

VIII. 2. Medikamente und Krankschreibungen

Gemäss der toxikologischen Auswertung von am Unfallort aufgefundenen Gewebe- und Körperfragmenten von Andreas Lubitz hat dieser, bedingt durch den Mangel an zeitnahen Blut- und Gewebe-Analysen, in einem nicht mehr näher zu bestimmenden Zeitraum verschiedene Medikamente aus der Gruppe der Psychopharmaka eingenommen.

Auch bei der Hausdurchsuchung in der gemeinschaftlichen Wohnung von Andreas Lubitz und [REDACTED] am 26.03.2015 wurden mehrere Packungen von Medikamenten aus der Gruppe der Psychopharmaka gefunden und sichergestellt²⁹⁶.

Hierbei handelte es sich um ein Fläschchen mit 20mg/ml von Escitalopram, einem Antidepressiva. Dieses enthält insbesondere den Wirkstoff Citalopram. Dieser Wirkstoff wurde wiederum auch in den am Unfallort aufgefundenen Gewebeproben der sterblichen Überreste von Andreas Lubitz festgestellt²⁹⁷.

In einer nicht näher bezeichneten »Fleischprobe« (PM-033-COCKPIT-0001-TOX) wurde 2,8 ng/g und in Blutflüssigkeit aus der »Luftröhre« (PM-033-COCKPIT-0002) 1,4 ng/ml des Wirkstoffes Citalopram nachgewiesen. Nach Aussage mehrerer auf diesen Umstand angesprochenen Psychiater und Neurologen handelt es sich dabei um Rückstände, die auf eine Einnahme von »geringen therapeutischen Dosen« zu einem Zeitpunkt einige Tage vor dem Unfallflug, aber keinesfalls um die Einnahme dieser Medikamente unmittelbar vor oder während des Unfallfluges schliessen lassen.

Citalopram gehört zu der Gruppe der sogenannten SSRI's, psychogenen Medikamenten also, die besonders wegen ihrer sehr guten allgemeine Verträglichkeit schon bei geringen Symptomen verschrieben werden.

²⁹⁶ vgl. HA 00034

²⁹⁷ vgl. HA 07719 bzw. FG 002984

In der chemisch-toxikologischen Analyse von Gewebe- und Haarproben wurden geringe Konzentrationen von Citalopram und Mirtazapin nachgewiesen. Das toxikologische Gutachten der französischen Toxikologen kommt dabei in bezug auf die Analyse der Haarproben zum dem Schluss:

»(Citalopram) ...wurde in den Probenahmen in deutlich niedrigeren Konzentrationen ermittelt, als bei einer täglichen Behandlung mit diesem Antidepressivum vorliegen würden.«

und

»(Mirtazapin) ...wurde in den Probenahmen in niedrigeren Konzentrationen ermittelt, als bei einer regulären Behandlung mit diesem Antidepressivum beobachtet worden wäre.²⁹⁸«

Im Fazit des toxikologischen Gutachtens des Labors TOXLAB in Paris vom 17.06.2015 heisst es:

»Zum Zeitpunkt des Todes hatte Herr Andreas LUBITZ sehr wahrscheinlich Antidepressiva in nicht-toxischen Konzentrationen im Blut (sie wurden bei den Proben im Fleisch und in der Luftröhre in niedrigen bis mäßigen Konzentrationen gefunden).

Es ist unmöglich zu sagen, ob die zirkulierenden Blutkonzentrationen therapeutisch waren, und daher ist es unmöglich zu sagen, ob die Antidepressiva kurz vor dem Tod wirksam waren oder nicht. '

Es gab sehr höchstwahrscheinlich kein Beruhigungsmittel in seinem Blut (Abwesenheit in den Fleischstücken) zum Zeitpunkt des Todes.

Die Ergebnisse der Analysen der Haare sind kompatibel mit einer unregelmäßigen Einnahme der gefundenen Antidepressiva (Mirtazapin und

²⁹⁸ vgl. HA 07737

Citalopram) und mit einer gelegentlichen Einnahme eines Beruhigungsmittels (Zopiclon).²⁹⁹«

Es wird aber sowohl im BEA-Abschlussbericht behauptet, in den Gewebeproben wären Rückstände des Schlafmittels Zopiclon gefunden worden. Andreas Lubitz war zwar am 17.02.2015³⁰⁰ dieses Mittel von einer Hausärztin verschrieben worden. Als Asservat 1.1.1.2.1.4 gemäss des Übergabeverhandlungs-Protokolls vom 22.05.2015 der Ermittlungskommission Alpen wurde eine Packung Zopiclon CT für sechs Tabletten – davon fünf leer – aufgefunden. Eine weitere Packung in Form des Produktes Zolpidem 1mg, ein Hypnotika, verschrieben am 16.03.2015 von Herrn Salomon, wurde aber bei der Sicherstellung der Medikamente in seiner Düsseldorfer Wohnung am 26.03.2015 durch die Kripo Düsseldorf vollständig (also nicht angebrochen) sichergestellt. Folglich hatte er dieses Medikament gar nicht eingenommen. Dieser offensichtliche Widerspruch wird jedoch weder im weiteren gewürdigt, noch untersucht.

Es muss aber festgehalten werden, dass entgegen anderslautender Darstellung in den Medien aber offenbar auch irrtümlich bei Ermittlern und Staatsanwaltschaften die Ergebnisse der toxikologischen Untersuchungen an den Gewebe- und Haarproben von Andreas Lubitz eben keine gesicherten Schlussfolgerungen zulassen, dass er zum Unfallzeitpunkt unter dem akuten Einfluss von Psychopharmaka gestanden hat.

Es ist vielmehr davon auszugehen, dass Andreas Lubitz diese Medikamente während der Zeit seiner Krankschreibung in der Vorwoche, jedoch jeweils nicht während oder in unmittelbarer Zeit von aktiven Flugeinsätzen eingenommen hat. Hierfür spricht auch seine von der Polizei anlässlich der Durchsuchung der Düsseldorfer Wohnung sichergestellte Notiz: »Entscheidung Sonntag«.

²⁹⁹ vgl. HA 07739

³⁰⁰ vgl. HA 05452 (offenbar ein Zahlendreher in 2014), HA 05457

Andreas Lubitz war, was seine Flugdiensttauglichkeit anging, als sehr gewissenhaft bekannt, was wiederum durch seine Lebensgefährtin und andere Angehörige bestätigt wurde. Auch seine behandelnden Ärzte hatten keine Gründe daran zu zweifeln. Ihm war sicherlich bekannt, dass er unter dem direkten Einfluss der von ihm eingenommenen Substanzen nicht aktiv ein Flugzeug führen darf. Für die Zeiträume der Einnahme der Medikamente verfügte er über entsprechende Krankschreibungen, die er auch seinem Arbeitgeber vorgelegt hat. Dies ergibt sich klar aus der Akte und den von Germanwings an die Untersuchungsbehörden weitergeleiteten Krankmeldungen, die allesamt mit einem entsprechenden Eingangsstempel des Unternehmens versehen sind. Er wurde daher nicht zum Dienst eingeteilt und ist also auch während dieser Zeiten nicht geflogen.

Die Staatsanwaltschaft Düsseldorf behauptete aber in ihrer Presseerklärung vom 27.03.2015 in Bezug auf die am Vortag durchgeführte Hausdurchsuchung und dabei sichergestellter Unterlagen (Herv. d. Verf.):

*»Der Umstand, dass dabei u.a. zerrissene, aktuelle und auch den Tattag umfassende Krankschreibungen gefunden wurden, **stützt nach vorläufiger Bewertung die Annahme, dass der Verstorbene seine Erkrankung gegenüber dem Arbeitgeber und dem beruflichen Umfeld verheimlicht hat.**«³⁰¹*

Wie bereits zuvor unterlässt es die Staatsanwaltschaft jedoch auf entlastende Aspekte hinzuweisen oder aber Ihre Erkenntnisse später, hier insbesondere nach dem Vorliegen der toxikologischen Analysen, zu korrigieren bzw. zu relativieren.

³⁰¹ vgl. Oberstaatsanwalt Ralf Herrenbrück in »Presseerklärung II der Staatsanwaltschaft Düsseldorf zum Absturz des Fluges 4U 9525« vom 27.03.2015

Zwar ist es in Deutschland vorgeschrieben und allgemeiner Usus bei Angestellten, dass diese ihrem Arbeitgeber bei Arbeitsunfähigkeit eine entsprechende ärztliche Bescheinigung aushändigen. Dies hat unter anderem auch Auswirkungen für die damit einhergehende Lohnfortzahlung im Krankheitsfall. Nirgendwo aber findet sich eine Vorschrift, dass wenn ein zuvor erkrankter wieder gesund ist, hier in analoger Anwendung: die fraglichen Medikamente abgesetzt hat, die ihn daran hinderten aktiv den Flugdienst auszuführen, er dann seinem Arbeitgeber zunächst eine entsprechende ärztliche »Gesundschreibung« vorzulegen hat.

Sogar das Germanwings FAQ³⁰² spricht explizit davon, dass durchaus die Möglichkeit besteht sich wieder gesund zu melden. Dort heisst es (Herv. d. Verf.):

*»Denken Sie auch daran, sich **wieder gesund zu melden**; rufen Sie dazu bis spätestens 17:00 lt am Vortag Ihres nächsten Einsatzes bei der Planverwaltung an und melden sich wieder gesund.«*

Ganz offensichtlich hat Andreas Lubitz die fragliche, auf den Unfalltag ausgestellte Krankschreibung von seiner Hausärztin, der Allgemeinmedizinerin Richter-Polynice, ausgestellt bekommen. Diese umfasste den Zeitraum 12. bis 30.03.2015. In diesem Zeitraum war die behandelnde Ärztin aber urlaubsbedingt abwesend. Am 18.03.2015 suchte Andreas Lubitz daher die Vertretung von Frau Dr. [REDACTED] Dr. [REDACTED] aus der Allgemeinmediziner-Gemeinschaftspraxis der Ärzte [REDACTED] auf. Von diesem hatte er auch am 18.03.2015 eine Krankschreibung bis einschliesslich Sonntag, den 22.03.2015 erhalten, die ausweislich des Eingangsstempels³⁰³ auch bei Germanwings vorgelegen hat.

³⁰² vgl. SB 001-01390 ff

³⁰³ vgl. HA 10594

Ausserdem war er noch bei dem ihm vertrauten Psychotherapeuten [REDACTED] in Montabaur in Behandlung. Diesen hatte er noch am 16.03.2015 persönlich aufgesucht. Auch von diesem hatte er eine Krankschreibung, - vermutlich besonders in Hinblick auf die von [REDACTED] verschriebenen Psychopharmaka. Diese Krankschreibung war bis einschliesslich Sonntag, den 29.03.2015 gültig.

Hierzu ist anzumerken, dass auch die Gemeinschaftspraxis [REDACTED] vom 18.03. bis zum 31.03.2015 urlaubsbedingt geschlossen war. Es ist aber aus naheliegenden Gründen nachvollziehbar, dass Andreas Lubitz es vorzog seinem Arbeitgeber die Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung eines Allgemeinmediziners, statt einer psychotherapeutischen Praxis vorzulegen.

Es ist aus Sicht von Andreas Lubitz also durchaus und irgendwelche Unterstellungen nachvollziehbar, dass er am Sonntag die Entscheidung getroffen hat, auf die weitere Einreichung von Krankmeldungen zu verzichten und sich wieder gesund zu melden. Die Medikamente hatte er offensichtlich abgesetzt. In diesem Zusammenhang sei auf die forensisch-toxikologischen Analysen aus Frankreich verwiesen (s.o.). Zum Unfallzeitpunkt stand er jedenfalls nicht unter dem akuten Einfluss von Psychopharmaka oder anderen Medikamenten, die seine Flugdiensttauglichkeit beeinträchtigt hätten oder die dazu führen würden, seinen Flugeinsatz am 23. und am 24.03.2015 gar als »illegal« zu bezeichnen.

Es kann ja auch einem Autofahrer nicht unterstellt werden, der am Samstag übermässig Alkohol zu sich genommen hat und dann am Montag Abend, beim Führen eines Kraftfahrzeuges in einen Verkehrsunfall verwickelt wird, dass er zum Zeitpunkt des Unfalls unter »Alkoholeinfluss« gestanden hätte und deswegen kein Fahrzeug hätte führen dürfen.

Besonders in der Medienberichterstattung und der Boulevardmedien wurden aber diese Hintergründe und Details in keinster Weise gewürdigt. Dies geht nach Ansicht des Gutachters allerdings wohl überwiegend auf die fehlende Klarstellung und grob vereinfachten Formulierungen der ermittelnden Staatsanwaltschaft Düsseldorf in Ihren Mitteilungen und Statements zurück.

Solche unvollständigen und teilweise auch fehlerhaften Erkenntnisse wurden allerdings auch über die Medienbeobachtung und – auswertung der französischen Gendarmerie direkt in die in Frankreich laufenden Ermittlungen, offenbar sogar als gesicherte Erkenntnisse der Düsseldorfer Staatsanwaltschaft, übernommen. Dies ergibt sich jedenfalls aus den diesbezüglich von den französischen Gendarmen hierzu gefertigten Protokollen im französischen Teil der Ermittlungsakten, besonders hinsichtlich von Informationen der ersten Tage und Wochen. Es muss daher davon ausgegangen werden, dass die Kommunikation zwischen den Behörden, möglicherweise aufgrund der bestehenden Sprachbarrieren nicht optimal und der Schwere des Ereignisses gegenüber angemessen verlief.

Feststellung Nr. 33

Andreas Lubitz hat seine Krankheit nicht gegenüber seinem Arbeitgeber verheimlicht. Er war zuletzt von einem Allgemeinmediziner noch am 16.03.2015 ausgiebig untersucht und bis einschliesslich 22.03.2015 Arbeitsunfähig geschrieben worden. Früher ausgestellte Bescheinigungen über einen längeren Zeitraum waren damit überholt.

Feststellung Nr. 34

Zum Unfallzeitpunkt stand er auch nicht unter dem Einfluss von Medikamenten, die seine Flugdiensttauglichkeit nach jetzigen Erkenntnissen schwerwiegend beeinträchtigt, oder sogar seinen Flug-Einsatz illegal gemacht hätten.

VIII. 3. Rekonstruktion Flugbuch Andreas Lubitz

Da zu Beginn der Beauftragung und der Recherchen keine anderen Aufzeichnungen in Form eines digitalen oder handschriftlichen Pilot-Logbuchs der von Andreas Lubitz vorgenommenen Flüge bei der Germanwings vorlagen, wurde sein Flugbuch auf der Grundlage der in der Ermittlungsakte aufgeführten Einsatzpläne (übermittelt von Germanwings an die Kripo Düsseldorf) rekonstruiert. Die Rekonstruktion erstreckt sich zunächst nur auf die Flüge, die Andreas Lubitz seit dem Erhalt seiner MPL am 11.02.2014 auf Maschinen der Germanwings als Pilot sowie auch als Passagier auf Maschinen der Lufthansa absolviert hat.

Dazu war es zunächst notwendig die Kennungen (Registry) der genutzten Maschinen zu erfahren. Diese sind im allgemeinen dem Betreiber (Germanwings) zwar bekannt, wurden aber nicht mit den an die Polizei oder die zivilen Flugunfalluntersuchungsstellen (BEA und BFU) ausgehändigten Unterlagen übermittelt. Über einen Informanten, welcher Zugriff auf eine entsprechende Database bei GWI hat, erhielt ich dann die Kennungen zu den jeweiligen im Flugplan angegebenen Einsatztagen.

Auch konnten die Flugzeuge anhand ihrer Registrierung identifiziert werden, die in der Vergangenheit offiziell, - aber nicht notwendigerweise auch damit einhergehend öffentlich nachvollziehbar und/oder publiziert - Vorfälle durch »Fume Events« hatten. Diese Vorfälle sind in einer speziellen und nicht öffentlich zugänglichen Database erfasst, deren Inhalte offenbar auch bei parlamentarischen Anfragen in der Vergangenheit nicht offen gelegt wurden. Die hier aufgeführten Fälle erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, zumal hierzu teilweise vertraulich erhaltene Meldungen von einzelnen Besatzungsmitgliedern und/oder anderen den Vorfall meldenden Personen die Grundlage bilden. Es ist durchaus möglich, dass die inoffizielle Database der BFU eine weitaus höhere Zahl von gemeldeten Fällen auf diesen Flugzeugen aufweist.

Diese Daten wurden in eine Excel-Datei »**Flightlog Andreas Lubitz - Rekonstruktion**« in der letzten (zweiten) Spalte unter der »Fume Events« gemäss den jeweils von Andreas Lubitz geflogenen Flugzeugen erfasst. Sie ergänzen teilweise die beim Internet-Luftfahrtinformationsdienst AVHERALD.COM in dessen Database gemeldeten, verifizierten und dann erfassten Vorfälle dieser Art in der dieser Spalte vorausgehenden Spalte der Liste.

Der **Aviation Herald** kurz: AVHERALD ist ein von dem österreichischen Informatiker und Luftfahrt-Enthusiasten Simon Hrdecky seit 2008 betriebenes Internet-Informationsportal über Vor-, Zwischen- und Unfälle in der zivilen Luftfahrt. Hrdecky hat selber Software für in der Luftfahrt verwendete Steuerungscomputer entwickelt und vertrieben. Der AVHERALD geniesst in der Branche von allen Seiten hohes Ansehen und Anerkennung, ausser von Airlines, die diese Aktivitäten und besonders die Publikation aus verständlichen und naheliegenden Gründen nicht sehr schätzen.

Bevor ein Beitrag auf AVHERALD.COM veröffentlicht wird, muss er zuvor durch zwei unabhängige Quellen verifiziert worden sein, oder aber es liegen unzweifelhafte und gerichtsbelastbare Dokumente vor.

Die Berichtenden stammen aus allen Teilen der Branche. Sie umfassen Piloten, Flugbegleiter, Fluglotsen, Mechaniker, Mitarbeiter bei Behörden u.v.a., aber eben auch Passagiere.

Hrdecky betreibt auch ein Netzwerk von ADS-Receiver, mit deren Hilfe er Flugbewegungen bis auf dem Vorfeld von Flughäfen weltweit nachvollziehen kann.

Für die Validierung der Rekonstruktion des Flugbuches von Andreas Lubitz hat der Gutachter auf die Database des AVHERALD zurückgegriffen. Teilweise wurden durch Hrdecky auch weitere Tiefenrecherchen in den AVHERALD zugesendeten, aber bisher nicht weiter bearbeiteten Meldungen in Bezug auf Maschinen durchgeführt, auf denen Andreas Lubitz eingesetzt war.

Eine weitere Tiefenrecherche, welche die Flugumläufe von Andreas Lubitz während seiner »Wartezeit« als Flugbegleiter im Dienst der Lufthansa betreffen, ist derzeit noch nicht abgeschlossen.

Das so erstellte »**Flightlog Andreas Lubitz - Rekonstruktion**« ist dem Gutachten als Anlage A beigefügt.

In einem weiteren Recherchezug erfolgte dann ein Cross-Check über die Database des AVHERALD. Demnach waren alle Angaben der Quelle konsistent mit tatsächlichen Flugbewegungen an den entsprechenden Tagen und mit den entsprechenden Flugzeug-Registrierungen.

In einem weiteren Arbeitsschritt erfolgte dann ein Abgleich mit bekannten und erfassten »Fume/Smell Events« auf den entsprechenden Maschinen. Hierzu wurden die beim AVHERALD erfassten und teilweise auch publizierten Vorfälle und darüber hinaus die behördlich gemeldeten Vorfälle in eine Excel-Datei übertragen.

So ergab sich das vorläufige Gesamtbild, das in meinen Augen sehr starke Indizien liefert, dass Andreas Lubitz überwiegend jedenfalls auf Maschinen der Germanwings eingesetzt war, die bereits durch »Fume/Smell Events« negativ in Erscheinung getreten waren oder später noch sind.

Darunter sind auch zahlreiche Vorfälle, bei denen es zu temporären oder auch anhaltenden Verletzungen von Besatzungsmitgliedern gekommen ist. In diesen Fällen hat der Gutachter direkt oder auch indirekt über Dritte Kontakt zu diesen Betroffenen aufgenommen bzw. diese lokalisiert. Einige wären im Bedarfsfall auch bereit ihre Krankenunterlagen (anonymisiert) zur Verfügung zu stellen.

Bei dem Treffen mit [REDACTED] am 17.09.2016 in Montabaur erfuhr der Gutachter dann, dass es entgegen der bisherigen Annahme doch noch eigene Aufzeichnungen von Andreas Lubitz in seinem Cloud-basierenden Terminkalender gibt, auf den auch [REDACTED] jederzeit Zugriff hatte. Offenbar ist diese Cloud den Ermittlern entgangen, jedenfalls finden sich über deren Existenz in der Ermittlungsakte keinerlei Anhaltspunkte.

Mit Hilfe dieser Eintragungen konnte die Rekonstruktion erneut validiert und an einigen Stellen (Aircraft-changes / Route-Changes / Standby-Einsätze) ergänzt und korrigiert werden. Bei Neueinträgen erfolgte ebenfalls eine weitere Validierung der Flugzeuge durch Informanten die offiziellen Meldungen durch Dritte und den AVHERALD.

Auffällig ist in diesem Zusammenhang, dass Andreas Lubitz offensichtlich nach zwei aufeinanderfolgenden Einsätzen auf einem bestimmten Luftfahrzeug, welches in der Vergangenheit (bei Lufthansa) in mehrere Vorfälle mit dauerhaft verletzten Besatzungsmitgliedern involviert war, selbst erste Krankheitssymptome aufwies und sogar erstmalig seit Dienstbeginn am 01.03.2014 krank geschrieben wurde.

Hierbei handelt es sich speziell um die Flüge am 23.10.2014 auf dem Luftfahrzeug **D-AIQL**, sowie erneut am 05.11. und am 06.11.2014. Vom 23.11. bis 30.11.2014 ist Andreas Lubitz erstmalig seit Dienstbeginn bei Germanwings länger krank. Auffällig ist allerdings auch, dass 5 Tage nach dem ersten Flug auf diesem Flugzeug plötzlich keine Einträge (mit Ausnahme des 16.11.2014) mehr in seinem Cloud-Kalender verzeichnet sind. Die Einträge beginnen erst wieder am 04.12.2014.

Hier sollte geklärt werden, ob es Einträge gab und diese eventuell von ihm oder einer anderen Person [REDACTED] nachträglich gelöscht wurden. Eventuell gab es in diesem Zeitraum auch andere persönliche Aufzeichnungen von Andreas Lubitz.

Am 05.12.2014 kommt es in Düsseldorf zu einem auffälligen Flugzeugwechsel. Normalerweise bleiben die Besatzungen bei Germanwings auf den jeweiligen Maschinen bzw. fliegen diese zumindest wieder zurück zur Heimatbasis. Doch statt mit der bislang in Bezug auf »Fume Events« unauffälligen D-AGWY von Düsseldorf erneut nach Berlin-Tegel zu fliegen, erfolgt ein Wechsel auf die D-AKNN. Diese Maschine war seit 2010 bereits in neun »Fume Events« involviert, davon zwei im Jahr 2014, am 05.03.2014 und knapp zweieinhalb Monate zuvor am 23.09.2014 (ein weiteres (Nr.9) folgt am 31.10.2015).

Unmittelbar danach, am 06.12.2014 findet sich ein erster Eintrag darüber, dass Andreas Lubitz »Verzerrungen« wahrgenommen hat. Wiederum ein Tag später fliegt Andreas Lubitz in einen einwöchigen Kurzurlaub nach Abu Dhabi.

Knapp eine Woche nach seiner Rückkehr vermerkt er am 19.12.2014 »Verzerrungen um die HiFi-Anlage« und nur zwei Tage später, am 21.12.2014 »Beeinträchtigung besteht, trotzdem nach Flug auf Weihnachtsfeier, Halo vorhanden«

Auffällig sind nun seine Symptome, die ihn zu mehreren Arztbesuchen, zunächst überwiegend bei Augenärzten veranlassen, und seine weiteren Eintragungen. Im gesamten folgenden Zeitraum ist er bis auf Ausnahme eines Umlaufes am 27.12.2014 ausschliesslich auf Maschinen mit einer »Fume-Event«-Historie im Einsatz.

Ein ähnliches Bild zeigt sich auch im Januar 2015, mit Ausnahme des Umlaufes am 14.01.2015. Am 15.01.2015 meldet er sich krank und sucht einen Arzt auf.

Auch im Februar 2015 fliegt er überwiegend nur auf im Zusammenhang mit »Fume Events« erfassten Maschinen. Im Zeitraum vom 22.02.2015 bis einschliesslich 24.02.2015 ist er erneut krank gemeldet.

Im März 2015 absolviert er Flüge nur am 03.03.2015 auf einer bisher unauffälligen Maschine. Auffällig ist ein erneuter Flug am 10.03.2015 mit der D-AIQL (siehe oben). Drei Tage später (13.03. bis einschliesslich 22.3.2015) ist er krank gemeldet.

In einem weiteren Rechenschritt wurden dann die Registrierungen der auffälligen Maschinen mit den Eintragungen im AMOS-Wartungssystem der Lufthansa-Technik abgeglichen. Diese Auswertung ist extrem umfangreich und daher zur Zeit noch nicht vollständig abgeschlossen. Es lässt sich aber schon jetzt festhalten, dass trotz behördlich gemeldeter Vorfälle oftmals nicht die vom Hersteller Airbus empfohlenen Wartungsschritte, insbesondere zur Dekontamination des Environmental Control Systems, also der Belüftungsanlage für Flugzeug und Kabine, durchgeführt wurden. Die Flugzeuge befanden sich mehrfach schon kurz nach einem Vorfall wieder im Einsatz, ohne dass eine Ursache für die Meldung identifiziert wurde. Dies trifft auch für solche Fälle zu, bei denen nachweislich Besatzungsmitglieder mit Symptomen in ärztliche Behandlung befanden oder aber sogar seitdem flugdienstuntauglich sind.

Die Hersteller und Betreiber, aber auch die Wartungsunternehmen stehen dem Phänomen von »kontaminierter Kabinenluft« skeptisch und hilflos gegenüber. Seit Jahrzehnten hierzu von Wissenschaftlern und Gewerkschaften geforderte, umfassende, länderübergreifende und vor allem unabhängige epidemiologische Untersuchung des Problems liegt bislang nicht vor.

Stattdessen wird immer wieder auf die Ergebnisse industrieeigener oder aber auch von Behörden (einschliesslich der EASA) an die jeweils von der Industrie bereits involvierten Institute und Institutionen verwiesen. Solange von dort allerdings auch weiterhin kein Handlungsbedarf signalisiert wird, werden bestehende Verfahren, auch bei der Wartung, nicht angepasst³⁰⁴.

³⁰⁴ vgl. A. Heutelbeck, L. Budnik, X. Baur, *Health disorders after fume event Background*, Ramazini Days 2016, UMG Göttingen, Dezember 2016

Inzwischen weigern sich sogar Untersuchungsbehörden, wie beispielsweise die deutsche BFU, bei eingehenden Meldungen von Vorfällen überhaupt irgendwelche Ermittlungen einzuleiten. Offenbar sieht die Behörde keinen Handlungsbedarf. Dies kann aber angesichts des damit einhergehenden Gefährdungspotentials für in der Luftfahrt beschäftigte Arbeitnehmer und auch die beförderten Passagiere nicht sachgerecht sein.

Empfehlung Nr. 4:

Gegebenenfalls sollte man versuchen auch die von Andreas Lubitz zuvor als Flugbegleiter im Lufthansa Konzern vom 15.06.2011 bis 31.12.2013 durchgeführten Flüge in die weitere Auswertung hinsichtlich der Benutzung von Flugzeugen mit »Fume-Event-Historie« mit einzubeziehen.³⁰⁵

³⁰⁵ BEA ABSCHLUSSBERICHT, März 2016, S. 17