Davos Glaris: Zug touchiert auf dem Bahntrasse liegendes Unfallmotorrad

Am Montagabend 23.5. ist ein Motorradlenker auf der Landwasserstrasse gestürzt und hat schwere Verletzungen erlitten. Das Motorrad rutschte auf ein Bahntrasse.

Der 23-Jährige fuhr am Montag gegen 18.30 Uhr von Wiesen kommend mit seinem Motorrad über die Hauptstrasse H417 in Richtung Davos. Höhe ARA Davos Glaris verlor er nach einer langgezogenen Rechtskurve die Herrschaft über sein Fahrzeug, geriet auf die Gegenfahrbahn, kollidierte mit einer Mauer und stürzte. Durch den Sturz erlitt der Motorradfahrer schwere Beinverletzungen. Ein Ambulanzteam des Spitals Davos betreute den Verletzten notfallmedizinisch bevor dieser mit einem Armeehelikopter, besetzt mit einem Rega-Arzt, ins Kantonsspital Graubünden nach Chur geflogen wurde.

Bahn- und Fahrzeugverkehr eingeschränkt
Das Motorrad rutschte nach dem Sturz des Zweiradlenkers über den rechten Strassenrand hinaus und kam am Rand des mit der Strasse parallel verlaufenden Bahntrasses zum Stillstand. Unmittelbar darauf fuhr eine Zugskomposition von Davos kommend in Richtung Filisur. Trotz Notbremsung touchierte der Zug das Motorrad. Während rund eineinhalb Stunden wurde die Landwasserstrasse gesperrt und der Zugsverkehr eingestellt. Der Verkehr wurde über eine Nebenstrasse an der Unfallstelle vorbeigeführt. Aufgrund der Kollision mit der Zugskomposition wurde die schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST informiert. Zusammen mit der Staatsanwaltschaft klärt die Kantonspolizei Graubünden die Unfallhergänge ab.

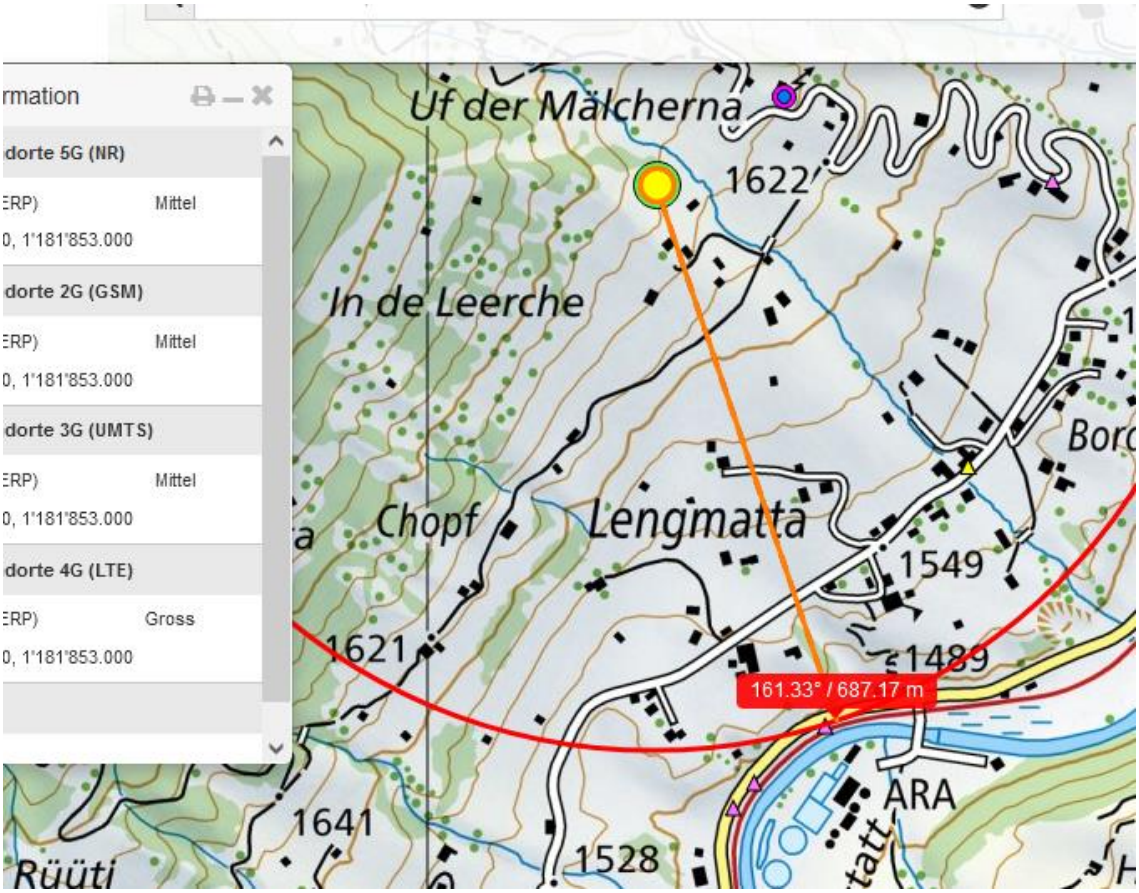
https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/djsg/kapo/aktuelles/medien/2022/Seiten/202205241.aspx

Elektrosmog im Unfallablauf

Hier die Unfallstelle / Mauer; rechts die ARA

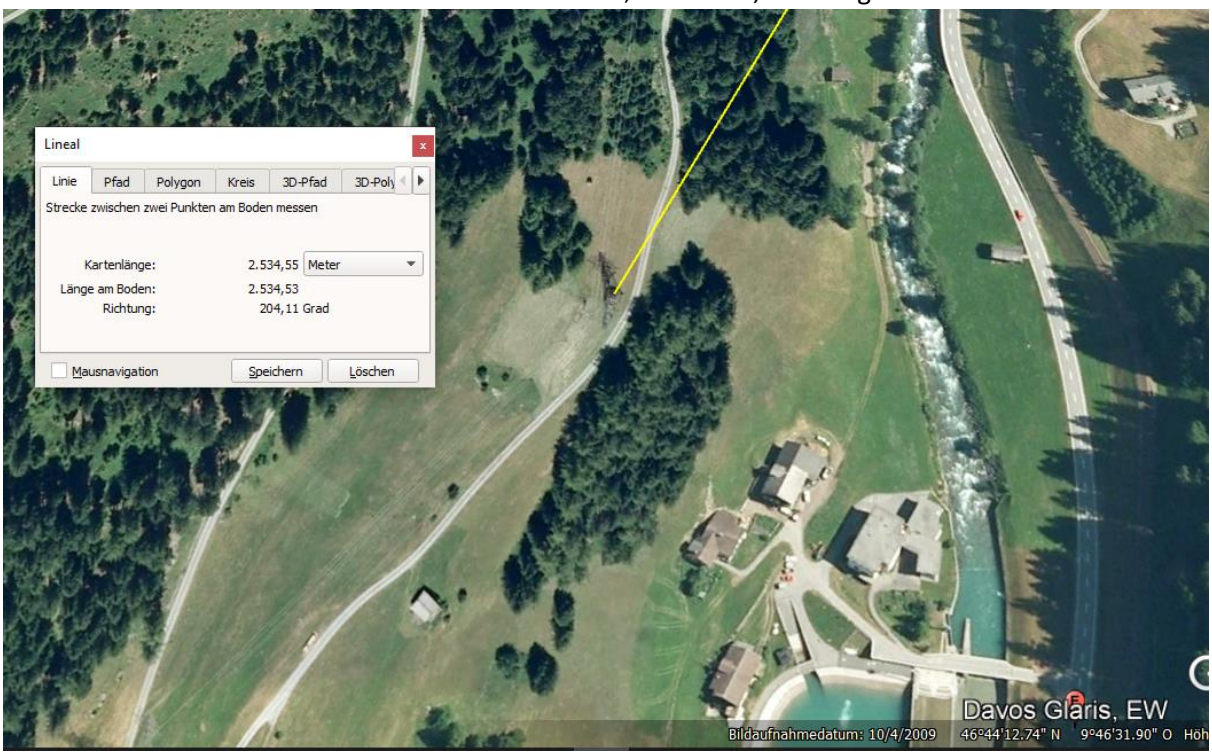
Diese Kurve hat er vermutlich noch leicht eingeleitet

Der Sender von Norden wird sonst vom Hügel abgeschirmt - an dieser Stelle jedoch nicht:



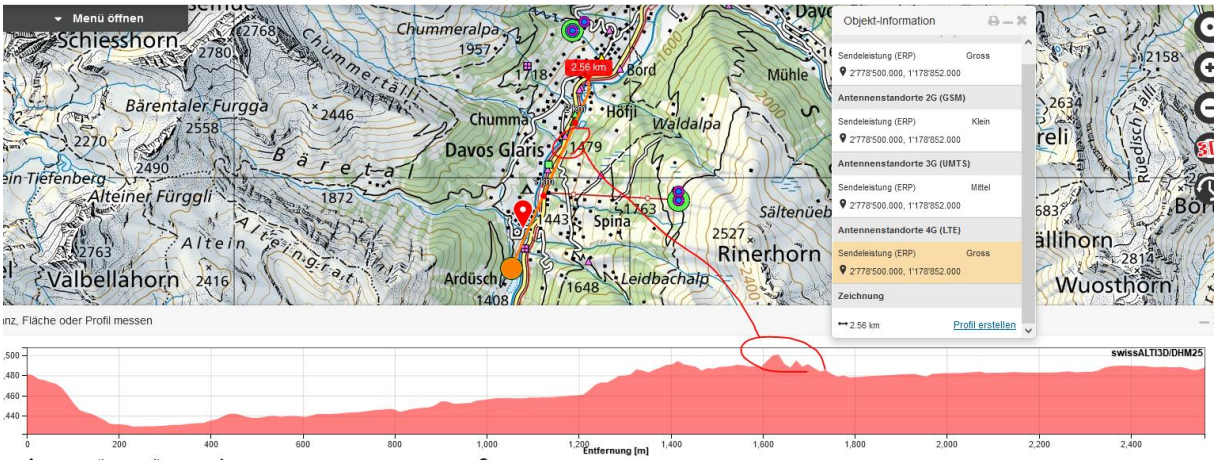
Auch der Sender von hinten versorgt diese Abschnitte

Der Sender im HS Mast beim EW Ardüs erreicht die Stelle, von hinten, allerdings weit

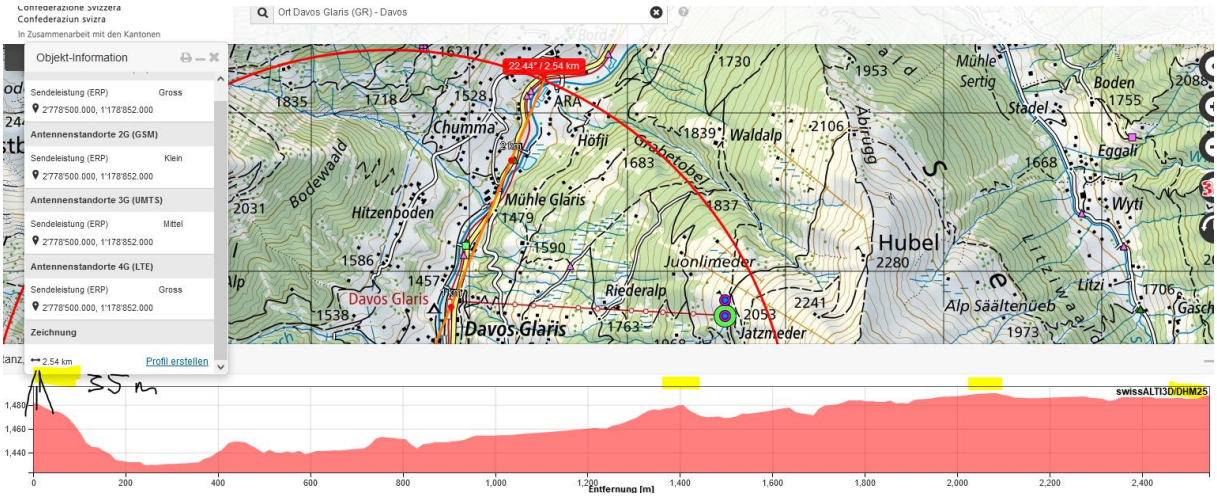


Mindestens doppelt genutzt

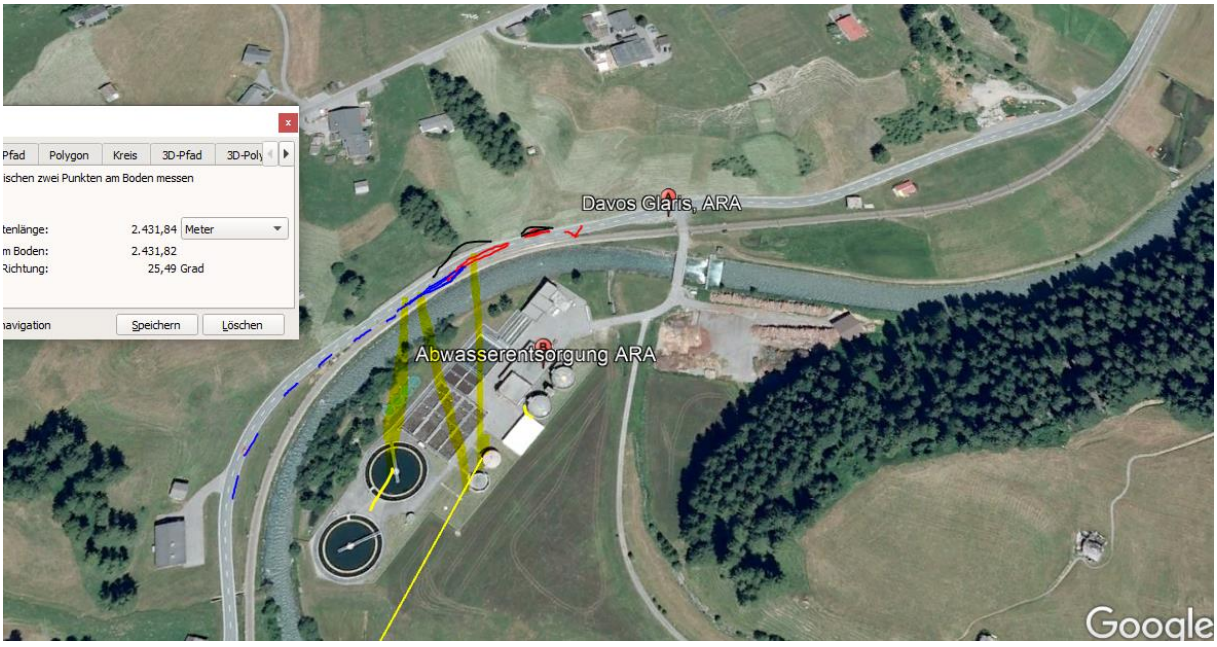
Im ARA-Areal sind reflektierende Teile vorhanden, z.B. die beiden rotierenden Rührarme (Position ändert laufend, eventuell knapp zu tief – aber sicher die metallverkleideten Faultürme und eventuell das Technikgebäude:



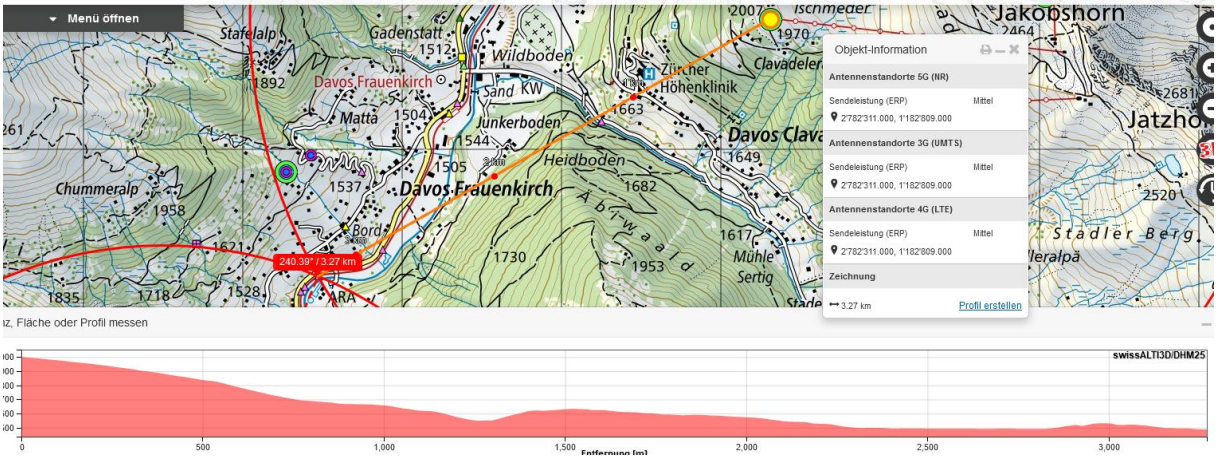
Die reflektierte nLos-Verbindung auf dem Niveau des Geländes weist ein kleines Hindernis auf. In 5-6 m Höhe ist dieses nicht mehr vorhanden, worauf auch die direkte Linie hier unten hinweist:



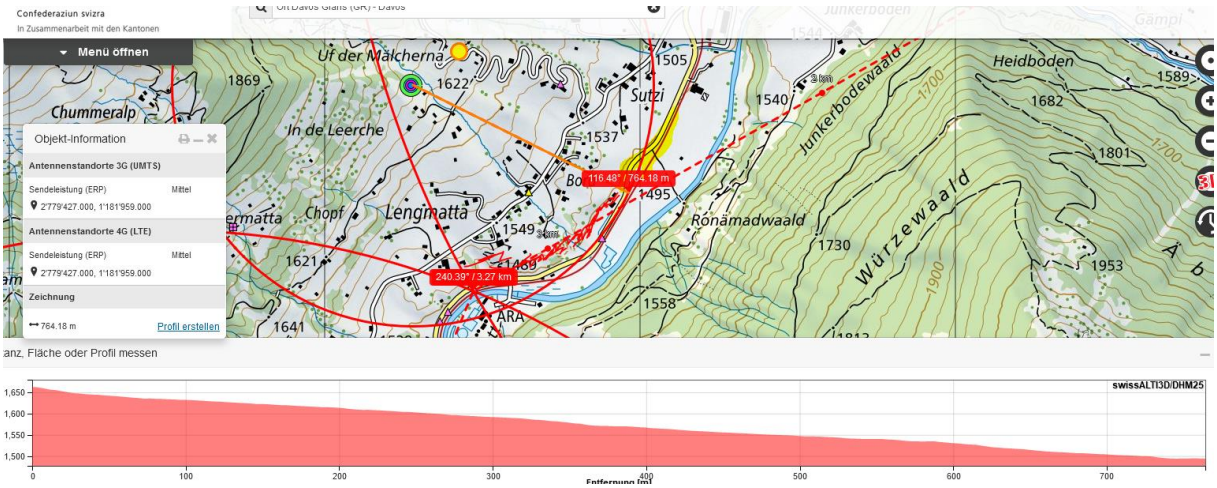
Bisher waren stärkere Regenereignisse erfahrungsgemäss ohne bemerkenswerte Funkbelastung auf diese Distanz. Die Situation müsste in einer gleichen Wetterbedingung gemessen werden.



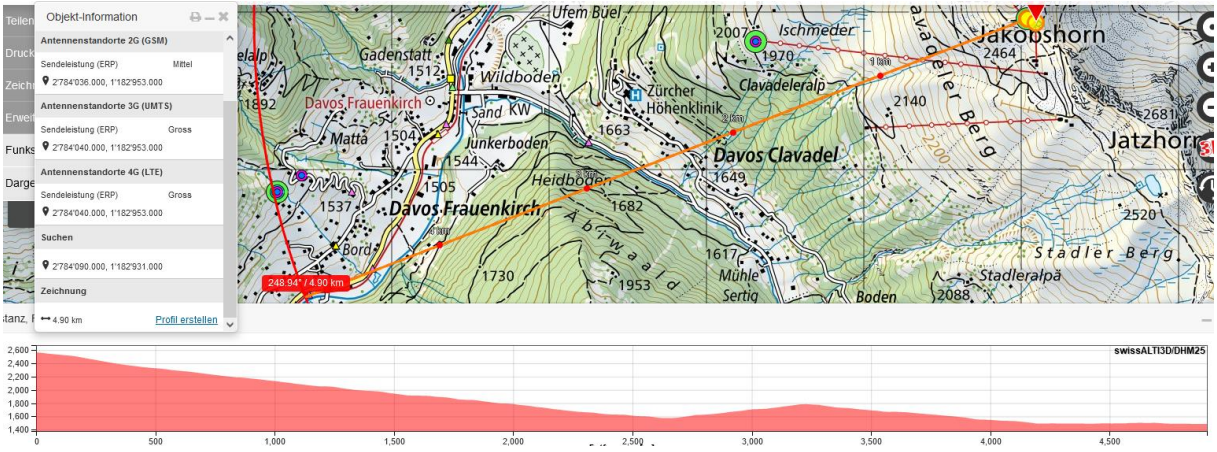
Der Sender im Nordosten erreicht die Vorstrecke ebenso – insbesondere auch mit dem herannahenden Zug



Die Sender im Nordwesten erreichen die Strecke nur bis *Bord* nach Frauenkirch; ab hier ist die Flanke zu hoch:



Die Sender vom Jakobshorn würden die Unfallstelle vermutlich *bei trockenem* Wetter erreichen



Wetterbedingungen sind allerdings nicht eindeutig, Polizeibild zeigt Wasser auf der Strasse, die Personen sind – aber ca. 10- 15 Minuten nach dem Ereignis - ohne Kopfbedeckung. Die Kapo GR gibt keine Detailauskünfte.

Hier im Bild ist gelb die sozusagen zeitgleiche Heranfahrt des Zugs angedeutet.

Es könnte eine adaptive Reaktion des Senders auf den im Funkabschnitt erscheinenden Zug handeln.

Dies wurde bereits im Fall Fideris belegt:

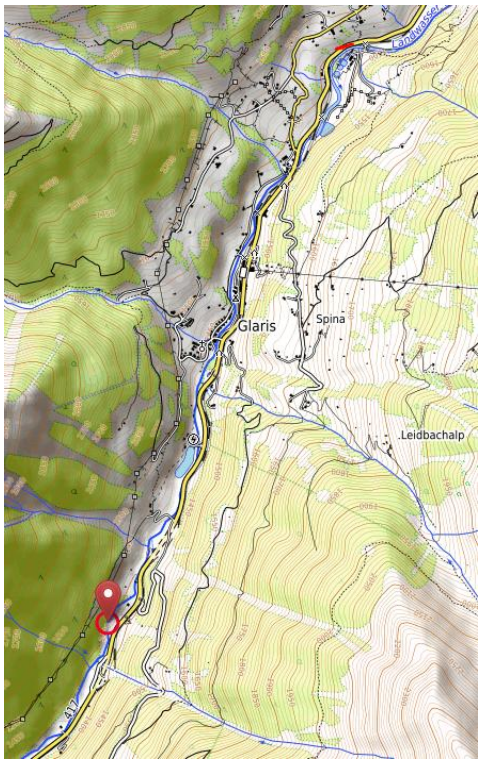
https://hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/6279_Fideris_09.09.2021.pdf

Und eine sekundäre Gleichgewichtsstörung des Motorradfahrers.

Die Strasse ist relativ neu geteert, weist kaum oder keine Spurrillen auf

Keine Hochspannung gequert

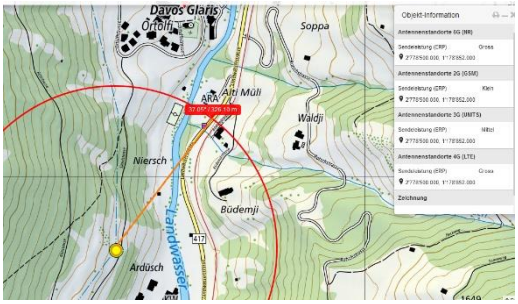
Das Wettermodell zeigt weitere Niederschläge danach.



Ein historischer Schleuderunfall, Dezember 2014, mittags, im Hauptstrahlzentrum Sender Ardüsch. Ein Rentner gerät rechts ab der Strasse, Mitfahrerin stirbt:

https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/djsg/kapo/aktuelles/medien/2014/Seiten/201412312.aspx analysiert hier

https://hansuelistettler.ch/images/unfallanalysen/7069_Davos_31.12.2014.pdf



Für eine genaue Darstellung der Belastung durch Funksignale müsste eine Messung bei gleichen oder sehr ähnlichen Bedingungen durchgeführt werden.

Zum Verständnis der 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

M. Mevisssen / D. Schürmann: Manmade Electromagnetic Fields and Oxidative Stress—Biological Effects and Consequences for Health. https://www.mdpi.com/1422-0067/22/7/3772

«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

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

Funktionsweise von 5G-Antennen: "Understanding Massive MIMO in roughly 2 minutes": https://www.youtube.com/watch?v=XBb481RNqGw

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

Magnetfelder unter Hochspannungsleitungen: https://www.bfs.de/SharedDocs/Videos/BfS/DE/emf-stromleitung.html

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