Neuhausen am Rheinfall: Verkehrsunfall zwischen E-Bike und selbstfahrendem Elektrobus

(SHPol) Am Sonntagnachmittag (02.06.2019) hat sich in Neuhausen am Rheinfall ein Verkehrsunfall zwischen einem selbstfahrenden Elektrobus und einem E-Bike ereignet. Die Lenkerin des E-Bikes wurde dabei verletzt.

Eine 72-jährige E-Bike Lenkerin fuhr am Sonntagnachmittag (02.06.2019) auf der Industriestrasse in Neuhausen am Rheinfall abwärts in Richtung Rheinstrasse. Zeitgleich **beabsichtigte** der selbstfahrende Elektrobus von der Haltestelle **Industrieplatz** nach links in die Industriestrasse einzubiegen.

Durch das plötzliche **Losfahren des Elektrobusses** wurde die E-Bike-Fahrerin überrascht und prallte in dessen Fahrzeugfront.

Durch die Kollision wurde die E-Bike-Fahrerin verletzt und musste mit dem Rettungswagen ins Spital gefahren werden. An beiden Unfallfahrzeugen entstand Sachschaden.

http://www.shpol.ch/News.84.0.html?&tx_ttnews%5Btt_news%5D=4983&cHash=d2d06ac100dc7c01d05259a48ff0173b

Sehr geehrte Damen und Herren

ich untersuche Unfälle von älteren Fahrern, medizinische Unfälle usw. in Bezug auf mögliche Einflüsse von Elektrosmog.

Beim Unfall mit dem selbstfahrenden Bus vom 2.6. in Neuhausen bin ich Ihnen dankbar für die Angabe der Fahrrichtung des Buses.
Im Bericht steht, dass die Radfahrerin in dessen Front geprallt sei - somit ist anzunehmen, dass der Bus bergauf unterwegs war?

Mit bestem Dank für Ihre Unterstützung
Keine Antwort.
Eine weitere Anfrage an T. Widmer, Pol SH.: am 6.1.20.

Guten Tag Herr Stettler

Die gewünschten Koordinaten sind:
688 / 597 // 281 / 651

Freundliche Grüsse und schönen Abend Thomas Widmer

Nachfrage am 9.1.2020:
wenn ich mir die Koordinate anschaue, bedeutet dies, dass der Bus die Kurve geschnitten haben muss...

Ich denke, der Fall ist interessant - und wichtig - genug, alle die Feinheiten zu verstehen:

Darum die Anschlussfragen:

1. wollte die Fahrradfahrerin ebenfalls rechts abbiegen, oder wollte sie auf der vortrittsberechtigten Strasse weiterfahren?

2. ist die Untersuchung des Unfalls mittlerweile abgeschlossen?

Wohin die Radfahrerin fahren wollte, ist mir nicht bekannt.
Ob der Linienbus noch in Betrieb ist, weiss ich nicht. Da müssten Sie sich an die Verkehrsbetriebe Schaffhausen wenden.
Ebenfalls weiss ich nicht, ob die Untersuchung beendet ist. Darüber müsste die Staatsanwaltschaft Auskunft geben können.

https://www.shn.ch/region/neuhausen/2019-12-27/autonome-busse-ein-unfall-und-technische-probleme

Selbstfahrender Bus: Herstellerfirma Navya wird vielleicht ausgewechselt 16. Oktober 2019 Autor Ralph Denzel

Bereits Anfang Oktober stand der selbstfahrende Bus der «Linie 12» still. Wie Swiss Transit Lab nun bestätigt, bleibt das wohl auch eine Weile so: Die Probleme sind schwerwiegender als gedacht.

Die Linie 12 mit dem selbstfahrenden Kleinbus kann aufgrund technischer Probleme an Hard- und Software vorübergehend nicht bedient werden. «Wir haben ein Problem mit der Steuerung, welches zur Folge hat, dass das Fahrzeug ungeplant zum Stehen kommt», erklärt Patrick Schenk von Swiss Transit Lab. Schon vor einer Woche war klar, dass dieses Problem wohl doch grösser ist als gedacht. So sagte Ramon Göldi, Projektmanager bei der Wirtschaftsförderung, gegenüber der SN: «Das Problem ist etwas komplizierter, als wir am Anfang angenommen hatten.» Bereits im September stellte der Bus seinen Betrieb vorübergehend ein.

Das bedeutet: Der Bus steht jetzt auf unbestimmte Zeit still, da «die Sicherheit im Vordergrund stehe», so Swiss Transit Lab in einer Medienmitteilung. Wie es weitergeht, ist aktuelle nicht klar. Auch ein Herstellerwechsel sei eine Option. Es liege jetzt vor allem an der französischen Navya, welche den Bus gebaut hatte, so Schenk. Je nachdem, wie «schnell die Reaktion von Seiten dieser erfolgt», könne man mit ihr weiter zusammenarbeiten.

Dabei sei die Firma aber nur eine Option. «Theoretisch kann auch ein anderer Bus zum Einsatz kommen», erklärt Schenk. Der Markt sei zwar nicht gross, aber: «Es gibt Alternativen – die prüfen wir jetzt.»

Mit höheren Kosten würde ein solcher Wechsel nicht einhergehen: Von Beginn an sei klar gewesen, dass auch verschiedene Fahrzeugtypen geprüft werden würden. «Daher wurde ein allfälliger Wechsel des Fahrzeugherstellers von Anfang an im Budget berücksichtigt», erklärt Schenk.

Am Projekt wird festgehalten

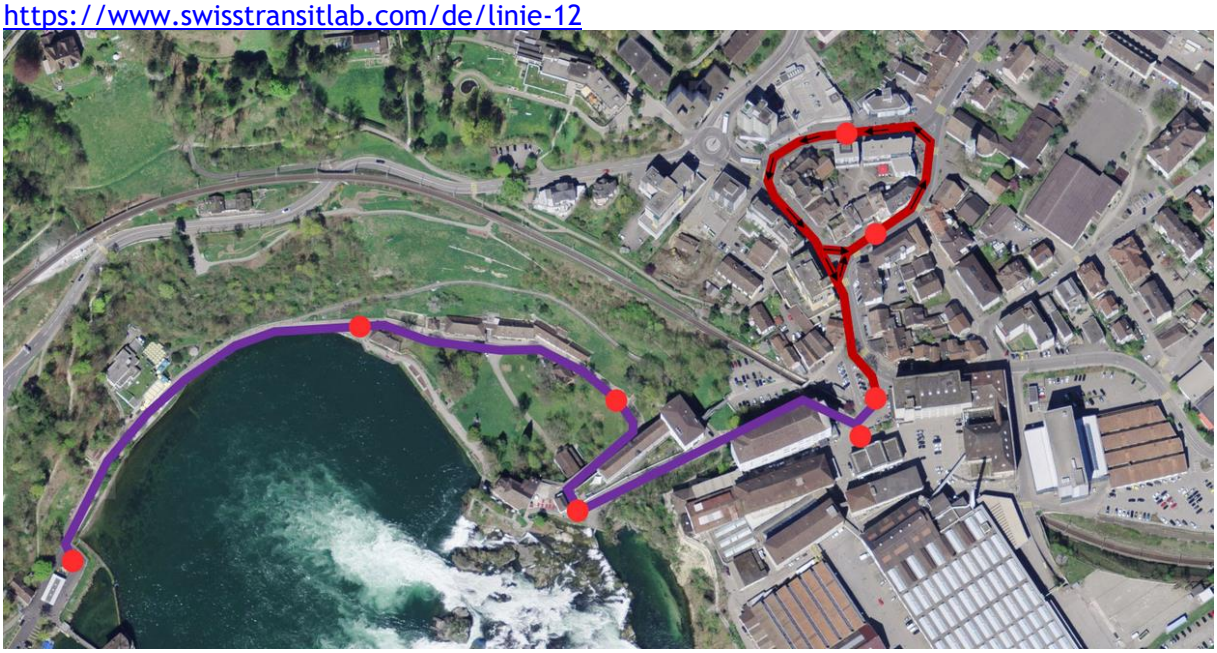
Sicher sei hingegen, dass Swiss Transit Lab weiterhin an dem Projekt «selbstfahrender Bus» festhalten wolle: «Innovationsprojekte zeichnen sich durch laufende und flexible Anpassungen an neue Herausforderungen aus», so Schenk. Man dürfe dabei nicht vergessen, dass der Lerneffekt, den man mit dem selbstfahrenden Bus erzielt, für diverse Anspruchsgruppen enorm gross sei. «Insgesamt sind wir mit dem bisherigen Verlauf des Projekts sehr zufrieden.» So geht der Blick des Unternehmens bereits jetzt in Richtung

Zukunft und zum Projekt «erste/letzte Meile»: Dort sollen selbstfahrende Busse von zu Hause bis zur Haltestelle und wieder zurück fahren. «Wir sind überzeugt, dass dies für die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs ein sehr attraktives Angebot ist, das so aktuell nicht existiert. Deshalb wollen wir dies unbedingt umsetzen.», so Schenk.

Das Swiss Transit Lab ist eine Kooperation der Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH), der Firmen Amotech und Trapeze, der Wirtschaftsförderung und weiterer Partner. Der Testbetrieb sollte eigentlich Ende diesen Jahres beendet sein. Ob der Termin eingehalten wird, ist unklar.

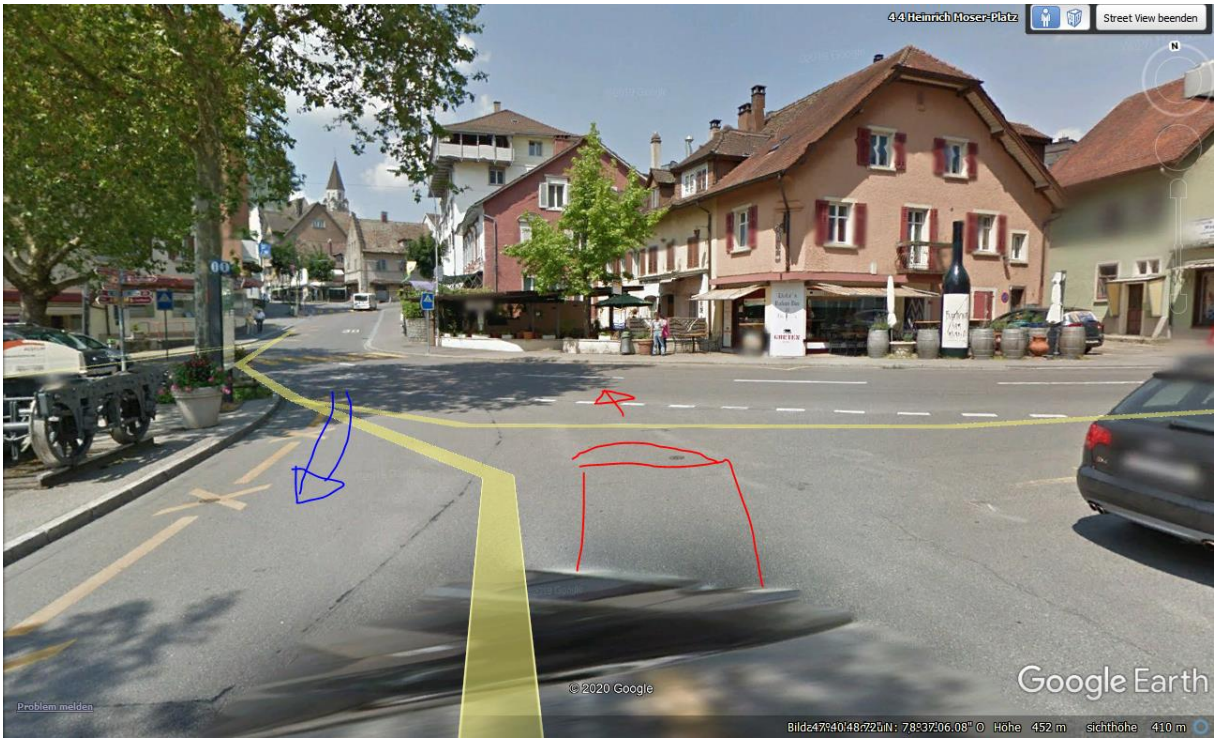
Der Bus zirkulierte bis zum Unfall auf dieser Strecke

https://www.swisstransitlab.com/de/linie-12



Der autonome Bus hat seine Haltestelle gemäss Linienplan und Animation noch vor der Industriestrasse, auf der Westseite des SIG-Gebäudes am Heinrich-Moser-Platz 44:

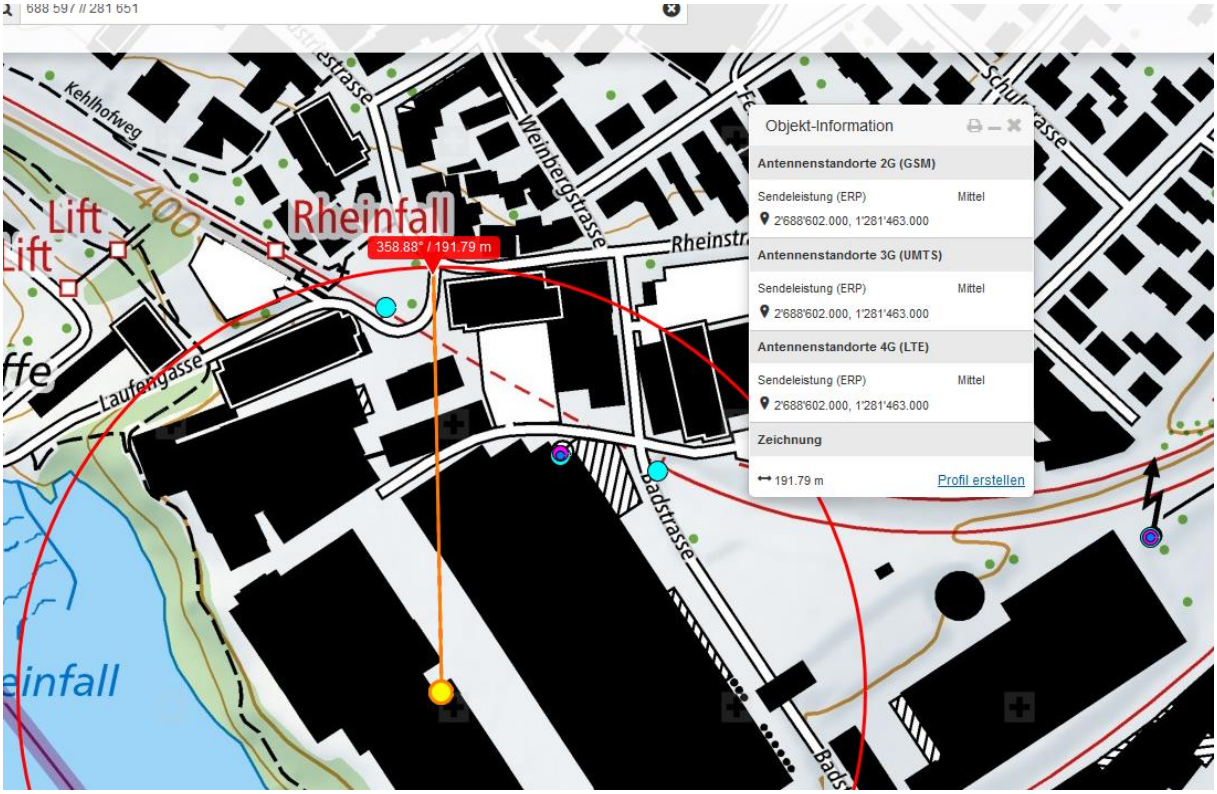
Von hier muss er in die Richtung der Radfahrerin abbiegen.
Die Aussage, dass sie überrascht sei, ist gewagt, weil der Bus hier gegenüber der Industriestrasse keinen Vortritt hat:



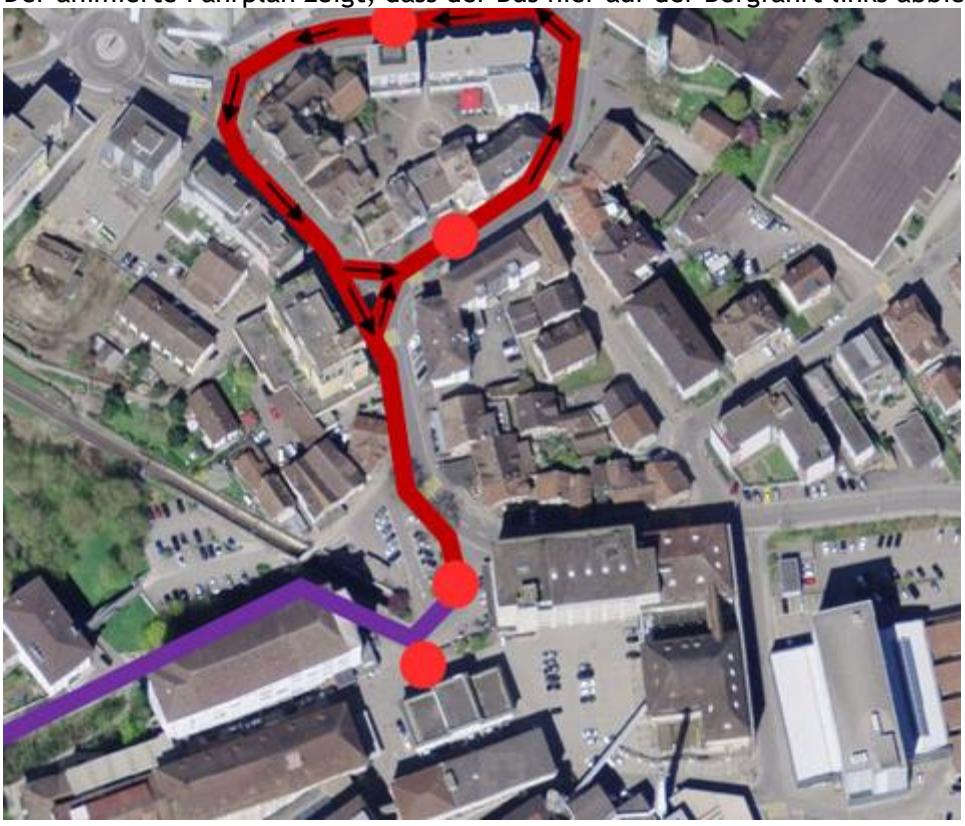
Die Strecke

Das Shuttle verkehrte über ein Jahr lang – von März 2018 bis Juni 2019 – auf dem oberen Streckenabschnitt in der Tempo-30-Zone im Mischverkehr zwischen dem Industrieplatz und Neuhausen am Rheinfall Zentrum (rot eingefärbte Strecke). Dort bediente der selbstfahrende Kleinbus drei Haltestellen, von denen zwei mit konventionellen Bussen der Verkehrsbetriebe Schaffhausen VBSH geteilt werden. Im Juni 2019 wurde die Strecke bis zum Rheinfallbecken

(violette eingefärbte Strecke) mit vier weiteren Haltestellen erweitert. Die roten Punkte markieren die Haltestellen. Seither bedient das Shuttle die ganze Strecke mit insgesamt sieben Haltestellen gemäss Fahrplan (s. weiter oben).

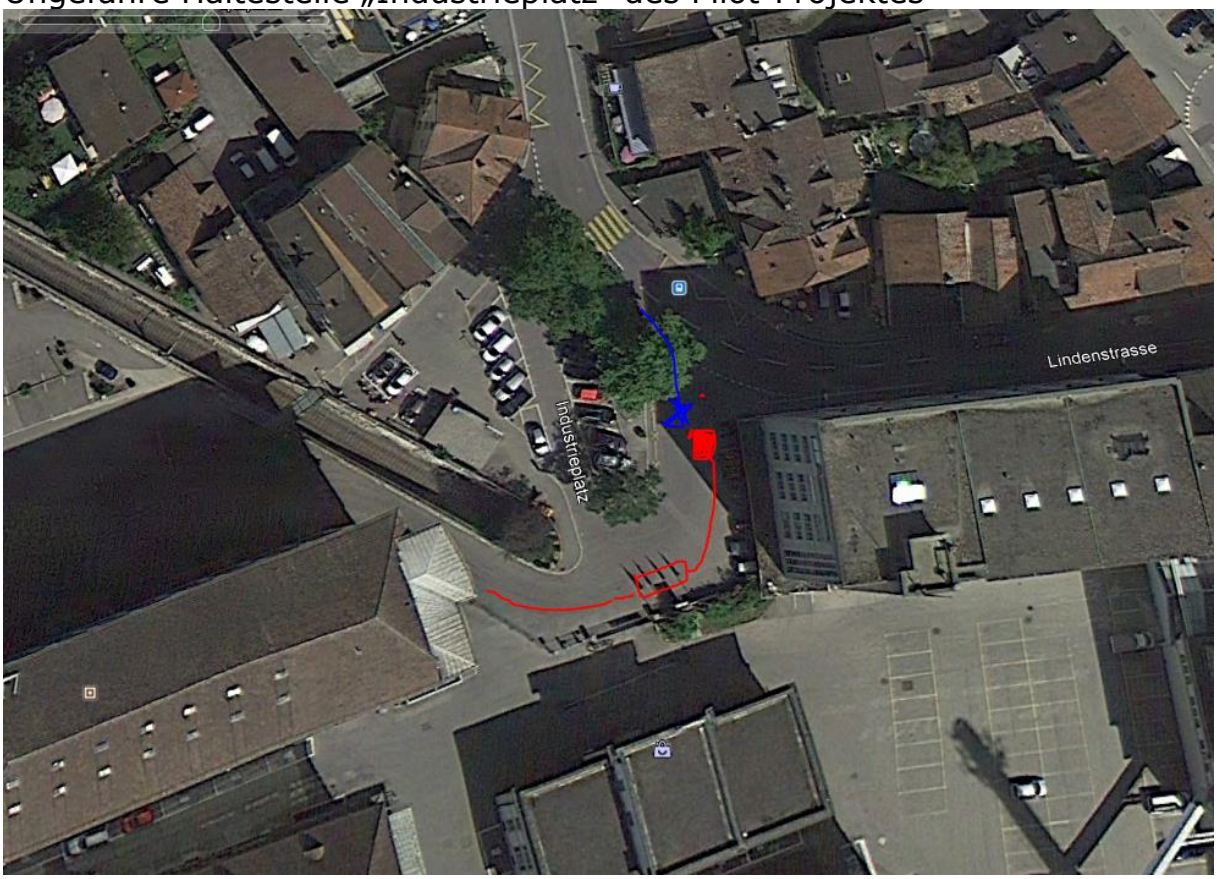


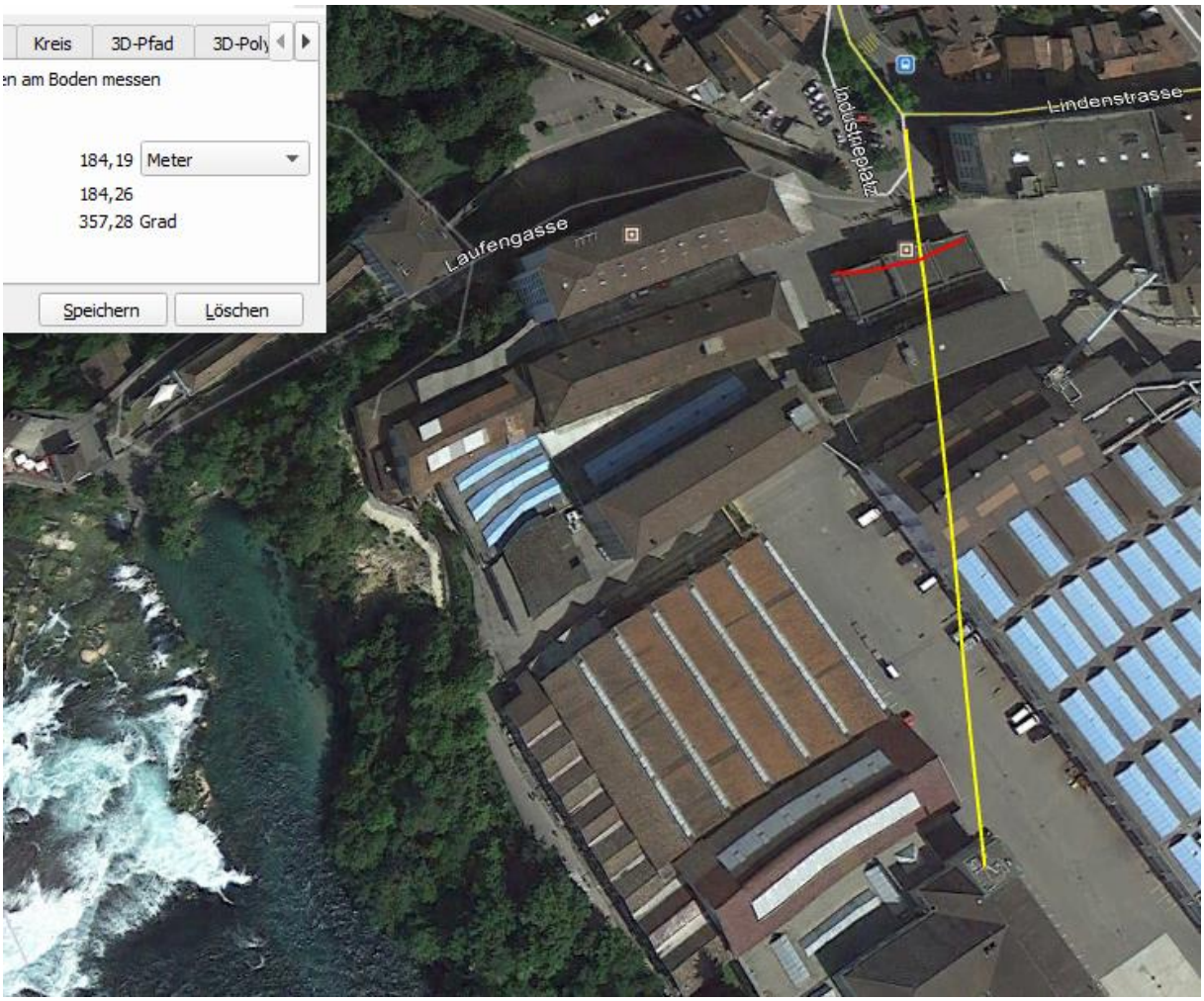
Der animierte Fahrplan zeigt, dass der Bus hier auf der Bergfahrt links abbiegt:



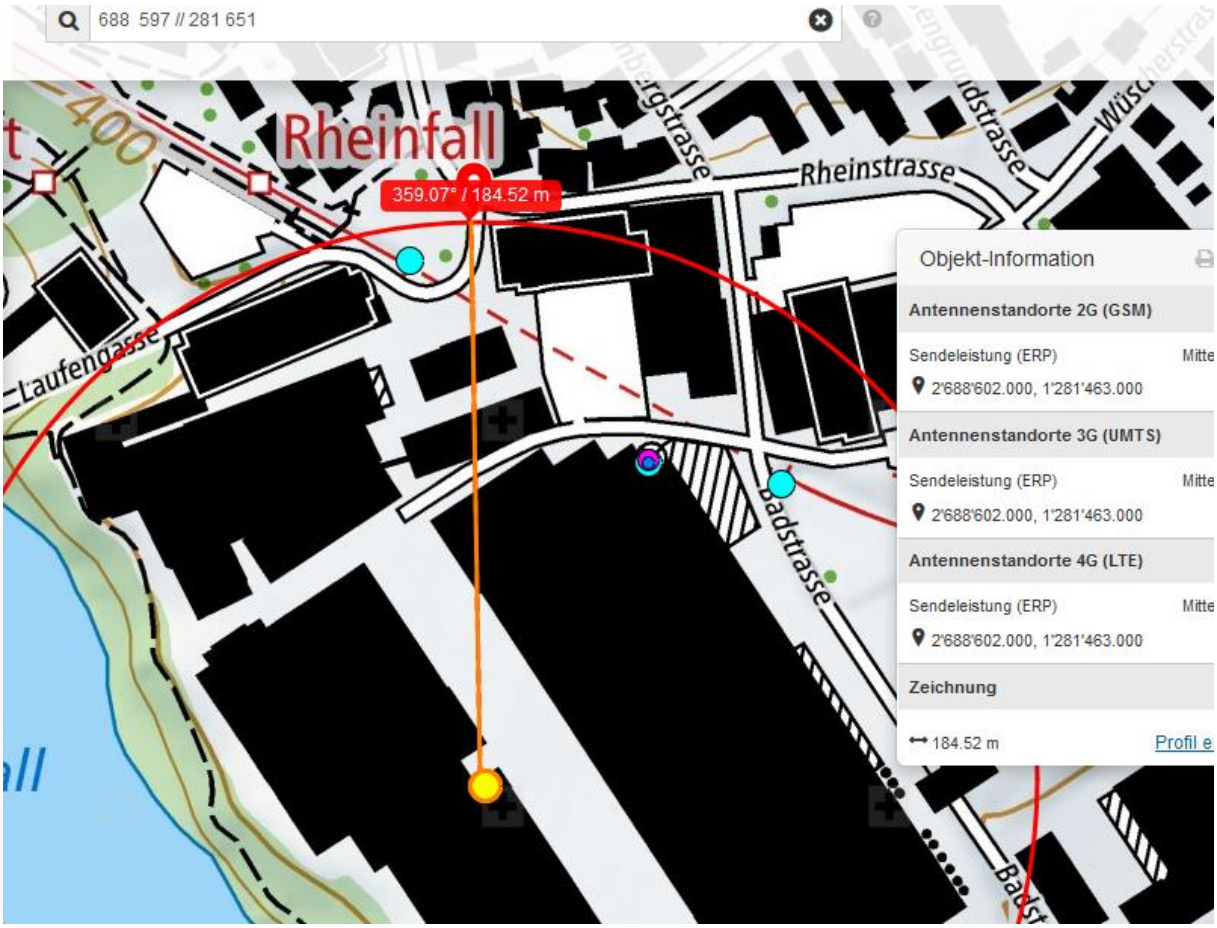
Der Bus war somit vom Rheinfall her unterwegs. Seine Haltestelle auf der Bergfahrt ist vor dem SIG-Gebäude

Ungefähre Haltestelle „Industrieplatz" des Pilot-Projektes





Der Sender auf dem Gebäude erreicht die Vorstrecke und die Unfallstelle nicht



Der Sender vom Kamin ebenso wenig:

Der selbstfahrende Bus sendet neben Lidar (infrarot-) Signale vermutlich auch einige Funksignale aus.

Zum Verständnis der neurologischen Abläufe bei solchen Unfällen:

Niels Kuster et al. NFP 57
http://www.snf.ch/SiteCollectionDocuments/nfp/nfp57/nfp57_synthese_d.pdf

«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

https://www.hansuelistettler.ch/elektrosmog/elektrosmog-im-verkehr/einleitung

«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

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