

In jenen Jahren war ich beruflich nicht sehr viel auf Reisen, und in den Urlaub geflogen bin ich eigentlich nie. Trotzdem hatte ich nicht selten am Flughafen zu tun, um Kollegen abzuholen oder Freunde dorthin zu fahren. Am 11.04.1996 war ich gegen 14:00 im Terminal A. Um 14:10 sollte eine Maschine aus London landen, zwei Kollegen an Bord. Die wollte ich abholen. Zu der Zeit waren die neu erbauten Terminals an vielen Stellen noch unfertig. Überall traf man auf Arbeiter, die provisorische Wände setzten oder entfernten oder in den Ladenzeilen tätig waren. Der Flieger aus London war pünktlich und gegen 14:40 saßen wir zu dritt im Auto und verließen das Parkhaus. Nachdem ich die Kollegen ungefähr um 15:30 an ihrem Hotel abgesetzt hatte, fuhr ich nachhause. Da war die Katastrophe schon im vollen Gange:

Erst durch die in kürzester Zeit entstandene enorme Rauchentwicklung wurde der Brand überhaupt bemerkt. Um 15:55 Uhr wurde schließlich Brandalarm ausgelöst. Zwar ging die Flughafenfeuerwehr bei der Anfahrt noch davon aus, den Einsatz alleine bewältigen zu können, jedoch wurde bei einer ersten Erkundung des Brandortes sehr schnell klar, dass dies nicht zu bewerkstelligen war. Deshalb wurden zuerst die Düsseldorfer Feuerwehr und im weiteren Verlauf des Brandereignisses die Feuerwehren des Kreises Mettmann (hier insbesondere Ratingen), des Kreises Neuss, Wuppertal, Duisburg bis hin zu Rettungsmitteln aus Bonn zur Einsatzstelle nachbeordert. Dennoch waren die Einsatzmannschaften mit dem Ausmaß der Katastrophe überfordert. Der Hauptgrund dafür war, dass die Flughafenfeuerwehr aufgrund von unterschiedlichen Funkfrequenzen nicht mit den restlichen Einsatzkräften kommunizieren konnte und diese als auswärtige Feuerwehren keine genauen Gebäudepläne zum Navigieren ihrer Einsatzkräfte besaßen.

Erst gegen 16:30 Uhr gelangten die Helfer in die Ankunftsebene, wo bereits im Rauch 16 Menschen erstickt waren. Acht der Opfer kamen in der Air-France-VIP-Lounge zu Tode, weil sie den Raum aufgrund des dichten Rauches nicht verlassen konnten. Der einzige Überlebende aus der Lounge brach mit einem Sessel durch eine Glaswand und sprang mehrere Meter tief, wobei er sich schwer verletzte, jedoch rechtzeitig gerettet werden konnte. Weitere sieben Opfer befanden sich in zwei Fahrstühlen, die trotz des Brandes weiterhin in Betrieb waren und die verqualmte Ebene ansteuerten. Der direkt nach Öffnung der Türen eingedrungene Qualm blockierte die Lichtschränke der Aufzüge, sodass ein Entkommen der Insassen unmöglich war. Eine weitere Person wurde in einer Toilette vom Rauch getötet. Das letzte und 17. Todesopfer erlag seinen schweren Verletzungen knapp sechs Wochen später im Krankenhaus. [Quelle: Wikipedia]

Der Schock, den diese Katastrophe in Düsseldorf auslöste saß tief, denn je genauer der Vorfall untersucht wurde, desto deutlicher wurde das ganze Ausmaß der Schlamperei beim Neubau, bei den Sicherheitseinrichtungen und dem Brandschutz. Schon während der sich über etliche Jahre hinziehenden Bauarbeiten war immer wieder über Korruption und Pfusch gemunkelt worden, aber letztlich blieben die Vorwürfe ungeklärt. Beim Brand entstanden derart massive Schäden, dass das Terminal A kernsaniert und das Terminal B sogar abgerissen werden musste. Und wieder begannen Bauarbeiten die sich wieder über mehr als vier Jahre hinzogen. In dieser Zeit dienten mehrere Leichtbauhallen, über das Gelände verstreut, als Terminals. Als ich ab März 1997 regelmäßig auf dem Kreuzfahrtschiff AIDA arbeitete, lernte ich die Halle für die Fernflüge bestens kennen – ich erinnere mich noch an den hässlichen Teppichboden und die dreckigen Plastiksitzschalen. Erst 2001 waren dann die neuen Terminals und die große Halle fertig.