf jeden Fall in größeren Bahnhöfen mit größeren Hallen der Fall. Das man rein und raus und gegebenenfalls auch zum Bus findet. Und es macht Sinn bei größeren Plätzen, die man akustisch schwer greifen kann. In Bergedorf haben die zum Beispiel den Bahnhof und den Bahnhofsvorplatz ganz neu gebaut und da hatten wir eine Situation, dass man einmal über den Platz musste um zur Straße zu kommen und wenn man da mit seinem Stock einfach losgeht, kann man sich akustisch schwer orientieren und dann geht man garantiert schräg und da macht es dann Sinn Leitstreifen zu haben. Ansonsten wenn man einen geraden Gehweg hat mit einer Seite Häuserwand und andere Seite Bordsteinkante dann ist die Richtung in die man gehen kann ziemlich klar und dann braucht man nicht noch zusätzlich einen Leitstreifen meiner Meinung nach. Das benötigt man denn doch eher da wo es unübersichtlich oder schwierig wird mit dem Gehör einen Ausgang zu finden oder am Hauptbahnhof ein Gleis zu finden. Da gibt es dann am Hauptbahnhof auch diese Blindenschrifttafeln, die sind dann auch sehr hilfreich für die Menschen, die die Blindenschrift können, was ja auch viele nicht können, wie zum Beispiel Senioren die erst im Alter erblinden, die können die Blindenschrift oft gar nicht, aber für die die es können ist das natürlich eine große Hilfe das man weiß auf welchem Bahnsteig bin ich jetzt eigentlich.

JH: Würden Sie denn sagen, dass diese Leitsysteme in Hamburg schon gut verbreitet sind oder könnten es schon noch mehr sein?

HK: Das könnten auf jeden Fall noch mehr sein. Mir fällt es am meisten wie schon gesagt an Bahnhöfen auf. Also wenn alle Bahnhöfe umgebaut sind, dann gibt es die Leitstreifen ja auch überall. Da muss man jetzt einfach abwarten, ob die das denn auch zügig umsetzen oder ob es dann doch wieder irgendwann heißt ach nee so viel Geld haben wir dann doch nicht oder so. Und dann ist es noch bei Neubaugeschichten wichtig, dass man es da dann von vorneherein berücksichtigt. Dass man sich zumindest mal Gedanken macht wenn man den öffentlichen Raum neu gestaltet zum Beispiel irgendwelche Plätze neu macht, das man dann zumindest mal mit blinden oder sehbehinderten Menschen spricht und fragt wie könnt ihr euch hier orientieren und dann merkt man ja in der Regel, wie zum Beispiel in dem Beispiel aus Bergedorf, wenn man alleine nicht zurechtkommt, da wird ein Leitstreifen benötigt. Das ist immer das wichtigste das man mit Betroffenen selbst, mit dem Blinden- und Sehbehindertenverein vor Ort zusammenarbeitet.

JH: Die letzten Kriterien die ich notiert habe beziehen sich auf den HVV, also sind die Haltestellensymbole auch von weitem gut erkennbar, ist die Schrift auf den Fahrplänen geeignet und sind die Einstiegsbereiche gekennzeichnet.

HK: Das ist auf jeden Fall auch ein wichtiges Kriterium. Ich glaube das ist sehr unterschiedlich wie gut das klappt. Ich höre öfters von einem Sehbehinderten Kollegen Klagen über den Jungfernstieg. Das ist glaube ich auch für Sehende schon ein schwieriger Bahnhof, aber da sollen einige Schilder und so nicht gut erkennbar sein, aber das ist sehr unterschiedlich. Der HVV ist schon bemüht, die arbeiten auch relativ eng mit den Behindertenverbänden zusammen, oft ist denn aber einfach das Geld, dass man nicht so schnell voran kommt. Aber eigentlich sind die schon bemüht, das ist ja auch ein sehr wichtiges Kriterium gerade auch für Sehbehinderte von denen es auch viel mehr gibt als Blinde, also Leute die schlecht sehen können, für die ist es natürlich wichtig, dass alles gut erkennbar ist, dass auch die digitalen Anzeigen gut erkennbar sind und dass es wie schon erwähnt möglichst aussagekräftige Ansagen gibt. Da profitieren ja auch nicht nur Blinde von, sondern eben auch sehbehinderte Menschen oder auch Analphabeten. Oft gibt es auch Ansagen, aber die Lautsprecher sind so aufgehängt, dass man sie nur auf einer bestimmten Stelle am Bahnsteig wirklich gut hören kann und überall anders versteht man eigentlich kein Wort. Das ist dann oft auch ein akustisches Problem.

JH: Würden Sie sagen, dass man die Kriterien ordnen kann? Sind vielleicht einige Kriterien besonders wichtig und andere eher weniger wichtig? Sie hatten ja schon gesagt, das Oberflächenmaterial der Gehwege spielt keine große Rolle.

HK: Das spielt in dem Sinne keine Rolle, nutzt man zwar auch, aber wenn man fragt ist diese Strecke hier barrierefrei? dann ist das zumindest für Blinde und Sehbehinderte nicht so relevant, es sei denn man bleibt wie sie schon gesagt hatten irgendwo sehr stark hängen. Also die Kontraste sind schon sehr wichtig, weil es eben eine vergleichsweise große Gruppe betrifft. Dann ist alles Akustische was wir so genannt haben wichtig, weil es auch für alle gilt, also für alle ein Vorteil ist. Wenn man es quantifizieren will ist zum Beispiel die Blindenschrift ist natürlich sehr wünschenswert gerade für mich weil ich sie kann, aber wenn man es quantifizieren will ist die nicht ganz so wichtig, weil es einfach ziemlich wenige Menschen gibt die die Blindenschrift können. Also wenn man es akustisch und über lesbare Schrift lösen kann, erreicht man da immer mehr Menschen mit. Gerade wenn es in den Bereich Nahverkehr geht, sind diese Leitstreifen wichtig, für den öffentlichen Raum als solches würde ich sie als nicht ganz so wichtig ansehen. Aufmerksamkeitsfelder, Warnfelder und Noppenplatten sind auch sehr wichtig gerade in dem Bereich Neugestaltung von Kreuzungen, Kreisverkehren oder so. Wichtig sind auch Kontrastierungen auf Treppen, was zum Beispiel in der HafenCity nicht gemacht wurde, was auch mal lebensgefährlich sein kann oder zumindest hat man ein großes Verletzungsrisiko wenn an sowas nicht gedacht wird.

JH: Die Markierungen auf den ersten und letzten Stufen meinen Sie, bei denen dann oft gesagt wird, das sieht einfach nicht gut aus.

HK: Ja genau, das war wohl auch in der HafenCity der Fall das man eine einheitlich gestaltete Fläche haben wollte und Markierungstreifen dazwischen wären ja hässlich. Also da hört für mich das Verständnis auf, ich bin ja auch ein Ästhet und finde auch schön wenn die Sachen schön sind, aber das dann die Leute die Treppen runterfallen, das geht einfach nicht.

JH: Die HafenCity ist allgemein ein Thema zu dem sich die Meinungen spalten.

HK: Was ansonsten eine große Rolle spielt, auch wenn das nicht so ganz in Ihren Bereich fällt, sind die Barrieren in den Köpfen sozusagen, also immer da wo man mit Menschen zu tun hat sollte es auch ein gewisses Grundwissen über den Umgang mit blinden und sehbehinderten Menschen geben. Also ich kenne das zum Beispiel vom Rathaus, da steht ja Personal im Eingangsbereich für Fragen zur Verfügung, und wenn die einfach eine gewisse Souveränität haben wie sie mit verschiedenen Behindertengruppen umgehen sollten, dann wär halt oft schon viel gewonnen, weil die dann einfach ein wenig Verständnis dafür hätten was braucht derjenige und wobei braucht er Hilfe und wobei nicht. Das ist auch ein ganz wichtiger Faktor, ob man das Gefühl bekommt hier ist es einigermaßen barrierefrei. Wenn man auf eine Ablehnung oder starke Unsicherheit stößt wenn man irgendwo hinkommt, dann ist das auch immer erstmal schwierig. Das ist für mich noch ein Kriterium ob etwas barrierefrei ist oder nicht. Es geht darum, dass gerade Institutionen ihr Personal schulen könnten im Umgang mit behinderten Menschen.

JH: Das war es von meiner Seite. Ich bedanke mich ganz herzlich für Ihre Zeit.

GESPRÄCHSLEITFADEN – HEIKO KUNERT**Lebenssituation**Wo und wie wohnen Sie? (WG, alleine, mit der Familie)

Lebt mit seiner Freundin in Winterhude (Heiberg) in der Nähe der U-Bahn Station Borgweg in einer „ganz normalen“ Wohnung, die nur mit den üblichen Hilfsmitteln für Blinde ausgestattet ist (Tasten mit Markierungspunkten an Waschmaschine, Herd etc.)

Arbeiten Sie und wenn ja wo?

Ist zukünftiger Geschäftsführer im Blinden und Sehbehindertenverein Hamburg e.V.

Kümmert sich dort zurzeit um die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Wie sehen Ihre sozialen Kontakte aus? (Familie, Freunde, Kollegen)

Schwerpunkt Freunde.

Die Familie lebt größtenteils nicht in Hamburg.

Kollegen trifft er in der Freizeit eher wenig, trennt berufliches und privates.

Gibt es in Ihrem Umfeld viele Sehbehinderte und tauschen Sie sich mit denen aus? (Bezogen auf Ratschläge, Tipps und Probleme zur Barrierefreiheit in Quartieren)

Die meisten von Herrn Kunerts Freunden sind nicht Sehbehindert. Viele von denen sind noch aus der Schul- und Universitätszeit. Herr Kunert ging in eine Blindengrundschule und danach auf ein „normale“ Gymnasium und Universität. (Heutzutage üblich, dass Blinde und Sehbehinderte auf „normale“ Schulen gehen)

Welche Hilfen nehmen Sie in Anspruch, um Ihren Alltag zu bewältigen? (Haushaltshilfe, Einkaufshilfe, „Blindentraining“)

Keine speziellen Hilfen für Blinde und Sehbehinderte im Alltag. Nur Dinge, die auch jeder anderen in Anspruch nehmen kann, wie Bestellungen übers Internet (Getränke, Obst, Gemüse etc.). Alleine Einkaufen ist sehr schwierig, weil nicht immer alles am selben Platz steht und man kann nicht auseinanderhalten was zum Beispiel in welcher Dose ist.

Im Alltag kommt es vor, dass er Leute anspricht, wenn er nicht weiter weiß (Bsp. Bahnsteig, an dem mehrere Bahnen abfahren).

Blindentraining (Orientierungs- und Mobilitätstraining) bekommt man zu Beginn der Sehbehinderung, bei Herrn Kunert Ende der Grundschule von der Krankenkasse finanziert, aber nur um Grundsätzliches zu lernen. Zunächst lernt man sich in Gebäuden zurechtzufinden, dann in ruhigen Nebenstraßen, auf Kreuzungen, an U-Bahn Stationen (nach und nach). Später wurde das nochmal aufgefrischt, wenn man ganz neue Wege lernen muss (zum Beispiel zu Beginn der Universitätszeit um den Campus kennenzulernen). Möchte er sich jetzt neue Wege erschließen, macht er dies mit einem Sehenden Freund. Kommen ganz neue Hilfsmittel auf den Markt oder wenn sich die Lebenssituation verändert (Verschlimmerung der Sehbehinderung oder weitere Behinderungen etc.) kann man versuchen ein neues Training zu beantragen.

Ansonsten nimmt Herr Kunert häufiger als Sehende Menschen mal ein Taxi, wenn es irgendwo hingehet, wo er sich nicht auskennt.

Bei der Deutschen Bahn gibt es eine Mobilitätszentrale, die einem hilft, wenn man umsteigen muss (auch für Senioren oder Menschen im Rollstuhl). Man gibt dann im Vorfeld an, wann und in welcher Stadt man Hilfe beim Umsteigen benötigt. Die gleiche Hilfe gibt es auch an Flughäfen, im Vorfeld gibt man an, dass man blind ist und dann wird einem geholfen die Sicherheitskontrolle, das richtige Gate, den Platz etc. zu finden.

**Bewältigung des Alltags**Wie sieht ihr alltägliches Leben aus? Wie gestalten Sie ihr alltägliches Leben?

An einem durchschnittlichen Tag startet Herr Kunert um 09:30 Uhr bei sich zu Hause, nimmt die U-Bahn an der Station Borgweg zur Hamburger Straße und geht zur Arbeit. Gegen 19:00 Uhr geht es dann auf dem gleichen Weg zurück.

Wie gut kommen sie im alltäglichen Leben trotz ihrer Sehbehinderung zurecht?

Kommt gut zurecht, da es für ein Thema mehr ist. Es ist für ihn selbstverständlich/ normal mit der Sehbehinderung zu leben und auch, dass er in einigen Dingen Hilfen in Anspruch nehmen und sich diese auch selber organisieren muss.

Er hat eher den Eindruck, dass andere Menschen Probleme mit seiner Situation haben. Situationen in denen man dem Gegenüber anmerkt, dass sie nervös sind oder nicht wissen wie sie sich verhalten sollen.

Welche Aktivitäten üben Sie in Ihrer Freizeit aus? (Sport, Vereine)

Hobbys sind lesen, schreiben, bloggen, allgemein das Internet, mit Freunden treffen, Urlaub machen, Spazieren gehen, Wandern.

In Maßen Fitnessstraining von zu Hause aus, um in Bewegung zu bleiben, da er im Beruf viel am Schreibtisch sitzt.  
In Vereinen ist Herr Kunert nicht Mitglied.

Welche Einrichtungen besuchen Sie? (kirchliche-, kulturelle-, soziale)

Herr Kunert besucht gerne in Begleitung Konzerte zum Beispiel in der Musikhalle oder auf dem Kiez.

Wie und wo erledigen Sie Ihre Einkäufe?

Im Internet siehe oben.

Sind Sie im Allgemeinen gerne unterwegs oder meiden Sie die Öffentlichkeit?

Herr Kunert fühlt sich wohl in der Öffentlichkeit und ist auch gerne unterwegs.

### **Bewegungen außerhalb der Wohnung**

Wie bewegen Sie sich durch die Stadt? (Bus, Bahn, zu Fuß etc.)

Alleine immer mit dem Stock unterwegs. Zu Fuß, Bus und Bahn nimmt Herr Kunert alles in Anspruch. Des Öfteren ist Herr Kunert auch mit der Deutschen Bahn unterwegs.

Welche Hilfsmittel benutzen Sie um sich in der Stadt zu bewegen?

Hauptsächlich den Stock. Darüber hinaus Taxis oder die Hilfe von fremden Menschen.

Wie gehen sie vor, um eine neues Gebiet zu erkunden? (Alleine oder mit Sehenden)

Bei der Erkundung von neuen Gebieten nimmt Herr Kunert die Hilfe von sehenden Freunden in Anspruch.

### **Winterhude**

Kennen Sie sich in Winterhude aus?

Ja teilweise

Wenn ja:

Wie gut kennen Sie sich aus? Welche Orte sind Ihnen bekannt?

Kennt sich hauptsächlich in seinem Wohnumfeld aus.

Zu welchem Zweck halten Sie sich Winterhude auf? (Wohnen, Arbeiten oder gibt es Einrichtungen oder Vereine die besucht werden)

Ist hauptsächlich da, weil er dort wohnt und um Freunde zu besuchen.

Kauft hier ein, hauptsächlich in kleineren Geschäften, in denen er persönlich betreut wird (Feinkost-, Gemüseladen, Becker).

Geht im Stadtpark, an der Alster und am Goldbekkanal hinter dem Haus spazieren.

Besucht ab und zu Veranstaltungen bei Kampnagel.

Wie bewegen Sie sich üblicherweise nach Winterhude?

U-Bahn

Wie bewegen Sie sich normalerweise durch Winterhude?

Zu Fuß oder mit dem Bus

Wie würden Sie die Barrierefreiheit speziell für Blinde und Sehbehinderte in Winterhude beschreiben? Im Vergleich zu anderen Stadtteilen in Hamburg? (Was ist gut, was schlecht)

Im Stadtpark ist es schwierig sich zu orientieren (allgemein in Parks) weil die klare Struktur fehlt (man kann sich nicht an Straßengeräuschen, Gebäuden etc. orientieren), es gibt keine Gegenstände, die den Schall brechen.

In seiner Wohngegend ist die Barrierefreiheit ok. Das liegt daran, dass es in der Nähe Einrichtungen (zum Beispiel Schule) für Blinde und Sehbehinderte gibt und sich somit hier öfters Sehbehinderte aufhalten. Die Ampeln sind alle mit Signal.

In Richtung Barmbek/ Saarlandstraße ist die Barrierefreiheit auch gut, auch hier sind die Ampeln mit Signalen ausgestattet.

Der Bahnhof ist gut ausgestattet (Leitstreifen, Fahrstuhl)

Im Vergleich zur sehr blindengerechten Stadt Marburg gibt es aber noch Verbesserungspotential. So ist es hauptsächlich die Gegend in denen spezielle Einrichtungen für Blinde und Sehbehinderte gibt, die barrierefrei gestaltet ist. Im Rest des Stadtteils (zum Beispiel Rübenkamp) gibt es auch Ampeln ohne Signal. Da diese Ecke hoch frequentiert ist, mit vielen Geschäften, gäbe es hier beispielsweise Verbesserungspotential.

Die Ecke um den Bahnhof Borgweg ist im Allgemeinen ganz gut blindengerecht erschlossen. Wobei es sich in Herrn Kunerts Ausführungen hauptsächlich um das Vorhandensein von Signalampeln dreht. Weitere Hilfen sind nicht gegeben. (Fehlen tun zum Beispiel Ansagen für das Ziel von Zügen, könnte man doch zumindest am Borgweg einführen) Was Herr Kunert nicht beurteilen kann, sind die Kontraste, die besonders für Sehbehinderte wichtig sind.

Winterhude ist ok, aber nicht sensationell. Im Vergleich zu anderen Hamburger Stadtteilen ist Herr Kunert der Meinung, dass Winterhude in Sachen Barrierefreiheit für Blinde und Sehbehinderte gut ausgestattet ist. Herr Kunert kommt hier gut zurecht.

Allgemein ist Herr Kunert der Meinung, dass es einfacher wär, wenn man in Deutschland grundsätzlich barrierefrei planen/ bauen würde. Dann würde jeder zurecht kommen und man müsste sich nicht ständig Sonderlösungen einfallen lassen. Bis jetzt wird immer nur dort barrierefrei geplant, wo es vermehrten Bedarf gibt.

### **Persönliche Informationen**

Wie alt sind Sie?

35 Jahre

Was machen Sie beruflich?

Siehe oben

Welcher Art und wie stark ist Ihre Sehbehinderung?

Herr Kunert ist komplett blind, ohne jeglichen Sehrest

Wie lange leiden Sie schon an der Sehbehinderung?

Seit dem 7. Lebensjahr

Beherrschen Sie die Blindenschrift?

Ja

### GESPRÄCHSLEITFADEN – HELGA DITTMER -

#### **Lebenssituation**

Wo und wie wohnen Sie? (WG, alleine, mit der Familie)

Lebt alleine in der Jarrestraße in Winterhude in der Nähe der Bushaltestelle Semperstraße.

Arbeiten Sie und wenn ja wo?

Arbeitet als Bibliotheksassistentin in der Stiftung Centralbibliothek für Blinde und Norddeutsche Blindenbücherei e.V. in Hamburg Uhlenhorst (Herbert-Weichmann-Straße 44–46)

Wie sehen Ihre sozialen Kontakte aus? (Familie, Freunde, Kollegen)

Hat einen sehenden Freund, trifft sich ansonsten mit Freunden und Familie. Kollegen in der Freizeit nicht.

Gibt es in Ihrem Umfeld viele Sehbehinderte und tauschen Sie sich mit denen aus? (Bezogen auf Ratschläge, Tipps und Probleme zur Barrierefreiheit in Quartieren)

Ungefähr zu gleichen Teilen Sehbehinderte und Sehende Freunde. Tauscht sich BSVH Arbeitskreis Umwelt und Verkehr mit anderen Sehbehinderten über Orte und ihre Erreichbarkeit aus. (Aktuelles Thema: Bushaldebuchten in HH sollen zurückgebaut werden, damit Busse schneller sind. Problem für Sehbehinderte, da sie dann auf die Straße treten müssen um ein- und auszusteigen, davor hat sie Bedenken)

Welche Hilfen nehmen Sie in Anspruch, um Ihren Alltag zu bewältigen? (Haushaltshilfe, Einkaufshilfe, „Blindentraining“)

Hat keine speziellen Hilfen für Blinde.

Ihr Freund hilft ihr bei Einkäufen, wenn er da ist. Sonst kauft sie gerne bei REWE ein, da dort genügend Personal ist, welches ihr hilft. Bei Aldi gibt es so etwas nicht, da hier nur das Personal an der Kasse sitzt. Kennt auch leider keinen Lieferservice für Lebensmittel. Otto hatte mal einen, der gut war, aber der hat leider geschlossen. Hat von einer Freundin gehört, die so einen Service von 1-Euro-Jobbern in Anspruch nimmt. Das klappt aber leider nicht, da die Helfer sehr unengagiert sind (Salatgurke statt Gewürzgurke).

Nimmt ansonsten häufig mal ein Taxi, auch für bekannte Wege wenn sie alleine unterwegs ist.

#### **Bewältigung des Alltags**

Wie sieht ihr alltägliches Leben aus? Wie gestalten Sie ihr alltägliches Leben?

Fährt mit ÖPNV zur Arbeit. Erledigt den Haushalt und kocht selbstständig. Lässt sich aber auch gerne vom Freund helfen.

Erledigt Besorgungen meistens mit dem Freund, da es allein schwierig ist.

Wie gut kommen sie im alltäglichen Leben trotz ihrer Sehbehinderung zurecht?

Kommt gut zurecht.

Welche Aktivitäten üben Sie in Ihrer Freizeit aus? (Sport, Vereine)

Ist im BSVH tätig.

Ist im Tandemclub weiße Speiche Hamburg, hier fahren Sehende und Sehbehinderte gemeinsam mit dem Rad verschiedene Touren. Sie macht Touren bis 60km mit, sonst wird es ihr zu viel, da es sehr zeitaufwendig ist und sie auch viel Zeit für den Haushalt und tägliche Erledigungen benötigt.

Nimmt Klavierunterricht.

Ist aber auch sehr gerne zu Hause, da man sich hier am besten erholen kann von Arbeitstagen und immer nur Termine auch nicht schön sind.

Besucht sonst auch mal Theaterveranstaltungen, schaut TV und liest Zeitschriften. Für Bücher hat sie leider nur sehr selten Zeit. Interessiert sich auch fürs Internet und ist hier ein wenig aktiv.

Welche Einrichtungen besuchen Sie? (kirchliche-, kulturelle-, soziale)

Keine weiteren Einrichtungen

Wie und wo erledigen Sie Ihre Einkäufe?

Siehe oben. REWE aber nur mit Hilfe oder sonst mit dem Taxi.

Sind Sie im Allgemeinen gerne unterwegs oder meiden Sie die Öffentlichkeit?

Siehe oben. Ist gerne unterwegs, aber mag es in der Freizeit auch Zeit zu Hause zu verbringen.

### **Bewegungen außerhalb der Wohnung**

Wie bewegen Sie sich durch die Stadt? (Bus, Bahn, zu Fuß etc.)

Auf unbekanntem Wegen nimmt sie häufig ein Taxi, da es ihr zu zeitaufwendig ist, sich den Weg erst herauszusuchen.

Nimmt ansonsten das gesamte Repertoire des ÖPNV in Anspruch (U-, S-Bahn, Bus)

Welche Hilfsmittel benutzen Sie um sich in der Stadt zu bewegen?

Nutzt den Blindenstock.

Legt viel Wert auf weitere Sinne. Setzt das Gehör viel ein und achtet auf Windveränderungen, die beispielsweise das Ende einer Häuserkante ankündigen. Da sie von Geburt an blind ist, hat sie diese Fähigkeiten der anderen Sinne schon sehr lange und ausgeprägt. Und hat sie im Mobilitätstraining gelernt einzusetzen.

Wie gehen sie vor, um eine neues Gebiet zu erkunden? (Alleine oder mit Sehenden)

Macht das mit Hilfe ihres Sehenden Freundes. Gehen dann gemeinsam den neuen Weg ab und schauen, ob der auch für sie alleine zu bewerkstelligen ist. (Beispiel der Friseur ist umgezogen in ein Einkaufszentrum. Sie ist den Weg mit ihrem Freund abgegangen, hat dann aber festgestellt, dass ist alleine zu schwierig. Nun nimmt sie entweder ein Taxi, oder verzichtet darauf.)

Nutzt so etwas wie Navigationsgeräte nicht und selbst wenn, hätte sie auf neuen Wegen Angst vor Unvorhersehbaren Dingen, wie Baustellen, oder Plätzen die die Orientierung schwieriger machen oder sie zwingen würden auf die Straße zu treten. Oder Witterungsbedingungen machen ihr Bedenken, da die sogar auf bekannten Wegen dazu führen können, dass man die Orientierung verliert.

### **Winterhude**

Kennen Sie sich in Winterhude aus?

Ja ein wenig.

Wie gut kennen Sie sich aus? Welche Orte sind Ihnen bekannt?

Kennt die U-Bahnstation Borgweg, die Schule auf die sie gegangen ist (besuchte nur spezielle Blindenschulen, hat eine geteilte Meinung darüber, dass Kinder heute auch viel auf normale Schulen gehen, da einfach nicht jede Schule die Möglichkeit hat/haben kann, sich richtig auf die Bedürfnisse von Sehbehinderte einzugehen.)

Kennt den Stadtpark und die Alster, ist hier aber noch nicht alleine spazieren gegangen. Landhaus Walter ist sie im auch manchmal, aber nie alleine. Der Park ist auch schwierig für die Orientierung, da einem das Gehör hier keine Hilfe ist, es gibt also keine akustischen Wahrnehmungsmöglichkeiten und auch keine Leitlinien wie Borsteinkanten.

Kauft hier ein bei REWE.

Kennt die Jarrestraße, da sie hier wohnt. Lebt seit dem 7. Lebensjahr in Winterhude. Ist aus Niedersachsen hierher gezogen, um die Schule zu besuchen. Nimmt den Bus an der Haltestelle Semperstraße.

Zu welchem Zweck halten Sie sich Winterhude auf? (Wohnen, Arbeiten oder gibt es Einrichtungen oder Vereine die besucht werden)

Hauptsächlich weil sie hier wohnt. Macht hier alltägliche Besorgungen.

Wie bewegen Sie sich üblicherweise nach Winterhude?

Bus und U-Bahn

Wie bewegen Sie sich normalerweise durch Winterhude?

Zu Fuß oder mit dem Bus.

Wie würden Sie die Barrierefreiheit speziell für Blinde und Sehbehinderte in Winterhude beschreiben? Im Vergleich zu anderen Stadtteilen in Hamburg? (Was ist gut, was schlecht)

Die Ampeln, die sie nutzen muss sind alle mit Signal ausgestattet, aber wie es häufig ist, sind diese oft zu leide eingestellt, da sich Anwohner über die Geräusche. beschweren.

Kommt hier gut zurecht, die einzigen Probleme sind, dass es vorkommt, dass Gegenstände den Weg blockieren (Werbetafeln, falsch oder schief parkende Fahrzeuge und Fahrräder) gegen die man dann stößt.

Hat im Arbeitskreis Umwelt und Verkehr von einer neuen Erfindung gehört, die es Blinden erleichtern sollen Ampeln zu überqueren. Hierbei haben diese ein Gerät, womit sie das Akustikgeräusch manuell eingeschaltet werden kann. Somit müsste die Ampel nicht ständig Geräusche machen, sondern nur dann, wenn sie ein Sehbehinderter aktiviert. Findet im Allgemeinen, dass Vorschriften zur Barrierefreiheit im Baurecht verankert werden sollten, da nur Richtlinien nicht helfen, da es somit immer noch Ermessenssache des Planers ist.

Kann die Barrierefreiheit an sich aber nicht beurteilen oder vergleichen, da es einfach zu schwierig ist.

## **Persönliche Informationen**

Wie alt sind Sie?

48 Jahre

Was machen Sie beruflich?

Siehe oben

Welcher Art und wie stark ist Ihre Sehbehinderung?

Frau Dittmer ist komplett blind ohne jeglichen Sehrest.

Wie lange leiden Sie schon an der Sehbehinderung?

Von Geburt an.

Beherrschen Sie die Blindenschrift?

Ja.

## GESPRÄCHSLEITFADEN – ANDRÉ RABE

### **Lebenssituation**

Wo und wie wohnen Sie? (WG, alleine, mit der Familie)

Lebt eigentlich alleine in einer Wohnung im Stadtteil Horn (O'Swaldstr. 37), hat zurzeit seinen Neffen zu Gast, der bei ihm untergekommen ist, da somit sein Arbeitsweg nicht so lang ist. Zwei Hauseingänge weiter leben seine Eltern. Lebt schon sein ganzes Leben in dieser Gegend.

Arbeiten Sie und wenn ja wo?

Ja, in Tiefstack bei der Firma EON Hanse als Telefonist.

Wie sehen Ihre sozialen Kontakte aus? (Familie, Freunde, Kollegen)

Trifft sich allgemein nicht viel mit Leuten. Hat sich aber mit einigen Kollegen angefreundet mit denen er sich aber nur zu besonderen Anlässen außerhalb der Firma trifft (Geburtstage, Weihnachtsfeiern etc.)

Hat einige Kontakte durch den Blinden und Sehbehindertenverein Hamburg e.V.

Hat eine große Familie. Wenn die sich trifft, aber nicht oft in Hamburg eher in Winsen, wo die Familie ein Wochenendhaus besitzt.

Gibt es in Ihrem Umfeld viele Sehbehinderte und tauschen Sie sich mit denen aus? (Bezogen auf Ratschläge, Tipps und Probleme zur Barrierefreiheit in Quartieren)

Viele in seinem sozialen Umfeld sind ebenfalls blind oder sehbehindert.

Tauscht sich besonders über den BSVH mit Menschen über die Barrierefreiheit in Hamburg aus. (Welche Restaurants sind gut zu erreichen etc.)

Welche Hilfen nehmen Sie in Anspruch, um Ihren Alltag zu bewältigen? (Haushaltshilfe, Einkaufshilfe, „Blindentraining“)

Hilfen hauptsächlich von Seiten der Eltern, was Einkaufen und Haushalt betrifft.

Kauft viel übers Internet ein. Da das Stöbern im Laden macht zwar Spaß, ist aber mühsam.

Nutzt den Umstiegsservice der Bahn. Aber nur wo es nötig ist, war jetzt schon häufiger in Lübeck und kann dort nun auch schon alleine umsteigen.

### **Bewältigung des Alltags**

Wie sieht ihr alltägliches Leben aus? Wie gestalten Sie ihr alltägliches Leben?

Steht je nach Schichtdienst zwischen 07:00 und 10:00 Uhr auf und arbeitet dann acht Stunden im Telefondienst. Anschließend nach Hause. Liest dann noch gerne, hört Hörbücher, schaut TV.

Wie gut kommen sie im alltäglichen Leben trotz ihrer Sehbehinderung zurecht?

Kommt im alltäglichen Leben gut zurecht.

Welche Aktivitäten üben Sie in Ihrer Freizeit aus? (Sport, Vereine)

Ist im BSVH tätig unter anderem in der Arbeitsgruppe Umwelt und Verkehr.

Sport hat er nur zur Schulzeit gemacht.

Geht mit seiner Mutter gern ins Kino, da es kaum Filme gibt die mit Bildbeschreibung ausgestrahlt werden, sucht er sich Filme aus, die viele Dialoge beinhalten.

(Angebot die es allgemein in Hamburg gibt in den Sommermonaten eine Führung durch den Botanischen Garten)

Welche Einrichtungen besuchen Sie? (kirchliche-, kulturelle-, soziale)

Besucht zeitweise Museen. In einigen gibt es dann auch die Möglichkeit einiges anzufassen und an Führungen teilzunehmen in denen viel erklärt wird.

Wie und wo erledigen Sie Ihre Einkäufe?

Viel im Internet oder mit Hilfe.

Sind Sie im Allgemeinen gerne unterwegs oder meiden Sie die Öffentlichkeit?

Meidet die Öffentlichkeit nicht, ist aber nicht gerne auf Veranstaltungen mit vielen Menschen (Hafengeburtstag etc.) Ist sonst ab und zu gerne mal unterwegs mit einigen Leuten, aber muss es auch nicht jede Woche haben. Es gibt viele Dinge, die er auch gerne zu Hause macht, wie Hörbücher hören und Zeit am Computer verbringen.

### **Bewegungen außerhalb der Wohnung**

Wie bewegen Sie sich durch die Stadt? (Bus, Bahn, zu Fuß etc.)

Sehr gemischt, viel zu Fuß, ansonsten U- und S-Bahn. Nimmt auch den Bus, aber nur, wenn er es nicht umgehen kann, weil der oft verspätet ist, durch den Berufsverkehr oder ähnlichem.

Welche Hilfsmittel benutzen Sie um sich in der Stadt zu bewegen?

Nutzt neben dem Stock noch ein spezielles Navigationssystem für Blinde und Sehbehinderte. Dies kann eine Route schon im Vorfeld ansagen, oder auch währenddessen (wann man als nächstes Abbiegen muss etc.)

Nutzt auch Google Maps, lässt sich im Fußgängermodus im Vorfeld die Route beschreiben. Probleme sind hier, dass diese Funktionen einem beispielsweise nicht Baustellen auf Gehwegen ansagen und man so auf Probleme treffen kann.

Fragt im Vorfeld beispielsweise Autofahrer worauf man in einem Gebiet besonders achten sollte.

Wie gehen sie vor, um eine neues Gebiet zu erkunden? (Alleine oder mit Sehenden)

Versucht es hauptsächlich auf eigene Faust. Bereitet sich aber mit den oben beschriebenen Methoden vor (Navigationsgerät, Google Maps, Fragen im Vorfeld)

Wenn es zu kompliziert wirkt nimmt Herr Rabe im Vorfeld ein Taxi.

**Winterhude**

Kennen Sie sich in Winterhude aus?

Nicht sehr gut, ist nur ab und zu dort.

Wie gut kennen Sie sich aus? Welche Orte sind Ihnen bekannt?

Kennt von der Jahnstraße zur Barmbeker Straße durch einen Reliefplan.

Kennt die Ulmenstraße (zwischen Alsterdorfer und Barmbeker Straße). Mag den Winterhuder Marktplatz nicht. Es ist sehr schwer sich hier zu orientieren. Nimmt Umwege in Kauf, um diesen Platz nicht überqueren zu müssen.

Hat zwei oder drei Jahre am Flachsland gearbeitet (ist aber schon eher Barmbek)

Zu welchem Zweck halten Sie sich Winterhude auf? (Wohnen, Arbeiten oder gibt es Einrichtungen oder Vereine die besucht werden)

Ist 12 Jahre am Borgweg zur Schule gegangen.

Leben mit Behinderung hat dort sein Zentrum, hier sind oft Befragungen mit politischen Vertretungen zu denen Herr Rabe zeitweise geht.

Geht wenn nur die Wege die er kennt zu den bekannten Orten. Unternimmt aber keine Spaziergänge.

Wie bewegen Sie sich üblicherweise nach Winterhude?

Kommt drauf an wo man hinwill. Meistens mit der U-Bahn.

Wie bewegen Sie sich normalerweise durch Winterhude?

Zu Fuß auf Wegen die bekannt sind.

Wie würden Sie die Barrierefreiheit speziell für Blinde und Sehbehinderte in Winterhude beschreiben? Im Vergleich zu anderen Stadtteilen in Hamburg? (Was ist gut, was schlecht)

Zu verbessern gibt es etwas in allen Stadtteilen. Ist nicht besonders schlecht, aber auch nicht besonders gut. Gleiche Probleme wie in allen Stadtteilen.

Dafür, dass es hier eine Schule für Blinde und Sehbehinderte und auch den Verein Leben mit Behinderung gibt könnte hier mehr Aufmerksamkeit drauf gelegt werden. Auf den Wegen stehen zum Beispiel vor den Geschäften oft Dinge, über die dann gestolpert wird.

(Schlecht ist es eher am Saseler Bogen (viele Einfamilienhäuser), hier fahren die Busse sehr selten und abends nur noch Sammelbusse, in denen dann Rollstuhlfahrer nicht mitgenommen werden können)

**Persönliche Informationen**

Wie alt sind Sie?

40 Jahre

Was machen Sie beruflich?

Telefonist bei der Firma EON Hanse

Welcher Art und wie stark ist Ihre Sehbehinderung?

Hat medizinisch noch einen nicht zumessenden Sehrest. Der ist aber in einigen Situationen sehr hilfreich.

Wie lange leiden Sie schon an der Sehbehinderung?

Von Geburt an.

Beherrschen Sie die Blindenschrift?

Ja

