

## 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 Ermittlungsergebnisse 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 betrug 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 Positionsanzeigen 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 Steuerungssystem 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 Atemfrequenz 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<sub>2</sub> 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 valide 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 (kriminalrechtliche, 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 wirklich 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 zum Absturz 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 Durchsuchungs- und Beschlagnahmebeschlüssen 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 ist*«, 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 Goldbach, 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 Buchempfehlungen 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 Apple 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 jetzigen 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 ärztlichen 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, das 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.**

*Bearbeitungsstand 30. März 2017*