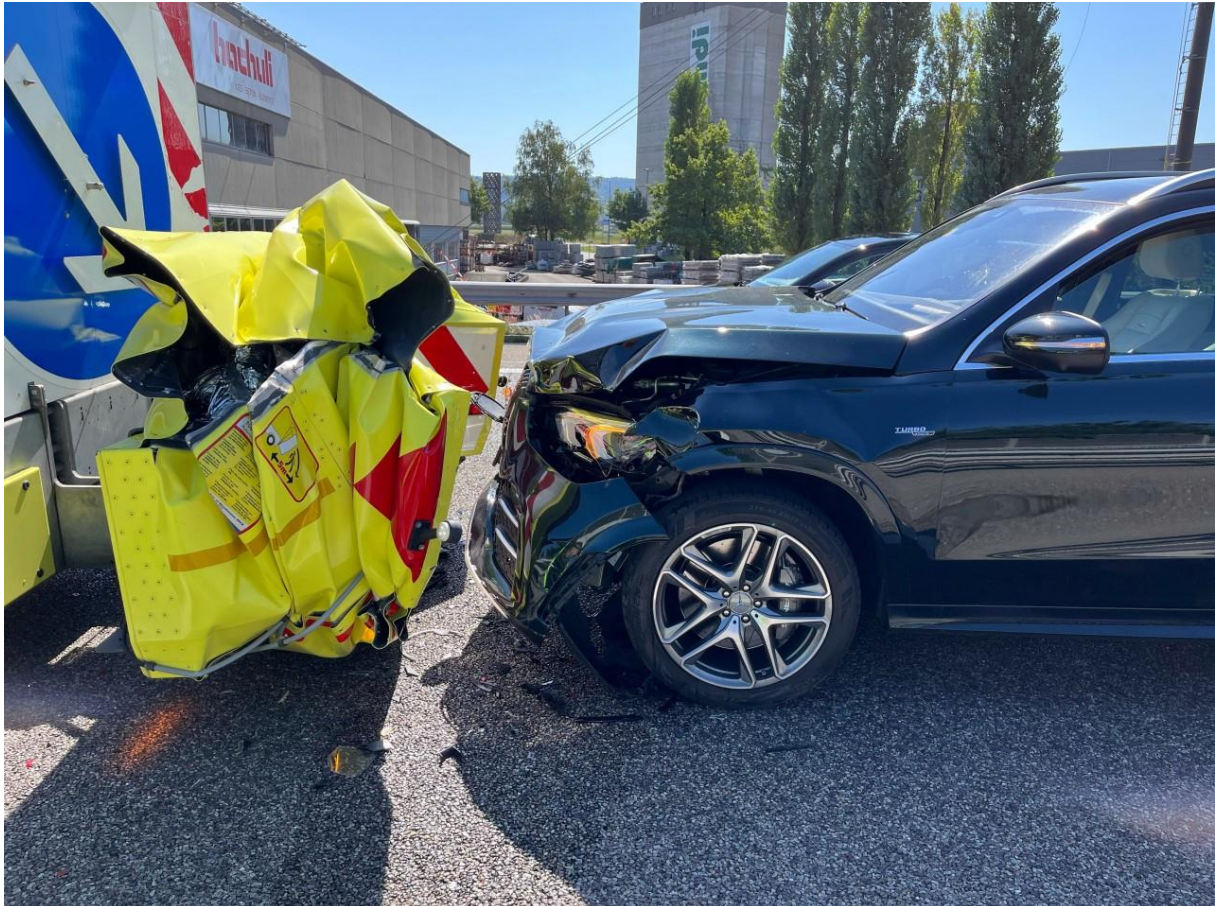


Kölliken / A1: Autopilot und Lenker erkennen Baustelle nicht

Mit eingeschaltetem "Autopilot" fuhr ein Mercedes auf der Autobahn Richtung Zürich. Die Tagesbaustelle mit dem Prellbock stoppte den SUV abrupt. Zwei Personen wurden leicht verletzt.



Am 16. August 2023, kurz nach 11.00 Uhr fuhr ein 33-jähriger SUV-Fahrer auf der Autobahn A1, in Richtung Zürich. Der Mercedes wurde durch den Fahrassistenten gelenkt. Gleichzeitig befand sich auf Höhe Kölliken eine Tagesbaustelle auf der Überholspur. Diese war vorsignalisiert und mittels Prellbocklastwagen abgesichert. Weder der Mercedeslenker, noch dessen Fahrassistenten bemerkten die Signalisation oder den stillstehenden Prellbock auf der linken Spur. Folglich kam es zur Kollision zwischen dem SUV und dem Prellbock.

Beim Aufprall wurden der Mercedesfahrer und der Lenker des Baustellenprellbocks leicht verletzt. Beide wurden mit Ambulanzen ins Spital transportiert. Am Mercedes wie auch dem Auffahrdämpfer entstand Sachschaden von rund hunderttausend Franken.

Zwecks Klärung des genauen Unfallhergangs nahm die Kantonspolizei Aargau die Ermittlungen auf. Zwecks Feststellung der Fahrfähigkeit wurde beim SUV-Fahrer durch die Staatsanwaltschaft eine Blut- und Urinprobe angeordnet. Der Führerausweis wurde ihm vorläufig abgenommen.

[https://www.ag.ch/de/aktuell/medien/medienmitteilungen-
kapo?stichworte=&startdate=&enddate=&st_mode=kapo&bereits_geladen=true&q=&partialfields=%28Organisation%3A%29.%28Theme%3A%29&num=10&searchsubmit=suchen&m](https://www.ag.ch/de/aktuell/medien/medienmitteilungen-
kapo?stichworte=&startdate=&enddate=&st_mode=kapo&bereits_geladen=true&q=&partialfields=%28Organisation%3A%29.%28Theme%3A%29&num=10&searchsubmit=suchen&m)

[mk=koelliken-a1-autopilot-und-lenker-erkennen-baustelle-nicht-079114f2-67c6-4328-929f-0e86c7f9cfd7_de](https://www.google.com/maps/@47.195895,8.020902,2m/data=!3m1!1e3!3m2!1s0x488000000000000000:0e86c7f9cfd7_de)

Elektrosmog im Unfallablauf

Der Verursacher fährt hier auf einer übersichtlichen Geraden auf die länger signalisierte Baustelle zu. Endlage Höhe Gebäude mit der roten Schrift aufweissem Grund:



Hier hätte der Lenker im «Überwachungsmodus» reagieren sollen und das System übersteuern müssen.

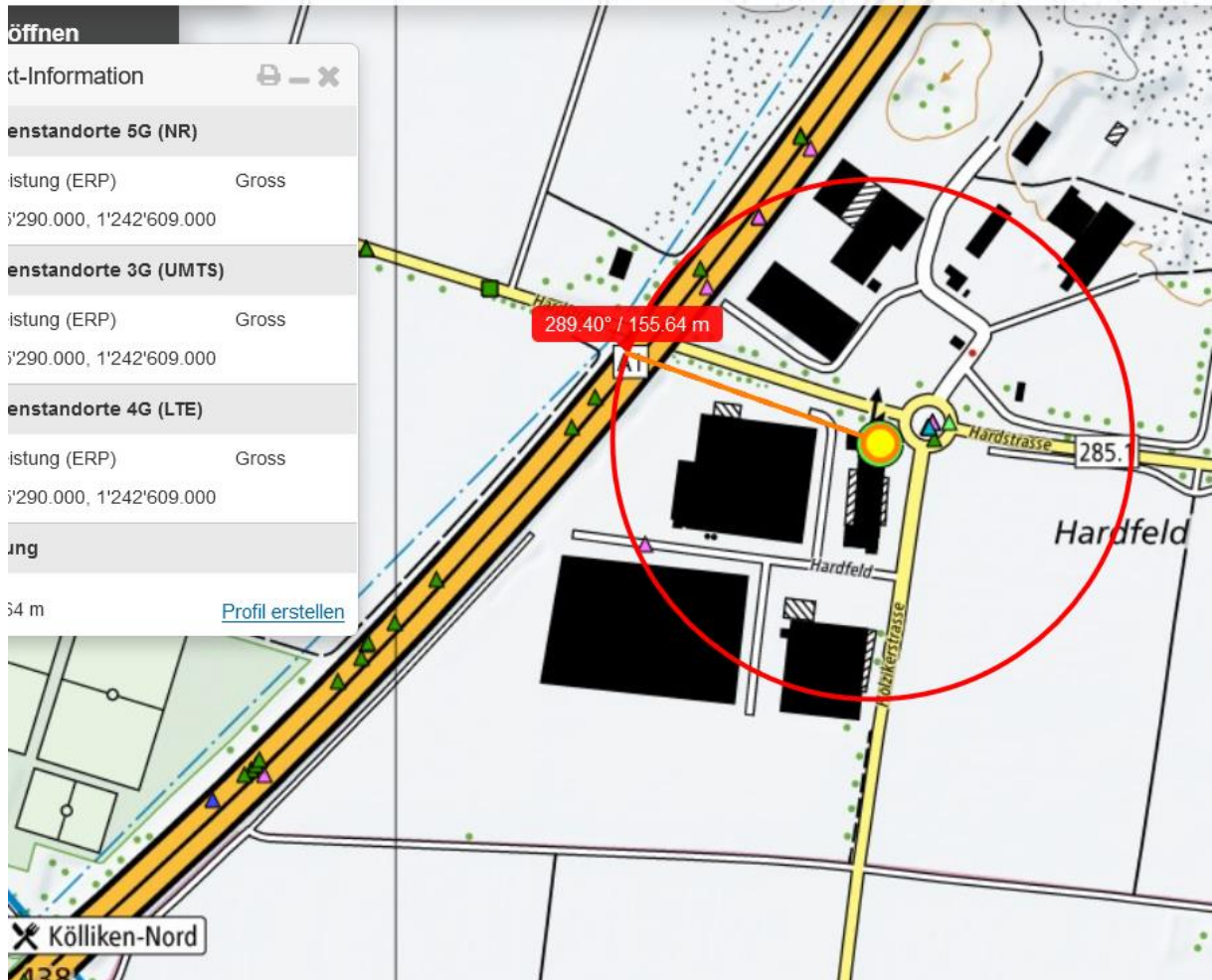
So wie die komplette (progressive) Deformation des Aufprallschutzes und der Motorhaube aussehen, hat er (zu spät, aber immerhin) noch gebremst, so dass die Kollisionsgeschwindigkeit um oder unter 50 km/h gelegen haben könnte.

Die Kosten dürften somit etwa symmetrisch ausfallen; ein (stationärer) Aufpralldämpfer kostete 2009 etwa 80.000 Euro <https://www.medienservice.sachsen.de/medien/news/136908>

Die Einstrahlung vom Silo Landi ist hier sehr hoch – die rechte Seitenscheibe steht in einem optimalen Winkel im Moment der Wahrnehmung des kommenden Problems (das durch Vorsignalisationen angezeigt worden ist ...

Das Fahrzeug ist hoch gebaut.

Der Lenker hat somit bei seinem Versuch auch eine hohe seitliche Funkbelastung gehabt, was sich bei vielen anderen Unfällen als förderlich für Einschlafmomente gezeigt hat.





zwei Sender und vermutlich Polycom

Exkurs zu: Autonom Fahren CH

Die Beratungsstelle für Unfallverhütung BfU befasst sich auch seit einigen Jahren mit dem «automatisierten Fahren», mochte aber auf Anfrage nicht bekannt geben, aufgrund welcher Beschlüsse (politischer oder auf der Verwaltungsebene) sie sich darum kümmert.

Klar ist zurzeit, dass die beschriebene Fahrweise des Lenkers gegen die geltenden Gesetze verstösst, indem er sich auf den Fahrassistenten verliess, ohne rechtzeitig einzugreifen.

Die Polizei und vermutlich ein Gericht wird klären, welche Rolle der Lenker mit seinem Fahrzeug beim Experiment des «autonomen Fahrens» zum Unfallzeitpunkt eingenommen hat. Aufgrund seines Alters gehört er jedenfalls zur Gruppe der Fahrer mit hohem Unfallrisiko.

https://www.bfu.ch/media/ezkgwgcl/bfu_2-376-01_forschung-automatisiertes-fahren-mischverkehr.pdf

Zitat:

Der Bericht soll Hinweis dafür geben, dass – bei allen positiven Aspekten des automatisierten Fahrens – im heute beginnenden Mischverkehr noch über viele Jahre mit verschiedenen neuen Herausforderungen für die Verkehrssicherheit zu rechnen ist.

(...) Als weiteres Ergebnis zeigen die Forscher in [41] für alle Fahrzeughersteller, dass konventionelle Fahrzeuge erst nach einer mittleren Laufleistung von mehr als 800 000 Kilometern an einem Unfall beteiligt sind. Bei hochautomatisierten Fahrzeugen ermittelten die Forscher eine mittlere Laufleistung bis zu einem Unfall von knapp 70 000 Kilometern.

(...)

Bei einem zunehmenden Flottenanteil von Fahrzeugen auf den Stufen SAE-L2 und insbesondere SAE-L3 kommt die Studie hingegen zu dem Schluss, dass die Sicherheitsverluste (z. B. durch Vigilanzminderung und durch die Übernahmeproblematik und allgemein die Mensch-Fahrzeug-Interaktion) die Sicherheitsgewinne deutlich übersteigen können. Die Forscher schätzen gemäss Abbildung 13, S. 33 dass das Unfallgeschehen in der Schweiz in einer vollständig auf Stufe SAE-L3 verkehrenden Fahrzeugflotte um knapp mehr als 30 % steigen würde. Hauptsächlich verantwortlich für diesen Anstieg ist die Übernahmeproblematik in Situationen, in denen die Fahraufgabe vom automatisierten Fahrzeugsystem dem menschlichen Fahrer innerhalb eines eher kurzen Zeitraums zurückgegeben wird.

(...)

Wetter trocken, Strahlung ungedämpft.

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. Mevissen / 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 Elektromog auf Verkehrsunfälle: <https://www.hansuelistettler.ch/elektrosmog/elektrosmog-im-verkehr/studie>

Keine Messung von Sendeleistungen 5G: <https://www.gigahertz.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