

**Tim van Beveren**

Luftfahrt-Journalist  
und Sachverständiger

# GUTACHTEN

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

AM 24.März 2015

Foto: Sebastien Mortier

**Auftraggeber: Familie Lubitz**

**Auftrag vom: 16.Juli 2016**

**Berlin, den 30.März 2017**

---

**Gutachten Nr.: con471/17-01ver. d**

## **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

<b>II. 6.9.</b>	<b>Grundsätze und Grenzen der Sachverhaltserforschung</b>	...68
<b>II. 6.9.1.</b>	<b>Verfassungsrechtliche Vorgaben in Frankreich</b>	...68
<b>II. 6.9.2.</b>	<b>Verknüpfung von Ermittlungen</b>	...70
<b>II. 6.9.3.</b>	<b>Folgen unzulässiger bzw. fehlerhaft angewandter Ermittlungsmaßnahmen</b>	...70
<b>II. 6.10.</b>	<b>Die Gesetzgebungsmotive</b>	...72
<b>II. 6.11.</b>	<b>Das » <i>Tribunal correctionnel</i>« (Strafgericht)</b>	...73
<b>II. 6.12.</b>	<b>Der » <i>Cour d'assises</i>« (Schwurgericht)</b>	...73
<b>II. 6.13.</b>	<b>Ermittlungsverfahren</b>	...74
<b>II. 6.14.</b>	<b>Untersuchung</b>	...75
<b>II. 6.15.</b>	<b>Das Urteil</b>	...75
<b>II. 6.16.</b>	<b>Die Rolle der Europäischen Kommission</b>	...75
<b>II. 6.17.</b>	<b>Welchen Zweck hat ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren?</b>	...76
<b>II. 6.18.</b>	<b>Welche Schritte umfasst das strafrechtliche Ermittlungsverfahren?</b>	77
<b>II. 6.19.</b>	<b>Einstellung des Verfahrens</b>	...79
<b>II. 6.20.</b>	<b>Der Verweisungsbeschluss</b>	...80
<b>II. 6.21.</b>	<b>Anklageerhebung</b>	...81
<b>II. 7.</b>	<b>Grenzübergreifende Rechtshilfe in Strafsachen</b>	...82
	<b>Feststellung Nr. 4</b>	...84
<b>III.</b>	<b>DIE ZIVILE FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG DURCH DAS BEA</b>	...85
<b>III. 1.</b>	<b>Durchführung</b>	...85
<b>III. 2.</b>	<b>Schwerwiegendere Beispiele für Fehler</b>	...94
<b>III. 2.1.</b>	<b>Cockpit-Tür</b>	...94
	<b>Feststellung Nr. 5</b>	...97
	<b>Feststellung Nr. 6</b>	...100
<b>III. 2.3.</b>	<b>DFDR</b>	...101
	<b>Feststellung Nr. 7</b>	...102
<b>III. 3.</b>	<b>CVR</b>	...104
	<b>Feststellung Nr. 8</b>	...106
<b>III. 4.</b>	<b>Wetter</b>	...113

<b>Feststellung Nr. 9</b>	...121
<b>Empfehlung Nr. 1</b>	...127
<b>III. 5. Die Unfallmaschine und ihre Wartung</b>	...129
<b>III. 6. Gravierende Widersprüche hinsichtlich des Gesundheitszustandes von Andreas Lubitz zum Zeitpunkt des Unfalls:</b>	...135
<b>III. 6.1. Flugdienstuntauglichkeit</b>	...135
<b>Feststellung Nr. 10</b>	...142
<b>III. 6.2. Pilot Incapacitation</b>	...143
<b>III. 6.2.1. Definition</b>	...143
<b>III. 6.2.2. Beschreibung</b>	...143
<b>III. 6.2.3. Prävention von Incapacitation</b>	...145
<b>IV. Zivile Flugunfalluntersuchung: Human Factors</b>	...147
<b>IV. 1. Vorgaben</b>	...147
<b>Feststellung Nr. 11</b>	...153
<b>Feststellungen Nr. 12 – 15</b>	...156
<b>IV. 2. Pilotensuizid</b>	...158
<b>Feststellungen Nr. 16 – 20</b>	...162
<b>IV. 3. FESTSTELLUNGEN (auf der Grundlage der vorhandenen Daten)</b>	...165
<b>IV. 4. FAZIT: DIE ZIVILE UNFALLUNTERSUCHUNG</b>	...167
<b>IV. 5. Diskussion</b>	...168
<b>V. ERMITTLUNGSAKTE DER STAATSANWALTSCHAFT DÜSSELDORF</b>	...172
<b>V. 1. Vorbemerkung</b>	...172
<b>V. 2. Aufbau der Akte / Aktenordnung der Staatsanwaltschaft</b>	...176
<b>Feststellungen Nr. 21 – 24</b>	...179
<b>V. 3. »Zustandekommen des Verfahrens«</b>	...181
<b>V. 4. Fragen aufgrund von Unklarheiten</b>	...184
<b>V. 5. »Anlass zur Aufnahme eigener Ermittlungen«</b>	...187
<b>Feststellungen Nr. 25 – 26</b>	...188
<b>Feststellung Nr. 27</b>	...189

<b>V. 6.</b>	<b>»Vollstreckung der Durchsuchungsbeschlüsse«</b>	...192
	<b>Feststellung Nr. 28</b>	...192
	<b>Feststellung Nr. 29</b>	...193
<b>V. 7.</b>	<b>Ärztliche Schweigepflicht</b>	...194
<b>V. 7.1.</b>	<b>Grundlagen</b>	...194
<b>V. 7.2</b>	<b>Schweigepflicht des Arztes gegenüber Behörden</b>	...200
<b>V. 7.3.</b>	<b>Patientenakten und Anamnesen von Ärzten und konsultierten Psychiatern bzw. Psychologen</b>	...204
	<b>Feststellung Nr. 30</b>	...207
<b>VI.</b>	<b>»Auswertung der Tablets Apple iPad 3 (A1416)«</b>	...208
<b>VI. 1.</b>	<b>Die Hypothese vom »geplanten Suizid« sowie der »Cockpit-Tür-Recherche«</b>	...208
	<b><i>Feststellung Nr. 31</i></b>	...210
<b>VI. 2.</b>	<b>Erfassung von drei iPad-Asservaten</b>	...212
<b>VI. 3.</b>	<b>Browserverlauf gemäß polizeilich-forensischer Auswertung</b>	...219
	<b>Feststellung Nr. 32</b>	...232
	<b>Empfehlung Nr. 2</b>	...234
<b>VI. 4</b>	<b>Interessenkollision</b>	...235
<b>VII.</b>	<b>Anfrage BKA / Französisches Rechtshilfeersuchen</b>	...236
<b>VII. 1.</b>	<b>Blatt H 00064</b>	...236
<b>VII. 2.</b>	<b>Lufttüchtigkeits-Bescheinigung und der Eigentümer</b>	...238
<b>VII. 3.</b>	<b>Rechtshilfeersuchen - Blatt HA 00139</b>	...242
<b>VII. 4.</b>	<b>„fake news“-Videoauswertung</b>	...245
	<b>Empfehlung Nr. 3</b>	... 247
<b>VII. 5.</b>	<b>Angebliche Freundin »Maria W.«</b>	...248

<b>VIII.</b>	<b>Eigene Recherchen-Ergebnisse bis Dezember 2016</b>	...249
<b>VIII. 1.</b>	<b>»CVR-Leak«</b>	...249
<b>VIII. 2.</b>	<b>Medikamente und Krankschreibungen</b>	...252
	<b>Feststellung Nr. 33</b>	...258
	<b>Feststellung Nr. 34</b>	...259
<b>VIII. 3.</b>	<b>Rekonstruktion Flugbuch Andreas Lubitz</b>	...260
	<b>Empfehlung Nr. 4</b>	...266
<b>VIII. 4.</b>	<b>Weitere medizinisch-toxikologische Abklärungen</b>	...267
<b>VIII. 5.</b>	<b>DNA-Profil der Eltern von Andreas Lubitz und seines Bruders</b>	...270
<b>IX.</b>	<b>Auswertung der Medienberichterstattung</b>	... 276
<b>X.</b>	<b>Conclusio</b>	...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 eingestuftten 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*)<sup>1</sup>, der einer objektiven und dem

---

<sup>1</sup> »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 machen müsste, eine verzerrte 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

Erfordernis nach dem positiven Ausschlussprinzip<sup>2</sup> 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 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.

---

geringe Bereitschaft von Menschen, einmal aktualisierte Vorannahmen zu verwerfen.« Quelle: <http://lexikon.stangl.eu/10640/confirmation-bias-bestaetigungsfehler-bestaetigungstendenz/>

<sup>2</sup> 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.

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<sup>3</sup> 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.

---

<sup>3</sup> 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<sup>4</sup>.**

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<sup>5</sup>. 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 Presscodex 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

---

<sup>4</sup> 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>

<sup>5</sup> 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 Tod<sup>6</sup>. Zu dieser Auffassung kommt auch die Düsseldorfer Staatsanwaltschaft in ihrem Abschlussvermerk zu dem Verfahren 10 UJs 906/15 vom 15.12.2016<sup>7</sup>.

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.

---

<sup>6</sup> vgl.: BGB § 1 sowie Ableitung aus § 1922

<sup>7</sup> 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 ist<sup>8</sup>. Sie schließt dagegen nicht aus, dass eine Verdachtslage beschrieben und bewertet wird<sup>9</sup>.

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

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<sup>12</sup>. 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<sup>13</sup>. **Dem Leser bzw. dem Zuschauer oder Zuhörer ist allerdings die Unsicherheit der Sachlage offenzulegen.**

<sup>8</sup> vgl. BVerfGE 74, 358, 371; 82, 106, 114 f., 117, 119 f.

<sup>9</sup> 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).

<sup>10</sup> vgl. Soehring/Seelmann-Eggebert, NJW 2000, 2466; BGH, Urt. v. 12.05.1987 – VI ZR 195/86 – NJW 1987, 222

<sup>11</sup> vgl. BGH, Urt. v. 03.05.1977 – VI ZR 36/74 – BGHZ 68, 331

<sup>12</sup> vgl. RixE. in: MünchKommBGB, 6. Aufl. 2012, Anhang zu § 12, Rdn. 163

<sup>13</sup> 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<sup>14</sup>, 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<sup>15</sup>.

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:

---

<sup>14</sup> 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

<sup>15</sup> (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 Vorfalzeitpunkt gerade nicht diagnostizierten Depression (ist) nicht festzustellen<sup>16</sup>.«**

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<sup>17</sup>...«**

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<sup>18</sup>. 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 Anleitungen<sup>19</sup> 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.

<sup>16</sup> Abschlussvermerk Staatsanwaltschaft Düsseldorf 10 UJs 906/15, S. 7

<sup>17</sup> Abschlussvermerk Staatsanwaltschaft Düsseldorf 10 UJs 906/15, S. 8

<sup>18</sup> vgl. HA 09801, Vernehmung ██████████ vom 26.03.2015

<sup>19</sup> 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. [REDACTED] [REDACTED] 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)<sup>20</sup> von Andreas Lubitz wieder hergestellt.

Dazu wurden die Angaben der Germanwings<sup>21</sup> 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 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 Wartungsschritte<sup>22</sup> 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 [REDACTED] Flugmediziner Dr. [REDACTED], ist es durchaus in Betracht

---

<sup>20</sup> 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, 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.

<sup>21</sup> vgl. HA 09726 ff

<sup>22</sup> 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.

zu ziehen, dass Andreas Lubitz durch »kontaminierte Kabinenluft« gesundheitlich beeinträchtigt wurde. Solche Beeinträchtigungen können nach bisherigen medizinischen Erkenntnissen durchaus einen akkumulierenden Effekt aufweisen, 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 »Incapacitation<sup>23</sup>« möglich machen könnten.

Aus diesem Grund wurde versucht zu ermitteln, wie hoch die Wahrscheinlichkeit ist, dass Andreas Lubitz zu den bisher bekannten Risikogruppen<sup>24</sup> für solche Fälle gehört. Dr. █████ 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<sup>25</sup>. 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

---

<sup>23</sup> vgl. Gutachten Kapitel III.6.2. Pilot Incapacitation

<sup>24</sup> Abhängig von der individuellen Fähigkeit die bei Kontaminationsereignissen auftretenden neurotoxisch wirkenden Giftstoffe abzubauen hat Dr. █████ drei Gruppen aufgestellt. Hierbei werden mittels DNA Untersuchungen speziell die folgenden Gen-Codes für Abbaus-Enzyme betrachtet (CYP2B6\*4, CYP2C19\*2, CYP2C19\*3, PON1\_M55L und PON1\_Q192R) und mit den jeweiligen Ergebnissen anderer bisher bekannter und untersuchter Fälle verglichen.

<sup>25</sup> vgl. Email-Korrespondenz Dr. █████ vom 21.02.2017

wirtschaftliche Überlegungen, die durch den Verlust der Fluglizenz, eingetreten wären, gab es nach Ansicht der Staatsanwaltschaft nicht<sup>26</sup>.

Aus Sicht des Gutachters würden hier einzig persönliche Motive im Zusammenhang mit der Beziehung von Andreas Lubitz zu seiner Lebensgefährtin [REDACTED] in Betracht kommen, für die es jedoch keinerlei fundierte Anhaltspunkte gegeben hat. Im Gegenteil, [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

[REDACTED]

---

<sup>26</sup> vgl. HA 00036 unten, Staatsanwaltschaft Düsseldorf vom 08.04.2015

## 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<sup>27</sup>. 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 Barcelonnette 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)<sup>28</sup> 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*

<sup>27</sup> vgl. AVHERALD, » Crash: Germanwings A320 near Barcelonnette on Mar 24th 2015«

<sup>28</sup> vgl. BEA Abschlussbericht 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 (Zutrittsstür zum Cockpit, Sidestick, Sicherheitskamera) wurden ebenfalls im oberen Teil der Unfallstelle gefunden.*

*Der untere Teil der Unfallstelle roch stark nach Kerosin.*

*Der CVR<sup>29</sup>, QAR<sup>30</sup> und der FDR<sup>31</sup> 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.«<sup>32</sup>*

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<sup>33</sup>.

<sup>29</sup> (Anm. d. Verf.) CVR = Cockpit Voice Recorder, Sprachaufzeichnungsrekorder

<sup>30</sup> (Anm. d. Verf.) QAR = Quick Access Recorder,

<sup>31</sup> (Anm. d. Verf.) FDR = Flight Data Recorder, Flugdatenschreiber

<sup>32</sup> vgl. BEA Abschlussbericht D-AIPX, S. 30

<sup>33</sup> 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<sup>34</sup>.

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<sup>35</sup>.

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

Die französische Flugunfalluntersuchungsbehörde, das Bureau d'Enquêtes des Analyse (BEA) erklärte, dass es sieben Flugunfalluntersucher in das Absturzgebiet entsendet hätte und kündigte für den 25. März um 16:00 Uhr MEZ eine Pressekonferenz an<sup>37</sup>.

---

<sup>34</sup> vgl. AVHERALD, » Crash: Germanwings A320 near Barcelonnette on Mar 24th 2015«

<sup>35</sup> vgl. AVHERALD, » Crash: Germanwings A320 near Barcelonnette on Mar 24th 2015«

<sup>36</sup> vgl. AVHERALD, » Crash: Germanwings A320 near Barcelonnette on Mar 24th 2015«

Die deutsche Flugunfalluntersuchungsbehörde, die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) erklärte, dass sie drei Flugunfalluntersucher an die Absturzstelle entsendet habe<sup>38</sup>.

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<sup>39</sup>.

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.

---

<sup>37</sup> vgl. AVHERALD, » Crash: Germanwings A320 near Barcelonnette on Mar 24th 2015«

<sup>38</sup> vgl. AVHERALD, » Crash: Germanwings A320 near Barcelonnette on Mar 24th 2015«

<sup>39</sup> vgl. BEA Abschlussbericht 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 geplatze Cockpitscheibe gegeben, erklärte das BEA: »*Wir haben keine solchen Informationen erhalten.*<sup>40</sup>«

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 letzten 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<sup>41</sup>. 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<sup>42</sup>. 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 ██████████ zugeordnet wird.

---

<sup>40</sup> 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>

<sup>41</sup> vgl. Pressekonferenz der Staatsanwaltschaft Marseille, Procureur Brice Robin am 26.03.2015

<sup>42</sup> vgl. HA 05127



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

Am 26.03.2015 bestätigte die Lufthansa in einer gemeinsamen Pressekonferenz mit Germanwings, dass der Kapitän über eine 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 sollte** 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 öffnen 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<sup>43</sup> zum gegenwärtigen Stand der Ermittlungen:

---

<sup>43</sup> 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 veröffentlicht die Staatsanwaltschaft Düsseldorf folgende Presseerklärung<sup>44</sup>:

---

<sup>44</sup> 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 veröffentliche die Staatsanwaltschaft Düsseldorf folgende Presseerklärung<sup>45</sup>:

---

<sup>45</sup> 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<sup>46</sup>.**

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.

---

<sup>46</sup> 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.

Grundsätzlich ist aber in diesem Zusammenhang festzuhalten, dass Daten auf öffentlichen Flugverfolgungsportalen wie »Flight-Tracker« und »Flightradar 24« keine verlässlichen und validierten Daten enthalten. Die Genauigkeit dieser Daten ist immer abhängig von der Anzahl der Empfänger auf die das System Zugriff hat und die Interpolation der Daten und Positionen. Immer wieder kommt es hier zu »Mapshifts«, d.h. die angeblichen geografischen Positionen weichen ab. So war beispielsweise die letzte Position von Flug MH 17, die Boeing 777 der Malaysian Airways lange Zeit nach dem Absturz in der Ukraine auf den Seiten von Flight-Radar24 nahe Rostov am Don positioniert. Validierte und präzise Daten (auch ADS-B) ergeben sich nur aus militärischen und zivilen Luftverkehrsaufzeichnungen. Die militärischen Daten über Flug 4U9525 liegen leider nicht vor.

## II. FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG

### Definitionen, Grundlagen und Besonderheiten

Ein »**Flugunfall**« ist vorherrschender 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<sup>47</sup>. 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**<sup>48</sup>« 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*

<sup>47</sup> siehe: <http://www.icao.int/MemberStates/Member%20States.English.pdf>

<sup>48</sup> 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 akkreditierte 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«.<sup>49</sup>

---

<sup>49</sup> vgl. S. 86 des Gutachtens

## 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<sup>50</sup>. 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<sup>51</sup>, veröffentlicht am 12. November 2010 und am 2. Dezember 2014 in Kraft getreten<sup>52</sup>.

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 Richtlinie 94/56/EU wurde inzwischen aufgehoben und durch die EU-Verordnung Nr. 996/2010 ersetzt<sup>53</sup>.

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<sup>54</sup>:

*»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:*

---

<sup>50</sup> vgl. BGBl. II 1956, S. 411

<sup>51</sup> vgl.: [http://www.lba.de/SharedDocs/Downloads/DE/B/Rechtsvorschriften/VO\\_996\\_2010.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](http://www.lba.de/SharedDocs/Downloads/DE/B/Rechtsvorschriften/VO_996_2010.pdf?__blob=publicationFile&v=2) ; abgerufen am 06.03.2017

<sup>52</sup> vgl.: : Geltungszeitraum gemäß Beck-Online Datenbank: [https://beck-online.beck.de/?vpath=bibdata/ges/EWG\\_VO\\_996\\_2010/cont/EWG\\_VO\\_996\\_2010.htm](https://beck-online.beck.de/?vpath=bibdata/ges/EWG_VO_996_2010/cont/EWG_VO_996_2010.htm); abgerufen am 06.03.2017

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

<sup>54</sup> siehe: [https://www.gesetze-im-internet.de/fluug/\\_2.html](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<sup>55</sup>.

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) [REDACTED]

[REDACTED] stellte<sup>56</sup>, 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.«***

<sup>55</sup> vgl. : <https://www.bea.aero/en/the-bea/legal-context/>

<sup>56</sup> 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<sup>57</sup>.

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.

---

<sup>57</sup> 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<sup>58</sup>.** 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<sup>59</sup>, 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.

<sup>58</sup> vgl. Verfassung der Französischen Republik vom 4.1.1958, Art. 64 und 65

<sup>59</sup> <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<sup>60</sup> 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

---

<sup>60</sup> 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.«<sup>61</sup>**

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<sup>62</sup>:

*»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*

<sup>61</sup> vgl. Karin Finkenzeller in Die Zeit, Nr. 49: »Im Namen der Grande Nation« vom 02.12.2010

<sup>62</sup> 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. 1<sup>bis</sup> 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 Beweis Zwecken 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<sup>63</sup> zur Konvention von Chicago festgelegt. Sie werden durch Empfehlungen der ICAO regelmäßig ergänzt.

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

---

<sup>63</sup> [http://www.emsa.europa.eu/retro/Docs/marine\\_casualties/annex\\_13.pdf](http://www.emsa.europa.eu/retro/Docs/marine_casualties/annex_13.pdf)

<sup>64</sup> 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<sup>65</sup>. 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, unzureichenden 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.

---

<sup>65</sup> 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<sup>66</sup>.

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.<sup>67</sup>

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.

---

<sup>66</sup> siehe: § 158 StPO.

<sup>67</sup> 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 unmittelbar 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<sup>68</sup>.

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<sup>69</sup>. 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.

---

<sup>68</sup> vgl.: § 160 II StPO

<sup>69</sup> 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<sup>70</sup>«, die »Privatsphäre<sup>71</sup>« oder das »Post- und Fernmeldegeheimnis<sup>72</sup> «) 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

<sup>70</sup> vgl. Art. 13 GG

<sup>71</sup> vgl. Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 GG

<sup>72</sup> 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.<sup>73</sup>

**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**

---

<sup>73</sup> 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<sup>74</sup>.**

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.<sup>75</sup>«*

---

<sup>74</sup> vgl.: BGB § 1 sowie Ableitung aus § 1922

<sup>75</sup> 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.**