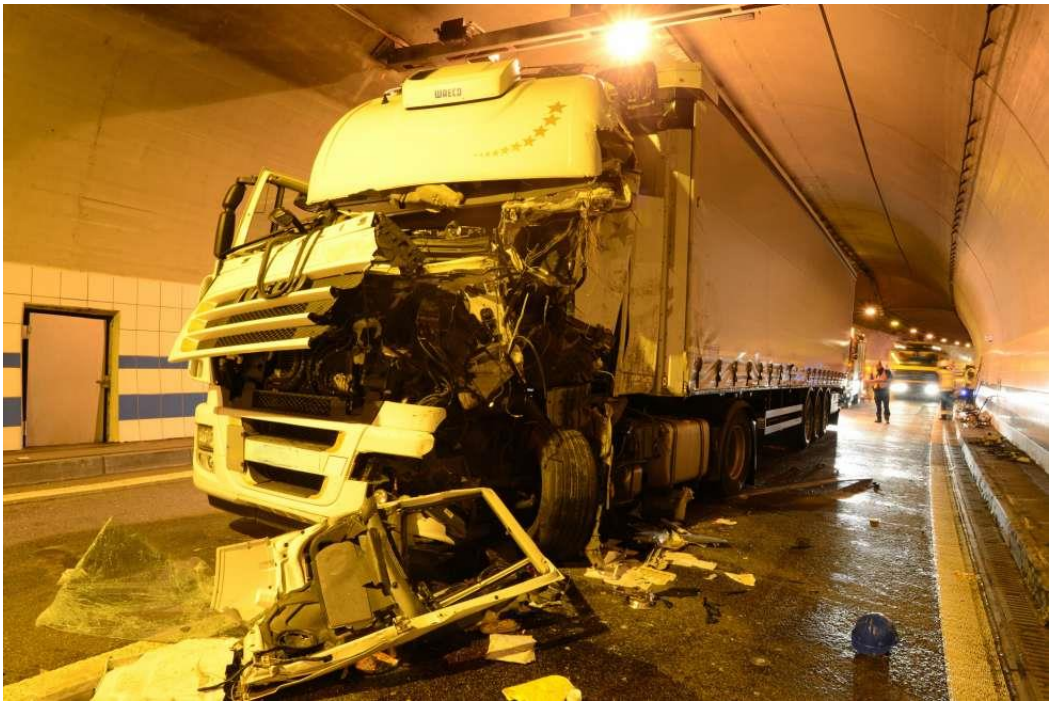
Verkehrsunfall zwischen vier Lastwagen und einem Personenwagen

Eich – A2

Im dichten Verkehr fuhren vier Lastwagen und ein Personenwagen auf der Autobahn A2 in Fahrtrichtung Norden. Im Eichtunnel geriet der Verkehr ins Stocken. Der vorderste Lastwagen musste bis zum Stillstand abbremsen. In der Folge kam es zu massiven Auffahrkollisionen. Vier Personen mussten ins Spital gebracht werden. Hoher Sachschaden. Die Autobahn war in Richtung Norden längere Zeit total blockiert.

Am Montagabend, 23.04.2018, 19:00 Uhr herrschte auf der Autobahn A2 in Fahrrichtung Norden dichter Verkehr. Im Tunnel Eich geriet der Verkehr ins Stocken. Der vorderste Lastwagen musste in der Folge bis zum Stillstand abbremsen. Der nachfolgende Anhängerzug konnte nicht mehr rechtzeitig anhalten und fuhr auf den stehenden Lastwagen auf. Ein weiterer nachfolgender Lastwagen prallte in den vor ihm stehenden Lastwagen und touchierte noch einen auf dem Überholstreifen fahrenden Personenwagen. Der vierte unfallbeteiligte Lastwagen fuhr schliesslich massiv auf. Beide Tunnelfahrspuren waren total blockiert.

Lenkung des weissen Zugfahrzeugs stark nach links eingeschlagen. Der Lenker hat im Bremsvorgang entschieden, lieber noch den linken Auflieger zu rammen.



Fahrzeug, welches zuerst angehalten hat: 1 mit metallischen, (=reflektierenden) Paneelen-Heckklappen. - Ist offensichtlich nochmals weitergefahren.

Kranaufbau von 2 (1. Verursacher, nach rechts versetzt) ins vorderste Fahrzeug. Die Kollision fand vermutlich eine LKW-Länge weiter hinten statt, beim Signalträger, dort wo der weisse LKW (ausweichend auf Überholspur) steht...

Der auffahrende LKW hat nur wenig zu spät gebremst.

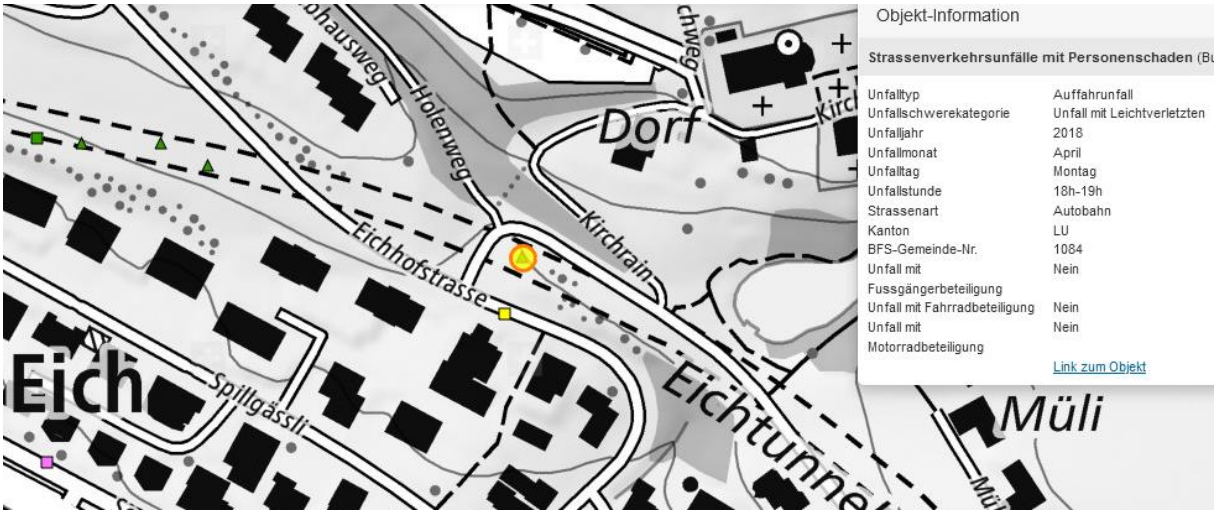
Rolle der gepulsten Strahlung im Gesamtablauf

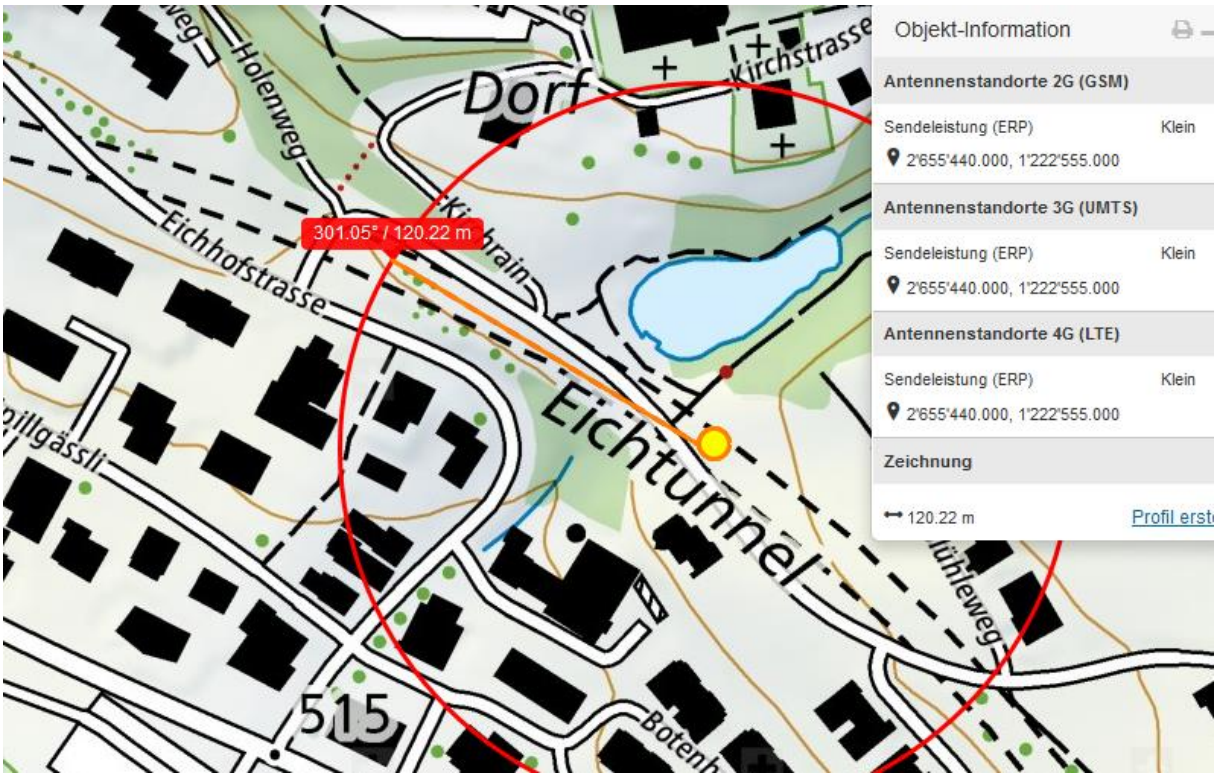
Die Kabine des Verursachers hat keine Fenster hinten, sondern ist metallisch geschlossen. Die Funkbelastung kommt bei diesem Fahrer über eine Reflexion am nahe voraus fahrenden Fahrzeug zustande. Durch die Biegung des Tunnels und die Senderlage vor 120m wird die Reflexion in die Kabine auf die Fahrerseite etwa seit 40 m...60m nach Querung des Senders eintreten. Hier hätte er den Stau auch bereits erkennen können. Da er - bei der Endlage ersichtlich - seit mehr als der ganzen Länge des Lastzugs bereits auf der seitlichen Leitlinie fährt, ist auch ein Sekundenschlaf ab dort denkbar.

77.7 ist somit ungefähr der Ort des Zusammenpralls 2 auf 1, plus Bremsweg

Die weiteren Folgen sind erklärbar durch die Fahrzeuglänge des Sattelzugs und seine optische Form: Ein nachfolgender Lenker neigt dazu die Ladung und die Kabine im Fokus zu haben und vergisst, den Augenmerk auf das tiefliegende Heck des Anhängers zu haben und bis dort seinen notwendigen Bremsweg immer einzuhalten. Der abrupte Bremsvorgang des ganzen Zugs führte sofort zur Unterschreitung des Bremswegs, für den weiter hinten fahrenden weissen LKW ebenso an der vorher beschriebenen Reflexionszone.

Die Strecke scheint um diese Tageszeit auf beiden Spuren durch den Schwerverkehr genutzt zu werden.

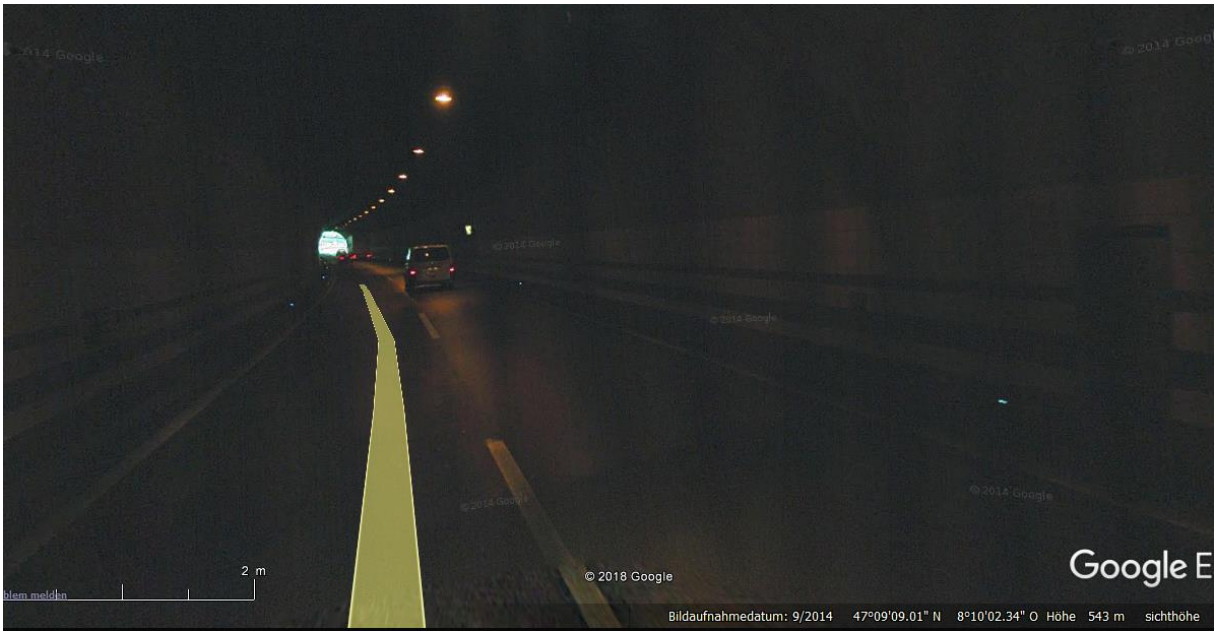




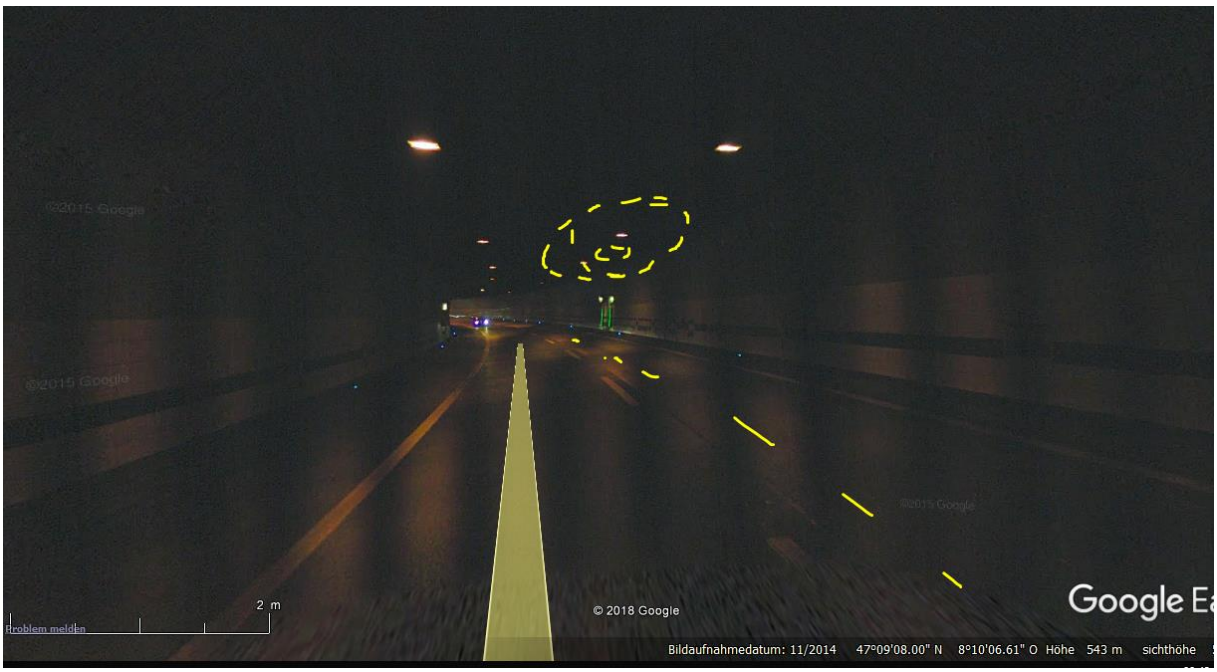
Standort der hintersten beiden Fahrzeuge, die aufgefahren sind. Minus der Bremsweg ca. 50-100m, d.h die Distanzen wurden bereits früher unterschätzt; Sender in der Kurvenaussenseite, SR Richtung Fahrer auf Normalspur.

Ca. 100m nach Senderquerung erfolgt der Aufprall

Die Wahrnehmung der Stausituation ist allerdings bereits Höhe Sender möglich, hier der Blick von ca. Km 77.850 (Überholspur) her, der LKW auf der Normalspur hat nochmals bessere Sicht.



Somit ist die Wahrnehmung der Stausituation bereits in der Tunnelmitte möglich - und ev. durch die hier aufgrund der Senderposition herrschenden Funkbelastung beeinträchtigt



Da street-view in der Nordröhre bei der Tunnelmitte unterdrückt ist, hier der Blick in die (genau symmetrisch angelegte) Südröhre mit der vermuteten Senderstelle in der Nähe des einzigen der Rettungsstollens in der Tunnelmitte: Ein Stau wäre aufgrund der Kurvenlage gut erkennbar, die Wahrnehmung war somit wahrscheinlich beeinträchtigt.

Wetter im Tunnel trocken, Strahlung ungedämpft.

Zum Verständnis der neurologisch/medizinischen Abläufe bei solchen Unfällen:

Niels Kuster et al. **NFP 57** http://www.snf.ch/SiteCollectionDocuments/nfp/nfp57/nfp57_synthese_d.pdf
Mobilfunk bewirkt Veränderungen der Hirnströme

«Der unklare Unfall in der Verkehrsmedizin» (AGU-Seminar 2015) Dr. Ulfert Grimm Fachbereich Verkehrsmedizin Institut für Rechtsmedizin St.Gallen http://agu.ch/1.0/pdf/agu-seminar15.pdf

«Wirkungen des Mobil- und Kommunikationsfunks» Eine Schriftenreihe der Kompetenzinitiative zum Schutz von Mensch, Umwelt und Demokratie e.V.

https://www.diagnose-funk.org/publikationen/dokumente-downloads/kompetenzinitiative-broschuerenreihe

Wirkungen von Elektrosmog auf Verkehrsunfälle: https://www.hansuelistettler.ch/elektrosmog/elektrosmog-im-verkehr/studie

Zur Möglichkeit der Messung von Sendeleistungen 5G: https://www.gigaherz.ch/5g-alarmierende-resultate-erster-testmessungen/

Zum Thema Herzrhythmus hat Prof. Magda Havas, Trent University, publiziert
https://magdahavas.com/electrosmog-exposure/home-environment/new-study-radiation-from-cordless-phone-base-station-affects-the-heart/ Zusammenfassung im emf-portal: https://www.emf-portal.org/de/article/18905

Hochspannungsleitungen und Magnetfelder am Boden: http://people.ee.ethz.ch/~pascal/Hochspann/BBoden.gif

Hansueli Stettler.Bauökologie.Funkmesstechnik.Lindenstrasse 132.9016 St.Gallen.www.hansuelistettler.ch.info@hansuelistettler.ch