

Autonome Mobilität bei Menschen mit einer Sehbehinderung

Die Rolle von sozialen Institutionen und Organisationen bei der Begleitung und Unterstützung von Menschen mit einer Sehbehinderung für die Benutzung von öffentlichen Verkehrswegen.

Illustriert am Beispiel Oberwallis und der Stadt Bern.

Erarbeitet von: Croft Tamara und Ruffiner Denise

Studienanfang: BAC17 / Vertiefung Sozialpädagogik und Sozialarbeit

Begleitende Dozentin: Mattig Astrid

Siders, 14.06.2020

Eidesstattliche Erklärung

«Hiermit versichern wir, dass der Text der Bachelorarbeit minimal 100'000 und maximal 120'000 Zeichen umfasst (ohne Inhaltsverzeichnis, Anhang, Literaturliste, Kopf- und Fusszeilen, Fussnoten und Leerschläge).»

«Wir versichern, dass wir die Bachelorarbeit selbständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen benutzt haben. Alle Ausführungen, die andern Texten wörtlich oder sinngemäss entnommen wurden, sind kenntlich gemacht. Die Arbeit war noch nie in gleicher oder ähnlicher Fassung Bestandteil einer Studien- oder Prüfungsleistung. Die Bachelor Thesis respektiert den Ethik-Kodex für die Forschung.»

Unterschrift der Verfasserinnen:

Croft Tamara

Ruffiner Denise

Danksagung

An dieser Stelle möchten wir uns bei den folgenden Personen bedanken, welche uns beim Verfassen unserer Bachelorarbeit begleitet, unterstützt und uns zur Seite gestanden sind.

- ◆ Wir möchten uns bei unseren Familienmitgliedern und Freund*innen bedanken, welche uns während unserer Ausbildung ermutigt, unterstützt und stets an uns geglaubt haben.
- ◆ Ein besonderer Dank geht an unsere Begleitdozentin, Frau Astrid Mattig, aufgrund der zuverlässigen Zusammenarbeit und die hilfreichen Rückmeldungen.
- ◆ Wir danken unserem Experten, Herrn Alain Roten, für die kritische Auseinandersetzung mit unserer Arbeit.
- ◆ Speziell zu erwähnen und zu danken haben wir Rolf Roth, Luciano Butera und Pierre-André Perrin des Schweizerischen Blinden- und Sehbehindertenvereins der Sektionen Bern und Wallis und Pia Weber, des Blindenbunds Brig, ohne welche die Durchführung unserer Bachelorarbeit nicht möglich gewesen wäre.
- ◆ Ein weiterer Dank ist unseren Interviewpartner*innen gewidmet, bei welchen wir uns für die anregenden Gespräche und Beiträge bedanken.
- ◆ Wir bedanken uns herzlich bei Rita Bittel (Mutter von Tamara Croft), Alessandra Zenklusen und Jasmine Gnesa für das Gegen- und Korrekturlesen dieser Bachelorarbeit und die wertvolle Zeit, welche sie sich dafür genommen haben.

Am Schluss richten wir uns gegenseitig einen grossen Dank aus, für die motivierende und bestärkende Zusammenarbeit, sowie das gegenseitige Vertrauen, die Geduld und Rücksicht aufeinander.

Danke!

«Behindert ist man nicht, behindert wird man.» (Barbara Klein)

Abstract

Diese Bachelorarbeit haben wir im Rahmen des Bachelorstudiums für Soziale Arbeit verfasst. Sie beschäftigt sich mit dem Thema Mobilität für Menschen mit einer Sehbehinderung im öffentlichen Verkehr. Wir haben uns bei der Erarbeitung der Fragestellung auf die Stadt Bern und die Region Oberwallis beschränkt und uns auf die Benutzung von Bussen und Zügen konzentriert. Die Fragestellung befasst sich mit den Dienstleistungen der Sozialen Arbeit im Hinblick auf die Unterstützung bei der Mobilität für Menschen mit einer Sehbehinderung.

Im Kapitel «Forschungsbereich» begeben wir uns auf einen Exkurs zum geschichtlichen Hintergrund von Menschen mit einer Sehbehinderung und deren Mobilität. Zudem erläutern wir den aktuellen Forschungsstand sowie die Rechtslage in der Schweiz.

Der theoretische Rahmen beginnt mit einer Erklärung von Begriffen, welche für unsere Arbeit relevant sind. Durch die Begriffserläuterungen wollen wir der Leserschaft unseren Sprachgebrauch im Umgang mit Menschen mit einer Sehbehinderung näherbringen. Zudem nennen und erklären wir einige Hilfsmittel, welche Menschen mit einer Sehbehinderung bei der Benutzung von öffentlichen Transportmitteln unterstützen können. Des Weiteren wird im theoretischen Rahmen der Begriff der Behinderung anhand der funktionalen Gesundheit erklärt. Danach erläutern wir die Sozialraumorientierung und setzen dieser der Lebensweltorientierung gegenüber.

Anhand der aufgestellten Hypothesen wollen wir herausfinden, inwiefern sich Menschen mit einer Sehbehinderung bei der Benutzung öffentlicher Transportmittel autonom fortbewegen können. Dafür werden Förderungsfaktoren und Hilfsmittel im öffentlichen Verkehr ermittelt. Die Auseinandersetzung mit der zweiten Hypothese soll Aufschluss über das Dienstleistungsangebot der Sozialen Arbeit in beiden Regionen geben. Zur Erarbeitung unserer Hypothesen haben wir uns für sechs episodische Interviews entschieden, von welchen drei mit Fachpersonen und drei mit Menschen mit einer Sehbehinderung geführt wurden. Zusätzlich haben wir Selbstexperimente im Raum Oberwallis und eine Sozialraumforschung in der Stadt Bern durchgeführt.

Die Ergebnisse der Interviews, der Selbstexperimente und der Sozialraumforschung ergaben, dass sich Menschen mit einer Sehbehinderung eine stärkere Sensibilisierung der Gesellschaft wünschen. Ein weiteres Anliegen, welches sich für Fachpersonen der Sozialen Arbeit herauskristallisierte, war eine bessere Informationsvermittlung über neue Dienstleistungsangebote. Es zeigte sich, dass die Rechtslage noch nicht vollständig umgesetzt ist. Zusammengefasst wünschen sich Menschen mit einer Sehbehinderung, dass ihnen auf Augenhöhe begegnet wird und sie auf Verständnis treffen. Nur durch eine gemeinsame und gesamthafte Veränderung kann Autonomie angestrebt werden.

Schlüsselbegriffe

Sehbehinderung – Mobilität – Dienstleistungen – öffentliche Transportmittel –
Autonomie – Soziale Arbeit – Förderungsfaktoren – Barrieren

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	7
1.1 Wahl des Themas	7
1.2 Die Rolle der Sozialen Arbeit	8
1.3 Fragestellung	8
1.4 Ziele	10
1.5 Eingrenzung des Themas	10
1.6 Aufbau der Bachelorarbeit	11
2. Forschungsbereich	12
2.1 Geschichtlicher Hintergrund	12
2.2 Stand der aktuellen Forschung	13
2.3 Soziale Institutionen und Organisationen für Menschen mit einer Sehbehinderung	13
2.3.1 Raum Oberwallis (ländlich)	13
2.3.2 Stadt Bern (städtisch)	14
2.3.3 Oberwallis und Bern	14
2.4 Rechtliche Grundlagen	15
2.4.1 Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)	15
2.4.2 Invalidenversicherungsgesetz (IVG)	16
2.4.3 Das Gesetz über die Eingliederung behinderter Menschen des Kantons Wallis	16
2.4.4 Das Behindertenkonzept des Kantons Bern	16
2.4.5 UNO Behindertenrechtskonvention (UN-BRK)	16
2.4.6 Gesetze über den öffentlichen Verkehr (GöV)	17
2.4.7 Strassengesetz (StrG/SG)	18
3. Der theoretischer Rahmen	19
3.1 Begriffserklärungen	19
3.1.1 Sehbehinderung	19
3.1.2 Autonomie	19
3.1.3 Soziale Institutionen und Organisationen	19
3.1.4 Förderungsfaktoren und Barrieren	20
3.1.5 Empowerment und Partizipation	20
3.1.6 Inklusion	20

3.2	Hilfsmittel für Menschen mit einer Sehbehinderung	20
3.3	Das Konzept der Funktionalen Gesundheit	22
3.4	Ansatz der Sozialraumorientierung mit integrierter Lebensweltorientierung ..	25
3.5	Fazit und persönliche Stellungnahme zum theoretischen Rahmen	29
3.6	Hypothesen	29
4.	Methodisches Vorgehen.....	30
4.1	Forschungsvorgehen.....	30
4.2	Beschreibung der gewählten Methoden	31
4.2.1	Das episodische Interview	31
4.2.2	Das qualitative Experiment.....	32
4.2.3	Das Aufbereitungsverfahren (Sozialraumforschung und Selbstexperimente).....	32
4.2.4	Risiken und Grenzen der Untersuchung	33
4.2.5	Umgang mit dem Datenschutz	33
5.	Ergebnisse der empirischen Datenanalyse	35
5.1	Code 1: Dienstleistungen sozialer Institutionen und Organisationen.....	35
5.2	Code 2: Haltung der SIO	38
5.3	Code 3: Subjektives Empfinden der Autonomie	40
5.4	Code 4: Hilfsmittel	42
5.5	Code 5: Öffentliche Transportmittel	44
5.6	Code 6: Infrastruktur.....	46
6.	Synthese.....	48
6.1	Code 1: Dienstleistungen sozialer Institutionen und Organisationen.....	48
6.1.1	Bezug zur Theorie.....	48
6.1.2	Diskussion und Fazit.....	48
6.2	Code 2: Haltung der SIO	49
6.2.1	Bezug zur Theorie.....	49
6.2.2	Diskussion und Fazit.....	49
6.3	Code 3: Subjektives Empfinden der Autonomie	49
6.3.1	Bezug zur Theorie.....	49
6.3.2	Diskussion und Fazit.....	50
6.4	Code 4: Hilfsmittel	50
6.4.1	Bezug zur Theorie.....	50
6.4.2	Diskussion und Fazit.....	51

6.5	Code 5: Öffentliche Transportmittel	51
6.5.1	Bezug zur Theorie.....	51
6.5.2	Diskussion und Fazit.....	51
6.6	Code 6: Infrastruktur.....	52
6.6.1	Bezug zur Theorie.....	52
6.6.2	Diskussion und Fazit.....	52
6.7	Diskussion der Fragestellung.....	54
6.8	Diskussion der Hypothesen	54
7.	Schlussfolgerungen	56
7.1	Bedeutung der gewonnenen Erkenntnisse für die Praxis der Sozialen Arbeit	56
7.1.1	Konkrete Empfehlungen zum Bahnhof Brig und Visp.....	61
7.2	Grenzen der gewählten Fragestellung.....	64
7.3	Weiterführende Fragen	64
7.4	Lernprozess und persönliches Fazit	65
	Literaturverzeichnis	67
8.	Abbildungsverzeichnis	72
9.	Anhang.....	74
9.1	Tabelle Sehbehinderung (ICD-10)	74
9.2	Interviewleitfaden.....	74
9.2.1	Interview: Mobilität für Menschen mit einer Sehbehinderung	74
9.2.2	Interview: Mobilität für Menschen mit einer Fachperson	75
9.3	Beobachtungsraster	76
9.4	Forschungsorte.....	76
9.5	Decodiertabelle.....	77

Einleitung

1.1 Wahl des Themas

Oft haben wir Menschen mit einer Sehbehinderung unbegleitet auf der Strasse angetroffen und bewunderten deren Orientierungssinn. Es war für uns schwer vorstellbar, wie sich Menschen mit einer Sehbehinderung im Alltag und bei der Benutzung öffentlicher Transportmittel zurechtfinden. Wir konnotierten Menschen mit einer Sehbehinderung mit dem weissen Stock oder dem Blindenführhund. Über weitere Hilfsmittel und Dienstleistungsangebote waren wir uns zu diesem Zeitpunkt nicht bewusst.

Um uns über die Herausforderungen und die Bedürfnisse von Menschen mit einer Sehbehinderung bezüglich ihrer Mobilität zu informieren, haben wir uns mit dem Präsidenten des Schweizerischen Blinden- und Sehbehindertenverbands (SBV)¹ Wallis verabredet. Aus der Sicht des Präsidenten stellen die Benutzung öffentlicher Transportmittel, sowie deren Zugänglichkeit ein grosses Problem dar. Nur begrenzt wird Menschen mit einer Sehbehinderung Hilfestellung geboten, obwohl sie auf öffentliche Transportmittel angewiesen sind. Zusätzlich teilte uns der Präsident mit, dass neue Hilfsmittel oft ohne die Zusammenarbeit oder die Zustimmung von Menschen mit einer Sehbehinderung eingeführt werden. Durch die mangelnde Mitbestimmung erfüllen die Neuanschaffungen nicht immer den erwünschten Zweck. Der Austausch mit dem Präsidenten zeigte uns auf, dass die Bedürfnisse von Menschen mit einer Sehbehinderung zu wenig von der Gesellschaft wahrgenommen werden. Dies hat zur Folge, dass ihnen aufgrund ihres fehlenden oder eingeschränkten Sehvermögens ein selbstbestimmtes und autonomes Leben erschwert wird.

Wir beschlossen, ein Projekt für Menschen mit einer Sehbehinderung im Bereich der Mobilität zu lancieren und eine Bachelorarbeit zu diesem Thema zu schreiben. Während der Erarbeitung unseres Projekts informierten wir uns im Internet über Hilfestellungen, um die Benutzung öffentlicher Transportmittel für Menschen mit einer Sehbehinderung zu erleichtern. Bei dieser Recherche stiessen wir auf die Applikation «Intros» der Fachstelle Technologie und Innovation des SBV-FSA (2018, online), welche entworfen wurde, um Menschen mit einer Sehbehinderung bei der autonomen Benutzung von Bussen und Zügen zu unterstützen. Die Applikation wurde von dem SBV Bern in Zusammenarbeit mit Trapeze Switzerland GmbH (2020, online) entwickelt. Diese Applikation weckte unser Interesse, so dass wir mit den Entwicklern des SBV Bern Kontakt aufnahmen. In Bern führten taktil-visuelle² Leitlinien von der Haltestelle bis zum Sitz des SBVs. Das taktil-visuelle Leitliniensystem schien auf den ersten Blick in Bern besser ausgebaut, als im Oberwallis.

Als zukünftige Sozialpädagoginnen und Sozialarbeiterinnen wollen wir aufzeigen, wie Menschen mit einer Sehbehinderung von sozialen Institutionen und Organisationen³ (SIO) in den gewählten Regionen begleitet und unterstützt werden. Um die Mobilität von

¹ Der SBV ist landesweit in 16 Sektionen unterteilt. In der vorliegenden Arbeit wird die Abkürzung SBV gebraucht.

² Taktil-visuelle Markierungen müssen mit einem weissen Stock ertastbar sein und heben sich vom Hintergrund ab. Im beigelegten Dokument «Taktil-visuelles Leitliniensystem» werden taktil-visuelle Markierungen beschrieben.

³ Um den Lesefluss zu verbessern, verwenden wir in der folgenden Bachelorarbeit die Abkürzung SIO.

Menschen mit einer Sehbehinderung zu stärken, präsentieren wir auf unserer Ausgangsanalyse aufbauende Empfehlungen. Ein Vergleich der Stadt Bern mit dem ländlichen Raum Oberwallis soll uns Einblick in vorhandene Förderungsfaktoren und Barrieren geben.

Um diese Förderungsfaktoren und Barrieren sichtbar zu machen, erstellen wir eine Fotodokumentation. Wir halten von uns durchgeführte Selbstexperimente in Raum Oberwallis und eine Sozialraumforschung in der Stadt Bern bildlich fest.

Die vorliegende Bachelorarbeit dient dazu, Fachpersonen der Sozialen Arbeit Empfehlungen für die Arbeit mit Menschen mit einer Sehbehinderung zu geben. Sie haben die Pflicht, sich als Menschenrechtsprofession für die Rechte von Menschen mit einer Sehbehinderung einzusetzen.

1.2 Die Rolle der Sozialen Arbeit

Sozialarbeiter*innen und Sozialpädagog*innen sind ausgebildete Fachpersonen, welche sich beispielsweise in SIO für Menschen mit einer Sehbehinderung einsetzen. Sie führen Beratungsgespräche durch, begleiten Menschen mit einer Sehbehinderung in ihrem Alltag und bieten Unterstützung in verschiedenen Lebensbereichen an. Zusätzlich weist der SBV (2020, online) darauf hin, dass SIO ebenfalls Kontaktperson und Auskunftsstelle für Unternehmen, Fachpersonen oder Menschen mit einer Sehbehinderung und deren Umfeld sind.

Aus unserer Sicht tragen Sozialarbeiter*innen und Sozialpädagog*innen einen wichtigen Teil bei, dass die Autonomie von Menschen mit einer Sehbehinderung gestärkt wird. Dazu zählt auch die selbständige Benutzung öffentlicher Transportmittel. Sozialarbeiter*innen und Sozialpädagog*innen bieten (Mobilitäts-)Kurse an, zeigen soziopolitisches Engagement und leisten Sensibilisierungsarbeit. Damit sich Menschen mit einer Sehbehinderung autonom fortbewegen können, sind sie darauf angewiesen, öffentliche Transportmittel selbstbestimmt benutzen zu können. Aufgrund ihrer Sehbehinderung ist es ihnen nur erschwert möglich, private Fortbewegungsmittel wie Autos oder Fahrräder eigenständig zu fahren.

Der Berufskodex für die Soziale Arbeit von AvenirSocial (2010, 8-9) gibt bestimmte Werte und Richtlinien vor, an welche sich Fachpersonen bei der Arbeit mit ihren Klient*innen orientieren sollen. Die Würde des Menschen wird durch das Respektieren von fünf Grundsätzen gestärkt: Jedes Individuum hat das Recht gleich behandelt zu werden, selbst zu bestimmen, unbegrenzt an der Gesellschaft teilzuhaben und inkludiert zu werden, sowie die eigenen Ressourcen entfalten zu können. Fachpersonen der Sozialen Arbeit sind beauftragt, Menschen mit einer Sehbehinderung zu diesen Rechten zu verhelfen.

1.3 Fragestellung

In diesem Teil der Arbeit erläutern wir unsere Fragestellung und erklären, wieso wir diese gewählt haben. Durch die Auseinandersetzung mit dem Thema Sehbehinderung hat sich für uns folgende Fragestellung entwickelt:

Wie unterstützen soziale Institutionen und Organisationen Menschen mit einer Sehbehinderung, um sich bei der Benutzung von Bus- und Bahnverkehr autonom zurechtzufinden?

Durch die vorliegende Fragestellung kann untersucht werden, wie Sozialarbeiter*innen und Sozialpädagog*innen Menschen mit einer Sehbehinderung bei der Benutzung öffentlicher Transportmittel unterstützen können. Die Fragestellung erlaubt uns, Förderungsfaktoren und Barrieren im öffentlichen Verkehrsraum aufzudecken. Wir haben den Fokus auf die Mobilität von Menschen mit einer Sehbehinderung gelegt. Die Mobilität hat einen wesentlichen Einfluss auf das Autonomieempfinden. Wir wollen herausfinden, welche Dienstleistungen der SIO zur Förderung der Mobilität von Menschen mit einer Sehbehinderung bestehen und welche Angebote zusätzlich benötigt werden. Um zu erfahren, wie sich Menschen mit einer Sehbehinderung zurechtfinden und wie sie von Fachpersonen der Sozialen Arbeit unterstützt werden, haben wir uns mit beiden Gruppen ausgetauscht.

Wir haben uns für die Auseinandersetzung mit dieser Fragestellung entschieden, da wir ein Projekt zum Thema «Mobilität für Menschen mit einer Sehbehinderung» lanciert haben, welches unser Interesse für diese Thematik verstärkt hat. Die Ergebnisse dieses Projekts zeigten auf, wie wichtig der öffentliche Verkehr für Menschen mit einer Sehbehinderung ist. Es wurde der Wunsch geäußert, öffentliche Transportmittel autonom benutzen zu können. Eine Einschränkung der Mobilität kann die gleichberechtigte Teilnahme am gesellschaftlichen Leben gefährden. Sozialarbeiter*innen und Sozialpädagog*innen von SIO, wie auch Anbieter*innen von öffentlichen Verkehrsbetrieben sind aufgefordert, Inklusion von Menschen mit einer Behinderung anzustreben. Daraus stellt sich die Frage, wie Fachpersonen von SIO Menschen mit einer Sehbehinderung dabei unterstützen können, ihre Bedürfnisse zu befriedigen.

Es zeigt sich, dass die Förderung der autonomen Mobilität auch in anderen Ländern ein zentrales Thema darstellt. In Österreich so Sovec und Horn (2017, online) forschte das Forschungsforum der österreichischen Fachhochschulen aktiv nach Wegen, wie die autonome Mobilität von Menschen mit einer Sehbehinderung gefördert werden könnte. Das Ziel der Forschenden war, ein technisches Hilfsmittel zu entwickeln, welches Informationen über Abfahrtszeiten und Haltestellen gibt, sowie den Zielort signalisiert. Der Bericht gibt Aufschluss darüber, dass es den Forschenden gelungen ist, ein Hilfsmittel zu entwickeln, welches mit dem Mobiltelefon betätigt und mit dem Betriebssystem der Busse verbunden werden kann. Es wird jedoch nicht erwähnt, ob das Hilfsmittel bereits in Betrieb genommen wurde. Aus unserer Sicht unterstützen aktuelle Forschungsbeispiele wie diese unsere Fragestellung. Sie untermauern die Relevanz herauszufinden, wie Fachpersonen der Sozialen Arbeit Menschen mit einer Sehbehinderung bei der Benutzung der öffentlichen Transportmittel unterstützen können. In unserer Arbeit wollen wir die Dienstleistungsangebote der sozialen Institutionen und Organisationen, und das Autonomieempfinden von Menschen mit einer Sehbehinderung erforschen.

1.4 Ziele

Um konkrete Empfehlungen für die Soziale Arbeit abgeben zu können, setzen wir uns nachfolgende Ziele. Die Gliederung erfolgt in theoretische Ziele, Ziele des methodischen Vorgehens und Ziele für die Praxis der Sozialen Arbeit.

Theoretische Ziele

- ◆ Wir kennen die verschiedenen Begriffsdefinitionen (Sehbehinderung, Autonomie, Partizipation, Inklusion, Empowerment).
- ◆ Wir kennen die wichtigsten Gesetzesartikel des BehiG und der UN-BRK.
- ◆ Wir kennen verschiedene Konzepte und Ansätze (Konzept der Funktionalen Gesundheit, Ansatz der Sozialraumorientierung und der Lebensweltorientierung).
- ◆ Wir kennen verschiedene Orientierungshilfen für Menschen mit einer Sehbehinderung.
- ◆ Wir kennen Dienstleistungsangebote der SIO für Menschen mit einer Sehbehinderung im Raum Oberwallis und der Stadt Bern für die Förderung der Mobilität.

Methodische Ziele

- ◆ Wir können Förderungsfaktoren und Hindernisse in Bezug auf den öffentlichen Verkehr im Raum Oberwallis und in der Stadt Bern benennen.
- ◆ Wir können Selbstexperimente und Sozialraumforschungen durchführen.
- ◆ Wir kennen Wünsche und Bedürfnisse von Menschen mit einer Sehbehinderung bei der Benutzung öffentlicher Transportmittel.
- ◆ Wir können episodische Interviews mit Fachpersonen und mit Menschen mit einer Sehbehinderung führen.
- ◆ Wir können aus den Methoden gewonnene Daten erheben und auswerten.

Praktische Ziele für die Soziale Arbeit

- ◆ Wir kennen mögliche Handlungsoptionen für Fachpersonen der Sozialen Arbeit.
- ◆ Wir können, abhängig von unseren Ergebnissen, Empfehlungen für die Soziale Arbeit zur Förderung der Mobilität geben.

In unserer Arbeit haben wir uns auf zwei Untersuchungen konzentriert. Auf der einen Seite wird die Zugänglichkeit und die Benutzung öffentlicher Transportmittel für Menschen mit einer Sehbehinderung in den gewählten Forschungsorten (der Stadt Bern und dem Raum Oberwallis) erfragt, verglichen und analysiert. Die städtische und ländliche Analyse punkto Barrieren und Förderungsfaktoren soll Informationen bezüglich der Autonomie von Menschen mit einer Sehbehinderung in der Schweiz geben. Auf der anderen Seite werden die Angebote der SIO erforscht, welche zur autonomen Benutzung öffentlicher Transportmittel beitragen.

1.5 Eingrenzung des Themas

In dieser Bachelorarbeit wird ausschliesslich der Zug- und Bahnverkehr im Raum Oberwallis und in der Stadt Bern berücksichtigt. Die Gegenüberstellung dieser beiden Forschungsorte dient dazu, Vergleiche zwischen dem städtischen und dem ländlichen Dienstleistungsangebot zu ziehen. Wir haben uns für diese beiden Forschungsorte

entschieden, da wir im Oberwallis aufgewachsen sind und uns somit grundsätzlich über lokale Barrieren und Förderungsfaktoren bewusst sein sollten. Als Vergleich wählten wir die Stadt Bern, da wir glauben, dass städtische Regionen mehr Dienstleistungsangebote für Menschen mit einer Sehbehinderung anbieten und fortschrittlicher in der Umsetzung der Barrierefreiheit sind. Der Forschungsort⁴ der Stadt Bern erstreckt sich von Bümpliz-Oberbottigen nördlich nach Felsenau und endet vor Ostermundigen und Muri. Die untersuchten Verkehrslinien beschränken sich auf den Hauptbahnhof in Bern, sowie Bus-, und Tramlinien innerhalb der Altstadt und umliegenden Bahnlinien. Im Oberwallis konzentriert sich der Forschungsort auf ausgewählten Strecken zwischen Turtmann und Brig. Für unsere Bachelorarbeit ist insbesondere die Gestaltung, Ausstattung und Zugänglichkeit von Bahnhöfen, Haltestellen, Übergängen und öffentlichen Transportmitteln relevant.

Wir verwenden den Begriff «Menschen mit einer Sehbehinderung». Dieser bezieht sich auf Menschen mit einer leichten bis schweren Sehbehinderung oder Blindheit. Mit unseren Empfehlungen wollen wir eine autonomere Mobilität für Menschen mit einer Sehbehinderung unterschiedlichen Alters gewährleisten. Die Zielgruppe setzt sich sowohl aus Menschen, welche mehrheitlich selbständig reisen können, wie auch Menschen, welche auf eine Begleitung angewiesen sind, zusammen.

1.6 Aufbau der Bachelorarbeit

Nachfolgend werden die einzelnen Kapitel der vorliegenden Bachelorarbeit gegliedert und kurz erläutert.

Im Kapitel «Forschungsbereich» wird ein Einblick in den geschichtlichen Abriss der Mobilität von Menschen mit einer Sehbehinderung gegeben. Der aktuelle Forschungsstand und die Dienstleistungen der Forschungsorte werden präsentiert. In einem weiteren Abschnitt wird die Rechtslage mit den zugehörigen Artikeln erörtert.

Der theoretische Rahmen beinhaltet Begriffsdefinitionen und Hilfsmittel für Menschen mit einer Sehbehinderung. Das Konzept der funktionalen Gesundheit und die Ansätze der Sozialraum- und der Lebensweltorientierung werden beleuchtet.

Das Kapitel «Methodisches Vorgehen» beinhaltet drei verschiedene Methoden der empirischen Forschung. Die Risiken und Grenzen der Arbeit werden aufgezeigt und die Richtlinien des Datenschutzes aufgeführt.

Die erhobenen Daten des methodischen Vorgehens werden im Kapitel «empirische Datenanalyse» ausgewertet und diskutiert. In der Synthese werden Verknüpfungen dieser Daten mit der Theorie geschaffen.

Im Kapitel «Schlussfolgerungen» werden die Wünsche von Menschen mit einer Sehbehinderung geschildert. Darauf aufbauend geben wir Fachpersonen von SIO konkrete Empfehlungen ab, um eine autonomere Mobilität für Menschen mit einer Sehbehinderung zu erzielen.

Abschliessend werden die Grenzen unserer Fragestellung, die weiterführenden Fragen, welche sich aus unserer Bachelorarbeit herauskristallisiert haben und unser Lernprozess mit einem persönlichen Fazit beschrieben.

⁴ Im Anhang finden sich die Karten zu den eingegrenzten Forschungsgebieten.

2. Forschungsbereich

In diesem Kapitel wird auf die Vergangenheit von Menschen mit einer Sehbehinderung und deren Mobilität und den aktuellen Stand der Forschung eingegangen. SIO der beiden Forschungsorte werden vorgestellt. Am Schluss dieses Kapitels weisen wir auf die rechtliche Lage hin.

2.1 Geschichtlicher Hintergrund

Im 18. Jahrhundert, im Zeitalter der Aufklärung, waren die Menschen der Ansicht, dass die Entwicklung der Intelligenz mit den Sinneswahrnehmungen zusammenhängt. So stellten sich die Menschen gemäss Klettner und Lingelbach (2018, 35) die Frage, ob das Fehlen eines Sinnesorgans zu einer schwächeren Kognition führen kann. Viele Philosophen beschäftigten sich mit dieser Frage und schrieben verschiedene Werke dazu. Michel Foucault benutzte beispielsweise «den Blinden» in der Aufklärungszeit als Metapher dafür, dass die Menschen ein neues Zeitalter kennenlernten.

Kant wies gemäss Klettner und Lingelbach (2018, 65ff) daraufhin, dass das Sehen einen Einfluss auf die Intelligenz habe. Er schrieb, dass die Überwindung der Dunkelheit schlussendlich zum Licht und zu Klarheit führt. In der Aufklärungszeit wurden auch die ersten Operationen zur Behandlung des Grauen Stars durchgeführt. Durch Operationen erlangten Patient*innen wieder das Augenlicht. Dieser Eingriff wurde später symbolisch als Geburtsstunde der Vernunft bezeichnet. Um der Blindheit entgegenzuwirken, wurden verschiedene Ratgeber publiziert, welche Aufschluss darüber gaben, wie das Augenlicht geschützt werden konnte.

Bezogen auf die Mobilität gehen Wissenschaftler*innen, so Klettner und Lingelbach (2018, 163ff), davon aus, dass es Blindenführhunde schon in der Antike gegeben hat. Dies wird aufgrund eines Gemäldes vermutet, welches einen Bettler mit einem Stock und einem Hund zeigt. Die erste schriftliche Benennung des Blindenführhundes fand sich in einer Schrift von 1235, in welcher Bartholomaeus Anglicus schrieb, dass die Lage der Menschen mit einer Sehbehinderung so schlimm war, dass sie sich von Hunden führen lassen mussten. Des Weiteren wird vermutet, dass die Hunde durch die Begleitung die Funktion eines Blindenführhundes übernahm. Im 18. Jahrhundert wurden vermehrt Blindenführhunde in Blindenanstalten und -spitälern von Menschen mit einer Sehbehinderung selbst ausgebildet. Blindenführhunde sollten Blinde vor einem Zusammenprall mit Reiter*innen oder Kutschen schützen. Hindernisse sollten durch die Hunde aufgespürt und umgangen werden.

Durch die Geschichte wird ersichtlich, dass das Augenlicht früher an die Intelligenz geknüpft wurde. Es zeigt sich, dass Menschen mit einer Sehbehinderung schon seit langer Zeit von Blindenführhunden begleitet werden. Damals stellten Reiter*innen und Kutschen eine primäre Gefahr dar.

Wie mobil sind Menschen mit einer Sehbehinderung heute? Wie bewältigen sie gegenwärtig Gefahren und Hindernisse? Im nächsten Abschnitt gehen wir näher auf diese Fragen näher ein.

2.2 Stand der aktuellen Forschung

In den vergangenen Jahren wurden sehr wenige Studien bezüglich der Mobilität von Menschen mit einer Sehbehinderung im öffentlichen Verkehr durchgeführt oder veröffentlicht. Vereinigungen für Menschen mit einer Sehbehinderung bemühen sich daher, Sichtbarkeit durch Informationsbroschüren oder Ratgeber zu erlangen. Das Bundesamt für Statistik (BFS) der Schweizerischen Eidgenossenschaft (2019, online) enthält einzelne Zahlen und teilweise veraltete Informationen über Menschen mit einer Sehbehinderung. Die Forschungen über die Mobilität von Menschen mit einer Sehbehinderung scheinen mehrheitlich zu stagnieren, obwohl sich grosse Veränderungen durch den technologischen Fortschritt zeigen. Die progressive Entwicklung der Digitalisierung schafft mehr Zugänge zu einer inklusiven Gesellschaft. Sie wird der Gesellschaft aber auch zum Verhängnis. Der SBV (2019, 18) warnt, dass durch das rasche Voranschreiten des technischen Wandels die Bedürfnisse von Menschen mit einer Sehbehinderung schnell vergessen werden. Trotzdem hat die Digitalisierung bereits viel zur Mobilität von Menschen mit einer Sehbehinderung beigetragen. Der SBV (2019, 10-18) deutet auf Hilfsmittel wie Bildschirmlesefunktionen, Handykameralupen und barrierefreie Applikationen mit Sprachausgabe hin. Sie fördern die Inklusion von Menschen mit einer Sehbehinderung. Zudem wurde ein vibrierender weisser Stock entwickelt, welcher frühzeitig auf Barrieren hinweist. Die OrCam ist eine weitere Innovation, welche der SBV (2019, 12) erwähnt, da sie die Autonomie von Menschen mit einer Sehbehinderung fördert. Bei ihr handelt es sich um eine Brille, welche eine winzige Kamera integriert hat. Sie nimmt Texte und Objekte wahr und übermittelt diese auditiv über einen Hörer. Diese auditiven Beschreibungen unterstützen Menschen mit einer Sehbehinderung in ihrem Alltag, sich autonom zu bewegen und öffentliche Transportmittel zu benutzen.

2.3 Soziale Institutionen und Organisationen für Menschen mit einer Sehbehinderung

Im nächsten Teil dieses Kapitels werden verschiedene soziale Institutionen und Organisationen kurz erläutert und in die jeweilige Region gegliedert.

2.3.1 Raum Oberwallis (ländlich)

Die Beratungsstelle Sichtbar Brig ist eine Beratungsstelle des 1958 gegründeten Schweizerischen Blindenbundes (2019, online). Der Schweizerische Blindenbund ist ein Selbsthilfverein, welcher in fünf Regionalgruppen⁵ gegliedert ist. Neben dem Sichtbar Brig, ist die Stiftung Emera (s.d., online) eine weitere Anlaufstelle im Oberwallis für Menschen mit einer Sehbehinderung. Fachpersonen des Sichtbar Brig führen Beratungsgespräche im Bereich der Orientierung und Mobilität, der lebenspraktischen Fähigkeiten, der Low Vision⁶, dem Sehvermögen und Hilfsmitteln durch. Die Beratung und Begleitung ist unverbindlich, kostenlos und richtet sich an Menschen mit oder ohne

⁵ Die Regionalgruppen des Schweizerischen Blindenbundes unterteilen sich in die Sektoren Nordwestschweiz, Ostschweiz, Zürich, Bern und das Wallis. Sie organisieren neben Sensibilisierungskampagnen auch Ausflüge und Kurse für Menschen mit einer Sehbehinderung.

⁶ Die Low Vision-Beratung bezieht sich auf Menschen, welche ihre Sehschwäche nicht anhand einer Brillenkorrektur kompensieren können. Vgl. dazu: Blindenbund: <https://www.blind.ch/unsere-angebote/beratung.html>

Sehbehinderung. Das Ziel des Schweizerischen Blindenbundes ist es, die Selbstbestimmung und Autonomie von Menschen mit einer Sehbehinderung zu stärken. Um dieses Ziel zu erreichen, richten sich die einzelnen Beratungsstellen nach einer lösungsorientierten Arbeit mit den Klient*innen. Sozial- und verkehrspolitisch setzen sich die Regionalgruppen für die Rechte von Menschen mit einer Sehbehinderung ein und erhoffen sich eine gelingende Inklusion.

Brig ist der Hauptsitz der Schweizerischen Blinden- und Sehbehinderten Werkstatt (s.d., online). Die Arbeitsstätte bietet Menschen mit einer Sehbehinderung eine Tagesstruktur. Zu den Aufgaben zählen unter anderem traditionelle «Blindenarbeiten» wie weben, stricken, Körbe flechten oder Bürsten und Pinsel anfertigen. Der Tätigkeitsbereich hat sich ausgeweitet, so dass eine weite Palette an Produkten hergestellt wird.

Die Stiftung Atelier Manus, eine Stiftung der Procap Schweiz und Oberwallis, bietet gemäss Procap Oberwallis (s.d., online) ebenfalls Arbeits- und Ausbildungsplätze für Menschen mit einer Sehbehinderung an. Die Stiftung Atelier Manus (s.d., online) übernahm 2008 die Bürstenfabrik der Blindenwerkstatt in Eggerberg.

Die SIGNAL AG (2016, online) berät und bietet Lösungen für den öffentlichen Verkehr, die Weg- und Fussgängerleitsysteme, Architektur und Bauplanung und andere Bereiche an. Das Dienstleistungsangebot erstreckt sich von der Beratung bis zur Errichtung von Halterungen, Signalisationen und anderen Orientierungshilfen.

2.3.2 Stadt Bern (städtisch)

Die Stadt Bern umfasst ein breites Angebot für Menschen mit einer Sehbehinderung. Die Bereiche Beratung, Wohnen, Arbeiten und der Bereich B sind eingebettet in die Angebote des Blinden- und Behindertenzentrum Bern (2020, online). Das B ist eine gemeinnützige Ausbildungs- und Lernstätte für Menschen mit einer Sehbehinderung. Die Arbeiten werden im 1. Arbeitsmarkt verrichtet. Im Vordergrund steht dennoch die berufliche Inklusion. Im Betrieb B finden momentan rund 180 Mitarbeitende mit einer Behinderung eine Anstellung und werden agogisch von Fachpersonen betreut. Der Beschäftigungsbereich reicht von Tätigkeiten der Hotellerie, Logistik, Technik, Schreinerei bis hin zur Wäscherei. Die individuellen Ressourcen werden in der Arbeitsausübung gefördert und die soziale Teilhabe gestärkt.

Es gibt keine Beratungsstelle des Schweizerischen Blindenbundes (2019, online) in der Stadt Bern. Die nächste befindet sich in Thun. Kurse werden jedoch auch in der Stadt Bern angeboten.

2.3.3 Oberwallis und Bern

Neben den Angeboten der Stadt Bern oder im Raum Oberwallis gibt es übergreifende Dienstleistungen. Eine davon ist das SBB Call Center Handicap (2020, online). Anfragen zu Hilfestellungen werden über Telefon oder E-Mail entgegengenommen. Meistens handelt es sich um eine Kundenassistentin. Das bedeutet, dass Angestellte des SBB Call Centers die gemeldete Person an einem vereinbarten Ort abholen und diese an den gewünschten Zielort begleiten. Die SOS Bahnhofshilfe (2020, online) kooperiert mit dem Call Center.

Die Kantonale IV-Stelle Wallis (s.d., online) zeigt auf, dass die IV-Stelle des jeweiligen Kantons den Grad der Invalidität prüft und hierzu Leistungen ausspricht. Leistungen der

IV sind unter anderem Taggelder, IV-Renten, Assistenzbeiträge, Hilflosenentschädigungen und Hilfsmittel. Die Hilfsmittel der IV werden laut Kantonale IV-Stelle Wallis (s.d., online) in zwei Gruppen unterteilt. Einerseits gibt es Hilfsmittel für den beruflichen Bereich, welche es ermöglichen, erwerbsfähig zu bleiben. Andererseits können auch Hilfsmittel für den privaten Bereich ausgesprochen werden, welche der Mobilität und der sozialen Teilhabe dienen.

Der SBV (2020, online) wurde 1911 gegründet und unterstützt Menschen mit einer Sehbehinderung in verschiedenen Lebensbereichen. Der SBV entspricht einer schweizweiten Selbsthilfegruppe. Sein Hauptsitz liegt in Bern. Im Wallis befinden sich alle Kontaktstellen im französischsprachigen Raum, zeigt Gähler (2020, online) auf. Durch die eigene Erfahrung hat sich herausgestellt, dass der Präsident des SBVs eine Zusammenarbeit mit dem Oberwallis fördert und bekräftigt.

Procap (2020, online) ist die grösste Selbsthilfeorganisation von und für Menschen mit einer Behinderung in der Schweiz und hat 21'000 Mitglieder. Sie ist ähnlich wie der SBV in regionale Sektionen unterteilt. Procap besteht aus 40 Sektionen, wobei auch das Oberwallis und die Stadt Bern abgedeckt sind. Sie (2020, online) bietet Beratungen in den Bereichen Recht, Wohnen, Bauen und Verkehr, Gesundheit, Politik und Mobilität an. Neben dem Beratungsangebot beinhaltet das Angebot der Procap auch lebenspraktische Begleitung, wie beispielsweise den Assistenzbeitrag, Kurswesen sowie gesellschaftliche Anlässe.

Das Ziel von Procap ist es, dass Menschen mit einer Behinderung uneingeschränkt an der Gesellschaft teilhaben können. Um das zu erreichen, müssen Ausbildungs- und Arbeitsplätze für Menschen mit einer Behinderung geschaffen, gesellschaftliche Barrieren abgebaut und finanzielle Unterstützung gewährleistet werden. Ergänzend zu Procap, sind Pro Infirmis (2020, online), Inclusion Handicap (2020, online) und die Schweizer Fachstelle für Hindernisfreie Architektur (s.d., online) wichtige Anlaufstellen für Fachpersonen der Sozialen Arbeit.

2.4 Rechtliche Grundlagen

Die rechtliche Grundlage bildet das Fundament der Handlungsbasis von Fachpersonen der Sozialen Arbeit. Gesetze regeln den Schutz und sollen Menschen mit einer Sehbehinderung die gleichen Freiheiten einräumen. Die Gesellschaft ist aufgefordert, sich an diese Richtlinien zu halten. Die vorliegenden Gesetze zielen auf gleichwertige Teilnahme am gesellschaftlichen Leben und selbstbestimmte Bewegungsfreiheit von Menschen mit einer Sehbehinderung hin. Insbesondere das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) und die UNO-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) sollen ungleiche Behandlung und Diskriminierung verbieten.

2.4.1 Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)

Die Schweizerische Eidgenossenschaft (2020, online) hat 2002 über die Einführung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) entschieden. Im Jahre 2004 ist es in Kraft getreten. Es ist das Hauptrechtswerk für die Gleichstellung der Rechte von Menschen mit einer Behinderung.

2.4.2 Invalidenversicherungsgesetz (IVG)

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft beschloss am 19.06.1959 die Einführung der Invalidenversicherung auf den 01.01.1960. Es stützt sich auf die Vereinbarungen der Bundesverfassung. Bei der IV wird überprüft, inwiefern eine Person erwerbsfähig-, beziehungsweise erwerbsunfähig ist. Die IV entscheidet anhand ihrer Überprüfung ob Menschen mit einer Behinderung eine Rente, Taggelder, Hilfsmittel oder Umschulungen zugesprochen bekommen.

2.4.3 Das Gesetz über die Eingliederung behinderter Menschen des Kantons Wallis

Bereits im Jahre 1991 beschloss der Kanton Wallis (2018, 14, online) über die Eingliederung von Menschen mit einer Behinderung. Das Gesetz ist am 01.03.1993 in Kraft getreten und geht somit der Verabschiedung des BehiG voraus. Das Kantonale Gesetz über die Eingliederung behinderter Menschen war zu dieser Zeit eines der fortschrittlichsten Gesetze in der Schweiz, welches die Rechte für Menschen mit einer Behinderung schützt.

2.4.4 Das Behindertenkonzept des Kantons Bern

Das Behindertenkonzept des Kantons Bern (2011, online) wurde grossenteils von Menschen mit einer Behinderung erarbeitet und 2011 vom Bundesrat genehmigt. Es verweist auf die Förderung der Selbstbestimmung und der Teilhabe von erwachsenen Menschen mit einer Behinderung in verschiedene Bereiche ihres Lebens. Das Konzept richtet sich an den individuellen Unterstützungsbedarf von Menschen mit einer Behinderung.

2.4.5 UNO Behindertenrechtskonvention (UN-BRK)

Die UNO Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) (2014, 1119-1154, online) wurde von der Schweiz am 15. April 2014 ratifiziert. Einen Monat später, am 15. Mai 2014, ist sie in Kraft getreten. Die UN-BRK stellt die Grundrechte für Menschen mit einer Behinderung sicher. Die Gesetzesartikel fordern mehr Selbstbestimmung, Gleichberechtigung und Inklusion für Menschen mit einer Beeinträchtigung.

Im Art. 3 stehen allgemeine Grundsätze. Durch den Art. 3 werden grundlegende Rechte zur gleichberechtigten Teilhabe, Zugänglichkeit und Autonomie von Menschen mit einer Behinderung bestimmt.

Der Art. 9 der UN-BRK legt gleichberechtigte Zugänglichkeit für Menschen mit einer Behinderung fest. Ihnen stehen dieselben Rechte für einen ungehinderten Zugang zu Transportmitteln, Informationen und öffentlichen Dienststellen der ländlichen und städtischen Regionen zu.

Der Art. 19 setzt Massnahmen zur gleichberechtigten Teilhabe am gesellschaftlichen Leben um. Zur Unterstützung einer unabhängigen Lebensführung stehen Menschen mit einer Behinderung Einrichtungen und Dienstleistungen zur Verfügung. Dieser Gesetzesartikel beinhaltet ebenfalls die Zugänglichkeit zu diversen Hilfsangeboten.

Der Art. 20 befasst sich mit der persönlichen Mobilität von Menschen mit einer Behinderung. Der Artikel gestattet den ungehinderten Zugang zu angepassten Hilfsmitteln, Kursen, Schulungen, Begleitpersonen und Blindenhunden. Ausserdem gewährleistet der Artikel die freie Entscheidungsfindung.

Der Art. 26 soll die vollumfängliche Teilhabe verschiedener Lebensbereiche durch das Berücksichtigen und Fördern der Bedürfnisse von Menschen mit einer Behinderung und deren Mitsprache stärken. Soziale Dienstleistungen verpflichten sich zu frühzeitigen Massnahmen zur (Wieder-)Eingliederung von Menschen mit einer Behinderung. Dafür stehen ihnen diverse Förderungsprogramme zur Verfügung. Zudem versichert der Art. 26 Abs. 2 und Abs. 3 die Weiterbildung und Spezialisierung von Fachkräften zur Optimierung der Dienstleistungen und Anwendung (re-)habilitatorischer und technologischer Behandlungsmassnahmen.

Für unsere Bachelorarbeit haben die Art. 9, Art. 19, Art. 20 und Art. 26 grosse Relevanz. Wir haben Artikel ausgewählt, welche die gleichberechtigte, hindernisfreie Teilhabe und Zugänglichkeit zu Dienstleistungsangeboten hervorheben.

2.4.6 Gesetze über den öffentlichen Verkehr (GöV)

Die Rechtslage des öffentlichen Verkehrs ist kantonal geregelt. Die Dokumente der Kantone Bern und Wallis decken sich überwiegend. Einzelne Artikel oder kantonsspezifische Ergänzungen unterscheiden die Gesetze voneinander. Die Zielsetzung der beiden Gesetzesartikel verändert sich jedoch nicht.

Der Grosse Rat des Kantons Wallis hat 1998 ein Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV) (2012, 3-4, online) verabschiedet. Der Art. 6. Abs. 2 lit. c GöV bestimmt den barrierefreien Zugang zu öffentlichen Transportmitteln für Menschen mit einer Behinderung. Der Kanton ist aufgefordert, finanzielle Unterstützung zu leisten, um Menschen mit einer Behinderung den Gebrauch öffentlicher Transportmittel zu erleichtern. Der Kanton Bern (2008, 2-3, online) verpflichtet sich ebenfalls, durch das im Jahre 1993 verabschiedete Gesetz über den öffentlichen Verkehr, die Rechte von Menschen mit einer Behinderung im öffentlichen Verkehr zu gewährleisten. Der Art. 5 Abs. 2 GöV legt die behindertengerechte Gestaltung von Fahrzeugen und Anlagen fest. Zusätzlich ist es dem Kanton durch den Art. 6 Abs. 3 GöV genehmigt, für Behindertentransporte finanziell aufzukommen.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) der Schweizerischen Eidgenossenschaft (2020, online) beinhaltet bundesrechtliche Vorgaben und Verordnungen des öffentlichen Verkehrs. Einzelne Artikel nehmen Bezug auf die Rechte von Menschen mit einer Behinderung. Einige davon verweisen auf das BehiG. Es finden sich spezifische Gesetzesartikel im Bereich der Eisenbahn, Seilbahn und Bus vor. Das BAV (2020, 1-28, online) hat unter anderem einen Leitfaden zur Gestaltung von Bahnperons veröffentlicht. Dieses Dokument unterteilt das Bahnperon in verschiedene Bereiche und zeigt auf, wie taktil-visuelle Markierungen anzubringen sind, damit diese Menschen mit einer Sehbehinderung Orientierung geben. Die Fachstelle für Hindernisfreie Architektur (2020, online) macht deutlich, dass bei einem Umbau oder Neubau die Norm SIA 500 beachtet werden muss. Die Norm zielt darauf hin, durch hindernisfreies Bauen allen Menschen einen Zugang zu einer inklusiven Gesellschaft zu ermöglichen.

Die «Verordnung des UVEK über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs» (VböV) (2016, online) gibt ebenfalls Weisungen über die Einrichtung und Erbauung öffentlicher Transportmittel. Menschen mit einer Behinderung soll ein eigenständiger Zugang zu öffentlichen Transportmitteln und deren Gebrauch

gewährleistet werden. Die Verordnung stützt sich auf die Art. 15 und Art. 23 des Behindertengleichstellungsgesetzes.

2.4.7 Strassengesetz (StrG/SG)

Das Strassengesetz (SG) (2012, 1-26, online) des Kantons Bern verordnet keine explizite Berücksichtigung des Schutzes von Menschen mit einer Behinderung. Im Gegensatz dazu verpflichtet der Art. 26 lit. c (2018, 10, online) den Kanton Wallis zum Schutz der Bedürfnisse von Menschen mit einer Behinderung bei der Erbauung von Strassen.

Die Soziale Arbeit fungiert als Bindeglied zwischen den Betroffenen und der Sozialpolitik. Gemäss Lange (2014, 171) ist sie verpflichtet, sich an die soziopolitischen Bestimmungen und rechtlichen Vorgaben zu halten. Ihr Handlungsspielraum wird aufgrund von geltenden Rechtslagen begrenzt. Trotzdem arbeitet sie zum Wohl der Menschen mit einer Sehbehinderung und stellt deren Rechte in den Mittelpunkt. Der Schweizerische Blinden- und Sehbehindertenverband (2018, 9, online) weist klar darauf hin, dass ein BehiG und eine UN-BRK allein nicht ausreichen, um die Rechte der Menschen mit einer Sehbehinderung zu gewährleisten und zu schützen. Verschiedene Ebenen des Staates sind aufgefordert und verpflichtet, die Bedürfnisse von Menschen mit einer Sehbehinderung zu wahren.

3. Der theoretischer Rahmen

3.1 Begriffserklärungen

3.1.1 Sehbehinderung

Eine Sehbehinderung liegt vor, wenn verschiedene Faktoren zu einer verminderten Sehschärfe führen und das Sehvermögen dadurch beeinträchtigt ist. Zu diesen Faktoren zählen Kamps und Maritzen (2013, 11) beispielsweise die Leuchtdichte, die Kontrastempfindlichkeit oder die Brechkraft des Auges. Eine Sehbehinderung wird anhand festgelegter ICD-Kriterien der Weltgesundheitsorganisation (WHO) 2019 definiert. Laut Deutschem Institut für Medizinische Dokumentation und Information (2018, online), entspricht eine leichte Sehschwäche einer maximal erreichbaren Sehschärfe von 30 Prozent. Von Blindheit wird gesprochen, wenn eine maximale Sehstärke von zwei bis fünf Prozent vorhanden ist. In diesem Fall nimmt eine betroffene Person sehr begrenzt bis kein Licht wahr.

Menschen mit einer Sehbehinderung finden sich in allen Altersstufen vor. Manche werden blind oder sehbehindert geboren, bei anderen entwickelt sich eine Sehbehinderung im Verlaufe des Lebens. Mögliche Gründe dafür sind Augenkrankheiten oder Unfälle. Im höheren Alter hängt die Sehbehinderung oft mit einer steigenden Sehschwäche zusammen. Hier liegt die Ursache meist an der nachlassenden Funktionalität der Organe. Eine Sehbehinderung kann somit aus verschiedenen Gründen erfolgen.

Wir haben uns für den Begriff der Sehbehinderung entschieden, da unsere Interviewpartner*innen und die SIO auch mehrheitlich diesen Begriff verwenden und er alle Sehbehinderungen miteinschliesst.

3.1.2 Autonomie

Lange (2014, 186-187) fasst Autonomie als Vorhandensein von «Wahlfreiheit, Selbstbestimmung und einem menschenwürdigen und guten Leben» zusammen. Fachpersonen der Sozialen Arbeit sind dafür verantwortlich, dass Menschen mit einer Sehbehinderung die Fähigkeiten erlangen, Autonomie anstreben zu können. Zusammen mit ihnen decken SIO Hindernisse auf, stärken die individuellen Ressourcen und schaffen Möglichkeiten für einen frei wählbaren und erfüllten Alltag. Autonomie kann von Menschen mit einer Sehbehinderung unterschiedlich definiert werden. Die Definition hängt damit zusammen, inwiefern sich eine Person frei und eigenständig oder auch eingeschränkt und abhängig von der Gesellschaft fühlt.

3.1.3 Soziale Institutionen und Organisationen

Damit die Lebensqualität und umfassende Teilhabe von Menschen mit einer Sehbehinderung effizient gesteigert werden kann, einigen sich Kamps und Maritzen (2013, VII) auf eine kompetente, interdisziplinäre Zusammenarbeit verschiedener Dienstleistungssektoren.

Fachpersonen verschiedener SIO erhoffen sich eine Verbesserung des gesellschaftlichen Bewusstseins der Bedürfnisse von Menschen mit einer Sehbehinderung. Auch die Umsetzung des BehiG ist ein grosses Anliegen der

Fachpersonen und der Menschen mit einer Sehbehinderung, bestätigt eine Fachperson einer Beratungsstelle für Orientierung und Mobilität (Interview 4, Z. 603-604). Durch den Gewinn von Sichtbarkeit, Sensibilisierung der Gesellschaft und der Unterstützung von Fachpersonen erhoffen sich Menschen mit einer Sehbehinderung mehr Autonomie und Akzeptanz.

3.1.4 Förderungsfaktoren und Barrieren

Wansing und Windisch (2017, 281-282) bezeichnen Menschen mit einer Sehbehinderung nicht als eine von der Norm abweichenden Gesellschaft, welche besondere Bedürfnisse hat. Vielmehr gehen sie von einer Gesellschaft aus, die keine gleichberechtigte Teilhabe für alle ermöglicht. Diese Faktoren, welche eine Person mit einer Sehbehinderung daran hindern am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben, werden in der vorliegenden Arbeit Barrieren genannt. Dazu zählen gesellschaftlich konstruierte Barrieren, Barrieren des Zugangs, der Mobilität, der Kommunikation, sowie finanzielle, rechtliche und weitere Barrieren. Faktoren, die sich auf Menschen mit einer Sehbehinderung bestärkend und unterstützend auswirken, werden Förderungsfaktoren genannt.

3.1.5 Empowerment und Partizipation

Rieger und Strassburger (2014, 42ff) verweisen auf einen wichtigen Leitsatz der Sozialen Arbeit, welcher besagt, dass nicht für, sondern mit dem Menschen gearbeitet werden soll. Fachpersonen zielen darauf hin, dass Menschen vermehrt Kontrolle über ihr Leben erhalten und die Teilhabe an selbstbestimmten Entscheidungen ermöglicht wird. Empowerment ist das Bestreben, Menschen in ihrer Selbstbestimmung und Mitbestimmung zu bestärken. Die Partizipation, schildern Rieger und Strassburger (2014, 46ff), ist eng gekoppelt an das Empowerment. Erst durch den Einbezug der Adressat*innen kann Empowerment erfolgen. Das partizipative Professionsverständnis zeichnet sich dadurch aus, dass die Adressat*innen als Expert*innen ihrer Lebenswelt gesehen werden. Dieses Expert*innenwissen ist in diesem Professionsverständnis mit dem Fachwissen der Fachpersonen gleichzusetzen.

3.1.6 Inklusion

Der Grundsatz der Inklusion geht über die begleitende Unterstützung hinaus. Stoy und Tolle (2015, 166-167) definieren Inklusion als uneingeschränkte Teilhabe am gesellschaftlichen Geschehen, unabhängig der biologischen, psychischen und sozialen Faktoren. Um diese Voraussetzungen zu erfüllen, müssen Barrieren, welche den Zugang oder die Teilhabe erschweren, beseitigt werden. Stoy und Tolle stellen den Fachpersonen der Sozialen Arbeit dazu die Anforderung, die «Benachteiligungsstrukturen auf sozialräumlichen sowie gesamtgesellschaftlichen Ebenen» aufzudecken und diese zu optimieren.

3.2 Hilfsmittel für Menschen mit einer Sehbehinderung

In den folgenden Abschnitten werden Hilfsmittel für Menschen mit einer Sehbehinderung erläutert, welche die Mobilität stärken können.

Kamps und Maritzen (2013, 31) untermauern, dass Hilfsmittel anhand der gewünschten Funktion ausgewählt werden. Die Anwendung, die Eignung und der persönliche Nutzen

werden gemeinsam mit den Personen mit einer Sehbehinderung überprüft. Hilfsmittel können nicht aufgrund eines Krankheitsbildes bestimmt werden. Sie werden den individuellen Bedürfnissen entsprechend angepasst. Nicht nur der technische, sondern auch der medizinische Fortschritt und die Professionalisierung von SIO für Menschen mit einer Sehbehinderung haben dazu geführt, dass ein breites Hilfsangebot geschaffen wurde. Um Menschen mit einer Sehbehinderung eine hohe Lebensqualität zu gewährleisten, streben Kamps und Maritzen (2013, 16) die Förderung der Lesefähigkeit, der Orientierung und Mobilität an.

Um gezielt auf unsere Fragestellung einzugehen, liegt der Fokus auf Hilfsmitteln der Orientierung und Mobilität. Kamps und Maritzen (2013, 201-225) teilen das Hilfsangebot in folgende fünf Sektoren: der Blindenlangstock, elektronische Hindernismelder und Orientierungshilfen, Mobilitätstrainings und Blindenführhunde. Allen Hilfsmiteleinsätzen gehen Orientierungs- und Mobilitätstrainings voraus, um die gewünschte und erforderliche Anwendung sicherstellen zu können. In Schulungen lernen Menschen mit einer Sehbehinderung verschiedene Techniken kennen und erlernen einen adäquaten Umgang mit den auf sie abgestimmten Hilfsmitteln.

Entscheidet sich die Person mit einer Sehbehinderung für einen Blindenführhund, benötigt es gemäss der Stiftung Schweizerische Schule für Blindenführhunde Allschwil (2020, 1), ein Erstgespräch und einen dreitägigen Informationskurs. Im Rahmen dieses Kurses wird ermittelt, ob ein Hund als Hilfsmittel für eine bestimmte Person geeignet ist. Nach Auswahl des passenden Hundes findet eine halbjährige Einführung im Lebensraum der Menschen mit einer Sehbehinderung statt. Die Betreuung seitens der Hundeschule geht bis ans Lebensende des Hundes.

Des Weiteren erwähnen sie Mobilitätshilfen, welche akustisch, technisch oder anhand eines Ultraschalls auf Hindernisse aufmerksam machen können. Jedoch wird explizit darauf hingewiesen, dass diese zusätzlichen Hilfen nur als Ergänzung dienen.

Eine weitere Unterstützung kann anhand der «sehenden Begleitung» erfolgen. Gemäss Klettner und Lingelbach (2018, 154ff) können alle sehenden Personen als Begleitperson fungieren. Klettner und Lingelbach (2018, 159ff) erwähnen, dass es verschiedene Techniken gibt, eine Person mit einer Sehbehinderung zu begleiten. Bei der «Zangengriff-Technik» hält sich die Person mit einer Sehbehinderung am Ellbogen ihrer Begleitperson fest und kann sich führen lassen. Die Umgebung und sich nähernde Hindernisse werden von der Begleitperson verbal mitgeteilt. Handläufe, Stühle und andere Festhaltungsmöglichkeiten werden von der Begleitperson angefasst und von der Person mit einer Sehbehinderung durch Entlanggleiten des Arms gefunden.

Die Wahl dieser Hilfsmittel ist abhängig von den vorhandenen Ressourcen jeder Person. Das Konzept der Funktionalen Gesundheit soll einen Einblick in die verschiedenen Bereiche von Menschen mit einer Sehbehinderung geben. Es dient unter anderem dazu, passende Hilfsmittel zu bestimmen.

3.3 Das Konzept der Funktionalen Gesundheit

Die Klassifikation der ICF⁷ und das damit verbundene Konzept der Funktionalen Gesundheit wurde gemäss dem Schweizerischen Branchenverband INSOS⁸ (2009, 25) von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) in Auftrag gegeben. Das Konzept der Funktionalen Gesundheit verweist auf die verschiedenen Faktoren, welche dazu beitragen, dass ein Mensch in seinem alltäglichen Leben beeinträchtigt ist. Das Konzept weicht von dem rein bio-medizinischen Modell ab. Der Mensch wird als bio-psycho-soziales Wesen gesehen. Das bedeutet, dass nicht nur die biologischen Faktoren für eine Beeinträchtigung oder eine Behinderung verantwortlich sind. Vielmehr hängt eine Behinderung oder eine Beeinträchtigung von einem Zusammenspiel mehrerer Faktoren ab. Das Konzept unterscheidet sechs verschiedene Einflussfaktoren:

- ◆ Eine Person kann selbstbestimmt und gleichberechtigt am gesellschaftlichen Leben teilhaben. (Selbstbestimmung)
- ◆ Eine Person kann Handlungen anhand ihrer individuellen Kompetenzen ausführen, um an dem gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können. (Aktivitäten)
- ◆ Jede Person weist andere Körperstrukturen oder Körperfunktionen auf.
- ◆ Die Persönlichkeit einer Person. (personenbezogene Faktoren)
- ◆ Alle externen Ereignisse, welche Einfluss auf eine Person haben können. (Umweltfaktoren)
- ◆ Mögliche gesundheitliche Beeinträchtigungen oder Behinderungen einer Person. (Gesundheitsprobleme)

Um diese verschiedenen Faktoren und deren Wechselwirkung zueinander besser aufzeigen zu können, hat die ICF das bio-psycho-soziale Modell der Funktionalen Gesundheit entwickelt (siehe unten).

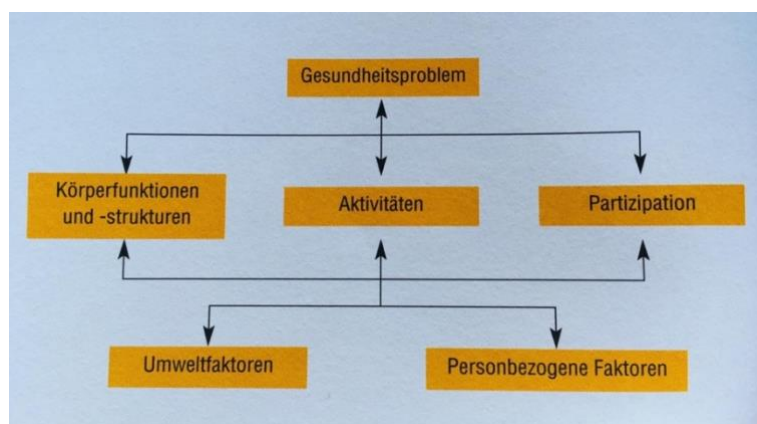


Abb.1: Das Modell der Funktionalen Gesundheit, in welchem der Mensch als bio-psycho-soziales Wesen gesehen wird. (INSOS Schweiz, 2009, 26).

⁷ Die ICF ist ein internationales Klassifikationsinstrument, welches 2001 von der WHO verabschiedet wurde. Es berücksichtigt die Funktionsfähigkeit, die Behinderung und die Gesundheit eines Menschen.

⁸ INSOS steht für den nationalen Branchenverband der Institutionen für Menschen mit Behinderung.

Gemäss diesem Modell liegt eine funktionale Gesundheit dann vor, wenn trotz der oben beschriebenen Faktoren, die folgenden Punkte erfüllt sind:

- Die körperlichen Strukturen und Funktionen entsprechen der Norm.
- Die Person ist in der Lage, alle Aktivitäten auszuführen, welche eine Person ohne Gesundheitsprobleme ausführen kann.
- Die Person kann an allen Lebensbereichen teilnehmen, welche ihr wichtig sind. Die Teilnahme kann in demselben Ausmass ausgelebt werden, wie es eine Person ohne Beeinträchtigung tun kann.

Der Schweizerische Branchenverband INSOS (2009, 21) gibt hierzu eine kurze Definition von funktionaler Gesundheit: «Zusammenfassend ist eine Person also dann funktional gesund, wenn sie möglichst kompetent mit einem möglichst gesunden Körper an möglichst normalisierten Lebensbereichen teilnimmt und teilhat».

Neben den verschiedenen Faktoren verweist der Schweizerische Branchenverband INSOS auf die ICF, welche auf vier weitere Branchen der Funktionalen Gesundheit eingeht:

- ◆ das Konzept der Partizipation
- ◆ das Konzept der Aktivitäten
- ◆ das Konzept der Körperfunktionen und -strukturen
- ◆ das Konzept der Kontextfaktoren

Folglich werden diese vier Konzepte der ICF näher erläutert.

Das **Konzept der Partizipation** beschäftigt sich laut INSOS (2009, 27ff) mit den Zugangsmöglichkeiten, der Selbstbestimmung und Gleichberechtigung von Menschen mit einer Behinderung. Die Teilhabe an verschiedenen Lebensbereichen oder Lebenssituationen soll mit diesem Konzept gestärkt werden. Das Konzept befasst sich mit persönlichen Eindrücken und knüpft an das Wohlbefinden von Menschen mit einer Sehbehinderung an. Es zeigt auf, inwiefern Akzeptanz und Anerkennung des Umfelds in verschiedenen Lebensbereichen wahrgenommen wird.

Das **Konzept der Aktivitäten** beinhaltet gemäss INSOS (2009, 28ff) das Handeln von Menschen mit einer Sehbehinderung. Das Handeln einer Person wird in zwei Dimensionen unterteilt: die Leistungsfähigkeit und die Leistung.

- ◆ Die Leistungsfähigkeit beschreibt die volle Leistungskompetenz einer Person. Sie kann nicht rein durch Beobachtung ermittelt werden, sondern muss anhand von gezielten Ausführungen untersucht werden.
- ◆ Die Leistung hingegen beschreibt das Handeln einer Person und ist kontextabhängig. Je nach Situation handeln Menschen unterschiedlich. Diese gezeigten Handlungen werden durch Beobachtungen wahrgenommen und festgehalten.

Das **Konzept der Körperstrukturen und Körperfunktionen** beschäftigt, so INSOS (2009, 28ff), sich mit der Physiologie, der Psyche und der mentalen Fähigkeit einer Person. Die Körperstrukturen beziehen sich auf die Anatomie und die Körperfunktionen auf die physiologischen und psychologischen Fertigkeiten des Menschen.

Das vierte und letzte Konzept der Funktionalen Gesundheit ist gemäss INSOS (2009, 28ff) das **Konzept der Kontextfaktoren**. Kontextfaktoren setzen sich aus Umweltfaktoren und personenbezogenen Faktoren zusammen.

Umweltfaktoren umfassen alle materiellen und sozialen Einflüsse, sowie die persönlichen Werte und Normen einer Person. Sie werden in der ICF differenziert aufgelistet.

Anders als die Umweltfaktoren, können die personenbezogenen Faktoren nicht klassifiziert werden. Zu den personenbezogenen Faktoren zählen beispielsweise die Motivation, der Ehrgeiz, die Lebensgeschichte und die Lebensführung einer Person. Diese Faktoren sind nicht Teil der gesundheitlichen Probleme, sondern formen den Charakter einer Person. Beispielsweise ist die Antriebslosigkeit während einer Depression kein personenbezogener Faktor, da sie aufgrund der Krankheit entstanden ist.

Gemäss Schuntermann (2013, 27ff) wird durch die Kontextfaktoren der Funktionalen Gesundheit ermöglicht, positive und negative Einflussfaktoren des Lebens aufzuzeigen. Wie bereits erwähnt, werden Faktoren, welche einen positiven Einfluss haben, Förderungsfaktoren und diejenigen, welche eine negative Wirkung zeigen, Barrieren genannt. Die verschiedenen Faktoren lassen sich auch einwandfrei auf die restlichen Konzepte der Funktionalen Gesundheit anwenden.

Besonders in Bezug auf die Teilhabe des Menschen können umweltbezogene Kontextfaktoren einen grossen Einfluss haben. Durch soziale und infrastrukturelle Einrichtungen können Barrieren entstehen, welche die Partizipation erschweren. Auch die Haltung der Gesellschaft kann die Partizipation von Menschen mit einer Behinderung positiv oder negativ prägen. Die Kontextfaktoren haben auf der Umweltebene und auf der Personenebene eine bedeutende Rolle.

Ohne spezifisches Material, wie beispielsweise ein Fahrrad, kann eine Person nicht Fahrrad fahren. Ohne Fahrrad erfährt die Person nie, ob sie die Fähigkeit besitzt, Fahrrad zu fahren. Besitzt eine Person ein Fahrrad und wird aufgrund des Zustandes des Fahrrads behindert, so erschweren die Umweltbedingungen die Leistungsfähigkeit der Person. Die Person kann Fahrrad fahren, jedoch mit mehr Aufwand.

Neben den Umweltfaktoren können auch die personenbezogenen Faktoren Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Person haben, beschreibt Schuntermann (2013, 27ff). Übertragen auf Menschen mit einer Sehbehinderung führen fehlende taktil-visuelle Leitlinien zu Barrieren, welche eine autonome Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel verhindern kann. Es ist aber auch möglich, dass eine Person nicht gewillt ist, die Brailleschrift zu lernen. Dies hat ebenfalls zur Folge, dass die autonome Mobilität eingeschränkt wird.

Die Kontextfaktoren haben zusätzlichen Einfluss auf die Körperfunktionen und Körperstrukturen. Schuntermann (2013, 27ff) erklärt, dass ein Mangel an Bildung und medizinischer Versorgung zu einer Schädigung des Körpers führen kann. Hingegen kann der Körper durch konstruktive Prävention gefördert werden.

Wir haben uns für das Konzept der Funktionalen Gesundheit entschieden, da es den Fokus nicht nur auf die bio-medizinischen Faktoren richtet, sondern seinen Blick auf den Menschen als bio-psycho-soziales Wesen ausweitet. Diese Sichtweise entspricht

unserer ethischen Haltung und zieht alle Faktoren einer «Behinderung» in Betracht. Der Mensch wird nicht aufgrund seiner Behinderung als «behindert» angesehen. Mit dem bio-psycho-sozialen Modell der Funktionalen Gesundheit haben wir verschiedene Faktoren aufgezeigt, welche einen Einfluss auf die Behinderung und die Teilnahme von Menschen mit einer Sehbehinderung am gesellschaftlichen Leben haben.

Im nächsten Unterkapitel erläutern wir den Ansatz der Sozialraumorientierung mit integrierter Lebensweltorientierung.

3.4 Ansatz der Sozialraumorientierung mit integrierter Lebensweltorientierung

Stoy und Tolle (2015, 166-167) untermauern die Wichtigkeit sozialarbeiterischer Konzepte zur Förderung der gleichberechtigten Teilhabe von Menschen mit einer Behinderung. Zu diesen unterstützenden Ansätzen zählen sie ebenfalls die Lebensweltorientierung, die Sozialraumorientierung und das Empowerment. In der Lebensweltorientierung wird anders als bei anderen Konzepten, mit dem Begriff der Adressat*innen gearbeitet.

Sozialraumorientierung

Mit Hilfe der Sozialraumorientierung kann die Lebenswelt von Menschen mit einer Sehbehinderung ganzheitlich und mehrschichtig erforscht werden. Der Sozialraum stellt den Lebensraum von Menschen mit einer Sehbehinderung dar, in welchem sie sich mehrheitlich aufhalten und bewegen.

Balz, Kuhlmann und Mogge-Grotjahn (2018, 302-311) gehen davon aus, dass «soziale Probleme auch im sozialen Raum gelöst werden müssen». Das heisst, dass SIO bei den alltäglichen Herausforderungen einer definierten Bevölkerungsgruppe ansetzen. Durch die Einschätzung verfügbarer Förderungsfaktoren und bestehender Barrieren können SIO ihr Angebot nach den Bedürfnissen von Menschen mit einer Sehbehinderung richten. Eine sozialräumliche Expertise setzt das Miteinbeziehen von Menschen mit einer Sehbehinderung voraus. Als Profis der eigenen Lebenswelt haben sie ein grosses Erfahrungswissen, wie verschiedene Barrieren bewältigt werden können. Aus diesem Grund bietet die Sozialraumorientierung als integrativer Ansatz Raum zur aktiven Mitbestimmung und Entwicklung der Bevölkerung. Die umfassende Erforschung von Menschen mit einer Sehbehinderung in deren Alltag setzt eine systemische Betrachtung voraus. Lange (2014, 232) betont, dass der Kontext einer Person erst durch das Miteinbeziehen umgebender Einflüsse, wie die Gesellschaft, definiert werden kann.

Lebensweltorientierung

Zusätzlich verlangt die lebensweltorientierte Soziale Arbeit, dass dort angesetzt wird, wo die Adressat*innen leben. Durch dieses Eindringen in den gewohnten Lebensraum können gemäss Grunwald und Thiersch (2016, 24ff) Handlungsmuster der Adressat*innen aufgedeckt werden, um passende Unterstützungsmassnahmen zu finden. Durch den direkten Einblick in die Lebenswelt der Adressat*innen kann beobachtet werden, wie sie den Alltag bewältigen. Barrieren, welche von Adressat*innen nicht autonom bewältigt werden können, müssen von Fachpersonen überprüft werden. Bei gesellschaftlich erstellten Barrieren kann die lokale Bauberatung für Orientierung und Mobilität der Fachstelle «Hindernisfreie Architektur» (s.d., online) oder die Procap Fachstelle für hindernisfreies Bauen im Oberwallis (s.d., online) kontaktiert werden.

Wie oben schon erwähnt, sind die Ressourcen der Adressat*innen wesentlicher Bestandteil, wenn nach der Lebensweltorientierung gearbeitet wird. Laut Kupfer (2016, 419ff) stärken Ressourcen Menschen mit einer Sehbehinderung, damit sie den Stress und die Barrieren in ihrem Alltag bewältigen und einen Umgang mit der Beeinträchtigung finden können.

Der Ansatz der Lebensweltorientierung zeigt auf, dass Ressourcen sehr individuell und gekoppelt an die gesellschaftlichen Strukturen und der Lebenswelt einer Person sind. Fachpersonen der Sozialen Arbeit aktivieren und fördern die Ressourcen der Adressat*innen, damit diese vollumfänglich genutzt werden können. Der Ressourcenbegriff beschreibt nur positive Fähigkeiten und Merkmale einer Person. Ressourcen können in verschiedene Bereiche unterteilt werden. Kupfer (2016, 420ff) nennt Herriger⁹, welche der Meinung ist, dass die persönlichen Ressourcen einer Person in physische, psychische, relationale, kulturelle, und symbolische Ressourcen gegliedert werden können. Kulturelle und symbolische Ressourcen sind beispielsweise Werthaltungen, Überzeugungen, Fachwissen und die Selbsterfahrungen der sozialen Anerkennung. Neben den persönlichen Ressourcen spricht Herriger auch von Umweltressourcen, welche er wiederum in verschiedene «Unterressourcen» unterteilt. Als Beispiel erwähnt er die sozialen Ressourcen, welche aus dem Netzwerk der jeweiligen Person bestehen. Zudem nennt er die ökonomischen und ökologischen Ressourcen. Ersteres beschäftigt sich mit der Arbeitsstelle und dem sozialen Status der Person. Zweiteres bezieht sich eher auf die Arbeitsqualität und die Infrastruktur. Die letzte Ressource besteht aus professionellen Ressourcen. Dies kann der Zugang zu medizinischen und sozialen Dienstleistungen sein.

Empowerment-Ansatz

Auch der Empowerment-Ansatz hat zum Ziel, die Fähigkeiten, die in einem Menschen innewohnen, zu aktivieren. Ressourcen zu besitzen ist eine Grundausstattung. Diese zu fördern, weiterzuentwickeln und für sich zu nutzen, beinhaltet dagegen einen Handlungsprozess. Dieser Prozess befähigt den Menschen, die vorhandenen Ressourcen anwenden zu können, betont Lange (2014, 255-262).

Herriger (2014, 7) zitiert Abraham Lincoln, welcher sagte: «Man hilft den Menschen nicht, wenn man für sie tut, was sie tun können». Diese Aussage entspricht aus unserer Sicht der Quintessenz des Empowerment Ansatzes. Empowerment enthält den Begriff Power, Stärke und steht für die Ermächtigung einer Person. Herriger (2014, 8-17) unterscheidet zwischen vier Zugängen von Empowerment. Empowerment auf **politischer** Ebene zielt eine gerechtere Machtverteilung an. Auf der **individuellen** Ebene übernimmt jede*r die Eigenverantwortung, schwierige Lebensphasen oder Ereignisse zu bewältigen. Aus dem **mikrosystemischen** Blickwinkel haben einfache Beziehungen ebenfalls einen Einfluss auf die Bewältigung bestimmter Situationen. Eine Freundschaft zu einer sehenden Person kann Sicherheit in der Öffentlichkeit und bei der Benutzung öffentlicher Transportmittel geben. Der Kontakt zu Personen mit einer Sehbehinderung gibt die Möglichkeit, sich mit Gleichgesinnten auszutauschen. Diese Beziehungen stellen zentrale Verbindungen für Menschen mit einer Sehbehinderung dar, da das

⁹ Herriger Norbert schrieb das Buch "Empowerment in der sozialen Arbeit- Eine Einführung". Dieses Buch erschien 2006.

Aufrechterhalten eines sozialen Netzwerks aufgrund der Sehbehinderung erschwert sein kann. Das bedeutet, dass die Gesellschaft die Mitverantwortung trägt, andere zu ermächtigen.

Empowerment kann aber auch eine autonomiebestrebende Richtung einschlagen. Das Ziel ist die maximale Selbstbestimmung des Menschen. Empowerment kann auch auf der **Makroebene** stattfinden. Wie bereits erwähnt, bezieht sich die Makroebene auf Werte und Normen, sowie auf den politischen Charakter eines Landes. Dieser Ebene gehören auch die Gesetze an. Die Gesetze bilden, wie im Kapitel «Rechtliche Grundlagen» bereits ersichtlich wurde, den Rahmen des sozialarbeiterischen Handlungsfeldes mit Menschen mit einer Sehbehinderung. Die gesetzlichen Vorgaben obliegen den gesellschaftlichen Werten und sind verbindlich.

Alle vier Zugänge verhelfen einem Menschen mit einer Sehbehinderung zu mehr Autonomie. Sie tragen durch Akteur*innen unterschiedlicher Ebenen zu einer ganzheitlichen Förderung der Bedürfnisse von Menschen mit einer Sehbehinderung bei.

Teilhabe am Sozialraum

Neben der Lebensweltorientierung und dem Empowerment-Ansatz befasst sich die Sozialraumorientierung auch mit der Wahrnehmung der Bedürfnisse von Menschen mit einer Sehbehinderung und deren Teilhabe im Sozialraum. Damit Veränderungen angestrebt werden können, braucht es SIO, welche sich für die Anliegen von Menschen mit einer Sehbehinderung einsetzen.

Damit sich Menschen mit einer Sehbehinderung in die Gesellschaft inkludieren können, muss ihnen dieser Zugang gewährleistet werden. Hurrelmann (1993, 41) beschreibt die Entstehung einer gelingenden Sozialisation in der Erfüllung gegenseitiger Erwartungen zwischen Individuum und Gesellschaft. Das bedeutet, dass Menschen mit einer Sehbehinderung danach streben, sich in das gesellschaftliche System einzufügen und daran teilzuhaben. Die Gesellschaft und SIO sind dafür verantwortlich diese gleichberechtigte Teilhabe zu ermöglichen. Dies beinhaltet auch die möglichst autonome Benutzung öffentlicher Transportmittel. Menschen mit einer Sehbehinderung sollen dazu befähigt werden, Bus- und Bahnstrecken möglichst selbstbestimmt zurückzulegen. Die «Befähigung» wurde bereits als Teil der Funktionalen Gesundheit beschrieben. Damit Menschen mit einer Sehbehinderung mehr Autonomie erlangen und die Fähigkeit erlernen, unvermeidbare lokale Barrieren zu bewältigen, sind sie auf Beratungs-, Unterstützungs- und Begleitangebote von SIO angewiesen.

Budde, Cyprian und Früchtel (2007, 172) betonen die Wichtigkeit, dass sich Fachpersonen der Sozialen Arbeit mit der sozialräumlichen Entwicklung auseinandersetzen. Die Lebensweltanalyse einer bestimmten Menschengruppe gibt Auskunft über inkludierende oder exkludierende Faktoren. Somit wird nicht nur dem Interesse einzelner Menschen mit einer Sehbehinderung nachgegangen, sondern diejenigen einer ganzen Interessensgemeinschaft.

Sozialplanung

Gemäss Herrmann (2016, 460) arbeiten beispielsweise Fachpersonen der Schweizer Fachstelle für Hindernisfreie Architektur (s.d., online) oder der Procap (2020, online) auch im Bereich der Sozialplanung. Zu den Arbeiten der Sozialraumplanung gehören die Analyse der Lebenswelten und Räume, die Bedarfsabklärungen und das Hinweisen auf Probleme im Sozialraum. Fachpersonen von SIO sollten sich über politische Entscheide sozialräumlicher Themen informieren. Führen die Entscheide zu Barrieren, sind sie dazu verpflichtet, Empfehlungen zu erarbeiten und diese den Verantwortlichen vorzulegen. Zusammengefasst sollte der Sozialraum so geplant und umgesetzt werden, dass Menschen mit einer Behinderung im gleichen Masse daran teilhaben können, wie Menschen ohne Behinderung.

Um die lebensweltorientierte Planung zu vertiefen, stellt Hermann (2016, 462ff) die Maximen von Thiersch vor. Die erste Maxime nach Thiersch ist die Sozialraumorientierung. Thiersch fügt dem Raum die soziale Komponente bei. In der zweiten Maxime unterteilt er, nach der Lebensweltorientierung, statt nach der Einrichtungsplanung zu arbeiten. Das bedeutet, dass die Lebensbedingungen von Menschen mit einer Sehbehinderung durch SIO verbessert werden. Eine weitere Maxime ist eine offene Prozessgestaltung, bei welcher auf die individuelle Lebenswelt der Adressat*innen geachtet wird. Einmischen statt ausgrenzen ist die vierte Maxime nach Thiersch. Für die lebensweltorientierte Planung ist ebenfalls der fachpolitische Diskurs zwischen Menschen mit einer Sehbehinderung, Fachpersonen und Angehörigen relevant. Er kann Aufschluss über Bedürfnisse von Menschen mit einer Sehbehinderung geben und helfen Handlungsoptionen danach auszurichten. Die letzte Maxime ist die Beteiligung von Menschen mit einer Sehbehinderung in der Planung, statt deren Ausgrenzung.

Entwicklung des Sozialraums

Die Ausrichtung der Dienstleistungen und Unterstützungsangebote haben sich in den vergangenen Jahren verändert. Wansing und Windisch (2017, 26) gehen von einem Wandel von Qualitätsmerkmalen aus. Diese Merkmale orientieren sich an den Rechten für Menschen mit einer Behinderung. Sie sind, wie im Kapitel «Rechtliche Grundlagen» bereits aufgezeigt wurde, in der UN-BRK (2014, 1119-1154, online) und im BehiG festgelegt und sind für alle verbindlich. Sozialraumorientiertes Arbeiten hat für Fachpersonen der Sozialen Arbeit zunächst an Bedeutung gewonnen. Es zeigt sich eine positive Entwicklung des Dienstleistungsangebots von SIO. Neben ortsgebundenen Beratungsstellen entstehen immer mehr ambulante Unterstützungsangebote für Menschen mit einer Sehbehinderung.

Es stellt sich heraus, dass der gesamte Sozialraum in den Prozess der Entwicklung und der Veränderung miteingebunden ist. Balz, Kuhlmann und Mogge-Grotjahn (2018, 309) plädieren für den Abbau gesellschaftlicher oder (infra-)struktureller Hindernisse. Sie erhoffen sich dadurch eine partizipative und inklusive Teilhabe der gesamten Bevölkerung eines Sozialraums.

Die Mobilität für Menschen mit einer Sehbehinderung ist ein sehr praxisorientiertes Thema. Der Ausgangspunkt dieser Arbeit beinhaltet das Erforschen dieses experten- und betroffenennahe Praxis- und Handlungsfeldes. Die Erforschung der Sozialräume Oberwallis und der Stadt Bern anhand des integrativen Ansatzes der

Sozialraumorientierung soll Aufschluss über mögliche oder nötige infrastrukturelle und soziale Hilfeleistungen für Menschen mit einer Sehbehinderung geben.

3.5 Fazit und persönliche Stellungnahme zum theoretischen Rahmen

Die Auseinandersetzung mit verschiedenen Theorien zeigt auf, dass der Begriff der Sehbehinderung auch heute noch unterschiedlich gedeutet wird. Gemäss der ICD-10 Kriterien der WHO (2019, online) liegt eine Sehbehinderung vor, wenn eine bestimmte Sehstärke nicht mehr vorhanden ist. Folglich sind Korrekturhilfen wie Brillen und Linsen nicht ausreichend, um die Sehschwäche zu kompensieren. Der ICD-10 orientiert sich an einem bio-medizinisches Krankheitsbild. Anders als der ICD-10 sieht das Konzept der Funktionalen Gesundheit den Menschen als ein bio-psycho-soziales Wesen und ist der Auffassung, dass ein Zusammenspiel mehrerer Faktoren ausschlaggebend für eine Behinderung ist.

Unser Definition von Sehbehinderung bezieht sich auf das bio-psycho-soziale Modell der Funktionalen Gesundheit. Unserer Meinung nach entsteht eine Behinderung erst durch Barrieren, welche den Zugang zur Teilhabe erschweren. Diese gesellschaftlich geschaffenen Umstände sind ausschlaggebend dafür, dass eine Sehbeeinträchtigung zu einer (Seh-)Behinderung wird.

Hinsichtlich der Unterstützungsmöglichkeiten haben wir festgestellt, dass es eine breite Palette an Hilfsmitteln für Menschen mit einer Sehbehinderung gibt. Das Konzept der Funktionalen Gesundheit kann Anhaltspunkte geben, passende Hilfsmittel auszuwählen und diese auf die Ressourcen einer Person abzustimmen.

Der Ansatz der Sozialraumorientierung und der Lebensweltorientierung stellen Menschen mit einer Sehbehinderung in den Mittelpunkt. Beide Ansätze legen Wert darauf, in der Lebenswelt von Menschen mit einer Sehbehinderung zu operieren und dort die vorhandenen Barrieren und Förderungsfaktoren aufzudecken. Auch der Empowerment Ansatz zielt darauf hin, Personen mit einer Sehbehinderung miteinzubeziehen und zu ermächtigen.

Die klient*innen- und ressourcenzentrierte Haltung, welche beide Ansätzen vertreten, decken sich mit unserer persönlichen Haltung. Wir sind davon überzeugt, dass mit den Adressat*innen primär innerhalb ihrer Lebenswelt gearbeitet werden soll.

3.6 Hypothesen

In diesem Abschnitt präsentieren wir unsere Hypothesen, welche wir anhand unserer Erforschungen ergründen. Unsere Hypothesen haben sich durch die theoretische Auseinandersetzung mit den jeweiligen Forschungsorten herauskristallisiert.

- ◆ Barrieren im öffentlichen Verkehr schränken die Autonomie von Menschen mit einer Sehbehinderung ein.
- ◆ Die Dienstleistungen der Sozialen Arbeit für Menschen mit einer Sehbehinderung sind im Raum Oberwallis weniger gut ausgebaut als in der Stadt Bern.

4. Methodisches Vorgehen

Bestandteil des nachfolgenden Kapitels ist die Auseinandersetzung mit den Forschungsmethoden. Im ersten Teil wird unser Forschungsvorgehen geschildert, gefolgt von einer Erläuterung der gewählten Methoden.

4.1 Forschungsvorgehen

Für unsere Bachelorarbeit haben wir ein qualitatives Forschungsvorgehen gewählt. Um unsere Fragestellung und Hypothesen tiefgründig zu analysieren, entschieden wir uns für Selbstexperimente, eine Sozialraumforschung und Interviews. Nachdem wir diesen Entschluss gefasst hatten, suchten wir nach Interviewpartner*innen in den ausgewählten Forschungsorten. Innerhalb unserer Bekanntenkreise stellten sich zwei Menschen mit einer Sehbehinderung zur Verfügung. Durch die Interviews wollten wir Menschen mit einer Sehbehinderung eine Stimme geben, um zu erfahren, inwiefern sie sich bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel autonom zurechtfinden. Drei weitere Interviews führten wir mit Fachpersonen aus dem Bereich der Sehbehindertenarbeit durch. Diese Interviews sollten Aufschluss über Angebote für Menschen mit einer Sehbehinderung und Interventionsmöglichkeiten für Fachpersonen der Sozialen Arbeit geben. Unsere zwei Projektpartner des SBV Bern, welche eine Sehbehinderung haben, stellten sich auch zur Verfügung. Die Interviews gaben uns einen Einblick, wie Menschen mit einer Sehbehinderung mit öffentlichen Transportmitteln reisen. Um das Dienstleistungsangebot im Raum Oberwallis zu erforschen, baten wir eine Fachperson der Beratungsstelle „Sichtbar Brig“ um ein Interview. Damit wir jeweils drei Interviews im Raum Oberwallis und in der Stadt Bern durchführen konnten, suchten wir nach einer weiteren Fachperson, welche uns auf Förderungsfaktoren und Barrieren im öffentlichen Verkehr aufmerksam machen könnte. Die Interessensvertretung der Stadt Bern für hindernisfreien Zugang hatte sich bereit erklärt, neben einem Interview, auch eine Sozialraumanalyse beim Bahnhof Bern durchzuführen. Wir wurden auf Hindernisse sensibilisiert und konnten den Bahnhof mit einer Dunkelbrille erkundigen.

Vor der Durchführung der Interviews und der Sozialraumforschung in der Stadt Bern führten wir Selbstexperimente mit einer konstruierten Blindheit im Raum Oberwallis auf ausgewählten Bus- und Bahnstrecken durch. Die Verbindungen wurden so gewählt, dass verschiedene Bahnunternehmen berücksichtigt wurden und uns die Strecken teilweise bekannt, teilweise unbekannt waren. Eine Person versuchte möglichst selbständig die verschiedenen Strecken zu bewältigen, während die andere Person Fotos machte und für Sicherheit sorgte. Wir waren uns darüber im Klaren, dass wir durch unser vorhandenes Sehvermögen und unsere Erfahrung nur einen Bruchteil einer Sehbehinderung erlebten und nachvollziehen konnten. Zur Auswertung erstellten wir ein Raster mit einer Fotodokumentation. Die Autonomie und Sicherheit der „blinden“ Person stand im Vordergrund der Forschung. Das Ziel war es, sich über Barrieren und Förderungsfaktoren im öffentlichen Verkehr bewusst zu werden, Lösungen zu finden und Empfehlungen anzubringen. Diese Erfahrung diente der eigenen Sensibilisierung und gab Aufschluss über mögliche Interviewfragen.

Die Interviewfragen wurden nach der Durchführung der Selbstexperimente erstellt. Die Interviewpartner*innen erhielten verschiedene spezifische Interviewfragen. Nach der Durchführung der Interviews wurden diese transkribiert. Mayring (2016, 89) erachtet die

Transkription als notwendig, um die Inhalte der Interviews zu erarbeiten und zu analysieren. Durch das schriftliche Festhalten der aufgezeichneten Tonaufnahmen haben wir wichtige Textpassagen hervorgehoben. Die Inhalte wurden möglichst wortgetreu und unverfälscht übernommen. Des Weiteren wurden spezifische Sprachmerkmale wie stark betonte Sätze durch Sonderzeichen hervorgehoben. Zuvor bestimmte Codes können durch eine Transkription leichter auf die Inhalte angewendet werden. Das Codieren ist ein Teil des Auswertungsverfahrens, welches gemäss Böhm (2017, 476) das Ziel verfolgt, Daten zu erfassen, sie zu bündeln und zu gliedern. In einem ersten Schritt haben wir Textpassagen markiert und selektioniert. Anhand der aus den Hypothesen herauskristallisierten Indikatoren wurden Codes bestimmt. Im Kapitel „empirische Datenanalyse“ wurden die Aussagen der Interviewpartner*innen, sowie die Ergebnisse der Selbstexperimente und der Sozialraumforschung geschlossen, beziehungsweise axial codiert. Damit ist die Datenanalyse anhand vorbestimmter Codes gemeint. Konkret haben wir Schlagwörter aus den Hypothesen und der Fragestellung abgeleitet und diese mit den Daten, welche wir anhand der durchgeführten Methoden erhoben haben, gegenübergestellt. Durch die differenzierte Auseinandersetzung mit den Daten und den Codes bestimmten wir passende UnterCodes. Die Aussagen der Interviewpartner*innen wurden miteinander verglichen und diskutiert.

Durch die Sozialraumforschung konnten wir gezielt Barrieren und Förderungsfaktoren aufdecken, welchen wir in den Selbstexperimenten begegnet sind. Die Interessensvertreterin in Bern gab uns Empfehlungen für Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr. Die Erkenntnisse hielten wir fotografisch fest.

Die Fotodokumentationen ermöglichen die visuelle Darstellung einer subjektiv wahrnehmbaren Welt. Harper (2017, 402) findet die Photographien der persönlichen Lebenswelt bedeutsam, da sie die Realität aufzeigen. Für unsere Arbeit ist es relevant, Barrieren und Förderungsfaktoren der Lebenswelt von Menschen mit einer Sehbehinderung aufzuzeigen.

4.2 Beschreibung der gewählten Methoden

4.2.1 Das episodische Interview

Für unsere Bachelorarbeit haben wir uns für episodische Interviews entschieden. Krell und Lamnek (2016, 343ff) verweisen hier auf Flick¹⁰, welcher der Meinung ist, dass jeder Mensch jeweils zwei verschiedene Formen von Erfahrungswissen besitzt und vermitteln kann. Die erste Form dieses Wissens nennt sich narratives-episodisches Wissen. Die Personen erläutern in diesem Teil des Wissens konkrete Situationen, welche sie erlebt haben. Beispielsweise kann eine Person mit einer Sehbehinderung erzählen, wie es für sie ist, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Die zweite Form des Wissens gehört in den Bereich des semantischen Wissens. Hier wird aus den erlebten Erfahrungen neues Wissen angeeignet und verinnerlicht. In diesem Bereich von Wissen lernt die Person, das neue Wissen mit alten Erfahrungen und vorhandenem Wissen in Verbindung zu setzen.

¹⁰ Aus Uwe Flick, «Psychologie des technisierten Alltags», 1995.

Gemäss Krell und Lamnek (2016, 343ff), welche sich nochmals auf Flick berufen, konzentriert sich das episodische Interview, anders als das narrative Interview, auf die episodisch-situativen Aspekte der Erfahrungen. Sie bezieht sich nicht auf abgeschlossene Erzählungen. Ein episodisches Interview soll den Interviewpartner nicht in Erzählpflicht drängen. Für das episodische Interview ist somit nur das Wissen, welches aus den Erfahrungen gewonnen wurde und mit der Forschungsfrage in Verbindung steht, von zentraler Bedeutung. Die interviewte Person kann selbst entscheiden, von welchen Erfahrungen und Situationen sie ausführlicher erzählen möchte.

Vor dem Interview wird ein Leitfaden erstellt. Gemäss Krell und Lamnek (2016, 344ff) beinhaltet dieser die wichtigsten Themen für die Forschungsfrage. Nachdem die Fragen erarbeitet wurden, informierten wir die Interviewpartner*innen über die Thematik der Interviews. Um den Vorgaben des episodischen Interviews gerecht zu werden, gingen wir auf genannte Schlüsselwörter oder bedeutsame Aussagen näher ein und fragten nach. Der vorliegende Leitfaden diente der Orientierung und konnte durch weitere Fragen spontan ergänzt werden. Die Interviews führten wir in Dialekt durch.

4.2.2 Das qualitative Experiment

Jede wissenschaftliche Methode wurde gemäss Krell und Lamnek (2016, 608) aus Alltagsmethoden konzipiert. Die Alltagsmethoden werden durch zwei wesentliche Faktoren beeinflusst: Die Abstraktion und die Art der Methode. Krell und Lamnek (2016, 608ff) verweisen hier auf Kleinig¹¹, welcher wissenschaftliche Methoden anhand eines Dreiecks differenziert und sie erläutert. Ist eine Methode sehr abstrakt, das heisst, allgemein und einfach zu verstehen, so befindet sich diese im Bereich der quantitativen Forschung. Ist die Methode zum Alltagswissen weniger abstrakt und somit komplexer, so bewegen wir uns in der qualitativen Forschung. Des Weiteren wird die Art der Methode bestimmt. Es wird unterschieden, ob Vorhandenes unverändert wiedergegeben wird, oder ob aktiv in das Geschehen eingegriffen wird.

4.2.3 Das Aufbereitungsverfahren (Sozialraumforschung und Selbstexperimente)

Die Berichterstattung der praxisorientierten Sozialraumforschung und der Selbstexperimente gleicht einem Aufbereitungsverfahren. Mayring (2016, 47) spricht von der grafischen Darstellung visueller Daten. Gemäss Mayring sollte zwischen dem Schritt der Sozialraumforschung und der Analyse des Materials ein Zwischenschritt erfolgen. In diesem Schritt werden die aufgezeichneten Daten aufgearbeitet, indem es zeitlich geordnet wird. Durch diesen Schritt wollen wir aufzeigen, welchen Förderungsfaktoren und Barrieren Menschen mit einer Sehbehinderung in ihrer Lebenswelt antreffen. Für Mayring ist dieser Schritt wesentlich, da eine gelungene Analyse nur dann möglich ist, wenn das Material gründlich differenziert und erfasst wird. Das funktioniert gemäss Mayring am besten, wenn drei Aspekte berücksichtigt werden. Hierzu zählen die Darstellung der Daten, die Art des Dokumentierens und das Codieren. In unserer Arbeit haben wir die Daten anhand einer Tabelle geordnet und deskriptiv ausgewertet. Unsere

¹¹ Vgl. dazu: Kleinig, Gerhard. «Das qualitative Experiment». In: *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*. Jg. 38. 1986. S. 724-750.

Ergebnisse der Datenerhebung haben wir grafisch festgehalten und mit schriftlichen Erläuterungen gestützt.

4.2.4 Risiken und Grenzen der Untersuchung

Risiken zeigten sich bei der Durchführung der Interviews. Das Befragen von Menschen über ihre Sehbehinderung und deren Umgang damit, setzte deren Aufarbeitung persönlicher Erfahrungen voraus. Es bestand das Risiko, tiefgreifende Erinnerungen bei den interviewten Personen zu wecken. Fragen wie: «Fühlen Sie sich aufgrund Ihrer Sehschwäche ausgeschlossen?», oder «Hindern vorhandene Barrieren Sie daran, sich selbstbestimmt und autonom zu bewegen, sowie am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben?», können bei Menschen mit einer Sehbehinderung Emotionen auslösen. Daher erschien es uns wichtig, für die Interviewpartner*innen Verständnis aufzubringen und ihnen mit Respekt zu begegnen. Die Selbstbestimmung und die Privatsphäre der Interviewpartner*innen sollten gewährleistet werden, indem sie zu persönliche Fragen verweigern konnten.

Um unsere Bachelorarbeit einzugrenzen, konzentrierten wir uns auf einzelne Strecken, Bus- und Zugmodelle, welche wir in beiden Regionen miteinander vergleichen konnten. Eine vollständige Untersuchung der unterschiedlichen Transportmittel wäre aus zeitlichen Gründen nicht möglich gewesen.

4.2.5 Umgang mit dem Datenschutz

Die Chance, so Krell und Lamnek (2016, 364ff), dass jemand anhand eines qualitativen Interviews erkannt wird, ist viel höher, als bei einem quantitativen Vorgehen, da die ausgewählten Interviewpartner*innen detailliert befragt werden. Aus diesem Grund ist es wichtig, sich an die Vorgaben des Datenschutzes zu halten und die Informationen mit hoher Vertraulichkeit zu behandeln. Anhand eines Interviews können private Informationen über eine Person ermittelt werden. Diese Aufzeichnungen der privaten Daten erfordern eine sorgfältige Behandlung und Aufbewahrung. Folglich mussten wir die interviewten Personen darüber informieren, was wir mit den erhobenen Daten machen. Wir sicherten ihnen zu, dass alle persönlichen Angaben wie Namen und Orte anonymisiert werden.

Die Broschüre Datenschutz in der Sozialen Arbeit von AvenirSocial (2013, 5ff) verdeutlicht die Relevanz den Datenschutz einzuhalten. Der Datenschutz dient dazu, die Privatsphäre von Personen zu schützen. Neben dem Schutz der Person ist die Wahrung der Grundrechte ein weiteres Ziel des Datenschutzes. Der Art. 13 Abs. 2 der schweizerischen Bundesverfassung plädiert für den Schutz vor Missbrauch der Daten, sowie auf das Recht auf informationelle Selbstbestimmung. Zweiteres beinhaltet das Recht jeder Person selbst zu bestimmen, wie mit ihren persönlichen Daten umgegangen wird. Gemäss der europäischen Menschenrechtskonvention Art. 8 ist die Verbreitung von persönlichen Daten ohne die Einwilligung der betroffenen Personen strafbar, da Informationen über Behinderungen zu Diskriminierung und Stigmatisierung führen können. Somit ist ebenfalls der Diskriminierungsschutz Art. 8 Abs. 2 der schweizerischen Bundesverfassung eng mit dem Datenschutz verknüpft.

In Bezug auf unsere Bachelorarbeit haben wir eine Einverständniserklärung für unsere Interviews erstellt. In dieser Erklärung halten wir schriftlich fest, dass das gesamte

Interview aufgenommen werden darf und nach der Evaluation der Bachelorarbeit gelöscht wird. Zudem weisen wir darauf hin, dass wir die Inhalte der Interviews in einem vertraulichen und geschützten Rahmen bearbeiten. Des Weiteren haben wir in dieser Erklärung vermerkt, dass wir die persönlichen Angaben und Daten anonymisieren, dass sie nicht auf eine bestimmte Person zurückzuführen sind.

5. Ergebnisse der empirischen Datenanalyse

In diesem Kapitel werden die gewonnenen empirischen Daten aus den Interviews, der Sozialraumforschung und der Selbstexperimente ausgewertet. Zur Gliederung dieser Datenanalyse wurden sechs Codes mit jeweils zwei zugehörigen UnterCodes bestimmt. Die sechs Codes orientieren sich an der Fragestellung und an den Hypothesen.

Die folgende Auflistung soll eine Übersicht der gewählten Codes und UnterCodes verschaffen:

1. Dienstleistungen sozialer Institutionen und Organisationen

- ◆ Dienstleistungsangebote
- ◆ Sind die Bedürfnisse von Menschen mit einer Sehbehinderung durch die Angebote abgedeckt?

2. Haltung der SIO

- ◆ Theoretische Ansätze und Arbeitsweisen
- ◆ Umgang mit Menschen mit einer Sehbehinderung

3. Subjektives Empfinden der Autonomie

- ◆ Persönlicher Einfluss
- ◆ Gesellschaftlicher Einfluss

4. Hilfsmittel

- ◆ Begleitung
- ◆ Technische und optische Hilfsmittel

5. Öffentliche Transportmittel

- ◆ Züge
- ◆ Busse

6. Infrastruktur

- ◆ Öffentlicher Raum
- ◆ Öffentlicher Verkehr

Um die empirische Datenanalyse visuell zu untermalen, haben wir Fotos aus der Sozialraumforschung in der Stadt Bern und der Selbstexperimente im Raum Oberwallis verwendet. In den farbigen Kästchen werden Interviewpassagen aufgeführt, welche sich auf die ausgewählten Codes beziehen. Unter den Kästchen werden die Aussagen in eigenen Worten wiedergegeben.

5.1 Code 1: Dienstleistungen sozialer Institutionen und Organisationen

Dienstleistungsangebote

Oberwallis

Interview 4: Also ich bin angestellt vom Schweizerischen Blindenbund (Z.20). Bei uns hat man zuerst ein Erstgespräch bei der Sozialberatung. (...) Also der informiert sie über die Versicherungen, was man zu Gute hat, was sind die Angebote von uns. Und der klärt auch mit der Klientin oder dem Klienten, was sie beanspruchen wollen. (Z.496-500) (...)

Und dann gibt es Leute, welche direkt von der Sozialberatung, oder danach nach der Low-Vision Beratung zu mir kommen in das LPF¹², oder die Orientierung und Mobilität (Z.506-509).

Das Sichtbar Brig des Schweizerischen Blindenbundes führt Sozialberatungen und Mobilitäts- und Orientierungstrainings durch. In den Mobilitätstrainings werden ausgewählte Strecken, Hindernisse oder die Benutzung des öffentlichen Verkehrs mit Menschen mit einer Sehbehinderung geübt. Das Sichtbar Brig beinhaltet verschiedene Sektionen, um den Bedürfnissen der Oberwalliser-Bevölkerung mit einer Sehbehinderung und deren Angehörigen gerecht zu werden.

Bern

Interview 5: Ich arbeite beim Blinden- und Sehbehindertenverband in Bern. Und der Auftrag ist eigentlich, technische Lösungen für Probleme zu finden, um den Alltag von blinden und sehbehinderten Menschen zu vereinfachen (Z.9-11). Wir haben wenig face-to-face Kontakt mit Blinden und Sehbehinderten. Bei uns ist das meistens schriftlich oder per Mail. Es gibt aber auch Beratungsstellen vom Blindenverband. (...) Dort können auch Reha-Trainer mit ihnen das Problem effektiv anschauen (Z.65-71).

Die Person aus Interview 5 schildert, dass sie beim Blinden- und Sehbehindertenverband der Sektion Bern arbeitet. Ihr Auftrag besteht darin, technische Lösungen für Herausforderungen zu finden. Die Person erklärt, dass sie meist keinen physischen Kontakt mit Menschen mit einer Sehbehinderung hat. Der Austausch findet überwiegend per Mail oder Telefon statt.

Beide Regionen

Interview 1: Und da kannst du zum Beispiel das Call Center anrufen und dann sagst du, bei welchem Ticketautomat du bist (...) (Z.538-540).

Eine weitere Dienstleistung ist das Call Center der SBB (siehe S. 15 «Oberwallis und Bern»). Das Call Center begleitet Menschen mit einer Sehbehinderung zum gewünschten Bahnsteig oder unterstützt sie bei dem Lösen und Entwerten von Tickets. Das Callcenter der SBB (2020, online) ist ein schweizweites Angebot für Menschen mit einer Behinderung.



Abb.2: Ticketautomat und -entwerter im Bahnhof Visp (Selbstexperiment, S. 4; S. 7)

¹² LPF ist die Abkürzung für «Lebenspraktische Fähigkeiten». In der LPF werden Strategien und Techniken erlernt, um den Alltag selbständiger zu bewältigen. Vgl. dazu: Schweizerischer Blindenbund. URL: <https://www.blind.ch/unsere-angebote/beratung.html> (09.04.2020).

Interview 3: Ich arbeite mit Procap zusammen. Alles, wo ich irgendwo... Oder eben Beratung Bern, welche die O&M Trainer haben. Da arbeiten wir wirklich alle miteinander und zusammen (Z.100-102).

Die Fachpersonen der verschiedenen SIO arbeiten eng zusammen, um den Bedürfnissen von Menschen mit einer Sehbehinderung gerecht zu werden (Z. 101-102).

Interview 1 Die Hilfsmittel musst du wieder bei der IV beantragen, denn das muss dir ja die IV zahlen. Und damit dass dir die IV die Hilfsmittel zahlt, musst du dich stark rechtfertigen können. (...) Auch da brauchst du wieder Drittpersonen, welche hinter dir stehen. (...) Alleine hast du keine Chance (Z.935-940).

Das Interview 1 zeigt auf, dass die Hilfsmittel von der IV zur Verfügung gestellt werden. Damit Menschen mit einer Sehbehinderung die nötigen Hilfsmittel erhalten, sind sie auf die Unterstützung von Fachpersonen der Sozialen Arbeit angewiesen.

Sind die Bedürfnisse von Menschen mit einer Sehbehinderung durch die Angebote abgedeckt?

Oberwallis

Interview 1: Von den Dienstleistungen ansonsten bist du eigentlich gut abgedeckt (Z.1246-1247).

Anhand des Interviews wird ersichtlich, dass Interviewpartnerin 1 mit den vorhandenen Dienstleistungen im Oberwallis zufrieden ist. Sie äussert sich darüber, dass ihre Bedürfnisse von den Dienstleistungen wahrgenommen und abgedeckt werden.

Bern

Interview 6: Nein ich glaube es wird, es wird schon sehr viel und breit abgestützt, Sachen angeboten, welche glaube ich für alle ein wenig etwas dabei ist. (...) eine Hilfe sein kann.

Das fehlt eigentlich über die ganze Schweiz (...) dass man so ein bisschen weiss; ah du hast Anrecht auf das (...) Kannst du von dem Angebot Gebrauch machen.

(...) mangelt es da ein bisschen an der Kommunikation. Ja, das glaube ich schon, ja (Z.263-265).

Die interviewte Person beschreibt, dass bereits viele Veränderungen, welche sich positiv auf die Mobilität ausgewirkt haben, vorgenommen wurden. Sie bemängelt jedoch, dass schweizweit der Informationsaustausch bezüglich neuer Dienstleistungsangebote für Menschen mit einer Sehbehinderung zu wenig transparent ist.

Beide Regionen

Interview 1: Es ist natürlich schon so, dass die Leute zu wenig informiert sind. Wir machen jetzt immer etwas mit unserer Regionalgruppe am 15. Oktober am Tag des weissen Stockes. In Zürich ist der Hauptsitz der Regionalgruppen und dort bekommen wir immer ein Thema vorgegeben und wir versuchen immer an diesem Tag, die Leute zu sensibilisieren (Z.251-257).

Interview 5: Es ist zum Teil auch sehr viel Erklärungsarbeit (Z.157)

Am 15. Oktober findet der internationale Tag des weissen Stockes statt. Regionalgruppen setzen sich mit einem aktuellen Thema auseinander, um die

Gesellschaft auf die Bedürfnisse von Menschen mit einer Sehbehinderung zu sensibilisieren. Diese Sensibilisierung erfordert viel Erklärungsarbeit (Interview 5, Z.157).

5.2 Code 2: Haltung der SIO

Theoretische Ansätze und Arbeitsweisen

Oberwallis

Interview 4: Meine Haltung die, so ein bisschen aus dem Empowerment. (Z.91-92) (...) Ich bin eine Dienstleisterin und der Klient sagt mir, was er von mir braucht. (Z.108-109) (...) Dann ist ganz klar ER oder SIE die Person, welche sagt, wohin es geht, oder was es braucht (Z.114-115). (...) Bedarfsorientiert (...) (Z.59).

Die Haltung der Fachperson aus Interview 4 bezieht sich auf den Empowerment-Ansatz. Die Fachperson erläutert, dass die Klient*innen im Zentrum der Arbeit stehen und entscheiden, woran sie arbeiten wollen. Die Fachperson richtet sich nach den Bedürfnissen der Klient*innen und unterstützt sie darin, diese zu erfüllen. Gemäss der Fachperson weiss der*die Klient*in am besten, was er*sie braucht.

Bern

Interview 3: Also für mich ist einfach der Grundsatz (...), dass jeder einfach autonom durch das Leben gehen kann. Und da steht natürlich im Direkten auch der Mensch im Mittelpunkt (Z.64-67).

Diese Fachperson arbeitet klient*innenzentriert und arbeitet auf die Autonomie ihrer Klientel hin. Durch die Förderung der Autonomie soll erreicht werden, dass die Klientel in allen Bereichen der Gesellschaft teilhaben kann.

Interview 5: Also wenn wir etwas machen, dann haben wir immer im Hinterkopf für wen wir das machen und warum wir das machen und wie der Auftrag ist (Z.133-135).

Die Fachperson aus Interview 5 erklärt ihre Arbeitsweise: Zuerst wird gemeinsam mit der Klientel der Auftrag geklärt, indem diese*r seine*ihre Anliegen äussert. Die Fachperson richtet sich demzufolge an die Veränderungswünsche der Klientel. Bei jedem Projekt werden anhand einer Bedarfsabklärung die Bedürfnisse der Klientel ermittelt. Sie wird aktiv in den Gestaltungsprozess miteinbezogen.

Umgang mit Menschen mit einer Sehbehinderung

Oberwallis

Interview 4: Gut, man kann die Probleme der Leute nicht lösen, sondern sie dabei unterstützen (Z.352-354). Eben, man versucht sie überall so gut wie möglich zu inkludieren. Aber eben, irgendwo gibt es dann doch Grenzen (Z.390-391).

Die Fachperson zeigt auf, dass die Hauptverantwortung bei der Person mit einer Sehbehinderung liegt. Fachpersonen geben Auskunft über mögliche Unterstützungsangebote. Die Personen mit einer Sehbehinderung bestimmen jedoch für sich selbst, welche Angebote sie nutzen möchten. SIO im Oberwallis arbeiten darauf hin, Inklusion anzustreben.

Interview 4: Wie mit allen anderen auch umgehen. (...) Das ist so ein Punkt, denn das sind Menschen mit einer Sehbehinderung und nicht Sehbehinderte so. (...) Also, einfach auf Augenhöhe und so, wie mit anderen Menschen auch. (...) Und das nächste ist fragen. Denn, denn, sie sind Profis, oder. Sie wissen, sie wissen, was sie brauchen, damit sie sich absetzen können (Z.855-861).

Die Fachperson aus Interview 4 weist darauf hin, mit Menschen mit einer Sehbehinderung umzugehen wie mit jeder anderen Person auch. Sie spricht explizit von «Menschen mit einer Sehbehinderung» und nicht von «Sehbehinderten». Zudem sieht sie die Klientel als Expert*innen und erkundigt sich bei Ihnen, was sie benötigen.

Interview 2: *Wir hatten soeben die Rede von Tonausgaben. Und in Brig am Bahnhof gibt es jetzt beispielsweise einen neuen Computer, bei welchem man an der Seite draufdrücken kann und dir eigentlich alle Busverbindungen aufgelistet sagt. Haben Sie von dem schon etwas gehört?* Nein. (Z.161-165).

Aus den Interviews 1 und 2 stellte sich heraus, dass Menschen mit einer Sehbehinderung nicht über die auditive Ausgabe in Brig informiert sind und diese dadurch nicht brauchen können. In den Selbstexperiment zeigte sich, dass auch die Kenntnis über das Bestehen dieser Anzeigetafel keine Garantie dafür ist, diese aufzufinden und sich Informationen über den Fahrplan einzuholen. Die Anzeigetafel konnte nur durch externe Anweisungen gefunden werden.



Abb.3: Die auditive Ausgabe ist weder in Visp (Selbstexperiment, links und Mitte S. 54), noch in Brig (rechts S. 22) durch taktil-visuelle Leitlinien auffindbar.

Bern

Interview 3: Und dort gehe ich natürlich auf die Sehbehinderten zu und sage; komm mit, hilf das auszuprobieren. Gib deine Meinung dazu (Z.44-45).

Die SIO für barrierefreien Zugang in Bern machen sichtbar, dass Menschen mit einer Sehbehinderung als Expert*innen ihrer Lebenswelt beispielsweise bei der Planung zu Rate gezogen werden. Es wird nicht über sie, sondern mit ihnen entschieden, wie hilfreiche Anpassungen vorgenommen werden können.



Abb.4: Taktil-visuelle Leitlinien sind ebenfalls in Innenräumen zu finden. Um sie verlegen zu können, werden sie auch Teppichen gedruckt (Sozialraumforschung, S. 22).

5.3 Code 3: Subjektives Empfinden der Autonomie

Persönlicher Einfluss

Oberwallis

Interview 1: Und da gibt es eine Baustelle oder so und das ist schon ein Hindernis. Das ist Stress pur. (...) Ich plane immer genug Zeit ein (Z.691-693).

Zeit ist ein wichtiger Faktor für Menschen mit einer Sehbehinderung. Selbstständiges Reisen erfordert viel Zeit für die Planung. Neue, nicht voraussehbare Hindernisse wie Baustellen oder Plakatständer, können Menschen mit einer Sehbehinderung viel Stress bereiten. Zudem können schlecht markierte Hindernisse eine Gefahr für Menschen mit einer Sehbehinderung darstellen (Interview 1, Z. 240-241).



Abb.5: Plakate und Säulen sind für Menschen mit einer Sehbehinderung nicht voraussehbar und werden zu gefährlichen Stolperfallen (Bilder Sozialraumforschung links S. 36; rechts, S. 11)

Interview 6: (...) die eigene Einstellung etwas vom Zentralsten (Z.176) (...). Auch dort ist wieder so ein bisschen die Frage: Ist das Glas halb voll oder halb leer? Aber es ist sicher nie voll, oder. Ich meine wir haben immer Einschränkungen (Z.263-265). (...) Aber Zeit ist sicher ein, ein Faktor, welcher schon entscheidend ist, oder. Ich brauche mehr Zeit zum Umsteigen in Bern am Bahnhof, als jemand, der sieht, oder (Z.205-208).

Die interviewte Person weist darauf hin, dass die eigene Wahrnehmung der Autonomie eng an die persönlichen Einstellung geknüpft ist. Die Person beschreibt, dass eine uneingeschränkte Lebensführung nicht möglich ist. Eine positive Einstellung hilft ihrer Meinung nach jedoch bei der Bewältigung von Barrieren. Auch sie hebt die Zeit als wesentlichen Faktor bei der Benutzung öffentlicher Transportmittel hervor (Interview 6,

Z. 189-191; Z. 205-208). Sie verdeutlicht, dass er mehr Zeit braucht, als eine sehende Person, um bekannte Strecken zurückzulegen.

Gesellschaftlicher Einfluss

Oberwallis

Interview 1: (...) ich arbeite oben in Visp (...). Den Weg kenne ich auch, weil ich damals gesehen habe, aber ich habe ja den Hund und dieser kennt den Weg und zeigt mir den Weg. Daher ist Mobilität eigentlich ganz einfach (...). Was natürlich schwieriger ist, wenn ich nach Bern reisen muss. Weil der Hund kennt den Weg nicht, denn der Hund kennt nur diejenigen Wege, welche du mit ihm trainierst. Da bin ich auf eine Zweitperson angewiesen, welche mich begleitet (Z.81-88).

Der Blindenführhund ist für die Person eine grosse Unterstützung (Z. 28-31). Jedoch kann der Hund sie nur auf Strecken begleiten, die er kennt und welche mit ihm trainiert wurden. Sobald die Person eine Strecke bewältigen muss, die der Hund nicht kennt, ist sie auf die Unterstützung einer Begleitperson angewiesen. Die Autonomie hat somit ihre Grenzen dort, wo der Hund die Strecke nicht kennt.

Interview 1: Also du kannst dein Leben heutzutage alleine gut meistern. (Z.1017-1018) (...) Denn du willst ja nicht immer abhängig sein von den anderen (Z.1023-1024). Aber ich glaube wir sind heute in einer Zeit, in welcher bereits vieles gemacht wurde und in welcher du dich wirklich frei bewegen kannst (Z.1250-1252).

Die interviewte Person ist davon überzeugt, dass eine Sehbehinderung ein autonomes Leben nicht ausschliesst. Sie deutet darauf hin, dass technische Veränderungen wie Applikationen zu einer Optimierung der Lebenslage von Menschen mit einer Sehbehinderung geführt haben.

Interview 2: Und dann muss man halt einfach sagen: Ich sehe es nicht, oder. Ich will mich nicht markieren müssen, als sehbehindert (Z.262-263).

Diese Person möchte sich nicht durch einen weissen Stock kennzeichnen, um Unterstützung von Drittpersonen zu erhalten. Sie verzichtet aus Gründen der Stigmatisierung auf den weissen Stock und möchte wie jede andere Person behandelt werden.

Bern

Interview 6: (...) ich glaube, für die anderen meisten Leute ist Nichtsehen, das Schlimmste, das es gibt. (...) ich denke, es kommt auch ein bisschen daher, da die Leute sehr viele Informationen über das Auge wahrnehmen. (Z.80-81) (...) Also es gibt glaube ich, so ehm, Statistiken, welche sagen, dass 80 Prozent von den Eindrücken und Informationen bei den Leuten über das Auge wahrgenommen werden. (...) Und dann denke ich, hat die Gesellschaft manchmal das Gefühl, dass wir nur bei 20 Prozent von den Eindrücken sind also sprich (...) 80 Prozent ja dümmer, oder ((lachen)) weniger teilhaben am Leben.

Denn wir können ja auch sehr viel kompensieren, oder. (...) ich habe schon das Gefühl, dass die Gesellschaft eigentlich schon das Gefühl hat, dass sehbehindert ja gleich hilflos, (...) (Z.86-94).

Die Person aus dem Interview geht davon aus, dass es Menschen ohne Sehbehinderung schwerfällt, sich in die Wahrnehmung von Menschen mit Sehbehinderung zu versetzen.

5.4 Code 4: Hilfsmittel

Begleitung

Oberwallis

Interview 1: Das heisst, mit Leo, wenn er arbeitet, habe ich einen kleinen Stock. Das ist ein Zeigestock. Das heisst, wenn mir zum Beispiel der Leo irgendwo anhält, zum Beispiel gibt es ein Hindernis, dann kann ich mit dem Zeigestock noch schauen, wo was ist. (Z.611-614) (...) Und der grosse brauche ich eigentlich, wenn der Leo im Freilauf ist. Weil da brauche ich ja mehr Distanz, welche ist spüren muss, um zu wissen, wo irgendetwas kommt. Also ich nehme eigentlich beide Stöcke mit (Z.626-629). Wenn du nur den weissen Stock hast, ist das eigentlich eine Stresssituation (Z.216-217).

Die Zusammenarbeit mit einem Blindenführhund setzt Schulungen voraus. Das Training mit einem Blindenführhund wird im Oberwallis nicht angeboten, weshalb Menschen mit einer Sehbehinderung, welche sich diese Begleitung wünschen, Kurse in einer Blindenführhundeschule besuchen müssen. Trainer*innen können auch ins Wallis kommen (Z. 124-128), um den gewünschten Weg zu trainieren.

Beide Regionen

Interview 1: Die Gesellschaft ist eigentlich das, was du am meisten brauchst. Und wirklich auch die Kommunikation (Z.829-831).

Interview 3: Ja das beste Hilfsmittel wäre einfach die Aufmerksamkeit der Sehenden (Z.380-381).

Diese beiden Personen sind der Meinung, dass die Aufmerksamkeit der Gesellschaft das wertvollste Hilfsmittel ist (Interview 1, Z. 828-831; Interview 3, 380-381). Aus diesem Grund befürworten und wünschen sich diese Personen die vermehrte Sensibilisierung der Gesellschaft (Interview 1, Z. 256-257; 265).



Abb.6: Die sehende Begleitung demonstriert am Bahnhof Visp (Selbstexperiment, S. 10-11; siehe Theorie S. 19-20).

Technische und optische Hilfsmittel

Bern

Interview 5: (...) Intros ist grundsätzlich ein System, welches die Bedienung vom ÖV, eh, die Nutzung vom ÖV, Entschuldigung, für Blinde und Sehbehinderte vereinfachen soll (Z.241-243).

«Intros» ist eine Applikation, welche von der Fachstelle Technologie und Innovation des SBV-FSA (2018, 7-8, online) entwickelt wurde und Menschen mit einer Sehbehinderung bei der Benutzung von Bussen unterstützen soll. Die Applikation ist kostenlos und wird auf dem Mobiltelefon installiert. Durch ein Bluetooth Signal nimmt die Applikation Kontakt mit dem Bus auf und sendet diesem ein Signal, dass eine Person mit einer Sehbehinderung einsteigen wird. Im Bus leuchtet hierzu ein blaues Lämpchen auf.

Des Weiteren hilft die Applikation, den richtigen Bus zu finden anhand eines «Klopfgeräusches» welches aufhört sobald der gewünschte Bus erreicht ist. Die Öffnung der Türen wird ebenfalls durch ein «Klopfgeräusch» signalisiert. Im Bus kann die Person mit einer Sehbehinderung ruhig sitzen bleiben und durch die installierte Perlschnur (Abfolge der Haltestellen, welche durch Punkte verbunden sind) in der Applikation die Busfahrt verfolgen. Mit einem Doppelklick kann die Person ihren Haltewunsch eingeben, welcher vom Mobiltelefon direkt an den Bus weitergesendet wird.



Abb.7: Screenshot der Applikationen für die Mobilität von Menschen mit einer Sehbehinderung (siehe Selbstexperimente S. 62).

Beide Regionen

Interview 2: Als Hilfsmittel habe ich die Lupe und eben das Mobiltelefon. Da brauche ich halt eben oft die Fotokamera (Handykamera). Einfach zum Zoomen, oder eben. (...) Den Stock hatte ich. Aber den will ich nicht. Ich will mich nicht unbedingt anschreiben müssen (Z.139-144).

Menschen mit einer Sehbehinderung aus beiden Regionen sind der Meinung, dass das Mobiltelefon eines der wichtigsten Hilfsmittel ist. Auf dem Mobiltelefon können viele Applikationen heruntergeladen werden, welche bei der Verrichtung des Alltags unterstützen.

Interview 6: Ich denke neben dem Stock und dem Hund ist ein Smartphone heute fast das wichtigste Hilfsmittel geworden, für Blinde und Sehbehinderte (Z.229-231).

Auch für diese Person stellt das Mobiltelefon, wie auch der weisse Stock und der Blindenführhund eine grosse Hilfe dar.



Abb.8: Die Buslinien sind mit Buchstaben gekennzeichnet. Mit dem A ist die erste Buslinie gemeint (Bahnhof Brig, Selbstexperiment, S. 23). Die taktil-visuelle Leitlinien zeigen wo der Weg hinführt (Bahnhof Visp, Selbstexperiment, S. 6).

5.5 Code 5: Öffentliche Transportmittel

Züge

Oberwallis

Interview 1: Bei Regiozügen ist es sogar manchmal so, dass sie dir manchmal nicht einmal die Stationen ansagen (Z.770-772).

Durch die Interviews wird ersichtlich, dass einzelne Regionalzüge keine Durchsagen zu den Haltestellen machen. Auf fehlende oder zu leise auditive Ansagen wurde nicht nur in Zügen, sondern auch in Bussen aufmerksam gemacht (Interview 1, Z. 521-525, Z. 746-747, Z. 770-772; Interview 2, Z. 256, Z. 471-473, Z. 520-527).

Interview 2: Also jetzt zumindest mit dem, dem Regio ist es ziemlich mühsam, da er gar nicht angesagt wird. Der Schnellzug wird oft angesagt, der andere eigentlich praktisch nie (Z.94-98) (...). Mit was ich auch ziemlich Mühe habe, sind die Sektoren A, B, C, D. Früher in Bern (...) da hatte es meistens unten noch A, B. Und dann hat man gewusst, wenn ich hier hoch gehe, dann bin ich im Sektor A und B und die andere Seite ist angeschrieben mit C und D (Z.108-115).

Auditive Ansagen fehlen gelegentlich in den Regionalzügen, wie auch dem Bahnsteig. Die interviewte Person mit einer Sehbehinderung sieht es als Herausforderung an, den entsprechenden Sektor zu finden. Die interviewte Person erwähnt, dass die Sektoren damals in Bern noch an den Handläufen gekennzeichnet waren. Heute erscheinen diese Informationen auf Anzeigetafeln, welche nicht auf Augenhöhe platziert werden.

Interview 1: (...) der Regionalzug, welcher zum Beispiel hier, hier hinauf nach Brig fährt, kann es natürlich auch sein, dass sie den Regionalzug plötzlich teilen. Das heisst; der vordere Teil fährt hinunter und der hintere Teil fährt nach Italien (Z.676-679).

Das Teilen des Regionalzuges stellt eine weitere Herausforderung für Menschen mit einer Sehbehinderung dar. Einerseits wissen die Personen nicht, in welchem Abteil sie sitzen und andererseits, wird die Teilung des Zuges nicht immer durchgesagt (Z.679-681).

Interview 1: (...) die Züge sind leise. Das heisst, wenn du da, zum Beispiel auf Gleis vier ein Zug einfährt und du siehst gar nichts; und auf dem Gleis gegenüber, sagen wir,

auf Gleis sechs fährt ein Güterzug durch, welcher einen grossen Lärm verursacht. Ja dann hörst du den Regionalzug nicht einfahren (Z.515-519).

Die Person aus Interview 1 schildert, dass die Züge sehr leise sind. Die Regionalzüge werden oft von Güterzügen übertönt, so dass die Person mit einer Sehbehinderung den Regionalzug nicht einfahren hört.

Beide Regionen

Interview 6: *Wie sieht denn das in Bern so aus? Sind die Züge alle gut belegt mit Personal?*

Nein. Nein, nein. Also ich habe schon ewig niemanden mehr angetroffen. Schön, ist noch ein Lokführer drinnen, oder (Z.426-429).

Interview 1: Mit dem Regionalzug siehst du gewöhnlich keinen Kondukteur (Z.494-495). (...). Ich habe eigentlich auch das Gefühl, dass das Zugpersonal, eventuell, ich weiss es nicht, aber ich habe die Vermutung, dass sie auch zu wenig geschult sind (Z.501-503).

Die Personen aus den Interviews 6 und 1 schildern, dass es in den Zügen an Personal mangelt. Die Person aus Interview 1 erwähnt, dass ihrer Meinung nach, das Personal zu wenig geschult wird.

Busse

Oberwallis

Interview 1: (...) der erste Platz ist eigentlich immer für Behinderte. Wenn du hereinkommst rechts oder links im Zug, sei es aber auch im Postauto ist eigentlich immer der erste Platz gedacht für Behinderte (Z.413-415).

Gemäss den interviewten Personen ist der erste Sitzplatz hinter dem*r Busfahrer*in immer für Menschen mit einer Behinderung «reserviert». In unserer Sozialraumforschung fanden wir jedoch etwas anderes heraus. Meistens war es in Bussen so, dass der erste «Viererplatz» nach dem*r Busfahrer*in für Menschen mit einer Sehbehinderung reserviert war.



Abb.9: Viererplätze in Bussen sind manchmal gekennzeichnet mit einem Zeichen für Menschen mit einer Behinderung. Diese Plätze bieten mehr Platz, insbesondere dann, wenn ein Blindenführhund den Platz auswählt (Selbstexperimente, S. 28; Sozialraumforschung S. 28).

Bern

Interview 5: Hindernisse (...). Da gibt es verschiedene. (...). Wo ist mein Bus? Wo sind die Knöpfe? Wo ist ein Sitzplatz frei? Ehm, da gibt es ganz, ganz viele. Ehm, es sind auch immer verschiedene Fahrzeuge. Es sind immer Leute drinnen, so dass man sich den Weg durchsuchen muss (Z.282-286).

Im Interview 5 wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Benutzung öffentlicher Transportmittel für eine Person mit einer Sehbehinderung viele Unsicherheiten mit sich bringt. Da nicht alle Fahrzeugmodelle gleich ausgestattet sind, fällt es Personen mit einer Sehbehinderung schwer, sich zu orientieren.



Abb.10: Unterschiedliche Einstiegsfelder zum Auffinden der vorderen Bustür (Sozialraumforschung, S. 27)

5.6 Code 6: Infrastruktur

Verkehrsraum

Oberwallis

Interview 4: Eigentlich haben wir ja eine gute Ausgangslage. Einfach die Umsetzung ist noch nicht so gut, oder (Z.747-749).

Das Interview 4 weist darauf hin, dass die Gesetzeslage gut ausgebaut ist, diese jedoch in der Praxis noch zu wenig umgesetzt wird.

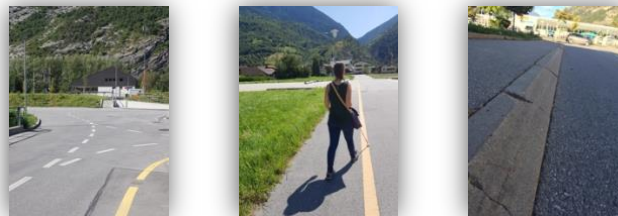


Abb.11: Fehlende oder falsche Orientierungspunkte können für Menschen mit einer Sehbehinderung gefährlich sein (Selbstexperiment, S. 15 – 16, S. 24).

Interview 4: Also am Bahnhof... Der müsste einfach sicherer sein, der Bahnhofsplatz Brig. Das ist einfach ganz schlimm (Z.809-810).

Interview 1: Wo für uns ein RIESIGES PROBLEM besteht, ist Brig, Bahnhof. (...). Es ist so, wenn du aus der Bahnhofshalle herauskommst, gibt es auf der rechten Seite, das Postauto. Das heisst, du musst dich auf das Postauto konzentrieren. Und weiter geradeaus, ist wieder die MGB-Bahn. Und die Bahn... also ich sage immer, Brig der Bahnhofsplatz ist ein Todesplatz (Z.314-319).

Der Bahnhofsplatz in Brig stellt eine Gefahr für Menschen mit einer Sehbehinderung dar, da er von verschiedenen Transportmitteln befahren wird.



Abb. 12: Der Bahnhofplatz Brig enthält wenige Anhaltspunkte für Menschen mit einer Sehbehinderung. Busse und Züge fahren über den Platz, taktil-visuelle Leitlinien gibt es keine (Selbstexperiment, S. 35).

Bern

Interview 5: Allzu viele Leitlinien ist eben auch nicht gut. Denn dann weiss man danach... Dann braucht man danach fast wie eine Leitlinienkarte am Schluss (Z.403-404).

Die Person aus Interview 5 äussert, dass zu viele Leitlinien irritierend sind.

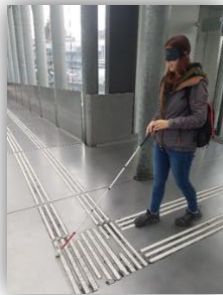


Abb.13: Abzweigungsfelder weisen auf einen möglichen Richtungswechsel hin (Sozialraumforschung, S. 16; S. 20; S. 17)

Öffentlicher Verkehr

Oberwallis

Interview 2: Also ich habe jetzt zum Beispiel grosse Mühe in Visp, wo die Postautos sind. Die sind KOMPLETT NICHT für Sehbehinderte oder Blinde angeschrieben, markiert, oder was auch immer (Z.218-220).

Die Bahnhofshalle in Visp ist nicht mit taktil-visuelle Leitlinien markiert. Auf dem Bahnhofsplatz sind Leitlinien vorhanden. Diese führen jedoch weder zu der auditiven Anzeigetafel, noch zu den Bushalteinseln. Zudem haben sie keine taktile Nummerierung und die Aufmerksamkeitsfelder auf den Halteinseln sind nicht spürbar.



Abb.14: Bahnhof Visp (Selbstexperiment, S. 51, 53, 55)

6. Synthese

In diesem Kapitel setzen wir uns mit den Codes und den UnterCodes auseinander, indem wir diese mit der Theorie verknüpfen und diskutieren. Anschliessend erörtern wir die Ergebnisse unserer Fragestellung und Untersuchung.

6.1 Code 1: Dienstleistungen sozialer Institutionen und Organisationen

6.1.1 Bezug zur Theorie

Mit dem Ansatz der Lebensweltorientierung lassen sich Ressourcen von Menschen mit einer Sehbehinderung überprüfen, aktivieren und stärken. SIO unterstützen Menschen mit einer Sehbehinderung in diesem Prozess. Lebensweltorientierte Arbeit plädiert auch für politisches Engagement, Öffentlichkeits- und Sensibilisierungsarbeit der SIO.

Das Gesetz verpflichtet SIO gemäss Art. 19, Art. 20 und Art. 26 der UN-BRK, Menschen mit einer Sehbehinderung in ihrer Mobilität zu unterstützen, indem Förderungsprogramme angeboten werden. Es ist die Aufgabe von SIO, Menschen mit einer Sehbehinderung bei der Beschaffung ihrer Hilfsmittel zu unterstützen, damit sie am gesellschaftlichen Leben teilhaben können. Die Person mit einer Sehbehinderung wird aktiv bei der Hilfsmittelauswahl miteinbezogen.

6.1.2 Diskussion und Fazit

Das Dienstleistungsangebot von SIO im Raum Oberwallis ist kleiner als in der Stadt Bern. Anhand von Internetrecherchen fanden wir heraus, dass Sehbehindertenverbände und Vereinigungen wie Procap, Inclusion Handicap, Pro Infirmis schweizweit vertreten sind. Sie setzen sich für die Rechte von Menschen mit einer Sehbehinderung ein. Aus dem Interview 3 (Z. 123-127) lässt sich entnehmen, dass sich die vernetzte Zusammenarbeit und ein transparenter Austausch zwischen den Dienstleistungssektoren positiv auswirken. Interviewpartner*in 3 (Z. 297-298) merkt an, dass der Blindenbund und Blinden- und Sehbehindertenverband allmählich zusammenschliessen.

Die Interviewpartner*innen 1, 2 und 6 wünschen sich, dass das Personal öffentlicher Transportmittel vermehrt geschult wird. In Bern und im Raum Oberwallis zeigt sich, dass in vielen Zügen nur punktuell Kontrollen durchgeführt werden. Im Raum Oberwallis betrifft dies primär die Regionalzüge. Vorhandenes und sensibilisiertes Personal in öffentlichen Transportmitteln kann Menschen mit einer Sehbehinderung Sicherheit und die Möglichkeit geben, sich Informationen einzuholen.

Neben Personalschulungen ist es für Menschen mit einer Sehbehinderung ein Anliegen, die Gesellschaft auf die Bedürfnisse von Menschen mit einer Sehbehinderung zu sensibilisieren. Die Durchführung von Workshops, Aktionstagen und Schulungen stellt einen wichtigen Aufgabenbereich der SIO dar.

Barrieren werden durch die Umsetzung der Gesetze schrittweise abgebaut. Es braucht die Mitbestimmung von Menschen mit einer Sehbehinderung, um eine an ihre Bedürfnisse angepasste Umsetzung zu erzielen.

Die Interviewpartnerin 1 deklariert, dass ihre Bedürfnisse durch die vorhandenen Dienstleistungsangebote relativ gut abgedeckt sind. Sie ist Mitglied der Regionalgruppe

des Blindenbundes der Sektion Wallis. In der Gruppe können sich Gleichgesinnte treffen und austauschen.

Im Raum Oberwallis zeigte sich, dass Menschen mit einer Sehbehinderung unzureichend über neue Hilfsmittel und Angebote informiert werden. Ein Beispiel dafür ist die elektronische Anzeigetafel bei den Bahnhöfen Brig und Visp. Solange Menschen mit einer Sehbehinderung nicht über Neuanschaffungen informiert werden, können sie diese nicht nutzen. Die Interviewpartner*innen äusserten, dass sie mit dem Dienstleistungsangebot in Bern und im Oberwallis ansonsten zufrieden sind.

6.2 Code 2: Haltung der SIO

6.2.1 Bezug zur Theorie

Interviewpartnerin 4 (Z. 107-108; Z. 121-122) weist darauf hin, dass sie sich als Dienstleisterin den Wünschen und Bedürfnissen ihrer Adressat*innen anpasse. Eine Grundschulung für Menschen mit einer Sehbehinderung für die Benutzung von Hilfsmitteln wird vorausgesetzt. Darüber hinaus kann die Person mit einer Sehbehinderung bestimmen, was sie von der Fachperson lernen möchte. Konflikte können entstehen, wenn Fachpersonen andere Erwartungen oder Vorstellungen bei der Bewältigung von Hindernissen haben. Um den Bedürfnissen der Adressat*innen gerecht zu werden, arbeite sie nach dem Empowerment-Ansatz (Z. 92-93). Dieser Ansatz soll den Adressat*innen helfen, Verantwortung für ihr Wohlergehen zu übernehmen und ihre Bedürfnisse anzustreben. Die Interviewpartnerin 4 ergänzt, dass Fachpersonen nicht dafür zuständig sind, den Adressaten*innen eine Lösung zu präsentieren. Vielmehr müssten sie den Adressat*innen auf Augenhöhe begegnen und mit ihnen gemeinsam Lösungen für Herausforderungen erarbeiten (Z. 168; 858).

6.2.2 Diskussion und Fazit

Es gilt zu beachten, dass die Sicherheit bei der Arbeit mit Adressat*innen immer an erster Stelle steht (Interview 4, Z. 382). Gefährdet sich eine Person mit einer Sehbehinderung aufgrund fehlender Hilfsmittel, sind Fachpersonen der SIO dafür verantwortlich, mit der Person einen sicheren Umgang mit einem passenden Hilfsmittel anzustreben. Menschen mit einer Sehbehinderung nehmen an Schulungen teil, um einen sicheren Umgang mit einem weissen Stock zu erlernen.

Die Haltung der Fachpersonen der SIO richtet sich nach dem Grundsatz der UN-BRK «Nichts über uns, ohne uns». Die Beauftragte der Bundesregierung Deutschland für die Belange von Menschen mit einer Behinderung (2017, 2, online) fordert mit diesem Grundsatz Mitbestimmung und Anteilnahme. Fachpersonen der Stadt Bern und der Region Oberwallis arbeiten mit den Konzepten des Empowerments und der Partizipation. Der Mensch steht bei der Arbeit im Mittelpunkt und wird aktiv in den Prozess miteinbezogen.

6.3 Code 3: Subjektives Empfinden der Autonomie

6.3.1 Bezug zur Theorie

Das Konzept der Funktionalen Gesundheit veranschaulicht, dass die Autonomie von Menschen mit einer Behinderung von verschiedenen Faktoren abhängt. Um die

Autonomie zu fördern, kann an unterschiedlichen Faktoren angesetzt und gearbeitet werden. Die Wahlfreiheit ist für Lange (2014, 186-187) ein zentraler Einflussfaktor der Autonomie. Kann eine Person, trotz bestehenden Barrieren, tun was sie möchte, so erlebt sie das Freiheits- und Unabhängigkeitsgefühl, nicht auf andere Personen angewiesen zu sein. Die persönliche Einstellung hängt laut Interviewpartner 6 (Z. 176) eng damit zusammen, wie eine Person mit einer Sehbehinderung mit alltäglichen Herausforderungen umgeht. Jede Person bringt individuelle Ressourcen mit, welche sie darin stärken können, eine gleichberechtigte Teilhabe anzustreben. Der Art 3. der UN-BRK (2014, 1119-1154, online) legt fest, dass Menschen mit einer Behinderung dieselben Rechte haben, ein autonomes Leben zu führen. Die Interviews untermauern, dass bereits an verschiedenen Bedürfnissen angeknüpft wurde und Anpassungen zu Gunsten von Menschen mit einer Sehbehinderung vorgenommen wurden. So gibt es beispielsweise in der Stadt Bern und im Raum Oberwallis taktile-visuelle Leitlinien. In beiden Regionen werden Kontraste oder auditive Sprachausgaben verwendet, um Menschen mit einer Sehbehinderung Orientierung zu geben. Auditive Sprachausgaben widergeben die anstehenden Abfahrtszeiten und Buslinien mündlich.

6.3.2 Diskussion und Fazit

Aussagen aus den Interviews 2 und 6 verdeutlichen, dass die Autonomie von Menschen mit einer Sehbehinderung durch Vorurteile der Gesellschaft geprägt sind. Interviewpartner 6 (Z. 93-101) weist darauf hin, dass Menschen mit einer Sehbehinderung von ihrer Gesellschaft oft als hilflos wahrgenommen werden. Der Blindenführhund scheint in den Augen der Gesellschaft der «Intelligente» zu sein, da sich die Person mit einer Sehbehinderung nicht allein zurechtfinden könne. Es stellt sich heraus, dass Menschen mit einer Sehbehinderung sehr wenig zugetraut wird und auch die Selbständigkeit und Autonomie angezweifelt wird (Interview 6, Z. 93-94; 122-124).

Interviewpartnerin 1 schildert (Z. 1074-1075), dass sie in gewissen Situationen keine Hilfe von Drittpersonen brauche, andere seien vielleicht darauf angewiesen. Sie ergänzt (Z. 1013-10120), dass eine Person mit einer Sehbehinderung ihr Leben aufgrund der vorhandenen Hilfsmittel und der fortgeschrittenen Digitalisierung «allein gut meistern kann».

Aus den Interviews lässt sich schliessen, dass Menschen mit einer Sehbehinderung aus beiden erforschten Regionen eine ähnliche Auffassung von Autonomie haben und auf gleichartige Barrieren treffen.

6.4 Code 4: Hilfsmittel

6.4.1 Bezug zur Theorie

Die Hilfsmittel für Menschen mit einer Sehbehinderung sollten gemäss Kamps und Maritzen (2013, 31) auf ihre persönlichen Fähigkeiten abgestimmt sein. Es ist wichtig, Menschen mit einer Sehbehinderung bei der Hilfsmittelwahl miteinzubeziehen. Anschliessend werden sie darin geschult, wie sie diese einsetzen. Fachpersonen von SIO bieten Mobilitäts- und Orientierungskurse an, um einen Umgang mit den Hilfsmitteln zu erlernen. Ziel ist es, die Ressourcen der Menschen mit einer Sehbehinderung im jeweiligen Sozialraum zu aktivieren und diese zu stärken.

6.4.2 Diskussion und Fazit

Menschen mit einer Sehbehinderung müssen den Umgang mit ihrem gewünschten Hilfsmittel lernen, damit sie diese selbständig anwenden können. Interviewpartnerin 4 (Z. 148) verdeutlichte, dass die Auswahl der Hilfsmittel sehr individuell erfolgt. Die Person aus Interview 2 (Z. 141-144) will sich beispielsweise nicht mit dem weissen Stock kennzeichnen. Aus dem Konzept der Funktionalen Gesundheit lässt sich schliessen, dass die Leistungsfähigkeit einer Person eng an ihre Motivation geknüpft ist. Ist eine Person nicht motiviert, ein Hilfsmittel zu lernen, zeigt sich das auch an der Nutzung.

Aus den Interviews wurde ersichtlich, dass die Gesellschaft aus der Perspektive der Befragten nur dann bereit ist, Hilfe zu leisten, wenn Menschen mit einer Sehbehinderung als solche erkannt werden. Gleichzeitig wurde die Gesellschaft als zentralstes Hilfsmittel genannt. Hier sind Fachpersonen der Sozialen Arbeit gefragt, Sensibilisierungsarbeit zu leisten.

Interviewpartnerin 1 (Z. 279-282) äusserte, dass die Begleitung ihres Blindenführhunds hilft, in Kontakt mit der Gesellschaft zu treten. Eine Mitarbeitende der Stiftung Schweizerische Schule für Blindenführhunde (2020, 1) erläutert, dass es Blindenführhundesschulen in Liestal, Goldach und in Brenles (Magliaso) gibt. Im Oberwallis, wie auch in Bern gibt es keine. In Interview 1 (Z. 126-127) wurde erwähnt, dass Hundetrainer*innen nach Bern oder ins Oberwallis kommen können, um Strecken gemeinsam mit dem Hund einzuüben.

Fachpersonen von SIO haben die Pflicht, sich diesen Fortschritten bezüglich ihrer Dienstleistungsangebote anzupassen und sich weiterzubilden. Im Kapitel Schlussfolgerungen werden Empfehlungen gegeben, wie die Mobilität von Menschen mit einer Sehbehinderung gefördert werden kann.

6.5 Code 5: Öffentliche Transportmittel

6.5.1 Bezug zur Theorie

Beim Ansatz der Sozialraumorientierung werden Ressourcen in verschiedene Bereiche unterteilt. Einer davon sind die Umweltressourcen, zu welchen beispielsweise die Gestaltung der Busse zählt. Das BehiG (2020, online) appelliert an eine Beseitigung aller Benachteiligungen für Menschen mit einer Sehbehinderung im öffentlichen Verkehr. Das Gesetz fordert Barrierefreiheit. Es verlangt den Umbau öffentlicher Bauten wie Bahnhöfen und Fahrzeugen, welche nicht hindernisfrei sind. Zu der Förderung der Barrierefreiheit zählen laut Kamps und Maritzen (2013, 31) auch technische Hilfsmittel, wie auditive Ansagen und Ausgaben in Bussen, Zügen und auf den Bahnsteigen.

6.5.2 Diskussion und Fazit

Wie bereits erwähnt, gibt das Gesetz in der Schweiz vor, alle Barrieren für Menschen mit einer Sehbehinderung zu beseitigen. Neue Gebäude müssen barrierefrei erbaut werden. Obwohl das Gesetz sehr gut ausgebaut ist, zeigte sich in den Selbstexperimenten, der Sozialraumforschung und den Interviews, dass es bei der Umsetzung noch stockt.

Einheitlichkeit bei den Bussen, Zügen und Bahnhöfen würde Menschen mit einer Sehbehinderung Orientierung geben. Das heisst, dass alle Fahrzeuge der

Verkehrsbetriebe gleich ausgestattet sind. Die Bus- und Zugmarkierungen sollten überall identisch und die Türen mit Kontrasten gekennzeichnet sein. Der Idealfall würde eintreten, wenn jedes Fahrzeugmodell für Menschen mit einer Sehbehinderung autonom benutzbar wäre. Jedoch hapert es auch hier an der Umsetzung. Es zeigte sich in unserer Sozialraumforschung, dass die Stadt Bern bezüglich Kontrasten an den Bustüren, Zugtüren, Liften und Knöpfen dem Oberwallis einen Schritt voraus sind. Im Oberwallis haben bislang nur einzelne Firmen wie RegionAlps und die Matterhorn Gotthard Bahn an ihren Bustüren und Zugtüren Kontraste angebracht. Die Interregiozüge sind weder im Raum Oberwallis noch in Bern mit Kontrasten gekennzeichnet.

Im Raum Oberwallis zeigte sich die Problematik, dass Regiozüge nicht immer durch den Lautsprecher angesagt werden und Ansagen in den Zügen zu den Haltestellen fehlen. Für Menschen mit einer Sehbehinderung werden diese Informationen unzugänglich.

Durch die Interviews und die Sozialraumforschung wurde auch ersichtlich, dass nicht immer der erste Sitzplatz hinter dem*r Busfahrer*in für Menschen mit einer Behinderung reserviert ist, obwohl das ebenfalls gesetzlich vorgeschrieben ist.

6.6 Code 6: Infrastruktur

6.6.1 Bezug zur Theorie

Die Schweiz hat im Jahr 2014 die UNO-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) (2014, 1119-1154, online) ratifiziert. Sie verpflichtet sich demzufolge, Menschen mit einer Behinderung in das gesellschaftliche Leben zu inkludieren. Durch die Unterzeichnung der Konvention stimmt die Schweiz gemäss Art. 9 (Zugänglichkeit) der UN-BRK zu, allen Menschen einen barrierefreien Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln und zu Informationen über Dienstleistungen zu verschaffen. Die Barrierefreiheit sollte in ländlichen, wie auch in städtischen Regionen umgesetzt werden. Die Analyse bei der Sozialraumforschung gibt Aufschluss darüber, inwiefern die Forderungen der UN-BRK erfüllt werden. In unserer Arbeit suchten wir nach Förderungsfaktoren und Barrieren im öffentlichen Verkehr.

6.6.2 Diskussion und Fazit

Durch die Interviews, die Selbstexperimente und die Sozialraumforschung wurde ersichtlich, dass die Gesetze noch nicht vollständig umgesetzt wurden. Der Bahnhofplatz in Brig ist ein gutes Beispiel, um aufzuzeigen, wie es an der Umsetzung scheitern kann. Menschen mit einer Sehbehinderung empfinden diesen Bahnhof als gefährlich. Es fehlen Orientierungspunkte wie taktil-visuelle Leitlinien, Kontraste oder Ansagen. Im Bahnhof sind die Treppen und die Handläufe taktil-visuell markiert. Bei den Bussen ist eine auditive Anzeigetafel platziert, welche jedoch aufgrund fehlender taktil-visueller Leitlinien für Menschen mit einer Sehbehinderung schwer zu finden ist.

Abb. Markierungen der Handläufe

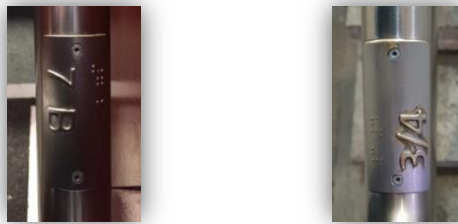


Abb.15: Markierungen an den Handläufen (links Selbstexperiment, Visp, S. 56; rechts Sozialraumforschung, Bern Bahnhof, S. 6)

Der Bahnhofplatz in Visp weist auch Barrieren auf. Beispielsweise führen keine taktil-visuellen Leitlinien durch die Bahnhofshalle zu den Bushalteinseln oder der auditiven Anzeigetafel. In den Interviews stellte sich heraus, dass niemand über die auditive Anzeigetafel Bescheid wusste. Somit kann sie auch nicht als Hilfsmittel genutzt werden. Beispiele wie diese zeigen auf, dass der Miteinbezug von Menschen mit einer Sehbehinderung bei der Planung und Umsetzung von Hilfsmitteln unerlässlich ist. Das BehiG und die UN-BRK (2014, 1119-1154, online) fordern Mitspracherecht und ungehinderten Zugang zu Informationen.

Insbesondere in der Stadt Bern, aber auch im Raum Oberwallis wird vermehrt mit Kontrasten gearbeitet. Die Bustüren, Eingangstüren, Lifte, Knöpfe und infrastrukturelle Ausstattungen sind häufig mit weissen und schwarzen Streifen markiert. Weitere Markierungen an Pfeilern, Fenstern und Glastrennwänden würden die Gefahr für Menschen mit einer Sehbehinderung verringern, diese zu übersehen und hineinzulaufen. Wir sind uns darüber bewusst, dass Menschen mit einer Blindheit nicht von dieser Hilfestellung profitieren. Sie sind darauf angewiesen, Zugang zu auditiven und taktil-visuellen Informationen zu erhalten.

Während der Auswertung der Daten stellte sich die Frage, wie sich Menschen mit einer Sehbehinderung bei Schneefall orientieren. Durch den Schnee werden taktil-visuelle Leitlinien bedeckt und der Schneepflug kann diese beschädigen. In Österreich werden taktil-visuelle Leitlinien in den Boden geritzt. Durch Vertiefungen kann verhindert werden, dass sie vom Schneepflug entfernt werden. Eine Abklärung mit dem SBV Bern zeigte auf, dass auch diese Leitlinienoption Nachteile mit sich bringt. In den Vertiefungen sammelt sich Dreck an, welcher das Ertasten mit dem weissen Stock erschwert. Es wird nochmals deutlich, dass die Arbeit mit Menschen mit einer Sehbehinderung für eine gelungene Umsetzung der Gesetze elementar ist.

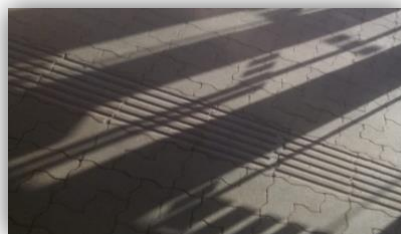


Abb.16: Takttil-visuelle Leitlinien mit Vertiefungen in Österreich. (Selbstexperiment, Österreich, S. 7)

6.7 Diskussion der Fragestellung

Wie unterstützten soziale Institutionen und Organisationen Menschen mit einer Sehbehinderung, um sich bei der Benutzung von Bus- und Bahnverkehr autonom zurechtzufinden?

Aus unseren Untersuchungen lässt sich schliessen, dass die Bedürfnisse von Menschen mit einer Sehbehinderung durch die Dienstleistungsangebote der SIO weitgehend abgedeckt werden. Durch die Interviews, die Selbstexperimenten und die Sozialraumforschung haben wir Optimierungsmöglichkeiten des Orientierungssystems entdeckt, um die Autonomie von Menschen mit einer Sehbehinderung zu stärken.

Fachpersonen verschiedener SIO und Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs arbeiten vermehrt zusammen, um die Mobilität von Menschen mit einer Sehbehinderung zu unterstützen. Diese Zusammenarbeit trägt dazu bei, ein umfangreiches Fachwissen aller Dienstleistungen zusammenzutragen und dieses bei der Umsetzung in die Praxis zu nutzen.

Fachpersonen von SIO schulen Menschen mit einer Sehbehinderung, um einen Umgang mit ihren Hilfsmitteln zu erlernen. Hilfsmittel werden erst ausgehändigt, sobald eine zugehörige Schulung abgeschlossen wurde. Die Sicherheit der Adressat*innen ist zentral bei der Arbeit von SIO. Die Unterstützung bei der Beschaffung von Hilfsmitteln wird ebenfalls durch die SIO gewährleistet. Bei der Befragung der professionellen Haltung der Fachpersonen von SIO, wurden die Prinzipien des Empowerments, der Partizipation und die Befolgung der Gesetze der UN-BRK genannt. Fachpersonen von SIO beider Regionen sehen den Menschen mit einer Sehbehinderung als Hauptakteur*in, nach welchen Bedürfnissen sich die Arbeit orientiert. Die Person mit einer Sehbehinderung ist der*die Entscheidungsträger*in während des gesamten Unterstützungsprozesses.

Zusätzlich bestehen Selbsthilfegruppen, sogenannte Regionalgruppen, welche für und von Menschen mit einer Sehbehinderung geleitet werden.

6.8 Diskussion der Hypothesen

- ♦ Die Barrieren im öffentlichen Verkehr schränken die Autonomie von Menschen mit einer Sehbehinderung ein.

Bei der Auseinandersetzung mit dieser Hypothese haben wir festgestellt, dass Menschen mit einer Sehbehinderung bei der Benutzung öffentlicher Transportmittel viele Barrieren überwinden müssen. Aufgrund der vorhandenen Barrieren stellt sich die Frage, wie SIO Menschen mit einer Sehbehinderung unterstützen können, damit diese Barrieren autonom bewältigt werden können.

Bei der Durchführung der Selbstexperimente und der Sozialraumforschung trafen wir auf Barrieren im öffentlichen Verkehr, auf welche wir uns zuvor nicht geachtet hatten. Das Wahrnehmen dieser Hindernisse führte dazu, dass wir uns eingeengt, unwohl und unsicher fühlten. Die Autonomie und das Zeitgefühl gingen durch die fehlende Orientierung verloren. Der Zeitfaktor spielt gemäss Interviewpartner*innen 1 (Z.692-701) und 6 (Z.205-206) eine wesentliche Rolle, da unvorhersehbare Änderungen und Verspätungen stressige Herausforderung darstellen. Die nötigen Informationen können

aus zeitlichen Gründen oft nur durch direkte Hilfeleistung von Drittpersonen eingeholt werden. Auch wir waren angewiesen auf gegenseitige Unterstützung und Begleitung. Mit der Zeit konnten wir uns besser auf den weissen Stock verlassen und uns anhand der taktil-visueller Leitlinien und auditiver Ausgaben orientieren. Diese Faktoren wirkten sich positiv auf unser Autonomieempfinden aus. Die Interviewpartner*innen 2 (Z.49-50) und 6 (Z.181-186) zeigten auf, dass Reisen, wenn möglich, im Voraus geplant werden, damit diese möglichst eigenständig bewältigt werden können. Gewohnte und bekannte Strecken können die meisten dank angepassten Hilfsmitteln allein zurücklegen. Neue Wege stellen noch immer eine Herausforderung dar. In diesen Situationen sind Personen mit einer Sehbehinderung dankbar und froh, wenn sie begleitet werden (Interview 1, Z.86-88). Demzufolge gehen wir davon aus, dass Barrieren im öffentlichen Verkehr einschränkende Auswirkungen auf die Autonomie von Menschen mit einer Sehbehinderung haben. Aus diesen Gründen erscheint es relevant, dass Fachpersonen von SIO Dienstleistungen anbieten, welche diesen Herausforderungen entgegenwirken.

- ◆ Die Dienstleistungen der Sozialen Arbeit für Menschen mit einer Sehbehinderung sind im Raum Oberwallis weniger gut ausgebaut als in der Stadt Bern.

Rückblickend finden wir es schwierig, einen Vergleich der Dienstleistungen für Menschen mit einer Sehbehinderung zwischen dem Raum Oberwallis und der Stadt Bern zu ziehen. Beide Regionen verfügen über diverse Dienstleistungsangebote, mit welchen sich die interviewten Personen mehrheitlich zufrieden geben. Folglich ist es schwierig eine Bilanz zu ziehen, welches Dienstleistungsangebot umfassender ist. Auch die Vernetzungsarbeit der Procap, des Inclusion Handicap und der Interessensvertretungen des SBV ist in beiden Orten gewährleistet. Fachpersonen beider Regionen arbeiten daran, Weisungen der UN-BRK und des BehiG zu befolgen und umzusetzen. Einzelne Angebote wie Blindenführhundesschulen befinden sich ausserhalb der analysierten Lebensräume. Bezogen auf unsere Recherchen könnte behauptet werden, dass in der Stadt Bern weniger Barrieren vorhanden sind. Möglicherweise sind die Dienstleistungsangebote von Fachpersonen der SIO in Bern besser auf die Bedürfnisse von Menschen mit einer Sehbehinderung in Bezug auf die hindernisfreie Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel ausgerichtet. Somit müsste an die SIO der Region Oberwallis appelliert werden, sich verstärkt für eine barrierefreie und autonome Mobilität von Menschen mit einer Sehbehinderung einzusetzen.

7. Schlussfolgerungen

7.1 Bedeutung der gewonnenen Erkenntnisse für die Praxis der Sozialen Arbeit

Unsere Untersuchungen haben ergeben, dass sowohl in der Stadt Bern, wie auch im Oberwallis, Dienstleistungsangebote im Bereich der Orientierung und Mobilität für Menschen mit einer Sehbehinderung bestehen. Die Angebote werden an die individuelle Lebenslage des Menschen mit einer Sehbehinderung angepasst. Fachpersonen unterstützen Menschen mit einer Sehbehinderung, öffentliche Transportmittel selbständiger und sicherer zu benutzen. Von Fachpersonen wird ein partizipatives Professionsverständnis verlangt, welches Menschen mit einer Sehbehinderung in den Mittelpunkt ihrer Arbeit stellt und deren Ressourcen stärkt. Menschen mit einer Sehbehinderung sind die Auftraggebenden und entscheiden, wie sie von Fachpersonen unterstützt werden wollen.

Die Interviews mit Fachpersonen haben gezeigt, dass Menschen mit einer Sehbehinderung die Expert*innen ihrer Lebenswelt sind. In ihrem Alltag treffen sie auf Barrieren, welche für Personen ohne Sehbehinderung nicht immer ersichtlich sind. Aus diesem Grund ist der Einbezug von Menschen mit einer Sehbehinderung bezüglich der Umsetzung der Gesetze unerlässlich. Unsere Auseinandersetzung mit den Gesetzen und die Durchführung der Selbstexperimente und der Sozialraumforschung haben gezeigt, dass Barrierefreiheit bei der Benutzung öffentlicher Verkehrswege noch nicht erreicht ist. Obwohl das Gesetz die Bahnunternehmen im Oberwallis und in Bern zu hindernisfreiem Zugang von öffentlichen Verkehrsmitteln verpflichtet, mangelt es an der Umsetzung. Darüber hinaus können Hilfsmittel nicht einheitlich angewendet werden. Der Aufbau und die Ausstattung der Züge und Busse unterscheidet sich je nach Modell. Diese Abweichungen stellen eine grosse Herausforderung für Menschen mit einer Sehbehinderung dar, da kleine Veränderungen grosse Auswirkungen auf ihre Autonomie haben können. Durch diese fehlenden Strukturen wird nicht nur die Mobilität von Menschen mit einer Sehbehinderung eingeschränkt, auch der Zeitaufwand zur Bewältigung der Barrieren nimmt zu.

Auffallend war, dass Menschen mit einer Sehbehinderung meistens von sich als «Sehbehinderte» sprachen. Fachpersonen hingegen bemühten sich, den Menschen an erster Stelle zu setzen und die Sehbehinderung als ergänzende Beschreibung zu benutzen. Durch den Begriff «Sehbehinderte» reduziert die Gesellschaft den Menschen (unbewusst) auf die Behinderung.

Aus den Interviews hat sich herauskristallisiert, dass eine Zufriedenheit bezüglich des Dienstleistungsangebotes vorhanden ist. Interviewte Personen teilten mit, dass sie sich aufgrund der vorhandenen Hilfsmittel relativ gut zurechtfinden. Trotzdem werden Reisen im Voraus geplant und wenn möglich wird eine Begleitperson organisiert. Dennoch wurden Bedürfnisse aufgedeckt, welche durch die Dienstleistungsangebote nicht (genügend) befriedigt werden. Aus den Interviews konnte entnommen werden, dass Fachpersonen von SIO Hilfsmittel mit den Menschen mit einer Sehbehinderung auswählen, anpassen und sie mit ihnen einüben. Interviewte Personen mit einer Sehbehinderung wünschen sich, besser über Hilfsmittel, Angebote, plötzlich auftretende Änderungen auf öffentlichen Verkehrswegen, sowie in öffentlichen Verkehrsmitteln informiert zu werden.

Damit die Autonomie der Mobilität von Menschen mit einer Sehbehinderung gesteigert werden kann, erhoffen sie sich die Umsetzung folgender Wünsche und Empfehlungen:

- ◆ Menschen mit einer Sehbehinderung wünschen sich mehr Sensibilisierung der Gesellschaft, sowie des Personals der öffentlichen Transportmittel.

Eine Optimierung möchten Menschen mit einer Sehbehinderung darin erzielen, die Gesellschaft besser zu sensibilisieren. Sie wünschen sich mehr Verständnis und Wertschätzung. Aus den Interviews lässt sich schliessen, dass das Personal öffentlicher Verkehrsmittel besser geschult werden sollte, um einen respektvolleren Umgang mit Menschen mit einer Sehbehinderung zu erlernen. Von der Gesellschaft wird verlangt, dass Menschen mit einer Sehbehinderung nicht nur auf ihr fehlendes Sehvermögen reduziert werden.

Fachpersonen von SIO aus beiden Regionen setzen sich dafür ein, dass die Gesellschaft stärker sensibilisiert wird. (Interview 1, Z. 1180-1181; Interview 2, Z. 265-269; Interview 5, Z. 516-518; Z. 555-557; Interview 6, Z. 115-125; Z. 450-454; Z. 476-483).

Die Regionalgruppen des Blindenbundes und der Sehbehinderten- und Blindenverband (2019, online) lancieren jedes Jahr am 15. Oktober am Tag des weissen Stocks eine Kampagne, um die Gesellschaft auf Menschen mit einer Sehbehinderung aufmerksam zu machen. Der Walliser Bote veröffentlicht einen Artikel von Woeffray (2019, 2) zur Sensibilisierungsarbeit. Die Walliser Regionalgruppe ging gemeinsam mit sehenden Personen durch die Briger Bahnhofsstrasse und machte Geschäftsinhaber*innen auf mögliche Barrieren auf dem Gehsteig aufmerksam. Der SBV Wallis stellte einen Parcours auf, welcher mit Hilfe unterschiedlicher Simulationsbrillen bewältigt werden konnte. Sie teilten Flyer aus und luden ein, sich mit Menschen mit einer Sehbehinderung auszutauschen, um mehr Verständnis und Akzeptanz zu generieren. Sensibilisierungsarbeit soll dazu beitragen, Vorurteile abzubauen und Inklusion in allen Bereichen der Gesellschaft zu ermöglichen.

Zur Sensibilisierung von Transportunternehmen eignen sich beispielsweise Workshops. Als Projektgruppe der HES-SO Siders führten wir Workshops mit zwei Busfirmen im Oberwallis durch. Wir informierten die Teilnehmenden über den Umgang, die Hilfeleistung und die gesetzlichen Bestimmungen. Die Workshops gliederten sich in einen theoretischen und einen praktischen Teil, in welchem die Busfahrer*innen den Bus mit einer Dunkelbrille und einem weissen Stock betreten, sowie ein Ticket entwerfen sollten.

In Kursen können Interessenten, nahestehende Personen oder Verwandte beispielsweise erlernen, Hilfestellung zu leisten. Aufklärungsarbeit kann dazu führen, dass die Hemmschwelle der Gesellschaft weniger gross ist, um Menschen mit einer Sehbehinderung Hilfe anzubieten.

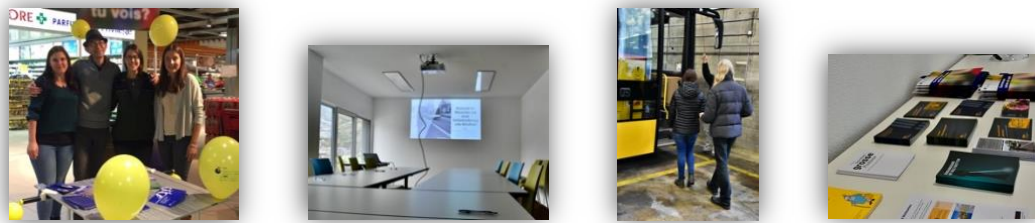


Abb. 17: Links: Besuch beim SBV Wallis am Tag des weissen Stocks am 15. Oktober. Sensibilisierung im Migros Sion. Im Rahmen eines Projekts haben wir Workshops mit PostAuto Wallis und Ruffiner Reisen AG durchgeführt. (siehe Selbstexperiment, S. 61-62).

- ◆ Menschen mit einer Sehbehinderung wünschen sich die Aufmerksamkeit der Mitmenschen und wollen, dass ihnen auf Augenhöhe begegnet wird.

Menschen mit einer Sehbehinderung sind einerseits auf die Hilfe der Gesellschaft angewiesen. Andererseits möchten sie nicht aufgrund ihrer Sehbehinderung diskriminiert und stigmatisiert werden. Eine Reduzierung des Menschen auf die Sehbehinderung zeigt sich unter anderem durch Vorurteile. Ein Beispiel dafür ist die Behauptung, dass der Blindenführhund intelligenter ist, als die Person mit einer Sehbehinderung, da diese aufgrund der fehlenden Orientierung hilflos erscheint. (Interview 6, Z. 93-94; 100-101).

- ◆ Menschen mit einer Sehbehinderung möchten besser über allfällige Verspätungen, Gleisänderungen und Hindernisse im öffentlichen Verkehr informiert werden.

Um die Kommunikation bezüglich Veränderungen im öffentlichen Verkehr zu verbessern, könnten Informationen laufend im Internet aktualisiert werden. Anhand einer Applikation, eines Internetportals, einem Kanal oder einem lokalen Fernseh- oder Radiosender könnten die Hindernisse gesammelt, aufgelistet und/oder durchgesagt werden. Menschen mit einer Sehbehinderung könnten sich dort registrieren und sich über Veränderungen im öffentlichen Verkehr informieren. Interessensvertretungen und Verbände für barrierefreien Zugang könnten gemeinsam mit Unternehmen Lösungen dafür ausarbeiten.

- ◆ Menschen mit einer Sehbehinderung möchten über alle möglichen Unterstützungsmöglichkeiten und Hilfsmittel informiert werden.

Hilfsmittel tragen zur Förderung der Autonomie bei. Es wird immer neue Barrieren geben. Solange Menschen mit einer Sehbehinderung ein Hilfsmittel finden, welches ihnen erlaubt, eigenständig und selbstbestimmt zu reisen, ist bereits ein grosser Schritt in Richtung Autonomie getan. Aus diesem Grund sollten SIO Menschen mit einer Sehbehinderung besser über die verschiedenen Angebote und Hilfsmittel aufklären. Die Informationen können anhand von Rundmails oder auf der Internetseite der Verbände und Beratungsstellen geteilt werden.

- ◆ Menschen mit einer Sehbehinderung wünschen sich mehr Personal in den Zügen und Bussen.

Diese sind wichtige Kontaktpersonen, welche bei Verspätungen, Fahrplanänderungen oder kurzfristigen Änderungen Auskunft geben können. Fachpersonen von SIO können

handeln, indem sie öffentliche Transportfirmen auf diese Problematik aufmerksam machen.

- ♦ Menschen mit einer Sehbehinderung wünschen sich eine einheitliche Ausstattung der Verkehrsmittel und eine Informationsvermittlung bei Bussen und Zügen.

Beispielsweise sollte sich der Sitzplatz, welcher für Menschen mit einer Beeinträchtigung bestimmt ist, jeweils neben, beziehungsweise hinter dem*r Busfahrer*in befinden, damit diese*r bei Unterstützungsbedarf direkt angesprochen werden kann.

Fachpersonen von Verbänden sollten die Gesellschaft vermehrt darauf sensibilisieren, dass Sitzplätze, welche mit einem entsprechenden Symbol ausgestattet sind, für Menschen mit einer Sehbehinderung reserviert sind. Diese Plätze müssen für Menschen mit einer Sehbehinderung freigegeben werden (Interview 1, Z. 413-419). Durch diese Plätze steht ihnen beispielsweise mehr Platz für ihren Blindenführhund zur Verfügung oder sie können besser Kontakt zu dem*r Busfahrer*in aufnehmen. In Interview 1 wurde ersichtlich (Z. 423-426; 434-446), dass es für die Gesellschaft nicht selbstverständlich ist, diesen Platz für Menschen mit einer Sehbehinderung freizugeben.



Abb.18: Die reservierten Sitzplätze für Menschen mit einer Sehbehinderung variieren abhängig von dem Busmodell. (siehe Selbstexperiment, S. 28).

- ♦ Menschen mit einer Sehbehinderung wünschen sich zugängliche Informationen über die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

Einstiegsfelder weisen auf die Eingangstür des Fahrzeuges hin. Sie sind entweder gestrichelt oder durch weiss angestrichene Pflastersteine gekennzeichnet. Im Oberwallis fehlen diese Orientierungshilfen an den Bushaltestellen. Lediglich beim Bahnhof in Visp sind ehemalige Einstiegsfelder noch leicht zu sehen. Aufgrund der Abnutzung können sie von einer Person mit einer Sehbehinderung nicht mehr wahrgenommen werden. In der Stadt Bern sind Bushaltestellen mit Einstiegsfeldern markiert. Das Buspersonal sollte darauf sensibilisiert sein, so anzuhalten, dass die erste Tür deckungsgleich zum Einstiegsfeld ist. Ein Tonsignal bei der ersten Tür könnte Menschen mit einer Sehbehinderung zusätzlich helfen, diese selbständig aufzufinden.

Zudem werden auditive Anzeigetafeln an einzelnen Bahnhöfen oder Haltestellen angeboten. Damit diese Informationen zugänglich sind, braucht es taktil-visuelle Leitlinien, welche zu diesen Auskünften hinführen. Damit diese Neuanschaffungen genutzt werden können, müssen SIOs Menschen mit einer Sehbehinderung darüber in Kenntnis setzen.

- ♦ Menschen mit einer Sehbehinderung wünschen sich Kontraste an Türen, Treppen, Tafeln und Schaltknöpfen.

Farbkontraste an Fahrzeugtüren, an Glasscheiben, Absätzen, Knöpfen und Schaltern verschaffen Orientierung. In Bern ist die Mehrheit der Bustüren mit Kontrasten gekennzeichnet. Im Oberwallis halten sich einzelne Transportunternehmen, wie Ruffiner Reisen, an diese Orientierungshilfen. Transportunternehmen im Oberwallis sind aufgefordert, mehr mit Kontrasten zu arbeiten.

Es ist zu erwähnen, dass Kontraste nicht für alle Menschen mit einer Sehbehinderung eine Stütze sind. Menschen mit einer vollständigen Blindheit können sich nicht anhand von Kontrasten orientieren. Jedoch bieten sie für viele weitere Personen mit Sehbehinderung und ältere Menschen eine grosse Unterstützung.

Folgende Fotos illustrieren, wie mit Kontrasten erfolgreich gearbeitet werden kann:

Bern:



Abb.19: Kontraste dienen als Markierungen, welche wichtige Hinweise geben. Sie befinden sich beispielsweise an Türen, am Boden, an Schaltknöpfen oder bei Treppen. (siehe Sozialraumforschung, S. 31, 39)

Oberwallis:



Abb.20: Je stärker die Farbkontraste sind, desto besser heben sie sich hervor. Manchmal werden die Kontraste am Boden dicker beschichtet, so dass sie mit dem weissen Stock wahrnehmbar sind (siehe Selbstexperimente, S. 55, 63, 23, 44).

Zur Optimierung der Autonomie erhoffen sich die interviewten Personen ebenfalls mehr Anhaltspunkte, um die Fahrzeugtüren aufzufinden. Die Applikation «Intros» der Fachstelle für Technologie und Innovation des SBV-FSA (2018, online) ermöglicht eine verbesserte Signalisation. Die mit Bluetooth ausgestatteten und per Applikation ausgewählten Busse senden ein Tonsignal von der vordersten Tür aus. Diese zusätzliche Orientierungshilfe würde es Menschen mit einer Sehbehinderung erleichtern, den Eingang zu finden und Busfahrer*innen könnten dadurch Zeit sparen.

- ♦ Menschen mit einer Sehbehinderung wünschen sich eine bessere Umsetzung der Gesetzeslage und möchten mehr Mitspracherecht.

Die Interviewpartner*innen halten fest, dass das Gesetz gut ausgebaut ist. Es schützt die Rechte von Menschen mit einer Sehbehinderung und wahrt deren Interessen. Infrastrukturelle Einrichtungen wurden jedoch bereits vor der Verabschiedung dieser Gesetzesgrundlage erbaut. Aus diesem Grund müssen nachträglich Anpassungen vorgenommen werden, welche unter Umständen kostspielig und aufwendig sind und deswegen eher schleppend vorangehen. Damit die Anpassungen für Menschen mit einer Sehbehinderung zugänglich und nutzbar gemacht werden, müssen sie bei der Planung miteinbezogen werden.

Kleine Veränderungen der alltäglichen Strukturen und Gewohnheiten können für Menschen mit einer Sehbehinderung zeitaufwendig, anstrengend und beängstigend sein. Als Hilfsmittel dienen klare, nachvollziehbare und zugängliche Informationen, welche überschaubar bleiben. Bei der Umsetzung der Rechte gilt Qualität vor Quantität.

Aus allen Interviews mit Menschen mit einer Sehbehinderung wurde ersichtlich, dass der Wunsch nach Unabhängigkeit besteht. Damit diese möglichst weitreichend erzielt wird, braucht es Fachpersonen von Verbänden wie der Procap, Pro Infirmis oder Inclusion Handicap als Stellvertreter*innen der Gesellschaft. Sie haben die Aufgabe, Minderheiten dabei zu unterstützen, an der Gesellschaft teilzuhaben. Fachpersonen von SIO haben schon viele Veränderungen vorgenommen, doch unsere Untersuchungen zeigten, dass es noch Optimierungspotenzial gibt. Wenn sich SIO an die oben genannten Wünsche von Menschen mit einer Sehbehinderung orientieren, wird schon ein grosser Schritt in Richtung autonome Mobilität geleistet.

7.1.1 Konkrete Empfehlungen zum Bahnhof Brig und Visp

Bahnhof Brig

Der Bahnhofsplatz in Brig verfügt weder über taktil-visuelle Leitlinien, noch über Kontraste an den Glastüren bei der Eingangshalle. Es treffen unterschiedliche Transportmittel auf dem Bahnhofsplatz zusammen. Busse, die Matterhorn Gotthard Bahn, Taxis, Velofahrer*innen und Fussgänger*innen überqueren den Bahnhofsplatz, ohne dass Menschen mit einer Sehbehinderung darin eine Abfolge erkennen können.

Um die Sicherheit von Menschen mit einer Sehbehinderung zu gewährleisten, braucht es Anpassungen. Aus diesem Grund werden in den nächsten Abschnitten konkrete Empfehlungen für den Bahnhof in Brig aufgelistet.

Der Bahnhofsplatz in Brig sollte mit taktil-visuellen Leitlinien ausgestattet werden. Es wäre sinnvoll, wenn diese Leitlinien in das Bahnhofsgebäude zu dem SBB-Schalter führen, damit sich Menschen mit einer Sehbehinderung Unterstützung oder Informationen einholen können.



Abb.21: Gutes Beispiel vom Bahnhof Bern, wie taktil-visuelle Leitlinien durch einen Teppich auch im Innern eines Gebäudes weitergeführt werden können. (siehe Sozialraumforschung, S. 22)

Der Weg zu der auditiven Anzeigetafel sollte mit taktil-visuellen Leitlinien gekennzeichnet sein, damit Menschen mit einer Sehbehinderung davon Gebrauch machen können. Solche Anzeigetafeln sollte es ebenfalls für Züge geben, damit Informationen für beide Transportmittel über dasselbe Hilfsmittel zugänglich gemacht werden.

Um Menschen mit einer Sehbehinderung mehr Sicherheit zu bieten, müsste der Bahnsteig, bei welchem die Matterhorn Gotthard Bahn ein- und ausfährt, mit taktil-visuellen Leitlinien versehen werden. Sprechanlagen könnten Personen mit einer Sehbehinderung auf fahrende Züge oder Busse aufmerksam machen.

Im Idealfall verkehren die Transportmittel nicht auf denselben Wegen und Plätzen wie die Fussgänger*innen. Interviewpartnerin 4 erwähnt, dass eine Fachperson der Procap die „ideale Lösung“ für Menschen mit einer Sehbehinderung gefunden habe (Z. 886-890), für welche bisher noch niemand finanziell aufgekommen ist. Diese möchte eine Unterführung bauen lassen.

Bezüglich der Markierungen der öffentlichen Transportmittel sind ebenfalls Anpassungen notwendig. Einstiegs- und Ausstiegsfeldern bei den Bushaltestellen würden Menschen mit einer Sehbehinderung den Einstiegsort signalisieren. Damit diese Markierungen jedoch hilfreich sind, müssen die Busfahrer*innen mit der ersten Tür beim Einstiegsfeld stehen bleiben.

Aufmerksamkeitsfelder am Ende der Bahnhofshalle und am Ende des Bahnhofsplatzes machen Menschen mit einer Sehbehinderung darauf aufmerksam, dass sie eine „sichere Zone“ verlassen.

Bahnhof Visp

Diverse Anpassungen sollten auf am Bahnhofsplatz in Visp vorgenommen werden. Die Einstiegs- und Ausstiegsfelder sind abgenutzt und verblasst, sodass sie mit einem weissen Stock nicht wahrgenommen werden können. Werden diese Felder neu gemalt, verbessert sich die Orientierung für Menschen mit einer Sehbehinderung.

Das Verlassen einer „sicheren Zone“ muss auch in Visp mit Aufmerksamkeitsfeldern signalisiert werden. Taktil-visuelle Leitlinien führen über den Bahnhofsplatz in Visp, nicht aber zu der auditiven Anzeigetafel. In der Bahnhofshalle in Visp fehlen taktil-visuelle Leitlinien. Sie sind insbesondere für Menschen, welche den Bahnhof nicht kennen, hilfreich.

Die auditiven Ansagen der Busse und Züge sollten zuverlässig gemacht werden. Bei Verspätungen oder Gleisänderungen sind Menschen mit einer Sehbehinderung auf frühzeitige, auditive Informationen angewiesen. Sie geben Menschen mit einer Sehbehinderung die nötige Orientierung und Sicherheit.

Plakatständer, Sitzbänke und weitere Hindernisse für Menschen mit einer Sehbehinderung sollten so konstruiert sein, dass sie keine Gefahr darstellen. Die Sockel der Ständer und Bänke dürfen maximal 3cm über dem Boden durchlaufen, damit sie mit dem weissen Stock wahrgenommen werden können.



Abb.22: In Bern unter Sitzbänken befindet sich eine Stange, welche als Markierung dient. Das Hindernis kann mit dem weissen Stock vorzeitig wahrgenommen werden. Die Ständer und Plakate können mit einer Sockel markiert werden wie rechts abgebildet ist. Bei dem Plakat auf Foto zwei erkennt die Person je nach Annäherung nicht, dass sie auf ein Hindernis zusteuert (siehe Sozialraumforschung, S. 36, 39).

Fazit: Vergleich Bern und Oberwallis

Beim Bahnhof in Bern wurden bisher mehr Anpassungen vorgenommen, um die Orientierung von Menschen mit einer Sehbehinderung zu steigern, als bei den Bahnhöfen im Oberwallis. In Bern führen taktil-visuelle Leitlinien durch die gesamte Bahnhofshalle zu den wichtigsten Dienstleistungen. Glasscheiben sind durch schwarz-weiße Kontraste gekennzeichnet. Die Säulen wurden noch nicht mit entsprechenden Kontrasten markiert. Wie in Bern könnten die Säulen bei den Bushalteinseln in Visp auch Kontrasten markiert werden.



Abb.23: Auf dem zweiten Bild wird aufgezeigt, wie eine weisse Markierung den Pfeiler hervorheben würde und besser sichtbar wäre (siehe Sozialraumforschung, S. 11, 12).

Damit die Rechte von Menschen mit einer Sehbehinderung berücksichtigt werden und deren autonome Mobilität gefördert wird, sind Fachpersonen von SIO aufgefordert, konkrete Empfehlungen aufzuzeigen. Die Fachstelle für Technologie und Innovation (2018, online) hat hierfür eine Applikation namens «Intros» etabliert, welche Menschen mit einer Sehbehinderung das Busfahren erleichtern soll. Mit der Applikation ist es möglich, sich über die Busverbindungen und eventuelle Verspätungen zu informieren. Die Person mit einer Sehbehinderung kann über die Applikation dem gewünschten Bus via Bluetooth eine Meldung zusenden. Mit der Meldung signalisiert die Person mit der

Sehbehinderung, dass sie bei einer gewünschten Haltestelle zusteigen möchte. Beim Einfahren des Busses sendet die erste Tür einen Signalton aus. Menschen mit einer Sehbehinderung können sich an diesem Ton orientieren, um die Tür zu finden. Die Haltestellen werden im Bus laut vorgelesen. Durch einen Doppelklick auf den Bildschirm wird die Haltestelle selektiert, um auszusteigen. Diese Meldung geht weiter an den*die Busfahrer*in. Sobald die gewünschte Haltestelle erreicht wird, erklingt wiederum ein Signalton bei der Tür. Innovationen wie diese könnten als einheitlich eingeführte Dienstleistungen einen grossen Nutzen für die autonome Mobilität von Menschen mit einer Sehbehinderung in beiden Regionen erbringen.

7.2 Grenzen der gewählten Fragestellung

In diesem Kapitel werden die Grenzen unserer Fragestellung erläutert.

In unserer Arbeit haben wir uns auf die Dienstleistungsangebote und die Mobilität von Menschen mit einer Sehbehinderung beschränkt. Es ist zu erwähnen, dass eine Sehbehinderung die Menschen auch in anderen Bereichen, wie beispielsweise bei der Arbeit, prägt. Um aufzuzeigen, wo Handlungsbedarf für SIO zur Unterstützung von Menschen mit einer Sehbehinderung besteht, haben wir Barrieren im öffentlichen Verkehr erforscht.

Da wir selbst keine Sehbehinderung haben und wir die Forschungsorte kannten, können wir uns nur zu einem Bruchteil vorstellen, wie es für Menschen mit einer Sehbehinderung ist, sich im öffentlichen Verkehr zurechtzufinden. Ausserdem waren wir stets zu zweit unterwegs, um Sicherheit bei der Durchführung der Selbstexperimente zu gewährleisten. Menschen mit einer Sehbehinderung haben nicht immer die Möglichkeit, eine Begleitperson bei sich zu haben.

Wir sind uns darüber bewusst, dass wir nur einen kleinen Teil der Kantone Wallis und Bern berücksichtigt haben. Bei den Interviews mussten wir uns auf einzelne Referenzen beschränken. Die Interviewpartner*innen haben wir nach den Kriterien Sehbehinderung, Dienstleistung/SIO und Wohnort/Lebensraum gewählt. Die interviewten Personen mit einer Sehbehinderung gelten als Repräsentant*innen. Neben der Beschränkung des Forschungsortes und der Interviewpartner*innen haben wir uns auf einzelne Bus- und Zuglinien konzentriert.

Es darf nicht vergessen werden, dass neben den SIO auch Privatpersonen die Menschen mit einer Sehbehinderung in ihrer Mobilität unterstützen können. In unserer Arbeit haben wir den Fokus auf SIO gelegt, welche im Bereich der Mobilität für Menschen mit einer Sehbehinderung tätig sind.

Wir sind nicht auf die Ausbildung der Fachpersonen und die einzelnen Sehbehinderungen eingegangen. Diese beiden Faktoren waren für die Bearbeitung unserer Untersuchungen weniger zentral.

7.3 Weiterführende Fragen

Durch die Bearbeitung der gewählten Fragestellung mit den dazugehörigen Hypothesen sind neue Fragen aufgekommen, auf welche wir im Rahmen unserer Bachelorarbeit nicht mehr eingehen konnten.

- ◆ Wird bei der Planung von neuen Errichtungen der Fokus mehr auf die Marktwirtschaft oder auf das Wohlergehen von Menschen mit einer (Seh-)Behinderung gelegt?
- ◆ Wie lässt sich Autonomie messen; beziehungsweise was wäre der Idealzustand und wie lässt sich dieser messen?
- ◆ Ist die rasant fortschreitende Technik für Menschen mit einer Sehbehinderung eine Chance oder ein Verhängnis?

7.4 Lernprozess und persönliches Fazit

Durch die Auseinandersetzung mit dem Thema «Mobilität für Menschen mit einer Sehbehinderung» haben wir viel über die Orientierung und Mobilität von Menschen mit einer Sehbehinderung erfahren. Die Durchführung der Selbstexperimente gab uns einen Einblick, welchen Herausforderungen Menschen mit einer Sehbehinderung im öffentlichen Verkehr begegnen und welche Unterstützungsmöglichkeiten ihnen zur Verfügung stehen. Wir haben festgestellt, dass wir uns über die meisten Barrieren und Förderungsfaktoren von Menschen mit einer Sehbehinderung nicht bewusst waren und uns im Alltag zu wenig darauf geachtet hatten. Förderungsfaktoren, wie auditive Ansagen, und Barrieren, wie fehlende Markierungen fielen uns im Verlauf der Erforschungen schneller auf. Diese Veränderung der Wahrnehmung hat dazu beigetragen, eine annähernde Sichtweise von Menschen mit einer Sehbehinderung einzunehmen.

In der Sozialraumforschung erhielten wir von einer Interessensvertreterin des SBV Bern relevante Vorschläge, wie die Hilfeleistungen für Menschen mit einer Sehbehinderung im öffentlichen Verkehrsraum optimiert werden können. Die Interviewpartner*innen sensibilisierten uns auf ihre Wünsche und ihre Autonomieempfinden bei der Benutzung öffentlicher Transportmittel in der Stadt Bern und im Raum Oberwallis. Befragte Fachpersonen informierten uns über vorhandene und geplante Dienstleistungsangebote. Die verschiedenen methodischen Vorgehen ermöglichten uns eine umfangreiche Datenerhebung und Auswertung dieser Daten.

Wir sind der Meinung, dass einzig die enge Arbeit mit den Beteiligten eine Verbesserung des Dienstleistungsangebotes erzielen kann. Die Interviews haben uns aufgezeigt, dass der Umgang mit der eigenen Sehbehinderung eng mit der eigenen Einstellung zusammenhängt. Bei der Erarbeitung unserer Fragestellung haben wir erfahren, dass es im Oberwallis eine Regionalgruppe gibt, welche für und von Menschen mit einer Sehbehinderung geführt wird. Wir wurden darüber aufgeklärt, dass Procap eine enge Zusammenarbeit mit anderen SIO, wie der Interessensvertretung des SBV und anderen Selbsthilfeorganisationen pflegt. Für uns war es eine Bereicherung, mit Menschen mit einer Sehbehinderung zu sprechen und deren Wünsche und Bedürfnisse zu ermitteln.

Es fiel uns schwer, uns an die vorgegebene Zeichenanzahl für die Bachelorarbeit zu halten. Wir wollten unsere Fragestellung und Hypothesen möglichst umfassend und fundiert bearbeiten. Daher wählten wir mehrere methodische Vorgehen. Uns war es ein Anliegen, mit unserer Bachelorarbeit eine Grundlage zu schaffen, um die Dienstleistungsangebote an die Wünsche von Menschen mit einer Sehbehinderung anpassen zu können.

In einer nächsten Bachelorarbeit würden wir die Thematik stärker eingrenzen und uns nur auf eine Region beschränken. Durch die Erforschung beider Regionen und die angewandten Methoden sammelten wir sehr viele Daten, welche wir aufgrund der Zeichenbeschränkung nicht alle detailliert berücksichtigen konnten. Festzustellen, dass wir noch vertiefter auf einzelne Bereiche der Autonomie und Mobilität von Menschen mit einer Sehbehinderung hätten eingehen können, bedauerten wir. Zudem würden wir nächstes Mal ebenfalls Theorien der Barrierefreiheit näher beschreiben.

Als Team schätzen wir unsere vertrauenswürdige, rücksichtsvolle und verständnisvolle Zusammenarbeit. Die Arbeitsteilung hat einwandfrei funktioniert. Wir nahmen aufeinander Rücksicht und haben uns gegenseitig bestärkt und motiviert. Die eingebrachten Ideen und konstruktive Kritik nahmen wir auf und setzten diese um. Uns lagen die Bedürfnisse von Menschen mit einer Sehbehinderung seit Beginn unserer Arbeit am Herzen, so dass wir uns mit viel Enthusiasmus in die Untersuchung stürzten.

Nur weil Menschen mit einer Sehbehinderung nicht oder nur bedingt sehen, bedeutet dies nicht, dass sie nicht sehen, wenn wir wegschauen. Aus diesem Grund braucht es mehr Sichtbarkeit für Menschen mit einer Sehbehinderung, für welche wir uns alle einsetzen sollten, um eine inklusive Gesellschaft anzustreben.

Literaturverzeichnis

AvenirSocial (Hrsg.). *Berufskodex Soziale Arbeit Schweiz. Ein Argumentarium für die Praxis der Professionellen*. Bern: 2010.

AvenirSocial (Hrsg.). *Datenschutz in der Sozialen Arbeit. Eine Praxishilfe zum Umgang mit sensiblen Personendaten*. Bern: 2013.

Balz, Hans-Jürgen. Kuhlmann, Carola. Mogge-Grotjahn, Hildegard. *Soziale Inklusion. Theorien, Methoden, Kontroversen*. Stuttgart: W. Kohlhammer GmbH, 2018. eISBN 978-3-17-030808-4.

Beauftragte der Bundesregierung für die Belange von Menschen mit einer Sehbehinderung (Hrsg.). Dossier: *Die UN-Behindertenrechtskonvention*. [online]. Berlin: 2017. URL:

https://www.behindertenbeauftragte.de/SharedDocs/Publikationen/UN_Konvention_deutsch.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (06.06.2020).

Blinden- und Behindertenzentrum Bern (Hrsg.). *Beraten. Wohnen. Arbeiten. Betrieb B*. [online]. Bern: 2020. URL: <https://www.b-bern.ch> (09.06.2020).

Böhm, Andreas. «Theoretisches Codieren: Textanalyse in der Grounded Theory». In: Flick, Uwe. Steinke, Ines. Von Kardorff, Ernst. *Qualitative Forschung. Ein Handbuch*. 12. Aufl. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag, 2017. S. 475-485.

Budde, Wolfgang. Cyprian, Gudrun. Früchtel, Frank. *Sozialer Raum und Soziale Arbeit. Fieldbook: Methoden und Techniken*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 2007.

Stiftung Schweizerische Schule für Blindenführhunde Allschwil. *Ihre Mitteilung via Online-Formular*. [Email] Allschwil, 2020.

Grunwald, Klaus. Thiersch, Hans. «Lebensweltorientierung». In: *Praxishandbuch Lebensweltorientierte Soziale Arbeit*. 3. überarb. Aufl. Weinheim und Basel: Beltz Juventa, 2016. S. 24-64.

Deutsches Institut für Medizinische Dokumentation und Information (Hrsg.). *Krankheiten des Auges und der Augenanhangsgebilde. Sehstörungen und Blindheit*. [online]. Köln: 1994, 2018. URL: <https://www.dimdi.de/static/de/klassifikationen/icd/icd-10-who/kode-suche/htmlamt12019/block-h53-h54.htm> (09.06.2019).

Gähler, Annick. «Fédération suisse des aveugles et malvoyants. Section valaisanne». In: *Die Sektionen des SBV*. [online]. Sion: 1972, 2020. URL: <http://fsa-valais.ch/contact.html> (29.03.2020).

Herriger, Norbert. *Empowerment in der Sozialen Arbeit. Eine Einführung*. 5. erw. und aktualisierte Aufl. Stuttgart: W. Kohlhammer GmbH, 2014.

Herrmann, Franz. «Lebensweltorientierung und Sozialplanung». In: Grunwald, Klaus. Thiersch, Hans. *Praxishandbuch Lebensweltorientierte Soziale Arbeit*. 3. überarb. Aufl. Weinheim und Basel: Beltz Juventa, 2016. S. 460-472.

Hindernisfreie Architektur, Die Schweizer Fachstelle. *Bauberatung Orientierung und Mobilität*. [online]. Zürich: s.d. URL: <https://hindernisfreie-architektur.ch/beratungsstellen/> (16.05.2020).

Hindernisfreie Architektur, Die Schweizer Fachstelle. *SIA 500. Hindernisfreie Bauten*. [online]. Zürich: s.d. URL: https://hindernisfreie-architektur.ch/normen_publicationen/sia-500/ (13.07.2020).

Hurrelmann, Klaus. *Einführung in die Sozialisationstheorie. Über den Zusammenhang von Sozialstruktur und Persönlichkeit*. Weinheim und Basel: Beltz Verlag, 1993.

INSOS (Hrsg.). *Das Konzept der Funktionalen Gesundheit. Grundlagen, Bedeutung und Einsatzmöglichkeiten am Beispiel der Behindertenhilfe*. Bern: INSOS, 2009.

Interviewperson 1. Interview mit Croft Tamara und Ruffiner Denise. *Mobilität für Menschen mit einer Sehbehinderung*. Zuhause, Leuk. (17.10.2019).

Interviewperson 2. Interview mit Croft Tamara und Ruffiner Denise. *Mobilität für Menschen mit einer Sehbehinderung*. Zuhause, Wiler. (18.10.2019).

Interviewperson 3. Interview mit Croft Tamara und Ruffiner Denise. *Mobilität für Menschen mit einer Sehbehinderung*. Bahnhof, Bern. (21.10.2019).

Interviewperson 4. Interview mit Croft Tamara und Ruffiner Denise. *Mobilität für Menschen mit einer Sehbehinderung*. SICHTBAR, Brig. (22.10.2019).

Interviewperson 5. Interview mit Croft Tamara und Ruffiner Denise. *Mobilität für Menschen mit einer Sehbehinderung*. SBV, Bern. (31.10.2019).

Interviewperson 6. Interview mit Croft Tamara und Ruffiner Denise. *Mobilität für Menschen mit einer Sehbehinderung*. SBV, Bern. (31.10.2019).

Kamps, Norbert. Maritzen, Astrid. *Rehabilitation bei Sehbehinderung und Blindheit*. Berlin, Heidelberg: Springer-Verlag, 2013.

Kanton Bern (Hrsg.). *Behindertenkonzept. Förderung der Selbstbestimmung und der gesellschaftlichen Teilhabe von erwachsenen Menschen mit einer Behinderung*. [online]. Bern: 2011, S. 1-34. URL: https://www.gef.be.ch/gef/de/index/soziales/soziales/behinderung/Behindertenpolitik_Kanton_Bern.assetref/dam/documents/GEF/ALBA/de/Downloads_Publicationen/Behinderng/Behindertenkonzept_de_fr_V5.2.pdf (13.07.2020).

Kanton Bern (Hrsg.). *Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV)*. [online]. 1993, 2008, S. 1-12. URL: https://www.belex.sites.be.ch/frontend/versions/373/download_pdf_file (05.08.2019).

Kanton Bern (Hrsg.). *Strassengesetz (SG)*. [online]. 2008, 2012, S. 1-26. URL: https://www.belex.sites.be.ch/frontend/versions/388/download_pdf_file (05.08.2019).

Kanton Wallis (Hrsg.). *Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV)*. [online]. 1998, 2012, S. 1-12. URL: https://lex.vs.ch/frontend/versions/2029/download_pdf_file (05.08.2019).

Kanton Wallis (Hrsg.). *Gesetz über die Eingliederung behinderter Menschen*. [online]. 1991, 2018, S. 1-15. URL: https://lex.vs.ch/frontend/versions/2284/download_pdf_file?locale=de (13.07.2020).

Kanton Wallis (Hrsg.). *Strassengesetz (StrG)*. [online]. 1965, 2018, S. 1-99. URL: https://lex.vs.ch/frontend/versions/2280/download_pdf_file (05.08.2019).

Kantonale IV-Stelle Wallis. *Hilfsmittel*. [online]. Sitten: s.d. URL: <https://www.aivs.ch/de/hilfsmittel-28.html> (12.07.2020).

Kantonale IV-Stelle Wallis. *Leistungen*. [online]. Sitten: s.d. URL: <https://www.aivs.ch/de/leistungen-19.html> (12.07.2020).

Klein, Barbara. «Inklusion durch die Gestaltung von Lebenswelten am Beispiel der Ausstellung «Barrierefreies Wohnen und Leben» der Fachhochschule Frankfurt am Main». In: Bretländer, Bettina. Kötting, Michaela. Kunz, Thomas. *Vielfalt und Differenz in der Sozialen Arbeit. Perspektiven auf Inklusion*. Stuttgart: W. Kohlhammer GmbH, 2015. S. 244-252.

Klettner, Alexa. Lingelbach, Gabriele (Hrsg.). *Blindheit in der Gesellschaft. Historischer Wandel und interdisziplinäre Zugänge*. Frankfurt, New York: Campus Verlag, 2018.

Krell, Claudia. Lamnek, Siegfried. *Qualitative Sozialforschung*. 6. Aufl. Basel und Weinheim: Beltz Verlag, 2016.

Kupfer, Annett. «Lebensweltorientierung und Ressourcenarbeit». In: Grunwald, Klaus. Thiersch, Hans. *Praxishandbuch Lebensweltorientierte Soziale Arbeit*. 3. überarb. Aufl. Basel und Weinheim: Beltz Juventa, 2016. S. 419-430.

Lange, Miriam. *Befähigen, befähigt werden, sich befähigen – Eine Auseinandersetzung mit dem Capability Approach. Gerechtigkeitstheoretische Überlegungen der Sozialen Arbeit*. Frankfurt am Main: Peter Lang, 2014. eISBN 978-3-653-04723-3.

Mayring, Philipp. *Einführung in die qualitative Sozialforschung*. 6. Aufl. Basel und Weinheim: Beltz Verlag, 2016.

Procap. *Wallis*. [online]. Olten: 2020. URL: <https://www.procap.ch/de/ueber-uns/beratungs-und-fachstellen/hindernisfreies-bauen/wallis.html> (12.07.2020).

Procap. *Über uns*. [online]. Olten: 2020. URL: <https://www.procap.ch/de/ueber-uns.html> (09.06.2020).

Procap Oberwallis. *Behinderten Werkstatt Stiftung Atelier Manus*. [online]. Brig-Glis: s.d. URL: <https://www.procapoberwallis.ch/index.php?id=2620&type=191> (12.07.2020).

Pro Infirmis. *Rechtsratgeber – Behindert was tun*. [online]. Zürich: 2020. URL: <https://www.proinfirmis.ch/rechtsratgeber.html> (09.06.2020).

Rieger, Judith. Strassburger, Gaby. *Partizipation Kompakt. Für Studium, Lehre und Praxis sozialer Berufe*. Basel: Juventa, 2014.

SBB. *SBB Call Center Handicap*. [online]. Bern: 2020. URL: <https://www.sbb.ch/en/timetable/travel-advice/passengers-with-reduced-mobility/sbb-call-center-handicap.html> (09.06.2020).

SBV-FSA, Fachstelle Technologie und Innovation. «Intros – ÖV Radar. Benutzerdokumentation». In: *Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenband*. [online]. 2018, Nr. 1, S. 1-12. URL: https://sbv-fsa.ch/sites/default/files/2019-08/sbv_intros_benutzerhandbuch.pdf (09.06.2020).

Schuntermann, Michael F. *Einführung in die ICF. Grundkurs-Übungen-offene Fragen*. 4. überarb. Aufl. Frechen, Hamburg, Heidelberg, Landsberg und München: ecomed Medizin, 2013.

Schweizerischer Blindenbund (Hrsg.). *Beratungsstellen*. [online.] Zürich: 2019. URL: <https://www.blind.ch/ueber-uns/beratungsstellen.html> (09.06.2020).

Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband (SBV) (Hrsg.). *Dienstleistungen*. [online]. Bern: 2020. URL: <https://www.sbv-fsa.ch/dienstleistungen> (09.06.2020).

Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband (SBV) (Hrsg.). «Schwerpunkt: Informationstechnologie und Hilfsmittel». In: *Der Weg – Mitgliedermagazin der nationalen Selbsthilfeorganisation blinder und sehbehinderter Menschen*. [online]. 2019, Nr. 3, S. 1-32. URL: https://www.sbv-fsa.ch/sites/default/files/2019-09/der%20Weg_September-Ausgabe%202019_0.docx (09.06.2020).

Schweizerische Blinden- und Sehbehindertenwerkstatt. *Über uns*. [online]. Brig: s.d. URL: <https://www.blindenwerkstatt.ch/de/ueber-uns.html#wowirsind> (09.06.2020).

Schweizerische Eidgenossenschaft. Bundesamt für Statistik (Hrsg.). *Gleichstellung von Menschen mit Behinderung. Behinderungsart*. [online]. Bern: 2019. URL: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/kataloge-datenbanken/tabellen.assetdetail.11487183.html> (09.06.2020).

Schweizerische Eidgenossenschaft. Bundesamt für Verkehr (BAV) (Hrsg.). *Taktil-visuelle Markierung von Bahnperrons. Leitfaden*. [online]. Bern: 2020. URL: https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/aktuell-startseite/vernehmlassungen/revisionspaket-2020/entwurf-leitfaden-takti-visuelle-markierung.pdf.download.pdf/08_-_DE_-_Leitfaden_Taktil-visuelle_Markierung_Bahnperrons.pdf (13.07.2020).

Schweizerische Eidgenossenschaft. Der Bundesrat (Hrsg.). *Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG)*. [online]. Bern: 2002, 2020. URL: <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20002658/index.html> (09.06.2020).

Schweizerische Eidgenossenschaft. Der Bundesrat (Hrsg.). *Bundesgesetz über die Invalidenversicherung*. [online]. Bern: 1959, 2020. URL: <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19590131/201901010000/831.20.pdf> (09.06.2020).

Schweizerische Eidgenossenschaft. Der Bundesrat (Hrsg.). *Übereinkommen der UNO über die Rechte von Menschen mit Behinderungen*. [online]. Bern: 2014, S. 1119-1154. URL: <https://www.edi.admin.ch/dam/edi/de/dokumente/internationales/amtliches/uno-konvention.pdf.download.pdf/uno-konvention.pdf> (09.06.2020).

Stoy, Thorsten. Tolle, Patrizia. «Förderung gesellschaftlicher Teilhabe von Menschen mit Behinderung. Ein Praxisfeld Sozialer Arbeit». In: Bretländer, Bettina. Kötting, Michaela. Kunz, Thomas. *Vielfalt und Differenz in der Sozialen Arbeit. Perspektiven auf Inklusion*. Stuttgart: W. Kohlhammer GmbH, 2015. S. 160-169.

SIGNAL AG. *Barrierefrei unterwegs – die SIGNAL AG und das Behindertengleichstellungsgesetz/BehiG*. [online]. Büren: 2016. URL:

<https://www.signal.ch/barrierefrei-unterwegs-die-signal-ag-und-das-behindertengleichstellungsgesetz-behig/> (31.05.2020).

Stiftung Atelier Manus. *Geschichte*. [online]. Brig-Glis: s.d. URL: <http://atelier-manus.ch/stiftung/> (12.07.2020).

Stiftung Emera. *Sozialberatung. Bereich Wohnen. Sozioprofessioneller Bereich*. [online]. Brig, Sion: s.d. URL: <https://www.emera.ch/stiftung/stiftung-emera-47.html> (09.06.2020).

Thiersch, Hans. *Lebensweltorientierte Soziale Arbeit. Aufgaben der Praxis im sozialen Wandel*. 9. Aufl. Weinheim und Basel: Beltz Juventa Verlag, 2014.

Trapeze Switzerland GmbH. *Lösungen für den öffentlichen Personenverkehr*. [online]. Neuhausen am Rheinfall: 2020. URL: <https://www.trapezegroup.de/de> (26.03.2020).

Wansing, Gudrun. Windisch, Matthias (Hrsg.). *Selbstbestimmte Lebensführung und Teilhabe. Behinderung und Unterstützung im Gemeinwesen*. Stuttgart: W. Kohlhammer GmbH, 2017. ISBN 978-3-17-030588-5.

Woeffray, Adrien. «Für Sehende Unsichtbares kann gefährlich werden». In: *Walliser Bote*. Jg. 179. Nr. 239, Oktober 2019. S. 2.

8. Abbildungsverzeichnis

Abb.1: Konzept der Funktionalen Gesundheit

INSOS (Hrsg.). «Konzept der Funktionalen Gesundheit». In: *INSOS. Nationaler Branchenverband der Institutionen für Menschen mit Behinderung*. s.l.: 2009, S. 26.

Abb.2: Croft, Tamara. Ruffiner, Denise. «Ticketautomat und -entwerter im Bahnhof Visp». In: *Selbstexperiment*. Visp: S. 4, 7.

Abb.3: Croft, Tamara. Ruffiner, Denise. «Die auditive Anzeigetafel». In: *Selbstexperiment*. Brig, Visp: S. 22, 54.

Abb.4: Croft, Tamara. Ruffiner, Denise. «Taktil-visuelle Leitlinien in Innenräumen». In: *Sozialraumforschung*. Bern: S. 22.

Abb.5: Croft, Tamara. Ruffiner, Denise. «Plakate und Säulen als Stolperfallen». In: *Sozialraumforschung*. Bern: S. 11, 36.

Abb.6: Croft, Tamara. Ruffiner, Denise. «Die sehende Begleitung». In: *Selbstexperiment*. Visp: S. 10-11, 19-20).

Abb.7: Croft, Tamara. Ruffiner, Denise. «Applikationen für Menschen mit einer Sehbehinderung». In: *Selbstexperiment*. Visp: S. 62.

Abb.8: Croft, Tamara. Ruffiner, Denise. «Taktil-visuelle Leitlinien und Buchstaben». In: *Selbstexperiment*. Brig, Visp: S. 6, 23.

Abb.9: Croft, Tamara. Ruffiner, Denise. «Viererplatz in Bus». In: *Selbstexperiment und Sozialraumforschung*. Bern, Turtmann: S. 28.

Abb.10: Croft, Tamara. Ruffiner, Denise. «Einstiegsfelder». In: *Sozialraumforschung*. Bern: S. 27.

Abb.11 Croft, Tamara. Ruffiner, Denise. «Fehlende Markierungen am Boden». In: *Selbstexperiment*. Visp: S. 15-16, 24.

Abb.12: Croft, Tamara. Ruffiner, Denise. «Bahnhofplatz Brig». In: *Selbstexperiment*. Visp: S. 35.

Abb.13: Croft, Tamara. Ruffiner, Denise. «Abzweigungsfelder». In: *Sozialraumforschung*. Bern: S. 16-17, 20.

Abb.14: Croft, Tamara. Ruffiner, Denise. «Bahnhof Visp». In: *Selbstexperiment*. Visp: S. 51, 53, 55.

Abb.15: Croft, Tamara. Ruffiner, Denise. «Markierungen an den Handläufen». In: *Selbstexperiment und Sozialraumforschung*. Bern, Visp: S. 6, 56.

Abb.16: Croft, Tamara. Ruffiner, Denise. «Taktil-visuelle Leitlinien in Österreich». In: *Selbstexperiment*. Österreich: S. 7.

Abb.17: Croft, Tamara. Ruffiner, Denise. «Besuch beim SBV und Workshops mit Busfirmen». In: *Selbstexperiment*. Brig, Sion, Visp: S. 61-62.

Abb.18: Croft, Tamara. Ruffiner, Denise. «Reservierte Plätze für Menschen mit einer Sehbehinderung». In: *Selbstexperiment*. Brig: S. 28.

Abb.19: Croft, Tamara. Ruffiner, Denise. «Kontraste». In: *Sozialraumforschung*. Bern: S. 31, 39.

Abb.20: Croft, Tamara. Ruffiner, Denise. «Farbkontraste». In: *Selbstexperiment*. Brig, Turtmann, Visp: S. 23, 44, 55, 63.

Abb.21: Croft, Tamara. Ruffiner, Denise. «Taktile-visuelle Leitlinien führen zu Dienstleistungen». In: *Sozialraumforschung*. Bern: S. 22.

Abb.22: Croft, Tamara. Ruffiner, Denise. «Hindernisse auf der Strasse». In: *Sozialraumforschung*. Bern: S. 36, 39.

Abb.23: Croft, Tamara. Ruffiner, Denise. «Markierungen an Pfeilern». In: *Sozialraumforschung*. Bern: S. 11-12.

9. Anhang

9.1 Tabelle Sehbehinderung (ICD-10)

Kategorie	Darstellung der Sehschärfe auf Distanz	
	Schlimmer als:	Gleich oder besser als:
0 Leichte oder keine Sehbehinderung		6/18 3/10 (0,3) 20/70
1 Mäßige Sehbehinderung	6/18 3/10 (0,3) 20/70	6/60 1/10 (0,1) 20/200
2 Schwere Sehbehinderung	6/60 1/10 (0,1) 20/200	3/60 1/20 (0,05) 20/400
3 Blindheit	3/60 1/20 (0,05) 20/400	1/60 * 1/50 (0,02) 5/300 (20/1200)
4 Blindheit	1/60 * 1/50 (0,02) 5/300 (20/1200)	Lichtwahrnehmung
5 Blindheit	Keine Lichtwahrnehmung	
9	Unbestimmt oder nicht spezifiziert	
	* oder zählt die Finger (CF) bei 1 Meter.	

9.2 Interviewleitfaden

9.2.1 Interview: Mobilität für Menschen mit einer Sehbehinderung

Wir bedanken uns, dass Sie sich die Zeit nehmen, mit uns ein Interview durchzuführen. Wir interessieren uns dafür, wie sich Menschen mit einer Sehbehinderung auf öffentlichen Verkehrswegen bewegen und welche Hilfsangebote sie nutzen. Ihre Antworten werden wir mit Sorgfalt bearbeiten.

Nach dem Interview werden wir das Gespräch transkribieren. Dies bedeutet, dass wir den Inhalt schriftlich festhalten werden. Daher sind wir Ihnen sehr dankbar, dass wir dieses Interview aufnehmen dürfen. Die Inhalte werden in einem vertraulichen und geschützten Rahmen bearbeitet und die Angaben so abgeändert, dass sie nicht auf eine bestimmte Person zurückzuführen sind. Ihre Antworten werden von unserer Begleitdozierenden, sowie einem Experten oder einer Expertin zur Kenntnis genommen. Die Aufnahme wird nach der Evaluation der Bachelorarbeit gelöscht.

Mit dieser Unterschrift bestätige ich, dass ich mit der Tonaufnahme des Interviews einverstanden bin.

Ort, Datum: _____

Vorname, Name: _____

Unterschrift: _____

Interview mit einer Person mit einer Sehbehinderung

1. In welcher Region leben Sie?
2. Inwiefern ist Ihr Sehvermögen beeinträchtigt?
3. Wie bereiten Sie sich auf eine Reise vor?
4. Wie bewegen Sie sich im öffentlichen Verkehrsnetz und wie ist das für Sie?
5. Wie wirkt sich ihre Sehbehinderung auf Ihre Mobilität aus?
6. Welche Hilfeleistungen wirken sich positiv auf die (selbständige) Benutzung öffentlicher Transportmittel aus?
7. Welche zusätzlichen Unterstützungsangebote / Dienstleistungen / Veränderungen wünschen Sie sich?

9.2.2 Interview: Mobilität für Menschen mit einer Fachperson

Wir bedanken uns, dass Sie sich die Zeit nehmen, mit uns ein Interview durchzuführen. Wir interessieren uns dafür, wie sich Menschen mit einer Sehbehinderung auf öffentlichen Verkehrswegen bewegen und welche Hilfsangebote sie nutzen. Ihre Antworten werden wir mit Sorgfalt bearbeiten.

Nach dem Interview werden wir das Gespräch transkribieren. Dies bedeutet, dass wir den Inhalt schriftlich festhalten werden. Daher sind wir Ihnen sehr dankbar, dass wir dieses Interview aufnehmen dürfen. Die Inhalte werden in einem vertraulichen und geschützten Rahmen bearbeitet und die Angaben so abgeändert, dass sie nicht auf eine bestimmte Person zurückzuführen sind. Ihre Antworten werden von unserer Begleitdozierenden, sowie einem Experten oder einer Expertin zur Kenntnis genommen. Die Aufnahme wird nach der Evaluation der Bachelorarbeit gelöscht.

Mit dieser Unterschrift bestätige ich, dass ich mit der Tonaufnahme des Interviews einverstanden bin.

Ort, Datum: _____

Vorname, Name: _____

Unterschrift: _____

Interview mit einer Fachperson

- 1) Wie viele Menschen mit einer Sehbehinderung werden von Ihnen betreut?
- 2) Wie arbeiten Sie mit Menschen mit einer Sehbehinderung?
- 3) Nach welchen Ansätzen und mit welchen Methoden arbeiten Sie mit Menschen mit einer Sehbehinderung?
- 4) Wie sieht ein "gewöhnlicher" Arbeitstag von Ihnen aus?
- 5) Wie sieht die Zusammenarbeit mit anderen Fachstellen aus?

- 6) Welche zusätzlichen Dienstleistungen wünschen Sie sich für die Mobilität und Orientierung von Menschen mit einer Sehbehinderung?
- 7) Wo begegnen Sie Ressourcen oder Hindernissen bei der Arbeit mit Menschen mit einer Sehbehinderung im öffentlichen Verkehr?

9.3 Beobachtungsraster

Schritt	«Seh-behinderung»	Hilfsmittel	Kriterien									Orientierungs-hilfen	Zeit	Bemerkungen (Schwierigkeiten)
			Zugänglichkeit			Autonomie			Sicherheit					
			v	m	ok	v	m	ok	v	m	ok			
Sich Informationen zu den Bahnverbindungen holen	Konstruierte Blindheit	Sehende Begleitung												
Ein Ticket lösen														
Den Weg vom Bahnhof zu einem bestimmten Perron finden														
Die Türe finden														
Einsteigen														
Einen freien Sitzplatz finden														
Die richtige Haltestelle finden														
aussteigen														

Schritt	«Seh-behinderung»	Hilfsmittel	Kriterien									Orientierungs-hilfen	Zeit	Bemerkungen (Schwierigkeiten)
			Zugänglichkeit			Autonomie			Sicherheit					
			v	m	ok	v	m	ok	v	m	ok			
Sich Informationen zu den Busverbindungen holen	Konstruierte Blindheit	Sehende Begleitung												
Ein Ticket lösen														
Den Weg vom Bahnhof zu einem bestimmten Bus finden														
Die Türe finden														
Einsteigen														
Einen freien Sitzplatz finden														
Die richtige Haltestelle finden														
aussteigen														

9.4 Forschungsorte

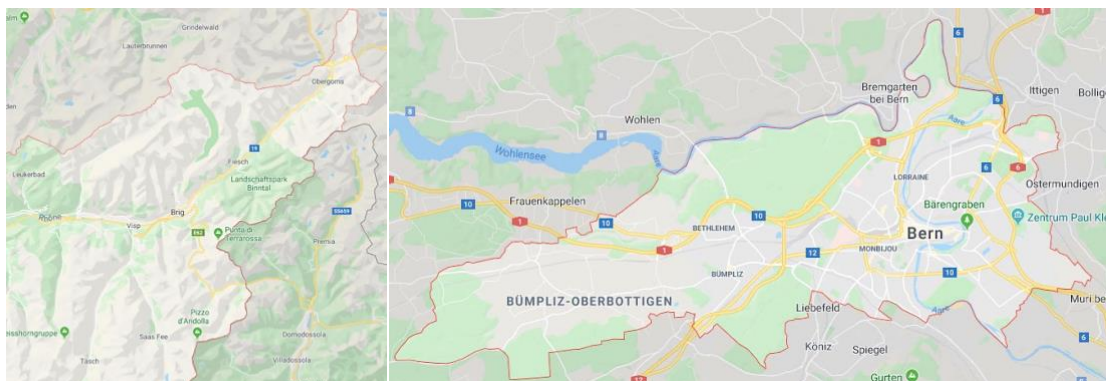


Abb. 1. Raum Oberwallis und Stadt Bern und (GoogleMaps, 2020)

9.5 Decodiertabelle

In der Codiertabelle werden die ausgewählten Daten der Interviews angegeben. Die Codiertabelle ist unterteilt in Codes, UnterCodes, Textstelle und weiteren Kommentaren mit Zeilenangaben.

Codes	Uncodes	Textstelle	Kommentar / Paraphrase + Dimension / Indikatoren, Beziehung zu anderen Indikatoren, Dimensionen
Code1: Dienst- leistungen SIO	Dienstleistungs- angebote	<p>Interview 4: Also ich bin angestellt vom Schweizerischen Blindenbund (S.1). Bei uns hat man zuerst ein Erstgespräch bei der Sozialberatung. (...) Also der informiert sie über die Versicherungen, was man zu Gute hat, was sind die Angebote von uns. Und der klärt auch mit der Klientin oder dem Klienten, was sie beanspruchen wollen. (...) Und dann gibt es eben auch Leute, welche direkt von der Sozialberatung, oder danach nach der Low-Vision Beratung zu mir kommen in das LPF, oder die Orientierung und Mobilität (S.9-10).</p> <p>Interview 1: Und da kannst du zum Beispiel das Callcenter anrufen und dann sagst du, bei welchem Ticketautomat du bist (...) (S.10).</p> <p>Interview 5: Ich arbeite beim Blinden- und Sehbehindertenverband in Bern. Und der Auftrag ist eigentlich, technische Lösungen für Probleme zu finden, um den Alltag von blinden und sehbehinderten Menschen zu vereinfachen</p>	<p>Z. 20 Anstellung</p> <p>Z. 496-500 Ablauf bei Neuklient*innen</p> <p>Z. 506-509 Beratungsangebote</p> <p>Z. 538-540 Callcenter</p> <p>Z. 9-11 Technischer Auftrag des SBV Bern</p>

		(S.1). Wir haben sehr wenig face-to-face Kontakt mit Blinden und Sehbehinderten. Bei uns ist das meistens schriftlich oder per Telefon. Es gibt aber auch Beratungsstellen vom Blindenverband. (...) Dort können auch Reha-Trainer mit ihnen das Problem effektiv anschauen (S.2-3).	Z. 65-71 Kontakt zu Klient*innen
		Interview 3: Ich arbeite mit Procap zusammen. Alles, wo ich irgendwo... Oder eben Beratung Bern, welche die O&M Trainer haben. Da arbeiten wir wirklich alle miteinander und zusammen (S.3).	Z. 100-102 Zusammenarbeit
		Interview 1 Die Hilfsmittel musst du wieder bei der IV beantragen, denn das muss dir ja die IV zahlen. Und damit dass dir die IV die Hilfsmittel zahlt, musst du dich stark rechtfertigen können. (...) Auch da brauchst du wieder Drittpersonen, welche hinter dir stehen. (...) Alleine hast du keine Chance. (S.16).	Z. 935-940 Hilfsmittel der IV
	Bedarfsdeckung der Angebote	Interview 1: Von den Dienstleistungen ansonsten, bist du eigentlich gut abgedeckt (S.21).	Z. 1246-1247 Abdeckung des Dienstleistungsangebots
		Interview 6: Nein ich glaube es wird, es wird schon sehr viel und breit abgestützt, Sachen angeboten, welche glaube	Z. 263-265 Abdeckung des Dienstleistungsangebots und Informationsvermittlung

		<p>ich für alle ein wenig etwas dabei ist. (...) eine Hilfe sein kann. (Z. 573-575) Das fehlt eigentlich über die ganze Schweiz (...) dass man so ein bisschen weiss; ah du hast Anrecht auf das (...) Kannst du von dem Angebot Gebrauch machen. (Z. 585-588)</p> <p>(...) <i>mangelt es da ein bisschen an der Kommunikation.</i> Ja, das glaube ich schon, ja. (Z. 591-592) (S.11)</p>	
		<p>Interview 1: Es ist natürlich schon so, dass die Leute zu wenig informiert sind. Wir machen jetzt immer etwas mit unserer Regionalgruppe am 15. Oktober am Tag des weissen Stocks. In Zürich ist der Hauptsitz der Regionalgruppen und dort bekommen wir immer ein Thema vorgegeben und wir versuchen immer an diesem Tag, die Leute zu sensibilisieren (S.6).</p>	<p>Z. 251-257 Regionalgruppen</p>
		<p>Interview 5: Es ist zum Teil auch sehr viel Erklärungsarbeit (S.4)</p>	<p>Z. 157 Erklärungs- und Sensibilisierungsarbeit</p>
<p>Code2: Haltung der SIO</p>	<p>Theoretische Ansätze und Arbeitsweisen</p>	<p>Interview 4: Meine Haltung die, so ein bisschen aus dem Empowerment. (...) Ich bin eine Dienstleisterin und der Klient sagt mir, was er von mir braucht. (...) Dann ist es ganz klar ER oder Sie die Person, welche sagt, wohin es geht, oder was es braucht (S.3). (...) bedarfsorientiert (...) (S.2.)</p>	<p>Z. 91-92 Haltung</p> <p>Z. 108-109 Bedürfnisorientierung</p> <p>Z. 114-115 Fokus auf den Klient*innen</p> <p>Z. 59 Bedarfsorientierung</p>

	Umgang mit Menschen mit einer Sehbehinderung	Interview 3: Also für mich ist einfach der Grundsatz (...), dass jeder einfach autonom durch das Leben gehen kann. Und da steht natürlich im Direkten auch der Mensch im Mittelpunkt (S.3).	Z. 64-67 Autonomie
		Interview 5: Also wenn wir etwas machen, dann haben wir immer im Hinterkopf für wen wir das machen und warum wir das machen und wie der Auftrag ist (S.4).	Z. 133-135 Auftragsklärung
		Interview 4: Gut man kann die Probleme der Leute nicht lösen, sondern sie dabei unterstützen (S.7). Eben, man versucht sie überall so gut wie möglich zu inkludieren. Aber eben, irgendwo gibt es dann doch Grenzen (S.8).	Z. 352-354 Hilfe zur Selbsthilfe
		Interview 4: Wie mit allen anderen auch umgehen. (...) Das ist so ein Punkt, denn das sind Menschen mit einer Sehbehinderung und nicht Sehbehinderte so. (...) Also, einfach auf Augenhöhe und so, wie mit anderen Menschen auch. (...) Und das nächste ist fragen. Denn, denn, sie sind Profis, oder. Sie wissen, sie wissen, was sie brauchen, damit sie sich absetzen können (S.15).	Z. 390-391 Inklusion
		Interview 3: Und dort gehe ich natürlich auf die Sehbehinderten zu und sage; komm mit, hilf das	Z. 855-861 Auf Augenhöhe begegnen
			Z. 44-45 Mitbestimmung

		<p>auszuprobieren. Gib deine Meinung dazu (S.2).</p> <p>Interview 2: <i>Wir hatten soeben die Rede von Tonausgaben. Und in Brig am Bahnhof gibt es jetzt beispielsweise einen neuen Computer, bei welchem man an der Seite draufdrücken kann und dir eigentlich alle Busverbindungen aufgelistet sagt. Haben Sie von dem schon etwas gehört? Nein. (S.4).</i></p>	<p>Z. 161-165 «Mit uns statt über uns»</p>
Code3: Subjektives Empfinden der Autonomie	Persönliche Einwirkung	<p>Interview 1: Und da gibt es eine Baustelle oder so und das ist schon ein Hindernis. Das ist Stress pur. (...) Ich plane immer genug Zeit ein (S.12).</p> <p>Interview 6: (...) die eigene Einstellung etwas vom Zentralsten (...) (S.4). Auch dort ist wieder so ein bisschen die Frage: Ist das Glas halb voll oder halb leer? Aber es ist sicher nie voll, oder. Ich meine wir haben immer Einschränkungen (S.6). (...) Aber Zeit ist sicher ein, ein Faktor, welcher schon entscheidend ist, oder. Ich brauche mehr Zeit zum Umsteigen in Bern am Bahnhof, als jemand, der sieht, oder (S.4).</p>	<p>Z. 691-693 Stress</p> <p>Z. 176 Einstellung Z. 263-265</p> <p>Z. 205-208 Zeit</p>
	Gesellschaftliche Einwirkung	<p>Interview 1: (...) ich arbeite oben in Visp (...). Den Weg kenne ich auch, weil ich damals gesehen habe, aber ich habe ja den Hund und</p>	<p>Z. 81-88 Sicherheit durch Gewohnheiten</p>

		<p>dieser kennt den Weg und zeigt mir den Weg. Daher ist Mobilität eigentlich ganz einfach (...). Was natürlich schwieriger ist, wenn ich nach Bern reisen muss. Weil der Hund kennt den Weg nicht, denn der Hund kennt nur diejenigen Wege, welche du mit ihm trainierst. Da bin ich auf eine Zweitperson angewiesen, welche mich begleitet (S.3).</p> <p>Interview 1: Also du kannst dein Leben heutzutage alleine gut meistern. (...) Denn du willst ja nicht immer abhängig sein von den anderen (S.18). Aber ich glaube wir sind heute in einer Zeit, in welcher bereits vieles gemacht wurde und in welcher du dich wirklich frei bewegen kannst (S.21).</p> <p>Interview 2: Und dann muss man halt einfach sagen: Ich sehe es nicht, oder. Ich will mich nicht markieren müssen, als sehbehindert (S.6).</p> <p>Interview 6: (...) ich glaube, für die anderen meisten Leute ist Nichtsehen, das Schlimmste, das es gibt. (...) ich denke, es kommt auch ein bisschen daher, da die Leute sehr viele Informationen über das Auge wahrnehmen. (...) Also es gibt glaube ich, so ehm, Statistiken, welche sagen, dass 80 Prozent von den Eindrücken und Informationen bei den Leuten über das Auge</p>	<p>Z. 1017-1018</p> <p>Z. 1023-1024 Abhängigkeit</p> <p>Z. 1250-1252 Veränderungen</p> <p>Z. 262-263 Rechtfertigung</p> <p>Z. 80-81 Wahrnehmung über das Auge</p> <p>Z. 86-94 Vorurteile</p>
--	--	--	--

		<p>wahrgenommen werden. (...) Und dann denke ich, hat die Gesellschaft manchmal das Gefühl, dass wir nur bei 20 Prozent von den Eindrücken sind also sprich (...) 80 Prozent ja dümmer, oder ((lachen)) weniger teilhaben am Leben.</p> <p>Denn wir können ja auch sehr viel kompensieren, oder. (...) ich habe schon das Gefühl, dass die Gesellschaft eigentlich schon das Gefühl hat, dass sehbehindert ja gleich hilflos, (...) (S.3).</p>	
Code 4: Hilfsmittel	Lebende Hilfen	<p>Interview 1: Das heisst, mit Leo, wenn er arbeitet, habe ich einen kleinen Stock. Das ist ein Zeigestock. Das heisst, wenn mir zum Beispiel der Leo irgendwo anhält, zum Beispiel gibt es ein Hindernis, dann kann ich mit dem Zeigestock noch schauen, wo was ist. (...) Und der grosse brauche ich eigentlich, wenn der Leo im Freilauf ist. Weil da brauche ich ja mehr Distanz, welche ist spüren muss, um zu wissen, wo irgendetwas kommt. Also ich nehme eigentlich beide Stöcke mit (S.11). Wenn du nur den weissen Stock hast, ist das eigentlich eine Stresssituation (S.5).</p> <p>Interview 1: Die Gesellschaft ist eigentlich das, was du am meisten</p>	<p>Z. 611-614 Blindenführhund Zeigestock</p> <p>Z. 626-629 Zeigestock und Langstock</p> <p>Z. 216-217 Stress</p> <p>Z. 829-831 Gesellschaft und Kommunikation</p>

	Technische und optische Hilfsmittel	<p>brauchst. Und wirklich auch die Kommunikation (S.15).</p> <p>Interview 3: Ja das beste Hilfsmittel wäre einfach die Aufmerksamkeit der Sehenden (S.8).</p> <p>Interview 2: Als Hilfsmittel eben habe ich die Lupe und eben das Mobiltelefon. Da brauche ich halt eben oft die Fotokamera. Einfach zum zoomen, oder eben. (...) Den Stock hatte ich. Aber den will ich nicht. Ich will mich nicht unbedingt anschreiben müssen (S.4).</p> <p>Interview 5: (...) Intros ist grundsätzlich ein System, welches die Bedienung vom ÖV, eh, die Nutzung vom ÖV, Entschuldigung, für Blinde und Sehbehinderte vereinfachen soll (S.5).</p> <p>Interview 6: Ich denke neben dem Stock und dem Hund ist ein Smartphone heute fast das wichtigste Hilfsmittel geworden, für Blinde und Sehbehinderte (S.5).</p>	<p>Z. 380-381 Sensibilisierung der Gesellschaft - Aufmerksamkeit</p> <p>Z. 139-144 Lupe Mobiltelefon</p> <p>Z. 241-243 Intros</p> <p>Z. 229-231 Smartphone</p>
Code 5: Öffentliche Transportmittel	Züge	<p>Interview 1: Bei Regiozügen ist es sogar manchmal so, dass sie dir manchmal nicht einmal die Stationen ansagen (S.14).</p> <p>Interview 2: Also jetzt zumindest mit dem, dem Regio ist es ziemlich mühsam, da er gar nicht angesagt wird. Der Schnellzug wird oft angesagt, der andere</p>	<p>Z. 770-772 Auditive Ansagen</p> <p>Z. 94-98 Z. 108-115 Auditive Ansagen Markierung der Sektoren</p>




		<p>eigentlich praktisch nie (...). Mit was ich auch ziemlich Mühe habe, sind die Sektoren A, B, C, D. (...) Früher in Bern (...) da hatte es meistens unten noch A, B. Und dann hat man gewusst, wenn ich hier hoch gehe, dann bin ich im Sektor A und B und die andere Seite ist angeschrieben mit C und D (S.3).</p> <p>Interview 1: (...) der Regionalzug, welcher zum Beispiel hier, hier hinauf nach Brig fährt, kann es natürlich auch sein, dass sie den Regionalzug plötzlich teilen. Das heisst; der vordere Teil fährt hinunter und der hintere Teil fährt nach Italien (S.13).</p> <p>Interview 1: (...) die Züge sind leise. Das heisst, wenn du da, zum Beispiel auf Gleis vier ein Zug einfährt und du siehst gar nichts; und auf dem Gleis gegenüber, sagen wir, auf Gleis sechs fährt ein Güterzug durch, welcher einen grossen Lärm verursacht. Ja dann hörst du den Regionalzug nicht einfahren (S.10).</p> <p>Interview 6: <i>Wie sieht denn das in Bern so aus? Sind die Züge alle gut belegt mit Personal?</i></p> <p>Nein. Nein, nein. Also ich habe schon ewig niemanden mehr angetroffen. Schön, ist noch</p>	<p>Z. 676-679 Trennung der Züge</p> <p>Z. 515-519 Es ist nicht immer möglich den Sehsinn durch einen anderen zu kompensieren.</p> <p>Z. 426-429 Personal</p>
--	--	--	--


	Busse	<p>ein Lokführer drinnen, oder (S.8).</p> <p>Interview 1: Mit dem Regionalzug siehst du gewöhnlich keinen Kondukteur. (...). Ich habe eigentlich auch das Gefühl, dass das Zugpersonal, eventuell, ich weiss es nicht, aber ich habe die Vermutung, dass sie auch zu wenig geschult sind (S.9).</p>	<p>Z. 494-495 Personal</p> <p>Z. 501-503 Schulung / Sensibilisierung</p>
		<p>Interview 1: (...) der erste Platz ist eigentlich immer für Behinderte. Wenn du hereinkommst rechts oder links im Zug, sei es aber auch im Postauto ist eigentlich immer der erste Platz gedacht für Behinderte (S.8).</p>	<p>Z. 413-415 Rechte: Sitz für Menschen mit einer Behinderung</p>
		<p>Interview 5: Hindernisse (...). Da gibt es verschiedene. (...). Wo ist mein Bus? Wo sind die Knöpfe? Wo ist ein Sitzplatz frei? Ehm, da gibt es ganz, ganz viele. Ehm, es sind auch immer verschiedene Fahrzeuge. Es sind immer Leute drinnen, so dass man sich den Weg durchsuchen muss (S.8).</p>	<p>Z. 282-286 Hindernisse</p>
Code 6: Infrastruktur	Öffentlicher Raum	<p>Interview 4: Eigentlich haben wir ja eine gute Ausgangslage. Einfach die Umsetzung ist noch nicht so gut, oder (S.13).</p>	<p>Z. 747-749 Rechte und Umsetzung</p>
		<p>Selbstexperiment: In Turtmann hielt die Zugtür bei einer Senkung des</p>	<p>Barrieren Fehlende Orientierung</p>

		<p>Bahnsteig. Zwischen dem Zug und dem Boden gab es in etwa einen Abstand von einem Meter. Ohne Vorwarnung hätte ich diesen Schritt schwierig bewältigen können. Ich wusste nicht, ob ich mich überhaupt am Bahnsteig orientierte. Zudem hat der Bahnhof in Turtmann keine taktil-visuelle Linien, an welchen sich Menschen mit einer Sehbehinderung orientieren können.</p>	
		<p>Interview 4: Also am Bahnhof... Der müsste einfach sicherer sein, der Bahnhofplatz Brig. Das ist einfach ganz schlimm (S.14).</p>	<p>Z. 809-810 Sicherheit</p>
		<p>Interview 1: Wo für uns ein RIESIGES PROBLEM besteht, ist Brig, Bahnhof. (...). Es ist so, wenn du aus der Bahnhofshalle herauskommst, gibt es auf der rechten Seite, das Postauto. Das heisst, du musst dich auf das Postauto konzentrieren. Und weiter geradeaus, ist wieder die MGB-Bahn. Und die Bahn... also ich sage immer, Brig der Bahnhofplatz ist ein Todesplatz (S.7).</p>	<p>Z. 314-319 Sicherheit</p>
		<p>Interview 5: Allzu viele Leitlinien ist eben auch nicht gut. Denn dann weiss man danach... Dann braucht man danach fast wie eine Leitlinienkarte am Schluss (S.8).</p>	<p>Z. 403-404 Einheit und Übersicht</p>

	Öffentlicher Verkehr	Interview 2: Also ich habe jetzt zum Beispiel grosse Mühe in Visp, wo die Postautos sind. Die sind KOMPLETT NICHT für Sehbehinderte oder Blinde angeschrieben, markiert, oder was auch immer (S.5).	Z. 218-220 Fehlende Markierungen
--	-----------------------------	--	-------------------------------------

Taktil-visuelles Leitliniensystem

<p>Leitlinien</p>	 <p>Abb. 1 Taktil-visuelle Leitlinien Bern</p>  <p>Abb. 2 Taktil-visuelle Leitlinien Visp</p>  <p>Abb. 3 Taktil-visuelle Leitlinien auf der Strasse</p>	<p>BARRIEREFREIHEIT GmbH (s.d., online) empfiehlt taktil-visuelle Leitlinien als Orientierungs- und Führungspunkte, um Hindernisse zu umgehen, zu wichtigen Informationen zu gelangen oder Transportmittel, Eingänge, Aufzüge und Schaltknöpfe und so weiter, aufzufinden.</p> <p>Taktil-visuelle Leitlinien müssen gemäss der Fachstelle Hindernisfreie Architektur (2017, online) eine Strukturerhöhung von 4 bis 5mm aufweisen. Des Weiteren müssen taktil-visuelle Leitlinien mindestens aus sechs parallelen Streifen bestehen, welche jeweils 3cm breit sind und in einem Abstand von 3cm parallel gegliedert werden. Die Leitlinien werden in 3er-Päckchen geordnet. Zwischen diesen beiden 3er-Päckchen liegt ein Abstand zwischen 27cm. Der Abstand von jeweils 3cm zwischen den Streifen dient der Entwässerung. Die Leitlinien messen insgesamt eine Breite von 57cm.</p> <p>Ein Abstand von 60cm muss gemäss der Fachstelle Hindernisfreie Architektur (2017, online) zu Bauten, Hindernissen etc. von beiden Seiten der taktil-visuellen Leitlinien eingehalten werden. Bei schon bestehenden Gebäuden wird ein Abstand von 40cm toleriert, wenn dies nicht anders zu lösen ist.</p> <p>Bei Mauern etc. wird ein Abstand von 90cm vorgeschlagen. Aufgrund dessen, da dort oft Fahrräder, Autos etc. abgestellt werden.</p> <p>Die taktil-visuellen Leitlinien werden meist in weisser Farbe konstruiert. Auf der Strasse siehe Abb. 3 werden die Linien jedoch in Gelb gezogen.</p>
--------------------------	--	--

		<p>Zudem können die taktil-visuellen Leitlinien auf hellem Untergrund mit einem schwarzen Streifen ergänzt werden, um den Kontrast zu erhöhen. Durch den Kontrast können Menschen mit einer Sehbehinderung, die Leitlinien besser wahrnehmen.</p>
Sicherheitslinien auf Bahnsteigen	 <p>Abb. 4 Sicherheitslinien</p>	<p>Sicherheitslinien dienen auf Bahnsteigen zur Signalisierung der Gleise. Gemäss der Fachstelle Hindernisfreie Architektur (2017, online) müssen diese Sicherheitslinien mindestens 30 cm breit sein. Sie dienen der Sicherheit für Menschen mit einer Sehbehinderung.</p>

Abzweigungs- und Abschlussfelder



Abb. 5 Abzweigungsfeld in der Bahnhofshalle Bern



Abb. 6 Abzweigungsfeld in Bern






Abb. 7 Abschlussfeld

Gemäss der Fachstelle Hindernisfreie Architektur (2017, online) dient ein Abzweigungsfeld dazu, um eine Kreuzung bzw. eine Abzweigung zu signalisieren (Abb. 5 und 6). Abzweigungen werden in 90° Winkeln konstruiert.

Neben diesem Nutzen, kann ein Abzweigungsfeld auch als Abschlussfeld benutzt werden, überall dort wo kein Aufmerksamkeitsfeld nötig ist, um sich weiter zu orientieren. Solche Abschlussfelder können sich am Ende einer Leitlinie vor Türen, Ampeln oder Liften befinden (Abb. 3).

Abzweigungs- bzw. Abschlussfelder sind 57cm breit, 57 cm lang und bestehen aus 10 taktil-visuellen Streifen.

<p>Aufmerksamkeitsfelder</p>	 <p>Abb. 8 Aufmerksamkeitsfeld vor Treppe</p>  <p>Abb. 9 Aufmerksamkeitsfeld Ausgang Bahnhof Bern</p>	<p>Die Fachstelle Hindernisfreie Architektur (2017, online) beschreibt Aufmerksamkeitsfelder als Signalisation für Menschen mit einer Sehbehinderung, dass sie sich nun in einem Gefahrenbereich befinden. Zusätzlich können Aufmerksamkeitsfelder den Beginn oder das Ende von taktil-visuellen Leitlinien anzeigen. BARRIEREFREIHEIT (s.d., online) ergänzt, dass Aufmerksamkeitsfelder auf einen Richtungswechsel hindeuten, oder wie weiter unten erklärt wird, als Einstiegsfelder für öffentliche Transportmittel fungieren können.</p> <p>Aufmerksamkeitsfelder müssen eine Tiefe von 90cm aufweisen und mindestens 90cm breit sein. Das Aufmerksamkeitsfeld kann sich auch über den gesamten Gehbereich ziehen. Das Feld ist parallel zur Hauptrichtung ausgerichtet.</p> <p>In Abb. 8 weist das Aufmerksamkeitsfeld auf die Treppe hin, welche für einen Menschen mit einer Sehbehinderung eine Gefahr darstellen kann, wenn diese zu spät erkannt wird.</p> <p>In Abb. 9 wird signalisiert, dass die sichere Zone verlassen wird. (Bahnhofshalle in Bern)</p> <p>Oft wird auch das Erreichen des Bahnsteigs mit Aufmerksamkeitsfeldern markiert. Dadurch wissen Menschen mit einer Sehbehinderung, dass sie sich in einem Gefahrenbereich befinden (Abb. 10).</p> <p>Aufmerksamkeitsfelder bei Fussgängerstreifen müssen 30cm Abstand zur Fahrbahn haben. Gemäss Fachstelle Hindernisfreie Architektur (2017, online) können auch Abschlussfelder als Signalisation benutzt werden, wenn das Trottoir breiter ist als 4m und dadurch die Leitlinien über das Trottoir und die Strasse weitergeführt wird.</p>
-------------------------------------	---	---

	 Abb. 10 Aufmerksamkeitsfeld am Bahnsteig in Visp	<p>Auch bei Ampelmästen weisen Aufmerksamkeitsfelder den Weg zu dem Mast. Zudem ist darauf zu achten, dass wenn der Mast 60cm von der Fahrbahnrand entfernt ist, auch dann der Abstand von 30cm eingehalten werden muss (siehe Abb. 11).</p>
	 Abb. 11 Aufmerksamkeitsfeld bei Fussgängerstreifen	

<h2>Einstiegsfeld</h2>	 <p>Abb. 12 Einstiegsfeld Bahnhof Bern</p>  <p>Abb. 13 Einstiegsfeld vor Bustür</p>	<p>Die Fachstelle Hindernisfreie Architektur (2017, online) empfiehlt, dass bei allen Haltestellen bei der Halteposition der ersten Bustür ein Einstiegsfeld angebracht wird. Einstiegsfelder sollten 90cm/90cm gross sein. Zudem sollten sie parallel zur Trottoirkante gezogen werden und dazu einen Abstand von 30cm haben.</p> <p>Überall dort, wo keine «Haltestellen Bauten» erkennbar sind. (Bsp. Gamsen Olympica) kann ein Aufmerksamkeitsfeld über die ganze Breite des Trottoirs gezogen werden.</p> <p>In grossen Bereichen etc. können Leitlinien zu den Einstiegsfeldern führen, damit diese besser gefunden werden (siehe Abb. 12).</p> <p>In der Stadt Bern gibt es auch Einstiegsfelder, welche mit weiss bemalten Pflastersteinen konstruiert wurden (siehe Abb. 14).</p>
------------------------	--	--

		
	Abb. 14 Einstiegsfeld mit Pflastersteinen	

Literaturverzeichnis

Die Schweizer Fachstelle Hindernisfreie Architektur. *MB114 Leitliniensystem Schweiz*. [online]. Zürich, 2017. URL: https://hindernisfreie-architektur.ch/wp-content/uploads/2017/05/MB_114_Leitliniensystem.pdf (04.05.2020).

BARRIEREFREIHEIT GmbH. *Taktile Bodenleitsysteme*. [online]. Schwarzenberg, s.d. URL: <https://www.taktile-bodenleitsysteme.de/aufmerksamkeitsfelder-noppen/> (04.05.2020).

Abbildungsverzeichnis

Abb.1: Croft, Tamara. Ruffner, Denise. « Taktil-Visuelle Leitlinien Bern». In: *Sozialraumforschung* Bern: S. 2.

Abb.2: Croft, Tamara. Ruffner, Denise. « Taktil-Visuelle Visp». In: *Selbstexperiment Visp*: S. 62.

Abb.3: Croft, Tamara. Ruffner, Denise. « Taktil-Visuelle Leitlinien auf der Strasse». In: *Sozialraumforschung* Bern: S. 35.

Abb.4: Croft, Tamara. Ruffner, Denise. « Sicherheitslinien». In: *Selbstexperimente Visp*: S. 7.

Abb.5: Croft, Tamara. Ruffner, Denise. « Abzweigungsfeld in der Bahnhofshalle Bern». In: *Sozialraumforschung* Bern: S. 3.

Abb.6: Croft, Tamara. Ruffner, Denise. « Abzweigungsfeld in Bern». In: *Sozialraumforschung* Bern: S. 19.

Abb.7: Croft, Tamara. Ruffner, Denise. « Abschlussfeld». In: *Sozialraumforschung* Bern: S. 31.

Abb.8: Croft, Tamara. Ruffner, Denise. « Aufmerksamkeitsfeld vor Treppe». In: *Sozialraumforschung* Bern: S. 34.

Abb.9: Croft, Tamara. Ruffner, Denise. « Aufmerksamkeitsfeld Ausgang Bahnhof Bern». In: *Sozialraumforschung* Bern: S. 18.

Abb.10: Croft, Tamara. Ruffner, Denise. « Aufmerksamkeitsfeld am Bahnsteig in Visp». In: *Selbstexperimente Visp*: S. 9.


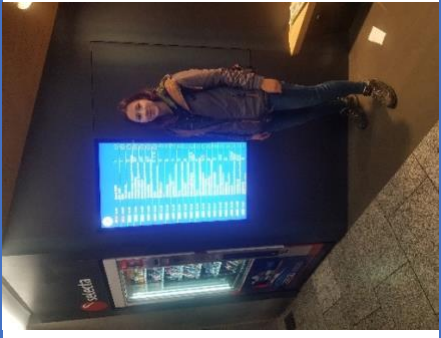
Abb.11: Croft, Tamara. Ruffner, Denise. « Aufmerksamkeitsfeld bei Fussgängerstreifen». In: *Sozialraumforschung* Bern: S. 37.

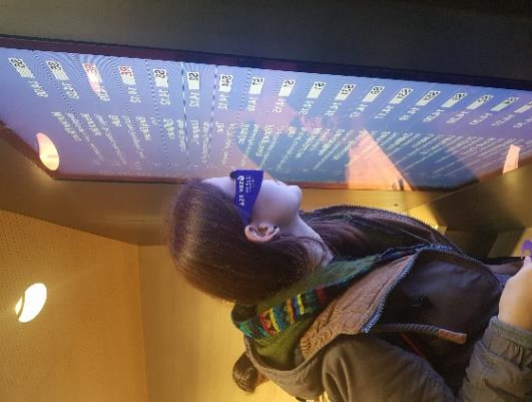

Abb.12: Croft, Tamara. Ruffner, Denise. « Einstiegsfeld Bahnhof Bern». In: *Sozialraumforschung* Bern: S. 26.

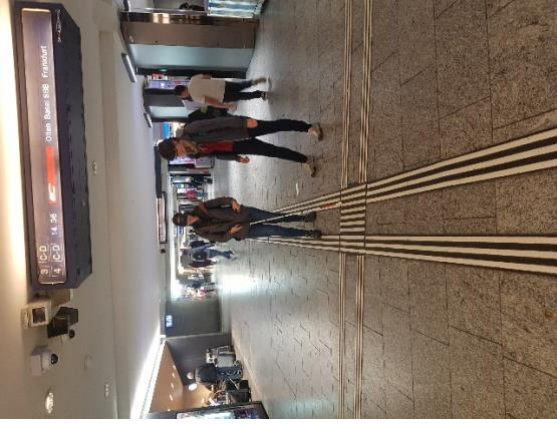

Abb.13: Croft, Tamara. Ruffner, Denise. « Einstiegsfeld vor Bustür». In: *Sozialraumforschung* Bern: S. 27.



Abb.14: Croft, Tamara. Ruffner, Denise. « Einstiegsfeld mit Pflastersteinen». In: *Sozialraumforschung* Bern: S. 27.



Beobachtungsbogen Bern (Sozialraumforschung)


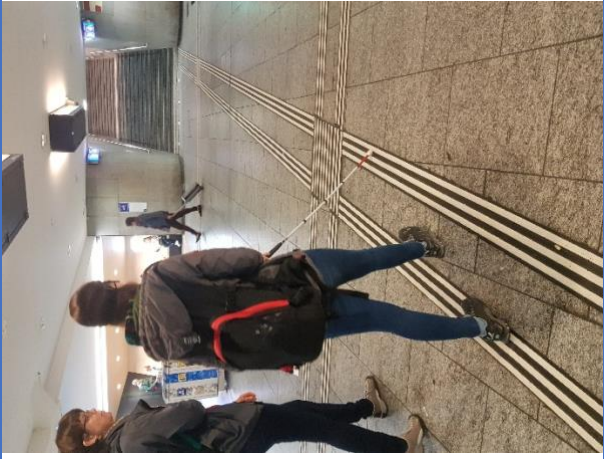
Was ist die Aufgabe? Was ist zu sehen?	Foto	Förderungsfaktoren oder Barrieren	Wie können Fachpersonen hier unterstützen? Was könnte verändert werden, damit Menschen mit einer Sehbehinderung auch einen Zugang haben?
Informationstafel lesen		Die Informationstafel ist aufgrund ihrer Helligkeit und der Reflektion für Menschen mit einer Sehbehinderung nur schwer zu erkennen.	Eine auditive Anzeigetafel, welche durch einen Knopf ausgelöst. Der Knopf sollte sich bei allen auditiven Anzeigetafeln immer an der gleichen Stelle befinden.
Die Informationstafel reicht von weit unten bis relativ hoch oben.		Auf diesem Bild ist gut zu sehen, dass die Informationen auf der Tafel nur schwer zu erkennen sind. Zudem reicht die Tafel bis zur Hüfte. Jemand der schlecht sieht, muss sich stark bücken, um die Tafel lesen zu können.	Personen mit einer Sehbehinderung müssen darüber aufgeklärt werden, wenn neue Tafeln eingeführt werden und wo sie diese auffinden.

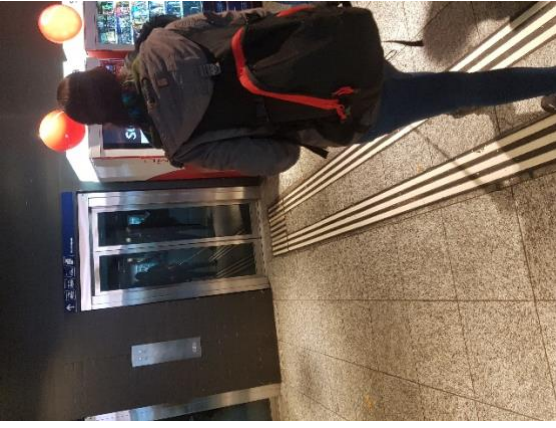

<p>Sich über die Bahnverbindungen informieren.</p>		<p>Tamara trägt eine Simulationsbrille, welche eine starke Sehbehinderung simuliert. Tamara musste sehr nahe an die Anzeigetafel herangehen, damit sie die Informationen lesen konnte.</p>	<p>Die Tafel sollte auf Augenhöhe sein. Eventuell könnte die Tafel so eingerichtet werden, dass gescrollt werden kann und somit nur einzelne Linien auf dem Bildschirm angezeigt werden. Der Text sollte vergrößert werden können. Eine Person mit Blindheit wird von der Vergrößerung jedoch nicht profitieren, kann jedoch die auditive Ausgabe nutzen, wenn es eine hat.</p>
<p>Wie finde ich den Weg zum Gleis vier im Hauptbahnhof Bern? (Taktil-visuelle Leitlinien)</p>		<p>Die taktil-visuellen Leitlinien am Bahnhof Bern sind ein Förderungsfaktor. Sie ermöglichen Menschen mit einer Sehbehinderung, sich am Bahnhof zu orientieren.</p> <p>Ein Richtungswechsel erfolgt meist rechtwinklig. Ansonsten folgen die Leitlinien einer geraden Strecke. Dies erleichtert die Orientierung für Menschen mit einer Sehbehinderung.</p> <p>Abzweigungs- / Abschlussfelder zeigen an, wo ein Richtungswechsel vorgenommen werden kann, oder wo</p>	<p>Fachpersonen der Sozialen Arbeit trainieren verschiedene Wege mit Menschen mit einer Sehbehinderung. Ein hilfreiches Orientierungssystem bildet dabei das taktil-visuelle Leitliniensystem.</p> <p>In Schulungen werden Strecken gemeinsam geübt, wobei die taktil-visuellen Leitlinien Orientierung geben sollen.</p>

		<p>ein Leitliniensystem aufgrund einer Veränderung des Weges aufhört.</p>	
			

<p>Die Abzweigung wurde durch Pendelbewegungen mit dem weissen Stock erkannt.</p>		<p>Durch breites Hin- und Herpendeln des weissen Stocks werden weitere Abzweigungen bei einem Abzweigungs- / Abschlussfeld deutlich.</p>	<p>Fachpersonen können Menschen mit einer Sehbehinderung schulen, wie sie den weissen Stock benutzen. Zudem gibt es verschiedene weisse Stöcke, welche unterschiedlichen Zwecken dienen. Menschen mit einer Sehbehinderung sollen darüber informiert werden und anschliessend einen geeigneten Umgang mit dem weissen Stock erlernen.</p>
<p>Informationsübergang von taktil-visuellen Leitlinien bis zum Handlauf</p>		<p>Die Abschlussfelder können auch anzeigen, wo sich das Ende einer Strecke befindet. Taktil-visuelle Leitlinien führen zu der nächsten Information, welche für eine Person mit einer Sehbehinderung wichtig ist.</p>	<p>Menschen mit einer Sehbehinderung können von Fachpersonen begleitet werden und auf Orientierungshilfen aufmerksam gemacht werden. Je einheitlicher die Orientierungspunkte sind, desto einfacher kann sich eine Person mit einer Sehbehinderung selbstständig fortbewegen und Orientierungsmuster erkennen.</p>

<p>Markierungen am Handlauf</p>		<p>Die Markierungen an den Handläufen sind Förderungsfaktoren, welche den Betroffenen signalisieren zu welchem Gleis diese Treppe führt.</p>	<p>Die Brailleschrift kann zusammen mit Fachpersonen erlernt werden. Menschen mit einer Sehbehinderung können Schulungen machen oder Kurse besuchen, um die Brailleschrift zu erlernen.</p>
<p>Brailleschrift und Normalschrift</p>		<p>Die Markierung in Normal- und in Brailleschrift ermöglicht es, Menschen mit einer Sehbehinderung auf zwei Arten Informationen zugänglich zu machen.</p> <p>Nicht alle Menschen mit einer Sehbehinderung können die Brailleschrift lesen. Deshalb ist es wichtig, Gegenstände mit einem vereinfachten Text oder Zahlen in Normal- und in Brailleschrift zu beschriften. Die Handläufe sind im besten Fall beim Perron und bei der Eingangshalle beschriftet. Dadurch muss eine Person mit einer Sehbehinderung nicht an das andere</p>	<p>Fachpersonen der entsprechenden Sektion (des SBV) melden den zuständigen Kontaktpersonen, wie beispielsweise den Verkehrsbetrieben, dem Tiefbauamt, der Fachstelle für hindernisfreie Architektur, Procap oder der SIGNAL AG fehlende Markierungen an den Handläufen zurück. Auch bei Etagen sollten Markierungen vorhanden sein.</p> <p>Beispielsweise sollten die Fahrstühle in Geschäften mit der jeweiligen Etagennummer gekennzeichnet werden, damit sich Personen mit einer Sehbehinderung besser orientieren können. Hier empfiehlt es sich mit Kontrasten zu arbeiten.</p>

		<p>Ende des Handlaufs gehen, um sich Informationen einzuholen.</p>	
<p>Den Weg zum Fahrstuhl finden.</p>		<p>Menschen mit einer Sehbehinderung müssen sich bei selbständigen Reisen ständig konzentrieren, ihr Vorstellungsvermögen walten lassen und sich auf die anderen Sinne verlassen. Dies erfordert viel Übung.</p>	<p>Fachpersonen der Sozialen Arbeit können mit Menschen mit einer Sehbehinderung neue gewünschte Strecken trainieren.</p>


<p>Der Weg führt zum Fahrstuhl, jedoch nicht zum Knopf.</p>		<p>Dieser Fahrstuhl stellt eine Barriere dar, da er ohne Kontraste gekennzeichnet ist und die Leitlinien nicht zu dem Knopf führen. Für Menschen mit einer Sehbehinderung ist der Fahrstuhl schlecht ersichtlich.</p>	<p>Fachpersonen der Sozialen Arbeit sollten sich dafür einsetzen, dass Fahrstühle besser für Menschen mit einer Sehbehinderung gekennzeichnet werden. Fehlende Markierungen können beispielsweise bei Procap gemeldet werden, welche die zugehörigen Gesetzesartikel kennen, wie eine barrierefreie Teilhabe ermöglicht wird.</p>
<p>Den Fahrstuhl bedienen.</p>		<p>Taktil-visuelle Leitlinien halten beim Fahrstuhl, kann jedoch ohne Auffinden des Knopfes nicht bedient werden. Tamara fand die Knöpfe des Fahrstuhls nicht.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass die Leitlinien bei einem Schaltknopf enden, damit der Fahrstuhl bedient werden kann. Andernfalls hat die Person mit einer Sehbehinderung das Gefühl, dass die Knöpfe bei dem Fahrstuhl angebracht sind.</p> <p>Die Knöpfe befanden sich zwischen den beiden Fahrstühlen. Tamara</p>	<p>Es braucht eine bessere Signalisation, damit die Knöpfe gefunden werden. Interessensvertretungen der Sektionen (des SBV) sollten bei unzugänglichen Räumen oder Fahrstühlen mit einer Arbeitsgruppe eine Lösung erarbeiten und diese bei den Verkehrsbetrieben oder beim Kanton anbringen.</p>

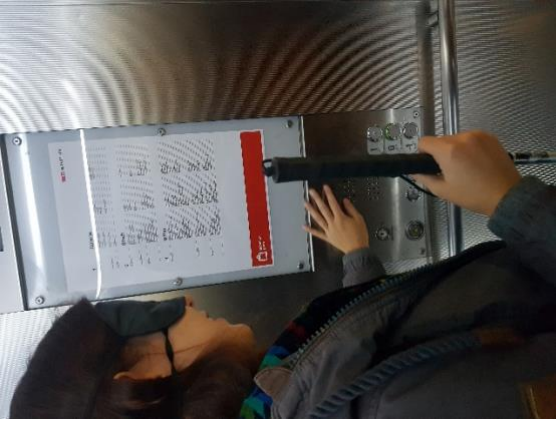



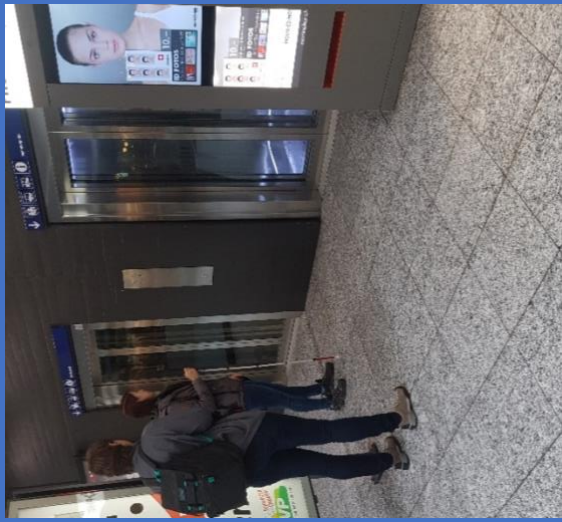
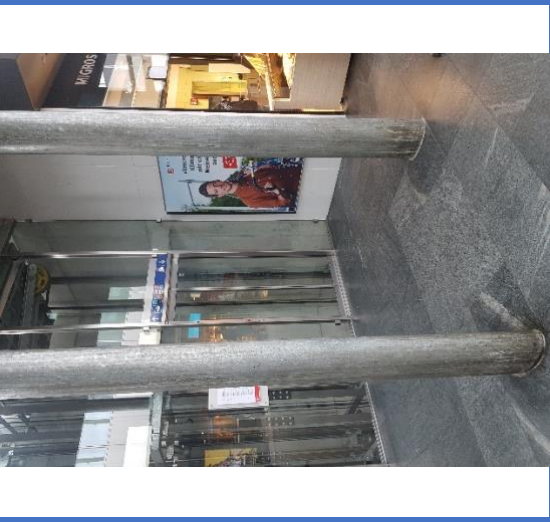
wusste das nicht und tastete die Türen des Fahrstuhls beidseitig ab. Sie ging ebenfalls am Rand entlang, fand jedoch keine Knöpfe.



Die Schaltfläche befindet sich zu weit weg vom Fahrstuhl und ist daher für eine Person mit einer Sehbehinderung nicht ersichtlich. Bei der Beschilderung oberhalb des Fahrstuhls wurde mit Kontrasten gearbeitet. Sie befindet sich nicht auf Augenhöhe.





<p>Es sind Knöpfe abgebildet, um den Fahrstuhl zu bedienen, welche nicht mit Kontrasten hervorgehoben werden.</p> <p>Tamara versucht aus kleiner Distanz die Bedeutung der Knöpfe zu entziffern.</p>		<p>Die Knöpfe sind nicht ausreichend markiert. Sie heben sich weder vom Hintergrund ab, noch werden sie durch einen Kontrast hervorgehoben.</p> <p>Tamara konnte die Knöpfe auch aus kleiner Distanz nicht erkennen, so dass sie den Fahrstuhl nicht autonom und sicher benutzen konnte.</p> <p>Der Text auf den Knöpfen konnte sie nicht sehen, was dazu führte, dass ihr Informationen verweigert wurden.</p>	<p>Die Interessensvertreterin des SBV der Sektion Bern, empfiehlt, die Knöpfe farbig zu umkreisen, damit sie auch für Menschen mit einer Sehbehinderung wahrgenommen werden können.</p> <p>Der untere Teil der silbernen Fläche wurde nicht genutzt. Die grosse Fläche sollte genutzt werden, um die Knöpfe grösser und markanter zu gestalten und den Text dementsprechend anzupassen.</p>
--	---	---	---

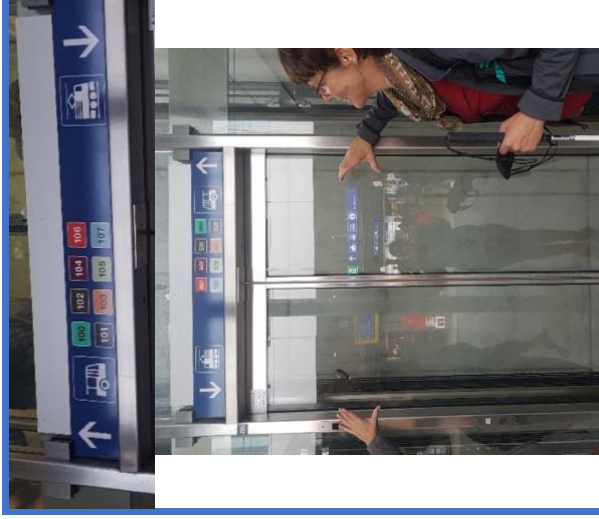
<p>Unzugängliche Informationen über die Stockwerke im Fahrstuhl.</p>		<p>Im Fahrstuhlinneren ist die Zugänglichkeit aufgrund der unzureichenden Markierungen der Knöpfe nicht besser.</p> <p>Die Informationen zu den Stockwerken sind nur schriftlich vorhanden und für eine Person mit einer Sehbehinderung nicht lesbar.</p> <p>Die Stockwerke sind mit Brailleschrift gekennzeichnet.</p> <p>Die Knöpfe sind aufgrund des fehlenden Kontrasts für eine Person mit einer (starken) Sehbehinderung nicht ersichtlich.</p>	<p>Die Informationen könnten durch eine auditive Ausgabe im Fahrstuhl zugänglich gemacht werden.</p>
<p>Fehlender Kontrast bei den Köpfen im Fahrstuhl.</p>			<p>Die Knöpfe sollten auch hier weiss/schwarz oder mit leuchtenden Farben umkreist werden.</p>

<p>Fehlende taktil-visuelle Leitlinien und fehlender Kontrast.</p>		<p>Auf der nächsten Etage gibt keine taktil-visuellen Leitlinien, welche vom Fahrstuhl wegführen.</p>	<p>Auch hier wären taktil-visuelle Leitlinien hilfreich und unterstützend, damit eine Person mit einer Sehbehinderung weiss, in welche Richtung sie gehen kann, sobald sie den Fahrstuhl verlässt.</p> <p>Der Zugang zum Fahrstuhl ist erschwert, da dieser nicht erkennbar ist. Bereits der fehlende Kontrast lässt die Glastüren als Wände erscheinen.</p>
<p>Säulen beim Fahrstuhl ohne Markierungen.</p> <p>Eine weisse Markierung kann die Säule hervorheben.</p>		<p>Die grauen Säulen verschwinden im graulichen Hintergrund und stellen eine Gefahr für eine Person mit einer Sehbehinderung dar, da sie die Säulen eventuell nicht sehen.</p>	<p>Auch hier könnte ein kontrastreicher weisser Balken auf Augenhöhe angebracht werden. Somit wird für eine Person mit einer Sehbehinderung eher ersichtlich, dass sie auf ein Hindernis zusteuert.</p> <p>Dieser Kontrast dient wiederum keiner Person, welche blind ist. Menschen mit einer Blindheit könnten anhand von Pendelbewegungen die Säule wahrnehmen.</p>

			
Hilfreiche Markierung der Fahrstuhlknöpfe und der Glastür.		Die Knöpfe sind unzureichend markiert. Für eine Person mit einer Sehbehinderung ist beim obersten weissen Knopf bestenfalls eine Erhellung zu sehen.	Die Interessensvertreterin des SBV der Sektion Bern empfiehlt auch hier mit Kontrasten zu arbeiten. Beispielsweise könnten auf der Höhe der Knöpfe schwarz-weiße Kontrastlinien an der Scheibe angebracht werden. Somit würde die Person mit einer Sehbehinderung zwei Informationen erhalten. Die Glastür wird ersichtlich und die Knöpfe würden signalisiert.

			
<p>Anzeigetafel der Stockwerke</p>		<p>Dieses Plakat ist für eine Person mit einer Sehbehinderung nur bedingt lesbar, abhängig vom Sehvermögen der Person. Die roten Zeilen verschwinden im Hintergrund aufgrund des zu geringen Kontrastes. Die anderen Balken heben sich etwas mehr ab, sind jedoch sehr klein geschrieben. Die Brailleschrift fehlt als ergänzende Lesehilfe.</p>	<p>Fachpersonen können Institutionen, Organisationen und beispielsweise das Tiefbauamt darauf aufmerksam machen, dass gewisse Plakate für Menschen mit einer Sehbehinderung nicht lesbar oder zugänglich sind. Viele Menschen sind sich nicht über Hindernisse bewusst. Daher sollten unzugängliche Informationen gemeldet werden.</p>

Signalisation der Bus- und Bahnverbindungen.



Die Signalisation ist zu hoch und kann von Menschen mit einer Sehbehinderung nicht gelesen werden. Zudem ist der Kontrast minimal. Nur einzelne Vierecke werden hervorgehoben. Daher entsteht eine Barriere.

Zudem fehlen an der Glastür auf Augenhöhe schwarz-weiße Markierungen.

Fehlende Markierungen werden von Fachpersonen wie der Interessensvertretung zur Kenntnis genommen und zurückgemeldet. Auch Menschen mit einer Sehbehinderung dürfen Fachpersonen herausfordernde Situationen schildern, damit eine Anpassung vorgenommen werden kann.



Knöpfe im Fahrstuhl



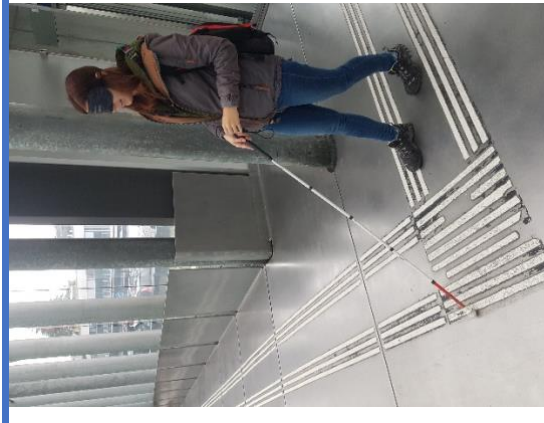
In diesem Fahrstuhl sind die Knöpfe mit Brailleschrift gekennzeichnet (Förderungsfaktor).

Jedoch sind die Knöpfe in der gleichen Farbe wie der Rest des Fahrstuhls (Barriere).

Viele Menschen mit einer Sehbehinderung können die Brailleschrift nicht lesen. Die Interessensvertreterin des SBV der Sektion Bern empfiehlt hier mit Kontrasten zu arbeiten.

Den Weg vom Fahrstuhl und Bus finden.		<p>Hier beginnen die taktil-visuellen Leitlinien nicht bei der Tür, sondern zeigen den Weg zu den Fahrstuhlknöpfen. Durch Pendeln kann eine Person mit einer Sehbehinderung die Leitlinien auffinden. Die Säule ist schlecht platziert, da sie direkt vor dem Fahrstuhleingang steht.</p>	
Taktil-visuelle Leitlinien auf flachem Bodenbelag		<p>Der Boden ist eben und die taktil-visuellen Leitlinien sind sehr gut spürbar mit einem weissen Stock. Er gleitet ohne grossen Kraftaufwand von einer Seite zur anderen. Ein unebener Bodenbelag kann zu Verwirrung führen und die taktil-visuellen Leitlinien werden weniger gut spürbar.</p>	

Falsch angebrachte
Markierung der taktil-
visuellen Linien



Hier hat sich ein Fehler
eingeschlichen. Hier würde es völlig
ausreichen eine Kurve mit den taktil-
visuellen Leitlinien zu bilden. Die
momentanen Linien deuten auf eine
Kreuzung hin.

Hier würde es ausreichen, wenn mit
taktil-visuellen Leitlinien eine einfache
Richtungsänderung gemacht wird.
Das heisst, dass kein Feld gezeichnet
wird, sondern die taktil-visuellen
Leitlinien mit einem 90° Winkel
weitergeführt werden.

Farbänderung / Kontrast am Boden




Fachpersonen können Menschen mit einer Sehbehinderung allgemeine Strukturen oder Muster bekanntgeben, woran sie sich orientieren können. Auch Farbänderungen lassen darauf hinweisen, dass eine Veränderung am Boden erfolgt. Ausgewählte Strecken können trainiert werden.

Wo manch ein Kontrast zu gering ist, ist er hier zu gross und scheint, als wolle er der Person mit einer Sehbehinderung etwas sagen oder auf etwas hinweisen.



Die Farbänderung lässt vermuten, dass eine Änderung des Bodenbelags oder ein Absatz folgt. Tamara war aufgrund des kleinen Absatzes irritiert, da sie keinen Farbunterschied sehen konnte.

Die taktile-visuelle Leitlinie ist kurz unterbrochen und der Bodenbelag ändert sich von glatt zu rau.

<p>Signalisation durch Aufmerksamkeitsfelder</p>		<p>Dieses Aufmerksamkeitsfeld weist eine Person mit einer Sehbehinderung unter anderem darauf hin, dass sie die "sichere Zone" verlässt.</p> <p>Diese Markierungen sind oft auf Perrons zu oder auch beim Verlassen von öffentlichen Gebäuden wie beispielsweise Bahnhöfen zu sehen.</p>	<p>Fachpersonen müssen sich darauf achten, wo solche Aufmerksamkeitsfelder hilfreich sind. Potentielle Handlungsoptionen sollten den verantwortlichen Behörden gemeldet werden, um eine Veränderung zu erzielen.</p>
--	---	--	--

Taktil-visuelle Leitlinien führen zu einem Abzweigungsfeld, um einen Richtungswechsel zu kennzeichnen.



Taktil-visuelle Leitlinien folgen wenn immer möglich einer geraden, kontinuierlichen Strecke. Ein Richtungswechsel erfolgt für gewöhnlich in 90° Drehungen und wird durch ein Abzweigungsfeld gekennzeichnet. Dadurch, dass geradeaus keine taktil-visuellen Leitlinien weitergehen, kann die Person mit einer Sehbehinderung davon ausgehen, dass sie die Richtung wechseln soll.

Im Winter taucht das Problem auf, dass taktil-visuelle Leitlinien im Boden verschwinden. Deswegen sind Menschen mit einer Sehbehinderung auf weitere Hilfsangebote angewiesen.

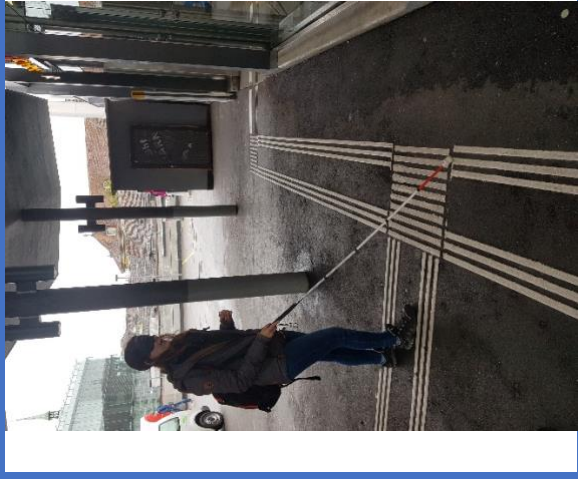
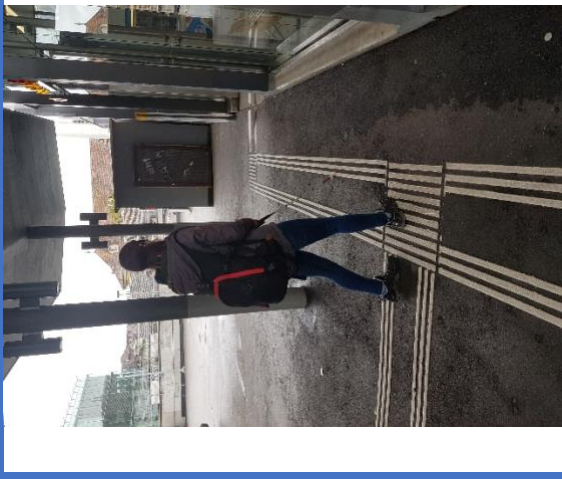
Taktil-visuelle Leitlinien werden von dem Schneepflug teilweise mitgerissen und abgenutzt. Daher sollten nach einigen Jahren erneuert werden. In Orten, in welchen es oft schneit, stellen taktil-visuelle Leitlinien nicht die optimale Lösung dar.



Taktil-visuelle Leitlinien können hilfreich für die Orientierung mit einem weissen Stock sein. Jedoch brauchen nicht alle Menschen mit einer Sehbehinderung einen weissen Stock, weswegen es auch andere Orientierungshilfen braucht.

Zu viele taktil-visuelle Leitlinien können zu Verwirrung führen, da eine Person mit einer Sehbehinderung mit den verschiedenen Richtungsmöglichkeiten überfordert wird.

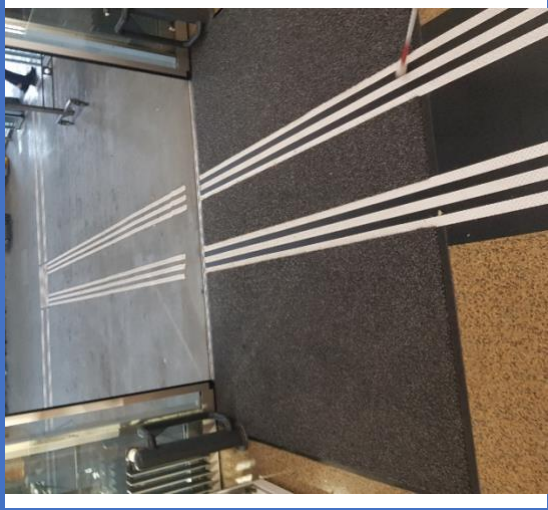
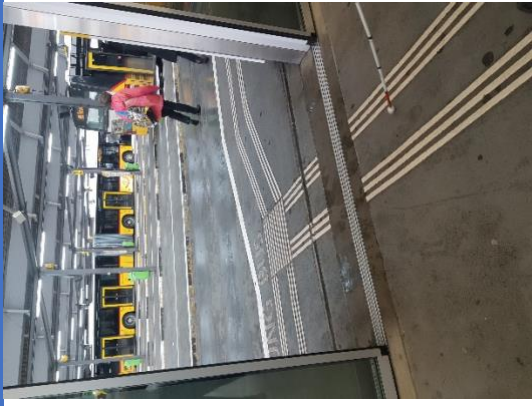
Aus diesem Grund sollten nur nötige Markierungen vorgenommen werden, welche grundlegend sind für die Orientierung oder die weitere Informationsbeschaffung.


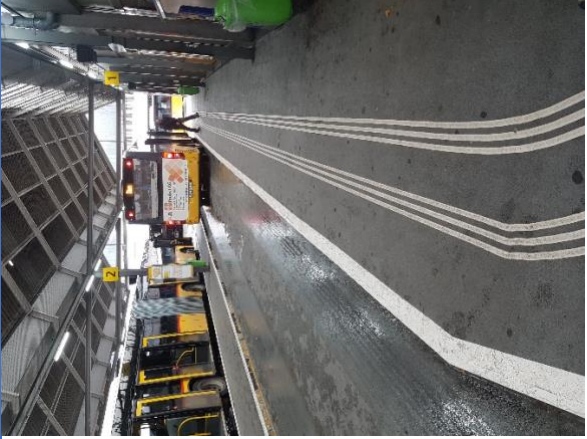
Fachpersonen erkennen in der Zusammenarbeit mit Menschen mit einer Sehbehinderung, welche Passagen schwierig zu bewältigen sind. Bei diesen Stellen sollte sich Fachpersonen Gedanken darüber machen, wie diese Strecken einfacher

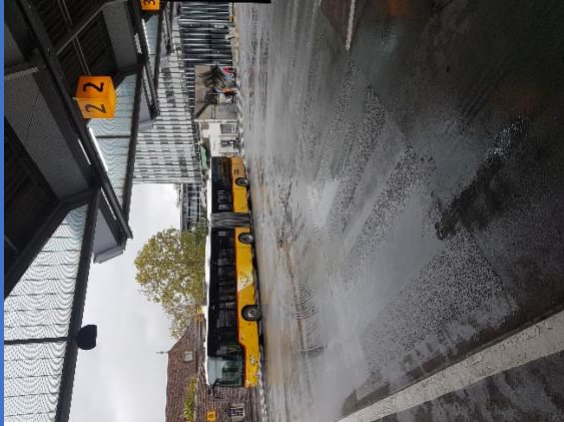
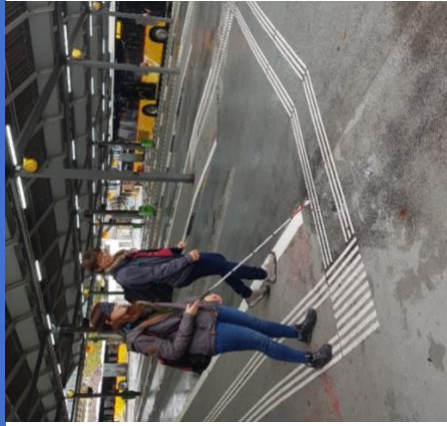
			<p>gestaltet werden können oder welche Hilfeleistungen notwendig wären.</p> <p>Personen mit einer Sehbehinderung können sich auch bei der Interessenvertretung des SBVs melden, wenn sie eine Veränderung wünschen.</p>
--	---	--	---


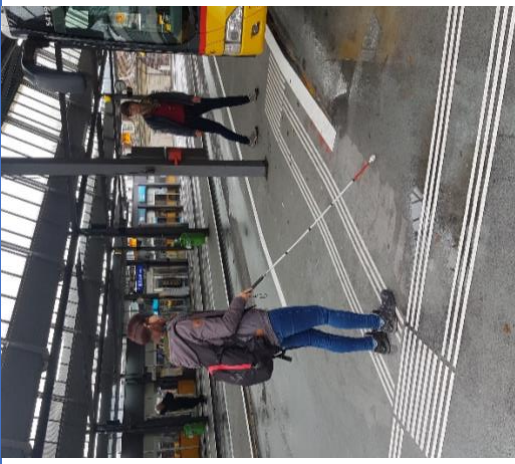
Eingang des Gebäudes		Hier befindet sich ein kleiner Absatz, welcher für Menschen mit einer Sehbehinderung irritierend wirken kann, wenn sie die Strecke nicht kennen.	Vielleicht wäre es hier möglich, taktile visuelle Leitlinien über diesen Absatz führen zu lassen oder mit Kontrasten zu arbeiten.
Taktile-visuelle Leitlinien führen zu verschiedenen Eingängen, werden aber in Geschäften meistens nicht weitergeführt.		Die Orientierung in den Geschäften kann dadurch beeinträchtigt werden.	Fachpersonen sollten sich dafür einsetzen, dass vermehrt taktile-visuelle Leitlinien in die Geschäfte oder zu Informationsschaltern wie der SBB führen. Ein gelungenes Beispiel dafür wird auf dem nächsten Bild illustriert.

<p>Besuch beim Postschalter.</p> <p>Ausbreitbarer Teppich mit taktil-visuellen Leitlinien</p>		<p>Taktil-visuelle Leitlinien werden auf einem Teppich fortgeführt. Dieser Teppich kann ausgelegt und wieder entfernt werden.</p> <p>Die Glastüren sind nicht mit schwarzen Kontrastlinien markiert, so dass eine Person mit einer Sehbehinderung nicht sieht, ob die Tür offensteht. Die Tür öffnet sich jedoch, sobald sich jemand annähert. Daher wird das Risiko, in eine geschlossene Tür zu laufen, wiederum verringert.</p> <p>Für Menschen mit einer Sehbehinderung ist dies eine grosse Orientierungshilfe. Meistens werden Innenräume ohne taktil-visuelle Leitlinien versehen. Menschen mit einer Sehbehinderung werden zu einem Eingang geführt, wissen aber anschliessend im Gebäudeinneren nicht, wo sie weitergehen können.</p> <p>Insbesondere im Dienstleistungssektor sollten Innenräume auch mit taktil-visuellen Leitlinien ausgestattet werden, damit Menschen mit einer Sehbehinderung</p>	<p>Diese verschiebbaren taktil-visuellen Teppiche sollten vermehrt im Innenbereich von Dienstleistungssektoren genutzt werden. Fachpersonen können Unternehmen darauf aufmerksam machen, damit weitere Innenräume mit taktil-visuellen Leitlinien ausgestattet werden. Der Vorteil der Teppiche besteht darin, dass sie einfach zu verschieben sind und dadurch in Geschäften ohne grossen Aufwand an die Innenausstattung angepasst werden können.</p>
---	---	--	---

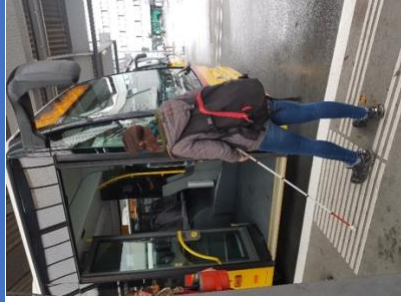
		diese Dienstleistungsangebote nutzen können.	
Unterbruch von taktil-visuellen Leitlinien		Auch Übergänge zwischen Aussen- und Innenbereichen werden gekennzeichnet. Durch grosszügige Pendelbewegungen sollte sich die kleine Linielücke nicht auf die Orientierung auswirken.	Der Unterbruch der Leitlinien kann für Menschen mit einer Sehbehinderung irritierend wirken. Jedoch führen die Linien anschliessend weiter. Vorzugsweise werden die Linien geschlossen.

Anwendung des weissen Stocks		<p>Die taktil-visuellen Leitlinien weisen auf eine Veränderung des Weges hin. Durch grosszügige Pendelbewegungen können umgebende taktil-visuelle Leitlinien aufgespürt werden, um eine andere Richtung einzuschlagen.</p> <p>Die taktil-visuelle Schrift ist verblasst und kaum erkennbar. Mit dem weissen Stock lässt sich das Wort nicht mehr lesen.</p>	<p>Fachpersonen unterstützen Menschen mit einer Sehbehinderung darin, die passenden Hilfsmittel auszuwählen. Sie üben beispielsweise einen weissen Stock zu nutzen. Es gibt Anweisungen und Empfehlungen, wie ein Stock gehalten und bei verschiedenen Hindernissen angewendet wird. Schulungen erlauben Menschen mit einer Sehbehinderung, einen Umgang mit den Hilfsmitteln zu erlernen.</p>	Abstand halten		<p>Als nichtsehende Person kommt das Gefühl auf, dass Busse sehr nahe heranfahren. Busfahrer*innen und andere Verkehrsteilnehmer*innen sollten darauf achten, langsamer an Person mit einer Sehbehinderung vorbeizufahren, damit diese nicht erschreckt. Kurze Wortmeldungen wie, «Ich überhole sie gleich von rechts», können helfen.</p>	<p>Durch Sensibilisierung des Personals und der Bevölkerung lernen Chauffeure*innen Rücksicht auf Menschen mit einer Sehbehinderung nehmen, indem sie nicht an ihnen vorbeirasen.</p>
------------------------------	---	---	--	----------------	--	--	---

			
Richtungswechsel angezeigt mit taktil- visuellen Leitlinien.		Trotz taktil-visuellen Leitlinien ist es eine Herausforderung, den richtigen Bus zu finden. Bei nummerierten Bushaltestationen muss die Person mit einer Sehbehinderung jede Kreuzung abzählen. Dies erfordert viel Konzentration.	Tonsignale an den Türen können helfen, den gewünschten Bus zu finden. (Verweis: Intros).



			
	Bushaltestelle durch Abzweigungsfeld finden.	Das Abzweigungsfeld signalisiert, dass hier ein Richtungswechsel möglich ist.	Fachpersonen können mit Menschen mit einer Sehbehinderung die Benutzung des weissen Stockes, sowie das autonome Reisen im öffentlichen Verkehr üben.

In den Bus einsteigen.


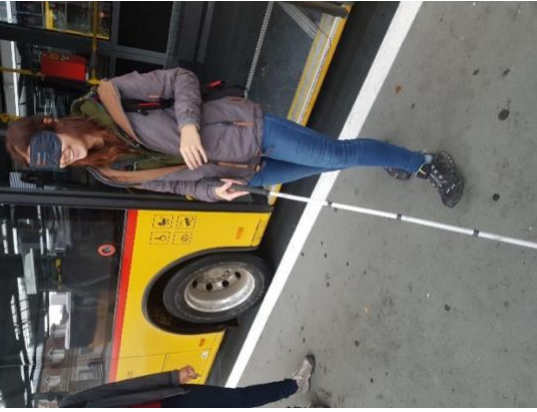




Die erste Bustür ist deckungsgleichend zu dem Einstiegsfeld, welches signalisiert, dass sich hier der Ein-/Ausgang befindet.



Das Buspersonal sollte darauf sensibilisiert werden, so anzuhalten, dass die erste Tür deckungsgleich zum Einstiegsfelds ist.


<p>Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel.</p>		<p>Der erste Sitzplatz neben dem oder hinter dem*r Buschauffeur*euse ist für Menschen mit einer Behinderung reserviert. Somit kann eine Person mit einer Sehbehinderung direkt mit dem*r Buschauffeur*euse in Kontakt treten und nachfragen.</p>	<p>Fachpersonen können Verkehrsbetriebe und Unternehmen wie Busfirmen darauf sensibilisieren, wie sie mit Menschen mit einer Sehbehinderung umgehen können und was sie beachten müssen.</p> <p>Buschauffeur*euse sollten Mitfahrende darauf hinweisen, wenn sie Menschen mit einer Behinderung den für sie reservierten Platz verweigern.</p>
<p>Reservierter Sitzplatz für Menschen mit einer Behinderung.</p>		<p>Ein Symbol im Bus signalisiert, welcher Platz für Menschen mit einer Sehbehinderung reserviert ist.</p> <p>Dieser Viererplatz befindet sich nicht direkt hinter dem*r Busfahrer*in. Er bietet jedoch mehr Platz, wenn eine Person mit einer Sehbehinderung von einem Blindenführhund begleitet wird.</p>	<p>Wir haben Sensibilisierungswshops mit Busfirmen durchgeführt, in welchen erfahren, dass Schulen diese Plätze oft für ihre Schulkasse reservieren möchten und nicht freigeben.</p> <p>Fachpersonen können verschiedene Unternehmen des öffentlichen Verkehrs darauf sensibilisieren, wie sie mit Menschen mit einer Sehbehinderung umgehen können und was sie beachten müssen.</p> <p>Nicht immer ist der gleiche Sitzplatz für Menschen mit einer Sehbehinderung reserviert. Das sollte</p>

			schweizweit einheitlich gestaltet werden.
Aus dem Bus steigen.		<p>Die Halteinsel ist mit einem weissen Kontrast gekennzeichnet, damit Menschen mit einer Sehbehinderung den Absatz besser wahrnehmen. Für nichtsehende Personen muss der Absatz mit Hilfe des weissen Stockes ertastet werden.</p>	<p>Haltestellen, welche nicht kontrastreich markiert sind, sollten von Fachpersonen der Sozialen Arbeit an die zuständige Behörde gemeldet werden.</p>

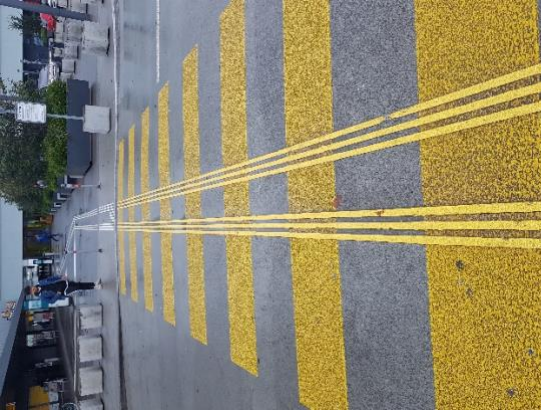

<p>Handläufe in den Bussen</p>		<p>Die Handläufe an den Türen geben Menschen mit einer Sehbehinderung Sicherheit und Halt. Sie können sich an den Handläufen festhalten und ihnen nach aussen folgen.</p>	<p>Busschauffeure*essen sollten darauf sensibilisiert sein, wie sie Menschen mit einer Sehbehinderung helfen können, in und aus dem Bus zu steigen, falls diese Hilfe erfordert wird.</p>
<p>Fehlende Orientierungspunkte</p>		<p>Es sind keine taktil-visuellen Leitlinien vorhanden. Die Person mit einer Sehbehinderung kann versuchen, das Einstiegsfeld bei der ersten Tür zu finden, um anschliessend den taktil-visuellen Leitlinien zu folgen. Jedoch sind nicht alle Zugänge zu Bustüren mit Einstiegsfeldern markiert, was die Orientierung verringert.</p>	<p>Fachpersonen bereiten Menschen mit einer Sehbehinderung vor, alltägliche Strecken abzulaufen und sich Orientierungspunkte einzuprägen. Fehlen wesentliche Orientierungshilfen, setzen sich Fachpersonen ein, nötige Änderungen voranzutreiben.</p>


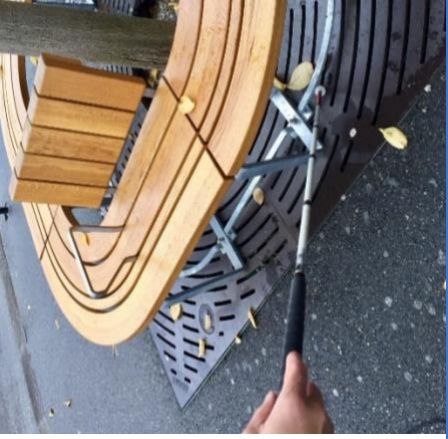
<p>Gutes Beispiel: Kontrast und taktil-visuelle Leitlinien</p>		<p>Das Postgebäude ist mit Kontrasten gut sichtbar gekennzeichnet.</p>	<p>Fachpersonen können der Behörde dieses Beispiel vorlegen, um ihnen zu zeigen, welche Orientierungspunkte Menschen mit einer Sehbehinderung zu mehr Autonomie in der Mobilität verhelfen würde.</p>
<p>Gutes Beispiel: Taktivisuelle Leitlinien führen zum Fahrstuhl.</p>		<p>Die taktil-visuelle Leitlinien führen zu den Fahrstuhlknöpfen. So können diese einfacher gefunden werden. An den Glastüren fehlen schwarz-weiße Balken. Eine Person mit einer Sehbehinderung sieht weder die Türen, noch ob diese offen oder geschlossen sind.</p>	<p>Ein schwarz-weißer Markierungsbalken sollte auf Augenhöhe angebracht werden. Dadurch könnten Menschen mit einer Sehbehinderung die Tür ebenfalls als solche wahrnehmen.</p>

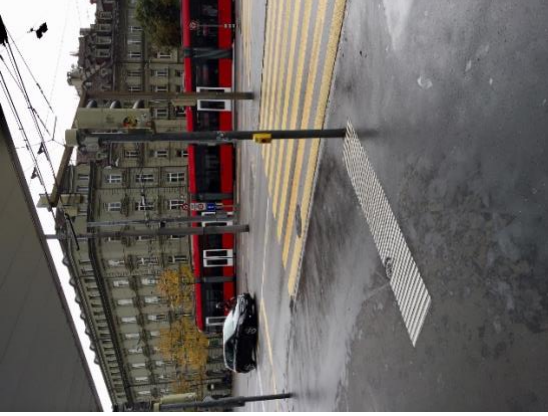

<p>Markierungen der Knöpfe im Fahrstuhl.</p>		<p>Die Zahlen sind in Normal- und in Brailleschrift gekennzeichnet. Einzig die Reihenfolge der Nummerierung kann zu Verwirrung führen. Das Parterregeschoss mit dem grünen Knopf wird durch die Farbe und die Erhöhung hervorgehoben. Die anderen Knöpfe sind aufgrund des fehlenden Kontrasts schlecht ersichtlich.</p>	<p>Nicht nur das Parterregeschoss sollte gekennzeichnet werden. Auch die die anderen Stockwerke bräuchten eine kontrastreiche Umrandung, damit sie erkennbar sind.</p>
<p>Beispiel Kontrast</p>		<p>Klare schwarz- weiss Beschriftungen helfen einer Person mit einer Sehbehinderung, einen Text zu erkennen. Je grösser der Kontrast, desto einfacher lässt sich der Text erkennen, da er sich vom Hintergrund abhebt.</p>	<p>Fachpersonen sollten bei der Planung von Beschriftungen darauf achten, dass ein möglichst grosser Kontrast erzielt wird. Die Beleuchtung kann auch einen grossen Einfluss auf die Sicht einer Person mit einer Sehbehinderung haben.</p>



Kontrastmarkierung der Treppen			<p>Treppen sind für Menschen mit einer (starken) Sehbehinderung kaum erkennbar. Die Stufenhöhe und der Abstand zwischen den Stufen sind schwierig einschätzbar, so dass es schnell zu einem Fehltritt kommen kann. Kontrastlinien am Ende jeder Stufe markieren den Übergang zwischen zwei Stufen.</p>	<p>Fachpersonen können mit Menschen mit einer Sehbehinderung beispielsweise bei einer Orientierungs- und Mobilitätsschulung eruieren, welche Treppen oder Hindernisse eine primäre Gefahr darstellen (aufgrund der Höhe, der Farbe, der Breite, des Boden...). Herausfordernde oder gefährliche Errichtungen, welche nicht oder nur schwer bewältigt werden können, sollten gemeldet werden.</p>
--------------------------------	---	--	--	--



<p>Markierungen der Treppen bei der «Schanze» in Bern</p>		<p>Das Aufmerksamkeitsfeld (als Sicherheitsmarkierung) am Ende von taktil-visuellen Leitlinien weist auf eine Veränderung des Weges hin. Nach dem Markierungsfeld folgt eine Treppe. Die Person mit einer Sehbehinderung kann sich auf eine Veränderung gefasst machen und geht vorsichtig weiter.</p>	<p>Fachpersonen können in der Arbeit mit Menschen mit einer Sehbehinderung herausfinden, welche Passagen mit einem Aufmerksamkeitsfeld markiert werden sollten.</p>
<p>Glastüren mit schwarz- weiss-Kontrastlinien</p>		<p>Glastüren sind für eine Person mit einer starken Sehbehinderung nicht erkennbar. Schwarze und weisse Linien schaffen einen Kontrast. Je nach Lichtverhältnis heben sich die weissen oder die schwarzen Linien hervor.</p>	<p>Fachpersonen, wie beispielsweise eine Interessensvertreterin des SBVs für barrierefreien Zugang sollte sich dafür einsetzen, dass Fenster oder Türen vermehrt durch Kontrastlinien markiert werden.</p>

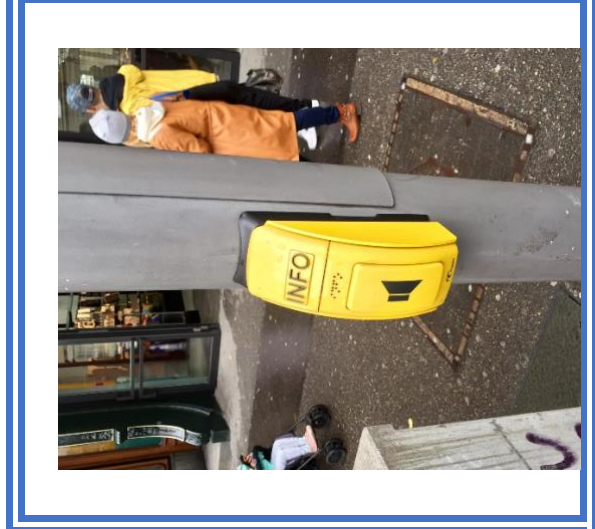
<p>Gutes Beispiel: Markierungen an Fussgängerstreifen</p>		<p>Die Markierung auf dem Fussgängerstreifen weist Menschen mit einer Sehbehinderung den Weg über eine Strasse. Die Farbe ist dem Fussgängerstreifen angepasst, damit sehende Personen durch den Farbwechsel nicht verwirrt werden.</p>	<p>Generell sollten taktil-visuelle Leitlinien auf Fussgängerstreifen eingeführt werden, damit eine Person mit einer Sehbehinderung die Strasse sicher überqueren kann.</p>
<p>Werbeplakate und Informationstafeln</p>		<p>Eine Person mit einer Sehbehinderung kann ein Plakat in dieser Form nicht aufspüren, ausser sie ertastet zufälligerweise ein «Bein». Auch dann ist es meistens zu spät.</p>	<p>Die Plakate sollten auf einem Sockel stehen, welcher von Menschen mit einer Sehbehinderung vorzeitig ertastet werden kann. Die Plakate sollten höchstens einen Abstand von 3cm vom Boden aufweisen.</p>

			
<p>Beispiel: Barrierefreie Bänke für Menschen mit einer Sehbehinderung</p>		<p>Die neuen Bänke in Bern werden am Boden von Eisen umgeben. Somit kann die Person mit einer Sehbehinderung vorzeitig ein Hindernis aufspüren, bevor sie in den Bank läuft.</p>	<p>Objekte, welche nicht bis auf den Boden reichen, sollten am Boden entlang markiert werden, damit Menschen mit einer Sehbehinderung mit dem weissen Stock das Hindernis abtasten und umgehen können.</p>

<p>Abschlussfeld: Markierungen, welche zum Fussgängerstreifen führen</p>		<p>Eng aneinandergereihte taktil-visuelle Leitlinien ergeben ein Abschlussfeld. Sie weisen auf eine Änderung oder deuten auf eine Signalisation hin.</p>	<p>Nicht zu allen auditiven Ausgaben führen taktil-visuelle Leitlinien. Falls eine auditive Ausgabe vorhanden ist, sollte diese mit Hilfe von taktil-visuellen Leitlinien oder einem Abschlussfeld gekennzeichnet werden.</p>
<p>Ampel mit Vibrationssignal</p>		<p>Ampeln sind häufig mit einer Vibration ausgestattet. Unter dem Apparat befindet sich eine Fläche, welche bei grün vibriert. Oft gibt der Knopf zusätzlich durch einen Ton bekannt, dass die Strasse überquert werden darf.</p>	<p>Fachpersonen können Menschen mit einer Sehbehinderung auf die Funktion der Vibration hinweisen. Nicht alle Ampeln sind mit dieser kombinierten Ausgabe von Ton und Vibration ausgestattet. National sollten alle Ampeln gleich funktionieren.</p>

			
Markierungen an den Bustüren		Die Türen heben sich dank des Farbkontrasts stark von dem Busabteil ab. Durch die Kontraste können Menschen mit einer Sehbehinderung einfacher die Türen auffinden.	Verkehrsmittel und andere Orientierungspunkte im öffentlichen Verkehr sollten durch Kontraste hervorgehoben werden. Der Kontrast hilft auch bei einer starken Sehbehinderung, gewisse Anhaltspunkte und Informationen zu gewinnen.

<p>Schild mit Informationen über eine Verkehrsänderung.</p>		<p>Ausfälle werden von Menschen mit einer Sehbehinderung nicht wahrgenommen, da diese nur schriftlich und auf einem Schild festgehalten werden.</p>	<p>Änderungen und Ausfälle von Verkehrsmitteln sollten wenn möglich durch auditive Ausgaben bekannt gegeben werden.</p>
<p>Auditive Ausgabe des Linienverkehrs</p>		<p>Bei Betätigung des Knopfes lesen auditive Ansagen die nächsten Busverbindungen vor. Diese Hilfestellung besteht noch nicht schweizweit.</p>	<p>Auditive Ausgaben sollten einheitlich und schweizweit eingeführt werden. Sie sollten wenn möglich auch immer am gleichen Ort stehen, damit sich ein Mensch mit einer Sehbehinderung besser orientieren kann. Es braucht taktil-visuelle Leitlinien, welche zu den auditiven Ausgaben führen. Fachpersonen können Menschen mit einer Sehbehinderung über die auditiven Ausgaben in der Region informieren und die Wege dahin trainieren.</p>



Beobachtungsbogen Oberwallis: Kriterien

Mobilität für Menschen mit konstruierter Blindheit – Ein Selbstexperiment

Abkürzungen: vorhanden (v), mehrheitlich vorhanden (mv), teilweise vorhanden (tv), nicht vorhanden (nv)

1. Tag

Datum: 14.08.2019

Name der Teilnehmerin: Tamara Croft

Name der Sicherheitsperson: Denise Ruffiner


Öffentliches Verkehrsmittel: Zug

Ort: Brig Bahnhof – Visp Bahnhof (Interregio)

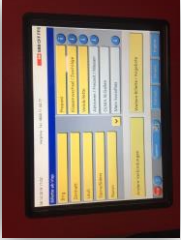


Schritt	«Seh-behinderung»	Hilfsmittel	Kriterien										Orientierungs-hilfen	Zeit	Bemerkungen (Schwierigkeiten)		
			Zugänglichkeit				Autonomie				Sicherheit						
			v	m v	tv	nv	v	m v	tv	nv	v	m v	tv	nv			
1. Sich Informationen zu den Bahnverbindungen holen	Konstruierte Blindheit	«Sehende Begleitung»													Passant*innen	Verspätungen werden als auditive Ausgaben später durchgesagt, als die visuellen Informationen erscheinen.	Auditive Mitteilungen am Bahnhof fehlen. Zu lange Abstände zwischen den Ansagen.
2. Ein Ticket lösen															Schalter	Zeit einberechnen, um an den Schalter zu gehen.	Wo stehen die Ticketautomaten? Diese sind weder mit Brailleschrift gekennzeichnet, noch haben sie auditive Ansage.

[illegible]




										Türen auf weissem Hintergrund.									
6. Einsteigen						x				Kleiner Handlauf		x						Stressiges Gefühl. Menschen warten, um einzusteigen	Abstand zwischen Perron und Zug.
7. Einen freien Sitzplatz finden										Andere Menschen im Zug fragen, wo frei ist.	x							vorhanden	Auf welcher Seite befinden sich die Sitze? Muss ich rechts oder links abbiegen?
8. Die richtige Haltestelle finden										Auditive Ansagen			x	x				vorhanden	Haltestellen wurden nur einmal erwähnt. Es muss genau hingehört werden, ansonsten besteht die Möglichkeit, die Ansage zu verpassen.
9. aussteigen						x				Handlauf	x							knapp und stressig	Teilweise wird nicht angesagt, in welche Richtung man aussteigen soll. Beim ersten Aussteigen hatte Tamara keine Chance, sich allein zurechtzufinden.



Situation (Nummer)	Foto	Situationsanalyse und Verbesserungsvorschläge
1.		<p>Die Fahrplantaafeln am Bahnhof in Brig sind nur für sehende Menschen zugänglich. Die Tafeln verfügen weder über auditive Ansagen, noch sind sie mit Brailleschrift gekennzeichnet. Zudem kann es für Menschen mit einer starken Sehbehinderung schwierig sein, die Zeiten zu erkennen, da das Licht / die Sonne stark im Plakat reflektiert.</p> <p>Die Tafeln könnten durch auditive Anzeigetafeln ersetzt werden. Diese gibt es bereits vereinzelt an größeren Bahnhöfen. Es braucht auch taktil-visuelle Leitlinien, welche zu den auditiven Anzeigetafeln führen, damit sich eine Person mit einer Sehbehinderung diese Informationen beschaffen kann.</p>

1.		<p><i>Die Fahrgastinformationen werden an einer Tafel befestigt. Menschen mit einer Sehbehinderung erhalten keinen Zugang zu den Informationen, da diese nur schriftlich festgehalten werden.</i></p> <p>Diese meist ausserordentlichen Informationen können durch einen Lautsprecher durchgesagt werden. Unvorhersehbare Zug- und Busausfälle, beispielsweise aufgrund gesperrter Strassen, können bereits in den Zügen per auditiver Durchsage gemacht werden, um darauf aufmerksam zu machen.</p>
1.		<p><i>Die Audioansage am Bahnhof in Visp sagt die Interregios sowie die Eurocity Züge an. Der Regionalzug wird nicht angesagt. Verspätungen werden meistens viel später durchgesagt, als sie angeschrieben werden. Hier zeigt sich ein Nachteil für Menschen mit einer Sehbehinderung, da sie später als Sehende über Verspätungen informiert werden. Dies kann zur Folge haben, dass es Menschen mit einer Sehbehinderung nicht mehr reicht, das Perron zu wechseln. Dasselbe Hindernis zeigt sich bei Gleisänderungen.</i></p> <p>Diese Informationen sollten früh genug kommuniziert werden, da Menschen mit einer Sehbehinderung diese Tafeln meistens nicht lesen können. Menschen mit einer Sehbehinderung müssen ihre Reise meistens im Voraus planen. Sie sind weniger flexibel und langsamer unterwegs, als sehende Menschen. Daher sollten Änderungen so schnell wie möglich auditiv zugänglich gemacht werden.</p>
2.		<p><i>Der Ticketautomat am Bahnhof in Visp kann von einem Menschen mit Blindheit nicht genutzt werden. Er verfügt weder über eine auditive Ansage, noch ist er mit Brailleschrift versehen. Wir haben die Hilfetaste bei dem Automaten gedrückt, jedoch wurde dort nur erklärt, wie man die Sprache ändern kann.</i></p> <p>Menschen mit einer Sehbehinderung haben tagsüber die Möglichkeit, an den Schalter zu gehen. Nach dessen Schliessung wird es ihnen erschwert, ein Ticket zu lösen. Das bedeutet, dass Menschen mit einer Sehbehinderung auf Personal angewiesen sind, welches ihnen dabei hilft. Bei vermehrten Ticketkontrollen könnten die Tickets für Menschen mit einer Sehbehinderung, welche sich ausweisen</p>


2.		können, auch noch in den Zügen gelöst werden. Das Ticket könnte auch per Audioanweisungen über die SBB-Applikation gelöst werden.
3.		<p><i>Die Handläufe, welche zu den Perrons führen sind sowohl mit normaler Schrift, sowie mit Brailleschrift gekennzeichnet. Tamara brauchte trotzdem etwas länger, um diese Zahlen lesen zu können. Hier zeigte sich, dass wir nur im entferntesten Sinn in die Welt von Menschen mit einer Sehbehinderung eintauchen konnten.</i></p> <p>Hervorhebungen in Normal- und in Brailleschrift sind gute Hilfsmittel, welche Menschen mit einer Sehbehinderung helfen, das richtige Perron zu finden.</p>
3.		

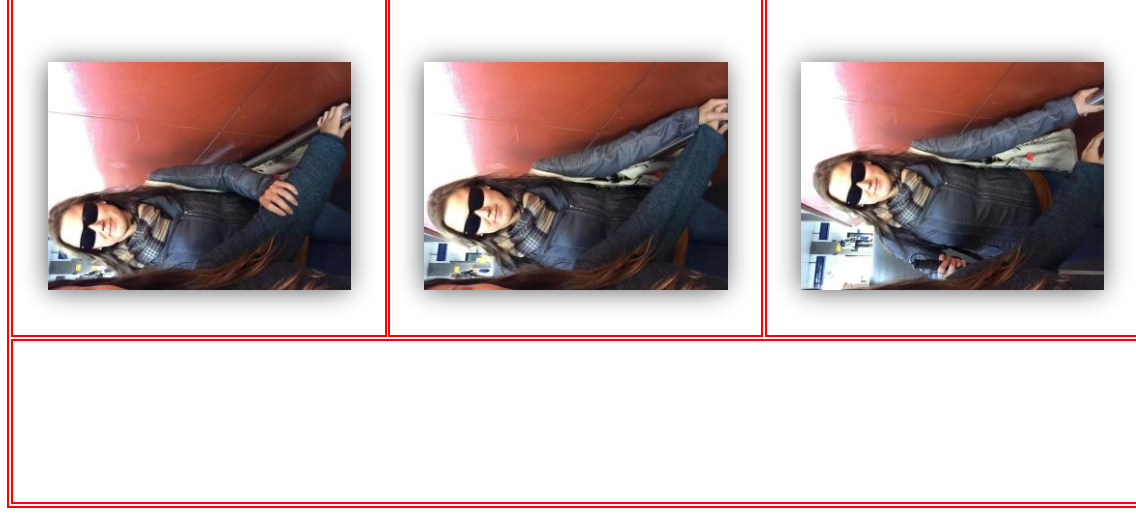
4.		<p><i>Die Perrons am Bahnhof in Visp sind mit taktil-visuellen Leitlinien versehen. Sie sind im gleichen Abstand gezeichnet und verlaufen am Rand des Perrons. Dies ist eine Art Sicherheitsvorkehrung, damit Menschen mit einer Sehbehinderung nicht zu nahe an das Gleis gelangen. Gleichzeitig geben taktil-visuelle Leitlinien Orientierung.</i></p> <p>Öffentliche Verkehrsmittel sollten für Menschen mit einer Sehbehinderung beispielsweise anhand von taktil-visuellen Leitlinien zugänglich gemacht werden. Da die Linien je nach Jahreszeit im Schnee verschwinden, braucht es andere Hilfsmittel für die Orientierung. Das können beispielsweise Tonsignale, detaillierte Navigationssysteme oder Applikationen sein.</p>
4.	 	<p><i>Taktil-visuelle Leitlinien bestehen aus sechs weissen geraden Linien. Kleine Unterbrechungen der Leitlinien fördern die Entwässerung. Der Abstand beträgt maximal 3cm. Ein Richtungswechsel erfolgt jeweils in 90° Winkeln.</i></p> <p><i>Die taktil-visuellen Leitlinien werden durch Pendelbewegungen wahrgenommen, so dass diesen gefolgt werden kann.</i></p> <p><i>In Österreich heben sich taktil-visuelle Leitlinien nicht vom Boden ab, sondern kennzeichnen sich durch Vertiefungen.</i></p> <p>Zu viele taktil-visuelle Leitlinien können Menschen mit einer Sehbehinderung verwirren. Es muss darauf geachtet werden, dass alle weiterführenden Informationen für Menschen mit einer Sehbehinderung zugänglich gemacht werden. Beispielsweise führen taktil-visuelle Leitlinien zu auditiven Ausgaben oder zu Dienstleistungen, bei welchen sich Menschen mit einer Sehbehinderung informieren können.</p>

		
2.		<p><i>Es führen keine taktil-visuellen Leitlinien zum «Ticket-Entwerter». Eine Person mit einer Sehbehinderung muss den Entwerter auffinden auf einem Bahnhof auffinden. Für reisende Menschen mit einer Sehbehinderung, welche nicht wissen, wo sich der «Ticket Entwerter» befindet, kann dies ein weiterer Hindernisfaktor für das autonome Reisen sein. Sobald der Automat gefunden wird, müssen Menschen mit einer Sehbehinderung den Einschub ertasten, damit sie ihr Ticket entwerthen können. Auch dies benötigt viel Geduld und Übung.</i></p> <p>Taktil-visuelle Leitlinie sollten an die Ticket-Entwerter herañführen. Das Personal in den Zügen sollte Verständnis zeigen, wenn eine Person mit einer Sehbehinderung das Ticket nicht entwerthen konnte.</p>
2.		

5.		<p><i>Damit Menschen mit einer Sehbehinderung autonom die Tür des Zuges finden können, vertrauen sie auf ihr Gehör. Sie versuchen anhand von Geräuschen die Tür zu lokalisieren. Gemeint sind beispielsweise Geräusche wie das Öffnen der Tür oder das Aussteigen der Passant*innen. In den Selbstexperimenten zeigte sich, dass es sehr schwierig ist, die Tür zu lokalisieren, wenn sich diese weiter weg befindet. Wir fanden die Tür relativ rasch, wenn sie unmittelbar vor uns stehen blieb. Ansonsten konnten wir nur raten wo sich die Tür befindet.</i></p> <p>Hier könnten Tonsignale in und an den Türen helfen, diese aufzuspüren.</p>
7.		<p><i>Tamara hört mit, damit sie ihre Haltestelle nicht verpasst. Einige Züge haben die Haltestellen nicht, oder nicht laut genug angesagt. Eine Person mit einer Sehbehinderung muss sich während der ganzen Reise konzentrieren, damit sie ihre Haltestelle nicht verpasst. Dies ist mit der Zeit sehr ermüdend.</i></p> <p>Die Ansagen in den Zügen müssen laut genug sein, damit man sie hört. Alle Haltestellen müssen genannt werden. Für eine Person mit einer Sehbehinderung kann es entlastend sein, wenn beispielsweise eine sehende Person auf sie zugeht und fragt, ob sie helfen kann. Für Personen mit einer Sehbehinderung ist es schwierig, jemanden direkt anzusprechen. Deswegen kann es helfen, wenn sie angesprochen werden. Beispielsweise kann eine Drittperson dafür sorgen, dass die Person mit einer Sehbehinderung bei der richtigen Haltestelle aussteigt. Somit muss die Person mit der Sehbehinderung auch nicht ständig aufmerksam bleiben, damit sie nicht an ihrer gewünschten Haltestelle vorbeifährt. Zusätzlich wäre es für Menschen mit einer Sehbehinderung wichtig, dass sich mehr Zugpersonal in den Zügen aufhält, um nachzufragen und Unterstützung einzuholen.</p>

3.		<p>Die sehende Begleitung ist eine Möglichkeit, eine Person mit einer Sehbehinderung auf einer Strecke zu begleiten. Die sehende Person geht immer einen Schritt voraus, damit die Person mit einer Sehbehinderung nicht in ein Hindernis läuft. Durch die sehende Begleitung haben wir uns beim Reisen sicherer gefühlt. Trotzdem war unser Körper sehr angespannt, da wir uns auf alles gefasst machen mussten. Durch die sehende Begleitung wird der sehenden Person viel Vertrauen geschenkt, da diese die Verantwortung über die eigene Sicherheit übernimmt.</p> <p>Damit sehende Menschen wissen, wie sie mit Menschen mit einer Sehbehinderung umgehen oder diese unterstützen können, müssen sie sich damit befassen. Die Gesellschaft muss darauf sensibilisiert werden, wie sie durch einfache Hilfestellung, viel bewirken kann. Dafür braucht es beispielsweise Schulungen, Weiterbildungen, Sensibilisierung durch Mund-zu-Mund-Propaganda.</p>
3.		<p><i>Hier zeigen taktil-visuelle Leitlinien am Anfang der Unterführung an, wo die Neigung beginnt. Bei vielen Bahnhöfen finden sich diese sogenannten Aufmerksamkeitsfelder am Ende einer Treppe oder Unterführung beim Perron. Weder in Visp noch in Brig gibt es taktil-visuelle Leitlinien, welche der Bahnhofshalle entlangführen und ein Perron anzeigen.</i></p> <p>Aufmerksamkeitsfelder zeigen eine Veränderung des Weges an. Sie sind wichtig, damit eine Person mit einer Sehbehinderung aufmerksam wird und sich auf eine Veränderung vorbereiten kann.</p>

3.	 	<p><i>Am Bahnhof in Visp gibt es bei den Perron-Unterführungen Handläufe, an welchen sich Menschen mit einer Sehbehinderung orientieren können.</i></p> <p>Handläufe geben Sicherheit und Stabilität. Sie sind innerhalb und ausserhalb öffentlicher Transportmittel bedeutsam. Insbesondere beim Ein- und Aussteigen können Handläufe helfen, das Gleichgewicht zu behalten.</p>
3.		<p><i>Es ist möglich, dass sich eine Person mit einer Sehbehinderung nicht über verfügbare Hilfsmittel bewusst ist, da sie diese nicht über das Auge wahrnehmen kann.</i></p> <p>Kann eine Person mit einer Sehbehinderung nicht selbstständig den Handlauf finden, kann sie mit Hilfe der sehenden Begleitung unterstützt werden. Dazu hält die begleitende Person den Handlauf und lässt die Person mit einer Sehbehinderung über ihren Arm nach unten streichen, bis sie den Handlauf auffindet.</p>



Datum: 14.08.2019



Name der Teilnehmerin: Tamara Croft



Name der Sicherheitsperson: Denise Ruffiner



Öffentliches Verkehrsmittel: Zug

Ort: Visp Bahnhof – Turtmann Bahnhof (Regio)

Schritt	«Seh-behinderung»	Hilfsmittel	Kriterien										Orientierungs-hilfen	Zeit	Bemerkungen (Schwierigkeiten)		
			Zugänglichkeit			Autonomie				Sicherheit							
			v	m	tv	nv	v	m	tv	nv	v	m	tv	nv			
1. Sich Informationen zu den Bahnverbindungen holen	Konstruierte Blindheit	Begleitung weisser Stock													Falls Passant*innen vor Ort sind, kann ich sie fragen. Ansonsten kann ein Perronwechsel knapp werden.	Es gab keine auditiven Ansagen und ich musste den Zug wechseln. (Zwischenstation)	
			x														
2. Ein Ticket lösen															Aufwendig: Ich hätte den Schalter auffinden müssen.	Die Zeit um umzusteigen kann knapp sein. Um ein Ticket zu lösen, müsste ich dieses am Schalter lösen und wieder zum Perron gehen.	
3. Den Weg zum Bahnhof / zur Haltestelle finden															Als sehende Begleitung kann die Person mit einer Sehbehinderung zum Handlauf geführt werden. Auf Hindernisse hinweisen.	Genug: Das Perron und der Bahnhof mussten nicht gewechselt werden.	Tamara wusste nicht, auf welchem Perron sie sich befindet. Sie hat es nicht mitbekommen. Sie hätte zuerst die Treppen oder die Unterführung aufsuchen müssen, um sich diese Informationen zu beschaffen.

Situation (Nummer)	Foto	Situationsanalyse und Verbesserungsvorschläge
2.		<p><i>Der Ticketautomat in Turtmann ist weder mit auditiven Ansagen noch mit Brailleschrift ausgerüstet.</i></p> <p>Eine Gegensprechanlage oder eine Funktion wie SIRI könnten helfen, das richtige Ticket zu lösen.</p>
3.		<p><i>Die Linien des Gehsteigs, welche zum Bahnhof in Turtmann führen, sind nicht taktil-visuell.. Da die Linien nicht wahrgenommen werden können, besteht die Gefahr, dass die Person mit einer Sehbehinderung auf die Strasse läuft. Tamara hat sich meistens am Rasen orientiert. Manchmal standen jedoch Gebüsche am Rand, so dass sich Tamara ohne Hilfestellung mehrmals die Arme aufgeschürft hätte.</i></p>

		Taktil-visuelle Leitlinien sind hier notwendig, da kein Absatz beim Gehsteig vorhanden ist.
3.		<p><i>Dieser Gehsteig ist nicht mit taktil-visuellen Leitlinien versehen. Kleine Pfeiler sollen jedoch den Weg für Fussgänger*innen kennzeichnen. Durch die Pendelbewegungen mit dem weissen Stock ist Tamara wiederholt von einem Pfeiler aufgehalten worden. Bei unserem Selbstexperiment ist Tamara fast in die Dornen gelaufen, weil sie diesen Pfeilern ausweichen wollte.</i></p> <p>Taktil-visuelle Leitlinien könnten ergänzt werden.</p>

6.		<p><i>Am Bahnhof in Turtmann ist das Perron nicht mit taktil-visuellen Leitlinien ausgestattet. Dadurch ist es für eine Person mit einer Sehbehinderung schwierig einzuschätzen, so sich das Gleis befindet, ohne ihm zu nahe zu kommen. Dies kann sehr gefährlich sein.</i></p> <p>Taktil-visuelle Leitlinien sind hier notwendig.</p>
8.		<p><i>Beim Bahnhof in Turtmann gibt es nur Treppen, um das andere Perron zu erreichen. An einem Ort des Bahnhofs, hat das Perron Mulde. Bei unserem Selbstexperiment hielt der Zug so, dass unsere Ausstiegstür genau über dieser Mulde war. Tamara musste blind einen Absatz von knapp einem Meter überwinden. Dies empfanden wir trotz der Hilfestellung von Denise als gefährlich. Eine alleinreisende Person mit einer Sehbehinderung hätte sich dabei verletzen können. Ohne weissen Stock wäre es nicht möglich, den Abstand abzutasten.</i></p>
		<p>Die Mulde auf dem Perron ist gefährlich für Menschen mit einer Sehbehinderung. Eine zusätzliche Information in den Zügen oder die Hilfe des Personals wäre praktisch. Beispielsweise könnte bei der Ansage von Turtmann erwähnt werden, dass bei den hintersten und vordersten Wagen ein grosser Absatz beim Aussteigen folgt.</p>

6.

Der Abstand vom Perron zum Zug ist relativ gross. Eine Person mit einer Sehbehinderung, welche den Zug abtasten muss, um die Tür zu finden, könnte sich in Gefahr bringen. Zudem gibt es bei der Einstiegtür eine Erhöhung.

Damit eine Person mit einer Sehbehinderung die Tür einfacher findet, könnte ein Tonsignal bei den Türen oder bei einzelnen Türen eingebaut werden.

2. Tag



Datum: 27.09.2019

Name der Teilnehmerin: Tamara Croft



Öffentliches Verkehrsmittel: Bus

Ort: Brig – Gamsen Sportzentrum Olympica

Schritt	«Seh- behinderung»	Hilfsmittel	Kriterien												Orientierungs- hilfen	Zeit	Bemerkungen (Schwierigkeiten)	
			Zugänglichkeit				Autonomie				Sicherheit							
			v	m	tv	nv	v	m	tv	nv	v	m	tv	nv				
1. Sich Informationen zu den Busverbindungen holen	Konstruierte Blindheit	Begleitung Weisser Stock			x					x				x	Tafel, welche nicht einfach zu finden ist. Der Knopf war durch Abtasten zuerst nicht auffindbar. Nur durch Tipps konnte er gefunden werden.	Genug vorhanden	Alles wird laut vorgelesen. Die einzelnen Haltestellen sind nicht ersichtlich. Die Tafel sollte von taktil-visuellen Leitlinien umgeben sein.	
2. Ein Ticket lösen* *Wir hatten bereits ein Ticket																Der Buschauffeur hat sich von sich aus gemeldet (Sehr positiv!)		
3. Den Weg vom Bahnhof zu einem bestimmten Bus finden						x					x				x	Die Begleitung	Wir hatten genug Zeit einberechnen t.	Die taktil-visuellen Leitlinien können mit einem weissen Stock nicht erfasst werden.
4. Die Tür finden			x												x	Der Bus ist eingefahren und Leute sind ausgestiegen. Dem Laut der Türöffnung konnte gefolgt werden.	vorhanden	Abschätzen, wie viele Leute aussteigen und wo Leute wieder einsteigen.
5. Einsteigen				x												x	Ein Handlauf an der Seite.	Vorhanden: Der Bus wartete

Situation (Nummer)	Foto	Situationsanalyse und Verbesserungsvorschläge
1.		<p>Die Anzeigetafel steht erst seit Juli 2019 in Brig. Es führen weder taktil-visuelle Leitlinien zu der Tafel, noch ist sie umgeben von Sicherheitslinien. Tamara wusste in etwa, wo sich die Tafel befindet. Doch auch so war es schwer genug, diese zu finden. Zuerst verwechselte sie die Tafel mit dem Anhänger, welcher hinter der Tafel steht. Doch die Anzeigetafel allein erweist einer Person mit einer Sehbehinderung keinen Dienst. Daher müssen Betroffene hoffen, eine Lautsprechanlage in der Nähe der Anzeigetafel zu finden.</p>
1.		<p>Auch hier wusste Tamara, wo sich diese Lautsprechanlage und der Knopf eigentlich befindet. Trotz dieses Vorwissens war es schwierig, die Tafel mit dem Knopf zu finden.</p> <p>Taktil-visuelle Leitlinien würden helfen, weiterführende Informationen für Menschen mit einer Sehbehinderung ersichtlich zu machen.</p>

1.		<p><i>Die Lautsprechanlage wurde gefunden und die einzelnen Verbindungen werden chronologisch vorgelesen. Tamara wollte nach Gamsen gehen. Da die Zwischenhalte nicht bekannt gegeben werden, wusste sie nach der Ansage noch immer nicht, welchen Bus sie nehmen musste.</i></p> <p>Die Ansagen sollten etwas detaillierter sein, damit man in weiss, durch welche Haltestellen der Bus bedient. Beispielsweise könnte mehrere Haltestellen zusätzlich aufgezählt werden.</p>
3.		<p><i>Die Felder und Buchstaben wurden erst vor einem Monat, das heisst, Ende Juli 2019 neu gezeichnet und sollten daher noch in gewünschtem Ausgangszustand sein. Da der Boden relativ uneben ist, können zwar die Linien, nicht aber der Buchstabe gelesen werden. Mit aller Mühe versuchte Tamara den Buchstaben mit dem weissen Stock zu «lesen». Sie konnte es nicht herausfinden und musste nachfragen. Die Konturen sind nur teilweise nachvollziehbar</i></p>
		<p>Hier könnte eine Applikation helfen, den richtigen Bus zu finden. «Intros» ist beispielsweise eine Applikation, welche Menschen mit einer Sehbehinderung die Benutzung öffentlicher Transportmittel erleichtert. Auf der App kann die gewünschte Busverbindung per Doppelklick ausgewählt und ein Signal per Bluetooth zum Bus gesendet werden. Sobald der Bus ankommt, erklingt bei der vorderen Tür des Busses ein Tonsignal. Somit weiss eine Person mit einer Sehbehinderung nicht nur, welchen Bus sie nehmen muss, sondern auch, wo sich der Bus befindet.</p> <p>Außerdem kann eventuell eine Signalisation durch Brailleschrift getestet werden. Oder der Buchstabe wird besser hervorgehoben. Im Winter kann es sein, dass der</p>

		Schneepflug diese Linien wieder wegschabt. Daher ist es besser, über Tonsignale zu arbeiten.
5.		<p><i>Die Absätze der Treppen in den Bussen sind je nachdem steil und hoch. Um in den Bus einzusteigen besteht eine kleinere Gefahr sich zu verletzen, da die Person nach vorne, das heisst, in den Bus fallen würde. Beim Verlassen des Busses entstehen jedoch grosse Schwierigkeiten. Insbesondere die erste, beziehungsweise die letzte Stufe, welche bis zum Boden reicht, ist stark erhöht und daher relativ gefährlich. Ein Buschauffeur fragte nach, ob wir zusammengehörten. Er war bereit, Hilfe zu leisten.</i></p> <p>Die Stufenenden sollten mit einem kontrastreichen Balken markiert sein, damit sie für eine Person mit einer Sehbehinderung eventuell besser wahrgenommen werden können. Bei blinden Passagieren ist es umso wichtiger, dass das Personal aufmerksam ist und Hilfe anbietet. Falls andere Passagiere vor Ort sind, können auch diese Unterstützung anbieten. Dafür braucht es wiederum die Sensibilisierung der Gesellschaft.</p>

8.

Beim Aussteigen hätte sich Tamara beinahe den Fuss verdreht. Sie tritt genau auf die Neigung des Trottoirs. Da sie nicht mit dieser Neigung gerechnet hat, ist sie beinahe hingefallen. Zudem führte kein Fussgängerstreifen über die Strasse und es gab keine taktil-visuellen Leitlinien. Tamara war orientierungslos. Die Abneigung beim Trottoir lässt die Person mit einer Sehbehinderung glauben, dass sie vor einem Fussgängerstreifen steht.

Buschauffeure*eusen sollten darauf hinweisen, falls sie über folgende Hindernisse Bescheid wissen. Menschen mit einer Sehbehinderung sind angewiesen auf eine gute Signalisation. Leider scheitert es meistens an der Umsetzung. Die Gesetze sind vorhanden, um einen barrierefreien Zugang zu schaffen.

Datum: 27.09.2019

Name der Teilnehmerin: Denise Ruffiner und Tamara Croft


Name der Sicherheitsperson: Denise Ruffiner und Tamara Croft

Öffentliches Verkehrsmittel: Bus

Ort: Gamsen Sportzentrum Olympica - Brig

Schritt	«Seh-behinderung»	Hilfsmittel	Kriterien												Orientierungs-hilfen	Zeit	Bemerkungen (Schwierigkeiten)	
			Zugänglichkeit				Autonomie				Sicherheit							
			v	m	tv	nv	v	m	tv	nv	v	m	tv	nv				
1. Sich Informationen zu den Busverbindungen holen	Konstruierte Blindheit	«Sehende Begleitung»				x				x				x	Es waren zwei weitere Passant*innen vor Ort.	Vorhanden, Bus hatte Verspätung	Keine Informationen sind für eine blinde Person zugänglich. Falls ein Handy vorhanden ist, durch eine auditive App	
2. Ein Ticket lösen									x						Buspersonal; Handy	Kann stressig sein. Druck der Leute; Brieftasche finden.	Man hätte vorne beim Buspersonal einsteigen müssen. Oder ein Ticket über das SBB App kaufen.	
3. Den Weg zum Bahnhof / zur Haltestelle finden																		
4. Den Weg vom Bahnhof zu einem bestimmten Bus finden						x					x				x	keine; evtl. die zwei anderen Passant*innen und Begleitung	Vorhanden, Busschauffeur war geduldig.	Es hatte keine taktil-visuellen Leitlinien.
5. Die Tür finden			x							x						Hören, wo sich die Tür öffnet und wo die anderen Passant*innen einsteigen	begrenzt	Befahrene Strasse, Lärmpegel war relativ laut.
6. Einsteigen				x					x							Handläufe und Begleitung	begrenzt	Aussteigende Passant*innen; Druck aufgrund der Aura der anderen Leute
7. Einen freien Sitzplatz finden								x				x				Handläufe, Sitze	Der Chauffeur	Viele Leute waren im Bus, in der ersten Reihe sassen bereits

[illegible]

Situation (Nummer)	Foto	Situationsanalyse und Verbesserungsvorschläge
1.		<p>Die Informationstafel bei der Haltestelle in Gamsen «Gewerbezentrum Olympica» ist die einzige Orientierungshilfe, um sich Informationen zum Fahrplan einzuholen. Die Tafel ist nicht mit Brailleschrift versehen und für eine Person mit Sehbehinderung nicht lesbar. Bereits für eine Person mit verminderter Sehkraft ist die Schrift an der Tafel zu klein gedruckt. Am Boden fehlt ein Einstiegsfeld, um zu wissen, wo sich die vorderste Tür des Busses befinden wird.</p>

1.		<p><i>Es hat keine taktil-visuellen Leitlinien. Dadurch war es schwierig für eine Person mit einer Sehbehinderung, jemanden aufzusuchen, um nachzufragen. Auch ein Fussgängerstreifen fehlt, um die Strasse zu überqueren.</i></p> <p><i>Ohne Handy oder andere Menschen vor Ort ist die Person mit einer Sehbehinderung verloren. Die Person muss hoffen, dass nächstens ein Bus einfährt oder eine weitere Person eintrifft.</i></p> <p>Die Person mit einer Sehbehinderung ist angewiesen auf ein Handy und eine Applikation, welche die Abfahrtszeiten und Verspätungen laut vorliest. Hier weisen wir auf eine Applikation hin, welche durch ein Navigationsgerät den gewählten Bus anzeigt und somit die zeitliche Distanz bis zur Haltestelle berechnet. Manche Busse geben Verspätungen ebenfalls an.</p>
1.		<p><i>Der Bus hatte Verspätung. Denise konnte das nicht wissen. Die Zeit verging sehr langsam. Aufgrund des fehlenden Sehvermögens hatte Denise keine visuellen Wahrnehmung. Aufgrund der fehlenden optischen Reize fiel es uns schwieriger, miteinander zu kommunizieren.</i></p> <p><i>Tamara machte Fotos von Denise, ohne dass sie das mitbekommen hat. Eine Person mit einer Sehbehinderung ist ausgeliefert, wenn eine andere Person heimlich von ihr Fotos macht. Die Privatsphäre von Menschen mit einer Sehbehinderung kann sehr einfach überschritten werden.</i></p> <p>Die Person mit einer Sehbehinderung ist angewiesen auf ein Handy.</p> <p>Für Denise ist es schwierig einzugreifen, als Fotos von ihr gemacht werden, obwohl der Datenschutz gewährleistet werden müsste.</p>



7.



Auf den Plätzen, welche für Menschen mit einer Behinderung reserviert sind, sassen bereits Leute. Niemand ist aufgestanden und hätte den Platz freiwillig angeboten. Daher musste Denise in die zweite Reihe. Bevor sie sich setzen konnte, fuhr der Bus bereits los. Beinahe hätte sie das Gleichgewicht verloren und wäre umgefallen. Der Buschauffeur hat sich nicht darauf geachtet, ob sie sich schon hingesetzt hat.

Falls eine Person mit einer Sehbehinderung Schwierigkeiten hat, einen Sitzplatz eigenständig zu finden, ist es die Aufgabe des Buspersonals, den ersten Sitzplatz hinter sich freizumachen und/oder dieser Person zu helfen. Manchmal sind auch Viererplätze mit einem Symbol für Menschen mit einer Behinderung gekennzeichnet. Die Fahrt sollte erst fortgesetzt werden, sobald die Person mit einer Sehbehinderung sich hingesetzt hat. Die Aufmerksamkeit des Buspersonals ist gefragt.

8.		<p><i>Denise hört aufmerksam zu, damit sie ihre Haltestelle nicht verpasst. Die Haltestelle wird nur einmal angesagt.</i></p> <p>Es wäre hilfreich, wenn die Haltestelle noch ein zweites Mal, spätestens beim Ankommen an der Bushaltestelle, nochmals erwähnt wird (Beispiel Busfirma Ballestraz). Die Sprechanlagen sollten laut genug eingestellt sein, da grosse Menschenmengen diesen Signalton überdecken können.</p>
8.		<p><i>Denise weiss, dass sie bei der nächsten Haltestelle aussteigen muss. Sie sucht den Halteknopf. Normalerweise befindet sich ein Halteknopf beim Platz, welcher für Menschen mit einer Behinderung reserviert ist. Da Denise jedoch nicht an diesem Platz sitzt, weiss sie nicht, wo sich dieser befindet. Sie ist zu weit entfernt, um den Buschauffeur zu fragen. Sie sucht erfolglos nach einem Knopf.</i></p> <p>Für eine Person mit einer Sehbehinderung ist es schwierig zu wissen, wo sich andere Personen befinden. Daher ist es entscheidend, dass die Gesellschaft hilft, wenn eine Person nach einem Halteknopf sucht und diesen nicht findet. Die Gesellschaft sollte auf mögliche Herausforderungen für Menschen mit einer Sehbehinderung sensibilisiert sein. Sei das durch die Schule, durch einen Besuch bei einer Beratungsstelle für Menschen mit einer Sehbehinderung, durch einen Kurs, eine Weiterbildung oder durch die direkte Kommunikation mit Menschen mit einer Sehbehinderung.</p>
8.		

8.		<p><i>Tamara hat Denise den Tipp gegeben, oberhalb ihres Kopfes zu suchen. Nach längerem Abtasten findet sie den Halteknopf. Je nachdem, wie lange sie nach dem Knopf sucht, besteht die Chance, dass sie die gewünschte Haltestelle verpasst.</i></p> <p>Für eine Person mit einer Sehbehinderung kann es auch helfen, wenn die Knöpfe mit einer kontrastreichen Farbe umkreist werden.</p>
8.		

Datum: 27.09.2019


Name der Teilnehmerin: Denise Ruffiner



Öffentliches Verkehrsmittel: Bus




Ort: Brig – Naters Fiischer Fäld




Schritt	«Seh-behinderung»	Hilfsmittel	Kriterien												Orientierungs-hilfen	Zeit	Bemerkungen (Schwierigkeiten)	
			Zugänglichkeit						Autonomie						Sicherheit			
			v	m	nv	tv	nv	v	m	nv	tv	nv	v	m	nv			
1. Sich Informationen zu den Busverbindungen holen	Konstruierte Blindheit	Begleitung Weisser Stock				x				x			x			Tafel, welche schwierig auffindbar ist	hat gereicht	Dadurch, dass Denise wusste, wo der Bus abfährt, war es einfacher.
2. Ein Ticket lösen																		Brauchten wir nicht.
3. Den Weg vom Bahnhof zu einem bestimmten Bus finden					x				x								Begleitung	vorhanden
4. Die Tür finden						x				x						Ander Passant*innen (hat Vor- und Nachteile)	Vorhanden: Der Bus wartete einige Minuten.	Denise war total verunsichert und fühlte sich unwohl aufgrund der vielen Leute, des Lärms und des Cannabisgeruchs.
5. Einsteigen			x						x				x			Handläufe	ausreichend vorhanden	Der Absatz war klein.
6. Einen freien Sitzplatz finden																	vorhanden	Ein Sitz war erhöht. Denise wollte auf den hinteren Sitz rücken und stiess gegen den Sitzplatz am Fenster. (noch nie zuvor gesehen! Das Rad befindet sich unter dem Sitz) Es war ein sehr grosser Absatz vorhanden. Denise lief dagegen. Denise hatte Glück,



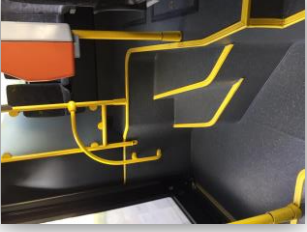
[illegible]




Situation (Nummer)	Foto	Situationsanalyse und Verbesserungsvorschläge
9.		<p>Denise suchte beim Umsteigen eine Toilette. Sie wusste, dass sie Geld einwerfen muss, hätte jedoch keine Ahnung gehabt, wie viel Geld verlangt wird. Sie sucht den Münzaufnahmepalt und verwechselt ihn mit der Geldausgabe. Sie tastet das Feld ab und sucht weiter. Auch die Münzen führten zu Verwirrung. Denise konnte die 1-Franken-Münze nicht identifizieren. Sie versuchte sich an der Grösse zu orientieren. Das war</p>

9.		<p><i>jedoch schwierig. Auch beim Lösen eines Tickets im Bus, braucht die Person mit einer Sehbehinderung Münzen oder Scheine.</i></p>
9.		<p>Die Scheine enthalten spürbare gestrichelte Linien am Rand. Bei der 10er-Note ist ein Feld mit einer gestrichelten Linien spürbar; bei der 20er-Note zwei; bei der 50er-Note drei; bei der 100er-Note vier; bei der 200er-Note fünf und so nehmen wir an, dass bei der 1000er-Note sechs gestrichelte Linien vorhanden sind. Durch ein Erkennungssystem auf dem Handy, können die Münzen identifiziert werden. Der Münzaufnahmespalt sollte mit einer Kontrastfarbe hervorgehoben werden. So können ihn Menschen mit einer Sehbehinderung leichter finden. Für Menschen mit einer völligen Blindheit wäre eine erhöhte Umkreisung des Münzaufnahmespalts eine mögliche Hilfe. Somit wird die Person darauf hingewiesen, dass sich dort etwas befindet.</p>

9.		<p><i>Die Tür war relativ schwer und Denise hatte Mühe, sie zu öffnen. Sie suchte im Toilettenraum nach der Kabine und fand diese eigenständig.</i></p>
9.		<p>Auch hier gibt es keine Kontraste. Eine Person, welche hell und dunkel wahrnehmen kann, wäre dankbar, wenn dir Tür oder insbesondere der Türgriff hervorgehoben wird. Beispielsweise könnte die Tür oder der Türgriff mit einem schwarzen Balken umrandet werden.</p>
3.		<p><i>Auf dem Weg vom Perron zum Bahnhofplatz gibt es keine taktil-visuellen Leitlinien. Menschen mit einer Sehbehinderung haben keine Ahnung, in welche Richtung sie gehen müssen, um den Bahnhof zu verlassen. Aufgrund der Menschenströme, welche in der Bahnhofshalle zusammenkommen, ist es für eine Person mit einer Sehbehinderung umso schwieriger, sich zu orientieren. Denise hat sich durch die vielen Leute eingeengt und bedrängt gefühlt. Viele Menschen sind ihr jedoch automatisch aus dem Weg gegangen.</i></p>

		<p>Ein Bahnhof sollte mit taktil-visuellen Leitlinien ausgestattet sein.</p>
3.	  	<p><i>Auch vor dem Bahnhof ist der Boden nicht mit taktil-visuellen Leitlinien markiert. Menschen mit einer Sehbehinderung werden mit vielen verschiedenen Sinneswahrnehmungen überhäuft und verlieren die Orientierung. Auch der Weg zur Bahnstrasse ist unklar. Zudem fahren hier Busse und die MGB durch. Für eine Person mit einer Sehbehinderung können die vielen Geräusche dazu führen, dass die Busse nicht gehört werden.</i></p> <p><i>Auch bei den Haltestellen, wo die Busse am Bahnhof einfahren, gibt es keine Markierungen, wo die Person mit einer Sehbehinderung stehen soll. Auch hier haben Menschen mit einer Sehbehinderung fast keine Anhaltspunkte.</i></p> <p>Der Bahnhofplatz Brig sollte mit taktil-visuellen Leitlinien ausgestattet sein. Die Überquerenden Verkehrsmittel stellen eine Gefahr für Menschen mit einer Sehbehinderung dar.</p>

1.		<p><i>Die Verkehrsnetztafel am Bahnhof ist nur für Menschen ohne Sehbehinderung gedacht. Eine Person mit Sehbehinderung kann sich keine Auskunft bei dieser Tafel einholen.</i></p> <p>Auditive Anzeigetafeln würden helfen, sich über die verschiedenen Verkehrsnetze und -verbindungen zu informieren. Es hat eine auditive Anzeigetafel beim Bahnhof.</p>
3.		<p><i>Taktil-visuelle Buchstaben geben die verschiedenen Buslinien an. Das L hebt sich vom Boden ab und ist teilweise lesbar. Eine Person mit einer Sehbehinderung muss jedoch herausfinden, wo sich dieser Buchstabe auf dem Boden befindet.</i></p> <p>Eventuell könnte hier auch eine Bodenmarkierung helfen, den Bus zu finden.</p>
5.		<p><i>Denise steigt in das hinterste Busabteil ein. Sie läuft in die Treppen. Durch Abtasten findet sie einen freien Sitzplatz.</i></p> <p>Kontrastmarkierungen am Ende jeder Stufe weisen Menschen mit einer Sehbehinderung auf die Treppen hin. Trotzdem kann sich eine blinde Person nicht daran orientieren. In ihrem Fall ist es angemessener, wenn sie bei der vordersten Tür einsteigt.</p>

6.	 	<p><i>Denise hat einen Vierersitzplatz gefunden und will auf den hinteren Sitz, Richtung Fenster rücken, um Tamara Platz zu machen. Der danebenliegende Sitz ist erhöht. Sie stiess unerwartet gegen diesen Sitzplatz. Diese Sitzerrhöhung haben wir bisher im Oberwallis nur in dem Ortsbus Richtung Naters gesehen.</i></p> <p>Die Erhöhung könnte eventuell auch durch Kontraste verstärkt werden. Andernfalls können Mitmenschen einschreiten und Menschen mit einer Sehbehinderung darauf aufmerksam machen, wenn sie sehen, dass eine Person auf diesen Vierersitzplatz zusteuert.</p>
7.		<p>Denise sucht den Halteknopf. Sie findet den Knopf, indem sie abtastet.</p> <p>Auch hier hilft wieder eine kontrastreiche Umrandung der Halteknöpfe. Für Menschen mit einer Blindheit wäre hier eine Applikation hilfreich, bei welcher man den Haltewunsch an den Bus via Bluetooth oder WLAN weitersenden kann. (Beispielsweise Intros)</p>

3. Tag

Datum: 08.10.2019

Name der Teilnehmerin: Denise Ruffiner

Name der Sicherheitsperson: Tamara Croft


Öffentliches Verkehrsmittel: Zug

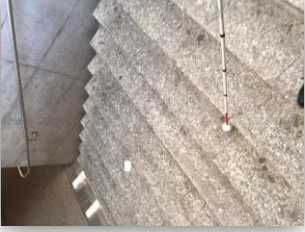


Ort: Brig - Bitsch (MGB) → diese Strecke musste aufgrund von zunehmender Übelkeit abgeändert werden. Somit wurde Der Zug in Brig betreten, Denise hat einen Platz ausgewählt und ist wieder in Brig ausgestiegen.



Schritt	«Seh-behinderung»	Hilfsmittel	Kriterien												Orientierungs-hilfen	Zeit	Bemerkungen (Schwierigkeiten)
			Zugänglichkeit				Autonomie				Sicherheit						
			v	m v	tv	nv	v	m v	tv	nv	v	m v	tv	nv			
1. Sich Informationen zu den Bahnverbindungen holen	Konstruierte Blindheit	Begleitung Weisser Stock													Das Perron befand sich nicht wie die anderen Perrons im Innern des Bahnhofgebäudes, sondern draussen auf dem Bahnhofplatz. Es gibt keine spezifischen Orientierungshilfe n.	Genügend: Wir hatten viel Zeit eingerechnete.	Das Perron befand sich nicht wie die anderen bei der Bahnhofshalle, sondern draussen.
					x												
2. Ein Ticket lösen									x					x	Das Zugpersonal	genügend	Der Ticketentwerter befand sich zwischen zwei Gleisen. Denise hätte den Weg absuchen müssen, um diesen zufälligerweise zu finden.
3. Den Weg vom Bahnhof zu einem bestimmten Perron finden															Keine: Die einzige Orientierungshilfe war Tamara als sehende Begleitung	Durch die Begleitung konnte das Perron innerhalb der vorhandene	Die Züge fahren über den Bahnhofplatz, was gefährlich für Menschen mit einer Sehbehinderung ist. Es gibt keine Abschränkungen und keine Leitlinien. Somit kann eine Person mit einer
														x			



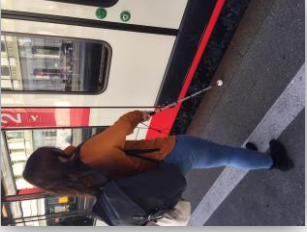
									n Zeit gefunden werden. Ansonsten wäre es vermutlich länger gegangen.	Sehbehinderung ungehindert auf die Gleise laufen.
4. Die Tür finden				x					Da Denise schlecht wurde, ging sie mit offenen Augen zu einer Tür.	Denise hat den Zug mit verdeckten Augen trotzdem abtasten müssen, um die Tür zu finden.
5. Einsteigen				x					Viel zu wenig. 15 Sekunden waren zu wenig Zeit, um als ungeübte Person einzusteigen. Auch 30 Sekunden fühlten sich stressig an.	Denise hat den «normalen» Knopf gedrückt, bei welchem die Tür 15 Sekunden offen bleibt. Es gäbe einen zweiten Knopf für Kinderwagen ect, welcher die Tür für 30 Sekunden offenhält. Als Denise einsteigen wollte, ging die Tür bereits zu. Tamara eilte zur Hilfe.
6. Einen freien Sitzplatz finden									genügend	Den Sitz, welchen sich Denise ausgesucht hat, ist hochgeklappt, als sie sich setzen wollte. Sie hatte Glück und konnte sich noch halten und hinsetzen.
7. Die richtige Haltestelle finden									genug	Bevor der Zug losfuhr, musste das Experiment abgebrochen werden. Denise stieg wieder in Brig aus.


8. aussteigen											Handlauf entlang der Zugkabine	Denise hatte noch genug Zeit, um vor Abfahrt aussteigen, da wir wieder an derselben Haltestelle ausstiegen.	Um die Tür zu öffnen, hätte Denise beinahe den Öffnungsknopf mit dem SOS-Knopf verwechselt. Tamara musste einschreiten.



Situation (Nummer)		Foto	Situationsanalyse und Verbesserungsvorschläge	
3.			<p>Denise ist aus dem Zug gestiegen und sucht ihre Anschlussverbindung. Dafür geht sie hinunter zur Bahnhofshalle. Denise hat beim Absteigen der Treppen die Möglichkeit, mit dem weissen Stock die Stufen abzuschätzen und sich am Handlauf festzuhalten. Sie ist unter anderem mit sehender Begleitung hinuntergestiegen.</p>	




3.		<p>Die Treppen wären mit kontrastreichen Markierungen besser sichtbar. Takttil-visuelle Leitlinien würden Menschen mit einer Sehbehinderung von den Treppen bis zur Bahnhofshalle führen.</p>
3.		<p><i>Die Zahl in Normalschrift und insbesondere die Brailleschrift gibt Menschen mit einer Sehbehinderung Aufschluss darüber, auf welchem Perron sie sich befinden. Die Nummern finden sich am Anfang und am Ende des Handlaufs.</i></p> <p>Handläufe oder Etagen sollten mit einer Nummerierung in Normal- und in Brailleschrift gekennzeichnet werden.</p>
3.		<p><i>Die Eingangshalle, die Perron-Unterführung und der Bahnhofplatz in Brig sind nicht mit takttil-visuellen Leitlinien versehen. Menschen mit einer Sehbehinderung können sich in der Menschenmenge verlieren.</i></p> <p>Der Bahnhof ist ein Treffpunkt für Menschen und sollte übersichtlich gestaltet werden. Takttil-visuelle Leitlinien wären hier sehr angemessen.</p>




3.		<p><i>Die Gleise der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) sind weder abgesperrt, noch gekennzeichnet. Eine Person mit einer Sehbehinderung kann davon ausgehen, sich vor einem Absatz zu befinden. Jedoch führt dieser Schritt nicht auf den Boden, sondern direkt auf das Gleis. Die Bahnübergänge in Brig stellen eine grosse Gefahr für Menschen mit einer Sehbehinderung dar. Einzig die auditive Signalisation, welche ertönt, wenn ein Zug über den Bahnhofplatz fährt, weist auf eine Gefahr hin. Es führen auch keine Sicherheitslinien entlang der Perrons.</i></p> <p>Einer Unterführung wäre hier optimal. Momentan müssen die Gleise überquert werden. Auch taktische visuelle Leitlinien oder Aufmerksamkeitsfelder würden Orientierung geben. Die Gleise bräuchten eine Schranke, damit das Risiko kleiner ist, dass jemand auf die Schienen fällt.</p>
3.		<p><i>Der Zug ist eingefahren und hält. Kurz darauf ist er wieder losgefahren. Eine Person mit einer Sehbehinderung hört je nachdem nicht, dass sich der Zug wieder langsam fortbewegt, weil daneben reger Strassenverkehr herrscht.</i></p> <p>Wenn der Zug hält, dann sollte er auch stehen bleiben. Beim Einfahren «pfeift» die MGB, um darauf aufmerksam zu machen und vorsichtig zu sein.</p>




4.		<p><i>Denise sucht die Bodenmarkierung, damit sie sich daran orientieren kann.</i></p> <p><i>Die Bodenmarkierung war jedoch nicht spürbar. Sie konnte dadurch nicht abschätzen, wie weit entfernt sie vom Perron steht. Sie musste den Rand des Perrons mit dem Stock ertasten.</i></p> <p>Auch hier fehlen taktil-visuelle Leitlinien. Die weisse Leitlinie sollte erneuert werden, damit diese mit einem weissen Stock wahrgenommen werden kann.</p>
4.		<p><i>Denise orientiert sich am Perron, indem sie den weissen Stock zögerlich nach vorne schiebt. Ihre Haltung zeigt, dass sie sich einer Gefahr bewusst ist, dass irgendwo eine Lücke zwischen Perron und Zug besteht.</i></p> <p>Es fehlen Anhaltspunkte, an denen sich Denise orientieren kann. Sie nimmt weder taktil-visuelle Leitlinien wahr, noch kann sie sich an einem Signalton orientieren. Zudem weiss sie nicht, wo das Personal ist, welches sie fragen kann, obwohl dieses etwa zehn Meter entfernt auf dem Perron steht</p>
4.		


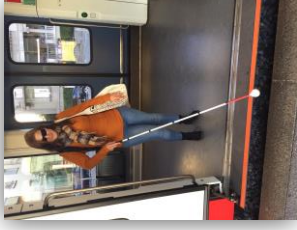
4.		<p>und miteinander spricht. Sobald das Personal eine Person mit einer Sehbehinderung sieht und erkennt, dass Schwierigkeiten auftreten, wäre es angemessen, dass diese Hilfe anbieten.</p>
4.		<p><i>Beim Betätigen des oberen Knopfes bleibt die Tür für 15 Sekunden offen. Beim Drücken des unteren Knopfes bleibt sie 30 Sekunden offen. Für eine Person, welche einen unsicheren Umgang mit dem weissen Stock zeigt, reichen auch die 30 Sekunden knapp, beziehungsweise nicht aus. Denise wäre beim Einsteigen von der Tür erfasst worden, hätte Tamara nicht sofort den Knopf gedrückt.</i></p> <p>Für eine Person mit einer Sehbehinderung ist das Anzeigebild in der Mitte des Knopfes nicht, bis sehr schlecht ersichtlich. Immerhin werden die Knöpfe mit Licht umkreist, was hilft, die Knöpfe wahrzunehmen. Ein Kontrast wäre hier jedoch noch hilfreicher. Sie heben sich ebenfalls von der Tür ab. Es bräuhete jedoch ein Warnsignal, eventuell ein Läuten, damit die Person mit einer Sehbehinderung weiss, dass sich die Tür schliessen wird. So kann die Person mit der Sehbehinderung noch reagieren und notfalls zurücktreten.</p>

4.		<p><i>Der Absatz ist relativ hoch, um einzusteigen. Auch beim Drücken des «Kinderwagen-Knopfes» kommt keine weitere vertiefte Treppe oder Rampe hervor.</i></p> <p>Die Zugeingänge oder auch andere Eingänge zu öffentlichen Transportmitteln sollten möglichst bündig zum Boden sein und wenig Freiraum zwischen Zug und Perron, oder Bus und Trottoir lassen.</p>
5.		<p><i>Die Türen öffnen sich und Denise muss schnell zurückweichen. Sie steht an der Tür, welche sich nach aussen öffnet und sie beinahe erwischt.</i></p> <p>Menschen mit einer Sehbehinderung stehen besser einen Schritt weiter von der Tür entfernt, je nachdem wie sich die Tür öffnet. Bei Schulungen im öffentlichen Verkehr können sie erlernen, die öffentlichen Transportmittel möglichst autonom zu nutzen. Beratungsstellen und Trainer*innen für Orientierungs- und Mobilitätsförderung können Menschen mit einer Sehbehinderung darauf hinweisen und mit ihnen verschiedene Strecken/Passagen üben, um diese selbstständig zu bewältigen.</p>

5.		<p><i>Mit dem weissen Stock schätzt Denise den Abstand zum Boden ab. Sie geht mit dem Stock vor und nimmt einen etwas grösseren Schritt, um in den Zug zu steigen.</i></p> <p>Hilfsmittel, wie der weisse Stock können sehr hilfreich sein. Eine Abklärung bei einer Beratungsstelle hilft, persönlich wichtige IV-Leistungen zu beantragen und diese in Anspruch zu nehmen. Es ist wichtig, mögliche Hilfsangebote mit den Betroffenen zu besprechen und sie zu beraten. Zuständige Fachpersonen haben die Aufgabe, diese Hilfsmittel Menschen mit einer Sehbehinderung vertraut zu machen und mit ihnen zu üben, sich damit zurechtzufinden und diese anwenden zu können.</p>
5.		<p><i>Im Zug sucht Denise Orientierung und Halt, indem sie der Wand folgt und mit der Hand abtastet.</i></p> <p>Handläufe bei Eingängen von öffentlichen Transportmitteln helfen Menschen mit einer Sehbehinderung, sich im Zug zu orientieren und das Gleichgewicht zu behalten, falls der Zug/Bus etc. bereits losfährt.</p>
5.		

6.		
6.		<p><i>Denise findet selbstständig einen Sitzplatz. Sie wählt einen Platz beim Eingangsbereich. Durch Abtasten findet sie die Sitzlehne.</i></p> <p>Geräumige Züge geben Menschen mit einer Sehbehinderung weniger das Gefühl, eingeeengt zu sein und jemandem im Weg stehen zu können. Der Stress kann durch breite Passagen in einem Zug gelindert werden, wenn die Passant*innen an ihnen vorbeigehen können, ohne dass sie sich bewegen müssen.</p>
6.		<p><i>Als sich Denise hinsetzen will, klappt der Sitz hoch. Dies kann eine Gefahr für eine Person, welche nicht sehen kann, sein. Sie hat beinahe ihr Gleichgewicht verloren und den Sitz verfehlt.</i></p> <p>Diese Sitze sind platzsparend, jedoch nicht ganz ungefährlich. Denise wird diese Erinnerung jedoch sicher bleiben, so dass sie sich beim nächsten aufklappbaren Stuhl über die mögliche Gefahr bewusst ist.</p>

6.		
7.		<p><i>Denise hat keine Stütze oder nichts, woran sie sich halten kann. Sie sucht nach Orientierungspunkten, damit sie mehr Stabilität hat.</i></p> <p>Für Denise wäre es hilfreich, wenn sie irgendwo in der Nähe ihres Sitzplatzes einen Handlauf hätte, um sich festzuhalten.</p>
7.		<p><i>Beinahe hätte Denise den SOS Knopf betätigt. Tamara musste eingreifen. Der Knopf befindet sich gleich neben dem Knopf, um einen Haltewunsch zu signalisieren. Der Knopf hebt sich von der Wand ab. Für einen Menschen mit einer Sehbehinderung oder Blindheit besteht hier Verwechslungsgefahr.</i></p>


		<p>Der SOS Knopf sollte sich wie im Beispiel gezeigt, in der Nähe des Ausgangs befinden und für alle erreichbar sein. Jedoch könnte der SOS-Knopf durch einen aufklappbaren Schutz von dem Halteknopf unterschieden werden.</p>
8.		<p><i>Denise nähert sich dem Ausgang und hält den weisse Stock vor sich. Sie wäre dabei beinahe gegen die Zugwand gelaufen. Als sie dies merkt, richtet sie sich neu aus und pendelt mit dem Stock hin- und her, um den Ausgang zu finden.</i></p> <p>Denise sucht mit dem weissen Stock den Ausgang und fährt mit dem Stock zum Boden, um den Abstand einzuschätzen. Sie geht mit dem Stock relativ weit vor, ohne hinten nachzurücken. Dies widerspiegelt ihre innere Unsicherheit und Angst.</p> <p>Als sie mit dem weissen Stock am Boden ist, rückt sie vorsichtig nach und läuft in kleinen Schritten bis an den Rand, um auszustiegen.</p>
		<p>Es ist wichtig, dass Denise breitflächig pendelt, damit sie alle Hindernisse, welche auf sie zukommen durch den weissen Stock wahrnimmt. Fachpersonen bieten Orientierungs- und Mobilitätsschulungen an, welche Menschen mit einer Sehbehinderung zeigen, wie sie einen weissen Stock benutzen. Zudem</p>


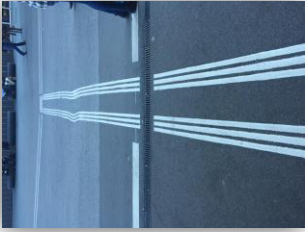

gibt es verschiedene weisse Stöcke, welche unterschiedliche Funktionen haben (Langstock, Zeigestock,



etc.)



Exkurs Bahnhof Visp

Foto	Situationsanalyse und Verbesserungsvorschläge
	<p><i>Es führen taktil-visuelle Leitlinien zum Bahnhof in Visp. Abzweigungsmöglichkeiten oder Richtungswechsel werden mit Hilfe von Abzweigungs- und Abschlussfeldern mit taktil-visuellen Leitlinien markiert. Hier führt ein Weg Richtung Bahnhof, der andere führt zu den Buslinien.</i></p> <p>Taktil-visuelle Leitlinien sind wichtige Orientierungshilfen für Menschen mit einer Sehbehinderung. Sie decken jedoch nicht alle Bedürfnisse von Menschen mit einer Sehbehinderung ab. Viele Menschen sind sich nicht über den Zweck dieser taktil-visuellen Leitlinien bewusst. Sie deponieren ihre Taschen darauf, benutzen diese Linien unbewusst als Gehweg oder bleiben darauf stehen. Menschen mit einer Sehbehinderung verlassen sich darauf, dass diese Linien frei sind und sie dadurch Hindernissen aus dem Weg gehen können.</p> <p>Im Winter ist es möglich, dass das taktil-visuelle Leitliniennetz mit Schnee bedeckt wird und von Menschen mit einer Sehbehinderung nicht mehr genutzt werden kann.</p> <p>An vielen Orten fehlen taktil-visuelle Leitlinien. Dienstleistungen, welche für Menschen mit einer Sehbehinderung wichtig sind, damit sie sich weitere Informationen beschaffen können, sollten ebenfalls mit</p>

	<p>taktil-visuellen Leitlinien versehen werden. Manchmal würden bereits Abzweigungs- oder Abschlussfelder weiterhelfen, wo keine taktil-visuellen Leitlinien angebracht werden können.</p> <p>Ausserdem gibt es Teppiche mit taktil-visuellen Leitlinien, welche einfach ausgelegt und wieder entfernt werden können. Damit das innere eines Gebäudes nicht mit taktil-visuellen Leitlinien ausgestattet werden muss, kann ein solcher Teppich schnell und einfach ausgerollt und wieder eingerollt werden.</p> <p>Zu viele taktil-visuelle Leitlinien können auch für Verwirrung sorgen. Es gibt Menschen mit einer Sehbehinderung, welche sich an diesen Linien orientieren. Andere zählen lieber Schritte oder Tritte oder orientieren sich an anderen Anhaltspunkten.</p>
	<p><i>Die taktil-visuellen Leitlinien wurden nicht «sauber» gestaltet. An einer Stelle kann man sehen, wie die taktil-visuellen Leitlinien eine Krümmung aufweisen.</i></p> <p>Im Normalfall folgen die taktil-visuellen Leitlinien geraden Strecken und wechseln die Richtung in 90°-Winkeln. Dies ist jedoch aufgrund der gegebenen Infrastruktur oder aus anderen Gründen nicht immer möglich. Es wird berücksichtigt, dass das taktil-visuelle Leitliniensystem so simpel wie möglich gestaltet ist und für Menschen mit einer Sehbehinderung nachvollziehbar und hilfreich ist.</p>
	<p><i>Taktil-visuelle Leitlinien führen an den Bushaltestellen in Visp entlang. Jede einzelne Haltestelle wird durch ein Abzweigungs- oder Abschlussfeld gekennzeichnet. Jedoch führt kein Weg zu der «Warteinsel», dass eine Person mit einer Sehbehinderung eventuell sogar davon ausgeht, dass sie sich bereits auf dem Einstiegsfeld befindet, welches zur vorderen Türe des Busses führt. Jedoch muss die Person mit einer Sehbehinderung zuerst noch zu der</i></p>

	<p><i>vorgegebenen «Warteinsel» gelangen. Wenn sie den Bahnhof nicht kennt, dann hat sie davon keine Kenntnisse und muss nachfragen.</i></p> <p>Vielfach werden Hilfeleistungen angeboten, welche jedoch nicht ganz durchdacht wurden und schlussendlich von Menschen mit einer Sehbehinderung nicht, oder nur teilweise genutzt werden können. Deshalb ist es ganz wichtig, Menschen mit einer Sehbehinderung bei Veränderungen miteinzubeziehen. Sie sollen Hilfsmittel austesten können und mitsprechen, um herauszufinden ob und inwiefern ein Hilfsmittel in ihrem Sinne genutzt werden kann. In diesem Beispiel würde es helfen, wenn die taktil-visuellen Leitlinien zur Warteinsel weiterführen.</p>
	<p><i>Bei den «Warteinseln» der Bushaltestellen ist zu erkennen, dass es hier einmal taktil-visuelle Leitlinien gab. Diese sind jedoch nur noch ganz leicht zu sehen. Mit dem weissen Stock können sie nicht mehr ertastet werden.</i></p> <p>Diese weissen Einstiegsfelder (90cm x 90cm) sind von grosser Bedeutung. Sie zeigen einerseits der Person mit einer Sehbehinderung an, wo sich die vordere Tür des Busses befinden sollte. Somit kann die Person mit einer Sehbehinderung direkt mit dem Buspersonal Kontakt aufnehmen. Sie zeigen jedoch auch dem Buspersonal an, wo die vordere Tür stehen bleiben sollte. Auch an anderen Haltestellen wären diese Einstiegsfelder von grosser Bedeutung, um den Zugang zu den Bussen zu erleichtern.</p>

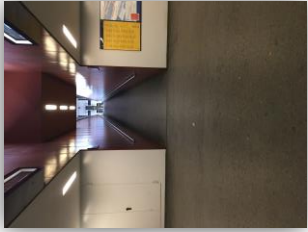


Auch zur auditiven Sprachausgabe, welche Informationen zu den nächsten Abfahrtszeiten und Bussen gibt, führen keine taktil-visuellen Leitlinien hin. Eine Person mit einer Sehbehinderung, welche nicht weiss, dass es eine

Audioausgabe gibt und wo sich diese befindet, kann sich diese wesentlichen Informationen zu den Busverbindungen nicht einholen. Die auditive Sprachausgabe ist zusätzlich mit Brailleschrift gekennzeichnet.

Auch hier wäre es wichtig, wenn Menschen mit einer Sehbehinderung zu dieser Information gelangen, ohne dass sie auf andere Menschen angewiesen sind. Zusätzlich sollten die Blinden- und Sehbehindertenverbände, Blindenbunde und Beratungsstellen ihre Klientel darüber informieren, wenn solche Orientierungshilfen eingeführt werden.








Im Bahnhofgebäude Visp gibt es keine taktil-visuellen Leitlinien, an welchen sich Menschen mit einer Sehbehinderung orientieren können.

Hier wäre es ebenfalls nötig, ein taktil-visuelles Leitliniensystem einzuführen. Damit Menschen mit einer Sehbehinderung den Weg zu den verschiedenen Perrons finden.





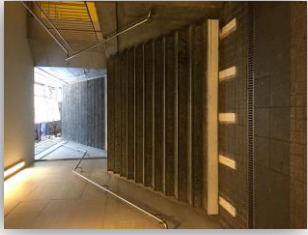
Die Treppen sind durch weisse Linien markiert. Es bildet sich ein Kontrast, welcher von Menschen mit einer Sehbehinderung gut wahrgenommen werden kann. Für Menschen mit einer Blindheit wären zusätzliche Aufmerksamkeitsfelder wichtig, damit sie wissen, dass sie auf eine Treppe oder ein Hindernis treffen könnten.

Kontraste und Aufmerksamkeitsfelder können Menschen mit einer Sehbehinderung auf eine Veränderung wie Hindernisse und Treppen aufmerksam machen.

	<p><i>Die Griffe bei den Treppengeländern sind sowohl mit normaler Schrift sowie mit Brailleschrift gekennzeichnet.</i></p> <p>Handläufe oder Etagen sollten mit Hilfe von Nummerierungen in Normal- und in Brailleschrift gekennzeichnet werden.</p>
	<p><i>Die letzte Treppe ist mit einem weissen Kontrast gekennzeichnet, um das Ende der Treppen zu signalisieren. Das Aufmerksamkeitsfeld (90cm Tiefe x mindestens 90cm) weist auf das Betreten des Perrons hin. Die anschliessenden taktil-visuellen Leitlinien führen im Abstand von mindestens 1.20m am Rande der Gleise entlang.</i></p> <p>Aufmerksamkeitsfelder signalisieren Menschen mit einer Sehbehinderung, weisen auf eine Veränderung hin, wie zum Beispiel, dass ein öffentliches Gebäude verlassen oder dass auf ein Hindernis zugesteuert wird. Die taktil-visuellen Leitlinien auf den Perrons, markieren die sichere Zone auf dem Bahnperon und geben Menschen mit einer Sehbehinderung Orientierung und Sicherheit.</p>
	

Exkurs Bahnhof Brig

Foto	Situationsanalyse und Verbesserungsvorschläge
	<p><i>Die Treppen und die Perron-Unterführungen beim Bahnhof in Brig sind nicht mit taktil-visuellen Leitlinien gekennzeichnet. Die Handläufe sind mit Brailleschrift und mit einer Erhebung der Normalschrift gekennzeichnet.</i></p> <p>Für Menschen mit einer Sehbehinderung wäre es jedoch wichtig, dass neben den Handläufen auch noch taktil-visuelle Leitlinien zu den Perrons führen. Oben auf den Perrons sollte sich ein Aufmerksamkeitsfeld sein.</p>
	<p><i>Der Weg hinunter zur Bahnhofshalle ist nicht mit taktil-visuellen Leitlinien ausgestattet. Es führen auch keine taktil-visuellen Leitlinien zu den Toiletten.</i></p> <p>Der Zugang zu öffentlichen Toiletten ist ein Grundrecht, welches auch für Menschen mit einer Sehbehinderung zugänglich sein muss. Deshalb ist es wichtig, dass taktil-visuelle Leitlinien zu den Toiletten führen. Menschen mit einer Sehbehinderung haben in diesem Teil des Bahnhofs nur wenig Orientierungspunkte. Grossteils wird ohne oder mit zu schwachen Kontrasten gearbeitet.</p>



Die Treppen wurden mit weissen Linien markiert. Es bildet sich ein Kontrast, welcher von Menschen mit einer Sehbehinderung gut wahrgenommen werden kann. Menschen mit einer Blindheit bräuchten zusätzlich Aufmerksamkeitsfelder.

Kontraste und Aufmerksamkeitsfelder können Menschen mit einer Sehbehinderung geben Menschen mit einer Sehbehinderung Hinweise auf eine Veränderung der bisherigen Strecke.

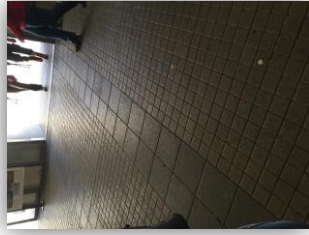


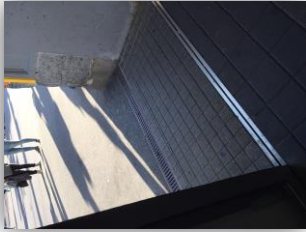


In der Bahnhofshalle hat es keine taktil-visuellen Leitlinien. Menschen mit einer Sehbehinderung ist es somit erschwert, sich im Bahnhofsgebäude autonom zurechtzufinden. Der Bahnhof ist zudem sehr eintönig und einfarbig gestaltet. Dies führt dazu, dass es zu schwache Kontraste gibt.

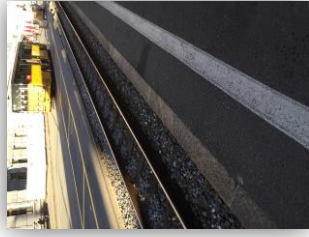
Auch die Glastüren sind schlecht erkennbar, da es keine Markierungen gibt.

Für Menschen mit einer Sehbehinderung wäre es hilfreich, wenn in der Bahnhofshalle mit starken Kontrasten gearbeitet wird. Dadurch können sie Hindernisse oder Informationen besser erkennen und sich besser orientieren. Die Glastüren könnten beispielsweise mit schwarz-weissen Streifen versehen werden, damit die Tür für Menschen mit einer Sehbehinderung sichtbarer wird.


Taktil-visuelle Leitlinien würden die Kontraste ergänzen und sind auch für Menschen mit einer Blindheit zugänglich.

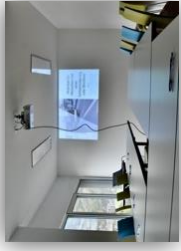


	<p><i>Auch der Ausgang aus dem Bahnhofsgebäude ist weder mit einem taktil-visuellen Leitliniensystem, noch mit Kontrasten ausgestattet.</i></p> <p>Vor der Tür könnte eventuell ein Aufmerksamkeitsfeld gezogen werden, damit Menschen mit einer Sehbehinderung oder Blindheit wissen, dass sich unmittelbar vor ihnen ein Hindernis befindet. Zusätzlich sollten die Glastüren mit Kontrasten gekennzeichnet werden.</p> <p>Die Bahnhofshalle sollte mit taktil-visuellen Leitlinien ausgestattet werden. Beim Austreten des Bahnhofs weisen Aufmerksamkeitsfelder auf eine Gefahrenzone hin.</p>
	<p><i>Die Perrons der Matterhorn Gotthardbahn verfügen über keinerlei taktil-visueller Leitlinien. Für Menschen mit einer Sehbehinderung ist das Gleis somit nicht ersichtlich gekennzeichnet. Dies kann eine Gefahr darstellen. Zudem befindet sich die Bushaltestelle «A» sehr nah an den Gleisen.</i></p>
	<p>Eine Unterführung wäre optimal. Ansonsten müssen die Gleise überquert werden. Andernfalls würden taktil-visuelle Leitlinien und Aufmerksamkeitsfelder mehr Orientierung geben. Die Gleise bräuchten eine Schranke, damit das Risiko kleiner ist, dass jemand auf hinfällt.</p>



Exkurs Projekt: Mobilität für Menschen mit einer Sehbehinderung

Foto	Situationsanalyse und Verbesserungsvorschläge
	<p><i>Am 15. Oktober 2019 (Tag des weissen Stocks) besuchten wir als Projektgruppe den SBV Wallis. Der SBV Wallis führte wie andere Verbände und Vereinigungen, an diesem Tag eine Sensibilisierung der Gesellschaft auf Sehbehinderungen durch. Ein Parcours konnte mit Simulationsbrillen durchgeführt werden, Personen mit einer Sehbehinderung waren vor Ort und gaben Auskunft über ihr Empfinden. Sie sprachen mit unserer Projektgruppe über die Mobilität im öffentlichen Verkehr.</i></p> <p>Sensibilisierungsprojekte mit und von Menschen mit einer Sehbehinderung helfen, mit sehenden Menschen in Kontakt zu treten und über die Bedürfnisse zu sprechen. das Tragen von Simulationsbrillen kann sehenden Menschen einen Einblick in die Orientierung von Menschen mit einer Sehbehinderung geben.</p> <p>Sensibilisierungsprojekt eignen sich gut dafür, mehr Verständnis und Akzeptanz für Menschen mit einer Sehbehinderung zu generieren. Als Projektgruppe wurden über Barrieren informiert, über welche wir uns nicht bewusst waren und welche wir als sehende Personen umgehen können. Durch die Sensibilisierung können wir gezielter daran arbeiten, Barrieren aus dem Weg zu schaffen und uns für die Bedürfnisse von Menschen mit einer Sehbehinderung einzusetzen.</p>



*In Zusammenhang eines Projekts unseres Studiums an der HES-SO Valais/Wallis führten wir Sensibilisierungsworkshops mit zwei Busfirmen im Oberwallis durch. Die Workshops waren aufgeteilt in theoretische und praktische Lerninhalte. Begleitet wurden wir von unserem Kollegen des SBV Bern. Das Ziel der Workshops war es die Busfahrer*innen auf die Herausforderungen für Menschen mit einer Sehbehinderung im öffentlichen Verkehr zu sensibilisieren. Des Weiteren zeigten wir ihnen auf, wie sie Menschen mit einer Sehbehinderung bei der Benutzung von Bussen unterstützen könnten.*

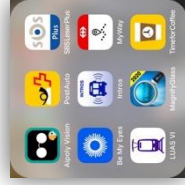


Sensibilisierungsworkshops sind eine Möglichkeit, wie eine Personengruppe aktiv über den Umgang mit Menschen mit einer Sehbehinderung informiert werden können. Teilnehmenden sollte die Möglichkeit gegeben werden, Simulationsbrillen auszuprobieren und mit einem weissen Stock zu laufen. Bei der Durchführung dieser Workshops ist es sehr empfehlenswert, eine Person mit einer Sehbehinderung dabei zu haben. Diese können sich beispielsweise direkt über ihre Wünsche und Bedürfnisse dieser Personengruppe äussern und Fragen beantworten.



Es gibt verschiedene Applikationen, welche Menschen mit einer Sehbehinderung in ihrem Alltag unterstützen.

«Intros» wurde spezifisch für die Benutzung von Verkehrsmitteln entwickelt.



Viele Applikationen werden Menschen mit einer Sehbehinderung verweigert, da Text-to-speech-Ausgaben, Kontraste und eine vereinfachte Nutzung durch Doppelklick fehlen. Neben den neu entwickelten Applikationen, welche an die Bedürfnisse von Menschen mit einer Sehbehinderung angepasst sind, sollten auch bestehende Applikationen hindernisfrei gestaltet und zugänglich gemacht werden.

Bemerkungen

- Im Winter verschwinden die taktil-visuellen Leitlinien. Dann müssen sich Menschen mit einer Sehbehinderung anhand anderer Orientierungspunkte zurechtfinden. Betroffene orientieren sich in diesem Fall meistens an den Wänden und an Säulen. Zusätzlich dämpft der Schnee die Geräusche ab.
- An unserem zweiten Selbstexperimenttag hat es stark geregnet. Aus Sicherheitsgründen haben wir den Termin verschoben. Eine Person mit einer Sehbehinderung hätte jedoch nicht die Wahl gehabt und würde sich auch diesem Wetter stellen müssen. Beispielsweise hätte Denise bei der Benutzung einer Haltestelle auf Verlangen, aufstehen und den Halteknopf finden müssen. Aufgrund des Regens hätte sie ausrutschen und sich verletzen können. Daher entschieden wir aus Sicherheitsgründen und der fehlenden Erfahrung, das Experiment zu verschieben.

Allgemeine Verbesserungsvorschläge für die Region Oberwallis:

Taktil-visuelle Leitlinien:

- Taktil-visuelle Leitlinien einheitlich bei allen Bahnhöfen und Bahnhofsplätzen /-hallen einführen.
- Strecken, welche zu wichtigen Informations- /Dienstleistungsstellen führen, auch mit taktil-visuellen Leitlinien versehen.
- Aufmerksamkeits-, Abzweigungs-, Abschluss- und Einstiegsfelder helfen bei der Orientierung mit dem weissen Stock.

Farbkontrast:

- Bei den Türen und Eingängen muss ein stärkerer Farbkontrast gemacht werden, damit dieser für Menschen mit einer Sehbehinderung ersichtlich wird. Für Menschen mit Blindheit braucht es ein Tonsignal bei den Türen, damit sie diese finden können. Ansonsten muss die betroffene Person den Zug/Bus abtasten.
- Auch Schalter und Knöpfe können durch eine Kontrastfarbe hervorgehoben werden, indem sie beispielsweise umkreist werden.
- Absätze oder Treppen können durch Kontraste hervorgehoben werden. Somit wird eine Person, welche eine Sehbehinderung hat und keinen weissen Stock nutzt, auf ein Hindernis aufmerksam. Bei den Treppen markieren die kontrastreichen Linien das Ende einer Stufe und somit kann eine Person mit einer Sehbehinderung besser einschätzen, wie grosse Tritte sie nehmen muss.



Auditive Sprechanlagen:

- Auditive Anzeigetafeln (Beispiel Brig und Visp) können sowohl Menschen mit einer Sehbehinderung wie auch mit einer Blindheit den Zugang zu Informationen ermöglichen. Es ist jedoch wichtig, dass Menschen mit einer Sehbehinderung über solche Hilfsmittel in Kenntnis gesetzt werden. Des Weiteren müssen taktil-visuelle Leitlinien zu diesem führen, damit Menschen mit einer Sehbehinderung diese auffinden können.
- Alle Verspätungen, Gleisänderungen etc. sollten über auditive Sprechanlagen angesagt werden.

Sensibilisierung:

- Personal / Firmen des öffentlichen Verkehrs / öffentliche Dienstleistungen
- Schulen
 - Passant*innen / Jugendliche vielleicht auch Erwachsene deponieren ihr Gepäck oftmals auf den taktil-visuellen Leitlinien, sodass Menschen mit einer Sehbehinderung oder Blindheit dadurch der Weg versperrt wird.
- Privates Umfeld (Mund zu Mund Propaganda)
 - Sehende Begleitung: Mitmenschen können einem Menschen mit einer Sehbehinderung ganz einfach helfen, wenn sie eine Begleitmethode kennen, wie beispielsweise die sehende Begleitung. Bei der sehenden Begleitung braucht die Person mit der Sehbehinderung den weissen Stock nicht zwingend. Die führende Person steht schräg vor der Person mit einer Sehbehinderung und ist somit immer ein Schritt voraus. Die führende Person macht einen rechten Winkel mit dem Arm. Die Person mit der Sehbehinderung hält die führende Person nun am hinteren Oberarm, über dem Ellbogen fest. Der Arm bewegt sich nicht. Beim Abbiegen wird angehalten und möglichst immer um 90° gedreht. Zusätzlich kann die führende Person mündlich auf mögliche Hindernisse aufmerksam machen.

Infrastruktur:

- Die Türen, welche sich zwischen zwei Zugabteilen befinden, sowie die Eingangstüren, welche manuell geöffnet werden müssen, lassen sich insbesondere für eher kleine Menschen und Menschen mit einer Sehbehinderung oder Blindheit schlecht öffnen.

Anhang: Vorlagen

Schritt	«Seh- behinderung»	Hilfsmittel	Kriterien												Orientierungs- hilfen	Zeit	Bemerkungen (Schwierigkeiten)
			Zugänglichkeit			Autonomie			Sicherheit								
			v	m	nv	v	m	nv	v	m	nv	v	m	nv			
Sich Informationen zu den Bahnverbindungen holen	Konstruierte Blindheit	Sehende Begleitung															
Ein Ticket lösen																	
Den Weg vom Bahnhof zu einem bestimmten Perron finden																	
Die Tür finden																	
Einsteigen																	
Einen freien Sitzplatz finden																	
Die richtige Haltestelle finden																	
aussteigen																	

Schritt	«Seh- behinderung»	Hilfsmittel	Kriterien												Orientierungs- hilfen	Zeit	Bemerkungen (Schwierigkeiten)
			Zugänglichkeit			Autonomie			Sicherheit								
			v	m	tv	nv	v	m	tv	nv	v	m	tv	nv			
Sich Informationen zu den Busverbindungen holen	Konstruierte Blindheit	Sehende Begleitung															
Ein Ticket lösen																	
Den Weg vom Bahnhof zu einem bestimmten Bus finden																	
Die Tür finden																	
Einsteigen																	
Einen freien Sitzplatz finden																	
Die richtige Haltestelle finden																	
aussteigen																	