

Kai Lenßen

Personzentrierte Beratung in Kommunen im Rahmen der Agenda 21

Nachhaltigkeit (siehe Kästen) ist ein sperriges und oft ungeliebtes Thema. In der Alltagswahrnehmung assoziieren wir hier zumeist nur die großen globalen Themen. Der politische Wille, formuliert in der Agenda 21, fordert, dass Nachhaltigkeit auch auf kommunaler Ebene berücksichtigt werden soll. Der Autor dieses Beitrags hat die Stadt Düsseldorf im Rahmen der Agenda 21 personzentriert beraten und eine Untersuchung zum Thema „Nachhaltige Mobilität“ durchgeführt. Er zeigt, wie er psychologische Beratung in städtische Entscheidungsprozesse integrieren konnte, an welchen Stellen Beratung, Coaching und Supervision nachhaltige Entscheidungen unterstützen kann und wie sich Arbeit im Rahmen der Agenda 21 gestaltet. Deutlich wird an diesem Beispiel, dass personzentriertes Handeln bei Entscheidungsträgern (und Bürgerinnen und Bürgern) den Suchprozess nach nachhaltigen Lösungen stützen, fördern und begleiten kann, und dass Beratung im Endeffekt selbst nachhaltig wirkt. Der Beitrag beleuchtet ein interessantes zukunftsweisendes Arbeitsfeld für Beraterinnen und Berater.



Kai Lenßen

Lenßen & Lenßen, Fachberatung für
 Psychosoziale & Nachhaltige Entwicklung
 Merowingerstraße 88 (Umweltzentrum),
 40225 Düsseldorf
 Tel.: 0211 3102879
 www.lenssen-und-lenssen.de

Soz. Verhaltenswissenschaftler
 Zunächst Bundesbeamter. Später
 Hochschulstudium Psychologie, Pädagogik und Rechtswissenschaft, innerhalb einer postgradualen universitären Ausbildung (Counselling Psychology) Qualifikationen auf dem Gebiet der Personzentrierten Gesprächsführung. Ab 2001 umweltpsychologische Beratung des Lokalen Agenda 21-Prozesses in Düsseldorf. Seit 2005 Leitung der Beratungsstelle für Psychosoziale und Nachhaltige Entwicklung.

Alles Auto oder was?

Zahlreiche Unfälle, zugeparkte Fuß- und Radwege, ungeduldige Raser, Lärm, Luftverschmutzung und Blech – am täglichen Fahrzeugwahnsinn sind viele Menschen beteiligt. In Düsseldorf herrscht, wie in anderen Städten auch, ein autofreundliches Verkehrsklima. Bürgersteige sind zu schmal und Bordsteine zu hoch, Straßeneinmündungen unübersichtlich, Spielstraßen werden nicht berücksichtigt, der Nahverkehr für Pendler ist unzureichend... Verschärft wird die Situation dadurch, dass immer mehr Autos unterwegs sind.

Politiker müssen zuhören

Diese Situation war der Grund, mich als Umweltpsychologe Anfang 2002 im Rahmen der Lokalen Agenda 21 Düsseldorf ehrenamtlich im Fachforum II (*Lebensraum Stadt*) für ein neues Bild von „Mobilität der Zukunft“ zu engagieren. Zunächst ging es darum, gemeinsam mit Politikerinnen und Politikern einen Mobilitätsbegriff zu erarbeiten, der die Bedürfnisse aller Bürgerinnen und Bürger berücksichtigt. Darauf aufbauend ging es dann darum, eine angemessene

Strategie zu erarbeiten und deren Umsetzung zu erwirken. In diesem Prozess standen folgende Fragen im Mittelpunkt: Unter welchen Bedingungen setzen sich kommunale Entscheidungsträger für eine sozial- und umweltverträgliche Verkehrssituation ein? Ist ausreichendes Problemlösungsbewusstsein vorhanden? Welche Hinderungsgründe, Ressourcen, Erwartungen und Intentionen gab und gibt es bei den Verantwortlichen?

In den Diskussionen um diese komplexen Fragestellungen wurde deutlich, dass die meisten Beteiligten kein Bewusstsein hinsichtlich der psychologischen Dimensionen dieser Fragen hatten. Kaum einem Teilnehmenden war bewusst, dass auch bei scheinbar nüchternen technischen Fragen Emotionen, Gefühle wie Macht und Ohnmacht, Ängste, alte Verhaltensmuster, Beziehungen etc. gegenseitiges Zuhören und Verstehen erheblich erschweren können. Daher war es eine große Herausforderung und ein oft mühsamer Prozess, darauf hinzuwirken, dass die Betroffenen erkennen konnten, wie sehr affektive Aspekte Diskussionen zu Sachfragen ins Stocken brachten und wie relativ rasch Kompromisse zu finden waren,

wenn emotionale Barrieren zuvor offen angesprochen und geklärt wurden. Hier war es hilfreich, vorsichtig zu verdeutlichen, dass auch bei Verkehrskonzepten immer der Mensch im Mittelpunkt stehen muss. Neben meiner Fachlichkeit als Umweltpsychologe und meiner Feldkenntnisse haben mir die personenzentrierten Haltungen in diesen Diskussionen häufig Gelassenheit und Sicherheit gegeben.

Aus Ehrenamt wird Profession

Auf der Basis meines oben kurz skizzierten ehrenamtlichen Engagements erhielt ich im Jahr 2004 vom Umweltamt Düsseldorf den Auftrag, *konstruktive Voraussetzungen und mögliche Strategien* für die kommunale Unterstützung nachhaltiger Mobilität zu erarbeiten. Die Stadt Düsseldorf hat für die Agenda-Arbeit Mittel im Haushalt eingestellt – wie viele andere Städte auch. In aller Regel sind hier die Umweltämter Ansprechpartner.

In meinem Auftrag ging es u. a. darum, mit dem so genannten „Kern-Projektteam“ Erst- und Folgegespräche zu führen, die Probleme kontinuierlich zu analysieren, eine partizipative Zielfindung zu unterstützen, Bürgerforen und Experten-Workshops zu konzipieren und durchzuführen. Außerdem sollte ich eine „Stadtroute“ mit Politikern, Verbänden, Bürgern und Pressevertretern organisieren, fachliche Informationen vermitteln, an Veranstaltungen teilnehmend beobachten, Fragebögen erstellen, Politiker- und Experten-Interviews durchführen und auswerten. Die Einführung der Metaplantchnik, Öffentlichkeitsarbeit, Dokumentation, Evaluation und Empfehlungen von Handlungsstrategien waren ebenfalls Bestandteile der Prozessbegleitung. Ich musste für die einzelnen Anhörungen Moderatoren rekrutieren und beraten, und hier bewährten sich meine Kenntnisse personenzentrierter Gesprächsführung; insbesondere dann, wenn es darum ging, angemessene Fragestellungen zu formulieren oder mit den Moderatoren mögliche Konfliktsituationen durchzuspielen und mit ihnen Stellungnahmen für die Medien zu erarbeiten.

Nachhaltige Entwicklung

Offizielle Grundlagen u. a.:

- Brundtlandbericht *Unsere gemeinsame Zukunft*, 1987
- Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung, 1992 in Rio de Janeiro
- Europäische Kampagne zukunftsfähiger Städte und Gemeinden (Charta von Aalborg), 1994.

Definition:

Hiermit ist eine sich selbst tragende Entwicklung gemeint, die einerseits die aktuellen Bedürfnisse auf der Erde befriedigt, andererseits so ausgerichtet ist, dass späteren Generationen nicht die Chance genommen wird, ihre Bedürfnisse ebenfalls zu befriedigen. Der Begriff ‚nachhaltig‘ entstammt eigentlich der Forstwirtschaft und entspricht der Idee, dass in einem Wald nicht mehr Bäume gefällt werden dürfen, als nachwachsen können.

Nachhaltige Entwicklung ist die deutsche Übersetzung von „Sustainable Development“ und wird gelegentlich auch mit „Zukunftsbeständigkeit“ oder „dauerhaft umwelt- und sozialverträgliche Entwicklung“ übersetzt.

Themenbereiche auf kommunaler Ebene:

- Ressourcen & Energie
- Mobilität
- Flächenverbrauch
- CO₂-Ausstoß
- Produktion von Abfall
- Chancengerechtigkeit
- Gewalttätige Auseinandersetzung
- Direktdemokratische Mitwirkung
- Gesundheitsförderung
- Nachhaltigkeitsmanagement & Agenda 21-Prozesse

Der Prozess: Zunächst ein Bürgerhearing und ein Ortstermin

Über eine breite Öffentlichkeitsarbeit gelang es nach und nach, bei den Multiplikatoren relevanter Gruppen (u. a. Seniorenbeirat, Menschen mit Behinderungen, ADFC, Schulen, Elterninitiativen), bei interessierten Bürgern, Politikern aller Fraktionen sowie weiteren Anwesenden durch respektvollen und auf gegenseitigem Verständnis beruhenden Austausch die Wahrnehmung der komplexen Zusammenhänge von Verkehrspolitik, Umweltpsychologie, Mobilität und Aufenthaltsqualität zu schärfen und zu präzisieren. So konnte teilnehmerorientiert u. a. mit Hilfe der Metaplantchnik die durch den Straßenverkehr verursachten Gefahren und Beeinträch-

tigungen demonstriert und der Kenntnisstand der Interessierten verbessert werden. Meine Rolle lässt sich in dieser Phase in zwei Bereiche gliedern. Erstens: Ich musste die Brisanz der Beeinträchtigungen psychologisch einstufen, um die Verwaltung mit fachlich fundierten Stellungnahmen zu informieren. Zweitens: Ich organisierte eine Art „Erlebnis-Parcours“, bei dem Politiker, Verwaltungsmitarbeiter und -mitarbeiterinnen und Journalisten die von den Bürgerinnen und Bürgern benannten Verkehrsbrennpunkte besichtigen konnten. Ziel dieser moderierten Stadtführung war, das Problembewusstsein der Meinungsmacher – gestützt durch eigene Erfahrungen – weiter zu sensibilisieren. In wechselnden Rollen erlebten/empfanden die Beteiligten die Verkehrsumwelt sowohl aus der Perspektive des Fußgängers, des Bahn-



Foto: kl

oder des Radfahrers. Dadurch stellten sie „am eigenen Leib“ fest, wie es sich anfühlt, wenn in verkehrsberuhigten Zonen gerast wird, wie überfüllte Straßenbahnen durchaus ein Beengungsgefühl auslösen können, fehlende Radwege ein großes Gefahrenpotenzial darstellen, viele Haltestellen (nicht nur) für Menschen mit Behinderung ein erhebliches Problem sind und Fußgängerzonen von Falschparkern missbraucht werden.

Während dieser Stadtführung kam es immer wieder zu konstruktiven Diskussionen zwischen Bürgern, Politikern und Verwaltungsmitarbeitern und – gelegentlich mit psychologischen Interventionen. Dieser intensive Austausch mit den Bürgerinnen und Bürgern und Interessenverbänden und das sinnliche Erlebarmachen der prekären Stadtmobilität brachten rasch erste Erfolge: So ermöglichte das Amt für Verkehrsmanagement kurzfristig Geschwindigkeitsmessungen, eine neue Querungshilfe, veränderte Ampelphasen und das Kennzeichnen und Kontrollieren einer Fußgängerzone. Die Presse berichtete umfassend, so dass die Bevölkerung ein unmittelbares Feedback über das Geschehen bekam.

Im Laufe dieses Prozesses erstellten wir einen Problemkatalog, der sukzessive von den jeweiligen kommunalen Behörden bearbeitet und mit Resultaten rückgemeldet wurde. Allerdings: Die Verantwortung für die meisten der 150 Mängel gab die Verwaltung bedauerlicherweise an die Adressaten zurück. Aufgrund zweifelhafter Beweisfüh-

rungen leugneten die Verantwortlichen, dass Fußgängerinseln zu schmal oder Grünphasen für Fußgänger zu kurz geschaltet seien und behaupteten, dass die Wahrnehmung der Nutzer verzerrt sei, es nur selten zu Geschwindigkeitsüberschreitungen und sonstigen Regelverstößen käme. Erst eine erneute Auseinandersetzung zwischen der Fachgruppe Lokale Agenda 21 und dem Fachamt konnte Inkongruenzen bzw. kognitive Dissonanzen klären und hier und da Einsicht in die missliche (Verkehrs-)Lage bringen.

Politikerbefragung: Endlich fragt uns mal einer

Zwei Wochen nach dem Stadtrundgang sollte eine qualitative, strukturierte Befragung relevanter Mandatsträger Aufschluss über Problembewusstsein, Erfahrung und Einstellung zur Unterstützung des Umweltverbundes geben. Die Fragebogenitems basierten auf von mir durchgeführten Vorinterviews und Erkenntnissen im Bereich der verhaltenswissenschaftlichen Mobilitätsforschung. Sie wurden einem Pretest unterzogen. Die Rekrutierung der Politikerinnen und Politiker gestaltete sich dann recht mühsam. Erst mit Hilfe situationsangemessener und auf Kooperation setzender

Merkmale einer Nachhaltigen Mobilität

- geringer Flächenverbrauch
- Gewährleistung von Handlungsspielräumen
- Verkehrsvermeidung
- Freiheit von Gefährdung und Verunsicherung
- Reduktion der Lärm- und Schadstoffemission und des Energieverbrauchs
- dicht, gute und schnelle ÖPNV-Angebote
- Berücksichtigung der Mobilitätsansprüche aller Nutzergruppen in der Verkehrsentwicklungsplanung
- Entkopplung von Wirtschaft und Verkehr
- Förderung/Stärkung des Rad- und Fußverkehrs
- Transparenz der Verkehrskosten
- Reduzierung der Verkehrstoten
- Nutzerbeteiligung bei Planung und Evaluation gebauter (Verkehrs)Umwelt
- behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Raums
- vernetzte und fußläufig erreichbare Erholungslandschaften
- geringe Anzahl unbeeinflussbarer, unvorhersehbarer Stressoren.

(vgl. u. a. Flade, 1998, SRU, 2005, Hellbrück & Fischer, 1999)

Gesprächsführung konnte ich zehn Fraktionsmitglieder befragen. Trotz der zögerlichen Bereitschaft, an dem schriftlichen Interview teilzunehmen, waren einige Probanden schließlich begeistert und hatten sichtlich Spaß daran, die Fragen zu beantworten: „Endlich fragt uns mal einer!“ Im *Critical Incident*-Teil des Interviews ließen einige ihrem Unmut dann tatsächlich „freien Lauf“. Hier spielte sicher die gute Atmosphäre, die durchgängig aufrechterhalten werden konnte, eine wichtige Rolle. Dies spiegelt sich beispielsweise auch in durchaus selbstkritischen Einsichten wider: Für die Lösung der Verkehrsprobleme sind nach Meinung der Probanden im Besonderen der Stadtrat, der Staat, sie selbst und die Automobilclubs verantwortlich. Die Wirksamkeit ihres eigenen Engagements und ihre Entscheidungsfreiheit hinsichtlich einer politischen Unterstützung des motorisierten Individualverkehrs schätzen die meisten als relativ groß ein (vgl. insgesamt Lenßen, 2004).

Die Befragten waren sich weitgehend darüber einig, dass

- der Autoverkehr umwelt- und sozial unverträglich ist
- Personen ohne Auto keine Nachteile haben sollten
- der motorisierte Individualverkehr reduziert werden sollte
- nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer benachteiligt sind
- umweltbewusstes und mitmenschliches Denken und Handeln Voraussetzung für die Lösung der Verkehrsproblematik ist und
- eine Verkehrskatastrophe befürchtet wird, falls wir weiter machen wie bisher.

Wenig Zustimmung fanden Aussagen, die den komplexen Zusammenhang zwischen den umwelt- und sozial unverträglichen Bedingungen des Verkehrssystems und den Auswirkungen auf menschliches Erleben und Verhalten betrafen. Unbekannt scheint bspw. zu sein, dass

- ein zu geringes Platzangebot zu Fuß Gehender oder Rad Fahrender zu (Beengungs-)Stress und/oder zur

Einschränkung der Handlungsfreiheit führen kann

- Geschwindigkeitsüberschreitungen und kontinuierlich ansteigende Lärmbelastung prominente Risikofaktoren für die Gesundheit darstellen und
- kognitive Überlastungen durch die Massenmotorisierung zu aggressivem und rücksichtslosem Verhalten, zu Angst, Hilflosigkeit und Depressivität führen können.

Zudem vermuten die meisten Befragten ein Verbesserungspotenzial der Mobilitätssituation eher in einer höheren Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs als im allgemeinen Verzicht aufs Autofahren.

Etwa zwei Monate später wurde ein mehrstündiges Moderationsverfahren mit Vertretern und Vertreterinnen aus Politik, Verwaltung, Verbänden, zweier Verkehrsclubs und der Polizei, Wissenschaftlern unterschiedlicher Disziplinen und Mitgliedern aus den Fachforen der Lokalen Agenda 21 durchgeführt.



Foto: kl

Expertenworkshop

Die Moderationsmethode mit dem Charakter eines *Open Space* zielte nicht nur auf „vertrauensbildende Maßnahmen“ ab, sondern auch auf eine konstruktive, zielgerichtete und lösungsorientierte Auseinandersetzung der Fachleute mit den Voraussetzungen für den nicht motorisierten Verkehr. Die zentrale Fragestellung lautete hier: „*Wie können günstige Bedingungen für den nicht motorisierten Individualverkehr in Düsseldorf geschaffen werden?*“ Wesentliche Ergebnisse und Forderungen wurden herausgearbeitet (vgl. Lenßen, 2005).

Umweltbewusstsein der Deutschen

- Rund 85 % stimmen der Aussage zu: Umweltschutz sei ein dringendes und sofort zu lösendes Problem
- Der Umweltschutz steht somit auf der Werteskala der Deutschen ganz oben: für über 69 % ist er wichtiger als wirtschaftliches Wachstum.
- Insbesondere Wirtschaft und Politik werden für die Umweltkrise verantwortlich gemacht – über 90 % halten die bisherigen Bemühungen für unzureichend
- Ca. 80 % befürchten sehr gefährliche Auswirkungen auf die Umwelt durch Klimaveränderungen – knapp 70 % sehen sich dadurch persönlich stark bedroht.
- In Deutschland sind Umweltängste am stärksten verbreitet: zwei Drittel der deutschen Bevölkerung halten eine starke Zunahme von umweltbedingten Krankheiten für sehr wahrscheinlich.
- Stark empfundene Belastungen sind vor allem Verkehrslärm, Autoabgase und Industrieabfälle
- Für etwa 90 % der Konsumenten ist ein wichtiger Aspekt beim Kauf, ob sich ein Unternehmen für den Umweltschutz einsetzt
- Umweltbewusstsein kann als universal angesehen werden – lediglich wenige sind gegen Umweltschutz eingestellt.

(vgl. u. a. Kuckartz, 1998, Diefenbacher, 2005)

Im Anschluss an eine Präsentations- und Diskussionsphase aller Ergebnisse konnte ich explorative Experten-Interviews durchführen, um weitere mögliche Dimensionen Umwelt schützenden Handelns professioneller Entscheidungsträger zu beleuchten. Die Reaktionen auf die gesamte Veranstaltung waren durchgehend positiv: „Ich bin erstaunt, was man mit dieser Methode so alles erreichen kann!“ Oder: „Ich hätte nicht gedacht, dass wir so konstruktiv an diesem Thema arbeiten können.“

Untersuchungsbericht

In der Auswertung des Gesamtprojekts wurde deutlich, wie groß die Diskrepanzen zwischen Problembewusstsein und tatsächlichem Umsetzungsverhalten – also zwischen *Wollen* und *Können* – bei den Verantwortungsträgern sind.

Durch die kontinuierliche psychologische Begleitung des Gesamtprojektes sind mir die Zusammenhänge von Hemmnissen und Motivatoren pro zukunftsfähiger Mobilität in Düsseldorf sehr deutlich geworden. Vor diesem Hintergrund konnte ich im Rahmen meines Auftrags mögliche Strategien für eine dauerhafte Verbesserung ableiten. Es ging vor allem darum: *Unter welchen Umständen wird die Umsetzung einer umwelt- und sozialverträglichen Mobilität fester Bestandteil kommunalen Handelns?* Die Ergebnisse, Berichte und Erfahrungen kennzeichnen, dass nur ein vernetzter, an zahlreichen Einflussfaktoren ansetzender Handlungsplan, eine Modifikation der Unterstützungshemmnisse und das Hervorlocken von (vorhandenen) Stärken und Ressourcen ermöglichen.

Aspekte einer solchen Strategieentwicklung beinhalten vielfältige psychologische Komponenten und beziehen sich im Großen und Ganzen darauf, Handlungsebenen zu erweitern und zu beeinflussen. Es geht neben den äußeren und/oder objektiven Bedingungen (Struktur, Situation) um Kompetenzen (Kognitionen, Emotionen, Fertigkeiten), Motivation (Interessen, Ziele, Konsequenzen, Effizienz, Effektivität), Werte

In der Konferenz von Rio de Janeiro 1992 verabschiedeten Agenda 21 (vgl. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, 1997) werden die Kommunen aufgefordert, im Dialog mit ihren Bürgern ein Entwicklungsprogramm für das 21. Jahrhundert auszuarbeiten. Damit soll die Grundlage dafür geschaffen werden, dass bei der künftigen Entwicklung der Kommune Ökonomie, Ökologie und Soziales tatsächlich miteinander verbunden und in Einklang gebracht werden. Außerdem ist eine wirksame Beteiligung der Bürger an diesem Entwicklungsprozess vorgesehen. Bei der kommunalen Agenda 21 handelt es sich um eine freiwillige Aufgabe, für deren Erfüllung keine einklagbaren Regeln aufgestellt wurden. Die Mehrheit der kreisfreien Städte und Landkreise arbeitet an einem Agenda-Prozess. Dieser sieht in der Regel vor, dass nach einem Einleitungsbeschluss und einer Auftaktveranstaltung Arbeitsstrukturen (Agenda-Beauftragter, Agenda-Beirat, Arbeitsgruppen) eingerichtet werden, die ein Leitbild und ein Aktionsprogramm erarbeiten und möglichst früh Umsetzungsprojekte vorschlagen. Über die Durchführung entscheiden die kommunalen Gremien in regulären Verfahren.

(normative Überzeugungen, Grundhaltungen, Einstellungen, Kultur) und Gewohnheiten von Individuen, Gruppen oder Organisationen. Strategische Empfehlungen reichen hier von der Vermittlung sachlich korrekten Wissens über das Stabilisieren prosozialer und ökologischer Werte bis hin zu kommunikativen Kompetenzen und die Optimierung der Kontextbedingungen.

Vereinfacht zusammengefasst benötigen Verbesserungsverläufe im Bereich kommunaler Nachhaltigkeit permanent Prozessberatung, Coaching, Organisationsentwicklung, Mediation, Kooperationsworkshops, Zukunftswerkstätten, Kommunikationsmedien, Aktionen, Kampagnen und Netzwerkförderung, will man ernsthaft mit den Verantwortlichen gemeinsam etwas bewirken. Hier sehe ich ein weites psychologisches Aufgabenfeld, das den Agenda 21-Prozess unterstützen kann.

Resümee

Die regelmäßig psychologisch begleitete und ressourcenorientierte Agenda-Arbeit hat in Düsseldorf einiges bewegt, was sich ohne personenzentrierte Haltung und Intervention nicht hätte so bewegen lassen. Der Boden für eine Veränderung in der Verkehrspolitik ist vorbereitet. Und der Nutzen der Umweltpsychologie für die Verkehrsplanung steht hier heute nicht mehr infrage; ver-

haltenswissenschaftliche Lösungsansätze sind im politischen Prozess kommuniziert und in die Öffentlichkeit getragen worden. Jetzt sind erste Zeichen einer Mobilität der Zukunft wahrnehmbar: so der Bau einer großen Fahrradstation mit Reparaturdienst am Hauptbahnhof, wie auch die Integration eines Mobilitätsmanagements im Verkehrsentwicklungsplan oder psychologische Gutachten zu Unfallvorgängen. Genau hierauf kann jetzt aufgebaut werden, um nachhaltige Stadt- und Verkehrsplanung fest zu verankern.

Auf allen Ebenen meiner Beratungstätigkeiten waren Empathie, Wertschätzung und Kongruenz besonders hilfreich. Allein die Vulnerabilität und ständige Zeitknappheit der Politiker, die ja während des gesamten Prozesses „am Ball bleiben“ sollten, erforderte immer wieder einführende Methoden. Insbesondere in der Kommunikation mit teilweise stark involvierten Ehrenamtlern und in den immer wieder notwendigen Situationsanalysen waren die Roger'schen Grundhaltungen „gute Verbündete“. Sie förderten auch die enge Zusammenarbeit mit Fachleuten verschiedener Disziplinen (Naturwissenschaftler, Ingenieure, Sozial- und Verwaltungswissenschaftler), die ein gutes Gespür für die unterschiedlichen „Sprachen“ voraussetzt, um der Gefahr von Missverständnissen vorzubeugen bzw. diese zu entschlüsseln. Die Erfahrungen im Personenzentrierten Ansatz haben hier aus meiner Sicht mei-

ne Arbeit erleichtert und effizienter gemacht. Der gute Kontakt zu mir selbst, Einfühlung in die Bedürfnisse und Befürchtungen der Protagonisten und die Wertschätzung von bereits Geleistetem sind nach meiner bisherigen Erfahrung beste Wegbegleiter.

Weitere Arbeitsfelder

Das Schaffen einer menschengerechten Mobilität im oben beschriebenen Sinne ist eine von vielen gesellschaftlichen Herausforderungen. Es gibt weitere Arbeitsfelder, in denen psychologisch fundierte und personenzentriert vermittelte Kenntnisse helfen können, gemeinwohlorientierte Erfordernisse effektiv, fair und zufriedenstellend umzusetzen. Um ein paar Beispiele zu nennen: Aktuell arbeite ich an den Themen „Vandalismus/Graffiti“, „Verkehrssicherheit für Kinder“, „alternative Wohnformen im Alter“ und schließlich am Thema „Lokale Agenda 21-Prozesse und

Bewusstsein und Verhalten von Entscheidungsträgerinnen und -trägern“. Vor allem das letzte Thema ist mir besonders wichtig, da Nachhaltige Entwicklung im besonderen Maße von politischen und gestalterischen Kontext- und Strukturbedingungen abhängt. Hier ist es dringend notwendig Kontakt, Ressourcen, Akzeptanz, Verständnis und Transparenz zu aktualisieren und herzustellen.

Literatur

- Brundtland-Bericht (1987). Weltkommission für Umwelt und Entwicklung: Unsere gemeinsame Zukunft. Deutsche Ausgabe. Volker Hauff (Hrsg.) Greven. Eggenkamp.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMUNR). (Hrsg.). (1997). Umweltpolitik. Agenda 21. Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung im Juni 1992 in Rio de Janeiro. Bonn: Köllen Druck+Verlag.
- Diefenbacher, H. (2005). Wie umweltbewusst sind die Deutschen? Blätter für deutsche und internationale Politik, 50 (1), 111-113.
- Europäische Kampagne zukunftsfähiger Städte und Gemeinden (Hrsg.) (1994). Charta der Europäischen Städte und Gemeinden auf dem Weg zur Zukunftsfähigkeit (Charta von Aalborg). Brüssel: ECTS.
- Flade, A. (1998). Angewandte Umweltpsychologie am Institut Wohnen und Umwelt. Umweltpsychologie, 2 (1), 104-111.
- Hellbrück, J. & Fischer, M. (1999). Umweltpsychologie: ein Lehrbuch. Göttingen: Hogrefe, Verlag für Psychologie.
- Kuckartz, U. (1998). Umweltbewusstsein und Umweltverhalten. In U. Kuckartz (Hrsg.), Enquete-Kommission „Schutz des Menschen und der Umwelt“ des 13. Deutschen Bundestages (S. 27-40). Berlin: Springer.
- Lenßen, K. (2004). (Auto)Mobil in Düsseldorf? Abschlussbericht. Lokale Agenda 21 Düsseldorf.
- <http://www.gruenbuch.de/fachforumII/img/DOKUMENTATION%2016%20seiten.PDF> (15.10.2005).
- Lenßen, K. (2005). Umwelt- und sozialverträgliche Mobilität in Düsseldorf. Konstruktive Voraussetzungen und mögliche Strategien. Unveröffentlichter Bericht.
- Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) (2005). Umwelt und Straßenverkehr. Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr. Sondergutachten. Baden-Baden: Nomos.