

**KFV-FORSCHUNGSPREIS
2020
SIEGERPROJEKTE**

VORWORT

DR. OTHMAR THANN



Der Forschungspreis 2020 nahm bereits Gestalt an, als aufgrund der Covid-19-Sicherheitsmaßnahmen am 16. März in Österreich der Lockdown in Kraft trat. Es bedeutete, alle Planungen zu überdenken, Konzepte zu revidieren und die Organisation der Jurysitzungen sowie der Preisverleihung virtuell in der gleichen Qualität weiterzuführen, wie das unter normalen Umständen im Teamwork im Büro stattgefunden hätte. Ganz Österreich hat Instant-Forschung betrieben: Wie können wir diese Situation im persönlichen Leben, auf gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Ebene meistern, ohne zu viele Kollateralschäden zu verursachen?

Natürlich hat sich das KfV für 2020 alles andere als eine Pandemie gewünscht, um aufzuzeigen, wie wichtig Forschung ist. Doch zum ersten Mal kann die ganze Welt quasi live dabei zusehen, wie Forschung funktioniert. Nicht jeder versteht, warum es denn so lange braucht, bis ein Impfstoff gefunden ist. Nicht jeder kann nachvollziehen, warum es manchmal widersprüchliche Aussagen von Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern gibt. Nicht jeder akzeptiert, wie lange Erkenntnisprozesse dauern können und wie essenziell in dieser Situation die gegenseitige Unterstützung in der internationalen Wissenschaftsgemeinschaft ist. Doch gerade in einem Bereich, in dem es um Leben und Tod geht und der so viele Implikationen für die Gesellschaften dieser Welt hat, ist Sorgfalt unumgänglich.

Forscherinnen und Forscher, die sich mit Fragen der Unfallprävention und individuellen Sicherheit beschäftigen, können das nachvollziehen. Auch wir befinden uns unter dem Druck der Öffentlichkeit manchmal im Zwiespalt zwischen raschen Maßnahmen für akute Probleme

und sorgfältig untersuchten, überprüfen und nachhaltigen Lösungen. Den hohen Qualitätsanspruch nie aufzugeben, ist dabei für uns Präventionsforscherinnen und -forscher genauso wichtig wie für die Kolleginnen und Kollegen in der medizinischen Forschung.

Darum freut es uns umso mehr, dass für den Forschungspreis 2020 mehr Arbeiten denn je in einer außergewöhnlichen Qualität eingereicht wurden. Sie decken das gesamte Spektrum von praktisch bis visionär ab und greifen zum Teil wichtige Zukunftsthemen auf, die in der aktuellen Forschung noch unterrepräsentiert sind. Zum ersten Mal ist es der Jury besonders schwergefallen, nur drei Preisträgerinnen und Preisträger auszuwählen. Deshalb haben wir beschlossen, in diesem Jahr zwei dritte Plätze und einen Sonderpreis zu vergeben.

- **1. Platz:** Dipl.-Ing. Dr. techn. Horst Possegger, B.Sc.
- **2. Platz:** Dipl.-Ing. Reinhard Ferner
- **3. Platz:** Dipl.-Ing.ⁱⁿ Anna Irene Stanzel, B.Sc.
- **3. Platz:** Dipl.-Ing.ⁱⁿ Sabrina Scheuer
- **Sonderpreis „Kindersicherheit“:** Mag. Dr. Peter Spitzer

Seit dem ersten Forschungspreis ist es das Ziel des KfV, dass die preisgekrönten Ideen umgesetzt werden – als Wertschätzung für die Forschungsleistung und um die Sicherheit der Menschen in Österreich weiter zu erhöhen. Als „Impfstoffproduzent für die Unfallprävention“ wird das KfV sich auch für die Gewinnerinnen und Gewinner des Forschungspreises 2020 um die Realisierung ihrer Vorschläge bemühen.

Dr. Othmar Thann

Direktor Kuratorium für Verkehrssicherheit

BERICHT DER JURY

2013 hat das Kuratorium für Verkehrssicherheit zum ersten Mal einen Forschungspreis für hervorragende wissenschaftliche Leistungen in der Unfallprävention ausgelobt. Vom Schwung der ersten Male ist seither nichts verloren gegangen, ganz im Gegenteil: Ein neuer Rekord an Einreichungen bestärkt uns darin, diesen Dialog mit Forschern, Praktikern, Erfindern und Visionären fortzusetzen.

Bei dieser nun vierten Ausschreibung war die Jury vor allem von der Breite der wissenschaftlichen Beteiligung beeindruckt. Das Spektrum reichte von HTL-Arbeiten bis zu Dissertationen, von theoretischen Experimenten bis zu praktischen Erfindungen. Nicht unerwähnt bleiben sollte, dass der österreichweite Corona-Lockdown mitten in die Vorbereitungen zum Forschungspreis 2020 fiel. Doch sämtlichen Einschränkungen und Erschwernissen zum Trotz stand die Jury vor einer noch nie dagewesenen Fülle an meisterhaften Arbeiten und konnte ihre Entscheidung in einer Online-Jurysitzung treffen. Die hohe Qualität aller Arbeiten und deren große Anzahl machte es aber schwerer denn je, einen Sieger oder eine Siegerin auszuwählen. Dabei wurde jeder Arbeit jene Aufmerksamkeit zuteil, die sie verdient hat, und den Diskussionen über Bewertungen wurde jene Zeit gewidmet, die erforderlich war. Solcherart konnte die Jury ihr Urteil letztlich einstimmig fällen, und es gab sogar noch eine kleine Überraschung: Erstmals belegten zwei Einreichende gemeinsam den dritten Platz.

An dieser Stelle gilt unser herzlicher Dank wie immer der hochkarätigen Jury für ihre ehrenamtliche und unentbehrliche Tätigkeit zugunsten der Unfallprävention.

DIE JURY

Dr. Armin Kaltenegger
(KFV – Juryvorsitzender ohne Stimmrecht)

Dipl.-Ing. Georg Effenberger
(AUVA – Allgemeine Unfallversicherungsanstalt, Leitung Prävention)

FH-Prof. Mag. Dipl.-Ing. Dr. Friedrich Praus
(FH Technikum Wien, Studiengangsleitung)

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch
(KFV, Leitung Verkehrssicherheit)

Dr. Stefan Siegrist, MBA
(bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, Direktor)

Univ. Prof. Dr. Wolfgang Schobersberger
(Tirol Kliniken GmbH, Institutsvorstand)



KFV-Forschungspreis 1. Platz: Dipl.-Ing. Dr.techn. Horst Possegger, B.Sc.

DIPL.-ING. DR. TECHN. HORST POSSEGGER, B.SC.



AN INTENT-BASED AUTOMATED TRAFFIC LIGHT FOR PEDESTRIANS

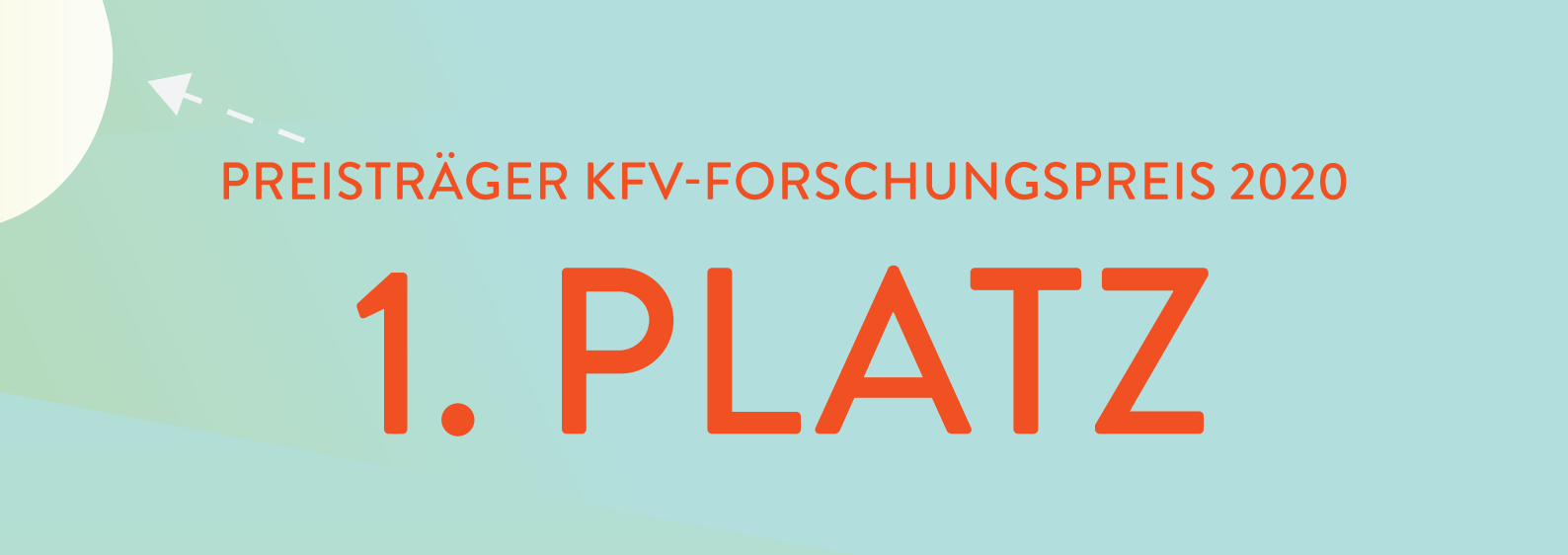
(FORSCHUNGSARBEIT,
TECHNISCHE UNIVERSITÄT GRAZ)

KURZBESCHREIBUNG

Will eine Person die Straße in einem Kreuzungsbereich überqueren oder nicht? Diese Frage könnte dank der Forschungsarbeit von Horst Possegger an der TU Graz bald von ungewöhnlicher Seite beantwortet werden: nämlich von den Fußgängerampeln. Mit seinen Kollegen Christian Ertler, Michael Opitz und Horst Bischof hat Horst Possegger am Institute of Computer Graphics and Vision eine vollautomatische, bildbasierte Steuerung für Fußgängerampeln entwickelt.

Aktuelle technische Lösungen können lediglich Personen wahrnehmen, die sich in einer begrenzten Zone rund um den Fußgängerübergang aufhalten. Wenn allerdings nur Personen registriert werden, die direkt bei der Ampel stehen, kann der Verkehr nicht effizient genug geregelt werden. Manche Personen wollen zum Beispiel gar nicht die Straße überqueren und gehen an der Ampel vorbei, andere warten lediglich auf jemanden.

Das von Horst Possegger mitentwickelte System nutzt die Vorhersage der Absicht, um einzuschätzen, welche Fußgängerinnen und



PREISTRÄGER KfV-FORSCHUNGSPREIS 2020

1. PLATZ

„In unserem Forschungsprojekt haben wir ein System entwickelt, das den Querungswunsch von Personen im Kreuzungsbereich vorhersagt. Mit unserem System kann die Ampelsteuerung schneller auf wartende Personen reagieren. Das verkürzt die Wartezeiten, sowohl für FußgängerInnen als auch für den motorisierten Verkehr.“

(Dipl.-Ing. Dr. Horst Possegger, B.Sc.)

Fußgänger tatsächlich die Straße überqueren werden. Kameras auf den Ampeln nehmen einen wesentlich größeren Raum und damit auch die Bewegungsverläufe von Personen in diesem Feld in Echtzeit auf. Das System analysiert diese Verläufe und ordnet jedem Fußgänger die wahrscheinlichste „exit region“ zu. Diese Information zur „Absicht“, aus der die Zahl der Personen mit einem Querungswunsch gefiltert wird, ebnet den Weg für eine optimale, adaptive Ampelregulierung. Auf diese Weise können die Wartezeiten reduziert werden.

Die Lösung wird in einer Langzeitstudie in einer europäischen Hauptstadt auf ihre Anwendbarkeit und Verlässlichkeit überprüft. Damit soll gezeigt werden, dass es möglich ist, druckknopfgesteuerte Fußgängerampeln zu ersetzen und gleichzeitig zusätzliche Informationen zu gewinnen, mit denen Ampelregelungen optimiert werden können.



KFV-Forschungspreis 2. Platz: Dipl.-Ing. Reinhard Ferner



DIPL.-ING. REINHARD FERNER

RODELHANDBREMSE

(ENTWURFS- UND AUSARBEITUNGS-
ARBEIT, BERGAUFRODEL.AT)

KURZBESCHREIBUNG

Das Rodeln hat sich in den letzten Jahren zu einer der beliebtesten Wintersportarten im Alpenraum entwickelt. Es ist nur wenig Ausrüstung erforderlich und es ist kein spezifisches Training notwendig – das macht das Rodeln zu einer im wahrsten Sinne des Wortes „kinderleichten“ Sportart.

Weil das Rodeln so einfach erscheint, werden potenziell gefährliche Situationen aber leicht unterschätzt. Das Risiko, sich zu verletzen, wird kaum wahrgenommen: Hohe Geschwindigkeiten, die oft gefährliche Beschaffenheit der Rodelstrecken sowie die mangelhafte Bremstechnik ungeübter Rodler verhindern, dass die Rodel rechtzeitig und sicher gestoppt werden kann.

Auf die Idee zu dieser Forschungsarbeit kam Reinhard Ferner durch den Schlepplifttransport von Fahrgästen mit Rodeln. Bei der sogenannten BERGaufRODEL steht – so wie bei der Rodelhandbremse – der Sicherheitsgedanke an oberster Stelle.

Ziel der Forschung war die Entwicklung einer Rodelhandbremse mit wesentlichen sicherheitsrelevanten Funktionen: einfache, kind-

2. PLATZ

„Rodeln ist eine der beliebtesten Wintersportarten. Beim Spaß auf zwei Kufen wird aber oft die erreichbare Geschwindigkeit und der damit verbundene Bremsweg unterschätzt. Mit der Rodelhandbremse wurde eine verlässliche, einfach zu bedienende Bremshilfe entwickelt, die den Bremsweg erheblich verkürzt und auch auf harten, eisigen Rodelstrecken ein sicheres Stoppen der Rodel ermöglicht. Die Rodelhandbremse: kinderleicht in der Bedienung – groß in ihrer Wirkung.“

(Dipl.-Ing. Reinhard Ferner)

gerechte Handhabung, Stoppen der Rodel auf jeglichen Fahrbahnverhältnissen, einfache Montage und Adaptierung auf vielen Rodeltypen sowie die Möglichkeit einer robusten und kostengünstigen Großserien-Fertigung.

Für die einfache und kindgerechte Handhabung orientierte sich Reinhard Ferner am bewährten Bremssystem des Lenkbobs, der mit einer Lenkung und einer Handbremse ausgestattet ist. Der Betätigungsgriff der Bremse befindet sich direkt vor der Sitzfläche und ist leicht zu greifen. Durch einfaches Hochziehen zum Körper wird die Handbremse aktiviert und der Lenkbob sicher verzögert.

Eine besondere Herausforderung war das Stoppen auf jeglichen Fahrbahnverhältnissen, denn die Schneebedingungen haben sich in den letzten Jahren verändert. Kunstsnow in Kombination mit häufigen Wechseln zwischen niedrigen und hohen Temperaturen ergibt eine Schneeoberfläche, die sehr kompakt, hart und eisig, aber auch sulzig und dick sein kann. Dadurch verlängern sich die Bremswege, die von ungeübten Rodlern oft unterschätzt werden. Ziel der Entwicklung war eine Handbremse, die eine Sulzschicht durchdringt, damit die Rodel auf hartem Schnee rasch stoppt.

Für die einfache Montage wird die Handbremse, die nur aus wenigen Teilen besteht, an zwei Schnittstellen der Rodel fixiert. Diese Montage ist sowohl für einfache Holzrodeln als auch für robuste Verleihrodeln möglich. Wenn die Handbremse nicht benötigt wird, sollten die Bremskrallen bei der Fahrt die Fahrbahn nicht berühren und der Bremsgriff griffbereit in der Ebene der Sitzfläche liegen bzw. nach Betätigung automatisch zurückschwenken. Schließlich sollte die Rodelhandbremse ja auch den Anforderungen des sportlich-rasant fahrenden Rodelgastes standhalten.

Um die Wirkung der Handbremse zu überprüfen, wurden Bremstests nur mit Füßen im Vergleich zur Bremsung mit Füßen plus Betätigung der Handbremse durchgeführt. Bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von ca. 40 km/h betrug der Bremsweg mit den Füßen alleine 53 Meter, mit dem zusätzlichen Einsatz der Handbremse nur mehr 23 Meter.

Die wichtigste Erkenntnis von Reinhard Ferner aus den Testreihen ist: Auch bei ungünstigen Fahrbahnbedingungen wirkt die Rodelhandbremse verlässlich. Damit lässt sich das Risiko von Rodelunfällen deutlich senken, denn alle anderen Fahreigenschaften werden durch die Rodelhandbremse nicht negativ beeinflusst.



KFV-Forschungspreis 3. Platz: Dipl.-Ing.ⁱⁿ Anna Irene Stanzel, B.Sc.



DIPL.-ING.^{IN} ANNA IRENE STANZEL, B.SC.

E-PKW-BRÄNDE IN GARAGEN

(MASTERTHESIS IM RAHMEN DES
UNIVERSITÄTSLEHRGANGES
„FIRE SAFETY MANAGEMENT“,
DONAU-UNIVERSITÄT KREMS)

KURZBESCHREIBUNG

Ein Brand in einer Tiefgarage ist für die Löschmannschaften eine besondere Herausforderung. Wenn verbaute Leichtmetalle verbrennen, entwickelt sich intensive Hitze sowie ein dichter Rauch, der die Sicht einschränkt – ganz unabhängig von der Antriebsart der abgestellten Fahrzeuge. Da Fahrzeuge mit elektrischen Antrieben aber eine immer wichtigere Rolle spielen, verändert sich auch das Gefährdungspotenzial bei Bränden in Tiefgaragen. Wie wirkt sich das auf die Brandschutzanforderungen als Grundlage für Standards, Gesetze und Richtlinien aus?

In ihrer Masterthese analysiert Anna Irene Stanzel zunächst die relevanten Gesetze und Richtlinien für die Sicherheit von Feuerwehrleuten und thematisiert die Häufigkeit von Garagenbränden. Dabei geht sie speziell auf die brandschutztechnisch relevanten Aspekte von Lithium-Ionen-Akkumulatoren ein.

Anhand einer umfangreichen Literaturrecherche zeigt die Autorin anschließend, welchen Gefahren Feuerwehrleute bei Fahrzeugbränden in Garagen ausgesetzt sind und wie sich das Brandverhalten von konventionell betriebenen Fahrzeugen im Gegensatz zu Lithium-Ionen-Akkumulatoren in E-Pkw un-

3. PLATZ

„Technische Fortschritte in der Elektromobilität stellen Einsatzkräfte im Brandfall vor neue Herausforderungen. Meine Arbeit beschäftigt sich mit zu erwartenden Gefährdungen für Feuerwehrleute durch E-Pkw-Brände in Garagen und kann als Basis für die Adaptierung von Einsatztaktiken der Feuerwehren dienen.“

(Dipl.-Ing.ⁱⁿ Anna Irene Stanzel, B.Sc.)

terscheidet. Sie kategorisiert die Gefährdungen, um einen Vergleich anstellen zu können und ergänzt diesen mit einer Sammlung von Vorschlägen für das taktische Vorgehen bei der Brandbekämpfung. Die Kategorien orientieren sich an der im österreichischen Feuerwehrwesen üblichen 4A-C-4E Merkhilfe. Alle ermittelten Gefährdungen werden in den Unterkapiteln „Atemgifte“, „Angstreaktionen“, „Ausbreitung“, „Chemische Stoffe“, „Erkrankungen/Verletzungen“, „Explosion“, „Elektrizität“ und „Einsturz“ ausführlich für K-Pkw und E-Pkw gegenübergestellt und besprochen.

Anna Irene Stanzel zieht aus ihren Untersuchungen den Schluss, dass die Gefährdungspotenziale von E-Pkw und K-Pkw zunächst vergleichbar hoch sind. So bleiben zum Beispiel Verbrennungsprodukte wie die Innenausstattung, Kabel, Lacke oder Reifen in beiden Fahrzeugkategorien gleich. Unabhängig von der Antriebsart können solche Brände außerdem immer Angstreaktionen bei den Einsatzkräften auslösen. Dennoch sind die Angstreaktionen derzeit bei E-Pkw stärker ausgeprägt, was in erster Linie auf Unsicherheiten im Umgang mit der neuen Technologie zurückzuführen sein dürfte.

Entscheidend sind für die Gefährdung aber die mitgeführten Kraftstoffe bzw. die verbauten Traktionsbatterien. Das größte Risi-

ko besteht bei einem K-Pkw, wenn Kraftstoff ausläuft und sich der Brand dadurch ausbreitet. Während für K-Pkw die Kraftstoffdämpfe und der Brandrauch spezifische Atemgifte sind, treten bei E-Pkw die Gase durch Notentlüftungsaktivitäten von Batterien, Elektrolytdämpfe und Brandrauch auf. Brennbare Gase, die aus den Akkumulatoren austreten, machen Löschangriffe schwierig und können zu neuerlichen Entzündungen führen. Noch fehlen toxikologische Daten, um bewerten zu können, wie giftig die Zersetzungsprodukte dieser Batterien sind. Zusätzlich besteht immer die Möglichkeit von Stromschlägen aus dem Hochvoltsystem. Die Autorin zeigt, wie sich diese Unterschiede auf Feuerwehreinsätze auswirken und leitet konkrete Maßnahmen für E-Pkw-Brände in Tiefgaragen ab.

Anna Irene Stanzel gelangt in ihrer Masterthese aber auch zu einer Erkenntnis, die als Auftrag an die Forschung zu sehen ist: Obwohl Elektromobilität immer wichtiger wird und als Alternative gefragt ist, hinkt die Aufarbeitung der sicherheitstechnischen Aspekte hinterher. Zwar liegen einige Publikationen und Forschungsergebnisse vor, doch diese sind teilweise widersprüchlich. Diese Unsicherheit macht das taktische Vorgehen bei der Bekämpfung von E-Pkw-Bränden deutlich schwieriger. Eine intensive Auseinandersetzung mit diesem Thema bedeutet, Löschtruppen zu schützen.



KFV-Forschungspreis 3. Platz: Dipl.-Ing.ⁱⁿ Sabrina Scheuer

DIPL.-ING.^{IN} SABRINA SCHEUER



VERBESSERUNGSMASS- NAHMEN IM BEREICH DER BEWUSSTSEINSBILDUNG IM HOCHWASSERRISIKO- MANAGEMENT MIT DEM SCHWERPUNKT EINER APP-LÖSUNG

(MASTERTHESIS IM RAHMEN DES
POSTGRADUATE LEHRGANGS
„RISIKOPRÄVENTION UND
KATASTROPHENMANAGEMENT“,
UNIVERSITÄT WIEN)

KURZBESCHREIBUNG

Österreich war in den vergangenen Jahren oft Schauplatz von Hochwassern. Angesichts sich wandelnder Klimaverhältnisse ist davon auszugehen, dass Extremwetterereignisse dieser Art künftig noch häufiger auftreten werden. Präventive Maßnahmen zu ergreifen, erscheint daher wichtiger denn je, denn bereits jetzt stoßen die Einsatzkräfte mitunter an ihre Grenzen. Nimmt die Zahl an Hochwassereinsätzen weiter zu, müssen zusätzlich zum freiwilligen Katastrophenschutz ergänzende Maßnahmen getroffen werden.

Sabrina Scheuer legt in ihrer Masterarbeit den Fokus auf Eigenvorsorge und Bewusstseinsbildung. Die Idee: Kleine Maßnahmen, von vielen Menschen getroffen, entfalten großes präventives Potenzial.

In ihrer Untersuchung arbeitet Sabrina Scheuer die Daten zu Teilnehmeranzahl, Alter und Bildung von Teilnehmenden an Hochwasservorträgen des steiermärkischen Zivilschutzverbandes auf. Die Ausarbeitung von Verbesserungsmaßnahmen basiert auf einer wissenschaftlichen Literaturrecherche. Dabei

3. PLATZ

„Österreich musste bereits mit vielen Naturkatastrophen, wie Hochwasser, fertig werden. Solche Ereignisse werden uns auch in Zukunft, besonders wegen des Klimawandels, nicht erspart bleiben. Eigenvorsorge und Bewusstseinsbildung sind hier Kernelemente, um die Bevölkerung hochwasserfit zu machen. Diese Arbeit präsentiert unter anderem ein Konzept für eine App im Hochwasserrisikomanagement, die die Bevölkerung zum Selbstschutz motivieren soll. Die Umsetzung und Anwendung dieser App wäre ein wichtiger Schritt, um das Schadensausmaß bei Hochwasserereignissen zu reduzieren.“

(Dipl.-Ing.ⁱⁿ Sabrina Scheuer)

sticht ein besonders relevantes Maßnahmenfeld hervor: Die Hochwasservorträge erreichen Personen unter 34 Jahren kaum.

Um diese Lücke zu schließen, konzentriert sich die Autorin im zweiten Teil der Arbeit auf eine Möglichkeit, die Bewusstseinsbildung im Bereich Katastrophenschutz in jüngeren Generationen zu fördern. Dazu wurden potenziell interessante Inhalte für eine App-Lösung recherchiert und gegliedert sowie bestehende Applikationen identifiziert und vorgestellt. Dabei wird deutlich: Nur wenige der derzeit verfügbaren Applikationen vereinen mehrere Funktionen. Auf Basis dieser Erkenntnis entwickelt die Autorin das Konzept der Hochwasserfit-App, die alle relevanten Funktionen für die Bewusstseinsbildung und Hochwasser-Risikovorsorge kombiniert und speziell junge Zielgruppen ansprechen soll. Realitätsnah werden die Möglichkeiten und Grenzen der Anwendung diskutiert sowie ein Ausblick auf zukünftige Forschungsvorhaben gegeben.



KFV-Forschungspreis Sonderpreis: Mag. Dr. phil. Peter Spitzer

**MAG. DR. PHIL.
PETER SPITZER**

**CO-AUTOR:
UNIV. PROF. DR.
HOLGER TILL**

**VERLETZUNGEN DURCH
HUNDEBISSE BEI KINDERN
BIS ZUM 14. LEBENSJAHR**

**(THEMENREPORT,
GROSSE SCHÜTZEN KLEINE;
AUFTRAGGEBER: LAND STEIERMARK /
RESSORT TIERSCHUTZ)**



KURZBESCHREIBUNG

Jedes Jahr gibt es mehrfach Meldungen zu schweren Hundeattacken gegenüber Personen, aber auch zwischen Hunden. In den seltensten Fällen enden die Attacken gegen Menschen und im Speziellen gegen Kinder tödlich. Im Fokusreport 2019 des Forschungszentrums für Kinderunfälle analysiert Peter Spitzer das Thema Hundebisse bei Kindern und die Beißhäufigkeit von Hunden, gestützt durch die österreichische Heimtierdatenbank.

Zunächst befasst sich Spitzer mit der Verteilung verschiedener Hunderassen in Österreich: Bei rund zwei Dritteln handelt es sich um von der Fédération Cynologique Internationale (FCI) anerkannte Hunderassen, wobei Terrier sowie Gesellschafts- und Begleithunde signifikant häufiger in den größeren Städten zu finden sind.

Anschließend analysiert der Autor für den Zeitraum von 2014 bis 2018 die Fälle von 296 Kindern im Alter von 0 bis 14 Jahren, die nach einem Unfall mit einem Hund an der Universitätsklinik für Kinder- und Jugendchirurgie



KFV-SONDERPREIS KINDERSICHERHEIT

„Diesen Satz haben schon viele von uns gehört: ‚Mein Hund beißt nicht.‘ Die Wahrheit ist jedoch: Werden die individuellen Grenzen eines Hundes – bewusst oder unbewusst – zu stark missachtet bzw. überschritten, kann jeder Hund zubeißen. Apps wie die Heimtierdatenbank und die Tier-ELGA bergen die große Möglichkeit, erweiterte Informationen zur Rasse und zu typischen Unfallmustern an die Hundehalter und -halterinnen weiterzugeben. Diese Studie stellt wichtige Details rund um Risikosituationen und zum richtigen Verhalten zwischen Mensch und Hund dar – eine wichtige Basisinformation für alle.“

(Mag. Dr. phil. Peter Spitzer)

in Graz behandelt wurden. Knapp 30 % der behandelten Verletzungen betrafen dabei einen Unfall mit oder im Umfeld des Hundes, bei dem es keine Bissverletzung gab. Von den 212 gebissenen Kindern wurden 19 stationär aufgenommen. In nicht einmal einem Viertel der Fälle hat der eigene Hund zugebissen, fast jeder zweite Biss wurde durch einen bekannten Hund verursacht. Die meisten dieser Hunde liefen zum Zeitpunkt des Vorfalls frei herum und trugen keinen Maulkorb. Bei etwas mehr als jedem dritten Fall war das Kind bzw. waren mehrere Kinder mit dem Hund alleine. Der Vergleich mit einer Studie der Universitätsklinik für Kinder- und Jugendchirurgie Graz aus dem Jahr 2006 zeigt, dass sich das durchschnittliche Unfallalter um rund ein Jahr nach hinten verschoben hat, nämlich von 5,68 Jahren auf 6,48 Jahre. Der Anteil der schweren Bissverletzungen ist signifikant zurückgegangen: von 21,5 auf 7,5 %. Das gleiche Bild zeigt sich beim Anteil der stationären Aufnahmen, der von 27,5 auf 9 % gesunken ist. 2006 haben in der Hälfte der Fälle Schäferhunde, Mischlinge und Dackel zugebissen. Aktuell führen Mischlinge, Schäferhunde und Golden Retriever die Liste an.

Peter Spitzer leitet aus den Untersuchungen entsprechende Maßnahmen ab: Dazu gehören Aufklärungsmaßnahmen zum Problem „Kind und bekannter Hund“, Tipps für einen Erziehungsstil, der das „Nein zu fremden Hunden“ lehrt sowie die bessere Nutzung der Heimtierdatenbank als Informationsplattform für ein verpflichtendes Erstgespräch beim Tierarzt.

**Kontakt**

Schleiergasse 18, 1100 Wien
T +43-(0)5 77 0 77-1911
kfv@kfv.at

Medieninhaber und Herausgeber

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Verlagsort

Wien

Hersteller

WOGRANDL DRUCK GmbH

Verantwortlich

Mag. Christoph Feymann
Mag. Ingrid Kaiper-Rozhon, MAS

Lektorat

Mag. Eveline Wögerbauer
Mag. Dolores Omann

Grafik

Catharina Ballan

Fotos

iStockphoto

Copyright

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Wien. Alle Rechte vorbehalten.

Stand

15.09.2020

Alle personenbezogenen Bezeichnungen gelten geschlechtsunabhängig.



Schleiergasse 18, 1100 Wien
T +43-(0)5 77 0 77-1911
kfv@kfv.at