Stand: 27.08.2025 12:44:14

Vorgangsmappe für die Drucksache 17/10182

"Aus dem Zugunglück in Bad Aibling lernen - Sicherungssysteme optimieren"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 17/10182 vom 24.02.2016
2. Beschluss des Plenums 17/10228 vom 25.02.2016
3. Plenarprotokoll Nr. 66 vom 25.02.2016

Bayerischer Landtag

17. Wahlperiode 24.02.2016 **Drucksache 17/10182**

Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Thomas Kreuzer, Karl Freller, Kerstin Schreyer-Stäblein, Gudrun Brendel-Fischer, Josef Zellmeier, Erwin Huber, Eberhard Rotter, Jürgen Baumgärtner, Dr. Otmar Bernhard, Markus Blume, Christine Haderthauer, Klaus Holetschek, Sandro Kirchner, Otto Lederer, Walter Nussel, Dr. Harald Schwartz** und **Fraktion (CSU)**

Aus dem Zugunglück in Bad Aibling lernen – Sicherungssysteme optimieren

Der Landtag wolle beschließen:

Der Landtag spricht den Angehörigen der elf Todesopfer sowie den zahlreichen Verletzten des furchtbaren Zugunglücks bei Bad Aibling sein tiefempfundenes Mitgefühl und seine aufrichtige Anteilnahme aus.

Der Landtag dankt den zahlreichen Einsatzkräften und freiwilligen Helfern aus Bayern und Österreich für ihren enormen Einsatz und die vielfältige, spontane Hilfe am Unfallort sowie der Bevölkerung für die große Spendenbereitschaft. Er wünscht den Helfern bei der Bewältigung der schweren Eindrücke und Erlebnisse viel Kraft. Es ist anzuerkennen, dass auch Betreuungs- und Versicherungsleistungen an Hinterbliebene und Unfallopfer schnell angelaufen sind.

Der Landtag begrüßt, dass im Ausschuss für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie bereits erste Berichte zu Hergang und Ursachen des Zugunglücks in Bad Aibling gegeben und debattiert wurden.

Der Landtag beauftragt die Staatsregierung, unverzüglich nach Vorliegen des abschließenden Untersuchungsberichts der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes dem Landtag einen zusammenfassenden Bericht zu geben. Dabei ist auf mögliche Konsequenzen für eine Optimierung der Sicherungssysteme einzugehen, obwohl der Verkehr auf der Schiene bereits das sicherste Verkehrsmittel zu Lande darstellt.

Der Landtag bittet, insbesondere zu prüfen,

- ob die Eingriffsschwelle bei technischen Vorkehrungen, die der Sicherheit des Schienenverkehrs dienen, erhöht werden muss, vor allem wenn es lediglich um Verspätungen geht;
- ob das vorhandene Regelwerk hinsichtlich einer Absicherung bei risikobelasteten Einzelentscheidungen ausreicht;
- ob eine verbesserte Funkabdeckung an Bahnstrecken das Unfallrisiko reduzieren kann und
- ob für den Fall, dass zwei Züge auf Kollisionskurs sind, durch automatisch funktionierende Kommunikationssysteme eine weitere Sicherung eingebaut werden kann.

Außerdem soll geprüft werden, wie die Kommunikation zwischen allen Verantwortlichen insbesondere im Hinblick auf eine schnelle und fachlich gebotene Hilfeleistung weiter verbessert werden kann.

Begründung:

Das Zugunglück in der Nähe von Bad Aibling am 9. Februar 2016 ist eines der schwersten Zugunglücke in der Geschichte Bayerns. Bei dem Zusammenstoß kamen elf Menschen ums Leben, 21 Personen wurden schwer und 63 leicht verletzt. Den Angehörigen der verstorbenen Opfer gilt Mitgefühl und aufrichtige Anteilnahme und den Verletzten der Wunsch auf rasche und vollständige Genesung.

Allen voran ist der herausragende Einsatz von Rettungsdienst und Feuerwehr zu würdigen. Während des gesamten Rettungseinsatzes waren in der Spitze rund 700 Einsatzkräfte der Feuerwehr, des Bayerischen Roten Kreuzes, des Österreichischen Roten Kreuzes, des Malteser Hilfsdienstes, des Arbeiter-Samariter-Bundes, der Johanniter-Unfallhilfe, der Berg- und Wasserwacht, der Deutschen Lebensrettungs-Gesellschaft, der Ambulanz Rosenheim, des Technischen Hilfswerks, der Bayerischen Polizei und der Bundespolizei sowie Kriseninterventionshelfer vor Ort. Allen Verantwortlichen und beteiligten in- und ausländischen Einsatzkräften ist für ihr beispielloses Engagement und den reibungslosen Ablauf des Hilfseinsatzes zu danken. Die deutschen und österreichischen Einsatzkräfte waren unverzüglich zur Stelle und arbeiteten hochprofessionell. Beeindruckend war auch die große Hilfsbereitschaft in der bayerischen Bevölkerung.

In der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie gaben Verantwortliche der Staatsregierung, der Deutschen Bahn und der Bayerischen Oberlandbahn am 18. Februar 2016 bereits erste Berichte zu den Erkenntnissen zur Ursache des Zugunglücks.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Die Ermittlungen wurden unverzüglich aufgenommen, werden nun detailliert ausgewertet und sobald die Ergebnisse bzw. Erkenntnisse vorliegen, muss diskutiert werden, welche Konsequenzen an der Schnittstelle Mensch-Technik zu ziehen sind. Auf Basis der Auswertung der technischen Daten muss eruiert werden, was getan werden muss, um potenzielle Risikofaktoren weiterhin zu reduzieren, dabei aber auch die Möglichkeit für menschliches Eingreifen zu erhalten. Zudem ist auch zu prüfen, wie die Kommunikation zwischen allen Verantwortlichen weiter verbessert und insbesondere die Übermittlung der Passagierdaten unter Berücksichtigung des Datenschutzes beschleunigt werden kann.

Bayerischer Landtag

17. Wahlperiode 25.02.2016 **Drucksache** 17/**10228**

Beschluss

des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten **Thomas Kreuzer, Karl Freller, Kerstin Schreyer-Stäblein, Gudrun Brendel-Fischer, Josef Zellmeier, Erwin Huber, Eberhard Rotter, Jürgen Baumgärtner, Dr. Otmar Bernhard, Markus Blume, Christine Haderthauer, Klaus Holetschek, Sandro Kirchner, Otto Lederer, Walter Nussel, Dr. Harald Schwartz** und **Fraktion (CSU)**

Drs. 17/**10182**

Aus dem Zugunglück in Bad Aibling lernen – Sicherungssysteme optimieren

Der Landtag spricht den Angehörigen der elf Todesopfer sowie den zahlreichen Verletzten des furchtbaren Zugunglücks bei Bad Aibling sein tiefempfundenes Mitgefühl und seine aufrichtige Anteilnahme aus.

Der Landtag dankt den zahlreichen Einsatzkräften und freiwilligen Helfern aus Bayern und Österreich für ihren enormen Einsatz und die vielfältige, spontane Hilfe am Unfallort sowie der Bevölkerung für die große Spendenbereitschaft. Er wünscht den Helfern bei der Bewältigung der schweren Eindrücke und Erlebnisse viel Kraft. Es ist anzuerkennen, dass auch Betreuungs- und Versicherungsleistungen an Hinterbliebene und Unfallopfer schnell angelaufen sind.

Der Landtag begrüßt, dass im Ausschuss für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie bereits erste Berichte zu Hergang und Ursachen des Zugunglücks in Bad Aibling gegeben und debattiert wurden.

Der Landtag beauftragt die Staatsregierung, unverzüglich nach Vorliegen des abschließenden Untersuchungsberichts der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes dem Landtag einen zusammenfassenden Bericht zu geben. Dabei ist auf mögliche Konsequenzen für eine Optimierung der Sicherungssysteme einzugehen, obwohl der Verkehr auf der Schiene bereits das sicherste Verkehrsmittel zu Lande darstellt.

Der Landtag bittet, insbesondere zu prüfen,

- ob die Eingriffsschwelle bei technischen Vorkehrungen, die der Sicherheit des Schienenverkehrs dienen, erhöht werden muss, vor allem wenn es lediglich um Verspätungen geht;
- ob das vorhandene Regelwerk hinsichtlich einer Absicherung bei risikobelasteten Einzelentscheidungen ausreicht;
- ob eine verbesserte Funkabdeckung an Bahnstrecken das Unfallrisiko reduzieren kann und
- ob für den Fall, dass zwei Züge auf Kollisionskurs sind, durch automatisch funktionierende Kommunikationssysteme eine weitere Sicherung eingebaut werden kann.

Außerdem soll geprüft werden, wie die Kommunikation zwischen allen Verantwortlichen insbesondere im Hinblick auf eine schnelle und fachlich gebotene Hilfeleistung weiter verbessert werden kann.

Die Präsidentin

I.V.

Reinhold Bocklet

I. Vizepräsident

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Präsidentin Barbara Stamm
Abg. Erwin Huber
Abg. Thorsten Glauber
Abg. Bernhard Roos
Abg. Markus Ganserer
Staatsminister Joachim Herrmann

Präsidentin Barbara Stamm: Ich rufe nun zur gemeinsamen Beratung auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Karl Freller, Kerstin Schreyer-Stäblein u. a. und Fraktion (CSU)
Aus dem Zugunglück in Bad Aibling lernen - Sicherungssysteme optimieren (Drs. 17/10182)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Thorsten Glauber u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)
Dauerhafte Hilfe für die Betroffenen des Zugunglücks bei Bad Aibling (Drs. 17/10207)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Markus Rinderspacher, Bernhard Roos, Natascha Kohnen u. a. und Fraktion (SPD)
Zugunglück Bad Aibling: Der Opfer gedenken - Unfallursachenanalyse treffen - Zugkatastrophen verhindern (Drs. 17/10208)

Ich eröffne die Aussprache. – Ich darf als Erstem Herrn Kollegen Erwin Huber das Wort erteilen. Bitte schön, Herr Kollege.

Erwin Huber (CSU): Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir alle stehen sicher noch unter dem schmerzlichen Eindruck, ja unter dem Schock der schlimmen Zugkatastrophe vom 9. Februar in Bad Aibling. Es war das schwerste Unglück dieser Art seit 40 Jahren. Wir hätten uns wohl alle nicht vorstellen können, dass in Deutschland zwei Züge frontal ineinander krachen.

Der Bayerische Landtag hat vor einer Woche in einer Schweigeminute der Opfer gedacht. Die Frau Präsidentin hat das Hohe Haus bei einem Gottesdienst in Bad Aibling vertreten und unsere Anteilnahme und unser Mitgefühl mit den Angehörigen der Opfer zum Ausdruck gebracht. Dafür danken wir Ihnen, Frau Präsidentin.

(Allgemeiner Beifall)

Wir wünschen den vielen Verletzten, die heute noch in Krankenhäusern versorgt werden, eine baldige und vollständige Genesung.

Auf der anderen Seite sind wir zutiefst beeindruckt von der Hilfeleistung der haupt- und ehrenamtlichen Kräfte. Innerhalb ganz kurzer Zeit waren in der Spitze 700 Hilfskräfte am Katastrophenort. Ihrem beherzten und professionellen Einsatz ist es zu verdanken, dass es keine weiteren Opfer gegeben hat. Es ist schon beeindruckend, wenn, um ein Beispiel zu nennen, in kurzer Zeit 15 Rettungshubschrauber an Ort und Stelle sind, um die Verletzten in die Krankenhäuser zu bringen. Die Hilfskräfte haben unter schwierigsten Bedingungen einen großartigen Einsatz erbracht, und ich glaube, es ist angebracht, dass dieses Hohe Haus insgesamt den Hilfskräften großen Dank und Anerkennung ausspricht.

(Allgemeiner Beifall)

Der Einsatz war mit Sicherheit sehr beschwerlich und belastend, und wir hoffen, dass alle Einsatzkräfte die Kraft aufbringen, die Eindrücke zu verarbeiten. Ich habe gelesen, dass es dazu in Bad Aibling Diskussionen gibt, und deshalb drücke ich der Freiwilligen Feuerwehr in Bad Aibling, die offenbar unter besonders schwierigen Bedingungen im Einsatz war, aus diesem besonderen Anlass unseren Respekt aus.

Meine Damen und Herren, der zuständige Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr hat sich in der letzten Woche in einer ersten Debatte mit dem Zugunglück befasst und hat darüber so intensiv, wie es in der Kürze der Zeit möglich war, diskutiert. Wir werden die Debatte sicher noch fortsetzen.

Unser Ziel muss sein, aus der Katastrophe zu lernen und alle Vorkehrungen dafür zu treffen, dass es ein derartiges Unglück in Bayern nicht mehr geben kann. Wir müssen uns dafür einsetzen, dass die Zugreisenden weiterhin das Vertrauen haben, mit einem sehr sicheren Verkehrsmittel unterwegs zu sein. Die Statistik bestätigt das. Das Risiko,

im Zug zu verunglücken, ist deutlich, nämlich, wie die Statistik sagt, 64-mal geringer als bei dem Verkehrsträger Auto und auch noch deutlich geringer als beim Bus. Wir haben also einen sicheren Zugverkehr in Bayern.

Aber es ist unsere Aufgabe, dafür zu sorgen, dass mögliche Schwachstellen im Gesamtsystem ausgeglichen und behoben werden. Ich habe mit einer gewissen Verwunderung gelesen und gehört, dass viele der Beteiligten aus den Verkehrsunternehmen in der letzten Woche gesagt haben: Es war keine technische Panne, es war kein technisches Versagen. Das stimmt. Aber damit, meine Damen und Herren, können wir uns nicht zufrieden geben.

Es muss ins Blickfeld gerückt werden, dass es möglicherweise notwendig ist, das Zusammenwirken von Sicherheitstechnik und Mensch besser zu regeln. Es ist Aufgabe der Staatsanwaltschaft und der Gerichte, die Verschuldensfrage in diesem Fall zu klären. Das ist nicht unsere Aufgabe als Parlament. Aber unsere Aufgabe ist es, dafür zu sorgen und dazu beizutragen, dass mithilfe der Ursachenforschung und von Vorschlägen von Experten Vorkehrungen getroffen werden, um das Risiko weiter zu minimieren. Wir wissen, Herr Innenminister, dass die Aufträge dazu erteilt sind. Wir bitten durch die Beschlüsse, die wir heute fassen, dass die Erkenntnisse auch unmittelbar dem Bayerischen Landtag zugeleitet werden. Dann müssen wir auch bereit sein, geeignete Korrekturen und Verbesserungen vorzunehmen.

Aus meiner Sicht ist es Philosophie des Arbeitsschutzes in Deutschland, dass die Sicherheitstechnik auch dann funktioniert, wenn – möglicherweise durch Stress, wegen Bedienungsfehlern oder in sonstiger Form – in das System eingegriffen wird.Gerade Sicherheitstechnik, die das Ziel hat, Menschenleben zu schützen und zu retten, muss robust gegen Bedienungsfehler ausgelegt sein. Dies sicherzustellen wird eine der Aufgaben sein.

Wir wissen, dass es moderne Sicherheitstechnik gibt. Diese ist auch bereits im Einsatz. Möglicherweise sind aber noch nicht alle Schnittstellen genau definiert worden.

Damit ist eine weitere Aufgabe klar. Wir wollen den Zugreisenden in Bayern vor Augen führen, dass das Parlament, die Volksvertretung, jeden Einsatz dafür leisten wird, die Sicherheitsstandards extrem hoch zu halten.

Dazu gehört, dass wir untersuchen, ob es Verbesserungsmöglichkeiten im Bereich der Kommunikation gibt. Vielleicht gelingt es uns, unmittelbar wirksame Verbesserungen herbeizuführen. Die Vertreter der beiden betroffenen Zugunternehmen haben uns im Ausschuss gesagt, dass es deshalb nicht leicht gewesen sei, für die Verletzten und die Angehörigen der Opfer in kurzer Zeit psychologische und finanzielle Hilfeleistungen zu erbringen, weil Gründe des Datenschutzes dagegen gestanden hätten. Es habe zwei oder drei Tage gedauert, die Betroffenen zu ermitteln. Ich will hier nicht die Schuldfrage aufwerfen, aber doch darauf hinweisen, dass Datenschutz kontraproduktiv ist, wenn er der Hilfe im Wege steht. Wir müssen in der Tat dafür sorgen, dass eine insoweit bestehende Rechtsunsicherheit beseitigt wird.

(Beifall bei Abgeordneten der FREIEN WÄHLER)

Unsere Aufgabe ist es, die Konsequenzen aus diesem Zugunglück zu ziehen. Wir wollen dazu beitragen, dass durch die Ausgestaltung des Regelwerks und durch die Nutzung modernster Technik die Risiken weiter vermindert werden und die Sicherheit gewährleistet wird.

Es ist schon gesagt worden, dass die beteiligten Unternehmen bereits unterwegs seien, auch Versicherungsleistungen abzuwickeln. Dass wir ein Augenmerk darauf haben, ist klar.

Ich möchte das gesamte Hohe Haus bitten, dem Antrag der CSU-Fraktion zuzustimmen. Wir werden auch dem Antrag der SPD-Fraktion zustimmen. Mir ist gesagt worden, dass die Fraktion der FREIEN WÄHLER ihren Dringlichkeitsantrag in einer geänderten Fassung vorlegen will, sodass wir auch dem zustimmen können. Wenn wir heute diese drei Beschlüsse fassen, senden wir das klare Signal, dass sich der Baye-

rische Landtag in großer Verantwortung dieser Herausforderung stellt. – Ich danke Ihnen.

(Beifall bei der CSU und Abgeordneten der SPD und der FREIEN WÄHLER)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank, Herr Kollege Huber. – Jetzt darf ich Herrn Kollegen Glauber bitten. Bitte schön, Herr Kollege.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): Frau Präsidentin, verehrte Kolleginnen und Kollegen, verehrte Gäste! Nach wie vor ist auch die Landtagsfraktion der FREIEN WÄHLER tief bestürzt. Wir sprechen den Angehörigen der Todesopfer unser tiefes Mitgefühl aus. Wir hoffen auf schnelle und vollständige Genesung der Verletzten – einige sind schwerverletzt –, damit sie zu ihren Familien zurückkehren und wieder ihrer Arbeit nachgehen können.

Unsere bayerischen Rettungskräfte sind von österreichischen Rettungskräften unterstützt worden. Es hat sich gezeigt: Wir haben die wohl weltweit besten Rettungskräfte. Es ist sehr wichtig gewesen, dass durch den hervorragenden, raschen und professionellen Einsatz Schlimmeres vermieden werden konnte.

Sowohl unser Landtagsverkehrsausschuss als auch der Verkehrsausschuss in Berlin steht vor der Frage, ob sich ein solches Unglück wiederholen kann. Es ist wichtig, dass der Freistaat seiner Verantwortung als Besteller von Verkehrsdienstleistungen nachkommt. Möglich ist dies über die Bayerische Eisenbahngesellschaft. Wir müssen schon bei der Bestellung darauf achten, dass die Eisenbahnunternehmen auch im Nahverkehr alles dafür tun, dass es keine weiteren Opfer gibt. Insoweit ist der Ausschuss nach der Anhörung schon zu ersten Erkenntnissen gekommen. Die Ermittlungen laufen weiter.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, Sie müssen sich das technisch so vorstellen: Die PZB 90 ist ein punktförmiges Zugbeeinflussungssystem. Zwei Signale sind hintereinander geschaltet. Wenn das erste Signal auf Rot steht, dann muss die Fahrdienstlei-

terin oder der Fahrdienstleiter das Zeichen geben, dass weitergefahren werden darf. Der Lokführer muss dies bestätigen. Wenn nach dem zweiten auf Rot stehenden Signal kein Ersatzsignal gegeben wird, wird der Zug automatisch abgebremst. Jetzt stellt sich die Frage: Wie konnten in Bad Aibling trotz Vorhandensein dieses Systems zwei Züge auf dieser eingleisigen Strecke zeitgleich und in entgegengesetzten Richtungen fahren?

Das funktionierte deshalb, weil auch die Fahrdienstleitung in dieses System eingreifen kann. Ich habe schon eine Anfrage gestellt; im Ausschuss war seitens der Bahn keine Auskunft möglich. Für die Gleisinfrastruktur ist die DB Netz AG zuständig. Die Deutsche Bahn hat die Frage zu beantworten, wie oft das Ersatzsignal Zs 1 gegeben, das Sicherungssystem also abgeschaltet wird. Bis zu einer Geschwindigkeit von 160 km/h kommt das Punktförmige Zugbeeinflussungssystem zur Anwendung, bei höheren Geschwindigkeiten ein linienförmiges.

Sowohl dem Bayerischen Landtag als auch deutschlandweit ist die Frage zu beantworten, wie oft pro Tag, pro Woche bzw. pro Monat das Sicherungssystem abgeschaltet wird. Bei der Abschaltung greift der Mensch in das System ein. Wir alle wissen, was passieren kann, wenn Menschen in Systeme eingreifen. Möglicherweise liegt eine Arbeitsüberlastung vor. Verschiedene Faktoren können dazu führen, dass die Technik nicht mehr imstande ist, das System zu überwachen. Die daraus resultierenden Fragen müssen geklärt werden. Ich erwarte von der Deutschen Bahn eine Antwort auf meine schriftliche Anfrage, um daran anknüpfend weitere Entscheidungen treffen zu können.

Erwin Huber hat die Frage, was wir noch tun können, nur gestreift. Meines Wissens hat das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt ein System entwickelt, mit dem es möglich wird, dass Züge sich erkennen. Die Bayerische Oberlandbahn – BOB – hat dieses System wohl schon mit ihren Stadler-Fahrzeugen getestet. Es ist sehr wichtig, dass Züge, die aufeinander zufahren, sich erkennen. Experten haben allerdings da-

rauf hingewiesen, dass es noch keinen europaweit einheitlichen Standard gibt und längst nicht alle Züge mit einem entsprechenden System ausgerüstet sind.

Wir, der Freistaat, sind Besteller von Eisenbahnverkehr in Bayern und sollten über die Bayerische Eisenbahngesellschaft alles dafür tun, dass die Züge des von uns bestellten Nahverkehrs zumindest perspektivisch mit solchen Systemen ausgestattet werden. Damit könnten wir sicherstellen, dass die Fahrzeuge sich erkennen und gegebenenfalls automatisch abgebremst werden. – Soweit zu dem technischen Teil.

Unser Antrag zielt aber noch in eine andere Richtung. Unserer Fraktion ist es sehr wichtig, wie es im Nachgang dieses Unglücks mit der Abwicklung der Ansprüche der Angehörigen und der Hinterbliebenen weitergeht. Dies muss unbürokratisch und schnell erfolgen. Es stellt sich auch die Frage, was die Verunfallten, die berufsunfähig werden, von der Berufsunfähigkeits- bzw. der Berufshaftpflichtversicherung erwarten können. Können sie Ansprüche geltend machen? Ist das wirklich so einfach, wie es im Ausschuss dargestellt worden ist?

Die Fraktion der FREIEN WÄHLER möchte verhindern, dass die Verunfallten, die Verletzten viele Jahre warten und lange Wege gehen müssen, um zu ihrem Recht zu kommen. Deshalb fordern wir in unserem Antrag die Staatsregierung auf, den Hinterbliebenen und den Angehörigen der Verletzten jedwede Hilfestellung zu leisten. Wir schlagen vor, beim Innenministerium einen Ansprechpartner einzusetzen, der auch dafür zuständig wäre, die Betroffenen zu der richtigen Stelle zu lotsen.

Es gibt in Bayern Einrichtungen, die schnell Hilfe leisten können. Ich nenne die Stiftung Opferhilfe Bayern. In dem Stiftungsrat sitzen Kollegen des Landtags. Justizminister Bausback hat den Vorsitz. Das ist eine Möglichkeit, rasch Hilfe zu leisten. Ich nenne auch die Verkehrsopferhilfe. Wir möchten verhindern, dass die Verunfallten erst lange Wege gehen müssen, obwohl wir relativ schnell auf kurzem Wege helfen können.

Die Gespräche mit Vertretern des Technischen Hilfswerks und des Landesfeuerwehrverbandes haben einen weiteren wichtigen Punkt aufgezeigt. Es geht darum, wie mit posttraumatischen Erkrankungen umgegangen wird, die lange nach dem Unfall entstehen. Was geschieht beispielsweise, wenn einer der Rettungskräfte in einem Vierteljahr oder einem halben Jahr nach dem Unglück durch die Hilfe, die er oder sie geleistet hat, nicht mehr seiner Arbeit nachgehen kann?Es wird ganz schwer sein, immer einen kausalen Zusammenhang herzustellen und zu sagen: Dass der Beruf nicht mehr ausgeübt werden kann, steht im Zusammenhang mit dem schweren Unfall. Das Gespräch mit dem Landesfeuerwehrverband bestätigt auch, dass da natürlich noch eine Lücke besteht.

Am schwierigsten ist es für Selbstständige. Es ist leider so, dass bei der Berechnung der Entschädigung für Selbstständige immer der Gewinn und die Einkünfte des Vorjahres als Maßstab genommen werden. Für junge Hilfeleistende, die sich selbstständig gemacht haben, also junge Mittelständler und junge Handwerker, muss man eine Regelung finden, wie da eine Basis geschaffen werden kann. Wir sprechen alle davon, dass es als Landtag unser großer Wunsch ist, den Ehrenamtlichen, die dort eine so hervorragende Hilfe geleistet haben, sowohl medizinische Hilfe als auch finanzielle Entschädigung zukommen zu lassen. Deshalb kommt der sehr weitreichende Antrag unsererseits.

Ein weiterer Punkt betrifft die Einrichtung eines Härtefallfonds für Unfallopfer wie im Falle von Bad Aibling, der sicher nicht alltäglich, aber sehr wichtig ist.

Leider konnten wir im Gespräch mit der Mehrheitsfraktion CSU nicht erreichen, dass dem Antrag so zugestimmt wird. Deshalb haben wir der Präsidentin einen veränderten Vorschlag vorgelegt. – Danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank, Herr Kollege. – Herr Kollege Roos, bitte.

Bernhard Roos (SPD): Werte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir schließen uns als SPD-Fraktion den Worten der Trauer und des Mitgefühls von Erwin Huber und vom Kollegen Thorsten Glauber natürlich an. Wir trauern mit den Angehörigen der Toten. Wir hoffen und drücken den Verletzten den Daumen, dass sie möglichst umfassend und schnell an Körper und Seele vollständig genesen werden. Gleiches gilt für die Hilfskräfte. Ich will anregen, dass man da auch zum Mittel der Supervision greift. Wir haben mittlerweile andere Möglichkeiten als beim letzten bedauerlichen Eisenbahnunglück in Bayern vor 40 Jahren, als vielleicht ein Schulterklopfen und ein "Passt-schon" gereicht haben. Mittlerweile sollten wir hier weiter sein.

Mit vollem Respekt danken wir als Landtag den Hunderten von haupt- und ehrenamtlichen Einsatzkräften. Auch ich sage, dass der sich jetzt anbahnende Konflikt in der Feuerwehr Bad Aibling mit der Kommune gelöst werden muss. Wenn es da an Material, Ausstattung und gefühlter Unterlassung von Unterstützung fehlt, muss man hier sicher seitens des Freistaats nachsteuern. Die Helfer-Gleichbehandlung hat der Kollege Thorsten Glauber bereits intoniert. Das gehört sicher auch dazu.

Es wäre verfehlt, wenn man jetzt sagen würde: Wir haben einen, der schuld ist – das ist immer ganz bequem –, nämlich der Fahrdienstleiter; jetzt schauen wir mal, was herauskommt. Auch wenn wir keine vorschnellen Schlüsse ziehen dürfen, etwa zum Thema Eingleisigkeit, dass man sagt, naja, muss ja was passieren, gilt: *Ein* Gleis ist genauso sicher wie zwei, drei, vier oder fünf Gleise. Es kommt immer auf die Kontrolle der Gleisbesetzung und -belegung an. Es wäre genauso verfehlt zu sagen: Naja, bei der BOB gab es mal was, das muss ja so sein. Tatsache ist auch da: Die Gleiskontrolle läuft über die DB Netz AG.

Herr Kollege Erwin Huber, ich bin dankbar dafür, dass wir in der letzten Woche die Anhörung mit der Bahn, der BOB, dem Meridian und der Bayerischen Staatsregierung sehr schnell gehabt haben. Dazu muss ich auch sagen: Wenn man mit den Kolleginnen und Kollegen der Eisenbahnverkehrsgewerkschaft, der EVG, spricht, wird klar, dass die Ausschaltung der sogenannten PZB 90 mit dem Sondersignal Zs 1 keine Sel-

tenheit ist. Es ist die Pflicht, jeweils zu dokumentieren, wer damit in der Kommunikationskette involviert war, warum und mit welchen Folgen. Das muss klar werden, weil dieses System bundesweit besteht und eventuelle Fehler in der Schnittstelle Mensch/Maschine/Technik aufgeklärt werden müssen. Natürlich müssen auch das Regelwerk und die Funkabdeckung überprüft werden. Es geisterte durch die Medien, dass der zweifache Notruf, den der Fahrdienstleiter absetzen wollte, nicht mehr angekommen ist und die Adressaten nicht mehr erreicht hat.

Es gilt, einen Kollisionskurs durch automatische Systeme zu vermeiden, etwa durch Radar. Wir haben das auch bei den Pkws. Warum soll dies nicht auch bei der Bahn gehen? Die Firma Stadler ist in diesem Fall mit dabei. Thorsten Glauber hat dies angesprochen.

Natürlich geht es auch um die Kommunikation, um das Vier-Augen-Prinzip und, wenn von der Regel mehrfach abgewichen wird, um die Fragen: Warum? Wieso? Es gilt also, als Lokführer nicht einfach kritiklos loszufahren, es gilt, zusammen mit den Zugführern, die auch alle sehr gut geschult sind, zu überprüfen, ob es wirklich das richtige Kommando ist.

Die Entwicklung des DLR Oberpfaffenhofen ist bereits vorhanden. Richtet man den Blick nach Österreich und in die Schweiz, die für die Infrastruktur der Bahn, pro Kopf gerechnet, das Fünf- bzw. gar Siebenfache der Bundesrepublik aufwenden, stellt man fest: Dort gibt es beispielsweise die Regel, dass man bei solch einem Signal nur 40 km/h auf Sicht fahren darf, aber nicht schneller. Infolgedessen glaube ich, dass datenbasierte und computergestützte Systeme nicht einfach durch ein Votum eines einzelnen Menschen fahrlässig oder unter Druck – was immer auch dazu führen kann – ausgeschaltet werden dürfen.

Wir müssen also im Interesse aller Bahnfahrer so weit kommen, dass das vielleicht angeknackste Grundvertrauen der Bevölkerung in die Bahn als den sichersten aller Verkehrsträger korrigiert wird und dass man nicht nur zwischen Kolbermoor und Bad

Aibling, sondern generell mit einem guten Gefühl in die Züge steigt, obwohl vielleicht nur ein Gleis vorhanden ist. Wir müssen wieder so weit kommen, dass dies aus den Hinterköpfen der Bevölkerung verschwindet, indem wir als Politiker alles Mögliche tun, um solche Unfälle in Zukunft zu vermeiden.

Wir werden dem CSU-Antrag und dem Antrag der FREIEN WÄHLER in geänderter Fassung zustimmen.

(Beifall bei der SPD und Abgeordneten der CSU und der FREIEN WÄHLER)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank, Herr Kollege. – Jetzt darf ich Herrn Kollegen Ganserer das Wort erteilen. Bitte schön, Herr Kollege.

Markus Ganserer (GRÜNE): (Vom Redner nicht autorisiert) Sehr geehrte Frau Präsidentin, werte Kolleginnen und Kollegen im Hohen Haus! Der Anteilnahme und den Mitgefühlsbekundungen meiner Vorredner gegenüber den Angehörigen der Opfer des tragischen Zugunglücks schließe ich mich persönlich, aber auch im Namen meiner Fraktion voll umfänglich an.

(Beifall bei den GRÜNEN und Abgeordneten der SPD)

Selbstverständlich gilt der Dank meiner Fraktion auch den zahlreichen freiwilligen und ehrenamtlichen Einsatzkräften. Die Bilder von dem tragischen Unglück, die über die Bildschirme gelaufen sind, haben uns alle tief bewegt. Diese Bilder werden wir so schnell nicht vergessen. Umso schwerer mag es dann für die Opfer, die Angehörigen und Einsatzkräfte sein, dieses Erlebte zu verarbeiten. Die Deutsche Bahn und die Bayerische Oberlandbahn waren deshalb von der ersten Stunde an mit psychologischer Betreuung dabei, um den Betroffenen Beistand zu leisten.

Der Antrag der FREIEN WÄHLER geht in die Richtung, diese notwendige psychologische Begleitung der Angehörigen, der Opfer und der Einsatzkräfte zu verbessern und zu optimieren. Deswegen werden wir uns diesem Antrag anschließen und ihm zustimmen.

Auch wenn wir bis zum heutigen Tag noch nicht alle Einzelheiten über den Unfallhergang kennen, sind wir in der Politik natürlich mit der Frage konfrontiert, was alles getan werden kann, ja getan werden muss, um in Zukunft solche Unglücke zu vermeiden.Deshalb stimmen wir auch den beiden anderen Anträgen von SPD und CSU zu; ja in gewisser Weise, Herr Kollege Huber, bin ich der CSU-Fraktion sogar dankbar, dass sie mit ihrem Antrag meine Anregung von letzter Woche aufgreift. Um die Debatte weiter sachlich, lösungsorientiert und besonnen führen zu können, sollten wir den Bericht der Eisenbahnunfall-Untersuchungsstelle abwarten, aber uns dann im Hohen Hause auch intensiv damit befassen und die nötigen Schlüsse und Konsequenzen ziehen.

(Beifall bei den GRÜNEN und Abgeordneten der SPD)

Dass nun der Verdacht besteht, dass das Funknetz der DB an der Unglücksstelle Funklöcher aufweist, wir davon im Ausschuss aber nicht unterrichtet wurden, hat mich schon etwas verwundert. Dass die Deutsche Bahn auch im 21. Jahrhundert in Deutschland selbst auf den Hauptstrecken wegen unzureichender Netzabdeckung kein kostenfreies WLAN anbieten kann, mag bedauerlich sein. Wenn aber das sicherheitsrelevante Funknetz Funklöcher aufweisen sollte, wie jetzt als Verdacht im Raum steht, ist für mich schon schwer zu verstehen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Trotz des tragischen Unglücks ist die Bahn das sicherste Verkehrsmittel – Kollege Huber und auch die anderen Vorredner haben dies schon erwähnt. Bei Einhaltung des Regelwerks ist auch eine eingleisige Strecke sicher zu betreiben. Daher ist der logische und wahrscheinlich der erste Schritt, sich das technische Regelwerk anzusehen und zu überprüfen, ob die Entscheidungsabläufe und die Kommunikation zwischen Fahrdienstleiter und Lokführer weiter präzisiert werden müssen.

Nach allem, was wir wissen, war in diesem Fall menschliches Versagen die Ursache. Deswegen erscheint es natürlich auch naheliegend, darüber nachzudenken, ob wir mit

technischen Systemen sozusagen eine Brandmauer einziehen können, die dann greift, wenn menschliches Versagen ins Spiel kommt.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, die Untersuchungen von schweren Bahnunglücken sind bis ins Detail geregelt. Es gibt die EU-Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit. In Deutschland ist die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle beim Eisenbahnbundesamt als unabhängige Behörde für die Aufklärung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb zuständig.

Noch am 9. Februar hat die zuständige Behörde die Zugkollision bei Bad Aibling zu einem Unfall gemäß Artikel 19 Absatz 1 der einschlägigen EU-Sicherheitsrichtlinie erklärt und die notwendigen Untersuchungen aufgenommen. Nach der Verordnung über die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb sind solche schweren Unfälle detailliert zu untersuchen, auszuwerten, aber auch entsprechende Sicherheitsempfehlungen abzugeben, die dazu beitragen, dass sich solche Unglücke in Zukunft nicht wiederholen können. Von daher hätte es eigentlich die Anträge nicht gebraucht. Sie dokumentieren aber zusammen mit entsprechenden Beschlüssen – deshalb werden wir zustimmen –, dass wir im Hohen Hause die Aufarbeitung des Unglücks ernst nehmen. Wenn der Untersuchungsbericht dann endlich vorliegt, gilt es, ihn hier auch umfassend zu behandeln und die entsprechenden Konsequenzen zu ziehen. Wir werden deshalb beiden Anträgen zustimmen.

(Allgemeiner Beifall)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank, Herr Kollege. – Für die Staatsregierung hat Herr Staatsminister Joachim Herrmann um das Wort gebeten. Bitte schön, Herr Staatsminister.

Staatsminister Joachim Herrmann (Innenministerium): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Das schwere Zugunglück in Bad Aibling hat uns sicherlich alle sehr betroffen gemacht. Elf Todesopfer sind zu beklagen, und über 80 Menschen wurden verletzt. Ich möchte im Namen der gesamten Bayerischen Staatsregierung an die-

ser Stelle den Angehörigen der Opfer noch einmal unser Beileid aussprechen. Den Verletzten wünsche ich eine rasche und vollständige Genesung.

In den vergangenen Tagen haben mich zahlreiche Zuschriften von Bürgerinnen und Bürgern erreicht, die sich besorgt fragen, wie es dazu kommen konnte und was unternommen werden kann, damit sich eine solche Tragödie nicht wiederholt. Die zuständige Staatsanwaltschaft hat ein Ermittlungsverfahren gegen den diensthabenden Fahrdienstleiter im Stellwerk von Bad Aibling eingeleitet. Die Ermittlungsbehörden gehen aktuell davon aus, dass er den in Richtung Rosenheim fahrenden Zug durch ein Ersatzsignal die Einfahrt in den Streckenabschnitt ermöglicht hat, auf dem bereits der Gegenzug unterwegs war. Demnach war menschliches Versagen die Ursache für das Unglück. Hinweise auf technische Mängel oder technisches Versagen gibt es bislang jedenfalls nicht. Auch gibt es keine Erkenntnisse, dass die vom Freistaat Bayern mit dem Angebot des Schienenpersonennahverkehrs beauftragte Bayerische Oberlandbahn eine Mitschuld an dem Unglück hat. Doch die Erkenntnis, dass menschliches Versagen ein derartiges Unglück ausgelöst hat, wirft immer auch die Frage auf, welchen Randbedingungen der Mensch im System unterworfen ist und in welcher Form diese vielleicht das Fehlverhalten begünstigt haben. Diese Diskussion ist verständlich. Sie muss geführt werden.

Allerdings warne ich auch vor voreiligen Schnellschüssen bei Forderungen nach Konsequenzen. So ist zum Beispiel nicht realistisch, sämtliche Strecken zweigleisig auszubauen. In Bayern haben wir über 100 eingleisige Strecken mit einer Gesamtlänge von 2.735 Kilometern – das entspricht nahezu der Hälfte des bayerischen Eisenbahnnetzes. Sie alle zweigleisig auszubauen, würde allein in Bayern einen dreistelligen Milliardenbetrag verschlingen. Es würde auch Jahrzehnte dauern, dies umzusetzen. Vor allen Dingen lässt sich aus der Unfallstatistik nicht ableiten, dass eingleisige Strecken generell unsicherer wären als zweigleisige Strecken. Auch auf zweigleisigen Strecken muss manchmal aus technischen Gründen im Gegenverkehr gefahren werden und so weiter und so fort.

Wie im Antrag formuliert, sollten wir bezüglich einer möglichen Optimierung der Sicherheitssysteme zunächst die Vorlage des abschließenden Untersuchungsberichts der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes abwarten. In dem Bericht wird die Untersuchungsstelle darlegen, wo Handlungsbedarf besteht, und dann auch konkrete Empfehlungen aussprechen.

Nach meiner Einschätzung sind die möglichen Handlungsfelder im vorliegenden Dringlichkeitsantrag bereits gut umrissen.

Erstens. Wir werden uns darüber Gedanken machen müssen, an welcher Stelle es menschliche Eingriffsmöglichkeiten in technische Sicherungssysteme geben muss und wie diese abgesichert werden können. Konkret wird es darum gehen, wie auf der einen Seite die Eingriffsmöglichkeit des Menschen möglichst gut gegen Fehlhandlungen wie in Bad Aibling abgesichert werden kann, ohne auf der anderen Seite den Bahnbetrieb übermäßig zu behindern oder diese Eingriffsmöglichkeiten gerade dann unmöglich zu machen, wenn der Mensch eingreifen soll, weil er feststellt, dass die Maschine technisch versagt. Auch das sollten wir bitte nicht völlig verdrängen. Wir alle erleben täglich, wie Computer versagen, wie irgendeine Technik nicht funktioniert. Aus meiner Sicht wird es auch in Zukunft so bleiben müssen: Am Schluss muss in unserer Gesellschaft immer der Mensch die Letztentscheidung haben. Wir wollen weder eine Rechtsordnung noch eine Gesellschaft, die am Schluss eine Technik als letzte Entscheidungskompetenz über den Menschen stellt. Das kann nicht die Zielsetzung unserer Gesellschaft sein.

Zweitens. Wir werden uns Gedanken über die Funkabdeckung an Bahnstrecken machen müssen. Im Falle des Bad Aiblinger Zugunglücks hat die Staatsanwaltschaft Traunstein mittlerweile ihre Ermittlungen auch auf das Zugfunknetz an der Unglücksstrecke ausgeweitet. Das Bayerische Landeskriminalamt ist von mir wie von der Staatsanwaltschaft beauftragt, das Funknetz der DB Netz AG auf eventuelle Funklöcher zu überprüfen. Hierzu führen Telekommunikationsspezialisten entsprechende Messungen durch. Auch finden Messfahrten der DB Netz AG auf der Unfallstrecke

zwischen Bad Aibling und Kolbermoor statt. Die Ermittlungen des Eisenbahn-Bundesamtes, der Bundespolizei und unserer Kriminalpolizei laufen auch in diesem Bereich auf Hochtouren.

Drittens wird die Frage zu diskutieren sein, ob und in welcher Form Züge ergänzend zu den bisherigen Sicherheitssystemen mit Kommunikationssystemen zum Kollisionsschutz ausgestattet werden sollen. Zu beachten ist dabei das geltende europäische Recht. Es sieht vor, dass Strecken bei Neubau und Modernisierung mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ETCS – European Train Control System – auszustatten sind.Dieses System gibt es schon in mehreren europäischen Ländern. Seit Dezember 2015 kommt es auch in Deutschland zum Einsatz. Zuletzt ist es auf der Neubaustrecke zwischen Erfurt, Halle und Leipzig eingebaut worden. ETCS ermöglicht eine Kommunikation zwischen Zügen und Strecke ohne ortsfeste Signale und bietet somit den geforderten Kollisionsschutz.

Unglücke wie dieses bedeuten natürlich auch schwierige Zeiten für die technischen Aufsichtsbehörden. Im aktuellen Fall ist das sowohl für die Infrastruktur als auch für die Züge das Eisenbahn-Bundesamt. Wenngleich Bayern offiziell nicht in der Verantwortung steht, so sichere ich natürlich dennoch zu, dass wir seitens der Staatsregierung alles tun werden, damit die Handlungsempfehlungen der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle umgesetzt werden, sobald diese vorliegen. Dies hat in Deutschland übrigens eine gute Tradition. So wurde nach dem letzten vergleichbaren Eisenbahnunfall, der sich 2011 im sachsen-anhaltinischen Hordorf ereignete und damals zehn Todesopfer forderte, die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung verschärft. Man hat damals die Abdeckung des gesamten Streckennetzes mit einer technischen Zugbeeinflussung vorgeschrieben, die innerhalb von drei Jahren immerhin bis Ende 2014 in ganz Deutschland erfolgreich umgesetzt wurde.

Eines dürfen wir trotz der fürchterlichen Bilder rund um das Zugunglück nicht vergessen: Die Bahn ist und bleibt in unserem Land das sicherste Verkehrsmittel zu Land. Die Wahrscheinlichkeit zu verunglücken, ist bei der Bahn um ein Vielfaches geringer

als zum Beispiel bei Pkw-Fahrten. In Relationen ausgedrückt: Bahnreisende haben ein 63-mal geringeres Todesrisiko und ein 113-mal geringeres Verletzungsrisiko als im Pkw-Verkehr.

Ich hatte vergangenen Montag wieder die Aufgabe, die Verkehrsunfallstatistik für das vergangene Jahr vorzustellen. 614 Tote waren auf Bayerns Straßen im vergangenen Jahr 2015 zu beklagen. Dabei sind in den allermeisten Fällen die Menschen schuld. Es ist heute die absolute Ausnahme, dass das technische Versagen eines Kraftfahrzeugs der Unfallgrund ist. Es kommt noch vor, aber in der Relation viel seltener als die Unfälle, die auf die Schuld von Verkehrsteilnehmern zurückzuführen sind. Die Bürgerinnen und Bürger Bayerns können deshalb weiterhin auf die Schiene vertrauen. Dies gilt umso mehr, wenn alle Beteiligten die Lehre aus Bad Aibling gezogen haben; denn jeder Unfall zeigt uns in der Regel auf, wie die Sicherheit weiter verbessert werden kann.

Was den Schadenersatz gegenüber den Hinterbliebenen der Toten und den Verletzten anbetrifft, so haben sich die nach der Gesetzeslage gleichermaßen in Gefährdungshaftung und damit verschuldensunabhängig haftenden Unternehmen, die Betreiber der Bayerischen Oberlandbahn und die DB Netz AG, darauf verständigt, dass zunächst das Versicherungsunternehmen der BOB einheitlich die gesamte Schadensabwicklung betreibt, damit ein Geschädigter nicht von einem Unternehmen an das andere verwiesen wird. Das ist für die BOB nach unseren Informationen der HDI, Haftpflichtverband der Deutschen Industrie. Uns liegt – das will ich ausdrücklich sagen – zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine einzige Beschwerde eines Betroffenen vor, dass das nicht richtig funktionieren würde. Nach unseren Informationen hat der HDI sehr schnell den Kontakt hergestellt. Von den Unternehmen wurde gesagt, dass sie in den ersten Tagen Schwierigkeiten hatten, überhaupt an die Daten der Betroffenen heranzukommen. Das müssen wir in der Tat klären, wie vorhin schon angesprochen worden ist. Ich glaube, das ist ein Problem, das sich – ich hoffe es jedenfalls – für die Zukunft einigermaßen vernünftig wird klären lassen.

Ich möchte abschließend an dieser Stelle ein großes Lob an die vielen Helferinnen und Helfer richten, die an der Bewältigung des Unglücks mitgewirkt haben. Sie alle haben dazu beigetragen, dass der Rettungseinsatz reibungslos abgelaufen ist. Wir wissen, dass nicht nur einige der Angehörigen der Opfer und einige Verletzte, sondern auch eine ganze Reihe der Helfer noch eine Weile der psychologischen Betreuung bedürfen werden; denn auch bei einigen der Helfer, auch bei solchen, die schon viele Unglücksfälle miterlebt haben, ist das, was sie dort erleben mussten und gesehen haben, eine große Belastung. Insgesamt können wir feststellen, dass dort hervorragende Arbeit geleistet worden ist. Das ist ein Beispiel für den großartigen Fortschritt auch in unseren Hilfeleistungssystemen im Vergleich zum Standard von noch vor 10, 20, 30 oder 40 Jahren, auch wenn man an das letzte große Unglück in dieser Region, in Warngau, vor 41 Jahren denkt.

Wir möchten uns seitens der Staatsregierung im Rahmen eines Staatsempfangs bei den Helferinnen und Helfern bedanken. Herr Ministerpräsident Seehofer wird hierzu gemeinsam mit Frau Landtagspräsidentin Stamm für den 7. März abends in die Residenz hier in München einladen. Zuvor wird es einen ökumenischen Gottesdienst im Münchner Liebfrauendom geben. Dieser wird für alle Beteiligten nochmals eine Gelegenheit zum Innehalten und zur gemeinsamen Verarbeitung dieser sicherlich schockierenden Erlebnisse bieten. – Wir werden dem Landtag aufgrund der vorliegenden Anträge sobald wie möglich zu allen aufgeworfenen Fragen berichten.

(Beifall bei der CSU, der SPD und den FREIEN WÄHLERN)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank, Herr Staatsminister. Damit ist die Aussprache geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Die Anträge werden dazu getrennt.

Ich lasse zunächst über den Dringlichkeitsantrag der CSU-Fraktion auf Drucksache 17/10182 abstimmen. Wer dem Antrag der CSU-Fraktion seine Zustimmung geben will, den bitte ich um ein Handzeichen. – Ich bitte, Gegenstimmen anzuzeigen.

– Keine. Stimmenthaltungen? – Auch keine. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag einstimmig angenommen worden.

Ich lasse jetzt über den Dringlichkeitsantrag der Fraktion FREIE WÄHLER auf Drucksache 17/10207 abstimmen. Hier wurde darum gebeten, dass der Antrag geändert wird. Ich lasse also über die geänderte Fassung abstimmen. Ich darf die geänderte Fassung nochmal verlesen, und zwar sollen der dritte und der vierte Absatz neu gefasst werden. Dort heißt es:

> Die Staatsregierung wird aufgefordert, bei Bedarf darauf hinzuwirken, dass die Landeszentralstelle Psychosoziale Notfallversorgung in Bayern Opfer, Angehörige und Rettungskräfte sowie die Betroffenen bei der Bewältigung der Unglücksfolgen, unter anderem durch Vermittlung spezieller Angebote der psychischen und seelsorgerischen Betreuung, unterstützt.
>
> Die Staatsregierung wird ferner aufgefordert zu berichten, wie die Abwicklung von Entschädigungsleistungen für die Betroffenen realisiert wird.

Wer dem Antrag der Fraktion der FREIEN WÄHLER in dieser geänderten Fassung seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Ich bitte, Gegenstimmen anzuzeigen. – Keine. Stimmenthaltungen? – Auch keine. Damit ist auch dieser Dringlichkeitsantrag einstimmig angenommen.

Ich lasse jetzt über den Dringlichkeitsantrag der SPD-Fraktion auf Drucksache 17/10208 abstimmen. Wer dem Antrag der SPD-Fraktion seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Ich bitte, Gegenstimmen anzuzeigen. – Keine. Stimmenthaltungen? – Auch keine. Damit ist auch dieser Dringlichkeitsantrag einstimmig angenommen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich danke Ihnen für den Verlauf der Debatte. Ich bin zutiefst davon überzeugt, dass sie auch den Betroffenen und vor allen Dingen den vielen Helfern deutlich gemacht hat, wie wir hier im Hohen Hause mit ihnen fühlen und

nach wie vor bei ihnen sind und wie wir uns für die Zukunft, vor allen Dingen, was den technischen Bereich anbelangt, aufstellen wollen. Auch Ihnen, Herr Staatsminister, gilt ein herzliches Dankeschön, dass hier so schnell wie möglich, so schnell Sie dazu in der Lage sind, dem Hohen Haus Bericht erstattet wird.

Ich bin sehr dankbar, dass die Staatsregierung und der Bayerische Landtag den Helferinnen und Helfern gemeinsam ihren herzlichen Dank zum Ausdruck gebracht haben. Kolleginnen und Kollegen, danke für diese Übereinstimmung! Das hat dem Hohen Hause gutgetan.

(Allgemeiner Beifall)