

## Erich Mittenecker, ein Nachruf (26.06.1922 – 18.11.2018)

von Wolf-Dietrich Zuzan

Am 18. November 2018 starb Univ.-Prof. Dr. Erich Mittenecker in Graz im Alter von 96 Jahren. Er war eine der herausragenden Persönlichkeiten der empirisch und experimentell orientierten Psychologie im deutschen Sprachraum und es ist notwendig, seiner Beiträge zur Entwicklung des Faches Psychologie zu gedenken; denn er war eine der bedeutendsten Persönlichkeiten. Ich selbst habe ihn persönlich als Student in Wien erlebt am damaligen Institut für Psychologie der Universität Wien. Er war ein scharfer Denker und vermittelte mit großem Eifer und ebenso großem Sachverstand die Anliegen der Testtheorie, der Planung von Experimenten und der statistischen Auswertung. Allerdings wurde er für viele auch zum Stolperstein, die sich anderes vom Psychologiestudium erwartet hatten.

Mittenecker hat sich stets für den Berufsstand der Psychologen eingesetzt und für eine hohe Qualifizierung gesorgt. Er war u. a. Ehrenmitglied des Berufsverbandes Österreichischer Psychologinnen und Psychologen, der Deutschen und der Österreichischen Gesellschaft für Psychologie, des Österreichischen Instituts für Jugendkunde und der Österreichischen Gesellschaft für Verhaltensmodifikation und Verhaltenstherapie. 1974/75 war er Dekan der Philosophischen Fakultät der Universität Graz.

Den Angaben von Wikipedia zufolge (stellenweise werden auch andere Quellen und eigene Erlebnisse verwendet) stammte Mittenecker aus einer burgenländischen Familie und wurde am 26. Juni 1922 in Wiener Neustadt geboren. Sein Vater sei Postmitarbeiter im Telefondienst gewesen und seine Mutter habe aus einer Bauernfamilie gestammt. Bereits mit 3 ½ Jahren habe er lesen und schreiben erlernt. Er habe nach der Volksschule das humanistische Gymnasium in Wiener Neustadt besucht und erlebte wie Mitschüler aus einfachen Verhältnissen von den Lehrern ungerecht behandelt wurden. Dies sei für ihn ein Anlass gewesen, sich später für eine objektivere Leistungsbewertung einzusetzen. Nach der Matura entschied sich Mittenecker für das Studium der Chemie, habe aber Probleme bei labortechnischen Arbeiten gehabt. Im Oktober 1941 sei er mit 19 Jahren zum Militärdienst einberufen worden und habe bei einer Nachrichtenkompanie gedient. Er habe sich für diesen Dienst als so begabt erwiesen, dass er während des ganzen Krieges in Wien bei der zentralen Funkstelle bleiben konnte.

Unmittelbar nach dem Krieg habe er in Wien das Studium der Chemie wieder aufgenommen, doch begann

sich bald sein Interesse von der Chemie zur Psychologie zu verändern. Unterstützt wurden diese Bemühungen durch Professor Hubert Rohrer, der bereits 1943 Ordinarius für Psychologie in Wien geworden war und eine klar naturwissenschaftliche Linie vertrat. Da er politisch nicht belastet war, auch wenn er für die Wehrmacht arbeiten musste, konnte er nach dem Krieg auf seiner Position bleiben. Im September 1944 hatten Bomben das Universitätshauptgebäude und auch das Gebäude des Instituts für Psychologie in Wien zerstört. Als der Universitätsbetrieb mit dem Näherrücken der Front völlig zum Erliegen kam, übersiedelte Rohrer mit seiner Frau, die Wiener Wohnung war ausgebombt, nach Tirol, wo sie in der Umgebung von Innsbruck das Kriegsende abwarteten. Erst im September konnte er wieder nach Wien zurückkehren. Dies ist der Hintergrund, dass Erich Mittenecker zusammen mit anderen Studenten in den ersten Semestern Aufbaudienst leisten musste, indem sie die Bücher des Instituts aus dem Bombenschutt holten und reinigten. Walter Toman, damals Assistent von Hubert Rohrer, habe diese Arbeit organisiert. In dieser Zeit habe Mittenecker auch an psychoanalytischen Lehrveranstaltungen teilgenommen, die in den Räumen der Wiener Psychoanalytischen Vereinigung von Theodor Scharman abgehalten worden seien.

Ab 1947 sei Mittenecker von Rohrer als halbtägige wissenschaftliche Hilfskraft angestellt worden und sollte Experimente zur Mikrovibration machen. Die Mikrovibration entdeckte Hubert Rohrer 1944 und in der Folge haben viele Studenten Dissertationen über die psychischen Korrelate der Mikrovibration verfasst bis klar wurde, dass diese nur mit der Regelung der Körpertemperatur zusammenhängt. Kleinste Kontraktionen von Muskelfasern erzeugen die Körpertemperatur und werden als Mikrovibration gemessen. Nach unbefriedigend ausgefallenen wahrnehmungspsychologischen Versuchen habe er zum Thema „Erleben und Objektivität, ein Versuch der Begriffsklärung in der Erlebnispsychologie mit besonderer Berücksichtigung der Erkenntnislehre Schlicks“ promoviert. Chemie blieb sein Zweitfach bei den Rigorosen. Damals studierte man Psychologie an der Philosophischen Fakultät, an der auch Chemie gelehrt wurde. Man studierte Psychologie im Hauptfach und wählte ein anderes Fach als Zweitfach. Mittenecker hat sich später sehr dafür eingesetzt, dass das Fach Psychologie zur naturwissenschaftlichen Fakultät gewechselt hat. Nach der Promotion blieb Mittenecker zwischen 1948 und 1953 als wissenschaftliche Hilfskraft am Institut für Psychologie an der Universität Wien, wobei ihn ein Rockefeller-Stipendium 1950/51 zum Studium in die USA führte.

Nach der Rückkehr aus Amerika habe sich Mittenecker mit Statistik, Planung von psychologischen Experimenten und mit Diagnostik beschäftigen müssen.

Da es damals kaum Literatur dafür gab, schrieb er sein Buch „Planung und statistische Auswertung von Experimenten“, welches 1952 zum ersten Mal erschien und in der Folge viele überarbeitete Fassungen erlebte. Gut zehn Jahre später, nämlich 1962, publizierte Mittenecker sein Buch über die Unfallforschung, das als Lehrbuch für Planung und statistische Auswertung von psychologischen Experimenten angesehen werden kann (Mittenecker, E. (1962). Methoden und Ergebnisse der psychologischen Unfallforschung. Wien: Deuticke). Diese zehn Jahre waren für seine wissenschaftliche Produktion überaus ergiebig. So erarbeitete er mit Walter Toman den Persönlichkeits-Interessen-Test. Davor hatte er selbst den Verbalen Perseverationstest entwickelt (1951) und später den Mittenecker-Zeigerversuch. 1953 erfolgte die Habilitation von Erich Mittenecker. Im selben Jahr gründete er u. a. mit Otto Pawlik, Hubert Rohrer und Ernst Hofer den Berufsverband Österreichischer Psychologen. Er blieb bis 1961 auf einer Assistentenstelle und erhielt 1961 dann eine außerordentliche Professur für experimentelle und angewandte Psychologie. 1965 erfolgte seine Berufung nach Tübingen und 1968 übernahm er den seit der Emeritierung von Ferdinand Weinhandel verwaisten Lehrstuhl an der Universität Graz und habe damit eine wissenschaftliche Wende zur empirisch-wissenschaftlichen Psychologie eingeleitet, wie Wikipedia beschreibt. Dieser Hinweis von Wikipedia ist unvollständig; denn 1894 gründete der Schüler von Franz Brentano, der als erster die Forderung nach einer empirischen Psychologie erhob, Alexius Meinong, in Graz das erste Labor für experimentelle Psychologie in Österreich. Dieses Labor arbeitete bis 1918. Zu dieser Zeit musste sich Vittorio Benussi, der als Italiener angefeindet worden war und nach Padua auswich, aus dem Institut zurückziehen. Dieser Aderlass wurde noch durch den Tod von Alexius Meinong verstärkt, der 1920 verstarb. Damit endete die erste empirisch-wissenschaftliche Arbeitsphase am Grazer Universitätsinstitut und Mittenecker musste sie neu begründen. Erich Mittenecker blieb Institutsvorstand bis 1983 und emeritierte 1990. 2018 schloss er die Augen für immer.

Was ist nun sein Vermächtnis? Erich Mittenecker war in erster Linie Universitätslehrer und hat tausende Studentinnen und Studenten in ihrem Werdegang beeinflusst. Er war in gleicher Weise Forscher und stets auf der Suche nach Neuem. Zugleich dachte er sehr angewandt und praktisch und entsprach damit einem Bonmot, das Albert Einstein zugeschrieben wird: Es gibt nichts Praktischeres als eine gute Theorie. Wenn man das Wesentliche einer Sache begriffen hat, kann man diese Erkenntnisse in vielfältiger Weise anwenden. Er zeigte anschaulich, wie man in der Unfallforschung durch gute Methodik zu brauchbaren Ergebnissen kommt und studierte mit zahlreichen Studenten in einer großen Studie

das Fahrverhalten von jugendlichen Mopedlenkern. Mittenecker hat herausgefunden, dass die Persönlichkeit des Mopedlenkers entscheidet, ob er angepasst fährt oder unangepasst. Diese Abhängigkeit des Fahrverhaltens gilt aber nicht nur für Mopedfahrer. In einer späten Phase erlebte ich, wie er das Verhalten von Menschen bei Videofeedback studierte und nutzbar machte. Präsentiert man Menschen ihr eigenes Verhalten über Videoaufzeichnung, so achten sie zunächst nur darauf, wie sie aussehen und ob sie gut aussehen. Erst wenn man sie längere Zeit sich selbst beobachten hat lassen, werden sie fähig, ihr Verhalten und Aussehen kritisch zu sehen.

## Literatur

- KARL FRANZENS UNIVERSITÄT GRAZ (2018). Erich Mittenecker, Wikipedia.
- MITTENECKER, E. & SCHULTER, G. (Hrsg.) (1994). 100 Jahre Psychologie an der Universität Graz. Archiv der Universität Graz, Band 29, Graz 1994.
- RAAB, E. & SCHULTER, G. (1987). Perspektiven Psychologischer Forschung. Beitrag zu Methodik, Persönlichkeitsforschung und angewandter Psychologie. Festschrift zum 65. Geburtstag von Erich Mittenecker, Wien: Deuticke Verlag.
- SCHUI, G. (2018). Literaturliste von Erich Mittenecker, Trier: Leibniz-Zentrum für Psychologische Forschung und Dokumentation (ZPID).
- WEHNER, E. (Hrsg. 1992). Psychologie in Selbstdarstellungen, Kapitel Erich Mittenecker, S. 203-225, Bern: Verlag Huber.

## Autor

### Dr. Wolf-Dietrich Zuzan

ist Mitglied der Redaktion von „Psychologie in Österreich“. Er ist Klinischer Psychologe, Gesundheitspsychologe, Psychotherapeut und Verkehrspsychologe. Studium an der Universität Wien mit dem Hauptfach Psychologie und dem Nebenfach Völkerkunde. Doktorat 1969.



Tel.: +43 (0)664 1420809  
wdzuzan@aon.at

## Dieter Klebelsberg, ein Nachruf (14.12.1928 – 27.04.2018)

von Wolf-Dietrich Zuzan

Am 27. April 2018 starb in Innsbruck Univ.-Prof. Dr. Dieter Klebelsberg im Alter von 90 Jahren. Er war eine der herausragenden Persönlichkeiten der empirisch und experimentell orientierten Psychologie im deutschen Sprachraum. Sein Spezialgebiet war die Verkehrspsychologie, weshalb ich insbesondere auf seine Beiträge zur Entwicklung dieses Faches eingehen möchte. Ich habe Klebelsberg persönlich bei verschiedenen Fortbildungsveranstaltungen und auch auf einer Studienreise in die Türkei als Vortragenden erlebt und war immer sehr beeindruckt. 1990 hatte die Universität Istanbul gemeinsam mit dem österreichischen Generalkonsulat ein erstes Seminar für Verkehrssicherheit veranstaltet, dem zwei weitere in Bursa und Eskishehir folgten, an denen jeweils etwa 200 Verkehrsexperten, vorwiegend aus der Türkei, teilnahmen. Seine Gattin hatte ihn nach Istanbul begleitet. An dem dortigen Seminar nahmen auch sechs österreichische Verkehrspsychologen und Verkehrspsychologinnen teil.

Prof. Dr. Klebelsberg wurde am 14. Dezember 1928 in Innsbruck geboren als Sohn des Professors für Geologie und Paläontologie Raimund von Klebelsberg. Die adelige Familie von Klebelsberg ist in Österreich, Böhmen und sogar Ungarn verbreitet. Sein Vater Raimund wurde in Brixen, nun Südtirol in Italien, geboren. Ein naher Verwandter war in Ungarn von 1922 bis 1931 Kultur- und Unterrichtsminister.

Von 1947 bis 1952 studierte Klebelsberg Psychologie, Philosophie und Psychiatrie sowie Musikwissenschaft an der Universität Innsbruck. 1952 erfolgte die Promotion mit seiner Dissertation über „Werk und Persönlichkeit des Genies in wertmäßiger Betrachtung – eine theoretische Untersuchung“, eingereicht bei Theodor Erismann und Franziska Mayer-Hillebrand.

1957 gründete Klebelsberg gemeinsam mit Dr. Grünwald die erste verkehrspsychologische Untersuchungsstelle Österreichs in Innsbruck, die zwei Jahre später in das neu gegründete Kuratorium für Verkehrssicherheit mit Sitz in Wien übernommen wurde. Dort wurde Klebelsberg die Leitung des verkehrspsychologischen Instituts übertragen, dessen Tätigkeiten das gesamte Gebiet der Verkehrspsychologie abdecken sollten. In den folgenden Jahren gelang es Klebelsberg durch seine dortigen Forschungsarbeiten das Institut weit über Österreich hinaus bekannt zu machen.

Im Jahr 1965 wechselte Klebelsberg an die Universität Tübingen, wo er sich 1967 mit seiner Schrift zu „Risikoverhalten als Persönlichkeitsmerkmal“ habilitierte und

als Akademischer Rat am Psychologischen Institut weiterhin dort tätig war, bis er 1971 als Professor an die Universität Mannheim auf einen neu gegründeten Lehrstuhl für Verkehrspsychologie berufen wurde.

1975 erfolgte seine Berufung nach Innsbruck auf die neue Lehrkanzel für angewandte Psychologie, wo er zunächst neben Ivo Kohler (1915-1985), dem Inhaber der Lehrkanzel für allgemeine und experimentelle Psychologie, tätig war. Klebelsberg blieb an der Universität Innsbruck bis zu seiner Emeritierung im Jahr 1993.

Seine menschlichen Qualitäten beschreiben zwei seiner frühen Mitarbeiter in Wien und Mannheim, die beide bedauern, dass die erfreuliche Zusammenarbeit aufgrund des Weggangs von Klebelsberg nach Tübingen bzw. nach Innsbruck jeweils nur so kurze Zeit gewährt habe.

Was die Psychologie betreffe, habe Klebelsberg ganz in der Tradition der stark naturwissenschaftlich geprägten Psychologie eines Ivo Kohler und Hubert Rohrachter gestanden, die zu seiner Studienzeit beide in Innsbruck lehrten. Aber auch die stark statistisch geprägte, behavioristisch orientierte Psychologie, z. B. eines Raymond B. Cattell aus den USA, kennzeichnete seine psychologische Forschungsarbeit. Zusammen mit H. Kallina, mit E. Mittenecker, später in Wien mit G. Fischer habe er verkehrspsychologische Forschung auf rein empirischer Basis und mit modernen statistischen Methoden betrieben.

Eine Mitarbeiterin aus seiner Mannheimer Zeit erinnert sich, dass seine fachliche Kompetenz für sie unbestritten gewesen sei. Sie habe ihn als klar strukturierten, dabei zugewandten und unterstützenden Chef erlebt, habe seinen ausgeprägten intellektuellen Humor und seine Zuversicht für positive Lösungen sehr zu schätzen gewusst.

Auf der universitären Führungsebene habe sie seine sehr klare Zielorientierung und dabei doch freundlich-respektvolle Haltung gegenüber Andersdenkenden bewundert und dabei auch vieles übernommen und sich zu eigen gemacht. Er habe ganz unterschiedliche Facetten wie ganz selbstverständlich in einer Person vereint.

Seine private Sphäre habe er geschützt, sei aber persönlich und gastfreundlich im eigenen Haus gewesen und habe betrieblichen Feiern immer eine aktiv sportliche Note verliehen und seine Mitarbeiter auch in dieser Hinsicht in Bewegungen gesetzt.

Unter seinen Publikationen ist insbesondere sein 1982 veröffentlichtes Buch „Verkehrspsychologie“ zu erwähnen, das eine Darstellung des damaligen Wissensstandes der Verkehrspsychologie und somit eine Gesamtdarstellung der Verkehrspsychologie enthält. Viele Studenten und Studentinnen haben sich anhand dieses Buches in die Verkehrspsychologie eingearbeitet.

Von besonderer Bedeutung war aber auch ein Artikel in der Schweizerischen Zeitschrift für Psychologie und

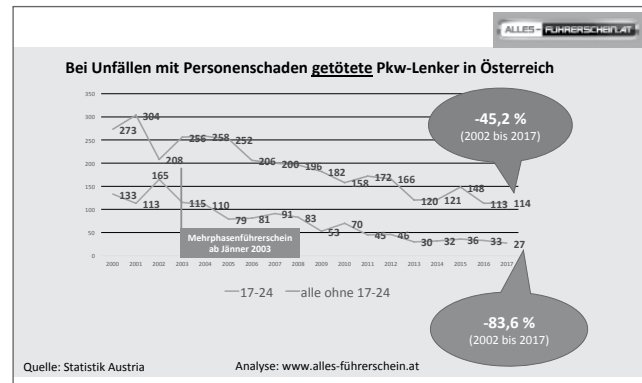
ihre Anwendungen (1977) über das von ihm entwickelte Modell der objektiven und der subjektiven Sicherheit. Es beschreibt, dass bei hohem subjektiven Sicherheitsgefühl leichter riskantes Verhalten gesetzt wird. Es kommt auf die Repräsentanz des Risikos im Bewusstsein des Handelnden an.

Weitere Fragen, die Klebelsberg bearbeitet und zu denen er publizierte, hatten praktische Relevanz, z. B. zu Reaktionszeiten bei Unfällen, zum Blickverhalten bei der Spurführung oder auch zum sog. Placeboeffekt.

Die Verkehrspsychologie hat Klebelsberg viel zu verdanken und sein Gedächtnis möge bleiben.

Im Jahr 2003 wurde der Mehrphasenführerschein in Österreich eingeführt. Davor stiegen die Unfallzahlen der jungen Fahranfänger. Erst der Mehrphasenführerschein brachte eine Trendwende. Seither sanken die Zahlen der verunglückten Pkw-Lenker im Alter von 17 bis 24 Jahren kontinuierlich. Im Jahr 2002, dem Jahr vor der Einführung des Mehrphasenführerscheins, verunglückten noch 7.949 junge Fahrer. Im Jahr 2017 verunglückten hingegen nur mehr 4.354 junge Fahrer. Das ist ein Rückgang um 44,5%. Bei allen anderen Altersstufen betrug der Unfallrückgang im selben Zeitraum nur 16,3% (siehe Abbildung 2).

Abb. 2: Noch stärkerer Rückgang bei tödlichen Unfällen

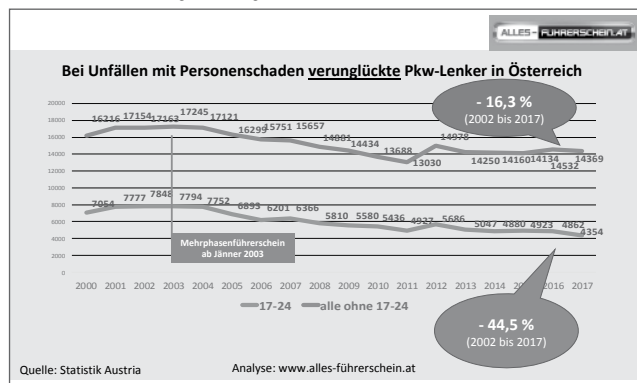


## 44,5 % weniger Unfälle nach 15 Jahren Mehrphasenführerschein

von Gregor Bartl

Deutlicher Unfallrückgang bei 17- bis 24-jährigen Fahranfängern im Vergleich zu allen anderen Altersstufen seit Einführung des Mehrphasenführerscheins vor 15 Jahren. Ohne Mehrphasenführerschein wären bis heute wahrscheinlich um 16.170 junge Fahrer mehr verunglückt und um 1.174 mehr gestorben, wie eine Modellrechnung ergibt (siehe Abbildung 1).

Abb. 1: Deutlich weniger verunglückte Pkw-Lenker



Analysiert man nur die Zahlen jener verunglückten Pkw-Lenker, die nicht verletzt wurden, sondern gestorben sind, zeigt sich sogar ein Rückgang um 83,6% in der Gruppe der jungen Fahranfänger; von 165 Getöteten im Jahr 2002 auf 27 Getötete im Jahr 2017. Bei den tödlich verunglückten Pkw-Lenkern aller anderen Altersstufen beträgt der Rückgang hingegen nur 45,2%.

### Wie viele Menschen konnten gerettet werden?

„Hätten wir den Mehrphasenführerschein damals nicht eingeführt, wären zwischen 2003 und heute hochgerechnet um 16.170 junge Fahrer mehr im Straßenverkehr verunglückt bzw. hochgerechnet um 1.174 mehr verstorben<sup>1)</sup>“, betont Gregor Bartl, Leiter und Verkehrspsychologe des Instituts alles-fuehrerschein.at, der die Unfallzahlen der Statistik Austria von 2000 bis 2017 analysierte.

### Mögliche weitere Einflussfaktoren

Die Unfallrückgänge sind naheliegenderweise auf die bessere Ausbildung durch den Mehrphasenführerschein

zurückzuführen, zumal es keine anderen wesentlichen gesetzlichen Änderungen für Fahranfänger in den letzten 15 Jahren gab, welche die Differenz zur Vergleichsgruppe erklären könnten.

Und aus der Bevölkerungsstatistik für Österreich lässt sich ersehen, dass die Zahl der 17- bis 24-Jährigen zwischen den Jahren 2002 und 2017 um 5,7% kontinuierlich gestiegen ist. Bei der Zahl der neu ausgestellten Führerscheine der Klasse B, welche für die letzten zehn Jahre vorliegt, zeigt sich eine geringe Veränderung. Diese nahm um nur 7,3% ab.

Bei der polizeilichen Unfallerberhebung wurde ab dem Jahr 2012 auf elektronische Erhebung umgestellt, was zu etwas mehr erfassten Unfällen bei der Statistik Austria führte. Ohne diese Umstellung wären die Unfallrückgänge sogar etwas deutlicher ausgefallen, was allerdings beide Gruppen in gleichem Maß getroffen hätte.

## Hintergrundinfos zum Mehrphasenführerschein

Im Rahmen des Mehrphasenführerscheins absolviert jeder Fahranfänger innerhalb des ersten Jahres nach Führerscheinerwerb ein Fahrsicherheitstraining inklusive eines verkehrspsychologischen Gruppengesprächs sowie zwei Perfektionsfahrten im Verkehr mit einem speziell geschulten Fahrlehrer. Die Stärke des Mehrphasenführerscheins liegt darin, dass

1. der Fahranfänger in den gefährlichsten ersten Monaten seiner Autofahrerkarriere professionell begleitet wird,
2. drei Berufsgruppen das breite Feld der Verkehrssicherheit abdecken (Fahrlehrer, Instruktoren und Verkehrspsychologen).

Der häufigste Unfalltyp bei Fahranfängern ist der Alleinunfall (z. B. Abkommen von der Fahrbahn). Hierbei spielen jugendtypische Risikofreudigkeit bzw. Abenteuerlust ebenso wie Ablenkung eine tragende Rolle. Diese Hauptunfallfaktoren werden beim Mehrphasenführerschein gezielt bearbeitet.

Dieses verbesserte Fahrausbildungsmodell wurde in Österreich im Jänner 2003 gesetzlich eingeführt, nachdem es von allen damals im Parlament vertretenen Parteien einstimmig (!) unter dem damaligen Verkehrsminister Mathias Reichhold beschlossen wurde. Schon die erste Evaluation nach drei Jahren zeigte deutliche Unfallrückgänge, welche sich nun sogar nach 15 Jahren fortsetzen.

## Kontakt

### Dr. Gregor Bartl

Geschäftsführer und Verkehrspsychologe

Institut alles-führerschein.at  
Taborstraße 39/3  
A-1020 Wien  
Tel.: +43 (0)1 212 2 212  
Mobil: +43 (0)664 654 15 76  
Fax: +43 (0)1 212 2 212-20  
bartl@alles-fuehrerschein.at  
www.alles-fuehrerschein.at



<sup>1)</sup> Berechnung: Ausgehend von der Zahl der Verunglückten der 17- bis 24-Jährigen im Jahr 2002 wurden die weiteren prozentuellen Veränderungen zum jeweiligen Vorjahr bis 2017 mit jenen Prozentsätzen berechnet, die sich bei allen anderen Altersgruppen tatsächlich pro Jahr gefunden hatten. Daraus ergaben sich jährliche Differenzen zur tatsächlichen Zahl der Verunglückten der 17- bis 24-Jährigen, welche von 2003 bis 2017 addiert wurden. Mittels dieser Modellrechnung kann gezeigt werden, wie sich die Zahlen der Verunglückten in der Gruppe der 17- bis 24-Jährigen entwickelt hätten, wenn sie sich genauso veränderte hätten wie die Zahlen der Verunglückten aus der Vergleichsgruppe aller anderen Altersstufen.

## Michaela Schwarz – EAAP-Präsidentin

von Wolf-Dietrich Zuzan

Mag.<sup>a</sup> Dr.<sup>in</sup> Michaela Schwarz wurde im September 2018 in Dubrovnik mit großer Mehrheit zur neuen Präsidentin der European Association for Aviation Psychology (EAAP) gewählt. Im Interview im Rahmen der neuen BÖP-Reihe „Psychologie persönlich“ erklärt die zertifizierte Arbeits-/Organisations- und Luftfahrtpsychologin, was sie zur Luftfahrtpsychologie zog, was Luftfahrtpsychologie ausmacht und was ihre ganz persönlichen Ziele für die Zukunft der Luftfahrtpsychologie sind.

Sie sei bereits seit 2006 Mitglied der EAAP. Als sie 2010 nach einer zweijährigen Anstellung im Sicherheits-



management bei einer australischen Fluglinie zurück nach Österreich gekommen sei, sei sie dem BÖP beigetreten, um die Luftfahrtpsychologie zu stärken und ihre Vorteile zu kommunizieren, damit man überhaupt wisse, was Luftfahrtpsychologie sei und was sie als Anwendungsfach leisten könne. 2015 sei sie zur Generalsekretärin der EAAP und vergangenen September zur EAAP-Präsidentin gewählt worden. Das Vertrauen, das die EAAP-Mitglieder in sie gesetzt hätten, habe sie wirklich sehr gefreut.

Zur Erklärung: Die EAAP wurde 1956 in Den Haag gegründet mit dem Ziel, die Luftfahrtpsychologie in Europa zu stärken. EAAP hat derzeit 570 Mitglieder weltweit, 45 davon in Österreich. Innerhalb der EAAP gibt es zwei Schienen: zum einen Mitglieder, die ein Psychologiestudium mindestens auf Masterlevel abgeschlossen haben, und in der zivilen oder militärischen Luftfahrt tätig sind. Diese Mitglieder können sich im Laufe ihrer Karriere als LuftfahrtpsychologIn akkreditieren lassen. Zum anderen die Schiene jener Mitglieder, die zwar kein Psychologiestudium abgeschlossen haben, aber operativ in der Luftfahrt tätig sind und sich für das Thema Human Factors engagieren. Das können Personen sein, die einen privaten Pilotenschein oder eine kommerzielle Fluglizenz haben, FlugverkehrsleiterInnen, Wartungs-TechnikerInnen und andere LizenzinhaberInnen. Für all diese Berufsgruppen gibt es innerhalb der EAAP die Möglichkeit, sich als Human Factors Specialist akkreditieren zu lassen.

Zurück zur EAAP-Präsidentin: Sie habe an der Universität Graz Psychologie studiert und im zweiten Studienabschnitt habe man sich entscheiden müssen ob, man den klinischen oder den nicht-klinischen Weg gehe. Sie habe immer mit psychisch gesunden Menschen am Arbeitsplatz arbeiten mögen und wollte ihre Gesundheit erhalten (im Fokus der Arbeits-/Organisationspsychologie) und habe sich nicht mit Kranken (im Fokus der Klinischen Psychologie) befassen mögen. Das sei eine ganz persönliche Entscheidung gewesen. Zur Luftfahrtpsychologie sei sie dann über ein sechsmonatiges Praktikum gekommen, das sie im Rahmen ihres Studiums bei der europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (Eurocontrol) in Brüssel gemacht habe.

Bereits während ihres Praktikums in der Human-Factors-Abteilung habe sie das Angebot bekommen, ihre Diplomarbeit in einer Zweigstelle von Eurocontrol in Budapest zu absolvieren. Das habe sie angenommen und so bereits ihre Diplomarbeit in der Luftfahrtpsychologie verfassen können. Nach Abschluss des Diplomstudiums Psychologie (2005) sei ihr eine Stelle in der Personalauswahl von FlugverkehrsleiterInnen bei Eurocontrol in Brüssel angeboten worden. Nach drei weiteren Jahren in Brüssel sei sie über einen Kollegen in die Sicherheitsabteilung einer großen australischen Fluglinie vermittelt

worden und habe sich dort vor allem mit der Messung und Verbesserung von Sicherheitskultur beschäftigt. Warum machen Menschen Fehler? Warum brechen Menschen Regeln? Wie sollte ein Flugzeug-Cockpit ergonomisch designed sein, damit es für PilotInnen gut zu bedienen ist? All das seien spannende Fragen gewesen, denen sie sich in ihrer Zeit in Australien habe widmen dürfen. Die Sehnsucht nach der Heimat habe sie allerdings 2010 dazu bewogen, zurück nach Österreich zu kommen, wo sie seither bei Austro Control in Wien angestellt sei.

Bei Austro Control sei sie zuständig für die Gestaltung der Mensch-Maschine-Schnittstelle sowie die Integration von Human Factors in das sogenannte integrierte Management-System (IMS). Das IMS der Austro Control bestehe aus insgesamt fünf Teilmanagement-Systemen: Safety-, Security-, Quality-, Arbeitssicherheits- und Gesundheits- sowie Umweltmanagement. Der Faktor Mensch spiele in allen Bereichen eine große Rolle. Zu ihren Hauptaufgaben zählten unter anderem die regelmäßige Messung und Verbesserung von Sicherheitskultur, die Analyse und Bewertung von menschlicher Zuverlässigkeit sowie die Entwicklung von zielgruppenorientierten Trainingsprogrammen zu speziellen Human-Factors-Themen (z. B. Stress, Fatigue, Team-Ressourcen-Management usw.).

Frau Magistra Doktorin Michaela Schwarz ist übrigens in Personalunion Vorsitzende der Österreichischen Gesellschaft für Luftfahrtpsychologie mit Sitz in Graz. PlÖ gratuliert ihr herzlich!