Tim van Beveren
Luftfahrt-Journalist
und Sachverständiger

[redacted]
Email: tvb@me.com

GUTACHTEN

ZUM ABSTURZ VON GERMANWINGS FLUG 4U9525 AIRBUS A320-211 D-AIPX

AM 24.März 2015

Foto: Sebastien Mortier

Auftraggeber: **Familie Lubitz**

[redacted]

Auftrag vom: **16.Juli 2016**

Berlin, den 30.März 2017

Gutachten Nr.: con471/17-01ver. c

GLIEDERUNG

1. Auftrag ...7

2. Abstract ...9

I. Absturz Germanwings Flug 4U9525 am 24.03.2015 ...23

I. 1. Chronologie der Ereignisse ...23

I. 2. Radardaten und Analyse anderer Daten ...34

II. FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG ...35

Definitionen, Grundlagen und Besonderheiten

II. 1. Internationale Erfordernisse ...35

II. 2. Erfordernisse und Regelungen in Deutschland ...38

II. 3. Erfordernisse und Regelungen in Frankreich ...41

Feststellung Nr. 1 ...42

II. 4. Besonderheit in Frankreich ...43

Feststellung Nr. 2 ...47

II. 5. Ziel und Zweck einer zivilen Flugunfalluntersuchung oder »Sicherheitsuntersuchung« ...48

II. 6. Ziel und Zweck eines strafrechtlichen Ermittlungsverfahrens ...50

II. 6.1. In Deutschland ...50

II. 6.2. Durchführung eines Ermittlungsverfahrens in Deutschland ...52

II. 6.3. Abschluss des Ermittlungsverfahrens in Deutschland ...55

Feststellung Nr. 3 ...56

II. 6.4. Erhebung der öffentlichen Klage in Deutschland ...57

II. 6.5. Nebenkläger im Strafverfahren in Deutschland ...59

II. 6.6. Durchführung eines Ermittlungsverfahrens in Frankreich ...60

II. 6.7. Legalitätsprinzip oder Opportunitätsprinzip Materieller oder formeller Wahrheitsbegriff in Frankreich ...63

II. 6.8. Aufgaben- und Zuständigkeitsverteilung zwischen der Polizei und sonstigen staatlichen Verfahrensbeteiligten in Frankreich ...65

II. 6.8.1. Das Untersuchungsverfahren ...65

II. 6.8.2. Befugnisse des »Juge d'instruction« ...67

II. 6.9. Grundsätze und Grenzen der Sachverhaltserforschung ...68
II. 6.9.1. Verfassungsrechtliche Vorgaben in Frankreich ...68
II. 6.9.2. Verknüpfung von Ermittlungen ...70
II. 6.9.3. Folgen unzulässiger bzw. fehlerhaft angewandter Ermittlungsmaßnahmen ...70
II. 6.10. Die Gesetzgebungsmotive ...72
II. 6.11. Das » *Tribunal correctionnel* « (Strafgericht) ...73
II. 6.12. Der » *Cour d'assises* « (Schwurgericht) ...73
II. 6.13. Ermittlungsverfahren ...74
II. 6.14. Untersuchung ...75
II. 6.15. Das Urteil ...75
II. 6.16. Die Rolle der Europäischen Kommission ...75
II. 6.17. Welchen Zweck hat ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren?...76
II. 6.18. Welche Schritte umfasst das strafrechtliche Ermittlungsverfahren? 77
II. 6.19. Einstellung des Verfahrens ...79
II. 6.20. Der Verweisungsbeschluss ...80
II. 6.21. Anklageerhebung ...81
II. 7. Grenzübergreifende Rechtshilfe in Strafsachen ...82
Feststellung Nr. 4 ...84

III. DIE ZIVILE FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG DURCH DAS BEA ...85
III. 1. Durchführung ...85
III. 2. Schwerwiegendere Beispiele für Fehler ...94
III. 2.1. Cockpit-Tür ...94
Feststellung Nr. 5 ...97
Feststellung Nr. 6 ...100
III. 2.3. DFDR ...101
Feststellung Nr. 7 ...102
III. 3. CVR ...104
Feststellung Nr. 8 ...106
III. 4. Wetter ...113

Feststellung Nr. 9 ...121

Empfehlung Nr. 1 ...127

III. 5. Die Unfallmaschine und ihre Wartung ...129

III. 6. Gravierende Widersprüche hinsichtlich des Gesundheitszustandes von Andreas Lubitz zum Zeitpunkt des Unfalls: ...135

III. 6.1. Flugdienstuntauglichkeit ...135

Feststellung Nr. 10 ...142

III. 6.2. Pilot Incapacitation ...143

III. 6.2.1. Definition ...143

III. 6.2.2. Beschreibung ...143

III. 6.2.3. Prävention von Incapacitation ...145

IV. Zivile Flugunfalluntersuchung: Human Factors ...147

IV. 1. Vorgaben ...147

Feststellung Nr. 11 ...153

Feststellungen Nr. 12 – 15 ...156

IV. 2. Pilotensuizid ...158

Feststellungen Nr. 16 – 20 ...162

IV. 3. FESTELLUNGEN (auf der Grundlage der vorhandenen Daten) ...165

IV. 4. FAZIT: DIE ZIVILE UNFALLUNTERSUCHUNG ...167

IV. 5. Diskussion ...168

V. ERMITTLUNGSAKTE DER STAATSANWALTSCHAFT DÜSSELDORF ...172

V. 1. Vorbemerkung ...172

V. 2. Aufbau der Akte / Aktenordnung der Staatsanwaltschaft ...176

Feststellungen Nr. 21 – 24 ...179

V. 3. »Zustandekommen des Verfahrens« ...181

V. 4. Fragen aufgrund von Unklarheiten ...184

V. 5. »Anlass zur Aufnahme eigener Ermittlungen« ...187

Feststellungen Nr. 25 – 26 ...188

Feststellung Nr. 27 ...189

V. 6. »Vollstreckung der Durchsuchungsbeschlüsse« ...192

Feststellung Nr. 28 ...192

Feststellung Nr. 29 ...193

V. 7. Ärztliche Schweigepflicht ...194

V. 7.1. Grundlagen ...194

V. 7.2 Schweigepflicht des Arztes gegenüber Behörden ...200

V. 7.3. Patientenakten und Anamnesen von Ärzten und konsultierten Psychiatern bzw. Psychologen ...204

Feststellung Nr. 30 ...208

VI. »Auswertung der Tabletts Apple iPad 3 (A1416)« ...209

VI. 1. Die Hypothese vom »geplanten Suizid« sowie der »Cockpit-Tür-Recherche« ...209

Feststellung Nr. 31 ...211

VI. 2. Erfassung von drei iPad-Asservaten ...213

VI. 3. Browserverlauf gemäß polizeilich-forensischer Auswertung ...220

Feststellung Nr. 32 ...233

Empfehlung Nr. 2 ...235

VI. 4 Interessenkollision ...236

VII. Anfrage BKA / Französisches Rechtshilfeersuchen ...237

VII. 1. Blatt H 00064 ...237

VII. 2. Lufttüchtigkeits-Bescheinigung und der Eigentümer ...239

VII. 3. Rechtshilfeersuchen - Blatt HA 00139 ...243

VII. 4. „fake news"-Videoauswertung ...246

Empfehlung Nr. 3 ... 248

VII. 5. Angebliche Freundin »Maria W.« ...249

VIII. Eigene Recherchen-Ergebnisse bis Dezember 2016 ...250

VIII. 1. »CVR-Leak« ...250

VIII. 2. Medikamente und Krankschreibungen ...253

Feststellung Nr. 33 259

Feststellung Nr. 34 ...260

VIII. 3. Rekonstruktion Flugbuch Andreas Lubitz ...261

Empfehlung Nr. 4 ...267

VIII. 4. Weitere medizinisch-toxikologische Abklärungen ...268

VIII. 5. DNA-Profil der Eltern von Andreas Lubitz und seines Bruders ...271

IX. Auswertung der Medienberichterstattung ... 276

X. Conclusio ...277

ANHANG ...291

Verzeichnis der verwendeten Literatur und textlicher Quellen ...291

A) Akten der Staatsanwaltschaft Düsseldorf, Abschlussbericht BEA, behördliche Verlautbarungen, ICAO ...291

B) Bücher, Akten, gedruckte Informationsquellen ...292

C) weitere Berichte ...293

D) Online-Quellen ...293

E) Sonstiges ...295

Bildnachweise ...297

Abkürzungsverzeichnis / Glossar ...299

1. Auftrag:

Der Gutachter wurde am 16. Juli 2016 von den Angehörigen des Copiloten Andreas Lubitz (†) mit Recherchen beauftragt. Diese orientieren sich maßgeblich an der bisherigen Berichterstattung in den Medien seit dem Absturz des Germanwings Fluges 4U9525 am 24.03.2015 bei Prads-Haute-Bléone in den französischen Alpen.

Darüber hinaus sollen die Behauptungen in den Medien an den einerseits öffentlich zugänglichen Quellen, wie Verlautbarungen über die staatsanwaltschaftlichen und polizeilichen Ermittlungen der Staatsanwaltschaft und Kripo Düsseldorf, den Ermittlungen der französischen Justiz sowie der französischen Flugunfalluntersuchungsbehörde Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA) sowie der deutschen Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) verifiziert werden. Als wesentliche Grundlage dazu dienen besonders die Inhalte der insgesamt 39 Aktenbände der Staatsanwaltschaft Düsseldorf unter dem Aktenzeichen 10 UJS 906/15 mit 16.086 Einzelseiten. Dazu kommen ca. 2.000 Seiten Presseartikel.

Konkret umfasst der Auftrag:

- Klärung der Fragestellung des bislang unterstellten aktiven Verschuldens des Andreas Günter Lubitz (†) an diesem Absturz sowie aller diesen entlastenden Tatsachen,

- Analyse und Aufzeigen von etwaigen, möglichen Verfahrens- und Ermittlungsfehlern im Zusammenhang mit der Flugunfalluntersuchung durch das franz. BEA, die deutsche BFU und andere beteiligte Organisationen und Individuen auf der Grundlage der gültigen europäischen Verordnungen zur Flugunfalluntersuchung sowie des völkerrechtlich relevanten ICAO Annex 13.

- Auswertung von bisheriger Medienberichterstattung auf sachliche Fehler.

Der Gutachter soll, soweit es diesem möglich ist, Entlastungsaspekte und diese belegende Indizien erheben und im Gutachten aufführen. Hierzu ermöglicht der Auftraggeber dem Gutachter die unvoreingenommene Befragung weiterer Personen aus dem Familienkreis und ihnen bekannter weiterer Personen, die sachdienliche Aussagen zur Person des Andreas Lubitz und dem Zeitraum vor dem 24.03.2015 machen können.

Außerdem sollen im Zuge der Recherchen des Gutachters und der Begutachtung der zur Verfügung stehenden Unterlagen gewonnene Sachverhalte sowie sich hieraus ergebene neue Ermittlungsansätze und/oder Beweisanträge an die dafür zuständigen inländischen und ausländischen Behörden übermittelt werden.

Der Gutachter arbeitet insofern eng mit den von den Auftraggebern hierfür beauftragten und ihm gegenüber benannten Anwälten zusammen.

Es wurde sodann vereinbart das Gutachten in Auszügen in einer Pressekonferenz der Auftraggeber am 24. März 2017 in Berlin öffentlich zu machen und es damit auch der öffentlichen Diskussion zuzuführen.

Der Gutachter erhält zum Zwecke dieser öffentlichen Diskussion die Freigabe der Auftraggeber, auch Fragen von Medienvertretern und Dritten sowie ggf. Behörden und deren Vertretern vollumfänglich und nach bestem Wissen zu beantworten.

Dabei wird jedoch keinesfalls die Identität von Informanten preisgegeben, die dem Gutachter in seiner Eigenschaft als Journalist und/oder Rechercheur im Vertrauen auf den vom Gutachter zugesagten Informantenschutz diverse Dokumente und/oder weitergehende Informationen zugänglich gemacht haben. Maßgeblich ist, dass der Gutachter bei der Informationsbeschaffung keine illegalen oder strafrechtlich relevanten Versuche unternommen hat, solche Informationen von Dritten zu erhalten. Die hierdurch gewonnenen Erkenntnisse und Detailinformationen werden allenfalls und ausschließlich den für die Ermittlungen zuständigen Strafverfolgungsbehörden zugeleitet.

2. Abstract:

Der Absturz des Germanwings Fluges 4U 9525 am 24. März 2015 war naturgemäß unmittelbar Gegenstand einer umfangreichen Berichterstattung in nationalen und internationalen Medien.

Durch eine dem Verantwortungsbereich der ermittelnden französischen Justizbehörden zuzurechnende Indiskretion bzw. Versäumnisse in deren Zuständigkeitsbereich gelangten die als vertraulich eingestuften Informationen aus dem Bereich der Flugunfalluntersuchung eines ersten, oberflächlichen und unvollständigen Abhörens der letzten Minuten des Cockpit-Voice-Recorders am Abend des 25. März 2015 in die Hände von Journalisten und wurden kurz darauf in einem ersten Bericht der New York Times publiziert.

Die in der Folge hierauf fußende sowie die später darüber hinausgehende Medienberichterstattung, hier besonders der Boulevardpresse und auch die sich auf diese beziehende seriöser Medien, führte so frühzeitig zu einer **irreparablen »Kontamination« einerseits der zivilen Flugunfalluntersuchung, aber auch der polizeilichen und staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen** im Hinblick auf die Ursachen und Hintergründe des Absturzes.

Hierdurch begünstigt entstand auf Seiten der Ermittler, aber auch besonders der Angehörigen der Opfer sowie deren Rechtsbeistände und der Medien sowie in der direkten Folge in der öffentlichen Wahrnehmung ein sogenannter **»confirmation bias«** *(Bestätigungsfehler bzw. Bestätigungstendenz)*[1], der einer objektiven und dem

[1] »Der Begriff Bestätigungsfehler, Bestätigungstendenz bzw. Confirmation Bias bezeichnet in der Kognitionspsychologie die Neigung von Menschen, Informationen so auszuwählen, zu suchen und zu interpretieren, dass diese die eigenen Erwartungen bestätigen. Dabei werden Informationen ausgeblendet, die eigene Erwartungen widerlegen könnten, sodass man einer Selbsttäuschung oder einem Selbstbetrug erliegt. Dieser Confirmation Bias bewirkt etwa bei Entscheidungen, dass man nur nach jenen Gründen sucht, die die eigene Entscheidung bestätigen. Der Confirmation Bias ist ein wesentlicher Aspekt der selektiven Wahrnehmung. Ursache für diese Bestätigungstendenz ist auch das menschliche Gehirn, das die Tendenz hat, neue Informationen immer so zu interpretieren, dass sie bestehende Vorannahmen unterstützen. Die Gründe für einen Bestätigungsfehler können an verschiedenen Stellen eines Entscheidungs- oder Urteilsprozesses entstehen. Entweder bestehen bereits starke Vorannahmen vor der Informationssuche, die man sich erst bewusst

Erfordernis nach dem positiven Ausschlussprinzip[2] vorgehenden Untersuchung völlig zuwider lief und eine solche unvoreingenommene Untersuchung geradezu nachhaltig verhinderte.

In einem sehr frühen Stadium der Untersuchung fokussierten sich sämtliche Ermittlungsansätze nur noch auf die Person des Copiloten Andreas Lubitz. Eventuell zum Absturz beitragende und im Verantwortungsbereich Dritter liegende andere Aspekte wurden dabei anscheinend vernachlässigt, bzw. gar nicht erst ermittelt oder untersucht.

Die Untersuchungen zum Absturz des Germanwings-Fluges 4U 9525 sind ein in der Geschichte der zivilen Flugunfalluntersuchung seit 1948 herausragendes exemplarisches Negativbeispiel. Es zeigt detailliert und in vielen Facetten auf, was eben gerade nicht Sinn und Zweck einer zivilen Flugunfalluntersuchung ist und wie eine solche Untersuchung durch vorschnelle Vermutungen in eine Sackgasse geführt werden kann.

Allerdings zeigen sich an diesem konkreten Beispiel auch die massiven und aus rechtsstaatlicher Sicht bedenklichen und fragwürdigen Versäumnisse und Unzulänglichkeiten von Justizbehörden und polizeilichen Ermittlern in einem sehr speziellen Bereich (Luftverkehr), der ohne die Hinzuziehung und Unterstützung von sach- und fachkundigen Experten gar nicht ermittlungstechnisch angemessen

---

machen müsste, eine verzerrte Informationssuche, d. h., eine bewusste Suche nach Informationen, die die Voran-nahmen potenziell widerlegen könnten, werden einfach ausgeblendet, eine äußerst subjektive Interpretation der Informationen ohne kritische Analyse der eigenen Interpretationen, und eine generell geringe Bereitschaft von Menschen, einmal aktualisierte Vorannahmen zu verwerfen.« Quelle: http://lexikon.stangl.eu/10640/confirmation-bias-bestaetigungsfehler-bestaetigungstendenz/

[2] In einer Flugunfalluntersuchung werden zunächst alle Möglichkeiten als Ursachen-Hypothese in Betracht gezogen. In einem nächsten Schritt werden dann durch positive Beweisführung (also eindeutige Belege) nach dem Ausschlussprinzip nicht weiter in Betracht kommende Ursachen ausgeschlossen. Am Ende dieses Prozesses erfolgt die Fokussierung auf die eigentlichen Ursachen, bzw. auch die Verkettung der Umstände, die letztendlich zu einem Absturz geführt haben. Dieses Verfahren, wird es gründlich betrieben, ist extrem zeitaufwendig, weshalb Flugunfalluntersuchungen in der Regel sehr lange dauern können. Nach einem Jahr soll nach Möglichkeit ein erster Zwischen-bericht vorgelegt werden.

abgedeckt werden kann. Dies gilt besonders für die Ermittlungstätigkeit und die daraus angeblich gezogenen Erkenntnisse in den ersten Wochen nach dem Absturz auf Seiten der Düsseldorfer Staatsanwaltschaft und der ermittelnden Sonderkom-mission »Alpen« der Kripo Düsseldorf, die unter dem Aktenzeichen **10 UJs 906/15** bis zum Sommer 2016 geführt wurden.

Durch die Weiterleitung eindeutig falscher Schlussfolgerungen und objektiv falscher Tatsachenbehauptungen aus dem vorbenannten Verfahren der Staatsanwaltschaft Düsseldorf, eben auch an die französischen Behörden fanden so – heute aus objektiver Sicht nicht mehr haltbare - erste Erkenntnisse nicht nur ihren Niederschlag in diversen Durchsuchungs- und Beschlagnahmebeschlüssen, welche sich auf grundgesetzlich geschützte Rechtsgüter der Bundesrepublik Deutschland bezogen (darunter beispielsweise auch die ärztliche Schweigepflicht), sondern führten in direkter Folge auch zur Verbreitung objektiv nicht beweis- und belastbarer Hypothesen, Vermutungen und Gerüchten in den Medien sowie ebenfalls auch in den in Frankreich geführten strafrechtlichen- und luftfahrttechnischen Ermittlungen. **Diese wurden – auch von deren Verursachern – bis heute nicht korrigiert.**

Aus eben solchen Hypothesen resultierten dann später weitere Strafanzeigen gegen am Unfallgeschehen völlig Unbeteiligte, wie beispielsweise den Copiloten Andreas Lubitz ehemals behandelnde Ärzte und weitere Familienangehörige. Solche Verfahren haben rechtlich wenig Aussicht auf Erfolg und wurden – zumindest von der Staatsanwaltschaft Düsseldorf – auch alle eingestellt.

Besonders fragwürdig sind in diesem Kontext die Verfahren, die von den Rechtsbeiständen deutscher Angehöriger der Absturzopfer in den USA anhängig gemacht wurden. Fragwürdig deshalb, weil ein Rechtshindernis im US-amerikanischen Prozessrecht, das sog. ***»Forum non Conveniens«,*** zum Tragen kommt. Den deutschen Fach-Anwälten, die die Angehörigen vertreten, müsste dies bekannt sein. Diese Besonderheit des US-Rechtssystems soll eigentlich verhindern, dass Verfahren, die in einem anderen Land einfacher geführt werden können und sollten, in den USA anhängig gemacht werden.

Aber selbst wenn ein US-Richter ein solches Verfahren wie z.B. gegen die Lufthansa-Flugschule in Phoenix (Arizona), angestrengt durch deutsche Kläger, akzeptieren würde, müsste nach gängiger US-Rechtssprechung deutsches Recht im Verfahren angewandt werden.

Weiter höchst fragwürdig und sicherlich gegen Standesregelungen verstoßend ist in diesem Kontext die **gezielte Weitergabe von Inhalten aus den Ermittlungsakten** der Staatsanwaltschaft Düsseldorf durch Rechtsbeistände der Angehörigen der Opfer an Medienvertreter. Hierunter fallen beispielsweise von Beamten der Kriminalpolizei gefertigte Fotos anlässlich der am 26.03.2015 durchgeführten Hausdurchsuchungen aus Privaträumen des Andreas Lubitz und seiner Lebensgefährtin sowie seinem Elternhaus in Montabaur, die auch nicht von der Durchsuchung umfasste Privaträume der Familie Lubitz zeigen.

Bezeichnend und aus Sicht des Gutachters nicht nachvollziehbar ist der Umstand, dass diese Weiterleitung und Veröffentlichung von Inhalten der staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsakte während der zu diesem Zeitpunkt noch laufenden Ermittlungen seitens der dafür zuständigen Staatsanwaltschaft keine Konsequenzen und auch keine weiteren Ermittlungen, wie und durch wen es dazu gekommen ist, nach sich zog. Eine diesbezügliche Dienstaufsichtsbeschwerde der Eltern von Andreas Lubitz ging ins Leere.

Die undifferenzierte und vorverurteilende Berichterstattung, besonders in den Boulevard-Medien, einschließlich der nach Ansicht des Berliner Kammergerichts[3] widerrechtlich gefertigten und publizierten Fotografien der privaten Grabesstätte der Familie Lubitz führte vermutlich auch zu Vandalismus (Brandanschlag auf die Grabstätte von Andreas Lubitz) mit strafrechtlich relevanter Störung der Totenruhe.

Dies alles führte in der Konsequenz zu der Stigmatisierung von Angehörigen des »vermeintlichen Täters« und seiner auch weiterhin andauernden medialen und weltweiten Vorverurteilung.

---

[3] vgl. Beschluss des Kammergerichts Berlin vom 30.01.2017, AZ 10 U 192/15

In diesem Zusammenhang gilt es hervorzuheben, dass nach Art. 6 Abs. 2 der internationalen Konvention zum Schutz der Menschenrechte und Grundfreiheiten (EMRK), die infolge der Ratifizierung durch die Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1952 im deutschen Recht im Rang eines Gesetzes gilt, jedoch im Vergleich zu anderen völkerrechtlichen Verträgen einige Besonderheiten aufweist (u.a. sind die einzelnen menschenrechtlichen Garantien unmittelbar anwendbares Recht), jedermann **so lange als unschuldig zu gelten und entsprechend behandelt zu werden hat, bis dessen Schuld durch ein rechtskräftiges Gerichtsurteil festgestellt werden kann.**

Auch ein behördlicher Untersuchungs- oder Ermittlungsbericht ist nicht geeignet ein rechtskräftiges Urteil vorwegzunehmen oder zu ersetzen[4].

Ebenfalls ist auch ein Abschlussbericht einer offiziellen Flugunfalluntersuchungsbehörde, wie in dem vorliegenden Fall durch das französische BEA, dazu völlig ungeeignet, weil **Ziel und Zweck eines solchen Berichtes eben keinesfalls die Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen sein darf** und er als solcher auch nicht in anderen Verfahren verwendet werden darf[5]. Dies wird leider oft und gerade in der Medienberichterstattung über Unfälle in der Luftfahrt zunehmend nicht angemessen berücksichtigt und gewürdigt, weil diese Aspekte auch angehenden und etablierten Journalisten in ihrer Ausbildung und Praxis nur selten vermittelt werden.

Eigentlich gebieten jedoch etablierte und akzeptierte weltweit gültige Richtlinien, besonders für die Arbeit von Journalisten, hier eine eindeutige Zurückhaltung sowie die Einhaltung der journalistischen Sorgfaltspflichten. Gegen diese Prinzipien des Pressecodex wurde im Zusammenhang mit der Person von Andreas Lubitz und seinen Angehörigen mehrfach und auch in presserechtlich relevanter Hinsicht verstoßen. Wesentlich ist in diesem Zusammenhang die Legaldefinition der gesetzlich verankerten »Unschuldsvermutung« eines Beschuldigten, solange bis er

---

[4] Auf der Grundlage einer behördlichen Untersuchung kann die Unschuldsvermutung nicht beseitigt werden. Diese ist nach der Rechtsprechung des BVerfG immanenter Bestandteil des verfassungs-rechtlichen Rechtsstaatsgebotes nach Artikel 20 Abs. 3 GG. Vgl. BVerfG 19, 342 <347>; 35, 311 <320>; 74, 358 <371>

[5] siehe auch weitere Ausführungen zu »Definition«

durch ein ordentliches Gericht für eine ihm nachgewiesene Tat rechtskräftig verurteilt wurde. Die Gültigkeit der »Unschuldsvermutung« wird in Deutschland abgeleitet aus Art. 103 Abs. 2 GG, Art. 6 Absatz 2 EMRK sowie aus § 261 StPO.

Insbesondere enthält die Berichterstattung zahlreicher und darunter auch vieler renommierter deutscher »Leitmedien« nachhaltige Verstöße gegen folgende Richtlinien für die publizistische Arbeit nach den Empfehlungen des Deutschen Presserates in der Fassung vom 11. März 2015:

a) Präambel
b) Ziffer 1, Wahrhaftigkeit und Achtung der Menschenwürde
c) Ziffer 2, Sorgfalt
d) Ziffer 4, Grenzen der Recherche, Richtline 4.1 und 4.2
e) Ziffer 8, Schutz der Persönlichkeit, Richtlinie 8.1, 8.2, 8.4., 8.6, 8.7, 8.8
f) Ziffer 9, Schutz der Ehre
g) Ziffer 11, Sensationsberichterstattung, Jugendschutz, Richtlinie 11.1 und 11.3
h) Ziffer 13, Unschuldsvermutung, Richtlinie 13.2

Da der beschuldigte Copilot des Fluges 4 U 9525, Andreas Lubitz, selber bei dem Absturz getötet wurde, wird es in diesem Zusammenhang keinen Strafprozess gegen ihn geben können. Zumindest nach deutschem Recht ist ein solches Verfahren nicht möglich, denn die Rechtsfähigkeit einer Person endet mit deren Tod[6]. Zu dieser Auffassung kommt auch die Düsseldorfer Staatsanwaltschaft in ihrem Abschlussvermerk zu dem Verfahren 10 UJs 906/15 vom 15.12.2016[7].

Allerdings könnten Aspekte der vorgeworfenen Tat und der Schuld in diesem Kontext sehr wohl noch in einem zukünftig eventuell zu führenden Schadensersatzprozess der Angehörigen der Opfer vor einem Zivilgericht eine Rolle spielen und dort ggf. geklärt werden. Ein solches Verfahren ist aber bisher weder in Deutschland, noch Frankreich oder den USA rechtskräftig abgeschlossen worden.

---

[6] vgl.: BGB § 1 sowie Ableitung aus § 1922
[7] vgl . Abschlussvermerk Staatsanwalt Christoph Kumpa vom 15.12.2017, Seite 4. Dd)

Damit ermangelt es in diesem Fall aber der für die Verwendung des Wortes »Täter«, ganz zu schweigen von noch deutlicheren Begriffen wie z.B. »Mörder«, der notwendigen Verurteilung durch ein ordentliches Gericht.

Auf der anderen Seite schützt die Unschuldsvermutung nach der Rechtsprechung von Bundesverfassungsgericht und Bundesgerichtshofs - die im Verhältnis zwischen Privaten, also auch im Verhältnis zwischen Presse und Betroffenem nicht unmittelbar gilt - den Betroffenen nur vor Nachteilen, die einem Schuldspruch oder einer Strafe gleichkommen, ohne dass ihm in dem gesetzlich dafür vorgeschriebenen Verfahren strafrechtliche Schuld nachgewiesen worden ist[8]. Sie schließt dagegen nicht aus, dass eine Verdachtslage beschrieben und bewertet wird[9].

Den Medien wird presserechtlich zugestanden, Behauptungen prinzipiell auch dann aufstellen zu dürfen, wenn sie noch nicht gerichtsfest zu beweisen sind[10], sonst könnten sie ihre Funktion, Fehlentwicklungen in Staat und Gesellschaft zu beobachten und mitzuteilen, nicht wahrnehmen[11] .

Der Unschuldsvermutung kommt vor allem dort wertsetzende Bedeutung zu, wo der Einzelne in einem »medialen Ermittlungsverfahren« des investigativen Journalismus vor den Augen der Öffentlichkeit beschuldigt wird [12]. Dabei darf in diesem Zusammenhang nach höchstrichterlicher Entscheidung durch den BGH über einen in diesem Sinne »ehrenrührigen Verdacht« berichtet werden, wenn es um eine die

Öffentlichkeit berührende Angelegenheit geht und ein Mindesttatbestand an Beweistatsachen vorliegt, der es möglich erscheinen lässt, dass sich die Wahrheit der Annahmen herausstellt[13]. **Dem Leser bzw. dem Zuschauer oder Zuhörer ist allerdings die Unsicherheit der Sachlage offenzulegen.**

---

[8] vgl. BVerfGE 74, 358, 371; 82, 106, 114 f., 117, 119 f.
[9] vgl. BVerfGE 82, 106, 117; BVerfG, NJW 1991, 1530, 1532; StV 2008, 368, 369; BGH, Urteil vom 30. Oktober 2012 – VI ZR 4/12 –, juris).
[10] vgl. Soehring/Seelmann-Eggebert, NJW 2000, 2466; BGH, Urt. v. 12.05.1987 – VI ZR 195/86 – NJW 1987, 222
[11] vgl. BGH, Urt. v. 03.05.1977 – VI ZR 36/74 – BGHZ 68, 331
[12] vgl. RixE. in: MünchKommBGB, 6. Aufl. 2012, Anhang zu § 12, Rdn. 163
[13] siehe BGH, Urt. v. 03.05.1977 – VI ZR 36/74 – BGHZ 68, 331

Das hierüber berichtende Medium muss sich lediglich mit gründlicher »pressemässiger« Sorgfalt von der Wahrheit, dem Inhalt und der Herkunft des Verdachts überzeugt haben, und zwar umso sorgfältiger, je schwerer der Vorwurf ist[14], wobei sich Medien zur Rechtfertigung ihres Vorgehens auf zuverlässige, vertrauensvolle Quellen verlassen dürfen, insbesondere auf amtliche Auskünfte und Mitteilungen von Verwaltungs- oder Strafverfolgungsbehörden an die Medien[15].

Die bislang vorliegenden amtlichen Untersuchungen in dieser Sache sind sicherlich nicht einem strafgerichtlichen Urteil gleichzusetzen. Andererseits begründen die vorliegenden amtlichen Stellungnahmen für die Presse durchaus einen gewissen Vertrauenstatbestand, da sie wohl überwiegend aus eigentlich über »alle Zweifel erhabenen« Quellen (Staatsanwaltschaft, Flugunfalluntersuchungsbehörde) und deren offiziellen Verlautbarungen stammen.

Bezeichnend ist aber, dass sich nicht unbedingt alle Medien in ihrer Berichterstattung an diese engen Grenzen des Wortlautes solcher Verlautbarungen gehalten haben, sondern die Aussagen teilweise höchst freimütig selber weiter interpretiert haben, wodurch nicht mehr durch diese Aussagen abgedeckte Tatsachenbehauptungen publiziert wurden. Es würde den Rahmen dieses Gutachtens sprengen, hier jeden Einzelfall dezidiert aufzuführen. Es ist jedoch in den Augen des Gutachters und seiner über 25jährigen Erfahrung als Journalist umso bemerkenswerter, dass die Staatsanwaltschaft Düsseldorf bei solchen, objektiv falschen Tatsachenbehauptungen offenkundig weder interveniert, noch um eine Richtigstellung gebeten hat.

Aus heutiger Sicht kann auch nicht mehr behauptet werden, Andreas Lubitz sei depressiv gewesen. Dafür fanden auch die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft keinerlei Anhaltspunkte. In der Einstellungsverfügung vom Dezember 2016 heisst es:

---

[14] vgl. BGH, Urt. v. 03.05.1977 – VI ZR 36/74 – BGHZ 68, 331; BGH, Urt. v. 12.05.1987 – VI ZR 195/86 – NJW 1987, 222

[15] (Löffler/Steffen, Presserecht, 6. Aufl. 2015, § 6 LPG Rdn. 169 ff.; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 27. Januar 2016 – 5 U 5/15 –, juris)

> ***»ein Zusammenhang zwischen einer entsprechenden organischen Erkrankung und einer zum Vorfallzeitpunkt gerade nicht diagnostizierten Depression (ist) nicht festzustellen[16].«***

und

> ***»Keiner der 2014/2015 behandelnden Ärzte – (...) psychiatrische Fachärzte oder sonstige Mediziner – hat bei Andreas Lubitz zu diesem Zeitpunkt eine Depression diagnostiziert (...) kein Arzt und Therapeut (hat) Suizidgedanken festgestellt[17]...«***

Darüber hinaus ist festzustellen, dass von der Staatsanwaltschaft Düsseldorf erwirkte Durchsuchungs- und Beschlagnahmebeschlüsse objektiv auf falschen Tatsachenbehauptungen beruhen und die Zuordnung eines wesentlichen Asservates, hier dem iPad mit angeblich inkriminierenden Suchverläufen nach Suizid und Cockpittür, falsch ist. Dieses iPad wurde gar nicht in der Wohnung sichergestellt, sondern erst am Abend des 26.03.2015 durch eine dritte Person der Polizei übergeben[18]. Auch sind die gezogenen Schlüsse aus den angeblichen Browserverläufen falsch und zeitlich nicht konsistent mit wirklichen Gegebenheiten (z.B. Buchbestellung Amazon).

Schliesslich wurden auch bei der zivilen Flugunfall-(Sicherheits-)untersuchung des französischen Bureau d'Enquetes des Analyse (BEA), an denen Deutschland in Person des Dipl.Ing. (FH) Johann Reuss beteiligt war, aus Sicht des Gutachters erhebliche Fehler gemacht, die nicht mit den Vorgaben des ICAO Annex 13 sowie der einschlägigen Richtlinen und Anleitungen [19] zum untersuchungsrelevanten Komplex »Human Factors« stehen. Die Untersucher waren ausnahmslos alle Ingenieure, die Human Factor Experten beider Behörden wurden nicht involviert, obwohl gerade auf deutscher Seite (BFU) ein sehr erfahrener Flugpsychologe und Human Factor Spezialist zur Verfügung gestanden hätte, in Frankreich ein Gerichtsmediziner.

---

[16] Abschlussvermerk Staatsanwaltschaft Düsseldorf 10 UJs 906/15, S. 7
[17] Abschlussvermerk Staatsanwaltschaft Düsseldorf 10 UJs 906/15, S. 8
[18] vgl. HA 09801, Vernehmung Kathrin G[redacted] vom 26.03.2015
[19] vgl. ICAO Manual of Aircraft Accident Investigation (Doc 9756) sowie Human Factors Digest No. 7 (ICAO Circular 240-AN/144)

Eindeutige Fehler des deutschen Untersuchungsführers (BFU) Johann Reuss in der Analyse und Interpretation medizinischer Daten, die Übermittlung dieser sowohl an Staatsanwaltschaft, wie auch and die französischen Behörden (Justiz und BEA) führten zu objektiv falschen Schlussfolgerungen in Bezug auf den vermeintlichen Gesundheitszustand von Andreas Lubitz zum Unfallzeitpunkt, die auch im Abschlussbericht und folglich auch der Medienberichterstattung ihren Niederschlag fanden. Obwohl mehrfach hierauf von der Familie Lubitz hingewiesen hat er es bis heute abgelehnt, diese Fehler zu korrigieren. Genauso wie er die Bitte der Familie ohne stichhaltige oder nachvollziehbare Begründung ablehnt, beim Anhören des Cockpit Voice Recorders durch den vorbenannten Human-Factor-Spezialisten und Psychologen der BFU begleitet zu werden.

Ein »gerichtsverwertbare« Entlastung von Andreas Lubitz ist aufgrund der dem Gutachter vorliegenden Daten und Beleglage derzeit nicht möglich. Genauso ist aber bei kritischer Überprüfung vorliegenden Belege und Indizien, hier der dem Gutachten zugrundeliegenden Akte der Staatsanwaltschaft Düsseldorf und den bisherigen Ergebnissen der Ermittlungen sowie der Untersuchungen des BEA nicht über jeden Zweifel erhaben erwiesen, dass Andreas Lubitz in suizidaler Absicht das Flugzeug mit der Kennung D-AIPX am 24. März 2015 vorsätzlich und als Folge einer bewussten oder sogar geplanten Aktion zum Absturz gebracht hat.

Es bestehen daher nach Meinung des Gutachters erhebliche Zweifel an der »erwiesenen Schuld« von Andreas Lubitz, sowohl in rechtlicher, als auch objektiver Hinsicht. Genaue Aussagen hierzu können vor allem erst dann getroffen werden, wenn:

a) **alle Widersprüche, die dieses Gutachten anführt, aufgeklärt sind und**

b) **das Anhören des kompletten Cockpit-Voice-Recorders-Bandes (Hinflug und Unfallflug) sowie**

c) **die Herausgabe der Daten des Flugdatenschreibers erfolgt ist und**

d) **diese durch entsprechende Fachexperten unabhängig begutachtet**

werden konnten. Zu diesem Team sollten gehören: Human-Factors-Spezialisten mit fliegerischem und psychologischem Hintergrund, Anästhesisten, Airbus-A320-Piloten, Experten für Wartung und Instandhaltung von Flugzeug und Triebwerken, Airbus-System-Ingenieure und Psychiater.

e) Darüber hinaus wäre die Herausgabe der Flug- und Funkprotokolle der militärischen Flugüberwachung in Orange, Frankreich sowie

f) die aller Radardaten (inkl. militärischer) einschliesslich Mode ADS-B wünschenswert und

g) die Mitschnitte der Funksprüche anderer Flugzeuge, die in den fraglichen Lufträumen (Hin- und Unfallflug) zwischen 07:00 Uhr und 11:30 Uhr MEZ unterwegs gewesen sind.

h) Schliesslich sollten die vom forensischen Pathologen Dr. med. Frank van de Goot vorgeschlagenen post-mortem Analysen an den im Gewahrsam der französischen Gerichtsmedizin befindlichen Leichenteilen und Gewebeproben des Andreas Lubitz vorgenommen werden um zu verifizieren, ob eventuell andere gesundheitliche Beeinträchtigungen zum Zeitpunkt des Unfalles vorgelegen haben.

Sicherlich gibt es auch noch alternative Erklärungen für den Hergang und Ablauf des Unfalles von Flug 4 U 9525 und eine davon wäre z.B. »incapacitation« (Handlungsunfähigkeit). Ursächlich hierfür könnte sein z.B. ein Schlaganfall, Herzinfarkt, komatöser Zustand oder aber Intoxikation durch »Fumes«, also toxische Gase, inbesondere wenn eine »Vorbelastung« bereits bestanden hat.

Im Zuge der eigenen hier angestellten Untersuchungen und Recherchen wurde daher zunächst das Flightlog (Flugbuch)[20] von Andreas Lubitz wieder hergestellt.

[20] Jeder Pilot führt sein persönliches Flugbuch. Dies enthält in der Regel neben Datum und geflogener Strecke auch das Muster und die jeweilige Registrierung des Flugzeuges,

Dazu wurden die Angaben der Germanwings[21] über alle von Andreas Lubitz seit dem 11.02.2014 (Erhalt der Multi-Pilot-License, MPL) durchgeführten Flüge. In einem weiteren Recherchezug wurden die Registrierungen der jeweiligen Flugzeuge mit den aktuellen Flugbewegungen an diesen Tagen validiert.

Als nächster Schritt wurden die Registrierungen der jeweiligen Flugzeuge mit Meldungen und Berichten über sogenannte »Fume/Smell Events« und andere sicherheitsrelevante Vorfälle verglichen. Dabei wurde auffällig, dass Andreas Lubitz überwiegend auf Flugzeugen der Germanwingsflotte eingesetzt war, die vor oder nach seinen Flügen in sicherheitsrelevante Vorfälle, u.a. sogenannte »Fume/Smell Events« involviert waren und zu denen es Meldungen und Berichte gibt.

In einem weiteren Rechercheschritt wurden die jeweilgen Maschinen anhand ihrer Registrierungen mit relevanten Einträgen im Wartungssystem (AMOS) der Lufthansa verglichen. Dabei war auffällig, dass oftmals die vom Hersteller Airbus nach dem Eintritt eines solchen Ereignisses vorgegebenen Wartungsschritte [22] nicht durchgeführt wurden (u.a. Reinigung des Environmental Control Systems (ECS) und der jeweiligen Airducts). Obgleich Andreas Lubitz offenbar nicht direkt während eines aktiven Einsatzes als Pilot in einen solchen Vorfall involviert gewesen ist, fällt auf, dass er Maschinen, die in solche Vorfälle involviert waren oder nach seinen Flügen wurden, geflogen ist.

Nach Ansicht der in diesem Zusammenhang konsultierten externen Experten, wie den niederländischen Flugmediziner Dr. Michel Mulder, ist es durchaus in Betracht zu ziehen, dass Andreas Lubitz durch »kontaminierte Kabinenluft« gesundheitlich beeinträchtigt wurde. Solche Beeinträchtigungen können nach bisherigen medizinischen Erkenntnissen durchaus einen akkumulierenden Effekt aufweisen,

---

mit dem diese Flüge durchgeführt wurden. Es dient auch als Nachweis über die tatsächlichen Flugstunden. Ein digitales Flugbuch hat Andreas Lubitz nicht geführt, das Flugbuch in Papierform wurde vermutlich bei dem Absturz vernichtet. Es taucht in der Akte jedenfalls nicht auf.

[21] vgl. HA 09726 ff

[22] siehe auch: »APU maintenance guidelines to avoid smell in cabins«, S.4 ff in Flight Airworthiness Support Technology)FAST, Airbus technical magazine # 52, August 2013, ISSN 1293-5476 sowie »21-00-00-810-801-A-Oil in the Air Conditioning System«, Airbus TSM, Type A318/A319/A320/A321.

dass heisst, es könnten hierdurch plausbile Gründe vorliegen, die einerseits die bei Andreas Lubitz plötzlich aufgetretenen Sehbeschwerden, andererseits auch psychische Veränderungen, bis hin zu einem kognitiven Totalausfall bzw. einer plötzlich auftretenden »Incapacitation[23]« möglich machen könnten.

Aus diesem Grund wurde versucht zu ermittelen, wie hoch die Wahrscheinlichkeit ist, dass Andreas Lubitz zu den bisher bekannten Risikogruppen[24] für solche Fälle gehört. Dr. Mulder führte dazu aus, dass er auch sehr junge Patienten (25 Jahre alt) in seiner Praxis hat, die schwere Symptome in einem Zeitraum von zwei Jahren entwickelt haben, anhängig vom Typ und Wartungszustand der geflogenen Flugzeuge der Anzahl der jeweiligen täglichen Starts und Landungen[25]. Es wurden daher DNA Untersuchungen mittels Blutproben der Eltern sowie des leiblichen Bruders von Andreas Lubitz durchgeführt. Diese hatten zum Ergebnis, dass der Vater zu der Gruppe der »mittleren Metabolisierer«, die Mutter der Gruppe der »schlechten Metabolisierer« angehört und der Bruder zwischen beiden Gruppen eingeordnet werden muss. Hier wären weitere forensische Analysen anhand von noch bei den französischen Untersuchungsbehörden gesicherten Muskelgewebeproben wünschenswert.

Wenn jedoch andererseits die Hypothese der Ermittler zutreffend sein sollte, dass Andreas Lubitz das Flugzeug in suizidaler Absicht zum Absturz gebracht haben soll, dann muss dafür ein wirklich plausibles Motiv gefunden und glaubhaft belegt werden. Alle bisherigen Ansätze der Ermittlungen sind hier nicht wirklich überzeugend und halten insbesondere einer kritischen Überprüfung nicht stand. Auch eventuelle wirtschaftliche Überlegungen, die durch den Verlust der Fluglizenz, eingetreten wären, gab es nach Ansicht der Staatsanwaltschaft nicht[26].

---

[23] vgl. Gutachten Kapitel III.6.2. Pilot Incapacitation

[24] Abhängig von der individuellen Fähigkeit die bei Kontaminationsereignissen auftretenden neurotoxisch wirkenden Giftstoffe abzubauen hat Dr. Mulder drei Gruppen aufgestellt. Hierbei werden mittels DANN Untersuchungen speziell die folgenden Gen-Codes für Abbaus-Enzyme betrachtet (CYP2B6*4, CYP2C 19*2, CYP2C19*3, PON1_M55L und PON1 Q192R) und mit den jeweiligen Ergebnissen anderer bisher bekannter und untersuchter Fälle verglichen.

[25] vgl. Email-Korrespondenz Dr. Michel Mulder vom 21.02.2017

[26] vgl. HA 00036 unten, Staatsanwaltschaft Düsseldorf vom 08.04.2015

Aus Sicht des Gutachters würden hier einzig persönliche Motive im Zusammenhang mit der Beziehung von Andreas Lubitz zu seiner Lebensgefährtin Kathrin G[redacted] in Betracht kommen, für die es jedoch keinerlei fundierte Anhaltspunkte gegeben hat. Im Gegegnteil, Kathrin G[redacted] hatte ihn bereits während seiner depressiven Episode im Jahr 2008/2009 massgeblich unterstützt. Die Beziehung war in den folgenden Jahren gefestigt worden. Zum Zeitpunkt des Unfalles gab es konkrete Pläne für eine Hochzeit und einen Kinderwunsch. Dies wurde auch noch in der Woche vor dem Unfall gemeinsam mit dem Bruder des Verstorbenen, im Verlauf dessen mehrtägigen Besuches in Düsseldorf, gemeinsam thematisiert.

Die Empfehlung des Gutachters lautet daher, zunächst über entsprechende Anträge bei den französischen Justizbehörden die dringend notwendige, sach- und fachgerechte Reevaluierung aller dort vorhandenen Beweismittel zu beantragen. Dies wäre aus Sicht der in diesem Zusammenhang von den Auftraggebern des Gutachtens beauftragten französischen Anwältin über eine Nebenklägerschaft in dem in Frankreich noch anhängigen und bislang nicht abgeschlossenen gerichtlichen Untersuchungsverfahren möglich. Ein erster Antrag wurde allerdings vom zuständigen Gericht in Marseille am 07.03.2017 abschlägig beschieden und wird derzeit durch die nächst höhere Instanz erneut geprüft.

Berlin, den 30. März 2017

I. Absturz Germanwings Flug 4U9525 am 24.03.2015

I.1. Chronologie der Ereignisse

Eine Maschine der Germanwings vom Typ Airbus A320-200 mit der amtlichen Registrierung D-AIPX befand sich am 24.03.2015 mit 144 Passagieren und einer sechsköpfigen Besatzung an Bord auf der Flugfläche 380 (38.000 Fuss = 11.582 Meter) etwa 30 nautische Meilen (= 55,5 Km) südöstlich der französischen Stadt Marseille, als das Flugzeug in einen schnellen Sinkflug (»rapid descent«) überging[27]. Die Maschine befand sich auf dem Flug von Barcelona (Spanien) nach Düsseldorf (Deutschland).

Der Radarkontakt mit der französischen Flugsicherung in Aix-en-Provence brach gegen 10:41 Uhr MEZ (= 09:41 UTC) etwa 12 nautische Meilen südwestlich der französischen Stadt Barcelonette und 75 nautische Meilen (= 139 Km) nordöstlich von Marseille ab.

Das Wrack der Maschine wurde im Umfeld der Koordinaten N 44° 16'47.2 und E 006°26'19.1 in einer Höhe von 5.250 Fuss (= 1.550 Meter)[28] in gebirgigem Gelände im Magistrat Prads-Haute-Bléone gefunden. Alle Insassen der Maschine wurden beim Aufprall getötet.

Im offiziellen abschließenden Unfallbericht der französischen Flugunfalluntersuchungsbehörde Bureau d'Enquêtes des Analyse (BEA) vom März 2016 heißt es auf S. 30:

> *»Das Wrack war zersplittert und eine große Anzahl von Wrackteilen lagen in einer abfallenden felsigen Schlucht auf vier Hektar verstreut. Die größten Flugzeugteile waren ca. 3 bis 4 m lang.*
>
> *Am unteren Teil der Unfallstelle, ca. 20 m über der Schlucht, befindet sich ein Gebiet, in dem die Vegetation aufgerissen, Baumstämme entwurzelt, Äste abgebrochen und der Boden zerwühlt wurde. Teile der Tragflächen und des Rumpfes wurden in diesem*

[27] vgl. AVHERALD, » Crash: Germanwings A320 near Barcelonnette on Mar 24th 2015«
[28] vgl. BEA Abschussbericht D-AIPX, S. 30

Gebiet gefunden. Abgesehen von diesem Gebiet und dem eigentlichen Trümmerfeld wurde kein weiterer Kontakt des Flugzeuges mit der Umgebung im Bereich der Unfallstelle festgestellt.

Vor Ort wurden Bauteile, die zu unterschiedlichen Teilen des Flugzeuges gehörten, identifiziert. Ein Triebwerk war in viele Teile zerbrochen und lag in der östlichen Hauptschlucht. Die Trümmer des anderen Triebwerks wurden in der westlichen Hauptschlucht, begrenzt auf ein kleines Gebiet, gefunden.

Das Hilfstriebwerk (Auxiliary Power Unit, APU) wurde im oberen Teil der Unfallstelle gefunden, dutzende Meter von dem Teil des hinteren Rumpfes entfernt, an dem das Seitenleitwerk befestigt war. Eines der Hauptfahrwerke wurde in der Nähe dieses Teils des Rumpfes gefunden.

Teile des Cockpits (Zutrittstür zum Cockpit, Sidestick, Sicherheitskamera) wurden ebenfalls im oberen Teil der Unfallstelle gefunden.
Der untere Teil der Unfallstelle roch stark nach Kerosin.

Der CVR[29], QAR[30] und der FDR[31] wurden am 24. März, 28. März, und 2. April 2015 gefunden und sofort zur Analyse zur BEA gebracht.

Hinweis: Die Front des FDR wurde getrennt vom Rest des Rekorders, in dem sich das Crash Modul befindet, gefunden.«[32]

In einer ersten Meldung wurde die französische Luftaufsichtsbehörde Direction Generale de l'Aviation Civile (DGAC) zitiert, wonach die Besatzung einen Notruf abgesetzt hätte, kurz bevor das Flugzeug in der Nähe der Ortschaft Bassinet vom Radar verschwunden wäre[33].

---

[29] (Anm. d. Verf.) CVR = Cockpit Voice Recorder, Sprachaufzeichnungsrekorder
[30] (Anm. d. Verf.) QAR = Quick Access Recorder,
[31] (Anm. d. Verf.) FDR = Flight Data Recorder, Flugdatenschreiber
[32] vgl. BEA Abschlussbericht D-AIPX, S. 30
[33] vgl. AVHERALD, » Crash: Germanwings A320 near Barcelonnette on Mar 24th 2015«

In einer ersten Pressekonferenz gegen 15 Uhr MEZ in Deutschland bestätigten Germanwings und Lufthansa den Absturz von Flug 4 U 9525 in den französischen Alpen mit 144 Passagieren, darunter 2 Babies, und einer sechsköpfigen Besatzung. Nach den Angaben in dieser Pressekonferenz hätte die Maschine um **10:45 Uhr MEZ** ihre Reiseflughöhe erreicht und eine Minute später einen acht Minuten dauernden Sinkflug begonnen.

Der Kontakt zum Radar sei um **10:53 Uhr MEZ** auf einer Höhe von 6.000 Fuss abgerissen. Das Flugzeug sei von Airbus im Jahr 1991 an die Lufthansa ausgeliefert worden und hätte alle erforderlichen Wartungsüberprüfungen einschließlich einer Überprüfung am 23.03.2015 erfahren. Die letzte große Wartung wäre im Sommer 2013 durchgeführt worden.

Der Kapitän hätte über eine Erfahrung von 6.000 Flugstunden verfügt. Die Fluggesellschaft hätte widersprüchliche Informationen der französischen Flugsicherung über einen angeblichen Notruf der Maschine erhalten[34].

Die französische Flugsicherung erklärte, dass es keinen Notruf seitens des Flugzeuges gegeben hätte. Es sei hier anfangs eine »Verwirrung« entstanden, weil die Fluglotsen in Marseille einen Notruf ausgelöst hätten, als sie die Maschine unterhalb der sicheren Höhe des Sektors auf ihrem Radar gesehen hätten[35].

Gegen 19:00 Uhr MEZ erklärte das französische Innenministerium, dass eine erste »Black Box« (Flugdatenschreiber) gefunden worden wäre[36].

Die französische Flugunfalluntersuchungsbehörde, das Bureau d'Enquêtes des Analyse (BEA) erklärte, dass es sieben Flugunfalluntersucher in das Absturzgebiet

[34] vgl. AVHERALD, » Crash: Germanwings A320 near Barcelonnette on Mar 24th 2015«
[35] vgl. AVHERALD, » Crash: Germanwings A320 near Barcelonnette on Mar 24th 2015«
[36] vgl. AVHERALD, » Crash: Germanwings A320 near Barcelonnette on Mar 24th 2015«

entsendet hätte und kündigte für den 25. März um 16:00 Uhr MEZ eine Pressekonferenz an[37].

Die deutsche Flugunfalluntersuchungsbehörde, die Bundesstelle für Flugunfall-untersuchung (BFU) erklärte, dass sie drei Flugunfalluntersucher an die Absturzstelle entsendet habe[38].

Die Maschine hatte vor dem Unglücksflug mit der gleichen Besatzung bereits den Flug GWI 4U9524 von Düsseldorf in das spanische Barcelona durchgeführt. Sie war um 07:01 Uhr MEZ in Düsseldorf gestartet und um 08:57 Uhr MEZ in Barcelona gelandet[39].

Am 25.03.2015 erklärte das BEA in einer Pressekonferenz, dass sich die Maschine auf der im Flugplan festgelegten Route befand. Nach einer kurzen Zeit auf ihrer Reiseflughöhe von 38.000 Fuss begann die Maschine um 09:30 Uhr (UTC) mit einer Sinkrate von 3.500 Fuss pro Minute zu sinken. Die letzte von der französischen Flugsicherung aufgezeichnete Radarposition war in einer Höhe von 6.175 Fuss über dem Meeresspiegel um 09:40 Uhr und 47 Sekunden (UTC) sehr nahe der späteren Aufschlagstelle. Das Flugzeug kollidierte kurz darauf mit sehr hoher Geschwindigkeit mit dem Grund.

Der Cockpit Voice Recorder sei am 24.03.2015 erheblich beschädigt an der Unfallstelle gegen 17:00 Uhr (MEZ) gefunden und an das BEA übergeben worden. Am Morgen des 25.03.2015 gegen 09:45 Uhr (MEZ) wurde der Datenspeicher extrahiert. Es gab Anfangs einige Probleme die extrahierten Daten auszulesen, aber es sei der BEA gelungen eine lesbare Audiodatei zu gewinnen.

Auf Fragen von anwesenden Journalisten erklärte das BEA, dass man erst einige Minuten vor der Pressekonferenz in der Lage gewesen sei den Tonträger ein erstes Mal abzuhören und daher dazu noch keine Angaben machen könne.

---

[37] vgl. AVHERALD, » Crash: Germanwings A320 near Barcelonnette on Mar 24th 2015«
[38] vgl. AVHERALD, » Crash: Germanwings A320 near Barcelonnette on Mar 24th 2015«
[39] vgl. BEA Abschussbericht D-AIPX, S. 12

Die Trümmer und deren Verteilung im Unfallgebiet lasse nicht darauf schliessen, dass sich an Bord eine Explosion ereignet hätte. Von Journalisten mit Gerüchten aus finnischen Medien konfrontiert, die sich wiederum auf Informationen der finnischen Luftaufsichtsbehörde bezogen, es hätte eine geplatzte Cockpitscheibe gegeben, erklärte das BEA: *»Wir haben keine solchen Informationen erhalten.*[40]*«*

Am Morgen des 26.03.2015 erklärte der französische Staatsanwalt Brice Robin in einer Pressekonferenz in Marseille, dass der erste Offizier zum Zeitpunkt der Kollision mit dem Gelände allein im Cockpit gewesen sei. Er hätte nicht gesprochen, nur normales Atmen sei zu hören gewesen, nachdem der Kapitän das Cockpit verlassen hatte. Der Kapitän sei nicht in der Lage gewesen zurück in das Cockpit zu gelangen. Der erste Offizier habe einen rapiden Sinkflug eingeleitet. Dafür hätte es keine Veranlassung gegeben. Auch dafür, nicht mehr mit der Luftverkehrskontrolle zu kommunizieren, hätte es keine Veranlassung gegeben, und auch keinen Grund die Cockpit-Tür nicht wieder zu öffnen. Aufgrund der zu diesem Zeitpunkt verfügbaren Informationen könne nur gesagt werden, dass das Atmen des ersten Offiziers nicht mit der Atmung einer Person übereinstimme, die an einem Herzanfall oder einer anderen gesundheitlichen Beeinträchtigung leide. Ausser der Atmung sei es absolut still im Cockpit gewesen, Schreie wären erst hörbar in den letzen Momenten vor dem Aufprall. Während der letzten 10 Flugminuten sei nicht gesprochen worden. Staatsanwalt Robin **glaubt**, dass der erste Offizier die Tür absichtlich nicht geöffnet habe[41]. Zu diesem Zeitpunkt lagen weder der Gendarmerie noch dem BEA noch irgendwelche Stimmproben der beiden Piloten vor. Dies geht auch aus einem diesbezüglichen Protokollvermerk hervor[42]. Der Rückschluss, welche Stimme zu welcher Person gehört, erfolgt aufgrund der Vermutung, dass die »kräftigere Stimme«, die »sicherer« klingt und »eine gewissen Erfahrung« verspüren lässt, Kapitän Sondenheimer zugeordnet wird.

---

[40] vgl. AVHERALD, » Crash: Germanwings A320 near Barcelonnette on Mar 24th 2015« sowie
http://www.pprune.org/rumours-news/558654-airbus-a320-crashed-southern-france.html
[41] vgl. Pressekonferenz der Staatsanwaltschaft Marseille, Procurateur Brice Robin am 26.03.2015
[42] HA 05127

Procureur de la Republique Brice Robin / Foto: Ruoppolo Guillaume/dpa

Am 26.03.2015 bestätigte die Lufthansa in einer gemeinsamen Pressekonferenz mit Germanwings, dass der Kapitän über einen Flugerfahrung von 6.000 Flugstunden verfügte und der erste Offizier von 630 Flugstunden. Beide Gesellschaften wollten sich zu den Meldungen in den Medien unter Bezug auf die Ausführungen von Staatsanwalt Robin nicht äussern. Sie teilten mit, dass sie schockiert seien darüber akzeptieren zu müssen, dass der erste Offizier den Kapitän aus dem Cockpit **ausgesperrt haben solle** und das Flugzeug absichtlich in einen Berg gesteuert habe. Die Piloten im Lufthansa-Konzern gingen alle durch ein detailliertes Auswahlverfahren und psychologische Tests. Der erste Offizier habe seine Ausbildung im Jahr 2008 begonnen, als Flugbegleiter gearbeitet, seine Ausbildung nach einer weiteren Überprüfung fortgesetzt, alle Prüfungen bestanden und seine Pilotenlaufbahn als erster Offizier auf dem Flugzeugmuster Airbus A 320 im Jahr 2013 begonnen.

Thomas Winkelmann, CEO Germanwings, und Carsten Spohr, CEO Lufthansa / Foto: Guillaume Horcajuelo/dpa

Der Lufthansa-Vorstandsvorsitzende Carsten Spohr erklärte, dass, wenn auf dem Keypad vor dem Cockpit der sogenannte „Notfall-Code" (Emergency code) eingegeben wird, der Pilot im Cockpit ein Hinweissignal erhalten würde und die Gelegenheit habe die Tür zu öffen oder zu verschliessen. Wenn der Pilot überhaupt nicht reagieren würde, öffne sich die Tür nach Eingabe des Notfall-Codes. Wenn der Pilot die Tür verriegelt, bleibt sie für fünf Minuten verschlossen, bevor erneut der Notfall-Code eingegeben werden kann. Bei Lufthansa gäbe es kein Standardverfahren, durch das immer ein weiteres Besatzungsmitglied im Cockpit anwesend sein muss, wenn dieses von einem der Piloten verlassen wird. Der Kapitän sei berechtigt das Cockpit im Reiseflug zu verlassen, zum Beispiel für einen Toilettengang.

Am Nachmittag des 26.03.2015 erklärte die Staatsanwaltschaft Düsseldorf in einer Pressemitteilung[43] zum gegenwärtigen Stand der Ermittlungen:

[43] vgl. Presseerklärung der Staatsanwaltschaft Düsseldorf zum Absturz des Fluges 4U 9525 vom 26.03.2015

»Die Staatsanwaltschaft Düsseldorf führt (...) unter dem Aktenzeichen 10 UJS 906/15 ein Ermittlungsverfahren, um die näheren Umstände des Todes der Fluggäste und der Besatzung aufzuklären. Die Behörde hat die Ermittlungen landesweit an sich gezogen, weil im dortigen Zuständigkeitsbereich mehrere Opfer ihren Wohnsitz hatten. Auf der Grundlage der öffentlich bekannt gemachten Ermittlungserkenntnisse der Staatsanwaltschaft Marseille finden in Abstimmung mit den französischen Ermittlungsbehörden in Düsseldorf und anderenorts richterlich angeordnete Durchsuchungen statt. (...) Die Durchsuchungen dienen insbesondere der Auffindung und Sicherstellung persönlicher Unterlagen, um Anhaltspunkte für einen denkbaren Tathintergrund zu gewinnen...«

Am 26.03.2015 erklärte das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur, dass das Ministerium und seine Experten zuversichtlich seien den Flugdatenschreiber (FDR) zu finden und auszulesen und so mehr konkrete Informationen über die letzten Minuten des Fluges zu erhalten.

Am 26. und 27.03.2015 erklären mehrere deutsche und europäische Airlines, dass sie ihre Standardverfahren mit sofortiger Wirkung geändert hätten. Ab sofort müssen immer zwei Besatzungsmitglieder im Cockpit anwesend sein. Wenn einer der Piloten die Toiletten aufsuchen möchte, müsse ein weiterer Pilot oder ein Flugbegleiter ins Cockpit kommen und sich dort so lange aufhalten, bis der austretende Pilot zurück käme. Zuvor hatte der Gutachter in seiner Eigenschaft als Luftfahrtexperte sowohl beim Nachrichtensender N24 als auch bei der Deutschen Welle darauf hingewiesen, dass dieses Verfahren schon seit Jahren ein Standardverfahren beispielsweise bei vielen US-Fluggesellschaften und bei British Airways sei.

Am 27.03.2015 veröffentlich die Staatsanwaltschaft Düsseldorf folgende Presse-erklärung[44]:

[44] vgl. Presseerklärung II der Staatsanwaltschaft Düsseldorf zum Absturz des Fluges 4U 9525 vom 27.03.2015

»Die Staatsanwaltschaft Düsseldorf hat am gestrigen Abend die Durchsuchung der Wohnungen des verstorbenen Co-Piloten in Düsseldorf und Rheinland-Pfalz abgeschlossen.

Die Maßnahmen haben nicht zur Auffindung eines sog. Abschiedsbriefes oder Bekennerschreibens geführt. Ebenso wenig haben sich Anhaltspunkte für einen politischen oder religiösen Hintergrund des Geschehens ergeben.

Allerdings wurden Dokumente medizinischen Inhalts sichergestellt, die auf eine bestehende Erkrankung und entsprechende ärztliche Behandlungen hinweisen. Der Umstand, dass dabei u.a. zerrissene, aktuelle und auch den Tattag umfassende Krankschreibungen gefunden wurden, stützt nach vorläufiger Bewertung die Annahme, dass der Verstorbene seine Erkrankung gegenüber dem Arbeitgeber und dem beruflichen Umfeld verheimlicht hat. Vernehmungen hierzu sowie die Auswertung von Behandlungsunterlagen werden noch einige Tage in Anspruch nehmen. Sobald belastbare Erkenntnisse vorliegen, werden wir die Angehörigen und die Öffentlichkeit weiter informieren.

Die Kolleginnen und Kollegen in Frankreich sind vom Dezernenten des Verfahrens über die vorläufigen Ergebnisse der auch von französischer Seite angeregten Maßnahmen in Kenntnis gesetzt worden.«

Am 28.03.2015 berichtet die Staatsanwaltschaft in Marseille, dass die Suche nach dem Flugdatenschreiber (FDR) weiter anhalte. Die Staatsanwaltschaft würde derzeit kein Szenario ausschliessen, einschliesslich eines technischen Problems mit dem Flugzeug. Die Ermittlungen im sozialen Umfeld des Copiloten würden andauern.

Am 27.03.2015 veröffentlich die Staatsanwaltschaft Düsseldorf folgende Presserklärung[45]:

[45] vgl. Presseerklärung III der Staatsanwaltschaft Düsseldorf zum Absturz des Fluges 4U 9525 vom 30.03.2015

»Die Staatsanwaltschaft Düsseldorf wertet unter Federführung eines erfahrenen Kapitaldezernenten und unterstützt durch mehrere Kolleginnen und Kollegen die bislang sichergestellten Beweismittel aus.

Zudem sind bereits eine Reihe von Zeugen aus dem persönlichen und beruflichen Umfeld vernommen worden. Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass sich die Staatsanwaltschaft nicht an Spekulationen zur Motivlage des verstorbenen Co-Piloten beteiligen will und kann. Die Ermittlungsbehörden haben sich allein an Fakten zu halten. Aufgrund der sichergestellten Dokumente und Dateien können indes bereits folgende - vorläufige - Bewertungen vorgenommen werden.

Die zuvor in Presseerklärungen mitgeteilten Ergebnisse von Beweiserhebungen gelten uneingeschränkt fort. Insbesondere fehlt es weiterhin sowohl an der belegbaren Ankündigung einer solchen Tat als auch an einem aufgefundenen Tatbekenntnisses. Ebenso wenig sind im unmittelbaren persönlichen und familiären Umfeld oder am Arbeitsplatz besondere Umstände bekannt geworden, die tragfähige Hinweise über ein mögliches Motiv geben können.
Die entsprechenden ärztlichen Dokumentationen weisen bislang keine organische Erkrankung aus. Der Co-Pilot war vor mehreren Jahren - vor Erlangung des Pilotenscheines - über einen längeren Zeitraum mit vermerkter Suizidalität in psychotherapeutischer Behandlung. Im Folgezeitraum und bis zuletzt haben weitere Besuche bei Fachärzten für Neurologie, Psychiatrie und Psychotherapie mit entsprechenden Krankschreibungen stattgefunden, ohne dass dabei allerdings Suizidalität oder Fremdaggressivität attestiert.«

Am 31.03.2015 erklärt das französische BEA, dass die Untersuchungen andauern und sich diese derzeit auf die Details des Flugverlaufes auf der Grundlage der Cockpit-Voice-Recorder-Aufzeichnung und anderer Flugdaten, so wie sie zur verfügbar gemacht werden, fokussieren. Dabei geht es auch um die Identifikation von systemischen Schwachstellen, die möglicherweise zu dieser Katastrophe oder ähnlichen Vorfällen geführt haben. Ein besonderes Interesse gilt dabei der Cockpit-Tür und der Programmierung und Funktionsweise des Schliesssystems sowie den Verfahren zum Eintritt und dem Verlassen des Cockpits. Ausserdem betrachtet man Kriterien und Verfahren um spezifische psychologische Profile entdecken zu können.

Am 31.03.2015 erklärt die Lufthansa, dass ihr der Copilot 2009 mitgeteilt hat, dass er sich wegen einer depressiven Episode in Behandlung befunden habe. Der Emailverkehr sei an die Staatsanwaltschaft Düsseldorf weitergeleitet worden.

Am 02.04.2015 erklärt der Staatsanwalt in Marseille das die zweite »Black Box«, der Flugdatenschreiber, an der Absturzstelle gefunden und sichergestellt worden sei.

Anmerkung des Gutachters: Bereits einige Tage zuvor war das Gehäuse des Flugdatenschreibers (FDR), in dem sich das sogenannte »Crash-Modul«, also die eigentliche Rekordereinheit mit dem Datenspeicher befindet, an der Absturzstelle gefunden worden. Das Crash-Modul befand sich aber nicht in dem Gehäuse. Es wurde erst am 02.04.2015 (also neun Tage nach dem Absturz) und wohl eher zufällig von einer Polizistin ca. 20 Zentimeter unter der Oberfläche in einer Schlucht an der Absturzstelle aufgefunden[46].

Am 03.04.2015 erklärte das französische BEA, dass es den Flugdatenschreiber am 02.04.2015 erhalten habe. Dieser sei geöffnet worden und ein erstes Auslesen der Daten habe ergeben, dass der im Cockpit befindliche Pilot das Flugzeug mit Hilfe des Autopiloten auf eine Höhe von 100 Fuss gesteuert habe. Während dieses Sinkfluges sei die Geschwindigkeit mehrfach angepasst worden.

[46] vgl. http://edition.cnn.com/2015/04/02/europe/france-germanwings-plane-crash-main/

I.2. Radardaten und Analyse anderer Daten

Aus der Auswertung der Radardaten lässt sich schliessen, dass das Flugzeug die Flugfläche 380 drei Minuten vorher erreicht hat, bevor es seinen Sinkflug began. In acht Minuten sank die Maschine durch Flugfläche 110 mit einer durchschnittlichen Sinkrate von 3.375 Fuss pro Minute. Die letzte durch das ADS-B System vom Flugzeug übertragene Positionsmeldung war auf einer Höhe von ca. 6.800 Fuss auf einem nordöstlichen Kurs von 26 Grad (true). An dieser Stelle erheben sich Berge bis zu einer Höhe von 8.900 Fuss, etwa 1 nm (gleich 1,85 km) von der letzten gesendeten Position des Flugzeuges entfernt.

Die Auswertung von Übersichtsaufnahmen des BEA von der Absturzstelle lassen den Schluss zu, dass der Fotograf sich dabei auf der Position N44.270253 E6.429317 befunden hat, mit einer Blickrichtung von 355 Grad. Der AVHERALD identifizierte daran die Absturzstelle mit dem Hauptwrack als N44.2705 E6.4289 auf einer Höhe von 5.488 Fuss (1.673 Meter). Dieser Punkt befindet sich 400 Meter von der letzten bekannten Position des Flugzeuges, die von dessen Transponder mittels ADS-B gesendet wurde.

II. FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG

Definitionen, Grundlagen und Besonderheiten

Ein »**Flugunfall**« ist vorherschender Auffassung definiert als ein unvorhergesehenes Ereignis im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftfahrzeuges, welches zu einem Personen- oder Sachschaden führt.

II.1. Internationale Erfordernisse

Die **International Civil Aviation Organisation (ICAO)**, also die internationale Zivilluftfahrtorganisation, wurde im Dezember 1944 durch einen völkerrechtlich verbindlichen Vertrag (Chicagoer Abkommen) gegründet und ist seither eine spezielle Institution mit Sonderaufgaben der Vereinten Nationen (UNO). Derzeit haben 191 Staaten das Abkommen ratifiziert, unter ihnen auch Deutschland und Frankreich[47]. In den sogenannten »**ICAO-Annexe**« zum Chicagoer Abkommen werden international verbindliche und einheitliche Handhabungen von verschiedenen Aspekten der Zivilluftfahrt geregelt. Der sogenannte »**ICAO Annex 13**[48]« definiert und regelt die Aspekte und Erfordernisse einer Flugunfalluntersuchung in den 191 Mitgliedsstaaten. Gemäß dem »ICAO Annex 13« wird ein »Flugunfall« wie folgt definiert (Herv.i.O.):

> *»[...] Accident. An occurrence associated with the operation of an aircraft which takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, in which:*
>
> *a) a person is fatally or seriously injured as a result of*
>
> - *being in the aircraft, or*
> - *direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or*

[47] siehe: http://www.icao.int/MemberStates/Member%20States.English.pdf
[48] siehe: http://www.iprr.org/manuals/Annex13.html

- *direct exposure to jet blast,*

***except** when the injuries are from natural causes, self inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew: or*

b) the aircraft sustains damage or structural failure which:

- adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and

- would normally require major repair or replacement of the affected component,

***except** for engine failure or damage. when the damage is limited to the engine, its cowlings or accessories: or for damage limited to propellers, wing tips, antennas, tires, brakes, fairings, small dents or puncture holes in the aircraft skin: or*

c) the aircraft is missing or is completely inaccessible.

Note I.-- For statistical uniformity only, an injury resulting in death within thirty days of the date of the accident is classified as a fatal injury by ICAO.

Note II.-- An aircraft is considered to be missing when the official search has been terminated and the wreckage has not been located.[...]«

Im Regelfall wird die Untersuchung eines Flugunfalles immer von der Untersuchungsbehörde des Landes durchgeführt, in dessen Territorium sich der Unfall ereignet hat (Country of Occurrence). Dieses Land stellt in der Regel auch den »leitenden Untersucher« (IIC Investigator in Charge).

Beteiligte Nationen, in denen das Luftfahrzeug gebaut, registriert ist oder betrieben wird, sowie die Länder der Hersteller der Hauptbaugruppen, also Flugzeug, Triebwerke, Elektronik, haben gemäß ICAO Annex 13 einen Anspruch auf Teilnahme mit bestimmten Rechten. Ihre akkreditierten Repräsentanten und deren fachliche Unterstützung dürfen also an einer Untersuchung teilnehmen.

Inwieweit und wann akkredierte Repräsentanten Zugriff auf Original-Daten und/oder sichergestellte Beweisstücke einer Untersuchung erhalten, liegt völlig im Ermessen des Untersuchungsleiters. In Frankreich liegt dies im Ermessen des ermittelnden Staatsanwaltes, bzw. des/der Untersuchungsrichters/in.

Anmerkung: Neuerdings wird bei einer Flugunfalluntersuchung vermehrt und seitens der untersuchenden Behörden auch immer wieder von einer »Sicherheitsuntersuchung« gesprochen. Der Gutachter verwendet in diesem Zusammenhang auch weiterhin den geläufigen Begriff »Flugunfalluntersuchung«.
Die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 benutzt diese Bezeichnung, übersetzt aus dem Englischen: »safety investigation«.[49]

[49] vgl. S. 86

II. 2. Erfordernisse und Regelungen in Deutschland

Die Bundesrepublik Deutschland hat den Anhang (Annex) 13 des Chicagoer Abkommens vom 7. Dezember 1944 mit Gesetz vom 7. April 1956 durch die Akzeptanz der Artikel 37 und 38 des ICAO-Abkommens ratifiziert[50]. Somit gilt auch der ICAO Annex 13. Darüber hinaus ist Deutschland Mitgliedsstaat der Europäischen Union, es gelten also insbesondere auch die entsprechenden Verordnungen, hier Verordnung (EU) 996/2010 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 2. Oktober 2010[51], veröffentlicht am 12. November 2010 und am 2. Dezember 2014 in Kraft getreten[52].

Die internationalen spezifische Empfehlung wurde nur sehr verzögert - in Europa und in Deutschland - umgesetzt, nachdem bereits 1994 eigentlich schon eine verbindliche EU-Richtlinie (94/56/EG) erlassen wurde. Dazu wurde in Deutschland das »Gesetz über die Untersuchung von Unfällen und Störungen bei dem Betrieb ziviler Luftfahrzeuge« (FIUUG vom 26.08.1998) in Kraft gesetzt. Die Richtline 94/56/EU wurde inzwischen aufgehoben und durch die EU-Verordnung Nr. 996/2010 ersetzt[53].

Auf nationaler Ebene ist in Deutschland die rechtliche Definition in dem »**Gesetz über die Untersuchung von Unfällen und Störungen bei dem Betrieb ziviler Luftfahrzeuge**« (FIUUG) enthalten. Hier heißt es unter den normativen Vorgaben[54]:

> *»Ein Unfall im Sinne des § 2 FIUUG ist ein Ereignis beim Betrieb eines Luftfahrzeugs vom Beginn des Anbordgehens von Personen mit Flugabsicht bis zu dem Zeitpunkt, zu dem diese Personen das Luftfahrzeug wieder verlassen haben, wenn hierbei:*

---

[50] vgl BGBl. II 1956, S. 411

[51] vgl.:http://www.lba.de/SharedDocs/Downloads/DE/B/Rechtsvorschriften/VO_996_2010.pdf?__blob=publicationFile&v=2 ; abgerufen am 06.03.2017

[52] vgl: : Geltungszeitraum gemäß Beck-Online Datenbank: https://beck-online.beck.de/?vpath=bibdata/ges/EWG_VO_996_2010/cont/EWG_VO_996_2010.htm; abgerufen am 06.03.2017

[53] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:295:0035:0050:DE:PDF

[54] siehe: https://www.gesetze-im-internet.de/fluug/__2.html

1. eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist

- *an Bord eines Luftfahrzeuges oder*
- *durch unmittelbare Berührung mit dem Luftfahrzeug oder einem seiner Teile, auch wenn sich dieser Teil vom Luftfahrzeug gelöst hat, oder*
- *durch unmittelbare Einwirkung des Turbinen- oder Propellerstrahls eines Luftfahrzeugs,*

es sei denn, dass der Geschädigte sich diese Verletzungen selbst zugefügt hat oder diese ihm von einer anderen Person zugefügt worden sind oder eine andere von den Unfall unabhängige Ursache haben, oder dass es sich um Verletzungen von unbefugt mitfliegenden Personen handelt, die sich außerhalb der den Fluggästen und Besatzungsmitgliedern normalerweise zugänglichen Räumen verborgen hatten, oder

2. das Luftfahrzeug oder die Luftfahrzeugzelle einen Schaden erlitten hat und

- *dadurch der Festigkeitsverband der Luftfahrzeugzelle, die Flugleistungen oder die Flugeigenschaften beeinträchtigt sind und*
- *die Behebung dieses Schadens in aller Regel eine große Reparatur oder einen Austausch des beschädigten Luftfahrzeugbauteils erfordern würde;*

es sei denn, dass nach einem Triebwerkschaden oder Triebwerksausfall die Beschädigung des Luftfahrzeugs begrenzt ist auf das betroffene Triebwerk, seine Verkleidung oder sein Zubehör, oder dass der Schaden an einem Luftfahrzeug begrenzt ist auf Schäden an Propellern, Flügelspitzen, Funkantennen, Bereifung, Bremsen, Beplankung oder auf kleinere Einbeulungen oder Löcher in der Außenhaut, oder

3. das Luftfahrzeug vermisst wird oder nicht zugänglich ist.

Schwere Verletzungen sind solche, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die:

1 einen Krankenhausaufenthalt von mehr als 48 Stunden innerhalb von 7 Tagen nach der Verletzung erfordert, oder

2 Knochenbrüche zur Folge hat (mit Ausnahme einfacher Brüche von Fingern, Zehen oder der Nase) oder

3 Risswunden mit schweren Blutungen oder Verletzungen der Nerv-, Muskel- oder Sehnensträngen zur Folge hat oder

4 Schäden an inneren Organen verursacht hat oder

5 Verbrennungen zweiten oder dritten Grades oder von mehr als fünf Prozent der Körperoberfläche zur Folge hat oder

6 Folge einer nachgewiesenen Aussetzung gegenüber infektiösen Stoffen oder schädlicher Strahlung ist.

Als tödliche Verletzung werden solche gewertet, wenn der Tod eines Beteiligten innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall als Unfallfolge eintritt.«

Während in Deutschland zunächst die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) für die Unfalluntersuchung zuständig ist und nur für den Fall, dass diese Untersuchung Anzeichen auf strafrechtlich relevante oder terroristische Ursachen bzw. einen »unrechtmässigen Eingriff« gemäss der VO (EU) 996/2010 für einen Unfall liefert, die Behörde die zuständige Staatsanwaltschaft einzuschalten und zu informieren hat, stellt sich dies in einigen Ländern (einschließlich Frankreich und Spanien) anders dar.

Da der Absturzort von Flug 4U 9525 auf französischem Hoheitsgebiet liegt, ist die BFU für die Durchführung ein Flugunfalluntersuchung in diesem Fall zunächst einmal nicht zuständig. Da es sich bei dem abgestürzten Luftfahrzeug mit der amtlichen Registrierung D-AIPX um ein in Deutschland registriertes Flugzeug eines in Deutschland ansässigen Luftfahrtunternehmens handelt, musste der BFU eine »Beteiligungsstatus« (engl. »accredited representative«) eingeräumt werden.

II. 3. Erfordernisse und Regelungen in Frankreich

Frankreich ist einer der Unterzeichner des Chicagoer Abkommens. Somit gilt dort auch der ICAO Annex 13. Darüber hinaus ist Frankreich Mitgliedsstaat der Europäischen Union, es gelten also insbesondere auch die entsprechenden Verordnungen, hier Verordnung (EU) 996/2010 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 2. Oktober 2010 bereits seit 2. Dezember 2010[55].

Teil dieser Erfordernisse nach der Verordnung (EU) 996/2010 ist die (Hervorh. d.Verf.) »Koordinierung der Untersuchungen« nach Art. 12. Der Abs. 3 erfordert, dass die Mitgliedstaaten sicher stellen, *»dass die Sicherheitsuntersuchungstellen einerseits und die anderen Behörden, die voraussichtlich an den Aktivitäten im Zusammenhang mit der Sicherheitsuntersuchung beteiligt sind,* ***wie Justiz- und Zivilluftfahrtbehörden*** *und Such- und Rettungsdienste andererseits,* ***im Wege von im Voraus getroffenen Regelungen zusammenarbeiten.****«*

Eine Anfrage, die der Gutachter in seiner damaligen Eigenschaft als Fachjournalist bereits am 2. April 2015 in diesem Zusammenhang an die Leiterin des Informations- und Kommunikationsstabes des Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA) Frau Martine Del Bono stellte[56], wurde am 7. April 2015 wie folgt beantwortet (Hervorh.d. Verf.):

> *»EU regulation 996/2010 article 12-3 calls for Advanced Arrangements between the safety investigation authority and the judicial authorities in all EU countries. This requirement is not specific to countries in which the legal penal system is based on inquisitorial procedures. In France, such advanced arrangement was signed in september 2014.* ***This document is not publicly available****. Among other things, this arrangement provides provisions for the access to evidences by both authorities, for the use of sensitive information by the judicial authority, and calls for coordination of communication between both authorities.* ***Germanwings flight 4U9525 is the first major accident investigation to which this arrangement applies. So difficulties to establish proper communication channels between both authorities were experienced in the very first days of this investigation.«***

[55] vgl. : https://www.bea.aero/en/the-bea/legal-context/
[56] vgl. Anlage B, Email Anfrage TvB and BEA vom 02.04.2015

Feststellung Nr. 1

Die spezifischen Erfordernisse der Verordnung (EU) 996/2010 in Bezug auf die *»im Voraus getroffenen Regelungen«* waren im Ereignisstaat Frankreich zum Zeitpunkt des Absturzes und in den folgenden Tagen zwar offiziell verabschiedet, jedoch - ausweislich der Auskunft des BEA vom 07.04.2015 - nicht ausreichend implementiert. Dies führte zu Schwierigkeiten in der Kommunikation zwischen der zivilen Flugunfalluntersuchungsbehörde (BEA) und den Organen der französischen Justiz.

Zusätzlich gilt in Frankreich der »Code des Transports« und der »Code de l'aviation civile«.

II. 4. Besonderheit in Frankreich

Eine Flugunfalluntersuchung ist in Frankreich gesetzlich grundsätzlich anders geregelt als in vielen anderen westlichen Staaten. Dort liegt die Untersuchungsleitung immer bei dem Präfekten der entsprechenden Unfall-Region, im Fall von Germanwings Flug 4U9525 also die Regional-Präfektur Marseille, in deren Bezirk die Unfallstelle Prads-Haute-Bléone liegt. Aufgrund des zentralistisch aufgebauten Staatssystems in Frankreich unterstehen die einzelnen Präfekturen wiederum direkt dem französischen Staatspräsidenten[57].

Zuständig von Amts wegen war zunächst der Staatsanwalt Brice Robin aus Marseille, neben einer hier ebenfalls zuständigen Untersuchungsrichterin, Frau Anne Tertian als »*Juge d'instruction*«.

Der für die Untersuchung zunächst zuständige Staatsanwalt Brice Robin war Teil einer Untersuchung im Jahr 2013, die zur Verhaftung von 21 Verdächtigen im Zusammenhang mit einem Pferdefleisch-Skandal in Frankreich führte. 2014 war er an den Untersuchungen im Fall der monegassischen Helene Pastor-Pallanca beteiligt, die bei einer Schießerei getötet wurde. Außerdem war er der zuständige Staatsanwalt bei den Ermittlungen in einem Sport-Skandal, in den einige Spieler des französischen Handballclubs Montpellier involviert waren.

Robin verfügt nach Recherchen des Gutachters nicht über einen fliegerischen Hintergrund. Er war sich offenbar auch über die gesetzlichen Bestimmungen der EU-Verordnung 996/2010 jedenfalls zum Unfallzeitpunkt nicht im Klaren. Nach unbestätigten Informationen aus dem Kreis der Justiz ist Robin aber zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Gutachtens nicht mehr als Staatsanwalt mit dieser Untersuchung betraut.

[57] vgl. Verfassung der Französischen Republik vom 4.10.1958, Art. 13

Francois Hollande, französischer Staatspräsident / Foto: Clement Mahoudeau/dpa

Gemäß der französischen Verfassung unterstehen Richter und Staatsanwälte direkt dem französischen Staatspräsidenten[58]. In Frankreich besteht also im Gegensatz zu Deutschland nicht die bei uns bekannte Gewaltenteilung zwischen Legislative (gesetzgebende), Exekutive (vollziehende) und Judikative (Recht sprechende). Der Person des Staatspräsidenten kommen insofern erhebliche und weitreichende Machtbefugnisse zu, als dies in anderen Demokratien der Fall ist.

In Fällen, die den zivilen Flugverkehr betreffen, bedient sich die französische Justiz (also strafrechtliche und juristische Ermittlungen betreffend) einer speziellen Einheit der französischen Para-Militärpolizei, der Gendarmerie[59], hier der Spezialeinheit für »Luftverkehr« (Gendarmerie des transport aériens), kurz »GTA« oder auch »SRGTA«, mit Basis in Paris-Roissy.

Derweil obliegt die zivile Flugunfalluntersuchung dem Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA), einem direkten Pendant zur BFU, mit Sitz in Paris.

[58] vgl. Verfassung der Französischen Republik vom 4.1.1958, Art. 64 und 65
[59] http://www.defense.gouv.fr/gendarmerie/gendarmeries-specialisees

Ursprünglich einmal waren Polizeieinheiten wie die GTA in Frankreich Teil der französischen Armee. Verbreitung fand das System der militärisch organisierten Polizeieinheiten unter der napoleonischen Herrschaft in Europa sowie in vielen ehemaligen französischen Kolonien und Mandatsgebieten (z.B. Italien die Carabinieri oder Spanien die Guardia Civil), welche auch die dortigen Rechtssysteme maßgeblich geprägt haben. **Die französische Gendarmerie ist auch heute noch direkt dem Verteidigungsministerium unterstellt.**

Bei lokalen nicht-militärischen Einsätzen untersteht sie dem Präfekten, nimmt sie aber juristische Aufgaben wahr, untersteht sie einem Staatsanwalt oder dem für einen Fall zuständigen Untersuchungsrichter.

Zur Gendarmerie in Frankreich gehören auch 17 Hochgebirgszüge für Einsätze in den französischen Alpen. Diese wurden zunächst zur Sicherung und der Bergung der Opfer an der Unfallstelle eingesetzt. Eine Gendarmerie-Brigade besteht aus 29 Beamten.

Diese Praxis in Frankreich stellt ausdrücklich eine spezielle Besonderheit bei den sonst weltweit üblichen und praktizierten Verfahren im Rahmen einer zivilen Flugunfalluntersuchung dar.

Das Prinzip der Zuständigkeit und weitreichenden Einflussnahme durch die in der Regel parallel geführten Ermittlungen der Justiz hat in der Vergangenheit immer wieder zu Problemen und erheblichen Verzögerungen bei der Ersthilfe und der anschließenden zivilen Flugunfalluntersuchung geführt. Sehr prominent war dies der Fall beim Absturz eines Airbus A320 der Air Inter am Mont Saint Odile im Jahre 1992[60] und auch beim Absturz einer Maschine vom Typ Concorde in Paris im Jahre 1999. Im letzteren Fall wurden Beweisstücke den Unfallermittlern durch die zuständige Untersuchungsrichterin nicht ausgehändigt, um die entsprechenden

[60] Flugunfallbericht F-GGED, Abschnitt 116.22, 45.3 (»L'analyse a mis en lumière un certain nombre d'imperfections dans les dispositifs de recherches préétablis …«) und 45.4 (… certaines améliorations du dispositif de secours devraient être étudiées) https://www.bea.aero/docspa/1992/f-ed920120/htm/f-ed920120.htm

Analysen zeitnah vornehmen zu können. Im Jahr 2010 befand der europäische Gerichtshof für Menschenrechte zum wiederholten Mal, dass (Herv. d. Verf.)

> *»**die französische Staatsanwaltschaft nicht »die Anforderung nach Unabhängigkeit von der Regierung**« erfülle. Der 2008 gegründete Club für Rechte, Gerechtigkeit und Sicherheit lancierte mehrfach Appelle für mehr Unabhängigkeit und Unparteilichkeit in der Justiz. »Die Befürchtung, dass beides nicht ausreichend vorhanden ist, stützt sich auf konkrete Beispiele«, sagt Gilbert Flam, Vorsitzender der Vereinigung, der unter anderem Richter, Anwälte und Rechtswissenschaftler angehören. »**Das Justizministerium kann Anweisung geben, einen Fall zu beschleunigen oder auszubremsen.**« Und: »**Wir sind es in Frankreich nicht gewohnt, Unternehmen wie irgendeine natürliche Person infrage zu stellen.**«*[61]

Ermittlungen gegen Unternehmen sind daher in Frankreich eher selten. Dies trifft nach Kenntnis des Gutachters besonders in Fällen zu, wenn das oder die Unternehmen Beteiligungen des französischen Staates aufweisen, wie beispielsweise die nationale französische Airline Air France oder der Flugzeughersteller Airbus. Unternehmen genießen insofern im Gegensatz zu Personen einen großen Vertrauensvorschub. Besonders staatliche Interessen genießen in Frankreich historisch einen besonderen Schutz, also insbesondere auch Unternehmungen, an denen der Staat als Anteilseigner beteiligt ist. Frankreich hat sogar ein spezielles Gesetz hierzu erlassen. In dem »Gesetz über die Mitteilung von Unterlagen und Auskünften wirtschaftlicher, kommerzieller, industrieller, finanzieller oder technischer Art an ausländische natürliche oder juristische Personen«, Art. 1 heißt es[62]:

> *»Unbeschadet internationaler Verträge oder Abkommen ist es jeder natürlichen Person französischer Staatsangehörigkeit oder mit Wohnsitz in Frankreich und jedem Leiter, Repräsentanten, Vertreter oder Vorsteher einer juristischen Person mit Sitz oder Niederlassung dort verboten, schriftlich,mündlich oder in irgendeiner anderen Weise – wo auch immer – ausländischen Behörden Unterlagen oder Auskünfte wirtschaftlicher, kommerzieller, industrieller, finanzieller oder technischer Art zu geben, wenn deren*

[61] vgl. Karin Finkenzeller in Die Zeit, Nr. 49: »Im Namen der Grande Nation« vom 02.12.2010
[62] vgl. B. Grossfeld: »Internationales und europäisches Unternehmensrecht«, C.F. Müller Verlag, 2. Auflage, 1995, ISBN 3-8114-4395-X

Mitteilung die Souveränität, die Sicherheit, wesentliche Wirtschaftsinteressen Frankreichs oder die öffentliche Ordnung beeinträchtigt, wie sie die Behörde je nach den Erfordernissen festlegt.«

Art. 1bis weitet dies sogar noch für ausländische gerichtliche Verfahren und Behörden aus. Hier und in dem nachfolgenden Art. 2 heißt es (Hervh. d. Verf.):

»Unbeschadet internationaler Verträge oder Abkommen und der geltenden Gesetze und Verordnungen ***ist es jedermann verboten, schriftlich, mündlich oder in irgendeiner anderen Weise nach Unterlagen oder Auskünften*** *wirtschaftlicher, kommerzieller,* ***industrieller****, finanzieller oder* ***technischer Art zu forschen oder diese weiterzuleiten, wenn sie zu Beweiszwecken für gerichtliche oder behördliche ausländische Verfahren oder im Zusammenhang damit dienen können****.*

Art. 2
Die in vorstehenden Artikeln genannten Personen ***müssen unverzüglich den zuständigen Minister verständigen****, wenn an sie eine Anfrage wegen solcher Mitteilungen gerichtet wird.»*

Feststellung Nr. 2

Aufgrund des Aufbaus des französischen Staats- und Rechtssystems kann man die gerichtlichen Untersuchung dort nicht als »unabhängige Untersuchung« bezeichnen. Richter und Staatsanwaltschaften handeln weisungsgebunden. Es steht zu befürchten, dass spezifische Informationen, wenn sie ein Unternehmen, an dem der französische Staat Anteile hält (z.B. Flugzeughersteller Airbus, die franz. Staatsfluglinie Air France etc.) betreffen, nicht weitergeleitet werden dürfen, ggf. also auch nicht an eine ausländische Behörde.

II. 5. Ziel und Zweck einer zivilen Flugunfalluntersuchung oder »Sicherheitsuntersuchung«

Die Untersuchung eines Flugunfalles unterliegt der dafür vorgesehenen Untersuchungsstelle des Landes, in dessen Territorium sich der Unfall ereignet hat.

Zu Beginn der zivilen Luftfahrt wurden Unfalluntersuchungen nach Flugzeugunfällen ausschließlich von Strafverfolgungsbehörden durchgeführt. Dabei wurden regelmäßig die anderen an einem Unfall direkt oder indirekt beteiligten Parteien wie Flugzeughersteller, Wartungsbetrieb, Fluglinie aber auch Aufsichtsbehörde von den Untersuchungen ausgeschlossen.

Die zivile Weltluftfahrtorganisation ICAO, als Behörde der UNO, hat deshalb in der Konvention von Chicago aus dem Jahre 1944 als Artikel 26 aufgenommen, dass jeder Staat, in dem sich ein Flugunfall ereignet hat, eine Untersuchung durchzuführen hat. An dieser Untersuchung teilnehmen dürfen ausdrücklich Vertreter derjenigen Länder und ihrer entsprechenden Unfalluntersuchungsbehörden, in denen das Flugzeug konstruiert, hergestellt, zugelassen, registriert oder betrieben wurde.

Die Details, wie eine solche Untersuchung durchzuführen ist, sind im ICAO Annex 13[63] zur Konvention von Chicago festgelegt. Sie werden durch Empfehlungen der ICAO regelmäßig ergänzt.

Grundsätzlich ist der **einzige Zweck einer solchen Untersuchung <u>die Verhütung von identischen oder ähnlich gelagerten Flugunfällen und damit einhergehend eine Verbesserung der Flugsicherheit</u>. Ausdrücklich dient eine Flugunfalluntersuchung nach ICAO Annex 13 dabei <u>nicht der Klärung einer Schuldfrage und/oder der Verantwortlichkeiten und/oder der Haftung für einen Flugunfall</u>**[64].

---

[63] http://www.emsa.europa.eu/retro/Docs/marine_casualties/annex_13.pdf

[64] vgl.: ICAO Annex 13, Chapter 3. General, Objective of the Investigation: »3.1 The sole objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents. It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability.« sowie VO (EU) 996/2010, Präambel (4)

In einigen Ländern dürfen in anderen sollen daher auch die Erkenntnisse aus zivilen Flugunfallberichten ausdrücklich nicht in und für gerichtliche Verfahren verwendet werden[65]. Hier sind die Kläger deshalb angehalten eigene und unabhängige Sachverhaltserhebungen anzustellen.

Bis weit in die 90er Jahre wurde Flugunfalluntersuchung häufig in Personalunion von den jeweiligen nationalen Luftaufsichtsbehörden durchgeführt. Da sich aber herausstellte, dass auch eine Aufsichtsbehörde, zum Beispiel durch mangelnde Wahrnehmung ihre Aufsichtspflichten, unzweckmäßigen Vorschriften und/oder Verordnungen, fehlerhaften Genehmigungen oder Zulassungen, durchaus selber zu einem Unfall beigetragen kann, wurde in den 50er Jahren von der ICAO eine klare Trennung empfohlen. Seitdem sollen Flugunfälle von unabhängigen Stellen untersucht werden.

[65] siehe auch: VO (EU) 996/2010, Präambel (4)

II. 6. Ziel und Zweck eines strafrechtlichen Ermittlungsverfahrens

II. 6.1. In Deutschland

In Deutschland leiten die Staatsanwaltschaften in aller Regel ein sogenanntes »Ermittlungsverfahren« ein, wenn sie Kenntnis von Begebenheiten und Tatsachen erhalten, die den Verdacht begründen, dass eine Straftat nach dem Strafgesetzbuch (StGB) begangen wurde.

Diese Kenntnis können sie z.B. durch eine Strafanzeige erhalten, welche bei einer Staatsanwaltschaft, einer Behörde oder bei Beamten des Polizeidienstes sowie einem Amtsgericht mündlich oder schriftlich erstattet wurde[66].

Polizei und Staatsanwaltschaften können aber auch »von Amts wegen« tätig werden und ein solches Ermittlungsverfahren einleiten, beispielsweise wenn sie durch eigene Wahrnehmung Kenntnis von einer möglichen Straftat erhalten.

Alle Strafverfolgungsbehörden sind berechtigt und verpflichtet, von sich aus den spezifischen Sachverhalt zu erforschen und besonders alle unaufschiebbaren Ermittlungshandlungen unverzüglich vorzunehmen, um die Verdunkelung der Tat und damit die erschwerte oder sogar unmöglich werdende Aufklärung (sowie die sich daraus ggf. ergebende Strafverfolgung) zu verhüten.[67]

Solange sich die Ermittlungen gegen einen oder mehrere unbekannte Täter richten, werden staatsanwaltschaftliche Akten mit dem Geschäftszeichen »UJs« geführt. Daher werden solche Verfahren justizintern auch als »UJs-Sachen« bezeichnet.

Erst wenn ein Tatverdächtiger ermittelt wurde und sich der Tatverdacht gegen ihn richtet, wird dieser zum »Beschuldigten«. Diese Verfahren werden dann unter einem »Js-Aktenzeichen« weiter bearbeitet.

---

[66] siehe: § 158 StPO.
[67] siehe: § 163 StPO.

Eine Besonderheit eines staatsanwaltlichen oder auch polizeilichen Ermittlungsverfahrens bildet hier ein sogenanntes »**Todesermittlungsverfahren**«, wie es auch im Fall des Germanwings - Flug 4 U 9525 - Absturzes von der Düsseldorfer Staatsanwaltschaft unmitttelbar und zunächst nur als Folge der Absturzmeldung in den Medien eingeleitet wurde.

II. 6.2. Durchführung eines Ermittlungsverfahrens in Deutschland

Ermittlungen im Zuge eines polizeilichen und/oder staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsverfahrens umfassen alle Erhebungen von Beweisen. Der Staatsanwaltschaft obliegt dabei die Verpflichtung zur Objektivität. Sie ist nicht eine Partei im Strafverfahren, sondern sie hat während des ganze Verfahrens nicht nur die belastenden, sondern auch die zur Entlastung eines Verdächtigen bzw. Täters dienenden Umstände objektiv zu ermitteln[68].

Es wird in verschiedene Arten von Beweismitteln unterschieden. Beispiele sind:

- der Zeugenbeweis
- der Sachverständigenbeweis
- der Urkundenbeweis
- der Augenscheinbeweis

Zu den Zeugen zählen im Erlebensfall insbesondere auch die Opfer und die Geschädigten einer Straftat.

Die Ermittlungshandlungen werden von den jeweiligen Ermittlungspersonen der Staatsanwaltschaft, also i.d.R. von Polizeibeamten ausgeführt[69]. Diese sichern zunächst am Tatort die Spuren und führen im Auftrag der Staatsanwaltschaft die Vernehmungen durch. Darüber hinaus führen sie weitere Beweiserhebungen durch, sofern die ermittelnde Staatsanwaltschaft diese Ermittlungshandlungen nicht selbst durchführt. Im vorliegenden Fall wurden die Ermittlungen durch die Staatsanwaltschaft Düsseldorf und dort den nach dem Vertretungsplan zuständigen Staatsanwalt **Christoph Kumpa** geführt.

Bei der Kriminalpolizei Düsseldorf wurde eine mehrköpfige Sonderkommission mit kommissariatsübergreifenden Mitgliedern aus zahlreichen Bereichen als **Ermittlungsgruppe »Alpen«** gebildet.

---

[68] vgl.: § 160 II StPO
[69] siehe §§ 161 StPO, 152 GVG

Beschuldigte, Zeugen und Sachverständige sind nicht verpflichtet, zu einer Vernehmung vor der Polizei zu erscheinen und auszusagen. Die ermittelnde Staatsanwaltschaft kann diese Personen aber ausdrücklich vorladen, dann sind sie verpflichtet einer solchen Vorladung zu folgen, anderenfalls drohen Zwangsmittel, wie die Anordnung der zwangsweisen Vorführung durch die Polizei zu einer Vernehmung.

In einem Ermittlungsverfahren können darüber hinaus auch noch viele weitere Zwangsmaßnahmen Anwendung finden. Möglich sind z.B.:

- Beschlagnahme oder Sicherstellung von Beweismitteln
- Personen- oder Wohnungsdurchsuchungen
- körperliche Untersuchungen,
- Observationen,
- Telefonüberwachungen
- der Einsatz technischer Mittel.

Die Voraussetzungen für solche Maßnahmen und die Anordnungsbefugnis sind im Einzelnen in der Strafprozessordnung (StPO) geregelt. Je intensiver eine derartige Maßnahme in individuelle Rechte einer Person eingreift, umso strenger sind die Voraussetzungen für deren Anordnung, insbesondere wenn grundgesetzlich geschützte Rechtsgüter (wie die »Unverletzlichkeit der Wohnung[70]«, die »Privatsphäre[71]« oder das »Post- und Fernmeldegeheimnis[72] «) hiervon betroffen sind. Viele dieser Maßnahmen setzen daher zunächst eine Entscheidung eines Richters voraus, der auf Antrag eines Staatsanwaltes einen entsprechenden Beschluss (z.B. einen »Beschlagnahme-« oder einen »Durchsuchungsbeschluss«) erlässt.

Ein weiterer wesentlicher weil unabdingbarer Teil der Ermittlungen ist die Vernehmung des Beschuldigten. Dieser hat einen gesetzlichen Anspruch darauf, dass ihm vor Abschluss der Ermittlungen Gelegenheit gegeben wird, von dem

[70] vgl Art. 13 GG
[71] vgl. Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 GG
[72] vgl. Art. 10 GG

Tatvorwurf, den bestehenden Verdachtsmomenten und den Beweismitteln zu erfahren, zu ihnen Stellung zu nehmen und ggf. zu seiner Entlastung einzelne Beweiserhebungen zu beantragen.[73]

Genau an diesem Umstand mangelt es in dem von der Staatsanwaltschaft Düsseldorf geführten Verfahren, da der »vorläufig hauptsächlich Beschuldigte« Andreas Lubitz bei dem Absturz am 24.03.2015 selber getötet wurde

[73] sog. »Gewährung des rechtlichen Gehörs«, § 163a StPO

II. 6.3. Abschluss des Ermittlungsverfahrens in Deutschland

Sind alle erforderlichen Beweise erhoben worden und hat der Beschuldigte Gelegenheit erhalten, sich zu der Beschuldigung zu äußern, entscheidet der Staatsanwalt, in welcher Weise das Ermittlungsverfahren abgeschlossen werden soll. Hierfür sieht das Gesetz verschiedene Möglichkeiten mit unterschiedlicher Eingriffsintensität für den Beschuldigten vor, so dass eine möglichst angemessene und gerechte Ahndung der Straftat herbeigeführt werden kann. Insbesondere kann der Staatsanwalt

- die öffentliche Klage erheben,
- das Verfahren nach dem Opportunitätsprinzip einstellen oder
- das Verfahren mangels hinreichenden Tatverdachts einstellen.

Aber: eine öffentliche (An-)Klage kann nur gegen eine rechtsfähige und noch lebende beschuldigten Person erhoben werden[74].

Im Abschlussvermerk seiner Einstellungsverfügung vom 11.08. bis 15.12.2016 führt Staatsanwalt Kumpa deshalb hierzu aus:

> *»Nach den Ermittlungen handelt es sich um einen Suizid bzgl. des Andreas Lubitz, im Übrigen um ein Tötungsdelikt durch den verstorbenen Andreas Lubitz bezüglich der übrigen 149 Geschädigten, wobei gegen den Andreas Lubitz ein Ermittlungsverfahren nicht geführt werden kann.*[75]*«*

[74] vgl.: BGB § 1 sowie Ableitung aus § 1922
[75] vgl. Einstellungsverfügung Staatsanwaltschaft Düsseldorf, 10UJs 906/15, 11.08.-15.12.2016

Feststellung Nr. 3

Aus diesem Abschlussvermerk geht aber auch hervor, dass Staatsanwalt Kumpa dieses, bzw. auch die anderen in diesem Zusammenhang anhängig gemachten Verfahren durch die Rechtsbeistände und/oder die Angehörigen bereits seit Sommer 2016 (11.08.2016) einstellen wollte und somit auch schon zu diesem Zeitpunkt den Entschluss gefasst hat, keine weiteren Ermittlungen durchzuführen. Dies ist bemerkenswert, zumal die mehr als 17.100 Seiten umfassende Akte erst zwei Monate zuvor in Form eines Datenträgers an die in das Verfahren involvierten Parteien, einschliesslich der Nebenkläger gegangen ist.

Geht man von einer durchschnittlichen Lesezeit zur sorgfältigen Lektüre der Akte (inklusive Dokumenten in englischer, französischer und spanischer Sprache) von zwei Minuten pro Seite aus, benötigt man - rein rechnerisch - allein über 570 Stunden, also 71 Arbeitstage à acht Stunden = zweieinhalb Monate, um die Akte überhaupt vollständig zu lesen.

II. 6.4. Erhebung der öffentlichen Klage in Deutschland

Ist der Beschuldigte der ihm zur Last gelegten Tat hinreichend verdächtig, so erhebt der Staatsanwalt die öffentliche Klage bei Gericht. Dies kann durch Vorlegung einer Anklageschrift oder durch Antrag auf Erlass eines Strafbefehls geschehen.

Der wohl prominenteste Fall einer öffentlichen Klage ist die Erhebung einer Anklage. Dazu verfasst der ermittelnde Staatsanwalt eine Anklageschrift, in der die Beschuldigung, die verletzte Norm des Strafgesetzes und die einzelnen Beweismittel benannt werden müssen.

Das zuständige Gericht stellt dann dem Beschuldigten diese Anklageschrift zu und hat in einem sogenannten »Zwischenverfahren« anhand der Aktenlage zu prüfen, ob die Staatsanwaltschaft zu Recht in diesem Fall Anklage erhoben hat. Das Gericht beschließt die Eröffnung des Hauptverfahrens nur, wenn nach den Ergebnissen dieses Zwischenverfahrens der nunmehr als »Angeschuldigte« bezeichnete Beschuldigte hinreichend verdächtig erscheint, die ihm zur Last gelegte Straftat auch begangen zu haben[76].

Der offizielle Beschluss über die Eröffnung einer Hauptverhandlung wird dem Angeklagten spätestens mit der Ladung zum Termin der Hauptverhandlung zugestellt. An der Hauptverhandlung nimmt ein Vertreter der Staatsanwaltschaft teil. In der Regel handelt es sich dabei aber nicht um den Verfasser der Anklageschrift.

Nur wenn ein Angeklagter aufgrund der in die Hauptverhandlung eingebrachten Beweismittel einer Tatbegehung überführt worden ist, darf er für eine Straftat auch verurteilt werden.

Die Staatsanwaltschaft muss dabei - wie auch schon im Ermittlungsverfahren – weiterhin objektiv die Wahrheit erforschen, indem sie die alle in der Hauptverhandlung vorgetragenen Beweismittel würdigt und bewertet. Bestehen jedoch nach einer solchen Bewertung der Sach- und Rechtslage während einer

[76] siehe: §§ 203, 207 StPO

Hauptverhandlung begründete Zweifel an der Schuld eines Angeklagten, so muss die Staatsanwaltschaft in ihrem Schlussplädoyer für ihn einen Freispruch beantragen.

Eine endgültige Entscheidung darüber obliegt letztendlich nur dem Gericht mit seinem Urteil.

Erst durch ein solches Urteil wird die bis zu diesem Zeitpunkt geltende Unschuldsvermutung aufgehoben[77].

[77] folgt aus dem Rechtsstaatsprinzip gemäß Art. 20 Abs. 3 und Art. 28 Abs. 1 GG sowie Art. 11 Abs.1 der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen von 1948, Art. 14 Abs. 2 des Internationalen Paktes über bürgerliche und politische Rechte der Vereinten Nationen, Art. 6 Abs 2 EMRK und Art. 48 Abs. 1 der Grundrechtecharta der Europäischen Union

II. 6.5. Nebenkläger im Strafverfahren in Deutschland

Ist durch die Straftat jemand getötet worden, so steht den Eltern, Kindern, Geschwistern und dem Ehegatten oder Lebenspartner ein Nebenklagerecht zu[78]. Auch können sich Personen als Nebenkläger einem Verfahren anschließen, die durch einen Antrag auf eine gerichtliche Entscheidung nach § 172 StPO die Erhebung der öffentlichen Klage herbeigeführt haben.

Als Nebenkläger können diese sich durch einen Rechtsanwalt vertreten lassen und haben so die Möglichkeit umfängliche Akteneinsicht zu erhalten, sich über den jeweiligen Sachstand des Strafverfahrens zu informieren, Beweisanträge zu stellen, Rechtsmittel einzulegen und so den Ausgang des Verfahrens mit zu beeinflussen[79]. Der Nebenkläger tritt dann zusammen mit seinem Rechtsanwalt auf der Seite der Staatsanwaltschaft auf.

Außerdem können im Wege der Nebenklagevertretung bereits zivilrechtliche Ansprüche schon im Strafverfahren durchgesetzt (im sog. »Adhäsionsverfahren«)[80] beziehungsweise ein sich anschließendes Zivilverfahren von Anfang an im Strafverfahren vorbereitet werden. Auf diese Weise werden die Interessen des Opfers oder seiner Angehörigen nicht nur im Strafverfahren, sondern auch hinsichtlich eines eventuell anstehenden Zivilverfahren berücksichtigt.

Von dieser Möglichkeit haben einige der Angehörigen der Opfer des Flugunglücks von Flug 4 U 9525 in dem in Düsseldorf anhängigen Verfahren Gebrauch gemacht.

---

[78] siehe: § 395 Abs. 2 S.1 StPO
[79] siehe §§ 397-401 StPO
[80] siehe § 403 StPO sowie auch:
https://www.justiz.nrw.de/Gerichte_Behoerden/ordentliche_gerichte/Strafgericht/BesondereVerfahrensarten/adhaesionsverfahren/index.php

II. 6.6. Durchführung eines Ermittlungsverfahrens in Frankreich

Das französische Strafverfahren ist überwiegend und maßgeblich im »Code de procédure Pénale« (C.p.p.) geregelt. Das französische Strafverfahrensrecht unterliegt einem vorgeschalteten Ermittlungsverfahren (»poursuite« und »instruction«) und dem Hauptverfahren.

Das Ermittlungsverfahren dient jedoch hauptsächlich der Entlastung des Hauptverfahrens, insbesondere der Entlastung von den zeitraubenden Beweiserhebungen. Dieses französische Verfahrensmodell geht davon aus, dass die Beweise schon durch das Ermittlungsverfahren hinreichend gesichert wurden und zum Zeitpunkt der Eröffnung des Hauptverfahrens somit vorhanden sind.

In der Hauptverhandlung besteht die Aufgabe des Gerichts hauptsächlich in der rechtlichen Würdigung der Beweis- und Rechtslage. Zwar können auch jetzt noch theoretisch Beweise zu bestimmten Sachverhalten erhoben werden[81], doch kommt dies so gut wie nie vor. Die Beweiserhebung ist daher eigentlich die wesentliche Aufgabe des vorausgegangenen Ermittlungsverfahrens.

Das Ermittlungsverfahren wiederum gliedert sich in die »instruction« gemäß Art. 79 ff. C.p.p., die mit dem Begriff »poursuite« zusammengefasste »enquête de flagrance« gemäß Art. 53 ff. C.p.p.[82] und die »enquête préliminaire« gemäß Art. 75 ff. C.p.p.

Es unterscheidet sich nur dadurch, dass die »instruction« durch einen Richter, den »Juge d'instruction«, geführt wird, während die »poursuite« durch die zuständige Staatsanwaltschaft und die dieser gemäß Art. 41, 12 C.p.p. unterstellten Polizeikräfte betrieben wird.

---

[81] siehe Art. 329, 310 C.p.p

[82] Flagrant délit (Art. 53 ff. C.p.p.): Mit dem Begriff »enquête de flagrance« bezeichnet man ein Ermittlungsverfahren, das aufgrund einer »infraction flagrante« eingeleitet wird. Dieser Begriff kennzeichnet Fälle, bei denen der Straftäter auf frischer Tat ertappt worden ist. Art. 53 C.p.p. enthält einige Abgrenzungsmerkmale. Es sind dies Straftaten, die soeben begangen wurden, aber auch solche, die vor sehr kurzer Zeit begangen worden sind. Aufgrund der Aktualität des Handlungsgeschehens sowie aus Effizienzgesichtspunkten erlaubt das Gesetz der P.J. den Einsatz von strafprozessualen Zwangsmitteln: Durchsuchungen, Beschlagnahme. Zeugen sind verpflichtet, nach Ladung bei der P.J. auszusagen.

Die Ermittlungsorgane der »poursuite« sind in erster Linie die Staatsanwaltschaft und die ihr unterstellte Polizei[83]. Die Staatsanwaltschaft ist eine hierarchisch und zentralistisch organisierte staatliche Behörde. Weisungsbefugter ist der Justizminister (»Garde des Sceaux«). Dieser kann jederzeit die Absetzungen eines Staatsanwaltes veranlassen.

Im Rahmen der »poursuite« ist die Staatsanwaltschaft grundsätzlich befugt, alle Maßnahmen zu ergreifen, die zur Aufklärung der Straftat notwendig erscheinen. Die Grenze bildet im Rahmen der »poursuite« das »principe de la loyauté des preuves«, also die Beweiserhebnung, die mit den Individualrechten und mit der Würde der Justiz in Einklang stehen muss. Rechtswidrig ist hiernach besonders die Missachtung der physischen Integrität. Polizeiliche Gewalt ist verboten. Hingegen ist insbesondere die Anwendung kriminaltaktischer List (»ruse policière«) erlaubt.

Die Staatsanwaltschaft bedient sich im Rahmen ihrer Zuständigkeit der ihr unterstellten Polizei (Art. 12, 41 Abs. 1 C.p.p.). Gemäß Art. 14 C.p.p. obliegt der Kriminalpolizei die Aufklärungstätigkeit im Rahmen der »poursuite« nur insoweit, als das gerichtliche Untersuchungsverfahren noch nicht eröffnet ist. Die »poursuite« kann gemäß Art. 75 C.p.p. auf Initiative der Kriminalpolizei selbst oder auf Initiative des »Procureur de la République« (Oberstaatsanwalt beim »Tribunal de grande instance«) eingeleitet werden. Die Beamten der Kriminalpolizei können somit aus originärem Recht die Voruntersuchung einleiten, wenn sie von einer Straftat Kenntnis erhalten. Auch im Rahmen der Ermittlungstätigkeit kraft originären Rechts unterliegt die Kriminalpolizei den Weisungen der Staatsanwaltschaft (Art. 12, 14 C.p.p.). Die Staatsanwaltschaft kann in jedem Stadium des Verfahrens intervenieren und auch besondere Ermittlungsmaßnahmen anordnen oder sogar die gesamten Ermittlungen an sich ziehen (Art. 12, 14 C.p.p.).

Dieses für Frankreich sehr spezifische Strafverfolgungssystem beruht also darauf, dass die notwendigen Ermittlungen in erster Linie durch den Untersuchungsrichter geführt werden.

---

[83] vgl. Art. 12, 41 Abs. 1 und 2 C.p.p.

Die staatlichen Ermittlungsmaßnahmen basieren so auf einem Zusammenspiel unterschiedlicher Regelungen, die teilweise ihre Grundlage wiederum in den Vorschriften über die »instruction« haben.

II. 6.7. Legalitätsprinzip oder Opportunitätsprinzip Materieller oder formeller Wahrheitsbegriff in Frankreich

Im Zivilprozess unterscheidet man zwischen der »formellen Wahrheit« und der »materiellen Wahrheit«. Als »formelle Wahrheit« bezeichnet man einen Sachverhalt, den ein Gericht im Laufe eines Prozesses ordnungsgemäß und prozessrechtlich festgestellt hat. Als »materielle Wahrheit« wird der tatsächliche Sachverhalt bezeichnet[84].

Das Strafverfahren in Frankreich wird maßgeblich von dem »materiellen Wahrheitsbegriff« beherrscht[85]. Hier ist als wesentlicher Unterschied zu einem Verfahren in Deutschland anzumerken, dass die bei uns bekannte Diskussion um die prozessrechtlich festgestellte Wahrheit in Frankreich eben nicht stattfindet. Die strafprozessualen Regelungen sind in Frankreich ausschließlich darauf ausgerichtet, die materielle Wahrheit festzustellen.

Ein weiteres Kennzeichen des französischen Rechts besteht in Hinblick auf die Gültigkeit des »Opportunitätsprinzips«. Das bedeutet, dass die Staatsanwaltschaft nach eigenem Ermessen Anklage erheben oder auch davon absehen kann. Dieses Opportunitätsprinzip ist nicht ausdrücklich im Gesetz verankert, es wird überwiegend aus Art. 40 C.p.p. abgeleitet[86]. Dort heißt es: *»Die Staatsanwaltschaft nimmt Strafanzeigen entgegen und beurteilt, wie weiter zu verfahren ist.«*

Die Gültigkeit und Anwendung des Opportunitätsprinzips ist jedoch nur ein Aspekt dieses Systems. Ein anderer wesentlicher Aspekt wird oft übersehen[87]: Das Opfer (oder bei Tötungsdelikten auch seine Angehörigen) einer Straftat kann, wie in Deutschland als Nebenkläger, den Ablauf eines Strafverfahrens maßgeblich und nachhaltig beeinflussen. Das Opfer bzw. seine Angehörigen sind befugt, nach einer staatsanwaltschaftlichen Einstellung oder auch unmittelbar den Untersuchungsrichter

---

[84] Siehe: http://www.lexexakt.de/glossar/zivilprozesswahrheit.php
[85] vgl. Art. 81 C.p.p.
[86] vgl. Merle/Vitu, Procédure pénal, Rdnr. 1064; Stefani/Levasseur/Bouloc, Procédure pénal, Rdnr. 466.
[87] Siehe: Lorenz, Rezension von S. Gewaltig, Die »action civile« im französischen Strafverfahren, Frankfurt a.M. 1990, GA 1992, 239-243.

bzw. das erkennende Gericht anzurufen, mit der Konsequenz, dass von diesem Zeitpunkt an das Verfahren - ohne jegliche gesetzliche Ausnahme - vom Legalitätsprinzip beherrscht wird[88].

Hierdurch erlangt das Opfer bzw. seine Angehörigen die Stellung einer Prozesspartei mit umfangreichen Beteiligungsrechten. Diese sogenannte »action civile« einer »parti civile« umfasst damit weit mehr als nur die Geltendmachung eines Schadensersatzanspruchs in einem Strafverfahren. Das Opfer/seine Angehörigen können nun eigene Beweisanträge stellen, Gutachten einfordern oder Zeugenvernehmungen erwirken. Sie erhalten Zugriff auf alle verfahrensrelevanten Dokumente und Beweismittel.

[88] Das Opportunitätsprinzip gilt nur, solange ein Strafverfahren von der Staatsanwaltschaft betrieben wird. Sobald ein Untersuchungsrichter das Verfahren leitet, gilt uneingeschränkt das Legalitätsprinzip: Der Untersuchungsrichter ist dann verpflichtet das Untersuchungsverfahren zu eröffnen.

II. 6.8. Aufgaben- und Zuständigkeitsverteilung zwischen der Polizei und sonstigen staatlichen Verfahrensbeteiligten in Frankreich

II. 6.8.1. Das Untersuchungsverfahren

Die Verfolgung einer Straftat durch die Staatsanwaltschaft steht grundsätzlich in deren Ermessen[89]. Soweit Gegenstand des Verfahrens ein Verbrechen ist, ist die Durchführung einer »instruction« gesetzlich vorgeschrieben[90]. Der Staatsanwalt beantragt mittels eines Schriftsatzes den sogenannten »requisitoire introductif«[91]. Der Untersuchungsrichter ist verpflichtet, diesem Antrag stattzugeben.

Der Untersuchungsrichter beendet dann die »instruction« durch Schließung der Akten, wenn die Beweiserhebung abgeschlossen ist. Die Staatsanwaltschaft wird dann um eine Stellungnahme (»réquisitoire définitif«) gebeten[92].

Nun muss die Staatsanwaltschaft ihre Rechtsansicht darlegen und einen Entscheidungsvorschlag abgeben. Soweit die Sache zu diesem Zeitpunkt schon entscheidungsreif ist, erlässt der Untersuchungsrichter eine sogenannte »ordonnance de renvoi«. Hierdurch wird dann das Hauptverfahren gegen den Beschuldigten eröffnet.

Alle Akten werden an die »Chambre d'accusation« zur Überprüfung des gerichtlichen Untersuchungsverfahrens weitergeleitet[93]. Die »Chambre d'accusation« entscheidet dann endgültig, ob in der Sache ein Hauptverfahren vor der »Cour d'assises« eröffnet wird.

Die »Chambre d'accusation« ist mithin also eine Rechtsmittelinstanz gegen die Entscheidungen des »Juge d'instruction«[94], aber sie ist unter Umständen eben auch eine Revisionsinstanz, da sie beispielsweise auf eine Nichtigkeitsbeschwerde hin die

---

[89] vgl. Art. 40 Abs. 1 C.p.p., Opportunitätsprinzip
[90] vgl. Art. 79 C.p.p.
[91] vgl. Art. 80 Abs. 3 C.p.p.
[92] vgl. Art. 175 C.p.p
[93] vgl. Art. 181, 214 C.p.p.
[94] vgl. Art. 181, 185, 214 C.p.p.

Entscheidung des Untersuchungsrichters auf Verfahrensfehler untersucht und im Fall der Rechtswidrigkeit die Nichtigkeit der Beweiserhebung aussprechen kann.

Die französischen Untersuchungsrichter sind in erheblichem Maße auf die Kooperation durch die verschiedenen Polizeiorgane angewiesen, da sie sowohl personell als auch sachlich nicht in der Lage sind, die anstehenden Ermittlungsmaßnahmen selbst durchzuführen. Sie bedienen sich daher i.d.R. der Hilfe der Kriminalpolizei gemäss Art. 81 Abs. 4, 151, 152 C.p.p.. Die Kriminalpolizei verfügt in solchen Verfahren grundsätzlich über dieselben Befugnisse wie ein Untersuchungsrichter[95] oder die Gendarmerie. Einzige Ausnahme bleiben ganz bestimmte Ermittlungsmaßnahmen, wie beispielsweise die Vernehmung eines Beschuldigten.

[95] vgl. Art. 152 C.p.p.

II. 6.8.2. Befugnisse des »Juge d'instruction«

Eine ganz wesentliche Rolle im Untersuchungsverfahren kommt dem »Juge d'instruction« zu. Dies sind auf Lebenszeit ernannte Richter am »Tribunal correctionnel«, also dem Strafgericht beim »Tribunal de grande instance«, in etwa vergleichbar mit den deutschen Landgerichten. Im Rahmen der Beweiserhebung ist er befugt, alle strafprozessualen Zwangsmaßnahmen anzuordnen, die er zur Feststellung der Wahrheit für notwendig hält[96]. Die Grenzen der Beweiserhebung im französischen Recht werden bestimmt durch das Legalitätsprinzip und das »principe de la loyauté des preuves«.

[96] vgl. Art. 427 Abs. 1, 81 Abs. 1 C.p.p. »principe de la liberté de la preuve«

II. 6.9. Grundsätze und Grenzen der Sachverhaltserforschung

II. 6.9.1. Verfassungsrechtliche Vorgaben in Frankreich

Das französische Strafverfahrensrecht versteht sich als fundamentales Recht zum Schutz der Individualfreiheiten. Zwar kennt die Verfassung der V. Republik weder einen dem deutschen Recht vergleichbaren differenzierten Grundrechtskatalog, noch das Instrument der Verfassungsbeschwerde. Dennoch fühlt sich der Gesetzgeber seit jeher den fundamentalen Menschen- und Bürgerrechten verpflichtet.

Die in der juristischen Lehre vertretene Einschätzung, Grundrechtsschutz im Strafverfahren sei kein Wesensmerkmal des französischen Strafprozessrechts, ist daher sicher unzutreffend. Nicht zuletzt die EMRK (Europäische Menschenrechts-Kommission), teilweise auch die hierauf gestützten Verurteilungen Frankreichs im Bereich der Telefonüberwachung, haben die Straf- und Staatsrechtsdoktrin und den Gesetzgeber in hohem Maße sensibilisiert. Dass Normen des Strafprozessrechts, demokratisch legitimierte, vom Volk beschlossene Gesetze, durch die Dritte Gewalt als gegen höheres (Verfassungs-) Recht verstoßend festgestellt werden können, ist in Frankreich eine relativ junge, europäische Erfahrung. In der Vergangenheit war in erster Linie der Gesetzgeber zur Konkretisierung der individuellen Grundrechte berufen.

Die Rechtslage in Frankreich erinnert an die Zeit in Deutschland während der Weimarer Reichsverfassung. Aufgrund der mangelnden verfassungsrechtlichen Leitlinien eines autonomen Verfassungsrechts besitzt beispielsweise die EMRK eine wesentlich größere Bedeutung für das autonome Recht, als dies im deutschen Strafverfahrensrecht zu beobachten ist. Die neueren Entscheidungen der Cour de cassation z.B. zu den Rechten der Verteidigung und Zeugenvernehmung nehmen fast ausnahmslos auf die entsprechenden Bestimmungen der EMRK Bezug und orientieren sich an diesen Leitlinien. Am Standard der EMRK richtet sich auch die Ende der 90er Jahre erfolgte Reform des französischen Strafverfahrensrechts aus.

In der Vergangenheit wurde hingegen das staatliche Aufklärungsinteresse, das Effizienzprinzip, wesentlich stärker gewichtet. Nunmehr rücken die Individualfreiheiten, die durch strafprozessuale Eingriffsermächtigungen betroffen sein können, mehr und mehr in das Bewußtsein.

Der Individualschutz erfordert zweierlei: Einmal Schutz vor übermässigen staatlichen Eingriffen i.S. der klassischen Grundrechtstheorie. Infolge der übermässigen Bedrohung z.B. durch die sogenannte Organisierte Kriminalität oder Terroristen rückt ein anderer Aspekt des Individualschutzes in den Vordergrund: der Schutz des Individuums gerade durch staatliche Eingriffsbefugnisse. Einem solchen Schutz entspricht das Strafverfahrensrecht als «Operationsrecht« zum Schutz der Gemeinschaft.

Es geht in Frankreich daher nicht nur um eine Abwägung zwischen der Intensität des Grundrechtseingriffs und dem mit dem Eingriff verfolgten öffentlichen Interesse, sondern auch, und hier sogar gleichrangig, um eine Abwägung zwischen dem Ziel des Eingriffs und seinen Nebenfolgen.

Frankreich bewegt sich innerhalb jenes verfassungsrechtlichen Rahmens. Der Gesetzgeber ist sich der Qualität des Strafverfahrensrechts als «operationelles Schutzrecht« bewußt und sieht gleichzeitig die Bedrohung der Individualsphäre. Wesentliches Augenmerk verdienen die Verfahrenssicherungen gegen Mißbräuche. Neue Ansätze entwickelt der Gesetzgeber hier bei der Ausgestaltung der Verfahrenssicherungen. Besonders auffällig ist dies bei Gesetzen bezüglich von Telefonüberwachung, der strafprozessualen Informationserhebung und der Datensicherung.

II. 6.9.2. Verknüpfung von Ermittlungen

Es existieren nicht nur keine Beschränkungen bezüglich der Kombination der verschiedenen Ermittlungsmaßnahmen, sondern die Kombination wird in der Praxis extensiv vollzogen. Aus ermittlungstaktischen, ökonomischen und nicht zuletzt aus rechtlichen Gründen orientiert sich der Einsatz der unterschiedlichen Ermittlungsmaßnahmen am Verhältnismäßigkeitsgrundsatz.

II. 6.9.3. Folgen unzulässiger bzw. fehlerhaft angewandter Ermittlungsmaßnahmen

Wichtig ist hier vor allem die Ebene der Beweisförmigkeit der strafprozessualen Informationsgewinnung, also z.B. das Problem der Beweisverwertungsverbote.

Es verschränken sich in diesem Bereich spezifisch revisionsrechtliche Probleme mit denjenigen der Beweisverbote.

Wesentlich ist dabei das Problem, ob und inwieweit Verfahrensfehler, die sich im Bereich der poursuite ereignen, die Rechtswidrigkeit der Beweisgewinnung bzw. die Nichtigkeit des Beweises begründen können. Hier werden ca. 90 % der Ermittlungen im Rahmen der poursuite erledigt.

Der Prozentsatz der Verfahren mit «präventiv-strafprozessualem« Bezug dürfte noch erheblich höher anzusetzen sein. Literatur und Rechtsprechung haben jedoch über Jahrzehnte hinweg einmütig die These verfolgt, dass lediglich Verfahrensfehler im Rahmen der instruction einen Nichtigkeitsgrund darstellen könnten.

Zulässigkeitsvoraussetzungen im Bereich der operativen und beweisförmigen Informationsermittlung setzen sich im Bereich der poursuite somit grundsätzlich nicht im Beweisverfahren um. Im Ergebnis müsste eine derartige Verfahrensgestaltung zu einem völlig entformalisierten Verfahren führen. In Frankreich ist eine derartige Tendenz jedoch nicht zu verzeichnen. Vielmehr scheint der rigorose Standpunkt der

heutigen Meinung langsam aufzuweichen. So hat der Kassationshof eine von der bisherigen Rechtsprechung abweichende Auffassung hinsichtlich der Auswirkung von Verfahrensfehlern im Bereich der poursuite vertreten.

II. 6.10. Die Gesetzgebungsmotive

Die Franzosen verstehen darunter die Gesamtheit der Informationen, deren Besitz die Regierung für erforderlich erachtet, um die Aufrechterhaltung der inneren und äußeren Sicherheit des Landes und der Integrität des Territoriums zu gewährleisten sowie das Leben der Bevölkerung zu schützen.

Insbesondere sind die Maßnahmen legitimiert zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Staates i.S. der Art. 70 bis 103 C.p. in der derzeit geltenden Fassung. Der Eingriff in die Privatsphäre ist weiterhin zulässig, um fundamentale ökonomische und wissenschaftliche Interessen Frankreichs zu schützen. Diese Eingriffsermächtigung wird als unverzichtbare Notwendigkeit bezeichnet, die mehr und mehr Bedeutung erlangt[97].

[97] vgl. Ass. Nat. n° 2068

II. 6.11. Das » *Tribunal correctionnel*« (Strafgericht)

Dieses Gericht setzt sich in der Regel aus drei Richtern zusammen und verhandelt in der Hauptsache unerlaubte Handlungen. Die Strafverfolgung kann entweder im Zuständigkeitsbereich des Gerichtes, in dem die Straftat begangen wurde, vor dem Gericht, in dessen Bezirk der/die Beschuldigte(n) ihren Wohnsitz haben, oder in dem Zuständigkeitsbereich des Gerichts erfolgen, in dem der Beschuldigte festgenommen wurde.

Rechtsmittel gegen Entscheidungen der ersten Instanz sind beim Berufungsgericht (*Cour d'appel*) einzulegen, und zwar bei der Berufungskammer (*Chambre d'appels correctionnels*).

II. 6.12. Der » *Cour d'assises*« (Schwurgericht)

Dieses Gericht verhandelt von Volljährigen begangene Verbrechen, die keiner Sondergerichtsbarkeit unterliegen.

Es besteht aus drei Berufsrichtern und neun Geschworenen, die unter den französischen Bürgern ausgelost werden.

Berufung gegen Strafurteile kann von der Staatsanwaltschaft und von den Verurteilten vor einem Schwurgericht eingelegt werden, das aus zwölf Geschworenen und drei Berufsrichtern besteht. Sowohl bei einer Verurteilung als auch bei einem Freispruch können der Beschuldigte und der Staatsanwalt Berufung gegen das Urteil des Schwurgerichts einlegen. Nebenkläger können nur im Hinblick auf die vom Gericht zugesprochene Entschädigung Berufung einlegen.

II. 6.13. Ermittlungsverfahren

Ziel des von der Polizei oder Gendarmerie durchgeführten Ermittlungsverfahrens ist die Feststellung der Begehung eines Verstoßes, die Erhebung von Beweismitteln und die Suche nach den Tätern. Es erfolgt unter der Aufsicht der Staatsanwaltschaft und wird systematisch durchgeführt, wenn die Strafverfolgung von der Staatsanwaltschaft ausgeht.

Im Wesentlichen gibt es die Ermittlung im Rahmen des beschleunigten Verfahrens und die Voruntersuchung, die von Amts wegen von einem Polizeibeamten oder auf Anweisung des Staatsanwalts durchgeführt wird.

Das Ermittlungsverfahren ist in jedem Fall vertraulich und nicht kontradiktorisch[98].

[98] Das Adjektiv **kontradiktorisch** leitet sich aus den beiden lateinischen Begriffen *contra* (gegen) und *dicere* (sprechen, sagen) ab. In der **Logik** kann die Beziehung zwischen zwei Aussagen **kontradiktorisch** sein. Das ist dann der Fall, wenn sowohl von der Wahrheit der einen Aussage auf die Falschheit der anderen geschlossen werden kann, als auch von der Falschheit der einen Aussage auf die Wahrheit der anderen. Beide Aussagen können also nicht gleichzeitig falsch sein, eine von beiden ist immer wahr

II. 6.14. Untersuchung

Ziel der von einem Untersuchungsrichter durchgeführten Untersuchung ist es, Beweise für die Begehung einer Straftat zu sammeln und den Täter zu ermitteln. Nach Abschluss der Untersuchung steht fest, ob hinreichende Verdachtsmomente bestehen, um den Täter vor Gericht zu stellen. Die Untersuchung bereitet die Sache für die Verhandlung vor. Sie ist vertraulich, doch dürfen die Verfahrensbeteiligten Akteneinsicht nehmen und können bedingt weitere Ermittlungen beantragen.

II. 6.15. Das Urteil

Das Urteil ergeht kontradiktorisch, öffentlich und mündlich. Das Gericht gelangt in seinen Beratungen zu einer Entscheidung, gegen die Rechtmittel eingelegt werden können.

II. 6.16. Die Rolle der Europäischen Kommission

Zu beachten ist, dass die Europäische Kommission in Strafverfahren der Mitgliedstaaten nicht eingreifen und daher Betroffenen auch nicht helfen kann, wenn diese sich beschweren wollen.

II. 6.17. Welchen Zweck hat ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren?

Die strafrechtlichen Ermittlungen umfassen sämtliche Untersuchungen zu einer Straftat, die von der Kriminalpolizei unter der Aufsicht eines Staatsanwalts oder Richters durchgeführt werden.

Diese können außerhalb der gerichtlichen Voruntersuchung (*instruction*) erfolgen und sind auf die Feststellung der Straftat, die Sammlung von Beweismitteln und die Suche nach den Tätern gerichtet.

Im französischen Ermittlungsverfahren wird zwischen *enquête de flagrance* und *enquête préliminaire* unterschieden. Erstere kommt bei Straftaten zum Zuge, deren Ausführung noch nicht oder gerade erst abgeschlossen ist, und gesteht der Polizei den Einsatz weitreichender Zwangsmittel zu. In allen anderen Fällen wird auf das Verfahren der polizeilichen Voruntersuchung (*enquête préliminaire*) zurückgegriffen. Ursprünglich war der Einsatz von Zwangsmitteln bei der polizeilichen Voruntersuchung nur begrenzt möglich, doch hat hier aufgrund neuerer Regelungen eine deutliche Annäherung zwischen diesen beiden Formen der polizeilichen Ermittlungen stattgefunden.

In komplizierteren Fällen können die Ermittlungen auch im Rahmen einer richterlichen Voruntersuchung (*instruction*) im Auftrag des Untersuchungsrichters durchgeführt werden. Bei dieser Voruntersuchung soll in erster Linie festgestellt werden, ob hinreichender Tatverdacht besteht, um den Straftäter an das erkennende Gericht zu verweisen, und ob gegebenenfalls die Sache spruchreif gemacht werden kann. Das Ermittlungsverfahren ist nur in Strafsachen obligatorisch.

II. 6.18. Welche Schritte umfasst das strafrechtliche Ermittlungsverfahren?

Ist die Tatausführung noch nicht oder gerade erst abgeschlossen oder wird eine Person der Beteiligung an einer Straftat verdächtigt, können ad hoc für die Dauer von acht Tagen Ermittlungen (*enquête en flagrance*) eingeleitet werden. Unter bestimmten Bedingungen kann die Staatsanwaltschaft diese Ermittlungen um höchstens acht Tage verlängern.

Bei diesem Ermittlungsverfahren ist der Kriminalbeamte insbesondere befugt, sich an den Tatort zu begeben, Tatsachenfeststellungen zu veranlassen, alle Gegenstände oder Datenträger, die zur Wahrheitsfindung sachdienlich sind, sicherzustellen, Wohnungsdurchsuchungen von Personen anzuordnen, die möglicherweise an der Straftat beteiligt waren oder die tatrelevante Dokumente oder Informationen besitzen, Personen zu vernehmen, die Auskünfte über den Tathergang geben können, oder auch eine Person in Polizeigewahrsam zu nehmen, die verdächtigt wird, an der Straftat beteiligt gewesen zu sein.

Handelt es sich um eine polizeiliche Voruntersuchung (*enquête préliminaire*) unterrichtet der Kriminalbeamte die Staatsanwaltschaft, sobald er den mutmaßlichen Straftäter identifiziert hat.

Im Rahmen der richterlichen Voruntersuchung (*instruction*) sucht der Untersuchungsrichter nach be- und entlastenden Beweisen und nimmt alle Handlungen vor, die er für die Wahrheitsfindung für sachdienlich hält. Er kann diese Amtshandlungen (z. B. Besichtigung des Tatorts, Vernehmungen, Durchsuchungen, usw.) von Amts wegen oder auf Antrag der Staatsanwaltschaft oder der Parteien vornehmen. Der Richter muss eine etwaige Ablehnung begründen. Gegen die Ablehnung kann ein Rechtsbehelf eingelegt werden.

Bei Rechtshilfeersuchen kann der Untersuchungsrichter Kriminalbeamte mit den entsprechenden Amtshandlungen betrauen.

Wenn die Voruntersuchung nach Ansicht des Untersuchungsrichters abgeschlossen ist, unterrichtet er gleichzeitig die Parteien und ihre Anwälte. Die Staatsanwaltschaft und die Parteien haben dann, wenn Anklage erhoben wird, eine Frist von einem Monat oder andernfalls eine Frist von drei Monaten, um an den Untersuchungsrichter ihre begründeten Einwände oder Anträge zu richten.

Nach Ablauf dieser Frist hat der Staatsanwalt eine Frist von 10 Tagen (wenn ein Beschuldiger in Haft ist) oder von einem Monat (wenn dies nicht der Fall ist), um nach Einsicht in die übermittelten Beweismittel an den Untersuchungsrichter ergänzende Strafanträge oder Bemerkungen zu richten.

Der Untersuchungsrichter hat dann die Wahl:

> er beschließt entweder die Einstellung des Verfahrens, wenn er der Ansicht ist, dass der Sachverhalt, mit dem er befasst wurde, keine Straftat darstellt, wenn der Täter weiterhin unbekannt ist oder wenn die Beweislast gegen ihn nicht ausreicht,
>
> oder
>
> er erlässt einen Verweisungsbeschluss (*ordonnance de renvoi*) an das zuständige Strafgericht (bei einem Vergehen (*délit*) oder einer einfachen Gesetzesübertretung (*contravention*)), oder er erhebt Anklage (bei einem Verbrechen), wenn hinreichender Tatverdacht besteht.

Der Abschluss der richterlichen Voruntersuchung erfolgt per Beschluss. Es können verschiedene Beschlüsse gefasst werden.

II. 6.19. Einstellung des Verfahrens

Der Richter kann die Einstellung des Verfahrens beschließen, weil die Beweislast gegen einen Beschuldigten nicht ausreicht. Die Einstellung kann vollständig oder teilweise sein.

Wenn eine teilweise Einstellung beschlossen wird, erlässt der Untersuchungsrichter einen Verweisungsbeschluss bzw. verkündet die Anklageerhebung für den anderen Teil des Tatvorwurfs.

Wenn in einem Fall eine vollständige Einstellung des Verfahrens beschlossen wurde und sich der Beschuldigte in Untersuchungshaft befindet, wird er entlassen und erhält die beschlagnahmten Gegenstände zurück.

Er hat dann die Möglichkeit ein Wiedergutmachungsverfahren anzustrengen.
Hier ist allerdings Vorsicht geboten, denn der Nebenkläger kann innerhalb von zehn Tagen nach der Mitteilung der Verfahrenseinstellung Einspruch bei der Gerichtskanzlei des Gerichts erheben, das den Beschluss verkündet hat.

II. 6.20. Der Verweisungsbeschluss

Wenn der Richter der Ansicht ist, dass die Beweislast gegen einen Beschuldigten ausreicht, kann er beschließen, ihn an das erkennende Gericht zu verweisen.

Wenn der Beschuldigte unter Polizeiaufsicht stand oder in Untersuchungshaft war, so wird dies durch den Beschluss beendet.

Der Richter kann aber durch einen neuen, besonders begründeten Beschluss entscheiden, diese Maßnahmen beizubehalten. Sie dürfen nicht länger als zwei Monate andauern. Wenn der Beschuldigte nach Ablauf dieses Zeitraums nicht vor Gericht gestellt wurde, wird er entlassen.

Der Richter kann nur »ausnahmsweise« mit einem begründeten Beschluss über die Unmöglichkeit, innerhalb von zwei Monaten ein Urteil zu fällen, jeweils zwei Verlängerungen um zwei Monate anordnen. Wenn nach Ablauf dieser sechs Monate kein Urteil ergangen ist, wird der Beschuldigte entlassen.

Gegen diesen Beschluss ist kein Rechtsmittel gegeben, es sei denn, ein Beschuldigter ist der Meinung, dass die ihm zur Last gelegte Tat als Verbrechen zu werten ist und deshalb vor einem Schwurgericht Anklage zu erheben ist. Dieses Rechtsmittel steht auch dem Nebenkläger zu.

II. 6.21. Anklageerhebung

Wird einem Beschuldigten ein Verbrechen zur Last gelegt, erhebt der Untersuchungsrichter Anklage.

Wenn der Beschuldigte zum Zeitpunkt des richterlichen Beschlusses unter Polizeiaufsicht steht, bleibt diese Maßnahme bestehen.

Beschuldigte haben das Recht, gegen diesen Beschluss Einspruch zu erheben.

II. 7. Grenzübergreifende Rechtshilfe in Strafsachen

Im Sinne einer effizienteren und schnelleren Zusammenarbeit in Strafsachen zwischen den zuständigen Behörden der EU-Mitgliedsstaaten, also Polizei-Zolldienststellen und den Gerichten, wurde durch einen Rechtsakt des Europarates vom 29. 05. 2000 (in Kraft getreten am 23.08.2005) eine Modernisierung des Übereinkommens von 1959 über die Rechtshilfe in Strafsachen, einschliesslich des Zusatzprotokolls von 1978, durchgeführt[99].

In dem Übereinkommen heißt es:

> *»Im Allgemeinen erfolgen Rechtshilfeersuchen schriftlich. Sie werden unmittelbar den örtlich zuständigen Justizbehörden übermittelt und von diesen ausgeführt. Bestimmte Ersuchen werden über die zentralen Behörden der Mitgliedsstaaten übermittelt (Ersuchen um zeitweilige Überstellung oder Durchbeförderung von inhaftierten Personen, Übermittlung von Strafnachrichten). In dringenden Fällen kann das Ersuchen über Interpol oder über eine andere Institution gestellt werden, die gemäß dem Vertrag über die Europäische Union (EU) zuständig ist.*
>
> *Der Mitgliedsstaat, der um Rechtshilfe ersucht wird (ersuchter Mitgliedsstaat) muss die vom Mitgliedsstaat, der um Rechtshilfe ersucht (ersuchender Mitgliedsstaat), angegebenen Formvorschriften und Verfahren einhalten und das Rechtshilfeersuchen so rasch wie möglich erledigen, wobei er die angegebenen Fristen so weit wie möglich berücksichtigt.*
>
> *Die Mitgliedsstaaten übersenden Personen, die sich im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedsstaats aufhalten, für sie bestimmte* ***Verfahrensurkunden*** *unmittelbar durch die Post. In bestimmten Fällen kümmert sich hierum der ersuchte Mitgliedsstaat.*

[99] vgl. http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=URISERV%3Al33108

Eine Justizbehörde oder eine Zentralbehörde kann in unmittelbaren Kontakt zu einer Polizei- oder Zollbehörde eines anderen Mitgliedsstaates oder - im Fall von Rechtshilfeersuchen zum Zweck der Strafverfolgung - einer Verwaltungsbehörde eines anderen Mitgliedsstaates treten. Jeder Mitgliedsstaat kann diese Klausel ablehnen oder nur unter bestimmten Bedingungen anwenden.

Die Mitgliedsstaaten können ohne ein vorausgehendes Ersuchen ***Informationen*** *über Straftaten und Zuwiderhandlungen gegen Ordnungsvorschriften* ***austauschen****, deren Ahndung oder Bearbeitung in den Zuständigkeitsbereich der empfangenden Behörde fällt.*[100]*«*

Unter dem Unterpunkt »**Bestimmte Formen der Rechtshilfe**« wird u.a. auch die Möglichkeit einer »gemeinsamen Ermittlungsgruppe« mit Vertretern mehrerer Mitgliedstaaten eingeräumt. Hier heißt es:

»Zwei oder mehrere Mitgliedsstaaten können eine ***gemeinsame Ermittlungsgruppe*** *einsetzen, deren Zusammensetzung die betreffenden Mitgliedstaaten im Wege der Vereinbarung festlegen. Die gemeinsame Ermittlungsgruppe wird für einen bestimmten Zweck und für einen begrenzten Zeitraum eingesetzt. Sie wird von einem Beamten des Mitgliedsstaats, in dem der Einsatz der Gruppe erfolgt, geleitet. Dieser Beamte leitet auch die Tätigkeiten der Gruppe im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedsstaats.«*

[100] wie zuvor

Feststellung Nr. 4:

Offenbar hat es in diesem speziellen Fall keine gemeinsame Ermittlungsgruppe gegeben, obwohl eine solche schon aufgrund der Art und Weise der Ermittlungen und des Sachverhaltes indiziert gewesen wäre.

Vielmehr scheint es nach der Aktenlage so, dass Frankreich und Deutschland zwar über die Rechtshilfe Informationen und Ermittlungsergebniss ausgetauscht haben, aber defacto jedes Land seine »eigenen« Ermittlungen geführt hat.

III. DIE ZIVILE FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG DURCH DAS BEA

III. 1. Durchführung

Nach der heute gängigen Vorgabe durch die EU (VO (EU) 996/2010) handelt es sich um eine »Sicherheitsuntersuchung«. Zuständig für die Durchführung war das BEA, als französische Untersuchungsbehörde, da sich der Absturz auf französischem Hoheitsgebiet ereignete.

Als Untersuchungsleiter für das BEA wurde der Dipl.-Ing. Arnaud Desjardin eingesetzt. Für die deutsche Flugunfalluntersuchungsbehörde wurde der stellvertretende Leiter der BFU, der Dipl. Ing. (FH) Johann Reuss als akkreditierter Vertreter Deutschlands durch den Leiter der Behörde, Direktor Ulf Kramer, benannt.

Darüber hinaus wurden von deutscher Seite als Experten der Triebwerksspezialist Dipl.Ing (FH) Thomas Karge, der Systemspezialst Dipl.Ing (FH) Thomas Kostrzewa, und als Flugdatenaufzeichnungsspezialist der Dipl. Ing. (Univ.) Georg Blau beteiligt.

Darüber hinaus wurden durch Herrn Reuss zwei externe Gutachter involviert. Dabei handelt es sich um den Flugmediziner und Internist Prof. Dr. Helmut Landgraf vom Vivantes Klinikum Berlin sowie einen Psychiater aus dem Münchner Raum. Die beiden externen Gutachter verfügen nach derzeitigem Recherchestand nicht über fliegerische Erfahrung auf Verkehrsflugzeugen. Nach Aussage von Herrn Reuss gegenüber den Auftraggebern haben diese Experten Ihre Gutachten auf der Grundlage der der BFU durch die Staatsanwaltschaft Düsseldorf zur Verfügung gestellten Patientenunterlagen von Andreas Lubitz erstellt.

Das BEA machte im Laufe seiner Untersuchung mehrere offizielle Pressetermin, bei denen über Feststellungen dieser Untersuchung informiert wurde.

Es fällt jedoch auf, dass obwohl sich die Staatsanwaltschaft in Marseille schon sehr früh (26.03.2015) auf ein Verbrechen und einen Suizid des Copilten festlegte, hat das BEA seine Ermittlungen weiter geführt. Dabei ist eigentlich auch in der VO (EU)

996/2010 klar geregelt, dass im Falle einer Straftat oder kriminellen bzw. terroristischen Handlung die Untersuchungen durch die zuständigen Strafverfolgungsbehörden durchgeführt werden. Trotzdem führt das BEA seine Untersuchungen weiter und veröffentlicht noch vor der Justiz einen Zwischen- sowie abschliessenden Untersuchungsbericht in der Sache.

Am 06.05.2015 veröffentlichte das BEA zunächst seinen 29 seitigen Zwischenbericht. Darin wurde festgestellt:

> *»Am Nachmittag des 24. März 2015 wurde der CVR gefunden und am folgenden Tag zur BEA transportiert um ausgelesen zu werden. Nachdem die Daten ausgelesen waren, erschien es der BEA als wahrscheinlich, dass ein Akt des unrechtmäßigen Eingriffes an dem Unfall beteiligt war. Die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und die Vereinbarung zwischen dem Französischen Justizminister und der BEA in Bezug auf Sicherheitsuntersuchungen vom 16. September 2014 legen fest, dass in solchen Situationen, die relevanten Informationen, die während einer Sicherheitsuntersuchung gesammelt werden, unverzüglich an die Justizbehörden weitergegeben werden müssen und die BEA entscheiden kann, ob sie die Untersuchung fortsetzt, wozu sie sich entschieden hat.*[101] *«*

Das BEA berichtete, dass der Copilot (27 Jahre alt, Inhaber einer Multiple-crew Pilot's License MPL (A) Gesamtflugerfahrung 919 Flugstunden, davon 540 Stunden auf dem Muster Airbus A320) der das Flugzeug fliegende Pilot gewesen ist, der Kapitän (34 Jahre alt, Air Transport Pilot License ATPL, Gesamtflugerfahrung 6.763 Stunden, davon 3.811 Stunden auf dem Muster Airbus A320 und 259 Stunden als Kapitän) war Pilot monitoring. Weiter heisst es im Zwischenbericht:

> *»Um 09:27:20 Uhr ging das Flugzeug in einer Flughöhe von 38 000 ft (FL380) in den Horizontalflug über (Punkt 1 in Bild 1). Die Flugbesatzung war auf der Frequenz 133,330 MHz in Kontakt mit dem en-route Kontrollzentrum in Marseille.*

[101] vgl. Zwischenbericht des BEA vom 06.05.2015, S. 7

Um 09:29:40 Uhr wurde die Flugbesatzung an das Marseille Kontrollzentrum mit der Frequenz 127,180 MHz übergeben.

Um 09:30:00 Uhr (Punkt 2) bestätigte der Kapitän die Freigabe des Fluglotsen für den Direktflug zum Punkt IRMAR: «Direct IRMAR Merci Germanwings one eight Golf». Das war der letzte Funkspruch zwischen der Flugbesatzung und der Flugsicherung.

Um 09:30:08 Uhr sagte der Kapitän zum Copiloten, dass er das Cockpit verlassen würde und bat ihn den Sprechfunk zu übernehmen, was der Copilot bestätigte.

Um 09:30:11 Uhr wurde eine Änderung des Steuerkurses eingeleitet, die ca. eine Minute später bei ca. 23° endete, was einer Route zum Punkt IRMAR entspach.

Um 09:30:13 Uhr wurden Geräusche vom Bewegen eines Pilotensitzes aufgezeichnet.

Um 09:30:24 Uhr (Punkt 3) wurden Geräusche aufgezeichnet die durch das Öffnen und dann drei Sekunden später durch das Schließen der Cockpittür hervorgerufen wurden. Danach war der Kapitän nicht mehr im Cockpit.

Um 09:30:53 Uhr (Punkt 4) veränderte sich die eingestellte Höhe am FCU innerhalb einer Sekunde von 38 000 ft auf 100 ft[102]*. Eine Sekunde später befand sich der Autopilot in der Betriebsart OPEN DES*[103] *und Autothrust in THR IDLE. Das Flugzeug begann zu sinken und die Drehzahlen beider Triebwerke verringerten sich.*

Um 09:31:37 Uhr wurden Geräusche vom Bewegen eines Pilotensitzes aufgezeichnet.

[102] vgl. (i.O.): »*Das ist der Minimumwert, der beim A320 eingestellt werden kann.*«
[103] vgl. (i.O.): »Dieser Modus wird im Abschnitt 1.5.6 beschrieben.«

Um 09:33:12 Uhr (Punkt 5) änderte sich der Autopilot in der Betriebsart Speed Mode von Managed Mode auf Selected[104] Mode. Eine Sekunde später war die eingestellte Zielgeschwindigkeit 308 kt während die Geschwindigkeit des Flugzeuges 273 kt betrug. Die Geschwindigkeit und die Sinkrate des Flugzeuges begannen sich zu erhöhen. Die Sinkrate variierte nachfolgend zwischen 1 700 ft/min und 5 000 ft/min. Danach lag sie durchschnittlich bei 3 500 ft/min.

Anmerkung:
Mehrere Versuche in Airbus-A320-Flugsimulatoren sowie in realen Flugzeugen haben ergeben, dass es rein ergonomisch höchst unwahrscheinlich ist, dass ein Pilot innerhalb von einer Sekunde (!) den Drehschalter von 38.000 Fuss auf 100 Fuss drehen kann. Die schnellsten Versuche betrugen immer noch eine Zeitspanne von mindestens 1,5 Sekunden. Es ware also von daher allenfalls plausible, wenn die angeblich auf dem DFDR aufgezeichnete Zeitspanne bei zwei Sekunden läge. Der Gutachter hat insofern erhebliche Zweifel, dass Andreas Lubitz, der zudem Rechtshändler gewesen ist, mit der linken Hand in der Lage gewesen ist die Einstellung innerhalb der auf dem Datenschreiber aufgezeichneten einen Sekunde vorzunehmen und auch noch den Sinkmodus durch anschliessendes Ziehen am Drehschalter der Flight Control Unit zu aktivieren.

Um 09:33:35 Uhr reduzierte sich die eingestellte Geschwindigkeit auf 288 kt. Danach wurde die Zielgeschwindigkeit innerhalb von 13 Sekunden sechs Mal verändert, bis sie 302 kt erreicht hatte.

Um 09:33:47 Uhr (Punkt 6) fragte der Fluglotse die Flugbesatzung nach der freigegebenen Flughöhe. Das Flugzeug war zu dem Zeitpunkt in einer Flughöhe von 30 000 ft und befand sich im Sinkflug. Eine Antwort des Copiloten erfolgte nicht. Innerhalb der nächsten 30 Sekunden versuchte der Lotse noch zweimal die Flugbesatzung anzusprechen, erhielt jedoch keine Antwort.

[104] vgl. (i.O.): »Wenn die Geschwindigkeit als « eingestellt » bezeichnet wird, wird die Zielgeschwindigkeit durch die Flugbesatzung gewählt. Wenn die Geschwindigkeit als «managed» bezeichnet wird, dann legt das Flight Management System (FMS) automatisch die Zielgeschwindigkeit fest.«

Um 09:34:23 Uhr erhöhte sich die eingestellte Geschwindigkeit bis auf 323 kt. Die Geschwindigkeit des Flugzeuges betrug zu diesem Zeitpunkt 301 kt und begann auf das eingestellte Geschwindigkeitsziel zu steigen.

Um 09:34:31 Uhr (Punkt 7) ertönte der Türsummer für den Zugang zum Cockpit für eine Sekunde.

Um 09:34:38 Uhr versuchte der Fluglotse wieder den Kontakt mit der Flugbesatzung aufzunehmen, erhielt aber keine Antwort.

Um 09:34:47 Uhr und um 09:35:01 Uhr versuchte das Marseille Kontrollzentrum auf der Frequenz 133,330 MHz Kontakt mit der Flugbesatzung aufzunehmen, erhielt aber keine Antwort. Das Flugzeug war zu diesem Zeitpunkt in eine Flughöhe von 25 100 ft und befand sich im Sinkflug.

Um 09:35:03 Uhr (Punkt 8) erhöhte sich die eingestellte Geschwindigkeit wieder auf 350 kt[105]*. Danach und bis zum Ende der Aufzeichnung:*

- *Die eingestellte Geschwindigkeit blieb auf 350 kt und die Geschwindigkeit des Flugzeuges stabilisierte sich bei 345 kt.*
- *Autopilot und Autothrust blieben eingeschaltet.*
- *Zwischen 09:35:04 Uhr und 09:39:27 Uhr wurde viermal das Cockpit-Signal des Intercom- Telefons der Kabine, auch bekannt als Kabinenanruf, für ca. drei Sekunden aufgezeichnet.*
- *Zwischen 09:35:32 Uhr (Punkt 9) und 09:39:02 Uhr wurden sechs Mal Geräusche, ähnlich dem Klopfen einer Person an die Cockpittür, aufgezeichnet.*
- *Zwischen 09:37:11 Uhr und 09:40:48 Uhr waren mehrfach dumpfe Stimmen zu hören; und*
  um 09:37:13 Uhr bat eine dumpfe Stimme darum, dass die Tür geöffnet wird.
- *Zwischen 09:35:07 Uhr und 09:37:54 Uhr versuchte das Marseille Kontroll-zentrum auf der Frequenz 121,5 MHz dreimal und auf der Frequenz 127,180 MHz zweimal Kontakt mit der Flugbesatzung aufzunehmen, erhielt aber keine Antwort.*

[105] vgl. (i.O.): »*Dieser Wert stellt die Höchstgeschwindigkeit dar, die die Besatzung einstellen kann. Er entspricht dem VMO (maximale Geschwindigkeit).*«

- *Zwischen 09:38:38 Uhr (Punkt 10) und 09:39:23 Uhr versuchte die Französische Luftverteidigung auf der Frequenz 121,5 MHz dreimal Kontakt mit der Flugbesatzung aufzunehmen, erhielt aber keine Antwort.*
- *Zwischen 09:39:30 Uhr (Punkt 11) und 09:40:28 Uhr wurden fünfmal Geräusche ähnlich dem starken Schlagen gegen die Cockpittür aufgezeichnet.*
- *Zwischen 09:39:33 Uhr und 09:40:07[106] Uhr wurden Sidestick-Eingaben mit geringer Amplitude auf der Copiloten Seite aufgezeichnet.*
- *Um 09:39:54 Uhr versuchte eine andere Flugbesatzung die GWI18G Flugbesatzung zu kontaktieren, erhielt aber keine Antwort.*

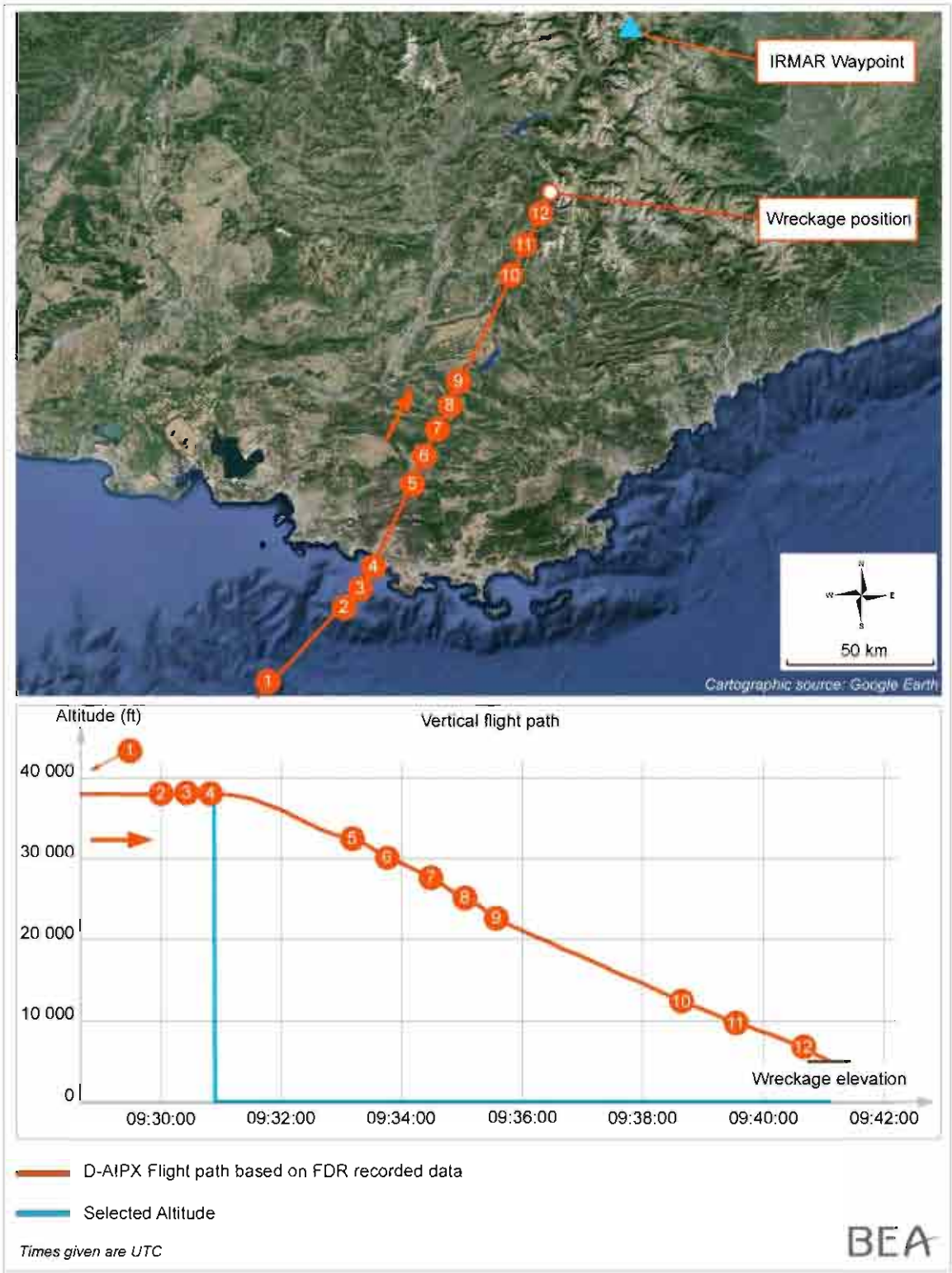
Um 09:40:41 Uhr (Punkt 12) wurde das akustische Warnsignal des GPWS « Terrain, Terrain, Pull Up, Pull Up » ausgelöst und blieb für den Rest des Fluges aktiv.

Um 09:40:56 Uhr wurde eine Master Caution Warnung aufgezeichnet; dann um

09:41:00 Uhr wurde eine Master Warning ausgelöst und blieb für den Rest des Fluges aktiv.

Um 09:41:06 Uhr stoppte die Aufzeichnung des CVR mit dem Aufschlag im Gelände.«

[106] vgl. (i.O.): »*Der maximale Ausschlag dieser Bewegungen blieb niedriger als notwendig gewesen wäre den Autopiloten auszuschalten, daher blieb er eingeschaltet. Diese Handlungen hatten also keinen Einfluss auf den Flugweg des Flugzeuges.«*


IRMAR Waypoint
Wreckage position
50 km
Cartographic source: Google Earth
Altitude (ft)
Vertical flight path
40 000
30 000
20 000
10 000
0
Wreckage elevation
09:30:00
09:32:00
09:34:00
09:36:00
09:38:00
09:40:00
09:42:00
D-AIPX Flight path based on FDR recorded data
Selected Altitude
Times given are UTC
BEA

Quelle: BEA

Am 13. März 2016 erschien dann der offizielle Abschlussbericht (Final Report). Nachfolgend wird ausschliesslich auf diesen Bezug genommen.

Hierzu ist aus gutachterlicher Sicht anzumerken:

Der Bericht (deutsche Übersetzung) umfasst 123 Seiten und besteht im Wesentlichen aus zwei Teilen. Gemäss dem von der ICAO vorgegebenen Format ist der Bericht in einen Fakten- und in einen Analyse- (Beurteilungs-) Teil untergliedert. Am Ende folgen die sich aus der Analyse ergebenden Sicherheitsempfehlungen und drei Anhängen:

1. Eine Pressemitteilung im französischen Original des nationalen französischen Ärzte-Konzils vom 3. April 2015.

2. ein Auszug aus den ICAO Richtlinien für mentale Gesundheit und Fragen zum Verhalten zur Orientierung für Flugmediziner und

3. einer ergänzenden »Hervorhebung von Fakten« der deutschen BFU.

Auffällig ist, dass der Faktenteil zwar 95 Seiten beinhaltet, von denen allerdings 55 Seiten juristische, medizinische und historische Sachverhalte reflektieren, die aber mit dem eigentlichen Unfallgeschehen nicht unbedingt etwas zu tun haben. So werden dort z.B. medizinische Verfahren zum Erhalt der Flugtauglichkeit diskutiert und einer juristischen Betrachtung unterzogen und sogar mit den medizinischen Gegebenheiten in anderen Industriebereichen, wie der Eisenbahn und der Atomindustrie verglichen aber die im Sinne dieser Untersuchung und ihrer Feststellungen unfallrelevanten psychologischen Aspekte eben überhaupt nicht gewürdigt. Auffallend oft sind die Aussagen konjunktivisch, was sich eigentlich für den Faktenteil eines Unfallberichtes verbietet.

Darüber hinaus fällt auf, dass entgegen der sonst allgemein üblichen Praxis von Flugunfallberichten sowie der wissenschaftlichen Aufarbeitung von Unfällen in dem Bericht keinerlei Namen der an der Untersuchung beteiligten Personen (Behördenvertretern) sowie im Zuge der Untersuchung hinzugezogenen externen Berater und Experten aufgeführt werden. Auch sind weder ein Transkript des Cockpit-Voice-Recorders (oder Auszügen von diesem) noch die relevanten Daten aus dem Flugdatenschreiber im Bericht aufgeführt oder diesem angehängt. Somit ist die für die Bedeutung und Nachvollziehbarkeit der gewonnen Erkenntnisse notwendige Transparenz und Überprüfbarkeit nicht gegeben.

Der eigentliche Beurteilungs- bzw. Analyseteil besteht aus lediglich 15 Seiten, die restlichen Seiten ergeben sich aus den Schlussfolgerungen, Sicherheitsempfehlungen sowie den vorbenannten Anhängen. Nach Ansicht des Gutachters ist dies nicht in einem angemessenen Verhältnis zu dem komplexen Sachverhalt, der offensichtlich gar nicht in der notwendigen und hierfür sachgerechten Breite und Tiefe dargestellt wurde. Zudem enthält der Bericht auch eine Reihe objektive Fehler in Bezug auf vorliegende, nachprüfbare faktische Informationen, wie zum Beispiel der Beschäftigung von Andreas Lubitz als Flugbegleiter bei der Lufthansa von 2011 - 2013. Hier heisst es:

> *»vom 15. Juni 2011 bis 31. Dezember 2013 hatte er einen Vertrag mit Lufthansa als Flugbegleiter, während er seine Ausbildung als Verkehrspilot fortsetzte;*[107]*«*

Dies ist eindeutig falsch, denn seine Ausbildung zum Verkehrspiloten hatte Andreas Lubitz am 15. Juni 2011 bereits abgeschlossen. Da die Lufthansa aber für ihn zu diesem Zeitpunkt keinen Bedarf als Pilot hatte, ging er auf das Lufthansa-Angebot ein, zur Überbrückung eine Stelle als Flugbegleiter anzunehmen.

[107] BEA ABSCHLUSSBERICHT, März 2016, S. 17

III. 2. Schwerwiegendere Beispiele für Fehler

III. 2.1. Cockpit-Tür

Über fünf Seiten wird ausführlichst der Mechanismus der gesicherten Cockpit-Tür behandelt. Andererseits wird aber nicht diskutiert ob und wenn nicht, warum nicht, der Kapitän von dem sogenannten »Notfallcode« (Emergency Code) Gebrauch gemacht hat[108] um damit die Tür zu öffnen.

Über mehrere Seiten führt das BEA im Bericht hierzu umfangreich aus, sowohl im faktischen Teil, als auch in der Analyse. Ein Beschreibung des Einlassverfahrens findet sich hier allerdings nicht. Diese müsste lauten:

Bei einem Zugangswunsch durch »Anklingeln« über das Keypad in der Kabinenseite (eine Zahl gefolgt von dem »#« Zeichen) wird von einem der Piloten entweder

1. **die Tür geöffnet (Kippschalter auf der Mittelkonsole nach oben)**
2. **nicht reagiert, d.h. nicht öffnen**

Den Kippschalter in die »Lock« - Stellung (nach unten) zu bewegen ist in diesem Fall gar nicht nötig.

Kippschalter, Foto privat

[108] vgl. BEA ABSCHLUSSBERICHT, März 2016, S. 20-25

Gemäss dem Bericht steht fest, dass der Kapitän nur ein einziges Mal das Keypad vor der Cockpitür benutzt hat, als er zum Zeitpunkt seiner Rückkehr »angeklingelt« hat[109]. Gemäss dem Bericht, der sich insofern auf die Aufzeichnungen des CVR's stützt ertönte *nur ein Signal* in der Länge von 980 mili/Sek. Dies entspricht dem Signal für das normale Anklingeln. Das wesentlich längere und anders klingende Signal, welches im Cockpit ertönt, wenn der Notfallcode eingegeben wird, wurde vom CVR nicht aufgezeichnet. Das lässt nur den Schluss zu, dass der Notfallcode auch gar nicht eingeben wurde oder aber der Mechnismus aufgrund eines technischen Defekts nicht wirksam wurde. Andere Schlussfolgerungen lassen sich aus diesem Umstand nicht mit der notwenigen Gewissheit ziehen. Im Bericht des BEA heisst es dazu (Herv. d. Verf.) :

» ***Aktivierung des Kippschalters für die Cockpittür***

Die CVR-Aufnahmen der Tests im Fluge zeigten, dass die Aktivierung des Kippschalters für die Cockpittür auf der Spur des CVRs für die CAM unter bestimmten Bedingungen hörbar war, ergab aber keine wiederkehrende akustische Signatur, weil das Geräusch, das produziert wurde, davon abhing wie der Pilot den Schalter in die Neutralposition überführte. Eine Spektralanalyse der Spur des CAMs des CVRs des Unfallflugzeugs führte nicht dazu, dass die Aktivierung des Kippschalters für die Cockpittür sicher identifiziert werden konnte.

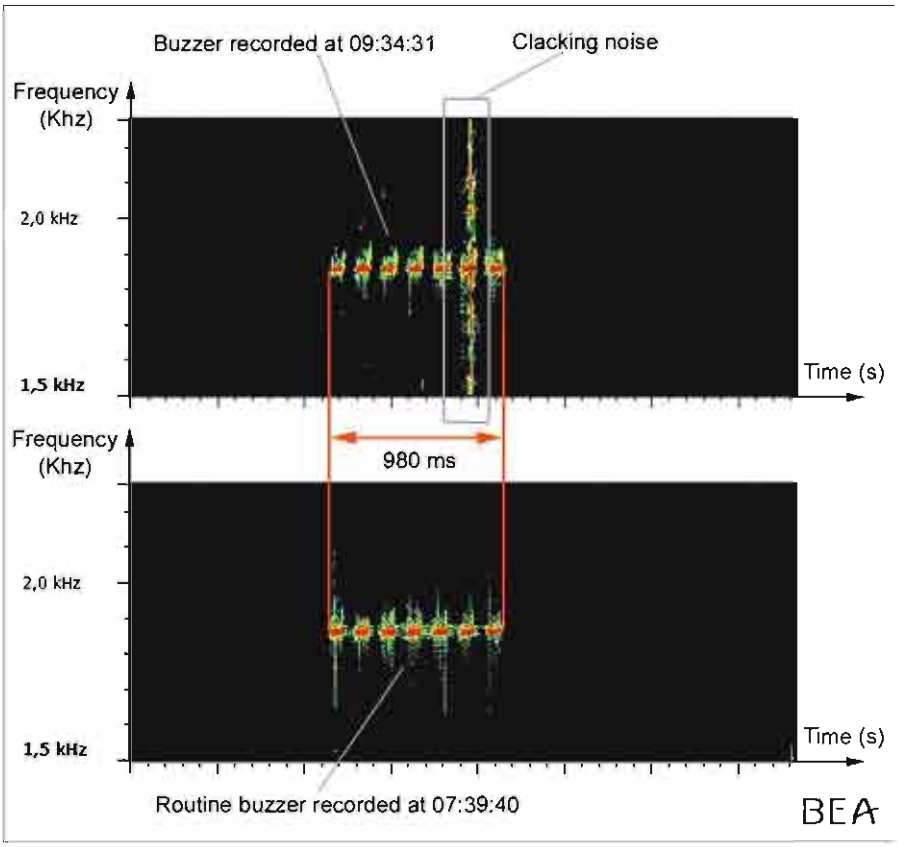
Klappernde Geräusche

Der Summer, der um 09:34:31 Uhr während des Sinkfluges aufgezeichnet wurde, ertönte drei Minuten und sieben Sekunden, nachdem der Kapitän das Cockpit verlassen hatte. Am Ende des Summers wurde ein klapperndes Geräusch aufgezeichnet und dieses wurde einer genaueren Untersuchung unterzogen, um die Herkunft und einen möglichen Zusammenhang mit dem CDLS herauszufinden.

Eine Spektralanalyse der Audiosequenz, aus Summersignal und klapperndem Geräusch (siehe Bild 15 unten), ergab folgendes:

[109] vgl. BEA ABSCHLUSSBERICHT, März 2016, S. 38, »Anmerkung«

- *die Dauer des Summersignals wurde mit 980 ms gemessen und hatte damit die gleiche Signaldauer wie die anderen vom CVR aufgezeichneten Summersignale;*
- *das klappernde Geräusch hat nicht dazu geführt, dass der Summer aufgehört hätte, wie eine Bewegung des Kippschalters im Cockpit es getan hätte. Außerdem war das Geräusch lauter als das, welches von einer Bewegung des Kippschalters hervorgerufen worden wäre;*
- *es war nicht möglich eine Übereinstimmung zwischen dem klappernden Geräusch und der BEA Geräuschbibliothek herzustellen.*



Quelle: BEA Untersuchungsbericht

Bei geschlossener Cockpittür ist das Verriegeln nicht hörbar. Nur das Betätigungsgeräusch des Kippschalters könnte hörbar sein. Eine Entriegelung der Tür um 09:34:31 Uhr wäre nicht in Übereinstimmung mit dem Ereignisverlauf. Folglich war das aufgezeichnete Geräusch während des Summersignals nicht mit einer Bewegung am CDLS vereinbar. Es war nicht möglich die Herkunft des Geräuschs festzustellen.

Anmerkung: Der Summer, der um 09:34:31 Uhr aufgezeichnet wurde, ***entspricht höchstwahrscheinlich einer routinemäßigen Bitte um Zutritt****, weil es die erste Bitte ist, seit der Kapitän das Cockpit verlassen hat, und weil es die routinemäßige Praxis des Luftfahrtunternehmens ist,* ***zuerst einen normalen Zutrittscode einzugeben, bevor der Notfallcode verwendet wird****. Daher wird die Möglichkeit,* ***dass es sich um die Eingabe des Notfallcodes handelt, der nach 980 ms durch eine Bewegung des Kippschalters im Cockpit beendet wird, als höchst unwahrscheinlich betrachtet.****«*

FESTSTELLUNG Nr. 5

Hieraus folgt: Die ebenfalls im Bericht und bereits auch von Staatsanwalt Brice Robin am 26.03.2015 geäusserte Annahme, dass Andreas Lubitz das »Öffnen der Tür bewusst verhindert hat«, um dem Kapitän den Zutritt zu verwehren, kann nicht belegt werden und ist von daher rein spekulativ und war in Bezug auf die Aussage von Staatsanwalt Brice Robin vorschnell. Damit beruht diese Annahme auf keinerlei nachgewiesenen bzw. belegbaren und im Bericht konsequenterweise auch angeführten Fakten.

Eine Untersuchung, ob beispielsweise das Keypad der Cockpit-Tür am Tag des Unfallfluges (oder zu irgendeinem Zeitpunkt in der Vergangenheit) eventuell einen Defekt aufgewiesen hat, wurde nicht thematisiert. Dies ist aber nach Ansicht des Gutachters von elementarer Bedeutung, weil es schon kurz nach dem Unfall Hinweise aus Kreisen der Germanwings gab, dass dieses Keypad bereits zu einem früheren Zeitpunkt einmal eine Fehlfunktion beim Versuch die unbeabsichtigt zugefallene Cockpittür am Boden durch Eingabe des Notfallcodes zu öffnen, aufwies. Dieser Umstand wurde vom Gutachter persönlich dem BEA bereits am 28.03.2015 im Rahmen einer Anfrage, die der Gutachter damals in seiner Eigenschaft als Fachjournalist an die Untersuchungsbehörde BEA stellte, sowie in einem ausführlichen Telefonat mit der Behördensprecherin Martine Del Bono mitgeteilt.

Darüber hinaus haben Recherchen des Gutachters ergeben, dass die ordnungsgemässe Funktion des Notfallcodes nur durch die Wartungstechniker der Lufthansa Technik und **nur alle 12.000 Flugstunden** verfahrensmässig überprüft wird.

Bei den täglichen Checks bei Übernahme eines Flugzeuges durch eine Cockpitbesatzung wird lediglich der ordnungsgemässe Verriegelsmechanismus überprüft. Dies ist nach Auskunft von Informanten aus dem Cockpitbereich der Germanwings aber eher selten, weil dies offensichtlich von einigen Besatzungen als »nicht wichtig« erachtet wird.

Eine Recherche in den Wartungsunterlagen zu dem Flugzeug D-AIPX haben keinen die Cockpit-Tür oder das Keypad betreffenden Wartungseintrag ergeben. Nach Ansicht von Mitarbeitern der Lufthansa-Technik ist es aber durchaus denkbar, dass ein solcher Defekt, zumal er nur temporär aufgetreten sein soll und sich danach nicht einfach reproduzieren liess, nicht unbedingt Niederschlag im Logbuch und somit in den Wartungsunterlagen gefunden hat. Dies sei, so die Mitarbeiter, häufig bei als »Lapalien« eingestuften, temporär auftretenden Fehlfunktionen der Fall.

Sollte dies aber zutreffen, hätte dies nicht unerhebliche Auswirkungen auf vorgeschriebene alternative Verfahren, die auch schon bereits zum Unfallzeitpunkt ihre Gültigkeit hatten. So schreibt beispielsweise die Master Minimum Equipment List (MMEL) in einem solchen Fall vor, dass durch das Cockpit die restliche Besatzung über diesen Umstand informiert weden muss und alternative Verfahren vor dem Abflug etabliert werden. Dazu gehört, **dass die Kabinenbesatzung das Interphone nutzen muss**, um Zugang zum Cockpit zu erhalten[110].

Wenn sich das Flugzeug im Flug befindet, **müssen sich <u>immer</u> zwei Personen gleichzeitig im Cockpit aufhalten.**

germanwings
Operations Manual

Minimum Equipment List

ATA 52 - Doors

MEL OPERATIONAL PROCEDURES

9-52-51 Reinforced Cockpit Door (CDLS)

9-52-51-04-A	CDLS Keypad

DURING COCKPIT PREPARATION

Cockpit crew will brief cabin crew that the keypad is inoperative. Alternate procedures will be established before departure in order to remind the cabin crew to use the cabin interphone to communicate with cockpit crew to request access to the cockpit.

IN FLIGHT

At least two people must be always present in the cockpit throughout the entire flight

END

Quelle: Germanwings OM

[110] vgl. Germanwings Minimum Equipment List, MEL OPERATIONAL PROCEDURES, 9-52-51 Reinforced Cockpit Doors (CDLS), 09-52-51-04 A, CDLS Keypad, OM Part B. 0.8-9, 9.MO.52 Seite 9

Feststellung Nr. 6:

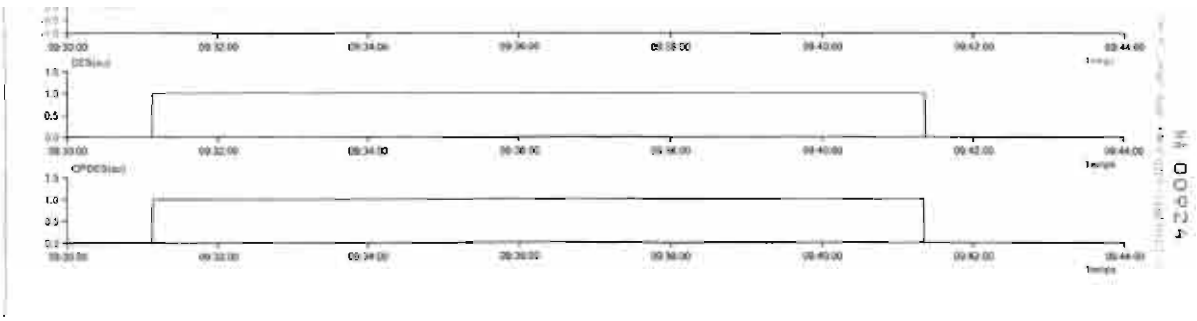
Es ist daher durchaus denkbar, dass vom Kapitän gar keine Eingabe des Notfall-Codes erfolgte und auch, dass Andreas Lubitz die Cockpit-Tür gar nicht absichtlich aktiv verriegelt hat, als der Kapitän wieder zurück ins Cockpit wollte. Nachdem die ihm die Tür nach dem ersten Anklingeln nicht geöffnet wird, benutzt er folglich das Interphone.

Es kann daher auch nicht behauptet werden, Andreas Lubitz habe »vorsätzlich und aktiv« verhindert, dass der Kapitän wieder in Cockpit zurückkehren kann.

III. 2.3. DFDR

Offenbar ebenfalls nicht weiter untersucht oder betrachtet wird eine auffällige Anomalie in den Daten, die aus dem DFDR ausgelesen wurden, - zumindest soweit es dem Gutachter aus den Printouts der Daten aus der französischen Ermittlungsakte bekannt ist[111]. Hier wird ausgeführt, dass während des Sinkfluges die beiden automatischen Flug-Modi OpenDES (open descent = offener Sinkflug) und DES (decent = Sinkflug) gleichzeitig aktiv gewesen wären. Dies ist aber aus technischer Sicht nicht möglich, wie jeder Airbus-A320-Pilot bestätigen kann.

Die gleichzeitige Aktivierung dieser unterschiedlichen Modi stellt einen Widerspruch dar. In diesem speziellen Fall, also wenn aufgrund eines Fehlers beide Modi gleichzeitig aktiv würden, wird das System aufgrund der Programmierung der Flight Management Annunciation (FMA) angeblich in den sogenannten »Basic Mode« zurückfallen. Das wäre in diesem Fall der »Vertical Speed Mode«. Dies widerum deckt sich aber nicht mit den Ausführungen aus dem von der BEA ermittelten Flugprofil und den in diesem Zusammenhang angeblich von Andreas Lubitz vorgenommenen Veränderungen an der Geschwindigkeit des Flugzeuges.



Quelle: Ermittlungsakte Staatsanwaltschaft Düsseldorf

[111] vgl. HA 00923 sowie HA 00893

In dem Bericht des BEA heisst es aber: *»Eine Bewertung der Daten des Flugschreibers und der Aufzeichnungen des Cockpit Voice Recorders ergaben keine Hinweise auf Systemfehler des Flugzeuges oder ein Versagen, die zum Unfall beigetragen haben könnten.«*

Feststellung Nr. 7:

Ganz offensichtlich liegt hier ein technisches Problem vor, denn die beiden Flug-Modi können nicht gleichzeitig aktiv sein. Vielmehr lässt dies den Rückschluss auf einen möglicherweise relevanten Systemdefekt im Steuerungsystem der D-AIPX zu. Diesem Aspekt müsste zumindest nachgegangen werden, was nicht der Fall war.

Gemäss des spezifischen Verfahrens im Unfallereignisstaat Frankreich wurde der Cockpit-Voice-Recorder erstmalig von des BEA gemeinsam mit den Vertretern der Luftverkehrs-Gendarmerie in den Räumen des BEA in Paris Le Bourget am 25.03.2015 um 10 Uhr 45 MEZ abgehört. Anwesend waren dabei gemäss dem Protokoll Nr. 404[112]:

1. der Gendarm **Alain Touquet**
2. die Polizeihauptmeisterin **Christine Leblanc**
3. der Flugdatenschreiberspezialist der BFU **George Blau**
4. sowie drei namentlich nicht genannte, dafür als »Ingenieure« bezeichnete Vertreter des BEA, sowie ein weiterer Ingenieur des BEA der später als **Philippe Boullon** benannt wird und der die Abhörung vorbereitet hat. Es spricht viel für die Annahme, dass zu diesem Zeitpunkt auch der BEA

[112] vgl. HA 05129

5. Untersuchungsleiter, **Dipl.-Ing. Arnaud Desjardin** anwesend war. Dieser erschien kurz darauf auf einer Pressekonferenz und berichtete, dass er nicht ausreichend Zeit gehabt habe, sich die CVR Aufzeichnungen anzuhören.

Die Polizisten jedenfalls haben Probleme das, was gesagt wird, zuzuordnen, da sie offensichtlich nicht Deutsch sprechen. Die einzige Person, die zu diesem Zeitpunkt sicherlich Deutsch versteht, ist der BFU-Mitarbeiter George Blau. Dieser ist ein Techniker mit Ultra-Leicht- und Segelflug-Erfahrung, der auf die Funktions- und Arbeitsweise von Flugdatenaufzeichnungsgeräten und Cockpit-Voice-Recordern spezialisiert ist. Die Beamten halten aber ausdrücklich fest, dass von der Person im Cockpit **bis zum Aufschlag** Atemgeräusche zu hören sind[113].

Das Gehäuse des Digital Flight Data Recorders (DFDR)
Quelle: BEA

[113] vgl. HA 05130

III. 3. CVR

Ein CVR-Transkript wurde vom BEA standardmäßig nicht veröffentlicht. In der Ermittlungsakte der französischen Gendarmerie befinden sich allein drei unterschiedliche Transkripte, die nicht einem normalen Transkriptionsformat entsprechen. Ursächlich hierfür ist, dass die Piloten natürlich überwiegend Deutsch gesprochen haben, was ins Französische übersetzt werden musste. Dies wurde dann in der für die Staatsanwaltschaft Düsseldorf angefertigten Übersetzung zurück ins Deutsche übersetzt. Allein hierin könnten schon gravierende Ungenauigkeiten bei der Hin- und Herübersetzung liegen, was diese Protokolle als objektive und belastbare Beweismittel wertlos macht.

Auch ist zu berücksichtigen, dass die Übersetzung der letzten 30 Minuten des Transkripts der Gendarmerie über einen Computer des Abhörlabors der Dienststelle »Signal, Image, Parole« des IRCGN (Institut de recherche criminelle de la Gendarmerie nationale) erfolgte[114].

Aus den Transkripten geht auch hervor, dass einige Gespräche der Piloten aufgrund von hohen Nebengeräuschen für die Transkripteure unverständlich waren. Dies liegt auch darin begründet, das die Maschine D-AIPX zu einer der ersten Airbus A320-211 Flugzeug-Serien gehörte, in denen der Hersteller noch rechteckige Lüftungsschächte verbaut hatte. Diese erzeugen nach Auskunft der Vereinigung Cockpit zwangsläufig schon einen sehr hohen Grundgeräuschpegel. Später wurden leisere, runde Lüftungsschächte in Nachfolgemodellen verbaut. Diesem Umstand ist es auch geschuldet, dass auf den früheren Versionen dieses Flugzeugtyps, die im Lufthansa-Konzern eingesetzt werden, spezielle Sennheiser Headsets (Kopfhörer mit Mikrofon) verwendet werden sollen, die über eine spezielle Technologie, die sogenannte NoiseGard active noise reduction™, eine elektronische Filterung verfügen, um Störgeräusche zu eliminieren bzw zu reduzieren[115]. Diese Fiterung ist aber nur auf den direkten Kanälen der Piloten des Cockpit Voice Recorders aktiv. Die Aufzeich-

[114] vgl. HA 05145
[115] vgl: http://en-de.sennheiser.com/news-sennheisers-noisegard-active-noise-reduction

nungen von den sogenannten „Aera Mics“, also den „Raummikrofonen“ verfügen auch über die Störgeräusche und das hohe Grundrauschen.

Am 28.10.2016 erhielten die Auftraggeber des Gutachtens eine Einladung in die BFU, wo ihnen der akkreditierte Vertreter der Bundesrepublick Deutschland bei der Untersuchung des BEA, der Dipl.-Ing. (FH) Johann Reuss, das Transkript des CVR vorstellen und erläutern wollte. Zu diesem Zeitpunkt kannten die Auftraggeber bereits die drei anderen polizeilichen Transkripte aus der Akte und waren insofern auf die Version Nr. 4 vorbereitet.

Auffällig war, dass auch dieses Transkript in französischer Sprache abgefasst war, und die Untersucher der BFU, nach ihren eigenen Angaben gegenüber der Familie Lubitz, kein Französisch sprechen. Darüber hinaus enthält dieses Transkript offensichtlich Ungenauigkeiten in Bezug auf die Zeitangaben, die Herr Reuss auf Nachfrage nicht erklären konnte. Daran zeigt sich, dass er dieses französische Transkript aufgrund mangelnder Sprachkenntnisse gar nicht verstehen kann.

Beispiel: bei der Transkription um 09 Uhr 31 Minuten und 37 Sekunden. Dort »springt« die Zeitangabe auf 09 Uhr 33 Minuten und 44 Sekunden, gefolgt von 09 Uhr 34 Minuten 10 Sekunden und »springt« dann zurück auf 09 Uhr 33 Minuten 47 Sekunden. Zu diesem Zeitpunkt ist auf dem CVR die Service-Ansage aus der Kabine aufgezeichnet. Zwischen den Zeitangaben 9 Uhr 33 und 44 Sekunden und 09 Uhr 34 Minuten und 10 Sekunden steht ein »A«, zu Deutsch »bis«.

Auszug BEA Transkript

Massgeblich für eine wirklich belastbare Überprüfung ist daher das Band mit allen vier Audiokanälen in der gesamten Aufzeichnugslänge von 2 Stunden.

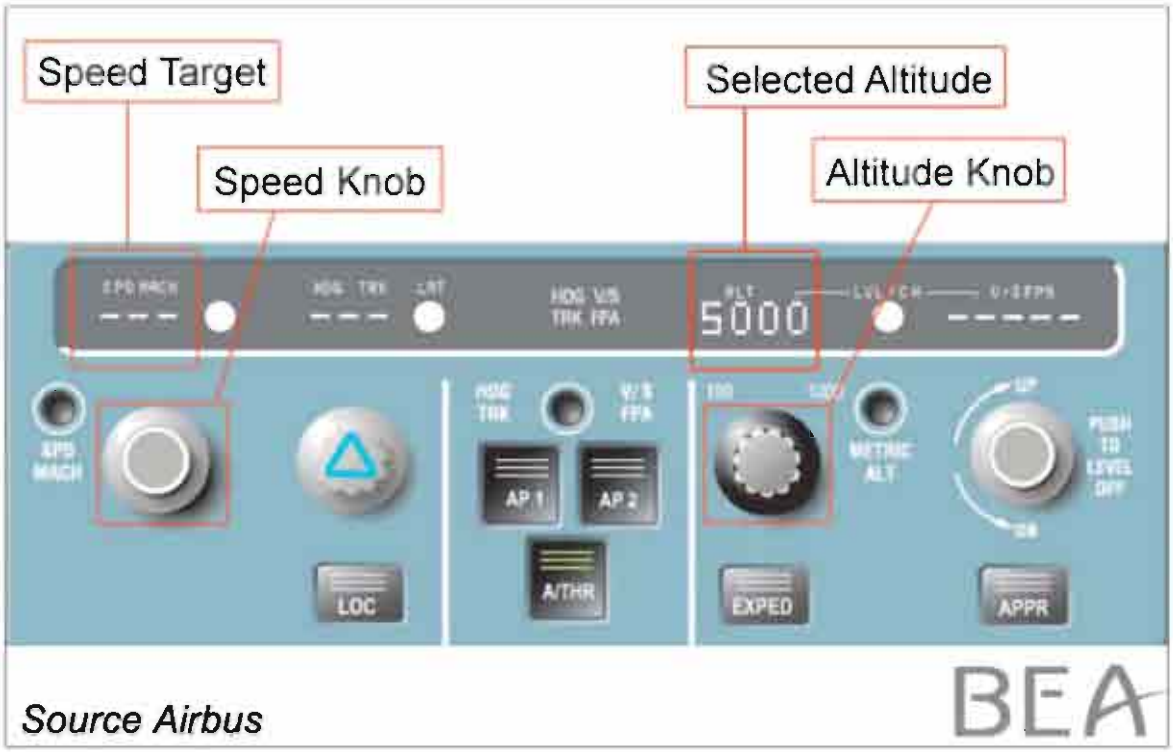
Feststellung Nr. 8:

Statt einer einzigen präzisen Transkription des Cockpit-Voice-Recorders liegen 4 verschiedene und voneinander abweichende Versionen vor. Diese sind teilweise nicht in der Originalsprache sondern nur eine Übersetzung. Es gibt deutsche und französische Versionen. Vollständig fehlt ein Transkript der den letzten 30 Minuten vorangegangenen Aufzeuchnungen von immerhin 1.5 Stunden, somit also auch bereits dem Sinkflug in Richtung Barcelona.

Das CVR-Transkript der französischen Gendarmerie vom 04.04.2015[116] umfasst den Zeitraum von 09 Uhr 10 Minuten und 12 Sekunden (UTC) und dem Aufprall in dem Felsmassiv um 09 Uhr 41 Minuten und 05 Sekunden.

Es geht aus dem Transkript hervor, dass Flug 4U 9525 zunächst nur eine Freigabe für einen Steigflug auf Flugfläche 290 (29.000 Fuss) erhalten hat. Um 09 Uhr 16 Minuten und 17 Sekunden wird die Freigabe zum Steigflug auf Flugfläche 300 von der Luftverkehrskontrolle erteilt. Um 09 Uhr 16 Minuten und 24 Sekunden ist in dem Transkript vermerkt, dass Andreas Lubitz die Vertikalgeschwindigkeit durch Drehen des korrespondierenden Einstellungsdrehknopfes an der Flight Control Unit (FCU) korrigiert. Daraus muss gefolgert werden, dass obwohl zwar im Cockpit starke Umgebungsgeräusche vorherrschen, die Tonsignatur trotzdem aufgezeichnet werden konnte und wurde.

[116] vgl. HA 00878 ff



Flight Control Unit (FCU) Panel

Quelle: Airbus / BEA Untersuchungsbericht

Um 09 Uhr 19 Minuten und 04 Sekunden erhält der Flug die Freigabe zum Steigflug auf Flugfläche 380. Jeweils um 09 Uhr 19 Minuten und 15 Sekunden, sowie erneut um 09 Uhr 19 Minuten und 16 Sekunden führt das CVR Transkript aus:

> *»deux bruits impulsionnels sur le micro«* (zwei Impulsgeräusche über das Mikrofon)
>
> sowie
>
> *»bruit inconnu«* (unbekanntes Geräusch).

Obwohl nicht so deutlich im Transkript vermerkt, wie beispielsweise um 09 Uhr 16 Minuten und 24 Sekunden, handelt es sich bei diesen Geräuschen höchstwahrscheinlich um eine Betätigung des FCU Einstelldrehschalters durch Andreas Lubitz, da dieser – verfahrensgemäss – um 09 Uhr 16 Minuten und 16 Sekunden verbal durch Ausrufen bestätigt: »Flightlevel 380.« Das wiederum belegt, dass die

entsprechenden Drehgeräusche vom CVR aufgezeichnet wurden und hörbar sein müssen.

Das BEA führt unter »I. Sachverhalt, 1.1. Ereignisse und Flugverlauf« auf Seite 13 seines Abschlussberichtes aus:

> *» Um 09:30:53 Uhr (Punkt**x**) veränderte sich die eingestellte Höhe am FCU innerhalb von einer Sekunde von 38 000 ft auf 100 ft**(2)**. Eine Sekunde später wechselte der Autopilot in die Betriebsart OPEN DES**(3)** und Autothrust in THR IDLE. Das Flugzeug begann zu sinken und die Drehzahlen beider Triebwerke verringerten sich.*
>
> *Um 09:31:37 Uhr wurden Geräusche vom Bewegen eines Pilotensitzes aufgezeichnet.*
>
> *Um 09:33:12 Uhr (Punkt**9**) änderte sich die Regelung der Geschwindigkeit vom Managed Mode auf den Selected**(4)** Mode. Eine Sekunde später war die eingestellte Zielgeschwindigkeit 308 kt während die Geschwindigkeit des Flugzeuges 273 kt betrug. Die Geschwindigkeit und die Sinkrate des Flugzeuges begannen sich zu erhöhen. Die Sinkrate variierte nachfolgend zwischen 1 700 ft/min und 5 000 ft/min. Im Durchschnitt lag sie bei 3 500 ft/min. «*

Im Einklang mit der Feststellung durch das BEA, im Bericht aufgeführt kurz zuvor auf Seite 12, findet sich die Aussage, dass die Cockpittür um 09 Uhr 30 Minuten und 27 Sekunden geschlossen wurde. Nach diesem Zeitpunkt werden keinerlei weiteren Geräusche mehr vermerkt, aus denen sich in irgendeiner Weise schliessen lassen würde, dass die FCU Drehschalter durch Andreas Lubitz betätigt wurden.

Innerhalb der nächsten 20 Sekunden wird lediglich die Atmung von Andreas Lubitz, nach Ansicht von im Zuge der Recherchen konsultierten Fachärzten, als »irregular« aufgezeichnet und im Transkript vermerkt. Die Atemintervalle liegen zwischen 2 und 3 Sekunden, der Durchschnitt bei 2.3 Sekunden pro Atemzug (20-30, durchschnittlich 26 Atemzüge pro Minute).

Je nach Alter einer Person liegt die normale Atemfrequenz bei 16 – 20 Atemzügen pro Minute. Die medizinische Literatur bezeichnet eine Atemfrequenz von über 20 Atemzügen als »pathologisch«. Eine Atemfrequenz von über 20 - 25 Atemzügen pro Minute wird in der Regel als *»Tachypneu*[117]*«* bezeichnet. Ursachen hierfür können sein[118]:

- kompensatorisches Atemmuster des Organismus, bedingt durch starke Erniedrigung des relativen Totraumanteils[119] wird so vermehrt CO_2 und damit saure Valenzen[120] abgeatmet

---

[117] Ist die Atemfrequenz schneller als normal (> 20 Atemzüge pro Minute in Ruhe) spricht man von **Tachypnoe.** Die Erregung der eigenen Psyche wird von vielen Medizinern als eine weitere Ursache angesehen. So leiden zahlreiche Personen im Anschluss an ein traumatisches Ereignis unter einer akuten Tachypnoe. Neben den physiologischen Ursachen werden in der modernen Medizin vor allem die pathologischen Ursachen einer näheren Betrachtung unterzogen. Zu den pathologischen Ursachen einer akuten Tachypnoe zählt in erster Linie ein plötzlich auftretendes Fieber. Sofern die eigene Körpertemperatur um nur einen Grad Celsius ansteigt, kann sich die Atemfrequenz um bis zu sieben Atemzüge pro Minute erhöhen. Eine akute Tachypnoe kann aber auch im Rahmen einer Herzinsuffizienz oder im Rahmen eines starken Blutverlustes in Erscheinung treten. In beiden Fällen kann der Blutkreislauf dem Körper die benötigte Menge Blut nicht mehr zur Verfügung stellen. Hieraus resultierend kann eine optimale Sauerstoffversorgung nicht mehr vollständig gewährleistet werden. Quelle: http://gesundpedia.de/Tachypnoe

[118] vgl. Lothar Ulrich, Dietmar Stolecki, Mathias Grünewald, *Thiemes Intensivpflege und Anästhesie*, Thieme Verlag Stuttgart / New York, 2005

[119] vgl. Gerhard Aumüller et al., *Duale Reihe Anatomie*, Thieme Verlag, 3. Auflage, 2014, ISBN 9783131528636, darin: Es geht hier massgeblich um den luftleitenden Abschnitt des Bronchialsystems. »Der luftleitende Abschnitt führt dem gasaustauschenden Abschnitt Atemluft zu, bzw. transportiert sie wieder ab, ohne dass er selbst am Gasaustausch beteiligt ist. Er bedingt dadurch den sog. **Totraumanteil** des Atemzugvolumens, d.h. Luft, die nicht am Gasaustausch in den Alveolen teilnimmt. Der »Totraum« (bei Ruheatmung etwa 150-170ml) ist konstruktiv unumgänglich, um den Alveolen die Atemluft mit dem geringstmöglichen Strömungswiderstand zuzuführen.« (S. 554)

[120] ***»saure Valenzen«*** = Zunahme von H^+-Ionen

- metabolische Azidosen[121] bei Koma diabeticum[122] oder Koma uraemicum[123]

- häufig mit Somnolenz[124] oder **Bewusstlosigkeit** verbunden

Dann, kurz vor Beginn des Sinkfluges um 09 Uhr 30 Minuten und 53 Sekunden, werden nur erhöhte Atemfrequenzen verzeichnet, mit 26 Atemzügen pro Minute, in einem Intervall von 2 bis 3 Sekunden, bis zum Aufprall. Dazwischen werden angeblich nur Funksprüche von der Luftraumüberwachung, Geräusche aus der Kabine, der Anruf im Cockpit mit dem Interphone und heftiges Schlagen gegen die Tür aufgezeichnet.

Als jedoch um 09 Uhr 30 Sekunden und 53 Sekunden der Höheneinstellknopf von 38.000 Fuss auf 100 Fuss eingestellt wird und dies angeblich innerhalb des Zeitraumes von einem Aufzeichnungs-Sample[125] (= 1 Sekunde) passiert sein soll, erfolgt angeblich keinerlei Geräusch. Dies klingt sehr unwahrscheinlich, zumal zuvor entsprechende Geräusche ja aufgezeichnet wurden. Einzig die erhöhte Atemfrequenz passt zu diesem Szenario, allerdings ist diese konstant erhöht. Üblicherwiese ist die Atmung einer Person in einem solchen Fall erhöht oder wird sogar kurzfristig völlig angehalten, also setzt aus und verlangsamt sich dann wieder.

Auch angesichts des Umstandes, dass Andreas Lubitz nach Ansicht des BEA in diesem Moment angeblich beabsichtigt in einem psychotischen Zustand Selbstmord

---

[121] ***»Azidosen«*** = Störung des Säure-Basen-Gleichgewichts zugunsten der sauren Valenzen

[122] ***»diabetisches Koma«*** = als gefährliche Folge eines Insulinmangels entstehende Stoffwechselentgleisung. Im Endstadium kommt es zu Bewusstlosigkeit. Tritt bei Patienten mit Typ-1 und Typ-2-Diabetes in unterschiedlichen Formen auf.

[123] ***»Koma uraemicum«*** Koma im dekompensierten Endstadium der Niereninsuffizienz mit Verhaltung der harnpflichtigen Substanzen (Harnstoff, -säure, Creatinin; Anstieg des Reststickstoff) u. Störung des Elektrolythaushaltes

[124] ***»Somnolenz«*** ist eine quantitative Bewusstseinsstörung mit eingeschränkter Vigilanz. Sie folgt der Schwere nach auf die Benommenheit.

[125] **»Aufzeichnungs Sample«:** Moderne Flugdatenschreiber zeichnen ein binäres File in Sequenz innerhalb von jeweils vier Sekunden Frames auf. Jeder dieser Frames wird in vier, jeweils eine Sekunde lange Subframes (= 1 Aufzeichnungssample) unterteilt. Jeder Subframe wird, abhängig von der durch den Datenschreiber verwendeten Technologie, in 64, 128, 256 oder 512 »Wörter« mit jeweils 12 Bits unterteilt. Ein Bit ist definiert als die binäre Basiseinheit, deren Wert entweder »0« oder »1« ist.

zu begehen und 149 Menschen dabei mitzunehmen, ist dieses Szenario zumindest fragwürdig. Trotzdem bleibt seine Atmung gleichmässig und erhöht und ändert sich auch nicht. Hinzu kommt, dass keinerlei andere Geräusche aufgezeichnet wurden, wie beispielsweise solche, die durch die Änderung der Haltung im Sitz oder aber eben die Betätigung des Drehknopfes der FCU verursacht worden wären.

Gemäß dem BEA Abschlussbericht wird um 09 Uhr 31 Minuten und 37 Sekunden der Pilotensitz bewegt. Im Transkript der französischen Gendarmerie wurden aber nur zwei »unidentifizierte« Geräusche mit einer Dauer von 0.4 Sekunden zu diesem Zeitpunkt vermerkt.

Auch um 09 Uhr 33 Minuten und 12 Sekunden, also zu einem Zeitpunkt wo gemäß dem BEA Bericht ein Reihe von einzelnen Aktivitäten durch Andreas Lubitz beim Verändern der Geschwindigkeit an der FCU und dem entsprechend Drehknopf durchgeführt werden müsste, ist im Transkript weiterhin eine Atemfrequenz von 26 Atemzügen pro Minute vermerkt. Bei einer bewussten Aktion durch Lubitz wäre hier zu erwarten, dass die Atemfrequenz ansteigt oder aber er sogar kurzzeitig die Luft anhält. Es gibt aber keine Unterbrechung, keine Steigerung der Atemfrequenz, obwohl angeblich ein Reihe von Handlungen ausgeführt werden, die schnelle und extrem fokussierte Handlungen erfordern. Und auch weiterhin werden eben auch keinerlei Geräusche, -bewusster oder unbewusster Natur -, von den angeblich durch ihn dabei bedienten Drehschaltern an der FCU oder aber im Sitz durch das zwangsläufige Verändern der Sitzposition, registriert.

Dies ändert sich auch nicht, als um 09 Uhr 33 Minuten und 47 Sekunden die Luftverkehrskontrolle versucht die Maschine über Funk anzusprechen. Die Atemfrequenz bleibt weiter bei 26 Atemzügen pro Minute.

Auch als um 09 Uhr 34 Minuten und 30 Sekunden das Signal des vor der Cockpittür anklingelnden Kapitäns ertönt, ändert sich nichts. Keine Reaktion durch Andreas Lubitz, keine Veränderung der Atemfrequenz, keine anderen Geräusche, ausser einem nicht identifizierten Geräusch, während das Klingelsignal ertönt.

Das BEA schliesst aber in seinem Bericht in diesem Kontext ausdrücklich aus, dass dieses Geräusch durch das Umlegen des Türschalter in die »Lock» Position hervorgerufen wurde[126]. Die Atemfrequenz von Andreas Lubitz liegt weiter bei 26 Atemzügen pro Minute.

Bis zum Aufprall sind keine Geräusche im Transkript vermerkt, die im Einklang mit der Betätigung der Drehschalter an der FCU und mit dem auf dem digitalen Flugdatenschreiber (DFDR) aufgezeichneten Parametern im Einklang stünden. Insbesondere sind keine Geräusche vermerkt, die sich eben aufgrund des angeblichen Verstellens der Geschwindigkeit über den »Speed-Knob« (vgl. Abbildung S. 107) oder wie zuvor dem »Altitude-Knob« ergeben würden. Das Drehen des Altitude-Knobs erlässt ein deutlich hörbares »klickendes« Geräusch, wobei jeder Klick – je nach Einstellung entweder für die 100 oder 1.000 Fuss Rasten am Drehschalter steht.

Dieser Umstand sollte durch eine erneute, ggf. mit Ton-Labor und entsprechenden Filtern bearbeitete Abhörung des CVRs verifiziert werden. Dies gehört, - wie andere vorbenannte Aspekte ebenfalls, normalerweise zu den Standart-Analysen in einer Flugunfalluntersuchung.

Außerdem sollten medizinische Lungen- und Atemspezialisten mit Erfahrungen in Extremsituationen im Hochgebirge hinsichtlich der ja hörbaren Atmung von Andreas Lubitz hinzu gezogen werden.

[126] vgl. Abschlussbericht BEA vom März 2016, S. 38 unten

III. 4. Wetter

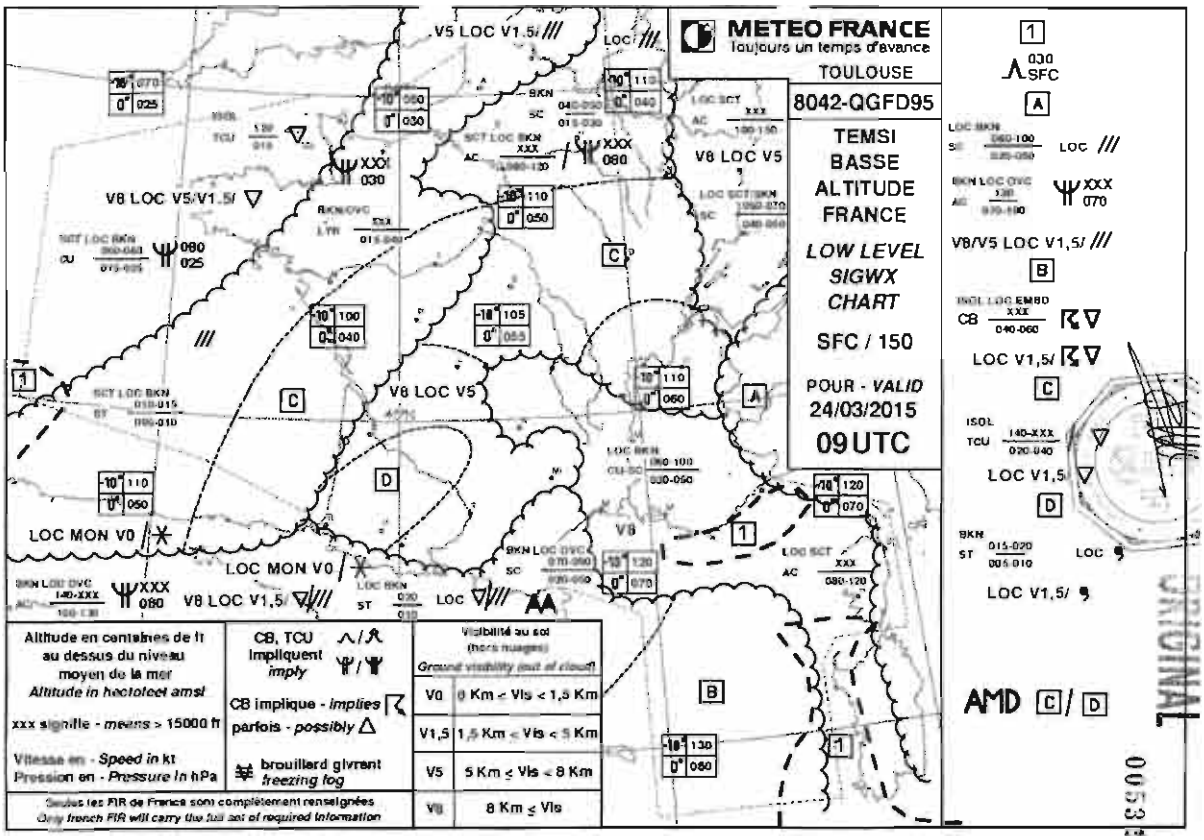
Unter dem Kapitel »Meteorologische Informationen« heisst es:

> *»Die Informationen, die Météo France zur Verfügung gestellt hat, zeigen, dass in Flugfläche FL380 das Flugzeug im wolkenlosen Himmel über einzelnen Cirren flog, deren Obergrenzen bei 32 000 ft lagen. Der Wind kam aus Südwesten mit ca. 40 kt.*
>
> *An der Unfallstelle wurden einige Altokumuli über dem hohen Gelände beobachtet, die örtlich die höchsten nach Süden gerichteten Gipfel bedeckten konnten. Es gab keine Konvektion und der Südostwind war schwach. Die Sicht betrug mehr als 10 km. In Höhen über 2 000 m lag Schnee auf den nach Süden gerichteten Hängen und über 1 700 m auf den nach Norden gerichteten Hängen.*
>
> *Während des Sinkfluges flog das Flugzeug zunächst durch eine dünne Schicht von einzelnen Cirren und dann durch einige Altokumuli, deren Basis in einer Höhe über 15 000 ft lag. Der restliche Sinkflug wurde unter Sichtflugbedingungen mit Sichtweiten über 10 km und ohne Wolken durchgeführt.«*

Damit wird suggeriert, dass Wettereinflüsse bei diesem Vorfall keinerlei Rolle gespielt haben und das Wetter »gut« gewesen sei. Dies ist aber für den Unfalltag und das von der D-AIPX durchflogene Gebiet unzutreffend.

Zieht man die Untersuchungen der französischen Gendarmerie, »Procès verbal d'investigation«, durchgeführt durch »Nmr PV 00222«, hinzu finden sich in den Akten verschiedene luftfahrtspezifische Wetterkarten, die den Ermittlern von dem »Centre National de Renseignements Meteorologiques de TOULOUSE (31)« bereitgestellt wurden.

Die Analyse dieser Karten und speziell der Karten »TEMSI BASSE ALTITUDE FRANCE (LOW LEVEL SIGNIFICANT WEATHER CHART) VALID 24/03/2015 AT 09 UTC« (Karte 1)[127] sowie »EUROC SIGNIFICANT WEATHER CHART VALID 24/03/2015 at 09 UTC« (Karte 2)[128] zeigen eindeutig eine sich schnell entwickelnde und unnatürliche Wettersituation.



Karte 1: TEMSI BASSE ALTITUDE FRANCE (LOW LEVEL SIGNIFICANT WEATHER CHART)

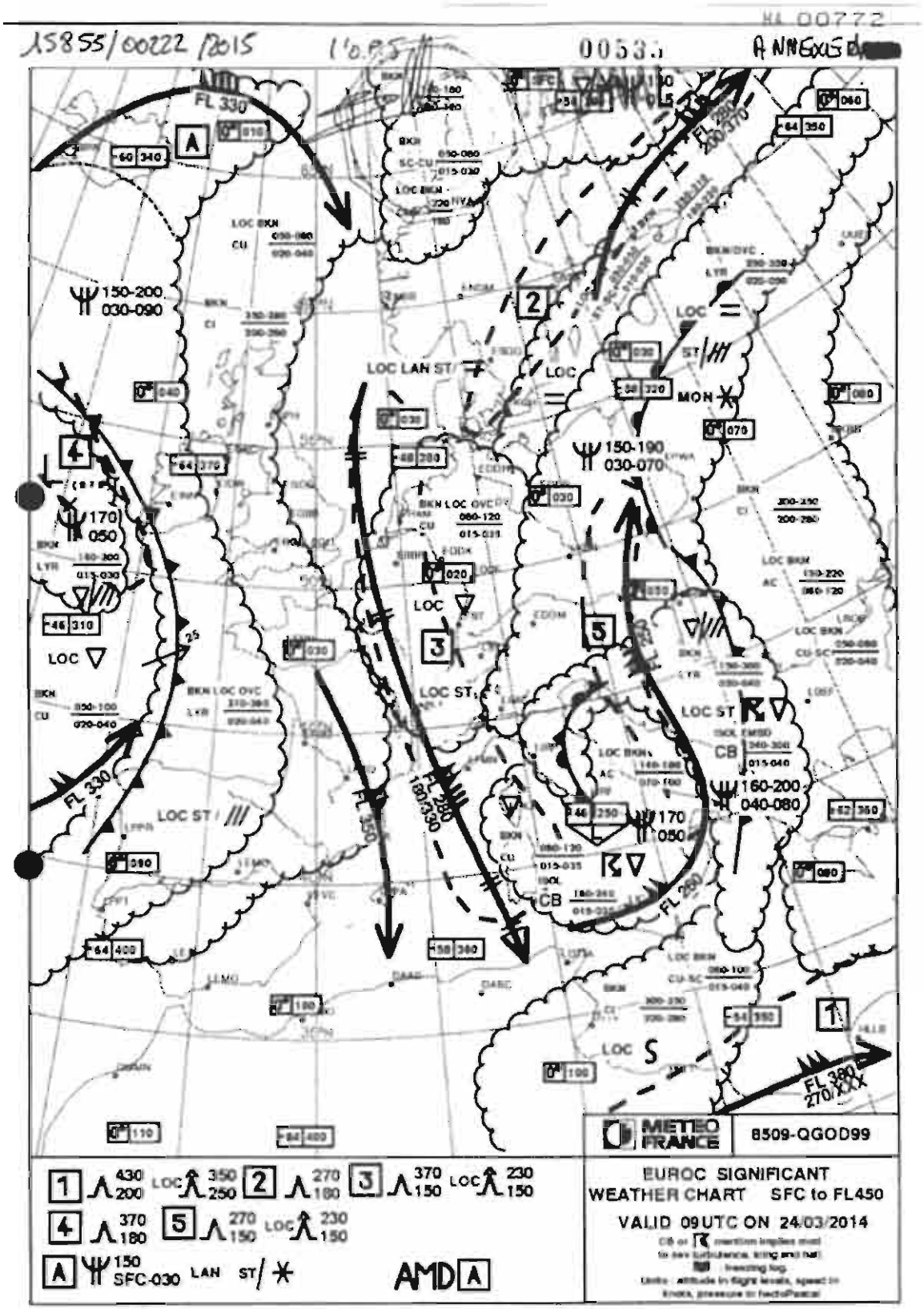
Hierzu ist festzustellen:

1. Diese beiden Karten wurden jeweils ergänzt, weil es angeblich zu einer schnellen und signifikanten Veränderung des Wetters gekommen ist;

2. Die Karte 2 zeigt einen aussergewöhnlichen **low level high velocity Jetstream** mit einhergehenden **Clear Air Turbulences** zwischen der Flugfläche 150

[127] vgl. HA 00771(franz. Original 00534)
[128] vgl. HA 00772 (franz. Original 00535)

(15.000 Fuss = 4.572 Meter) und Flugfläche 370 (37.000 Fuss = 11.278 Meter) zum Zeitpunkt und in dem Gebiet des Unfalles.



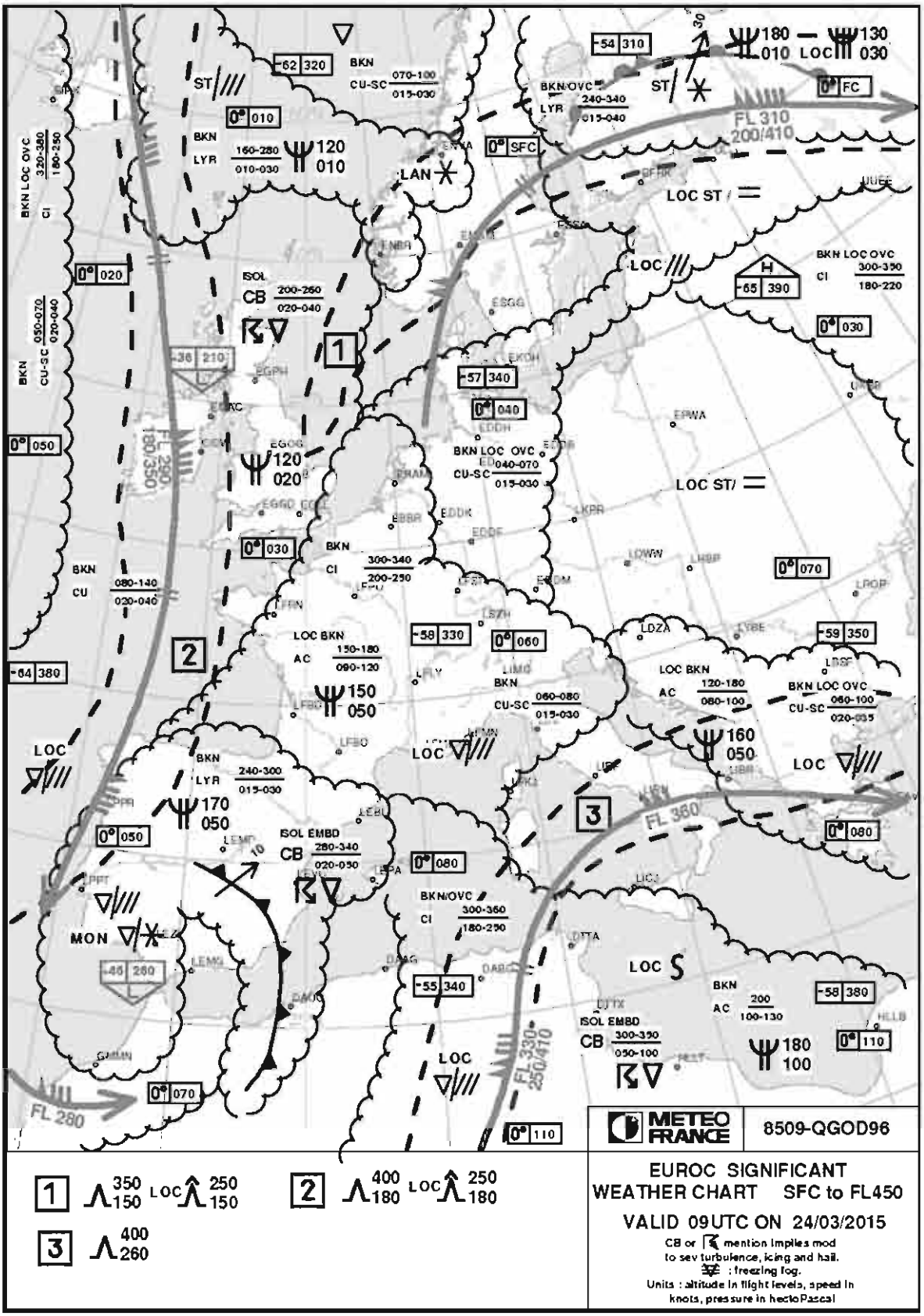
Karte 2: EUROC SIGNIFICANT WEATHER CHART

3. Allerdings fällt auf, dass es sich bei Karte 2 (EUROC SIGNIFICANT EATHER CHART) offenbar um eine Karte aus dem Vorjahr (24.03.2014) und nicht vom Unfalltag handelt. Dies ist merkwürdig, da auf einen evt. Übermittlungsfehler nicht weiter im Verlauf der Akte eingegangen wird. Der Gutachter hat daraufhin im privaten Bekanntenkreis nach Piloten gefragt, die am Unfalltag auf diesem Streckenbereich in Südfrankreich geflogen sind. Mehrere gaben unabhängig voneinander an, dass es an diesem Tag zu Turbulenzen im fraglichen Gebiet gekommen sei. Diese Angaben sind durchaus glaubhaft, da die betroffenen Piloten nach ihre Landung von dem Absturz erfahren haben und somit ein direkter Bezug zum Unfalltag herzustellen ist.

Jedenfalls übermittelte METEO France auf Nachfrage des AVHERALD im Nachgang zu der Pressekonferenz vom 24.03.2017 in Berlin eine weitere Karte, diesmal datiert auf den 24.03.2015, also den Unfalltag. Diese wird nachfolgend als »Karte 3« bezeichnet.

Es ist dem Gutachter unmöglich zu klären, welche Karte für die Untersuchungen der Gendarmerie und diejenigen des BEA tatsächhlich verwendet wurden und wie es eventuell zu dieser fehlerhaften Übersendung einer falschen Wetterkarte durch METEO France aus dem Vorjahr gekommen ist.

Gemäss Karte 3 kann es im Unfallgebiet zwischen Flugfläche 50 (5.000 Fuss) und 150 (15.000 Fuss) zu mässiger Vereisung und im Absturzgebiet zu lokalen Schauern kommen. Darüber hinaus können zwischen Flugfläche 180 und 400 mässige Turbulenzen und zwischen Flugfläche 180 bis 250 auch starke Turbulenzen auftreten.



Karte 3: EUROC SIGNIFICANT WEATHER CHART (übermittelt am 8.4.2017)

In Bezug auf Karte 2 ist festzuhalten:

Als »**Jetstream**« (aus der Übersetzung des deutschen Wortes »Strahlstrom« abgeleitet) werden auf engem Raum auftretende Starkwindströmungen in der Atmosphäre (Troposphäre bis zur Stratosphäre) bezeichnet, die sich dynamisch verlagern. Sie können gewöhnlich einige tausend Kilometer Länge und einige hundert Kilometer Breite und eine vertikale Ausdehnung von wenigen Kilometern aufweisen. Sie stellen die stärksten natürlich auftretenden Winde dar. Die hier auftretenden Windgeschwindigkeiten können bis zu 150 m/s (540 km/h) betragen.

Quelle: eigenes Archiv

Durch die wechselnden horizontalen und vertikalen Windgeschwindigkeits-Änderungen (auch bekannt als »Windscherungen«, engl. »windsheer«) der Luft in den schnellen und den Jetstreams folgenden Turbulenzgebieten belasten besonders durch die ungleichmässige Kraftwirkung die Tragflächen und auch den Rumpf von Flugzeugen. Sie sind insofern sicherheitsrelevant für die Flugdurchführung in einem solchen Gebiet. Aufgrund der starken horizontalen und vertikalen Windscherungen

kommt es in der Folge häufig zu starker Turbulenz. Diese nicht an Wolken gebundene Turbulenz wird als »**Clear Air Turbulence**« (CAT) bezeichnet, sie kann unvermittelt auftreten, weil sie weder vom Wetterradar noch durch die Augen der Piloten im Voraus erfasst werden kann[129].

Darüber hinaus kann eine weitere spezielle Art von Turbulenzen, sogenannte »Mountain Waves« auch gerade im Bereich von Gebirgen, wie dem Unfallgebiet, auftreten.

Daraus ergibt sich auch, dass die Schlussfolgerung in dem Dokument »Procès verbal d'investigation« durch die französische Gendarmerie Nationale, Nmr PV 00222 :

> »***Lors du survol de la zone avant le crash, les conditions meteo (visibilité, précipitations ....) etaient bonnes***[130]***.«*** (Im Überflugbereich herrschten gute Wetterbedingungen (Sichtweite, Niederschläge etc.))[131]
>
> und
>
> »***Les causes meteorologiques peuvent etre ecartee de l'origine du crash de du vol 4U9525 de la compagnie GERMANWINGS***[132]***.«*** (Wetterbedingungen können als Ursache für den Absturz der GERMANWINGS Maschine U9525 ausgeschlossen werden)[133]

sich <u>nicht im Einklang</u> mit der in diesen Wetterkarten abgebildeten Situation darstellt. Aufgrund der chronologischen Aufführung dieser Karten in der französischen Ermittlungsakte zeitlich erst nach den Analysen des durch die

---

[129] vgl: Kopenhagen, W. et all: »Strahlstrom« in Lexikon der Luftfahrt, 6. Auflage, 1991, transpress Verlagsgesellschaft Berlin, ISBN 3-344-70711-6
[130] vgl. HA 00764 (Seite der franz. Originalakte 00527)
[131] vgl. HA 05057
[132] vgl. HA 00764 (Seite der franz. Originalakte 00527)
[133] vgl. HA 05057

Gendarmerie als Experten hinzugezogenen Airbus-A320-Piloten kann davon ausgegangen werden, dass er über diese Karten zum Zeitpunkt seiner Analyse und Aussagen nicht informiert gewesen ist.

Auffällig ist in diesem Zusammenhang auch eine Anmerkung des Übersetzers/der Übersetzerin der französischen Akte für die Düsseldorfer Staatsanwaltschaft auf Seite HA 05070. Dort heisst es (Hervorh. d.Verf.):

> »*{Seite 531 – 539 d. Akte sind Wetterkarten,* ***welche auf Kundenwunsch nicht bei der Übersetzung berücksichtigt wurden****.}*«

Eine ähnliche Formulierung hinsichtlich der zum Unfallzeitpunkt vorherschenden Wetterbedingungen wurde allerdings auch von der zivilen Fluguntersuchungskommission des BEA entweder ungeprüft für seine eigene, den Medien in ersten Stellungnahmen gegenüber gemachte Einschätzung, übernommen, oder aber von den dort untersuchenden Experten (eben allesamt Ingenieure, einschliesslich der akkreditierten deutsche Beobachter) **mangels ausreichender fliegerischer Erfahrungen mit Verkehrsflugzeugen gar nicht erst erkannt.**

Im Abschlussbericht des BEA wird die Existenz von »Clear Air Turbulences« an keiner Stelle erwähnt.

Feststellung Nr. 9:

Auch hier wird deutlich, dass sich die Untersucher des BEA schon sehr früh im Verlauf ihrer Untersuchung auf ein einziges mögliches Unfallszenario, nämlich einen von Andreas Lubitz willentlich und bewusst herbeigeführten Absturz fokussiert hatten.

Wesentlich andere und möglicherweise »beitragende« Faktoren für einen Unfallverlauf, hier z.B. das Wetter, wurden nicht berücksichtigt oder deren Ausschluss nachvollziehbar begründet.

Offenbar wurden falsche Wetterinformationen übermittelt. Es ist davon auszugehen, dass die Karte Nr. 2 mit richtigem Datum, die vailde Karte für den Unfallflugtag ist. Andererseits ist fragwürdig, warum dieser Fehler bei dem sonst akribischen Vorgehen der französischen Gendarmerie nicht in den Akten thematisiert wurde.

Wie bereits ausgeführt wurde dem Gutachter von mehreren Piloten, die im fraglichen Zeitraum am Unfalltag diese Route als verantwortliche Kapitäne ebenfalls mit Flugzeugen vom Typ Airbus A320 beflogen haben, berichtet, dass diese eben wegen der in diesem Gebiet vorausgesagten und auch vereinzelt auftretenden heftigen Turbulenzen auf geringere Flughöhen ausgewichen sind.

Die Auswirkungen dieser speziellen Situation für die sich hieraus möglicherweise ergebenden alternativen und/oder beitragenden Umstände und Szenarien zum Unfallablauf sind jedoch weitreichend:

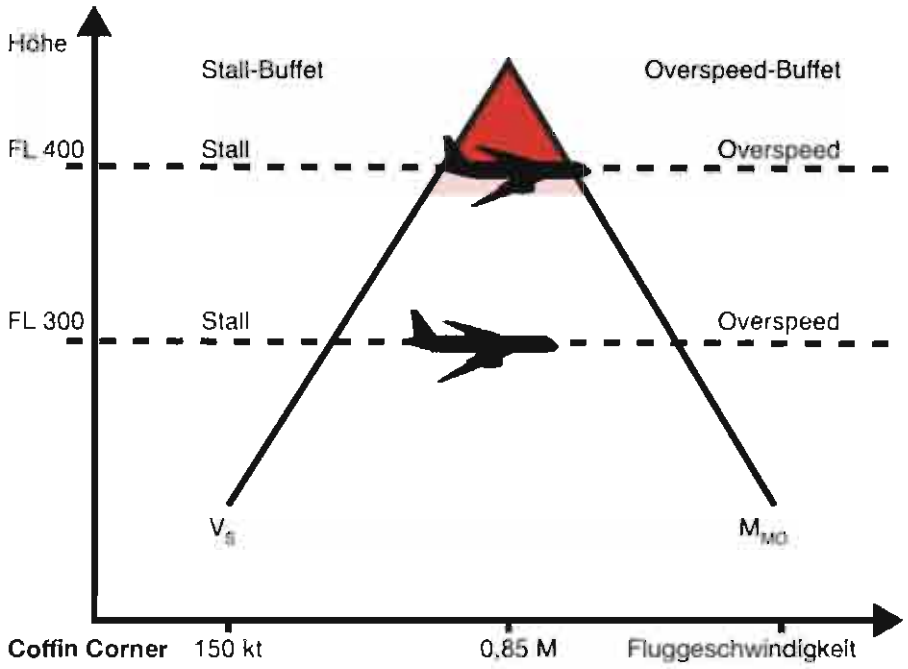
Ein Airbus A320, der sich auf einer Reiseflughöhe von 38.000 Fuss befindet, operiert sehr nah an seiner maximal zulässigen Gipfelhöhe von 39.000 Fuss. Als Konsequenz daraus und bedingt durch den sich hieraus ergebenden reduzierten Flight Envelope (hier die Spanne zwischen minimaler und maximaler Geschwindigkeit) können signifikante Turbulenzen zu einem möglicherweise gefährlichen Flugzustand führen. Auf diese potenzielle Gefahr werden Piloten seit dem Absturz des Air France Fluges 447 am 1. Juni 2009 über dem Atlantik[134] immer wieder im Training und Simulatorübungen sowie Überprüfungen zum Lizenzerhalt hingeweisen, unterrichtet und überprüft[135].

---

[134] siehe auch: Abschlussbericht Airbus A330-203, F-GZCP, operiert von Air France, Flug AF 447 Rio de Janeiro – Paris, Bureau d'Enquetes et d'Analyses, Juli 2012 - https://www.bea.aero/docspa/2009/f-cp090601.en/pdf/f-cp090601.en.pdf

[135] In der Nacht vom 29. auf den 30. November 2009 kam es dann zu einem weiteren Zwischenfall mit einer A330 der Air France (F-GZCK) auf dem Flug von Brasilien nach Frankreich. Die Maschine geriet in der Nähe der Absturzstelle ebenfalls in heftige Turbulenzen und verlor schlagartig 1.700 Meter an Höhe. Die Piloten setzten einen Notruf (»Mayday«) ab, der von einer anderen Maschine (TAM Airbus A330-200, PT-MVG) aufgefangen und weitergegeben wurde. Die Maschine sei aber sicher in Paris gelandet. Ein Passagier berichtete im Internet, das Flugzeug sei seiner Einschätzng nach kurze Zeit ausser Kontrolle gewesen. Die Besatzung habe panisch gewirkt. Vgl. auch: http://avherald.com/h?article=42380873&opt=0, sowie Le Figaro – Lire aussi v. 09.12.2009, CNN v. 09.12.2009

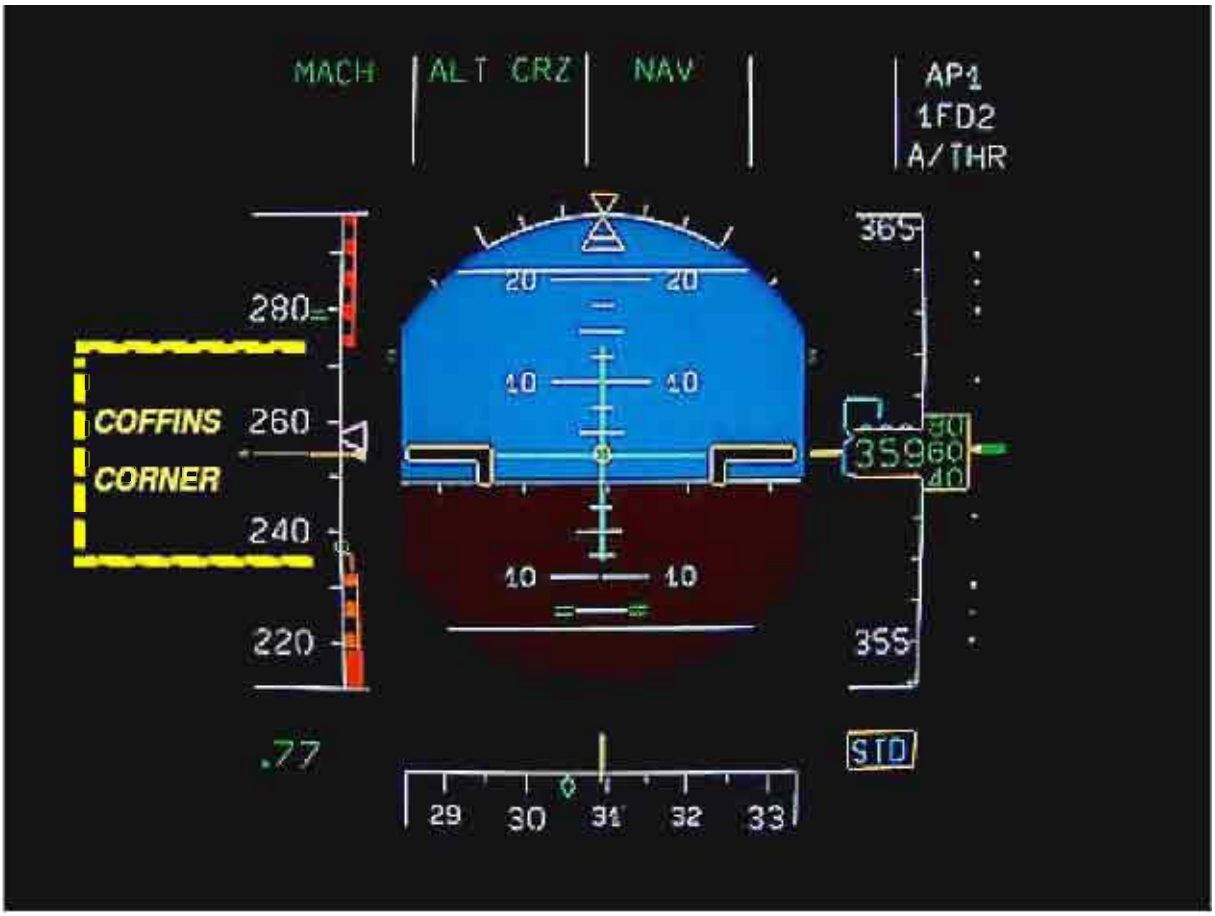
Auch ein Airbus A320 ist zwar ein hochmodernes, jedoch sehr auf wirtschaftliche Effizienz ausgerichtetes Flugzeug. Die Triebwerke empfinden einige Piloten im Vergleich zu anderen, vergleichbaren Flugzeugen wie die Boeing 737 oder 757 als »unterdimensioniert«. Man hat praktisch auf seiner vom Gewicht und dem Wetter abhängigen Flughöhe wenig Reserven zur Verfügung, um beispielsweise über ein Schlechtwettergebiet zu steigen. Desto höher ein Flugzeug jedoch fliegt, um so geringer wird der noch mögliche Spielraum für ein Abweichen von der optimalen Geschwindigkeit. Denn fliegt das Flugzeug zu schnell, können wesentliche Strukturteile beschädigt werden, fliegt es dagegen zu langsam, kommt es zum gefürchteten Strömungsabriss, dem Stall. Diese kritische Marge wird von Piloten auch als »Coffin Corner« (zu Deutsch: »Sarg-Ecke«) bezeichnet.



Quelle: eigenes Archiv

Die vorstehende Grafik verdeutlicht diese Problematik anschaulich als die Abhängigkeit zwischen geflogener Geschwindigkeit, Gewicht des Flugzeuges und Flughöhe. Dabei wird deutlich, dass bei einem hohen Gewicht das Geschwindigkeitsregime deutlich kleiner ist. Ein leichteres Flugzeug kann folglich auch höher steigen. Dennoch: die Margen für einen kontrollierten Flug sind hier sehr gering, bei hohem Gewicht sogar nur minimal. Auf der anderen Seite sind Piloten angehalten, gerade in Zeiten von sinkenden Ticketpreisen und rückläufigen Buchungszahlen nach Möglichkeit in dem »optimalen« Regime der »Coffin Corner« zu fliegen. Alles andere würde zu einem erhöhten und damit aus Sicht der Airlines »unwirtschaftlichen« Treibstoffverbrauch führen.

Diese hier zur Rede stehende Geschwindigkeits-Marge ist bei beispielsweise bei einem Flugzeuggewicht von knapp 63 Tonnen, dem in etwa geschätzten Gesamtgewicht von Flug 4 U 9525 zum Zeitpunkt, als er das Unfallgebiet passierte, relativ klein: nur etwa 15 Knoten (= 28 Km/Std) in jede Richtung.



Primary Flight Display - »coffins corner«

Die vorausgehende Abbildung zeigt die Anzeige auf dem Primary Flight Display, der Hauptanzeige des Piloten im Cockpit. Es handelt sich dabei um das Geschwindigkeitsregime, das links auf dem Bild zwischen dem roten Streifen oben und dem orangenem Streifen unten angezeigt wird (gelbe Markierung). Das Flugzeug befindet sich auf einer Flughöhe von 35.960 Fuss. Die aktuelle Geschwindigkeit beträgt hier 253 Knoten. Bei 273 Knoten würde das Flugzeug in den High Speed Bereich geraten, bei 220 Knoten kommt es zum Stall.

Nun können aber gerade in der Nähe von bergigem Gelände schlagartig und unvermittelt sehr heftige Auf- und Abwinde auftreten (Mountain waves), die dann zu erheblich höheren Abweichungen in der Geschwindkeit führen. Auch Turbulenzen können so ihren Teil zu plötzlichen Geschwindigkeitsabweichungen beitragen, die darüber hinaus die Strukturfestigkeit bis an die Belastungsgrenzen und auch darüber hinaus fordern können.

Daher kann in einer solchen Situation (dem Auftreten von Clear Air Turbulences) eine sofortige Änderung der Flughöhe erforderlich werden, in diesem speziellen Fall eben ein Sinkflug, da die Maschine gewichtsabhängig nicht höher ausweichen, bzw. steigen kann.

Im Fall einer so eintretenden »Dringlichkeit« oder sogar nach subjektiver Einschätzung des Luftfahrzeugführers eines »Notfalls« sind Piloten ausgebildet und angehalten der »grundsätzlichen Priorisierungsregel« beim Führen eines Luftfahrzeuges zu folgen. Diese lautet:

AVIATE	(FLIEG DAS FLUGZEUG),
NAVIGATE	(NAVIGIERE),
COMMUNICATE	(KOMMUNIZIERE)

in **<u>exakt dieser vorgegebenen</u>** Reihenfolge.

Eine plötzliche eintretende Dringlichkeits- oder Notfallsituation, speziell zu einem Zeitpunkt, in dem sich nur ein Pilot im Cockpit befindet, kann daher durchaus zum Einleiten eines Sinkfluges führen, auch ohne zuvor dafür eine Freigabe durch die Flugsicherung einzuholen. Die Entscheidungshoheit liegt bei dem zu diesem Zeitpunkt fliegenden Piloten, bei der Abwesenheit des verantwortlichen Kapitäns, also beim ersten Offizier.

Darüber hinaus wundern sich gerade erfahrene Flugkapitäne über den Umstand, dass der Kapitän, obwohl das Runterlaufen der Triebwerke in Leerlauf und der Beginn des Sinkfluges von ihm unmittelbar zur Kenntnis genommen werden musste, nachdem er 29 Sekunden zuvor das Cockpit verlassen hatte, erst nach einer Zeitspanne von 40 Sekunden wieder am Türsummer Rückkehr ins Cockpit begehrt. Andere wundern sich überhaupt, warum der Kapitän zu diesem Zeitpunkt – wie schon einmal auf dem vorangegangenen Hinflug – seinen Platz im Cockpit verlassen hat.

Empfehlung Nr.1:

Weitere Untersuchungen sollten angestrengt werden, ob eine solche Situation möglicherweise auf dem Unfallflug eingetreten sein könnte.

Neben der Einbeziehung anderer Parameter aus dem Flugdatenschreiber, dem Cockpit-Voice-Recorder, Funksprüchen sowie anderen im fraglichen Fluggebiet früher oder zu diesem Zeitpunkt operierenden Flugzeugen und deren Besatzungen sollten die aufgezeichneten G-Load-Daten und Variationen der Indicated Airspeed durch sachkundige Experten mit einem fliegerischen Hintergrund sorgfältig analysiert werden.

Es ist in diesem Zusammenhang aus Sicht des Gutachters bemerkenswert, dass neben einer Vielzahl von Parametern aus dem Flugdatenschreiber eben die sonst bei Unfalluntersuchungen allgemein üblich ausgelesenen g-load-Daten sich nicht in den Akten der Gendarmerie befinden.

Auch das BEA hat entgegen der sonst allgemein für die Abfassung von Flugunfallberichten üblichen und seit Jahrzehnten weltweit etablierten Praxis keinerlei Ausdrucke der Flugschreiberdaten und der Cockpit-Voice-Rekorder-Transkripte im Anhang zu seinem Unfallbericht beigefügt.

Darüber hinaus ergibt sich in diesem Zusammenhang eine weitere signifikante Auffälligkeit:

Normalerweise gehören zu den wesentlichen Parametern, die aus einem Flugdatenschreiber zum Zwecke der Flug- und Unfallanalyse notwendigerweise ausgelesen und ausgewertet werden die sogenannten »**g-Loads**« (Deutsch: Lastvielfaches[136]). Diese Werte der vertikalen Beschleunigung geben anschaulich und einfach Aufschluss ob z.B. Turbulenzen aufgetreten sind, oder nicht. In den von der von der Firma Airbus für die französischen Gendarmerie angefertigten Ausdrucken der Aufzeichnungen aus dem Flugdatenschreiber fehlen diese wichtigen Parameter vollständig[137].

Unüblich ist in diesem Zusammenhang eigentlich auch, dass die ganzen relevanten Daten des Flugdatenschreibers ausgerechnte vom Hersteller des Flugzeuges extrahiert und am 2. April 2015 von diesem für die weiteren polizeilichen und staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen aufbereitet wurden[138]. Eigentlich muss dazu auch das BEA ausreichend in der Lage gewesen sein und diese Daten extrahiert haben. Im Gegensatz zu allgemein üblichen Praxis[139] die wesentlichen Datenparameter des Unfallverlaufes zumindest im offiziellen »Unfall Docket[140]« Anhang zum Abschlussbericht aufzuführen, fehlen diese Angaben im offiziellen Abschlussbericht des BEA vom März 2016 vollständig. Angeblich hätte das BEA diese nicht von den polizeilichen Ermittlern zur Verfügung gestellt bekommen. Dies macht jedoch keinen Sinn, da andere Schlussfolgerungen im Bericht des BEA nur so aus dem Datenbestand gezogen werden konnten.

Dieser Themenkomplex bedarf für eine anschliessende Bewertung der Analyse weiterer Quellen und Daten (z.B. CVR, FDR). Der Zugang zu diesen Materialien ist derzeit nicht gegeben, so dass dieser Themenkomplex im Gutachten vorerst nicht weiter erörtert wird.

---

[136] Als Lastvielfaches wird die Verhältniszahl bezeichnet, die angibt, wievielmal stärker eine auf einen Körper einwirkende Kraft (Belastung) als die Schwerkraft ist (Masse des Körpers). Das Lastvielfache ist z.B. die für die Festigkeitsberechnung einer Flugzeugkonstruktion massgebende Größe. Sie wird mit »g« bezeichnet.
[137] vgl. HA 00915ff/HA 05096ff
[138] vgl. HA 05096
[139] vgl. https://www.bea.aero/docspa/2008/d-la081127.en/pdf/d-la081127.en.pdf, S.111 ff
[140] Die US Flugunfalluntersuchungsbehörde National Transportaton Safety Board (NTSB) veröffentlicht zum Zeitpunkt des in den USA obligatorischen »public hearing« (= öffentliche Anhörung) alle Dokumente, die zur Unfalluntersuchung gehören (darunter eben auch Flugdatenschreiber und Cockpit-Voice Recorder Transkripte) in einem öffentlich zugänglichen Docket.

III. 5. Die Unfallmaschine und ihre Wartung

Die Unfallmaschine mit der Registrierung **D-AIPX**, Werknummer 147, war mit 24,3 Jahren eine der ältesten in Deutschland betriebenen Flugzeuge vom Typ Airbus A320-211. Sie absolvierte ihren Erstflug am 29.11.1990 unter der Airbus Test-Registrierung F-WWDN[141] wurde am 05.02.1991 bei der Lufthansa in Dienst gestellt. Im Juni 2003 wechselte sie in die Flotte der Germanwings und am 22.07.2004 zurück zur Lufthansa, wo sie fortan unter dem Taufnamen *»Mannheim«* im Einsatz war. Ab 31.01.2014 war sie dann erneut bis zum Unfalltag der Germanwings-Flotte zugehörig. Sie war man zwei Triebwerken vom Typ CFM 56-5A1 ausgestattet.

Die Wartung erfolgte durch die **Lufthansa Technik AG** (LHT), ein zu 100 Prozent im Besitz des Mutterkonzerns Deutsche Lufthansa AG stehendes Unternehmen mit technischen Instandhaltungsbetrieben sowie über 30 weiteren Beteiligungen[142].

Das Lufttüchtigkeitszeugnis Nr. 16332 wurde zuletzt ausgestellt vom LBA am 13. Januar 2014. Die letzte Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit erfolgte am 23.03.2015[143], also am Vortag des Unfallflugs.

Hierzu fällt auf, dass diese Bescheinigung erstmalig am 07.03.2014 ausgestellt wurde und angeblich bis zum 23.03.2015 gültig gewesen ist. Maschinenschriftlich wurde dies durch den/die Prüfer/in mit der LBA Berechtigungsnummer T512, angeblich einem Herr oder Frau »Boussios« bescheinigt. Die Unterschrift unter diesem Namen passt aber nicht dazu.

Auch verhält es sich so, dass ein solches »Airworthiness Review Certificate«, kurz »ARC« gemäss der geltenden Verordnung (EG) Nr. 216/2008 eine Gültigkeit von maximal einem Jahr hat. Es gelten aber bestimmte Sonderbedingungen für eine Verlängerung. Jedoch ist es unüblich eine solche Verlängerung, hier 16 Tage, schon gleich auf dem Dokument bei Ausstellung eintragen zu lassen.

---

[141] vgl. http://www.airfleets.net/ficheapp/plane-a320-147.htm
[142] Stand: 2014 gemäß Lufthansa Technik Jahresbericht 2014, S. 5 - 7
[143] vgl. SB 001-00078

Die Verlängerung fand ausweislich des Dokuments am Tag vor dem Unfall statt und wurde von Ferenc Dulai für die Germanwings GmbH unterschrieben. Der Ablauf ist nunmehr jedoch der 11.03.2016, also 11 Tage vor dem eigentlich möglichen Ablauf von einem Jahr.

Auch fällt auf, dass dieses Dokument unten rechts einen deutschen Datumsstempel mit dem Stempeldatum *»**25. MRZ. 2015**«, also von einen Tag nach dem Unfall,* trägt. Auffällig ist dieser Umstand auch deshalb, weil dieses Dokument noch an einer anderen Stelle in der Akte vorhanden ist[144], **dort trägt es diesen Datumsstempel jedoch nicht.** Hier ist es zwischen anderen Dokumenten von Aktenvermerken der Kripo Düsseldorf, datiert auf den 27.03.2015[145], gefolgt von Aktenteilen die wiederum auf den 26.03[146]. und sogar auf den 25.03.2015[147] datiert sind, eingeordnet.

Ob und inwieweit es sich bei diesem Dokument um ein legitimes Dokument über den erforderlichen Nachweis der Lufttüchtigkeit zum Unfallzeitpunkt handelt, kann nur abschliessend geklärt werden, wenn auch die zuvor ausgestellten Dokumente vorgelegt werden. Diese sollten sich in einer Kopie beim Luftfahrtbundesamt (LBA) befinden. Die Behörde verweigert aber in der Regel die Herausgabe an Dritte, mit Hinweis auf den Datenschutz.

Seit der letzten Instandhaltung, die ebenfalls am 23.03.2015 in Form eines 72-Stunden-Checks erfolgte, hatte die Maschine drei Flüge mit einer Gesamtdauer von 6 Stunden absolviert. Am Vortag des Unfalles hatte sie ab 15:40 Uhr UTC (16:40 Uhr MEZ) einen Flug von Düsseldorf nach Madrid und wieder zurück durchgeführt. Die Gesamtbetriebsdauer lag zum Unfallzeitpunkt bei **58.313 Stunden** und **46.748 Zyklen** (absolvierten Flügen).

---

[144] vgl. HA 00093
[145] vgl. HA 00068 Schreiben des BKA vom 26.03.2017; HA 00071 Vermerk PP Düsseldorf vom 27.03.2015; Eurocontrol mit handschriftlichem Vermerk »P.Hoffmann, EKHK 27.03.«, HA 00081
[146] vgl. HA 00132
[147] vgl. HA 00142

Das Triebwerk Nr. 1, Seriennr. 731923 wurde am 30.06.2012 eingebaut und war insgesamt 42.466 Stunden gelaufen. Dabei hatte es 31.836 Zyklen absolviert. Seit der letzten Überholung am **02.4.2012** hatte es **6.031 Betriebsstunden** und 4.528 Zyklen absolviert.

Das Triebwerk Nr. 2, Seriennr. 731482, wurde am 12.04.2011 eingebaut und war insgesamt 50.720 Stunden gelaufen. Dabei hatte es 41.961 Zyklen absolviert. Seit der letzten Überholung am **05.4.2011** hatte es **9.258 Betriebsstunden** und 6.963 Zyklen absolviert. Im Unfallbericht heisst es hierzu:

> *»Das Luftfahrzeug wurde von den Instandhaltungsbetrieben von Germanwings und Lufthansa Technik gemäß des Germanwings Instandhaltungsprogramms, welches vom LBA genehmigt war, instandgehalten. Die Instandhaltungsprüfungen waren auf dem neuesten Stand.*
>
> *Am 23. März 2015 wurde das Luftfahrzeug zum letzten Mal am Flughafen Düsseldorf gewartet. Dabei handelte es sich um einen 4-Month-Check und einen »Daily Check«, der spätestens alle 72-Stunden durchgeführt wird und bei dem die Ölstände geprüft und die Räder und das Fahrwerk einer Sichtkontrolle unterzogen werden.*

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003, M.A. 403, TEIL-M (Anhang I) wurden die folgenden zurückgestellten Beanstandungen vor dem Unfallflug dokumentiert:

- *am 6. März 2015, Cabin Ready Button fehlte am vorderen Flugbegleiter-Paneel, zulässig in Übereinstimmung mit der Minimum Equipment List (MEL);*

- *am 18. März 2015, Logo Licht auf der rechten Seite defekt, zulässig in Übereinstimmung mit der MEL;*

- *am 23. März 2015, das vordere Scharnier an der Klappe des linken Bugfahrwerks hat Spiel, freigegeben mit einem Change Repair Approval Sheet für 50 Flugstunden, da in den letzten 100 Flugstunden keine Vibrationen der Flugzeugzelle gemeldet wurden;*

- *am 24. März 2015 (in Düsseldorf), ENG 2 IGN Fehler während des Starts, zulässig in Übereinstimmung mit der MEL*[148].«

Die nächste grössere Überholung der Maschine, ein D-Check[149], war für April 2015 geplant.

Darüber hinaus wird von einem Problem mit der vorderen Toilettenspülung auf dem Flug von Düsseldorf nach Barcelona berichtet, das der Kapitän noch am Boden vor dem Abflug behoben haben soll[150].

Darüber hinaus finden sich keine weiteren Angaben zum Wartungs- und Beanstandungszustand der D-AIPX im offiziellen Unfallbericht des BEA.

Angaben hierzu finden sich jedoch in der staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsakte im »**Sonderband 01: Germanwings Lufthansa**«.

---

[148] vgl. BEA-ABSCHLUSSBERICHT, März 2016, S. 20

[149] Regelmäßige Wartungsarbeiten an Flugzeugen werden nach ihrem Umfang und ihrer Häufigkeit in bestimmte Klassen unterteilt. Besonders wichtig sind dabei die Klassen: A-Check, B-Check, C-Check, D-Check. Ein D-Check kommt einer Generalüberholung gleich. Er findet in der Regel alle 6 - 10 Jahre statt, ist extrem umfangreich und daher langwierig und auch teuer. Der Preis hierfür liegt bei mehreren Millionen Euro. Das Flugzeug wird dabei bis auf die Grundstruktur freigelegt und muss danach neu lackiert werden. Im Verlauf des D-Checks arbeiten Wartungstechniker ca. 30.000 bis 50.000 Stunden an der Maschine. Für einen D-Check muss eine Fluglinie eine Maschine für ca. vier bis sechs Wochen aus dem Flugbetrieb nehmen, je nach Grösse Ein A380 liegt bei ca. 220.000 Stunden. (siehe auch: http://www.aerosecure.de/lexikon/wartung-d-check.php)

[150] vgl. BEA-ABSCHLUSSBERICHT, März 2016, S. 20

Während der Wartung am Vortag des Unfalles wurde auch eine neue Software für das automatische Thales Flugsteuerungssystem (Flight Management and Guidance Computer, FMGC) eingespielt, die bereits seit dem 04.11.2014 zur Verfügung stand[151] und die sukzessive auf allen Maschinen der Flotte eingespielt wurde. Diese Modifikation geht zurück auf Erkenntnisse aus Überprüfungen von Vorfällen im laufenden Betrieb mit Airbus-Flugzeugen durch den Hersteller. Es soll u.a. inkorrekte vertikale Flugprofile während non-Precision Anflügen und fehlerhafte laterale Flugpfadanzeigen im NAV Mode während Abflügen, fehlerhafte laterale Flugpfadanzeigen im NAV Mode und fehlerhafte Offsets von Postionsanzeigen vermeiden[152].

Darüber hinaus gab es per 24.03.2015 folgende zurückgestellte Beanstandungen und Wartungsereignisse, die dem Gutachter aufgefallen sind:

1. Workorder 2506963: Triebwerk Nr. 1, Überprüfung auf Verstopfung der triebwerksgetriebenen **Pumpe und Reinigung des Filters**, vom 24.03.2014

2. Workorder 2506961: Triebwerk Nr. 1, Überprüfung auf **Leckagen** am Schaft vom 24.03.2014

3. Workorder 2494142: APU, Inspektion auf **Kontamination** im Einlass der Hilfsgasturbine im Heck des Flugzeuges auf **Rückstände von Enteisungsflüssigkeit.**

4. Workorder 2506939 und 2506942: **Austausch beider Triebwerke**.

[151] vgl. SB 001-00081
[152] vgl. Service Bulletin A320-22-1462 R/I 01, Januar 2014

Die vorgenannten vier Wartungsmassnahmen sind in den Augen des Gutachters daher von Bedeutung, weil sie geeignet sind eventuell auftretende »**Vorfälle mit kontaminierter Kabinenluft**«, beispielsweise durch Enteisungsflüssigkeits-Rückstände im Einlassbereich der Hilfsgasturbine und/oder in das Zapfluftsystem eindringende erhitzte Triebwerksölrückstände frühzeitig zu verhindern[153].

[153] siehe auch: VIII.3. Rekonstruktion Flugbuch Andreas Lubitz, S. 255 ff

III. 6. Gravierende Widersprüche hinsichtlich des Gesundheitszustandes von Andreas Lubitz zum Zeitpunkt des Unfalls:

III. 6.1. Flugdienstuntauglichkeit

Es wird behauptet, Andreas Lubitz sei sich bewusst gewesen, flugdienstuntauglich zu sein. Nach Ansicht von im Zuge der Recherchen zu diesem Gutachten konsultierten Experten (Psychiater, Psychologen und Flugmedizinern) kann es im Falle einer psychischen Erkrankung durchaus möglich sein, dass der Betroffene eben gerade aufgrund seiner Krankheit nicht bereit bzw. in der Lage ist, diesen Schluss zu ziehen.

Das wird jedoch exakt so auch an anderer Stelle des Berichts zugestanden. Im Abschlussbericht heisst es:

> *»Erstens litt der Copilot an einer Erkrankung mit Symptomen einer psychiatrischen Störung, wahrscheinlich einer psychotisch depressiven Episode, die seine mentalen Fähigkeiten verändert hatte und wahrscheinlich zu einem Realitätsverlust und damit auch zum Verlust der Urteilsfähigkeit geführt hatte.*[154]*«*

Zum Unfallzeitpunkt wird ihm eine »schwere psychische Erkrankung« durch die BFU unterstellt. Im Schreiben der BFU, Anlage 3 zum Unfallbericht heisst es:

> *»Der Copilot litt zum Zeitpunkt des Unfalls an einer schweren psychiatrischen Erkrankung.*[155]*«*

Demnach wäre es also nachvollziehbar, dass ihm - in seinem aufgrund der psychotischen Episode eingeschränkten Realitätsverständnisses - der Wunsch nach externer Unterstützung bzw. Behandlung nicht präsent ist. Dies steht allerdings im auffälligen Widerspruch zu seinen zahlreichen Arztbesuchen unmittelbar vor dem Unfallflug sowie damit auch einhergehender Krankmeldungen bei seinem Arbeitgeber Germanwings.

---

[154] BEA Abschlussbericht, März 2016, S. 100
[155] BEA Abschlussbericht, März 2016, Anlage 3, Schreiben der BFU, S. 123

Die gemäss BEA Abschlussbericht aufgeführte Ursachenermittlung beruht nach Ansicht des Gutachters und der in diesem Zusammenhang konsultierten medizinischen Experten (s.o.) auf der rein spekulativen Annahme, dass Andreas Lubitz zum Zeitpunkt des Unfalles »an einer psychischen Störung mit psychotischen Symptomen litt[156]«.

Diese angebliche Ursachenfeststellung beruht wiederum einzig auf nicht nachvollziehbaren Indizien, da diese Indizien durch keinerlei Fakten belegt werden.

Im Gegenteil: gemäss der Diagnosen der Fachärzte, die von Andreas Lubitz seit Dezember 2014 aufgesucht hat, **wurde eine vorliegende Depression sowie Suizidalität ausgeschlossen**. Ebenso lag nach Ansicht dieser behandelnden Fachärzte **kein Verdacht auf eine psychotische Störung** vor.

Auch alle von Andreas Lubitz konsultierten Fliegerärzte haben <u>keine</u> Anzeichen einer Depression entdeckt. Im Bericht heisst es (Herv.d.Verf.):

> *»Daher haben alle flugmedizinischen Sachverständigen seine psychologische und psychiatrische Gesundheit durch die üblichen Diskussionen und Beobachtungen seines Verhaltens beurteilt, um festzustellen, ob wieder Anzeichen einer Depression auftraten, die die Sondergenehmigung ungültig und eine weitergehende Untersuch-ung durch einen Spezialisten erforderlich gemacht hätten.* ***Sie hatten keine solche Anzeichen entdeckt.***[157]*«*

Im Zuge der Untersuchung wurden auch Kollegen von Andreas Lubitz befragt (durch die BFU) und andererseits auch (durch die Kripo Düsseldorf[158]) vernommen. Übereinstimmend gaben alle diese Kollegen an, dass ihnen **<u>nichts</u>** am Verhalten von Andreas Lubitz aufgefallen sei.

Im Bericht heisst es:

---

[156] vgl. BEA ABSCHLUSSBERICHT März 2016, S. 109
[157] vgl. BEA ABSCHLUSSBERICHT März 2016, S. 97
[158] vgl. z.B. Vernehmung van den Doel, HA 09912 ff; Vernehmung Huber, HA 09921ff; Vernehmung Clarkson, HA 09932;

»Der Copilot hatte sechs dokumentierte Krankheitsperioden während der vergangenen drei Monate und war in dieser Zeit an 35 Tagen geflogen. Es war jedoch keinem seiner Kollegen oder Vorgesetzten möglich, seine eingeschränkte Flugtauglichkeit zu entdecken.«

und

»keiner der Piloten, die mit dem Copiloten geflogen waren, war über die psychische Verfassung des Copiloten derart besorgt, dass er eine Meldung gemacht hätte[159]*;«*

Anmerkung: der Gutachter kommt in dem vorgenannten Zeitraum (drei Monate) nur auf drei dokumentierte Krankheitsperioden.

Einzig die Hausärztin (eine Allgemeinmedizinerin) und einer der aufgesuchten Augenärzte äusserten am 10.03.2015 in einem gemeinsamen konsiliarischen Telefonat die Vermutung, dass es sich bei seinem Augenleiden eventuell um eine Schizophrenie (Psychose gemäß ICD[160]-10: F20.8V) handeln könnte.

Dieser Verdacht dürfte jedoch überwiegend auf der in der Patientenakte der Hausärztin zu findenen Eintragung *»früher bereits wegen Depression stationärß*[161]*«* (Anmerkung des Verf.: hier handelt es sich aber höchstwahrscheinlich um einen Tippfehler, es wurde die SHIFT Taste nicht aktiviert, was zu einem »*ß*« anstelle eines »*?*« führte) beruhen. Ganz offensichtlich war sich die Hausärztin hier nämlich nicht sicher, ob sich Andreas Lubitz zuvor schon einmal in einer stationären Behandlung befunden hat.

---

[159] vgl. BEA ABSCHLUSSBERICHT, März 2016, S. 104, Abs 3; S. 108, 1.

[160] Die Abkürzung **ICD** steht für »**International Statistical Classification of Diseases and Related Health Problems**«. Die Weltgesundheitsorganisation WHO hat diese Klassifikation erstellt. Ein behandelnder Arzt verschlüsselt entsprechend die Diagnose zum Beispiel auf einer Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung, die der Krankenkasse vorlegt wird. Über den Schlüssel kann man den vollständigen Diagnosetext anzeigen zu lassen. Die Buchstaben am Ende »G« stehen für »gesichert« und »V« steht für »Verdacht auf», Letzteres also eine noch abzuklärende und zu verifizierende Diagnose.

[161] vgl. HA 10528

Der Unfallbericht spricht sogar von einer »**Überweisung**« am 10.03.2015 für eine stationäre Behandlung aufgrund einer möglichen Psychose[162].

22.01.15	PLAN	ggf. durchstellen bzw. Info, dass OB ggf. zu FRau Dr. Unsöld fSHb nachbest.
12.03.15	OP AUB	1(2.3)-70(2.3) AU-E: 12.03.2015-30.03.2015 D : psychosomatischer Beschwerdekomplex ICD : F45.9G
10.03.15	OP A D => DICD N	34(2.3) früher bereits wegen Depression stationärß Verd. auf Psychose psychosomatischer Beschwerdekomplex Verd. auf Psychose (F20.8 V) psychosomatischer Beschwerdekomplex (F45.9 G) langes Gespräch: versucht immer wieder organische Gründe zu finden,besteht auf Augenebene, drohender Blindheit etc., betont rationale Ebene, dringend psych. Therapie empfohlen!!!Stationär oder Tagesklinik!!!

Ausschnitt aus der Akte, S. HA 10528

Hierzu ist anzumerken: Andreas Lubitz hat sich zu keinen Zeitpunkt wegen einer Depression in stationärer Behandlung befunden, auch nicht im Zeitraum 2008 - 2009. Sein einziger stationären Krankenhausaufenthalt erfolgte im Alter von vier Jahren, als ihm die Mandeln herausgenommen wurden[163].

In seinen persönlichen Angaben, die im Zusammenhang mit seinen für die Fluglizenz notwendigen medizinischen Untersuchungen (Fragebogen) stehen, vermerkt er der Wahrheit entsprechend bei der Frage, ob er sich in der Vergangenheit in einem Krankenhaus aufgehalten hat[164], mit »ja«. Dies bezieht sich allerdings auf eine stationär durchgeführte Entfernung der Mandeln mit anschliessendem Krankenhaus-Aufenthalt im Alter von vier Jahren. Dazu findet sich auf einer Unterlage im AeMC Frankfurt mit Datum vom 09.04.2009[165] laut Auflistung der BFU der Vermerk »TE« für »Tonsil Ektomie«, also der operativen Entfernung der Mandeln.

---

[162] vgl. BEA ABSCHLUSSBERICHT, März 2016, S. 34, Unterpunkt 10.03.2015
[163] Auskunft der Mutter [redacted] [redacted] am 13.03.2017
[164] vgl. BEA ABSCHLUSSBERICHT, März 2016, S. 32, Unterpunkt 09.04.2009
[165] HA 05464 Auflistung der BFU

Gemäss den in der staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsakte aufgeführten Zusammenfassung der BFU (verfasst durch den akkreditierten Vertreter Deutschlands, Dipl.-Ing. (FH) Johann Reuss) *»Chronologischer Überblick über die Ausstellung der Tauglichkeitszeugnisse und gesundheitliche Entwicklung von Andreas Lubitz*[166]*« vom 04.04.2015* wird der vorbenannte Tipp-Fehler »ß« statt »?« und der Eintrag »stationäre Behandlung« nunmehr zu der falschen Tatsachenbehauptung:

»Bereits früher aufgrund von <u>Depression ins Krankenhaus</u> eingewiesen«.[167]

Diese durch den Unfalluntersucher Reuss falsch vorgenommene Auflistung findet auch Niederschlag und somit Auswirkungen auf das Verständnis anderer an den Untersuchungen beteiligte Parteien und Institutionen, z.B. durch deren Weitergabe an die Staatsanwaltschaft Düsseldorf, und in der Folge durch eben diese an die französischen Ermittlungsbehörden sowie an das BEA.

Schlussendlich ziehen offenbar auch die Opfer-Angehörigen sowie deren Rechtsbeistände hieraus falsche Schlüsse und meinen, durch entsprechende Anträge in Form von Strafanzeigen auch gegen eigentlich völlig Unbeteiligte, wie die Andreas Lubitz behandelnde Ärzte und seine Familienangehörigen, iniitieren zu müssen.

Ebenfalls die in den USA anhängigen Verfahren von Hinterbliebenen führen diese Thesen an und sie werden von Medien aufgegriffen, die ganz offensichtlich von den Rechtsbeiständen der Hinterbliebenen Aktenauszüge zugespielt bekommen haben.

Letztendlich findet diese Falschbehauptung auch Eingang in den abschliessendne Unfallbericht des BEA. Hier heisst es:

> *»Während dieser Depression hatte er suizidale Intentionen, machte mehrere „Nicht-Selbstmord-Pakte" mit seinem behandelnden Psychiater* ***und wurde stationär aufgenommen.***[168]*«*

---

[166] vgl. HA 05454 ff
[167] vgl. HA 05455
[168] BEA ABSCHLUSSBERICHT, März 2016, S.31

Dies macht anschaulich deutlich, dass es nicht sachgerecht sein kann, wenn Laien ohne ausreichende Expertise und/oder sachkundige Beratung fachfremde Analysen vornehmen.

Falsch ist in diesem Zusammenhang auch die Behauptung des BEA, das Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 sei » aufgrund von Depression und entsprechender Medikamente zur Behandlung vom Lufthansa AeroMedical Center nicht verlängert[169]« wor-den. Da Andreas Lubitz zu diesem Zeitpunkt krank geschrieben war, wurde gar kein entsprechender Antrag durch ihn gestellt.

Noch gravierender findet sich dies in einem weiteren Eintrag vom 24.02.2010[170]. Hier behauptet der akkreditierte Repräsentant Reuss erneut fälschlicherweise oder in Ermanglung von Sachkenntnis, dass Andreas Lubitz im Jahre 2009 an einer »**endogenen Depression**[171]« gelitten hätte.

Dem entgegen steht schon an mehrerer Stellen allein das Gutachten des Andreas Lubitz im Jahr 2008 bis 2009 behandelnden Psychiaters Robert Salomon, das auch der US-Luftaufsichtsbehörde FAA bereits am 10.07.2009 übermittelt wurde[172], und aus dem hervor geht, dass es sich gemäss ICD-10 mit der Klassifikation F32.2G um eine »**schwere depressive Episode ohne psychotische Symptome in vollständiger Remission**« gehandelt hat[173], **keinesfalls jedoch um eine »endogene Depression**«. Bereits am 18.06.2010 ging deshalb auch die FAA bei ihrer Bewertung der medizinischen Unterlagen von Andreas Lubitz von einer »**reaktiven Depression**« aus[174].

---

[169] vgl BEA ABSCHLUSSBERICHT, März 2016, S.18
[170] vgl. HA 05460
[171] Einen **endogene Depression** ist, nach Pschyrembel Online, »die veraltete Bezeichnung für eine »von innen heraus entstandene», weder durch erkennbare körperliche Erkrankung noch äussere Ursachen begründbare Depression«. Sie hat den ICD Schlüssel F33.2: Rezidivierende depressive Störung, gegenwärtig schwere Episode ohne psychotische Symptome. (vgl. https://www.pschyrembel.de/Endogene%20Depression/K05PS/doc/)
[172] vgl. HA 05484
[173] vgl. BEA ABSCHLUSSBERICHT, März 2016, S. 33, Abschnitte 21. und 28.07.2010
[174] vgl. HA 05472

Eine **endogene Depression** (ICD F33) ist weder durch erkennbare körperliche Erkrankung noch äußere Ursachen begründbar, während eine **psychogene Depression**[175] (ICD F32) durch psychische Faktoren (z.B. kritisches Lebensereignis) begründet ist.

Der Psychologe Atzinger hatte offensichtlich irrtümlich auf »**rezidivierende Depression**« klassifiziert und wurde von den Ärzten des Aeromedical Centers (AeMC) der Lufthansa auf diesen Fehler aufmerksam gemacht. Da die einzelne Episode erstmalig aufgetreten war, kam dafür schon aus diesem Grund nicht der ICD Schlüssel F33.2 in Frage. Daraufhin korrigierte Atzinger auf den korrekten Schlüssel ICD F32.2.[176] Auf diesen Fehler wurde der BFU-Vertreter Reuss mehrfach durch die Auftraggeber des Gutachtens hingewiesen, er hat ihn jedoch bis heute nicht korrigiert.

Folgt man aber dieser (falschen) Argumentation in Bezug auf ihren Niederschlag in der Flugunfalluntersuchung des BEA, kommt es zu weiteren fehlerhaften Schlussfolgerungen:

Denn eine **Psychose** ist definiert, als eine schwere psychische Störung bei der der Betroffene zeitweise den Bezug zu sich Selbst und zur Realität verliert. Sie ist gekennzeichnet durch Denk-, Wahrnehmungs- und motorische Störungen, ausserdem durch abnorme Erlebnisse und Erfahrungen eines gesteigerten subjektiven Bedeutungsbewusstseins[177].

Psychotische Symptome können Wahnvorstellungen sowie Halluzinationen sein[178]. **Unter dem Einfluss solcher Symptome kann sicherlich nicht von einer »bewussten« und/oder »geplanten« Handlung unter einer freien und rationalen Prinzipien folgenden Willensentscheidung ausgegangen werden.**

---

[175] Eine psychogene Depression ist die »veraltete Bezeichung für eine Depression, deren Entstehung aufgrund psychischer Faktoren (z.B. kritisches Lebensereignis, chronischer Konflikt) vermutet wird.
[176] vgl. BEA ABSCHLUSSBERICHT, März 2016, S. 32, Abschnitt 11.08.2009)
[177] vgl. Definition **Psychose** auf Pschyrembel-Online, https://www.pschyrembel.de/Psychose/K0J24/doc/
[178] vgl. BEA ABSCHLUSSBERICHT, März 2016, S. 39

Genau aber ein solches Verhalten wird Andreas Lubitz im Hinblick auf seine vermeintliche Motivation, nämlich den Absturz in freier Entscheidung planvoll herbei geführt zu haben, auch im Abschlussbericht des BEA unterstellt.

Folgt man jedoch dieser Argumentationslogik und den daraus gezogenen Schlussfolgerungen des BEA, so hätte der Unfall gemäss dem Kategorisierungsschlüssel der ICAO für Flugunfälle, - so wie dieser normalerweise ebenfalls in dem zentralen europäischen Melderegister ECCAIRS[179] bei der Eingabe Anwendung findet, wie folgt kategorisiert werden müssen:

Vorfall:	**Handlungsunfähigkeit des Piloten (Incapacitation)**
Grund:	**psychiatrischer Zustand (Psychiatric Condition)**
Schweregrad:	**vollständig (Complete)**

Dies ist beim Unfall von Flug 4U9525 nicht der Fall.

Feststellung Nr. 10

Der Unfall von Flug 4U 9525 wurde, der eigenen Logik und Argumentation des Abschlussberichtes folgend, also eine psychische Erkrankung des Copiloten Andreas Lubitz unterstellend, gemäss ICAO-Zuordnung falsch kategorisiert.

[179] European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems www.eccairsportal.jrc.ec.europa.eu

III. 6.2. Pilot Incapacitation

III. 6.2.1. Definition

»**Pilot Incapacitation**« ist ein Begriff, der verwendet wird, um den Zustand der Handlungsunfähigkeit eines Piloten zu beschreiben, der Teil einer operativen Flugbesatzung ist. Er ist in diesem Zustand aufgrund physiogischer Faktoren zu Beginn oder während eines Fluges nicht mehr in der Lage seine normalen Pflichten und Aufgaben zu erfüllen.

III. 6.2.2. Beschreibung

Der Tod des Besatzungsmitgliedes ist dabei das extremste Beispiel einer »incapacitation«. Dies geschieht in der Regel als Folge eines Herzinfarktes, ist aber für sich genommen nicht unbedingt damit einhergehend auch eine Gefährdung (der Flugsicherheit). Obwohl die meisten Todesfälle in diesem Zusammenhang aufgrund einer Herz-Kreislauf-Erkrankung registriert wurden, ist die bei weitem häufigste Ursache für eine »incapacitation« eines Besatzungsmitgliedes eine Gastroenteritis Infektion.

»Incapacitation« kann auftreten durch (Hervorh. d. Verf.):

- **Effekte von Hypoxe** (unzureichende Sauerstoffversorgung)
- **Rauch oder Dämpfe**, die mit einem Feuer oder der Kontamination der Klimanlage verbunden sind
- Magen-Darm-Probleme, wie Gastroenteritis, die möglicherweise auf eine Lebensmittelvergiftung oder eine Nahrungsmittelallergie zurückzuführen sind
- Schlafen
- Ein medizinischer Zustand wie ein Herzinfarkt, Schlaganfall, eine **Lähmung oder eine vorübergehende geistige Anomalie**
- Ein Vogelschlag oder eine Drone oder ein anderes Ereignis, das eine körperliche Verletzung verursacht

- Bösartige oder feindselige Handlungen, wie ein Angriff durch einen »unruly passenger«, einen terroristischen Akt, eine Verletzung durch eine Schusswaffe
- ein böswilliges Anleuchten eines Flugzeuges mit einem Laserstrahl durch eine Person am Boden

Wenn der einzige Pilot eines kleinen Flugzeuges handlungsunfähig wird, dann ist die Sicherheit des Fluges erheblich kompromittiert und es kann zu einem Kontrollverlust kommen.

Hingegen ist für die Fälle, in denen ein Flugzeug von zwei Piloten geführt wird, also in der Regel grössere Verkehrsflugzeuge, die Handlungsunfähigkeit von nur einem Piloten eher ungeeignet, um zu einem signifikanten Risiko zu führen.

Das Unterschreiten von Mindestabständen zu anderen Flugzeugen kann zu einem sekundären Effekt bei einer Handlungsunfähigkeit der gesamten Besatzung, sowie als Auswirkung einer hohen Arbeitsbelastung in Bezug auf das verbliebene Besatzungmitglied führen, wenn nur ein Pilot handlungsunfähig wurde.

III. 6.2.3. Prävention von Incapacitation

Massgeblich zur Vermeidung von ernsthaften Problemen durch Handlungsunfähigkeit eines Piloten in einem Multi-Crew-Flugzeug ist die Verfügbarkeit geeigneter Standard Operation Procedures (SOPs) und wiederkehrende Schulungen, die praxisnahe Anwendung trainieren.

Die korrekte Kontrolle sowohl des Flugzeug-Drucksystems als auch ggf. die Verwendung der Not-Sauerstoff-Versorgung wird sowohl Hypoxie verhindern, als auch die Besatzung vor Rauch und Dämpfen schützen.

Therapeutische Sauerstoffabgabe kann auch den Zustand eines betroffenen Besatzungsmitgliedes oder eines Passagiers lindern, welcher einen medizinischen Notfall erleidet.

Die Einnahme verschiedener Mahlzeiten zu verschiedenen Uhrzeiten wird in der Regel verhindern, dass beide Piloten gleichzeitig wegen einer Lebensmittelvergiftung handlungsunfähig werden.

Absichtliches Schlafen im Cockpit kann bei Langstreckenflügen relevant sein, sollte aber nur angewendet werden, wenn angemessene SOP's bestehen und Anwendung finden.

Der erste Anhaltspunkt, den ein Fluglotse über eine Total Flight Crew Incapacitation erhält, kann ein Verlust der Kommunikation sein. Nachdem alle Mittel erfolglos versucht wurden das Flugzeug zu kontaktieren, ist es für den Lotsen extrem schwierig festzustellen, was in einem Flugzeug gerade passiert.

Wenn der Autopilot eingeschaltet ist, wird das Flugzeug seiner vorprogrammierten Route gemäss dem Flugplan weiter folgen. Standardmässige Verfahren beim Verlust der Kommunikation sehen vor, dass dann militärische Flugzeuge beauftragt werden das Flugzeug abzufangen und es visuell zu inspizieren. Aber dann gibt es eigentlich für den Lotsen nichts anderes mehr zu tun als sicherzustellen, dass der das Flugzeug umgebende Flugverkehr genügend Sicherheitsabstand einhält.[180]

Angesichts einer im vorliegenden Fall durchaus möglichen »**pilot incapacitation**« gibt es aber darüber hinaus noch weitere schwerwiegende Versäumnisse durch die zivilen Flugunfalluntersuchung, gerade hinsichtlich der bei der Untersuchung dieses Unfalles eigentlich grundlegenden Erfordernisse.

Diese werden nachfolgend noch dargelegt[181].

[180] vgl. http://www.skybrary.aero/index.php/Pilot_Incapacitation

[181] siehe »Eigene Untersuchungen im Familienkreis«, S. 271 ff.

IV. Zivile Flugunfalluntersuchung: Human Factors

IV. 1. Vorgaben

In etwa 80 Prozent aller Flugunfälle spielt »menschliches Fehlverhalten« bzw. der »menschliche Faktor« (engl. »human factors«) eine entscheidende Rolle am Unfallgeschehen. Bereits 1993 hat die Weltluftfahrtbehörde ICAO in einem Rundschreiben[182] hervorgehoben, wie wichtig die Analyse und die Präsentation von »menschlichen Faktoren« bei Flugunfalluntersuchungen ist. Vorwiegend ging es der ICAO dabei allerdings um den klassischen Fall von menschlichem Fehlverhaltens.

Bereits in der **Einleitung** heißt es (Hervorh. d. Verf.):

> *»1. By identifying the involvement of human factors in accidents and incidents, new and better measures can be implemented to reduce the frequency and minimize the consequences of repetitive human errors.*
> *4. **The events that led up to an accident or incident are the primary focus of the digest.***
> ***2. Thus, the digest is relevant to investigators and investigation authorities, civil aviation regulatory authorities, corporate management and other aviation personnel with an interest in the subject area.«***

Unter **Kapitel 2,** in dem das **Vorgehen bei einer Untersuchung** beschrieben wird, heisst es (Hervorhebung durch Verfasser in orange):

> *»2.1. An effective and efficient human factors investigation is methodical and complete; it should be well integrated and coordinated with other investigation elements and requires appropriate management of all available resources.*
>
> *2.6. Planning and prioritising the various elements of the investigation are extremely important.*

[182] ICAO - INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANISATION (1993). Human factors digest N° 7: investigation of human factors in accidents and incidents, Circular 240-AN/144. ICAO (Montreal, Canada), 1993.

2.7. For instance, the investigator must assign high priority to the preservation and collection of evidence, especially information that is liable to being forgotten or disturbed, disappearing or becoming unavailable. This will ensure that human factors information will be available for analysis.

2.9. Within an investigation team, the human factors investigator or group must cooperate and interact with other team members who will also collect data on relevant human factors aspects during the course of their work.

2.10. In the case of a major aircraft accident, the human factors group is generally responsible for coordinating human factor elements, this includes ensuring appropriate and sufficient data are collected as well as producing meaningful results.

2.15. Investigators must collect information on the decisions, actions and behaviours of all people involved in the occurrence and the conditions under which these dimensions were carried out to obtain a full understanding of how the window of accident opportunity was created.

2.16. The SHELL model facilitates data collection by providing a systematic approach to identifying human factors issues.

2.18. Information collected during the human factors investigation should allow a thorough analysis of each SHELL component and identify where mismatches, or interactions, between these components and the central human operator contributed to the occurrence.

2.20. Data collected on the human operator (liveware component) at the centre of the SHELL model can be broken down into physical, physiological, psychological and psychosocial considerations.

2.26. In determining how much information is enough, good judgement is required by the investigator.

2.27. Part of this judgement requires some form of ongoing analytical reasoning process to integrate and develop various aspects of the investigation.

2.29. However, the depth and detail of information collected during the human factors investigation is limited by available investigative resources and should exclude aspects pursued for a purpose unrelated to accident prevention.

*2.30. For instance, data concerning **who** to blame is irrelevant to the purpose of investigating human factors and should not be collected as it fails to help explain **how** and **why** the causal event sequence was initiated and not stopped before the accident/incident occurrence.*

2.33. This information can be acquired from both primary and secondary sources. Primary sources reveal factual field information. Secondary sources provide additional empirical information about human factors that may be used to facilitate analysis of primary information.

2.46. Measurable human factors information will produce a deductive argument where conclusions are self evident, depicting straight-line cause and effect relationships. However, other less tangible human factors information provide conclusions that cannot be tested conclusively and are therefore less precise and vulnerable to dispute. To develop a more complete understanding of human factors involvement, investigators are often required to work within this domain of intangible information. Often, conclusions are based on inductive reasoning and analysis that draw inferences on the most probable or most likely explanations of behavioural events.

2.47. Further problems that investigators must consider when analysing human factors information include [1] assessment of relevance of abnormal/non-standard behaviour, [2] sensitivity and privacy considerations and [3] speculation avoidance.

2.50. The viability of inductive conclusions is based on the consistency and acceptance of the reasoning process used by the investigator and the weight of evidence supporting the conclusions.

2.52. A step-by-step reasoning process has been developed to ensure that the investigator considers all reasonable possibilities to deal with less tangible human factors evidence:

2.53. Step One - Test for Existence: Aims to establish or test the probability of existence of one or more human factors conditions.

2.54. Step Two - Test for Influence: Aims to establish or test the probability that a human factors condition or conditions did contribute to the sequence of events leading to an accident/incident.

2.55. Step Three - Test for Validity: Forces the investigator to draw conclusions of probability in a systematic way on the basis of indisputable empirical knowledge and verifiable evidence.«

Unter **Kapitel 3,** der Anleitung für die Abfassung eines **Unfall-Berichts nach den Vorgaben des ICAO Annex 13 und aus einer Untersuchung resultierenden Unfall-Präventionsmassnahmen** heisst es (Hervorh. d. Verf.):

»3.2. Varied readership and sensitivity to different reader motivations are important factors to consider when writing the investigation report.

3.4. However, the most important readers are the decision-makers responsible for implementation of the report's safety recommendations. These decision-makers must be convinced by the report if preventive actions are to be taken.

3.3. As a result, the report must state accident/incident causes, identify hazards uncovered during the investigation, indicate effective or ineffective handling of the hazards and offer recommendations to eliminate or control hazards so as to prevent future accidents.

3.5. Decision-makers are not going to act on a flawed or poorly substantiated report therefore for the sake of accident prevention, it is important that the report is complete and accurate.

3.7. The final report must be structured in an orderly and logical manner, guided by the standard format, consisting of various sections contained in the appendix to ICAO Annex 13.

3.8. Section 1 of the report concerns factual information that describes what happened as well as information pertinent to understanding the conditions and circumstances of the occurrence.

3.9. Section 1 and its subsections contain human factors information and issues, including history of flight, personnel information, aircraft information, additional information etc.

3.11. Throughout this section, deviations, discrepancies and hazards are compared to a recognised aviation standard/empirical evidence to provide the foundation for analysis of their influence on the accident sequence of events.

3.12. Section 2 of the report concerns the analysis, identifying the existence and notion of human factors involvement. It describes or validates the reasons why the circumstances resulted in the accident/incident thus creating a link between the factual information provided in Section 1 and the conclusions provided in Section 3.

3.17. Discussion of the causation chain, causal hazards and non-contributory hazards that warrant safety action is a key part of the analysis section.

3.14. The analysis section may be logically sequenced in any number of ways according to the particular circumstances of the accident/incident.

3.13. For instance, each sub-section may read like a mini accident report, developing the relationship between causal links.

3.15. Similarly, Reason's accident causation model may be used as a systematic framework to present the analysis of factual information.

3.18. Section 3 of the report concerns the conclusions. Conclusions should identify all hazards that need to be addressed, cause-related or not.

3.20. Conclusions about causes should consist of concise statements regarding the reasons why the accident happened.

3.21. Causal statements should be [1] listed with all causes considered, [2] formulated with consideration to corrective and preventive measures, [3] linked to safety recommendations and [4] written without hints of blame or liability.

3.25. Section 4 of the report concerns safety recommendations for preventive action and should address all identified hazards that need to be rectified, both matters directly associated with the causal factors of the occurrence and non-causal matters revealed by the investigation process.

3.33. Various alternative safety recommendations should be assessed for technical feasibility, acceptability, practicality, ease of implementation and appropriateness for the recipient of the recommendations.

3.27. Furthermore, in accordance with Reason's model, safety recommendations for preventive measures should focus on underlying system hazards created or ignored by management. These preconditions for unsafe acts are often the result of management decisions, action or inaction.

3.34. Safety recommendations should be general rather than authoritative. Thus, recommendations should not focus on how to make changes but rather what needs to change to [1] eliminate safety hazards (first and foremost), [2] modify the system to reduce hazard risk or [3] teach people how to cope with hazards that cannot be controlled.

3.28. Conversely, effective identification, elimination or mitigation of safety hazards is dependent on the response strategies that aviation companies, manufacturers or regulators adopt. Response strategies include [1] problem denial, [2] repairing the problem to prevent recurrence or [3] system reform/optimisation.

3.36. After the draft final report is produced, it is circulated to the States involved in an accident investigation for consultation and review. This consultative process could also occur within a State between parties involved in a domestic occurrence.

3.39. Finally, human factors data collected during an accident/incident investigation should be recorded in a database such as ADREP to facilitate future safety analysis.

3.42. In order to learn from the lessons of others there is a need to provide improved means of reporting and recording human factors data in a user-friendly manner.«

Hieraus folgt:

Feststellung Nr. 11:

Bei diesem Unfall hätte nach Empfehlung und Vorgaben der Zivilluftfahrtbehörde ICAO, einer Institution der Vereinten Nationen und deren völkerrechtlich verbindlichen Vereinbarung und Richtlinien für die Unfalluntersuchung mit den Mitgliedsstaaten, eine qualifizierte *»Human Factors-Arbeitsgruppe«* eingerichtet werden müssen, die aus Experten der an der Untersuchung beteiligten Nationen gebildet hätte werden können.[183] Dies war nicht der Fall.

Eine diesbezügliche Anfrage, die der Gutachter in seiner damaligen Eigenschaft als Fachjournalist bereits am 2. April 2015 in diesem Zusammenhang an die Leiterin des Informations- und Kommunikationsstabes des Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA) Frau Martine Del Bono stellte, wurde am 7. April 2015 wie folgt beantwortet (Antworten BEA in bold/blau, Hervorhebungen (grün) durch Verfasser des Gutachtens) :

»8. Have the CVR recordings already been analysed by a »human factors group« and has such a group been formed yet? Is a German human factors specialist part of this group?

[183] (Anm. d. Verf.): Einzelne Mitgliedsstaaten der UN müssen nicht zwangläufig alle Vorgaben dieses völkerrechtlichen Vertrages und seiner Vereinbarungen erfüllen. Für diesen und jeden »Ausnahme-Fall« müssen sie allerdings offiziell Ausnahmen erklären und diese bei der ICAO eintragen lassen. Abweichungen diesbezüglich (human factors) sind von Frankreich und Deutschland nicht bei der ICAO erfasst.

> ***The priority is to establish a detailed history of the flight, and the analysis phase has not yet started. We will discuss with BFU on the most appropriate way to analyse the CVR recording for a human factors point of view.«***

Auch bei dem BEA gab es zum Unfallzeitpunkt einen festangestellten Spezialisten für Human Factors. Es handelt sich dabei um den »BEA medical investigator« **Dr. Didier Delaitre**, einen ausgebildeten Rechtsmediziner. Auch Dr. Delaitre wurde nicht, bzw. nach Ansicht des Gutachters nicht ausreichend, in die Untersuchung von Seiten des BEA involviert. Die Untersuchung wurde BEA-seitig, wie bereits zuvor dargestellt, ausschließlich von Ingenieuren durchgeführt, von denen nach Kenntnis des Gutachter keiner über eine Verkehrspilotenlizenz und die damit verbundenen operationellen Erfahrungen und schon gar nicht im Bereich »human factors« über entsprechende Qualifikationen verfügt.

Im Auftrag des Gutachters kam es im Anfang 2017 zu einem Treffen mit einem Informanten aus dem Umfeld des BEA und einem in Frankreich ansässigen und vom Gutachter explizit dazu beauftragten Rechercheur. In dem Gesprächsbericht heißt es (Hervorh. i. Original):

> *»The source firmly asserted that the BEA human factors specialist on staff (his name is Didier Delaître, a forensic Dr) was not involved in the very first and very critical phases of the GW 2015 crash investigation. Dr Delaitre, he is sure, »was **never asked to listen to the CVR** «, although the sound recording was at the heart of the given explanation of the crash. His part in the BEA teamwork »consisted mostly in asking for and reading Lubitz German medical file documents«, he added.*
>
> *The source insisted that Dr Delaître never complained he had been kept out of the investigating work, unlike his German counterpart of the BFU.*
>
> *The source quoted Delaitre as saying his German counterpart « was really excluded».*

According to the source, Dr Delaitre added : »It was explicit for him with the BFU. He told me : "I'm out. I'm on something else". With us, in France, it's more insidious. But it comes down to the same«.

As you know, the BEA team was led by its Investigation Dpt N°2, Arnaud Desjardin, with 6 other experts. All (the 7) are engineers. The source said that the BEA human factors expert explained that it is because » the logic of engineers « is overwhelming in the BEA's history and practicing, to the point of making engineers say: we can understand everything, analyze everything, do everything.

In addition, the source said that :

- neither she/he nor Dr Delaitre know if one of the 7 team experts is capable of flying an A320 (some BEA experts are, for sure), because... they do not know the names of all of them !

- Dr Delaitre expressed his disappointment that the BEA "made the choice" (Delaitre's words, according to the source) not to work with psychiatrists of the French army, » who are among the world experts in suicide « (Delaitre's words again).«[184]

Der für das BEA mit den Ermittlungen beauftragte Chefermittler (Investigator in Charge, IIC), **Arnaud Desjardin**, stammt ursprünglich aus dem Bereich der Flugüberwachung, bzw. Flugsicherung (Air Traffic Control, ATC) sowie im Bereich der Flugsicherung in der Weltraumfahrt. Später war er für die französische Luftfahrtbehörde **Direction General d'Aviation Civil**, DGAC (französisches Pendant des LBA) für die Erstellung von Instrumenten- An- und Abflugverfahren im Westen Frankreichs zuständig. Von 1999-2005 war er für ein privates Unternehmen in den USA tätig. Nach seiner Rückkehr nach Frankreich im Jahr 2005 ging er erstmalig zum BEA. Dort arbeitete er zunächst als technischer Mitarbeiter im Labor für die Auswertung von Flugdatenschreiber. Später wechselte er in den Bereich der Flugunfalluntersuchung und wurde als stellvertretender Leiter für Ermittlungen die rechte Hand des Leiters der Abteilung für Flugunfalluntersuchungen.

[184] Vertrauliche Email Informantengespräch, Januar 2017

Wie gerade oftmals in Frankreich üblich, waren neben Gendarmerie-Beamten und Rettungskräften auch schon frühzeitig ein Mitarbeiter des Flugzeugherstellers Airbus sowie in der Folge – nach einiger Verzögerung – auch ein Mitarbeiter der BFU an der Unfallstelle. Letzteres war der Fall, als der Flugdatenschreiber am 02.04.2015 aufgefunden wurde[185].

Die Sicherstellung der Leichen sowie die forensisch pathologischen Untersuchungen unterlagen der französischen Gendarmerie.

Dies lässt bereits an dieser Stelle folgende Schlüsse in Bezug auf die Unfalluntersuchung durch das BEA und die französische Justiz zu:

Feststellungen Nr. 12 - 15:

12. Als der Flugdatenschreiber (FDR) am 02. April 2015 gefunden wurde, war auch ein Mitarbeiter der Bundesstelle für Flugunfall-untersuchung (BFU) an der Unfallstelle.

13. Auch 14 Tage nach dem Absturz und ersten Analysen des Cockpit Voice Recorders (CVR) gab es noch überhaupt keine, geschweige denn eine gemeinschaftliche oder eigene »human factors group«, obwohl zu diesem Zeitpunkt erhebliche Anhaltspunkte vorlagen, die zum Zwecke der Klärung und Aufklärung des Unfalles eine solche Expertengruppe indiziert hätten und ein solches Vorgehen sogar von der Weltluftfahrtbehörde ICAO vorgesehen ist.

[185] vgl. S. 24 des Gutachtens

14. Bereits 8 Tage nach dem Unfall wurde das BEA durch eine Anfrage des Gutachters auch auf die mögliche und relevante Problematik (evt. Fehlfunktion) des Cockpit-Tür Keypads erstmalig hingewiesen. Das BEA wollte diesen Umstand mit den kooperierenden deutschen Kollegen der BFU weiter untersuchen. Somit kann davon ausgegangen werden, dass auch die BFU hier dann über das BEA darüber informiert gewesen ist.

15. Die Untersuchung und Identifizierung von sterblichen Überresten von Besatzung und Insassen unterlag vollumfänglich den französischen Justizbehörden, in diesem Fall der Militärpolizei (Gendarmerie).

IV. 2. Pilotensuizid

Ein **Pilotensuizid** ist ein Suizid, bei dem der Pilot gezielt einen Flugunfall herbeiführt, um sich selbst zu töten. Eine Unterscheidung zwischen einem technischen oder menschlichen Versagen und einem vorsätzlich herbeigeführten Flugunfall ist dabei jedoch nicht immer zweifelsfrei möglich [186],[187].

Allerdings ist anzumerken, dass in der Luftfahrt die meisten Suizide mit kleineren General-Aviation-Flugzeugen durchgeführt wurden. Es sind im Gegensatz dazu nur sehr wenige Fälle bekannt, bei denen Passagiermaschinen absichtlich zum Absturz gebracht wurden.

Besonders die Boulevardpresse spricht in solchen Fällen gerne und wohl analog zu einem »Amokläufer« von einem »Amokflug«, obwohl es diesen Begriff so eigentlich nicht gibt. So verhielt es sich auch mit dem hier untersuchten Absturz von Flug 4U 9525 am 24.03.2015.

Anmerkung:

In der empirischen Forschung werden als »Amok« tateinheitliche und offenbar keinem bestimmten Muster folgende Angriffe in eindeutiger Tötungsabsicht auf eine Gruppe von Menschen bezeichnet, bei denen vom Täter zumindest in Kauf genommen wird, in der Folge auch selber getötet zu werden. Dies wird als »Amoklauf«, der Täter als »Amokläufer« oder, werden dabei Schusswaffen eingesetzt, als »Amokschütze« [188] bezeichnet. Der Begriff »Amok« stammt ursprünglich aus der malaiischen Sprache.

---

[186] vgl. http://www.faa.gov/data_research/research/med_humanfacs/oamtechreports/2010s/media/201402.pdf

[187] Thorsten Schwark, Karsten Severin, Wolfgang Grellner, »I am flying to the stars« – Suicide by aircraft in Germany, Forensic Science International 179, e78-e78, doi: 10.1016/j.forsciint.2008.06.004

[188] Lothar Adler, Amok - Geschichte und Ergebnisse aus psychiatrischer Perspektive. In: Ralf Junkerjürgen und Isabella von Treskow (Hrsg.): *Amok und Schulmassaker: Kultur- und medienwissenschaftliche Annäherungen*. transcript Verlag, 2015.

> Die tateinheitlichen Angriffe auf mehrere Menschen in eindeutiger Tötungsabsicht und die billigende Inkaufnahme der eigenen Tötung stellen die Mindestanforderung an eine Handlung, damit sie »Amok« genannt werden kann. Fehlt die Tateinlichkeit, suizidale oder homizidale Absicht, kann man nicht von einem »Amok« sprechen.[189]

Ein Suizidwunsch bei einem Piloten kann durch intensiven Stress hervorgerufen, aber auch durch eine psychische Erkrankung verursacht werden. Als beeinflussende Faktoren können z.B. eine unheilbare Erkrankung (z.B. HIV, Krebs), soziale Beziehungen, finanzielle Schwierigkeiten, durch Medikamente induzierte Suizidwünsche (z.B. durch die Einnahme von selektiven Serotonin-Wiederaufnahmehemmern **(SSRIs)** und andere Antidepressiva) und Depressionen genannt werden.

Anmerkung:

Die Präparate **Citalopram** und **Escitalopram** gehören zu solchen SSRIs.

Suizide können auch von Terroranschlägen durch die eindeutige Zielsetzung des Handelnden abgegrenzt werden. Während sich bei einem Suizid der Betroffene in einer subjektiv ausweglosen Situation sieht und aus dieser heraus handelt, soll bei Terroranschlägen ein höheres, meist politisch motiviertes Ziel erreicht werden. Beide Szenarien werden in der offiziellen Kategorisierung von Flugunfällen in der Kategorie *Security Related* (deutsch: sicherheitsrelevantes Ereignis) geführt[190].

In einer Untersuchung des US-amerikanischen Civil Aerospace Medical Institute der Federal Aviation Administration (FAA) in Oklahoma im Februar 2014 wurde festgestellt, dass in den USA im Zeitraum von 2003 bis 2012 insgesamt 8 von 2758 Flugunfällen der General Aviation mit Todesopfern durch Pilotensuizid verursacht wurden. Dies entspricht einem Anteil von 0,29 % im US-Luftverkehr. Die in dieser

---

[189] wie zuvor
[190] vgl. http://www.intlaviationstandards.org/Documents/OccurrenceCategoryDefinitions.pdf

Untersuchung angegebene Häufigkeit von Pilotensuiziden ist vermutlich niedriger als der tatsächliche Wert, da in der Untersuchung ein Flugunfall nur dann als Pilotensuizid klassifiziert wurde, wenn schlüssige Hinweise wie Abschiedsbriefe oder entsprechende Äußerungen des Piloten vorlagen.

Hingegen wurden aber unklare Flugunfälle, bei denen ein Pilotensuizid als eine der möglichen Ursachen lediglich vermutet wurde, nicht erfasst. Die Piloten waren männlich, im Durchschnitt 46 Jahre alt (die meisten waren im Alter zwischen 26 und 58 Jahren). Vier von acht Piloten waren alkoholisiert, zwei von acht Piloten nahmen Antidepressiva (SSRI). Fünf von acht hatten ihre Suizidabsicht zuvor mitgeteilt. Zwei waren Privatpiloten und sechs der acht Piloten waren Berufspiloten, einer davon noch in Ausbildung. Die meisten flogen einmotorige Propellermaschinen.[191]

In den Jahren 1993 bis 2003 lag der Anteil der Pilotensuizide an Flugunfällen der General Aviation mit Todesfolge in den USA bei 0,44 % (= 16 von 3.648), in den Jahren 1979 bis 1989 war der Anteil 0,17 % (= 10 von 5.929). Statistische Daten für die Jahre 1990 bis 1992 liegen nicht vor.

Auch eine deutsche Studie aus dem Jahr 2008 beschäftigt sich mit Suizid bei Piloten. Darin kommen die Wissenschaftler der Gerichtsmedizinischen Institute der Universität Kiel und der Medizinischen Hochschule Göttingen sowie der Flugunfalluntersucher der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung Karsten Severin zu ähnlichen Schlussfolgerungen. In einem hier betrachteten Zeitraum von 34 Jahren (1974 - 2007) gab es insgesamt neun Vorfälle, bei denen ein Flugzeug vermutlich oder bestätigt in suizidaler Absicht genutzt wurde. In zwei dieser neun Fälle wurde der Pilot zum Opfer, da dieser entweder von einer weiteren Person an Bord erstochen oder aber erschossen wurde, bevor das Flugzeug verunfallte. Im Gegensatz dazu wurden nach der Studie im Jahr 2006 insgesamt 9.765 Todesfälle zu Suiziden erklärt[192].

---

[191] vgl. http://www.faa.gov/data_research/research/med_humanfacs/oamtechreports/2010s/media/201402.pdf

[192] vgl. Thorsten Schwark, Karsten Severin, Wolfgang Grellner, »I am flying to the stars« – Suicide by aircraft in Germany, Forensic Science International 179, e78-e78, doi: 10.1016/j.forsciint.2008.06.004

In der kommerziellen Luftfahrt gab es zwischen 1980 und 2015 sechs Flugunfälle, die zumindest mutmaßlich auf Pilotensuizid zurückgeführt werden:

1. Japan Airlines Flug 350 am 09.02.1982
2. Royal Air Maroc Flug 630 am 21.08.1994
3. Silk-Air Flug 185 am 19.12.1997
4. Air Botswana am 11.10.1999
5. Egypt-Air Flug 990 am 31.10.1999
6. Linhas Aéreas de Moçambique Flug 470 am 29.11.2013

Es ist daher naheliegend, dass die Familie Lubitz bei ihren Kontakten mit der BFU und der zu diesem Zeitpunkt massgeblich im Raum stehenden Hypothese, dass Andreas Lubitz das Flugzeug in suizidärer Absicht zum Absturz gebracht hat, auch die Expertise des BFU eigenen Flugpsychologen Dipl.- Psych. Karsten Severin hierzu hören wollte. Dies wurde ihr mehrfach durch den stellvertrenden Behördenleiter und akkreditierten Repräsentanten Dipl.-Ing. (FH) Johann Reuss verwehrt. Bei dem gemeinsamen Termin am 28.10.2015 in den Räumlichkeiten der BFU, bei dem ihnen das Transkript des CVR's vorgestellt wurde, bat Günter Lubitz um die Hinzuziehung des BFU-Human-Factor-Spezialisten. Herr Reuss behauptete, dass dieser zu diesem Zeitpunkt nicht im Dienstgebäude sei. Eine spätere Emailkorrespondenz zwischen Herrn Lubitz und Herrn Severin ergab, dass sich Herr Severin zum fraglichen Zeitpunkt sehr wohl im Gebäude, keine drei Büroräume von dem Sitzungssaal entfernt aufhielt[193]. Auch die Bitte der Familie, bei einem in Aussicht gestellten Termin in Frankreich das CVR-Band zu hören und dabei von Herrn Severin begleitet zu werden, wurde ohne Angabe von Gründen mehrfach abgelehnt.

---

[193] vgl. Email-Korrespondenz Günter Lubitz mit Karsten Severin sowie Johann Reuss vom Nov. 2016 – Jan. 2017

Nach den vorliegenden Erkenntnissen, insbesondere gestützt auf die Beurteilungen der Andreas Lubitz behandelnden Fachärzte und Psychotherapeuten konnte bei ihm im Zeitraum vor dem Unfall keine Suizidalität festgestellt werden. Dies geht auch aus dem abschliessenden Vermerk der Staatsanwaltschaft Düsseldorf vom Dezember 2016 hervor. Hier heisst es:

> » ***Keiner der 2014/15 behandelnden Ärzte – seien es psychiatrische Fachärzte oder sonstige Mediziner – hat bei Andreas Lubitz zu diesem Zeitpunkt eine Depression diagnostiziert. Außerdem hat kein Arzt und Therapeut Suizidgedanken festgestellt bzw. vom Patienten berichtet erhalten. Auch lagen keine Hinweise auf ein fremdaggressives Verhalten vor[194].“***

Feststellungen Nr. 16 -20:

16. Piloten-Suizid ist bisher höchst selten in der Geschichte der zivilen Luftfahrt aufgetreten, besonders im Zusammenhang mit Passagiermaschinen.

17. In den meisten dieser Fälle konnte zumindest ein eindeutiges Motiv für eine solche Tat postuliert werden.

[194] vgl. Abschlussvermerk Staatsanwaltschaft Düsseldorf 1 UJs 906/15 vom 11.08.-15.12.2016, S. 8

18. Bei der BFU gibt es einen Mitarbeiter (Karsten Severin), der dort die Funktion eines Human-Factor-Spezialisten inne hat und der neben seiner Ausbildung als Fluglehrer und Inhaber einer CPL (Commercial Pilot License) auch ein voll ausgebildeter sowie darüber hinaus an einer Hochschule (Bremen) lehrender Psychologe ist. Nach Kenntnis des Gutachters und der Auftraggeber wurde der Dipl.-Psych. Karsten Severin jedoch nicht in die Untersuchung auf Seiten der BFU eingebunden noch involviert. Auch war er nicht als Vertreter der Behörde in der danach vom Bundesverkehrsministerium initiierten »Task-Force« als Mitglied oder Experte beteiligt, obwohl genau er bereits zu diesem Thema mit zwei führenden deutschen Universitäten geforscht und wissenschaftlich publiziert hatte.

19. Der BFU akkreditierte Beobachter, Dipl.-Ing. (FH) Johann Reuss, zog es vor externe und nicht über mindestens eine kommerzielle Fluglizenz verfügende Experten hinzuzuziehen, die darüber hinaus keine bisherige Erfahrung im Bereich der Flugunfalluntersuchung aufwiesen.

20. Mehrere Anträge und eindringliche Bitten seitens der Familie Lubitz, den Human-Factors-Experten und Psychologen Severin hinzuzuziehen oder zumindest als BFU-Betreuung nach der EU VO 996/2010 zur Anhörung des Cockpit Voice Recorders durch die Familie zu entsenden, wurden von Reuss, teilweise auch unter nachweislich falschen Tatsachenbehauptungen (Herr Severin sei nicht in der Behörde als die Familie dort das CVR Transkript einsehen durfte) abgelehnt.

IV. 3. FESTSTELLUNGEN (auf der Grundlage der vorhandenen Daten)

1. Objektiv betrachtet, gab es am Unfalltag für Andreas Lubitz kein bekanntes oder denkbares Motiv für einen Suizid. Auch die polizeilichen Ermittlungen konnten kein solches Motiv ausfindig machen und/oder bekräftigen.

2. Vermutung: Andreas Lubitz hat überhaupt nicht gehandelt und auch nicht den Sinkflug bewusst und in selbstmörderischer Absicht eingeleitet.

3. Technische Ursachen, wie beispielsweise ein fehlerhaft arbeitender Autopilot oder ein »Software-Bug« wurden nicht untersucht. Aufgrund der Fixierung und dem »Confirmation Bias[195]« in Bezug auf den vermeintlichen Suizid, wurden vorhandene Indizien in diese Richtung nicht weiter verfolgt.

4. Der Abschlussbericht des BEA beinhaltet keine Fakten und nachprüfbaren Details in Bezug auf die CVR Auswertung, die belegen, dass Andreas Lubitz aktiv in die Flugsteuerung eingegriffen hätte.

Die Falschaussagen des BEA Berichtes, welche auf die fehlerhafte Interpretation durch den akkreditierten Repräsentanten der BFU zurückzuführen ist, die dieser in Bezug auf die angebliche vorherrschende Depression, sowie einen vorausgegangenen Krankenhausaufenthalt wegen einer solchen Depression in den Jahren 2008/2009, **wurden bereits belegt (s.o.) und damit widerlegt**. Es gab keine fundierte oder belastbare Diagnose einer psychischen Störung, mit Ausnahme derer einer hierzu nicht qualifizierten Allgemeinmedizinerin, die jedoch auch nur die Vermutung äusserte (s.o), dass die sonst organisch nicht erklärbaren Sehprobleme des Andreas Lubitz psychische Ursachen haben müssen. Dieser Verdacht wurde gemäss der von der Staatsanwaltschaft Düsseldorf sichergesetellten Karnkenakten von keinem spezialisierten Facharzt geteilt. Sie wurde auch nicht von einem, nach der vorbenannten Allgemeinmedizinerin noch am 16.03.2015 konsultierten weiteren Allgemeinmediziners bestätigt. Im Gegenteil: dieser schrieb Andreas Lubitz nur bis zum 22.03.2015 krank. Filglich durfte er am 23.03.2015 den Flugdienst antreten.

[195] vgl. Fussnote zu S. 9 des Gutachtens

Der Antrag auf Ausstellung eines medizinischen Flugtauglichkeitszeugnisses am 09.04.2009, welcher im BEA Bericht als Haupt-Beleg angeführt wird, Andreas Lubitz sei depressiv und wegen einer Depression in stationärer Behandlung gewesen, und er hätte darüber hinaus versucht seine medizinische Vorgeschichte zu verheimlichen, existiert nicht. Dieser Antrag wurde lediglich vom Lufthansa Medical Center und vielmehr den dort von den untersuchten Piloten erfassten Daten, am ursprünglich vorgesehen Verlängerungstag maschinenschriftlich ausgestellt, **ist aber gar nicht von Andreas Lubitz unterschrieben und wurde folglich auch nicht gestellt**[196].

Zum Zeitpunkt des Unfalles war Andreas Lubitz, gemäss der forensisch-toxikologischen Untersuchungen im Auftrgag der französischen Ermittlungsbehörden, **nicht unter dem Einfluss psychoaktiver Medikamente und/oder Drogen** (s.o.).

[196] vgl. HA 11222

IV.4. FAZIT: DIE ZIVILE UNFALLUNTERSUCHUNG

- Im abschliessenden Untersuchungsbericht der BEA werden menschliche Ursachen für den Absturz von Flug 4U 9525 verantwortlich gemacht.

- Auch die deutsche Fluguntersuchungsbehörde BFU war maßgeblich an den Ermittlungsarbeiten beteiligt.

- In den beiden nationalen Untersuchungsbehörden, BEA und BFU, bestanden die Untersuchungsteams aus Ingenieuren, hingegen gehörten die Humanwissenschaftler beider Behörden diesen Teams nicht an.

- Dies ist bei der deutschen Untersuchungsbehörde auffällig, denn bestanden doch gerade zwei wichtige Aufträge ihrer Arbeit eben in der Ermittlung der »Vorgeschichte« des Unfalls, also der Situation von Andreas Lubitz während seiner Pilotenausbildung in Bremen und hiermit verknüpft auch der Betrachtung der psychologischen Auswahlverfahren, die er zuvor durchlaufen hatte.

- Es gibt erhebliche Diskrepanzen hinischtlich der vorliegenden Transkripte vom Abhören des CVR und den damit angeblich korrespondierenden Daten des DFDR.

- Es werden aktive Handlungen des Andreas Lubitz zwar unterstellt, jedoch nicht nachvollziehbar belegt. Nach Ansicht von Fachmedizinern ist es durchaus denkbar, dass Andreas Lubitz zum Zeitpunkt des Unfalles bewusstlos, oder aber in seinen kognitiven Möglichkeiten erheblich eingeschränkt gewesen ist. In diese Richtung fanden keinerlei Untersuchungen statt.

IV. 5. Diskussion:

Fachlich und sachlich überhaupt nicht nachvollziehbar ist aber aus Sicht des Gutachters folgender Sachverhalt: Der Psychologe der deutschen Untersuchungsbehörde BFU, Dipl.-Psych. Karsten Severin, der selber über eine Berufspilotenlizenz verfügt, hatte über sechs Jahre am Flugmedizinischen Institut der Luftwaffe in Fürstenfeldbruck Pilotenanwärter auf ihre psychologische Eignung hin untersucht. Anschließend war er dreizehn Jahre leitender Psychologe an der Verkehrsfliegerschule in Bremen[197], also genau an der Einrichtung, an der der Andreas Lubitz ausgebildet worden war.

Schon 2008 hat sich eine deutsche Studie mit dem Thema »Suizid bei Piloten« beschäftigt. Diese wurde von medizinischen Wissenschaftlern der Gerichtsmedizinischen Institute der Universität Kiel und der Medizinischen Hochschule Göttingen sowie dem Flugunfalluntersucher **der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung** Dipl.-Psych. **Karsten Severin** verfasst.

Man könnte meinen, dass gerade solche weitreichende spezifische Fachkenntnis für die Untersuchung in diesem speziellen Fall wertvoll sein müsste. Da es sich aber und nach entsprechenden - in den Augen des Gutachters - vorschnellen Äusserungen des französischen Staatsanwaltes Brice Robin nur zwei Tage nach dem Unfall offenbar nicht um eine technische Ursache bei diesem Unglück handelt, wäre gerade dieser BFU-eigene Experte schon aus fachlichen Gründen eigentlich die Person, die die deutsche Untersuchung hätte leiten sollen.

Warum wird aber eine solch qualifizierte Fachperson nicht mit dieser Aufgabe betraut? Warum wird eine solche Person nicht einmal als Teil des Untersuchungsteams eingebunden?

---

[197] vgl LinkedIn Profil unter: https://www.linkedin.com/in/karsten-severin-9a91364/

Dipl.-Ing. (FH) Johann Reuss (BFU)

Quelle: picture alliance / dpa

Betraut mit der Untersuchungsleitung wird der Elektroingenieur, der bereits mit der Untersuchung des Germanwings-Ereignisses von Dezember 2010 befasst war, bei dem die Piloten während des Anfluges fast besinnungslos das Flugzeug mit ihren letzten Reserven noch sicher gelandet haben[198].

Der von dem Ingenieur Johann Reuss damals verfasste Untersuchungsbericht hat bei Fachleuten und Parlamentariern viele Fragen aufgeworfen, die bis heute unbeantwortet blieben[199,200]. Im Gegensatz zu dem Ingenieur Reuss ist der BFU-Psychologe Severin bekannt dafür, dass er nach wissenschaftlichen Kriterien und unabhängig ermittelt, also insbesondere auch unabhängig von politischen oder

[198] vgl. BFU Untersuchungsbericht 5X018-10, A319 Köln-Bonn vom 25.11.2013 http://www.bfu-web.de/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/2010/Bericht_10_5X018_A319_Koeln-Bonn_Geruch.pdf?__blob=publicationFile

[199] vgl. van Beveren, T. »Sollte Beinahe-Katastrophe vertuscht werden?«, Die Welt 08.12.2013 sowie http://www.timvanbeveren.de/?page_id=760

[200] Fragenkatalog an die BFU – Johann Reuss vom 06.12.2013, Anlage XY

sonstigen Vorgaben. Sollten solche Überlegungen etwa der Grund dafür sein, dass er in diese Untersuchung nicht eingebunden wurde?

Übrigens wurde auch der Herrn Severin nachfolgende Kollege an der Verkehrsfliegerschule in Bremen, der mit Andreas Lubitz während dessen Ausbildung viele Gespräche geführt hatte, in diesem Zusammenhang nicht befragt.

Es stellt sich daher für den Gutachter zwangsläufig die Frage, ob dahinter womöglich Absicht, quasi in Form von einem »System des gewollten Nichtbeachtens«, besteht.

Oder war es einfach nur das Unvermögen einzelner Entscheidungsträger? Oder die nicht vorhandene Bereitschaft der Untersuchungsstelle, fachlich qualifizierte Leute mit den Fachkenntnisse erfordernden Aufgaben zu betrauen?

Seit nun mehr dreißig Jahren ist weltweit in der zivilen und militärischen Luftfahrt das Konzept des sogenannte »**Crew Resource Management**«[201] eingeführt. Hier wird u. a. geschult, die am besten geeignete Person für die Erledigung einer anfallenden Aufgabe auszuwählen. Dieses Konzept scheint, obwohl es regelmässig auch Gegenstand eines jeden durch die BFU zu untersuchenden Zwischen- oder Unfalles im kommerziellen Luftverkehr ist, jedenfalls an dieser Bundesbehörde noch nicht angekommen und umgesetzt worden zu sein.

Schon die »psychologischen« und vor allem die »medizinischen« Aussagen des Untersuchungsführers Reuss im Untersuchungsbericht des Anfluges des Germanwings Airbus A319 in Köln im Dezember 2010 weisen nicht gerade auf profunde Fachkenntnisse hin.

Bei militärischen Flugunfalluntersuchungen gehörte bereits in den achtziger Jahren grundsätzlich ein Psychologe jedem Untersuchungsteam an. Eine Analyse des Cock-

[201] Unter **Crew Resource Management,** (CRM) versteht man ein Schulungskonzept für die Verbesserung der Teamperformance. Es kommt ursprünglich aus der Luftfahrt, wird in den letzten Jahren aber auch immer mehr in der Medizin und anderen kritischen Arbeitsbereichen verwendet.

pit Voice Recorders (CVR) ohne Psychologen ist hier gar nicht vorstellbar, ist dieser doch eben der Fachmann für das Verhalten von Menschen. Die zivile Flugunfalluntersuchung in Deutschland, aber auch in Frankreich, scheint dort noch nicht angekommen zu sein.

Warum eigentlich nicht? Hat es vielleicht etwas mit der akademischen Qualifikation der Mitarbeiter der Untersuchungsbehörde zu tun, oder mit politisch erwünschten Charakterausprägungen ministeriumsgeneigter Führungskräfte, oder ist es einfach nur einer partei-politischen Amtsvergabemaßnahme geschuldet?

Auf jeden Fall haben in der BFU - immerhin in einer Bundesbehörde und damit also im höheren Dienst, jedenfalls nicht die höchstqualifizierten Untersucher mit einem eigentlich für die Leitungspositionen einer Bundesbehörde geforderten vollakademischen Abschluss etwas zu sagen, sondern solche mit einem Bachelor-Abschluss bzw. Fachhochschulabschluss, die anderenorts eigentlich nur im gehobenen Dienst zu finden sind.

Dieser Status Quo wurde bis heute weder politisch noch in den Medien jemals kritisch hinterfragt, geschweige den überprüft. Ein erstes Audit dieser Behörde durch die zivile Weltluftfahrtorganisation ICAO ist erstmals für den kommenden Sommer bei der BFU angekündigt.

V. ERMITTLUNGSAKTE DER STAATSANWALTSCHAFT DÜSSELDORF

V. 1. Vorbemerkung

Es ist bezeichnend, dass der Gutachter als »Journalist« schon **zeitlich vor** der Familie Lubitz über eine vollständige Kopie der durch die Staatsanwaltschaft Düsseldorf angeblich *»nur einem sehr begrenzten Personenkreis zugänglich gemachten«* vollständigen Ermittlungsakte in elektronischer Form verfügte.

In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben: der Gutachter hat diese nicht durch illegale Mittel oder Zahlung von Informationshonoraren erhalten. Er erhielt sie vielmehr direkt über eine »Quelle«, die ebenfalls journalistisch tätig ist. Nach Auskunft der »Quelle« liegt die Akte in ihrer Redaktion verschiedenen Mitarbeitern dieser Redaktion vollständig in digitaler Form vor.

Es ist zu vermuten, dass die Redaktion der »Quelle« diese Akte direkt über an dem Verfahren beteiligte Anwälte der Angehörigen erhalten hat, die zuvor ein Akteneinsichtsersuchen gestellt haben.

Nach mündlicher Auskunft von Staatsanwalt Christoph Kumpa gegenüber den Auftraggebern geht dieser davon aus, dass Rechtsanwalt Christoph Wellens anlässlich einer früheren Akteneinsichtnahme in den Büroräumen der Staatsanwaltschaft Auszüge aus den Akten mit seinem Smartphone abfotografiert hat und diese Auszüge dann an Medienvertreter im Umfeld der Boulevard-Presse weitergeleitet hat[202].

Darüber hinaus gibt Staatsanwalt Kumpa in seinem Antwortschreiben vom 05.07.2016 als Reaktion auf die Beschwerde des Auftraggebers über die Publikation von Akteninhalten durch die Medien an:

[202] vgl. Gesprächsprotokoll G.Lubitz/ Ra. Frank Palmer 12.2016

»Auch hatte ich auf ausdrücklichen Antrag u.a. der von Ihnen beauftragten Rechtsanwältin im Vorfeld bereits teilweise Akteneinsicht erteilt, indem ich ihr wie auch den Prozessbevollmächtigten weiterer Absturzopfer, hier Rechtsanwalt Wellens bzw. Rechtsanwältin Scheuten-Brodbeck, Gelegenheit der Einsicht in zwei von mir gefertigte Vermerke zur Auswertung der sichergestellten Unterlagen und der Ergebnisse der Ermittlungen in Spanien, Deutschland und Frankreich gegeben habe. Genau die Aktenbestandteile, zu denen sich die beiden Vermerke verhalten haben, sind nun Gegenstand der Akteneinsicht geworden[203].«

Hierzu ist festzuhalten: Grundsätzlich wird das Recht auf Akteneinsicht im § 147 StPO für den Beschuldigten und seinen Rechtsanwalt und in § 406e für die Nebenkläger und ihre Anwälte sowie sowie in §§ 475 ff StPO für Privatpersonen und sonstige Stellen geregelt. Rechtsanwälte erhalten von der Staatsanwaltschaft Einsichtnahme in die Ermittlungsakte. Es ist einem Anwalt auch erlaubt davon Kopien zu fertigen. Nicht gestattet jedoch ist Rechtsanwälten die Weitergabe von Kopien an Dritte[204].

Eine Anfrage des Gutachters vom 20.06.2016 an die Staatsanwaltschaft Düsseldorf per Email, mit der Bitte ihm für seine journalistische Tätigkeit über den Absturz eine Kopie zur Verfügung zu stellen, wurde am 30. Juni 2016 durch Staatsanwalt Kumpa abschlägig beschieden. Dabei hebt er hervor, dass derzeit nur den Rechtsanwälten der Verfahrensbeteiligten, die ein berechtigtes Interesse an einer Akteneinsicht geltend machen können, eine solche Einsicht gewährt würde.[205]

In diesem Kontext mutet es merkwürdig an, dass ausgerechnet der »Staatsanwalt« Christoph Kumpa diesem nicht nur standesrechtlich fragwürdigem Verhalten eines Rechtsanwaltes nicht nachgeht, sondern diese Dinge lieber auf sich beruhen lässt.

---

[203] vgl. Schreiben von Staatsanwalt Christoph Kumpa and Günther Lubitz vom 05.07.2016, S. 2
[204] vgl. § 149 StPO; § 406e StPO
[205] vgl. Staatsanwalt Christoph Kumpa an TvB vom 30.06.2016 – Anlage XY

Am 22. Juni 2016 erhielt die Familie Lubitz erstmalig über ihre damalige von der Lufthansa AG gestellte Anwältin eine digitale Kopie der Ermittlungsakte der Staatsanwaltschaft Düsseldorf. Bei einer ersten Durchsicht der Akte mussten sie feststellen, dass die Akte eine Reihe personenbezogener Daten enthält, so z.B.:

- Namen, Anschriften und Telefonnummern der Familie, ihrer Verwandten und des kompletten Freundeskreises von Andreas Lubitz
- Fotos des Bruders, der Mutter [redacted] und des Vaters, auf denen die Gesichter deutlich zu erkennen sind
- ein komplettes Adressverzeichnis mit Auswertung der Gebäude, ausgelesen aus dem Navigationssystem des Autos von Andreas Lubitz
- Fotos von allen Räumen des Wohnhauses der Familie in Montabaur

Die Familie bittet um Mitteilung, auf welcher rechtlichen Grundlage Staatsanwalt Kumpa die Herausgabe von personenbezogenen Daten autorisiert hat[206].

Am 05.07.2016 antwortet Staatsanwalt Kumpa der Familie Lubitz und zieht sich auf seine Vermutung eines »berechtigten Interesses« an der Ermittlung zurück. Er teilt mit, dass er neben der Anwältin der Familie Lubitz dem Rechtsanwalt Christoph Wellens und der Rechtsanwältin Scheuten-Brodbeck Gelegenheit zur Einsichtnahme gegeben hatte. Er sieht auch keinerlei Versagungsgründe[207].

Am 09.07.2016 veröffentlich die BILD-Zeitung einen Artikel, in dem auch Fotos aus der Ermittlungsakte erscheinen[208].

---

[206] vgl. Schreiben von Günter Lubitz an Staatsanwalt Christoph Kumpa vom 28.06.2016
[207] vgl. Schreiben von Staatsanwalt Christoph Kumpa an Günter Lubitz vom 05.07.2016
[208] siehe: http://www.bild.de/bild-plus/news/inland/flug-4u9525/letzte-notiz-enthuellt-46715266,view=conversionToLogin,bild.html

Die Familie legt Beschwerde gegenüber der Staatsanwaltschaft ein. Sie bittet dem Verstoss nachzugehen und weitere Veröffentlichungen zu verhindern[209].

Am 22.07.2016 bestätigt der Staatsanwalt Kumpa vorgesetzte Oberstaatsanwalt Kessel den Eingang der Dienstaufsichtsbeschwerde und kündigt an, sich der Sache im Zuge einer Prüfung anzunehmen.

Dieser Dienstaufsichtsbeschwerde wurde allerdings nachfogend nicht abgeholfen. Mit Schreiben vom 14.09.2015 teilt der Leitende Oberstaatsanwalt Kessel dem Rechtsbeistand der Familie Lubitz mit, dass er die Dienstaufsichtsbeschwerde zurück weißt[210].

[209] vgl. Dienstaufsichtsbeschwerde Günter Lubitz an die Staatsanwaltschaft Düsseldorf vom 10.07.2016
[210] vgl. Schreiben Oberstaatsanwalt Kessel an Rechtsanwalt Frank Palmer vom 14.09.2015

V. 2. Aufbau der Akte / Aktenordnung der Staatsanwaltschaft

Die Akte wurde von der Kripo Düsseldorf auf Veranlassung von Staatsanwalt Kumpa in digitaler Form erstellt. Dies erfolgte aber offenbar erst im Mai 2016, mithin also über ein Jahr nach dem Absturz und der Aufnahme der Ermittlungen. Jedes Blatt der »digitalisierten Akte« ist fortlaufend nummeriert. Insgesamt umfasst sie 16.086 Einzelseiten, darunter zahlreiche auch doppelt sowie französische und spanische Originalakten nebst deren Übersetzung ins Deutsche. Die Akte beginnt mit dem ersten Blatt, Nummer HA 00001, einer *»Erläuterung zum Aktenaufbau«*, datiert auf den **11.05.2016**. Sie trägt das Signet der Polizei Düsseldorf und wurde von den Kriminalhauptkommissaren Elsner und Reinartz unterschrieben.

Als nächstes folgt ein Inhaltsverzeichnis, datiert auf den **02.06.2016** (HA 00002 - 00029). Darauf folgt, datiert auf den **08.04.2015** (also 15 Tage nach dem Absturz und Beginn der Ermittlungen) als Nummer HA 00030 - 00046 ein als Verfügung *(»Vfg.«)* und *»Vermerk«* betiteltes Dokument, in dem der die Ermittlungen in Deutschland leitende Staatsanwalt Kumpa eine Zusammenfassung der Ermittlungen, Abläufe und Erkenntnisse verfasst.

Die für die Staatsanwaltschaft Düsseldorf verbindliche Aktenordnung *»Anweisung für die Verwaltung des Schriftguts bei den Geschäftsstellen der Gerichte und Staatsanwaltschaften des Landes Nordrheinwestfalen«* erfordert gemäss § 3 Abs. 3 Satz 2 *»Bildung der Akten«,* (Herv. d. Verf.) *»jeder Band ist mit **fortlaufenden Blattzahlen** zu versehen und soll in der Regel nicht mehr als 250 Blätter umfassen.«*[211]

In die Akte eingefügt wurden schließlich auch die Akten(-Teile), welche die Düsseldorfer Staatsanwaltschaft aufgrund des Amtshilfeersuchens wiederum von den französischen Justiz- und Erittlungsbehörden, hier hauptsächlich der ermittelnden Gendarmerie National, erhalten hat. Diese Akte umfasst 10 Bände, jeweils tituliert als »Objektiver Befund«, und die, im Gegensatz zu den Akten der Düsseldorfer Staatsanwaltschaft, zeitlich und fortlaufend durchnummeriert ist (Blatt

[211] vgl. PDF in der Fassung vom 01.01.2016 – Anlage 2

HA 00168 - HA 04292). Die Akten in französischer Sprache wurden vollständig ins Deutsche übersetzt (Blatt HA 4293 - HA 8778).

Für die von der Kripo Düsseldorf im Zuge der eigenen Ermittlungen sichergestellten Asservate wurden zwei Bände in der Akte angelegt (Blatt HA 8779 – HA 9512).

Eine weitere Akte befasst sich mit den Ermittlungen zu den beiden Piloten und trägt den Titel »Sondenheimer-Lubitz« (Blatt HA 9513-HA 9998).

Weiterhin existieren 3 Bände mit den Krankenunterlagen von Andreas Lubitz (Blatt HA 09999 – HA 11319). Daran schließt sich wiederum die als »Hauptakte« bezeichnete Ermittlungsakte an, welche allerdings zunächst ein Schreiben datiert auf den 3.11.2015[212] beinhaltet und sich eingangs mit Korrespondenz von Staatsanwalt Kumpa und dem Nachlassverwalter von Andreas Lubitz sowie den entsprechenden Beschlüssen des Nachlassgerichts Montabaur befasst[213].

Erst mit Blatt HA 11330 ist dann ein Schreiben datiert auf den 05.05.2015 aufgeführt - also näher am Unfallzeitpunkt und dem Beginn der Ermittlungstätigkeit. Hier wird vom Nachlassverwalter gegenüber der Staatsanwaltschaft um Mitteilung gebeten, ob sich eventuell unter den sichergestellten Asservaten noch Dokumente mit Hinweisen auf Vermögensgegenstände des Andreas Lubitz befinden. Mit Antwortschreiben datiert auf den 20. Mai 2015, als Blatt HA 11337 in der Akte, wird dies abschlägig beschieden. Auffallend allerdings folgt nun als Blatt HA 11338 ein Schreiben, das offenbar bereits wiederum zuvor, nämlich am 15.04.2015, durch Staatsanwalt Kumpa an einen Angehörigen gesendet wurde.

Für einen Staatsanwalt und im Zuge von noch laufenden Ermittlungen eigentlich völlig ungebührlich und unüblich verweist Staatsanwalt Kumpa hier auf Medienberichte, in diesem Fall die Information, dass »die den Flugtag betreffende Krankschreibung vom Co-Piloten nicht dem Arbeitgeber übergeben worden« sei.

---

[212] vgl. HA 11320 - 11321
[213] vgl. HA 11324 - 11329

Festzustellen ist jedoch ganz grundsätzlich, dass die Daten und die Nummerierung auch dieser speziellen Teilakte nicht den Erfordernissen einer normalen und ordentlichen Aktenführung entsprechen. Mehrfach sind zeitlich frühere Schreiben weiter hinten in der Akte zu finden[214].

Die einzig wirklich relevanten Dokumente befinden sich am Ende dieser Teilakte, nämlich die Blätter HA 11459 – HA 11476. Hier fasst Staatsanwalt Kumpa an zwei unterschiedlichen Daten, dem 08.04.2015 und dem 02. bis 10.07.2015 die ermittlungsrelevanten Erkenntnisse bis zu diesem Zeitpunkt aus seiner Sicht zusammen. Hinzu kommen noch einmal 163 Seiten, die Staatsanwalt Kumpa dem rechtlichen Beistand der Familie Lubitz, Rechtsanwalt Frank Palmer, mit Schreiben vom 11. Januar 2017 übermittelt hat. Darunter befindet sich auch der offizielle Abschlussvermerk vom 11.08. bis 15.12.2016 bestehend aus 14 Seiten.

Neben diesen Aktenteilen existieren noch ein Sonderband mit Ermittlungsergebnissen aus Spanien, vornehmlich Erkenntnisse und Überprüfungen der dortigen Behörden in Bezug auf die Passagiere, den Check-In und die Sicherheitskontrolle sowie die Vernehmungen des Bodenpersonals.

Außerdem existieren noch drei Sonderbände mit teilweise mehreren Unterbänden mit den Titeln »Germanwings-Lufthansa« (3 Bände, Blatt SB 001-00001 bis SB 001 - 01482), »Abschlussbericht BEA« (1 Band, Blatt SB 002 – 00001 bis SB 002 – 00128) – die deutsche Version des Unfalluntersuchungsberichtes des BEA, sowie sechs Bände »Sonstige Hinweise« (Blatt SB 003 – 00001 bis SB 003 - 02214).

Auffällig ist bei Durchsicht der Gesamtakte, dass viele einzelne Vorgänge und Dokumente teilweise mehrfach in identischer Form vorhanden sind, ohne dass dafür nachvollziehbare Notwendigkeiten bestünden. Erklärbar ist dies nach Ansicht des Gutachters jedoch mit dem Umstand, dass eben während der laufenden Ermittlungen keine ordentliche und den Anforderungen entsprechende Akte geführt wurde, in der

[214] vgl. z.B. HA 11366 datiert auf den 1.4.2015, HA 11387 (24.4.2015) gefolgt von HA 11388 (11.05.2015), HA11399 (12.10.2015) gefolgt von HA 11400 (04.09.2015) gefolgt von HA 11401 (17.06.2015) u.s.w.

man dann, wie sonst allgemein üblich, bereits vorhandene Dokumente hätte einfach referenzieren können.

Feststellungen Nr. 21 - 24:

21. Bis auf die Teile der Akten der französischen Gendarmerie-Ermittler ist die Akte zwar numerisch, aber nicht den Erfordernissen nach chronologisch aufgebaut. Dazu wäre es erforderlich gewesen, dass das zeitlich erste Dokument der Akte, »Sachverhalt« vom 24.3.2015, unterschrieben K.H.K. Brusdeilins, mit der Aktennummer HA 00047 das Dokument Nr. 1 bzw. HA 00001 sein müsste. Die vorliegende digitalisierte Akte lässt keinerlei nachvollziehbare und belastbare Rückschlüsse zu, wann genau welches Blatt der Akte hinzugefügt wurde bzw. wann es erstellt wurde und damit wann welche Erkenntnisse wirkliche erzielt wurden. Auch ist nicht nachvollziehbar, ob die digitalisierte Akte vollständig ist und insofern wirklich alle Dokumente in ihrer Reihenfolge des Zugangs an die Staatsanwaltschaft enthält.

22. Selbst eine individuelle »Loseblatt-Handakte« wird normalerweise durchlaufend nummeriert.

23. Auch ist so nicht nachvollziehbar, ob ggf. eine vollständigere »Zweitakte« existiert, welche weitere oder eventuell sogar Andreas Lubitz auch entlastende Ermittlungsergebnisse enthält.

24. Nach Auskunft von Staatsanwalt Kumpa befinden sich in seinem Büro ggf. »zur Einsicht« noch weitere Dokumente aus den Ermittlungen, die er jedoch nicht der digitalisierten Akte hinzu gefügt hat. Diese Akte konnte von der Familie und ihrem Rechtsbeistand am 29.12.2016 erstmalig in Augenschein genommen werden. Darunter befand sich u.a. auch ein kompletter Ausdruck der Facebook-Seiten von Andreas Lubitz.

V. 3. »Zustandekommen des Verfahrens«

Der von Staatsanwalt Christoph Kumpa verfasste Vermerk (HA00030 ff) enthält einige aufschlussreiche Details und liefert auch die Erklärung, warum der zu diesem Zeitpunkt »**stellvertretende Pressesprecher**« der Staatsanwaltschaft Düsseldorf in Personalunion auch der für dieses Verfahren »**zuständige ermittelnde Staatsanwalt**« wurde.

Der eigentlich für das Verfahren nach Geschäftsplan der Staatsanwaltschaft zuständige Abteilungsleiter war *»sitzungsbedingt abwesend«* und Staatsanwalt Kumpa fungierte als dessen *»ständiger Vertreter«*.[215] Am Abend nahm er dann auch auf Bitte der Kripo Düsseldorf erstmalig Kontakt mit der Germanwings (Herrn Faust) auf, um die Übermittlung der Passagierliste zu erwirken.

Ansonsten bezieht Staatsanwalt Kumpa in den ersten Tagen offenbar seine überwiegenden Informationen aus den Medien. So wurde er aus den Medien über den Absturz informiert und erfuhr ebenfalls aus den Medien am Morgen des 25.03.2015, dass eine Schülergruppe aus Haltern unter den Opfern ist.

Durch seine Email-Information vom 25.03.2015 an alle Staatsanwaltschaften des Landes NRW konnte er erreichen, dass andere Staatsanwaltschaften keine eigenen Verfahren einleiteten bzw. diese ruhend stellten. Dies wurde dann auch auf andere Bundesländer ausgeweitet. Ein solcher Schritt mag Sinn machen, insbesondere um zu vermeiden, dass an mehreren Orten gleichzeitig eigene Ermittlungsverfahren geführt werden. Andererseits müsste geprüft werden, ob eine solche Entscheidung nicht ggf. durch eine vorgesetzte Stelle, also die Generalstaatsanwaltschaft, die Bundesanwaltschaft, den Justizminister NRW oder sogar das Bundesjustizministerium initiiert werden müsste. So wurden jedenfalls nach Ansicht des Gutachters später schwer zu revidierende Tatsachen geschaffen.

[215] vgl. Blatt H 00030/00031

In diesem Zusammenhang sollte auch geprüft werden, warum ausgerechnet Staatsanwalt Kumpa offensichtlich so »erpicht« darauf war, dieses Verfahren zu führen. Eine amtliche Zuständigkeit ergab sich zu diesem Zeitpunkt nicht spezifisch aus § 159 StPO, sondern allenfalls aus § 143 GVG .

Die Zuständigkeit der Staatsanwaltschaft Düsseldorf könnte sich in einem solchen Fall (Straftat mit einem Flugzeug) vielmehr aus den allgemeinen Anwendungsvoraussetzungen aus § 10 StPO[216] ergeben, da es sich bei der abgestürzten Maschine mit der Registrierung D-AIPX um ein deutsch registriertes Luftfahrtzeug handelte.

Allerdings wäre damit nicht schon quasi »automatisch« die Zuständigkeit der Staatsanwaltschaft Düsseldorf gegeben. Dies wäre z.B. der Fall gewesen, wenn erste Leichen per Flugzeug nach Düsseldorf verbracht worden wären. Dann ergäbe sich aus diesem Umstand (eine Leiche im Zuständigkeitsbezirk Düsseldorf) eine direkte Zuständigkeit bei der Staatsanwaltschaft Düsseldorf für Ermittlungen und insbesondere ein Todesermittlungsverfahren.

Nach der vorherrschenden Rechtsauffasung entspricht der Geltungsbereich der StPO dem Hoheitsbereich der Bundesrepublik Deutschland. Allerdings müssen Luftfahrzeuge - im Gegensatz zu Schiffen - grundsätzlich im ausschliesslichen Eigentum deutscher natürlicher oder juristischer Personen oder im Eigentum von natürlichen oder juristischen Personen von EU-Mitgliedstaaten stehen[217].

Hier könnte es aber zu einer weiteren Beteiligung (auch im Hinblick auf die zivile Flugunfalluntersuchungen des BEA) kommen, denn die D-AIPX gehört der Lufthansa Flight Leasing, einer »Briefkastenfirma« mit Sitz in Salzburg, Österreich. Nach dem bisherigen Wissensstand des Gutachters war Österreich jedoch nicht an der zivilen Flugunfalluntersuchung beteiligt.

---

[216] vgl. Karl-Peter Julius, Björn Gercke, Hans-Joachim Kurth, Michael Lemke, Helmut Pollähne, Erardo C. Rautenberg: *§ 10 StPO – Allgemeine Anwendungsvoraussetzungen.* In: *Strafprozessordnung.* Hüthig Jehle Rehm, 2009, S. 71

[217] vgl. § 2 Abs. 5 LuftVG

Der Gerichtsstand für Straftaten in oder mit Luftfahrzeugen ist nach dem Gedanken des § 10 Abs.1 StPO definiert als der Ort, an dem das Luftfahrzeug zum Zweck seines Betriebes dauerhaft stationiert ist oder aber der Ort, an dem es nach der Tat zuerst landet. Kommt es jedoch zu einer Notlandung, so ist das Gericht zuständig, in dessen Bezirk die Notlandung erfolgte[218].

Düsseldorf - sozusagen als analoge Anwendung des »ersten Anlaufhafens« nach der Tat - scheidet aber aus, da das Flugzeug bei dem Unfall in Frankreich vollständig zerstört wurde.

Auch ist hinsichtlich der D-AIPX zumindest recht fragwürdig, ob das Luftfahrzeug dauerhaft in Düsseldorf stationiert gewesen ist und ob daraus die Zuständigkeit der Staatsanwaltschaft Düsseldorf auch wirklich abgeleitet werden kann. Die Maschinen der Germanwingsflotte haben aufgrund ihrer flexiblen und vielfältigen Einsatzplanung keinen streng definierten »Heimat-Flughafen«, so wie es beispielsweise bei der Airbus-A380-Flotte der Lufthansa mit dem Flughafen Frankfurt a.M. der Fall wäre.

[218] vgl: Julius, K.P. (2009). Strafprozessordnung, S.76 ff

V. 4. Fragen aufgrund von Unklarheiten

- **Sind hier evt. andere Aspekte im Spiel?**
- **Welche Verbindungen hatte Staatsanwalt Kumpa zur Germanwings bzw. zur Lufthansa?**
- **Ergibt sich ein besonderes Interesse auf seiner Seite durch beispielsweise Bekanntschaften mit Opfern oder ihren Angehörigen?**
- **Gab es bei den Ermittlungen eventuell eine politische Anordnung oder Vorgabe die wirtschaftlichen Interessen von Lufthansa und ihrer Tochtergesellschaft Germanwings zu schützen?**

Dann könnte auf Seiten des ermittelnden Staatsanwaltes »Befangenheit« eine Rolle spielen.

Auch sind noch weitere Recherchen zu seiner Rolle als »stellvertretender Pressesprecher der Staatsanwaltschaft« sowie generell zu den unter seiner Rigide bisher geführten Verfahren notwendig.

Das ganz subjektive Befinden des Gutachters bei den von ihm verfolgten Auftritten von Staatsanwalt Christoph Kumpa in den ersten Tagen nach dem Absturz in den Medien und besonders vor laufenden Kameras war, dass er durch die große Medienaufmerksamkeit an persönlicher Bedeutung gewonnen hat (»wichtig ist«) und er sich in dieser Rolle sichtlich gefallen hat.

<u>Ergänzung per 30.03.2017</u>:

In diesem Zusammenhang sind auch die medialen Reaktion des Staatsanwaltes Christoph Kumpa auf die Presseberichterstattung anlässlich der Pressekonferenz der Familie Lubitz vom 24.03.2017 interessant.

Staatsanwalt Christoph Kumpa / Foto: Rolf Vennenbernd/dpa

Zunächst einmal fällt auf, dass sich Staatsanwalt Kumpa direkt äussert, als er auf den Widerspruch hinsichtlich seiner eigenen Ausführungen im Einstellungsbeschluss und der nach aussen weiter vertretenen Auffassung eines Pilotensuizides und auf seine vorangegangen Äusserungen hinsichtlich der Aussage »Andreas Lubitz sei depressiv« aus dem Jahr 2015 angesprochen wird. Hier behauptet er nunmehr, dass er, bzw. die Staatsanwaltschaft Düsseldorf, eine solche Behauptung nie aufgestellt habe[219].

Schliesslich übermittelt Kumpa sogar die Anfragen einer Journalistin im Auftrag der Wochenzeitung »die Zeit« an die Bild-Zeitung. Diese Korrespondenz wird nachfolgend durch den Bild-Digital Chefredakteur Julian Reichelt in einem Tweet ausgeschlachtet[220].

---

[202] vgl. http://www.n-tv.de/panorama/Staatsanwalt-weist-Lubitz-Vorwuerfe-zurueck-article19761936.html
[220] vgl. https://twitter.com/jreichelt/status/845606313468055554

Seine Motive für ein solches Verhalte sind völlig unklar, zeugen aber von einer erhöhten »Nervosität« auf Seiten des stellvertretenden Pressesprechers der Staatsanwaltschaft Düsseldorf, Christoph Kumpa.

Wer aber wann welche Informationen aus den eigentlich internen Bereichen der Untersuchung ggf. auch schon zu früheren Zeitpunkten an die Medien »geleaked« hat, kann nicht so einfach erhoben werden. Es spricht, angesichts des an den Tag gelegten Verhaltens von Staatsanwalt Kumpa im Zusammenhang mit der Berichterstattung, - auch und besonders zum und nach dem 24.03.2017, vieles dafür, dass er zumindest um einen »guten Draht« zu den Medien bemüht ist und diese eventuell auch zum »Kaschieren« eigener Versäumnisse und Fehleinschätzungen bei den Ermittlungen instrumentalisiert hat. Dabei kommt ihm in seiner Funktion, der behördlichen Informationen grundsätzlich zugestandene Vertrauensschutz zu Gute. Das bedeutet, dass Journalisten solche Aussagen und Informationen in aller Regel nicht erst einer sorgfältigen Gegenrecherche und/oder Überprüfung unterziehen müssen, bevor sie diese Informationen verwenden.

Diese Aspekte wäre sicherlich ein angemessenes Thema eines Untersuchungsausschusses im Düsseldorfer Landtag, bzw. einer disziplinarrechtlichen Revision bei der Düsseldorfer Staatsanwaltschaft.

V. 5. »Anlass zur Aufnahme eigener Ermittlungen«

Gemäß seiner eigenen Ausführungen erfuhr Staatsanwalt Kumpa erneut aus den Medien von den »angeblichen Erkenntnissen der Unfallermittler des BEA aus dem Voice Recorder«. Seine Aufzeichnungen enthalten keinerlei Hinweise und/oder Vermerke, ob und wie er diese Medieninformationen bei den zuständigen ausländischen Behörden verifiziert hat.

Später wurde er dann, gemäss seiner eigene Ausführungen, explizit von der ermittelnden französischen Gendarmerie gebeten einen »quick-freeze« in den Wohnungen der **beiden Piloten** durchzuführen, also dort alle möglichen Beweise festzustellen und zu sichern.

Hierbei fällt auf, dass sich hierzu in der Akte auch keine Aktennotizen oder Vermerke befinden, aus denen z.B. hervorgeht, mit wem auf französischer Seite Staatsanwalt Kumpa hier kommuniziert oder korrespondiert hat. Er selbst macht dazu auch keine Angaben. Das ist erstaunlich, zumal ja auf Grund dieses Begehrens von französischer Seite in der Folge ein richterlicher Durchsuchungsbeschluss erwirkt werden muss, also ein tiefgreifender Eingriff in verfassungsmäßig garantierte Grundrechte der Bundesrepublik Deutschland.

Weiterhin aufschlussreich ist, dass Staatsanwalt Kumpa aber offenbar bestens aus dem Kreis der BAO[221] »Alpen« informiert gewesen sein muss, dass Polizeibeamte zum Schutz und zur Abschirmung vor Pressevertretern sowohl in der elterlichen Wohnung Lubitz in Montabaur, der gemeinsamen Wohnung von Andreas Lubitz und Kathrin G[redacted] in Düsseldorf sowie in der Wohnung von Patrick Sondenheimer abgestellt waren.[222]

[221] BAO: Besondere Aufbauorganisation
[222] vgl. Blatt HA 00032

Wiederum offenbar zunächst aus den Medien (?!) erfuhr dann Staatsanwalt Kumpa, dass der leitende Staatsanwalt in Marseille, Bierce Robin, in einer Pressekonferenz erklärt habe, dass der Co-Pilot alleine im Cockpit gesessen habe. Auf Nachfrage erklärte dann ein nicht weiter benannter Verbindungsbeamter der französischen Gendarmerie, dass »**man jedoch nicht sicher sei, welche Person im Cockpit gesessen habe.**«[223] Weiter spricht dieser von »erheblichen Verdachtsmomenten, dass es sich um den Co-Piloten handele«. Nicht weiter nachvollziehbar ordnet Staatsanwalt Kumpa daraufhin an, die Vollstreckung des bereits ergangenen Beschlusses bezüglich der Wohnung Sondenheimer auszusetzen.

Feststellung Nr. 25 - 26:

25. Alleine schon durch diese Anordnung wird bereits ab diesem Moment nur noch einseitig ermittelt.

26. Gemäß den eigenen Ausführungen von Staatsanwalt Christoph Kumpa[224] handelt es sich bei dem hier zugrundeliegenden Verfahren nicht um ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren gegen Andreas Lubitz oder gegen die Germanwings, die Lufthansa AG oder Sonstige, sondern um eine »Todesermittlungsverfahren«.

Gemäss den Ausführungen der in diesen Fall ermittelnden Gendarme der französischen Luftverkehrs-Spezialeinheit GTA konnte zu diesem Zeitpunkt auch keinerlei Aussage darüber getroffen werden, ob Andreas Lubitz überhaupt bei

[223] vgl. Blatt HA 00032
[224] vgl. HA 11338 sowie HA 11341

Bewusstsein war, als das Flugzeug aufprallte. **Im Protokoll der Gendarmerie vom 25.03.2015** heisst es hierzu lediglich:

> ***»Auch während des gesamten Audioauszuges bis zum Aufschlag sind Atemgeräusche zu hören.[225]«***

Eine Aussage, ob es sich bei diesen Atemgeräuschen um die Atmung eines hellwachen oder etwa eines bewusstlosen Andreas Lubitz gehandelt hat, können die Experten der französischen Gendarmerie auch in den nächsten Tagen und Wochen nicht treffen. In dem die Voruntersuchung zusammenfassenden Protokoll der Gendarmerie **vom 23.05.2015** heisst es hierzu:

> ***»Das Abhören der verschiedenen Aufnahmekanäle ergab, dass die Atmung über die Mundmikrophone zu hören war, was bedeutet, dass er lebte, wobei nicht nachzuweisen war, ob er auch bei Bewusstsein war[226].***

Festellung 27:

Wie angesichts dieser in der Akte klar dokumentierten Unsicherheit, die gemäss Aktenlage sogar noch bis zum 25.05.2015, also zwei Monate nach dem ersten Anhören des Cockpit-Voice-Recorder Bandes anhielt, der französische Staatsanwalt Brice Robin bereits am 25.03.2015 gegenüber der Weltöffentlichkeit behaupten konnte, Andreas Lubitz hätte bei vollem Bewustsein das Flugzeug in suizidärer Absicht zum Absturz gebracht, ist nicht nachvollziehbar.
Gleiches trifft für die lediglich darauf aufbauenden Erkenntnisse der Staatsanwaltschaft Düsseldorf zu.

[225] vgl. HA 05130 - 1. Abhören des CVR am 25.03.2015 ab 10:45 Uhr MEZ
[226] vgl. HA 04310 - Zusammenfassendes Protokoll der Voruntersuchung vom 23.05.2015

Unklar ist in diesem Zusammenhang auch, wann eigentlich welche offiziellen Rechtshilfeersuchen der französischen Justizbehörde, hier durch die Staatsanwaltschaft am Tribunal de Grande Instance in Marseille abgefasst und wie und in welcher Form übermittelt wurde. Ein entsprechendes Dokument, ausgestellt von dem stellvertretenden Staatsanwalt Ludovic Leclerc ist datiert auf den 26. März 2015[227], an die spanischen Behörden enthält aber keine dezidierten Angaben zu dem vermuteteten Tatbestand, bzw. Tatbeständen. Es bittet aber ausdrücklich um die genaue Überprüfung der Cockpit-Besatzung unter Berücksichtigung folgender Aspekte (Herv. d. Verf.):

> *(Krankengeschichte, Angaben zur Persönlichkeit, berufliche Kompetenzen, Verhalten an den letzten Tagen und in den letzten Stunden vor dem Flug,* ***eventueller depressiver Zustand****...)*[228].

Ein weiteres Dokument der stellvertretenden Staatsanwältin Sylvie Marchelli ist datiert auf den 15.04.2015[229]. Wiederum zeitlich weiter hinten in der Akte eingeordnet findet sich eine Kopie des Rechtshilfeersuchens, ausgestellt ebenfalls von Staatsanwältin Marchelli, datiert auf den 02.04.2015. Aufrund der voranstehenden Email-Korrespondez kann davon ausgegangen werden, dass es sich hierbei um das eigentliche Rechtshilfeersuchen an die deutschen Behörden handelt.

Auffällig wird in diesem Rechtshilfeersuchen unter »I Tatbestand« erneut, ohne über ausreichende Beweise für diese Hypothese zu verfügen, ausgeführt:

> *»...dass der Flugkapitän das Cockpit verlassen hat und nicht zurück gelangen konnte, weil der Kopilot mit dem manuellen Kippschalter die Tür verriegelt hatte. Aus den technischen Untersuchungen geht hervor, dass nur ein bewusstes Handeln den Sinkflug der Maschine eingeleitet und den Absturz verursacht hat. Es zeigte sich, dass Andreas LUBITZ an Depressionen litt und mehrmals krankgeschrieben wurde....«*[230]

---

[227] vgl RH 001-00327 ff sowie HA 00134ff
[228] vgl. HA 00139
[229] vgl. RH 001- 00396 ff
[230] vgl HA 001-00501

Dies ist aber offensichtlich nicht Gegenstand der ursprünglichen Faktenlage vom 26.03.2015, also dem Datum, der Pressekonferenz mit Staatsanwalt Brice Robin in Marseille und der Durchsuchungen in Düsseldorf und Montabauer gewesen, zumal diese vermeintlichen »Erkenntnisse« (Depression) zu diesem Zeitpunkt noch gar nicht in irgendeiner gesicherten Form vorlagen.

Aus einem Schreiben von Staatsanwalt Kumpa, datiert auf den 16.04.2015 an die Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik[231] geht hervor, dass offenbar auch die Düsseldorfer Staatsanwaltschaft ein Rechtshiilfeersuchen an die spanischen Behörden zu stellen beabsichtigt. Dieses sei »derzeit in Bearbeitung«.

Am 24.04.2015 wird einem Hinterbliebenen Anwalt[232] mitgeteilt, dass »inzwischen Rechtshilfeersuchen an verschiedene ausländische Justizbehörden gerichtet worden« seien, »u.a. an die französischen Behörden«.

Aus einem weiteren Schreiben von Staatsanwalt Kumpa, datiert auf den 03.11.2015 an den Rechtsanwalt eines Hinterbliebenen[233] geht hervor, dass offenbar auch die Düsseldorfer Staatsanwaltschaft ein Rechtshilfeersuchen an die französischen Justizbehörden gerichtet hat, dem aber zu diesem Zeitpunkt noch nicht entsprochen worden war.

[231] vgl. HA 11365
[232] vgl. HA 11383
[233] vgl. HA 11320

V. 6. »Vollstreckung der Durchsuchungsbeschlüsse«

Offenbar wurden die Durchsuchungsbeschlüsse am Nachmittag des 26.03.2015 annähernd zeitgleich vollstreckt. Genaueres ergibt sich aus dem hinteren Teil der Akte und den hierzu gefertigten Protokollen. Immerhin wurde Staatsanwalt Dierselhuis von der Staatsanwaltschaft Düsseldorf per Polizei-Hubschrauber nach Montabaur verbracht, um die dortige Durchsuchung zu leiten. Ausweislich Blatt H 00032 wurde durch diesen, in Absprache mit Staatsanwalt Kumpa, entschieden, dass sich die Durchsuchung nur auf das Jugendzimmer von Andreas Lubitz im Haus der Familie erstreckte, nachdem Staatsanwalt Dierselhuis sich in den anderen Räumen davon überzeugt hatte, dass dort *»keine verfahrensrelevanten Beweismittel«* vorhanden waren.

Feststellung Nr. 28:

Es ist insofern nicht nachvollziehbar, warum trotzdem polizeiliche Fotografien der Kriminalinspektion Montabaur, KK'in Tanja Lauterbach, aller Räume erstellt und später in der Akte aufgeführt wurden.[234] Diese Bilder wurden später durch die Bildzeitung und in der Folge auch von anderen Medien publiziert.

Auffällig: Der Frage, wie und durch wen diese Bilder aus der staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsakte an die Medien gelangten, geht die Staatsanwaltschaft jedoch nicht nach.

[234] vgl. Sondenheimer-Lubitz Blatt 9513-9996, HA 09642 - 09719

Auf Blatt HA 00032 unten führt Staatsanwalt Kumpa über die sichergestellten Briefe und Karten an Andreas Lubitz aus. Besonders erwähnt er die undatierte Karte in weiblicher Handschrift, in der u.a. steht:

> *»Ich weiß nicht, warum sie dich zum Weinen bringen...Ich werde dir die Tränen wegküssen.«*

Ganz offensichtlich handelt es sich um Schriftstücke, die im Zusammenhang mit den Beschwerden zu Beginn seiner Ausbildung in Bremen im Jahr 2008 stehen. Hieraus folgert Staatsanwalt Kumpa jedoch: (H.d.Verf.):

> *»die den Schluss auf **bestehende Probleme** zuließen, über die Andreas Lubitz **offenbar nicht offen zu sprechen bereit war**.«*

Feststellung Nr. 29:

Dieser Schluss ist durch nichts gerechtfertigt und geht fehl. Es handelt sich um Schriftstücke aus einem völlig anderen Zeitraum. Offenbar hat Andreas Lubitz 2008 eben gerade im aktiven Austausch mit anderen über diese Probleme gestanden. Diese Annahme ist damit falsch.

Es zeigt sich jedoch, dass der ermittelnde Staatsanwalt Kumpa hier n. A. d. Gutachters schon massiv einem »*confirmation bias*[235]«, also der falschen Bestätigungen einer Annahme erliegt, die sich durch das weitere Verfahren unkorrigiert fortzieht.

[235] vgl. Ausführung und Fussnoten dazu in »**Abstract**«, S. 9

V. 7. Ärztliche Schweigepflicht

V. 7.1. Grundlagen

»Ärztinnen und Ärzte in der Bundesrepublik Deutschland sind verpflichtet, über das zu schweigen, was ihnen ihre Patienten anvertraut haben. ***§ 203 Abs. 1 Strafgesetzbuch (StGB)*** *bestimmt, dass derjenige, der unbefugt ein fremdes Geheimnis, namentlich ein zum persönlichen Lebensbereich gehörendes Geheimnis oder ein Betriebs- oder Geschäftsgeheimnis offenbart, das ihm als Arzt anvertraut oder sonst bekannt geworden ist, mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder Geldstrafe bestraft wird. Den in Abs. 1 zu § 203 StGB Genannten stehen ihre berufsmäßig tätigen Gehilfen und die Personen gleich, die bei ihnen zur Vorbereitung auf den Beruf tätig sind*[236]*.*

Die Wahrung der ärztlichen Schweigepflicht wird in Bezug auf Ärzte über den Straftatbestand des § 203 StGB hinaus noch unter den Schutz der ärztlichen Berufsordnungen der Ärztekammern in den Bundesländern gestellt.

Der strafrechtlichen Schweigepflicht unterliegen neben den Ärzten auch die Angehörigen der nichtärztlichen Heilberufe mit staatlich geregelter Ausbildung, z. B. nichtärztliche Psychotherapeuten nach dem Psychotherapeutengesetz, Medizinische Fachangestellte, Krankenschwestern und Krankenpfleger, Hebammen, Masseure, Krankengymnasten, medizinisch-technische Assistenten usw.

Von der ärztlichen Schweigepflicht umfasst sind Tatsachen und Umstände, die nur einem beschränkten Personenkreis bekannt sind und an deren Geheimhaltung der Betroffene ein bei Berücksichtigung seiner persönlichen Situation sachlich begründetes Interesse hat.

Ein ***schutzwürdiges Geheimhaltungsinteresse*** *wird in Rechtsprechung (OLG Karlsruhe v. 11.08.2006, 14 U 45/04) und Literatur überwiegend auch schon für den Namen des Patienten sowie für die Tatsache angenommen, dass jemand überhaupt*

[236] vgl. § 203 Abs. 3 StGB

einen Arzt konsultiert hat. So entschied das OLG Karlsruhe, dass ein Arzt einem Patienten den Namen eines anderen Patienten nicht mitteilen darf, auch wenn dieser Patient von dem anderen bei einer Kollision im Rahmen einer Tanztherapie verletzt wurde (OLG Karlsruhe v. 11.08.2006, VersR 2007, 245).

Die ärztliche Schweigepflicht ist grundsätzlich auch ***gegenüber anderen Ärzten*** *zu beachten.*

Eine Geheimhaltungspflicht des Arztes besteht auch ***gegenüber Familienangehörigen des Patienten*** *sowie gegenüber den* ***eigenen Familienangehörigen des Arztes****.*

Die ärztliche Schweigepflicht dauert über den ***Tod des Patienten*** *hinaus. Nach dem Tod des Patienten können Angehörige den Arzt von der Schweigepflicht nicht wirksam entbinden. Die Erteilung von Auskünften an Erben, Angehörige oder Dritte oder die Herausgabe von Krankenunterlagen Verstorbener verstößt also gegen die ärztliche Schweigepflicht, es sei denn, der Arzt kommt zu dem Ergebnis, dass die Offenbarung des Patientengeheimnisses im sog. »mutmaßlichen Interesse des Verstorbenen« ist. »Dieser im Einzelfall festzustellende Wille kann dadurch geprägt sein, dass das [zu Lebzeiten bestehende] Interesse des Verstorbenen an der Geheimhaltung erloschen sein kann« (OLG Naumburg, Beschl. vom 09.12.2004, VersR 2005, 817).*

Entscheidend für die Erforschung des mutmaßlichen Willens ist das ***wohlverstandene*** *Interesse des Verstorbenen an der weiteren Geheimhaltung der dem Arzt anvertrauten Tatsachen. Hierzu nachfolgend einige Beispiele aus der Rechtsprechung:*

*Der Bundesgerichtshof hat bereits entschieden, dass das wohl verstandene Interesse eines Erblassers nicht dahin geht, dass seine Testier****un****fähigkeit geheim bleibt, sondern das wohl verstandene Interesse darin besteht, dass die allgemeinen Vorschriften zum Schutz einer testierunfähigen Person nicht durch die ärztliche*

Schweigepflicht unterlaufen werden (BGH, Beschl. vom 04.07.1984, NJW 1984, 2893 ff.).

Nach Auffassung des LG Göttingen steht der Herausgabe des Obduktionsberichtes an nahe Angehörige die ärztliche Schweigepflicht normalerweise nicht entgegen.

Denn entweder geht es darum, zu ermöglichen, eine Person für den Tod des Verstorbenen zur Verantwortung ziehen zu können oder es geht darum, seinen Angehörigen zu helfen, einen ggf. vorliegenden Freitod zu akzeptieren (LG Göttingen, Urt. 25.09.2003, MedR 2004, 504 ff.).

Schließlich hat das OLG Naumburg darauf abgestellt, dass ein Verstorbener zu Lebzeiten z. B. durchaus ein Interesse daran haben kann, dass seine diagnostizierte Alkoholerkrankung geheim gehalten wird, nach seinem Tod dieses Interesse an Geheimhaltung aber fortfallen kann, wenn es z. B. in Versicherungsangelegenheiten um die Klärung der Geschäftsfähigkeit des Verstorbenen aufgrund der Alkoholerkrankung und die Einstandspflicht der Versicherung geht. In dem der Entscheidung zugrunde liegenden Fall war streitig, ob die Versicherung für den vom verstorbenen Versicherungsnehmer gelegten Wohnhausbrand Versicherungsleistungen gewähren musste. Bei vorsätzlicher Herbeiführung des Schadensfalles wäre die Versicherung leistungsfrei gewesen, nicht jedoch bei Herbeiführung des Versicherungsfalls im schuldunfähigen Zustand aufgrund der Alkoholerkrankung (OLG Naumburg, Beschl. vom 09.12.2004, VersR 2005, 817).

Dem Arzt verbleibt in all diesen Fällen ein gewisser Entscheidungsspielraum, der durch die Gerichte nur eingeschränkt überprüfbar ist.

Verboten ist nur das ***unbefugte*** *Offenbaren von Patientengeheimnissen. Nicht bestraft wird nach § 203 Abs. 1 StGB die befugte Durchbrechung der ärztlichen Schweigepflicht. In Rechtsprechung und Literatur sind bis heute* ***vier Offenbarungsbefugnisse*** *entwickelt worden, die es dem Arzt ermöglichen, ein Patientengeheimnis rechtmäßig zu offenbaren:*

1. *Der Arzt ist an die ärztliche Schweigepflicht nicht gebunden, wenn sein Patient mit der Weitergabe der Informationen ausdrücklich oder konkludent einverstanden ist, der Patient also seine* ***Einwilligung*** *zur Weitergabe des Patientengeheimnisses erteilt hat.*

   (...)

   Auch psychisch Kranke können, wenn sie einsichtsfähig sind, den Arzt rechtswirksam von der Schweigepflicht entbinden. Fehlt dem psychisch Kranken die Einsichtsfähigkeit, trifft die Entscheidung der vom Vormundschaftsgericht bestellte Betreuer des Kranken.

2. *Eine weitere Offenbarungsbefugnis ist für den Arzt gegeben, wenn sein Offenbaren von der sog.* ***mutmaßlichen Einwilligung*** *des Patienten gedeckt ist. Zwei Fallkonstellationen sind zu unterscheiden: Kann der Patient sein Einverständnis nicht geben, etwa weil er ohne Bewusstsein ist, kann der Arzt aber auf Grund von Indizien davon ausgehen, dass sein Patient dieses Einverständnis, wenn er es erteilten könnte, abgeben würde, so kann der Arzt sprechen. Ein Fall der mutmaßlichen Einwilligung liegt aber auch dann vor, wenn der Arzt das Einverständnis nicht einholen muss, weil er davon ausgehen kann, dass der Patient auf eine Befragung keinen Wert legt.*

   Beispiele:

   a) Der Arzt informiert die Angehörigen eines bewusstlosen Unfallverletzten.

   b) Nach Abgabe eines Gesundheitsberichtes an eine Lebensversicherung ergibt sich noch eine Nachfrage, die der Arzt beantwortet, ohne erneut das Einverständnis des Patienten einzuholen.

3. *Eine Offenbarungsbefugnis kann sich für den Arzt auch aus **gesetzlichen Offenbarungspflichten oder -rechten** ergeben. Eine Offenbarungs**pflicht** des Arztes ergibt sich beispielsweise aus den gesetzlichen Meldepflichten nach dem Infektionsschutzgesetz. Eine Offenbarungs**befugnis** auf Grund gesetzlicher Vorschrift ergibt sich, ohne eine Auskunfts- oder Meldepflicht zu begründen, beispielsweise aus der Meldeerlaubnis nach § 3 Abs. 2 des Bundeskrebsregistergesetzes.*

4. *Schließlich ergibt sich eine Offenbarungsbefugnis noch aus dem sog. **Güterabwägungsprinzip**. Nach dem sog. rechtfertigenden Notstand gem. § 34 StGB darf der Arzt immer dann ein Patientengeheimnis offenbaren, wenn das Interesse, das dem Straftatbestand der ärztlichen Schweigepflicht zu Grunde liegt, nämlich das Vertrauen des Patienten in die Verschwiegenheit seines Arztes, gegenüber einem anderen Rechtsinteresse geringerwertig ist.*

   Beispiel:
   Der Arzt wendet sich gegen den Willen seines Patienten an die Straßenverkehrsbehörde, weil dieser als Kraftfahrer weiterhin am Straßenverkehr teilnimmt, obwohl er wegen einer bestehenden Erkrankung wie Epilepsie oder infolge von Medikamenteneinnahme sich und andere gefährdet.

   Erforderlich ist in den Fällen der Offenbarungsbefugnis auf Grund des Güterabwägungsprinzip, dass der Arzt zuvor auf den Patienten ohne Erfolg eingewirkt hat, um ihn zur Ergreifung der notwendigen Maßnahmen von sich aus zu veranlassen.

   *Das **Strafverfolgungsinteresse des Staates stellt in der Regel kein höherrangiges Rechtsgut dar.***

   (...)

Eine Offenbarungsbefugnis ergibt sich für den Arzt dagegen bei besonders schweren, mit einer nachhaltigen Störung des Rechtsfriedens verbundenen Verbrechen und/oder Wiederholungsgefahr (Schönke/Schröder, Strafgesetzbuch. Kommentar, 27. Auflage 2005, § 203 Rn. 32).

Dies ist beispielsweise dann der Fall, wenn die Staatsanwaltschaft zusammen mit der Kriminalpolizei eine terroristische Gewalttat aufklären muss. Der Arzt ***darf*** *in diesem Fall der Kriminalpolizei etwas über die Behandlung eines Verdächtigen sagen oder die Namen seiner Patienten der letzten Woche mitteilen.*

V. 7.2 Schweigepflicht des Arztes gegenüber Behörden

Besondere Aussagepflichten gegenüber ***Polizei*** *und* ***Staatsanwaltschaft*** *ergeben sich nicht. Erfährt der Arzt von geplanten Verbrechen, ist er verpflichtet, den Strafverfolgungsbehörden dies mitzuteilen (§ 138 StGB). Bei besonders schweren, mit einer nachhaltigen Störung des Rechtsfriedens verbundenen Verbrechen und Wiederholungsgefahr ist er befugt, die Schweigepflicht zu durchbrechen.«*[237]

Die entsprechenden Normen zur ärztlichen Schweigepflicht finden sich darüber hinaus an zahlreichen anderen Stellen in den in Deutschland geltenden Gesetzen. Exemplarisch genannt sind hier die Art. 1, 2 GG, § 134 BGB, § 823 BGB sowie § 1 KSchG.

Die Staatsanwaltschaft Düsseldorf und das über die Anträge befindende Amtsgericht hat nach Ansicht von im Zuge der Recherchen befragten Juristen und Dozenten an deutschen Hochschulen im Zusammenhang mit der Durchsuchung von Artzpraxen und der Beschlagnahme von Patientenakten des Andreas Lubitz gravierend gegen diese geschützten Rechtsgüter verstossen. Es war das gute Recht der Andreas Lubitz ehemals behandelnden Ärzte die Herausgabe von diesen, eben einem besonderen Schutz unterstehenden Dokumenten und Daten zu verweigern. Die diesbezüglichen Beschlüsse des Amtsgerichts Düsseldorf sind in den Augen der Experten höchst fragwürdig und es ist zweifelhaft, ob sie einer rechtlichen Überprüfung durch höhere Gerichte standhalten würden. Dies insbesondere, weil schon die Anträge der Staatsanwaltschaft falsche Tatsachenbehauptungen in diesem Zusammenhang aufgestellt haben.

[237] aus: LANDESÄRZTEKAMMER BADEN-WÜRTTEMBERG, »Merkblatt zur ärztlichen Schweigepflicht«, Stand: Oktober 2009

Der Andreas Lubitz zuletzt behandelnde Psychiater, Robert Salomon aus Montabaur, verweigert auch zunächst die Herausgabe der Krankenakte. Insofern wurde von der Staatsanwaltschaft Düssldorf (wie darüber hinaus auch in allen anderen Fällen, in denen die Herausgabe von Patientakten von Ärzten und Institutionen zunächst verweigert wurde) ein Beschluss zur Herausgabe erwirkt, allerdings unter maßgeblich falschen Tatsachenbehauptungen. Ob dies vorsätzlich oder fahrlässig passierte, mag dahin stehen, denn die Staatsanwaltschaft hätte die Anträge zuvor gewissenhaft prüfen müssen, so wie auch der die Beschlüsse fassende Amtsrichter. Zur Verdeutlichung: Im Antrag der Staatsanwaltschaft (Verfügung vom 31.03.2015 des Oberstaatsanwaltes Kessel) heisst es:

> ***»Die Vernehmung der Lebensgefährtin des Copiloten ergab, dass sich dieser seit dem Jahr 2008 durchgehend in psychotherapeutischer nebst entsprechender medikamentöser Behandlung befand.«***

Dies ist in zweierlei Hinsicht falsch: erstens hat Kathrin G[redacted] versichert, eine solche Aussage bei ihren Vernehmungen durch die Kripo Düsseldorf nie gemacht zu haben, sie findet sich auch in keinem der von ihr gezeichneten Vernehmungsprotokolle, und zweites war Andreas Lubitz nicht durchgehend seit dem Jahr 2008 *»in psychotherapeutischer nebst entsprechender medikamentöser Behandlung«*. Seine depressive Episode aus 2008 war bereits in 2009 vollständig geheilt, was durch zwei Fachärzte bestätigt wurde und eben dazu führte, dass er seine Pilotenausbildung fortsetzen durfte.

Das es unter diesen Umständen sogar rechtswidrig gewesen wäre, ihm eben nicht eine medizinische Tauglichkeitsbescheinigung auszustellen, zu diesem Schluss kommt sogar schliesslich auch Staatsanwalt Christoph Kumpa in seiner Verfügung, datiert auf den 15.11.2016 in Hinsicht auf die Beweisanregungen der Anwälte des Hinterbliebenen Klaus Radner. Dort heisst es:

»Demnach lagen bei Erteilung des Tauglichkeitszeugnisses am 28.07.2009, einen Monat nach Ausschleichen des Medikaments Cipralex, keine zureichenden tatsächlichen Anhaltspunkte dafür vor, dass Andreas Lubitz zum fraglichen Zeitpunkt weiterhin psychisch krank war oder noch unter dem Einfluss die Tauglichkeit beeinträchtigender Psychopharmaka gestanden hat.

Angesichts dieses Umstandes ***hatte Andreas Lubitz einen Anspruch auf Wiedererteilung des Tauglichkeitszeugnisses*** *und es bestand auch für die Aufsichtsbehörde Luftfahrtbundesamt keinerlei Anlass oder Rechtsgrund, die Erteilung des Tauglichkeitszeugnisses zu beanstanden.«*

Auf Blatt HA 00033 führt Staatsanwalt Kumpa nunmehr aus, dass »bei der Durchsuchung der Wohnung« des Co-Piloten dessen Lebensgefährtin Kathrin G[redacted] angetroffen wurde, die sich bereit erklärte, sich »zeugenschaftlich von Polizeibeamten des Polizeipräsidiums Düsseldorf vernehmen zu lassen«.

Auch diese Angaben entsprechen wohl nicht den tatsächlichen Gegebenheiten. Kathrin G[redacted] war bei der Durchsuchen ihrer gemeinschaftlich mit Andreas Lubitz bewohnten Wohnung am 26.03.2015 ab 16:55 Uhr[238] nicht zugegen, sondern hatte die Schlüssel vielmehr einem von der Lufthansa beauftragten und ihr beigestellten Anwalt (Herrn Rechtsanwalt Dr. Mathias Sartorius von der Kanzlei Feigen & Graf in Köln) übergeben, der um 16:45 Uhr an der Wohnung eintraf, den Polizeibeamten Einlass in die Wohnung gewährte und bei der Durchsuchung zugegen war[239] (siehe hierzu auch weitere Ausführungen unten unter »**Durchsuchungen**« sowie unter »**Interessenkollisionen**«). Sie hatte den Anwalt auf einem Parkplatz um Unterbacher See getroffen und ihm die Wohnungsschlüssel übergeben. Bei der Durchsuchung war sie nicht anwesend. Das Durchsuchungsprotokoll wurde durch Rechtsanwalt **Dr. Sartorius** unterschrieben.

[238] vgl. Sondenheimer-Lubitz, Blatt HA 9538
[239] vgl. Sondenheimer-Lubitz, Blatt HA 9537

Jedenfalls führt Staatsanwalt Kumpa hinsichtlich der Vernehmung von Kathrin G[redacted] aus, dass es im Dezember zu einer Fehldiagnose bei Andreas Lubitz durch einen Augenarzt gekommen sei, wonach er mit einer Erblindung zu rechnen gehabt habe.

V. 7.3. Patientenakten und Anamnesen von Ärzten und konsultierten Psychiatern bzw. Psychologen

Wie bereits ausgeführt (s.o) beruhen die Beschlüsse und Anordnungen auf Herausgabe von vertraulichen Patientenakten auf falschen Tatsachen. So z.B. auch der durch Oberstaatsanwalt Kessel beim Amtsgericht Düsseldorf erwirkte Beschluss vom 10.4.2015[240]. Auch hier heisst es:

> ***»Die Vernehmung der Lebensgefährtin des Copiloten ergab, dass sich dieser seit dem Jahr 2008 durchgehend in psychotherapeutischer nebst entsprechender medikamentöser Behandlung befand.«.***

Als Folge ergeht der entsprechende Beschluss durch den Richter am Amtsgericht Düsseldorf Nick[241]. Im Beschluss heisst es (Herv. d. Verf.):

> *»**Nach Auswertung des Stimmenrekorders** ist anzunehmen, dass der Co-Pilot Andreas Günter Lubitz den Absturz **vorätzlich herbeigeführt** hat, als er allein im Cockpit saß, den Sinkflug einleitete und **durch eine technische Sperreinrichtung verhinderte**, dass der andere Pilot das Cockpit wieder betreten konnte.«*

Ganz unabhängig davon, dass der Beschluss das Absturz-Datum fälschlicherweise mit dem 23.03.2015 angibt, ist die Auffassung des Amtsrichters in mehrerlei Hinsicht fragwürdig:

1. **Hat die Staatsanwaltschaft Düsseldorf die Auswertung des Stimmrekorders nicht selber oder durch ihr zuarbeitende Beamte vornehmen lassen. Sie verfügt bis heute, nach Auskunft von Staatsanwalt Christoph Kumpa gegenüber der Familie Lubitz und seiner Abschlussverfügung vom 15.12.2016, noch nicht einmal über eine Kopie des Bandes.**

---

[240] vgl. HA 10144 ff
[241] vgl. HA 10150 ff

2. **Zu diesem Zeitpunkt und bis heute konnte und kann nicht behauptet werden, dass Andreas Lubitz »durch eine technische Sperreinrichtung verhinderte«, dass der Kapitän nicht zurück ins Cockpit gelangte** (vgl. in diesem Zusammenhang Ausführung zu »Cockpit-Tür«).

Gleiches wiederholt sich bei dem Therapeuthen Dr. Bernhard Kurt Atzinger[242] , der Andreas Lubitz in 2008 - 2009 behandelt hat. Interessant ist aus Sicht des Gutachters jedoch der Umstand, dass offenbar der behandelnde Arzt seine Leistung höher vergütet haben wollte, als dies nach den üblichen Sätzen der Fall ist. Hier kam es nach Abschluss der Therapie von Andreas Lubitz zu einer Forderung gegen seinen Versicherer, die AXA.

In Stellungnahme vom 16.09.2009 schreibt Dr. Torsten Siol an die AXA im Rahmen seines Antrages auf ambulate Psychotherapie für Andreas Lubitz:

> *»Bei dem Versicherten liegt ein fraglos krankheitswertiges depressives Syndrom vor: ob tatsächlich die Ausprägung einer schweren depressiven Episode erreicht ist, ist m.E. fraglich, aber für die Frage der Indikation der hier beantragten Psychotherapie nicht von entscheidender Bedeutung.[243]«*

weiter schreibt er (Herv. d. Verf.):

> *»Außerdem hängt die Einstufung sicher zu sehr und dabei kaum messbar von der Variable Therapeut mit der jeweiligen Kompetenz ab. Ausnahmen sind nachvollziehbare besondere Schwierigkeiten bei Krisen wie z. B. im Zusammenhang der Einweisung in psychiatrische stationäre Behandlung bei Suizidalität mit dem evtl. dabei auch entstehenden zeitlichen Mehraufwand.* ***Eine solche Krise ist hier aber nicht gegeben****, vielmehr ist die grundsätzliche Steigerung des Regelsatzes geplant.«*

[242] vgl. H 10157 – 10164
[243] vgl. HA 10155

Jedenfalls schreibt Dr. Atzinger am 11.08.2009 an den medizinischen Dienst der Lufthansa als Diagnose und Ursache für die Behandlung:

> *»Zustand nach Überforderungssyndrom und Dekompensation mit schwerer Depression, ICD10 Nr. F33.2, Tinnitus, ICD-10 Nr. B93.1*[244]*«*

Am 04.05.2015 stellt der Ermittler der Kripo Düsseldorf, KHK Elsner, fest: Salomon erkannte »keine Suizidalität (16.03.2015)[245].«

Allerdings fällt bei Durchsicht der Akte von Herrn Salomon gutachterlich auf:

Die Krankenakte wurde nur digital herausgegeben. Auf Blatt HA 10287 ist als Datum des letzten Kontakts der **27.03.2015, 09:00 Uhr** angegeben. Dabei handelt es sich um eine Übersicht, die auch eine zur Entlastung des Arztes im Zusammenhang mit dem von ihm verschriebenen Psychopharmaka wesentliche Bemerkung enthält:

> *»Soll Medikation mit für den Flugbetrieb verantwortlichen Arzt absprechen*[246]*.«*

Die nun nachfolgend aufgeführten Karteikarten der digitalen Akte weisen als Datum des letzten Kontaktes jetzt den **26.03.2015, 20:35 Uhr** auf.

Erst auf explizite Nachfrage der Kripo liefert der Psychiater Salomon in der Folge weitere, in den ursprünglichen Daten bereits vorhandene, Schriftstücke als word.docs aus.

---

[244] vgl. HA 10184
[245] vgl. HA 10324
[246] vgl. HA 10288

Hier besteht nach Ansicht des Gutachters der Verdacht, dass Herr Salomon seine digitale Akte nach dem Absturz und in Kenntnis der Vorwürfe gegen Andreas Lubitz, die durch die Pressekonferenz des Staatsanwaltes Robin und der Berichterstattung am 26.03.2015 schnell weltweit bekannt waren, »bearbeitet« hat.

Andererseits ist auffällig, dass alle Andreas Lubitz behandelnden Fachärzte, Psychiater und Psychologen ihm keine Suizidalität unterstellen oder dies in ihren Diagnosen vermerkt haben.

Auch der Psychologe Dirk Michael Schmidt bemerkt in seinem Befund(-Notizen) vom 17.3.2015 ausdrücklich ***»ruhig und bedacht, nicht suizidal***[247]***«***.

Dr. med. Hartmut Kanwischer, Facharzt für Psychotherapeutische Medizin, Innere Medizin und Kardiologe befindet aufgrund Untersuchung vom 20.02.2015 ***»kein Anhalt für akute Suizidalität***[248]«.

Neurologie am Zoo, Dr. Böhlhoff-Martin 8.2.2015: ***»Keine Suizidalität***[249]«

Weiter vermerkt Dr. Böhloff-Martin:

»Aufklärung über Nebenwirkungen Psychopharmaka ! Erneut am 23.02.15 !
Bis 26.02, Mirtazipin eingenommen.«

Am 26.02.215 erneut der Vermerk: ***»Keine Suizidalität«.***

Am 17.02.15 suchte Andreas Lubitz einmalig Dipl. Psychologe Lukas F. Becher auf. Dieser strich handschriftlich das Wort »Suizidalität« hinter »Abklärung:« im Kopfbogen durch.[250]

---

[247] vgl. HA 10338
[248] vgl. HA 10354
[249] vgl. HA 10408
[250] vgl. HA 10439

Auf die folgende Darstellung der wesentlichen in der Wohnung sichergestellten Beweismittel und Hinweise und die wesentlichen Erkenntnisse aus der Fliegerakte[251] wird später noch gesondert Bezug genommen.

Die Zusammenfassung der Angaben der Familienmitglieder aus deren Vernehmung am 30.03.2015[252] entspricht überwiegend den Protokollen dieser Vernehmungen, lässt allerdings **alle Andreas Lubitz entlastenden Äusserungen** der Familienmitglieder **vermissen**. Offenbar war auch die Vernehmung klar unter der Vorgabe erfolgt, weitere Einzelheiten zu der Gesundheit und insbesondere einer vermeintlichen Depression von Andreas Lubitz zu erlangen.

Feststellung Nr. 30:

In diesem Zusammenhang ist auffällig, dass seitens der Ermittler und des ermittelnden Staatsanwaltes dabei schon sehr früh eine Art »Fixierung« auf die »depressive Phase« von Andreas Lubitz zu Beginn seiner Ausbildung an der Lufthansa-Pilotenschule in Bremen im Jahr 2008 erfolgt. Man könnte den Eindruck erlangen, dass die Ermittler hierin das vermeintliche Motiv für die Andreas Lubitz unterstellte Ausführung der Tat zu sehen scheinen.

[251] vgl. HA 00034-00041
[252] vgl. HA 00036-00037

VI. »Auswertung der Tabletts Apple iPad 3 (A1416)«

VI.1. Die Hypothese vom »geplanten Suizid« sowie der »Cockpit-Tür-Recherche«

Die Ausführungen zum nicht gelöschten Browserverlauf für den Zeitraum 18. bis 19.03. und 20.03.2015 sind in mehrfacher Hinsicht höchst fragwürdig.

Insbesondere, weil sich zu diesem Zeitpunkt der Bruder von Andreas Lubitz, [redacted], ebenfalls in der gemeinsamen Wohnung von Andreas Lubitz und Kathrin G[redacted] aufgehalten hat und somit eben keine »uneingeschränkte Möglichkeit für Andreas Lubitz bestanden hat«, - wie staatsanwaltschaftlicherseits behauptet wird - diese Suchen »unbemerkt« durchzuführen.

Der Bruder hat in gemeinsamen Gesprächen mit dem Gutachter sowie darüber hinaus auch in Form einer eidesstattlichen Erklärung zur Vorlage bei Gericht überzeugend und glaubhaft versichert, in dem fraglichen Zeitraum mit seinem Bruder Freizeitaktivitäten, wie ausgedehnte Spaziergänge am nahegelegenen Unterbacher See, gemeinames Kochen und Computerspiele unternommen zu haben. Am Mittwochabend, dem 18.03.2015, kam er mit seinem Laptop in die Küche zu seinem Bruder und seiner Lebensgefährtin, überspielte eine CD auf seinen MP3-Player und checkte seine Emails. Im Anschluss kochte er das Abendessen und es folgte ein gemeinsames Abendessen, das alle drei gemeinsam einnahmen. Danach sahen sie zusammen Fernsehen, dabei schliefen Andreas Lubitz und seine Lebensgefährtin vor dem Fernseher ein, wachten später gegen 00:00 Uhr auf und gingen dann in ihr gemeinsames Schlafzimmer. Erst jetzt konnte der Bruder selbst auf dem Wohnzimmer-Sofa schlafen[253].

[253] vgl.: eidesstattliche Versicherung des [redacted] zur Vorlage bei Gericht und Staatsanwaltschaft

Somit widersprechen die angegebenen Zeiten für die vermeintlichen Websuchen des Andreas Lubitz der Gegenwart des Bruders und den gemeinschaftlichen durchgeführten Unternehmungen ausserhalb der Wohnung. Die Annahme von Staatsanwalt Kumpa, dass Andreas Lubitz das iPad in »einem Zeitraum genutzt« habe, »zu dem seine Lebensgefährtin gearbeitet haben dürfte« und dies den Schluss zulasse, »dass die entsprechenden Eingaben von ihm« stammen, halten insofern einer kritischen Überprüfung nicht stand.

Es handelt sich hier um eine reine Hypothese des Staatsanwalts Kumpa, die durch entsprechend gezielte Befragung in der Vernehmung durch die Polizei hätte schon zu einem frühen Zeitpunkt entkräftet werden können.

Auch ist es völlig lebensfremd, dass ein Pilot, der über seine Unterlagen und seinen Firmencomputer uneingeschränkten Zugriff auf viel detailliertere Herstellerinformationen zu der Cockpit-Tür (so zum Beispiel im Aircraft Operation Manual, AOM) hat, sich solche Informationen auf einem privaten iPad zusammen sucht. Auch hat Andreas Lubitz sich eben keine solchen Informationen, die hier in irgendeiner Weise für eine solche »Umsetzung« zielführend wären, im Internet zusammengesucht, wie später noch weiter ausgeführt wird.

Gemäß dem Durchsuchungsprotokoll sowie der Asservatenliste (HA 08780 und 08781) gab es in der gemeinschaftlichen Düsseldorfer Wohnung **zwei iPads**. Zuerst wurde aber - offenbar versehentlich - nur eines dieser iPads aufgeführt (siehe auch HA 9542 Sonderakte Lubitz-Sondenheimer). Für diesen Fehler verantwortlich ist KHK Sybertz (HA 09581). Dies wird durch KOK Kauth einen Tag später bestätigt.

Erst bei ihrer zeugenschaftlichen Vernehmung am Abend des 26.03.2015 sagt Kathrin G[redacted] u.a. aus, sie haben am Morgen den Facebook-Account von Andreas Lubitz mit ihrem Tablett gelöscht. Im Anschluss übergibt sich ein weiteres Tablett der Marke Apple IPad[254].

[254] vgl. HA 08919 und HA 09801

Feststellung Nr. 31:

Somit ist auch die in seinen eigenen Ausführungen vertretene Annahme von Staatsanwalt Kumpa[255], aber in der Folge auch der französischen Ermittler[256], des BEA und der BFU[257]falsch, dass dieses iPad in der gemeinsamen Wohnung sichergestellt wurde.

Diese falsche Tatsachenbehauptung wurde darüber hinaus auch in diversen Medien[258] verbreitet.

Obwohl dies der Staatsanwaltschaft bekannt sein musste, unternahm und unternimmt sie offenkundig keinerlei Anstrengungen diese - nicht unerhebliche – Falschinformation zu korrigieren.

[255] vgl. HA 00041 »i) Auswertung des in der Wohnung in Düsseldorf sichergestellten Tablets Apple« iPad 3 Wi-Fi (A1416):« und HA 05618
[256] vgl. HA 05449 Ermittlungsergebnisse Nationalgendarmerie vom 30.04.2015
[257] vgl. BEA Abschlussbericht, S. 122
[258] vgl. HA 05597, HA 05613, HA 05699

Dies alles ist insofern bemerkenswert, da nunmehr insgesamt **drei iPads** sichergestellt wurden. Allerdings ist damit die Verwirrung offenbar auch auf Seiten der Kripo komplett, denn in der Folge werden diese iPads nicht immer eindeutig identifiziert, bzw. ganz offensichtlich auch im weiteren Verlauf der Akte mehrfach vertauscht. Dies trifft auch für die IT-forensischen Auswertungsbefunde zu. Jedenfalls kommt es zu erheblichen Diskrepanzen, die sich nicht ohne große Mühe »auflösen« lassen und eine sorgfältige Recherche in der Akte bedingen, um überhaupt Klarheit darüber zu erlangen, von welchem Gerät konkret die Rede ist.

VI. 2. Erfassung von drei iPad-Asservaten

Zur Verdeutlichung orientiert sich der Gutachter bei den individuellen Asservaten jeweils an der bei der Erfassung in der Polizeibehörde zugewiesenen Asservaten-Nummern, welche von den Asservaten-Nummern der Durchsuchungsprotokolle abweichen.

Im weiteren Verlauf der Akte ist gelegentlich von einem »**iPad CDMA (A1460)**« die Rede (so z.B. Seite HA 08781). Dieses wird später IT-forensisch ausgewertet und hat dabei die **Asservaten Nr. 1.1.1.1.11 gemäß der Asservatenliste,** datiert auf den 21.05.2015[259].

Sichergestellt wurde es jedoch entweder ursprünglich als **Asservat Nr. 9**[260] bzw. **Nr. 38**[261] gemäß der bei der Durchsuchung bzw. unmittelbar im Anschluss gefertigten Beschlagnahmeliste durch KHK Sybertz. Es handelt sich um ein älteres **iPad 2** (A1395), also mit »altem Anschluss« für die USB-Verbindung, im Gegensatz zu dem neueren Lightning-Anschluss von Apple, mit dem der Hersteller erst seit 2012 seine Geräte vom Typ iPad 4.Generation, iPad mini, iPhone 5, iPod nano 7.Generation und iPod touch 5.Generation sowie die Nachfolgegeräte wie iPad Air Serie usw. ausstattet.

Allerdings fällt KHK Sybertz wohl schon kurz nach der Durchsuchung auf, dass offenbar **zwei iPads** in der gemeinsamen Wohnung G[redacted]-Lubitz auf dem **kleinen Wohnzimmertisch** sichergestellt wurden. Jedoch wurde zunächst nur eines von beiden im Protokoll erfasst. Das Sicherstellungsstück **Nr. 38** wurde erst nachträglich und nach Abschluss der Durchsuchung und Sicherstellung hinzugefügt[262].

---

[259] vgl. HA 08779 ff
[260] vgl. HA 09540
[261] vgl. HA 09542
[262] vgl. HA 09542

Dieser Umstand wird durch einen weiteren bei der Durchsuchung anwesenden Beamten, KOK Kauth, einen Tag später als »irrtümlich« attestiert[263].

Asservat Nr. 1.1.1.1.11 ist jedenfalls bei der späteren forensischen Analyse ein WiFi fähiges **iPad 2 (A 1395)** mit der **Seriennr. DN6GFBU6DFHW**, und gemäss der IT-forensischen Auswertung auf »**Kathrin**« registriert[264].

Auf dem iPad sind einerseits fünf Fotos, **datiert auf den 20.03.2015**, mit Sprüchen **zur Anteilnahme enthalten**.

Auffällig ist darüber hinaus auf diesem iPad (Asservat 1.1.1.1.11) ein weiteres Foto datiert vom 24.03.2015. Es handelt sich dabei um einen Screenshot von der Internetseite Flightradar24.com, auf der offensichtlich der Unfallflug 4U9525/GWI18G um 09 Uhr 32 getracked wurde. Sichtbar sind die »altitude and speed changes«, also Höhen und Geschwindigkeitsänderungen der Unfallmaschine. Leider ist nicht erfasst, ob es sich dabei um 9:32 Uhr UTC oder aber 09.32 MEZ gehandelt hat. Eine Ablichtung des Screenshots, mit der man ggf. über die jeweilige Position des Flugzeuges Rückschlüsse auf den Zeitpunkt ziehen könnte, befindet sich nicht in der Akte.

Darüber hinaus sind Flüge vom 24.3. – 26.3.2015 (Einsatzplan von Andreas Lubitz) in der Kalender-App erfasst.

Der letzte Sucheintrag im Safari-Browser bei Google waren die Begriffe »*Verhaltenstherapie + Hypochondrie + Düsseldorf*«, - allerdings ohne Zeitangaben.

[263] vgl. HA 09581
[264] vgl. HA 08910

Grundsätzlich ist hierzu anzumerken, dass eine forensische Browserauswertung eigentlich erfordert, die Browser- und Verbindungsdaten des Gerätes einerseits mit den beim Serviceprovider gespeicherten Daten in Einklang zu bringen und anhand der Checksummen[265] überprüfung zu verifizieren, ob die Daten konsistent mit den Angaben sind, oder diese eventuell manipuliert wurden. Hierzu finden sich keinerlei Bezüge in der Akte und den jeweiligen forensischen Auswertungen der Kriminalpolizei Düsseldorf.

Das Asservat Nr. 1.1.1.1.12, im Sicherstellungssprotokoll als **Asservat Nr. 9 oder 38** aufgeführt, eigentlich wohl zutreffender jedoch **Nr. 9 B**, ist ein **iPad CDMA (A 1460**) mit einem modernerem Lightning-Anschluss und mit der **Seriennr. DMPJV420F18W.** Das Gerät ist ebenfalls registriert auf »**Kathrin«,** und enthält nach der IT-forensischen Auswertung angeblich **keine verfahrensrelevanten Inhalte.**

Asservat Nr. 1.1.1.1.13 ist ein **iPad 3 WiFi (A 1416**) mit der **Seriennr. DMPHW6HVDJ8V** von **Kathrin G[redacted]** und wurde von dieser im Rahmen ihrer Vernehmung **am Abend des 26.03.2015 an die Kripo (KHK Gebhardt und KHK Wilms) im Beisein von Rechtsanwalt Dr. Berndt und der Seelsorgerin Frau von der Heyden übergeben**.

Im Vernehmungsprotokoll heißt es hierzu: ***»Zur Aussage wird von Frau G[redacted] das I-Pad ihres Freundes zur Auswertung gereicht.«***[266]

Die Motive hierfür sind völlig unklar, insbesondere, ob dazu für sie zu diesem Zeitpunkt eine besondere Veranlassung bestand. Jedenfalls wird in der Akte auch im weiteren Verlauf vermerkt, dass Kathrin G[redacted] gegenüber ***»KHK Gebhardtangegeben habe, dass dieses iPad von ihr sowie von Andreas Lubitz genutzt wurde«***[267].

---

[265] Checksummen, zu Deutsch: Prüfsummen. Damit kann überprüft werden, ob eine heruntergeladene Datei mit dem Original übereinstimmt. Insbesondere daten-Manipulationen können so festgestellt werden.
[266] vgl. HA 09801
[267] vgl. HA 08923

Dies ist umso bedeutsamer, da die forensische Untersuchung der Kripo Düsseldorf am 27.03.2015 ausgerechnet auf diesem und ausschließlich diesem iPad angeblich von Andreas Lubitz stammende und ihn in höchstem Masse belastende Internet-Browser-Verläufe sicher gestellt hat[268].

Aus den hier nun so erfassten »Internet-Suchverläufen« ergibt sich für die Fahnder genau das, was sie bisher nicht finden konnten. Ein zumindest nach Aussen hin plausibel erscheinendes »Motiv« und eine »mit seiner Tat verbundene Planung« durch den Beschuldigten, Andreas Lubitz.

Das iPad A 1416 (Asservat Nr. 1.1.1.1.13) wurde aber ganz offensichtlich und ausschliesslich von Kathrin G[redacted] zwischen dem Morgen des 24.03.2015 bis und zumindest auch noch am 26.03.2015 benutzt.

Gemäß der von diesem Gerät extrahierten Daten hat sie sich damit bereits um 6 Uhr 53 bei Facebook angemeldet und das Zugangspasswort für (vermutlich den Account von Andreas Lubitz) recovered. Vier Minuten später hatte sie so Zugriff auf den Account, hat eingegangene Nachrichten von »Bolle Bo« abgerufen und um 7:00 Uhr den Account von Andreas Lubitz deaktiviert.

Auffällig ist jedoch, dass dieses iPad gemäß seines hier durch die Kripo festgestellten Browser-Verlaufes in den Tagen davor offenbar eben nicht benutzt sein soll, obwohl Kathrin G[redacted] darauf Zugriff und dies als einzigen persönlichen Internetzugang neben ihrem Smartphone zur Verfügung hatte.

Die anderen iPads (Asservate 1.1.1.1.11 und 1.1.1.1.12) und ihr persönlicher Laptop befanden sich in der gemeinschaftlichen Wohnung in Düsseldorf, die sie jedoch zusammen mit der Familie am Nachmittag/Abend des 24.03.2015, also dem Unfalltag, verlassen und seitdem angeblich nicht mehr aufgesucht hatte.

[268] vgl. HA 08922 ff

Diese Geräte (Asservate 1.1.1.1.11 und 1.1.1.1.12) wurden bei der Durchsuchung am Nachmittag des 26.03.2015 von den Polizeibeamten in der gemeinsamen Wohnung sichergestellt. Bei der Sicherstellung war Kathrin G[redacted] nicht zugegen, sie hatte zuvor den Wohnungsschlüssel an den die Interessen der Lufthansa AG vertretenden Rechtsanwalt Dr. Mathias Sartorius übergeben. Somit musste sie dieses iPad bei sich gehabt haben.

Anmerkung I:

Der Gutachter hält es jedoch für einigermaßen lebensfremd, dass sie es am 25.03.2015 nicht benutzt haben will. Dazu konkret wollte sich Frau G[redacted] gegenüber dem Gutachter in dem gemeinsamen Gespräch am 17.09.2016 in Montabaur nicht äußern.

Anmerkung II:

Die Durchsuchung fand statt, nachdem bereits am Abend zuvor die New York Times und am nächsten Morgen der französische Staatsanwalt Brice Robin einen gravierenden Tatverdacht gegen Andreas Lubitz formuliert hatten.

Rein theoretisch wäre es so seit dem Abend des 24.03.2015 und dem Verlassen der Wohnung durch die Eltern Lubitz und Kathrin G[redacted] auch einem Dritten mit entsprechenden Interessen möglich gewesen, z.B. die Datumsanzeige eines der Rechners in der Wohnung zu manipulieren und die inkriminierenden Internetsuchen durchzuführen, das Datum anschließend wieder zu ändern, bevor das Gerät dann am Nachmittag/Abend des 26.3.2015 von der Polizei beschlagnahmt wurde.

Schliesslich kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass Kathrin G[redacted] selber und <u>erst nach dem Unfall</u> und dem Bekanntwerden von Details hierüber die Andreas Lubitz inkriminierenden Suchvorgänge vorgenommen hat. Ein solche »Aktion« wäre angesichts der großen psychischen Belastung und ihres Gemütszustandes durchaus denkbar. Auch vermag sie zu diesem Zeitpunkt die direkten und indirekten Folgen, sowie die Interpretation der so und insbesondere hieraus gewonnenen polizeilichen Erkenntnisse nicht richtig eingeschätzt haben.

Anlässlich des gemeinsamen Treffens mit Kathrin G[redacted] in Montabaur am 17.09.2016 hat der Gutachter mehrere vorsichtige Versuche unternommen diesen Sachverhalt mit ihr zu erörtern. Sie reagierte abwehrend und ausweichend und sagte wörtlich: *»Ich werde den Teufel tun und mich doch nicht selber reinreiten.«*

In diesem Kontext sind auch noch eine Reihe anderer Szenarien durchaus denkbar, die solche Handlungen von Kathrin G[redacted] erklären würden:

> **<u>Szenario A:</u>**
> **Es gab wegen der schon fast manisch anmutenden Fixierung von Andreas Lubitz auf sein Augenleiden, seinen Gemütszustand und die zahlreichen Arztbesuche Streit zwischen den beiden und sie hat gedroht ihn zu verlassen.**
>
> **<u>Szenario B:</u>**
> **Sie hatte einfach nur Angst, dass man ihr – wie jüngst durch die Anwälte der Hinterbliebenen geschehen – eine Mitschuld an dem Unglück geben würde.**

<u>Szenario C:</u>

Es kam zum Streit zwischen den beiden und Andreas Lubitz hat angedroht Kathrin G[redacted], - oder vice versa - , sie ihn zu verlassen.

Allein das letztere Szenario könnte, würde es zutreffen, das Andreas Lubitz von den Ermittlern unterstellte Suizid-Szenario zumindest plausibel machen. Allerdings finden sich dafür keinerlei Anhaltspunkte. Im Gegenteil: Es gab gemeinsame Pläne für eine Heirat und einen Kinderwunsch. Auch in der Vergangenheit hat seine Lebensgefährtin ihn immer unterstützt, so wie anlässlich seiner Erkrankung zu Beginn der Pilotenausbildung und auch darüber hinaus bei den anstehenden Prüfungen, so wie auch nunmehr, als er zunächst eine falsche Diagnose in Bezug auf sein Augenleiden erhalten hat. Im gemeinsamen Gespräch hat Kathrin G[redacted] dem Gutachter gegenüber glaubhaft bestätigt, dass es weder nach ihrer Einschätzung noch objektiv für Andreas Lubitz irgendeinen Grund für einen erweiterten Suizid am 24.03.2015 gegeben hat.

VI. 3. Browserverlauf gemäß polizeilich-forensischer Auswertung

Gemäß dem Browser-Verlauf war die letzte Nutzung des iPads 1.1.1.1.13 somit am Montag, dem **23.03.2015** zwischen 19 Uhr 40 bis 41 und offenbar hier durch Andreas Lubitz selbst erfolgt, der sich damit in den Germanwings-Crew-Link eingeloggt hatte.

Zuvor wurde das iPad an diesem Tag zwei weitere Male, vermutlich von Andreas Lubitz, benutzt, nämlich zwischen 11 Uhr 57 bis unbekannt und zwischen 13:58 bis 14 Uhr 45.

Dieser spezifische Browser-Verlauf verdient der besseren Nachvollziehbarkeit wegen der chronologischen Betrachtung:

- Zunächst loggt er sich auf der Seite von «meetup.com» ein. Auf diesem Portal kann man Kontakt mit anderen Usern aufnehmen, um gemeinsame Gruppenaktivitäten in seiner jeweiligen Umgebung zu unternehmen. Hier registriert er sich.

- Um 13 Uhr 58 loggt er sich bei »spontacts.com« ein, einer Freizeit-Community, die es ermöglicht in lokaler Nähe Mitmacher für gemeinsame Freizeitaktivitäten zu finden, neue Freizeitangebote zu entdecken und Freitzeitpartner kennen zu lernen. Auch hier registriert er sich, ausweislich des Browser-Verlaufes.

Auffällig ist auf Seite HA 08929 der forensischen Auswertung durch die Kripo, dass die erste Spalte der laufenden Nummer 34 offenbar mit Tipp-Ex nachträglich getilgt wurde. Angeblich handelt es sich dort um die Bestätigung der Mitgliedschaft im Zuge des Anmeldeprozesses.

- Ab 14 Uhr 09 wendet sich Andreas Lubitz seinem Problem »Stress, Schlafmangel und den Folgen« in einer Google-Abfrage zu. Bis 14 Uhr 21 liest er Artikel auf der Seite der Apothekenumschau zu den dort inhaltlich verlinkten und jeweils unter den Artikeln auch angebotenen weiteren Themen-Begriffen »Schlafstörungen – Diagnose, Schlafstörungen – Lebenssituation Schichtarbeit, Schlafstörungen – Medikamente, Schlafmittel, Schlafstörungen – Körperliche Erkrankungen, Schlafstörungen – Depressionen und andere psychische Auslöser, Schlafstörungen, Schnarchen, Schlafapnoe« sowie »Schlafstörungen – restless Legs und andere Bewegungsstörungen«.

- Im Anschluss sucht er die Internetseite des »Heilzentrums Mitte« in Düsseldorf auf, eine Praxisgemeinschaft von Heilpraktikerinnen. Ausführlich informiert er sich auch über die Praxisgründerin Marion Plücken, die u.a. auch Behandlungen mit Hypnose anbietet.

- Ab 14 Uhr 43 beschäftigt sich Andreas Lubitz mit dem Thema »Patientenverfügung«. Zunächst durch eine Google-Suche, die ihn zuerst auf die Seite des Bundesministerium der Justiz und zu dem dortigen Informationsangebot führt, aber schon eine Minute später zu einem als PDF downloadbaren Vordruck der Ärztekammer Hamburg. Es ist aufgrund der zwischenzeitlich erfolgten Änderungen dieses Vordrucks heute nicht nachvollziehbar, ob die dann später von ihm ausgefüllte und unterschriebene Patientenverfügung vom 23.03.2015[269] auf diesem damals dort verfügbaren Formular basiert.

- Am Sonntag, dem **22.03.2015** wurde das iPad gemäss Browser-Verlauf drei Male genutzt, am Morgen um 09 Uhr 33 auf einer Sonderangebotsseite der Firma Kaufhof und um 15 Uhr 56 mit einer Google-Suche zum Thema »Pfandflaschen«. Von 18 Uhr 39 scheint Andreas Lubitz das iPad zu benutzen, um sich zunächst im Germanwings-

[269] vgl. HA 08959 ff

Crew-Link einzuloggen und knapp 1,5 Minuten später die Seite meetup.com aufzurufen (Dort war er aber offenbar zu diesem Zeitpunkt noch nicht registriert – s.o. – die Registrierung erfolgte erst am nächsten Tag. Nach 10 Minuten erfolgen dann verschiedene Abfragen zu den Themen »Sehen, hören, Schlafmangel Augenschäden, gestörter Schlaf, Blindheit nach Sonnenfinsternis ohne Spezialbrille (Zeitungsartikel)«. Die Abfrage der Internet-Adresse «traffic.outbrain.com/network/« konnte nicht nachvollzogen werden, da die Archivierung dieser Seite durch den Anbieter verhindert wird.

- Am Samstag, dem **21.03.2015** wird das iPad jeweils kurz genutzt, einmal am Morgen um 09 Uhr 45 mit dem Aufruf der Internetseite des Gemünder Park Restaurants in Gemünd in der Eifel und danach mit einer Recherche zu einem Tattoo des Kölner Mundart-Sängers Peter Brings für eine Werbung der Kölsch-Brauerei »Gaffel«.

- Auch am Freitag, dem **20.03.2015** wurde das iPad drei Male genutzt. Zunächst von 15 Uhr 33 bis 15 Uhr 43 zum Online-Banking bei der Postbank und um 16 Uhr 04 für eine offenbar nicht weiter verfolgte oder abgebrochene Google-Suche mit den Stichworten »müdigkeit dunkler sehen«. Die gleiche Suche beginnt erneut um 20 Uhr 15 und führt über die Internetseite »auge-online.de« (Suchbegriffe »Blendung und Lichtempfindlichkeit«) zu dem Referenzenzertifikat für den Augenarzt »Dr. med. Dirk Werdemann« in Ochsenfurt.

- Ab 20 Uhr 21 erfolgen dann die angeblich inkriminierenden Google-Suchen nach den Begriffen »code cockpittür«. Auf dem Internet-Diskussionsforum »MUC Forum« wurde hierzu im Jahr 2008 vom 29.06. bis zum 05.07. eine Diskussion geführt. Auf diesem »MUC-Forum« tauschen sich luftfahrtbegeisterte Laien, Plane-Spotter und Piloten aus.

- Um 20 Uhr 23 und 39 Sekunden wird der vom User »cutlass» bereits am 02.07.2008 in diesem Zusammenhang gepostete Link zu »findarticles.com« aufgerufen, der jedoch lediglich zu einer weiteren Suchmaschine führt.

- Der im MUC-Forum vom User »cutlass» am 02.07.2008 in diesem Zusammenhang ebenfalls gepostete Link zu einem Artikel in der Seattle Times wird dann um 20 Uhr 23 und 50 Sekunden aufgerufen.

  In diesem Artikel geht es um ein Problem mit den nach den Anschlägen vom 11. September 2001 modifizierten Cockpit-Türen. Es wird berichtet, dass durch das Betätigen eines Sprechfunkgerätes (Walkie-Talkie) durch einen Mechaniker der US-Gesellschaft Northwest Airlines das Schloss deaktiviert/oder aktiviert werden konnte. Das Problem betraf Flugzeuge vom Typ Airbus A330 und A340 aber auch Boeing wide-bodies. Der Artikel berichtet weiter davon, wie das Problem durch die Hersteller schliesslich beseitigt wurde.

  Obwohl der Artikel recht umfangreich ist, erfolgt schon knapp eine Minute und 30 Sekunden später (!) der Wechsel auf ein weiteres deutschsprachiges Internet-Diskussionsforum, den »vielfliegertreff.de». Dort berichtet der User »haenfi« von einer TV-Reportage, in der er den Cockpitzugangscode im Kamerabild ausgemacht zu haben will. Das Video ist inzwischen »offline«.

  Der Gutachter hat es sich jedoch unmittelbar nach Erhalt der Ermittlungsakte im Juni 2016 aufgerufen und angesehen. Es handelt sich dabei um eine Reportage. In der hier relevanten Einstellung, ab Minute 47 etwa, wird ein Bild gezeigt, wie eine Stewardess im Cockpit anklingelt, um das Essen oder Erfrischungen zu bringen. Mit viel Mühe kann man den Code »1« und »#« dabei erkennen. Dabei handelt es sich um einen normalen »Anklingel-Code« um Zugang zum Cockpit zu erhalten, nicht

jedoch um den sogenannten »Emergency-Code« (Notfallcode, bei Germanwings zu diesem Zeitpunkt drei aufeinanderfolgende Zahlen und das »#« Zeichen).

Allein jedoch, um das Video aufzurufen und auf die entsprechende Stelle vorzuspulen, benötigt man mehr als 25 Sekunden. Die Seite wurde um 20 Uhr 25 Minuten und 27 Sekunden aufgerufen, aber bereits um 20 Uhr 26 Minuten und 2 Sekunden auf die nächste Seite mit einen Artikel des Luftfahrtjournalisten Andreas Späth in seiner Kolumne auf dem Internetportal »airliners.de« gewechselt (!).

- Hier berichtet Späth am 21.09.2011 darüber, dass es angeblich zu »Toiletten-bedingten Beinahe-Unfällen« gekommen sei, die sich angeblich gehäuft hätten. In Seattle bei Boeing habe er sich eine Lösung dieses Problems angesehen.

  Späth berichtet, wie ein Copilot aus Versehen statt den Einlassschalter für die Rückkehr des gerade Austreten gewesenen Kapitäns den Trimmschalter für das Seitenruder betätigt habe. Dabei hätte das Flugzeug eine abrupte Rolle nach rechts gemacht und an Höhe verloren. In der Folge seien zwei Flugbegleiter verletzt worden.

  In einem weiteren Fall habe ein Air-India-Copilot einer Boeing 737 beim Vorrücken seines Sitzes die Steuersäule so stark aktiviert, dass der Autopilot automatisch abgeschaltet wurde und die Maschine in einen Sturzflug ging, den er nicht allein abzufangen in der Lage gewesen sei. Erst durch Eingabe des Emergency-Codes sei es dem Kapitän nach 40 Sekunden gelungen zurück ins Cockpit zu gelangen und die Maschine abzufangen.

  Boeing habe nun Toiletten und ein Ruheabteil für die Piloten bei der neuen Boeing 747-800 noch innerhalb des durch die Cockpit-Tür gesicherten Bereiches eingebaut.

- Ab 20 Uhr 32 erfolgen dann wieder diverse Google-Suchen zu den Suchbegriffen: »Tod durch Schlafmangel; Kann man an Schlafmangel sterben?« innerhalb von 7 Sekunden, einschliesslich Aufrufen eines Artikels auf »gutefrage.net« und knapp 1 ½ Stunden später um 22 Uhr 04 eine weitere Googlesuche zu »Schlafmangel Sehschwäche« ohne weitere Seitenaufrufe.

- Am Donnerstag, den **19.03.2015** wird der Browser des iPads insgesamt vier Male, von 10 Uhr 27 bis 10 Uhr 34, von 11 Uhr 04 bis 11 Uhr 08, von 13 Uhr 21 bis 13 Uhr 22 und von 15 Uhr 25 bis 15 Uhr 31, genutzt.

- Zunächst erfolgt eine Google-Suche unter »chloroquin suizid«.

Allein dieser Umstand ist verwunderlich, da hier keine weitere Recherche vorausging, die in diesem Kontext zu Chloroquin geführt haben könnte, auch nicht am Vortag. Ausserdem befand sich der Bruder, [redacted], zu diesem Zeitpunkt noch in der Wohnung seines Bruders.

- Als zweiter Sucheintrag erschein bei dieser Suche auf der Webseite »apotheken-adhoc.de« ein Artikel mit dem Titel »Medikamente für den Tod«. Hier wurde aufgrund der Google-Suche die Seite 2 dieses Artikels aufgerufen.

  Der Artikel berichtet darüber, dass Ärzte in Deutschland ihre Berufszulassung riskieren, wenn sie entsprechende Medikamente zum Zwecke des Suizids verschreiben. In einem weiteren Abschnitt befasst sich der Artikel mit den vom deutschen Sterbehelfer Peter Puppe in seinem Buch beschriebenen Medikamenten-Mix. Hier wird das Psychopharmakon und Schlafmittel Diazepam zum Einschlafen und die Einnahme von 80-100 Tabletten des Malariamittels Chloroqin erwähnt, was nach 45 Minuten bis zu sechs Stunden zu einem Atem- und Herzstillstand führen soll.

Im nächsten Abschnitt des Artikels wird erklärt, dass Ärzte in den Niederlanden und in Belgien dagegen andere Medikamente wie Thiopental, Propofol, Pentobarbital, Secobarbital und Natriumpentothal verwenden würden.

Obwohl eben gerade das Malariamittel Chloroquin in diesem Kontext weder mit Belgien noch den Niederlanden genannt wird, erfolgt im Anschluss um 10 Uhr 31 und 32 Sekunden, sowie erneut um 10 Uhr 31 und 54 eine weitere Google-Suche nach eben dieser Begriff-Kombination »Chloroqin+Belgien«.

- Als Folge beider Suchanfragen wird aber keine weitere Seite aufgerufen.

- Daraufhin wird die Wortkombination mit »Niederlande«, dann »Neederland« und dann erneut »Nederland« in der folgenden Minute wiederholt.

- Um 10 Uhr 33 und 21 Sekunden wird dann der Begriff »Chloroquin« in die Google-Suche eingegeben und zwei Sekunden später der entsprechende Wikipedia-Eintrag zu diesem Begriff aufgerufen.

- Die durchschnittliche Lesezeit für den sehr wissenschaftlich abgefassten Wikipedia-Artikel beträgt ca. 1 Minute 40 Sekunden. Schon nach 39 Sekunden wird aber auf eine Googlesuche nach dem zuvor und hier ebenfalls aufgeführte Psychopharmakon und Schlafmitel Diazepam gewechselt.

Interessant ist jedoch ein Abschnitt im Wikipedia Artikel zu Chloroquin, der hier evt. ein Rolle gespielt haben könnte: Unter Nebenwirkungen und Kontraindikationen wird erwähnt:

»Chloroquin kann diverse Nebenwirkungen haben, darunter eine Trübung der Hornhaut und eine Veränderung der Netzhaut im Auge, Magen-Darm-Beschwerden, Schlafstörungen, neuropsychiatrische Symptome und Hautrötungen. Besonders bei schweren Leber-Nierenschädigungen darf Chloroquin nicht genutzt werden. Die Kombination von Chloroquin zusammen mit leberschädigenden Arzneimitteln oder MAO-Hemmern (vgl. Monoaminooxidase-Hemmer) darf nicht erfolgen. Chloroquin darf nicht zur Anwendung kommen, falls Erkrankungen im Bereich des Auges und des blutbildenden Systems vorliegen. Besteht eine Überempfindlichkeit gegen Chinin oder Mefloquin, darf Chloroquin nicht zur Therapie eingesetzt werden.« [270]

Unter »Dosierung und Anwendung« wird in dem Wikipedia-Artikel hervorgehoben:

»Bei Chloroquin-Vergiftungen kann Diazepam i.v. als Antidot eingesetzt werden.«

Anmerkung: Das Medikament Diazepam muss Andreas Lubitz bereits 2008/2009 bekannt gewesen sein, da es damals zu den ihm verschriebenen Medikamenten gehörte.

Jedenfalls wird 39 Sekunden nach Aufrufen des Wikipedia Eintrages zu Chloroqin eines Google-Suche mit den Begriffen »Diazepam+kaufen+Europa« ausgeführt. 13 Sekunden später wird die Seite »alles-rezeptfrei.net« aufgesucht, hier die Unterseite »valium-ohne-rezept«.

- Diese Suche führt zu einer Seite, die heute unter »medikamente-kaufen.net« firmiert. Offenbar handelt es sich um einen ausländischen Anbieter von in Deutschland verschreibungspflichtigen Medikamenten, mit teilweise weit überteuerten Bezugspreisen.

---

[270] vgl.: https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Chloroquin&type=revision&diff=139571030&oldid=138916358 in der Version vom 08.03.2015

Erst 30 Minuten später erfolgt eine Suchanfrage mit den Suchbegriffen »alles-rezeptfrei.net + erfahrungen«

- Schon nach nur vier Sekunden (!) wird eine Presseinformation »www.firmen-presse.de« aufgerufen, die offenbar über Erfahrungsberichte mit »alles-rezeptfrei.net« informiert. Die Seite ist heute nicht mehr verfügbar.

- 50 Sekunden später wird erneut die Seite »alles-rezeptfrei.net/shop« aufgerufen und dann das Warenangebot für Benzodiazepine. Auf der Seite heisst es:

  »Wenn Sie in unserem Shop Benzodiazepine rezeptfrei bestellen, ist Ihnen eine schnelle und anonyme Lieferung garantiert. Viele Kunden berichten, dass ihnen von ihren Ärzten anstatt der gewohnten Benzodiazepine oft neue Präparate verschrieben werden, die zwar nicht die gewünschte Wirkung zeigen oder sogar unangenehmen Nebenwirkungen hervorrufen.

  Der einzige Nutznießer davon ist der Arzt bzw. der Hersteller, der sich durch immer neue Präparate eine größere Gewinnspanne erhofft. Sobald die Schutzfrist eines Medikamentes abläuft, sind nämlich nur noch wenige Prozent Gewinn möglich. Wir achten aber auch auf Ihre Gesundheit und nicht nur auf unseren Profit. Daher sollten Sie in unserem Shop original Benzodiazepine rezeptfrei bestellen.

  Oft werden Benzodiazepine nach Ablauf der Schutzfrist vom Markt genommen und durch neue Präparate ersetzt, obwohl diese manchmal schlechter wirken als die alten. Der Grund liegt darin, dass die Pharmaindustrie nur an geschützten Markenmedikamenten viel Geld verdient. Daher können Sie bei uns Benzodiazepine kaufen, wenn ihnen ihr Arzt oder Ihre Apotheke die gewünschten Präparate nicht mehr verkauft.

Wenn Sie Medikamente aus der Gruppe der Benzodiazepine online bestellen, achten Sie bitte darauf, dass Sie auch wirklich das Medikament kaufen, das Sie benötigen und nicht nur ein verwandtes oder ähnlich wirkendes Präparat. Bei verantwortungsvollem Umgang zählen Benzodiazepine zu den nützlichsten Arzneimitteln.«

Bei dem hier auf dem oberen Teil der Seite angebotenen Präparat handelt es sich um »Normison Mite Kaps«.

- Eine weitere Suche auf dieser Seite geht nach Chloroquin. Die aufgerufene Seite wird nach 6 Sekunden schon gewechselt zur Startseite des Anbieters und nach sechs weiteren Sekunden erfolgt eine Google Suche nach »Erfahrungen« mit dem Anbieter »alles-rezeptfrei.net«

- 36 Sekunden später wird die Seite »www.apotheke-adhoc.de« aufgesucht und dort eine Unterseite, auf der vor gefälschten Präparaten durch den Anbieter gewarnt wird.

Der nächste Aufruf über diesen Browser erfolgt dann gemäss der forensischen Auswertung durch die Kripo Düsseldorf um 13:21 Uhr.

- Um 13:21 Uhr und 35 Sekunden werden über Google die Begriffe »Luxemburg +Chloroquin« abgefragt. 22 Sekunden später wird aber eine Seite aufgerufen, die Auskunft darüber gibt, ob Viagra in Luxemburg rezeptfrei erhältlich ist.

- Interessant ist auch der Browser-Verlauf am **18.03.2015** um 11 Uhr 02. Dort googelt Andreas Lubitz die »Fliegerarztpraxis Oberkassel«, die Praxis des Flugmediziners Dr. Franz Hauer, der wohl eher zufällig auch der Fliegerarzt von Kapitän Patrick Sondenheimer zu sein scheint[271]. Jedenfalls landet Andreas Lubitz auf der Internetseite, auf der man dort einen Termin machen kann.

[271] vgl. SB 001-00403, Medical Certificate Patrick Sondenheimer vom 31.10.2014

Ausweislich der Ermittlungsakte ist die Kripo diesem Umstand aber nie nachgegangen. Es findet sich kein Hinweis für eine Kontaktaufnahme mit dieser Praxis und/oder entsprechende Recherchen. Es ist für den Gutachter durchaus vorstellbar, dass Andreas Lubitz sich hier entweder eine telefonische Konsultation eingeholt hat oder aber einen Termin vereinbaren wollte. Auch zu diesem Zeitpunkt befand sich sein Bruder in der Wohnung.

- 39 Minuten später bestellt Andreas Lubitz bei Amazon die beiden Literaturempfehlungen seines Therapeuten Dirk Michael Schmidt, die er offenbar auch kurzfristig noch erhalten haben muss, denn die Bücher wurden am 27.03.2016 durch Rechtsanwalt Conrad der Kripo übergeben. Sie waren am Vorabend dem Bürokollegen von Conrad, Dr. Berndt, durch Günter Lubitz übergeben worden[272].

(Anmerkung des Gutachters: Diese Behauptung ist unrichtig, Günter Lubitz hat diese Bücher nicht übergeben, vielmehr handelte es sich bei dem Überbringer um den Stiefvater von Kathrin G[redacted], Herrn Wolfgang Lange.[273] Das polizeiliche Protokoll ist insofern falsch.)

- Ausweislich der Beschlagnahme der Krankenakte Andreas Lubitz bei dem Therapeuten Schmidt und dessen Vernehmung am 31.03.2015 durch KHK Fabry und KK Frase erfolgte diese Literaturempfehlung jedoch erst anlässlich einer Therapiesitzung am **20.03.2015 (!!)**[274].

Daraus folgt: Entweder konnte Andreas Lubitz »hellsehen« und wusste welche Bücher der Therapeut ihm zwei Tage später empfehlen würde, oder aber die Aufzeichnungen des Therapeuten Schmidt sind fehlerhaft, oder aber der Browser- und Datumsverlauf ist manipuliert bzw. inkorrekt.

---

[272] vgl. HA 10099, Vermerk KHK Bönig vom 27.03.2015
[273] Auskunft von Günter Lubitz und [redacted] [redacted] gegenüber Tim van Beveren am 17.03.2017
[274] vgl. HA 10340 und 10343

Extrem auffällig ist jedenfalls, dass der »vermeintlich« an einem Stück bis zum 16.03.2015 zurückreichende Browserverlauf an diesem Tag ein gewaltigen »Schnitt« bzw. »Sprung« erlebt. Das letzte Datum des von der Kripo Düsseldorf forensisch gesicherten und ausgewerteten Browserverlaufs vor dem 16.03.2015 liegt fast sechs Monate zurück (20.09.2014 – 09 Uhr 07 – Versicherungsantrag bei der HUK24 KfZ-Versicherungen)[275]. Ein solcher Verlauf und die unterstellte Zuverlässigkeit ist angesichts der sonstigen Nutzung danach und davor zurückreichend bis zum 21.08.2014 (!) höchst fragwürdig

Jedenfalls ist evident: der angebliche Browser-Verlauf und die von Andreas Lubitz angeblich durchgeführten Suchanfragen bedürfen einer intensiveren Recherche und Gegenrecherche über diverse Internet-Archive.

Zusammenfassend kann außerdem festgehalten werden, dass der angebliche Browser-Verlauf für alle Andreas Lubitz nahestehenden Personen völlig überraschend ist. So gibt es zumindest Kathrin G[redacted]s Mutter Angela G[redacted]-Lange in ihrer Vernehmung am 03.04.2015[276] zu Protokoll.

Das inkriminierende und andererseits höchst »fragwürdige« Asservat Nr 1.1.1.1.13. wird auf Bitten von Kathrin G[redacted] über ihren Anwalt am 07.05.2015 von der Polizei auch <u>nicht</u> umgehend (und obwohl mehrfach gespiegelt und gesichert) an diese zurückgegeben! Lediglich die Asservate Nr. 1.1.1.1.11 und 1.1.1.1.12.[277]

Die Freigabe des Asservats erfolgt erst am 22.6.2015 um 14:30 Uhr an RA Conrad.[278]

---

[275] vgl. HA 08937
[276] vgl. HA 09872-09873, HA 09878
[277] vgl. HA 08830, HA 09436 u.a.
[278] vgl. HA 08847

Die speziell aus diesem Asservat gezogenen polizeilichen Schlussfolgerung von KOK Rüdiger Mette bereits am **27.03.2015 um 14 Uhr 13** sind allerdings aus Sicht des Gutachters angesichts der von diesem schon bislang hierzu ermittelten Fakten und Hintergründe außerordentlich »bemerkenswert«. So heißt es dort (Herv. d. Verf.):

> *»Bei einer ersten Durchsicht des Internetverlaufs wurde von mir festgestellt, dass insbesondere am 18/19.03.2015 eingegebene Suchbegriffe das Themenfeld »Suizid« beinhalten.*
>
> *Am 18.03.2015 wurde z.B nach den Suchbegriffen »Zyankali kaufen«, am 19.03.2015 »Chloroquin Suizid« gesucht.*
>
> *Am 20.03.2015 wurde u.a. nach den Stichworten »Code Cockpittür«* gesucht«
>
> ***Des weiteren wurde das iPad auch noch nach dem Vorfall genutzt**.«*[279]

Beachtenswert ist dabei, dass KOK Mette aber zu diesem Zeitpunkt das iPad (A 1416) noch eindeutig Kathrin G[redacted] zuordnet[280].

Eine weitere Auswertung erfolgt dann offenbar durch die KK'in ten Venne und KOK'in Bosselmann. Hier ist das iPad jetzt aber angeblich auf Andreas Lubitz registriert[281].

[279] vgl. HA08923
[280] ebenda
[281] vgl HA 08925

Feststellung Nr. 32:

Dies ist ein klarer Widerspruch! Das iPad war angeblich auf mehrere Personen registriert, was jedoch technisch vom Hersteller so nicht vorgesehen ist.

Anmerkung:

Hier wurde offenbar unter erheblichem Zeitdruck ein »Motiv« gesucht und an dieser Stelle wurden Erkenntnisse »passend gemacht«. Die daraus gezogenen Schlussfolgerung wurden von Staatsanwalt Kumpa so übernommen und offensichtlich auch an die französische Justiz und die BFU übermittelt.

Aus zeitlichen Gründen war es dem Gutachter bisher nicht möglich die von der Polizei als für »Wesentlich« erachteten Broserverläufe, gemäss Seite HA 08993 ff, auch mit den Browserverläufen der anderen Rechner und der dort angeblich erfassten Uhrzeiten, gemäss Seite HA 09244 ff, der jeweiligen Nutzung zu vergleichen.

Hier wäre es ggf. sinnvoll die von der Polizei gespiegelten Festplatten an einen auf Datenforensik spezialisierten Experten zur Auswertung zu übergeben.

Jedenfalls wird die Möglichkeit einer »Manipulation» eines/einer Dritten bei der Auswertung des iPads mit der Asservatenr. 1.1.1.1.13 von Polizei und Staatsanwaltschaft offensichtlich überhaupt nicht in Betracht gezogen. Aus der Akte jedenfalls ist nicht ersichtlich, dass auch nur der Versuch unternommen wurde, die untereinander offenbar auch «vernetzt« arbeitenden Geräte bzw. ihre Browserverläufe abzugleichen.

Es wird ermittlerseitig lediglich festgehalten, dass der »Name« des iPads oder seines Inhabers beliebig geändert werden kann.

Aber auch die nachträgliche Manipulation des Datums und damit der Systemzeit für den Internet-Browser ist ohne große Anstrengungen jederzeit möglich. Dazu ist es lediglich erforderlich, dass jemand mit Zugriff auf das iPad die Datums- und Zeitanzeige auf ein beliebiges Datum in der Vergangenheit zurücksetzt und ein automatisches Update der Anzeige mit einem der Apple-Server durch Deaktivieren der entsprechenden Checkbox unterbindet.

Dies kann beispielsweise auch durch einen externen Fremden erfolgen, wenn sich Andreas Lubitz beispielsweise mit dem besagten iPad mit einem Firmenserver verbunden hat. Viele Intranets sind in der Lage, bestimmte Keyboard-Inputs wie Passwörter und Pins auch völlig »remote« (also entfernt) mit Hilfe von sogenannten »Keyloggern« aufzuzeichen. Manche Firmennetzwerke, gerade solcher größerer multinational agierender Konzerne, tun dies schon aus eigenen Sicherheitsgründen.

Schließlich wurde auch nicht weiter untersucht, inwieweit die verschiedenen Asservate vom Typ Laptop und iPads oder ggf. auch damit gekoppelte Mobiltelefone z.B. über eine Cloud miteinander als Netzwerk gearbeitet haben. Dann ist es nämlich durchaus möglich, dass bestimmte Suchanfragen ursprünglich von einem ganz anderen Gerät ausgegangen sind, aber aufgrund der Synchronisierung auch in anderen Browserverläufen auftauchen können.

In diesem Zusammenhang erklärte **Kathrin G[redacted]** anlässlich des gemeinsamen Treffens des Gutachters, Rechtsanwalt Frank Palmer sowie der Familie Lubitz am **17.09.2016** in Montabaur, dass sie über diese Cloud-Funktion beispielsweise Zugriff auf das von Andreas Lubitz dort geführte »Flugbuch« (eigentlich eher seine »aktualisierten Einsatzpläne«) hatte und auch noch zu diesem Zeitpunkt hat. Schon von daher ist jedenfalls der Aussagegehalt der jeweiligen Internetsuchen, die durch die Ermittler Andreas Lubitz »eindeutig« zugeordnet werden, zumindest zweifelhaft bis fragwürdig.

Empfehlung Nr. 2:

Hierzu ist ggf. ein externes Gutachten eines qualifizierten IT-Sachverständigen einzuholen. Ggf. sollte die Herausgabe und Begutachtung von 1:1 Kopien der von der Kripo am 26.03.2015 sichergestellten und gespiegelten Speicher aus den asservierten Geräten durch einen externen daten-forensischen Sachverständigen veranlasst werden.

VI. 4. Interessenkollision

Es spricht für das Unternehmen Lufthansa, dass es denn Angehörigen seiner Mitarbeiter bei Unfällen einen rechtlichen Beistand und wenn gewünscht, auch seelsorgerische Betreuung durch speziell geschulte Spezialisten und Crisis-Intervention-Manager stellt. Allerdings darf es dabei nicht zu Verquickungen mit eigenen Interessen des Konzerns kommen. Dies war aber ganz offensichtlich hier der Fall in Person des Kölner Rechtsanwaltes Dr. Mathias Sarotrius von der Kanzlei Feigen und Graf.

Ausweislich einer in der Akte befindlichen Vollmacht[282], ausgestellt noch am Unfalltag, dem 24.03.2015, wurde die Kanzelei Feigen und Graf mit der Wahrnehmung der Interessen der Deutschen Lufthansa AG im Zusammenhang mit dem Unfall von dieser beauftragt.

Er vertritt aber dann auch die Interessen der Lebensgefährtin von Andreas Lubitz, Kathrin G[redacted]. So war er es, der bei der Durchsuchung der Düsseldorfer Wohung sich zunächst von Frau G[redacted] die Schlüssel geben lies, zur Wohnung fuhr und anschliessend die Polizeibeamte in die Wohnung lies. Er hat auch das ursprüngliche Durchsuchungsprotokoll unterschrieben und auch noch später Kopien der Asservatenliste angefordert und erhalten.

Gleichzeitig ist Herr Rechtsanwalt Satorius aber auch für die von der Polizei vernommenen Piloten der Germanwings aufgetreten und hat diese bei den Befragungen und offiziellen Zeugenvernehmungen begleitet[283].

Erst einige Wochen nach der Vernehmung von Frau G[redacted], legt er deren Mandat aufgrund von Bedenken wegen einer möglichen Interessenkollision, nieder[284].

---

[282] vgl. HA 11345
[283] vgl. SB 001 - 00030
[284] vgl. Gespräch mit Kathrin G[redacted] in Montabaur

VII. Anfrage BKA / Französisches Rechtshilfeersuchen

VII. 1. Blatt H 00064

Um die Mittagszeit des 26.03.2015 informiert das BKA (Meckenheim), Cord-Hendrik Möller, Staatsanwalt Kumpa über eine Anfrage der französischen Behörden in Vorbereitung eines Rechtshilfe-Ersuchens und bittet um die Übermittlung von Information zu 7 Punkten.

Unter *Punkt 1* interessieren sich die französischen Ermittler, über welche fliegerischen Kenntnisse evtl. weitere Passagiere des Fluges verfügt haben. Hier wird offenbar auch noch ein *»Eingriff eines Dritten«* zumindest in Betracht gezogen.

Unter *Punkt 2* werden allgemein übliche Informationen auch im Rahmen einer normalen Flugunfalluntersuchung angefordert, die Unterlagen zu den Besatzungsmitgliedern.

Unter *Punkt 3* werden ebenfalls allgemein übliche Informationen zum Flugzeug erbeten.

Unter *Punkt 4* werden ebenfalls allgemein übliche Informationen zum Zustand und insbesondere der Wartung angefordert. Hier ist auch die »Hold-Item-Liste« eingeschlossen (Liste der ausgefallenen Ausrüstungsgegenstände).

Unter *Punkt 5* wird eine Kopie des AOC (Air Operator Certificate), also der Betriebserlaubnis der Germanwings angefordert.

Unter *Punkt 6* werden Informationen über die Versicherungsgesellschaft erfragt, auch absolut üblich.

Unter *Punkt 7* möchte man eine Auflistung aller von diesem Flugzeug im vergangen Monat durchgeführten Flüge.

Der Informationsfluss soll über die französische Botschaft in Berlin erfolgen, und zwar dem dortigen zuständigen Liaison-Kriminalhauptkommissar Franck Chesnel.

Bearbeitet wird dieses Ersuchen dann durch den Leiter des Kriminalkommissariats ST 1 im Polizeipräsidium Düsseldorf, Herrn Peter Hofmann. Ausweislich seiner handschriftlichen Notizen auf Blatt H 00068/00069 scheint auch zu diesem Zeitpunkt bei der Polizei in Düsseldorf kein luftfahrttechnischer Berater oder Sachverständiger hinzugezogen zu worden sein.

In einer Email an den Präsidenten des Luftfahrtbundesamtes, Jörg-Werner Mendel, von 17:23 Uhr teilt er dem LBA jedenfalls mit, dass es *»im Augenblick noch dramatische Ermittlungsergebnisse«* gäbe.

Am nächsten Vormittag um 10:24 Uhr jedenfalls faxt das LBA eine Liste der Flüge der D-AIPX seit dem 01.02.2016, die es wiederum bei Eurocontrol abgefragt zu haben scheint. Die Liste ist weitgehend unauffällig, bis auf einen offenbar ausgefallenen Rückflug am 17.03.2015 von London-Heathrow. Der Flug fand dann erst am nächsten Tag nach Stuttgart statt[285].

Allerdings könnte sich aus dieser Aufstellung ergeben, dass die Maschine ab dem 22.03.2015, 21:28 Uhr (UTC?) bis 23.03.2016 15:40 Uhr (UTC?) vermutlich in der Wartung gewesen ist. Denn in diesem Zeitraum, immerhin 18 Stunden, ist sie nicht geflogen[286].

Auffällig ist auch, dass die Eurocontrol-Liste den Unfallflug vom 24.03.2015 als um 10:51 mit »terminated« (TE) also »beendet« auflistet. Die Liste stammt gemäß Vermerk in der Fußleiste aber vom 27.03.2015 um 07:38 Uhr UTC, also 08:35 MEZ.

Bei der Lizenz des Kapitäns Patrick Sondenheimer fällt auf, dass diese nicht von ihm unterschrieben ist[287].

---

[285] vgl. Blatt H00080
[286] vgl. Blatt H00081
[287] vgl. Blatt H00087

VII. 2. Lufttüchtigkeits-Bescheinigung und der Eigentümer

Die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit verdient allerdings besondere Aufmerksamkeit und Betrachtung[288]:

Diese wurde ausgestellt am 7. März 2014 und lief am 23. März 2015 ab. Aussteller ist ein/e »Boussios«, die Unterschrift scheint aber nicht zu diesem Namen zu passen.

Die Verlängerung wurde ausweislich der handschriftlichen Eintragungen am 23.03.2015 erteilt, mit Ablaufdatum am 11.03.2016. Dies ist auffällig, den eigentlich riskiert kein Flugbetrieb, erst recht keiner im Rang der Lufthansa, dass ein Flugzeug aufgrund einer abgelaufenen Bescheinigung »luftuntüchtig« wird. Die Verlängerung erfolgt in der Regel daher schon einige Tage bzw. Wochen vor dem Ablauf. Im übrigen wird an dieser Stelle auf die Ausführungen unter **III. 5. - Die Unfallmaschine und ihre Wartung** auf S. 127 ff des Gutachtens verwiesen.

Während die erste Lufttüchtigkeitserklärung sich auf den Zeitraum von einem Jahr und 16 Tagen erstreckt, fällt bei der Verlängerung vom 23.03.2015 auf, dass hier der Verlängerungszeitraum unter einem Jahr liegt. Hier sollte geklärt werden, wie das Unternehmen dies sonst in der Regel handhabt. Der Prüfer und seine Berechtigungsnummer sind jedenfalls angegeben, man könnte ihn also hierzu einvernehmen.

Der Eigentümer der D-AIPX gemäß Eintragungsschein vom 23. Januar 2013 in der Luftfahrtrolle des LBA jedenfalls ist die Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co OG Nr. 18 mit Sitz in Salzburg, Österreich in der Ernest-Thun-Strasse 11a[289].

Letzteres scheint eine reine «Briefkastenfirma» in Österreich zu sein, in ca. 15 Minuten fussläufiger Entfernung vom Privatwohnsitz des ehemaligen Lufthansa-CEO und heutigen Aufsichtsratsvorsitzenden Wolfgang Mayrhuber. Die Firma ist angegeben in einem moderneren gemischten Büro- und Wohnhaus im

[288] vgl. Blatt H00093
[289] vgl. Blatt H00094

Bahnhofsviertel von Salzburg. Den Briefkasten teilt sie sich mit einer »AAR Interinvest GmbH«. Das »Büro« war mehrfach zu verschiedenen Zeiten nicht besetzt.

Ernest-Thun-Str. 11a, Salzburg, Quelle: eigenes Archiv

Eingang, Quelle: eigenes Archiv

Klinge

Itableaux, Quelle: eigenes Archiv

Klingelschild, Quelle: eigenes Archiv

Briefkasten, Quelle: eigenes Archiv

VII. 3. Rechtshilfeersuchen - Blatt HA 00139

Auffällig: im Rechtshilfeersuchen (HA 00139) wird erstmalig ein »eventueller depressiver Zustand« erwähnt, allerdings unspezifisch und auf beide Piloten bezogen.

Gemäß des Rechtshilfeersuchens der französischen Justiz vom 26.03.2015, 16 Uhr 31 sollte die Polizei Düsseldorf für die französische Behörden folgende Unterlagen sicherstellen bzw. sich aushändigen lassen (HA 00139-HA0141):

1. von der Fluggesellschaft Germanwings :

A. die Besatzungsmitglieder betreffend:

- Arbeitszeiten der beiden Piloten (Patrick SONDENHEIMER und Andreas LUBITZ) in den letzten 6 Monaten (Flüge; Ruhezeit; auswärtige Übernachtungen; frühes Aufstehen),
- die Arbeitsverträge der beiden Piloten,
- die Unterlagen über die Einstellung der beiden Piloten bei der Fluggesellschaft Germanwings
- die Grundausbildungen A320;
- der Erhalt der fliegerischen Tauglichkeiten A320 (recurrent; LPC - Line Proficiency check; OPC - Operator Proficiency Check ...),
- die Flugkontrollen (auf der Strecke und auf dem Boden);
- Angaben betreffend das Flugkapitän-Praktikum von Patrick SONDENHEIMER,
- detaillierte Unterlagen über die Simulator-Ausbildungen (Flight Training Record~) der beiden Piloten,
- die Berufslizenzen und Qualifikationen der Piloten,
- die ärztlichen Atteste der Piloten,
- ihre Erfahrungen insgesamt (Flugstunden),
- ihre letzten Erfahrungen in 1 Monat, 6 Monaten, 1 Jahr, 3 Jahren (Flugstunden) ,
- ihre gesamten Erfahrungen auf dem Airbus 320 (Flugkapitän/Copilot bei Germanwings und/oder anderen Betreibern) und ihre Erfahrungen insgesamt bei der Fluggesellschaft GERMANWINGS,
- ihre Erfahrungen auf der Strecke Barcelona - Düsseldorf (BCN-DUS)

B. die Fluggesellschaft Germanwings betreffend:

- das Luftverkehrbetreiberzeugnis (AOC), ausgestellt von der deutschen zivilen Luftfahrtbehörde,
- die Bilanz der Analyse der Flüge des Flugsicherheitsoffiziers und die Auswertungsmethode der Flugparameter durch die Fluggesellschaft,
- die Unterlagen für den Flug BCN-DUS (Operational Flight Plan, Weather, Notams, weight and balance) .

C. das Flugzeug betreffend

- das Flughandbuch (auf Englisch) und/oder das FCOM (Flight Crew Operating Manual) und/oder das AOM (Aircraft Operating Manual),
- das Wartungshandbuch des Flugzeugs (Aircraft Maintenance Manual) ,
- die Wartungsmindestausrüstungs-Hauptliste (MMEL- Master Minimum Equipement List),
- die Mindestausrüstungsliste (MEL - Minimum Equipement List),
- das Betriebshandbuch auf Englisch (Teil A; B; C; D),
- Tätigkeit des Luftfahrzeugs mit dem Kennzeichen D-AIPX in den letzten 3 Monaten ,
- die Checkliste Normal/Abnormal/Emergency ,
- das vereinfachte Bezugshandbuch (QRH - Quick Reference Handbook),
- den Flugtauglichkeitsschein,
- den Zulassungsschein des Luftfahrzeugs,
- die Sendelizenz - Luftfahrzeug-Station.

2. Von GERMANWINGS oder der Wartungswerkstatt, die für das Luftfahrzeug mit dem Kennzeichen D-AIPX zuständig ist:

- die Wartungsunterlagen: Checks A; B; C sowie die planmäßigen und nicht planmäßigen Wartungsarbeiten (scheduled & unscheduled maintenance) ,
- Freigabebescheinigung (Certificate of release to service) für die letzten drei Jahre,
- Konformität/Betreuung Service Bulletins (SB) und Lufttüchtigkeitsanweisung (AD),

- Vorfälle und Unfälle betreffend das Luftfahrzeug, das derzeit mit dem Kennzeichen D-AIPX zugelassen ist (Seriennummer SN#I47),
- sämtliche Wartungsmeldungen insbesondere ACARS Meldungen (für die letzten drei Monate) ,
- die TLBs (Techlogs - technische Bordbücher) für die letzten drei Jahre.

3. Von der Direktion der deutschen zivilen Luftfahrtbehörde

- Verkehrsrechte der Fluggesellschaft Germanwings,
- Luftverkehrbetreiberzeugnis der angemeldeten Flotte der Fluggesellschaft Germanwings ,
- Vorfälle und Unfälle der Fluggesellschaft Germanwings in der Vergangenheit,
- Angaben zu Ereignissen in der Vergangenheit der beiden Piloten (Pflichtverletzungen, vorübergehender Ausschluss vom Flugbetrieb etc.),
- Lizenz, Qualifikationen und medizinische Atteste der beiden Piloten ,
- Audit von Germanwings (Daten, Ergebnisse, Nichtkonformitäten/Abweichungen, korrektive Maßnahmen, Eigenschaft der Prüfer)
- Beschlussvalidierung der genehmigten Mindestausrüstungsliste (MEL) für das Luftfahrzeug,
- Überwachungsplan der Fluggesellschaft von der deutschen zivilen Luftfahrtbehörde,
- Genehmigungsdatum der Handbücher der Fluggesellschaft und Änderungen ,
- nähere Einzelheiten zur Berücksichtigung von Empfehlungen der deutschen Luftfahrtermittlungsbehörde seitens der Fluggesellschaft
- nähere Einzelheiten zur den Anforderungen der EASA (Europäische Flugsicherheitsbehörde),
- nähere Einzelheiten der SIB (Service Information Bulletin).

VII. 4. „fake news"-Videoauswertung

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass sich die Ressourcen und Kapazitäten der Kripo Düsseldorf, aber auch derer französischen Kollegen der Gendarmerie, mit den Auswüchsen von sogenannten »Fake-News« aus den Boulevard-Medien ernsthaft ausandersetzen müssen. Sie scheinen dabei wesentlich akribischer vorzugehen als in den naheliegenden Ermittlungen und forensischen Analysen.

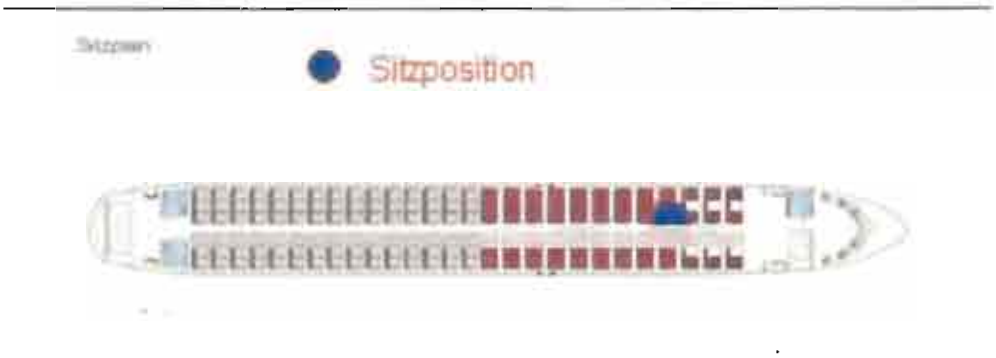
Am 31.02.2015 berichten die Bild-Zeitung[290] und Paris Match von einem angeblichen Video, das Redakteure der beiden Magazine ansehen konnten und das angeblich »am Unglücksort von einer Person gefunden wurde, die zum Kreis der Ermittler gehört.« Dieses Video sei ein wichtiges Beweisstück, behauptet Bild, die Echtheit des Videos sei »unzweifelhaft«. Es würde die Aussagen des französischen Staatsanwaltes Brice Robin vom 26.03.2015 in seiner Presskonferenz stützen.

Jedenfalls werden die Aufnahmen von der Düsseldorfer Kripo am 02.04.2015 und der französischen Gendarmerie ausgewertet. Seitens der Kripo werden dabei ernsthaft Überlegungen angestellt, auf welchem Sitzplatz die Person, die die Aufnahmen gemacht hat, wohl gesessen haben könnte. Der untersuchunde Kriminalhauptkommissar kommt sogar zu dem Schluss:

> *»Ein Abgleich mit einer aktuellen Sitzbelegung des Airbus A-320 (GERMAN-WINGS) lässt bei hypothetischer Betrachtungsweise den Schluss zu, dass der Ersteller des Videos von folgender Sitzposition aus gefilmt haben könnte:[291]«*

[290] siehe: http://www.bild.de/news/ausland/flug-4u9525/video-germanwings-sekunden-bis-zum-absturz-40376768.bild.html

[291] vgl. HA 09410 ff, Videoauswertung



Quelle: Auszug aus der Ermittlungsakte

Ein einziger Blick auf die Aufnahmen durch einen Fachmann hätte genügt um festzustellen, dass diese Aufnahmen auf gar keinen Fall aus der Unglücksmaschine stammen können: Es handelt sich um Bilder aus einem »Wide-Body«-Flugzeug, also einer Maschine, die über zwei Gänge links und rechts im Flugzeug verfügt. Auch sind auf den Aufnahmen in den Vordersitzen eingelassene Bildschirme erkennbar. Solche gab es nicht an Bord der D-AIPX. Darüber hinaus handelt es sich um einen Nachtflug, wie unschwer an der abgedunkelten Kabine und dem hell erleuchteten Kabinenlicht an der Decke zu sehen ist. Auf einem Bild erkennt man zudem deutlich eine Galley (Bordküche) im Mittelbereich. Darüber hinaus stimmt die Farbe der Sitzbezüge nicht mit denen der Germanwings überein (grau statt blau).

Dieser in den Augen des Gutachters schon geradezu peinliche Versuch der Ermittler macht aber deutlich, dass es offenbar zu keinem Zeitpunkt für notwendig erachtet wurde, die Expertise von Sachverständigen wie beispielsweise Luftfahrtexperten, in diesem Verfahren hinzuzuziehen.

Andererseits ist auffällig, dass sich unter den an der Absturzstelle durch Beamte der französischen Gendarmerie sichergestellten persönlichen Gegenständen der Absturzopfer auch zahlreiche Smartphones mit eingebauten Kameras befanden. Diese waren teilweise höchst unterschiedlich stark oder weniger beschädigt. Offenbar wurden aber keinerlei Versuche unternommen, die Datenspeicher und SD-Karten dieser Geräte auszulesen und nach Hinweisen, wie beispielsweise Videoaufnahmen der letzten Minuten an Bord oder Fotos sowie anderen Eingaben der Opfer kurz vor ihrem Tod, zu suchen.

Von Verwandten der Angehörigen wurde dem Gutachter berichtet, dass verschiedentlich persönliche Gegenstände durch das von der Lufthansa AG beauftragte Unternehmen Kenyon ausgehändigt wurden. Darunter auch ein Handy mit eingelegter SD Karte. Die Angehörigen wollten diese Karte auslesen, was nicht gelang. Daher wurde eine professionelle Datenrettungsfirma mit der Wiederherstellung beauftragt. Diese liess mitteilen, dass die Datenträger offenbar »professionell, durch mehrfaches Überschreiben« unwiederbringlich gelöscht wurden.

Empfehlung Nr. 3:

In diesem Zusammenhang sollten Nachforschungen angeregt werden, was mit den an der Unfallstelle aufgefundenen Speicherkarten der Mobilgeräte wann geschehen ist und insbesondere ob, und wenn ja, durch wen, wann, welche Versuche unternommen wurden, diese auszulesen bzw. die Inhalte zu rekonstruieren.

VII. 5. Angebliche Freundin »Maria W.«

Am 27.03.2017 veröffentlichte die Bildzeitung eine Geschichte ihres Autoren John Puthenpurackal, in dem eine angebliche intime Freundin von Andreas Lubitz, geänderte Name »Maria W.«, 26 jahre alt und Stewardess bei Germanwings, zu Wort kommt. Die Glaubwürdigkeit der angeblichen Freundin liess sich Puthenpurackal durch Vorlage eines Fotos untermauern, dass Maria W. und Andreas Lubitz in der selben Crew zeigt. Angeblich, so berichten Insider aus dem Hause Bild-Zeitung, hat Maria W. auch angegeben mit Andreas Lubitz bei Layovers das Hotelzimmer geteilt zu haben.

An der Authenzität dieser vermeindlichen Freundin bestehen erhebliche Zweifel. Erstens war Andreas Lubitz kein Typ, der neben seiner langjährigen festen Beziehung zu Kathrin G[redacted] weitere intime Verhältnisse eingegangen wäre. Dies bestätigten unabhängig voneinander Personen aus seinem Familien- und Freundeskreis.

Das angebliche, dem Bild-Reporter vorgelegte Foto, ist kein stichhaltiger Beweis, solange das Original nicht überprüft werden kann und darüber hinaus nicht aussagekräftig. Aber insbesondere die Aussage, Maria W. hätte mit ihm auf »Lay-Overs«, also Übernachtungen während eines Flugumlaufes, das Zimmer geteilt, kann nicht den Tatsachen entsprechen, denn die Operation von Germanwings sieht solche Übernachtungen gar nicht vor. Die Besatzungen haben jeweils Umläufe beginnend an ihrem Dienstort (Flughafen) und diese enden auch dort wieder. Sie übernachten also zu Hause. Eine Überprüfung der Einsätze von Andreas Lubitz gemäss der von Germanwings eingereichten Einsatzpläne bestätigt dies. Im Jahr 2014 hatte Andreas Lubitz keinerlei dienstliche Übernachtung in einem Hotel nach einem Flugeinsatz.

Die Ermittlung dieser Person wäre aber der Polizei aufgrund der ihr vorliegenden Daten (Einsatzpläne) sicherlich möglich gewesen, da sich daraus auch die Namen der anderen Crewmitglieder der Einsätze ergeben. Dies wurde jedoch nicht gemacht.

VIII. Eigene Recherchen-Ergebnisse bis Dezember 2016:

VIII. 1. »CVR-Leak«

Hierbei handelte es sich offenbar nicht um eine gezielte Aktion einer an der Untersuchung beteiligten Partei, sondern eher um ein nicht weniger entschuldbares »Missgeschick«, das sich offenbar in den Büroräumen der Staatsanwaltschaft in Marseille am späten Nachmittag/frühen Abend des 25.03.2015 ereignet hat.

Über einen Kollegen/in, der/die in diesem Zusammenhang Informantenschutz genießt, erhielt ich genauere Information hinsichtlich von Personen aus dem journalistischen Umfeld, die wiederum für US-amerikanische Medien in die Berichterstattung über den Absturz involviert waren. Eine weitere Recherche in den USA führte schließlich zu einer Kontaktaufnahme mit dem/der Informanten »WP«. Unter der Vorgabe, ich recherchiere für das von mir in diesem Zusammenhang geplante Sachbuch zu dem Absturz, vereinbarten wir schließlich ein Treffen.

Im Sommer 2016 traf ich den/die Informanten/in »WP«. Der/die Informantin ist nach meiner Ansicht vertrauenswürdig, er/sie verfolgt keine weiteren kommerziellen Interessen.

Informant wusste zu berichten, dass die Präfektur in Marseille am 25.03.2015 in keinster Weise auf den Medienansturm im Zusammenhang mit dem Germanwings-Unfall vorbereitet war. Informant hat mitbekommen, dass Staatsanwalt Brice Robin und sein Stab von Journalisten geradezu »belagert« wurden, als über das Dienstfax ein erstes Transkript mit rudimentären Angaben über die Aufzeichnungen der letzten Minuten vor dem Absturz des in Paris bei der Gendarmerie (GTA) abgehörten Cockpit-Voice-Recorders einging und Staatsanwalt Robin vorgelegt wurde. Kurz darauf erhielt Robin einen Anruf, vermutlich um ihm die Details des Transkripts fernmündlich zu erläutern. Da aber in seinem Büro Journalisten saßen, verlies er kurz das Bürozimmer, um ungestört in einem Nebenraum zu telefonieren. Ein/e Journalist/in, der/die offenbar für die New York Times arbeitete, hat daraufhin das

Fax auf dem Schreibtisch mit dem Smartphone abfotografiert und umgehend an die Redaktion in New York gesendet.

Dort wurde einige Stunden später ein erster Online-Artikel publiziert. Die Geschichte war der Aufmacher der NYT.

Der/die Informant/in vermutet, dass Robin bewusst wurde, dass dieses »Malheur« auf seine Kappe geht, und er daraufhin am nächsten Vormittag und nach der Publikation in der NYT, die von allen anderen Medien sofort aufgegriffen wurden, die »Flucht nach vorne« antrat. Er liess eine offizielle Pressekonferenz einberufen, in der er die Angaben vom Vorabend bestätigte.

Mit dieser Pressekonferenz allerdings „kontaminierte" er bewusst oder unbewusst auch sämtliche laufenden und auch zukünftigen Untersuchungen. Die PK fand zu einem Zeitpunkt statt, als wesentliche Beweise noch nicht einmal gesichert und zahlreiche Zeugen noch nicht vernommen worden waren.
Der/die Informant/in vermutet, dass im Zuge der weiteren Recherchen und Abklärungen der Redaktion in USA auch der Flugzeughersteller Airbus angefragt wurde, und dass dieser so mitbekommen hat, welche Details aus dem inneren Kreis der Ermittler nach Außen gelangt waren.

Jedenfalls reagierte Airbus umgehend, indem Airbus allen TV-Anstalten und Printmedien, auch ungefragt, Material (Video und Fotos) über die Cockpit-Tür und deren Mechanismus überlies.

Der Gutachter vermutet seinerseits, dass genau wegen dieser »undichten Stelle« in seinem eigenen Verantwortungsbereich Staatsanwalt Robin bemüht gewesen ist, das Verfahren von sich zu schieben und andere Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten zu etablieren.

Die Ausführungen der New York Times in dem am Abend des 25.03.2015 (Ortszeit Ostküste USA) erschienenen Artikels, bei dem Informanten handle es sich um einen Militär aus dem Kreise der Unfalluntersuchung, kann insofern vom Gutachter nur als Schutzbehauptung eingestuft werden.

Das Verhalten der Journalisten der New York Times ist in mehrerlei Hinsicht unverantwortlich, einschliesslich des zu diesem Zeitpunkt verantwortlichen Chefredakteurs. Aufgrund der eigenen Erfahrung und den Grundsätzen dieser angesehenen und renommierten Zeitung im Umgang mit Flugunfalluntersuchungen im eigenen Land, welche dort durch das NTSB durchgeführt werden, hätte man sich der Konsequenzen einer solchen Berichterstattung für die weitere Untersuchung bewusst sein müssen.

VIII. 2. Medikamente und Krankschreibungen

Gemäss der toxikologischen Auswertung von am Unfallort aufgefundenen Gewebe- und Körperfragmenten von Andreas Lubitz hat dieser, bedingt durch den Mangel an zeitnahen Blut- und Gewebe-Analysen, in einem nicht mehr näher zu bestimmenden Zeitraum verschiedene Medikamente aus der Gruppe der Psychopharmaka eingenommen.

Auch bei der Hausdurchsuchung in der gemeinschaftlichen Wohnung von Andreas Lubitz und Kathrin G[redacted] am 26.03.2015 wurden mehrere Packungen von Medikamenten aus der Gruppe der Psychopharmaka gefunden und sichergestellt[292].

Hierbei handelte es sich um ein Fläschchen mit 20mg/ml von Escitalopram, einem Antidepressiva. Dieses enthält insbesondere den Wirkstoff Citalopram. Dieser Wirkstoff wurde wiederum auch in den am Unfallort aufgefundenen Gewebeproben der sterblichen Überreste von Andreas Lubitz festgestellt[293].

In einer nicht näher bezeichneten »Fleischprobe« (PM-033-COCKPIT-0001-TOX) wurde 2,8 ng/g und in Blutflüssigkeit aus der »Luftröhre« (PM-033-COCKPIT-0002) 1,4 ng/ml des Wirkstoffes Citalopram nachgewiesen. Nach Aussage mehrerer auf diesen Umstand angesprochenen Psychiater und Neurologen handelt es sich dabei um Rückstände, die auf eine Einnahme von »geringen therapeutischen Dosen« zu einem Zeitpunkt einige Tage vor dem Unfallflug, aber keinesfalls um die Einnahme dieser Medikamente unmittelbar vor oder während des Unfallfluges schliessen lassen.

Citalopram gehört zu der Gruppe der sogenannten SSRI's, psychogenen Medikamenten also, die besonders wegen ihrer sehr guten allgemeine Verträglichkeit schon bei geringen Symptomen verschrieben werden.

---

[292] vgl. HA 00034
[293] vgl. HA 07719 bzw. FG 002984

In der chemisch-toxikologischen Anlayse von Gewebe- und Haarproben wurden geringe Konzentrationen von Citalopram und Mirtazapin nachgewiesen. Das toxikologische Gutachten der französischen Toxikologen kommt dabei in bezug auf die Analyse der Haarproben zum dem Schluss:

> *»(Citalopram) ...wurde in den Probenahmen in deutlich niedrigeren Konzentrationen ermittelt, als bei einer täglichen Behandlung mit diesem Antidepressivum vorliegen würden.«*
>
> und
>
> *»(Mirtazapin) ...wurde in den Probenahmen in niedrigeren Konzentrationen ermittelt, als bei einer regulären Behandlung mit diesem Antidepressivum beobachtet worden wäre.*[294]*«*

Im Fazit des toxikologischen Gutachtens des Labors TOXLAB in Paris vom 17.06.2015 heisst es:

> *»Zum Zeitpunkt des Todes hatte Herr Andreas LUBITZ sehr wahrscheinlich Antidepressiva in nicht-toxischen Konzentrationen im Blut (sie wurden bei den Proben im Fleisch und in der Luftröhre in niedrigen bis mäßigen Konzentrationen gefunden).*
>
> *Es ist unmöglich zu sagen, ob die zirkulierenden Blutkonzentrationen therapeutisch waren, und daher ist es unmöglich zu sagen. ob die Antidepressiva kurz vor dem Tod wirksam waren oder nicht. '*
>
> *Es gab sehr höchstwahrscheinlich kein Beruhigungsmittel in seinem Blut (Abwesenheit in den Fleischstücken) zum Zeitpunkt des Todes.*
>
> *Die Ergebnisse der Analysen der Haare sind kompatibel mit einer unregelmäßigen Einnahme der gefundenen Antidepressiva (Mirtazapin und*

[294] vgl. HA 07737

Citalopram) und mit einer gelegentlichen Einnahme eines Beruhigungsmittels (Zopiclon).[295]*«*

Es wird aber sowohl im BEA-Abschlussbericht behauptet, in den Gewebeproben wären Rückstände des Schlafmittels Zopiclon gefunden worden. Andreas Lubitz war zwar am 17.02.2015[296] dieses Mittel von einer Hausärztin verschrieben worden. Als Asservat 1.1.1.2.1.4 gemäss des Übergabeverhandlungs-Protokolls vom 22.05.2015 der Ermittlungskommission Alpen wurde eine Packung Zopiclon CT für sechs Tabletten – davon fünf leer – aufgefunden. Eine weitere Packung in Form des Produktes Zolpidem 1mg, ein Hypnothika, verschrieben am 16.03.2015 von Herrn Salomon, wurde aber bei der Sicherstellung der Medikamente in seiner Düsseldorfer Wohnung am 26.03.2015 durch die Kripo Düsseldorf vollständig (also nicht angebrochen) sichergestellt. Folglich hatte er dieses Medikament gar nicht eingenommen. Dieser offensichtliche Widerspruch wird jedoch weder im weiteren gewürdigt, noch untersucht.

Es muss aber festgehalten werden, dass entgegen anderslautender Darstellung in den Medien aber offenbar auch irrtümlich bei Ermittlern und Staatsanwaltschaften die Ergebnisse der toxikologischen Untersuchungen an den Gewebe- und Haarproben von Andreas Lubitz eben keine gesicherten Schlussfolgerungen zulassen, dass er zum Unfallzeitpunkt unter dem akuten Einfluss von Psychopharmaka gestanden hat.

Es ist vielmehr davon auszugehen, dass Andreas Lubitz diese Medikamente während der Zeit seiner Krankschreibung in der Vorwoche, jedoch jeweils nicht während oder in unmittelbarer Zeit von aktiven Flugeinsätzen eingenommen hat. Hierfür spricht auch seine von der Polizei anlässlich der Durchsuchung der Düsseldorfer Wohnung sichergestellte Notiz: »Entscheidung Sonntag«.

---

[295] vgl. HA 07739
[296] vgl. HA 05452 (offenbar ein Zahlendreher in 2014), HA 05457

Andreas Lubitz war, was seine Flugdiensttauglichkeit anging, als sehr gewissenhaft bekannt, was wiederum durch seine Lebensgefährtin und andere Angehörige bestätigt wurde. Auch seine behandelnden Ärzte hatten keine Gründe daran zu zweifeln. Ihm war sicherlich bekannt, dass er unter dem direkten Einfluss der von ihm eingenommenen Substanzen nicht aktiv ein Flugzeug führen darf. Für die Zeiträume der Einnahme der Medikamente verfügte er über entsprechende Krankschreibungen, die er auch seinem Arbeitgeber vorgelegt hat. Dies ergibt sich klar aus der Akte und den von Germanwings an die Untersuchungsbehörden weitergeleiteten Krankmeldungen, die allesamt mit einem entsprechenden Eingangsstempel des Unternehmens versehen sind. Er wurde daher nicht zum Dienst eingeteilt und ist also auch während dieser Zeiten nicht geflogen.

Die Staatsanwaltschaft Düsseldorf behauptete aber in ihrer Presseerklärung vom 27.03.2015 in Bezug auf die am Vortag durchgeführte Hausdurchsuchung und dabei sichergestellter Unterlagen (Herv. d. Verf.):

> *»Der Umstand, dass dabei u.a. zerrissene, aktuelle und auch den Tattag umfassende Krankschreibungen gefunden wurden,* ***stützt nach vorläufiger Bewertung die Annahme, dass der Verstorbene seine Erkrankung gegenüber dem Arbeitgeber und dem beruflichen Umfeld verheimlicht hat.****«*[297]

Wie bereits zuvor unterlässt es die Staatsanwaltschaft jedoch auf entlastende Aspekte hinzuweisen oder aber Ihre Erkenntnisse später, hier insbesondere nach dem Vorliegen der toxikologischen Analysen, zu korrigieren bzw. zu relativieren.

[297] vgl. Oberstaatsanwalt Ralf Herrenbrück in »Presseerklärung II der Staatsanwaltschaft Düsseldorf zum Absturz des Fluges 4U 9525« vom 27.03.2015

Zwar ist es in Deutschland vorgeschrieben und allgemeiner Usus bei Angestellten, dass diese ihrem Arebitgeber bei Arbeitsunfähigkeit eine entsprechende ärztliche Bescheinigung aushändigen. Dies hat unter anderem auch Auswirkunmgen für die damit einhergehende Lohnfortzahlung im Krankheitsfall. Nirgendwo aber findet sich eine Vorschrift, dass wenn ein zuvor erkrankter wieder gesund ist, hier in analoger Anwendung: die fraglichen Medikamente abgesetzt hat, die ihn daran hinderten aktiv den Flugdienst auszuführen, er dann seinem Arbeitgeber zunächst eine entsprechende ärztliche »Gesundschreibung« vorzulegen hat.

Sogar das Germanwings FAQ[298] spricht explizit davon, dass durchaus die Möglichkeit besteht sich wieder gesund zu melden. Dort heisst es (Herv. d. Verf.):

> *»Denken Sie auch daran, sich **wieder gesund zu melden**; rufen Sie dazu bis spätestens 17:00 lt am Vortag Ihres nächsten Einsatzes bei der Planverwaltung an und melden sich wieder gesund.«*

Ganz offensichtlich hat Andreas Lubitz die fragliche, auf den Unfalltag ausgestellte Krankschreibung von seiner Hausärztin, der Allgemeinmedizinerin Richter-Polynice, ausgestellt bekommen. Diese umfasste den Zeitraum 12. bis 30.03.2015. In diesem Zeitraum war die behandelnden Ärztin aber urlaubsbedingt abwesend. Am 18.03. 2015 suchte Andreas Lubitz daher die Vertretung von Frau Dr. Richter-Polynice, Dr. Robert Homrich aus der Allgemeinmediziner-Gemeinschaftspraxis der Ärzte Homrich und Neuwald auf. Von diesem hatte er auch am 18.03.2015 eine Krankschreibung bis einschliesslich Sonntag, den 22.03.21015 erhalten, die ausweislich des Eingangsstemples[299] auch bei Germanwings vorgelegen hat.

---

[298] vgl SB 001-01390 ff
[299] vgl. HA 10594

Ausserdem war er noch bei dem ihm vertrauten Psychotherapeuten Salomon in Montabaur in Behandlung. Diesen hatte er noch am 16.03.2015 persönlich aufgesucht. Auch von diesem hatte er eine Krankschreibung, - vermutlich besonders in Hinblick auf die von Salomon verschriebenen Psychopharmaka. Diese Krankschreibung war bis einschliesslich Sonntag, den 29.03.2015 gültig.

Hierzu ist anzumerken, dass auch die Gemeinschafstpraxis Salomon/Dr. Klersy vom 18.03. bis zum 31.03.2015 urlaubsbedingt geschlossen war. Es ist aber aus naheliegenden Gründen nachvollziehbar, dass Andreas Lubitz es vorzog seinem Arbeitgeber die Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung eines Allgemeinmediziners, statt einer psychotherapeutischen Praxis vorzulegen.

Es ist aus Sicht von Andreas Lubitz also durchaus und irgendwelche Unterstellungen nachvollziehbar, dass er am Sonntag die Entscheidung getroffen hat, auf die weitere Einreichung von Krankmeldungen zu verzichten und sich wieder gesund zu melden. Die Medikamente hatte er offensichtlich abgesetzt. In diesem Zusammenhang sei auf die forensisch-toxikologischen Analysen aus Frankreich verwiesen (s.o.). Zum Unfallzeitpunkt stand er jedenfalls nicht unter dem aktuten Einfluss von Psychopharmaka oder anderen Medikamenten, die seine Flugdiensttauglichkeit beeinträchtigt hätten oder die dazu führen würden, seinen Flugeinsatz am 23. und am 24.03.2015 gar als »illegal« zu bezeichnen.

Es kann ja auch einem Autofahrer nicht unterstellt werden, der am Samstag übermässig Alkohol zu sich genommen hat und dann am Montag Abend, beim Führen eines Kraftfahrzeuges in eine Verkehrsunfall verwickelt wird, dass er zum Zeitpunkt des Unfall unter »Alkoholeinfluss« gestanden hätte und deswegen kein Fahrzeug hätte führen dürfen.

Besonders in der Medienberichterstattung und der Boulvardmedien wurden aber diese Hintergründe und Details in keinster Weise gewürdigt. Dies geht nach Ansicht des Gutachters allerdings wohl überwiegend auf die fehlende Klarstellung und grob vereinfachten Formulierungenn der ermittelnden Staatsanwaltschaft Düsseldorf in Ihren Mitteilungen und Statements zurück.

Solche unvollständigen und teilweise auch fehlerhaften Erkenntnisse wurden allerdings auch über die Medienbeobachtung und – auswertung der französischen Gendarmerie direkt in die in Frankreich laufenden Ermittlungen, offenbar sogar als gesicherte Erkenntnisse der Düsseldorfer Staatsanwaltschaft, übernommen. Dies ergibt sich jedenfalls aus den diesbezüglich von den französischen Gendarmen hierzu gefertigten Protokollen im französischen Teil der Ermittlungsakten, besonders hinsichtlich von Informationen der ersten Tage und Wochen. Es muss daher davon ausgegangen werden, dass die Kommunikation zwischen den Behörden, möglicherweise aufgrund der bestehenden Sprachbarrieren nicht optimal und der Schwere des Ereignisses gegenüber angemessen verlief.

Feststellung Nr. 33

Andreas Lubitz hat seine Krankheit nicht gegenüber seinem Arbeitgeber verheimlicht. Er war zuletzt von einem Allgemeinmediziner noch am 16.03.2015 ausgiebig untersucht und bis einschliesslich 22.03.2015 Arbeitsunfähig geschrieben worden. Früher ausgestellte Bescheinigungen über einen längeren Zeitraum waren damit überholt.

Feststellung Nr. 34

Zum Unfallzeitpunkt stand er auch nicht unter dem Einfluss von Medikamenten, die seine Flugdiensttauglichkeit nach jetzigen Erkenntnissen schwerwiegend beeinträchtigt, oder sogar seinen Flug-Einsatz illegal gemacht hätten.

VIII. 3. Rekonstruktion Flugbuch Andreas Lubitz

Da zu Beginn der Beauftragung und der Recherchen keine anderen Aufzeichungen in Form eines digitalen oder handschriftlichen Pilot-Logbuchs der von Andreas Lubitz vorgenommenen Flüge bei der Germanwings vorlagen, wurde sein Flugbuch auf der Grundlage der in der Ermittlungsakte aufgeführten Einsatzpläne (übermittelt von Germanwings an die Kripo Düsseldorf) rekonstruiert. Die Rekonstruktion erstreckt sich zunächst nur auf die Flüge, die Andreas Lubitz seit dem Erhalt seiner MPL am 11.02.2014 auf Maschinen der Germanwings als Pilot sowie auch als Passagier auf Maschinen der Lufthansa absolviert hat.

Dazu war es zunächst notwendig die Kennungen (Registry) der genutzten Maschinen zu erfahren. Diese sind im allgemeinen dem Betreiber (Germanwings) zwar bekannt, wurden aber nicht mit den an die Polizei oder die zivilen Flugunfalluntersuchungs-stellen (BEA und BFU) ausgehändigten Unterlagen übermittelt. Über einen Informanten, welcher Zugriff auf eine entsprechende Database bei GWI hat, erhielt ich dann die Kennungen zu den jeweiligen im Flugplan angegebenen Einsatztagen.

Auch konnten die Flugzeuge anhand ihrer Registrierung identifiziert werden, die in der Vergangenheit offiziell, - aber nicht notwendigerweise auch damit einhergehend öffentlich nachvollziehbar und/oder publiziert - Vorfälle durch »Fume Events« hatten. Diese Vorfälle sind in einer speziellen und nicht öffentlich zugänglichen Database erfasst, deren Inhalte offenbar auch bei parlamentarischen Anfragen in der Vergangenheit nicht offen gelegt wurden. Die hier aufgeführten Fälle erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, zumal hierzu teilweise vertraulich erhaltene Meldungen von einzelnen Besatzungsmitgliedern und/oder anderen den Vorfall meldenden Personen die Grundlage bilden. Es ist durchaus möglich, dass die inoffizielle Database der BFU eine weitaus höhere Zahl von gemeldeten Fällen auf diesen Flugzeugen aufweist.

Diese Daten wurden in eine Excel-Datei »**Flightlog Andreas Lubitz - Rekonstruktion**« in der letzten (zweiten) Spalte unter der »Fume Events» gemäss den jeweils von Andreas Lubitz geflogenen Flugzeugen erfasst. Sie ergänzen teilweise die beim Internet-Luftfahrtinformationsdienst AVHERALD.COM in dessen Database gemeldeten, verifizierten und dann erfassten Vorfälle dieser Art in der dieser Spalte vorausgehenden Spalte der Liste.

Der **Aviation Herald** kurz: AVHERALD ist ein von dem österreichischen Informatiker und Luftfahrt-Enthusiasten Simon Hrdecky seit 2008 betriebenes Internet-Informationsportal über Vor-, Zwischen- und Unfälle in der zivilen Luftfahrt. Hrdecky hat selber Software für in der Luftfahrt verwendete Steuerungscomputer entwickelt und vertrieben. Der AVHERALD geniesst in der Branche von allen Seiten hohes Ansehen und Anerkennung, ausser von Airlines, die diese Aktivitäten und besonders die Publikation aus verständlichen und naheliegenden Gründen nicht sehr schätzen.

Bevor ein Beitrag auf AVHERALD.COM veröffentlicht wird, muss er zuvor durch zwei unabhängige Quellen verifiziert worden sein, oder aber es liegen unzweifelhafte und gerichtsbelastbare Dokumente vor.

Die Berichtenden stammen aus allen Teilen der Branche. Sie umfassen Piloten, Flugbegleiter, Fluglotsen, Mechaniker, Mitarbeiter bei Behörden u.v.a., aber eben auch Passagiere.

Hrdecky betreibt auch ein Netzwerk von ADS-Receivern, mit deren Hilfe er Flugbewegungen bis auf dem Vorfeld von Flughäfen weltweit nachvollziehen kann.

Für die Validierung der Rekonstruktion des Flugbuches von Andreas Lubitz hat der Gutachter auf die Database des AVHERALD zurückgegriffen. Teilweise wurden durch Hradecky auch weitere Tiefenrecherchen in den AVHERALD zugesendeten, aber bisher nicht weiter bearbeiteten Meldungen in Bezug auf Maschinen durchgeführt, auf denen Andreas Lubitz eingesetzt war.

Eine weitere Tiefenrecherche, welche die Flugumläufe von Andreas Lubitz während seiner »Wartezeit« als Flugbegleiter im Dienst der Lufthansa betreffen, ist derzeit noch nicht abgeschlossen.

Das so erstellte »**Flightlog Andreas Lubitz - Rekonstruktion**« ist dem Gutachten als Anlage A beigefügt.

In einem weiteren Recherchezug erfolgte dann ein Cross-Check über die Database des AVHERALD. Demnach waren alle Angaben der Quelle konsistent mit tatsächlichen Flugbewegungen an den entsprechenden Tagen und mit den entsprechenden Flugzeug-Registrierungen.

In einem weiteren Arbeitsschritt erfolgte dann ein Abgleich mit bekannten und erfassten »Fume/Smell Events« auf den entsprechenden Maschinen. Hierzu wurden die beim AVHERALD erfassten und teilweise auch publizierten Vorfälle und darüber hinaus die behördlich gemeldeten Vorfälle in eine Excel-Datei übertragen.

So ergab sich das vorläufige Gesamtbild, das in meinen Augen sehr starke Indizien liefert, dass Andreas Lubitz überwiegend jedenfalls auf Maschinen der Germanwings eingesetzt war, die bereits durch »Fume/Smell Events« negativ in Erscheinung getreten waren oder später noch sind.

Darunter sind auch zahlreiche Vorfälle, bei denen es zu temporären oder auch anhaltenden Verletzungen von Besatzungsmitgliedern gekommen ist. In diesen Fällen hat der Gutachter direkt oder auch indirekt über Dritte Kontakt zu diesen Betroffenen aufgenommen bzw. diese lokalisiert. Einige wären im Bedarfsfall auch bereit ihre Krankenunterlagen (anonymisiert) zur Verfügung zu stellen.

Bei dem Treffen mit Kathrin G[redacted] am 17.09.2016 in Montabaur erfuhr der Gutachter dann, dass es entgegen der bisherigen Annahme doch noch eigene Aufzeichungen von Andreas Lubitz in seinem Cloud-basierenden Terminkalender gibt, auf den auch Kathrin G[redacted] jederzeit Zugriff hatte. Offenbar ist diese Cloud den Ermittlern entgangen, jedenfalls finden sich über deren Existenz in der Ermittlungsakte keinerlei Anhaltspunkte.

Mit Hilfe dieser Eintragungen konnte die Rekonstruktion erneut validiert und an einigen Stellen (Aircraft-changes / Route-Changes / Standby-Einsätze) ergänzt und korrigiert werden. Bei Neueinträgen erfolgte ebenfalls eine weitere Validierung der Flugzeuge durch Informanten die offiziellen Meldungen durch Dritte und den AVHERALD.

Auffällig ist in diesem Zusammenhang, dass Andreas Lubitz offensichtlich nach zwei aufeinanderfolgenden Einsätzen auf einem bestimmten Luftfahrzeug, welches in der Vergangenheit (bei Lufthansa) in mehrere Vorfälle mit dauerhaft verletzten Besatzungsmitgliedern involviert war, selbst erste Krankheitssymptome aufwies und sogar erstmalig seit Dienstbeginn am 01.03.2014 krank geschrieben wurde.

Hierbei handelt es sich speziell um die Flüge am 23.10.2014 auf dem Luftfahrzeug **D-AIQL**, sowie erneut am 05.11. und am 06.11.2014. Vom 23.11. bis 30.11.2014 ist Andreas Lubitz erstmalig seit Dienstbeginn bei Germanwings länger krank. Auffällig ist allerdings auch, dass 5 Tage nach dem ersten Flug auf diesem Flugzeug plötzlich keine Einträge (mit Ausnahme des 16.11.2014) mehr in seinem Cloud-Kalender verzeichnet sind. Die Einträge beginnen erst wieder am 04.12.2014.

Hier sollte geklärt werden, ob es Einträge gab und diese eventuell von ihm oder einer anderen Person (z.B. Kathrin G[redacted]) nachträglich gelöscht wurden. Eventuell gab es in diesem Zeitraum auch andere persönliche Aufzeichnungen von Andreas Lubitz.

Am 05.12.2014 kommt es in Düsseldorf zu einem auffälligen Flugzeugwechsel. Normalerweise bleiben die Besatzungen bei Germanwings auf den jeweiligen Maschinen bzw. fliegen diese zumindest wieder zurück zur Heimatbasis. Doch statt mit der bislang in Bezug auf »Fume Events« unauffälligen D-AGWY von Düsseldorf erneut nach Berlin-Tegel zu fliegen, erfolgt ein Wechsel auf die D-AKNN. Diese Maschine war seit 2010 bereits in neun »Fume Events« involviert, davon zwei im Jahr 2014, am 05.03.2014 und knapp zweieinhalb Monate zuvor am 23.09.2014 (ein weiteres (Nr.9) folgt am 31.10.2015).

Unmittelbar danach, am 06.12.2014 findet sich ein erster Eintrag darüber, dass Andreas Lubitz »Verzerrungen» wahrgenommen hat. Wiederum ein Tag später fliegt Andreas Lubitz in einen einwöchigen Kurzurlaub nach Abu Dhabi.

Knapp eine Woche nach seiner Rückkehr vermerkt er am 19.12.2014 »Verzerrungen um die HiFi-Anlage« und nur zwei Tage später, am 21.12.2014 »Beeinträchtigung besteht, trotzdem nach Flug auf Weihnachtsfeier, Halo vorhanden«

Auffällig sind nun seine Symptome, die ihn zu mehreren Arztbesuchen, zunächst überwiegend bei Augenärzten veranlassen, und seine weiteren Eintragungen. Im gesamten folgenden Zeitraum ist er bis auf Ausnahme eines Umlaufes am 27.12.2014 ausschliesslich auf Maschinen mit einer »Fume-Event«-Historie im Einsatz.

Ein ähnliches Bild zeigt sich auch im Januar 2015, mit Ausnahme des Umlaufes am 14.01.2015. Am 15.01.2015 meldet er sich krank und sucht einen Arzt auf.

Auch im Februar 2015 fliegt er überwiegend nur auf im Zusammenhang mit »Fume Events« erfassten Maschinen. Im Zeitraum vom 22.02.2015 bis einschliesslich 24.02.2015 ist er erneut krank gemeldet.

Im März 2015 absolviert er Flüge nur am 03.03.2015 auf einer bisher unauffälligen Maschine. Auffällig ist ein erneuter Flug am 10.03.2015 mit der D-AIQL (siehe oben). Drei Tage später (13.03. bis einschliesslich 22.3.2015) ist er krank gemeldet.

In einem weiteren Rechercheschritt wurden dann die Registrierungen der auffälligen Maschinen mit den Eintragungen im AMOS-Wartungssystem der Lufthansa-Technik abgeglichen. Diese Auswertung ist extrem umfangreich und daher zur Zeit noch nicht vollständig abgeschlossen. Es lässt sich aber schon jetzt festhalten, dass trotz behördlich gemeldeter Vorfälle oftmals nicht die vom Hersteller Airbus empfohlenen Wartungsschritte, insbesondere zur Dekontamination des Environmental Control Systems, also der Belüftungsanlage für Flugzeug und Kabine, durchgeführt wurden. Die Flugzeuge befanden sich mehrfach schon kurz nach einem Vorfall wieder im Einsatz, ohne dass eine Ursache für die Meldung identifiziert wurde. Dies trifft auch für solche Fälle zu, bei denen nachweislich Besatzungsmitglieder mit Symptomen in ärztliche Behandlung befanden oder aber sogar seitdem flugdienstuntauglich sind.

Die Hersteller und Betreiber, aber auch die Wartungsunternehmen stehen dem Phänomen von »kontaminierter Kabinenluft« skeptisch und hilflos gegenüber. Seit Jahrzehnten hierzu von Wissenschaftlern und Gewerkschaften geforderte, umfassende, länderübergreifende und vor allem unabhängige epidemologische Untersuchung des Problems liegt bislang nicht vor.

Stattdessen wird immer wieder auf die Ergebnisse industrieeigener oder aber auch von Behörden (einschliesslich der EASA) an die jeweils von der Industrie bereits involvierten Institute und Institutionen verwiesen. Solange von dort allerdings auch weiterhin kein Handlungsbedarf signalisiert wird, werden bestehende Verfahren, auch bei der Wartung, nicht angepasst[300].

[300] vgl. A. Heutelbeck, L.Budnik, X. Baur, *Health disorders after fume event Background*, Ramazini Days 2016, UMG Göttingen, Dezember 2016

Inzwischen weigern sich sogar Untersuchungsbehörden, wie beispielsweise die deutsche BFU, bei eingehenden Meldungen von Vorfällen überhaupt irgendwelche Ermittlungen einzuleiten. Offenbar sieht die Behörde keinen Handlungsbedarf. Dies kann aber angesichts des damit einhergehenden Gefährdungspotentials für in der Luftfahrt beschäftigte Arbeitnehmer und auch die beförderten Passagiere nicht sachgerecht sein.

Empfehlung Nr. 4:

Gegebenenfalls sollte man versuchen auch die von Andreas Lubitz zuvor als Flugbegleiter im Lufthansa Konzern vom 15.06.2011 bis 31.12.2013 durchgeführten Flüge in die weitere Auswertung hinsichtlich der Benutzung von Flugzeugen mit »Fume-Event-Historie« mit einzubeziehen.[301]

[301] BEA ABSCHLUSSBERICHT, März 2016, S. 17

VIII. 4. Weitere medizinisch-toxikologische Abklärungen

In seiner Eigenschaft als Luftfahrtjournalist hat sich der Gutachter bereits seit Anfang 2008 mit dem Phänomen der »kontaminierten Kabinenluft an Bord von Flugzeugen« beschäftigt. Er hat dazu im Auftrag der ARD in den Jahren 2009 bis 2014 mehrere Filmbeiträge erstellt und zahlreiche Artikel für Printmedien (u.a. die Welt, Welt am Sonntag) verfasst. Von 2013 bis Sommer 2015 realisierte er die inzwischen mehrfach preisgekrönte Dokumentarfilm-Produktion »Ungefiltert eingeatmet – Die Wahrheit über das Aerotoxische Syndrom«, deren englische Originalfassung am 15.07.2015 in Berlin uraufgeführt wurde, und die inzwischen in einer deutschen, englischen und einer französischen Sprachfassung als DVD erhältlich ist. Eine chinesisch-sprachige Untertitelung sowie eine spanische Sprachfassung werden im Sommer 2017 erscheinen. Im Film wurde neben einer historischen Dokumentation des Problems seit den frühen 50er Jahren auch der Fall des 2012 verstorbenen britischen Piloten Richard Mark Westgate dokumentiert. Westgate hatte zu Lebzeiten seinen Körper der Wissenschaft zum Zweck der Erforschung des bisher überwiegend unerforschten Problems vermacht. In einer Obduktion konnten gravierende Schädigungen im Gehirn, Nerven und dem Herzmuskelgewebe nachgewiesen werden.

Obwohl seitens der Luftfahrtindustrie auch weiterhin Zusammenhänge zwischen Vorfällen mit kontaminierter Kabinenluft (Fume- oder auch Smell- bzw. neuerdings auch Bad Air Events genannt) und in der Folge bei Flugpersonal und vereinzelt auch Passagieren aufgetretenen Symptomen und von Medizinern diagnostizierten Erkrankungen des Nervensystems, der Augen, der Lunge, der Extremitäten und des Gehirns sowie des Herzens geleugnet werden, ist das Problem real.

Im Dezember 2016 wurden erstmalig Studien des Universitätsklinikums Göttingen (UMG) publiziert, die aufzeigen, dass luftfahrtspezifische Schadstoffe in Blut- und Urinproben von Betroffenen nach Fume Events durch anerkannte Methodiken des Human-Biomonitorings nachgewiesen werden konnten[302]. Diese Stoffe sind nach Ansicht der Mediziner durchaus geeignet, die von den Betroffenen berichteten und darüber auch diagnostizierbaren Beschwerden auszulösen.

Wissenschaftler und Mediziner vermuten hier einen Zusammenhang. Nachgewiesen werden konnte jüngst auch durch die seit 2013 bestehende Ambulanz für »Fume Events« an dem Institut für Arbeits- und Sozial- und Umweltmedizin der Universitätsmedizin Göttingen (UMG), dass es konkrete Auswirkungen auf den menschlichen Organismus gibt, es also zu Vergiftungen durch solche Vorfälle kommen kann. Dies wurde bislang industrieseitig stets in Abrede gestellt. Bestätigt[303] wurden in diesem Zusammenhang auch die vorangegangen Forschungen und Publikationen des Biochemikers Professor Mohamed B. Abou-Donia von der Duke Universität in North Carolina, USA. Dieser hatte sich seit den 90er Jahren besonders mit den Auswirkungen von bei Fume Events freigesetzten Giftstoffen auf das menschliche Autoimunsystem beschäftigt. Er fand eine erhöhte Menge von ganz bestimmten Proteinen in Blutproben von Betroffenen[304].

Ein »Fume Event« wird in der medizinisch-wissenschaftlichen Literatur wie folgt beschrieben:

---

[302] vgl. C. Bornemann, A.Seeckts, M. Müller, A.Heutelbeck: Symptomatische Crewmitglieder nach inhalativer Intoxikation durch kontaminierte Kabinenluft, Tagungsband DGAUM 2016, S. 305 ff, ISBN: 978-3-9817007-2-5

[303] vgl. A.Heutelbeck, C. Bornemann, M.Lange, A. Seeckts, M.Müller, Acetylcholinesterase and neuropathy target esterase activities in 11 cases of symptomatic flight crew members after fume events, Journnal Of Toxicology And Environmental Health, Part A, Vol 79, Iss. 22-23, 2016

[304] vgl. Mohamed B. Abou-Donia, Martha M. Abou-Donia, Eman M. ElMasry, Jean A. Monro, and Michel F. A. Mulder, Autoantibodies to Nervous System-Specific Proteins Are Elevated in Sera of Flight Crew Members: Biomarkers for Nervous System Injury, Journnal Of Toxicology And Environmental Health, Part A, Vol 76, Iss. 6,2013

»Unter einem fume event versteht man einen Kabinenluftzwischenfall bzw. eine Kabinenluftkontamination, die zu einem akzidentielles Inhalationstrauma durch schädigende Stoffe in der Luft von Kabine und/oder Cockpit von Flugzeugen führt. Die technischen Ursachen dieser Kabinenluftkontaminationen sind technisch noch nicht gänzlich geklärt, diskutiert werden am ehesten Stoffe bzw. Stoffgruppen, die den Treibstoffen, Schmierstoffen oder der Hydraulik zuzuordnen sind. Wahrgenommen wird diese potentielle Belastung in der Regel als unangenehmer Geruch, in dessen zeitlichem Zusammenhang sich gesundheitliche Beeinträchtigungen verschiedenster Art entwickeln. Für die Diagnostik und Betreuung dieser Patienten stehen noch keine strukturierten Konzepte zur Verfügung.«[305]

Der Gutachter hat zum Zwecke der weiteren medizinisch-wissenschaftlichen Abklärung der Frage, ob evtentuell auch bei Andreas Lubitz kontaminierte Kabinenluft für die von diesem berichteten Symptome an den Augen ursächlich sein könnte, Kontakt zu den Medizinern und Wissenschaftlern der »Untersuchung Westgate« aufgenommen. Diese sind namentlich:

- der niederländische forensische Pathologe Dr. med Frank van de Goot
- der niederländische Flugmediziner Dr. med Michel Mulder
- der amerikanische Biochemiker Prof. Dr. Mohamed Abou-Donia

und andere Experten. Gemeinsam mit diesen Spezialisten sind weitere forensiche Untersuchungen geplant. Diese sind jedoch abhängig davon, welche Gewebeproben von Andreas Lubitz überhaupt noch vorhanden sind und ob diese von den Behörden zur Verfügung gestellt werden. Dies muss Gegenstand der Anträge in dem französischen Nebenklage-Verfahren sein.

[305] vgl. C. Bornemann, A.Seeckts, M. Müller, A.Heutelbeck: Symptomatische Crewmitglieder nach inhalativer Intoxikation durch kontaminierte Kabinenluft, S. 306, Tagungsband DGAUM 2016, ISBN: 978-3-9817007-2-5

VIII. 5. DNA-Profil der Eltern von Andreas Lubitz und seines Bruders

Um ein aussagekräftiges und insbesondere gerichtsverwertbares DNA-Profil in Bezug auf die vorhandenen oder nicht vorhandenen Abbau-Enzyme im Hinblick auf Organophosphate und andere bei »Fume Events« austretenden toxische Substanzen von Andreas Lubitz zu erstellen, wird idealerweise originäres Blut oder Muskelgewebe von diesem benötigt. Entsprechende Proben sollten auf jeden Fall bei den französischen Justizbehörden gesichert und vorschriftsmässig gelagert worden sein.

Organophosphate finden Verwendung in den luftfahrtspezifischen Ölen und Hydraulikflüssigkeiten[306]. Sie haben aber neurotoxische Wirkung, besonders auf bestimmte Risikogruppen, die diese Toxine nicht schnell genug oder auch gar nicht abbauen können. Inzwischen weiß man, dass aufgrund der Beschaffenheit der sogenannten Zapfluftsysteme in modernen Flugzeugen eigentlich konstant zwar extrem geringe Mengen, aber eben neurotoxisch wirkende Substanzen in die Atemluft an Bord gelangen können[307]. Im Cockpit ist dieses Risiko noch einmal höher als in der Passagierkabine, da dort systembedingt immer 100 % Zapfluft aus dem Triebwerk Nr. 1 eingeleitet wird (es sei denn ein Luftsystem ist abgestellt, dann sind es nur 100% aus dem verbleibenden System), während die Passagierkabine nur 60 % dieser Luft aus beiden Triebwerken erhält, die darüber hinaus rezirkuliert wird. Dabei geht die Kabinenluft durch spezielle HEPA-Filter, die allerdings ungeeignet sind solche Organophosphate heraus zu filtern.

Organophosphate können neben der Aufnahme durch die Atmung auch über die Haut aufgenommen werden. Ursprünglich wurden sie für den Einsatz in Kriegswaffen als Nervengifte entwickelt. Sie überwinden ohne Schwierigkeiten die Blut-Hirn-Schranke und können daher (in großen Mengen) innerhalb von Sekunden

---

[306] C. van Netten, V. Leung, *Comparison of the Constituents of Two Jet Engine Lubricating Oils and Their Volatile Pyrolytic Degradation Products,* Applied Occupational And Environmental Hygiene Vol. 15 , Iss. 3,2000

[307] vgl. Mark R. Montgomery, G. Thomas Wier, Franklin J. Zieve, M. W. Anders, *Human Intoxication Following Inhalation Exposure to Synthetic Jet Lubricating Oil,* Clinical Toxicology Vol. 11 , Iss. 4,1977

erheblichen Schäden im Nervensystem und besonders im Gehirn anrichten. Besonders können auch unvermittelt nach entsprechender Intoxikation kognitive Probleme auftreten[308]. Die Stoffe werden im Körper aufgenommen und anschließend metabolisiert. Dazu bedarf es einer bestimmten Gruppe von Enzymen in ausreichendem Mass. Diese helfen die Giftstoffe umzuwandeln und normal durch Schweiß und Urin wieder auszuscheiden.

Allerdings muss beachtet werden, dass der Effekt der Giftstoffe auch akkumulierend sein kann, dass heisst: wenn weiterhin Giftstoffe aufgenommen werden, kann der Körper diese nicht schnell genug abbauen und es kommt zu Symptomen. Seit den 90er Jahren wird das erzeugte Krankheitsbild auch als »aerotoxisches Syndrom« bezeichnet, es handelt sich dabei aber (noch) nicht um einen anerkannten und etablierten medizinischen Begriff[309].

Durch die forensisch-pathologischen Untersuchungen am Leichnam des ehemaligen British-Airways-Piloten (Airbus A320) Richard Mark Westgate († 2012) war es einem Team von Wissenschaftlern und Medizinern erstmalig möglich die Auswirkungen auf den Menschen gezielter zu erforschen und zu validieren. Diese Untersuchungen wurden von dem niederländischen Pathologen Dr. Frank van de Goot, dem Luftfahrt-Mediziner Dr. Michel Mulder, dem US-amerikanischen Biochemiker Professor Dr. Mohamed Abou-Donia und dem britischen Nano-Physiker Professor Dr. Jeremy Ramsden in 2013 bis Sommer 2014 durchgeführt. Die Ergebnisse wurden in einer peer-reviewten Studie publiziert. Da es sich bei Herrn Westgate um einen unnatürlich verstorbenen britischen Staatsbürger handelt, unterliegt die Ermitttlung seiner Todesursache und der daran beteiligten Umstände einem speziellen Untersuchungs– und Gerichtsverfahren nach britischem Recht. Den Vorsitz hat ein von ihrer Majestät

---

[308] vgl. Sarah Mackenzie Ross, *Cognitive function following exposure to contaminated air on commercial aircraft: A case series of 27 pilots seen for clinical purposes,* Journal Of Nutritional & Environmental Medicine Vol. 17 , Iss. 2,2008

[309] Carl R. Mackerer, Mary L. Barth, Andrew J. Krueger, Birbal Chawla, Timothy A. Roy, *COMPARISON OF NEUROTOXIC EFFECTS AND POTENTIAL RISKS FROM ORAL ADMINISTRATION OR INGESTION OF TRICRESYL PHOSPHATE AND JET ENGINE OIL CONTAINING TRICRESYL PHOSPHATE,* Journal Of Toxicology And Environmental Health, Part A Vol. 57 , Iss. 5,1999

der englischen Königin eingesetzter amtlicher Leichenbeschauer (Coroner) im Range und mit Vollmachten eines Untersuchungsrichters. Der zuständige Coroner in diesem Fall hat bereits im Frühjahr 2015 in einer amtlichen und öffentlichen Bekanntmachung sowohl British Airways als den Arbeitgeber von Richard Westgate, als auch die britische Luftaufsichtsbehörde CAA über die alarmierenden Erkenntnisse der Untersuchung informiert und zu einer Stellungnahme binnen 50 Tagen aufgefordert.

Auch bei Andreas Lubitz besteht die Möglichkeit, dass seiner Erkrankung und die von ihm wahrgenommenen Symptome auf eine solche Vergiftung mit kontaminierter Kabinenluft zurückzuführen sind. Hier gibt es mehrere Anhaltspunkte:

1. **Solche Vergiftungen können zu Problemen mit den Augen, der Netzhaut und dem Sehnerven führen, sie sind insbesondere von anderen Piloten und Flugbegleiter mehrfach berichtet worden. Sie finden sich auch in den im Zusammenhang mit den sogenannten »Sheepdipping-Skandalen« in England gewonnenen wissenschaftlichen Erkenntnissen[310].**

2. **Solche Vergiftungen können zu plötzlichem Leistungsabfall führen. Günter Lubitz hat einen solchen bei seinem Sohn und gemeinsamen sportlichen Aktivitäten ab Januar 2015 beobachtet.**

3. **Solche Vergiftungen können zu plötzlich auftretenden Wesensveränderungen führen, einschließlich Depressionen und Suizidbegehren.**

4. **Solche Vergiftungen werden in aller Regel aufgrund weit verbreiteter Unkenntnis, gerade im Bereich der Schulmedizin, oft falsch diagnostiziert (Hypochonder, Parkinson, MS, u.a.)**

---

[310] Royal College of Physicians and Royal College of Psychiatrists, *Organophosphate sheep dip – Clinical aspects of long term low-dose exposure,* November 1998, ISBN 1 86016 080 8

5. Im Zusammenspiel gerade mit Psychopharmaka kann es zu ausgeprägten und unerwünschten Nebenwirkungen kommen.

Um abzuklären, ob weitere Ermittlungen in diese Richtung überhaupt zielführend sind, wurde am 22.10.2016 mit Günter Lubitz und erneut am 28.10.2016 auch mit [redacted] vereinbart, dass zunächst das leicht verfügbare DNA-Profil der Eltern ermittelt wird. Würden beide Eltern zu der Gruppe gehören, die über ausreichend Enzyme zum Abbau dieser Toxine verfügen, bestünde nach Ansicht der niederländischen Experten Dr. med. Michel Mulder und des forensischen Pathologen Dr. Frank van de Goot nur eine geringe Wahrscheinlicheit, dass Andreas Lubitz zu einer der besonderen Risikogruppen gehört.

Die von den Eltern genommenen Blutproben haben ergeben, dass für Andreas Lubitz **ein stark erhöhtes Risiko** bestand zu der Gruppe zu gehören, welche die auftretenden Giftstoffe wohl nur schwer und bedingt über Zeit, oder eben überhaupt nicht abbauen können.

Gemäß des durch das ProHealth-InVitaLab in Holland erstellte DNA-Profil gehört der Vater Günter Lubitz zu der Gruppe der »intermediate metabolizers». Die Mutter [redacted] gehört jedoch zu der Gruppe von Menschen, die nur über eine sehr geringe Anzahl des erforderlichen Enzyms verfügt, und ist damit Teil einer erhöhten Risikogruppe[311].

Aufgrund einer von Dr. Mulder geführten Vergleichsliste (die auch die DNA-Profile der gesamten Familie von Richard Westgate, einschliesslich seines Zwillingsbruders umfasst) befindet sich [redacted] zwischen der Gruppe der »intermediate metabolizers« und der »poor metabolizers«. Zur letzteren Gruppe gehörende Personen können, wie Richard Westgate, die aufgenommenen Giftstoffe überhaupt nicht abbauen und erkranken daher zwangsläufig, abhängig von der aufgenommenen Dosis. Von Dr. Mulder erging daher der ärztliche Rat an [redacted] Flugreisen unbedingt zu meiden, der Vater solle sich ggf. mit einer speziellen Filtermaske schützen.

[311] vgl. DNA Analysen Ergebnisse und Schreiben von Dr. Michel Mulder vom 12.11.2016

Im Anschluss wurde auch ein DNA-Profil von dem Bruder von Andreas Lubitz, [redacted] erstellt. Auch er gehört zu der Gruppe von Menschen, welche die vorbenannte Stoffe nur mittelmäßig metabolisieren können[312]. Er ist damit einem erhöhten Risiko bei Fällen ausgesetzt, in denen kontaminierte Kabinenluft freigesetzt wird.

Von diesem Standpunkt und Erkenntnisstand her sollte unbedingt der Versuch unternommen werden, das genaue DNA-Profil von Andreas Lubitz in Bezug auf die Fähigkeit, diese Giftstoffe abzubauen, erhoben werden. Das ist auch die Ansicht des forensischen Pathologen Dr. van de Goot.

Das von der Familie hierfür zur Verfügung gestellte Material (Bartreste, Fingernägelabrieb, Haare u.a.) ist dafür leider nicht geeignet. Es könnte allenfalls in einem späteren Stadium ggf. zur Validierung einzelner Ergebnisse herangezogen werden.

Auf Anraten der mit der Abwicklung und Beerdigung der sterblichen Überreste der Opfer von Flug 4U9525 von Lufthansa beauftragten Firma Kenyon wurden die an die Familie übermittelten sterblichen Überreste von Andreas Lubitz leider eingeäschert, so dass eine Exhumierung nicht in Frage kommt.

Dr. van de Goot hat diesbezüglich einen Vorschlag skizziert, der nun ggf. mit Hilfe der zurückbehaltenen Proben, die bei der französischen Justiz vorhanden sind, weitere Untersuchungen ermöglichen könnte.

Entsprechende Anträge werden von der Familie Lubitz im Rahmen der beantragten Nebenklägerschaft (parti civil) in dem dort anhängigen Verfahren beim Gericht in Marseille gestellt. Der erste Antrag auf Zulassung als Nebenkläger wurde am 07.03.2017 von der Vorsitzenden Richterin abgewiesen.

Fristgerecht wurden gegen diesen Beschluss am 17. März 2017 die erforderlichen Rechtsmittel eingelegt.

---

[312] vgl. DNA-Analyse und Schreiben Dr. Michel Mulder vom 21.02.2017

IX. Auswertung der Medienberichterstattung

Die Medienberichterstattung wird derzeit als ein studentisches Forschungsprojekt an einer deutschen Hochschule unter Supervision des Gutachters durchgeführt. Dazu werden über 2.000 Seiten mit Online- und Zeitungsartikeln digital erfasst und über eine Worterkennungssoftware zu einer Database gesammelt. Dies erlaubt dann eine gezielte Suche nach Formulierungen, Quellen und Fakten durch alle erfassten Artikel.

Darüber hinaus wird versucht alle Online verfügbaren Videoinhalte ebenfalls zu erfassen und auszuwerten. Dies geschieht überwiegend in den Sprachen Deutsch, Englisch, Französisch und Spanisch und ist extrem zeitaufwendig.

Mit dem Abschluss dieser Arbeiten ist nicht vor Herbst 2017 zu rechnen, zumal gerade durch die Berichterstattung anlässlich des 2. Jahrestages und der in Berlin durchgeführten Pressekonferenz noch ein erheblicher neuer Anteil hinzu gekommen ist.

X. Conclusio

1. Durch die frühzeitige und unvollständige Verbreitung von ersten, ungesicherten und nicht validierten Erkenntnissen aus einem ersten, oberflächlichen Abhören des Cockpit-Voice Recorders durch die New York Times am Abend des 25. März 2015 wurden die Untersuchungen (kriminale und zivile Flugunfalluntersuchung) und Ermittlungen der Absturzursache sowie der dazu beitragenden Faktoren von Beginn an irreparabel kontaminiert.

2. Auf Seiten der zivilen und der kriminalen Ermittler, aber in der Folge auch bei den Medien und den Angehörigen der Opfer entstand somit ein »confirmation bias«, der einer objektiven und dem Erforderniss nach dem positiven Ausschussprinzip vorgehenden Untersuchung zuwider lief und eine solche unvoreingenommene Untersuchung geradezu nachhaltig verhinderte.

3. Durch die Fokussierung aller Ermittlungsansätze ausschliesslich auf die Person des Copiloten Andreas Lubitz wurden eventuell zum Unfallgeschehen beitragende und im Verantwortungsbereich Dritter liegende andere Aspekte vernachlässigt, bzw. gar nicht erst ermittelt oder untersucht.

4. Die spezifischen Erfordernisse der Verordnung (EU) 996/2010 in Bezug auf die »im Voraus getroffenen Regelungen« waren im Ereignisstaat Frankreich zum Zeitpunkt des Absturzes zwar offiziell verabschiedet, jedoch nicht ausreichend implementiert. Dies führte zu Schwierigkeiten in der Kommunikation zwischen ziviler Flugunfalluntersuchungsbehörde und den Organen der Justiz.

5. Aufgrund des Aufbaus des französischen Staats- und Rechtssystems kann man die gerichtlichen Untersuchung dort nicht als »unabhängige Untersuchung« bezeichnen. Richter und Staatsanwaltschaften handeln weisungsgebunden. Es steht zu befürchten, dass spezifische Informationen, wenn sie ein Unternehmen, an dem der französische Staat Anteile hält (z.B. Flugzeughersteller Airbus, die franz. Staatsfluglinie Air France etc.) betreffen,

nicht weitergeleitet werden dürfen, ggf. also auch nicht an eine ausländische Behörde.

6. Aus dem Abschlussvermerk der Düsseldorfer Staatsanwaltschaft geht hervor, dass Staatsanwalt Kumpa das Todesermittlungs-Verfahren, bzw. auch die anderen in diesem Zusammenhang anhängig gemachten Verfahren durch die Rechtsbeistände und/oder die Angehörigen bereits seit Sommer 2016 (11.08.2016) einstellen wollte und somit auch schon zu diesem Zeitpunkt den Entschluss gefasst hat, keine weiteren Ermittlungen durchzuführen. Dies ist bemerkenswert, zumal die mehr als 17.100 Seiten umfassende Akte erst zwei Monate zuvor in Form eines Datenträgers an die in das Verfahren involvierten Parteien, einschliesslich der Nebenkläger gegangen ist.

   Geht man von einer durchschnittlichen Lesezeit zur sorgfältigen Lektüre der Akte (inklusive Dokumenten in englischer, französischer und spanischer Sprache) von zwei Minuten pro Seite aus, benötigt man - rein rechnerisch - allein über 570 Stunden, also 71 Arbeitstage à acht Stunden = zweieinhalb Monate, um die Akte überhaupt vollständig zu lesen.

7. Offenbar hat es in diesem speziellen Fall keine gemeinsame Ermittlungsgruppe gegeben, obwohl eine Solche schon aufgrund der Art und Weise der Ermittlungen und des Sachverhaltes indiziert gewesen wäre. Vielmehr scheint es nach der Aktenlage so, dass Frankreich und Deutschland zwar über die Rechtshilfe Informationen und Ermittlungsergebniss ausgetauscht haben, aber defacto jedes Land seine »eigenen« Ermittlungen geführt hat.

8. Mehrere Versuche in Airbus-A320-Flugsimulatoren sowie in realen Flugzeugen haben ergeben, dass es rein ergonomisch höchst unwahrscheinlich ist, dass ein Pilot innerhalb von einer Sekunde (!) den Drehschalter von 38.000 Fuss auf 100 Fuss drehen und den Modus aktivieren kann. Die schnellsten Versuche betrugen immer noch eine Zeitspanne von mindestens 1.5 – 2.2 Sekunden. Es wäre also von daher

allenfalls plausibel, wenn die angeblich auf dem DFDR aufgezeichnete Zeitspanne bei mindestens zwei Sekunden läge. Der Gutachter hat insofern erhebliche Zweifel, dass Andreas Lubitz, der zudem Rechtshändler gewesen ist, mit der linken Hand in der Lage gewesen ist die Einstellung innerhalb der auf dem Datenschreiber aufgezeichneten einen Sekunde vorzunehmen und auch noch den Sinkmodus durch anschliessendes Ziehen am Drehschalter der Flight Control Unit zu aktivieren.

9. Die im Unfallbericht des BEA und bereits auch von Staatsanwalt Brice Robin am 26.03.2015 geäusserte Annahme, dass Andreas Lubitz das »Öffnen der Tür bewusst verhindert hat«, um dem Kapitän den Zutritt zu verwehren, kann nicht belegt werden und ist von daher rein spekulativ und war in Bezug auf die Aussage von Staatsanwalt Brice Robin vorschnell. Damit beruht diese Annahme bis heute auf keinerlei nachgewiesenen bzw. belegbaren und im Bericht konsequenterweise auch angeführten Fakten.

10. Es ist durchaus denkbar, dass vom Kapitän gar keine Eingabe des Notfall-Codes erfolgte und auch, dass Andreas Lubitz die Cockpit-Tür gar nicht absichtlich aktiv verriegelt hat, als der Kapitän wieder zurück ins Cockpit wollte. Nachdem die ihm die Tür nach dem ersten Anklingeln nicht geöffnet wird, benutzt er folglich das Interphone. Es kann daher auch nicht behauptet werden, Andreas Lubitz habe »vorsätzlich und aktiv« verhindert, dass der Kapitän wieder in Cockpit zurückkehren kann.

11. Der technische Zustand und die ordentliche Funktionsweise des Keypads für die Cockpittür wird bei Germanwings nur durch die Wartung und nur im Rahmen einer Wartungsmassnahme mit einem Intervall von allen 12.000 Flugstunden überprüft. Tägliche Checks vor Flugantritt, ob der »Notfallcode« funktioniert, finden nicht statt.

12. Das letzte Lufttüchtigkeitszertifikat für die Unfallmaschine D-AIPX, ausgestellt am 23. März 2015, ist - so wie es vorliegt, nicht aussagekräftig. Insbesondere

geht daraus nicht eindeutig hervor, ob die Dokumentation zum Luftfahrzeug (und damit das Luftfahrzeug) den gesetzlichen Erfordernissen entspricht. Hierzu müssten, wie von den französischen Behörden ursprünglich auch angefordert, alle vorausgegangenen Zertifikate und insbesondere die kompletten Wartungsunterlagen vorgelegt werden.

13. Auf der Liste der aufgeschobenen Wartungsarbeiten zum Luftfahrzeug D-AIPX befinden sich auch Massnahmen, die geeignet sind, Rückstände von »Kontamination« durch Öl und/oder Enteisungsflüssigkeit aus dem Kabinenluftsystem zu entfernen. Auch sollten beide Triebwerke getauscht werden. Dies ist im Hinblick auf evt. auftretende Undichtigkeiten und Leckagen von Dichtungen im Bereich des Kompressors des Triebwerkes von Bedeutung, da über solche Leckagen Triebwerksöl-Rückstände in das Zapfluftsystem gelangen und zu Kontamination der Kabinenluft führen können.

14. Bei der Wartung des Luftfahrzeuges D-AIPX ebenfalls aufgeschoben war eine anstehende Ausbesserung von Korrosionsschäden in einem kritischen Bereich der Cockpitscheibe.

15. Am Vortag vor dem Unfallflug wurde eine neue Softwareversion für das automatische Flugsteuerungssystem (FMGC) eingespielt worden. Das Update geht zurück auf Erkenntnisse aus Überprüfungen von Vorfällen im laufenden Betrieb mit Airbus-Flugzeugen durch den Hersteller. Es soll u.a. inkorrekte vertikale Flugprofile während non-Precision Anflügen und fehlerhafte laterale Flugpfadanzeigen im NAV Mode während Abflügen, fehlerhafte laterale Flugpfadanzeigen im NAV Mode und fehlerhafte Offsets von Postionsanzeigen vermeiden.

16. In Bezug auf die vom Flugdatenschreiber aufgezeichneten Daten über den Descent-Mode liegt hier ein technisches Problem vor, denn die beiden Flug-Modi können nicht gleichzeitig aktiv sein. Vielmehr lässt dies den Rückschluss auf einen möglicherweise relevanten Systemdefekt im Steuerungsystem der

D-AIPX zu. Diesem Aspekt müsste zumindest nachgegangen werden, was nicht der Fall war.

17. Statt einer einzigen präzisen Transkription des Cockpit-Voice-Recorders liegen vier verschiedene und voneinander abweichende Versionen vor. Diese sind teilweise nicht in der Originalsprache sondern nur eine Übersetzung. Es gibt deutsche und französische Versionen. Vollständig fehlt ein Transkript der den letzten 30 Minuten vorangegangenen Aufzeichnungen von immerhin 1.5 Stunden, somit also auch bereits dem Sinkflug in Richtung Barcelona.

18. Auf dem CVR-Transkript sind nach dem Verlassen des Cockpits durch den Kapitän keinerlei Geräusche vermerkt, die zwangsläufig beim Betätigen der Drehknöpfe an der FCU entstehen würden und zumindest zuvor offenbar aufgezeichnet und auch transkribiert wurden.

19. Es wird deutlich, dass sich die Untersucher des BEA schon sehr früh im Verlauf ihrer Untersuchung auf ein einziges mögliches Unfallszenario, nämlich einen von Andreas Lubitz willentlich und bewusst herbeigeführten Absturz fokussiert hatten.

    Wesentlich andere und möglicherweise »beitragende« Faktoren für einen Unfallverlauf, hier z.B. das Wetter, wurden nicht berücksichtigt oder deren Ausschluss nachvollziehbar begründet.

20. Die auf dem Cockpit-Voice-Rekorder aufgezeichnete Atemfrquenz von Andreas Lubitz legt den Verdacht nahe, dass seine Atmung zum Unfallzeitpunkt aus medizinischer Sicht als »Tachypneu« bezeichnet werden kann, also mit durchschnittlichen 26 Atemzügen pro Minute deutlich gegenüber einer normalen Atemfrequenz (20 Atemzüge pro Minute) angestiegen ist. Ursächlich hierfür, kann nach medizinischer Lehrauffassung der Umstand sein, dass der Körper vermehrt versucht CO_2 abzuatmen, ein komatöser Zustand, eine Somnolenz oder eine Bewusstlosigkeit.

21. Offenbar wurden falsche Wetterinformationen an die Ermittler der französischen Gendarmerie übermittelt. Es ist davon auszugehen, dass die »Karte Nr. 2« vom richtigen Datum, die vailde Karte für den Unfallflug ist. Andererseits ist fragwürdig, warum dieser Fehler bei dem sonst akribischen Vorgehen der französischen Gendarmerie nicht in den Akten thematisiert wurde.

22. Andreas Lubitz hat sich zu keinem Zeitpunkt wegen einer Depression in stationärer Behandlung befunden, auch nicht im Zeitraum 2008-2009, wie durch den Repräsentanten Deutschlands bei der Unfalluntersuchung, den BFU Mitarbeiter Dipl.Ing (FH) Johann Reuss fälschlich behauptet wird. Diese Fehlinformation fand ihren Niederschlag in allen Untersuchungen (kriminale, wie auch zivile Flugunfalluntersuchung) sowie den Medien und wurde bis heute, - wider besseren Wissens -, nicht korrigiert.

23. Der Unfall von Flug 4U 9525 wurde, der eigenen Logik und Argumentation des BEA Abschlussberichtes folgend, - also eine psychische Erkrankung des Copiloten Andreas Lubitz unterstellend, gemäss ICAO-Zuordnung falsch kategorisiert. Er hätte gemäß der anzuwendenden ICAO Zuordnung vielmehr als »Handlungsunfähigkeit des Piloten« (incapacitation) aufgrund eines »psychiatrischen Zustandes« (psychiatric condition) mit dem Schweregrad »vollständig« (complete) eingeordnet werden müssen.

24. Bei diesem Unfall hätten nach Empfehlung und Vorgaben der Zivilluftfahrtbehörde ICAO und deren völkerrechtlich verbindlichen Vereinbarungen und Richtlinien für die Untersuchung von Flugunfällen in Mitgliedsstaaten eine qualifizierte »Human Factors-Arbeitsgruppe« eingerichtet werden müssen. Diese hätte aus Experten der an der Untersuchung beteiligten Nationen gebildet werden können.

Dies war nicht der Fall. So wurde der Cockpit-Voice-Recorder nicht von «Human-Factors« - Experten analysiert, sondern nur von Ingenieuren.

25. Als der Flugdatenschreiber am 02. April 2015 gefunden wurde, war auch ein Mitarbeiter der BFU an der Unfallstelle.

26. Auch noch 14 Tage nach dem Absturz und ersten Analysen des Cockpit-Voice-Recorders gab es keine gemeinschaftliche oder eigene »human factors group«, obwohl zu diesem Zeitpunkt erhebliche Anhaltspunkte vorlagen, die zum Zwecke der Klärung und Aufklärung des Unfalls eine solche Expertengruppe indiziert hätten und dies auch durch die ICAO so vorgesehen ist (siehe Pkt. 24).

27. Bereits acht Tage nach dem Unfall wurde das BEA durch eine Anfrage des Gutachters auch auf eine mögliche und für den Ablauf des Ereignisses relevante vermutete Fehlfunktion des Cockpit-Tür-Keypads hingewiesen. Das BEA wollte diesen Umstand von den kooperierenden deutschen Kollegen der BFU weiter untersuchen lassen.

28. Die Untersuchung und Identifizierung von sterblichen Überresten von Besatzung und Insassen unterlag vollumfänglich den französischen Justizbehörden, in diesem Fall der Militärpolizei (Gendarmerie).

29. Piloten-Suizid ist bisher höchst selten in der Geschichte der zivilen Luftfahrt aufgetreten, besonders im Zusammenhang mit Passagiermaschinen.

30. In den meisten Fälle bei Piloten-Suizid konnte zumindest ein eindeutiges Motiv für eine solche Tat postuliert werden.

31. Bei der BFU gibt es einen Mitarbeiter (Karsten Severin), der dort die Funktion eines Human-Factor-Spezialisten inne hat und der neben seiner Ausbildung als Fluglehrer und Inhaber einer CPL (Commercial Pilot License) auch ein voll ausgebildeter sowie darüber hinaus an einer Hochschule (Bremen) lehrender Psychologe ist. Nach Kenntnis des Gutachters und der Auftraggeber wurde der Dipl.-Psych. Karsten Severin jedoch nicht in die Untersuchung auf Seiten der BFU eingebunden noch involviert. Auch war er nicht als Vertreter der

Behörde in der danach vom Bundesverkehrsministerium initiierten »Task-Force« als Mitglied oder Experte beteiligt, obwohl genau er bereits zu diesem Thema mit zwei führenden deutschen Universitäten geforscht und wissenschaftlich publiziert hatte.

32. Der BFU akkreditierte Beobachter, Dipl.-Ing. (FH) Johann Reuss, zog es vor externe und nicht über mindestens eine kommerzielle Fluglizenz verfügende Experten hinzuzuziehen, die darüber hinaus keine bisherige Erfahrung im Bereich der Flugunfalluntersuchung aufwiesen.

33. Mehrere Anträge und eindringliche Bitten seitens der Familie Lubitz, den Human-Factors-Experten und Psychologen Severin hinzuzuziehen oder zumindest als BFU-Betreuung nach der Verordnung (EU) 996/2010 zur Anhörung des Cockpit Voice Recorders durch die Familie zu entsenden, wurden von Reuss, teilweise auch unter nachweislich falschen Tatsachenbehauptungen (Herr Severin sei nicht in der Behörde als die Familie dort das CVR Transkript einsehen durfte) abgelehnt.

34. Bis auf die Teile der Akten der französischen Gendarmerie-Ermittler ist die Akte der Staatsanwaltschaft Düsseldorf zwar numerisch, aber nicht den Erfordernissen nach chronologisch aufgebaut. Dazu wäre es erforderlich gewesen, dass das zeitlich erste Dokument der Akte, »Sachverhalt« vom 24. März 2015, mit der Aktennummer HA 00047 das Dokument Nr. 1 bzw. HA 00001 sein müsste. Die vorliegende digitalisierte Akte lässt keinerlei nachvollziehbare und belastbare Rückschlüsse zu, wann genau welches Blatt der Akte hinzugefügt wurde bzw. wann es erstellt wurde und damit wann welche Erkenntnisse wirkliche erzielt wurden. Auch ist nicht nachvollziehbar, ob die digitalisierte Akte vollständig ist und insofern wirklich alle Dokumente in ihrer Reihenfolge des Zugangs an die Staatsanwaltschaft enthält.

35. Selbst eine individuelle »Loseblatt-Handakte« wird normalerweise fortlaufend nummeriert.

36. Aus der staatsanwaltschaftlichen Akte der Staatsanwaltschaft Düsseldorf ist so nicht nachvollziehbar, ob ggf. eine vollständigere »Zweitakte« existiert, welche weitere oder eventuell sogar Andreas Lubitz auch entlastende Ermittlungsergebnisse enthält.

37. Die Ermittlungsakte der Staatsanwaltschaft Düsseldorf erfüllt nicht die Voraussetzungen gemäß der gültigen Aktenordnung für Behörden des Landes Nordrhein-Westfalen.

38. Nach Auskunft von Staatsanwalt Kumpa befinden sich in seinem Büro ggf. »zur Einsicht« noch weitere Dokumente aus den Ermittlungen, die er jedoch nicht der digitalisierten Akte hinzu gefügt hat. Diese Akte konnte von der Familie und ihrem Rechtsbeistand am 29.12.2016 erstmalig in Augenschein genommen werden. Darunter befand sich u.a. auch ein kompletter Ausdruck der Facebook-Seiten von Andreas Lubitz.

39. Gemäß der Anordnung von Staatsanwalt Kumpa vom 26. März 2015 als Reaktion auf Medienberichte über die Pressekonferenz von Staatsanwalt Brice Robin in Marseille am gleichen Morgen wird bereits ab diesem Moment nur noch einseitig ermittelt.

40. Gemäß den eigenen Ausführungen von Staatsanwalt Christoph Kumpa handelt es sich bei dem hier zugrundeliegenden Verfahren nicht um ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren gegen Andreas Lubitz oder gegen die Germanwings, die Lufthansa AG oder Sonstige, sondern um eine »Todesermittlungsverfahren«.

41. Wie angesichts der in der staatsanwaltschaftlichen Akte klar dokumentierten Unsicherheit bis einschliesslich 25. Mai 2015, somit zwei Monate nach dem ersten Anhören des Cockpit-Voice-Recorders behauptet werden kann, Andreas Lubitz hätte bei vollem Bewußtsein das Flugzeug in suizidärer Absicht zumAbsturz gebracht, ist nicht nachvollziehbar. Die ermittelnden

Beamten stellten eindeutig fest, dass *»nicht nachzuweisen war, ob er auch bei Bewusstsein war«* (siehe auch Pkt. 20).

Gleiches trifft für die gleichlautenden Äusserungen und angeblichen Erkenntnisse der Staatsanwaltschaft Düsseldorf zu, die auch in allen Duchsuchungs- und Beschlagnehmebeschlüßen ihren Niederschlag gefunden haben.

42. Es ist nicht nachvollziehbar, wie polizeiliche Fotografien anlässlich der Hausdurchsuchung am 26. März 2015 in dem Haus der Familie Lubitz der Kriminalinspektion Montabaur überhaupt in die Ermittlungsakte gelangten, zumal diese Aufnahmen Räume abbilden, die nicht Gegenstand des Durchsuchungsbeschlusses gewesen sind. Auffällig ist in diesem Zusammenhang auch, dass die Staatsanwaltschaft auf die Frage, wie und durch wen diese Bilder aus der Akte später an die Medien gelangten, nicht eingeht. Normalerweise werden solche Bilder geschwärzt oder aber gehören grundsätzlich nicht in die entsprechende Akte.

43. Die Schlussfolgerung der Düsseldorfer Staatsanwaltschaft, dass bei Andreas Lubitz Probleme zum Unfallzeitpunkt bestanden, *»über die Andreas Lubitz offenbar nicht offen zu sprechen bereit war«,* ist durch nichts gerechtfertigt und geht fehl. Die Staatsanwaltschaft bezieht sich hierbei auf Schriftstücke aus dem Jahr 2008, also einem völlig anderen Zeitraum. Gemäß der Ausführungen in diesen Schriftstücken wird genau das Gegenteil dieser Hypothese belegt, nämlich dass Andreas Lubitz eben gerade im aktiven Austausch mit anderen über seine damaligen Probleme gestanden hat. Die Annahme der Staatsanwaltschaft ist somit falsch.

Dieser Umstand belegt erneut den massiven »confirmation bias«, also der falschen Bestätigungserwartung einer Annahme durch die Staatsanwaltschaft Düsseldorf, die sich auch durch das weitere Verfahren unkorrigiert fortzieht.

44. Die Staatsanwaltschaft baut maßgeblich ihre Erkenntnis auf die Aufzeichnungen des Cockpit-Voice-Recorders auf, der ihr aber bis heute (Datum des Gutachtens) gar nicht im Original oder einer Kopie vorliegt (siehe auch »Abschlussverfügung« vom 15.12.2016) und den sie nie gehört hat, geschweige denn durch externe Spezialisten hat auswerten lassen.

45. Hinsichtlich des Gesundheitszustandes von Andreas Lubitz ist auffällig, dass seitens der Ermittler (kriminal- und zivile Flugunfalluntersuchung) und der Staatsanwälte eine sehr frühe »Fixierung« auf die »depressive Phase« von Andreas Lubitz zu Beginn seiner Pilotenausbildung an der Lufthansa Pilotenschule in Bremen im Jahr 2008 erfolgt. Dies unterstützt den Eindruck, dass die Ermittler hierin das »veremeintliche Motiv« für die Andreas Lubitz unterstellte Ausführung der Tat vom 24. März 2015 zu sehen scheinen.

46. Es steht die Verdacht im Raum, dass aufgrund objektiv falscher Tatsachenbehauptungen in den Anträgen zu Durchsuchung und Beschlagnahme von Arztpraxen und Patientenakten durch die Staatsanwaltschaft Düsseldorf in grober Weise gegen die Grundzüge der ärztlichen Schweigepflicht und geschützte Rechtsgüter verstossen wurde.

47. Hinsichtlich der staatsanwaltschaftlichen Feststellung in Bezug auf das iPad, dass angeblich in der Düsseldorfer Wohnung durch die Kripo bei der Hausdurchsuchung am 26. März 2015 sichergestellt wurde und auf dem Andreas Lubitz in den Wochen vor dem Unfall angeblich ihn inkriminierende Suchenverläufe getätigt haben soll, ist festzuhalten: diese Annahmen sind falsch. Das iPad wurde nicht bei der Hausdurchsuchung in der gemeinsamen Düsseldorfer Wohnung von der Kripo dort sichergestellt. Es befand sich zu diesem Zeitpunkt im gewahrsam eines Dritten. Die entsprechenden Falschinformationen in der Akte an die französische Justiz, das BEA und die Medien wurden, - wider besseres Wissen - , bis heute nicht korrigiert.

48. Nicht der Vater des Copiloten, Günter Lubitz, hat am 27. März 2015 über den Rechtsanwalt Conrad der Düsseldorfer Kripo von Andreas Lubitz vor seinem Tod bestellte Bücher übergeben, sondern der Stiefvater von Kathrin G[redacted], der Lebensgefährtin von Andreas Lubitz.

49. Hinsichtlich dieser vorbenannten Bücher (Pkt. 48) ist auffällig, dass Andreas Lubitz diese Bücher, gemäss polizeilich-forensischer Datenauswertung bereits zwei Tage bevor ihm gegenüber der Therapeut Schmidt diese Bucheempfehlungen überhaupt ausgesprochen hatte, schon bestellt hatte.

50. Auffällig ist das der Browserverlauf des iPads, Asservat 1.1.1.1.13, am 16. März 2015 einen auffälligen Sprung auf den 20. September 2014 aufweist, also offenbar die Daten dazwischen fehlen.

51. Das iPad, Asservat 1.1.1.1.13, war gemäß Akten auf mehrere Personen registriert. Dies ist technisch bei einem Appel iPad nicht möglich und auch vom Hersteller aus nicht vorgesehen. Allerdings kann der Name eines Inhabers beliebig geändert werden.

52. Aus den Akten geht nicht hervor, wann und wie bei der Daten-forensischen Auswertung der polizeilich sichergestellten Computer, Laptops und iPads, so wie erforderlich die Checksummen überprüft wurden und wie die angeblichen Browserverläufe bei den jeweiligen Internet-Dienste-Providern gegengecheckt wurden. Sollte dies nicht erfolgt sein, haben diese Auswertungen keinerlei belastbare Relevanz.

53. Obwohl an der Absturzstelle zahlreiche Datenspeicher aus Mobiltelefonen und anderen Gegenständen mit Aufzeichnungsfunktionen (Bild und/oder Ton) gefunden und sichergestellt wurden, finden sich keinerlei Hinweise ob, und wenn ja, wann und wie diese ausgelesen bzw. rekonstruiert wurden.

54. Andreas Lubitz hat seine Krankheit nicht – wie ihm unterstellt wird - gegenüber seinem Arbeitgeber verheimlicht.

    Er war zuletzt von einem Allgemeinmediziner noch am 16.03.2015 ausgiebig untersucht und bis einschliesslich 22.03.2015 Arbeitsunfähig geschrieben worden. Früher ausgestellte Bescheinigungen über einen längeren Zeitraum waren damit, durch die Anamnese des zuletzt besuchten Mediziners, überholt. Diese Krankmeldung, bis einschliesslich Sonntag, den 22. März 2015 lag seinem Arbeitgeber Germanwings vor.

55. Zum Unfallzeitpunkt stand Andreas Lubitz nicht unter dem Einfluss von Medikamenten, die seine Flugdiensttauglichkeit nach jetztigen Erkenntnissen schwerwiegend beeinträchtigt, oder sogar seinen Flugeinsatz am Unfalltag illegal gemacht hätten. Die aus seinen Gewebeproben extrahierten Rückstände von psychoaktiven Medikamenten stammen aus dem Zeitraum vor dem 23. März 2015, also einem Zeitraum, in dem er diese Eingenommen hatte und deshalb auch, mit entsprechenden ärtzlichen Meldungen, krank geschrieben gewesen ist.

56. Aus der Rekonstruktion seines Flugbuches, gemäß der in der Akte befindlichen Angaben seines Arbeitgebers Germanwings ergibt sich, dass Andreas Lubitz seit Beginn seiner Tätigkeit für das Unternehmen im Frühjahr 2014 überwiegend auf Luftfahrzeugen der Gesellschaft eingesetzt gewesen ist, die über eine amtsbekannte »Historie« von sogenannten »fume events« (Vorfälle mit Verdacht auf Freisetzung nervenschädigender Giftstoffe durch das Zapfluftsystem) verfügen.

57. Die von Andreas Lubitz ab Dezember 2014 bei sich beobachteten Symptome an den Augen, wurden auch von anderen Betroffenen von »fume events« übereinstimmend beschrieben. Sie finden sich darüber hinaus auch in der Literatur im Zusammenhang mit den sogenannten »Sheepdipping-Skandalen« in England, bei denen Organophosphate zum Einsatz gekommen sind.

Solche Vergiftungen können zu plötzlichem Leistungsabfall führen. Der Vater, Günter Lubitz, hat einen solchen bei seinem Sohn und gemeinsamen sportlichen Aktivitäten (Laufen) ab Januar 2015 beobachtet.

Diese Vergiftungen können zu plötzlich auftretenden Wsensveränderungen führen, einschliesslich Depressionen und Suizidbegehren.

Sie werden in aller Regel aufgrund weit verbreiteter Unkenntnis, auch im Bereich der Schulmedizin und des medizinischen personals oft falsch diagnostiziert (Hypochoder, Parkinson, MS, psychosomatisch u.a.).

Im Zusammenspiel mit Psychopharmaka kann es zu ausgeprägten und unerwünschten Nebenwirkungen kommen.

58. Gemäß den Ende 2016/Anfang 2017 erstellten DNA-Profilen der Eltern und des Bruders besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit in Bezug auf das DNA-Profil von Andreas Lubitz, dass dieser zu der Gruppe der »intermediate« oder sogar »poor metaboliser« gehört, dass heisst, das er die bei »fume events« auftretenden Giftstoffe nur über Zeit oder möglicherweise sogar überhaupt nicht abbauen konnte. Genaueren Aufschluss hierüber ergeben allerdings nur weitere labor-forensische Analysen an den sichergestellten Gewebeproben.

HINWEIS:

DIESES GUTACHTEN WIRD FORTGESETZT UND GGF. UM NEUE ERKENNTNISSE FORTLAUFEN ERGÄNZT.

Bearbeitungstand 30. März 2017

ANHANG

Verzeichnis der verwendeten Literatur und textlicher Quellen

A) Akten der Staatsanwaltschaft Düsseldorf, Abschlussbericht BEA, behördliche Verlautbarungen, ICAO

[1] Haupt- und Nebenakten der »EK Alpen« zum »Flugzeugabsturz des Germanwings Fluges 4 U 9525 in den franz. Alpen» der Staatsanwaltschaft Düsseldorf, AZ 10 UJs 906/15, alle Bände und Sonderbände, insgesamt 16.086 Seiten

[2] BEA Abschussbericht D-AIPX vom 16.03.2016

[3] BEA Zwischenbericht D-AIPX vom 06.05.2015

[4] Pressekonferenz der Staatsanwaltschaft Marseille, Procurateur Brice Robin am 26.03.2015

[5] Abschlussvermerk Staatsanwaltschaft Düsseldorf, Aktenzeichen 10 UJs906/15 vom 11.8.2016 bis 15.12.2017, gezeichnet Kumpa Staatsanwalt

[6] Presseerklärung I der Staatsanwaltschaft Düsseldorf zum Absturz des Fluges 4U 9525 über den französischen Alpen vom 26.03.2015

[7] Presseerklärung II der Staatsanwaltschaft Düsseldorf zum Absturz des Fluges 4U 9525 über den französischen Alpen vom 27.03.2015

[8] Presseerklärung III der Staatsanwaltschaft Düsseldorf zum Absturz des Fluges 4U 9525 über den französischen Alpen vom 30.03.2015

[9] Presseerklärung IV der Staatsanwaltschaft Düsseldorf zum Absturz des Fluges 4U 9525 über den französischen Alpen vom 2.4.2015

[10] Presseerklärung V der Staatsanwaltschaft Düsseldorf zum Absturz des Fluges 4U 9525 über den französischen Alpen vom 29.10.2015

[11] ICAO - INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANISATION (1993). Human factors digest N° 7: investigation of human factors in accidents and incidents, Circular 240-AN/144. ICAO (Montreal, Canada), 1993

[12] ICAO Annex 13, Chapter 3. General, Objective of the Investigation

[13] Dienstaufsichtsbeschwerde Günter Lubitz an die Staatsanwaltschaft Düsseldorf vom 10.07.2016

[14] Eidesstattliche Versicherung des [redacted] zur Vorlage bei Gericht und Staatsanwaltschaft

[15] Beschluss des Kammergerichts Berlin vom 30.01.2017, AZ 10 U 192/15

B) Bücher, Akten, gedruckte Informationsquellen

[16] Adler, Lothar, *Amok - Geschichte und Ergebnisse aus psychiatrischer Perspektive*, in: Ralf Junkerjürgen und Isabella von Treskow (Hrsg.): *Amok und Schulmassaker: Kultur- und medienwissenschaftliche Annäherungen.* (2015)

[17] Finkenzeller, Karin, »*Im Namen der Grande Nation*« in: Die Zeit, Nr. 49 vom 02.12.2010

[18] Griffin, Thomas G.C et al, *Human Factors Models For Aviation Accident Analysis and Prevention*, (2015) ISBN 9781472432759

[19] Grossfeld B., »*Internationales und europäisches Unternehmensrecht*«, (1995)

[20] Julius, K.P., *Strafprozessordnung* (2009).

[21] Julius, Karl-Peter, Björn Gercke, Hans-Joachim Kurth, Michael Lemke, Helmut Pollähne, Erardo C. Rautenberg: *§ 10 StPO – Allgemeine Anwendungsvoraussetzungen.* in: *Strafprozessordnung,* Hüthig Jehle Rehm, (2009)

[22] Kopenhagen, W. et al., *Lexikon der Luftfahrt*, (1998)

[23] Löffler, Martin, et al, *Presserecht*, (2015)

[24] Lorenz, als Rezension von S. Gewaltig, *Die »action civile« im französischen Strafverfahren*, (1990)

[25] Nickerson, R. S., Confirmation bias: *A ubiquitous phenomenon in many guises. Review of General Psychology*, 2, (1998) 175–220. Doi:10.1037/1089-2680.2.2.175

[26] Merle/Vitu, *Procédure pénal*, Rdnr. 1064

[27] Scheiderer, J. Ebermann, H.J., *Human Factors im Cockpit.* (2011). Doi 10.1007/978-3-642-15167-5

[28] Schuberdt, Ch.H., *Flugunfälle – Flugunfalluntersuchung in Deutschland*, (1998)

[29] Schwark, Thorsten/Severin, Karsten/Grellner, Wolfgang, »*I am flying to the stars« – Suicide by aircraft in Germany*, in: Forensic Science International 179, e78-e78, doi: 10.1016/j.forsciint.2008.06.004

[30] Stefani/Levasseur/Bouloc, *Procédure pénal*, Rdnr. 466

C) weitere Berichte

[31] Abschlussbericht Airbus A330-203, F-GZCP, operiert von Air France, Flug AF 447 Rio de Janeiro – Paris, Bureau d'Enquetes et d'Analyses, Juli 2012

[32] AVHERALD, »Crash: Germanwings A320 near Barcelonnette on Mar 24th 2015«

[33] Germanwings Minimum Equipment List, MEL OPERATIONAL PROCEDURES, 9-52-51 Reinforced Cockpit Doors (CDLS), 09-52-51-04 A, CDLS Keypad, OM Part B. 0.8-9, 9.MO.52

[34] Landesärztekammer Baden-Württemberg, »Merkblatt zur ärztlichen Schweigepflicht«, Stand: Oktober 2009

[35] Lufthansa Technik Jahresbericht 2014

[36] Rapport de la commission d'enquête sur l'accident survenu le 20 janvier 1992 près du Mont Sainte-Odile (Bas Rhin) à l'Airbus A 320 immatriculé F-GGED exploité par la compagnie Air Inter (Flugunfallbericht Airbus A320-111 F-GGED operiert von Air Inter, Unfall vom 20.1.1992)

D) Online-Quellen

[37] http://www.aerosecure.de/lexikon/wartung-d-check.php

[38] http://www.airfleets.net/ficheapp/plane-a320-147.htm

[39] http://avherald.com/h?article=42380873&opt=0,

[40] https://www.bea.aero/docspa/2009/f-cp090601.en/pdf/f-cp090601.en.pdf

[41] https://www.bea.aero/en/the-bea/legal-context/

[42] https://www.bea.aero/docspa/1992/f-ed920120/htm/f-ed920120.htm

[43] https://www.bea.aero/docspa/2008/d-la081127.en/pdf/d-la081127.en.pdf

[44]https://beck-online.beck.de/?vpath=bibdata/ges/EWG_VO_996_2010/cont/EWG_VO_996_2010.htm; abgerufen am 06.03.2017

[45] http://www.bfu-web.de/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/2010/Bericht_10_5X018_A319_Koeln-Bonn_Geruch.pdf? (BFU Untersuchungsbericht 5X018-10, A319 Köln-Bonn vom 25.11.2013)

[46] http://www.bild.de/bild-plus/news/inland/flug-4u9525/letzte-notiz-enthuellt 46715266,view=conversionToLogin.bild.html

[47] http://www.bild.de/news/ausland/flug-4u9525/video-germanwings-sekunden-bis-zum-absturz-40376768.bild.html

[48] http://www.defense.gouv.fr/gendarmerie/gendarmeries-specialisees

[49] www.eccairsportal.jrc.ec.europa.eu (European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems)

[50] http://edition.cnn.com/2015/04/02/europe/france-germanwings-plane-crash-main/

[51] http://www.emsa.europa.eu/retro/Docs/marine_casualties/annex_13.pdf

[52] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:295:0035:0050:DE:PDF

[53] http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=URISERV%3Al33108

[54]http://www.faa.gov/data_research/research/med_humanfacs/oamtechreports/2010s/media/ 201402.pdf

[55] https://www.gesetze-im-internet.de/fluug/__2.html

[56] http://www.icao.int/MemberStates/Member%20States.English.pdf

[57] http://www.intlaviationstandards.org/Documents/OccurrenceCategoryDefinitions.pdf

[58] http://www.iprr.org/manuals/Annex13.html

[59] https://www.justiz.nrw.de/Gerichte_Behoerden/ordentliche_gerichte/Strafgericht/BesondereVerfahrensarten/adhaesionsverfahren/index.php

[60] http://www.lba.de/SharedDocs/Downloads/DE/B/Rechtsvorschriften/VO_996_2010.pdf?__blob=publicationFile&v=2 ; abgerufen am 06.03.2017

[61] http://www.lexexakt.de/glossar/zivilprozesswahrheit.php

[62] http://lexikon.stangl.eu/10640/confirmation-bias-bestaetigungsfehler-bestaetigungstendenz/

[63] https://www.linkedin.com/in/karsten-severin-9a91364/

[64] http://www.pprune.org/rumours-news/558654-airbus-a320-crashed-southern-france.html

[65] https://www.pschyrembel.de/Endogene%20Depression/K05PS/doc/

[66] http://en-de.sennheiser.com/news-sennheisers-noisegard-active-noise-reduction

[67] http://www.skybrary.aero/index.php/Pilot_Incapacitation

[68] http://www.timvanbeveren.de/?page_id=760

E) Sonstiges

[69] Flightlog Andreas Lubitz – Anlage A1

[70] Dokumentarfilm *»Ungefiltert eingeatmet – Die Wahrheit über das aerotoxische Syndrom«*, suju-films und tvbmedia productions, 2015

[71] *Service Bulletin A320-22-1462* : R/I, Airbus, Januar 2014

[72] *FAST, Airbus technical magazine*, # 52, August 2013, ISSN 1293-5476

[73] C. Bornemann, A.Seeckts, M. Müller, A.Heutelbeck, *Symptomatische Crewmitglieder nach inhalativer Intoxikation durch kontaminierte Kabinenluft,* Tagungsband DGAUM 2016, S. 305 ff, ISBN: 978-3-9817007-2-5

[74] C. Bornemann, A.Seeckts, M. Müller, A.Heutelbeck, *Symptomatische Crewmitglieder nach inhalativer Intoxikation durch kontaminierte Kabinenluft,* Tagungsband DGAUM 2016, S. 305 ff, ISBN: 978-3-9817007-2-5

[75] A.Heutelbeck, C. Bornemann, M.Lange, A. Seeckts, M.Müller, Acetylcholinesterase and neuropathy target esterase activities in 11 cases of symptomatic flight crew members after fume events, Journnal Of Toxicology And Environmental Health, Part A, Vol 79, Iss. 22-23, 2016

[76] Mohamed B. Abou-Donia, Martha M. Abou-Donia, Eman M. ElMasry, Jean A. Monro, and Michel F. A. Mulder, Autoantibodies to Nervous System-Specific Proteins Are Elevated in Sera of Flight Crew Members: Biomarkers for Nervous System Injury, Journnal Of Toxicology And Environmental Health, Part A, Vol 76, Iss. 6,2013

[77] A. Heutelbeck, L.Budnik, X. Baur, *Health disorders after fume event Background*, Ramazini Days 2016, UMG Göttingen, Dezember 2016

[78] Mark R. Montgomery, G. Thomas Wier, Franklin J. Zieve, M. W. Anders, *Human Intoxication Following Inhalation Exposure to Synthetic Jet Lubricating Oil,* Clinical Toxicology Vol. 11 , Iss. 4,1977

[79] Sarah Mackenzie Ross, *Cognitive function following exposure to contaminated air on commercial aircraft: A case series of 27 pilots seen for clinical purposes,* Journal Of Nutritional & Environmental Medicine Vol. 17 , Iss. 2,2008

[80] C. van Netten, V. Leung, *Comparison of the Constituents of Two Jet Engine Lubricating Oils and Their Volatile Pyrolytic Degradation Products,* Applied Occupational And Environmental Hygiene Vol. 15 , Iss. 3,2000

[81] Carl R. Mackerer, Mary L. Barth, Andrew J. Krueger, Birbal Chawla, Timothy A. Roy, *COMPARISON OF NEUROTOXIC EFFECTS AND POTENTIAL RISKS FROM ORAL ADMINISTRATION OR INGESTION OF TRICRESYL PHOSPHATE AND JET ENGINE OIL CONTAINING TRICRESYL PHOSPHATE,* Journal Of Toxicology And Environmental Health, Part A Vol. 57 , Iss. 5,1999

[82] Royal College of Physicians and Royal College of Psychiatrists, *Organophosphate sheep dip – Clinical aspects of long term low-dose exposure,* November 1998, ISBN 1 86016 080 8

[83] Email-Korrespondenz Günter Lubitz mit der BFU

[84] Email-Verkehr Tim van Beveren – BEA vom März/April 2015

[85] Korrespondenz ProHealth Medical Lab und Dr. Michel Mulder

Bildnachweise

1. Titelblatt	Airbus A320 D-AIPX	Sebastien Mortier
S. 28	Procureur de la Republique Brice Robin	Ruoppolo Guillaume dpa / picture alliance
S. 29	Thomas Winkelmann und Carsten Spohr	Guillaume Horcajuelo dpa / picture alliance
S. 44	Francois Hollande Clement Mahoudeau	dpa / picture alliance
S. 92	Flugverlauf	BEA Abschlussbericht
S. 95	Kippschalter Door Locking A320	tvbmedia productions
S. 97	Buzzer noise recording	BEA Abschlussbericht
S. 100	Germanwings Minimum Equipment List	Germanwings OM
S. 102	DFDR Parameter Printout	Akte StA Düsseldorf HA 00924
S. 104	Gehäuse DFDR	BEA Abschlussbericht
S. 106	Auszug BEA Transkript	Informantenschutz
S. 108	FCU	Airbus / BEA Abschluss- Bericht
S. 113	Arnaud Desjardins	picture alliance / dpa
S. 115	TEMSI BASSE ALTITUDE CHART	Akte StA Düsseldorf HA 00771
S. 116	EUROC SIGNIFICANT WEATHER CHART	Akte StA Düsseldorf HA 00772
S. 118	EUROC SIGNIFICANT WEATHER CHART	Meteo France
S. 119	Clear Air Turbulence	tvbmedia productions
S. 124	Coffin Corner	tvbmedia productions
S. 125	Primary Flight Display – Coffin corner	tvbmedia productions

S. 139	Auszug Krankenakte A. Lubitz	Akte StA Düsseldorf HA 10528
S.147	Bergungsarbeiten an der Absturzstelle	Picture alliance /AP Photo
S. 170	Johann Reuss (BFU)	dpa / picture alliance
S. 186	Christoph Kumpa	Rolf Vennenbernd dpa / picture alliance
S. 241 – 243	Lufthansa Leasing Austria	Tim van Beveren
S. 248	Sitzplan A320 Germanwings	Akte StA Düsseldorf HA 09411

Abkürzungsverzeichnis / Glossar

ACP	Audio Control Panel
ACARS	Aircraft Communication Addressing and Reporting System
AeMC	Aero-Medical Centre
ALPA	Air Line Pilots Association
AME	Aero-Medical Examiner (Flugmedizinischer Sachverständiger)
AOM	Aircraft Operation Manual
AsMA	Aerospace Medical Association
ATC	Air Traffic Control (Flugverkehrskontrolle)
BÄK	Bundesärztekammer
BFU	Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur
CISM	Critical Incident Stress Management
CIAIAC	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (Spanische Sicherheitsuntersuchungsstelle)
CDLS	Cockpit Door Locking System
CVR	Cockpit Voice Recorder
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile (Französische Behörde für Zivilluftfahrt)
DLH	Deutsche Lufthansa AG
EASA	European Aviation Safety Agency (Europäische Agentur für Flugsicherheit)
FCU	Flight Control Unit
FDR	Flight Data Recorder (Flugdatenschreiber)
GPWS	Ground Proximity Warning System
GWI	Germanwings

IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization (Internationale Zivile Luftfahrtorganisation)
JAA	Joint Aviation Authorities
KHK	Kriminial-Hauptkommissar
LBA	Luftfahrt-Bundesamt
LFT	Lufthansa Flight Training
MEL	Minimum Equipment List
MMEL	Master Minimum Equipment List
OM	Operation Manual – Operations-Handbuch
PF	Pilot Flying (Steuernder Pilot)
PFD	Primary Flight Display
PM	Pilot Monitoring
PNF	Pilot Not Flying
QAR	Quick Access Recorder
REV	Tauglichkeitszeugnis ausgestellt nach einer weitergehenden Überprüfung / andere Bedeutung: Revision
SSRI	Selective Serotonin Re-uptake Inhibitors
StA	Staatsanwaltschaft
VC	Vereinigung Cockpit

Umrechnungen:

1 ft	=	1 Fuss	= 0,30 m
1nm	=	1 nautische Meile	= 1,85 km
1 kt	=	1 Knoten	= 1,85 km/h