

Petent:

Joachim Baum,
Windelsbleicher Str. 10
33647 Bielefeld

Leak6, Windelsbleicher Str. 10 D-33647 Bielefeld

Germanwings Petitionsausschuss
des Landtags NRW
Platz des Landtags 1

40221 Düsseldorf

Gründungsmitglied:

Stiftung-Richtertest

www.leak6.wordpress.com

Tel. 0521-4329910

Fax: 0521-4329911

jockel@u-a-i.de

Datum: 19.02.2020

internetöffentlich

Vorab ohne Anlagen per Fax: 0211-884-2258

**Presseanfrage / Offener Brief / Petition: Ermittlungs-Wiederaufnahme /
Beitritt zur Germanwings-Petition Az. "3/17-P-2019-12596-00":**

A01: Behauptung verleumdungsgeleiteter Fehlermittlung der Unglücksursache

A02: Behauptung eines technischen Defekts als wahrscheinliche Unglücksursache

Z01: Bitte um Bestätigung des Petitionseinganges o. g. Aktenzeichens, inkl.

Z01.1: Eingangsdatum,

Z01.2: Antragsziel o. g. Petition (Titel)

Z01.3: Terminplanung der Behandlung o. g. Petition

Z01.4: Auskunft zur Beitrittsmöglichkeit (Verbindung) hiesiger Petition mit
der Petition o. g. Aktenzeichens

Z02: Verlangen der Neuaufnahme der Ermittlungen, hilfsweise die voll-
ständige Wiederlegung aller konkret begründeten Zweifel

StA-Düsseldorf, Azn. 4UJs 906/15 + 10UJs 37/17

I. Auszug beanspruchter Rechtsgrundlagen:

Artikel 48 (1) GRCh: Jede angeklagte Person gilt bis zum rechtsförmlich erbrachten Beweis ihrer Schuld als unschuldig.

5 **Artikel 11 UN-Menschenrechtserklärung, Resolution 217 A (III):** Jeder, der einer strafbaren Handlung beschuldigt wird, hat das Recht, als unschuldig zu gelten, solange seine Schuld nicht in einem öffentlichen Verfahren, in dem er alle für seine Verteidigung notwendigen Garantien gehabt hat, gemäß dem Gesetz nachgewiesen ist.

10 **Art. 1 (1) Satz 2 GG:** "Die Würde des Menschen zu achten und zu schützen ist Verpflichtung aller staatlichen Gewalt"

Art. 3 (1) GG: Alle Menschen sind vor dem Gesetz gleich.

15 **Art. 17 GG:** Jedermann hat das Recht, sich einzeln oder in Gemeinschaft mit anderen schriftlich mit Bitten oder Beschwerden an die zuständigen Stellen und an die Volksvertretung zu wenden.

§ 189 StGB: Wer das Andenken eines Verstorbenen verunglimpft, wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

20 **§ 160 (1) StPO:** Sobald die Staatsanwaltschaft durch eine Anzeige oder auf anderem Wege von dem Verdacht einer Straftat Kenntnis erhält, hat sie zu ihrer Entschliebung darüber, ob die öffentliche Klage zu erheben ist, den Sachverhalt zu erforschen. Die Staatsanwaltschaft hat nicht nur die zur Belastung, sondern **auch die zur Entlastung dienenden Umstände** zu ermitteln und für die Erhebung der Beweise Sorge zu tragen, deren Verlust zu besorgen ist.

25 **Artikel 41 LVerf.NRW:** Der Landtag hat das Recht und auf Antrag von einem Fünftel der gesetzlichen Zahl seiner Mitglieder die Pflicht, Untersuchungsausschüsse einzusetzen. Diese **Ausschüsse erheben in öffentlicher Verhandlung die Beweise**, die sie oder die Antragsteller für erforderlich erachten. Sie können mit Zweidrittelmehrheit die Öffentlichkeit ausschließen. Die Zahl der Mitglieder bestimmt der Landtag. Die Mitglieder wählt der Landtag im Wege der Verhältniswahl. Das Nähere über

30

§ 3 LPresseG.NRW: Die Presse erfüllt eine **öffentliche Aufgabe** insbesondere dadurch, dass sie Nachrichten beschafft und verbreitet, Stellung nimmt, Kritik übt oder auf andere Weise an der Meinungsbildung mitwirkt.

35 **§ 4 (1) LPresseG.NRW:** Die Behörden sind verpflichtet, den Vertretern der Presse die der Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgabe dienenden **Auskünfte zu erteilen**.

II. Einführung

Am 24.03.2015 stürzte der von Germanwings betriebener Airbus A320-40 211, Flug-Nr. 4 U 9525, D-AIPX in die französischen Alpen mit der Folge von **150 Toten**. Schon kurze Zeit danach wurde von so gut wie allen Seiten - einschließlich der deutschen Regierung und der deutschen öffentlich rechtlichen Medien - als höchstwahrscheinliche Unfallursache der

"Selbstmord des psychisch kranken Copiloten (Andreas Lubitz)"

45 verkündet. Dies geschah lange bevor die Flugschreiber gefunden wurden und die offizielle Untersuchungskommission überhaupt zu einem Ergebnis hätte kommen können.

Die (zudem zweifelhaft besetzte) Untersuchungskommission konnte von dieser u. a. auch staatlichen und öffentlich-rechtlich medialen Vorfestle-50 gung nicht unbeeinflusst bleiben - im Gegenzug waren die monierten Verlautbarungen nicht als Ergebnis einer neutralen Untersuchung legitimiert.

Schon hier wurde durch staatliche Gewalt nicht die Würde des Menschen geschützt, sondern das Andenken des Verstorbenen Copiloten verunglimpft, derselbe mitsamt seiner Familie - unter Verletzung der Un-55 schuldsvermutung - medial vorverurteilt, ja geradezu zerfetzt.

Es wird reklamiert, dass Menschenrechte nicht nur Deutschen gelten und die mit internationaler Reichweite versehene Vorwurf des 149-fachen Mor-60 des auch ohne formelles Strafverfahren die "Beschuldigung einer strafbaren Handlung" im Sinne der Art. 48 GRCh und 11 UN-Res. 217 darstellt - somit die dort verankerten Verteidigungsrechte aktiviert.

Wenn - wie vorliegend - auch nur einem denkbaren Interesse die Vertretung in einem fairem Verfahren versagt wurde, sind Zweifel an dessen Berechtigung auch nicht wirklich ausgeräumt.

Die eigentlich zur Neutralität verpflichteten Ermittler missbrauchten das
65 ihnen normalerweise zukommende Vertrauen, ersichtlich daran, dass:

1. ihr Abschlussbericht¹ mehr Fragen aufwirft, als er klärt² sowie
2. man auch die im Nachgang eingereichten Zweifel des Unterzeichners
- schon seit dem offenen Brief des 16.03.2018³ - **nicht** ausräumte⁴.

Der Unterzeichner - diplomierter Elektroingenieur - fand heraus, dass die
70 angeblich wirren Sollflughöhenkurven im Bild 11 des BEA-
Abschlussberichts keineswegs wirr sind, sondern im Lichte der angeordne-
ten Flughöhen den

Fingerabdruck eines digitalen Wackelkontakts

zeigen, auf welchen der Pilot Flying sehr vernünftig reagierte.

75

¹ https://www.bea.aero/uploads/tx_elydbrapports/BEA2015-0125.de-LR.pdf

² Tim van Beveren, Gutachten S. 169 http://leak6.de/germanwings/van_beveren_gutachten_4u9525.pdf

³ siehe Offener Brief vom 16.03.2018 http://leak6.de/germanwings/2018-03-16%20Offener_Brief_4U9525.pdf

⁴ Faxsendeberichte siehe **Anlage 03** oder <http://leak6.de/germanwings/2018-03-16%20Faxsendeberichte.pdf>

75 **III. Anträge**

Z01: Hiermit wird - im Umfang der eingangs genannten Ordnungskennzeichen **Z01.1**, **Z01.2**, **Z01.3** und **Z01.4** - als Presseanfrage, um Bestätigung des Vorliegens der Petition Az. "3/17-P-2019-12596-00" gebeten.

Der Unterzeichner beansprucht diese Informationen als Pressetätiger nach
80 § 4 (1) LpresseG.NRW, um den Wahrheitsgehalt anderer⁵ teils einander widersprechender Internetmeldungen⁶ überprüfen zu können. Da nach Artikel 41 LVerf.NRW Untersuchungsausschüsse grundsätzlich öffentlich sind, muss auch ihre Existenz öffentlich bekannt sein. Und natürlich fällt ein Untersuchungsausschuss nicht deshalb aus der Anwendung des Art.
85 41, weil er die Berechtigung einer Petition zu untersuchen hat. Ein solcher Ausschuss kann sich lt. Art. 42 LVerf.NRW auch erst nach Antrag für geheim erklären, sodass die angefragten, schon vorher öffentlichen Metadaten einer Geheimhaltung nicht unterfallen (können).

Zu **Z01.4:** Der Unterzeichner sieht einen Untersuchungs-, bzw. genauer:
90 Petitionsausschuss, der sich mit dem Germanwings-Unglück beschäftigt, als die für seine eigene, zusätzliche Erkenntnis inhaltlich zuständige Stelle im Sinne des Art. 17 GG an, zumal ein Untersuchungsausschuss auch von sich aus zur Gewinnung von Erkenntnissen verpflichtet ist. Daher wird gebeten, nach Möglichkeit die Erkenntnis und das Verlangen des Unterzeich-
95 ners zur vermutlich sehr ähnlich ausgerichteten und ggf. schon laufenden Petition hinzuzunehmen.

Zu **Z02:** Die konkrete Erkenntnis des Unterzeichners begründet seiner Ansicht nach unter den Maßstäben revisiblen Rechts einen unwiderleglichen Zweifel an den bisherigen Ermittlungen. Es ist nicht auszuschließen; dass
100 eine neutrale Expertenkommission bei richtiger Erhebung und Würdigung aller Beweistatsachen zu einem anderen Ergebnis gekommen wäre.

⁵ <http://www.wisuschil.germandailynews.com/bericht-123042/petition-soll-verdacht-auf-mutmassliche-vertuschung-in-justiz-klaeren.html>

⁶ <https://www.wallstreet-online.de/diskussion/1243691-2211-2220/fake-news-sammlung>

Das Gutachten⁷ des Unterzeichners, welches ausschließlich auf dem offiziellen BEA-Bericht beruht, kommt auf S. 27 zu dem Schluss:

105 "Während des Toilettengangs des Kapitäns auf dem Hinflug wurde
nicht geübt, was später vollzogen werden sollte, sondern es wurde
bereits sichtbar, was später tragisch werden sollte. **Aufgrund der 12**
objektiven Merkmale, die im dargestellten Sollflughöhenverlauf nur
oder wenigstens mit großem Abstand wesentlich besser durch einen
110 technischen Defekt zu erklären sind, kommt der Autor zu der Über-
zeugung, dass das mit Bild 11 des BEA-Berichts veröffentlichte Dia-
gramm einen

Fingerabdruck eines digitalen Wackelkontakts

115 darstellt. Dieser Fingerabdruck beweist, dass an kausal erster Stelle
ein technischer Defekt in der Maschine vorlag, der letztlich auch für
den Absturz der Maschine als primär ursächlich anzusehen ist. Dass
der Wackelkontakt stets 'nur' in Abwesenheit des Kapitäns auftrat,
kann auch durch mechanische Einflüsse - wie eine anders schwere
Hand - bedingt sein.

120 Unstreitig dürfte der Copilot mehrere Minuten Zeit gehabt haben, die
fatale Wirkung dieses Defekts gekonnt oder glücklich abzuwenden.
Es mag eine Überforderungssituation samt Reaktionsverzögerung
entstanden sein, ggf. mitbedingt durch Selbstzweifel, die jeder nor-
male Mensch im Angesicht von Sehstörungen und dem karriere-
125 technischen Angezählt-sein in einer solchen Situation haben kann. Vor-
satz ist aber etwas ganz anderes!"

Dieses Gutachten erschüttert den offiziellen BEA-Bericht schwer und kehrt vorliegend die Beweislast⁸ um. Ein

130 **Spruch kraft Position kann weder
das plausible Argument aushebeln, noch die tatsächliche
künftige technische Gefährdung unser aller abwenden!**

Mit freundlichen Grüßen

Joachim Baum

⁷ siehe **Anlage 01** oder http://leak6.de/germanwings/Fingerabdruck_v_Wackelkontakt_06.pdf

⁸ zur Entwicklung der Beweislast in der deutschen Rechtsprechung: **Anlage 02** oder <http://leak6.de/biblio/Beweislast-U-Kom.pdf>

Allen Opferangehörigen
des Germanwings-Flug 4U 9525, sowie

Joachim Baum
Windelsbleicher Str. 10
33647 Bielefeld

den Rechtspflege und
Sicherheitsbeauftragten!

Tel. 0521-4329910
Fax: 0521-4329911
www.leak6.wordpress.com

Datum: 13.03.2018

Ausführungen zur primären Unfallursache mit Gutachten

Zufällige Erkenntnisse eines Elektronikers,
dessen Vertrauen in die Organe der Rechtspflege unzufällig
(nämlich mit behördlicher Ansage!)
zerstört wurde und auf Wiederherstellung wartet.

**Unfallflug: Germanwings 4U 9525 vom 24.03.2015 mit
Airbus A320-211, D-AIPX**

20

Beileid zuvor

Wir alle haben Anrecht auf die Wahrheit,
einschließlich der einzelnen ermittlungsbefugten Personen.

25 **Bekannte Aktenzeichen:**
Staatsanwaltschaft Düsseldorf: **4UJs 906/15**

30

30 **I-A: Inhalt:**

Es ist aber nichts verborgen, was nicht offenbar wird, und nichts geheim, was man nicht wissen wird. (Luk. 12, 2)

	Ausführungen zur primären Unfallursache mit Gutachten	1
	Beileid zuvor	1
	I-A: Inhalt:.....	2
35	I-B: Beweis- / Erkenntnisquellen:.....	2
	II. Einführung, das Umfeld des Gutachtens:	3
	II-A: Vorwort, der Autor, in eigener Sache:.....	3
	II-B: Die psychische Vorbelastung des Copiloten:	3
	Begründete Zweifel sind den meisten zu wenig:	5
40	II-B-1: Das Flugbuch:	5
	II-B-2: Die Sehprobleme des Copiloten:	6
	II-B-3: Verantwortlicher Umgang?	6
	III. Gutachten zur Absturzursache (der D-AIPX):.....	7
	III-A: Die Flughöheneinstellung:.....	7
45	III-B: Die Anfangsverdachte:.....	9
	III-B-1: Widersprüchliche Daten aufgezeichnet, Descent Mode open oder nicht?.....	9
	III-B-2: Sollflughöhe schneller abgesenkt, als technisch möglich:	9
	III-B-3: Ergebnis der Anfangsverdachte:	9
	III-C: Analyse des BEA-Bildes 11 (auf S. 29):	10
50	III-C-1: Das originale Bild 11:	10
	III-C-2: Die Beachtung der angeordneten Flughöhe:	13
	III-C-3: Ein fünfmal gleichartig auftretender Defekt:	14
	III-C-4: Keine einzige unerklärliche Soll-Flughöhenverringering!	16
	III-C-5: Keine Probe ohne Erprobungsziel:.....	17
55	III-C-6: Auch steigende Flanken sind kaum manuell machbar:	18
	III-C-7: Übersicht der eingestellten Sollflughöhen:	19
	III-C-8: Bemerkenswerte Überschwinger:	21
	III-C-9: Die Zusammenschau zeigt: Der Copilot handelte sehr vernünftig!.....	23
	III-C-10: So widersinnig kann nicht einmal ein Wahnsinniger sein:	25
60	III-C-11: Zusammenfassung:	27
	I V . S u m m a r y f ü r S c h n e l l l e s e r :	28
	IV-A: Zusammenfassung denkwürdiger Merkmale:	28
	IV-B: Kurzfassung der richtigen Deutung:.....	31
	IV-C: Unmöglichkeit der BEA-Deutung:.....	31
65	IV-D: Völlige Unschlüssigkeit der BEA-Deutung:.....	32
	IV-E: Denknöwendigkeiten einer Deutung:.....	33
	IV-F: Empfehlungen	35

70 **I-B: Beweis- / Erkenntnisquellen:**

Im Rahmen der Beweiswürdigung sind alle Quellen einer korrekten Beweiswürdigung zu unterziehen. Hier wird Bezug genommen auf:

- BEA-Abschlussbericht, erschienen am 13.03.2016;
- Behauptungen aus Tim van Beverens Vortrag auf der Pressekonferenz
75 am 24.03.2017,
- Tim van Beverens Vortrag Gutachten con471/17-01ver.d vom
30.03.2017, soweit veröffentlicht,
- DIMDI.de ICD-10-WHO Version 2016 Kap. V - Psychische und Verhaltensstörungen - Affektive Störungen (F30-F39)

80 **II. Einführung, das Umfeld des Gutachtens:**

II-A: Vorwort, der Autor, in eigener Sache:

Der hier geführte Indizienbeweis über die Absturzursache wird von unberufener, unbefangener dritter Seite erhoben. Das Interesse des Autors liegt allein bei der Wahrheit. Mit diesem Beweis wird eine neue Sicht auf die Geschehnisse und deren bisherige Aufarbeitung zwingend, denn dieses Gutachten stützt sich (unbenommen anderswo dargelegter Widersprüche) allein auf den offiziellen BEA-Abschlussbericht. Eine Unschuldsvermutung, irgend welche Vorannahmen oder gar Verschwörungstheorien werden nicht bemüht. Es wird bemerkt, dass nach dem Auftreten des ursächlichen technischen Defekts weitere Umstände zum Unfallgeschehen hinzugetreten sein müssen, über die aber dieses Gutachten keine Aussage macht. Einführend sei das bislang bekannte in stark gedrängter Form zusammengefasst.

Der Autor ist Elektronikingenieur und hat eine mehrere 100-fache Erfahrung in Hersteller unabhängiger Analyse elektronischer Systeme, weit überwiegend im Bereich schweißtechnischer Steuerungen. In anderer Sache wurde er von der Justiz durch eine nicht hinnehmbare Rechtsverweigerung aufgehalten und bittet sein spätes Vorbringen zu entschuldigen.

II-B: Die psychische Vorbelastung des Copiloten:

100 Der Copilot, Andreas Lubitz ist nach herrschender Meinung schuldig, die Maschine absichtlich zum Absturz gebracht zu haben.

Unstrittig (siehe con471/17-01ver.d, Kap. III.6.1, insbesondere S. 140!) ist ein aus den Jahren 2008/2009 stammendes psychiatrisches Gutachten über den Co-Piloten, das zu der ICD-10-Klassifikation '**F32.2G**' kam; im Klartext:

"schwere depressive Episode ohne psychotische Symptome in vollständiger Remission, ... keinesfalls jedoch um eine endogene Depression."

Das Unstrittige bedeutet:

- 110 • Es gab 6 Jahre vorher eine depressive Episode; sie war
- zwar schwer, aber bedurfte keines stationären Aufenthalts,
- sie hatte aber keine psychotischen Symptome,
- keine Wiederholungen (sonst F33),
- ging vollständig zurück und war
- 115 • keinesfalls von innen heraus entstanden.

Weiter ist unstrittig (ebenda, S. 32, 162), dass niemals Suizidalität oder Fremdaggressivität attestiert wurde, sowie dass Andreas Lubitz unter Sehstörungen litt (BEA-Bericht, Seite 34).

120 Somit hatte der Copilot eine 'gewisse' psychologische Vorbelastung, welche aus medizinischer Sicht - zumindest damals - beendet zu sein schien, aber von der Personalverwaltung weiter beobachtet wurde (und werden musste). Der Copilot war somit zunächst

flugtauglich, aber doch 'angezählt'.

125 Der weitere Verlauf der Flugtauglichkeit des Copiloten ist bereits umstritten; zumindest stellt Tim van Beverens Gutachten der herrschenden Meinung mit substantiierten Angriffen schlüssig begründete Zweifel entgegen.

130 Auch der tatsächlich vorliegende (hier bewiesene) technische Defekt stellt nicht von menschlicher Verantwortung frei. Hinzu tritt, dass der technische Defekt bislang verschwiegen u./o. unerkannt geblieben ist. **Deshalb wurde in der öffentlichen Diskussion die Frage, ob 'Menschliches Versagen' kausal an erster oder zweiter Stelle stand überhaupt nicht in den Blick genommen.** Sie ist jedoch für Fragen von Schuld, Haftung und den zu ziehenden Lehren von herausragender Bedeutung!

Begründete Zweifel sind den meisten zu wenig:

135 Tim van Beverens stellte heraus: In einem Strafverfahren würden begründete Zweifel bereits genügen, um staatliches Strafhandeln zu verbieten.

Im vorliegenden Fall scheidet staatliches Strafhandeln jedoch aus, da der Beschuldigte sein Leben auch verlor. Betroffene und die Öffentlichkeit fordern dennoch Antwort - sie wurde mangels eines förmlichen Strafprozesses unter herabgesetzten prozessualen Ansprüchen vorschnell gegeben,
140 während die Wahrung der Rechte des (wie weit auch immer) mutmaßlich Hauptschuldigen im Vergleich zum Schaden zweitrangig erschienen.

Vorliegend dürften multinationale Gremien und Konzerne - insbesondere aufgrund des ihnen zukommenden Geheimschutzes und ihrer Beziehungen
145 - kaum Mühe gehabt haben, das Schuldmaß eines Verstorbenen zu überhöhen. Einer allseitig prozessuale Waffengleichheit war nicht gewährleistet, vielmehr sind Vorverurteilungen und kreativ erfundene Beweisen zu beklagen.

Die Wissenschaft der Psychologie ist in größeren Teilen unscharf bis unsicher und überwiegend unter Aspekten der (hier obsoleten) Strafbemessung bekannt. Angesichts des Schadens erscheinen fachpsychologischen Aussagen als unbeachtliche Feinheiten - selbst wenn sie der herrschenden Meinung zu 100% entgegen stehen. In Ermangelung besserer Erklärungen genügen für eine schnelle Schuldzuweisung schon die ersten fünf Buchstaben der mit Psych... beginnenden Worte.
150
155

II-B-1: Das Flugbuch:

Weiter legt Tim van Beveren mithilfe einer Tabelle FLUGBUCH_VX.xls ergiebig dar, dass viele der von Andreas Lubitz geflogenen Maschinen - z. T. auch wiederholt - Probleme so genannter Fume-Events (Turbinen-Abgase im Cockpit), Oil-Leaks und anderen, wie Druckabfall im Cockpit hatten.
160 Dabei erfolgte deren Meldung überwiegend längere Zeit nachdem Andreas Lubitz die betreffende Maschine flog.

II-B-2: Die Sehprobleme des Copiloten:

Wie dem FLUGBUCH_VX.xls und der PDF-Datei-Zusammenstellung

165 https://andreas-lubitz.com/wp-content/uploads/2017/06/Reuss_BFU_BEA_Gendarmerie_Liste_fin.pdf

zu entnehmen ist, laborierte Andreas Lubitz seit Längerem an Sehproblemen. Diese führten zu wiederholten Krankschreibungen sowie mangels organischer Diagnose zum Verdacht eines psychosomatischen Komplexes.

II-B-3: Verantwortlicher Umgang?

170 Nach Lektüre der Krankenakte des Copiloten drängt sich der Verdacht auf, dass er tatsächlich erhebliche ungeklärte Sehprobleme hatte, wobei mit einer Ja-Unterstellung dieser These die sekundäre psychologische, auch Schlafprobleme umfassende Wirkung mehr als verständlich (also nicht endogen) ist. Die Tatsache, dass ein Mensch, solange er sich selbst tauglich
175 fühlt - zum Dienst antritt und sich krankschreiben lässt, wenn er Probleme erkennt, spricht für eine lebensbejahende Grundhaltung und ein verantwortungsbewusstes Risikomanagement.

Nach Lektüre des Flugbuchs drängt sich der Verdacht auf, dass ein Flugzeug bezüglich der Atemluft immer erst dann gewartet wird, nachdem ein
180 - wenigstens leichtes - gefährdendes Ereignis eintrat. Die Tatsache, dass das vorbeugende Suchen nur potentieller Schwachstellen ungleich schwieriger ist, als die Beseitigung vorhandener Defekte, lässt diese Herangehensweise evtl. als gerade noch verantwortlich erscheinen.

Nach Lektüre beider obiger Quellen hat man allerdings trotz allseits verantwortlichen Handelns kaum noch Lust, einen Flieger zu betreten. Warum
185 ein Flieger unsicher sein könnte, oder warum ein Pilot nicht optimal drauf sein könnte, interessiert im Angesicht des Risikos kaum: Piloten haben schlicht tauglich zu sein **und** Flieger sicher.

Nach Lektüre dieses Gutachtens wird klar, dass neben allen Fragen zum
190 Piloten, der Blick auf die Maschine nicht vergessen werden darf!

III. Gutachten zur Absturzursache (der D-AIPX):

III-A: Die Flughöheneinstellung:

Der vorliegende Maschinentyp besitzt ein Computersystem (Autopiloten) für die Einhaltung einer gewünschten Sollflughöhe. Diese kann in 100ft-
195 (1 Fuß = 30 cm) verändert werden. Bei einem für die Flughöhe aktivierten Autopiloten kann somit nur noch auf einer waagerechten Fläche geflogen werden. Sich nahe kommende Flugzeuge brauchen vom Kontrollzentrum somit nur auf unterschiedliche Flugflächen verwiesen werden, um Kollisionen zu verhindern. In der zivilen Luftfahrt sind dabei weit überwiegend auf
200 glatte 1.000ft liegende Flugflächen bevorzugt und Flugzeuge, wie vom vorliegenden Typ haben einen Schalter, der bewirkt, dass bei Eingabe einer neuen Sollflughöhe immer sogleich auf die nächste glatte 'Tausender-Flugfläche' gesprungen wird. Das Außerkräftsetzen dieses Schalters ist unter den Piloten ziviler Maschinen im allgemeinen verpönt. Für die Eingabe
205 der Sollflughöhe selbst steht ein inkrementell wirkender Schrittschalt-Drehknopf (ein Eingabeknopf wie man ihn von Mikrowellenherden her kennt) zur Verfügung. Die bei einer vollzogenen Sollflughöhenänderung vom Schrittschalter ausgelösten Impulse werden von einer digitalen Schaltung gezählt und der jeweils erreichte Zählwert dem Piloten auf einem Display angezeigt.
210

Üblicherweise existiert zu jedem derartigen Eingabeinstrument eine eigene Zählschaltung (Up-/Down-Counter) in dessen unmittelbarer Nähe. Zum einen, damit die Verbindungsleitungen möglichst kurz gehalten werden können, die ansonsten u. U. sogar Störimpulse einfangen könnten, die -
215 weil gezählt - zu dauerhaften Fehlern führen würden. Zum anderen, damit die (z. T. auch recht lange) weitere Leitungsanbindung zum zentralen Computer des Flugzeugs über ein einheitliches kabelsparendes Bussystem erfolgen kann. Der erste Vorteil besteht darin, dass vorübergehende technische Aussetzer bei der Busübertragung ohne dauerhafte Folgen bleiben.
220 Der richtige Zählwert bleibt - unabhängig von vielfältig denkbaren Komplikationen - im lokalen Zähler gespeichert und führt schon bei der nächsten regulären Übertragung sofort wieder zur richtigen Eingabe.

225 Weiter sei voraus geschickt, dass jede auch nur halbwegs gescheite Programmierung eines Flughöhen-Autopiloten ein effektiv wirkendes Schutzsystem haben muss, um zerstörerische abrupte Flugbefehle aufgrund unplausibler Signale sicher zu vermeiden.

Auf der Eingabeseite sind vor allem jene Daten nicht plausibel, die in totalem Widerspruch zu unmittelbar vorausgehenden Eingaben stehen - ergo Eingaben mit besonders steilen Flanken. Der notwendige digitale 'Plausibilitätsfilter' erhält zwangsläufig den Charakter eines sog. Tiefpasses. Der Zielkonflikt zwischen einer effektiven Filterung einerseits und einer noch akzeptablen Reaktionszeit andererseits wird lehrbuchmäßig durch Filterung höherer Ordnung gelöst. Digitale Filter höherer Ordnung können ebenso überschwingen, wie analoge, in optimaler Auslegung wird ein aperi-

230 odischer Grenzfall erreicht, wie es auf analogem Gebiet z. B. die früheren klassischen Zeigerwagen beim Metzger hatten. Dabei hat dann jedes lineare System (digital oder analog) eine charakteristische, so genannte Sprungantwort, bei welcher auch die Überschwinger proportional zur Sprunghöhe sind.

240 **III-B: Die Anfangsverdachte:**

Die weitergehende Analyse machte der Autor aufgrund der folgenden anfänglichen Verdachtsmomente:

III-B-1: Widersprüchliche Daten aufgezeichnet, Descent Mode open oder nicht?

245 Beim Autor wurde ein erster Anfangsverdacht geweckt, als Herr van Beveren aufzeigte, dass widersprüchliche Daten aufgezeichnet wurden. Es könne laut Hersteller nicht gleichzeitig ein 'descent mode' (Sinkflug) und ein 'open descent mode' (freier Sinkflug, nicht durch Zwischenhöhenbeschränkungen begrenzt) aktiv sein:

250 https://www.youtube.com/watch?v=WZcugoX_6aE&t=45m22s

bei <https://player.vimeo.com/video/216307700> ab 41:32

III-B-2: Sollflughöhe schneller abgesenkt, als technisch möglich:

Herr van Beveren zeigte auf, dass Andreas Lubitz habe laut Unfallbericht die Sollflughöhe innerhalb von nur einer Sekunde von 38.000ft auf nur
255 100ft geändert, was er aber nicht nachstellen konnte:

https://www.youtube.com/watch?v=WZcugoX_6aE&t=43m

bei <https://player.vimeo.com/video/216307700> ab 39:10

III-B-3: Ergebnis der Anfangsverdachte:

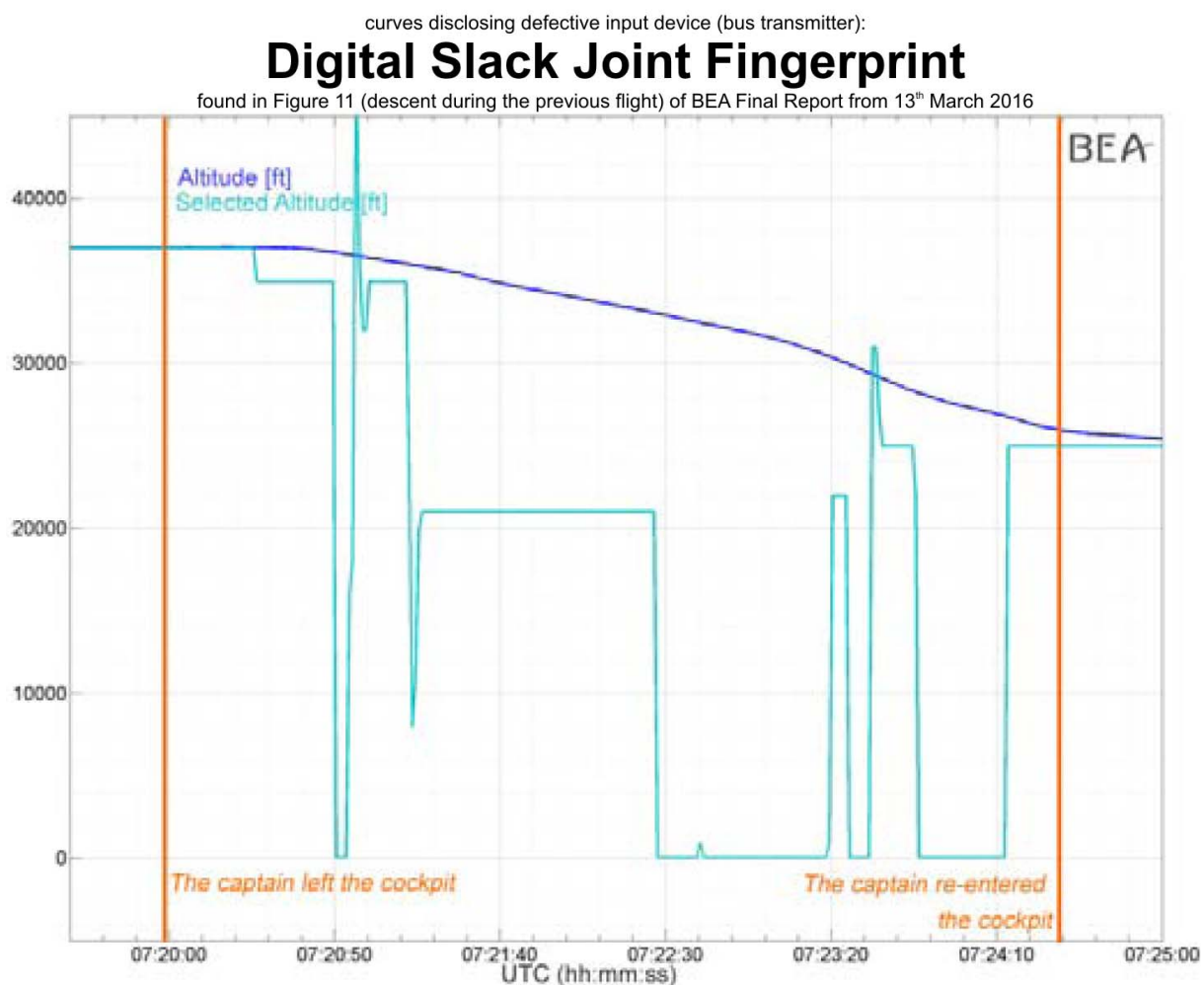
260 Da die technischen Aufzeichnungen mit einer ordnungsgemäßen Maschine nicht möglich sind, müssen zwingend Fehler an der Maschine vorhanden gewesen sein.

III-C: Analyse des BEA-Bildes 11 (auf S. 29):

III-C-1: Das originale Bild 11:

265 Wie im nachfolgenden Bild zu sehen, hat die BEA einen Ausschnitt von
5:30 Minuten des am gleichen Tag voraus gehenden Fluges veröffentlicht,
welcher gewisse Ähnlichkeiten mit der problematischen Phase des Unfall-
fluges aufweist. In Kapitel 1.11.4 beschreibt die BEA mit den lapidaren
Worten "von Interesse", dass sie sich (nur) für den zeitlichen Bereich inte-
ressiert, in dem der Copilot allein im Cockpit war. Die in diesem Zeitraum
270 aufgezeichneten 'Selected Altitude'-Kurven (Sollflughöhen) werden dabei
ohne jede Diskussion dem Einstellwunsch des Copiloten gleichgesetzt.
Dies ist aber nicht nur unbewiesen, sondern sogar falsch, da unmöglich!

Zunächst Bild 11, wie veröffentlicht (Bildüberschriften vom Autor) gezeigt:



Hiermit wird unterstellt:

- 275
- Wilde Kurven gibt es anscheinend nur, als der Copilot allein im Cockpit war. - Dem Abschlussbericht mangelt die Aussage, dass in den übrigen Zeiten keinerlei unplausiblen Verläufe gefunden wurden.
 - Der Copilot muss unsinnige Eingaben gemacht haben, weil die Kurven offensichtlich unsinnig sind. - Dies wird nachfolgend widerlegt.

280 Hierauf setzt weiter auf:

- Dieses unsinnige Handeln des Copiloten geschah in Anbahnung eines bis zur späteren tödlichen Konsequenz reifenden Entschlusses: Der Copilot habe seine späteren Handlungen hier schon einmal geübt. - Dieses Gutachten wird zeigen, dass sich diese These nicht aus dem BEA-Bild 11 ableiten lässt.
- 285

Folgendes wird gezeigt werden:

Die Kurve der 'Selected Altitude' bedeutet eben nicht, dass ein Pilot in Vorbereitung eines Suizids schon mal am Regler herumspielte um dessen Folgen zu erproben, sondern sie ist der Beweis eines technischen Defekts.

290 Zum einen ist eine solche Kurve überhaupt nur mit einem technischen Defekt möglich, zum anderen sind die denknotwendiger Weise dem Piloten verbleiben Eingaben ausgesprochen plausibel.

Es sei im einzelnen bemerkt, wobei im folgenden Veränderungen der Selected Altitude 'Flanken' genannt und von F1 bis F16 nummeriert werden:

295 Der Kapitän verlässt das Cockpit für 4 Minuten und 16 Sekunden, und
zwar von 07:19:59 bis 07:24:15. Dies ist die Zeit vom Verlassen, bis zum
Betätigen des Türsummers für den Wiedereintritt. Solange hatte sich der
Copilot als unbeobachtet wähen können. Hätte er unbeobachtet herum-
spielen wollen, so hätte er dazu sicher diesen Zeitraum genommen und
300 spätestens nach dem Schellen wieder die vorgeschriebene Höhe von
(dann 21.000ft) eingestellt. Dies tat er aber nicht. Statt dessen ist die
letzte Flanke (F16) nach 4 Minuten und 13 Sekunden also nur 3 Sekunden
vor dem Schellen zu sehen. Ein Annähern des Kapitäns an die Cockpit-Tür
zu bemerken, wie z. B. das Hören von Schritten, ist jedoch aufgrund der
305 Umgebungsgeräusche vollkommen unrealistisch. Er hätte also

1. den Wiedereintritt schon ziemlich genau vorausahnen müssen und sich
2. bei dem Wiederherstellen einer unauffälligen Eingabe dann auch noch
vertun müssen (tatsächlich wurden nämlich 25.000ft eingestellt).
3. Piloten sind alle erfahren genug, als dass sie die Wirkung des Höhen-
310 reglers überhaupt ausprobieren müssen. Dies ist so, als ob ein poten-
tieller Selbstmörder in einem Auto schon mal am Lenkrad dreht, um zu
erkunden, wie er später mithilfe von Lenkbewegungen vor einen Baum
steuern könnte.

An dieser Stelle wird das Ansinnen des BEA-Berichts (S. 96), dem Copilo-
315 ten etwas anhängen zu wollen bereits für jedermann offensichtlich:

"Die Eingaben, die am Autopilotensystem während des ersten Fluges
an diesem Tag gemacht wurden, können als Probe für den Suizid
angesehen werden."

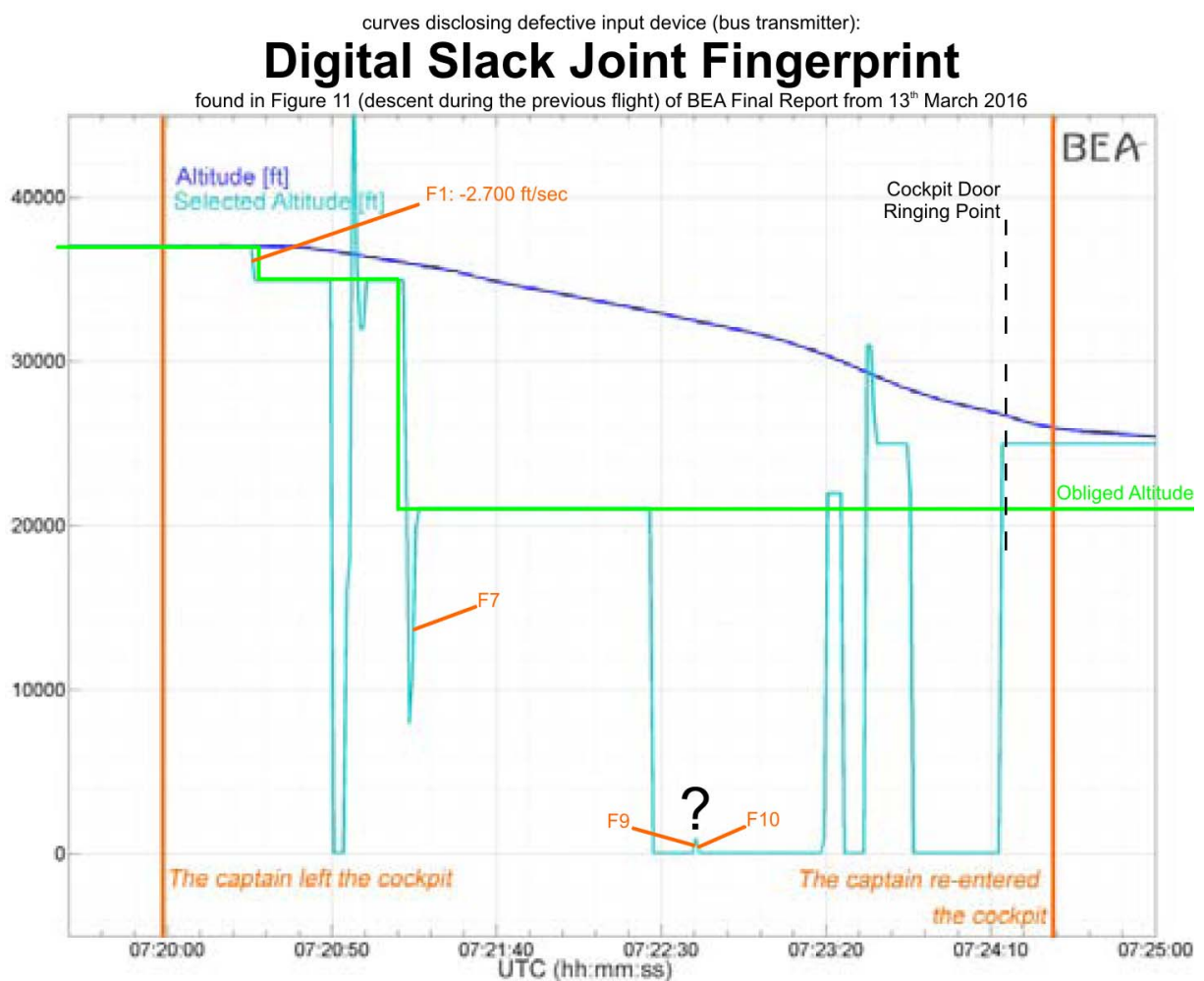
III-C-2: Die Beachtung der angeordneten Flughöhe:

320 4. Bei zwei Veränderungen der 'Selected Altitude' kann nicht von 'Herumspielen' gesprochen werden, weil sie auf Anweisung des Kontrollzentrums erfolgten. Dies sind:

F1 bei 07:20:29 auf FL350 und

F7 bei 07:21:15 auf FL210.

325 Im nachfolgenden Bild sind deshalb diese beiden Flanken mit der vom Kontrollzentrum angeordneten Flughöhe (in grün) veranschaulicht:



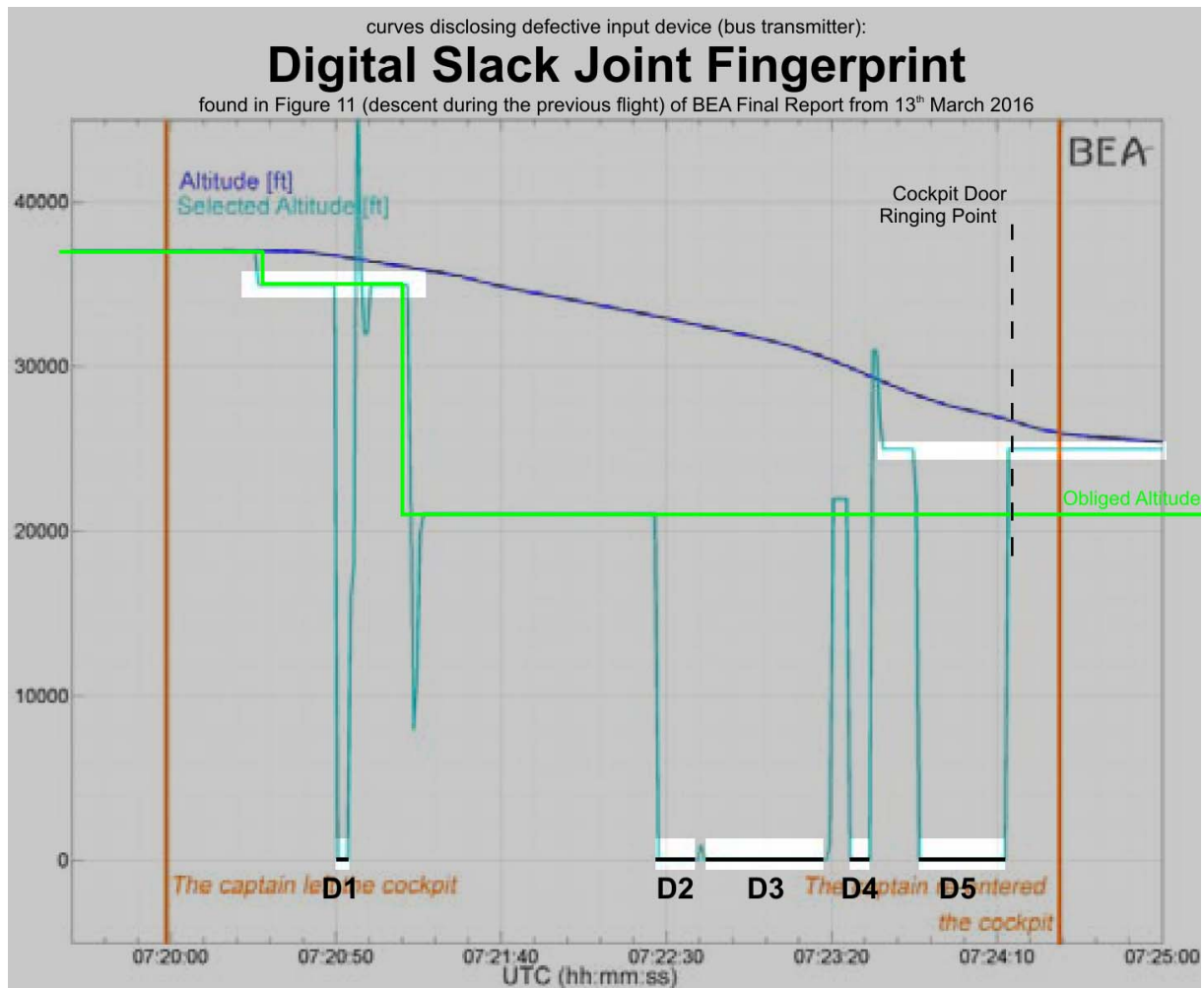
5. Weiter sei gefragt, welchen Sinn die 'Nadel' ('?' bei der Kombination von F9 bei 07:22:40 und F10 bei 07:22:41) für jemanden, der 'herumspielt' ergeben soll, d. h. was derjenige mit einer solchen - nur eine Sekunde dauernden - Aktion hätte erproben wollen.

330

III-C-3: Ein fünfmal gleichartig auftretender Defekt:

Bild 11 des BEA-Berichts ist statt dessen wie folgt zu deuten: Es gab ein 5 mal gleichartiges sporadisches Auftreten eines technischen Defekts in der Sollwertübermittlung, wie es im analogen Bereich 'Wackelkontakt' genannt wird. Diese Ausfälle, nachfolgend D1 bis D5 genannt, haben auffallend viele - Technik typische - Gemeinsamkeiten:

335



6. Alle Defekte liegen beim absoluten Minimum von 100ft.

7. In zwei Fällen (D1 und D5) führte der Fortfall des Defekts exakt zum unmittelbar vorher eingestellten Wert (siehe die beiden oberen, hell eingezeichneten Plateaus!):

340

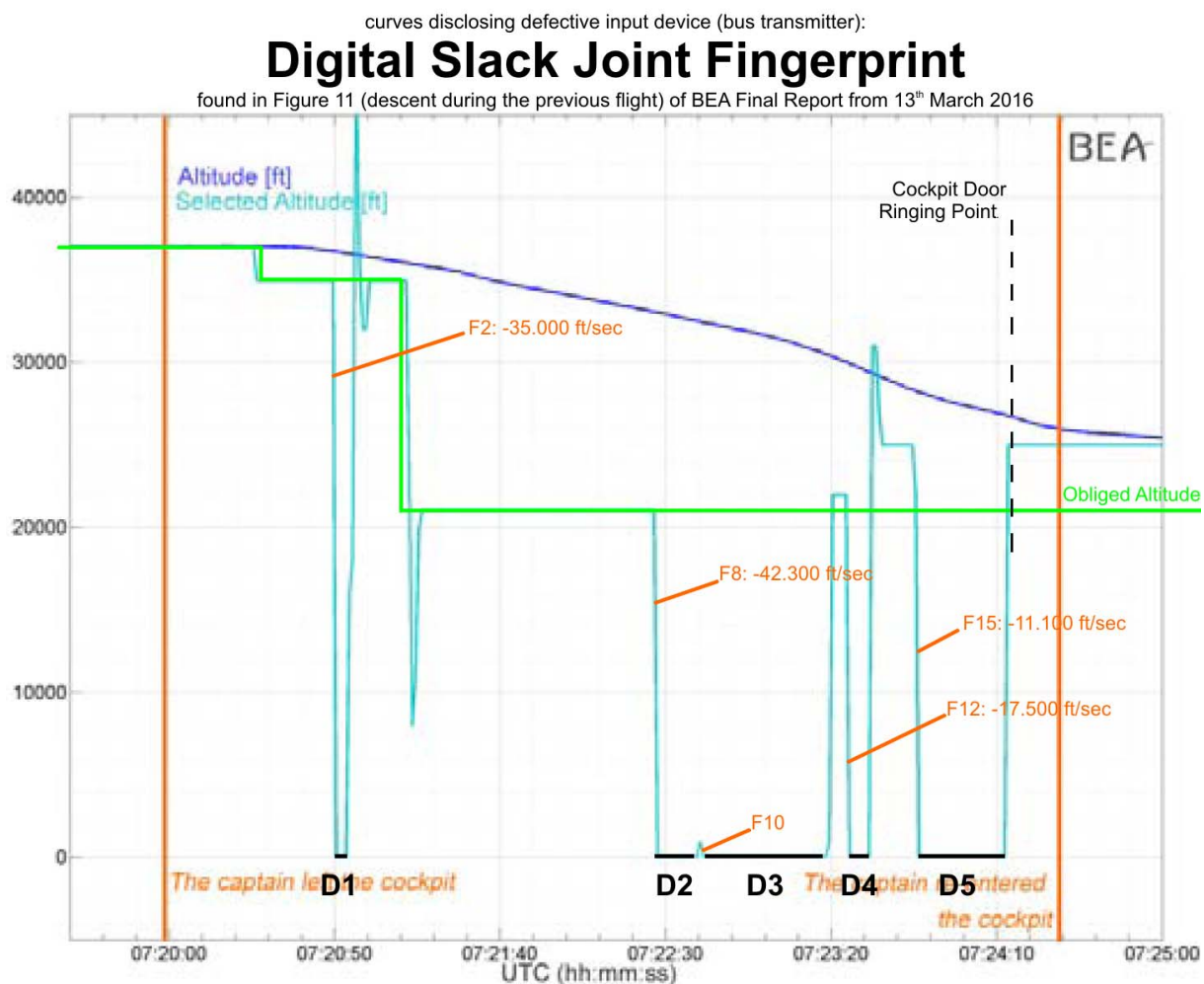
Der Fortfall von D2 währte nicht lange genug, um wirksam zu werden; die Folgewerte von D3 und D5 sind ebenfalls (s. u.!) sehr gut erklärlich.

Unter der Fragestellung, ob hier ein Pilot den Selbstmord übte, sind natürlich alle fallenden Flanken von besonderer Bedeutung.

345 8. Bemerkenswert ist, dass alle Flanken, die den einen unterstellten Defekt einleiteten, ebenso gleichartig waren, wie die fünf Defekt-Plateaus: nämlich allesamt Technik typisch sehr steil und höchstens eine (mutmaßlich aufzeichnungsbedingte) Sekunde benötigten. Diese sind im nachfolgenden Bild gezeigt.

350 F2 bei 07:20:50,
F8 bei 07:22:27,
F10 bei 07:22:41,
F12 bei 07:23:25 sowie
F15 bei 07:23:47.

355



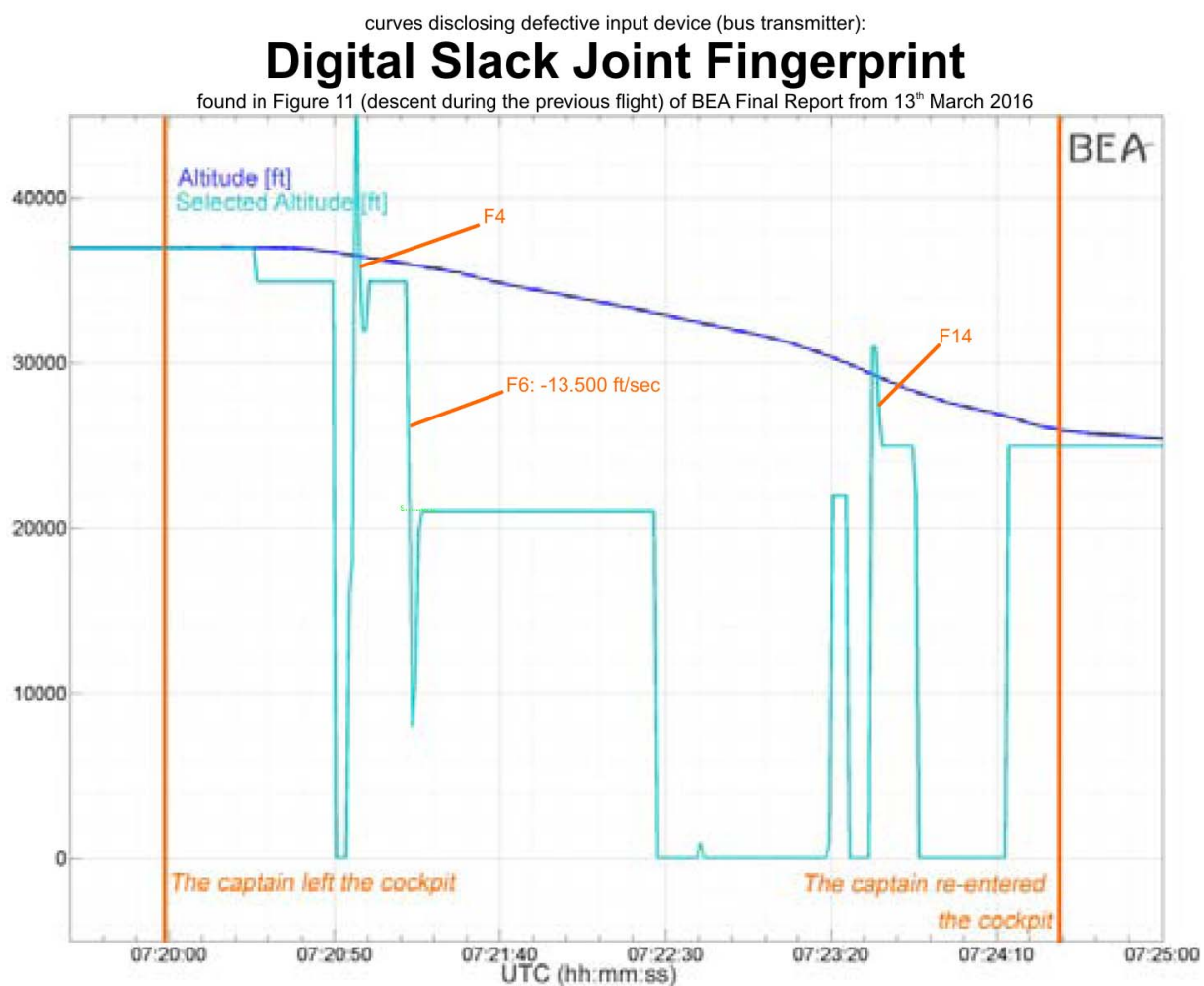
355 III-C-4: Keine einzige unerklärliche Soll-Flughöhenverringerung!

Neben den angeordneten Flughöhenverringerungen und dem einen unterstellten Defekt verbleiben lediglich folgende drei fallenden Flanken:

F4 bei 07:20:57,

F6 bei 07:21:14 sowie

360 F14 bei 07:23:34



Diesen drei Flanken ist - leicht ersichtlich - gemeinsam, dass sie Bestandteil eines abklingenden technischen Überschwingvorgangs sind. Bei F6 allerdings könnte auch ein sehr kurzzeitiges Auftreten des bewussten Defekts vorliegen.

365 9. Die Abklingschwingungen stimmen Technik typisch in Schwingungsdauer, Dämpfung und ihrem Verhältnis zur Anregung überein. Mehr dazu im Kap. III-C-8.

III-C-5: Keine Probe ohne Erprobungsziel:

370 Als Erprobungsziel eines potentiellen Suizidaltäters sollte es eine zu gering eingestellte Sollflughöhe geben, die nach einer unerlaubten manuellen Verringerung wenigstens eine kurze Zeit lang so belassen wurde. Im Sprachgebrauch dieser Studie: Nach einer unerlaubten fallenden Flanke sollte ein unerlaubt niedriges Plateau ersichtlich sein. Dies ist vorliegend nicht der Fall:

375 10. Mit Ausnahme des Eintretens des unterstellten Defekts (dort 5x bei exakt 100ft) folgt keiner einzigen fallenden Flanke ein unerlaubt niedriges Plateau. Vielmehr führen drei dieser Flanken (F1, F4 und F6) zu Plateaus der angeordneten Sollflughöhe und eine (F14) zu einem sogar noch höher liegendem.

380

380 III-C-6: Auch steigende Flanken sind kaum manuell machbar:

Auch die nachfolgend dargestellt steigenden Flanken,

F3 bei 07:20:56,

F5 bei 07:21:00,

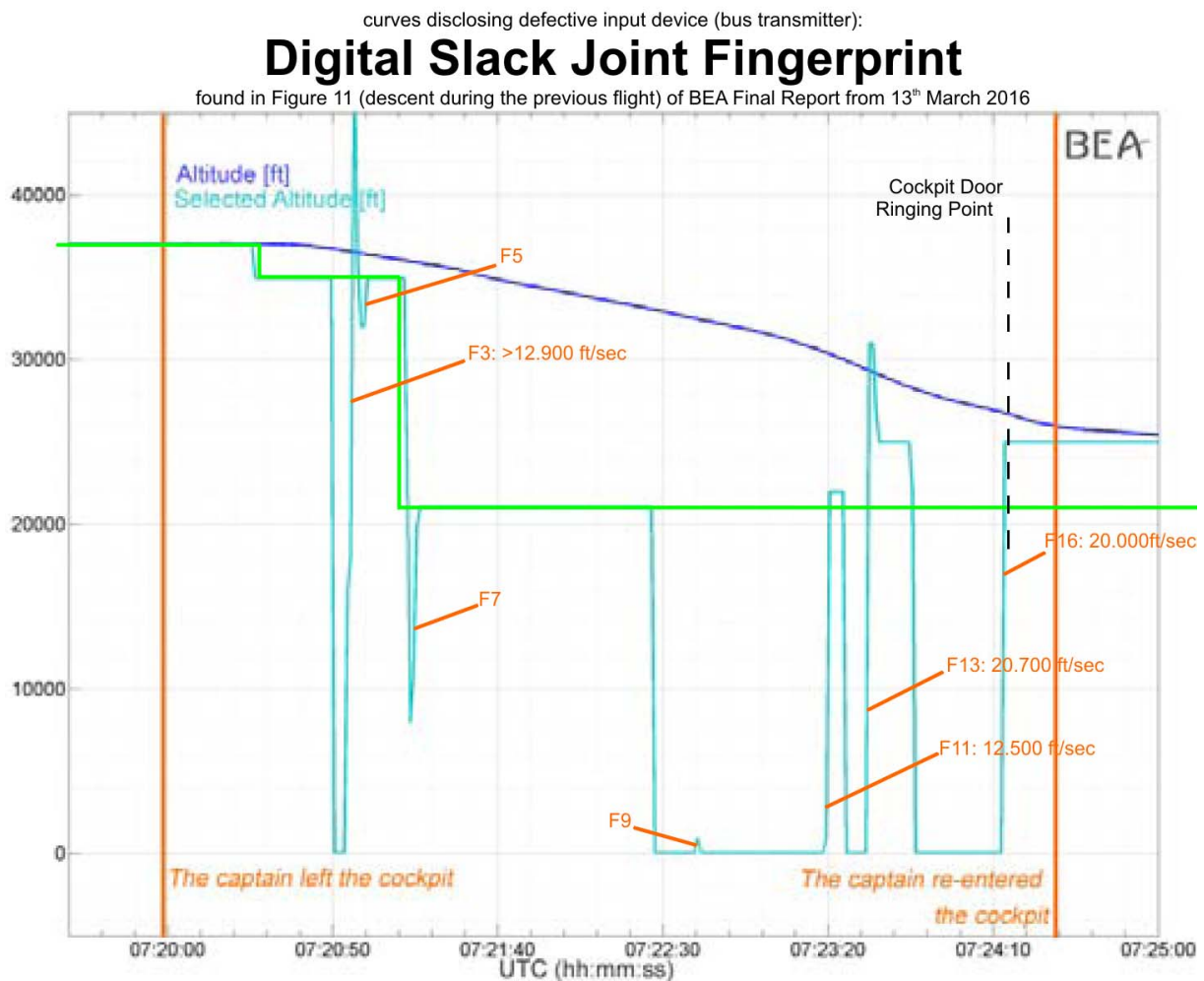
F7 bei 07:21:15,

385 F9 bei 07:22:40,

F11 bei 07:23:20,

F13 bei 07:23:32 und

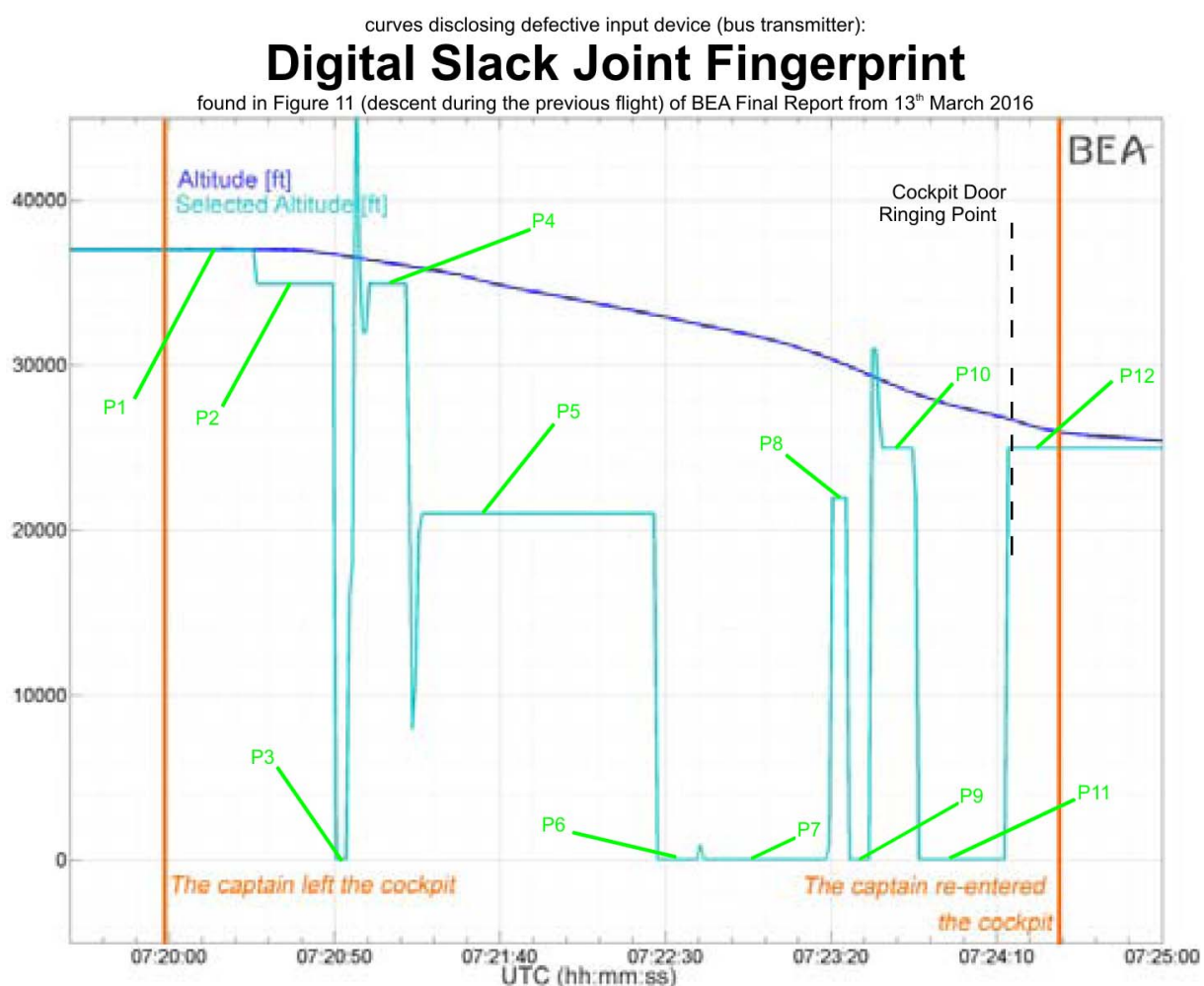
F16 bei 07:24:13



390 sind allesamt sehr steil und schnell, d. h. gingen alle innerhalb von nur einer Sekunde vonstatten, selbst wenn sie beträchtliche Höhen aufweisen. Nach Herrn van Beverens Vortrag muss bezweifelt werden, dass diese Eingaben überhaupt manuell möglich sind.

III-C-7: Übersicht der eingestellten Sollflughöhen:

395 Kommen wir nun zu einer Sichtweise, die auf alle zu einer Erprobung
(Wirkungsbeobachtung) tauglichen, möglicherweise manuell getätigten
Höheneingaben abstellt. Dabei sei nur beachtet, wo die 'Selected Altitude'
für wenigstens 3 Sekunden fort dauert und diese Sollflughöhe als Plateau
definiert. Demzufolge gibt es im Bilde 11 zwölf Plateaus (P1 ... P12) mit 11
400 dazwischen liegenden Übergängen. Indem kurzzeitige Effekte wie ggf.
vorliegende Überschwinger ausgeblendet werden, wird ein möglicherweise
vorliegender tatsächlicher Eingabewille deutlicher sichtbar.



Nachfolgend die Plateauänderungen mit ihren mutmaßlichen Gründen:

- | | | |
|-----|---------------|---|
| | 1. P1 → P2 | auf Anweisung der Bodenstation |
| | 2. P2 → P3 | 1. Auftreten des Defekts: 100ft |
| 405 | 3. P3 → P4 | 1. Fortfall des Defekts: Wieder angewiesene Flughöhe |
| | 4. P4 → P5 | auf Anweisung der Bodenstation |
| | 5. P5 → P6 | 2. Auftreten des Defekts: 100ft |
| | 6. P6 → P7 | 3. Auftreten des Defekts: erneut 100ft; keine Änderung |
| | 7. P7 → P8 | 3. Fortfall des Defekts: Erste eigenmächtige Flughöhe |
| 410 | 8. P8 → P9 | 4. Auftreten des Defekts: 100ft |
| | 9. P9 → P10 | 4. Fortfall des Defekts: Zweite eigenmächtige Flughöhe |
| | 10. P10 → P11 | 5. Auftreten des Defekts: 100ft |
| | 11. P11 → P12 | 5. Fortfall des Defekts: Erneut zweite eigenm. Flughöhe |

Bilanz, es gibt:

- 415
- drei Übergänge (1, 3, 4), die zu angeordneten Flughöhen führen, davon zwei fallend (1, 4) und eine steigend (3),
 - vier fallende Änderungen (2, 5, 8, 10), hin zu der nicht angeordneten Flughöhe 100ft. Sie können ausnahmslos einem stets gleichartig auftretenden Defekt zugeordnet werden,
- 420
- drei steigende Änderungen (7, 9, 11), hin zu nur zwei verschiedenen selbst gewählten, höheren Flughöhen als angeordnet.

11. Abgesehen der 5 Defektepisoden erfolgte keine einzige Flughöhenänderung zu einem Zeitpunkt, an dem es nicht geboten war, eine solche vorzunehmen.

- 425
12. Nur zwei Höhenwerte (P8, P10) müssen als eigenmächtig gewählt verstanden werden. Diese liegen aber höher, als die zunächst anweisungsgetreu gemachten Eingaben. Deshalb können sie - **äußerst plausibel** - als normale Reaktion auf die aufgetretenen Defekte erklärt werden. Wirksam wurden diese vom Piloten gewählten Eingaben allerdings jeweils erst zu einem nicht von diesem bestimmten Zeitpunkt,
- 430
- nämlich erst bei Fortfall des entsprechenden Defekts.

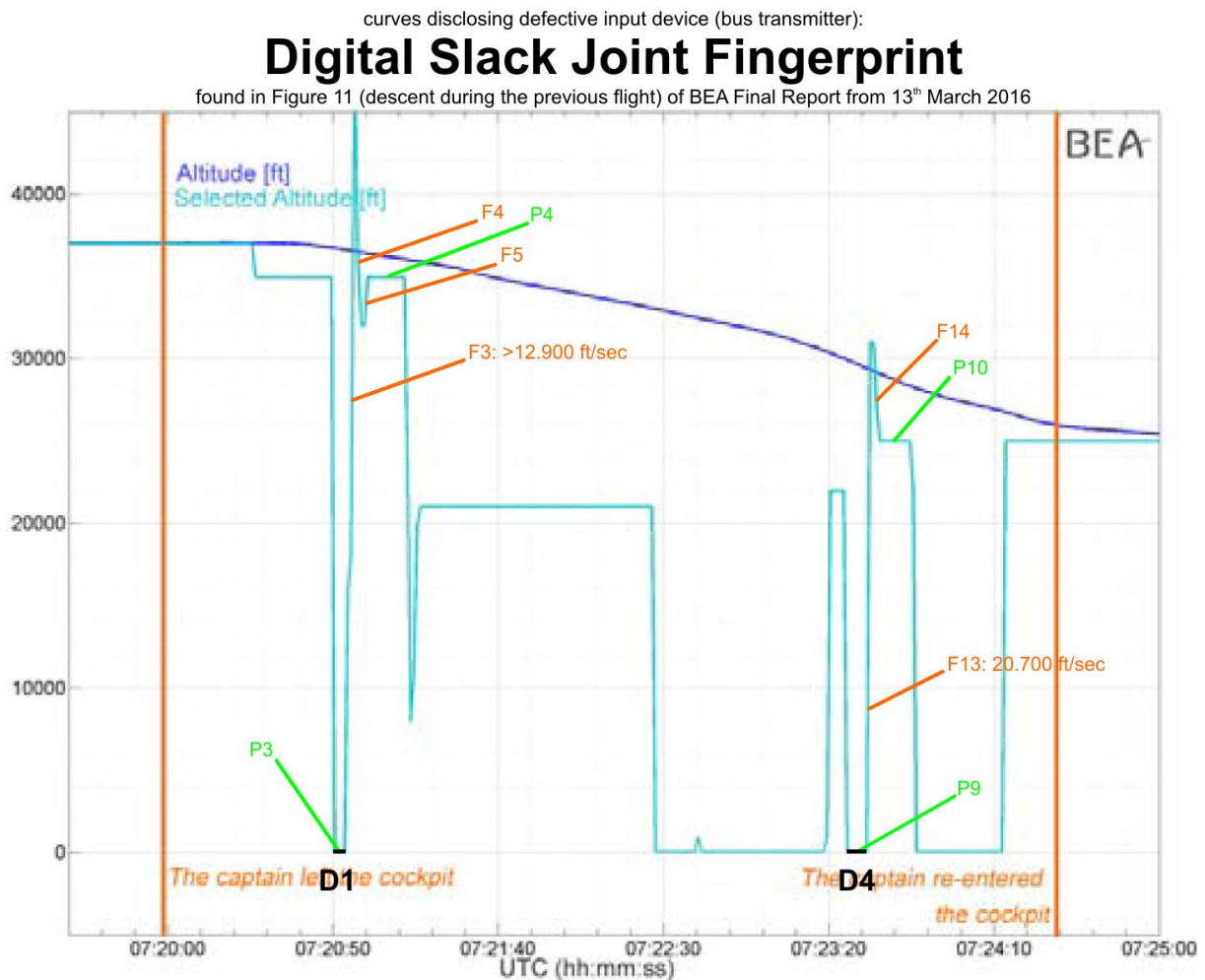
III-C-8: Bemerkenswerte Überschinger:

Weiter seien zwei bemerkenswerte Überschinger aufgezeigt. Diese sind:

3. Plateauänderung (P3 → P4) mit den Flanken F3, F4 und F5 sowie die

435

9. Plateauänderung (P9 → P10) mit den Flanken F13 und F14::



Technik typisch treten Überschinger besonders gerade dort auf, wo ihnen besonders große u./o. gut zur Eigenfrequenz der Abklingschwingung passende 'Anregungen' voraus gehen. Im Bild ist zu sehen, dass ...

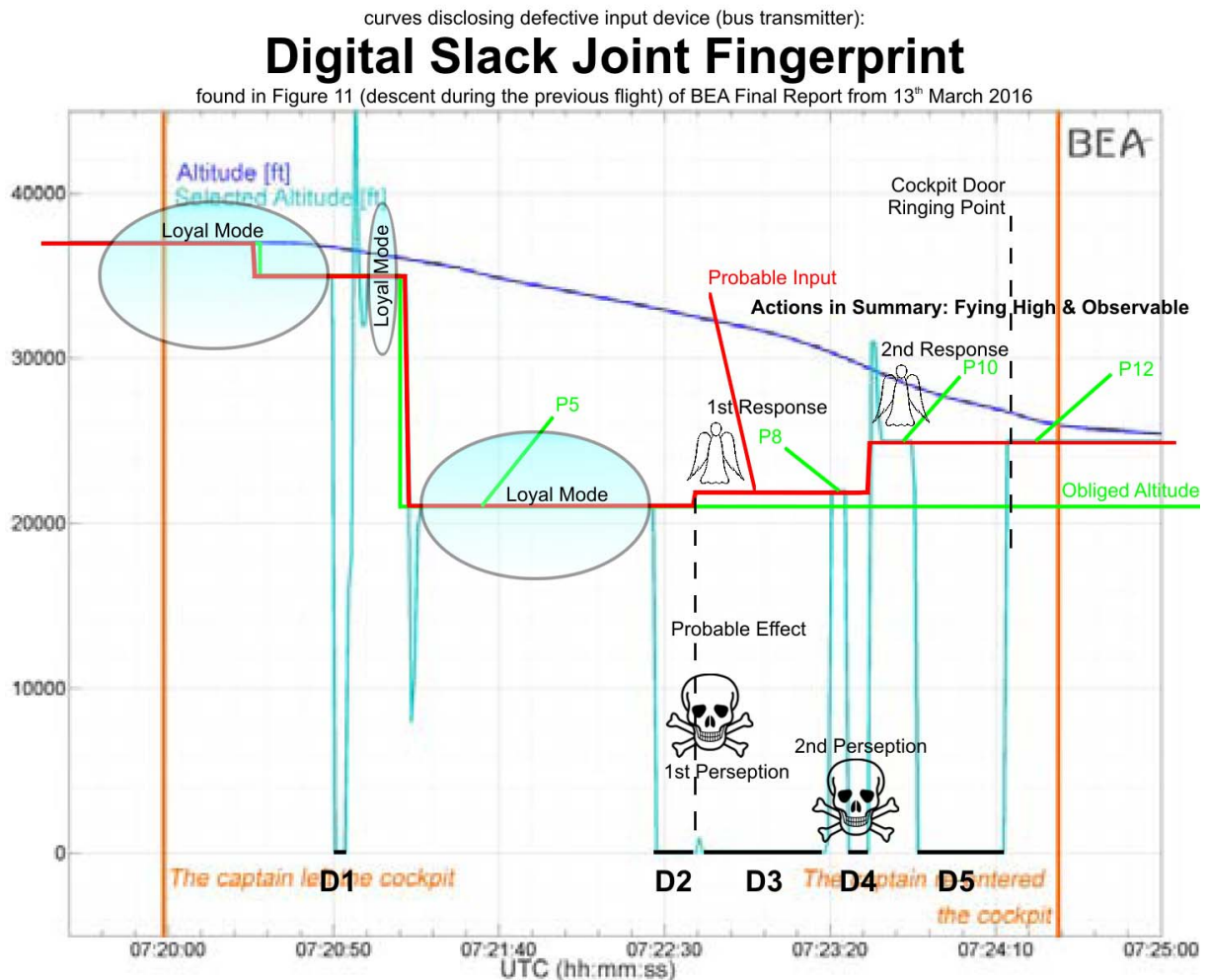
- es Überschinger bei den Sprüngen P3 → P4 und P9 → P10 gibt,
- beide Abklingschwingungen eine sehr ähnliche, wenn nicht gleiche Periodendauer aufweisen, wobei sich
- der erste Überschinger aus der besonders großen Sprunghöhe erklärt
- und der zweite - entsprechend schwächer ausgeprägte - aus der kleineren Sprunghöhe in Verbindung mit der vorausgehenden Voranregung.

440

445 Passend dazu gibt es wegen des länger dauernden Defekts D5 bei dem Sprung P11 → P12 trotz gleicher Sprunghöhe keine Überschwinger mehr.

III-C-9: Die Zusammenschau zeigt: Der Copilot handelte sehr vernünftig!

Mithilfe der bisher gewonnenen Erkenntnisse lässt sich nun eine Kurve der vermutlich gewollten und tatsächlich gemachten, aber nicht wirksam gewordenen Eingaben rekonstruieren. Sie ist nachfolgend (in rot) als 'Probable Input' dargestellt:



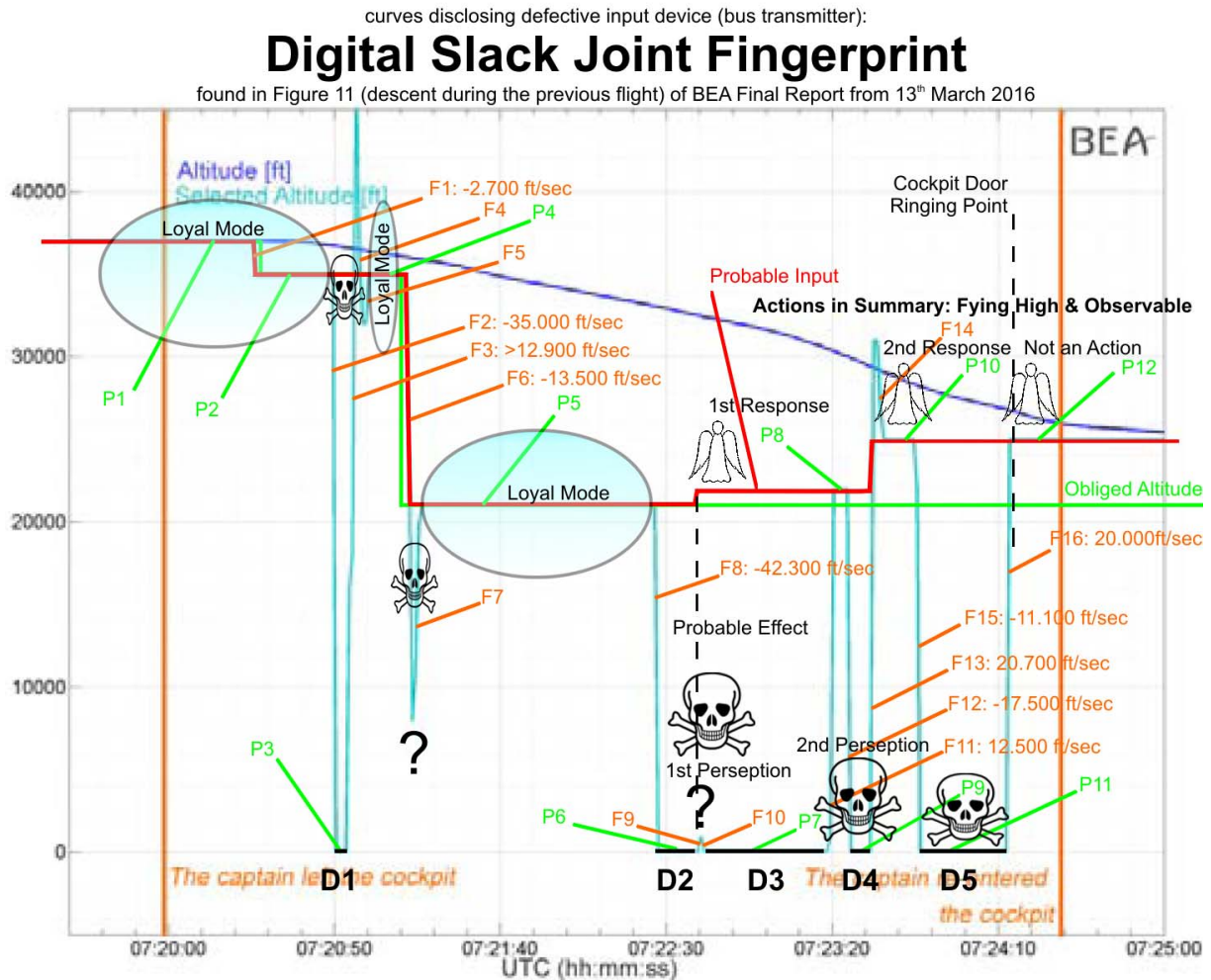
An diesem Bild wird deutlich:

- Bis zum mutmaßlich ersten Bemerkten eines Fehlers (frühestens denkbar nach F8 bei 07:22:27, bzw. beim linken Totenkopf) entsprachen die eingegebenen Sollflughöhen nachweislich überwiegend den Anweisungen.
- Danach machte der Copilot lediglich zwei nach Höhe und Zeitpunkt (bei den Engeln) plausible Steigerungen der Sollflughöhe und verbarg auch diesen eigenmächtig gesteigerten Wert nicht dem wieder hinzutretenden Kapitän.

- Jegliches Auftreten und sämtliche Fortfälle dieses einen Defektes erfolgte Technik typisch gleichartig. Und zwar sehr schnell (mutmaßlich schneller als manuell machbar),
 - in Technik typischer Ausprägung mit Überschwingern korreliert,
 - 465 • führte zu einheitlichen 100ft-Werten und
 - wurde dreimal (D1, D2, D5) mit den unmittelbar vorausgehenden Vorwerten fortgesetzt und
 - zweimal (D3, D4) mit sehr plausibel und verantwortlich (bei den Engeln) auf die gemachten Beobachtungen (den Totenköpfen) hin gesteigerten Eingabewerten.
- 470

III-C-10: So widersinnig kann nicht einmal ein Wahnsinniger sein:

Im Gegensatz dazu lässt sich auch mit der Wahnsinns-Motivation der BEA-These nicht erklären, warum der Copilot ...



- in der gezeigten Weise mehrmals zwischen treuem Verhalten und un-
475 treuem Verhalten wechselte,
- die für seine Wahnsinnsforschung zur Verfügung stehende Zeit so unef-
fektiv nutzte - und zwar
- obwohl er sich gleichzeitig bei den stets extrem steilen Flanken wie
wahnsinnig beeilt haben müsste,
- dabei zudem die Technik typischen Überschwinger mit einer beachtli-
480 chen Gleichartigkeit hinbekommen hat,
- bei den Fragezeichen in sinnlos kurzzeitiger Weise nicht näher erkenn-
bare Eingaben getestet haben soll, dies
- sogar bei bis an beide Extreme wechselnde Höheneingaben mit unver-
485 mittelt wieder treuem Eingabeverhalten fortsetzte,

- nicht ein einziges Eintreten eines Erfolges seiner eigentümlichen Experimente auch nur ansatzweise abwartete,
- ausgenommen der zuletzt auf 25.000ft eingestellten Sollflughöhe, welche aber - weil zu hoch - weder zu einem Suizid passen will, noch
- für die Absicht, Experimente mit der Sollflughöhe zu verheimlichen.

III-C-11: Zusammenfassung:

495 Während des Toilettengangs des Kapitäns auf dem Hinflug wurde nicht geübt, was später vollzogen werden sollte, sondern es wurde bereits sichtbar, was später tragisch werden sollte. Aufgrund der 12 objektiven Merkmale, die im dargestellten Sollflughöhenverlauf nur oder wenigstens mit großem Abstand wesentlich besser durch einen technischen Defekt zu erklären sind, kommt der Autor zu der Überzeugung, dass das mit Bild 11 des BEA-Berichts veröffentlichte Diagramm einen

500

Fingerabdruck eines digitalen Wackelkontakts

darstellt. Dieser Fingerabdruck beweist, dass an kausal erster Stelle ein technischer Defekt in der Maschine vorlag, der letztlich auch für den Absturz der Maschine als primär ursächlich anzusehen ist. Dass der Wackelkontakt stets 'nur' in Abwesenheit des Kapitäns auftrat, kann auch durch mechanische Einflüsse - wie eine anders schwere Hand - bedingt sein.

505

Unstreitig dürfte der Copilot mehrere Minuten Zeit gehabt haben, die fatale Wirkung dieses Defekts gekonnt oder glücklich abzuwenden. Es mag eine Überforderungssituation samt Reaktionsverzögerung entstanden sein, ggf. mitbedingt durch Selbstzweifel, die jeder normale Mensch im Angesicht von Sehstörungen und dem karriere-technischen Angezählt-sein in einer solchen Situation haben kann. Vorsatz ist aber etwas ganz anderes!

510

In bestem Wissen und Gewissen

Joachim Baum

I V . S u m m a r y f ü r S c h n e l l e s e r :

515 IV-A: Zusammenfassung denkwürdiger Merkmale:

1. Ohne das es ein Pilot flying das Schellen des anderen Piloten zum Wiedereintritt hätte ahnen können, wurde die Sollflughöhe 3 Sekunden vorher auf (zumindest Selbstmord unverdächtige) 25.000ft eingestellt.
2. Hätte der Pilot flying eine Straftat unbemerkt proben wollen, hätte er -
520 um der Entdeckung zu entgehen - dann die Sollflughöhe eher auf den wirklich unverdächtigen vorgeschriebenen Wert von 21.000ft eingestellt und nicht auf den Wert 25.000ft, welcher eine kritische Rückfrage hätte provozieren können.
3. (Grundfrage) Piloten sind eigentlich alle erfahren genug, als dass sie
525 die Wirkung des Höhenreglers überhaupt für einen Selbstmord ausprobieren müssen.
4. Zwei der zunächst wirr erscheinenden Sollflughöhenänderungen sind auf Anweisungen des Kontrollzentrums zurückzuführen.
5. Die 'Nadel' der Sollflughöhenkurve bei 07:22:40 Uhr ergibt nicht einmal
530 für einen Wahnsinnigen irgend einen sinnvollen Erprobungszweck.

Als plausible Erklärung für das Verständnis des gesamten BEA-Bildes 11 genügen die Annahme eines einzigen (5 mal auftretenden) Defekts und eine dann äußerst verständliche, zweimalige menschliche Reaktion des Pilot flying.

- 535 6. Der anzunehmende technische Defekt wirkte sich alle 5 Male gleichartig aus, nämlich in Form einer fehlerhaften Sollflughöheneinstellung von nur 100ft., dem absoluten Minimum des einstellbaren Bereichs.

7. In zwei Fällen (D1 und D5) führte der Fortfall des Defekts sofort wieder zum exakt vorher eingestellten Wert.

540 8. Alle 5 Male, wo dieser technische Defekt auftrat, wurde er auch in einer gleichartigen Art und Weise eingeleitet: Nämlich mit einer äußerst steilen Flanke. Dieses 'Kleinstellen' der Sollflughöhe geschah also jedes Mal schneller, als man es (lt. Herrn van Beveren) manuell mit dem Drehknopf hätte bewerkstelligen können. **Nachtrag 8b**: Auch auf sämtliche
545 steigenden Flanken der Sollflughöhe bei Fortfall der Defekte trifft zu, dass sie äußerst steil sind: Die Sollflughöhe wurde jedes Mal schneller gesteigert, als man es (lt. Herrn van Beveren) manuell mit dem Drehknopf hätte bewerkstelligen können.

Exkurs zu Schwingungen: Im BEA-Bild 11 sind Überschwingeffekte erkennbar. Technik typische Merkmale von Überschwingern sind:

- Eine dem System innewohnende Eigenfrequenz,
- eine dem System innewohnende Dämpfung
- eine Anfangsamplitude in Abhängigkeit zur Anfangsanregung (Stichwort: Sprungantwort linearer Systeme).

555 Entsprechend analogen Systemen können auch digitale Systeme Überschwingverhalten mit den entsprechenden Charakteristika aufweisen. Sie sind erforderlich, schon um beim ersten Auftreten eines unplausiblen Signals eine Maximalreaktion mit sofortigem Zerreißen des Flugzeugs zu vermeiden.

560 Im Gegensatz dazu ist eher für Menschen typisch:

- Ein Variieren der Reaktionsparameter, entweder weil Menschen stets irgendwie (auch unbewusst) lernen und optimieren oder weil sie nicht in perfekter Weise gleichartig sein können.
- Im unroutinierten Fall: Negative Dämpfungen (die zum Überschwingen des Systems führen), wenn auf überraschende Ergebnisse 'unklug' reagiert wird. Z. B. können Wohnwagengespanne
565

bei höherem Tempo ins Schlingern geraten, weil Menschen auf falsche Art gegenlenken.

- Im routinierten Fall (wo schon gut gelernt, bzw. optimiert wurde): Bevorzugung eines Vorgehens mit eher hoher Dämpfung gegenüber der Inkaufnahme von Überschwingern - z. B. beim Befüllen eines Glases bis zur Markierung - eher ein langsames Annähern in der Nähe des Zieles.

570

9. Sämtliche Überschwingvorgänge der Sollflughöhe des BEA-Bildes 11 stimmen zueinander derart überein, dass sie als Technik typisch angesehen und einer - der Sollwerterfassung unterlegten, flugtechnisch zweckmäßigen Programmierung innewohnend unterstellt werden können. Im Gegensatz dazu ist eine derart gleichmäßige Reproduktion von Überschwingungen durch einen Menschen ausgesprochen unwahrscheinlich, zumal nicht angenommen werden kann, dass ein Pilot flying darin irgend einen Sinn hätte erkennen können.

575

580

10. (Ausschlussbilanz) Es gab mit Ausnahme der zu den 5 Defektepisoden führenden fallenden Flanken keine einzige fallende Flanke, die auf eine unerlaubt niedrige Sollflughöhe führte und als Erprobungsziel der Flugzeugreaktion eines Selbstmörders hätte taugen können.

585

11. Abgesehen der 5 Defektepisoden erfolgte keine einzige Flughöhenänderung zu einem Zeitpunkt, an dem es nicht geboten sein konnte, eine solche vorzunehmen.

12. Nur zwei Höhenwerte (P8, P10) müssen als eigenmächtig gewählt verstanden werden. Diese liegen aber höher, als die vorausgehend anweisungsgetreu gemachten Eingaben und können deshalb - **äußerst plausibel** - als normale, wenn nicht sogar vorbildliche Reaktion auf die aufgetretenen Defekte erklärt werden.

590

IV-B: Kurzfassung der richtigen Deutung:

595 Die Kurve der eingestellten Sollflughöhe des BEA-Bildes 11 erscheint auf den ersten Blick sehr wirr. Tatsächlich ist sie aber zurückzuführen auf:

- Zwei angeordnete Änderungen,
- fünfmaliges gleichartiges Auftreten eines technischen Defekts in einer Technik typischen Art und Weise, zu welcher gehört:

600

- Eine gleichartig minimale 100ft.-Einstellung,
- extrem steile Flanken zu Episodenbeginn,
- extrem steile Flanken zu Episodenende,
- zweimal das unmittelbare und exakte Wiederaufgreifen der vor der Defektepisode getätigten Einstellung;

605

- alle Überschwinger waren in allen drei aussagekräftigen Punkten Technik typisch gleichartig und zwar bezüglich
 - ihrer Eigenfrequenz,
 - ihrer Dämpfung und
 - der Entsprechung ihrer Intensität zur vorausgehenden

610 Anregung

- zwei - sehr nachvollziehbare - Reaktionen des Pilot flying, auf das Auftreten dieses Defekts hin in Form von (geringen) Anhebungen der Sollflughöhe (siehe rote Linie!), welche auch den tatsächlichen Erfolg der Abhilfe bewirkten und einer Verdunklungsabsicht entgegenstehen.

615 **IV-C: Unmöglichkeit der BEA-Deutung:**

Es ist zu bemerken, dass die extrem steilen Flanken nicht nur Technik typisch sind, sondern auch Herrn van Beveren auf der Pressekonferenz am 24.03.2017 zufolge - weil viel zu schnell - einem Piloten als Eingabe über den Höhenregler unmöglich waren. Ferner muss auch ein technischer Defekt bei der Maschine vorliegen, wenn sie widersprüchliche Daten aufzeichnet, wie Herr van Beveren auf der Pressekonferenz am 24.03.2017 bezüglich des nicht gleichzeitig möglichen 'descent mode' und 'open descent mode' darlegte.

620

IV-D: Völlige Unschlüssigkeit der BEA-Deutung:

625 Der BEA-Deutung, dass der Pilot flying während der einsamen Phase im Cockpit einen Suizid proben wollte, mangelt jede Schlüssigkeit:

- Schon die Ausgangsthese ist absurd, dass Piloten die Wirkung einer Höheneinstellung erproben müssten.
- Der Pilot hätte in der ersten Hälfte seiner einsamen Phase den Experimentiermodus seines Gehirns zweimal unterbrechen müssen um wieder
630 vorübergehend treu zu agieren, gefolgt von der zweiten Hälfte seiner einsamen Phase - wo der Wiedereintritt des anderen Piloten ins Cockpit zunehmend wahrscheinlicher wird - und er aber durchweg vorschriftswidrige Eingaben gemacht haben müsste.
- Der Pilot flying verdunkelte nicht. Selbst wenn man die letzte Höhenänderung nicht dem Ende der letzten Defektepisode zurechnen sonder einer Verdunklungsabsicht zurechnen wollte, hätte der Pilot flying die betreffende Änderung 3 Sekunden **vor** dem Türsummer vornehmen
635 müssen, dazu noch hätte er unhörbare Schritte hören müssen und für eine wirkliche Verdunklung aber besser die tatsächlich angeordnete Sollflughöhe eingeben sollen.
- Dem Piloten kann (abgesehen von den 5 Episoden, die auch dem gleichartigen Defekt zugeordnet werden könnten) keine einzige Eingabe als unerlaubtes Erprobungsziel einer Flugzeugreaktion unterstellt werden,
645 weil er sie dazu nicht lange genug hätte andauern lassen.
- Der Pilot flying machte (abgesehen von den 5 Episoden, die auch dem gleichartigen Defekt zugeordnet werden könnten) keine einzige Höhenänderung, die nicht als geboten verstanden werden kann (darunter werden auch die zwei Anhebungen verstanden, die letztlich auch die
650 tödliche 100ft.-Einstellung des Hinflugs abwendeten, siehe rote Linie!).
- Eine nur eine Sekunde dauernde Nadel in der Sollflughöhenkurve macht überhaupt keinen Sinn.

IV-E: Denkwendigkeiten einer Deutung:

655 Deutung ist Sinnkombination. Die Tatsachenmerkmale stammen aus einer
offiziell glaubwürdigen Quelle. Vorliegend gibt es eine - wenn auch endliche -
so doch immerhin recht große Zahl Technik typischer Merkmale, wie
sie auch jeder zum Beweis taugliche konventionelle Fingerabdruck aufweist.
Hier vorliegend tritt die vollständige Abwesenheit der in großer Zahl
denkbaren entgegenstehenden Merkmale hinzu, welche auf Grundlage der
660 BEA-Deutung gar nicht mal unwahrscheinlich gewesen wären.

Es erschließt sich nicht, wie ein nicht elektronisch beschlagener Selbstmörder
analysierbare Spuren schon im Vorfeld derart präzise hätte wie Technik
typisch aussehend gestalten können und zwar sowohl von seinem Wissen
her, wie auch unter den manuell gegebenen Möglichkeiten.

665 Noch viel weniger erschließt sich, wozu er so etwas hätte versuchen wollen.

Die von der BEA angeregte Deutung ist jedenfalls ein 'Schnellschuss', der
ein lediglich auf den ersten Blick vermeintliches Durcheinander einem Pilot
Flying zurechnet, der schon deshalb wahnsinnig sein müsse.

670 In Wahrheit aber drängt sich diese Deutung bereits bei Hinzuziehung der
von der BEA selbst dargelegten textlichen Fakten in keiner Weise mehr
auf. Auf den zweiten Blick nämlich erscheint das Handeln des Piloten
vollständig nachvollziehbar, wenn es nicht sogar als vorbildlich zu bezeichnen
wäre. An etlichen Stellen vermag die BEA-These - im Gegensatz zu diesem
675 Dokument - die Fakten nicht zu erklären; weshalb sie als unschlüssig und
widerlegt zu verwerfen ist.

Zu bemerken ist, dass hierzu die von Tim van Beveren aufgezeigte
Unmöglichkeit des schnellen Verstellens der Sollflughöhe noch nicht einmal
durchgängig vorausgesetzt werden musste, sondern eigenständig hinzu
680 tritt: Selbst wenn die manuell (nahezu) unmöglich derart steil machbaren

Flanken doch manuell machbar gewesen sein sollten, ist es mehr als unwahrscheinlich, dass diese ausnahmslos derart steil und gleichartig gelangen.

685 Auch ist eine schlüssige Deutung des BEA-Bildes 11 einschließlich einer definitiven Aussage für sich allein genommen bereits zwingend, selbst wenn es gar keinen Rückflug gegeben hätte. Die Aussage des BEA-Berichts auf S. 96 ist hierbei unzulässig beliebig, denn immerhin lagen schon dort tödliche Sollflughöheneinstellungen vor, über welche kein Untersuchungsbericht hinweggehen darf:

690 "Die Eingaben, die am Autopilotensystem während des ersten Fluges an diesem Tag gemacht wurden, **können** [müssen aber nicht] als Probe für den Suizid angesehen werden."

695 Mit anderen Worten: Es ist unzulässig zu verzichten und zu sagen, "ist doch egal, die Maschine ist doch sowieso abgestürzt"; oder den Abschnitt des Hinflugs gar aus dem Bericht wieder heraus zu nehmen. Derartige Wackelkontakte sind bei allen Maschinen inakzeptabel.

700 Da aber schon auf dem Hinflug das fünffache Auftreten eines technischen Defekts zwingend unterstellt werden muss, bestand dieses latente Risiko ebenso zwingend auch auf dem Unfallflug. Somit sind alle Theorien über einen Hergang des Unfallfluges als dringend fehlerhaft zu bezeichnen, welche sich nicht mit der Möglichkeit eines technischen Grundes der ab 09:30:53 Uhr dokumentierten Sollflughöheneinstellung auf 100ft. auseinandersetzen.

705 Immerhin veränderte sich auch bei dem Unfallflug die Sollflughöhe in der gleichen Weise, wie sie es bei Eintritt der - nun nachweislich - technischen Defektepisoden des Hinflugs tat. Die Absenkung erfolgte auch bei dem Unfallflug schneller als manuell über den Eingabeknopf möglich. Lediglich dauerte dieser Defekt tragischer Weise bis zum Unfall an und ihm wurde

weder gekonnt noch glücklich abgeholfen. Selbst eine verwerfliche, vor-
710 schriftwidrige und grob fahrlässige Reaktion auf diesen Fehler kann nicht
als Vorsatz ersten Grades bezeichnet werden. Sie muss immer noch als
Fehlverhalten in einer schlimmstenfalls fahrlässig herauf beschworenen
Überforderungssituation verstanden werden.

Dem Pilot flying kann schon deshalb nicht die alleinige Schuld in die Schu-
715 he geschoben werden, weil es ohne technischen Defekt nicht einmal eine
Veranlassung zu irgend einem außerordentlichen Handeln gegeben hätte.

IV-F: Empfehlungen

Es ist zu fordern, dass sicherheitsrelevantes Personal nicht eingestellt
werden darf, ohne dass dieses selbst ausreichend versichert ist. Mögliche
720 persönliche Karriererisiken begünstigen durch ihre existenzielle Konse-
quenz das menschliches Fehlverhalten. Diese Forderung ist wesentlich
leichter umzusetzen als der Ruf nach lückenloser Kontrolle medizinischer
Risiken, welche ihrerseits wiederum negativ wirksam sein kann.

Da Sicherheit per se die effektive Prüfung in jede erdenkliche Richtung
725 verlangt, muss jedes einzeln ausgeprägte Interesse an einer Wahrheits-
findung mit vollen prozessualen Rechten einschließlich Beweismittelzu-
gang bedient werden!

Wo Kontrolle mangelt, geben sich Korruption und Willkür die Hand! Zwar
wäre den befugten Gremien zu wünschen, dass sie all ihre Pflichten ei-
730 genverantwortlich wahrnehmen könnten; dies steht aber insbesondere
dort in Frage, wo diese Gremien selbst die Hoheit über Tatsachendarstel-
lungen haben. Zu raten bleibt: Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser! Das
Abladen der Schuld auf einen einzelnen Verstorbenen, ist nicht nur schä-
big und hier nun durchsichtig, sondern auch gemeinschädlich. Die Allge-
735 meinheit darf sich niemals mit einer Aufklärungskultur zufrieden geben,
bei der nicht jedes Interesse zu Wort, Gehör und Beweiszugang gelangt,
schon weil sie dann selbst nicht wissen kann, ob sie belogen wird.

- Leerseite -

<http://leak6.de/biblio/Beweislast-U-Kom.pdf>

Entwicklung der Beweislastumkehr geheimer Untersuchungskommissionen:

Schon **1968** in http://leak6.de/biblio/BGH%20VI_ZR_0212-066%20Beweislastumkehr_Produzentenhaftung_deliktisch.pdf, amtl. Leitsätze, wurde von der Rechtsprechung die **deliktische Haftung** für Hersteller und die Beweislastumkehr bei Produktionsfehlern erkannt.

1976, in http://leak6.de/biblio/BGH%20VIII_ZR_0137-075%20Beweislastumkehr_Konstruktionsfehler.pdf, Rn. 24 wurde einem **Überspannen der Darlegungslast des Geschädigten** entgegnet: Die Behauptung samt Sachverständigenbeweis genügt einer erwartbaren Darlegungslast. Schuldhaftes Schlechtliefern gilt damit sogar als stillschweigend vorgeworfen. Das Herausarbeiten von Pflichtverletzungen kann vom Geschädigten nicht verlangt werden.

1983, in http://leak6.de/biblio/BGH%20III_ZR_0034-082%20Haftung_befangener_Pruefer.pdf, Rn. 7 erklärt auch Prüfungskommissionen nicht für sakrosankt, sondern gerichtlich der Befangenheit überprüfbar: "**Der Prüfer, dessen Voreingenommenheit das Verwaltungsgericht festgestellt hat, darf nicht mehr mitwirken.**"

1991, in http://leak6.de/biblio/BGH%20VI_ZR_0171-091%20Beweislastumkehr_Kleinproduzent.pdf, Rn. 18 wurden die inneren Gründe für die Einführung des Prinzips der Beweislastumkehr in der Rechtsprechung noch einmal erhellt, nämlich weil "der Produzent "näher dran" sei, den Sachverhalt aufzuklären. ... **Liegt daher die Ursache der Unaufklärbarkeit im Bereich des Produzenten, so erscheint es ... sachgerecht und zumutbar, dass ihn das Risiko der Nichterweislichkeit seiner Schuldlosigkeit trifft**", denn nur dieser überblicke und organisiere die Produktionssphäre: Herstellungsprozeß und Auslieferungskontrolle.

In ebenda, Rn. 20, 21, 25 wurde erklärt, dass diese Prinzipien 'groß' und 'klein' gleichermaßen treffen, insbesondere auch für 'klein' "kein durchgreifender sachlicher Grund" für eine Befreiung vom Beweislast-Risiko erkennbar ist. Wenn der Gleichheitsgrundsatz von 'groß' und 'klein' sogar den 'kleinen' mit voller Härte trifft, kann für den 'großen' nichts anderes gelten. Und nochmals werden die inneren Gründe für dieses Prinzip erhellt: "die schwerere Durchschaubarkeit der Herstellungsvorgänge" und weil der Hersteller in seiner "**Organisationssphäre** ... auch eher in der Lage [ist], Fehlerquellen nachzugehen und zu ermitteln", womit auch nur die richtig funktionierende Rechtsprechung auch die Weichen für die Vermeidung - wenigstens Minimierung - künftiger gleichartiger Unfälle richtig stellt. Schließlich werden Ansprüche aus **Organisationsverschulden als "deliktisch"** von einer Voraussetzung vertraglicher Beziehungen freigestellt: "Vertragliche und deliktische Ansprüche bestehen nebeneinander und beide folgen ihren eigenen gesetzlichen Regelungen."

1995 in http://leak6.de/biblio/BGH%20VI_ZR_0158-094%20Beweislastumkehr_Konstruktionsfehler_Pruefungs-und_Befundsicherungspflicht.pdf, Rn. 26, 34 wird erklärt, dass bereits ein Unterlassen einer Befundsicherung zu den Konsequenzen der Beweislastumkehr führt. Nur wenn die Beklagte "ihre **Befundsicherungspflicht** nicht verletzt hat", schuldet sie der Klägerin kein Schmerzensgeld. Befundsicherung bedeutet **NICHT**, die Befunde in Sicherheit vor einer ordentlichen richterlichen Beweiswürdigung zu bringen, sondern eben vor Verlust zu sichern.

1999, in http://leak6.de/biblio/1_BvR_0385-090%20Akteneinsicht.pdf wird der hohe Wert

der Akteneinsicht für die Rechtsschutzgarantie aus Art. 19 (4) GG unterstrichen: Leitsatz 1 und Rn. 1 erklärten sogar §99 Abs. 1 Satz 2 in der Fassung vom 19.03.1991 für grundgesetzwidrig. Rn. 66 begründet, "der Grund für den Ausschluss fehlt aber, wenn bereits die Zwischenentscheidung einen bleibenden rechtlichen Nachteil für den Betroffenen zur Folge hat, der sich später gar nicht mehr oder jedenfalls nicht mehr vollständig beheben lässt." Rn. 84, 95 und 97 erklären: "Die dem Gericht obliegende Rechtskontrolle im Interesse des Beschwerdeführers wird dadurch wesentlich erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht. Wirksamer Rechtsschutz kann ihm nicht gewährt werden. Dasselbe gilt für den Beschluss des Verwaltungsgerichtshofs, der die behördliche Weigerung bestätigt hat. ... **Die oberste Aufsichtsbehörde ist allerdings weder an dem Verfahren unbeteiligt noch an seinem Ausgang uninteressiert. ... Kann die Behörde die konkreten Gründe ihrer Weigerung nicht offenbaren, muss sie darlegen, aus welchen Gründen ihr dies unmöglich ist.**" Schließlich wird in Rn. 102 erklärt: "Denn es bestehen Möglichkeiten, den legitimen Geheimhaltungsbedürfnissen Rechnung zu tragen, ohne dass der Rechtsschutzanspruch aus Art. 19 Abs. 4 GG im selben Maß wie derzeit auf der Grundlage von §99 VwGO verkürzt wird."

2004 , in http://leak6.de/biblio/BGH%20VIII_ZR_0329-003%20Beweislastumkehr_Fahrzeugkauf.pdf, Rn. 18 werden die Regeln der Beweislastumkehr für den Verbrauchsgüterkauf aus §§ 476, 477 BGB erhellt. Diese Normen zwingen Richter zu der Vermutung, dass ein sich noch innerhalb von 6 Monaten zeigender Mangel "bereits im Zeitpunkt des Gefahrübergangs vorlag." Allerdings ist diese Vermutung "lediglich in zeitlicher Hinsicht wirkend". Nicht zwingend hingegen ist das Anstellen der Vermutung, dass für einen Schaden tatsächlich dieser Sachmangel (dort ein möglicherweise von Anfang an zu lockerer Zahnriemen eines Kfz-Motors) ursächlich ist - insbesondere dann nicht, wenn es noch andere mögliche Ursachen gibt (wie z. B. dort, Rn. 22 die "weitere mögliche Ursache für die Lockerung des Zahnriemens das Einlegen eines kleineren Gangs bei hoher Motordrehzahl"). Dann also ist wiederum der Geschädigte in der Beweispflicht. Insbesondere wurde in dieser Entscheidung auch geprüft, ob (Rn. 10) die bloße "Behauptung [einer anderen Ursachemöglichkeit] ... zur Widerlegung der Vermutung des § 476 BGB" ausreichen könne. **Und ja: Die bloße Vermutung reicht aus**, um die allgemeinen prozessualen Beweisführungsregeln wieder einzusetzen: Den Geschädigte trifft die Pflicht, dem Gericht zu beweisen, dass nicht eine andere Ursache in Frage kommt, als die, welche - so sie denn vorlag - auch schon bei Gefahrübergang vorlag. Und das Gericht hat die Pflicht, diese anderen - lediglich behaupteten Möglichkeiten - auch zu bedenken (Rn. 24) und die dementsprechenden tatsächlichen Feststellungen auch zu treffen (Rn. 28).

2005, in http://leak6.de/biblio/BGH%20VIII_ZR_0043-005%20Beweislastumkehr_Turbolader-Beweisvereitelung.pdf werden die schon 2004 aufgezeigten Grenzen der Beweislastumkehr für den Verbrauchsgüterkauf aus §§ 476, 477 BGB – insbesondere der Unterschied zwischen Ursache und Sachmangel - noch genauer beschrieben: Der unwahrscheinliche, aber nicht angegriffene Ausflucht in "eine unfachmännisch eingebaute Papierdichtung (Rn. 22)" zerstört bereits die Pflicht, die Sachmangelvermutung bezüglich des defekten Turboladers nach §§ 476, 477 BGB anzustellen (Rn. 24). Außerdem sieht das Gericht bei einer "großen Laufleistung von über 190.000 Kilometern" (ebenda) vielmehr "einen normalen Verschleiß naheliegend, der ... keinen Mangel darstellt." In Rn. 27, 28 wird

aber noch weiter ausgeführt, dass auch dann, wenn die nach §§ 476, 477 BGB rückwirkend zu treffende Vermutung des schon bei Kauf vorliegenden Sachmangels greife, man den Gegenbeweis keinesfalls vereiteln darf: "Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs liegt in Anwendung des Rechtsgedankens aus §§ 427, 441 Abs. 3 Satz 3, 444, 446, 453 Abs. 2, 454 Abs. 1 ZPO und § 242 BGB eine **Beweisvereitelung** vor, wenn eine Partei ihrem beweispflichtigen Gegner die Beweisführung schuldhaft erschwert oder unmöglich macht. Dies kann vorprozessual oder während des Prozesses durch gezielte oder fahrlässige Handlungen geschehen, mit denen bereits vorhandene **Beweismittel vernichtet oder vorenthalten** werden. Das Verschulden muss sich dabei sowohl auf die Zerstörung oder Entziehung des Beweisobjekts als auch auf die Beseitigung seiner Beweisfunktion beziehen, also darauf, die Beweislage des Gegners in einem gegenwärtigen oder künftigen Prozess nachteilig zu beeinflussen. Als Folge der Beweisvereitelung kommen in solchen Fällen Beweiserleichterungen in Betracht, die **unter Umständen bis zur Umkehr der Beweislast gehen können.**"

2008, in http://leak6.de/biblio/LSG-BW%20L_6_VS_2599-006%20Expertengutachten_nicht_unkritisch_antizipierbar.pdf, Rn. 34 wird erklärt: "Obwohl der BdR [Bericht der Radarexpertenkommission] auf dem Wissen und den Erkenntnissen von **17 Experten** beruht, sieht der Senat darin **kein antizipiertes Sachverständigengutachten**, dessen Ergebnisse nunmehr weitgehend **unkritisch zu übernehmen wären** ... Neben der auf **wissenschaftlicher Grundlage** erfolgten Erstellung durch ein Fachgremium setzt die Anerkennung als antizipiertes Sachverständigengutachten voraus, dass es immer wiederkehrend angewandt und von Gutachtern, Verwaltungsbehörden, Versicherungsträgern, Gerichten sowie Betroffenen anerkannt und akzeptiert wird. ... Der BdR wurde nicht aufgrund einer jahrzehntelangen Entwicklung, sondern aufgrund eines **akuten Handlungsbedarfs** - eher als **Momentaufnahme** - erstellt. ... eine **breite Auseinandersetzung** und Akzeptanz in der Rechtsprechung ist für den Senat jedoch nicht ersichtlich."

nach https://de.wikipedia.org/wiki/Wissenschaft#Werte_der_Wissenschaft sind die vorauszusetzenden Werte der Wissenschaft:

"Eindeutigkeit", "Transparenz", "Objektivität", "Überprüfbarkeit", "Verlässlichkeit", "Offenheit und Redlichkeit", sowie "Neuigkeit".

2012, in http://leak6.de/biblio/BGH%20VI_ZR_0262-010%20Beweislastumkehr_bei_Aufklaerungspflichtverletzung_Kapitalanlage.pdf, Rn. 31-33 wird bezüglich Kapitalanlagen von einer "Vermutung aufklärungsrichtigen Verhaltens" gesprochen, die "für alle Aufklärungs- und Beratungsfehler eines Anlageberaters" gilt, "insbesondere auch dann, wenn Rückvergütungen pflichtwidrig nicht offengelegt wurden." Dabei "handelt es sich nicht lediglich um eine Beweiserleichterung im Sinne eines Anscheinsbeweises, sondern um eine zur **Beweislastumkehr führende widerlegliche Vermutung**. Diese lobenswerte Entscheidung fokussiert ebenda auf Möglichkeiten **aufklärungsrichtigen Verhaltens** und entwickelt schließlich in Rn. 35 die Rechtsprechung weiter, indem sie den Schutzzweck der Beweislastumkehr erkennt und sagt: **Die Beweislastumkehr greift daher bereits bei feststehender Aufklärungspflichtverletzung ein**. Schwach allerdings ist die dortige Abgrenzungsbegründung zur Arzthaftung, wo der Patient sich auch bei richtiger Aufklärung (zu allermeist) nicht anders entschieden hätte. Der entscheidende

Unterschied liegt nicht in der Branche, sondern darin, ob die Aufklärungspflichtverletzung der Vertuschung eigenen Fehlverhaltens begangen werden kann.

nochmals [2012](#), in http://leak6.de/biblio/BVerwG%207_C_0001-011%20Sachkundepflicht%20keine_pauschal-geheime_Unerheblichkeit.pdf, Leitsatz 2 sagte das Bundesverwaltungsgericht, "Die aufgrund des exekutiven Funktionsvorbehalts eingeschränkte gerichtliche Überprüfung atomrechtlicher Genehmigungen darf mit Blick auf Art. 19 Abs. 4 GG nicht auf eine - auf überzogenen Anforderungen an die Substantiierung von Einwendungen des Klägers beruhende - Plausibilitätskontrolle reduziert werden, indem die Entscheidungserheblichkeit als geheimhaltungsbedürftig zurückgehaltener Unterlagen (pauschal) verneint und so ein Zwischenverfahren nach § 99 Abs. 2 VwGO vermieden wird." Und weiter, "... Dabei kann [zwar] nicht jeder die Sicherheit des Vorhabens betreffende Einwand von Verfahrensbeteiligten das Gericht, sofern es nicht selbst hinreichend sachkundig ist, zu einer - womöglich kostspieligen - Beweisaufnahme unter Hinzuziehung von Sachverständigen zwingen. Derartige Einwendungen sind vielmehr zunächst einmal mit den Verfahrensbeteiligten und damit auch mit der Genehmigungsbehörde zu erörtern. (Rn. 21)", doch darf das Gericht "ein Rechtsmittel nicht ineffektiv machen und für **den Betroffenen leer laufen lassen**. Es darf namentlich von den Parteien keinen Vortrag erwarten, den sie mangels Kenntnis der Entscheidungsgrundlage nicht liefern können. Die **Substantiierungspflicht kann nicht weiter gehen, als sie vom Betroffenen nach dem jeweiligen Kenntnisstand erfüllt werden kann**. Gerade wenn der Mangel an überprüfbaren Unterlagen gerügt wird, widerspricht es einer fairen Verfahrensgestaltung und dem Gebot des effektiven Rechtsschutzes, weiteren Vortrag zum - nur vermuteten - Inhalt dieser Unterlagen vom Rechtsmittelführer zu verlangen ... (Rn. 42)." Und schließlich in Rn. 44: "**Die Aufklärung des entscheidungserheblichen Streitstoffs kann nicht durch richterliche Überzeugungsbildung ersetzt werden**. Die freie Überzeugungsbildung betrifft nicht die Feststellung des Sachverhalts, sondern die Würdigung der ermittelten Tatsachen. ... Steht nach Abschluss des gerichtlichen Zwischenverfahrens fest, dass die Vorlage nicht möglich ist, hat das Gericht der Hauptsache **die ihm verbleibenden Möglichkeiten der Sachaufklärung vollständig auszuschöpfen und die ihm zugänglichen Tatsachen sämtlich in seine Sachwürdigung einzubeziehen**."

[2014](#), in http://leak6.de/biblio/BGH%20VIII_ZR_0070-013%20Beweislastumkehr_Pferdekauf.pdf wird an die beiden o. g. Entscheidungen Beweislastumkehr für den Verbrauchsgüterkauf aus §§ 476, 477 BGB (aus 2004 und 2005) angeknüpft und detailliert herausgearbeitet, dass eine in der Sache liegende Ursache auch dann ein Sachmangel ist, wenn dieser Mangel, als "latenter Mangel" unsichtbar ist. Die zum Vorteil des Geschädigten normierte Vermutung greift auch für diese, allerdings nur dann, wenn das Vorliegen des (zunächst) unsichtbaren indirekt zutage getretenen Mangels auch vom Geschädigten bewiesen wird. Folgerichtig sollte dort (Rn. 34) der "zwar schwierige, aber nicht ausgeschlossene Beweis" nachgeholt werden, der – trotz angeordneter ergänzender Sachverständigen-Stellungnahme - nur wegen derzeit nicht vorliegenden Ultraschallbildern (noch) ausstand.

[2017](#), in http://leak6.de/biblio/BGH%20III_ZB_0092-016%20Beweislastumkehr_Sicherheits-Organisationsversagen.pdf wird

zu einee "überdurchschnittlich schwierigen Frage zur Beweislastverteilung bei groben Pflichtverstößen (Rn. 37)" Stellung zu Missgeschicken, die "schlechterdings nicht unterlaufen dürfen (Rn. 30)" genommen (Rn. 31): "Wer eine besondere Berufs- oder Organisationspflicht, andere vor Gefahren für Körper und Gesundheit zu bewahren, grob vernachlässigt hat, kann nach Treu und Glauben die Folgen der Ungewissheit, ob der Schaden abwendbar war, nicht dem Geschädigten aufbürden." Mit Hinweis auf weitere Entscheidungen zur "Beweislastumkehr bei grob fahrlässigem Organisationsverschulden im Transportrecht; ... [sowie] zur Frage der Beweislastumkehr bei unterbliebener Überwachung der elektrischen Versorgungsanlagen."

nochmals 2017, in <http://leak6.de/biblio/EuGH%200047274-0015%20Polizeikennzeichnungspflicht%20Beweislastumkehr%20in%20Haft.pdf> kommt in Abs. 64 dazu, dass "Ermittlungen prompt, gründlich und unabhängig zu führen" sind und in Abs. 70 dazu, dass "Insbesondere wenn das in Rede stehende Geschehen ganz oder teilweise im ausschließlichen Kenntnisbereich der Behörden liegt, wie es etwa bei inhaftierten Personen, die ihrer Kontrolle unterstehen, der Fall ist, ergeben sich in Bezug auf Verletzungen, zu denen es während einer solchen Inhaftierung kommt, starke Tatsachenvermutungen. Die Beweislast obliegt dann der Regierung, die insoweit eine zufriedenstellende und überzeugende Erklärung liefern muss, indem sie Beweise für Tatsachen vorlegt, die die Darstellung der Geschehnisse durch das Opfer in Zweifel ziehen."

nochmals 2017, in http://leak6.de/biblio/LG-Hildesheim%203_O_139-016%20VW-Abgasskandal_vorsaetzliche_Schaedigung.pdf wird zusammengefasst: "Die Beklagte selbst weist zutreffend darauf hin, dass eine sekundäre Darlegungslast besteht, wenn der beweisbelasteten Partei näherer Vortrag nicht möglich oder nicht zumutbar ist, während die bestreitende Partei alle wesentlichen Tatsachen kennt und es ihr zumutbar ist, nähere Angaben zu machen. Der Gegner der (primär) darlegungspflichtigen Partei darf sich nicht auf ein einfaches Bestreiten beschränken, wenn die darlegungspflichtige Partei außerhalb des von ihr darzulegenden Geschehensablaufs steht und keine nähere Kenntnis der maßgebenden Tatsachen besitzt, während der Prozessgegner sie hat und ihm nähere Angaben zumutbar sind"

- Leerseite -

Datum/Uhrzeit:	Fr. 16.03.2018, 11:57:20	Status:	Versandt
Rufnummer:	0033-1-49927203	MSN:	11
Kennung:	BEA		
Teilnehmer:			
Bemerkung:	2018-03-16 Offener_Brief_4U9525.pdf BEA		
Datei:	P:\FritzJ\Fax\03160002.sff		
Startzeit:	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	Seiten:	6
Dauer:	0:03:01	Auflösung:	Fein
Gebühr:	0,48 €	Mode:	ECM MMR
Baudrate:	14400		
Seiten:	6		
Meldung:	0000/Erfolgreich verarbeitet		

Seite 1 von 6 des Schreibens vom 16.03.18

An alle, die es betrifft:
Germanwings-Flug 4U 9525

Joachim Baum
Windelsbleicher Str. 10
33647 Bielefeld

OFFENER BRIEF

Tel. 0521-4329910
Fax: 0521-4329911
www.leak6.wordpress.com

10

Datum: 16.03.2018

15

Allen Leidtragenden mein
Beileid zuvor.

**Die primäre Unfallursache ist offenkundig:
Es war ein technischer Defekt.
WER SCHWEIGT, STIMMT ZU!**

20 **Unfallflug: Germanwings 4U 9525 vom 24.03.2015 mit Airbus A320-211, D-AIPX**

Bekannte Aktenzeichen:
Staatsanwaltschaft Düsseldorf: **4UJs 906/15**

25 Wir alle haben Anrecht auf die Wahrheit, sogar die Ermittlungsbefugten.
Leider ist aber die herrschende Meinung nicht das Ergebnis des Schweißes der Edlen, sonder der Lügen der Mächtigen. Denen trete ich hiermit ent-

Nachweis Faxversand

Datum/Uhrzeit:	Fr. 16.03.2018, 11:58:34	Status:	Versandt
Rufnummer:	030-18272-2555	MSN:	11
Kennung:	+493018102722555		
Teilnehmer:			
Bemerkung:	2018-03-16 Offener_Brief_4U9525.pdf Bundeskanzleramt		
Datei:	P:\Fritz\J\Fax\03160003.sff		
Startzeit:	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	Seiten:	6
Dauer:	0:03:35	Auflösung:	Fein
Gebühr:	0,48 €	Mode:	MR
Baudrate:	14400		
Seiten:	6		
Meldung:	0000/Erfolgreich verarbeitet		

Seite **1** von 6 des Schreibens vom **16.03.18**

An alle, die es betrifft:
Germanwings-Flug 4U 9525

Joachim Baum
Windelsbleicher Str. 10
33647 Bielefeld

OFFENER BRIEF

Tel. 0521-4329910
Fax: 0521-4329911
www.leak6.wordpress.com

10

Datum: 16.03.2018

15

Allen Leidtragenden mein

Beileid zuvor.

Die primäre Unfallursache ist offenkundig:

Es war ein technischer Defekt.

WER SCHWEIGT, STIMMT ZU!

20 **Unfallflug: Germanwings 4U 9525 vom 24.03.2015 mit Airbus A320-211, D-AIPX**

Bekannte Aktenzeichen:

Staatsanwaltschaft Düsseldorf: **4UJs 906/15**

Wir alle haben Anrecht auf die Wahrheit, sogar die Ermittlungsbefugten.

25 Leider ist aber die herrschende Meinung nicht das Ergebnis des Schweißes der Edlen, sonder der Lügen der Mächtigen. Denen trete ich hiermit ent-

Nachweis Faxversand

Datum/Uhrzeit:	Fr. 16.03.2018, 12:03:25	Status:	Versandt
Rufnummer:	0721-9101-382	MSN:	11
Kennung:	+49 721 9101 0		
Teilnehmer:	BVerfG Karlsruhe		
Bemerkung:	2018-03-16 Offener_Brief_4U9525.pdf BVerfG		
Datei:	P:\Fritz\J\Fax\03160004.sff		
Startzeit:	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	Seiten:	6
Dauer:	0:02:46	Auflösung:	Fein
Gebühr:	0,36 €	Mode:	ECM MMR
Baudrate:	14400		
Seiten:	6		
Meldung:	0000/Erfolgreich verarbeitet		

Seite **1** von 6 des Schreibens vom **16.03.18**

An alle, die es betrifft:
Germanwings-Flug 4U 9525

Joachim Baum
Windelsbleicher Str. 10
33647 Bielefeld

OFFENER BRIEF

Tel. 0521-4329910
Fax: 0521-4329911
www.leak6.wordpress.com

10

Datum: 16.03.2018

15

Allen Leidtragenden mein

Beileid zuvor.

Die primäre Unfallursache ist offenkundig:

Es war ein technischer Defekt.

WER SCHWEIGT, STIMMT ZU!

20 **Unfallflug: Germanwings 4U 9525 vom 24.03.2015 mit Airbus A320-211, D-AIPX**

Bekannte Aktenzeichen:

Staatsanwaltschaft Düsseldorf: **4UJs 906/15**

Wir alle haben Anrecht auf die Wahrheit, sogar die Ermittlungsbefugten.

25 Leider ist aber die herrschende Meinung nicht das Ergebnis des Schweißes der Edlen, sonder der Lügen der Mächtigen. Denen trete ich hiermit ent-

Nachweis Faxversand

Datum/Uhrzeit:	Fr. 16.03.2018, 12:04:13	Status:	Versandt
Rufnummer:	0531-2355-9099	MSN:	11
Kennung:			
Teilnehmer:			
Bemerkung:	2018-03-16 Offener_Brief_4U9525.pdf LBA Luftfahrtbundesamt		
Datei:	P:\FritzJ\Fax\03160005.sff		
Startzeit:	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	Seiten:	6
Dauer:	0:02:49	Auflösung:	Fein
Gebühr:	0,36 €	Mode:	ECM MMR
Baudrate:	14400		
Seiten:	6		
Meldung:	0000/Erfolgreich verarbeitet		

Seite **1** von 6 des Schreibens vom **16.03.18**

An alle, die es betrifft:
Germanwings-Flug 4U 9525

Joachim Baum
Windelsbleicher Str. 10
33647 Bielefeld

OFFENER BRIEF

Tel. 0521-4329910
Fax: 0521-4329911
www.leak6.wordpress.com

10

Datum: 16.03.2018

15

Allen Leidtragenden mein

Beileid zuvor.

Die primäre Unfallursache ist offenkundig:

Es war ein technischer Defekt.

WER SCHWEIGT, STIMMT ZU!

20 **Unfallflug: Germanwings 4U 9525 vom 24.03.2015 mit Airbus A320-211, D-AIPX**

Bekannte Aktenzeichen:

Staatsanwaltschaft Düsseldorf: **4UJs 906/15**

Wir alle haben Anrecht auf die Wahrheit, sogar die Ermittlungsbefugten.

25 Leider ist aber die herrschende Meinung nicht das Ergebnis des Schweißes der Edlen, sonder der Lügen der Mächtigen. Denen trete ich hiermit ent-

Nachweis Faxversand

Datum/Uhrzeit:	Fr. 16.03.2018, 12:04:43	Status:	Versandt
Rufnummer:	040-743-81423	MSN:	11
Kennung:	00494074381423		
Teilnehmer:			
Bemerkung:	2018-03-16 Offener_Brief_4U9525.pdf Airbus		
Datei:	P:\Fritz\J\Fax\03160006.sff		
Startzeit:	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	Seiten:	6
Dauer:	0:02:57	Auflösung:	Fein
Gebühr:	0,42 €	Mode:	ECM MMR
Baudrate:	14400		
Seiten:	6		
Meldung:	0000/Erfolgreich verarbeitet		

Seite **1** von 6 des Schreibens vom **16.03.18**

An alle, die es betrifft:
Germanwings-Flug 4U 9525

Joachim Baum
Windelsbleicher Str. 10
33647 Bielefeld

OFFENER BRIEF

Tel. 0521-4329910
Fax: 0521-4329911
www.leak6.wordpress.com

10

Datum: 16.03.2018

15

Allen Leidtragenden mein

Beileid zuvor.

Die primäre Unfallursache ist offenkundig:

Es war ein technischer Defekt.

WER SCHWEIGT, STIMMT ZU!

20 **Unfallflug: Germanwings 4U 9525 vom 24.03.2015 mit Airbus A320-211, D-AIPX**

Bekannte Aktenzeichen:

Staatsanwaltschaft Düsseldorf: **4UJs 906/15**

Wir alle haben Anrecht auf die Wahrheit, sogar die Ermittlungsbefugten.

25 Leider ist aber die herrschende Meinung nicht das Ergebnis des Schweißes der Edlen, sonder der Lügen der Mächtigen. Denen trete ich hiermit ent-

Nachweis Faxversand

Datum/Uhrzeit:	Fr. 16.03.2018, 12:05:14	Status:	Versandt
Rufnummer:	0211-41551-900	MSN:	11
Kennung:	++ CCT FAX ++		
Teilnehmer:			
Bemerkung:	2018-03-16 Offener_Brief_4U9525.pdf Eurowings		
Datei:	P:\FritzJ\Fax\03160007.sff		
Startzeit:	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	Seiten:	6
Dauer:	0:02:50	Auflösung:	Fein
Gebühr:	0,36 €	Mode:	ECM MMR
Baudrate:	14400		
Seiten:	6		
Meldung:	0000/Erfolgreich verarbeitet		

Seite **1** von 6 des Schreibens vom **16.03.18**

An alle, die es betrifft:
Germanwings-Flug 4U 9525

Joachim Baum
Windelsbleicher Str. 10
33647 Bielefeld

OFFENER BRIEF

Tel. 0521-4329910
Fax: 0521-4329911
www.leak6.wordpress.com

10

Datum: 16.03.2018

15

Allen Leidtragenden mein

Beileid zuvor.

Die primäre Unfallursache ist offenkundig:

Es war ein technischer Defekt.

WER SCHWEIGT, STIMMT ZU!

20 **Unfallflug: Germanwings 4U 9525 vom 24.03.2015 mit Airbus A320-211, D-AIPX**

Bekannte Aktenzeichen:

Staatsanwaltschaft Düsseldorf: **4UJs 906/15**

Wir alle haben Anrecht auf die Wahrheit, sogar die Ermittlungsbefugten.

25 Leider ist aber die herrschende Meinung nicht das Ergebnis des Schweißes der Edlen, sonder der Lügen der Mächtigen. Denen trete ich hiermit ent-

An alle, die es betrifft:
Germanwings-Flug 4U 9525

Joachim Baum
Windelsbleicher Str. 10
33647 Bielefeld

OFFENER BRIEF

Tel. 0521-4329910
Fax: 0521-4329911
www.leak6.wordpress.com

10

Datum: 16.03.2018

15

Allen Leidtragenden mein
Beileid zuvor.

**Die primäre Unfallursache ist offenkundig:
Es war ein technischer Defekt.
WER SCHWEIGT, STIMMT ZU!**

20 **Unfallflug: Germanwings 4U 9525 vom 24.03.2015 mit
Airbus A320-211, D-AIPX**

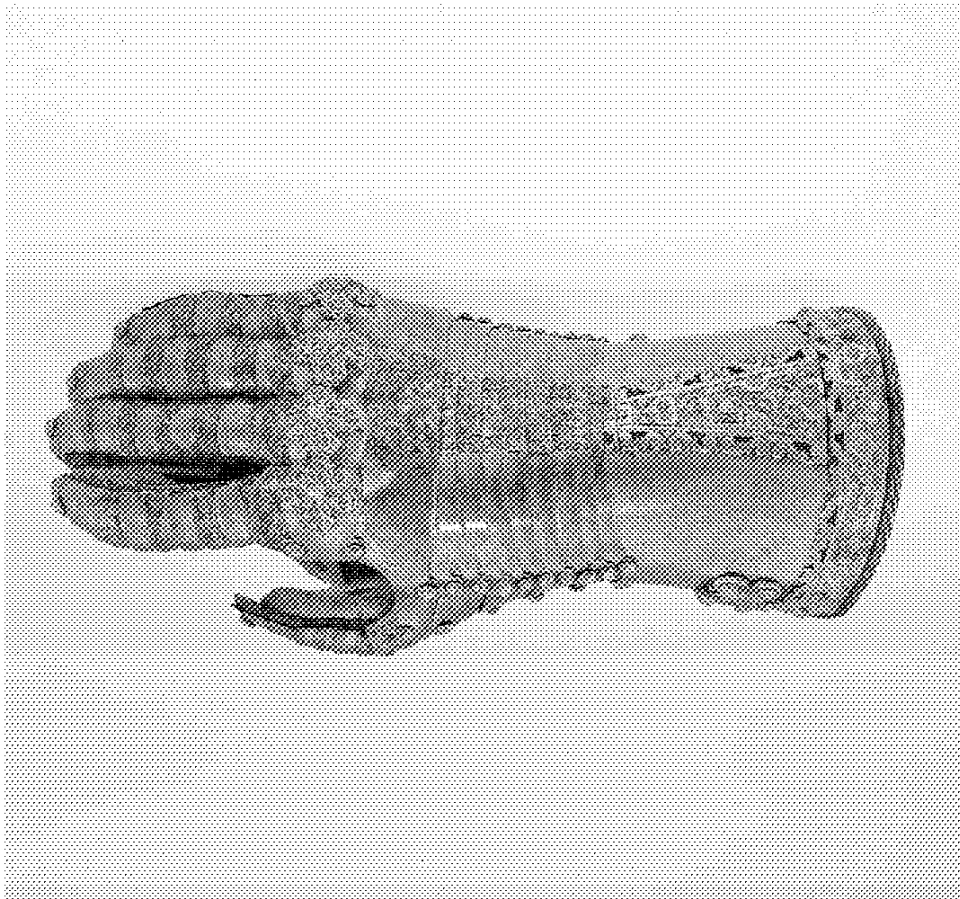
Bekannte Aktenzeichen:

Staatsanwaltschaft Düsseldorf: **4UJs 906/15**

Wir alle haben Anrecht auf die Wahrheit, sogar die Ermittlungsbefugten.
25 Leider ist aber die herrschende Meinung nicht das Ergebnis des Schweißes
der Edlen, sonder der Lügen der Mächtigen. Denen trete ich hiermit ent-
gegen und werfe ihnen mit Hinweis auf mein Gutachten¹ den **Fehde-**
handschuh zu. Wer sich zu Unrecht eingeordnet fühlt, erhält von mir die
Chance, sich zu rehabilitieren. ...

30

¹ https://leak6.wordpress.com/germanwings-unfallflug-4u9525-hatte-als-ursache-einen-digitalen-wackelkontakt/fingerabdruck_v_wackelkontakt_06/



30

Der Fehdehandschuh:

Der Fehdehandschuh ist als Herausforderung zur Auseinandersetzung gemeint. Seine Ausgestaltung mit Panzerung symbolisiert auch Schutz. Die Streitenden sollen nicht auf unzulässige Art verletzt werden können. Mit
35 anderen Worten: Der Streit soll nach bestimmten Regeln ausgetragen werden. Üblicherweise bildet sich in menschlichen Kulturen eine letztendlich regelungsbefugte Instanz heraus, welche zumeist der Rechtsstaat ist. In Deutschland existiert hierzu eine grundgesetzlich garantierte Gewaltwirkungsordnung, bei welcher alle Staatsgewalt vom Volke ausgeht (vgl.
40 Art. 20 Abs. 2 und 3 GG).

Aufgrund eigener Erfahrungen musste ich feststellen, dass in Deutschland die als wirksam erkennbare Gewalt kaum noch irgend einer Ordnung unterliegt. Deutschland ist mitten im Wandel begriffen und verabschiedet sich vom Rechtsstaat. Wo die Reise endet, ist noch nicht bewiesen, denk-
45 bar erscheinen mir aber nur weitaus schlechtere Organisationsformen, wie Richterstaat, Polizeistaat oder Diktatur. Gegen jeden, der es unternimmt, diese Ordnung zu beseitigen, haben alle Deutschen das Recht zum Widerstand, wenn andere Abhilfe nicht möglich ist. Da in diesem Fall zahlreiche

Beweisanträge als unzulässig verworfen wurden, aber sogar mehr als
50 20.000 Personen sich hinter die Forderung nach einer genaueren Sachprüfung
stellten, erscheint die rechtsstaatliche Klärung aussichtslos.

Als Abhilfemittel des Widerstands bietet der Blog Leak6.wordpress.com die
Gelegenheit der außergerichtlichen sachlichen Klärung.

Ich führte bereits mit verschiedenen Betroffenen sehr angenehme Gesprä-
55 che, denen allen am Ende der Tenor gemeinsam war, dass "die offizielle
Darstellung noch Fragen offen lässt."

Insbesondere die Betroffenen können mit diesen offenen Fragen keinen
wirklichen Frieden finden. Behelfsmäßig scheinen sich viele mit der herr-
schenden Meinung abgefunden zu haben und stehen nun, nach fast 3 Jah-
60 ren einem erneuten Aufwühlen verständlicherweise reserviert gegenüber.

Dennoch können bei so gut wie allen Betroffenen Wünsche nach Wahr-
heitsfindung und einer angemessenen eigenen Beteiligung an derselben
ausgemacht werden. Tatsächlich möchte sich niemand hinter ungerech-
fertigte Anschuldigungen stellen, wenn er überzeugt wäre, dass sie nicht
65 stimmen.

Wirklicher Frieden und Gerechtigkeit sind ohne Wahrheit nicht möglich
und Frieden ist viel mehr, als die Abwesenheit von Krieg!

Auch David Haße von airliners.de wird es vielleicht schon bereut haben,
auf mein Gutachten eine schriftliche Stellungnahme abgegeben zu haben.
70 Immerhin aber wurde er von mir als Luftfahrtexperte ausgemacht und als
solcher von meinem Gutachten in Kenntnis gesetzt, welches mit fetter
Hervorhebung den Halbsatz enthält:

"Wir alle haben Anrecht auf die Wahrheit".

75 Selbstverständlich behaupten alle, "nur die Wahrheit" suchen zu wollen, doch auf Nachfrage kann sich mehr oder weniger schnell und krass ergeben, dass einzelne auch ganz gern eine "ihnen eigene Wahrheit" bevorzugen. Hinzu tritt, dass jeder Mensch individuell sein darf und für sich eine höchst persönlich definierte Art der Erkenntnisgewinnung haben darf.

80 Offizielle allerdings haben hier nicht persönliche Freiheitsrechte sondern müssen vielmehr nach anerkannten Untersuchungsgrundsätzen pflichtgemäß zu ermessen. Leider ist das nur die Theorie. In der Praxis existieren Korpsgeist und 'Willkürgeheimbereiche' in denen gemacht werden kann, was gerade beliebt.

85 Meine mit über 160 Organen der Rechtsprechung gemachten Erfahrungen gehen dahin, dass all zu häufig Machtmissbrauch Platz greift und man es nicht nötig zu haben scheint, substantiiert sachlich entgegen gehaltene Fragen zu beantworten.

90 Ich würde es als schäbig empfinden, wenn sich mein in Umlauf gebrachtes Gutachten nach einer sachlichen Prüfung tatsächlich als "Blödsinn" entpuppte. Insofern haben auch die - möglicherweise vom blödsinnigen Gutachten irritierten Personen ein Anrecht darauf, die möglicherweise bessere '(Gegen-)Darstellung des Herrn Haße zu erfahren. So sehe ich mich gezwungen, auch die Darstellungen des Herrn Haße (zugegeben: ungefragt) zu veröffentlichen.

95 Auf der Metaebene bedeutet dies folgendes: Die Pflicht, alles sorgfältig zuende zu klären, hatte die Gemeinschaft der Menschen eigentlich an den Rechtsstaat delegiert. Doch der aufmerksame wissende und gewissenhafte Einzelne kommt nicht gänzlich von ihr los. Er bleibt der Verpflichtete und Befugte, das Vorliegen eines Widerstandsfalles nach Art. 20 Abs. 4 GG
100 festzustellen und das Erforderliche zu tun.

Menschen sollen Recht und Gesetz beachten, wobei Recht auch ungeschriebene Gesetze umfasst, wie beispielsweise nachfolgende grundlegenden Konventionen menschlicher Gemeinschaftsbildung:

105 Der Starke schützt den Schwachen,
 der Sehende den Blinden,
 der Wissende den Unwissenden.

110 Derartige Übereinkünfte galten historisch bereits vor der Städtebildung. Auch bei Outlaws, wie Piraten verließ sich eine ganze unter Deck schlafende Mannschaft auf den einen im Ausguck und sogar im Tierreich alarmiert bei Gefahr das einzelne Tier über 'Schwarmintelligenz' alle anderen, ohne dass es Zulässigkeitserwägungen bedürfte.

115 Aus diesem Grunde ist hiermit der Fehdehandschuh den Zuständigen hingeworfen. Sie sind die Verpflichteten, die hätten sorgfältig ermitteln müssen ohne derart viele Fragen offen zu lassen. Sie sollen Stellung beziehen auf dem Blog bei www.leak6.wordpress.com! Es wäre nicht richtig, den Herrn Haße dort allein zu lassen.

120 Die Angeschriebenen, die es besser wissen müssten, sind aufgefordert zu bekunden, ob sie diese Herausforderung annehmen wollen oder nicht. Das Verdikt, "wer schweigt, stimmt zu" wird ja üblicherweise den politikverdrossenen Wahlmuffeln angehängen. Dieser Spieß sei vorsorglich herumgedreht. Für die Erstantwort wird jeder angeschriebenen Partei bis zum 31.03.2018 die Möglichkeit der Kommentarabgabe auf o. g. Blog im Umfang von 1000 Worten zugesichert.

125 Vor leeren Worthülsen, Verweise auf abgeschlossene Verfahren, Nichtzuständigkeits- und Unzulässigkeitsbekundungen und dergleichen wird aber schon jetzt gewarnt. Ich behalte mir vor, alles was mir nicht der Sachklärung dienlich erscheint, als solches zu kennzeichnen.

130 Mit Aufnahme des Fehdehandschuhs soll nicht schon die eigene Position vollständig dargelegt werden. Es genügt den Eintritt in das 'Forum' zu be-
kunden und konkrete Einzelfragen abzuwarten. Auch Absagen sind auf diesem Forum zu platzieren.

Die betroffenen Leidtragenden (mit bcc angeschriebenen) seien ermutigt, die vom Blogbetreiber erhoffte sachliche Diskussion zu verfolgen und ihr ggf. zu einem selbst gewählten Zeitpunkt beizutreten.

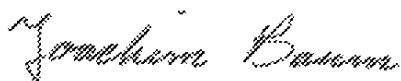
135 Alle Freunde und Interessierte sind aufgerufen Screenshots und eigene Sicherungen bzw. Weiterverbreitungen vorzunehmen, da mit Hackerangriffen gerechnet werden muss.

140 Abschließend sei an den Konsens von Stuttgart-21 erinnert, der nur unter einem Kostenversprechen erzielt wurde, welches - für mich vorhersehbar - nachträglich doch gebrochen wurde. Heiner Geißler würde sich vielleicht - wenn er könnte - im Grabe herum drehen, ich ziehe lieber die Lehre daraus, dass zu einem Kostenversprechen auch ein Haftungsversprechen gehört.

145 **Mit Bitte um eigenverantwortliche Weiterleitung an den jeweils bestmöglich Zuständigen sind herausgefordert:**

- | | | |
|-----|--|--------------------------|
| 1. | BEA, ein deutschsprechender Vertreter, | per Fax: 0033-1-49927203 |
| 2. | Das Bundeskanzleramt, | per Fax: 030-18272-2555 |
| 3. | Das Bundesverfassungsgericht, | per Fax: 0721-9101-382 |
| 4. | Luftfahrtbundesamt Braunschweig, | per Fax: 0531-2355-9099 |
| 150 | 5. Airbus Deutschland, | per Fax: 040-743-81423 |
| | 6. Eurowings, | per Fax: 0211-41551-900 |

Mit freundlichen Grüßen



Nachweis Faxversand

Datum/Uhrzeit:	Mi. 19.02.2020, 23:54:20	Status:	Versandt
Rufnummer:	0211-884-2258	MSN:	11
Kennung:	02118842258		
Teilnehmer:			
Bemerkung:	2020-02-19 Petition_Germanwings.pdf		
Datei:	P:\FritzJ\Fax\02190002.sff		
Startzeit:	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	Seiten:	6
Dauer:	0:03:11	Auflösung:	Fein
Gebühr:	0,00 €	Mode:	ECM MMR
Baudrate:	9600		
Seiten:	6		
Meldung:	0000/Erfolgreich verarbeitet		

Leak6 - Ordnung durch Transparenz - Seite **1** von **6** des Schreibens vom 19.02.20

Potent:

Joachim Baum,
Windelsbleicher Str. 10
33647 Bielefeld

Leak6, Windelsbleicher Str. 10 D-33647 Bielefeld
Germanwings Petitionsausschuss
des Landtags NRW
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Gründungsmitglied:
Stiftung-Richtertest
www.leak6.wordpress.com
Tel. 0521-4329910
Fax: 0521-4329911
jockel@u-a-i.de

Datum: 19.02.2020
internetöffentlich

Vorab ohne Anlagen per Fax: 0211-884-2258

**Presseanfrage / Offener Brief / Petition: Ermittlungs-Wiederaufnahme /
Beitritt zur Germanwings-Petition Az. "3/17-P-2019-12596-00":**

A01: Behauptung verleumdungsgleiteter Fehlermittlung der Unglücksursache

A02: Behauptung eines technischen Defekts als wahrscheinliche Unglücksursache

Z01: Bitte um Bestätigung des Petitionseinganges o. g. Aktenzeichens, inkl.

Z01.1: Eingangsdatum,

Z01.2: Antragsziel o. g. Petition (Titel)

Z01.3: Terminplanung der Behandlung o. g. Petition

Z01.4: Auskunft zur Beitrittsmöglichkeit (Verbindung) hiesiger Petition mit
der Petition o. g. Aktenzeichens

Z02: Verlangen der Neuaufnahme der Ermittlungen, hilfsweise die voll-
ständige Wiederlegung aller konkret begründeten Zweifel

- Leerseite -