Wattwil: Zusammenstoss zwischen Auto und Zug

Am Sonntag (24.07.2022), kurz nach 15:30 Uhr, ist es auf der Wenkenrütistrasse zu einem Zusammenstoss zwischen einem Auto und einem Zug gekommen. Ein 21-jähriger Autofahrer und seine gleichaltrige Beifahrerin wurden dabei verletzt und mussten von der Rettung ins Spital gebracht werden. Es entstand Sachschaden im Wert von über 30'000 Franken.

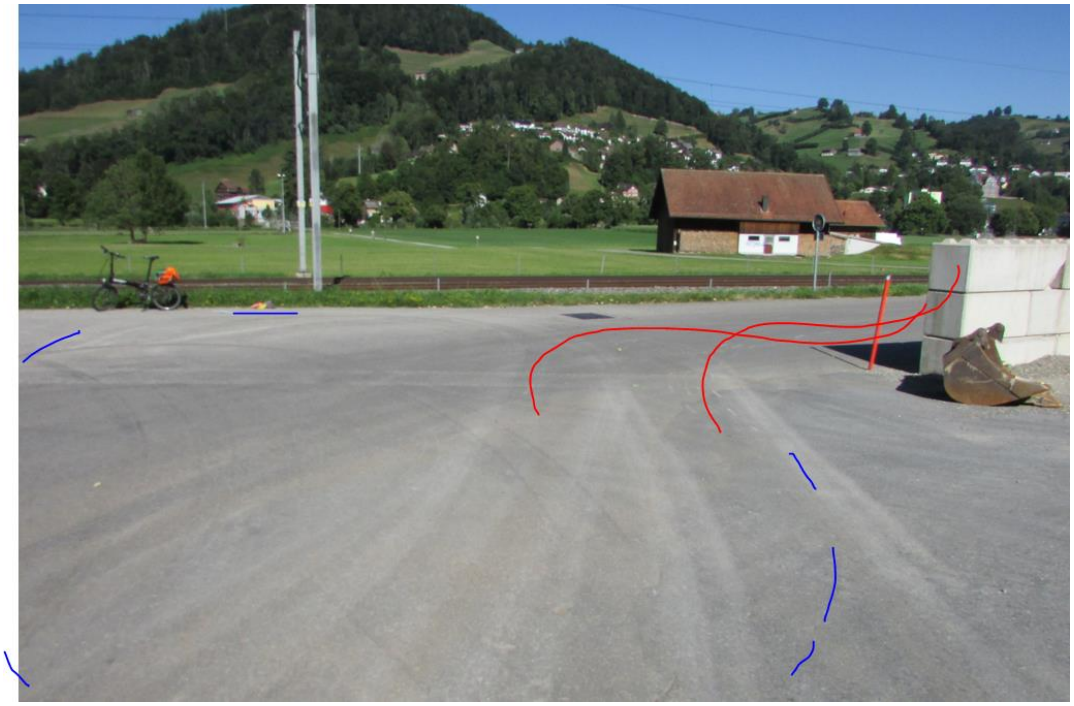
Ein 21-jähriger Autofahrer fuhr mit seinem Auto auf der Wenkenrütistrasse von Lichtensteig Richtung Wattwil. Ebenfalls im Auto sass seine 21-jährige Beifahrerin. Auf einem Firmenparkplatz beabsichtigte er, sein Auto zu wenden und in die entgegengesetzte Richtung zu fahren. Dabei verlor er die Kontrolle über sein Auto. Es überquerte die Wenkenrütistrasse, durchbrach am linken Fahrbahnrand einen Zaun und fuhr das Wiesenbord hinunter. Auf dem Gleisbett kam sein Auto zum Stillstand. Zur selben Zeit war eine Zugkomposition von Lichtensteig Richtung Wattwil unterwegs. Trotz der eingeleiteten Schnellbremsung seitens des Zugführers prallte der Zug in das stillstehende Auto. Durch den Unfall wurde der 21-jährige Autofahrer leicht und seine gleichaltrige Beifahrerin unbestimmt verletzt. Sie mussten von der Rettung ins Spital gebracht werden. Während sich der Sachschaden am Zug und am Kabelkanal auf über 10'000 Franken beläuft, entstand am Auto Totalschaden.

https://www.sg.ch/news/sgch_kantonspolizei/2022/07/wattwil--zusammenstoss-zwischen-auto-und-zug.html

Elektrosmog im Unfallablauf

Die Situation mit dem Zug auf halbseitig freiem Gelände, einer beginnenden Leitplanke und den Signalen trifft nur hier zu:

Missglücktes Manöver etwa in dieser Form: vorwärts aus dem Areal, eventuell von einem P aus. Beim Augenschein am 10.8. folgendes Bild erkennbar



Messresultate

ab hier peak hold

Zug in Anfahrt von Lichtensteig

Zugspitze ist auf gleicher Höhe, leichte Steigerung, aber erst die Reflexion an der Dachrundung ist hier im direkten Winkel zu messen. Aus zeitökonomischen Gründen nicht nochmals wiederholt.

Zug ist im Nahbereich

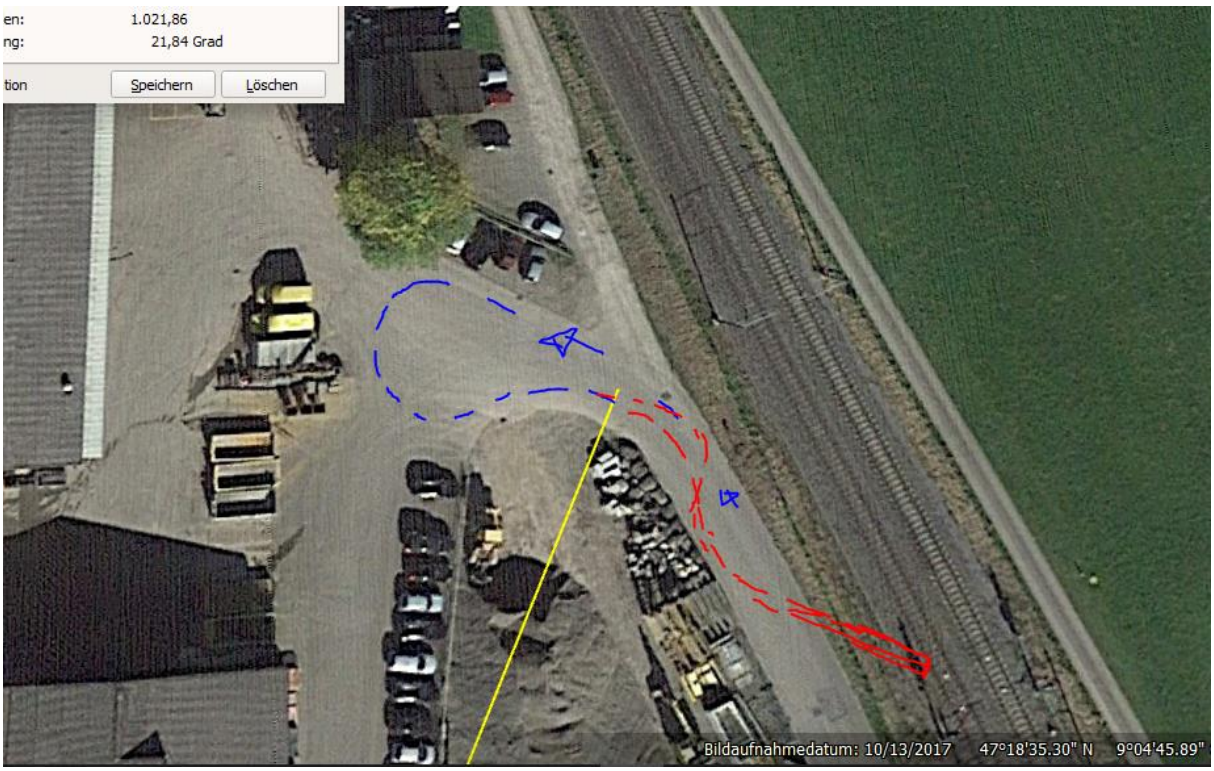
von 68 uW/m2 auf 1064, entspricht einer Leistungssteigerung um einen Faktor 15.

Im Film ist aufgrund der Zugs- und auftretender LKW-Motorgeräusche kein eindeutiges 5G-Signal zu hören.

Ablauf der Fahrt:

Der Kieshaufen und der LKW-Verkehr in unmittelbarer Nähe bedingt auch zwingend mehr Staub in dieser Kurve, die Adhäsion ist dadurch reduziert.

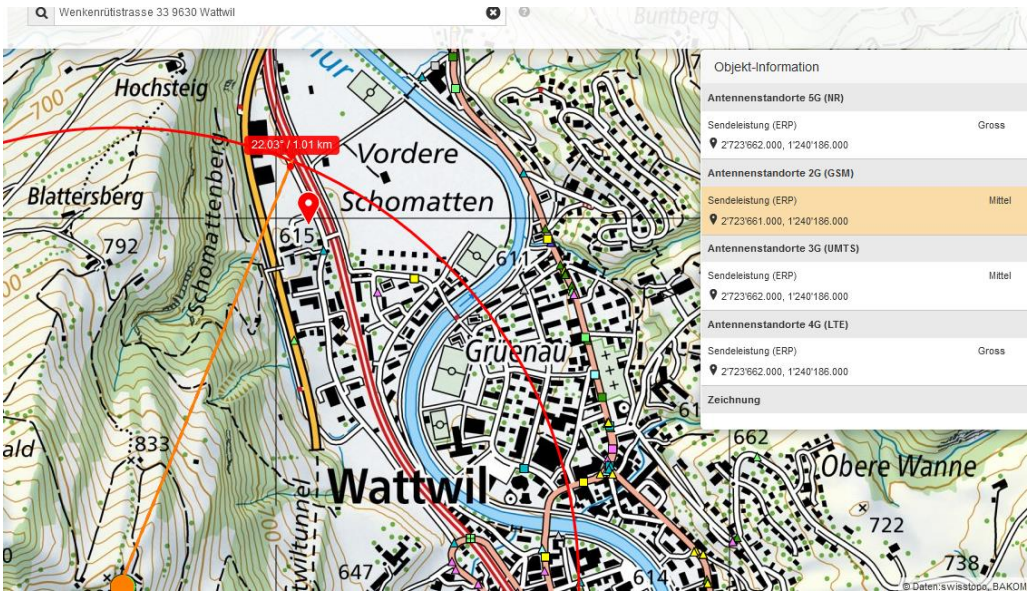
Der Lenker war vermutlich mit deaktiviertem ESP unterwegs, weil sonst eine Beschleunigung mit durchdrehenden Rädern vom System sicher verhindert worden wäre:



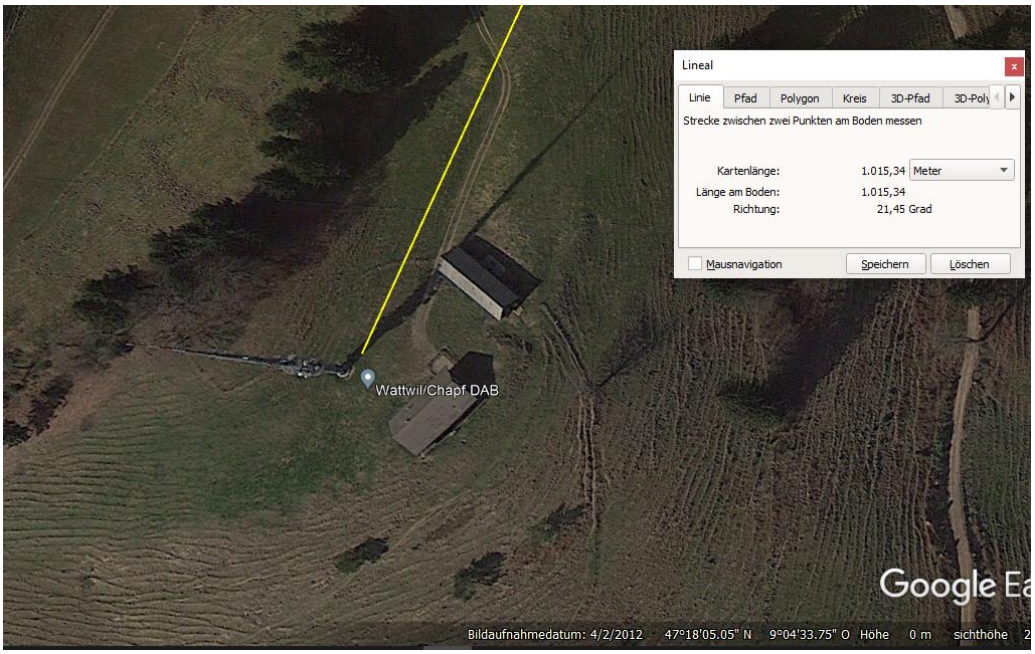
Der Fall wird vermutlich gerichtlich verhandelt, weil der Bahnverkehr empfindlich betroffen wurde. Somit könnte mit etwas Glück in einiger Zeit ein Urteil mit mehr Detailinformationen veröffentlicht werden.

Der Zug trifft das Fahrzeug vorne links und schleudert es noch an den Mast.

Zum Unfallgeschehen: man kann interpretierend die Übermotorisierung und das kritische Alter dabei einbeziehen, die Feststellung der unkontrollierten Situation unter Funkbelastung durch zwei Züge (einen Interregio-Zug und einer S2 in der Gegenrichtung, die zeitgleich im Sektor unterwegs sind) trifft zu.



Der Chapf ist ein Sammelstandort aller 3 Betreiber mit Polycom



Vom Sandbunker her fotografiert:

der Abschnitt ist eine Randzone der SR ca. 20° nach Lichtensteig.

Die unteren Senderlagen sind abgedeckt vom Tannenbestand

Weiter südlich bereits bei der Abweichung zur Bahn, ist ein stärkerer Grundeinfluss messbar, weniger Tannenabschirmung.

Allerdings war das Geschehen hier bereits nicht mehr unter Kontrolle.

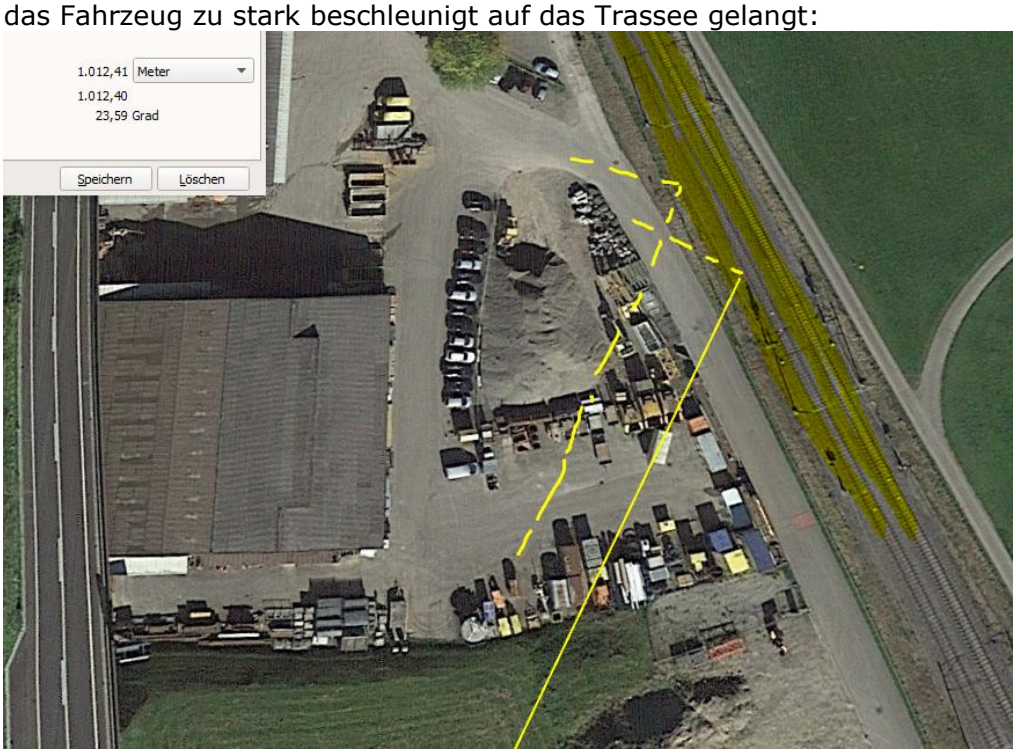
Der Senderstandort Kapf:

Antennenkopf, von 1. Unfallkurve (rechts) aus

Antenne ganz, von Wattwil Bahnhofplatz

Direkt an der Unfallkurve ist <u>nur der oberste Antennenkranz</u> wirksam.
Der Winkel mit der Reflexion am Zug weiter vorne bewirkt einen zusätzlichen Einfluss der unteren Senderkränze.

Gelb unterlegt die Zone, in der am Interregio-Zug Strahlung reflektiert und fast zeitgleich das Fahrzeug zu stark beschleunigt auf das Trassee gelangt:



Der IR ist kurz vor der Station Wattwil, noch mit 90 km unterwegs

Die S2 nach St.Gallen befindet sich ebenso um diese Zeit im Unfallabschnitt

Unfälle mit Kontrollverlusten in Bahn-Nähe werden tendenziell häufiger; dies aufgrund der zwingenden Leistungssteigerung adaptiver Antennen bei Begegnung mit gut belegten öffentlichen Verkehrsmitteln. In diesem Fall ist der Einfluss der Leistungssteigerung durch adaptive Antennen jedoch nicht sicher zu belegen, weil diese im abgeschatteten Bereich montiert sind.

Eine frequenzselektive Messung müsste zu Beginn der Kurve vorgenommen werden, dies kann im Rahmen dieser Untersuchung nicht geleistet werden.

Wetter trocken, Strahlung ungedämpft und gleich wie zum Messzeitpunkt.

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