# St. Gallen: Nach Auffahrunfall verletzt weitergefahren

**Am Donnerstagmorgen (15.01.2015), um 10:15 Uhr, hat auf der Autobahn A1 ein 89-jähriger Autofahrer einen Auffahrunfall verursacht und ist danach weitergefahren. Er konnte erst später durch eine Patrouille der Kantonspolizei St.Gallen angehalten werden.**

Mit seinem Auto fuhr der Rentner auf ein voranfahrendes Auto auf. Anschliessend fuhr der Mann mit dem erheblich beschädigten Auto weiter in Richtung St. Margrethen, ohne sich um den Schaden zu kümmern. Dabei überquerte er immer wieder alle Fahrbahnen und streifte mit seinem Auto mehrmals die Mittel- und Randleitplanke. Bei einem Rastplatz gelang es schliesslich der Polizei, den Mann anzuhalten. Bei der Auffahrkollision wurden beide Airbags ausgelöst und der 89-Jährige sowie seine 86-jährige Beifahrerin wurden dabei verletzt und mussten mit dem Rettungswagen ins Spital gebracht werden. An den beiden Autos entstand Sachschaden von über 15'000 Franken. Der Mann musste seinen Führerausweis abgeben.

Erste  Messfahrt zur Einschätzung der Ausgangslage im Januar, ohne Aufzeichnung.

Stadionbereich: Messung ohne Dämpfungsglied: meist overflow. (ü 2000 Mikrowatt)

Bereich vor Fussgängerbrücke: overflow

Km 378.100 ist erst etwa 30 m vor Beginn der Brücke über die Sitter…Deshalb erneute Rückfrage bei Kapo SG,.

9000 St. Gallen, Autobahn A1, Höhe Moosmüli, KM: 378.000, Fahrtrichtung Winkeln-Kreuzbleiche

Gruss HP. Krüsi **Von:** hand-werk@bluewin.ch [mailto:hand-werk@bluewin.ch]
**Gesendet:** Montag, 19. Januar 2015 19:29

**An:** Krüsi Hanspeter SJD-KAPO
**Betreff:** Re: AW: AW: Unfall A1

Guten Tag Herr Krüsi und vielen Dank für die weitere Angabe der Koordinaten.

Diese Koordinate ist möglicherweise der Standort des Polizeifahrzeugs Höhe Rastplatz, wie üblich werden ja die Koordinaten dort abgelesen. Da ich aber für meine Analyse zwingend den Start-Ort des "Unwohlseins" oder der Fahr-Unfähigkeit brauche, kann ich mit dem im Bericht angegebenen Ausstellplatz noch nicht weiterargumentieren, weil er ja offensichtlich mehrere Male die Leitplanken (seitlich schwach) touchierte, somit eine ziemliche Distanz zurücklegen konnte. Bei einem steilen Aufprallwinkel ist ja in der Regel Ende der Weiterfahrt... Angesichts der normalerweise auf der Autobahn gefahrenen Geschwindigkeiten muss der Unfall, wenn er sich so wie im Bericht dargestellt abgewickelt hat irgendwo 2-400 m westlich gestartet haben? Was aufgrund meiner heutigen Messfahrt auch plausibel wäre....die genauen Daten kriegen Sie dann umgehend!

Oder: ist der Mann wirklich in diesem Zustand durch den ganzen Rosenbergtunnel gefahren und erst im Rorschacherberg aus dem Verkehr gezogen worden?

Ich bin Ihnen sehr dankbar um eine weitere Nachfrage beim rapportierenden Kollegen.

Sehr geehrter Herr Stettler

Die Unfallörtlichkeit ist die folgende. Mehr Details kann ich Ihnen nicht geben.

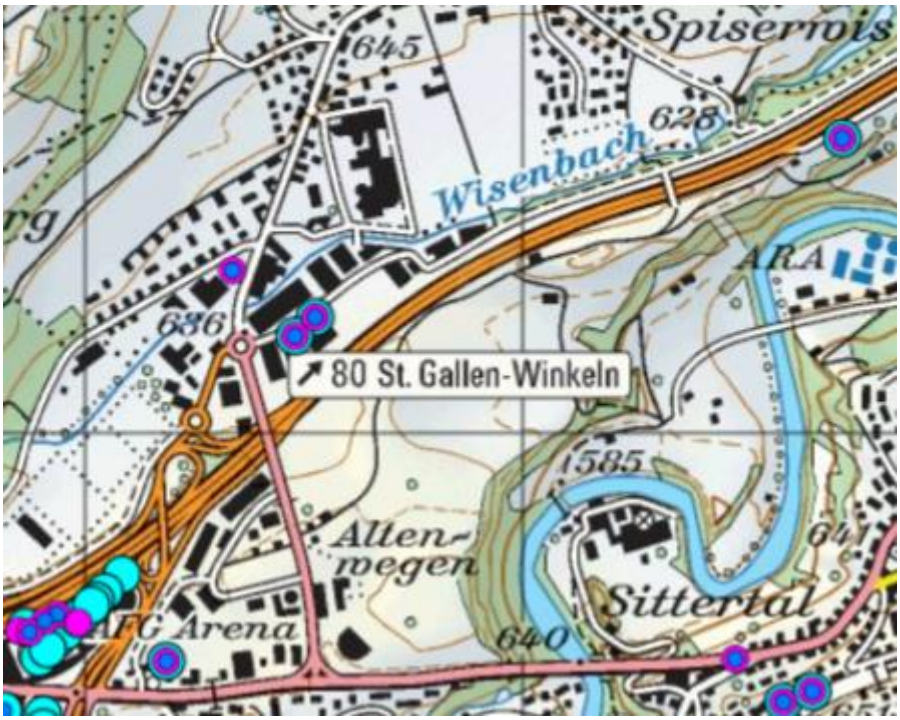
Freundliche Grüsse – HP. Krüsi 253.763 / 742.796

Karte mit rotem Unfallpunkt aus google earth.

Die genaue Fahrstrecke vorher ist nicht bekannt.

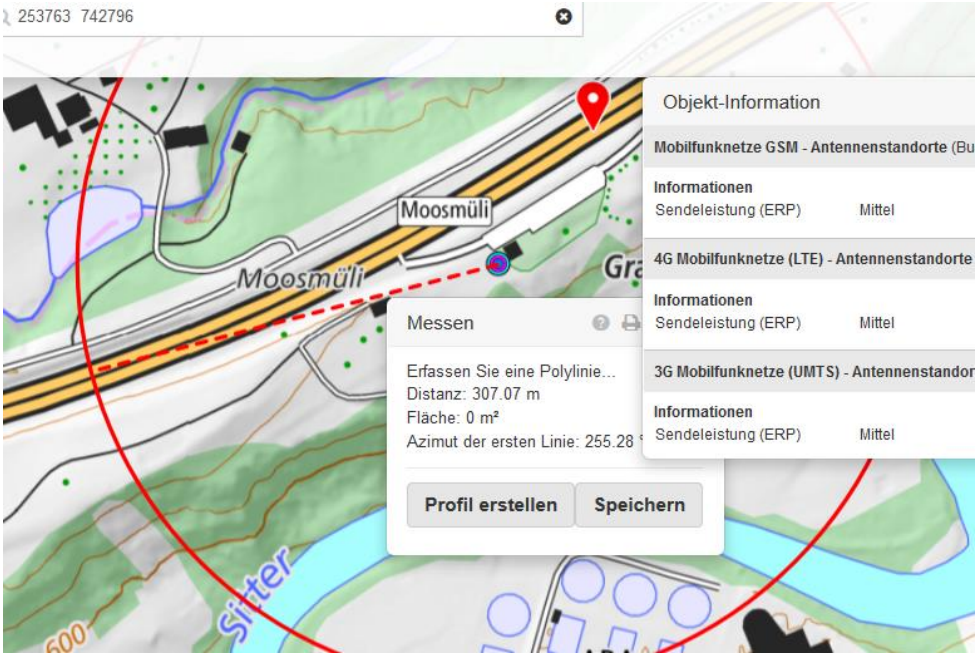
Die gemessene Fahrstrecke via Einfahrt deckt sich nur auf den ersten 500 m nicht mit der auf der Autobahn zu erwartenden Belastung.

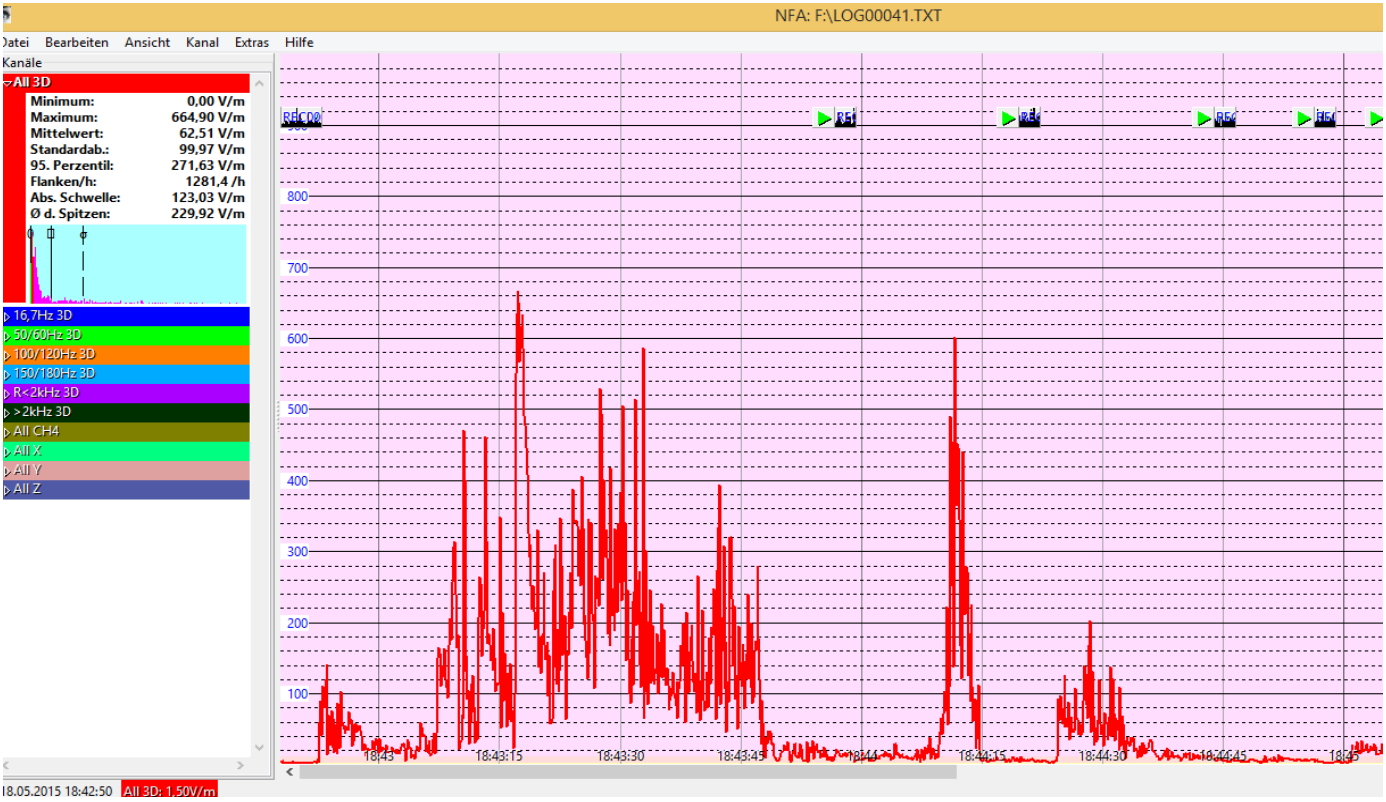
**Nach Kollision gefahrene Strecke: Moosmühli- -Rosenbergtunnel Süd-Stephanshorntunnel-Meggenhus-Rastplatz Lincolnsberg (Bericht HP. Krüsi)**




Areal Senderstandorte der Messfahrt vom 18.5.15 **Alle 3 beeinflussenden Sender: UMTs gross, Sendedistanzen auf Strecke 300-400 m**

**Sender Rastplatz im Osten: UMTS mittel, GSM mittel. LTE mittel**




Messfahrt am 18.5.15. Unfallstelle ca . Lokalität 18.44.45

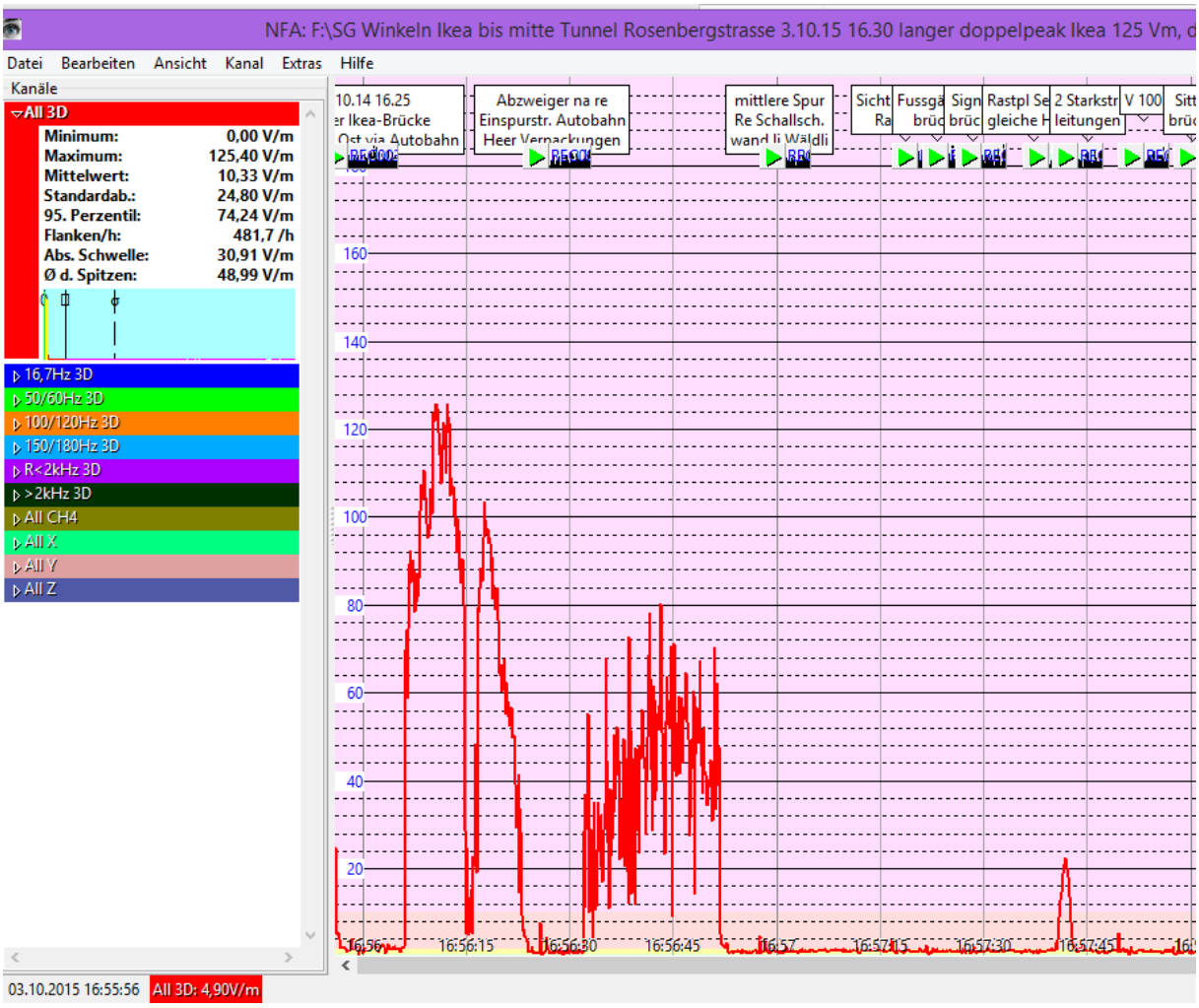
Fahrstrecke der oben dargestellten Messung gemäss nachfolgender Karte: Strecke Einfahrt beim Stadion links unten, bis Mitte Rastplatz, dem Unfallort. Distanz ca. 2500 m.

**Peak-Schar 1 (bis 660V/m)** startet kurz vor Einfahrt in die Autobahn, V= 40 kmh, **L =700 m bis 100** vor der Brücke Geissbergstrasse.  Sender Bild „Arena“

**Peak 2  (600 V/m)** nach der Brücke Geissbergstrasse,  Sender von Norden, Einkaufszentrum

**Peak 3  (200V/m)** bei Lokalität Billenberg, ca. 700 m vor Unfallstelle, Sender vom Rastplatz.

In 15 Sek. legt ein Fahrzeug bei 90 kmh 375 m zurück.




Messfahrt am 3.10.15, 16.30  2 Hohe Peaks 125 und 104 Vm von Ikea links und Höhe Heer Verpackungen cluste von 50-80 Vm.

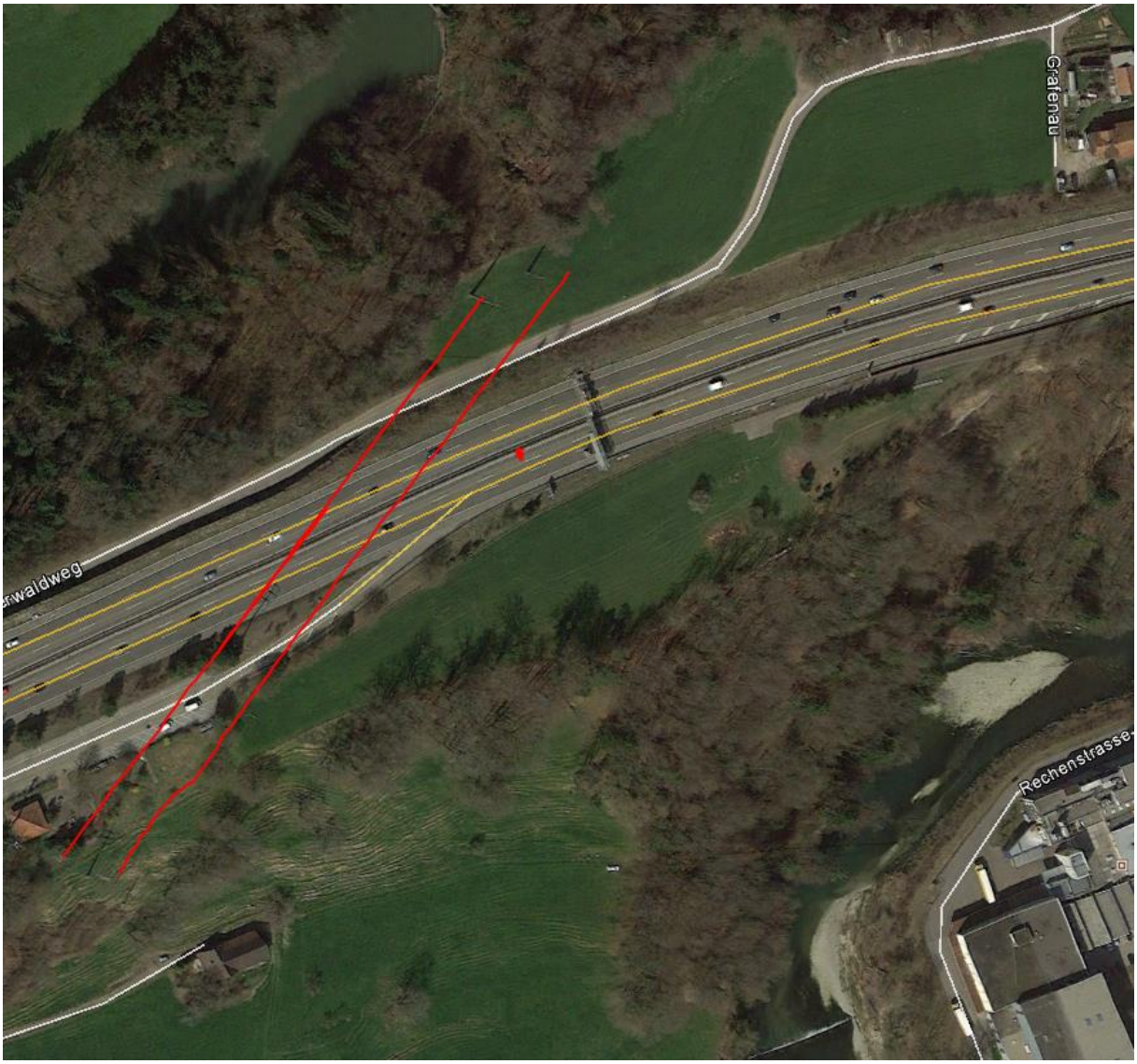
**Medizinische Beurteilung:**

Der Fahrer war in 2 kurzen Abständen von jeweils 5-20 Sekunden mehreren hohen Belastungen ausgesetzt.

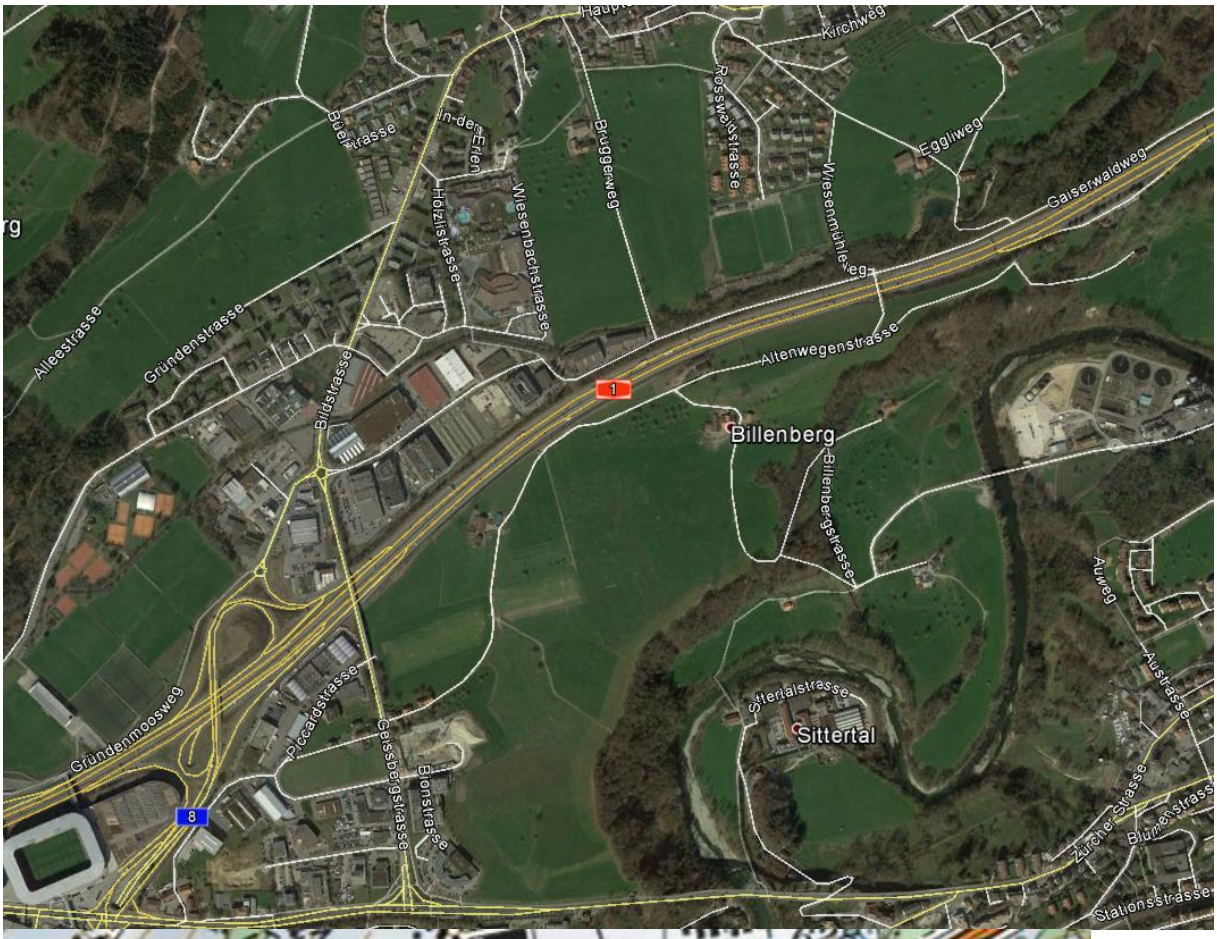
Der Bereich schwankt dabei von **20 V/m** bis zu **660 V/m. Diese Messung mit Vorbehalt NFA1000  - vermutlich proportional zu reduzieren.**

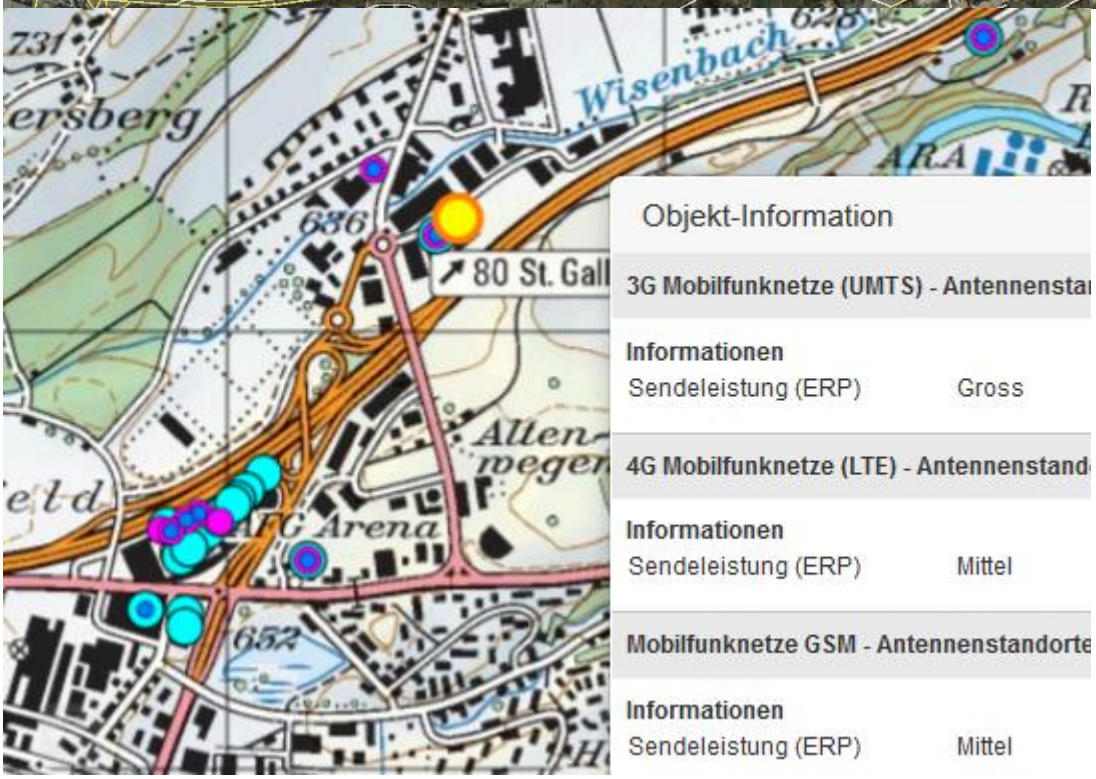
**Messung 3.10.15:  120, 80, 23 Vm und Starkstromleitung, im Winkel von 30 Grad querend, also längere Exposition, Feldstärke im Auto gemessen: (Januar= -wubt^^**

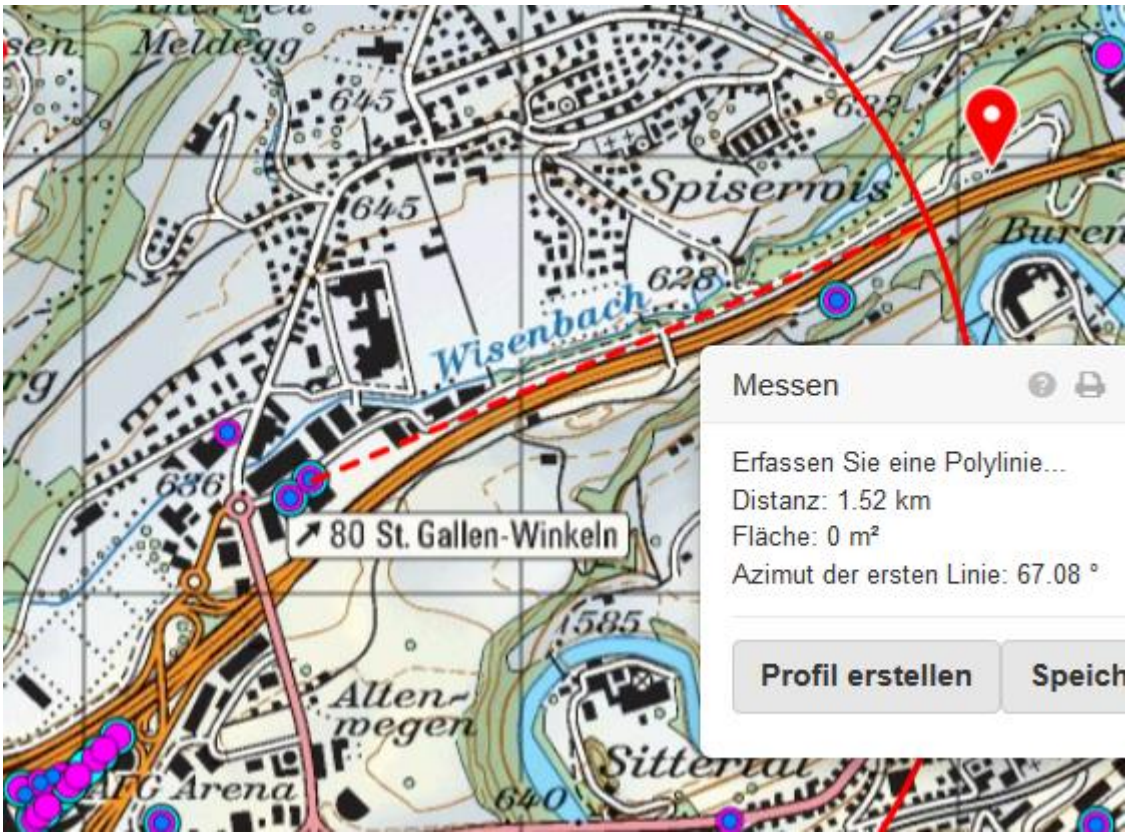
**Exposition: rot:  der erste Unfallort mit der Leitplanke.**



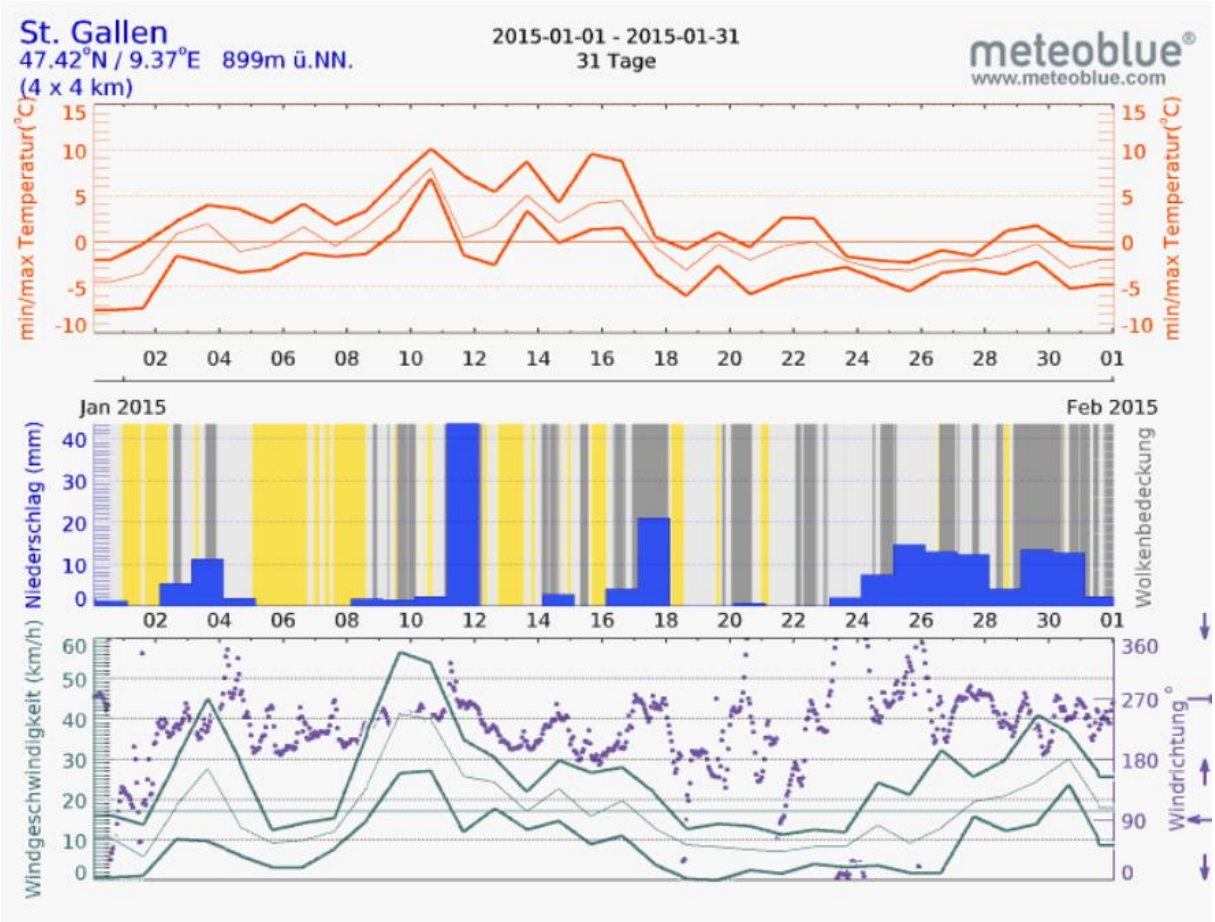

Es fehlt leider eine medizinische Vorgeschichte des Fahrers.


Kirchweg
Rosswelstrasse
Eggliweg
Gaiserwaldweg
Wiesenmühleweg
Bruggerweg
Wiesenbachstrasse
Holzlistrasse
In-der-Erlen
Bucherstrasse
Alleestrasse
Gründenstrasse
Bildstrasse
Altenwegenstrasse
1
Billenberg
Billenbergstrasse
Auweg
Austrasse
Sittertalstrasse
Sittertal
Piccardstrasse
Geissbergstrasse
Bionstrasse
Gründenmooswegg
8
Zürcher Strasse
Bruggenstrasse
Stationsstrasse


Wisenbach
ARA
80 St. Gall
Alten-
wegen
Arena
Objekt-Information
3G Mobilfunknetze (UMTS) - Antennenstan
Informationen
Sendeleistung (ERP) Gross
4G Mobilfunknetze (LTE) - Antennenstand
Informationen
Sendeleistung (ERP) Mittel
Mobilfunknetze GSM - Antennenstandorte
Informationen
Sendeleistung (ERP) Mittel




2 Sender UMTS stark in 1.5 und 1.52 Km Distanz im Vorfeld




15.1.15 10.15 Temperaturen leicht über Null, heizperiode, Wetter schön.

**Alle 3 beeinflussenden Sender:  UMTs gross, Sendedistanzen auf Strecke 300-400 m**

**Sender Rastplatz im Osten: UMTS mittel, GSM mittel. LTE mittel**