

# AMBERGER ZEITUNG

Sa., 7. / So., 8. November 2015

Amberger Volkszeitung

Nr. 257 · 1,90 Euro

www.oberpfalznetz.de

## Traurige Bilanz

Zwei Menschen starben, als am Donnerstag bei Freihung ein Zug auf einen Sattelschlepper prallte. Am Freitag begann mit schwerem Gerät die Bergung des Zugwracks. (Seite 4 und 5)



Bild: Steinbacher

### Jet-Absturz: Folgen unklar

**Kirchenthumbach.** (wüw) Drei Monate nach dem Absturz eines US-Jets in einem Wald in der Gemeinde Kirchenthumbach sind mögliche Schäden am Grundwasser weiter unklar. Wie das Landratsamt Neustadt/Waldnaab am Freitag mitteilte, ist die Sanierung des Bodens dagegen fast abgeschlossen. 3000 Liter Kerosin und „wenige Liter Hydrazin“ waren beim Absturz ausgetreten. Deshalb mussten 4400 Tonnen verunreinigten Bodens aus bis zu sieben Metern Tiefe abgetragen werden. Auch an den Fundorten der zuvor abgeworfenen Zusatztanks sind die Sanierungsarbeiten fast abgeschlossen.

Ob das Gift auch das Grundwasser erreicht hat, ist dagegen weiter unklar. Seit 2. November sei eine Grundwassermessstelle eingerichtet, schreibt die Behörde. Bis Jahresende soll sie belastbare Ergebnisse liefern.

### VW-Konzern: Wir zahlen

**Wolfsburg.** (dpa) Der VW-Konzern will Nachzahlungen bei den Kfz-Steuern für Hunderttausende Fahrzeuge mit frisierten Angaben zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß selber tragen. In einem Brief an die 28 Finanzminister der EU bittet VW-Konzernchef Matthias Müller, dass die Steuerbehörden nicht die Kunden damit belasten sollen, sondern die Rechnung direkt an VW stellen. In der EU könnten 800.000 Wagen betroffen sein, 200.000 in Deutschland. (Seite 17)

## Bundestag verbietet Geschäfte mit Sterbehilfe

Es ist eine ethisch heikle Entscheidung. Geschäfte mit dem Tod soll es nicht geben. Aber wie stark darf der Staat in die letzte Lebensphase überhaupt eingreifen? Der Bundestag ringt sich zur Neuregelung der Sterbehilfe durch.

**Berlin.** (dpa) Geschäftsmäßige Sterbehilfe ist in Deutschland künftig strafbar. Nach einer eindringlichen Debatte setzte sich im Bundestag am Freitag ein entsprechender Gesetzesentwurf überraschend klar gegen heftigen Widerstand durch. Vereine oder Einzelpersonen dürfen demnach künftig keine Beihilfe zum Suizid als Dienstleistung anbieten. Der Abstimmung ohne Fraktionszwang war eine einjährige Meinungsbildung über die heikle Gewissensfrage vorausgegangen.

Mit einem neuen Straftatbestand drohen künftig bis zu drei Jahre Haft, wenn etwa einem unheilbar Krebskranken geschäftsmäßig ein tödliches Medikament gewährt wird. Kritiker hatten vor einer Kriminalisierung von Ärzten und einer Einschränkung des Selbstbestimmungsrechts der Betroffenen gewarnt. Dennoch gewann der Verbotsantrag einer

Gruppe von Abgeordneten um Michael Brand (CDU) und Kerstin Giese (SPD) deutlich die Mehrheit. Sie hatten vor einer Tendenz zu mehr Angeboten zur Sterbehilfe in Deutschland gewarnt. Kritiker entgegneten, das Problem gebe es in der Realität quasi nicht. Schätzungen gehen von ein paar Hundert Fällen pro Jahr aus, mit steigender Tendenz.



Wir wollen, dass am Sterbebett nicht Staatsanwälte stehen, sondern Angehörige und Ärzte.

Bundestagsvizepräsident Peter Hintze (CDU) in der Debatte um die Neuregelung der Sterbehilfe

In der Schlussabstimmung erhielt der Antrag 360 von 602 Stimmen. Dagegen stimmten 233 Parlamentarier. Neun Abgeordnete enthielten sich. Bereits in einer Vorabstimmung waren drei alternative Gesetzentwürfe für eine Neuregelung gescheitert. Während in der Unionsfraktion der Verbotsantrag mit 252 Befürwortern eine eindeutige Mehrheit hatte, überwogen bei SPD, Linken und Grünen jeweils die Neinstimmen.

Unüberwindbare Gräben wurden deutlich. Brand und Giese warnten davor, dass Menschen zu einem Suizid gedrängt werden könnten. „Es geht auch um den Schutz von Menschen vor gefährlichem Druck“, sagte Brand. Bundestagsvizepräsident Peter Hintze (CDU) warnte dagegen vor der Verschärfung des Strafrechts. Patienten in größter existenzieller Not würden künftig alleine gelassen. Im Fall eines Verbots geschäftsmäßiger Sterbehilfe drohten Ärzte mit Ermittlungsverfahren überzogen zu werden. „Wir wollen, dass am Sterbebett nicht Staatsanwälte stehen, sondern Angehörige und Ärzte.“

Spitzenvertreter der katholischen und evangelischen Kirche lobten den Beschluss als „starkes Zeichen für den Lebensschutz“. Arztpräsident Frank Ulrich Montgomery begrüßte, dass der Bundestag gegen die Liberalisierung der Sterbehilfe gestimmt hat. (Kommentar und Seite 3)

### Sie lesen heute

#### Landespolitik

#### Tännesberger gibt Pläne für Asylheim auf

Drei Millionen Euro wollte Markus Schuster aus Tännesberg (Kreis Neustadt/WN) in ein Asylbewerberheim mit 160 Plätzen investieren. Wegen massiver Widerstände vor Ort hat der Unternehmer die Pläne begraben. **7**

#### Weltgeschehen

#### Westerwelle schildert Kampf gegen Blutkrebs



„Sie glauben gar nicht, was der Mensch alles aushält“, sagt Guido Westerwelle. Bild: dpa

Nach seiner Blutkrebs-Diagnose geht Ex-Bundesaußenminister Guido Westerwelle wieder in die Öffentlichkeit. Über seine Krankheit hat er ein Buch mit dem Titel „Zwischen zwei Leben“ geschrieben. Es erscheint nächste Woche. Am Sonntag ist er zu Gast bei Günther Jauch. **8**

#### Wetter

morgens	mittags	abends
11°	12°	12°

#### Service

**Der neue Tag** Weigelstraße 16 92637 Weiden  
**Amberger Zeitung** Mühlgasse 2 92224 Amberg  
Abo-Service: Tel.(0961) 85-501  
Anzeigen: Tel.(0961) 85-502  
Red. Weiden: Tel.(0961) 85-261  
Red. Amberg: Tel.(09621) 306-258  
E-Mail: info@zeitung.org

**OberpfalzNETZ.de**  
Der offizielle Internetauftritt des Medienhauses DER NEUE TAG

## Schärfere Gangart auch bei Syrern

Innenminister will die Aufenthaltsdauer und den Familiennachzug begrenzen – Schweden ruft EU um Hilfe

**Berlin.** (dpa) Einen Tag nach der Präsentation der Asylpläne von Union und SPD hat Bundesinnenminister Thomas de Maizière mit seiner Idee für neuen Ärger gesorgt, Syrern in Zukunft einen geringeren Schutzstatus zu gewähren. Der CDU-Politiker will Menschen aus dem Bürgerkriegsland künftig nur noch einen Aufenthalt auf Zeit ermöglichen und den Familiennachzug verbieten. Der Koalitionspartner SPD kündigte Widerstand an. „Andere Staaten geben in solchen Lagen auch nur eine Sicherheit für einen Aufenthalt für eine

begrenzte Zeit“, hatte de Maizière am Rande eines Besuchs in der albanischen Hauptstadt Tirana erklärt.

Am Abend erläuterte de Maizière in Berlin, zu Beginn der Woche sei eine solche Änderung vorgesehen gewesen. „Im Lichte der Entscheidung der Koalition gestern zum Familiennachzug gibt es aber Gesprächsbedarf in der Koalition. Und deswegen bleibt es jetzt so wie es ist, bis es eine neue Entscheidung gibt.“

Diesen eingeschränkten Status erhalten Menschen, die nicht nach

Genfer Flüchtlingskonvention oder dem deutschen Asyl-Grundrecht eine Aufenthaltserlaubnis in Deutschland bekommen, aber trotzdem nicht in die Heimat zurückgeschickt werden – etwa weil ihnen dort Todesstrafe oder Folter drohen. Sie bekommen – anders als Menschen mit Asyl- oder Flüchtlingsstatus – zunächst nur eine Aufenthaltserlaubnis für ein Jahr, die später verlängert werden kann. Syrern sind die mit Abstand größte Flüchtlingsgruppe in Deutschland. Von Anfang Januar bis Ende Oktober wurden bundesweit

fast 244.000 syrische Asylbewerber registriert, allein im Oktober waren es 88.640. Syrern werden bislang fast ausschließlich als Flüchtlinge anerkannt und bekommen eine Aufenthaltserlaubnis für drei Jahre.

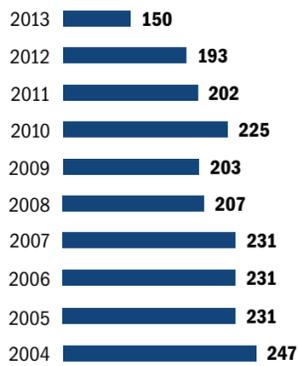
Unter dem Eindruck stetig steigender Flüchtlingszahlen hat nun auch Stockholm um Hilfe gebeten: Als drittes EU-Land nach Italien und Griechenland hat Schweden die anderen Mitgliedstaaten offiziell zur Aufnahme bereits eingereister Asylsuchender aufgefordert. (Seite 2)

#### ANZEIGE

**Traumfabrik**  
Geschenke-Idee  
2.-3. Jan. Weiden • 5.-6. Jan. Amberg  
Tickets: www.traumfabrik.de • 0961-85 550



## Unfälle an Bahnübergängen



Grafik: NT/AZ

Quelle: Deutsche Bahn AG

## Hintergrund

## Tödliche Unfälle an Bahnübergängen

**Freihung.** (dpa) Ob mit oder ohne Schranken – Bahnübergänge sind gefährlich, wie der tödliche Unfall bei Freihung jetzt wieder gezeigt hat. Tödliche Unfälle in diesem Jahr:

■ **September 2015:** Fünf junge Männer sterben, als ein Regionalzug auf einem Bahnübergang bei Bad Kreuznach (Rheinland-Pfalz) in ihr Auto rast. Nach Angaben der Ermittler waren die Halbschranken geschlossen.

■ **Mai 2015:** Als ein Gülle-Transporter bei Ibbenbüren bei Osnabrück einen Bahnübergang überquert, löst sich der Anhänger und bleibt auf den Gleisen stehen. Eine Regionalbahn rammt ihn. Bilanz: zwei Tote.

■ **Mai 2015:** Auf einem unbeschränkten Bahnübergang in Schleswig-Holstein rammt ein Regionalzug das Auto einer Familie aus Hamburg. Ein fünf Jahre alter Junge kommt ums Leben.

■ **April 2015:** Zwei 14 und 15 Jahre alte Schwestern sterben in Baden-Württemberg, als ein Regionalzug auf einem unbeschränkten Bahnübergang den Wagen ihrer Mutter erfasst.

■ **Februar 2015:** Mit einem technischen Defekt bleibt in Niedersachsen ein Traktor mit Gülle-Anhänger auf einem beschränkten Bahnübergang stehen. Ein Autozug rammt das Gespann, der Fahrer kommt ums Leben.

■ **Januar 2015:** Trotz geschlossener Halbschranken betritt in Rudolstadt (Thüringen) ein 62-jähriger den Bahnübergang. Ein ICE überrollt und tötet ihn.



Der Triebwagen des Regionalexpress war beim Zusammenstoß mit dem Lastwagen im Bereich des Führerstandes zerfetzt worden und sofort in Flammen aufgegangen. Der Sattelschlepper schnitt sich regelrecht in den Triebwagen. Feuerwehrleute setzten Löschschaum ein. Bild: Feuerwehr Hirschau

# Man weiß nie, was kommt

Die Lage ist unübersichtlich. So lautet meist die erste Botschaft nach einem schweren Unglück – auch am Donnerstagabend bei Freihung. Trotz Chaos müssen Rettungskräfte planvoll vorgehen. Ein Interview mit dem Leitenden Notarzt Dr. Torsten Birkholz.

Von Kristina Sandig

Was waren Ihre ersten Gedanken, als sie alarmiert wurden?

**Dr. Torsten Birkholz:** Mich hat sofort die Vorstellung vom Zugunglück, das im Juni 2001 in Gressenwöhr passiert ist, eingeholt. Und trotzdem weiß man nie genau, was einen erwartet.

Wie war die Situation, als Sie am Unglücksort eingetroffen sind?

**Birkholz:** Da ist man mitten in der Chaos-Phase. Die Schwierigkeit war zunächst die Größenausdehnung, also die Länge des Einsatzortes, und die fehlende Zugänglichkeit.

Wie bewältigt man diese Herausforderungen?

**Birkholz:** Indem man dem Einsatz eine Struktur gibt. Das heißt, man verschafft sich zunächst einen ersten Überblick. Die Größe der Einsatzstelle hat es natürlich erschwert, gleichzeitig alles im Blick zu haben. Nach-

dem man einmal die gesamte Einsatzstelle erkundet hat, teilt man diese in Abschnitte auf. So ein Einsatz steht und fällt aber mit den ersten Kräften. Gezeigt hat sich auf jeden Fall das hohe Hilfeleistungs-Potenzial des öffentlich-rechtlichen Rettungsdienstes und der ehrenamtlichen Kräfte des Sanitätsdienstes.

Inwiefern?

**Birkholz:** Es waren zum Abschluss des Einsatzes deutlich mehr Helfer als Verletzte da. Dies ist eine typische Erscheinung bei einem Massenfall von Verletzten. Wir haben hochqualifizierte Feuerwehrleute, darunter auch viele mit Rettungsdienst-Erfahrung, die sofort begonnen haben, die Verletzten zu betreuen. Keiner der Verletzten war in einer Situation, in der er vital bedroht war.

Wer kommt in welche Klinik, wer wird zuerst behandelt – wie wird das gehandhabt?

**Birkholz:** Das ist die Aufgabe des Leitenden Notarztes. Er ist derjenige, der die jeweilige Verletzungsschwere der Patienten beurteilt. Da hatte ich am Donnerstagabend acht sehr erfahrene Notärzte, darunter einige, die auch Leitende Notärzte sind, an meiner Seite, die diese Aufgabe übernommen haben. Der Leitende Notarzt ist zudem für die Priorisierung zuständig. Das heißt, er entscheidet, welche Patienten mit welcher Dringlichkeit in ein geeignetes Krankenhaus kommen. Wir hatten vier der Verletzten als potenziell kritisch ein-



So ein Einsatz steht und fällt mit den ersten Kräften.

Dr. Torsten Birkholz,  
Leitender Notarzt

## Zur Person

Privatdozent Dr. Torsten Birkholz (Jahrgang 1970) arbeitet hauptberuflich als Oberarzt an der Anästhesie des Uniklinikums Erlangen. In seiner Freizeit übernimmt er Notarztdienste. Im Bereich Amberg gehört der Privatdozent zum Team der Ärztlichen Leiter Rettungsdienst (ÄLRD). Deren Aufgabe ist es, die Qualität des Rettungsdienstes zu sichern und zu verbessern. Dazu gehört die Beratung des jeweiligen Rettungszweckverbandes, dem auch die Integrierten Leitstellen zugeordnet sind. Sie übernehmen bei Großlagen wie in Freihung die Koordination von Feuerwehr und Rettungsdiensten. (san)

Geht Ihnen solch ein Einsatz nahe?

**Birkholz:** Ja, auf jeden Fall. Man überlegt, ob alles gut gelaufen ist. Und man findet immer Punkte, wo man etwas verbessern hätte können. Man muss für sich daran arbeiten. Das Allerwichtigste ist, hinterher solche Einsätze noch einmal mit den Verantwortlichen im Team zu besprechen. Niemals kann mal als Einzelner den Einsatz in seiner Gänze erfassen. Das kann man schlussendlich nur als Team bewerten. Ich bin allen Kräften sehr dankbar, wie hervorragend sie als Team diesen Einsatz gemeistert haben.

gestuft. Zwei von ihnen wurden sofort per Hubschrauber abtransportiert, einer nach Nürnberg, der andere nach Regensburg. Alle anderen Verletzten wurden mit Rettungswagen in die Kliniken gefahren.

Wie lange waren Sie vor Ort?

**Birkholz:** Nachdem der letzte Patient versorgt und ins Krankenhaus gebracht worden war, bin ich dann noch als Notarzt vor Ort geblieben, zusammen mit der Besatzung eines Rettungswagens als Absicherung für die Einsatzkräfte. Gegen 3.30 Uhr bin ich dann nach Hause gefahren.

## Zugunglücke zwischen Vilseck und Freihung



Grafik: NT/AZ

## Tragische Parallelen

Zugunglück von 2001 nur wenige Kilometer entfernt

**Vilseck.** (räd) Die Szenen des Bahnunglücks in Freihung rufen Erinnerungen an den 22. Juni 2001 wach. Damals ereignete sich ein ähnlich schwerer Unfall nur wenige Kilometer weiter westlich an einem Bahnübergang bei Gressenwöhr (Stadt Vilseck, Kreis Amberg-Sulzbach). 3 Menschen starben und 23 wurden verletzt, als gegen 8.30 Uhr ein von Weiden nach Nürnberg fahrender Regional-Express mit hoher Geschwindigkeit in einen Truck der US-Armee krachte.

Der Triebfahrzeugführer hatte die Gefahr noch erkannt und eine Schnellbremsung eingeleitet. Wegen der kurzen Distanz von 140 Metern zum Bahnübergang und der Geschwindigkeit von 160 Kilometern pro Stunde war es aber unmöglich, den Zug noch vor dem Lastwagen zum Stehen zu bringen. Zwischen beiden Unglücken gibt es erschreckende Parallelen: Auf den Gleisen war jeweils ein Fahrzeug liegengelassen, das für die US-Armee unter-

wegs war. Die Fahrer der Lastwagen konnten den Bahnübergang nicht mehr rechtzeitig räumen, als der Zug heranbrauste, und starben beim Zusammenstoß. In beiden Fällen kamen auch die Lokführer ums Leben, die vermutlich sofort tot waren, als in Sekundenbruchteilen ihre Führerstände zerfetzt wurden. Schließlich handelte es sich bei den Zügen jeweils um Neigetechnikzüge der Baureihe 612, die bei dem Unfall im Jahr 2001 erst kurz im Einsatz war.



Ein Kreuz neben der Bahnstrecke in Gressenwöhr – nach dem Unfall im Jahr 2001. Archivbild: Unger

# Der Tag nach dem Unglück

Der Knall war so gewaltig, dass viele in der Umgebung glaubten, etwas müsse explodiert sein. Mit immenser Wucht hat sich der Regionalexpress in den Tieflader gebohrt, der auf dem Bahnübergang stand. Das Zugunglück bewegt seit dem späten Donnerstagsabend die Menschen in der Region.

Von Kristina Sandig

**Freihung.** Am Tag danach ist das ganze Ausmaß der Katastrophe sichtbar. Am frühen Freitagmorgen steht der aus Nürnberg gekommene Regionalexpress immer noch auf dem Gleis, rund 400 Meter nach dem beschränkten Bahnübergang beim Quarzsandwerk Strobel in Freihung-Sand. Diesen wollte am Donnerstagabend ein Tieflader überqueren. Geladen hatte er ein zwölf Tonnen schweres Militärfahrzeug der US-Armee, um es zur Reparatur zur Garni-

Lichtzeichenanlage versehenen Bahnübergang – und blieb liegen. Die Frage nach dem Warum ist auch am Tag nach dem schweren Unglück noch unklar. Ebenso, warum der Fahrer, ein 30-jähriger Rumäne, überhaupt den Weg über Freihung-Sand in den Truppenübungsplatz gewählt hatte.

Die Halbschranken senken sich, der Regionalexpress 3535 nähert sich – an seinem Ziel in Weiden wird er nie ankommen. Mit welcher Geschwindigkeit der Zug den Tieflader erfasst, ist unklar. Nach Angaben von Polizei-Sprecher Peter Krämer durfte der Zug hier 140 Kilometer pro Stunde fahren. Die Wucht muss immens gewesen sein: Die Zugmaschine wird vom restlichen Fahrzeug regelrecht abgerissen und von der Bahn mitgeschleift. Nach rund 400 Metern kommt der Zug zum Stehen. Das, was vom Tieflader übrig geblieben ist, hat er unter seiner rechten Seite begraben. Sowohl der Führerstand als auch das Erste-Klasse-Abteil brennen komplett aus.

## Mehr als 200 Helfer

Die rund 40 Passagiere können sich aus dem in Flammen stehenden Zug retten. 18 von ihnen werden nach Angaben der Polizei verletzt, vier davon schwer. Zwei Rettungshubschrauber landen auf einer gegenüber liegenden Wiese, die Firma Quarzsand Strobel öffnet sofort ihr Unternehmen für die Opfer und die Rettungskräfte. Sozialräume werden zu einer Verletzten-Sammelstelle umfunktioniert, acht Notfallmediziner, ein Leitender Notarzt, 80 Helfer des Roten Kreuzes und ein Team der Krisenintervention kümmern sich um die Reisenden. 185 Feuerwehrleute sind am Unfallort.

Das Unglück fordert zwei Menschenleben: Der 30-jährige rumänische Fahrer wurde tot neben den Gleisen gefunden. Und um 3.30 Uhr ist am Freitagmorgen traurige Gewissheit, was viele längst befürchtet hatten: Auch der Lokführer (35) hat nicht überlebt. Seine Leiche bergen Feuerwehrleute aus dem ausgebrannten Führerstand. „Dazu mussten wir die komplette Front des Zuges entfernen“, erklärt Kreisbrandrat Fredi Weiß. Akrribisch durchsuchen vier Feuerwehrleute das Erste-Klasse-Abteil. Gottlob saß darin niemand – er hätte keine Chance gehabt.

## Schaum wirkt besser

Die Rettungskräfte waren mit Löschschaum gegen die Flammen vorgegangen. „Die Löschwirkung ist wesentlich höher als bei Wasser, vor allem bei großer Hitze“, sagt Kreisbrandinspektor Karl Luber. „Die 14



Zwei Kräne waren im Einsatz, um die Unglücksfahrzeuge von den Gleisen zu heben. Ein 250-Tonnen-Kran hob den Zug, ein 80-Tonner die Zugmaschine. Der größere der beiden war laut Bergungsleiter Christian Wittmann auf einer Regensburger Baustelle im Einsatz, wurde abgebaut und in die Oberpfalz beordert. Bilder: Steinbacher (2)

Der 250-Tonnen-Kran war auf einer Regensburger Baustelle im Einsatz, wurde abgebaut und hierher beordert.

Christian Wittmann, Bergungsleiter

son nach Grafenwöhr zu bringen. Ein ziviler Transporteur erledigte nach Angaben des Polizeipräsidiums Oberpfalz diese Aufgabe.

Gegen 22 Uhr überquert der Sattelzug den beschränkten und mit einer



Ein Teil des Lastwagens hatte sich unter dem Zug verkeilt.

## Strecke wieder frei

Entgegen erster Meldungen wurde die ursprünglich bis Montag angekündigte Sperrung der Bahnstrecke Neukirchen-Weiden zwischen Vils-Weiden und Freihung bereits in den späten Abendstunden am Freitag wieder aufgehoben. Dies teilte die Deutsche Bahn auf ihrer Internetseite mit. Heute soll der Zugverkehr planmäßig wieder aufgenommen werden.

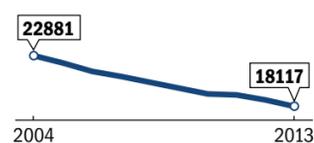
„Der Gleisoberbau ist auf eine Länge von 400 Metern beschädigt worden. Außerdem muss das durch austretendes Dieselöl verunreinigte Erdreich abgetragen werden“, hieß es zuvor noch in einer Pressemitteilung der Bahn. Die Sicherheitseinrichtungen am Bahnübergang, der mit Halbschranken und Lichtzeichen ausgerüstet ist, seien erst unlängst mit den Straßenbauverantwortlichen geprüft worden. Dabei sei die Funktionsfähigkeit bestätigt worden.

Auf der 51,5 Kilometer langen Strecken von Neukirchen über Vils-Weiden und Weihersdorf nach Weiden dürfen Züge regulär bis zu 120 Kilometer pro Stunde fahren, bei Neigetech-Zügen – zu dieser Gattung gehörte der verunglückte Triebwagen der Baureihe 612 – sind bis zu 160 km/h erlaubt. Im Jahr 1973 baute die damalige Deutsche Bundesbahn die frühere Nebenbahn zur sogenannten Hauptbahn aus. Dabei wurden auch die zahlreichen Bahnübergänge technisch gesichert. (räd)

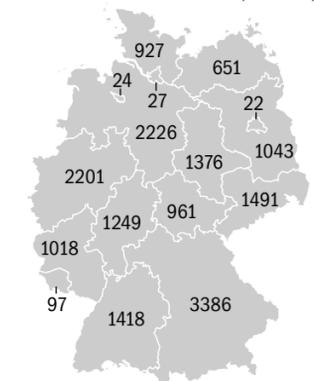


Mitarbeiter der Deutschen Bahn bei der Bergung. Bild: wsb

## Anzahl der Bahnübergänge



## Verteilung auf die Bundesländer (Stand 2013)



Grafik: NT/AZ

Quelle: Deutsche Bahn AG

# Ausflug endet in Katastrophe

Im Zug sitzt eine Weidener Jugendgruppe – Fünf Verletzte

Von Simone Baumgärtner

**Weiden/Freihung.** Eltern warten am Bahngleis in Weiden. Es ist Donnerstag, 22.14 Uhr. Jeden Moment müsste der Zug aus Nürnberg mit einer Gruppe des Stadtjugendrings Weiden einfahren. Wird er aber nicht, weil er an einem Bahnübergang nahe Freihung in ein Militärfahrzeug gerast ist.

Der Triebwagen brennt lichterloh. „Es herrscht Angst und Hysterie im Zug, jeder kletterte über den anderen, um da raus zu kommen“, weiß Stadtjugendpfleger Ewald Zenger am Tag nach dem Unglück von den Erzählungen von Theresa Sowa und Julia Zimmermann. Die beiden Sozialpädagoginnen begleiteten die zehn Jugendlichen zwischen 14 und 18 Jahren. Der Tagesausflug nach Nürnberg war das Dankeschön für deren gute Arbeit im Thekendienst des Ju-

gendzentrums (Juz) – „und er endete in einer Katastrophe. Das alles ist einfach nur entsetzlich“, sagt Zenger. Fünf junge Weidener haben sich verletzt. Sie werden in die Kliniken nach Nürnberg, Regensburg und Weiden gebracht. Vier dürfen das Krankenhaus am Freitag wieder verlassen. Der Fünfte muss zur Kontrolle übers Wochenende in Regensburg bleiben. „Er hatte mächtig Glück.“

Körperlich scheinen die Ausflügler des Jugendzentrums also unbeschadet davongekommen zu sein. „Aber die Kinder sind hochtraumatisiert“, weiß Zenger. Auch die Eltern sowie die Juz-Mitarbeiter stünden unter Schock. Deshalb bietet Zenger in Zusammenarbeit mit dem Jugendlichenpsychiater Gerd Krones Gespräche an. „Wir werden alles tun, damit diese Wunden wieder heilen können“, verspricht Zenger.

Themen-Paket zum Unglück im Internet: [www.oberpfalznetz.de/zug-freihung](http://www.oberpfalznetz.de/zug-freihung)