

Mitten ins Inferno

Mindestens 16 Tote, über 60 Verletzte und mehrere hundert Millionen Mark Schaden – Schlamperei und lausige Sicherheitstechnik führten in Düsseldorf zur schwersten Flughafen-Katastrophe der deutschen Geschichte. Sprinkler hielt die Flughafenleitung für überflüssig, vor zwei Wochen erst hatten Experten Brandschutzmängel gerügt.

Das Vertrauen in die High-Tech-Welt eines modernen Flughafens währte einige Augenblicke zu lange. Ludwig Morasch, 43, Tourismus-Experte aus München und Vielflieger, machte das Personal am Abfertigungsschalter der Air France auf den Brandgeruch aufmerksam. Doch die Damen rochen nichts.

Als die ersten Rauchschwaden zu sehen waren, bat Morasch, nun ernsthaft beunruhigt, einen uniformierten Sicherheitsmann, die Feuerwehr zu benachrichtigen. Antwort: „Das geht mit meinem Walkie-talkie nicht.“

Während sich im unsichtbaren Labyrinth der Kabelkanäle und Luftschächte am Donnerstag nachmittag vergangener Woche die Katastrophe über Morasch

und den anderen Passagieren im Düsseldorfer Flughafen zusammenbraute, glaubten Bodenstewardessen der Lufthansa noch an einen dummen Streich. Halb belustigt beruhigten sie Passagiere: „Da hat sicher jemand eine Rauchbombe geworfen.“

Nur Sekunden später brachen dichte, ätzend-klebrige Rauchwolken aus der Decke des Flugsteigs A, aus den Klappen der Klimaanlage und den Kabelschächten. Der erste von drei Terminals des größten deutschen Charter-Airports wurde blitzschnell zur tödlichen Falle.

Sechzehn Menschen starben, davon sechs Franzosen, zwei Italiener, ein Briten und sieben Deutsche. Zwei weitere Opfer schwebten Ende vergangener Woche noch in Lebensgefahr, und mehr

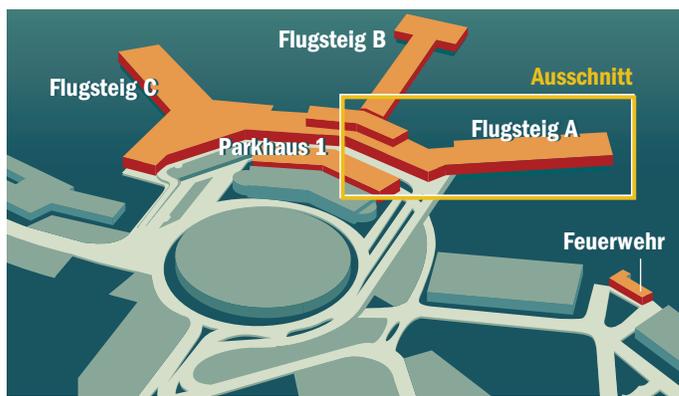
als 60 Menschen wurden teils schwer verletzt, die meisten durch Rauchvergiftung. Der Sachschaden beläuft sich wahrscheinlich auf mehrere hundert Millionen Mark – eine solche Katastrophe hat es auf einem deutschen Flughafen noch nicht

gegeben, auf einem anderen in Europa auch nicht. Das sei „der erste Schaden dieser Art und Größenordnung“, graute dem Management der Provinzial Feuerversicherung, die einen Großteil davon wird zahlen müssen.

Die Bundesregierung ließ alle Flaggen im Land auf Halbmast setzen und kondolierte, Nordrhein-Westfalens Verkehrsminister Wolfgang Clement fuhr selbst zum Unglücksort, und Bernd Niebroisch, Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, sinnierte, es gebe eben „keine absolute Sicherheit“.

Wohl wahr, einmal mehr hat sich gezeigt, daß Großtechnik nie sicher ist, welchen Eindruck Fortschrittsapostel auch oft erwecken wollen. Wo viele Menschen sind, kann es grundsätzlich viele Tote geben – das gilt für Messegebäude wie für Einkaufszentren, für Bahnhöfe wie für Konzerthallen. Überall in Deutschland stehen Großgebäude, ebenso alt wie der Düsseldorfer Flughafen, mit einem ähnlichen Sicherheitsstandard.

Nachher versuchen Verantwortliche und Experten oft, die Ursachen zu verschleiern; die Brandmelder hätten



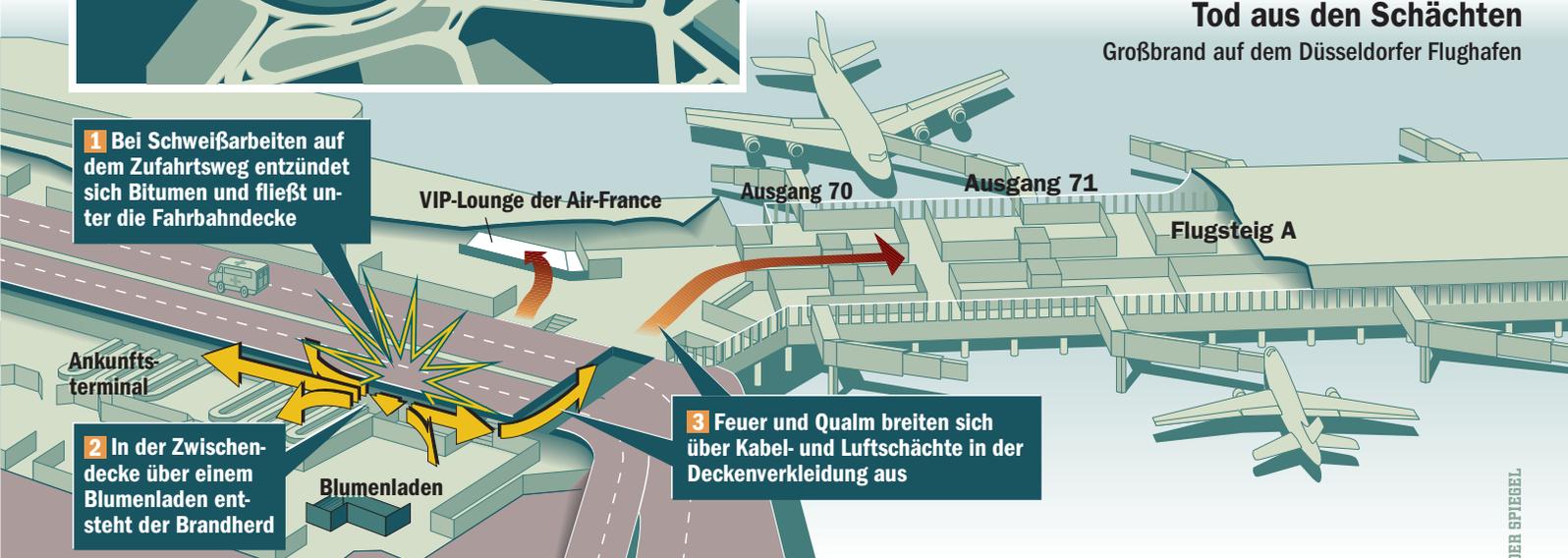
1 Bei Schweißarbeiten auf dem Zufahrtsweg entzündet sich Bitumen und fließt unter die Fahrbahndecke

2 In der Zwischendecke über einem Blumenladen entsteht der Brandherd

3 Feuer und Qualm breiten sich über Kabel- und Luftschächte in der Deckenverkleidung aus

Tod aus den Schächten

Großbrand auf dem Düsseldorfer Flughafen



prächtig gearbeitet, hieß es auch in Düsseldorf, die Sicherheitstechnik in dem vor rund 20 Jahren gebauten Terminal sei erst vor kurzem geprüft worden, die Flughafen-Feuerwehr eine Spitzentruppe, eine großflächige Sprinkleranlage brauche man nicht unbedingt, und die Flughafen-Leitung habe sich keine Fehler beim Krisenmanagement zuzuschreiben. Fehlte nur, daß jemand die Existenz der Toten bestritten hätte.

Das Unglück von Düsseldorf kratzt auch an dem Glauben, die Bundesrepublik sei jenes Land – peinlich oder bewundernswert –, in dem alles bis zur Länge des Sargnagels in DIN-Katalogen und übergründlichen Vorschriften sicher festgelegt ist. Ein Irrtum: Zwar regeln Normen den Durchmesser von Klosschüsseln, aber für den Brandschutz gibt es keinen bundeseinheitlichen Sicherheitskatalog. Feuersicherheit ist Ländersache, und selbst auf internationalen Airports in Deutschland gilt der Wille der Provinzregenten. Große Unternehmen, ob Krankenhäuser oder Flughäfen, dürfen ihre Sicherheitsmaßnahmen sogar oft mit den Behörden aushandeln.

Und wie nervös Offizielle auf den Druck von Unternehmern reagieren, die sich vermeintlich einengende Vor-



Brandopfer am Flughafen: „Innerlich ersticken“

schriften nicht gefallen lassen wollen, hat sich jüngst ausgerechnet in Nordrhein-Westfalen gezeigt: Weil das Frachtgutunternehmen TNT aus Protest gegen ein Nachtflugverbot auf dem Düsseldorfer Nachbarflughafen Köln/Bonn seine Arbeitsplätze abzieht, wäre die rot-grüne NRW-Koalition beinahe auseinandergefliegen.

Der Brand des Flughafens, kommentierte die *Tageszeitung*, habe den Deutschen jene „chauvinistische Überheblichkeit“ verleidet, die nach dem Absturz der Birgenair-Boeing vor der Dominikanischen Republik herrschte, nach dem Motto: natürlich eine türkische Schrottkiste, natürlich abgefertigt in einer Bananenrepublik.

Nun stellt sich heraus: Der blitzsaubere Flughafen Düsseldorf – mit dem zweithöchsten Passagieraufkommen in Deutschland – war in Wahrheit auch nur eine Bananenkiste, zu alt, zu niedrig, leicht brennbar und gewartet von Handwerkern, die offenbar allzu sorglos vor sich herschweißten.

Entzündet haben das mörderische Feuer nach bisherigen Erkenntnissen Schweißer, die sich an metallbewehrten Dehnungsfugen zu schaffen gemacht hatten, die den Zufahrtsweg zur Abflug-

ebene durchziehen. Das heiße Bitumen in der Fuge tropfte offenbar in einen Kabelkanal und entzündete die PVC-Isolierung des Leitungsgewirrs. Von dort fraß sich der Brand zunächst durch die Decke eines Blumenladens in der Ankunfts-

halle. Während Hunderte von Feuerwehrleuten über Stunden versuchten, Menschen zu retten und das Feuer unter Kontrolle zu bekommen, führte die Stilllegung des Flughafens zu einem irrwitzigen Chaos auf den benachbarten Airports im In- und Ausland. Zum Ende der nordrhein-westfälischen Osterferien hatte sich der Düsseldorfer Flughafen auf über 150 000 Fluggäste eingestellt. Telefonzentralen hielten dem Ansturm von Angehörigen nicht stand, auf Zufahrtsstraßen blieben An- und Abreisende stecken, und Hunderte von Passagieren mußten oft stundenlang in umgeleiteten Maschinen ausharren.

Zwischen Bestürzung und Krisenmanagement

waren Flughafen-Betreiber und zuständige Behörden am Wochenende intensiv mit der Schuldabweisung befaßt. Bernd Rietdorf, Geschäftsführer der Düsseldorfer Flughafen GmbH (Eigentümer: Land und Stadt je zur Hälfte), erklärte, sekundiert von der Düsseldorfer Stadtverwaltung, alle Vorschriften seien eingehalten worden, alle Schutzvorkehrungen hätten funktioniert wie vorgesehen. Erst vor zwei Wochen habe eine Brandschau – ein Routine-TÜV, den alle Flughäfen in Europa viermal jährlich bestehen müssen – keinerlei Beanstandungen ergeben.

Das hat ein Beamter der Bauaufsicht, der die Brandschutzkontrolleure begleitete, anders in Erinnerung: In den Lounges, die sich zusammen mit dem Duty-free-Shop wie eine Empore unter der Decke der Abflughalle aneinanderreihen, sei etwa ausdrücklich das Fehlen eines zweiten Fluchtweges bemängelt worden. Die Flughafen-Verantwortlichen hätten zugesagt, dies bei nächster Gelegenheit zu ändern.

Zu spät, in der Air-France-Lounge kamen acht Menschen ums Leben. Ihnen war an der einzigen Tür schon dichter Rauch entgegengeschlagen;

Chronik der Brandkatastrophe

- 15.32 Uhr:** erster Alarm bei der Flughafen-Feuerwehr
- 15.35 Uhr:** zwei Feuerwehrmänner entdecken den Brandherd über einem Blumenladen
- 15.50 Uhr:** die Männer fordern Verstärkung durch die Flughafen-Feuerwehr an
- 15.58 Uhr:** die Berufsfeuerwehr Düsseldorf wird erstmals von dem Brand informiert
- 16.07 Uhr:** erste Einsatzkräfte der städtischen Feuerwehr treffen ein
- 21.30 Uhr:** der Brand ist gelöscht



NRW-Verkehrsminister Clement*
Pannen und Nachlässigkeiten

durch die dicken Panzerglasscheiben gab es für sie kein Entrinnen.

Nicht ungewöhnlich sei, daß bei derartigen Checks Mängel festgestellt würden, erklärt der Wiener Brandschutzexperte Ulrich Schneider. Die zuständigen Behörden würden dem Flughafen-Betreiber in einem solchen Fall Fristen setzen, in denen die beanstandeten Brandschutzmängel behoben werden müßten.

Daß aber ein Flughafen wegen Sicherheitsmängeln geschlossen wird, hält Schneider, der an der Inspektion deutscher Atomkraftwerke beteiligt ist und in Karlsruhe ein Ingenieurbüro für Brandsicherheit leitet, für äußerst unwahrscheinlich.

Die großen deutschen Flughäfen mit ihren mehr als 110 Millionen Gästen im Jahr seien „so bedeutende Wirtschaftsfaktoren“, meint Schneider, daß die Macht der Behörden praktisch an der Eincheck-Halle ende. Würde ein Amt einen Flughafen schließen wollen, so müsse es den Beleg

erbringen, daß „Gefahr im Verzug“ sei. Das aber, so Schneider, sei „außerordentlich schwierig“.

Nicht nur die Menschen in der Lounge, auch die anderen Opfer tötete der Rauch und nicht das Feuer. Fünf Menschen etwa fielen in einem Aufzug direkt in das Inferno. Als sich die Türen öffneten, erstickten sie in wenigen Augenblicken. Ein Vater mit seinem siebenjährigen Sohn verlor im dichten Qualm die Orientierung. Ein Mann starb auf einer Toilette.

Der Rauch enthielt die Killersubstanzen Kohlenmonoxid, Salzsäuredämpfe und Blausäure. Das farb- und geruchlose Kohlenmonoxid entsteht bei fast jedem Brand. Blausäure, die in Düsseldorf nachgewiesen wurde, wird frei, wenn etwa Schaumstoffverkleidungen brennen.

Kohlenmonoxid, so der Wuppertaler Toxikologe Jürgen Pauluhn, unterbinde den Sauerstofftransport im Blut.

Der hochgiftige Begleiter Blausäure verhindere, daß Körperzellen Sauerstoff aufnehmen können. Im Würgegriff von Kohlenmonoxid und Blausäure, so Pauluhn, „ersticken die Opfer innerlich“.

Auch Holz und Wolle setzen die hochgiftige Blausäure frei: „Ein verschwelender Schafswollpullover etwa“, sagt Pauluhn, reiche aus, „eine Einzimmer-Wohnung zu vergiften“. Strittig ist unter Experten noch, welche Rol-

le die nach alter Väter Sitte mit PVC ummantelten Kabel spielten. Mit Polyethylen isolierte Stränge wären nach Ansicht vieler Experten weitaus sicherer, da Salzsäuredämpfe entstehen, wenn PVC verschmort.

Letztlich werden wahrscheinlich viele Versäumnisse für den Tod der Passagiere verantwortlich sein. Bislang leitete die Düsseldorfer Staatsanwaltschaft erst mal Ermittlungen wegen fahrlässiger Tötung und fahrlässiger Brandstiftung unter anderem gegen die Dortmunder Schweißfirma ein, die ihrerseits einen Subunternehmer mit der Reparatur der Dehnungsfugen beauftragt hatte.

Dessen Arbeiter hatten offenbar weder eine Wache unter der Schweißstelle postiert noch die Feuerwehr sicherheits- halber vorab von ihrem Auftrag informiert – auf anderen Flughäfen, etwa in München, sind derartige Vorkehrungen zwingend vorgeschrieben. „Vor allem die Räumlichkeiten, über denen solche Arbeiten durchgeführt werden, müssen stets von einer Brandwache beobachtet werden“, sagt Professor Hans Höle- mann, Brandschutzexperte an der Universität Wuppertal. Genau unter der Schweißstelle brach das Feuer aus.

Doch nach den Erkenntnissen von Brandexperten hat eine ganze Reihe von Pannen und Nachlässigkeiten dann das Ausmaß der Katastrophe vergrößert. Sprinkleranlagen etwa gibt es nur im Flughafen-Restaurant und dessen Küche. Dies entspreche, so Flughafen-Manager Rietdorf, den Auflagen für den Bau des Flugsteigs – vor rund 20 Jahren. Niemand habe eine Veranlassung gesehen, den gesamten Flughafen, wie etwa in Berlin oder Dresden, mit



Zerstörte Flughafen-Ankunftshalle: „Sicher eine Rauchbombe“

* Bei der Besichtigung von Dehnungsfugen am Düsseldorfer Flughafen, wo das Feuer ausbrach.

den kleinen Feuerlöschern in der Decke auszustatten. Eine solche Anlage, so der Geschäftsführer des Bundesverbandes Feuerlöschgeräte, hätte die Katastrophe verhindern können.

Im übrigen hätten die Rauchmelder einwandfrei gearbeitet, behauptet Rietdorf. Daran sind Zweifel erlaubt, denn alarmiert wurde die Flughafen-Feuerwehr laut Staatsanwaltschaft von einem Taxifahrer, der Rauch gesehen hatte.

Wenige Minuten später trafen zwei Männer der Flughafen-Wehr am Blumenladen ein. Die kleine Besetzung entspricht täglicher Routine: Zu oft werden die Feuerwehrleute zu brennenden Papierkörben gerufen, entzündet von einer unachtsam weggeworfenen Zigarette.

Vor Ort erkannten die zwei Wehrmänner, daß ohne Verstärkung nichts zu machen war. Wieder verging kostbare Zeit, bis die eigenen Leute zu Hilfe kamen – ohne daß in der Zwischenzeit wenigstens eine Sirene angesprungen wäre, um die Passagiere zu warnen. Schließlich wurde erst rund eine halbe Stunde nach dem ersten Alarm die Düsseldorfer Berufsfeuerwehr informiert. Ein Beamter: „Als wir kamen, war die Sache schon gelaufen.“

Zu einer schweren Panne soll es gekommen sein, als dichter Qualm schon die untere Ankunftsebene durchzog. Die warnende Durchsage von einem Endlosband sei „wenig plausibel“ gewesen, hieß es in einer internen Besprechung im NRW-Innenministerium. Die Stimme vom Band habe die Passagiere zumindest zeitweise in die unten gelegene Ankunftsebene geschickt, mitten ins Inferno. Feuerwehrleute hätten per Megaphon nur mit Mühe viele Menschen direkt zu den Ausgängen der Abflugebene schleusen können.

Zum Verhängnis wurde den Opfern aber auch das Alter des Flughafens. Es fehlt vor allem an Auflagen zur Nachrüstung auf den neuesten Stand der Technik. Wolf Höpfner vom Frankfurter Architektur-Büro JSK Perkins & Will, das den neuen Frankfurter Airport baute: „Bis auf die Möblierung in den Läden kann in Frankfurt kaum etwas brennen.“

Bei Wand- und Deckenverkleidungen sowie bei den Fußbodenbelägen müssen dort alle verwendeten Materialien der Brandklasse A entsprechen: Stein, Beton oder Blech. Alle Hohlräume sind an Entrauchungsanlagen angeschlossen, automatische Brandschutzklappen verhindern die Ausbreitung von Feuer und Rauch.

Bei Brandversuchen wurden an riesigen Modellen alle Möglichkeiten durchgespielt. Baumeister Höpfner: „Manches, was die Feuerwehrexperten verlangten, ist uns am Anfang absurd erschienen. Aber als die uns Horrorfilme von Katastrophen zeigten, haben wir begriffen, daß es zu den Forderungen der Feuerwehr kaum Alternativen gibt.“ □