

Am 1. Juli, vier Tage vor Beginn der Sommerferien in NRW, wird am Düsseldorfer Flughafen das neue Terminal in Betrieb gehen. Mehr als fünf Jahre nach der Brandkatastrophe am 11. April 1996 geht dann für 22 Millionen Fluggäste pro Jahr ein Provisorium weitgehend zu Ende, das ihnen lange Wege und in großen Teilen eine Service-wüste bescherte. Insgesamt rund 665 Millionen

Mark wurden im neuen Terminal verbaut, aus dem im Juli dann auch der größte Teil der Ferienreisenden in die schönsten Wochen des Jahres starten kann. Lediglich Gäste der LTU werden weiterhin im Airline-eigenen Terminal E abgefertigt. Erst im April 2002 wird der größte Ferienflieger das neue Terminal nutzen. Auf dieser Seite sind weitere Neuerungen zusammengefasst.

## Erst 2003 ist der Umbau vollendet

Dann ist das Terminal 250 Meter lang

Irgendwann versiegt auch beim einflussreichsten Mitarbeiter der Quell guter Ausreden. Dass die zahlreichen Provisorien am Flughafen Düsseldorf nach der Brand-Katastrophe an den Nerven vieler Reisender zehrten, mussten viele Bedienstete im Vier-Augen-Gespräch mit Betroffenen erfahren. In neun Tagen soll es das große Aufatmen geben.

Noch wird an vielen Stellen gewerkelt, doch die Verantwortlichen sind sicher: „Wir werden rechtzeitig fertig.“ Am 2. Dezember 1988 war der Auftrag für das neue Terminal mit einer Gesamtlänge von derzeit 150 Metern erteilt worden. Es besteht zunächst noch aus den Abfertigungs-Bereichen A und B, wobei die meisten Fluggäste den Bereich B benutzen werden, da hier die Charterflieger einchecken. Der Bereich A, in dem zum Beispiel alle Lufthansa-Flüge abgefertigt werden, ist derzeit noch durch eine Zwischenwand vom neuen Gebäude getrennt, die aber pünktlich zum 1. Juli fällt. Bestehen bleibt die provisorische Wand zum Bereich C, in dem ebenfalls hauptsächlich Linienflüge abgefertigt werden. Ein Durchgang ermöglicht es aber, vom Neubau her dorthin zu gelangen. C soll bis Frühjahr 2003 ebenfalls ausgebaut

und modernisiert werden. Erst dann ist das Projekt „airport 2000“ vollständig abgeschlossen und das gesamte Terminal in seiner vollen Ausdehnung nutzbar: Auch die letzte Trennwand fällt zu diesem Zeitpunkt. Das Gesamt-Terminal hat dann eine Länge von 250 Metern. Bereits zum April 2002 allerdings kann bereits Ferienflieger LTU vom Container-ähnlichen E-Terminal in den C-Bereich umziehen.

Soweit die Abflüge. Wichtig für alle, die ihre Lieben vom Flughafen abholen wollen: Ab dem 1. Juli wird für alle Fluggesellschaften – inklusive LTU – die Ankunft im neuen Terminal erfolgen, genau gesagt im Untergeschoss. Das bislang zum Übergang genutzte Terminal D wird seinen Betrieb zum Stichtag 1. Juli einstellen.

Einen Wermutstropfen gibt es noch für Bahnreisende. Die neudeutsch „People Mover“ getaufte Hochbahn wird ihren Betrieb erst Mitte nächsten Jahres aufnehmen können, da Hersteller Siemens Probleme mit der Steuerungstechnik hat. Da halfen auch die neun Millionen Mark Konventionalstrafe nichts. Bis die computer-gesteuerte Bahn Gäste direkt zu ihrem Abflugbereich bringt, muss noch der gute alte Bus dorthin fahren.



Zwischendecke Fehlanzeige: Metallgeflecht hängt über den Köpfen der Reisenden.



Blick ins Innere des neuen Terminals. Noch sind Handwerker beschäftigt, doch am 1. Juli startet der Betrieb.

## 100 Millionen gegen Feuer

Doch Düsseldorf will im Angesicht der Toten mit dem Thema Sicherheit nicht protzen

**Düsseldorf • Der 11. April 1996 ist allgegenwärtig am Düsseldorfer Flughafen. Im Büro von Flughafensprecher Torsten Hiermann begegnet man dem Schicksalstag in Form eines kleinen grünen Aufklebers an der Eingangstür. Er könnte im Ernstfall Leben retten.**

Am Tag, als 17 Menschen erstickten, fehlte der kleine grüne Aufkleber an der Tür einer Toilette auf Flugsteig A. Dort hatte sich ein Dresdner Geschäftsmann vor den dicken Rauchschwaden gerettet und – weil der Notruf der Feuerwehr blockiert war – über Handy die Sekretärin daheim von seiner verzweifelten Lage informiert. Die kam irgendwann durch bei den Rettern, die sich mit dem Eingeschlossenen in Verbindung setzten. Der konnte aber nur mitteilen, in einer Toilette eingeschlossen zu sein – und davon gab es auf Flugsteig A eine ganze Menge. So vertrieben bis zur Rettung wertvolle Minuten.

### Kleinigkeit

„Eine Kleinigkeit, aber eine unglaublich wichtige eben“, sagt Torsten Hiermann, den Blick auf das kleine Rechteck gerichtet. An jeder Tür pappt jetzt ein solches, dessen Aufschrift – über Handy weitergegeben – den Helfern im Ernstfall verrät, wo genau ein Opfer sich befindet. Eine Mini-Investition im Gesamtbudget von rund 100 Millionen Mark, die im neuen Düsseldorfer Terminal allein für den Brandschutz investiert wurden.

Für neue Aufzüge zum Beispiel, die so genannte „dynamische Evakuierungsfahrten“ absolvieren. Damit das, was Hiermann drei Tage nach der Katastrophe gesehen hat, sich



Bis zum Schluss wird – wie hier Anfang der Woche – von Ingenieuren die modernste Brandmeldeanlage der Welt getestet.

so nie wiederholt: „Ich habe ein Kamerateam durch den Unglücksbereich geführt und erst dabei erfahren, dass vier Menschen nur deshalb gestorben sind, weil sie mit dem Lift direkt in den Rauch gefahren sind.“ Nachdem die Türen sich geöffnet hatten, waren sie nicht wieder zu verschließen: Der Qualm hatte die Lichtschranken blockiert. Die Menschen erstickten – nur etwa vier Meter von einem rettenden Ausgang entfernt.

Die neuen Aufzüge werden im Brandfall automatisch in eine sichere Etage gesteuert, über Lautsprecher wird den Insassen mitgeteilt, was zu tun ist. Nur – was soll eigentlich brennen können im neuen Terminal? Denn im Prinzip, sagt Hiermann, seien im neuen Gebäude nur zwei Kategorien von Materialien verwendet worden: Nicht und schwer entflammbar. Weshalb auf den ersten Blick Metall dominiert. Vor allem, weil sämtliche Abfertigungsschalter ebenso wie die riesigen Verstrebungen zwischen den fenstern daraus geformt sind und im Decken-

bereich 180 silbrig glänzende Riesen-Ventilatoren im Notfall den Rauch absaugen werden. Zwischendecken – in einer solchen hatte sich das Feuer 96 ausgebreitet – gibt es im neuen Terminal nur an ganz wenigen Punkten. Metallgitter sorgen dafür, dass der Blick der Besucher nicht direkt auf die schwarzen Flächen über ihren Köpfen fallen, an denen 7340 Rauchmelder und 4750 Lautsprecher angebracht sind. Insgesamt 49 Brandschutztüren, die sich computergesteuert schließen, teilen das Terminal in verschiedene Zonen ein, aus denen der Gast schnell ins Freie gelangt.

### Spezial-Paste

Doch auch um die „Kleinigkeiten“ haben sich die vier eigens eingestellten Brandschutzingenieure gekümmert: Jedes der kilometerlang im Gebäude verlegten Kabel musste mit einer brandhemmenden Paste eingestrichen werden. Wie aufmerksam geschaut wird, hat soeben eine Truppe Parkettverleger erfahren, die

gerade dabei ist, das eben verlegte Holz wieder herauszureißen. Man hatte nicht die Verwendung des vorgeschriebenen Dämmmaterial nachweisen können und von den Inspektoren deshalb die „rote Karte“ bekommen.

Damit nicht jede im gesamten Terminal verbotene Zigarette sofort die ganze Maschinerie in Bewegung setzt, müssen mindestens zwei Rauchmelder gleichzeitig eine bestimmte Menge Qualm orten, um Alarm in der Zentrale auszulösen. Doch die gesamte Technik funktioniert nicht, wenn der Mensch nicht will.

### Sirenen

„Bei den regelmäßig stattfindenden Übungen haben wir festgestellt, dass viele Menschen trotz lauter Sirenen und Lautsprecherdurchsagen einfach nicht reagieren“, so Hiermann. Des Rätsels Lösung: Viele schauten zunächst, was die Angestellten denn so taten. Und viele taten ebenfalls nichts. „Jetzt haben wir einen großen Teil von ihnen geschult, damit sie sofort initiativ werden, Gruppen zusammenholen oder Anweisungen geben“, sagt Torsten Hiermann.

Dass der Düsseldorfer Flughafen in Sachen Brandschutz jetzt der sicherste weltweit ist, wie viele Experten behaupten, würde niemand am Airport laut sagen: „Wir möchten im Angesicht der vielen Toten von 1996 jetzt nicht mit Superlativen aufwarten“, sagt Torsten Hiermann. Denn ohne diese Opfer würden im Düsseldorfer Flughafen noch immer brennbare Styropor-Zeitbomben in den Zwischendecken ticken.

Fotos: Knut Vahlensieck  
Texte: Uwe Becker