



Feuerwehr und Rettungsdienst Landeshauptstadt Düsseldorf

Flughafenbrand Düsseldorf 11. April 1996

Ein bedeutendes Datum im Düsseldorf der Nachkriegszeit

Mit der Alarmierung „...unklare Feuermeldung Flughafen, Ankunftsebene...“ beginnt um 15:58 Uhr ein Einsatz der die Feuerwehr Düsseldorf nicht nur bis an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit fordert - er überschreitet diese deutlich und ist ohne die Hilfe aller benachbarten Feuerwehren und Hilfsorganisationen nicht zu bewältigen.

Als die ersten Fahrzeuge der Feuerwache Münsterstraße um 16:07 Uhr am Flughafen eintreffen, ahnen die Besatzungen angesichts des Anblicks von völlig verrauchten Gebäuden und den vielen darin vermuteten Menschen schon, dass sie diesen Einsatz so schnell nicht wieder vergessen werden.

Bei dem wohl folgenschwersten Brand der Nachkriegszeit in Düsseldorf und dem seit Kriegsende vermutlich höchsten Brandschaden in Deutschland kommen 17 Menschen ums Leben, 72 weitere Personen werden zum Teil schwer, mehrere Hundert Menschen leicht verletzt. Der entstandene Sachschaden lässt sich zum Zeitpunkt der Drucklegung wegen der noch laufenden Untersuchungen über die mögliche Sanierung der betroffenen Gebäude noch nicht genau beziffern. Er liegt verschiedenen Schätzungen zufolge zwischen 300 Millionen und 1 Milliarde DM.

Der Rhein-Ruhr-Flughafen liegt im Düsseldorfer Norden im Stadtteil Lohausen. Er ist der größte Charterflughafen Deutschlands mit einem Fluggastaufkommen von rund 15 Millionen jährlich. Das Betriebsgelände bedeckt eine Fläche von 613 ha. Der Flughafen wurde in seiner heutigen Form den stetig wachsenden Fluggastzahlen angepasst und ab 1971 in mehreren Teilabschnitten neben dem alten Terminal 1 errichtet. Das den Baugenehmigungen zugrunde liegende Brandschutzkonzept entsprach dem damaligen Kenntnisstand, die Auflagen des Vorbeugenden Brandschutzes dem geltenden Baurecht. Zur Verdeutlichung der Ausmaße des betroffenen Flughafengebäudes folgen einige interessante Angaben:

Die Länge des Zentralgebäudes beträgt rund 560 Meter. In der Ankunftsebene mit ihren 23 Gepäckausgabebändern im Erdgeschoss ist das Gebäude durchschnittlich 70 Meter breit. In der Abflugebene im Obergeschoss befinden sich 124 Check-In-Schalter. Sie hat eine Breite zwischen 33 und 38 Metern. Der Flugsteig A mit 11 Fluggastbrücken ist 230 m lang und 45 m breit. Der Flugsteig B hat eine Länge von 183 m und eine Breite von 33 m. Er ist mit neun Fluggastbrücken ausgestattet. Auf seiner obersten Ebene ist eine Zuschauerplattform und der Tower als Wahrzeichen des Flughafens integriert. Der Flugsteig C ist der neueste. Seine Länge beträgt 151 m und seine Breite 52 m. Die Raumhöhen im Inneren der Gebäude liegen zwischen vier und zehn Metern. Auf dem gesamten Flughafengelände sind 80 Aufzüge verteilt.

Es beginnt ganz harmlos...

Der Flughafenfeuerwehr wird um 15:31 Uhr von einem Taxifahrer Rauch in Deckenbereich eines Blumenladens in der unteren Ankunftsebene des Terminal A gemeldet. Die Flughafenfeuerwehr rückt daraufhin sofort mit einem Fahrzeug, besetzt mit zwei Mann, zur

angegebenen Einsatzstelle aus. Das Fahrzeug trifft um 15:33 Uhr dort ein. Die Feuerwehrleute suchen sofort nach der Ursache der Verrauchung. Wegen der ausgedehnten Räumlichkeiten dauert dies einige Zeit. Im Verlauf der Suche entdecken die beiden auf einer Zufahrt zur Abflugebene Arbeiter, die mit einem Gasbrenner Dehnungsfugen aus Bitumen reparieren. Die Arbeiter werden sofort aufgefordert, ihre Arbeiten einzustellen.

Die erste Meldung über einen Brand, allerdings ohne nähere Angaben, erhält die Leitstelle der Feuerwehr Düsseldorf um 15:54 Uhr von der Polizei. Daraufhin fragt ein Leitstellenbeamter bei der Flughafenfeuerwehr nach. Die Lage ist dort aber noch unklar. Es gibt einen Hinweis auf einen Brand in einer Zwischendecke. Wegen der unklaren Situation schickt die Leitstelle daraufhin vorsorglich die Feuerwache Münsterstraße zum Flughafen. Mittlerweile haben die ersten Kräfte der Flughafenfeuerwehr Verstärkung von ihren übrigen Kollegen erhalten. Der Rauch im Bereich des Blumenladens wird stärker.

Um 15:58 Uhr fordert der Einsatzleiter die Verstärkung der Berufsfeuerwehr an. *“Brand in einer Zwischendecke, starke Verrauchung in der Ankunftshalle, Kräfte der BF dringend erforderlich!”* lautet seine Meldung. Noch bevor die Männer der Flughafenfeuerwehr den Brandort ermitteln können, zünden brennbare Gase und Dämpfe, die sich bei einem Schmelzbrand in der Zwischendecke gebildet haben, auf einer Länge von mehreren hundert Metern durch und setzen dort die Kabelstränge der Elektroversorgung und andere brennbaren Materialien in Brand. Fast schlagartig sind große Bereiche des Abfertigungsgebäudes verraucht. Mit allen verfügbaren Kräften beginnt die Flughafenfeuerwehr mit der Menschenrettung. Unter Einsatz ihres eigenen Lebens und ohne Rücksicht auf die eigene Gesundheit stürmen die Männer zum Teil ohne Atemschutzgeräte in die Halle und führen die Fluggäste ins Freie.

In dem Komplex halten sich zu diesem Zeitpunkt rund 2000 Menschen auf. Lautsprecherdurchsagen fordern zum Verlassen der Gebäude auf. Teilweise bricht unter ihnen Panik aus. Andere begreifen den Ernst der Situation nicht. Sie wollen in ihren wohlverdienten Urlaub fliegen und weigern sich zunächst, das Gebäude zu verlassen.

Als sich die ersten Kräfte der Berufsfeuerwehr dem Flughafen nähern, können sie schon während der Anfahrt eine dichte schwarze Rauchwolke erkennen, die das gesamte Zentralgebäude umschließt und sehr langsam in nur geringer Höhe in Richtung Süden abzieht. Diese Wahrnehmung veranlasst den Zugführer (C-Dienst) zu der Rückmeldung *“...starke Verrauchung der Ankunftshalle...”*. Er fordert gleichzeitig weitere Kräfte nach.

Beim Eintreffen der Männer der Feuerwache 3 um 16:07 Uhr sind die Zugänge der Ankunftsebene aus einer Entfernung von 30 bis 40 Metern wegen des dichten Rauchs nicht mehr zu erkennen. Eine unüberschaubare Anzahl von teilweise verletzten Menschen strömt vom Zentralgebäude in Richtung der Parkhäuser und der Flughafenstraße. Dies führt mit der starken Rauchentwicklung zu einem völligen Zusammenbruch des Straßenverkehrs in der unmittelbaren Nähe und auf den Zufahrtsstraßen zum Flughafen. Dadurch wird schon für die ersten Fahrzeuge die Anfahrt zur eigentlichen Einsatzstelle schwierig.

Eine umfassende Erkundung ist wegen der Größe des Komplexes, der extremen Sichtbehinderung durch den Brandrauch auch außerhalb des Gebäudes und der chaotischen Verhältnisse nicht möglich. Der Zugführer der Wache 3 bildet nach Rücksprache und in Abstimmung mit dem Einsatzleiter der Flughafenfeuerwehr einen einzelnen *“überschaubaren”* Einsatzabschnitt mit dem Schwerpunkt *“Menschenrettung”*. Er *“beschränkt”* seine erste Maßnahmen auf den südwestlichen Teil des Zentralgebäudes, den Flugsteig B und angrenzende Parkhäuser. Der C-Dienst hat damit immer noch eine Fläche von rund 100 x 200 Meter über mehrere Geschosse vom Keller bis zum Dach zu betreuen.

Dem Zufall ist es zu verdanken, dass die Kräfte der Feuerwache 3 ausgerechnet den Bereich anfahren, der etwa die Grenze der Brandausbreitung bildet. So kann später schnell eine Riegelstellung errichtet werden, die eine Ausweitung auf den Flugsteig C verhindert. Im Inneren des Gebäudeteiles ist die Zwischendecke in einigen Bereichen heruntergefallen. Nach Aussagen von verschiedenen Zeugen werden noch mehrere Menschen in den verqualmten Räumen vermisst.

Vor dem Gebäude halten sich viele rauchgasverletzte Menschen auf, einige von ihnen sind schwer verletzt. Alle verfügbaren Trupps beginnen sofort die Menschen aus dem stark verqualmten Objekt heraus zu führen. Zu ihrem Eigenschutz nehmen sie nur zum Teil Strahlrohre mit. Unter anderem konzentrieren sie sich auch auf die Suche nach 30 vermissten Menschen im Bereich der Abflugebene. Die wenigen Kräfte des Rettungsdienstes nehmen sich in dieser ersten Phase den Schwerverletzten an.

Die Ereignisse überschlagen sich...

Nach einer zweiten Lagemeldung des C-Dienstes um 16:10 Uhr wird der "vierte Alarm" ausgelöst und von der Polizei das Gelände weiträumig abgesperrt. Die Feuerwachen 2 und 8 sowie alle verfügbaren Rettungsmittel bis hin zum Abrollbehälter "Rettungsdienst" fahren jetzt zum Flughafen. Gleichzeitig werden die Führungsstrukturen zur Leitung eines derartigen sich abzeichnenden Ereignisses aufgebaut. Um 16:14 Uhr treffen die zunächst zusätzlich zu der Freiwilligen Feuerwehr 3 alarmierten Kräfte der Feuerwache 4 ein. Sie verlegen zunächst die Wasserversorgung zum Fahrzeug der Wache 3 und beteiligen sich dann sofort an der Menschenrettung im Bereich des Terminal B.

Bei seiner weiteren Erkundung entdeckt der C-Dienst, dass eine unbekannte Anzahl gefährdeter Menschen auf dem Dach des Flugsteiges B und in den angrenzenden Parkhäusern umherirren. Ihre Rettung wird mit Hilfe einer Drehleiter eingeleitet. Um 16:15 Uhr fordert der C-Dienst 3: *"Alle verfügbaren Kräfte zur Einsatzstelle!"* Die Leitstelle alarmiert daraufhin zwei weitere Löschzüge der Berufsfeuerwehr und die Löschgruppen Kaiserswerth und Angermund der freiwilligen Feuerwehr. Die Feuerwache 7 wird für den Brandschutz des übrigen Stadtgebietes zurückgehalten. An der Flughafenstraße werden Bereitstellungsräume eingerichtet. Andere Löschgruppen der Freiwilligen Feuerwehr Düsseldorf besetzen die verwaisten Feuerwachen im Stadtgebiet. Erste Kräfte aus den unmittelbaren Nachbargemeinden Düsseldorfs werden angefordert.

Um 16:18 Uhr trifft der B-Dienst am Flughafen ein. Eine unbekannte Anzahl von Menschen werden vermisst. Über die Entwicklung des Brandes und seine Ausbreitung können noch keine genauen Angaben gemacht werden. Ebenfalls ist das Ausmaß der Verrauchung des Komplexes noch nicht abzusehen. Die Kontaktaufnahme zu dem Einsatzleiter der Werkfeuerwehr ist schwierig, da zum einen alle Kräfte gebunden sind und zum anderen ist eine Verbindung über Funk wegen der unterschiedlichen Systeme (BOS-Funk/Betriebsfunk) nicht möglich ist. Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse entschließt sich der B-Dienst zu einer umfassenden Erkundung mit seinem Fahrzeug.

Das Dach des Terminal A ist auf seiner gesamten Länge in dichten schwarzen Rauch gehüllt. Der Qualm dringt aus allen Öffnungen. Auf dem Dach sind vereinzelt auf der dem Rauch abgewandten Seite Menschen zu sehen. Andere verlassen selbständig das Gebäude. Die Flughafenfeuerwehr ist mit der Menschenrettung aus dem Inneren über die Fluggastbrücken beschäftigt. Aus dem Dach des Terminal B dringt etwa bis zur Mitte auch aus allen Öffnungen schwarzer Rauch. Die Durchfahrt unter dem Gebäude ist ebenfalls in Qualm gehüllt. Das Dach wird von einem Feuerwehrmann der Flughafenfeuerwehr kontrolliert. Beamte des

Bundesgrenzschutzes räumen dort die betroffenen Gebäudeteile und führen die Menschen ins Freie, soweit das ohne Atemschutz noch möglich ist. Das Terminal C ist noch relativ rauchfrei. Nur vereinzelt dringt aus Lüftungsöffnungen leichter Rauch. Besonders problematisch erweist sich zu diesem Zeitpunkt die Tatsache, dass der Flugbetrieb noch nicht vollständig eingestellt ist. Flugzeuge fahren noch von den Terminals ab oder steuern sogar noch die Fluggastbrücken an. Auf den Rollfeldern und um die Terminals herum herrscht reger Verkehr von Betriebsfahrzeugen und auch von Flugzeugen. Dadurch werden in hohem Maße die flüchtenden Menschen gefährdet. Der Lärm der Flugzeugturbinen behindert die Erkundung sehr. Die Benutzung der Sprechfunkgeräte wird dadurch sehr eingeschränkt und über eine Entfernung von mehr als zehn Metern ist keine Verständigung möglich.

Um 16:20 Uhr trifft der A-Dienst am Flughafen ein, zeitgleich etwa mit dem Einsatzleitwagen 2 (ELW 2). Der A-Dienst übernimmt wegen der Vielzahl eigener Kräfte faktisch die Einsatzleitung. In unmittelbarer Nähe zur Feuerwache der Flughafenfeuerwehr richtet sie sich im ELW 2 ein. Schwerpunkte werden in dieser ersten Phase des Einsatzes an den Stellen gesehen, wo durch äußere Wahrnehmungen oder gezielte Hinweise von Zeugen gefährdete Menschen zu erkennen sind.

So wird die Drehleiter der Feuerwache 8 am Rollfeld zur Rettung von 50 bis 80 Personen vom Dach des Zentralgebäudes zwischen den Terminals A und B eingesetzt, die übrigen Kräfte der Freiwilligen Feuerwehr 8 am Flugsteig B parallel zur Feuerwache 3. Menschenrettung, Brandbekämpfung und Erkundung sind ihre Schwerpunkte. Mehr als 50 Menschen können sie aus dem Parkhaus 1 in Sicherheit bringen. Die Kräfte der Feuerwache 2 kontrollieren höher gelegene Räume mit tragbaren Leitern. Hierbei können drei Bundesgrenzschutzbeamte aus einem Büro im ersten Obergeschoss gerettet werden. Mittlerweile sind auch die Feuerwache 1 und die Löschgruppe Kaiserswerth eingetroffen. Während die Kräfte der freiwilligen Feuerwehr 1 auf der Rollfeldseite eingesetzt werden, sie helfen u. a. der Besatzung der Drehleiter der Freiwilligen Feuerwehr 8, unterstützt die Löschgruppe Kaiserswerth die Einheiten der Feuerwache 3 und 8 im Bereich des Terminal B bei der Menschenrettung.

Die Leitstelle erhält den Auftrag die Flughafenstraße den nachrückenden Einheiten als Bereitstellungsraum zuzuweisen. Weiterhin sollen weitere Feuerwehr- und Rettungsdienstkräfte aus den Nachbarstädten angefordert werden. Die Anforderung soll so erfolgen, dass immer mindestens zwei Einheiten im Bereitstellungsraum stehen und von dort abgerufen werden können. Die Einheiten werden mit Lotsenfahrzeugen abgeholt, zu ihren Einsatzabschnitten geführt und dort in ihre Aufgaben eingewiesen.

Bereits in dieser Phase kristallisieren sich erhebliche Probleme beim Einsatz der Trupps unter Atemschutz heraus. Wegen der großflächigen, durch vielfältige Einbauten stark untergliederten Hallenabschnitte sowie der angegliederten Bürobereiche gestaltet sich das Absuchen als sehr schwierig. Die Einsatzzeiten der Pressluftatmer sind für diesen Zweck viel zu kurz. Die Einsatzleitung setzt deshalb zumindest einen Teil der Trupps mit Langzeitatemschutzgeräten ein. Erschwert wird die Suche sowieso durch die starke Verqualmung im Inneren und die teilweise herabgefallenen Bauteile der Zwischendecke.

Eine systematische Kontrolle des Gebäudes ist aber auch wegen der starken Intensität des Brandes noch nicht möglich. Trotzdem gehen die Kräfte unter Einsatz des eigenen Lebens vor und versuchen die vermissten Menschen zu suchen und aus dem Gebäude zu bringen. Ein Mann aus Dresden ist in der Senator-Lounge der Lufthansa eingeschlossen. Zum Zeitpunkt der Räumung der Lounge hielt er sich auf der Toilette auf, jetzt ist der Ausgang abgeschlossen. Mit seinem Handy gelingt es ihm, Verbindung mit seinem Chef in Dresden aufzunehmen. Nach Überwindung einiger Schwierigkeiten erreicht dieser die Leitstelle der Feuerwehr Düsseldorf und

kann auf seinen eingeschlossenen Mitarbeiter hinweisen. Der Leitstellenbeamte lotst daraufhin über die Einsatzleitung vor Ort gezielt einen Trupp zur Rettung dieses Mannes in den entsprechenden Gebäudeteil. Der Eingeschlossene zieht sich eine Rauchvergiftung zu.

Als problematisch erweist sich auch die Atemschutzüberwachung der vorgehenden Trupps, da ein übersichtliches System zur Erfassung fehlt. Unmittelbar damit verknüpft ist die mangelhafte Kommunikationsmöglichkeit mit den Trupps. Die Weitläufigkeit des Objekts, Mängel in der Organisation des Sprechfunks im 2 m Band und die teilweise Abschirmung der Funksignale durch die Stahlbetonbauten führen zu massiven Schwierigkeiten in der Verbindung zwischen den vorgehenden Trupps und den Führungskräften. So wird ein Trupp, der den S-Bahnhof im Keller absucht, fast eine Stunde lang "vermisst", da die Funkverbindung zu ihm abgebrochen ist.

Mit der Feuerwache 1 ist auch der C-Dienst 1 eingetroffen. Ihm wird die Organisation und der Aufbau des Verbandplatzes auf dem Rollfeld übertragen. Bevor der Verbandplatz in Betrieb genommen werden kann, wird im Gebäude der Flughafenfeuerwehr außerhalb des Gefahrenbereiches eine Verletztenablage eingerichtet. Das erforderliche Material steht dort bereit. Innerhalb kurzer Zeit können so 20 Plätze für die Erstversorgung der Verletzten aufgebaut werden. Die jetzt nach und nach eintreffenden Rettungsdienstfahrzeuge erhalten als Bereitstellungsraum die Feuerwache der Flughafenfeuerwehr zugewiesen.

Schon auf der Anfahrt dorthin treffen sie auf Menschen mit zum Teil schweren Rauchvergiftungen. Sie werden vor Ort erstversorgt und zur Verletztenablage transportiert. Dort steht seit 16:25 Uhr ein Notarzt für eine erste Triage bereit. Ein zweiter Notarzt und Rettungsassistenten müssen schon vorher zwei Menschen, die sich schwere Rauchgasintoxikationen zugezogen haben notärztlich versorgen. Ein dritter hat neben der schweren Rauchvergiftung eine Schädelverletzung, die er bei einem Sprung aus großer Höhe erlitten hat; er wird von dem jetzt eintreffenden dritten Notarztwagen behandelt.

Für den Aufbau des Verbandplatzes mit den Mitteln des Abrollbehälter Rettungsdienst stehen zunächst nur die Kräfte der Feuerwache Umweltschutz zur Verfügung. Nach ihrem Eintreffen unterstützt die Feuerwache 6 hier. Der kurz vorher ausgelieferte Abrollbehälter Rettungsdienst "erlebt" seine "Feuertaufe" und bewährt sich hervorragend. Innerhalb von rund 30 Minuten werden vier Tragluftzelte aufgebaut und eingerichtet. Sie werden an die schon bestehende Verletztenablage in der Wache der Flughafenfeuerwehr angebunden. Die beiden letzten Zelte werden als T 4 zur Lagerung der zu erwartenden Toten vorgesehen, um den Kontakt zwischen Verletzten und Toten zu vermeiden.

Danach wird die Feuerwache 6 neben der Feuerwache 2 vom Rollfeld aus zur Brandbekämpfung im Zentralgebäude und dem Flugsteig B eingesetzt. Die Betreuung des Verbandplatzes übernimmt nach ihrem Eintreffen die Löschgruppe Angermund. Im näheren Bereich der Einsatzstelle sind jetzt drei Verletztenablagen eingerichtet. Dort erhalten die Verletzten Erste Hilfe, werden danach zum Verbandplatz gebracht, dort weiter versorgt und später in umliegende Krankenhäuser transportiert. Große Probleme bereiten immer noch die fehlenden Rettungsdienstkräfte am Verbandplatz. Weitere Kräfte sind nachgefordert. Neben der "Leitenden Notarzt-Gruppe" ist eine Sondereinsatzgruppe "Rettungsärzte alarmiert, die jetzt nach und nach eintreffen. Aus den Düsseldorfer Krankenhäuser werden Ärzte abgeholt.

Als erste Einheit aus den Nachbargemeinden trifft die Freiwillige Feuerwehr Ratingen mit vier Löschgruppenfahrzeugen, einer Drehleiter, einem Tanklöschfahrzeug, einem Rüstwagen, einem Gerätewagen-Atemschutz, zwei ELW 1, einem ELW 2 und mehreren Sonderfahrzeugen ein. Aufgrund des umfangreichen Personals und Materials kann die Feuerwehr Ratingen als selbständig arbeitende Einheit neben den Feuerwachen 3 und 8 zur Brandbekämpfung im Zentralgebäude eingesetzt werden.

Weitere Kräfte aus Duisburg, den Kreisen Neuss und Mettmann treffen ein.

Schon früh setzt ein starkes Medieninteresse ein. Zwei dienstfreie Pressesprecher werden alarmiert. Einer betreut die zahlreichen Medienvertreter am Flughafen und der zweite versieht Hintergrunddienst in der Leitstelle. Alle deutschen Sender sind mit Kamerateams am Flughafen, ausländische Teams folgen. Mit Unterstützung der Pressestelle der Polizei werden im Verlauf des Einsatzes zahlreiche Pressekonferenzen und Live-Interviews erforderlich. In der Leitstelle steht das Telefon nicht still. Agenturen aus dem In- und Ausland wollen über jede Lageveränderung informiert werden. Das Medieninteresse hält in der Folgezeit noch mehr als eine Woche fast unvermindert an.

Nur durch den massiven und umsichtigen Einsatz der Feuerwehren, auch unter Einsatz des eigenen Lebens, unterstützt durch die Polizei, den BGS und die Hilfsorganisationen auch aus dem gesamten Umland konnte eine noch höhere Zahl von Opfern - auch aus den eigenen Reihen - verhindert werden. Insgesamt waren letztlich maximal zur gleichen Zeit ca. 1155 Einsatzkräfte aus allen Bereichen an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet mit der Abarbeitung des Einsatzes beschäftigt.

Diesen Hilfskräften stand eine durch die extrem starke Rauchentwicklung und die komplexen örtlichen Gegebenheiten sehr unübersichtliche Lage gegenüber.

In dem betroffenen, weitläufigen Gebäudekomplex konnten durch den Einsatz der Feuerwehr ca. 2000 Menschen in Sicherheit gebracht bzw. gerettet werden. Dazu wurden 5 Einsatzabschnitte eingerichtet. Es kamen in diesen sämtliche, in der Kürze der gebotenen Zeit, zur Verfügung stehenden Rettungsmittel wie z. B. Drehleitern und tragbare Leitern zum Einsatz. Aufgrund der starken Verqualmung musste eine Vielzahl der Rettungsaktionen unter umluftunabhängigem Atemschutz - teilweise mit Langzeitatemschutzgeräten - durchgeführt werden. Im weiteren Verlauf des Einsatzes wurde der gesamte Gebäudekomplex zur Kontrolle nach Gebäudeplänen begangen.

Parallel zur Menschenrettung begann man an mehreren Stellen massiv mit der Brandbekämpfung. Neben mehreren B- und C-Rohren kam, insbesondere zum Ablöschen der in Brand geratenen Gepäckförderbänder, auch eine größere Menge Schaum zum Einsatz. Die Brandbekämpfung gestaltete sich aufgrund der unübersichtlichen räumlichen Situation und der enormen Hitzeentwicklung schwierig.

In der ersten Phase des Einsatzes war eine Vielzahl von leicht rauchvergifteten Personen zu versorgen. Zur Abwicklung des Rettungsdienstaufkommens wurde ein Großaufgebot an Ärzten, Rettungsdienst- und Hilfspersonal, Rettungsdienstfahrzeugen und Materialien am Flughafen zum Einsatz gebracht.

Im rückwärtigen Bereich wurde vom "Stab für Außergewöhnliche Ereignisse" die Einrichtung eines Bürgertelefons und einer Informationsstelle (Personenauskunftsstelle für Angehörige) organisiert. Ferner bereitete man von dort aus die Durchführung von umfangreichen Nachsorgemaßnahmen (psychische und seelsorgerische Betreuung) für die Einsatzkräfte vor. An den folgenden Tagen fanden auch mehrere solcher "debriefing's" unter reger Teilnahme der Einsatzkräfte (BF, FF, Hilfsorganisationen) statt.

Bereits im Verlauf des Einsatzes setzten zahlreiche Anfragen der Medien aus der ganzen Welt ein. Mit dem Einsatz eines ständigen Pressesprechers der Berufsfeuerwehr Düsseldorf wurde dieser Anforderung von Seiten der Feuerwehr Rechnung getragen. Der Pressesprecher war direkt dem höchsten Leitungsbeamten der Berufsfeuerwehr Düsseldorf unterstellt.

Damit war sichergestellt, dass nur gesicherte Informationen - insbesondere was den Einsatz der

Feuerwehr anbelangte - an die Öffentlichkeit getragen wurden. Im weiteren Verlauf und während der nächsten Tage wurde auch das Amt für Kommunikation in die Pressearbeit eingebunden.

Die Frage nach der Belastung von Mannschaft und Gerät durch im Brandrauch enthaltene Gifte (Reizwort "Dioxin") beschäftigte die Feuerwehr in den nächsten Tagen besonders. Bevor erste amtliche Untersuchungsergebnisse vorlagen, mussten umfangreiche Vorsorgemaßnahmen getroffen werden.

Die im Verlauf des Einsatzes sichtbar gewordenen technischen Probleme, haben zu einer zusätzlichen und erheblichen Gefährdung der Einsatzkräfte geführt. Die in der Bundesrepublik Deutschland bei Feuerwehren standardmäßig eingesetzten Ausrüstungen technischer und organisatorischer Art (z.B. 2m-Funk und dessen Organisation, Orientierungs- und Auffindhilfen, Einsatzzeiten von Pressluftatmern, Atemschutzüberwachung) sowie die Ausbildung von Einsatz- und Führungskräften müssen überdacht und verbessert werden. Glücklicherweise haben diese technischen Probleme den Einsatz der beteiligten Kräfte nicht entscheidend zum Nachteil der Opfer dieser Katastrophe behindert, Konsequenzen für die Sicherheit der eingesetzten Feuerwehrkollegen müssen dennoch gezogen werden.

Gebäude und bauliche Anlagen dieser Größenordnung mit solch hohem Publikumsverkehr bergen bisher nicht vorstellbare Gefahren, auf die man zukünftig durch Optimierung des Katastrophenschutzmanagements reagieren muss. Es müssen vorbeugend wesentlich detailliertere Objekt- und Einsatzpläne vorbereitet werden. Die hier gemachten Erfahrungen müssen zu Konsequenzen bei den gemeinsamen Planungen und Übungen mit der zuständigen Werkfeuerwehr führen.