

Der Bundesminister für Verkehr

Bonn 1, den 5. Januar 1970

E 1 – Arh – 174 B 69

An den
Herrn Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Explosionskatastrophe auf dem Güterbahnhof Hannover-Linden am 22. Juni 1969**

Bezug: **Kleine Anfrage der Abgeordneten Graaff, Ollesch und der Fraktion der FDP**
– Drucksache VI/186 –

Die Kleine Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Wie ist es möglich, daß ein Beamter des Bundesverkehrsministeriums die Ursache für das Unglück bereits bei der Deutschen Bundesbahn festgestellt haben will, obwohl die entsprechenden Versuche zur Klärung der Unfallursache bei der Deutschen Bundesbahn noch nicht abgeschlossen sind bzw. in dieser Woche erneute Versuche durchgeführt werden?

Eine Feststellung über die Ursache des Unglücks ist von einem Beamten des Bundesverkehrsministeriums nicht abgegeben worden. Mit den zuständigen Stellen der Deutschen Bundesbahn wurde von meinem Hause die Frage erörtert, ob und von welchem Zeitpunkt ab die Deutsche Bundesbahn zur Schadensregulierung (Schadensersatz nach dem Reichshaftpflichtgesetz – RHG – sowie nach dem Sachschadenhaftpflichtgesetz – SHG – und zur Entschädigung nach der Eisenbahn-Verkehrsordnung – EVO –) sich in der Lage sehe.

2. Wann kann damit gerechnet werden, daß den Betroffenen verbindlich erklärt wird, wer – wann – für die Schadensregulierung aufkommen wird und falls dies z.Z. noch nicht möglich sein sollte, wann kann den meisten Betroffenen eine weitere fühlbare Überbrückungshilfe gewährt werden?

Abgesehen von der im Auftrag der Bundesregierung vom 25. Juni bis 2. Juli 1969 durchgeführten Soforthilfeaktion hatte die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn (HVB) die Bundesbahndirektion (BD) Hannover bereits mit Verfügung vom 8. September 1969 wie folgt angewiesen:

- „1. Kleinschäden bis 1000 DM werden gegen Abtretung etwaiger Ersatzansprüche der Geschädigten gegenüber Dritten sofort reguliert. Zu diesen Schäden gehören auch die der Eisenbahner. In diesen Fällen wird auf eine Berufung auf den Haftungshöchstbetrag des § 4 SHG verzichtet.
2. Die Regulierung der übrigen Schäden und der Ansprüche der Versicherungsgesellschaften aus abgetretenem Recht wird bis zum Vorliegen des endgültigen Ergebnisses der Untersuchung der Unfallursachen zurückgestellt.“

Hinsichtlich der Regulierung der weiteren Schäden, also auch der mittleren und großen Schäden ist am 16. Dezember 1969 die BD Hannover von der HVB wie folgt angewiesen worden:

„Die bisherigen Untersuchungen zu den Unfallursachen des Explosionsunglücks in Hannover-Linden am 22. Juni 1969 haben keinen Hinweis auf das Vorliegen eines Sabotageaktes gebracht. Es kann infolgedessen nicht mehr damit gerechnet werden, daß die DB den bei dem Explosionsunglück Geschädigten gegenüber das Vorliegen höherer Gewalt wird nachweisen können. Die Anträge auf Schadensersatz nach RHG und SHG und auf Entschädigung nach EVO sind daher der Rechtslage entsprechend zu behandeln. Ausgenommen von dieser Regelung bleibt zunächst die Entschädigung für die Ladung Munition in Höhe von 68 504,40 DM. Dazu ergeht noch weitere Weisung. Die Regulierung der Schäden hat gegen Abtretung etwaiger Ersatzansprüche der Geschädigten gegenüber Dritten an die DB zu erfolgen. Die Höhe der geleisteten Schadensersatzbeträge und der Entschädigungsbeträge nach EVO ist uns je getrennt bis spätestens 1. März 1970 zu melden.“

Die Schadensregulierung durch die DB ist also im Gange. Sie bezieht sich – abgesehen von der Entschädigung für die explodierte Munition – auf alle Personen- und Sachschäden der Katastrophe.

Bei dieser Sachlage ist für die Gewährung weiterer Überbrückungshilfen kein Raum mehr.

3. Trifft es zu, daß die Deutsche Bundesbahn, falls sie haften müßte, in diesem Falle nur für insgesamt 25 000 DM aufzukommen hat?

Die in § 4 des Gesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden vom 29. April 1940 (RGBl. I S. 691, geändert durch Gesetz vom 16. Juli 1957, BGBl. I S. 710) enthaltene Höchstgrenze von 25 000 DM gilt nur für Schäden an beweglichen Sachen. Sie gilt nicht für Personenschäden und bei Sachschäden nicht für Schäden an Grundstücken (vgl. § 4 Abs. 3 SHG).

4. Ist entsprechend den Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn das nach Anlage C Randnummer 1150 erforderliche Sachverständigengutachten erstellt worden, das für die Genehmigung eines Transportes für die Deutsche Bundesbahn Voraussetzung ist. Falls ein solches Gutachten erstellt worden ist, wo befindet es sich und welches Ergebnis hatte dieses Gutachten?

Die Bestimmungen in Randnummer 1150 der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung gelten nur für die Zulassung neu entwickelter Sprengstoffe der Klasse I a, Randnummer 21, Ziffern 12 a) und b), 13, 14 c) und 14 B zur Beförderung auf der Schiene.

Die Sendung bestand aus Geschossen der Randnummer 61, Ziffer 7 (Klasse 1 b) der Anlage C. Das für solche Geschosse verwendete Sprengstoffgemisch ist eine Mischung von 60 % Hexogen, 39 % Trinitrotoluol und 1 % Wachs sowie anderen die Gießeigenschaften fördernden Zusätzen. Unter der Bezeichnung „Hexolit“ ist dieses Sprengstoffgemisch in der Klasse I a, Randnummer 21, Ziffer 7 b) aufgeführt und damit bei Beachtung der für Stoffe dieser Ziffer geltenden Vorschriften ohne weiteres zur Eisenbahnbeförderung zugelassen. Die Bundeswehr läßt solche Geschosse einerseits durch die Güteprüfung des darin verfüllten Sprengstoffes und andererseits durch die Nachprüfung der gefüllten Geschosse laufend vom Institut für chemisch-technische Untersuchungen (CTI), Leverkusen-Schlebusch, kontrollieren. Unterlagen hierüber sind beim CTI vorhanden.

In Vertretung

Wittrock