



Schwierige Nachhaltigkeit

In dem konfliktreichen Feld Mensch – Umwelt sucht die Umweltpsychologie nach Lösungen



Kai Lenßen leitet seit 2005 die ‚Beratungsstelle für Psychosoziale und Nachhaltige Entwicklung‘. Im Rahmen seiner Mitarbeit im Fachforum II der Lokalen Agenda erstellte er auch eine Studie zum (auto)mobilien Verkehr in Düsseldorf.

Alle sorgen sich ums Klima. Warum lassen wir da nicht alle das klimaschädliche Auto stehen und fahren mit der Bahn?

Selbst wenn ich zutiefst überzeugt bin: „Ich muss weniger Auto fahren und mehr Rad fahren“, heißt das noch lange nicht, dass ich das auch tue! Ich werde mich im nächsten Moment – wenn ich Zeitdruck habe, wenn ich es bequem haben will, wenn es regnet – in mein Auto setzen. Wie Menschen trotzdem ihr Verhalten ändern können, damit beschäftigt sich die Umweltpsychologie.

Sie nimmt zuerst einmal ernst, was – hier zum Autofahren – motiviert. Diese Motive werden bewusst gemacht und anschließend überprüft und hinterfragt. So kann der ‚Änderungswillige‘ seine bisherigen Rechtfertigungsstrategien aufgeben. Natürlich ist es auch wichtig, dass er sich informiert, um Zusammenhänge zu erkennen. Dann, beim Umsetzen des neuen Verhaltens, braucht er Unterstützung. Hilfreich sind Vorbilder – Freunde, Mitglieder einer Umweltinitiative oder auch Personen des öffentlichen Lebens. Die Handlungsalternativen wie zu Fuß gehen, Rad fahren müssen ausprobiert werden, zuerst in kleinen Schritten. Dabei kann dann die Erfahrung, sich mehr zu bewegen, gesünder zu leben, die Umwelt zu entlasten als positiv erlebt werden und führen zu einer Verhaltensänderung.

Kann eine Veränderung denn nur von unten, von den Einzelnen kommen?

Nein, das reicht nicht! Auch die Rahmenbedingungen müssen verändert werden, um eine Verhaltensänderung zu erleichtern. Und das ist Sache der Politik. Es darf nicht sein, dass Menschen, die sich sozial- und umweltkorrekt verhalten, Nachteile haben. Heute hat man Nachteile, wenn man sich nicht zum Parken in die zweite Reihe stellt, wenn man nicht mal eben bei Rot über die Kreuzung fährt oder wenn man überhaupt sein Auto stehen lässt – um mal beim Beispiel Mobilität und Auto zu bleiben. Gerade wie sich gegebene Rahmenrichtli-

nien und ihre Umsetzung auf das Verhalten auswirken, das erforscht die Umweltpsychologie. Der Stau lässt nach, wenn wir mehr Straßen bauen, hieß es mal. Wir haben jahrzehntelang mehr Straßen gebaut – die Verkehrsmenge hat aber immer weiter zugenommen. Das ist also nicht der richtige Weg. Vielmehr müssen die Städte so gebaut werden, dass der Autoverkehr nicht mehr nötig wird; die Stadt der kurzen Wege muss das Ziel sein.

Nun tun sich Rat und Verwaltung ja schwer mit dem Thema Nachhaltigkeit.

Wenn es um Umweltprobleme, um Verkehrssicherheit, Lärmreduzierung, Abfallentsorgung, Ressourcenschutz usw. geht, setzt man hier nur zu gern auf technische und ordnungsrechtliche Maßnahmen, also auf Strafen für Falschparken, Rußpartikelfilter, Schallschutzwände usw. So ein ‚Reparaturdienst‘ an Details ist sicher einfach durchführbar. Er kommt bei den Menschen aber nicht an! Führt zu keiner dauerhaften Verhaltensänderung, von der die Betroffenen auch überzeugt sind.

Um das komplexe System, in dem wir leben, zu ändern, sind andere Mittel nötig. Die Politiker müssen Verantwortung übernehmen. Sie dürfen zukünftige Entwicklungen nicht ausblenden, wissenschaftliche Erkenntnisse nicht leugnen. Klar stecken sie in schwierigen Entscheidungsprozessen. Fatal wäre es, wenn sie nur noch handeln, um Stärke zu demonstrieren. Auf dem Weg zur Nachhaltigkeit können wir Umweltpsychologen hilfreich sein. Wir können Konzepte und Lösungswege zur nachhaltigen Verbesserung ausarbeiten, dazu sind wir speziell ausgebildet.

Leider gibt es in Düsseldorf bisher wenig Kooperation. Gründe mag es da viele geben: Berührungängste, Misstrauen, Unwissenheit. Manchmal wird auch die Notwendigkeit verneint und Hilfsangebote werden ignoriert. Andere Städte sind da weiter: Krefeld, Berlin, Freiburg, Kiel, Lemgo, Schopfheim, Wien – um nur einige zu nennen – haben Umweltpsychologen eingesetzt, und gute Erfahrungen gemacht.

Wenn sie denn zustande kommt – wie verläuft eine Kooperation mit Entscheidungsträgern?

Manchmal sprechen mich Entscheidungsträger direkt an. Doch meist komme ich mit ihnen über Gruppierungen wie Bürgerinitiativen, Beiräte, Agenda 21 in Kontakt. Die-

se Leute kommen zu mir: „Wir wollen dies und das erreichen, aber es klappt nicht.“ Da muss man also prüfen, woran das liegt, und trifft dann z.B. auf Investoren, Verwaltung, Politik. Mit denen muss ich dann arbeiten.

Ich mache auf jeden Fall zuerst Einzelgespräche mit Vertretern der beteiligten Gruppen, um zu wissen, worum es geht. Welche Interessen stecken dahinter, welche Emotionen, welche Einstellungen? Wo sind hier die Barrieren und Befürchtungen? Was sind die Erwartungen, was ist das Ziel? Wo können Kompromisse geschaffen werden? Dabei ist es immer wichtig, Vertrauen aufzubauen. Und Grundvoraussetzung ist natürlich eine Gesprächsbereitschaft auf beiden Seiten.

Das Nächste ist dann, die Gruppen zusammenzubringen und zu diskutieren. Dabei sollte man versuchen, ein gemeinsames Ziel zu formulieren. Denn wenn die Leute zusammensitzen und ein gemeinsames Ziel



Erarbeiten und Vortragen von Konzepten gehören zur Arbeit eines Umweltpsychologen

formulieren, dann stehen sie auch dahinter. Und man wird staunen: Wenn man die Einzelnen wirklich wertschätzend nach ihren Wünschen und Bedenken fragt, werden sie sich akzeptiert fühlen.

Solche Gespräche sind leider noch selten. Meist versuchen Initiativen, über die Öffentlichkeit Druck auszuüben.

Das sieht man zum Beispiel an der Auseinandersetzung um den Kö-Bogen. Da wird eine Informationsveranstaltung nach der anderen gemacht, jetzt auch noch Unterschriftenaktionen. Man kann das noch 10mal machen, aber verändern wird man dadurch so gut wie nichts. Man verbreitet Informationen, lässt Dampf ab, versucht Druck zu machen – aber weiter steht das eine Ziel gegen das andere.



An jeder Ampel inzwischen zu beobachten: Autofahrer, die bei Rot weiterfahren

Fotos: Lika Weingarten

Zur Verhaltensänderung trägt Öffentlichkeitsarbeit nur in ganz geringem Umfang bei. Wie soll das auch gehen: Eine Seite argumentiert, und die andere ist gar nicht dabei! Bei der Kö-Bogen-Affaire sind übrigens schon gegenseitiges Misstrauen, Polarisierung im Denken und Provokationen festzustellen; es geht um Interessen, Werte und Verteilung - das heißt, wir sind mitten in einem eskalierenden Konflikt.

Wer Entscheidungen und Handeln beeinflussen möchte, muss einen Fachmann, einen Psychologen dazunehmen, der neutral ist, der vermittelt, der die Strategien kennt. Und man muss alle Beteiligten, auch die Fachleute aus der Stadtplanung, in ein Boot kriegen, und dann eine Diskussion, ein konstruktives Gespräch führen. Anders geht es nicht.

Man darf dabei aber auch nicht vergessen: Je nachdem worum es geht, und wenn das Streben nach Dominanz und Macht im Vordergrund steht, kann es auch sein, dass es zu keinem ehrlichen Kompromiss kommt. Diese autoritären Strukturen in der Politik, das ist ein Punkt für sich, den müsste man mal angehen.

Das Interview für den grüntift führte Lika Weingarten

Ab in die Röhre?

Neue Verkehrstunnel haben Konjunktur in der Düsseldorfer Kommunalpolitik. Die Nachteile werden häufig übersehen.

Wie in vielen anderen Städten wurde es in Düsseldorf in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts eng. Ursache war vor allem, dass der steigende Autoverkehr immer mehr Platz beanspruchte. Da aber in der Innenstadt fast alle Flächen bereits belegt waren, wurde bald ernsthaft dar-

fließt seit 1993 der Autoverkehr entlang des Rheins.

Die allermeisten Düsseldorferinnen und Düsseldorfer sind sicherlich der Meinung, dass sich in beiden Fällen Kosten und Mühen gelohnt haben. Die Bahnen sind heute wesentlich zügiger unterwegs als früher,



Die Rampen des Rheinfertunnels mit sehr viel Verkehr, an der Tonhalle ...

über nachgedacht, zusätzlichen Platz für Verkehr unter der Erde zu schaffen. Mit dem Bau der U-Bahn wurde bereits 1973 begonnen, seit 1988 fahren Bahnen unterirdisch zwischen dem Hauptbahnhof und der Altstadt. Durch den Rheinfertunnel

als sie zwischen dem Hauptbahnhof und der Altstadt eine kurvenreiche Strecke zurücklegen mussten. Und während sich vor dem Bau des Straßentunnels kaum jemand am Rheinufer aufhalten wollte, ist es heute ein Besuchermagnet.