

Navigationspraktiken blinder Menschen vor und während der Pandemie

Natalie Geese

Einleitung

Sich von einem Ort an einen anderen zu begeben, ist eine zentrale Praktik im Alltag von Menschen, die von ihnen aus ganz unterschiedlichen Gründen ausgeführt wird: etwa, um Lebensmittel zu besorgen oder um an sozialen Aktivitäten teilzunehmen (vgl. Due/Biering Lange 2019: 480). Die Fortbewegung kann auf unterschiedliche Weise vollzogen werden – beispielsweise mit einem Auto oder einem Fahrrad, aber auch zu Fuß. Bei der Navigation geht es nicht nur darum, den eigenen Körper an ein im Raum verortetes Ziel zu bewegen oder einen Gegenstand so zu verwenden, dass er uns bei der Fortbewegung helfen kann. Mit der Navigation ist auch immer die Beschaffung von Informationen über die Umgebung verbunden. Mit deren Hilfe erfolgt die Bestimmung des eigenen Standorts und somit die Orientierung im Raum. Außerdem kann mit ihrer Hilfe jener Weg zum Ziel ausgewählt werden, auf dem keine Verletzungsgefahr (etwa durch einen Zusammenstoß mit Gegenständen) besteht. Zu navigieren bedeutet darüber hinaus oft auch, mit anderen Passant*innen zu interagieren; denn sobald mindestens zwei Personen an einem Ort anwesend sind, tauschen sie Informationen miteinander aus. Dies ist laut des Soziologen Erving Goffman unvermeidbar: »Wenn Individuen aufeinander treffen, verwickeln sie sich auch dann unvermeidlich in eine Form der Kommunikation, wenn die Umstände keinerlei verbale Kommunikation erfordern. Denn in allen Situationen wird auch solchen Dingen, die nicht notwendig sprachlich kommuniziert werden, Bedeutung beigemessen.« (Goffman 2009a: 49) So vermittelt beispielsweise der eigene Körper Botschaften an andere Anwesende. Die während der Navigation stattfindende Interaktion verläuft nicht willkürlich. Vielmehr unterliegt sie einer

»Kommunikations-Verkehrsordnung« (ebd.: 39), die bestimmte implizite Regeln enthält. Diese besagen, welcher Umgang mit anderen Passant*innen angemessen ist. Die Regeln beziehen sich beispielsweise darauf, was Personen über eine andere Person erfahren dürfen, wann ein Gespräch mit einer anderen Person angemessen ist, wie nah man einer Person räumlich kommen darf und inwiefern man Gegenstände benutzen darf, die einer anderen Person gehören (vgl. Goffman 2009b: 54ff.). Bei der Navigation werden Personen also mit einer Reihe von Gegebenheiten konfrontiert, die sie berücksichtigen sollten. Die den Personen auferlegten Gegebenheiten im Rahmen der Navigation orientieren sich an den körperlichen Voraussetzungen von nichtbeeinträchtigten Menschen, die sehen, hören und gehen können sowie über bestimmte kognitive Fähigkeiten verfügen. Dies betrifft u.a. die Anordnung von Objekten im Raum, wodurch die Navigation für blinde Menschen oft zu einer Herausforderung wird (vgl. z.B. Due/Bierring Lange 2019: 488). Aber auch Kommunikationsregeln sind nicht auf Personen mit einem fehlenden Sehvermögen abgestimmt. Wie sich dies auf blinde Menschen auswirkt, beschreibt Carolin Länger in einer kultursoziologischen Studie aus dem Jahr 2002 so: »In einer visuell organisierten Infrastruktur werden sie zu innerkulturellen Fremden. Die Möbelanordnungen sind falsch, die akustischen Bedingungen unet, und die Landessprache bleibt ohne eigene bedeutungskonstituierende Praktiken eine Fremdsprache« (Länger 2002: 143f.). Um in einer auf Visualität ausgerichteten Umgebung navigieren zu können, nutzen blinde Personen verschiedene Arten von Assistenz wie eine sehende Begleitung, einen Führunghund, einen Blindenlangstock sowie GPS-gestützte Orientierungshilfen. Zumeist durchlaufen sie zudem eine Schulung in Orientierung und Mobilität, bevor sie am Straßenverkehr teilnehmen. Dort wird ihnen unter Einbeziehung des Langstocks von Rehabilitationslehrer*innen beigebracht »möglichst viele Umweltinformationen auch ohne Sehvermögen bewusst wahrzunehmen, sie richtig zu interpretieren und daraus ein situationsentsprechendes Verhalten für sich als blinder oder sehbehinderter Verkehrsteilnehmer abzuleiten« (Bundesverband der Rehabilitationslehrerinnen/-lehrer für Blinde und Sehbehinderte o.J.: o.S.).

Nachdem sich das SARS-CoV-2-Virus 2020 seinen Weg in die Körper vieler Menschen auf der ganzen Welt gebahnt und eine Pandemie verursacht hatte, wurden neue Regeln für die Nutzung öffentlicher Orte aufgestellt, da sich dort Personen gegenseitig mit dem Virus infizieren können (vgl. z.B. Eskyte et al. 2020: 330). Die Regeln tangierten in hohem Maße die Navigation und die währenddessen stattfindenden Interaktionen mit anderen Personen. So sollte

das Betreten öffentlicher Orte, wenn möglich, vermieden werden. Wenn der Aufenthalt an öffentlichen Orten unumgänglich war, dann sollten bestimmte Maßnahmen eingehalten werden, die das Ansteckungsrisiko verringern sollten. Hierfür wurde die AHA+L+A-Formel eingeführt (vgl. Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung o.J.: o.S.). So sollte bei der Navigation ein Abstand von mindestens 1,5 Metern zu anderen Personen eingehalten werden. Außerdem sollte eine Mund-Nasen-Bedeckung getragen werden. Zu den impliziten Regeln der Kommunikations-Verkehrsordnung wurden nun also neue, schriftlich fixierte Regeln hinzugefügt. Bezüglich dieser Regeln kann die Frage gestellt werden, ob sie sich ebenfalls an den Fähigkeiten nichtbeeinträchtigter Menschen orientieren und dadurch Benachteiligungen für blinde Personen entstehen.

Während zur Navigation blinder Personen vor der COVID-19-Pandemie einige Studien vorliegen, ist die Frage bislang wenig untersucht worden, wie sich die veränderten, in der Kommunikations-Verkehrsordnung festgelegten, Anforderungen auf die Navigation blinder Menschen ausgewirkt haben. Wie hat sich die Navigation blinder Menschen durch die Pandemie verändert? Welche neuen Herausforderungen sind entstanden? Wie werden diese bewältigt? Was ist unverändert geblieben? Der vorliegende Beitrag möchte sich mithilfe einer autoethnografischen Herangehensweise diesen Fragen zuwenden. Durch einen Vergleich der Navigationspraktiken einer blinden Frau vor und während der COVID-19-Pandemie sollen die aufgetretenen Veränderungen herausgearbeitet werden. In Kapitel 1 skizziere ich zunächst den Forschungsstand. Kapitel 2 gibt Aufschluss über das methodische Vorgehen. Kapitel 3 stellt die Ergebnisse der empirischen Untersuchung dar. In Kapitel 4 erfolgt die Diskussion der Ergebnisse, und ich ziehe ein Fazit.

1. Stand der Forschung

Im Folgenden soll aufgezeigt werden, welche Erkenntnisse zum Thema dieses Beitrags bereits vorliegen. Dabei wird zum einen auf die Forschung zu den Navigationspraktiken blinder Personen eingegangen (Kapitel 1.1) und zum anderen auf die Forschung zu den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf beeinträchtigte Menschen (Kapitel 1.2).

1.1 Untersuchungen zu den Navigationspraktiken blinder Menschen

Zahlreiche Untersuchungen haben sich mit den Navigationspraktiken blinder Menschen beschäftigt. Um den Umfang dieses Beitrags nicht zu sprengen, sollen ein paar exemplarisch herausgegriffen werden. Entweder ist das Interesse der vorliegenden Studien auf einen bestimmten Aspekt der Navigation gerichtet oder sie fragen offen nach der Ausgestaltung der Navigation durch blinde Personen. Außerdem spiegeln die Studien die unterschiedlichen existierenden Argumentationslinien bezogen auf das Thema Behinderung wider. Diese wurden in den Disability Studies – einer interdisziplinär ausgerichteten Forschungsrichtung – verschiedenen Modellen zugeordnet (vgl. z.B. Waldschmidt 2005). So folgen die Ausführungen der Autor*innen teilweise dem individuellen Modell von Behinderung, wonach Navigationsprobleme durch die Ausstattung der Navigierenden mit optimalen technischen Systemen behoben werden sollen. Andere argumentieren im Sinne des sozialen Modells, dass die Gestaltung der Umwelt, bei der die Belange beeinträchtigter Menschen nicht berücksichtigt wird, Navigationsprobleme hervorruft. Wieder andere machen – wie das kulturelle Modell von Behinderung – das inkorporierte, kulturell hergestellte Wissen über bestimmte Themen (in diesem Fall über eine gelungene Mobilität) zum Thema ihrer Untersuchung.

Ein Beispiel für eine offene Herangehensweise, die ihren Fokus auf mehrere Aspekte richtet und gleichzeitig primär dem individuellen Modell von Behinderung zugeordnet werden kann, ist die Untersuchung von Pablo-Alejandro Quiñones und Kolleg*innen (2011). Die Autor*innen führten Interviews mit sehbeeinträchtigten Menschen. Sie fragten nach den Tools und den Techniken, die die Personen nutzen, um Wege zu finden. Außerdem wollten sie mehr über die Hindernisse wissen, die sehbeeinträchtigten Menschen auf ihren täglichen Wegen begegnen. Ihre Ergebnisse sollten in die Entwicklung eines Systems einfließen, das sehbeeinträchtigte Menschen bei der Navigation unterstützen kann. Die Autor*innen fanden heraus, dass bei der Navigation auf bekannten Wegen der Rückgriff auf im Gedächtnis abgespeicherte Wege und Markierungspunkte eine wichtige Rolle spielt (vgl. Quiñones et al. 2011: 1647). Taktile erfassbare Markierungspunkte, Gerüche und Geräusche nutzen sehbeeinträchtigte Menschen, um ihren aktuellen Standort zu bestimmen. Auf unbekanntem Wegen lassen sie sich auch von sehenden Passant*innen die Richtung angeben, in die sie gehen müssen. Dort nutzen sie auch die Unterstützung durch Familie und Freund*innen. Des Weiteren kommen GPS-Systeme zum Einsatz. Wenn sie sich verlaufen, fragen jedoch

alle interviewten Passant*innen um Hilfe und verlassen sich nicht auf ihr GPS-System. Eigene Fehler, unbrauchbare Richtungsangaben durch Sehende sowie Veränderungen in der Umgebung können die eigene Navigation erschweren.

Brian L. Due und Simon Bierring Lange (2019) richteten ihr Augenmerk vor allem auf die Gestaltung der physischen Umwelt, die ihrer Meinung nach einem augenzentrierten Denken der Menschen geschuldet ist. Sie argumentieren also im Sinne des sozialen Modells von Behinderung. Im Mittelpunkt ihrer Untersuchung steht ein bestimmter Aspekt: Sie wollten herausfinden, wie blinde Menschen während ihrer Navigation auftretenden Hindernissen begegnen. Auf diese Weise wollten sie aufzeigen, welche Schwierigkeiten durch das augenzentrierte Denken westlicher Kulturen und dessen Manifestation in räumlichen Arrangements entstehen können. Zum Einsatz kam ein videografisches Verfahren. Es wurden nur blinde Personen beobachtet, die einen Langstock nutzen. Bei unproblematischen Begegnungen mit Hindernissen entdecken blinde Personen das Hindernis mit ihrem Langstock, gehen zur Seite und dann geradeaus weiter an dem Hindernis vorbei (vgl. Due/Bierring Lange 2019: 481). Wenn es zu Kollisionen mit Hindernissen kommt, verringern sie ihr Gehtempo, drehen ihren Kopf in Richtung des Hindernisses, richten ihren Körper neu aus und gehen dann weiter. Blinde Menschen kollidieren laut der Autoren vor allem mit Hindernissen, die beweglich, nicht fest mit dem Boden verankert und nicht jeden Tag exakt an derselben Stelle platziert sind und ab Höhe des Knies vorstehen (vgl. ebd.: 484).

Nancy Worth (2013) geht davon aus, dass es bestimmte, im Wissen einer Gesellschaft verankerte Erwartungen darüber gibt, was einen kompetenten Akteur bzw. eine kompetente Akteurin im Straßenverkehr ausmacht. Ihre Herangehensweise kann somit dem kulturellen Modell von Behinderung zugeordnet werden. Sie interessiert sich für die Mobilitätsstrategien, die junge sehbeeinträchtigte Menschen in der Stadt anwenden, um als kompetente Akteur*innen angesehen zu werden und auf diese Weise diskriminierende Reaktionen ihnen gegenüber zu vermeiden. Ihre Ergebnisse basieren auf narrativen Interviews mit und auf Audiotagebüchern von jungen sehbeeinträchtigten Menschen. Eine wesentliche Strategie, um sich als kompetenter Akteur bzw. als kompetente Akteurin zu präsentieren, besteht laut Worth (2013: 579) darin, die Sichtbarkeit der Sehbeeinträchtigung zu minimieren. Dies lässt sich beispielsweise dadurch realisieren, dass sich die jungen blinden Menschen bei ihren Freund*innen einhängen und sich von ihnen führen lassen. Andere nutzen einen weißen Stock, um die Information weiterzugeben, dass Passant*innen an sie nicht dieselben Erwartungen stellen können wie an

sehende Verkehrsteilnehmer*innen. Auch Führhunde werden genutzt. Durch die Begleitung eines Führhundes würden die jungen sehbeeinträchtigten Menschen den Eindruck vermitteln, sie seien erwachsen, da sie verantwortungsbewusst genug sind, um sich um einen Hund zu kümmern. Gleichzeitig erhalten sie aufgrund des Führhundes aber auch mehr Aufmerksamkeit von Passant*innen und bekommen unnötige Hilfe.

Die Studien zu den Navigationspraktiken blinder Personen zeigen, dass die Navigationspraktiken vielschichtig sind; denn sie fokussieren unterschiedliche Aspekte. Einerseits werden Orientierungsstrategien blinder Personen und ihr Umgang mit nichtlebendigen Hindernissen thematisiert, andererseits steht der Informationsaustausch mit anderen Passant*innen im Mittelpunkt des Interesses. Einige Autor*innen weisen darauf hin, dass alle Aspekte im Zusammenhang mit der blinden Navigation sozialen Ursprungs sind, da sie auf von Menschen gemachten Regeln und von ihnen hervorgebrachtem Wissen basieren. Gemeinsam ist den Untersuchungen, dass sie vor der COVID-19-Pandemie durchgeführt worden sind. Sie geben Aufschluss darüber, wie sich blinde Personen vor der COVID-19-Pandemie fortbewegt haben, können die Frage aber nicht beantworten, inwiefern die Pandemie die Navigationspraktiken blinder Menschen verändert hat. Ich konnte keine Untersuchung finden, die ihre Aufmerksamkeit speziell diesem Thema gewidmet hat. Im nächsten Kapitel werden daher Ergebnisse aus Studien vorgestellt, in denen die Alltagsbewältigung beeinträchtigter Personen während der Pandemie im Allgemeinen beschrieben wird.

1.2 Erkenntnisse zu den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Alltag beeinträchtigter Menschen

Goggin und Ellis (2020) richteten ihren Blick auf die zur Bekämpfung der COVID-19-Pandemie erlassenen Regelungen sowie auf Äußerungen beeinträchtigter Aktivist*innen. Einige beeinträchtigte Menschen betonten laut der Autor*innen, dass nichtbeeinträchtigte Menschen nun gezwungen sind, dieselben Erfahrungen wie beeinträchtigte Menschen zu machen, da für manche beeinträchtigte Menschen das Zuhause-Bleiben-Müssen auch vor der COVID-19-Pandemie schon Alltag war (vgl. Goggin/Ellis 2020: 169). Dies hat jedoch nicht dazu geführt, dass die strukturelle Exklusion beeinträchtigter Menschen behoben wurde. Erlassene Regelungen haben die Bedürfnisse beeinträchtigter Menschen nicht berücksichtigt. Beeinträchtigte Menschen werden wie nichtbeeinträchtigte Menschen behandelt, was dazu führt, dass

sie benachteiligt werden (vgl. ebd.). Aktivist*innen machen darauf aufmerksam, dass Social Distancing für einige beeinträchtigte Menschen nicht möglich ist: etwa, wenn die gegenseitige Berührung als Mittel zur Kommunikation verwendet wird oder wenn Personen eine menschliche Assistenz benötigen, um ihren Alltag zu bewältigen (vgl. ebd.: 171). So werden blinde Personen oft geführt, indem sie den Arm einer sehenden Person umgreifen. Auch bestimmte Objekte wie Handläufe oder Beschriftungen in Brailleschrift müssen während der Navigation berührt werden.

Ausgehend von Erfahrungen aus Großbritannien reflektieren Eskyte und Kolleginnen (2020) ebenfalls die Auswirkungen der erlassenen Regelungen während der COVID-19-Pandemie auf beeinträchtigte Menschen. Hier greifen sie auf Berichte aus Zeitungen und auf geschilderte Erfahrungen in Sozialen Netzwerken zurück. So können beeinträchtigte Menschen die Nutzung öffentlicher Orte oft nicht vermeiden, da sie kein soziales Unterstützungsnetzwerk haben, Online-Shops nicht barrierefrei sind und sie nicht Auto fahren können. Dadurch sind sie einem höheren Risiko ausgesetzt, an Corona zu erkranken (vgl. Eskyte et al. 2020: 331). Beeinträchtigte Menschen machen sich Gedanken darüber, dass sie die Regeln des Social Distancing brechen und so zur Verbreitung des Corona-Virus beitragen oder sich anstecken könnten. So können sehbeeinträchtigte Menschen die Abstandsregeln nicht einhalten, da sie nicht sehen können, wie nah sie einer anderen Person kommen (vgl. ebd.: 332). Um die Nutzung öffentlicher Orte zu reduzieren, nehmen manche beeinträchtigte Menschen die Unterstützung von Angehörigen und Nachbar*innen in Anspruch. Diese Maßnahme verringert aber ihre Unabhängigkeit (vgl. ebd.: 331).

Auch Shakespeare und Kolleg*innen (2022) beschäftigten sich mit dem Einfluss der COVID-19-Pandemie auf beeinträchtigte Menschen. Um ihre Fragen zu beantworten, führten die Autor*innen qualitative Interviews in England und Schottland. Die Interviewten waren beeinträchtigte Menschen sowie Organisationen von beeinträchtigten und für beeinträchtigte Menschen. Die Regel des Social Distancing hat die Möglichkeiten der Kommunikation von beeinträchtigten Menschen eingeschränkt (vgl. Shakespeare et al. 2022: 107). Blinde Personen werden zudem stigmatisiert, weil sie die geforderten Abstände nicht einhalten können (vgl. ebd.: 108).

Erste Untersuchungen konnten also zeigen, dass die COVID-19-Pandemie den Alltag beeinträchtigter Menschen beeinflusst hat und sie während der Pandemie mit Barrieren konfrontiert werden, die zuvor nicht vorhanden waren. Allerdings findet sich in den Studien kein Vergleich der von

beeinträchtigten Personen vor und während der Pandemie durchgeführten alltäglichen Praktiken. Daher bleibt teilweise unklar, wie sich die Lebenssituation für beeinträchtigte Menschen tatsächlich verändert hat. Auch fehlt eine detaillierte Analyse der Praktiken, um einen umfassenden Einblick in die alltäglichen Herausforderungen und Lösungsstrategien zu erhalten. Diese Forschungslücke soll im Rahmen des vorliegenden Beitrags am Beispiel der Navigationspraktiken blinder Personen gefüllt werden.

2. Methodisches Vorgehen

Die Art und Weise, wie Personen ihren Körper bewegen, folgt nicht ausschließlich bestimmten schriftlich fixierten Vorgaben. Das praktische Können, das sie in ihrem Alltag anwenden, haben sie vor allem bei dem Vollzug einer Praktik erlernt und währenddessen in ihre Körper inkorporiert (vgl. z.B. Reckwitz 2003: 292). Möchte man herausfinden, wie Personen ihr alltägliches Tun gestalten, ist es sinnvoll, sie dabei zu beobachten. Auch können wichtige Erkenntnisse gewonnen werden, indem Forschende selber in die sich vollziehenden Praktiken involviert sind, da sie auf diese Weise einen tiefen Einblick in das Geschehen erhalten können. Letzteres wurde im Rahmen der vorliegenden Untersuchung realisiert: Als blinde Forscherin habe ich eine Herangehensweise gewählt, die in der Literatur als analytische Autoethnografie bezeichnet wird (vgl. Anderson 2006). Ich bin Mitglied der sozialen Welt, die ich untersucht habe. Während ich vor und mitten in der Pandemie mit meinem Langstock durch meinen Alltag navigierte, habe ich mich selber beobachtet. Meine eigenen Körperbewegungen, meine Gedanken, meinen Umgang mit Objekten und meine Interaktionen mit anderen Personen habe ich, kurze Zeit nachdem ich die jeweiligen Situationen verlassen habe, in Form von Beobachtungsprotokollen verschriftlicht. Die Beobachtungsprotokolle vor der Pandemie entstanden im Rahmen meiner Dissertation im Jahr 2018. Die Situationen ereigneten sich auf dem Weg zum wöchentlichen Lebensmitteleinkauf. Das während der Pandemie geführte Beobachtungsprotokoll wurde im Februar 2022 speziell für diesen Beitrag angefertigt. Es basiert auf einer Beobachtung des Weges zu einem Arzttermin und zum Einkaufen von Lebensmitteln. Die Situationen vor und während der Pandemie vollzogen sich in derselben räumlichen Umgebung, sodass sie vergleichbar sind. Die Beobachtungsprotokolle habe ich an meinem Schreibtisch einer Analyse unterzogen. Dort habe ich mir das Geschehen nicht mehr aus der Perspektive einer Feldteilnehmerin, sondern aus

derjenigen einer Wissenschaftlerin angeschaut, die theoretische Ansätze in ihre Analyse einfließen lässt. Das Geschehene wurde nun als etwas Erklärungsbedürftiges angesehen. Analysen sind Interpretationen höherer Ordnung, die auf den Interpretationen der Feldteilnehmer*innen aufbauen, aber über sie hinausgehen (vgl. Breidenstein et al. 2015: 115). Die Analyse erfolgte in Anlehnung an das Verfahren der Codierung, das im Rahmen der Grounded Theory entwickelt wurde (vgl. Strauss/Corbin 1996).

3. Navigationspraktiken blinder Personen vor und während der Corona-Pandemie – Ergebnisse einer empirischen Untersuchung

In diesem Kapitel stelle ich nun die wesentlichen Erkenntnisse vor, die ich im Rahmen der Analyse der Daten gewonnen habe. Die gefundenen Navigationspraktiken blinder Personen wurden den verschiedenen Maßnahmen-Arten zugeordnet, die zum Schutz der Bevölkerung vor der Ansteckung mit dem Corona-Virus getroffen worden sind, welche ich in der Einleitung beschrieben habe. So geht es in Kapitel 3.1 um eine Praktik, die die blinde Frau ausgewählt hat, um die Nutzung des öffentlichen Raums zu vermeiden. Kapitel 3.2 beschreibt, wie der Informationsaustausch von blinden und sehenden Personen während ihrer gemeinsamen Präsenz im öffentlichen Raum vor und während der Pandemie organisiert wird. Dabei wird der Aspekt beleuchtet, wie die Anwesenden gemeinsam die Position von Einrichtungen, Gegenständen und Personen im Raum bestimmen, die sie für eine erfolgreiche, zielorientierte Navigation benötigen; denn dieser Aspekt hat sich während der Analyse als zentral herauskristallisiert. Die Auszüge aus den Beobachtungsprotokollen, die ich den Analysen vorangestellt habe, sind hervorgehoben geschrieben, sodass sie eindeutig als solche identifizierbar sind.

3.1 Vom Bus zum Taxi – eine Praktik zur Vermeidung der Nutzung des öffentlichen Raums

In den Beobachtungsprotokollen, die die Ethnografin zu ihren Navigationspraktiken vor der Pandemie angefertigt hat, hat sie zumeist einen Bus genutzt, um die räumliche Entfernung zwischen ihrem Ausgangspunkt und ihrem Ziel zu bewältigen. Seltener hat sie auf den privaten PKW einer sehenden Begleitung zurückgegriffen; vor allem dann, wenn sie schwere Einkäufe transportieren musste. Während der Pandemie kommt nun eine andere Stra-

regie zum Einsatz, welche die Ethnografin in folgendem Auszug aus einem Beobachtungsprotokoll beschreibt:

»Ich stehe vor meiner Haustür. Meinen Langstock halte ich in meiner rechten Hand, senkrecht vor meinem Körper. Wenn wir uns nicht gerade auf dem Höhepunkt einer Corona-Welle befänden, wäre ich wahrscheinlich mit dem Bus gefahren. Aber ich bin den Weg von der Bushaltestelle zur Arztpraxis lange nicht mehr zu Fuß gegangen. Und ich möchte es unbedingt vermeiden, zu viele Leute nach dem Weg fragen zu müssen, die mich dann wahrscheinlich auch noch einfach anfassen und keine Abstände einhalten. Deshalb habe ich mich für ein Taxi entschieden.« (Beobachtungsprotokoll vom 02.02.2022)

Die blinde Frau macht in dem Auszug des Beobachtungsprotokolls deutlich, dass ihre Wahl des Verkehrsmittels zu Zeiten, in denen keine Pandemie vorherrscht, eine andere gewesen wäre. Aufgrund der COVID-19-Pandemie, gepaart mit anderen Faktoren, hat sie sich für ein Taxi und gegen einen Bus entschieden. So müsste sie, wenn sie doch den Bus nutzen würde, eine Tätigkeit vollziehen, die für sie keine Routine ist. Sie müsste einen Weg gehen, der für sie unvertraut ist, da sie ihn lange nicht mehr gegangen ist. In Gedanken entwirft sie Handlungsschritte, die sie möglicherweise ausführen müsste, wenn sie den Bus nehmen und deshalb einen Teil des Weges zu Fuß zurücklegen müsste, um an ihr Ziel zu gelangen. Die Handlungsschritte umfassen den Kontakt zu anderen Personen, die ihr helfen und ihr den Weg weisen müssten. Auch entwirft sie mögliche Reaktionen der Personen, die sie zu ihren Helfer*innen machen würde. Diese würden ihrer Meinung nach in einem engen Körperkontakt münden, da sie anderen Passant*innen unterstellt, dass diese die verordneten Corona-Maßnahmen nicht einhalten würden. Vor dem Hintergrund der von ihr erwarteten Geschehnisse während der Navigation eines unvertrauten Wegs, bei der ihr ein enger Kontakt mit anderen Passant*innen unvermeidbar erscheint, zieht die blinde Frau das Taxi dem Bus vor. Das Taxi kann sie unmittelbar vor ihrem Ziel absetzen. Hier erspart sie es sich, den Weg von der Bushaltestelle zu ihrem Zielort zu Fuß gehen und dabei Personen räumlich sehr nah kommen zu müssen. Dem Taxifahrer begegnet sie hingegen vermutlich mit einem gewissen Abstand, da sich eine Trennwand zwischen dem Rücksitz, auf dem die blinde Frau Platz nimmt und dem Taxifahrer befindet. Ob sie diese Maßnahme wegen der Ansteckungsgefahr oder aufgrund der Möglichkeit ergreift, andere infizieren zu können, geht aus dem Beobachtungspro-

tokoll nicht hervor. Jedenfalls ist die Maßnahme kostspieliger als die Fahrt mit dem Bus. Während die blinde Frau den Bus mit ihrem Schwerbehindertenausweis in Verbindung mit der gültigen Wertmarke kostenlos hätte nutzen können, musste sie für das Taxi rund 15 Euro zahlen. Hier ist sie also bereit, für ein von ihr erwartetes, unangemessenes und in der Pandemie auch bedrohliches Verhalten anderer Passant*innen eine monetäre Mehrleistung aufzuwenden.

3.2 Berührende Verständigungen über räumliche Positionen vor und während der Pandemie

Um erfolgreich navigieren zu können, ist es aus unterschiedlichen Gründen notwendig, die Positionen von Einrichtungen, Gegenständen und Personen im Raum zu ermitteln. Hierfür nutzt die Ethnografin u. a. ihren Langstock. Durch die Berührung der Gegenstände mit der Stockspitze kann sie diese lokalisieren und sich ihnen gegenüber entsprechend verhalten. In den Beobachtungsprotokollen, die vor der Pandemie entstanden sind, findet sich jedoch noch eine andere Strategie. Diese kommt zur Anwendung, während die Ethnografin das Transportmittel Bus besteigt, das sie an ihr Ziel bringen soll. Hier ereignet sich Folgendes:

»Ich lasse meinen Stock an den Stufen des Busses entlang gleiten und steige in den Bus. Nachdem ich die Absperrung passiert habe, bleibe ich stehen und strecke meine linke Hand nach links. Ich berühre den Sitz auf der linken Seite und den Stoff eines Kleidungsstücks, vermutlich einer Hose. OK, dort sitzt jemand, denke ich. Dann nehme ich meinen Stock in die linke Hand und strecke meine rechte Hand nach rechts. Wieder berühre ich die Sitzfläche und den Stoff eines Kleidungsstücks. »Ist hier noch irgendwo ein Platz frei?«, frage ich schließlich in das Innere des Busses. »Sie können hier sitzen«, sagt der Mann auf meiner linken Seite, mit dessen Hose ich soeben in Kontakt gekommen bin. Dann höre ich das Rascheln von Stoff. Ich drehe mich um 90 Grad nach links. Nun sehe ich, wie der Schatten des Mannes rechts an mir vorbei huscht und sich hinter mich stellt.¹ Gleich darauf spüre ich seine Hand auf meinem Rücken. Die Hand schiebt mich in Richtung des Sitzes. Mit meiner rechten Hand ertaste ich die Sitzfläche. Der Mann nimmt seine Hand von meinem Rücken. Wieder drehe ich mich um 90 Grad nach links und setze mich. Nun fährt der Bus los.« (Beobachtungsprotokoll vom 27.04.2018)

1 Die Ethnografin hat noch einen minimalen Sehrest. Sie kann noch sehr starke Kontraste voneinander unterscheiden.

In dieser Situation ist die Ethnografin auf der Suche nach einem freien Sitz in einem Bus. Zunächst schaut sie sich, unterstützt durch ihre Hände, in dem Bus nach einem Sitz um, auf dem noch keine andere Person Platz genommen hat. Hierfür wählt sie nacheinander zwei Sitze aus (erst den vordersten auf der linken Seite und dann den vordersten auf der rechten Seite), denen sie sich mit ihrem Körper räumlich nähert und dann mit ihren Händen berührt, um herauszufinden, ob die Sitze noch nicht besetzt sind. Statt der Sitzfläche berührt sie Kleidungsstücke, woraus sie schließt, dass diese von Personen getragen werden und sich daher auf beiden Sitzen jemand aufhält. Die Ethnografin wählt hier eine Strategie, die gegen die Kommunikations-Verkehrsordnung verstößt; denn unbekannte Personen dürfen nach dieser nicht angefasst werden (vgl. Länger 2002: 117). Ihre Hoffnung ist, dass die Plätze frei sind oder frei gemacht werden, nachdem sie den Bus betreten hat, wie sie es schon oft erlebt hat, wenn sie in einen Bus eingestiegen ist. Dies würde es ihr ermöglichen, sich als kompetente blinde Person zu präsentieren, die ohne die Unterstützung durch eine andere Person freie Sitze im Bus identifizieren kann. Erst, nachdem sie zweimal gescheitert und dabei anderen Personen viel zu nah gekommen ist, erscheint ihr diese Strategie als unangemessen und sie gibt sie auf. Bevor sie noch mehr Personen berühren muss, zieht sie es vor, die Hilfe anderer Personen in Anspruch zu nehmen. Sie erfragt verbal die Information, wo sich ein freier Sitz befindet. Sie fordert niemanden auf, für sie einen Platz frei zu machen, sondern möchte sich dorthin setzen, wo sich noch niemand aufhält. Sie akzeptiert also die Regel, dass diejenigen, die zuerst den Bus betreten, ein Anrecht auf den Sitz haben, den sie sich ausgesucht haben und jene, die danach kommen, einen der übriggebliebenen Sitze nutzen oder möglicherweise sogar stehen müssen. Sie besteht demnach nicht auf eine Sonderbehandlung aufgrund ihrer Blindheit. Eine der Personen, welche die blinde Frau zuvor berührt hat, scheint dies jedoch anders zu sehen. Die Person, die die blinde Frau dem männlichen Geschlecht zuordnet, räumt ihren Sitz für sie. Gleichzeitig ist der Mann der Auffassung, dass sein akustischer Hinweis »Sie können hier sitzen« der blinden Frau nicht ausreicht, um die Position des Sitzes im Raum zu bestimmen. Ohne sich bei der blinden Frau zu erkundigen, ob seine Annahme zutrifft, drängt der Mann ihr Unterstützung auf, indem er ihr den Sitzplatz zeigt. Dies tut er, indem er sie anfasst und ihren Körper zu dem Sitz schiebt. Möglicherweise fällt ihm keine andere Strategie ein, da viele Formen des Zeigens ein vorhandenes Sehvermögen voraussetzen. Vielleicht ist er auch durch die Strategie des Berührens durch die blinde Frau zu seiner Tat inspiriert worden, da er auf diese Weise vermittelt bekommen hat, dass das Anfassen für

blinde Personen eine legitime Kommunikationsstrategie sei. Oder er ist generell der Auffassung, dass für blinde Personen spezielle Kommunikationsregeln gelten. Die blinde Frau leistet ihrerseits keinen Widerstand. Während die hier vollzogene Kommunikation schon vor der COVID-19-Pandemie unter sehenden Personen nicht üblich war, so wird sie während der Pandemie, sollte sie dort ausgeübt werden, zur Bedrohung der eigenen Gesundheit. Deshalb wäre zu erwarten, dass während der Pandemie solche Kommunikationsstrategien nicht mehr vorzufinden sind. Dies stimmt jedoch nicht. Auch während der Pandemie sucht die blinde Frau mit ihren Händen eigenständig nach einem freien Sitz:

»Kurz zöger ich, weil ich mir nicht sicher bin, ob noch andere Menschen unmittelbar vor mir einsteigen. Doch dann ergreife ich den Griff und gehe die Stufen bis zum Fahrersitz hoch. »Machen Sie bitte den Sitz frei«, sagt die Busfahrerin währenddessen. Wahrscheinlich wird jetzt ein Sitz für mich geräumt. Ich drehe meinen Kopf nach rechts und bitte die Busfahrerin, mir an meiner Endhaltestelle Bescheid zu sagen. Ich überlege, ob der Sitz auf der rechten oder der linken Seite in der vordersten Sitzreihe für mich freigeräumt worden ist und entscheide mich für links. Tatsächlich liege ich richtig und meine linke Hand legt sich auf einen Sitz mit einem Stoffbezug und landet nicht auf dem Schoß eines anderen Fahrgastes.« (Beobachtungsprotokoll vom 02.02.2022)

Die Situation unterscheidet sich von der zuvor diskutierten dadurch, dass die Busfahrerin in das Geschehen eingreift und einen Fahrgast auffordert, für die blinde Frau einen Sitz frei zu machen. Für sie scheint die Blindheit ein legitimer Grund dafür zu sein, Anspruch auf einen Sitzplatz zu haben. Allerdings sieht sie davon ab, die blinde Frau darüber zu informieren, welcher Sitz für sie frei gemacht worden ist. Dies geht auch aus ihrer Äußerung nicht hervor. Wie in der vorangegangenen Situation verzichtet die blinde Frau auch diesmal zunächst darauf, Hilfe einzufordern und erfragt nicht die Information, welcher Sitz für sie frei gemacht worden ist. Stattdessen nimmt sie wieder ihre Hände, um den freien Sitz mit ihnen aufzuspüren. Im Gegensatz zur vorangegangenen Situation hat sie Glück und ihre Hand landet gleich auf dem freien Sitz. Ihre Strategie hätte aber auch anders enden und sie hätte wieder eine Person berühren können. Trotz der Tatsache, dass die Corona-Fallzahlen zu jenem Zeitpunkt sehr hoch waren, hatte sie kein Problem damit, möglicherweise einer anderen Person mit ihrer Hand sehr nah zu kommen und sich vielleicht

mit dem Corona-Virus zu infizieren oder andere Personen anzustecken. Die Eigenständigkeit beim Finden eines Sitzplatzes ist ihr wichtiger als das Einhalten von Abständen zum Schutz vor dem Corona-Virus. Auch sehende Personen verzichten beim Umgang mit der blinden Frau teilweise darauf, Abstände einzuhalten und wählen dieselbe Strategie zum Weisen des Weges wie vor der Pandemie. Dies zeigt das folgende Beispiel. Es ist Bestandteil der Sequenz, in der die Ethnografin das Taxi nutzt, die bereits im vorangegangenen Kapitel Thema war. Die Ethnografin ist soeben aus dem Taxi gestiegen, das vor dem Gebäude steht, in dem sich die Arztpraxis befindet, in die sie gehen möchte. Dann geschieht Folgendes:

»Wo ich hin wolle, fragt mich der Fahrer. Ich nenne die Fachrichtung des Arztes, zu dem ich möchte und seinen Namen. Der Taxifahrer nennt den Namen einer anderen Arztpraxis, die sich in dem Gebäude befindet. Ich wiederhole den Namen des Arztes zu dem ich möchte. Nun beginnt der Taxifahrer ein Gespräch mit einem anderen Mann, nennt ihm den Namen des Arztes, zu dem ich möchte. Der Mann gibt das Stockwerk an, in dem sich die Arztpraxis befindet. Jetzt ergreift der Taxifahrer meine rechte Hand und zieht mich daran ins Gebäude.« (Beobachtungsprotokoll vom 02.02.2022)

Auch in dieser Situation unterstützt ein Mann die blinde Frau, ohne sich bei ihr zuvor erkundigt zu haben, ob sie überhaupt Hilfe benötigt, um die Arztpraxis zu finden. Wieder wird ihr der Weg gewiesen, indem sie angefasst und ihr Körper an die entsprechende Stelle gebracht wird. Auch Sehende gehen, ohne Rücksicht vor dem Corona-Virus, engen Körperkontakt mit blinden Personen ein, um ihnen den Weg zu weisen. Die COVID-19-Pandemie hat also nicht dazu geführt, dass eine solche Form der Kommunikation nicht mehr angewendet wird. Auf diese Weise werden Ungleichheiten durch sehende Personen (re-)produziert. Ihr Umgang mit Menschen mit einer Sehbeeinträchtigung unterscheidet sich von ihrem Umgang mit anderen sehenden Menschen. Dadurch sind blinde Personen einem höheren Risiko ausgesetzt, an Corona zu erkranken als vollsichtige Menschen. Der Plan der blinden Frau ist hier nicht aufgegangen – dem Angefasst-Werden durch Sehende zu entgehen, indem sie ein Taxi nutzt.

4. Diskussion und Fazit

Auch bevor das Corona-Virus den Alltag der Menschen auf den Kopf gestellt hat, war die Navigation für blinde Personen herausfordernd. Dies belegen einige Studien inklusive meiner Untersuchungsergebnisse, die ich in dem vorliegenden Beitrag vorgestellt habe. Als Grund hierfür wird die Tatsache angeführt, dass Regelungen zur Platzierung von Objekten im Raum und zu stattfindenden Interaktionen mit anderen Personen auf Visualität ausgerichtet waren. So schien beispielsweise die Annahme zu gelten, dass der Aufenthaltsort von Personen im Raum offensichtlich ist und es überflüssig ist, Offensichtliches unaufgefordert zu verbalisieren, wie Carolin Länger bereits 2002 feststellte (vgl. Länger 2002: 117). Dies brachte blinde Personen in eine schwierige Lage; denn sie bekamen beispielsweise nicht mit, wo sich im Bus ein freier Sitz befand. Um an die benötigten Informationen zu gelangen, hatten blinde Personen zwei Möglichkeiten: entweder mussten sie die existierenden Kommunikationsregeln missachten und ertasten, ob auf einem Sitz jemand saß oder sie mussten ihre Eigenständigkeit aufgeben und aktiv die Unterstützung von anderen Fahrgästen einfordern. Taten sie Letzteres, so wurde ihnen unter Umständen auf eine umfassende Art und Weise geholfen, die das Maß an benötigter Hilfe weit überstieg und ihr Körper wurde zu einem Sitzplatz geschoben. Dadurch wurden die Kommunikationsregeln von sehenden Fahrgästen ebenfalls missachtet. Die blinde Frau in dem vorliegenden Beispiel bevorzugte die eigenständige Sitzplatzsuche unter Missachtung der Kommunikationsregeln, um beim Einfordern von Hilfe nicht womöglich noch eine übergriffigere Variante der Kommunikation mit anderen aufgedrängt zu bekommen, bei der ihr eigener Körper von anderen Personen gesteuert wird. Auch im Rahmen der entwickelten Corona-Regelungen wurde die Realisierbarkeit des Social Distancing in Interaktionen zwischen blinden und sehenden Personen weitgehend ignoriert. Die Navigationspraktik der blinden Frau während der COVID-19-Pandemie ist eine ähnliche, wie diejenige vor der Pandemie, wobei sich das Bestreben, das Einfordern von Hilfe zu begrenzen, noch verstärkt hat. So vermeidet die blinde Frau das Gehen unbekannter Wege und greift auf das kostspielige Transportmittel Taxi zurück. Allerdings erweist sich die Strategie als nicht erfolgreich, da ihr von dem Taxifahrer Hilfe, die mit körperlicher Nähe verbunden ist, aufgedrängt wird. Würde ein Taxi weniger kosten, so würde die blinde Frau dieses während der Pandemie vermutlich auch auf bekannten Wegen nutzen. Da ihr dies aber zu teuer würde, wählt sie auf bekannten Wegen das kostenlose Transportmittel Bus und ist für die Begrenzung der entste-

henden Kosten für Mobilität bereit, das Zusammentreffen mit anderen Personen auf bekannten Wegen zu riskieren. Um einer Fremdsteuerung zu entgehen und ihre Kontrolle über ihren eigenen Körper nicht aus der Hand zu geben, greift sie zudem auch während der Pandemie auf die Navigationspraktik zurück, bei der sie selber Abstandsregeln nicht einhält und möglicherweise Personen räumlich sehr nah kommt und sie anfasst. Sehende wiederum beachten während der Pandemie im Umgang mit blinden Personen ebenfalls nicht immer Abstandsregeln und gewähren blinden Personen ungewollte Hilfe, indem sie sie anfassen.

Die Kommunikationsstrategien von blinden und sehenden Personen vor und während der Pandemie zum Umgang miteinander haben sich also nicht wesentlich verändert. Kommuniziert wird, indem die bestehende Kommunikations-Verkehrsordnung nicht angewendet wird. Durch die entstehende räumliche Nähe zwischen blinden und sehenden Personen besteht ein hohes Risiko, dass das Corona-Virus in der stattfindenden Interaktion übertragen wird. So sind blinde Personen während ihrer Navigation einem höheren Risiko ausgesetzt, sich mit dem Corona-Virus anzustecken als Sehende, wodurch Ungleichheiten (re-)produziert werden. Kostengünstige Alternativen zu einem Taxi, durch welche die Nutzung öffentlicher Orte verringert werden kann, wurden nicht geschaffen. Auch haben sich Regeln für ein erfolgreiches Social Distancing zwischen blinden und sehenden Personen nicht etabliert – etwa solche, die die akustische Kommunikation stärker in den Mittelpunkt stellen. Betont werden muss allerdings, dass hier nur exemplarisch an einer Person gezeigt wurde, wie die Navigation blinder Personen vor und während der Pandemie ablaufen kann. Die Ergebnisse sollten in zukünftigen Untersuchungen ausgeweitet und genutzt werden, um sie mit den Navigationspraktiken anderer blinder Personen zu vergleichen.

Literatur

- Anderson, Leon (2006): »Analytic Autoethnography«, in: *Journal of Contemporary Ethnography* 35, S. 373–395.
- Breidenstein, Georg/Hirschauer, Stefan/Kalthoff, Herbert/Nieswand, Boris (2015): *Ethnografie: die Praxis der Feldforschung*, Konstanz: UVK.
- Bundesverband der Rehabilitationslehrer/-lehrerinnen für Blinde und Sehbehinderte e.V. (o.J.): *Orientierung und Mobilität*, online: <https://www.rehalhrer.de/orientierung-mobilitaet> vom 02.01.2023.

- Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung, Infektionsschutz.de: Alltag in Zeiten von Corona: Schutz durch AHA+L+A, online: <https://www.infektionsschutz.de/coronavirus/alltag-in-zeiten-von-corona/vom-02.01.2023>.
- Due, Brian L./Bierring Lange, Simon (2019): »Troublesome Objects: Unpacking Ocular-Centrism in Urban Environments by Studying Blind Navigation Using Video Ethnography and Ethnomethodology«, in: *Sociological Research Online* 24, S. 475–495.
- Eskyte, Ieva/Lawson, Anna/Orchard, Maria/Andrews, Elizabeth (2020): »Out on the streets – Crisis, opportunity and disabled people in the era of Covid-19: Reflections from the UK«, in: *Alter – European Journal of Disability Research* 14, S. 329–336.
- Goffman, Erving (2009a): *Interaktion im öffentlichen Raum*, Frankfurt a. M.: Campus Verlag.
- Goffman, Erving (2009b): *Das Individuum im öffentlichen Austausch: Mikrostudien zur öffentlichen Ordnung*, Frankfurt, Main: Suhrkamp.
- Goggin, Gerard/Ellis, Katie (2020): »Disability, communication, and life itself in the COVID-19 pandemic«, in: *Health Sociology Review* 29, S. 168–176.
- Länger, Carolin (2002): *Im Spiegel von Blindheit: eine Kulturosoziologie des Sehannes*, Stuttgart: Lucius & Lucius.
- Quiñones, Pablo-Alejandro/Greene, Tammy C./Yang, Rayoung/Newman, Mark W. (2011): »Supporting Visually Impaired Navigation: A Needs-finding Study«, in: *Proceedings of ACM CHI 2011 Conference on Human Factors in Computing Systems*, S. 1645–1650.
- Reckwitz, Andreas (2003): »Grundelemente einer Theorie sozialer Praktiken. Eine sozialtheoretische Perspektive«, in: *Zeitschrift für Soziologie* 32, S. 282–301.
- Shakespeare, Tom/Watson, Nicholas/Brunner, Richard/Cullingworth, Jane/Hameed, Shaffa/Scherer, Nathaniel/Pearson, Charlotte/Reichenberger, Veronika (2022): »Disabled people in Britain and the impact of the COVID-19 pandemic«, in: *Social Policy & Administration* 56, S. 103–117.
- Strauss, Anselm L./Corbin, Juliet (1996): *Grounded Theory. Grundlagen Qualitativer Sozialforschung*, Weinheim: Psychologie Verlags Union.
- Waldschmidt, Anne (2005): »Disability Studies: individuelles, soziales und/oder kulturelles Modell von Behinderung?«, in: *Psychologie und Gesellschaftskritik* 29, S. 9–31.
- Worth, Nancy (2013): »Visual Impairment in the City: Young People's Social Strategies of Independent Mobility«, in: *Urban Studies* 50, S. 574–586.

