VBZ-Bus kracht in Haltestelle Limmatplatz

Am Freitagmorgen kam es zu einem Verkehrsunfall in Zürich. Ein Bus kam von der Spur ab und krachte in die Limmatplatz-Haltestelle. Mehrere Personen wurden verletzt. Am Freitagmorgen ist ein Bus am Zürcher Limmatplatz verunfallt.

Verkehrschaos in Zürich! Am Freitagmorgen kurz nach 8 Uhr verunfallte ein Bus bei der Haltestelle Limmatplatz, wie Michael Walker, Sprecher der Stadtpolizei Zürich gegenüber BLICK bestätigt.





https://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/stadtpolizei_zuerich/medien/medienmitteilungen/2021/januar/mehrere _verletztenachkollisionamlimmatplatzzeugenaufruf.html









20min: Bergung des Busses aufwendig

Laut Schutz und Rettung Zürich gestaltet sich die Bergung des Busses aufwendig. Wie es in einer Mitteilung heisst, stellt eine besondere Herausforderung bei der Bergung und Sicherung des Busses das beschädigte Akkupaket auf dem Dach des Trolleybusses dar. Die Berufsfeuerwehr erstellte einen dreifachen Brandschutz gegen mögliche Brandereignisse und überwacht derzeit mit einer Wärmebildkamera das Akkupaket, um zu verhindern, dass ein Brand entsteht. Anschliessend wird die Berufsfeuerwehr in Zusammenarbeit mit einem Abschleppdienst den Bus bergen.

Wie die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) mitteilen, ist die Strecke zwischen Militär-/Langstrasse und Bucheggplatz für den Busbetrieb der Linie 32 in beiden Richtungen gesperrt. Die Linie 32 verkehrt nur auf den Strecken Strassenverkehrsamt - Militär-/Langstrasse und Holzerhurd - Bucheggplatz. Den Fahrgästen von und nach Limmatplatz empfehlen wir die Tramlinien 4, 6 und 13 zu benützen.

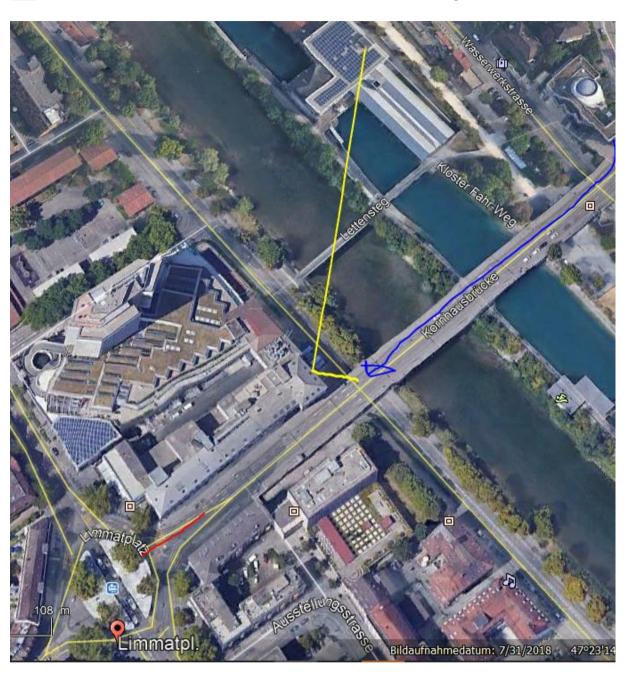
Die Untersuchung der Funkbelastung am Ort erfolgte am 11.1.2021, ca. 16.00

Der Bus wurde auf ca. 5m Länge am Dach gebremst, ist dabei vollständig in die Federn gedrückt worden, also ein vergleichsweise schonender Bremsvorgang, der sich auch in den wenigen Verletzungfolgen zeigt. Die Geschwindigkeit war nicht sehr hoch, was nicht auf ein Bremsversagen hinweist, sondern auf ein vollständiges Fehlen der aktiven Lenkung in die Kurve.

Hier sind die Sender von der SBB/Langstrassenunterführung und der 5G im südlichen Bereich wirksam.

Rechts auch ein sogenannter Kleinsender, der aber hier wohl auch einen wichtigen Beitrag leistet.

Hier nach etwa 10m hat er die Kurve aus einem unbekannten Grund nicht gelenkt.







Links direkte Strahlung vom Sender EWZ 1.64 mW/m2. Rechts Reflexion an Scheiben 0.77 mW/m2

In diesem Winkel kommen davon **draussen** noch 47% an, mit einer weiteren Reduktion an der Frontscheibe auf den Fahrer **innen** noch sicher noch über 0.4 m2W/m2. Die Reflexion wiederholt sich mindestens 2-3 mal aufgrund der Lage der Scheiben, der Brückenneigung und des Senders.

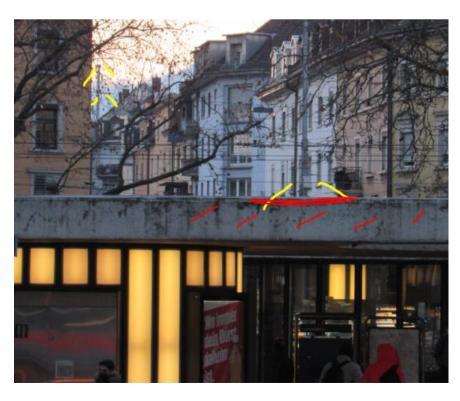




Bild Medien

Eigene Aufnahme der praktisch gefahrenen Linie: hier muss er aufgrund der Länge vor dem Einlenken der Kurve <u>auf</u> die Sicherheitslinie fahren.

Sender frontal im Ablauf dieses Lenkmanövers – und rechts an Gebäude.



Erste punktuelle, orientierende Messung am ungefähren Ort des Kontrollverlusts:





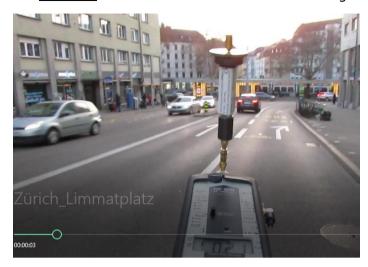
Vorstrecke: Hier wird bergab immer etwa gleich schnell Richtung Limmatplatz gefahren, mit konstanter, leichter Bremsung



punktuelle Messung: 0.58 mW/m2

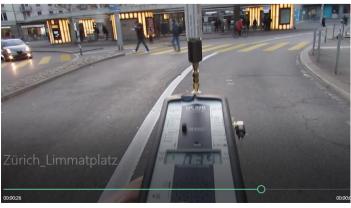


 $\hbox{Ein $\underline{\sf Messfilm}$ von der Mitte des Hauses rechts beginnend, Einstellung "peak hold"}$



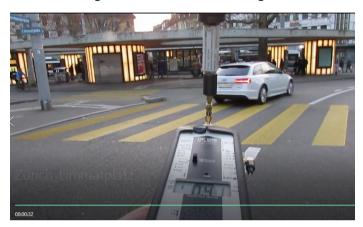


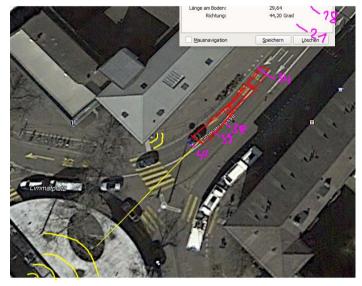






Das Fahrzeug links verändert den Pegel nicht.





Der zweite Durchgang mit dem Messgerät für höhere Frequenzen (5G) (HFW 59D, 2.4- 10.0 gHz - 5G)



30.7 uW/m2



30.8 uW/m2



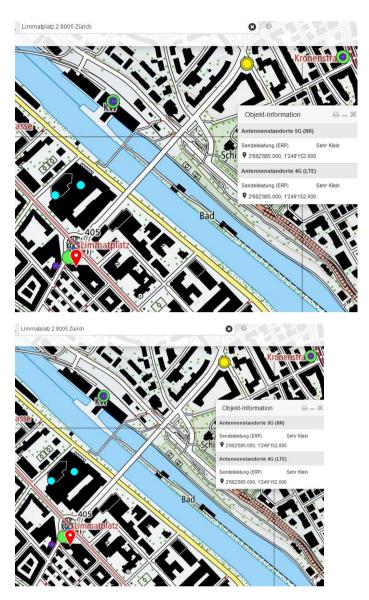
Der Kleinsender <u>frontal</u>, der hier

gemessen ist, liegt jeweils hinter der Antenne versteckt.



zeigt ebenso eine – leichte - Zunahme

im kritischen Bereich – hier folgt als nächstes der Schatten des Betondachs.



Die Untersuchung des Unfallablaufs ist gemäss Aussagen des Sachverständigen der Stadtpolizei Zürich, W.Brucks, noch im Gang.

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://aqu.ch/1.0/pdf/aqu-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

<u>Zur Möglichkeit der Messung von Sendeleistungen 5G:</u> 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

 $Hansueli \ Stettler. Bau\"{o}kologie. Funkmesstechnik. Lindenstrasse \ 132.9016 \ St. Gallen. www. hansueli stettler. ch. info@hansueli stett$