

AMKO: "Oldtimer – Zwischen Lust und Frust" – Symposium am 17. Oktober

Medizinische Fachveranstaltung im Technischen Museum Wien zu Themen rund um Verkehrssicherheit und Recht in Bezug auf Oldtimer

Die Faszination für Oldtimer ist ungebrochen – doch mit der Leidenschaft für historische Fahrzeuge gehen auch besondere Herausforderungen einher. Im Zeitalter moderner Fahrassistenzsysteme stehen bei Oldtimern Mechanik, Fahrgefühl und Erfahrung im Vordergrund, während Sicherheit und rechtliche Rahmenbedingungen oft komplexe Fragen aufwerfen. Das verkehrsmedizinische Symposium widmet sich genau dieser Schnittstelle: Es beleuchtet die Freude am Oldtimerfahren im Spannungsfeld zwischen Technik, Fahrtüchtigkeit und rechtlichen Aspekten – und zeigt, worauf es ankommt, um mit historischen Fahrzeugen sicher und verantwortungsvoll unterwegs zu sein.

Zwtl.: Technik, Konzentration und Verantwortung im Fokus

Ein zentraler Programmpunkt des Symposiums widmet sich der Oldtimer-Technik und ihren besonderen Herausforderungen. ÖAMTC-Techniker Steffan Kerbl vermittelt dabei technisches Grundlagenwissen rund um historische Fahrzeuge. OA Dr. Alexander Kunz, Facharzt für Neurologie, und Verkehrspsychologe Dr. Gregor Bartl betonen in ihren Vorträgen, dass Oldtimer aufgrund fehlender Sicherheitsausstattung – wie Sicherheitsgurten oder Knautschzonen – besondere Aufmerksamkeit und eine vorausschauende Fahrweise erfordern. Hinzu kommt, dass das Fehlen einer Klimaanlage zu hohen Temperaturen im Innenraum führen kann, was das Unfallrisiko ebenfalls erhöht. Daher seien eine realistische Selbsteinschätzung, eine situationsangepasste Geschwindigkeit und ein deutlich defensiver Fahrstil zentrale Voraussetzungen für sicheres Fahren mit Oldtimern im modernen Straßenverkehr.

Zwtl.: Gesund und sicher am Steuer historischer Fahrzeuge

Einen Oldtimer zu fahren erfordert nicht nur technisches Wissen, sondern auch körperliche Fitness. Ohne Bremskraftverstärker, Servolenkung oder ergonomische Sitze wird jede Ausfahrt schnell zur körperlichen Herausforderung – insbesondere für Rücken und Gelenke. Schmerzspezialist Dr. Michael Zimpfer zeigt in seinem Vortrag auf, dass moderne medizinische Methoden helfen können, Schmerzen und altersbedingte Einschränkungen erfolgreich zu behandeln – und damit die sichere Freude am Oldtimerfahren zu erhalten.

Auch die Sehfähigkeit spielt eine zentrale Rolle für die Fahrsicherheit: Rund 90 Prozent aller Fahrleistungen hängen vom Sehvermögen ab. Laut Schätzungen passieren jährlich rund 100.000 Unfälle, weil Gefahren zu spät wahrgenommen werden. Dr. Peter Heilig, Facharzt für Augenheilkunde, betont daher, wie wichtig regelmäßige Sehtests sind, und rät selbst bei guter Sehkraft, Fahrten in der Dämmerung oder bei schlechter Beleuchtung zu vermeiden – da Oldtimer oft nur über schwache Lichtsysteme verfügen.

Ergänzend widmet sich Dr. Veit Nordmeyer der orthopädischen Perspektive: Er erläutert, wie sich Knochenbrüche oder Gelenksverletzungen auf die Fahrtüchtigkeit

auswirken können und wie moderne Therapien in den meisten Fällen eine sichere Rückkehr ans Steuer ermöglichen.

Zwtl.: Oldtimer-Kauf und rechtliche Aspekte im In- und Ausland

Kfz-Sachverständiger Eduard Steinbauer gibt einen Überblick, was beim Kauf eines Oldtimers zu beachten ist und welche Probleme und Herausforderungen oft übersehen werden. Ein weiterer Schwerpunkt des Symposiums liegt auf den rechtlichen Rahmenbedingungen rund um Oldtimer: Rechtsmedizinerin Dr. Barbara Avesani und Verkehrspsychologe Dr. Max Dorfer geben Einblicke in die italienischen Fahreignungskriterien und zeigen Unterschiede zu Österreich auf – besonders relevant für internationale Ausfahrten. ÖAMTC-Verkehrsjurist Alexander Letitzki erläutert die gesetzlichen Bestimmungen in Österreich und erklärt, worauf Oldtimerbesitzer:innen achten sollten, um sicher und rechtskonform unterwegs zu sein.

Die Teilnahme am Symposium ist kostenlos und vor Ort oder online möglich.

Anmeldung unter: <https://www.amko.at/oldtimer-zwischen-lust-und-frust/>

AMKO-Tagungsbüro
Martina Schuster
Weihburggasse 9/3/22, 1010 Wien
Tel.: 01 512 18 21
Fax.: 01 513 08 33
E-Mail: office@amko.at

Aufmerksamkeit im Straßenverkehr

Vortrag von OA Dr. Alexander Kunz

Aufmerksamkeit ist die Fähigkeit des Menschen, aus der Vielzahl der Sinneseindrücke und -informationen diejenigen auszuwählen, die sein Interesse finden und für die Planung und Durchführung von Handlungen von Bedeutung sind (Selektionsfunktion der Aufmerksamkeit). Eine wichtige Voraussetzung für diesen Selektionsprozess ist ein ausreichender Wachheitsgrad (Aktivierungsfunktion der Aufmerksamkeit); nur so können die relevanten Informationen überhaupt aufgenommen und zuverlässig verarbeitet werden.

Zentrale Komponenten der Aufmerksamkeit

1. Aufmerksamkeitsaktivierung (Alertness)
2. Daueraufmerksamkeit und Vigilanz
3. Selektive (fokussierte) Aufmerksamkeit
4. Geteilte Aufmerksamkeit
5. Exekutive Aufmerksamkeit

Aufmerksamkeitsnetzwerke

1. Alerting-Netzwerk
2. Orienting-Netzwerk
3. Executive-Control-Netzwerk

Anhand der der aktuellen Forschung wird deutlich, dass sich Aufmerksamkeitsfunktionen zumindest grob neuroanatomischen Strukturen zuordnen lassen. Andererseits sprechen die Daten aber auch dafür, dass sich diese Netzwerke überlappen und miteinander interagieren.

Anhand von Beispielen im Straßenverkehr soll Erwähntes dargestellt werden und zeigen was Störungen bewirken.

Schmerzgeplagte Autofahrer:innen

Zur Einordnung des Problems:

Circa 1,4 bis 1,8 Millionen Schmerzpatienten soll es in Österreich geben, dazu ein paar konkretere Zahlen:

40.000 Gelenksersätze erfolgen pro Jahr in Österreich, teilweise mit sehr langen Wartezeiten.

- 286 / 100.000 Einwohner Hüftgelenksersätze, nur D und CH hatten mehr
- 215 / 100.000 Einwohner Kniegelenksersätze, nur CH und USA hatten mehr

Eine, der sich daraus ergebenden Konsequenzen:

Pro Jahr werden bei uns 450 Millionen Einzeldosen an Schmerzmitteln konsumiert; auch wenn deutliche Verbesserungen in der Qualität der Schmerzmittel erreicht wurden, vergleiche z.B. Phenacetin-Nephropathie, kann es dennoch zu schwersten Nebenwirkungen bzw. Komplikationen wie gastrointestinalen Blutungen und Nieren-, Organversagen oder Knochenmarksdepressionen kommen.

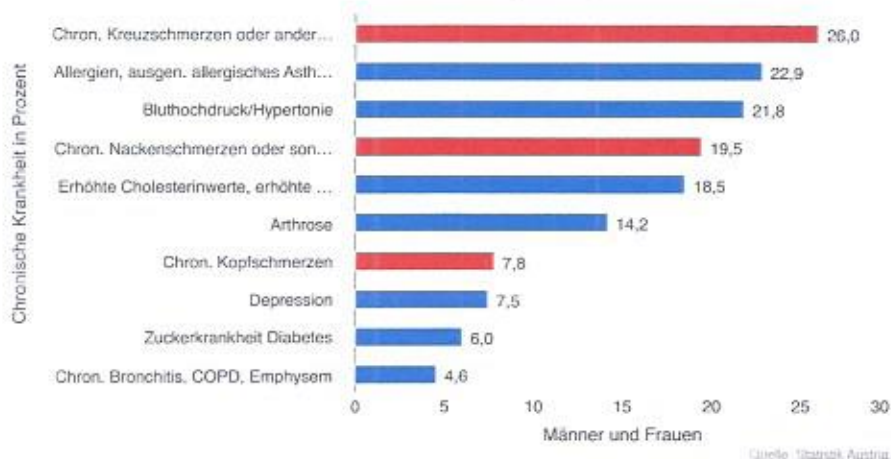
Vorab letztlich:

Eine Erhebung der Statistik Austria zu den häufigsten chronischen Krankheiten ergibt das dramatische Ergebnis von drei verschiedenen chronischen Schmerzzuständen unter den 10 top-gereihten Krankheitsbildern.

Der schmerzgeplagte Autofahrer ist ein gefährdeter Verkehrs-Teilnehmer, kann sich und andere gefährden. Besonders gefährlich sind Aufmerksamkeitsdefizite durch jäh einschießenden Schmerz, auch verlängerte Reaktionszeiten als Folge von Medikamenten-Nebenwirkungen oder Schlafstörungen.

Die Präsentation zeigt diesbezügliche Zusammenhänge näher auf und bringt beispielhaft einige Ansätze zur nicht-medikamentösen, minimal-invasiven, effektiven Therapie schwerer wie schwerster akuter und chronifizierter Schmerzzustände, wie Trigeminus-Neuralgie, akute lumboschialgiforme Beschwerden, letztlich zu regenerativ-medizinischen Anwendungen bei Gelenksarthrosen.

Zwölf-Monats-Prävalenz ausgewählter chronischer Krankheiten
2019 – in Prozent (Grafik)



Schmerzgeplagte Autofahrer:innen

Univ.-Prof. Dr. Michael Zimpfer, MBA, FIPP

Facharzt für Anästhesiologie und Intensivmedizin

Spezialist für konservative und minimal-invasive Schmerztherapie

Zentrum für Medizin und Gesundheit

Pelikangasse 3/101, A-1090 Wien

www.zmed.at – www.zimpfer.at

EDUARD STEINBAUER

Sachverständiger

A - 7441 Pilgersdorf
Steinbach 38

☎ 02616 41000

Fax 02616 410099

www.eduardsteinbauer.at



Postadresse
A-2860 Kirchschlag

Aignerstrasse 66

☎ 0664 4323469

kfz@svsteinbauer.at

NICHT BEDACHTE PROBLEME BEIM OLDTIMERBESITZ

„Glauben Sie Nichts und prüfen Sie Alles!“

Für den Ankauf eines historischen Fahrzeuges können vielfältige Interessen in Frage kommen. Ob zum Sammeln, Sammeln mit eingeschränkten Ausfahrten, für den regelmäßigen Gebrauch, für sportliche Veranstaltungen oder als Spekulationsobjekt.

Im Idealfall kennen Sie vor dem Erwerb Fahrzeug und Halter seit Jahren – etwa aus Familie oder Bekanntenkreis. Historie, Pflegezustand und Gebrauch sind so gut nachvollziehbar. In allen anderen Fällen gilt: **äußerste Vorsicht**.

Versichern Sie sich vor dem Kauf, ob eine adäquate Unterbringung des Fahrzeuges möglich ist. Prüfen Sie auch die eigene Eignung. Historische Fahrzeuge haben in der Regel keine Servolenkung und keine Bremskraftverstärkung. Erforderlich sind gutes Sehen, Hören, eine entsprechende Reaktionsfähigkeit und Muskelkraft.

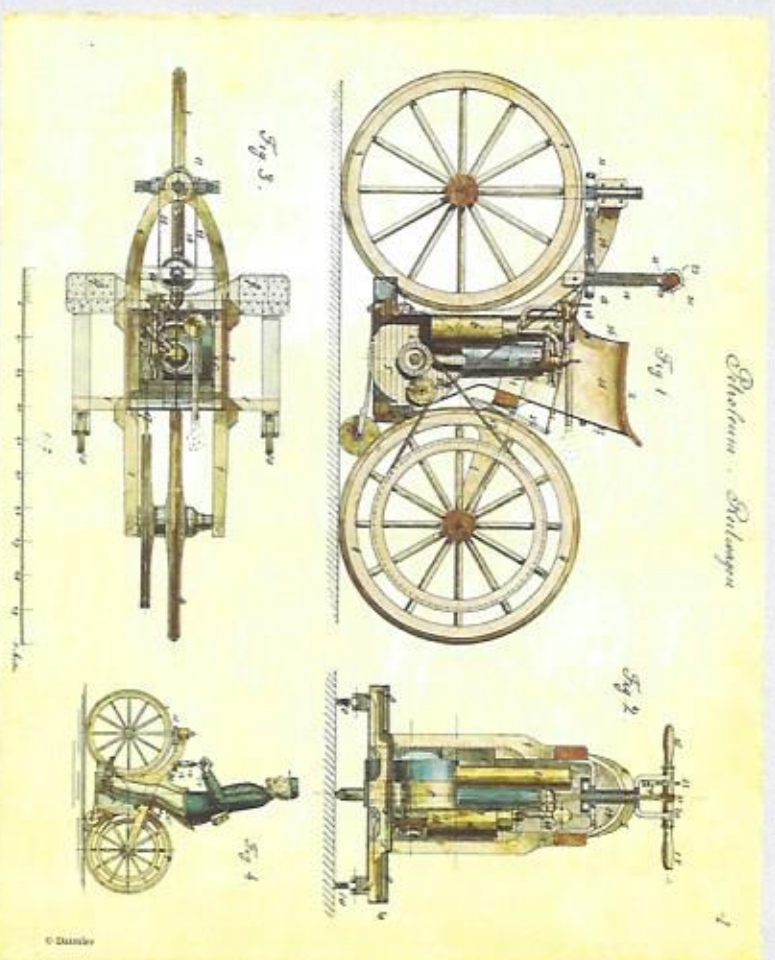
Achten Sie beim Erwerb über Handel oder Online-Plattformen auf konsistente Fahrzeugdaten und Fahrzeugpapiere. Stimmen Originität und Nachweise? Ziehen Sie Fachliteratur heran und bedienen Sie sich eines Fachmannes, um keiner Kostenlawine zum Opfer zu fallen (allfällige Gerichtsverfahren).

Die Instandsetzung bezieht sich darauf, das Fahrzeug wieder betriebsbereit zu machen - ohne zwangsläufige Vollrestaurierung. Wählen Sie dafür eine Werkstätte mit nachweislicher Erfahrung, idealerweise aus eigenen positiven Erfahrungen oder über seriöse Referenzen.

Bei der Vergabe einer Restauration ist exakt darauf achten, welche Komponenten und oder das Gesamtfahrzeug gemeint sind (Arbeitsumfang, Dokumentationspflicht fix vereinbaren). Kostenobergrenzen mit Warn- und Freigabepflicht festlegen.

Gebrauch: Im Fahrbetrieb unterscheiden sich historische Fahrzeuge deutlich von modernen Fahrzeugen. Es ist darauf zu achten, dass sowohl Lenkung als auch Bremsanlage wesentlich schwerer zu bedienen sind. Weiters ist zu erwähnen, dass der Federkomfort und auch die Stoßdämpfer bei weitem nicht den heutigen Standards entsprechen. Bei den Reifen ist vor allem auf die Profiltiefe, das Alter, die Shorehärte und die Dimension zu achten.

Für Sport- und Rennfahrzeuge beziehungsweise Veranstaltungen sind alle genannten und darüber hinausgehende Parameter noch wesentlich stärker zu beachten.



“Glauben Sie Nichts und prüfen Sie Alles”

Eduard Steinbauer



From Old Timers to Bright Futures

P Heilig

Das warme, freundlich gelbe Licht der Scheinwerfer erhöht den Charme lieb gewordener Oldtimer. Die 'Kerzenlampen' waren auch nicht viel heller als ihre Vorgänger, die Karbid-, Acetylen- und Öl-Lampen. 1898 wurde erstmals Elektrizität eingesetzt (Columbia Electric Car); ausschließlich das Fernlicht war damals im Einsatz. Im Jahr 1915 wurden die ersten Abblend-Scheinwerfer entwickelt (Guide Lamp Company). Bald darauf entstanden auch die Nebel- und Kurven-Scheinwerfer, im Jahr 1947 Richtungsscheinwerfer oder adaptive Scheinwerfer - und im Jahr 1957 Scheinwerfer mit einer asymmetrischen Ausleuchtungs-Geometrie. Viele Jahre wurden *'ex officio'* nur die 7-Zoll Ø -Größen vorgeschrieben und dadurch diverse wertvolle Innovationen verzögert.

Der nächste Schritt in der Historie war die Entwicklung der Halogen-Systeme. All diesen Leuchtmitteln war ein ausgewogenes Spektrum gemeinsam, ähnelnd der Farbverteilung der Glüh-Birne - Gesamteindruck gelblich mit geringer Blendwirkung. Die deutlich helleren, weißbläulich strahlenden Xenon Scheinwerfer, HID (Hight Intensity Discharge) waren die ersten über deren Blendwirkung geklagt wurde. Bei Nebel: *„Halogen-Scheinwerfer waren im Nebel effizienter“*. Schließlich war der Siegeszug der LED (OLED-) Scheinwerfer nicht mehr aufzuhalten. Blendungen aller Verkehrsteilnehmer, sowohl motorisierter als auch der nicht motorisierten, Fußgänger und Radfahrer, wurde zum ernststen Problem. Daher wurden zunehmend 'blendfreie' Systeme entwickelt (Matrix, -IntelliLux, div. Laser-Innovationen..)

Laser-Dioden leuchten mit weit intensiverem, ebenfalls bläulich dominiertem Licht (~ 450 nm). Mit geeigneten Filtern lässt sich auch bei dieser Variante ein *'Tageslicht-ähnliches Spektrum'* erzeugen. Über eine 'Spiegelmatrix' etc. kann eine dynamische *'Flächen-Lichtmodulation'* durchgeführt werden. „Video-Botschaften“ - wie ein „STOP(P)!“ - als Warnung für Fußgänger, auf die Straße projiziert, lassen sich abspielen, ein sogenanntes *'Baustellen-Licht'* kann die Lichtverteilung bei Engstellen ändern, Navigationspfeile oder komplexere Animationen lassen sich nun problemlos auf die Straße 'spielen'. Laser-Schlusslichter, welche ein großes Warndreieck in die Wasserpartikel des Nebels malen, werden zum nächsten Gimmick. Auch im Wageninneren können Licht- (Laser) Signale mit den Insassen interagieren und mit dem Fahrer kommunizieren, ihn vor Gefahren warnen oder Mitteilungen beim *'pilotierten'* Fahren übermitteln. Als *„Information über etwaige Brems-Verzögerung kann ein situationsgerechter Bremsdruck erzeugt werden und die Gefahr von Auffahrunfällen vermindert werden“*. *'Adaptive Fernlicht-Assistenten'* koppeln Kameras mit *„intelligenter Bildauswertung“* (sic) und *„Intelligent Light System“* machen sich nützlich - das klingt alles vielversprechend..

Gelbe KFZ-Scheinwerfer wurden 1939-45 eingeführt, *„um die militärischen Kolonnen der französischen Armee, der Résistance und der Alliierten leichter unterscheiden zu können. Bis Januar 1993 wurde für ein in Frankreich zugelassenes Fahrzeug eine Geldstrafe mit weißer Ampel belegt. 1993 wurde Gelb zugunsten von weißem Licht aufgrund einer 'Europäischen Harmonisierung' (euphorisierende Formulierung) aufgegeben.*

Kuriosa:

„Jeder Oldtimer-Besitzer verflucht die alten düsteren Scheinwerfer“ - das stimmt nicht - hätten sich die Oldtimer nicht verdient! Oldtimer schonen Augen, Sehen und Kognition.

'Böser Blick' (Tuning): Verlängerung der Motorhaube, verdeckt zum Teil die Scheinwerfer

„Abblendlicht wird oft in Linksfahrländern mit Folie abgeklebt, um Blendung zu vermeiden“. Tatra baute Autos mit drei Scheinwerfern. Springlicht: Fernlicht und Nebelscheinwerfer leuchten abwechselnd (verboten). Und: „In einigen Ländern sind 'Ersatzglühlampen' mitzuführen.“ Klar doch, aber Glühlampen expressis verbis (?). Montage?..

<https://www.bmimi.gv.at/verkehr/ohnemotor/recht/fahrradverordnung.pdf> - „Seite nicht gefunden“ - dies erklärt's.. Nahezu alle modernen Fahrradscheinwerfer blenden, auch die Leuchtmittel von e-Scootern etc. *“Blinded by blue glare.. Pedelec, e-bike, e-scooter, e-roller, e-scater, airwheel, mono-e-wheel, e-hoverboard, hovercart, e-funquad, e-driftrike, e-gocart etc.“*

Licht am Tag: Tagfahrlicht, Daytime Running Light (DRL) „Hohe Bußgelder für Lichtmuffel“
<https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-ausland/lichtpflicht-tag/>

Daytime Running Lights (DRL) violate:

- The Convention Concerning The Power of Authority
- The Law in Respect of the Protection of Infants (1969)
- The bond of Protection
- The Principle of Equality
- **Declaration of Human Rights (1948) Article Three**
- The Laws of Logic
- Public Ethics and Morals

„Eine EU-Tagfahrlicht-Richtlinie wäre schwerlich mit der Erklärung der Rechte des Kindes vom 20. November 1959 in Einklang zu bringen, nach der Kinder besonderen Schutz genießen. Auch Art. 2 Abs. 1 des Internationalen Paktes vom 19. Dezember 1966 über bürgerliche und politische Rechte räumt jedem Kind das Recht auf diejenigen Schutzmaßnahmen durch die Gesellschaft und den Staat ein, die seine Rechtsstellung als Minderjähriger erfordert. Eine Gefährdung insbesondere von Kindern durch das zwingende, staatlich angeordnete Fahren mit Tagfahrlicht könnte diesen Schutzpflichten und -rechten widersprechen. (22.9.11)“

Attorney-at-Law Dr. Gerald G. Sander, M.A. Mag rer.publ.

Belastungen des Auges (pars pro toto): isotrope Leuchtmittel (in alle Richtungen strahlend) zu hohe Lichtintensitäten, zu energiereiches Licht, zu viele überschwellige Stimulationen - auch in peripheren Netzhaut-Arealen, Flackerlicht. Oldtimer - exkulpiert, neuere Produkte weniger. Blendungen und Irritationen: nehmen zu, Ablenkungen detto; in der Folge drohen 'Distraction Blindness' mit fatalen Folgen.

EBM: Lichtschäden der Netzhauten bereiten den Weg zur Maculadegeneration: Daher ist jeder 'Lichtstress' (hohe Intensitäten, weißbläuliches Licht) zu vermeiden* (esp. In case of genetic load) – und die Anzahl vermeidbarer Stimuli (DRL etc.) konsequent zu reduzieren.

EBM: Evidence Based Medicine; nicht Estimating Believing and Meaning, (ChatGPT etc.).

Distraction Blindness: overflow der visual short term memories und working memories.
verkehrsrelevantes Objekt wird zwar gesehen aber - worst case - nicht wahrgenommen.

*cave Service-Arbeiten in kurzem Abstand vor eingeschalteten Scheinwerfern

Gender: beyond

Interest: no conflict



1



2



3



4



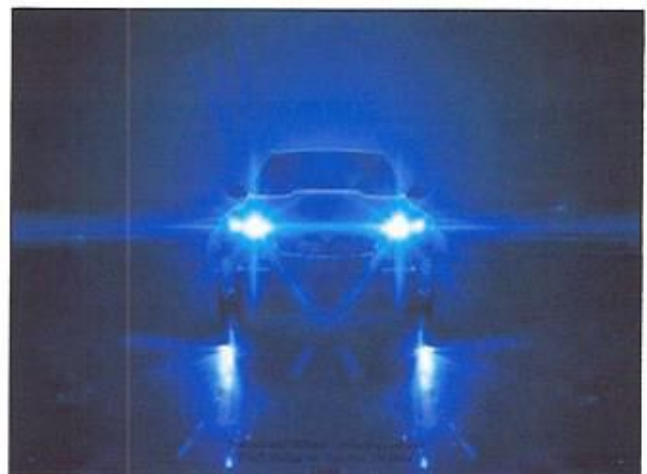
5



6



7



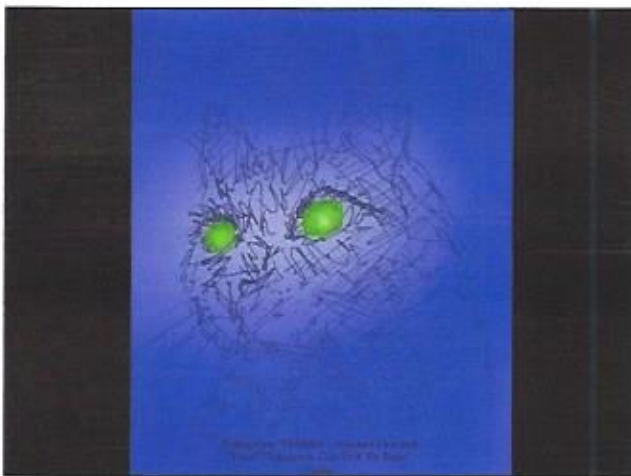
8



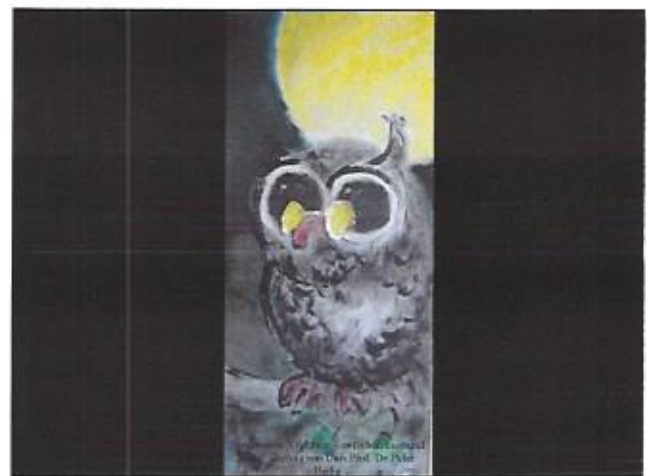
9



10



11



12



13



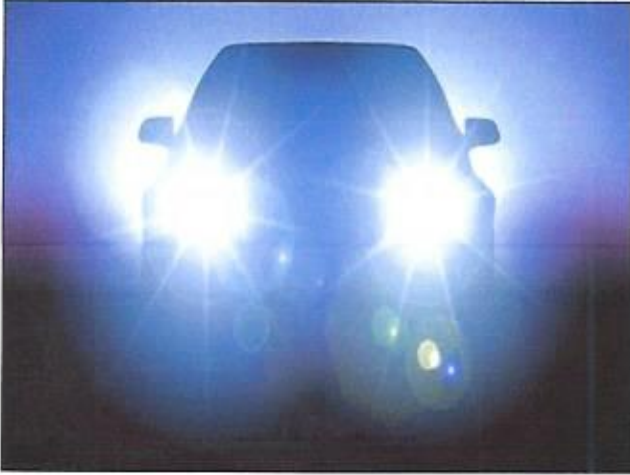
14



15



16



17



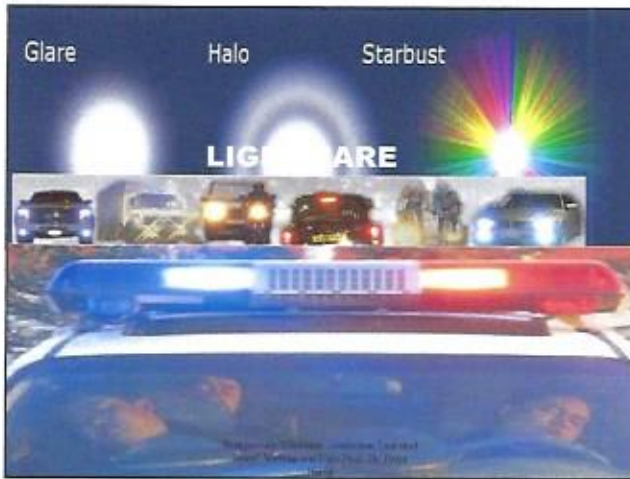
18



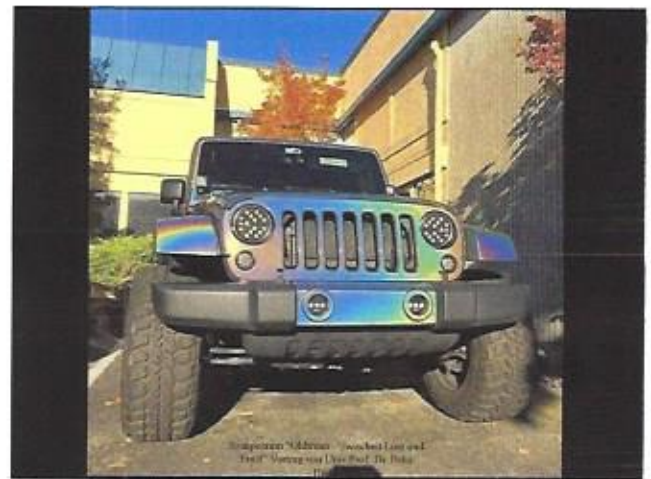
19



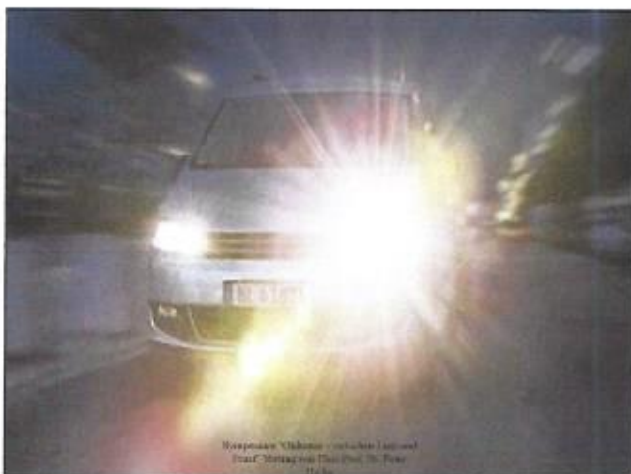
20



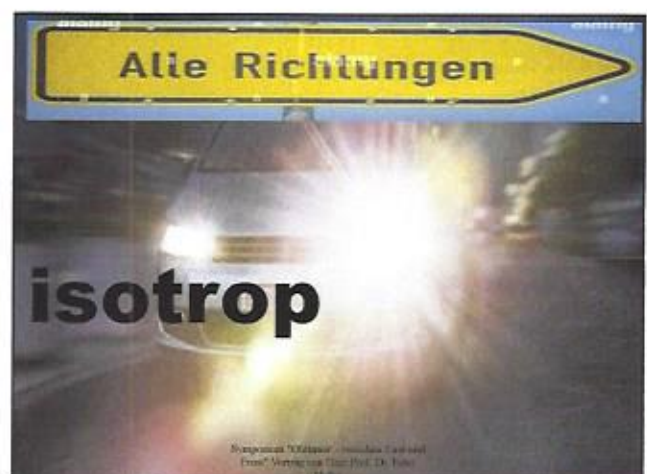
21



22



23



24



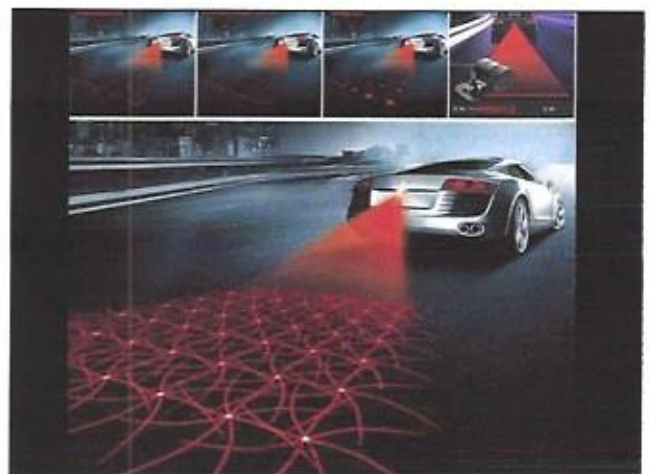
25



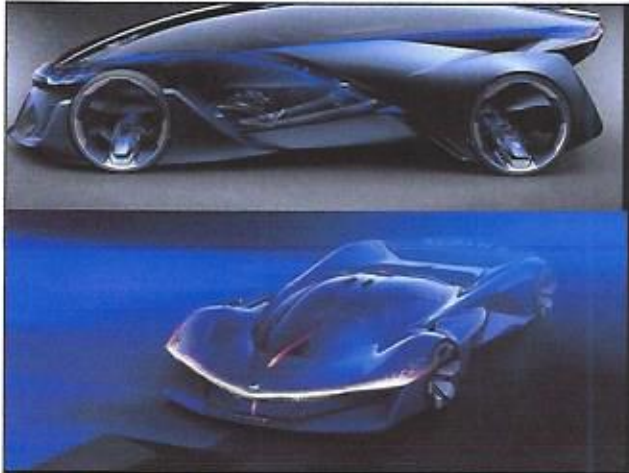
26



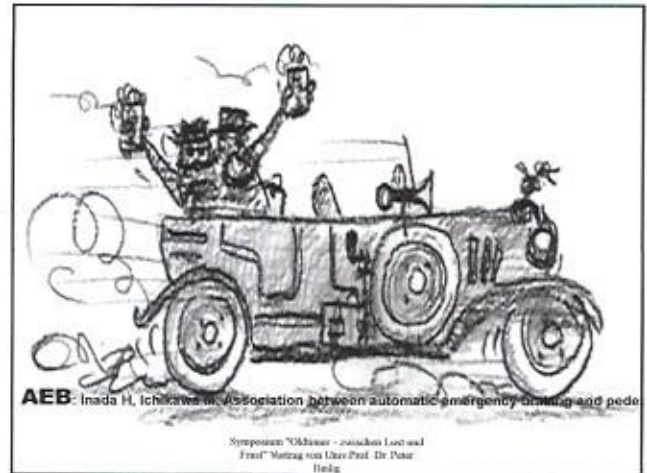
27



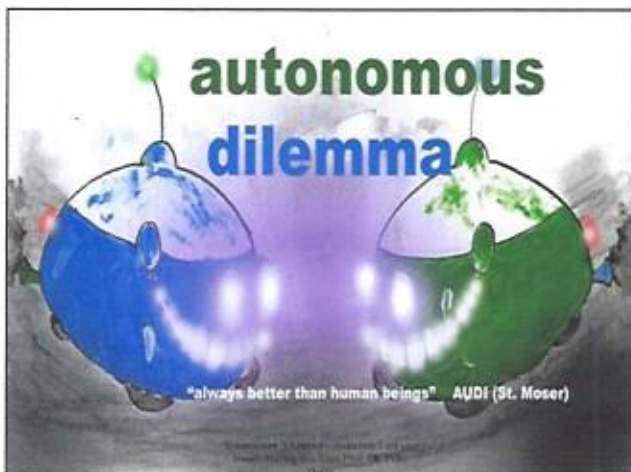
28



29



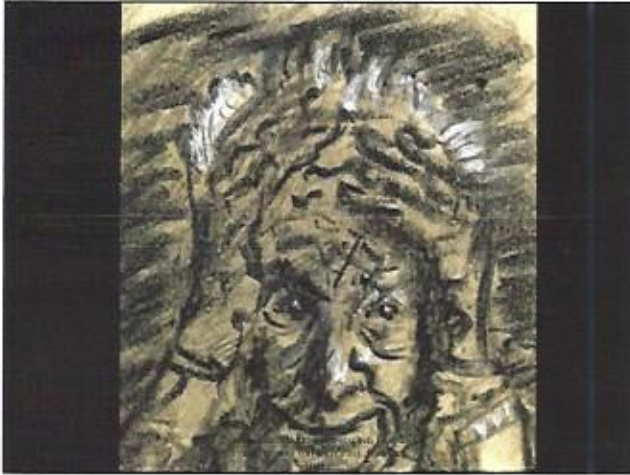
30



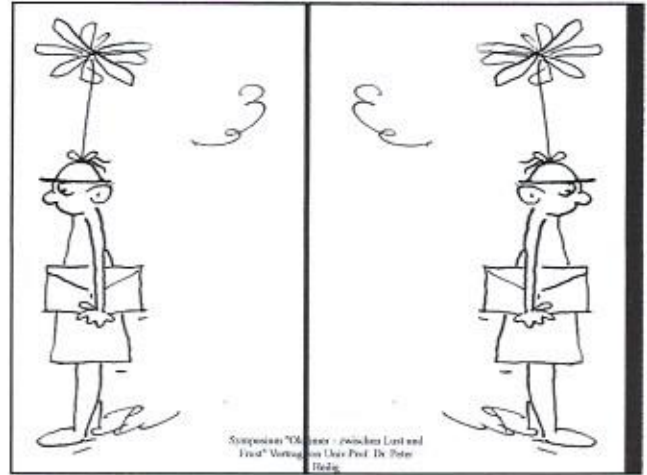
31



32



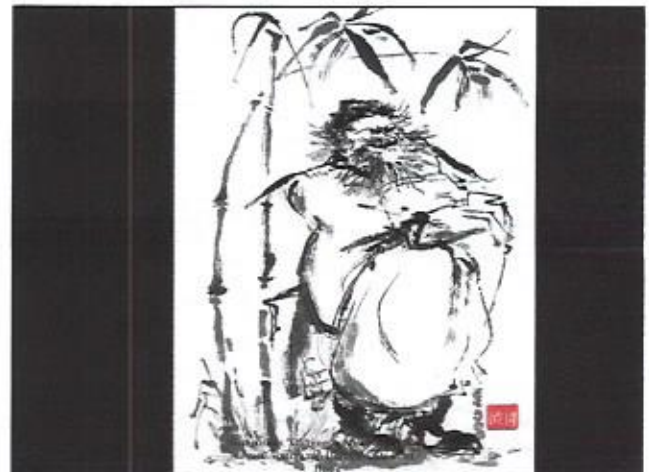
33



34



35



36

Fahren als Oldie im Oldtimer

Welchen technischen Herausforderungen müssen sich Oldtimer fahrende Menschen im modernen Verkehrsgeschehen stellen?

Die ersten Automobile tauchten gegen Ende des letzten Jahrhunderts vor der Jahrtausendwende auf und waren sicher weit von einem sicher und einfach zu bedienenden Automobil entfernt. Wer so ein Vehikel heute fahren möchte, braucht Draufgängertum, Kraft, gute Reflexe, also Eigenschaften, die mit dem Alter eines Menschen nicht gerade zunehmen.

Welche Errungenschaften der Technik haben also im Laufe der Automobilgeschichte die Bedienung des Fahrzeugs erleichtert, wie gelang es der Automobilindustrie Fahrzeuge anzubieten, die eine breite Mehrheit mit Freude sicher bedienen konnte und lässt sich hier eine Grenze zwischen heute noch sicher fahrbaren Oldtimer und Museumsstück ziehen.

Ein Fahrzeug verfügte immer schon über eine Menge Bedienelemente, die vom Menschen jedoch früher beachtliche Bedienkräfte und Bewegungsabläufe erforderten. Die ergonomische Gestaltung des Autocockpits zielte erst recht spät auf Menschen mit unterschiedlichen Körpergrößen und weniger Kraft und Geschick ab. Können Bedienelemente in Oldtimern auch von heute technisch verwöhnten Menschen, die sich Fahrzeuge aus der guten alten Zeit gönnen wollen, noch sicher bewegt werden? Schließlich haben auch erfahrene Menschen möglicherweise vergessen, wie stark man ohne Bremskraftverstärker bremsen muss, oder wie leicht ein Oldtimer bei Nässe ins Schleudern gerät.

Dennoch ist es auch für Menschen, die sogar älter als ihre Oldtimer sind möglich im Verkehrsgeschehen der heutigen Zeit, sicher und verlässlich unterwegs zu sein, wenn sie in der Fahrzeugwahl auf einige Details achten und bereit sind sich gut auf Ausflüge mit dem Oldtimer vorzubereiten.

Steffan Kerbl
Leiter Test und Technik
ÖAMTC

Symposium: „Oldtimer – zwischen Lust und Frust“ – 17.10.2025 Technisches Museum Wien

Orthopädische Therapie nach Knochenbrüchen und Ihre Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit

Vortrag

OA Dr. Veit Nordmeyer, MBA

ordination@ortho-integra.at

Mein Beitrag heute wird sich mehr auf historische, aktuelle und persönlich erlebte Fälle beziehen, auf juristische Thematik möchte ich nicht eingehen.

Historisch bekannt im Zusammenhang mit dem Automobil ist die sogenannte „Chauffeur-Fraktur“, ein Bruch des Griffelfortsatzes, handgelenksnah an der Speich gelegen mit einer Beteiligung des Gelenkes. Der Name „Chauffeur-Fraktur“ wurde in der frühen Automobilära geprägt, der Name „backfire-fracture“ erklärt den Mechanismus besser. Bei frühen Automobilen, welche durch eine Handkurbel gestartet wurden, konnte es beim Rückschlag der Kurbel zu einer massiven Dorsalextension der Handkommen, welche den processus styloideus radii abbriss. Sie ist ein potentiell instabiler Bruch, wird in der Regel osteosynthetisch versorgt und in meinem Haus bei Osteosynthese für 2 und bei konservativer Therapie 5 Wochen lang mittels Gips und ggf. mit Kunststoffcast ruhiggestellt wird.

Nach den 5 Wochen benötigt man natürlich noch etwas Zeit, um das Handgelenk beweglich zu bekommen, nach 6 Wochen kann der Belastungsaufbau beginnen, ab dann ist es frühestens wieder möglich, bei Beschwerdefreiheit und guter Beweglichkeit des Handgelenks ein Auto zu lenken.

Ähnlich verhält es sich bei Knochenbrüchen an der unteren Extremität: erst sollte Belastungsstabilität und voller Bewegungsumfang – entsprechend einem normalen Gangbild – bestehen, bevor es sinnvoll ist, wieder ein Fahrzeug zu lenken. Dies ist im Prinzip gültig für alle orthopädischen Eingriffe, also auch zum Beispiel nach Knieendoprothese. Bei Hüftendoprothesepatienten kommen erschwerend noch die sogenannten Antiluxationsregeln dazu – man sollte bestimmte Bewegungen vermeiden, da sonst die Endoprothese ausrenken kann. Dies kann unangekündigt passieren und das Ausrenken des Hüftkopfes der Prothese stellt einen Notfall dar, der sofort behandelt werden sollte. Das mehrmalige Ausrenken einer Hüftendoprothese wird in der Regel mit einem Revisionseingriff behandelt, bei welchen die mechanischen Verhältnisse verbessert werden. Die Erstluxation oder Patienten mit schlechtem Allgemeinzustand (welche dann aber auch kein Fahrzeug lenken sollten) können auch konservativ mit einer sogenannten „Hohmann-Spirale“, einer speziellen Stützorthese für das Hüftgelenk behandelt werden. Diese wird für mehrere Wochen getragen – bis zur sicheren Vollbelastung sollte kein Fahrzeug gelenkt werden.

Analoges Vorgehen gilt auch für Luxationen an den oberen Extremitäten, z.B. der Schulter, mit dem Arm in einer Schlinge, ist es logischerweise nicht sinnvoll, ein Fahrzeug jeglicher Art zu bedienen.

Wie mein Vortrag zeigen soll, ist es eigentlich für jeden Patienten im Grunde einfach und gut möglich, mit ein bisschen Hausverstand die fahrtauglichkeit selbst einzuschätzen, es sollte daher auch jedem Mediziner möglich sein. Bei Fragen dazu können Sie sich gerne bei mir melden!

ordination@ortho-integra.at

+43 660 319 06 00

Entwicklung der Verkehrspsychologie in Italien.
Max Dorfer – Leitender Verkehrspsychologe – Rechtsmedizin

Die Verkehrspsychologische Begutachtung wird von der italienischen Straßenverkehrsordnung geregelt.

Artikel 119 „Körperliche und psychische Voraussetzungen für den Erwerb der Fahrerlaubnis“ Abs. 9, der Straßenverkehrsordnung (D.lgs. 30. April 1992, Nr. 285) sieht vor:

Die Ärzte nach Absatz 2 oder, in den vorgesehenen Fällen, die Ärztekommisionen nach Absatz 4 können, wenn sie es für angebracht erachten, verlangen, dass die Feststellung der körperlichen und psychischen Voraussetzungen durch eine spezifische psychodiagnostische Begutachtung ergänzt wird, die von zur Ausübung des Berufs befugten Psychologinnen und Psychologen, die im Berufsverzeichnis eingetragen sind, durchgeführt wird.

Art. 324 „Psychodiagnostische Begutachtung und Eignungstest“ der Verordnung zur Durchführung der Straßenverkehrsordnung sieht vor:

1 Für den Erwerb, die Bestätigung der Gültigkeit oder für die Revision der Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge der Klassen C, D und E sowie für die Sonderführerscheine der Klassen C und D sind Reaktionszeiten auf einfache und komplexe, visuelle und akustische Reize erforderlich, die ausreichend schnell und regelmäßig sind, um mindestens im vierten Dezil der dezilbasierten Klassifikation eingestuft zu werden.

2. Wird gemäß Artikel 119, Absatz 9, der Straßenverkehrsordnung eine psychodiagnostische Begutachtung angeordnet, sind zusätzlich zu den in Absatz 1 genannten Tests weitere Prüfungen der Aufmerksamkeit und der Wahrnehmung sowie — auf spezifische Anweisung des anordnenden Arztes oder der anordnenden Ärztekommision — Tests zur Persönlichkeitsbeurteilung durchzuführen. Die Psychologinnen und Psychologen, die die im vorliegenden Artikel vorgesehenen Begutachtungen durchführen, müssen neben den in Artikel 119, Absatz 9, des Gesetzbuchs genannten Voraussetzungen auf jeden Fall über eine spezifische Ausbildung im Bereich Verkehrssicherheit verfügen.

Im Jahr 1996 wurde auf Anregung der Ärztekommision der Prov. Bozen und des Dienstes für Rechtsmedizin mittel Beschluss der Landesregierung die Sektion Verkehrspsychologie errichtet und beim Psychologischen Dienst des Gesundheitsbezirks Bozen angesiedelt. Im Jahr 2004 wurde die Verkehrspsychologie ein Bereich des Dienstes für Rechtsmedizin. Die Verkehrspsychologie und die Rechtsmedizin in Bozen hatten eine Vorreiterrolle in Italien.

Die Einrichtung eines spezialisierten Bereichs hat folgende Vorteile erbracht: es entstanden Psychologinnen und Psychologen mit umfassender Spezialisierung im Bereich Verkehrssicherheit; die Integration der Verkehrspsychologie in den Dienst der Rechtsmediziner erlaubt eine direkte Zusammenarbeit mit ärztlichen Kolleginnen und Kollegen sowie den Zugang zu vollständigen medizinischen Unterlagen und ermöglicht dadurch auch „gezieltere“ Begutachtungen. Entscheiden war auch der Einsatz diagnostischer Instrumente, die speziell für die Begutachtung der Fahrtüchtigkeit validiert sind. Die gesetzliche Möglichkeit, neuropsychologische Tests zur Bewertung von Demenzerkrankungen heranzuziehen ist sehr wichtig. Entscheidende Grundlage war aber ein evidenzbasiertes Vorgehen, abgestimmt auf die wissenschaftliche Fachliteratur.

Im Laufe der Jahre konnten in die Begutachtungen auch die Indikation von Einschränkungen des Führerscheins angegeben werden, beispielsweise: Code 01: Fahren nur bei Tageslicht; Code 02: Fahren nur innerhalb eines Radius von N km vom Wohnsitz; Code 67: Fahren auf Autobahnen nicht gestattet. Weiters war es möglich anzugeben, wann eine erneute Kontrolle indiziert ist. Diese Maßnahmen ermöglichen weiterhin die Aufrechterhaltung von Mobilität, speziell von Senioren, unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Anforderungen der Verkehrssicherheit. Vorgeschlagen wurden auch Maßnahmen für die Verbesserung der Fahrkompetenz älterer Kraftfahrer.

Die Verkehrspsychologie (Psicologia del Traffico) wurde ab 1999 seitens der Nationalen Psychologenkammer in ganz Italien bekannt gemacht. Mehrere Psychologenkammern haben Fachtagungen zur Verkehrspsychologie veranstaltet. Ein Ergebnis ist, dass Verkehrspsychologie nun in die Ausbildung von Fahrschullehrkräften sowie in die Weiterbildung für berufliche Fahrerinnen und Fahrer integriert ist. An der katholischen Universität Mailand wird jetzt seit mehreren Jahren eine Weiterbildung in „Psicologia del Traffico“ angeboten.

Vortrag: „Juristische Voraussetzungen für die Teilnahme am Verkehr für Oldtimer“

von Mag. Alexander Letitzki

Jeder Oldtimer ist alt, aber ist jedes alte Fahrzeug historisch?

Um den Eintrag „Historisches Fahrzeug“ zu erhalten, gilt es neben dem Mindestalter von 30 Jahren noch weitere Voraussetzungen zu erfüllen. Das konkrete Fahrzeug muss zum Beispiel in der approbierten Liste der historischen Fahrzeuge enthalten sein, vom Originalzustand abweichende Umbauten müssen der damaligen Periode entsprechen und Ausfahrten dokumentiert werden. Im Gegenzug dazu bestehen Vorteile vor allem in Hinblick auf Fahrverbote in Umweltzonen, längere § 57a Begutachtungsintervalle und einfachere Genehmigungsverfahren bei Importen. Historische Fahrzeuge repräsentieren technische Entwicklung und Fortschritt, ebenso wie den Weg zur individuellen Mobilität und sollen diese Errungenschaften auch an die kommenden Generationen weitergeben.

Oldtimer - zwischen Lust und Frust, Verkehrsmedizinisches Symposium

Fr., 17.10.2025, 09:00-15.30 Uhr, Technisches Museum Wien, Mariahilferstr. 212, 1140 Wien

Gregor BARTL, Vorbereitung aufs Oldtimerfahren - Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern (Kurzfassung)

Freund oder Feind? Das ist die erste Frage, die unser Gehirn bei jeder neuen Begegnung stellt. Fahrzeug-Designer gestalten Autofronten bewusst mit freundlich lächelnden oder mit aggressiv bedrohlichen „Gesichtern“. Erspäht man einen modernen Super-Sportwagen im Rückspiegel, können Neid oder Konkurrenzempfinden rasch zu einer negativen Voreingenommenheit gegenüber dem Verkehrspartner führen. Der Anblick eines Oldtimers wird hingegen eher nostalgische Gefühle ohne Konkurrenzdruck auslösen. Ein Vorteil, der nicht verspielt werden sollte. Die StVO (§3) verlangt von uns ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme – also ständige Interaktion, um die Absichten des anderen abschätzen zu können. Beim Oldtimer sind allerdings wichtige standardisierte Interaktionsbehelfe nicht oder nur in geringerer Qualität vorhanden: Keine dritte Bremsleuchte, keine Warnblinkanlage, lichtschwache Blinker, kein Toter-Winkel Assistent...

War die Oldtimer Zeit wirklich das goldene Zeitalter? Keineswegs! Bezogen auf den Kfz-Bestand, war das Risiko einen Personenschadensunfall im Straßenverkehr zu erleiden, im Jahr 1961 6-mal höher als 2024. Das Risiko bei einem Verkehrsunfall getötet zu werden, war 1961 sogar 24-mal höher als 2024 (nach Kfz-Bestand und Unfalldaten der Statistik Austria berechnet). Somit ist die Reise in einem Oldtimer immer auch eine Reise in die gefährliche Vergangenheit. Unfälle zwischen Oldtimern und modernen Fahrzeugen mit Knautschzone sprechen eine klare Sprache. Die fehlende Klimaanlage führt zu erhöhter Unfallgefahr. An Hitzetagen ab 30 Grad steigt die Unfallgefahr um 25% (Auswertung für 2021, Statistik Austria). Ein fehlender Sicherheitsgurt erhöht die Tötungswahrscheinlichkeit des Fahrers bei einem Unfall um das 12-fache (Auswertung für 2024). Ein schlechteres Fahrwerk mit erhöhtem Lenkspiel erschwert das Kurvenfahren, insbesondere in enger werdenden Autobahn-Abfahrten (Klothoiden). Für den Oldtimer-Fahrer empfiehlt es sich, für die anderen Verkehrsteilnehmer erkennbar, im geringeren Geschwindigkeitsbereich mitzuschwimmen. Die Einführung von Tempo 130 km/h auf Österreichs Autobahnen (Mai 1974) im Zuge der Erdölkrise, zeigte nur uneindeutige Ergebnisse auf das Unfallgeschehen, wenn man die damalige Unfallstatistik monatlich analysiert. Mit den heutigen Autos ereignen sich nur 43% aller Autobahn-Personenschadensunfälle auf Autobahnabschnitten mit 130 km/h – hingegen 57% auf Abschnitten mit geringerem Limit. Dies ist als Indiz zu werten, dass eine Senkung von 130 km/h auf 100 km/h kein Unfallreduktionspotenzial birgt. Die Reduktion der Treibhausgasemissionen um 642.000 t CO₂ Äquivalent (TU Graz) würde in diesem Fall nur ca. 0,96% der gesamten Österreichischen Treibhausgasemissionen von ca. 66,9 Mio. t CO₂ Äquivalent (Umweltbundesamt) entsprechen. Die situationsangepasste Geschwindigkeit mit klar erkennbaren defensiven Verhaltensweisen ist somit als vorrangiges Ziel beim Fahren mit Oldtimern im modernen Straßenverkehr zu empfehlen.

Dr. Gregor BARTL, Verkehrspsychologe, Wien, www.alles-fuehrerschein.at