

RLP Klimawandelindikatoren

Witterungsbedingte Straßenverkehrsunfälle



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM FÜR UMWELT,
ENERGIE, ERNÄHRUNG
UND FORSTEN

Kennnummer	RLP-VE-I1
Sektor	Verkehr und Verkehrsinfrastruktur
Indikatorart	Impact
Indikationsfeld	Verkehrssicherheit
Thematischer Teilaspekt	Veränderung des Unfallrisikos - Straßenverkehr
Fortschreibung	Jährlich
Stand	April 2020

Kurzbeschreibung/Definition:

Der Indikator orientiert sich an VE-I-2 „Witterungsbedingte Straßenverkehrsunfälle“ der Deutschen Anpassungsstrategie an den Klimawandel (DAS). Er wird durch folgende Parameter definiert:

Anteil der Unfälle mit Personenschaden mit einer Mitverursachung durch witterungsbezogene Einflüsse an allen Unfällen mit Personenschaden.

Interpretation:

Ein höherer Wert bedeutet eine zunehmende Mitverursachung witterungsbedingter Einflüsse an Unfällen mit Personenschaden.

Datenquelle:

Jährliche Berichte des Statistischen Landesamtes (StLA) Rheinland-Pfalz (Zeitreihen der Verkehrsunfälle). Die Jahresberichte sind seit 2005 online abrufbar:

http://www.statistik.rlp.de/no_cache/de/publikationen/gesamtverzeichnis/generic/archiv/Generic/H1013/j//3/. Die Gesamtzahlen der Unfälle mit Personenschaden seit 1995 sind in Tabelle T2 gelistet. Die Unfälle mit Mitverursachung durch Straßenverhältnisse und Witterungseinflüsse sind für das jeweilige Jahr nach Ursache separiert in Tabelle 14 dargestellt. Für frühere Jahre wurden die Daten auf Anfrage aus dem Archiv des StLA zur Verfügung gestellt.

Berechnungsvorschrift:

Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden und witterungsbedingter Ursache / Gesamtanzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden * 100.

RLP Klimawandelindikatoren - Verkehr - VE-I1

Zeitreihe/Graphiken:

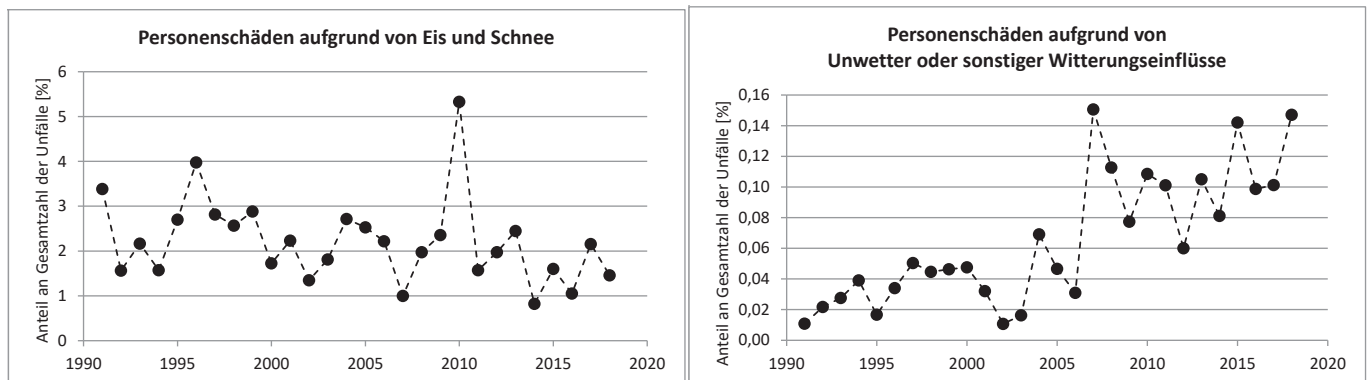


Abbildung VE-I1-1: Witterungsbedingter Anteil an Unfällen mit Personenschaden und witterungsbedingter Mitverursachung der Kategorien „Schnee, Eis“ bzw. „Unwetter oder sonstige Witterungseinflüsse“.

Klimasensitivität und Bewertung:

Auswirkungen auf die Unfallzahlen werden unter anderem durch eine möglicherweise abnehmende Glättegefahr erwartet. In den Monaten Oktober bis Dezember kommt es in der Regel zu den meisten Unfällen, von Januar bis März bzw. April sind die Unfallzahlen eher gering. Der Anteil an Personenschäden ist in den Wintermonaten geringer als in den Sommermonaten. Dies resultiert möglicherweise aus einem angepassten Fahrverhalten bei schwierigen Straßenbedingungen im Winter und daraus resultierend eine geringere Schwere der Unfälle.

Bei der Einschätzung der Unfallverursachung spielt die Wahrnehmung der aufnehmenden Polizeibeamten eine Rolle, so dass die Informationen einer gewissen Subjektivität unterliegen. Die objektivere Größe ist der bei der Unfallaufnahme erhobene Straßenzustand, bei dessen Erfassung jedoch keine Einschätzung vorgenommen wird, inwieweit dieser zur Unfallentstehung beigetragen hat.

In der statistischen Erfassung der einzelnen Straßenverkehrsunfälle ist das Wetter- und Witterungsgeschehen nur ein Begleitumstand der Unfallverursachung neben zahlreichen anderen unfallverursachenden Faktoren. Die Bedeutung der einzelnen Faktoren für die Unfallentstehung wird nicht bewertet und kann entsprechend nicht berücksichtigt werden.

Mehrere Faktoren beeinflussen den generellen Verlauf des Unfallgeschehens:

- der technische Fortschritt an Straßenbelag und Fahrzeugen,
- die Weiterentwicklung des Warnwesens,
- das Verkehrsaufkommen,
- angepasstes Verhalten der Verkehrsteilnehmer (Gewöhnungs- und Lerneffekte, bezogen auf einzelne Jahreszeiten und/oder dauerhaft angepasstes Fahrverhalten z. B. durch geeignete Reifen),
- Wirksamkeit von Anpassungsmaßnahmen (z. B. das Ausbringen von Streumitteln).

Beobachtet wird nur die Entwicklung als Produkt aller Faktoren, eine genaue Analyse hinsichtlich einzelner Faktoren ist anhand des Indikators nicht möglich.