

# Verkehrspsychologie – Ein Tätigkeitsfeld, das mehr als nur Arbeit mit VerkehrssünderInnen zu bieten hat.

Interview mit Peter Jonas

## Themenschwerpunkt Verkehrspsychologie ...

*Dr. Peter Jonas ist Verkehrspsychologe, der mit seinen Unternehmen nicht nur das Feld der „klassischen“ Verkehrspsychologie bewirtschaftet, sondern sich durch das Erkennen von Bedürfnissen und Reagieren auf die Nachfrage aus unterschiedlichen Wirtschaftssektoren etablieren konnte.*

Im vorliegenden Interview gibt er einige Einblicke in seinen beruflichen Alltag und erläutert dabei auch welche Hürden dabei eine Rolle spielen, in welchen Bereichen (wie) gearbeitet wird, welche Leistungen (u. a. diagnostischer, präventiver als auch bewusstseinsbildender Art) angeboten werden und welche aktuellen bzw. nahenden Potenziale der freie Markt bereithält.

**Herr Dr. Peter Jonas, klären Sie bitte die LeserInnen kurz darüber auf, wer Sie sind und wie Sie überhaupt zur Verkehrspsychologie gekommen sind.**

Also, ich bin 1992 zur Verkehrspsychologie gekommen, davor habe ich eine Psychotherapieausbildung abgeschlossen, war auch Kommunikationstrainer, habe Seminare gehalten und war in Salzburg tätig. Damals habe ich beim Kuratorium für Verkehrssicherheit angefangen die Nachschulungsausbildung zu machen sowie auch die Ausbildung zum verkehrspsychologischen Diagnostiker. Habe aber beides wieder aufgehört, weil ich in der Therapie tätig war. Im Jahr 1999 habe ich wieder im verkehrspsychologischen Bereich begonnen und dann ein eigenes Institut gegründet.

**Ab da sind Sie dann richtig durchgestartet?**

Genau, also mit dem Kollegen Schrader habe ich dann gemeinsam das Institut Gute Fahrt (Anmerkung: [www.gutefahrt.at](http://www.gutefahrt.at)) gegründet und seither ist das eines meiner

Haupteinkommen, wir haben die Zulassung 2002 bekommen und sind jetzt seit 15 Jahren aktiv.

**Das ist ja schon ein langer Zeitraum, da hat sich ja sicher sehr viel getan in dieser Zeit. Vorab haben wir ja bereits telefoniert und da erwähnten Sie, dass Sie vor allem im Bereich der Bahnpsychologie federführend sind, wenn ich das so sagen darf?**

Ja, da hat sich sehr viel getan. Ich habe die Idee gehabt, dass man dieses Know-how, das wir in der Verkehrspsychologie haben und das die Wissenschaft in dem Diagnostikbereich der Verkehrspsychologie entwickelt hat, auch der Wirtschaft zur Verfügung stellen könnte. Und zwar nicht nur für Buslenker-Screenings, sondern dass es im Zuge der Personalauswahl vielleicht einen größeren Bedarf gibt und das hat sich als richtig herausgestellt. Ich habe 2009 dann ein weiteres Unternehmen geründet (Anmerkung: [www.driveconsult.at](http://www.driveconsult.at)), welches vollkommen von dem Bereich der Verkehrspsychologie und dem Unternehmen Gute Fahrt getrennt ist. Bei Drive Consult geht es nicht darum, Leute, die irgendetwas angestellt haben, zu testen, sondern wirklich um Personalauswahl und das läuft seit 2009.

**Verstehe ich das richtig, dass ist dann also ein reines Recruiting-Unternehmen?**

Recruiting nicht, denn wir machen keine Personalsuche, sondern wir helfen großen Konzernen und auch kleineren Firmen psychologische Eignungsverfahren durchzuführen, das heißt, es geht hauptsächlich um berufliche Eignungsverfahren. Das hat sich so ergeben, denn 2007 ist die internationale EU-Verordnung für den Lokführerschein gekommen und in Kraft getreten. Die ist dann in Österreich rasch umgesetzt worden und damit war klar, es muss eine genau geregelte berufliche

Eignungsdiagnostik bei den Lokomotivführern geben. Wir sind seither in Österreich und in Deutschland bei vielen Eisenbahnunternehmen aktiv und haben das auch auf einige städtische Verkehrsbetriebe ausgeweitet. Weil es in Österreich in Summe nicht besonders viel Geschäft gibt, würde es sich auch nicht rentieren, wenn es hier mehrere Unternehmen geben würde. Es gibt zwar andere Anbieter auch, aber wir sind hier relativ gut etabliert.

Das hängt auch damit zusammen, dass wir die ISO-9001/2015- und die DIN-33430-Zertifizierung haben. Das sind zwei wichtige Normen, das eine ist eine Qualitätssicherungsnorm und das andere ist die Deutsche Industrienorm für berufliche Eignungsverfahren. Gerade bei der DIN 33430 sind wir die einzigen, die in Österreich diese erfüllen und innerhalb der Verkehrspsychologie gibt es niemanden, der die ISO-9001/2015 hat. Aber das ist eben die Einstiegshürde in die Industrie und ein Teil unseres Alleinstellungsmerkmals, was wiederum der Grund ist, warum wir in der VOEST und in anderen Industriebetrieben überhaupt „drinnen“ sind. Zwar machen die meisten Testungen nach wie vor die ÖBB, weil sie auch der größte Arbeitgeber für Lokführer sind, aber die machen das nur hausintern. Die privaten Eisenbahnunternehmen würden natürlich nur ungern bei der Konkurrenz testen lassen. Daher ist das eine Chance für uns und etwas, das wir anbieten.

### **Und wie ist das bei ganz normalen Triebfahrzeugen, die auf Schiene fahren, wie beispielsweise Straßenbahnen?**

Für Straßenbahnlenker ist es zwar freiwillig, aber die meisten städtischen Verkehrsbetriebe, die Straßenbahnen fahren lassen, schicken uns die Leute. Das ist natürlich nicht der gleiche Test wie für Lokführer, weil die Anforderung an Lokführer z. B. auch Vigilanz beinhaltet. Also wie kann ich konzentriert sein unter Monotonie-Bedingungen. Beispiel: Wenn man heute einen Zug fährt, ist die meiste Zeit nichts los, bei der Straßenbahn ist dieses Thema nicht so, denn da ist die Monotonie kaum ein Thema.

### **Ich verstehe, weil diese Triebfahrzeuge in den Straßenverkehr eingebunden sind. Gibt es dann auch noch einen speziellen Unterschied zwischen den StraßenbahnlenkerInnen und den normalen VerkehrsteilnehmerInnen, beispielsweise Lkw und Pkw?**

Ja, natürlich ist das Lenken eines schienengebundenen Fahrzeuges etwas Anderes. Z. B. beim Bremsweg, der wegen des hohen Gewichtes und der geringen Reibung um ein Vielfaches länger ist. Deshalb haben Straßenbahnen auch auf Zebrastreifen gegenüber Fußgängern Vorrang. Wenn ein Lokführer eine Person auf den Schienen sieht, kann er weder rechtzeitig anhalten noch ausweichen.

Das ist bei Lkw und Bussen nicht der Fall. Es gibt für Lkw keine vorgeschriebene psychologische, sondern nur eine ärztliche Testung. Für Buslenker existieren zusätzlich die sogenannten VPU-Screenings, die machen wir im Institut Gute Fahrt, genauso wie alle anderen behördlich vorgeschriebenen Testungen.

Das Unternehmen Drive Consult deckt den Bereich der industriellen Kunden ab, d. h. wir machen nur B2B (Business to Business) und keine Endkunden. Hier besetzen wir das Thema für berufliche Eignungstests, haben aber auch eine zweite Schiene, wo wir die Seminare für Berufskraftfahrer, die sogenannte Grund- und Weiterbildung anbieten, bis hin zu Fahrsicherheitstrainings, d. h. wir sind auch gemäß KFG 108a als Fahrsicherheitszentrum zugelassen und machen Ladungssicherheitsseminare, Bremsensicherheitstechnikseminare etc.

Also das überschreitet den psychologischen Bereich, aber es ist Teil dessen, dass wir ein Betrieb sind, der Unternehmensberatung für den Verkehrsbereich anbietet und alles, was mit dem Personal im Verkehrsbereich zu tun hat. Egal ob es um Lokführer, Busfahrer oder Lkw-Lenker geht oder ob der Kunde Seminare braucht oder berufliche Eignungsverfahren, das bieten wir alles an. Das ist eine sehr sinnvolle Ergänzung, weil der Zweig behördlich angeordneter Testungen und Nachschulungen immer geringer wird.

### **Somit sollte der Gesetzgeber mehr anordnen oder wieso wird dieser Bereich immer geringer?**

Es gibt, Gott sei Dank, immer weniger Verkehrstote und weniger Delikte. Wir sind momentan bei den Nachschulungen in der ganzen Branche auf etwa 15 000 Personen im Jahr und haben damals schon mal über 22 000 Personen gehabt, die eine Nachschulung vorgeschrieben bekommen haben. Insofern schaffen wir uns selbst ab, was ja auch gut ist, aber man muss als Psychologe und Unternehmer dann schauen, dass man dann ein zweites Standbein hat, wo man sein Know-how in die Wirtschaft verkaufen kann.

### **Das haben Sie dann ja perfekt geschafft.**

Ja, derzeit läuft es ganz gut, aber man weiß nie, was die Zukunft bringt.

### **Um auf eine Frage zu kommen, die ich vorbereitet habe, möchte ich mich nach den Entwicklungen der letzten Jahre bei Ihnen erkundigen. Was hat sich psychologisch und/oder technisch getan?**

Es hat sich psychologisch und technisch in den letzten Jahren eigentlich nicht sehr viel entwickelt, unsere Verordnung, nach der wir in der Diagnostik im Bereich der behördlich vorgeschriebenen Verfahren arbeiten, ist immer noch aus dem Jahr 1998.

Was heißt: Wir haben auch seit 20 Jahren keine Preisanpassung gehabt. Wir haben einen Fixpreis bei den sogenannten VPU, der seit damals festgelegt ist und haben seither einen Inflationsverlust von mittlerweile ungefähr 30 % erlitten. Umso wichtiger ist es, die teuren Testgeräte (inkl. Lizenzen) und die hohen Personalkosten der Psychologen bestmöglichst zu nutzen, z. B. in dem man einen zweiten Sektor von Kunden gewinnt. Das Positive in unserem Fall ist, diese Kunden machen es halt, weil sie davon überzeugt sind, dass die Leistung der Psychologen für ihren Betrieb notwendig ist.

**Sie haben ja gesagt, Sie sind seit den letzten 15 Jahren zu 100 % in der Verkehrspsychologie daheim. Die Herausforderung, dass man dabei auch im industriellen und wirtschaftlichen Bereich tätig ist, kommt für mich so rüber, als ob Sie das sehr reizt. Was genau reizt Sie daran?**

Ja, es ist wirklich so, dass mich persönlich der Wirtschaftsbereich – wo die Kunden freiwillig kommen – mehr reizt, weil das Thema einfach spannend ist. Wie z. B. die Frage: Was muss ein Lokführer können und draufhaben? Denn die Anforderungen dort sind ja doch anders als im Straßenverkehr. Außerdem tut sich viel und es gibt auch immer wieder neue Entwicklungen. Begonnen hat die Verkehrspsychologie interessanterweise ja im Eisenbahnbereich, die ersten psychologischen Tests hat es bereits in den 1920ern im deutschsprachigen Raum gegeben, wenn ich mich nicht irre war das in Dresden, damals wurden Lokführer getestet, noch weit vor der Diagnostik für Verkehrssünder.

Klar ändern sich zum Teil auch die Ansprüche, wir haben jetzt durch Personaleinsparungen auch einige Anfragen von Personalabteilungen. Denn wir machen auch Zugbegleiter-Testungen, die sind zwar nicht vorgeschrieben, aber Unternehmen wollen diesbezüglich auch wissen, ob und wofür die Personen zusätzlich geeignet sind. Da kommen dann Fragen hinzu wie Kundenfreundlichkeit oder wie kann man das machen, dass die Zugbegleiter auch die ganzen Fahrkarten abrechnen, bis hin zur Fähigkeit mit Bargeld umzugehen, Kopfrechnen usw.

**Das heißt, hier geht es nicht nur darum, die Eignung abzutesten, sondern auch darum, mögliche Karrierewege vorherzusagen bzw. aufzuzeigen, welche berufliche Weiterentwicklung möglich sein könnte?**

Wir machen Karriereempfehlungen, wenn der Kunde das will, das kostet natürlich extra. Daher stellen wir immer individuelle Testbatterien zusammen, die direkt auf die Wünsche und Bedürfnisse des Unternehmens zugeschnitten sind. In vielen Fällen geht es um Themen wie Gewissenhaftigkeit, Zuverlässigkeit und die verkehrspsychologische Leistungsfähigkeit natürlich auch.

Aber wie soll ich sagen ... beispielsweise ist Reaktionsgeschwindigkeit nicht alles, denn schnell und falsch ist auch nicht gut – es geht um Reaktionssicherheit, Kurzzeitgedächtnis und eine gewisse Intelligenz. Gerade das, was wir im Bereich der Eisenbahn testen, ist vom Anspruch her und von den Cut-off-Werten, d. h. wo ist die Testperson „draußen“, schon ganz anders als im Bereich der Diagnostik von Verkehrssündern. Hier wird die Messlatte automatisch höher angelegt.

**Nun nach der Frage zu den vergangenen Entwicklungen bzw. der letzten Jahre etwas anderes und zwar: Was denken Sie, wo geht es in den nächsten Jahren hin bzw. was kommt alles auf die Verkehrspsychologie zu? Schlagwort hierfür wäre das Thema „autonomes Fahren“ und alles, was in diese Richtung geht.**

Das Thema E-Auto ist sicher früher da als das autonome Fahren, aber dazu passt ein Thema, das ich noch nicht erwähnte. Wir machen auch Spritspartrainings im Zuge von Fuhrparkmanagement, also auch keine Einzelpersonen. In diesem Bereich sind wir zwar erst im Aufbau, aber die Chancen stehen selbst bei Elektroautos nicht schlecht. Denn auch wenn es bei der E-Mobilität nicht mehr um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß geht, so ist es doch so, dass auch bei Autos, die mit Strom betrieben werden, ökonomisches Fahren ein wichtiges Thema darstellt, weil es dann um die Reichweite geht.

Diese Spritspartrainings sind uns sehr wichtig, da wir selbst ein Klimabündnisbetrieb sind und auch hier haben wir eine eigene Schiene aufgebaut unter [www.verantwortlich-handeln.at](http://www.verantwortlich-handeln.at), wo wir Personen und Firmen im Sinne der Corporate Social Responsibility darauf aufmerksam zu machen, was sie tun können, um das Thema Klimawandel bewusst anzusprechen.

Hier haben wir ganz gute Rückmeldungen von großen Konzernen mit großen Fuhrparks. Spritspartrainings sind ja vorgeschrieben bei der Grund- und Weiterbildung für Berufskraftfahrer mit C- und D-Führerschein und wir bieten das eben auch für Firmen an, die Fuhrparks haben mit Lieferwagen, welche mit dem B-Führerschein gefahren werden dürfen.

**Da kommen dann ja noch etliche Anwendungs- und Tätigkeitsbereiche und Möglichkeiten für VerkehrspsychologInnen in Frage, denn das Thema E-Auto ist ja quasi noch in den Startlöchern, da sich der E-Auto-Anteil momentan je nach Bundesland zwischen 1 bis max. 5 % bewegt.**

Dieses Thema wird natürlich heiß werden, weil der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehr relativ groß ist. Wir haben die Kyoto-Ziele in Österreich bei Weitem nicht erreicht, allerdings hat die Industrie es geschafft, dass sie trotz Wachstums ihr Ziel erfüllt hat. D. h. der Ausstoß von CO<sub>2</sub> durch die Industrie ist in Österreich in den letzten 20 Jahren prak-

tisch gleichgeblieben. Dies gelang mit dem Einbau von Filtern, aber technisch gesehen ist da nicht mehr recht viel drinnen.

Im Haushalt haben wir minus 30 % durch die ganze Wärmedämmung und effizientere Heizungssysteme erreicht, aber im Verkehr ist der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 50 % angestiegen und daher ist das die Schraube, an der man drehen kann und ich denke, da ist man als Verkehrspsychologe gefragt, dort Lösungen anzubieten.

Nicht zuletzt gibt es deshalb auch von der Industrie her Interesse für die Angebote, die wir anbieten. Klar hat man dann für diese Tätigkeiten eher mehr Fahrlehrer als Psychologen als Mitarbeiter, aber als Seminaranbieter geht man immer über das Psychologische hinaus und die zwei Aufgabenbereiche der Drive Consult, die beruflichen Eignungsverfahren und die Seminare, ergänzen sich sehr gut.

### Jetzt haben Sie mich selbst neugierig gemacht, Sie sagten der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Autos ist mehr geworden, woran liegt das?

Es liegt zum einen daran, dass mehr Autos unterwegs sind und der Güterverkehr angestiegen ist. Zum anderen liegt es daran, dass die Autos besser motorisiert sind. Die Autos sind zwar sparsamer geworden, aber das wird durch die Stärke der Motorisierung überkompensiert, d. h. pro PS braucht ein Auto zwar weniger Diesel oder Benzin als früher, aber die PS-Stärken der Motoren sind durchschnittlich mehr angestiegen als diese Einsparung beträgt.

### Angenommen Sie müssten eine Art Schlussplädoyer für die LeserInnen halten, was sollten sich die LeserInnen von diesem Interview mitnehmen?

Was die Leser mitnehmen sollten, ist dass die Verkehrspsychologie eine Nische ist, aber eine der interessantesten Nischen und es ist mehr als nur Arbeit mit Verkehrssündern. Denn es gibt wenige psychologische Bereiche, die so eng mit der Wirtschaft verbunden sind, wie die Verkehrspsychologie und dort ergeben sich auch immer neue Chancen für junge Psychologen. Letzten Endes geht es ja auch darum, diese eigenartige Trennung, dass wissenschaftliche Ergebnisse nicht den Weg in die Wirtschaft finden und Wissenschaftler keine Ahnung haben, was in der Wirtschaft vorgeht, dass diese Separierung aufgehoben wird. Dass man nicht forscht und staatliche Mittel dazu verwendet und dann alles nur in den eigenen Kreisen hängen bleibt.

### Das heißt, es soll mehr aus den eigenen Bereichen hinausgetragen und besser mit den anderen Bereichen verflochten werden? Wissenschaft wie Wirtschaft?

Genau. Wie gesagt, in dem Bereich mit dem Institut Gute Fahrt (Anmerkung: Nachschulungen und vorgeschriebene verkehrspsychologische Diagnostik) sind wir ein mittelgroßer Anbieter. Im Bereich der Drive Consult (Anmerkung: verkehrspsychologische und berufliche Eignungsdiagnostik, Spritspartrainings, ...) haben wir es tatsächlich geschafft, dass wir Pioniere sind, das kann man schon behaupten und darauf bin ich auch stolz.

Ich denke, man sollte auch schauen, dass man sich selbst und seine Tätigkeitsfelder (bspw. nur Tests und Seminare durchzuführen) immer überprüft und aktualisiert bzw. wenn möglich ausweiten soll. Nicht zuletzt sollte man auch den Mut haben, neue Wege einzuschlagen und zu begehen. Denn wenn man stehen bleibt, dann geht man sonst irgendwann unter.

Besten Dank für das Interview Herr Dr. Jonas!

Das Interview führte PiÖ-Redakteur Dominik Wittinghofer, BSc

### Kontakt

#### Dr. Peter Jonas

ist Verkehrspsychologe, Unternehmer & Unternehmensberater, Klinischer- und Gesundheitspsychologe, Psychotherapeut, Coach & Supervisor.

Kreuzstraße 4  
A-4040 Linz  
pjonas@gutefahrt.at  
jonas@driveconsult.at  
www.gutefahrt.at  
www.driveconsult.at

