

# Abschließender Bericht über den Brandhergang

## **Düsseldorf**

**Brand im Terminal des  
Flughafens Düsseldorf,  
Deutschland  
11. April 1996**



**Am Donnerstag, den  
11. April 1996, sind  
bei einem Brand in  
einer Abflughalle des  
Flughafens  
Düsseldorf in  
Deutschland 17  
Menschen ums  
Leben gekommen.  
Weitere 62 Personen  
erlitten  
Verletzungen.**



**National Fire  
Protection Association**

**A**m Donnerstag, den 11. April 1996, brach in einer besetzten Abflughalle des Flughafens Düsseldorf, Deutschland, ein Brand aus, bei dem 17 Menschen ums Leben kamen und weitere 62 Personen Verletzungen erlitten. Der Brand begann etwa um 15:31, d.h. etwa zur gleichen Zeit, als die erste Meldung eintraf, daß Funken von der Decke in der Nähe des Blumengeschäftes an der Ostseite der Ankunftshalle im ersten Geschoß herabfielen. Als zwei Feuerwehrleute von der Flughafenfeuerwehr um 15:33 über die Zufahrtsstraße vor der Halle vorfuhren, nahmen sie im Gebäude einen Geruch wahr und forderten einen Elektriker an, da zuvor bereits einmal in diesem Bereich Probleme bei den Motoren der automatischen Türen gemeldet worden waren. Um 15:38 wurde jedoch gemeldet, daß aus den Lüftungsschächten des Blumengeschäftes Rauch austrat; sodann begann die Decke zu glühen, und glühende Asche fiel herab. Daraufhin wurden alles verfügbare Flughafenlöschgerät und -personal angefordert, die dann um 15:40 vor Ort eintrafen.

Um 15:58 breitete sich der Brand mit großer Geschwindigkeit großflächig über die Flughalle im ersten Geschoß aus, woraufhin die Düsseldorfer Feuerwehr gerufen wurde. Zwei Löschfahrzeuge, ein Leiterfahrzeug, ein Wassertanker sowie ein Einsatzleiter trafen um 16:07 ein. Zu diesem Zeitpunkt waren bereits dichte Rauchschwaden sowie Feuer in der Nähe der Türen im ersten Geschoß sichtbar, woraufhin der Einsatzleiter die zweite Alarmstufe ausrief. Um 16:15, also 44 Minuten nach der ersten Alarmmeldung, forderte er alle Einheiten in der

Stadt zur Hilfe bei der Brandbekämpfung auf. Als der Brand vollständig gelöscht wurde, waren 701 Personen von 12 verschiedenen Rettungsdiensten oder Gemeinden mit 215 Gerätschaften im Einsatz.

Der Brand wurde schließlich um 19:20 unter Kontrolle gebracht, d.h. 3 Stunden und 49 Minuten nach dem ersten Bericht über Funken.

**Der Brand wurde  
um 19:20 unter  
Kontrolle gebracht;  
3 Stunden und 49  
Minuten, nach der  
erstmaligen  
Meldung von  
Funken**

Nach Aussagen der Düsseldorfer Feuerwehr kamen sieben Personen in zwei Fahrstühlen ums Leben, davon fünf in einem Fahrstuhl und zwei weitere Personen in einem anderen Fahrstuhl. Wie sich später herausstellte, hatten einige Besucher auf dem Dach der Parkgarage Flugzeuge beim Starten und Landen beobachtet, als sie Rauch aus dem Terminal kommen sahen und beschlossen, den Fahrstuhl zum Ausgang zu benutzen. Unglücklicherweise öffneten sich die Türen des

Fahrstuhls jedoch im ersten Geschoß zum Brandherd hin. Acht weitere Personen kamen in einer VIP Lounge im dritten Stock ums Leben, die sich im Mezzanin befand und Überblick über die Abflughalle im zweiten Geschoß gewährte. Ein weiteres Opfer wurde in einer Toilette gefunden, wobei der genaue Ort allerdings nicht bekannt ist. Der Aufenthaltsort des siebten Opfers, das einige Wochen nach der Brandkatastrophe starb, ist zur Zeit ebenfalls nicht bekannt.

Die deutschen Untersuchungsbehörden stellten fest, daß der Brand von einem Schweißer verursacht wurde, der an Dehnungsplatten für eine Fahrbahn über dem unteren Geschoß der Abflughalle gearbeitet und beim Schweißen die Polystyrol-Wärmedämmung im Zwischenraum über der Decke im ersten Geschoß in Brand

gesetzt hat. Rauch und Flammen breiteten sich über das ganze erste Geschöß aus und gelangten dann über offene ungeschützte Treppenaufgänge und Rolltreppenöffnungen bis ins zweite Geschöß. Der Brand richtete in der Nähe der Treppenaufgänge bedeutende Schäden an; etwa zwei Drittel des zweiten und dritten Geschosses erlitten schwere Rauchschäden. Rauch drang ebenfalls bis zum vierten Geschöß über ungeschützte Rolltreppenöffnungen vor.

Der Brandort besaß keine automatische Sprinkleranlage. Hydranten mit Trockensteigeleitung befanden sich in den straßenseitigen Treppenaufgängen des Terminals. Diese waren jedoch nicht an die städtische Wasserversorgung angeschlossen und mußten erst von den Löschgeräten gefüllt werden. Das Gebäude war ebenfalls mit einem Alarmsystem für Ansagen in deutscher, französischer und englischer Sprache ausgerüstet. An zahlreichen Orten im Gebäude waren außerdem von Hand bediente Feuermelder und Rauchmelder vorhanden; es gab jedoch keine Rauchmelder in den Hohlräumen, da diese angeblich nicht zur Luftrückführung benutzt wurden.

Der Flughafen war nach dem Brand 3 1/2 Tage lang vollständig stillgelegt. Der Flugverkehr wurde mit Einschränkungen am Montag nach der Brandkatastrophe wieder aufgenommen. Am 1. Juli arbeitete der Flughafen



wieder mit 90% Auslastung. Zelte und Hangar dienten als behelfsmäßige Terminals.

Bei der Untersuchung stellte sich heraus, daß die Personenschäden mit tödlichem Ausgang sowie die Sachschäden auf verschiedene Faktoren zurückzuführen waren:

- Versäumnis seitens der Arbeiter, während der Schweißarbeiten genügend Vorsicht walten zu lassen
- Das Vorhandensein von brennbarem Isolationsmaterial in den Deckenhohlräumen über dem Untergeschoß des Terminals
- Das Fehlen von automatischen Feuerlöschsystemen in den Hohlräumen und in der Publikumshalle des Terminals
- Feuer und Rauch konnten über ungeschützte vertikale Öffnungen bis in die oberen Geschosse vordringen
- Über das Lautsprechersystem wurden während der ersten 10 Minuten nach dem Alarm irreführende Meldungen verbreitet.

- Das öffentliche Lautsprechersystem konnte in den Lounges abgeschaltet werden. (Das System wurde gleichzeitig zur Durchsage von Notmeldungen verwendet).

- Unzureichende Fluchtwege von der VIP

Lounge zum Mezzanin-Geschoß.

- Zwei besetzte Aufzüge, deren Türen sich direkt zum Brandbereich hin öffneten.

Weiterhin erwiesen sich während der Brandbekämpfung folgende Faktoren als wichtig:

- Unzureichende Kommunikationsmöglichkeiten zwischen der Einsatzleitung und den Feuerwehreinheiten
- Nicht genügend Funkkanäle für das Einsatzpersonal
- Mangelnde Vertrautheit mit dem Bauplan des Gebäudes
- Kein System, das den Feuerwehrleuten eindeutig Verantwortlichkeiten überträgt
- Nicht genügend Führungskräfte zur Einsatzleitung

Der Abteilung Branduntersuchung und Brandforschung der NFPA ist weltweit kein dokumentierter Gebäudebrand auf einem Flughafen mit einer so hohen Zahl von Todesopfern bekannt. Bis zum heutigen Tage handelt es sich hier um den schwersten Verlust an Menschenleben bei einem Gebäudebrand auf einem Flughafen.

Eine vollständige Kopie dieses Berichtes (nur in englischer Sprache) kann gegen Vorauszahlung bei NFPA bezogen werden. Bitte setzen Sie sich telefonisch mit der NFPA- Bibliothek unter der Rufnummer (617) 984-7445 in Verbindung oder senden Sie uns einen Fax an (617) 984-7060. Unsere E-Mail Adresse ist: [library@nfpa.org](mailto:library@nfpa.org).

Die Abteilung Branduntersuchung der *National Fire Protection Association* (Nationaler Brandschutzverband) dokumentiert eine Anzahl der bedeutendsten Brände und Unglücksfälle weltweit. Ziel dieser Untersuchungen sowie der veröffentlichten Abschlußberichte ist es, aus diesen Unglücksfällen zu lernen und Erkenntnisse zu deren Verhütung zu sammeln. Diese Informationen werden dann den für die Brandbekämpfung verantwortlichen Institutionen zur Ausarbeitung von neuen Richtlinien und Standards sowie zur Verbesserung der Einsatztaktik zur Verfügung gestellt.

**NFPA Fire Investigations Department**  
(Abteilung Branduntersuchung)

One Batterymarch Park  
Quincy, MA 02269 USA  
(617) 984-7467 (tel)  
(617) 984-7056 (fax)  
[investigations@nfpa.org](mailto:investigations@nfpa.org)  
[www.nfpa.org](http://www.nfpa.org)