

Tim van Beveren

Luftfahrt-Journalist
und Sachverständiger

██████████
D - ██████ Berlin

Tel.: 030 - ██████

Fax: 0321 - ██████

Email: ██████



Auftraggeber: Familie Lubitz

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 » <i>Tribunal correctionnel</i>« (Strafgericht)	...73
II. 6.12.	Der » <i>Cour d'assises</i>« (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. FESTSTELLUNGEN (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 Tablets Apple iPad 3 (A1416)«	...209
VI. 1.	Die Hypothese vom »geplanten Suizid« sowie der »Cockpit-Tür-Recherche«	...209
	<i>Feststellung Nr. 31</i>	...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 Ausschlussprinzip² 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 verzernte Informationssuche, d. h., eine bewusste Suche nach Informationen, die die Vorannahmen 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 Zwischenbericht 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 Sonderkommission »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 Kammergerichts³ 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 ersetzen⁴.

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 darf⁵. 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 verfassungsrechtlichen 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, Richtlinie 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 Tod⁶. Zu dieser Auffassung kommt auch die Düsseldorfer Staatsanwaltschaft in ihrem Abschlussvermerk zu dem Verfahren 10 UJs 906/15 vom 15.12.2016⁷.

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 Betroffenen 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 ist⁸. Sie schließt dagegen nicht aus, dass eine Verdachtslage beschrieben und bewertet wird⁹.

Den Medien wird presserechtlich zugestanden, Behauptungen prinzipiell auch dann aufstellen zu dürfen, wenn sie noch nicht gerichtsfest zu beweisen sind¹⁰, sonst könnten sie ihre Funktion, Fehlentwicklungen in Staat und Gesellschaft zu beobachten und mitzuteilen, nicht wahrnehmen¹¹.

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 wird¹². 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 herausstellt¹³. **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 ist¹⁴, 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 Medien¹⁵.

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 festzustellen¹⁶.«

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 festgestellt¹⁷ ...«

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 übergeben¹⁸. 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 Richtlinien und Anleitungen¹⁹ 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 Goldbach 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 an 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, insbesondere 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 Germanwings²¹ 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 solche »Fume/Smell« Vorfälle involviert waren und zu denen es Meldungen und Berichte gibt.

In einem weiteren Rechschritt wurden die jeweiligen 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 Wartungsschritte²² 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 plausible 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 »Incapacitation²³« möglich machen könnten.

Aus diesem Grund wurde versucht zu ermitteln, wie hoch die Wahrscheinlichkeit ist, dass Andreas Lubitz zu den bisher bekannten Risikogruppen²⁴ 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 Landungen²⁵. 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 nicht²⁶.

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 Goldbach in Betracht kommen, für die es jedoch keinerlei fundierte Anhaltspunkte gegeben hat. Im Gegenteil, Kathrin Goldbach 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

