

Güterzug mit Granaten explodiert in Hannover-Linden: 12 Todesopfer



(Dipl.-Ing. Klaus Ridder, Königswinter) Am 22. Juni 1968 um 8.00 Uhr, es ist ein strahlend sonniger Sonntag, läuft in den Güterbahnhof Hannover-Linden ein Güterzug ein. Einer der Waggons qualmt. Der

Zug stoppt. Eine Alarmmeldung geht bei der Feuerwehr ein. Die Feuerwehrleute rücken aus. Sie fahren mit in das größte Unglück der Nachkriegszeit in Hannover. Um 8.05 Uhr erreicht der Löschzug den Einsatzort. Die Männer rennen zum Güterwaggon. Der Rangierer hat den brennenden Wagen abgekoppelt, winkend kommt er auf die Feuerwehrleute mit dem Einsatzleiter an der Spitze zu. In diesem Moment fliegt der Waggon mit einem ohrenbetäubenden Knall in die Luft. Niemand hat geahnt, dass der mit 216 Granaten beladene Güterzug explodieren konnte. Die verheerende Detonation tötet auf der Stelle vier Bundesbahnmitarbeiter und acht Feuerwehrleute. Nur zwei Angehörige des Löschzuges überleben. Die Explosion ist verheerend, denn es gibt neben den Toten noch 38 Verletzte. Der Bahnhof Linden sieht aus wie nach einem Bombenangriff. An der Explosionsstelle klaffen zwei riesige Krater. Ein Autotransportzug ist umgekippt. Die Feuerwehrfahrzeuge sind von Splintern durchlöchert. Ringsherum brennen Lagerhallen und Fahrzeuge. Auch in weiterer Entfernung sind tausende von Fensterscheiben zertrümmert und zahlreiche Dächer abgedeckt. Der Sachschaden wird später auf 40 Millionen Mark zusammengerechnet.

Untersuchung durch Gewerbetechnischen Beirat:

Ministerialrat Dr. Fritz Gömmel, Leiter des für Gefahrguttransporte im Eisenbahnverkehr zuständigen Referats im Bundesverkehrsministerium, sendet Sachverständige des Gewerbetechnischen Beirats sofort nach Hannover. Sie recherchieren zusammen mit den Ermittlern über mögliche Unfallursachen – allerdings dauert es Wochen und Monate, bis die Unfallursache geklärt werden kann. Der Zug musste schon auf der Strecke mehrere Male wegen defekter



Deutlich zu erkennen das Fahrzeug der Feuerwehr, das hier von den Granaten mehr oder weniger durchlöchert wurde.

Bremsschläuche gestoppt werden. Versuche und Aussagen von Zeugen ergaben, dass eine Bremse am linken Vorderrad des Unglückswagens heiß gelaufen war. Die dabei entstandenen Temperaturen waren so hoch, dass der Holzboden des Wagens mit den Granaten

in Brand geriet. Hinzu kam ein weiteres Verhängnis: Die gefährliche Fracht war kaum von außen zu erkennen. Lediglich zehn mal zwanzig Zentimeter große Aufkleber mit einer explodierenden Bombe wiesen auf die Sprengkraft der Ladung hin. Deshalb fuhr der Zug noch bis in den Bahnhof, obwohl Streckenposten schon zehn Kilometer zuvor Qualm bemerkt und gemeldet hatten. Und deswegen liefen die Feuerwehrleute und Eisenbahner ahnungslos in die Katastrophe.



Durch die Explosion entstand hoher Sachschaden. Die Druckwelle schleuderte Dächer weg und zerstörte Gebäude.

Konsequenzen: Der Unfall war die beispielhafte Demonstration der Massenexplosion. Aus ihm wurden nach Untersuchung und Beratung im Gewerbetechnischen Beirat sehr schnell die nötigen Folgerungen gezogen, um die Ursachen für einen solchen Unfall (Hitzeentwicklung, Feuer) auszuschalten und Folgen zu mindern (Verwendung von Wagen mit Rollenachslagern, Funkenschutzblechen, Bildung von möglichst kleinen Gruppen von Munitionswagen, Reihung der Wagen im Zuge). Mit der 79. VO zur Änderung der EVO wurden die Erkenntnisse in Vorschriften umgesetzt (in Kraft ab 1.5.1970). Die in diesem Fall viel zu lange Dauer des Gesetzgebungsverfahrens war ein Grund, in das Gefahrgutbeförderungsgesetz eine Vorschrift über Sofortmaßnahmen aufzunehmen. Außerdem wurde die Information für die Rettungs- und Hilfsmannschaften verbessert. Leider ist es nicht gelungen, die übrigen europäischen Staaten zur Übernahme der neuen Vorschriften zu veranlassen. Lediglich über die UIC (Internationaler Verband der Eisenbahnen) konnten die technischen Vorkehrungen (Rollenachslager der Munitionswagen und Funkenschutzbleche für die Wagenböden) international eingeführt werden.

Auch die Feuerwehren haben aus der Katastrophe gelernt und schnell für mehr Sicherheit gesorgt. Die Alarmstufe wäre bei einem gleichen Unfall nunmehr höher. Die Einsatzkräfte sind speziell geschult und würden sich nicht „blauäugig“ einem solchen Transport nähern.

Schlussbemerkungen: Der Unfall in Hannover-Linden im Juni 1968 hat vieles verändert – aber das Dreieck, das zumindest in Deutschland auf massenexplosionsfähige Güter hinwies, ist aus den Vorschriften im Rahmen der Angleichung an das internationale RID weggefallen. Auch die Schutzwagenvorschrift gibt es nicht mehr. Verbessert hat sich die Technik der Waggons, so dass es Heißläufer oder versagende Bremsen wohl kaum noch geben wird.



Unsere Reihe „GeBe-Unfallmerkblatt“ erinnert an Ereignisse, die die Gefahrgut-Gesetzgebung beeinflusst haben, und zeigt, welche Konsequenzen sie hatten. Der Autor Klaus Ridder war seit 1973 im Gefahrgutreferat des BMV tätig und hat die Entwicklung in den letzten 30 Jahren aktiv begleitet und sein Expertenwissen mit zahlreichen Veröffentlichungen in Fachzeitschriften und Büchern weitergegeben.