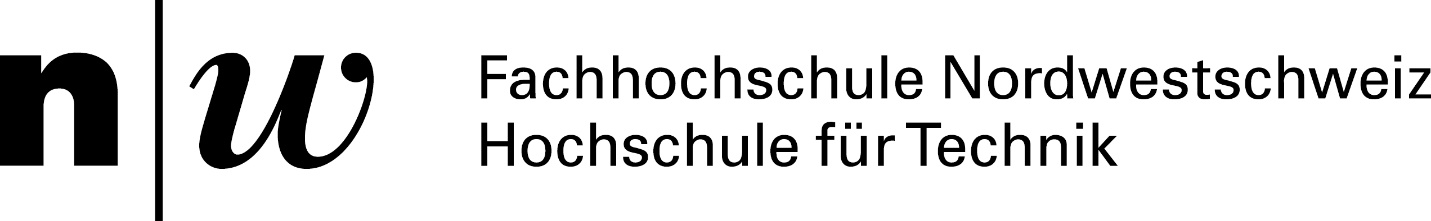
Steinschlagrisiko FS23

cwm1



Verfasser: Aaron Studer, Christian Heeb, Luca Gisler

Brugg, 16.06.2023

Experte: Prof. Dr. Rocco Custer

**Inhaltsverzeichnis**

[1 Überblick 3](#_Toc137639119)

[1.1 Aufgabenstellung 3](#_Toc137639120)

[1.2 Die Ausgangslage 3](#_Toc137639121)

[2 Aufbereitung der Daten 4](#_Toc137639122)

[2.1 Grundlegende Manipulationen 4](#_Toc137639123)

[2.2 Ablösezone 1 4](#_Toc137639124)

[2.3 Ablösezone 2 5](#_Toc137639125)

[2.4 Ablösezone 1 und Ablösezone 2 im Vergleich 5](#_Toc137639126)

[3 Zeitabstände 6](#_Toc137639127)

[4 Simulation 6](#_Toc137639128)

[5 Durchbruch 6](#_Toc137639129)

[6 Verkehrsaufkommen und Berechnung 6](#_Toc137639130)

[7 Beurteilung 6](#_Toc137639131)

# Überblick

## Aufgabenstellung

Die Kantonsstrasse unterhalb Schiers (GR) ist vom Steinschlag betroffen. Steine lösen sich von zwei unterschiedlichen Stellen an der Felswand ab (Ablösungszone 1 und Ablösungszone 2). Der betroffene Strassenabschnitt ist mit Steinfangnetzen gesichert, die jedoch in die Jahre gekommen sind und die angestrebte Sicherheit nicht mehr gewährleisten können. Die Planung für Ersatznetze hat bereits begonnen, kann aber frühstens in einem Jahr umgesetzt werden.

In den letzten Monaten haben sich mehrere Steinschlagereignisse ereignet. Kommt es im Lauf des nächsten Jahres zu weiteren vergleichbaren Ereignissen, könnten die alten Sicherheitsnetze versagen und die Verkehrsteilnehmer einem grossen Sicherheitsrisiko ausgesetzt sein. Die Bevölkerung ist verunsichert und der Kantonsingenieur muss schnell entscheiden, ob das Risiko für die Verkehrsteilnehmer zu gross ist und die Kantonsstrasse vorübergehend gesperrt werden muss. Der Kantonsingenieur hat sie beauftragt, anhand von vorhanden Daten die Wahrscheinlichkeit eines Todesfalls zu berechnen und eine Empfehlung bezüglich der Schliessung beziehungsweise Offenhaltung der Strasse auszusprechen. Das Kriterium für eine Schliessung ist: Die jährliche Wahrscheinlichkeit von Todesfällen infolge Steinschlags kleiner als 0.0001 also 10-4.

## Die Ausgangslage

Für die Planung der neuen Sicherheitsnetze, hat ein beauftragter Geologe, über drei Monate Daten zu den Steinschlagereignisse aufgenommen. Dabei wurde Steingeschwindigkeit, Steinmasse und Zeitpunkt und der Zeitpunkt des Ereignisses registriert. Die Geschwindigkeit wurde durch ein Radar aufgenommen und ist somit sehr präzise. Die Masser ist eine Schätzung unseres Geologen. Ein beauftragtes Ingenieurbüro hat geschätzt, dass die Sicherheitsnetze bis zu einer Aufprallenergie von 1000 kJ sicher sind. Falls bereits ein Stein mit über 2000kg in den Sicherheitsnetzen liegt, beträgt die Aufprallenergie, die von den Sicherheitsnetzen aufgenommen werden kann, nur noch 500 kJ. Steine in den Sicherheitsnetze werden vom Unterhaltsteam entfernt (die Reaktionszeit beträgt 24 Stunden). Das tägliche Verkehrsaufkommen beträgt 1200 Autos. Stau kommt auf der Strecke nicht vor. Die Tempolimite beträgt 60 km/h.

A picture containing diagram, line, screenshot, design

Description automatically generated

Abbildung 1: Flowchart Steinschlag

# Aufbereitung der Daten

## Grundlegende Manipulationen

Für die optimale Berechnungsgrundlage müssen die Daten inspiziert und vorbereitet werden. Die Daten des Experten wurden empfangen und mit Hilfe eines Jupyter Notebooks eingelesen. Zu Beginn wurden die Datensätze von Ablösezone 1 und 2 bereinigt. Es wurden neue Attributnamen festgelegt. Zeit und Datumsinformationen wurde zu einer Zeit beziehungsweise Datumsformat transformiert. In der bezeichneten Zone Zwei wurde bei der Datenerfassung vom 10. März 2019 eine Masse von 0.0 Kg dokumentiert. Da diese Eintragung unmöglich ist, impliziert sie einen Fehler innerhalb des Datensatzes. Zur Korrektur dieses offenkundigen Fehlers stehen uns verschiedene Optionen zur Verfügung, einschließlich der Löschung des fehlerhaften Eintrags oder der Ersetzung durch einen geeigneten Ersatzwert, wie beispielsweise den Median aller vorhandenen Messwerte. In Anbetracht der Größe unseres Datensatzes, der als klein klassifiziert wird, erscheint eine Imputation als geeignete Lösung. Durch diesen Prozess werden fehlende oder fehlerhafte Daten durch plausible Werte ersetzt, wodurch die Stichprobengröße beibehalten und Verzerrungen minimiert werden können.

## Ablösezone 1

A picture containing text, screenshot, diagram, plot

Description automatically generated

Abbildung 2: Ablösezone 1

Zu beobachten ist bezüglich der Geschwindigkeit, dass sich ein gros der Messungen im Bereich von 6m/s bis 11m/s befindet. Bei der Masse der gemessenen Steine fällt auf, dass wir es in der Ablösezone mit überwiegend «kleinen» Massen zutun haben. Steine <500kg verzeichnen die meisten Aufzeichnungen. Der Februar ist der Monat mit den wenigsten Steinschlägen.

## Ablösezone 2

A picture containing text, screenshot, diagram, font

Description automatically generated

Abbildung 3: Ablösezone 2

In Ablösezone 2 fällt auf, dass das gros sich von 30m/s bis 46m/s erstreckt. Die geschätzte Masse ist klein. Keine Schätzung liegt oberhalb 500kg.

## Ablösezone 1 und Ablösezone 2 im Vergleich

A picture containing text, screenshot, diagram, plot

Description automatically generatedA picture containing text, screenshot, plot, diagram

Description automatically generated

Abbildung 4: Vergleich der Masse

Abbildung 5: Vergleich der Geschwindigkeit

Eine Gegenüberstellung der beiden Ablösezonen zeigt, dass Steinschläge in Zone 1 häufiger vorkommen als in Zone 2. Weiter wird ersichtlich, dass sich im Zone 1 Steine mit grösserer Masse ablösen. Steine welche sich aus Zone 1 ablösen, weisen eine geringere Geschwindigkeit auf als jene die sich aus Zone 2 ablösen.

# Zeitabstände

Bei der Kategorisierung der Ereignisse in Relation zur zugehörigen Uhrzeit ist eine signifikante Konzentration von Steinschlagvorfällen, um die Mittagszeit zu erkennen, gefolgt von einer nachmittäglichen Abnahme. Der Großteil der Steine fällt gegen 12 Uhr. Aufgrund der Tatsache, dass sich sowohl die Vorfälle als auch die Verkehrsdichte im Laufe des Tages wandeln, erscheint es logisch, den Verkehr in unsere Berechnungen miteinzubeziehen.

A picture containing screenshot, diagram, plot, text

Description automatically generated

Abbildung 6: Zeitanalyse der Ablösezonen

# Simulation

Die Monte-Carlo-Simulation ist eine computergeschützte Methode, die mit zufälligen Stichproben, eine Vielzahl von weiteren Datensätzen generiert und damit eine statistische Schätzung liefert. In unseren Datensätzen haben wir 3 Attribute, die generiert werden müssen. Für die Durchführung der Simulation müssen wir von allen Attributen, die optimale Verteilungsfunktion finden, da die Ergebnisse auf der Basis der definierten Verteilungsfunktion generiert werden. Da wir verschiedene Datengrundlagen haben definieren wir die optimale Verteilungsfunktion von beiden Zonen separat.

## Ablösezone 1

### Geschwindigkeit

### Masse

### Zeitdifferenz

## Ablösezone 2

### Geschwindigkeit

### Masse

### Zeitdifferenz

# Durchbruch

A picture containing diagram, line, screenshot, design

Description automatically generatedDie Bedingungen in der Ausgangslage wurden für den Aufbau des Modells in den Simulationen angewendet. Wir vertrauen auf die Schätzungen des Ingenieurbüros. Wir haben im Modell die folgende Geschäfts-Logik angewendet für die Berechnung der Anzahl Steine, die im Jahr durch die Sicherheitsnetz durchreisen.

Abbildung 7: Wahrscheinlichkeit Steinschlag

Nach der Simulierung mit den Simulationsdaten, die wir von der Verteilung der einzelnen Attribute abhängig generiert haben, haben wir die folgenden Ergebnisse erhalten: Bei der Simulation **74581.64 Jahren** und **128000 Durchbrüchen** erhalten wir Simulationsergebnis von **1.716 Durchbrüchen pro Jahr**.

# Verkehrsaufkommen und Berechnung

Für die Berechnung der Todeswahrscheinlichkeit bei einem Durchbruch müssen wir die Wahrscheinlichkeit berechnen, bei der ein Durchbruch ein tödlicher Treffer sein kann. Sobald ein Stein die Strasse erreicht, kann es zu folgenden Szenarien kommen: Stein liegt auf der Strasse und wird von Verkehrsteilnehmern bemerkt, Stein liegt auf der Strasse und ein Auto fährt in den Stein und Stein trifft ein Auto. Da das Szenario 2 erhebliche Ungewissheiten birgt und nur ungenau berechnet werden kann, liegt der Fokus bei dem Szenario 3 ‘Stein trifft Auto’. Für die Berechnung müssen die Parameter Lange des Autos, Geschwindigkeit des Autos und die Anzahl Autos auf dieser Strasse in die Gleichung einbeziehen. Wir haben die folgende Werte für die Parameter gesetzt:

* Länge des Autos: Durchschnitt 4,60 Meter lang (Christ, 2020) – 0.6 Meter
* Geschwindigkeit Autos: 60 km/h, Limitation der Strasse
* Anzahl Autos: Nach Ausgangslage 1200 Autos täglich (50/h)

Bei der Berechnung der Wahrscheinlichkeit, dass ein Durchbruch zu einem tödlichen Treffer führt, sind wir auf das Resultat **0.003333 %** gekommen.

# Beurteilung

Damit die Strasse offenbleiben kann, muss die jährliche Wahrscheinlichkeit von Todesfällen infolge Steinschlags kleiner als 0.0001 sein. Für diese Beurteilung müssen die Wahrscheinlichkeiten aus den beiden vorherigen Kapiteln zusammengerechnet werden. Zusätzlich müssen wir den Faktor in die Berechnung reinnehmen, dass sich mehr als eine Person in einem Fahrzeug befinden kann. Für diesen Faktor nehmen wir den Durchschnitt 1.56 Personen per Fahrzeug (Biedermann, 2017). Daraus berechnet sich die Gefahr für einen tödlichen Treffer wie folgt: Die Wahrscheinlichkeit, dass sich ein Fahrzeug in der Gefahrenzone befindet, multipliziert mit der Wahrscheinlichkeit, dass ein Stein das Sicherheitsnetz durchschlägt, multipliziert mit den Anzahl Personen in einem Fahrzeug.

Mithilfe der Simulation und Berechnung Wahrscheinlichkeiten sind wir auf die folgende Wahrscheinlichkeit und Entscheidung gekommen: Die Todeswahrscheinlichkeit durch Steinschlag auf der Kantonstrasse von Schiers beträgt: **0.0086609384 %**. Da dieser Wert über dem Akzeptanzminimum von 0.0001 % liegt muss die Strasse gesperrt werden.

# Literaturverzeichnis

Biedermann, F. (2017). *Verkehrsverhalten der Bevölkerung 2015.* Bundesamt für Statistik (BFS).

Christ, J. (15. Februar 2020). *rnd.de*. Von rnd.de: https://www.rnd.de/wirtschaft/datenanalyse-autos-werden-nicht-erst-seit-dem-suv-boom-grosser-6GTM66RRNJEC7EYHR3FQS7Y24Y.html abgerufen