

Köln, ein Sonntag im März. Günter Lubitz sitzt im Bürosessel, durchgedrückter Rücken, Hände auf den Knien, Blick geradeaus. Er trägt einen dunklen Nadelstreifenanzug, im Hintergrund ein schwarzer Vorhang. Das Treffen findet auf neutralem Terrain statt, es soll um die Sache gehen: den Tod seines Sohnes, des Co-Piloten Andreas Lubitz, und den Tod 149 weiterer Menschen, die vor zwei Jahren in einer Germanwings-Maschine an einer Bergwand in den südfranzösischen Alpen zerschellt sind.

Zwei Jahre lang hat sich Familie Lubitz aus der Öffentlichkeit herausgehalten. »Wir wollten uns nicht an den Spekulationen beteiligen«, sagt Günter Lubitz. Zum ersten Mal gibt er nun ein Interview. Der 63-Jährige ist allein gekommen. Die Frau und den jüngeren Sohn will er schützen vor dem, was da bald kommen könnte.

Beim Flug 4U9525 kamen auch Kinder ums Leben: eine Schulklasse aus Haltern und zwei Babys. Der französische Staatsanwalt Brice Robin sprach zwei Tage nach dem Absturz davon, der Flugkapitän sei aus dem Cockpit ausgesperrt worden, mehrfach habe man auf den Aufnahmen des Flugschreibers sein Klopfen gehört. Für die Ermittler sei die »plausibelste und wahrscheinlichste« Interpretation, »dass sich der Co-Pilot absichtlich weigerte, dem Flugkapitän die Kabinentür zu öffnen«. Lubitz habe den Sinkflug eingestellt. »Es gab den Willen, dieses Flugzeug zu zerstören«, sagte Robin. In den Medien gilt Andreas Lubitz seitdem als »Fanatiker«, als »Massenmörder«. Seine Tat: »monströs«.

Günter Lubitz glaubt das alles nicht. »Unser Sohn ist nicht der Mensch gewesen, den die Boulevardpresse aus ihm gemacht hat.« Er bezweifelt die Version, Andreas habe das Flugzeug mit Absicht in den Berg gesteuert. Für die Familie gibt es »keinen einzigen wirklich stichhaltigen und belastbaren Beleg«, dass ihr Sohn »vorsätzlich und geplant« ein schreckliches Verbrechen begangen hat. Zwei Jahre nach der Katastrophe sucht Günter Lubitz daher die Öffentlichkeit. Er will die Wahrheit darüber wissen, was sich damals wirklich ereignet hat. An diesem Freitag wird Günter Lubitz in Berlin für die Weltpresse treten, während die Angehörigen der Absturzopfer eine Trauerfeier in Frankreich begehen. Er will ein Gutachten präsentieren, das zahlreiche Ungereimtheiten, aber auch Ermittlungsfehler auflistet. »Es gab ganz offensichtlich Dinge, die man gar nicht erst ermittelt hat, vielleicht weil man sie nicht ermitteln wollte«, glaubt Lubitz.

16 000 Seiten umfassen die Ermittlungsakten der Düsseldorfer Staatsanwaltschaft und der »Sonderkommission Alpen«. Auf Deutsch, Französisch und Spanisch. Im März 2016 stellte die französische Untersuchungsbehörde BEA ihren Abschlussbericht vor, im Dezember 2016 die Staatsanwaltschaft. »Diese Akte zu prüfen und zu verstehen braucht einige Zeit«, sagt Günter Lubitz. »Jetzt haben wir erstmals Ergebnisse, und deswegen werden wir uns jetzt auch dazu äußern.«

Am 26. März 2015, zwei Tage nach dem Absturz, frühmorgens, stand die Polizei vor der Tür der Familie Lubitz in Montabaur. Günter Lubitz, seine Frau und ihr zweiter Sohn wurden abgeschirmt und später an einen sicheren Ort gebracht, weg von den Reportern, die nun in das rheinland-pfälzische Städtchen einfielen. Wochenlang kampierte die Presse vor dem Haus, TV-Teams aus Spanien, Japan, den USA.

Krisenspezialisten der Lufthansa und der Polizei rieten der Familie, auf keinen Fall die Nachrichten zu verfolgen. Als die Polizei noch am selben Abend das frühere Kinderzimmer von Andreas Lubitz durchsuchte, geriet auch Günter Lubitz ins Rampenlicht. Die Kameras klickten. Er schwieg. Später wurden Durchsuchungsfotos an die Presse durchgestochen, darauf zu sehen: das Schlafzimmer des 27-Jährigen und seiner Freundin in Düsseldorf. Erst 14 Tage später kehrte Familie Lubitz in ihr Einfamilienhaus zurück. Sie lasen rückwirkend, was geschrieben worden war. Und sie begannen, sich gegen einige Berichte juristisch zu wehren. »Der Grund war fast immer die eklatante Verletzung der Privat- und Intimsphäre«, sagt Günter Lubitz. Sie galten als Eltern des Täters. Sie waren aber auch Opfer, denen kaum Raum zum Trauern gegönnt wurde.

Kurz nach der Beerdigung von Andreas Lubitz gelangte ein Reporter auf den Friedhof. Er fotografierte das Grab: Kränze, die letzte Widmung der Familie. *Bild* veröffentlichte das Foto. Kurze Zeit später setzte jemand das Grab in Brand. Der Brandstifter wurde nie gefunden. Das Kammergericht Berlin untersagte den Abdruck des Fotos schließlich, mit der Begründung, die Berichterstattung stelle »einen schwerwiegenden Eingriff in die Persönlichkeitsrechte« der Kläger dar. Der Springer-Verlag hat Nichtzulassungsbeschwerden eingelegt. Über die Frage von Pietät, Persönlichkeitsrecht und Grenzen der Pressefreiheit muss nun der Bundesgerichtshof entscheiden.

Günter Lubitz hat lange überlegt, ob er mit der *ZEIT* sprechen soll. Mehrmals stand das Treffen auf der Kippe, besonders nachdem im Februar zwei Journalisten nahe dem Haus waren und danach behauptet hatten, die Familie habe sich erstmals öffentlich geäußert. Diese aus dem Zusammenhang gerissene »Äußerung« stammte aus einem Antwortschreiben, mit dem Günter Lubitz schon im November 2016 auf die Bitte um ein Interview reagiert hatte. Lubitz, technischer Leiter bei einem Schweizer Glasflaschenhersteller, fasst die Dinge jetzt mit äußerster Vorsicht an. Er ist misstrauisch. Und versichert. Als seine Familie im April 2016 eine Traueranzeige in der *Westwälder Zeitung* schaltete, um Abschied von einem »liebsten und wertvollen Menschen« zu nehmen, waren die Angehörigen der Absturzopfer empört. Ein Vater, der ebenfalls einen Sohn verloren hatte, sprach von »Ignoranz und Pietätlosigkeit«.

Und nun sucht Günter Lubitz die Öffentlichkeit, um über die Unzulänglichkeiten der Untersuchung

zu sprechen – reißt er damit nicht kaum verheilte Wunden auf? Wie fühlt es sich für die Hinterbliebenen an, wenn Lubitz die offizielle Version anzweifelt?

Lubitz möchte nicht viel darüber reden. Er sagt, er wolle die Wahrheit herausfinden, »genauso wie die anderen Angehörigen, die hier einen geliebten Menschen verloren haben«. Der französische Untersuchungsbericht sei voll von Mutmaßungen, ebenso die Ermittlungsakte. »Diese Wunden sind noch lange nicht verheilt, sie sind immer noch offen.« Zwischen der Familie Lubitz und den anderen Trauernden gab es nie Kontakt, nicht einmal über Anwälte. Stattdessen kontaktierte Günter Lubitz einen Mann, der sich als Fachjournalist einen Namen gemacht hat und in der Zeit nach dem Absturz ein gefragter Gesprächspartner in den Medien war: Es ist der Berliner Luftfahrtexperte Tim van Beveren. Lubitz bat ihn um Hilfe.

Van Beveren, 55, war schon einmal Gutachter bei einem Flugzeugabsturz, für die Staatsanwaltschaft

Staatsanwaltschaft beruhen im Wesentlichen auf einer falschen Tatsachenbehauptung. »Die Vernehmung der Lebensgefährtin des Co-Piloten« habe ergeben, »dass sich dieser seit dem Jahr 2008 durchgehend in psychotherapeutischer nebst entsprechender medikamentöser Behandlung befand«. Eine solche Aussage konnte der Experte in den Vernehmungsprotokollen der Düsseldorfer Kripo aber nicht finden. Und die Lebensgefährtin des Andreas Lubitz versicherte ihm im September 2016, so etwas niemals gesagt zu haben.

Tatsächlich geht die Aussage auch aus den Vernehmungsprotokollen nicht hervor. Gefragt nach der medizinischen Vorgeschichte ihres Partners, sagte die junge Frau, ihr Freund habe zwar im Jahr 2008 an Depressionen gelitten, die Therapie sei aber erfolgreich verlaufen. Die Polizei fragte weiter, ob Lubitz in der letzten oder vorletzten Woche vor dem Absturz in psychiatrischer Behandlung war. Die Lebensgefährtin bejahte die Frage und nannte den Arzt. Wie erklärt

Inzwischen behauptet auch die zuständige Behörde laut Staatsanwalt Christoph Kumpa nicht mehr, dass der Co-Pilot zum Zeitpunkt des Absturzes depressiv gewesen sei. Zureichende Anhaltspunkte habe es dafür nicht gegeben. Auch nicht in den beschlagnahmten Akten. Der Staatsanwalt sagt heute, die Darstellung in den Anträgen, wonach Lubitz »durchgehend« in Behandlung gewesen sei, »entsprach dem damaligen Erkenntnisstand«. Die Beschlagnahmebeschlüsse blieben trotzdem wirksam. »Auch die Verwertbarkeit steht in keinster Weise rechtlich infrage.« Zudem seien sie vom Amtsgericht geprüft worden.

In einem Brief, der dem französischen Abschlussbericht als Anhang beigefügt wurde, schreibt der deutsche Vertreter der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) dennoch: »Der Co-Pilot litt zum Zeitpunkt des Unfalls an einer schweren psychischen Erkrankung.« Weiter heißt es, ihre medizinische Erfahrung sage den Sachverständigen, »dass zwischen den Erkrankungsperioden der Jahre 2009 und

und umzusetzen, und erst recht nicht, dabei noch 149 andere unschuldige Menschen mitzunehmen. Ein solches Verhalten passt einfach nicht zu ihm und seiner Persönlichkeit.«

Und dann ist da die Sache mit der angeblichen Ex-Freundin seines Sohnes, der Stewardess Maria W. *Bild* druckte im März 2015 ein Interview mit ihr, wonach Andreas Lubitz angekündigt haben soll: »Eines Tages werde ich etwas tun, was das ganze System verändern wird, und alle werden dann meinen Namen kennen und in Erinnerung behalten.« Maria W. habe sich wegen seiner Probleme von ihm getrennt: »Er ist in Gesprächen plötzlich ausgerastet und schrie mich an. Ich hatte Angst. Er hat sich einmal sogar für längere Zeit im Badezimmer eingesperrt.« Das Interview schien genau jenes Puzzleteilchen zu liefern, das noch fehlte zum Bild eines Wahnsinnigen. Als die Staatsanwaltschaft einen Zeugenaufruf startete, meldete sich aber keine Maria W. Staatsanwalt Kumpa erklärt jetzt auf *ZEIT*-Anfrage: »Ich gehe davon aus, dass ihre Geschichte erfunden ist.« Der Springer-Verlag hingegen teilt mit, es gebe keinen Anlass, den Artikel online zu korrigieren. Die Aussagen des Staatsanwalts seien »rein spekulativ«, seine Behörde habe die *Bild* dazu niemals kontaktiert, erklärte ein Pressesprecher.

Es gilt als Tatsache, dass der Absturz der Germanwings-Maschine mit 150 Toten durch Andreas Lubitz verursacht wurde. Doch dessen Familie meldet nun Zweifel an. Was treibt sie an? VON PETRA SORGE



Es war der 24. März 2015: Die Maschine zerschellte in den provenzalischen Alpen

Offene Wunde



Sohn Andreas Lubitz, fotografiert 2013, Vater Günter, Köln 2017

Frankfurt. Damals ging es um die türkische Birgenair-Maschine, die im Februar 1996 vor der Dominikanischen Republik kurz nach dem Start ins Meer stürzte. 189 Menschen starben. Van Beveren konnte nachweisen, dass der Fehler nicht bloß beim Piloten, sondern auch beim US-Flugzeugbauer Boeing lag. Im Auftrag der Familie Lubitz wählte sich van Beveren nun acht Monate lang durch die Akten der Staatsanwaltschaft, befragte Mediziner und recherchierte im Umfeld von Germanwings und von Andreas Lubitz. Er glaubt: »Die These eines vorsätzlichen Massenmordes ist nicht haltbar.«

Es gebe viele Dinge, »die absichtlich oder aber fahrlässig aus Inkompetenz heraus passend gemacht wurden«, sagt van Beveren. Er kritisiert etwa die Art, wie die medizinischen Akten von Andreas Lubitz beschlagnahmt wurden, wobei die ärztliche Schweigepflicht ausgehebelt worden sei. Das Amtsgericht Düsseldorf hatte in seinen Durchsuchungs- und Beschlagnahmebeschlüssen argumentiert, die Mediziner könnten sich nicht auf ihr Zeugnisverweigerungsrecht berufen, denn Lubitz sei kein Beschuldigter im Sinne des Strafrechts: Er war ja tot. »Nach ständiger Rechtsprechung gilt das Zeugnisverweigerungsrecht aber über den Tod hinaus«, erklärt Hans Lilie, Professor für Medizin-, Straf- und Strafrecht an der Universität Halle. »Damit unterlagen die Patientenakten des Co-Piloten einem Beschlagnahmeverbot.«

Ein weiterer Kritikpunkt von Beveren: Die Durchsuchungs- und Beschlagnahmeforderungen

des sich aber, dass Andreas Lubitz in den Wochen vor dem Absturz gleich mehrere Ärzte aufsuchte und Antidepressiva nahm? Günter Lubitz sagt, der Sohn habe über seine Augen geklagt. »Er hat mir erzählt, dass er alles wie durch eine Sonnenbrille leicht eingefärbt sieht.« Auch habe er Lichthöfe gesehen, wenn er in eine Lichtquelle schaute. Die Augenärzte konnten keine Ursache finden. Andreas Lubitz klagte obendrein über Schlafprobleme. Eine Ärztin überwies ihn in die psychiatrische Ambulanz einer Klinik.

Bei toxikologischen Untersuchungen der Gewebereste von Andreas Lubitz fanden die Justizbehörden Spuren von dreierlei Medikamenten – der Antidepressiva Mirtazapin und Citalopram sowie des Schlafmittels Zopiclon. Laut Andreas Ströhle, Professor an der Klinik für Psychiatrie und Psychotherapie der Berliner Charité, sind beide Antidepressiva verbreitet. Sie werden nicht nur gegen Depressionen verschrieben, sondern auch bei anderen psychischen Erkrankungen. Mirtazapin wird oft bei Schlafstörungen eingesetzt. »Das hat dafür zwar keine offizielle Zulassung«, werde im klinischen Alltag aber angewandt. Die Medikamente beeinträchtigen nicht die Verkehrstüchtigkeit eines Menschen. »Nebenwirkungen sind nicht die Regel.« Ströhle hält es nicht für verantwortungslos, wenn Mediziner einem Patienten, der die Sicherheit Dritter gewährleisten muss, diese Mittel verschreiben. In Großbritannien, Kanada, Australien und den USA dürfen Piloten fliegen, die Antidepressiva unter ärztlicher Aufsicht einnehmen. Die britische Flugaufsichtsbehörde CAA erlaubt Citalopram. So sollen psychisch belastete Mitarbeiter motiviert werden, sich in Behandlung zu begeben.

2014/15 ein Zusammenhang bestand«. Es kämen verschiedene psychische Störungen infrage, »wie zum Beispiel eine schwere Depression mit Wahnsymptomen, die Dekompensation einer Persönlichkeitsstörung oder eine Kombination solcher Erkrankungen«.

Mehrmals hat Günter Lubitz die BFU um Erklärung oder Beweise für eine solche Schlussfolgerung gebeten, »unsere Fragen werden dort offenbar einfach ignoriert.« Auf *ZEIT*-Anfrage verweist ein Behördensprecher lediglich auf den französischen Untersuchungsbericht. Er betont, dass zur Arbeit der BFU nicht nur zweifelsfrei festgestellte Fakten, sondern auch »eine Feststellung der wahrscheinlichen Ursachen des Unfalls« gehöre. Diese Wahrscheinlichkeiten seien jedoch »nicht mit Spekulationen gleichzusetzen«.

Eine der zentralen Fragen ist, ob Andreas Lubitz zum Zeitpunkt des Aufpralls bei Bewusstsein war. In der Einstellungsverfügung des Staatsanwaltes heißt es: »Angesichts der bis zuletzt vom Co-Piloten durchgeführten Manöver« sei festzustellen, »dass dieser bis zum Aufschlag der Maschine gelebt hat und bei Bewusstsein war«. Vater Lubitz sagt: »Offenbar kennt Herr Kumpa seine eigenen Akten nicht.« Denn im Stimmenrekorderprotokoll der französischen Gendarmerie stehe etwas ganz anderes: »Die Atemgeräusche des Co-Piloten zeigten, dass er lebte, wobei nicht nachzuweisen war, ob er auch bei Bewusstsein war.«

Der Vater bezweifelt, dass sein Sohn lebensmüde war: Andreas und seine Freundin wollten heiraten, auch ein Kind sei geplant gewesen. Ein Abschiedsbrief wurde nie gefunden. »Unser Sohn war ein sehr verantwortungsvoller Mensch«, sagt Günter Lubitz. »Er hatte keinen Anlass, einen Selbstmord zu planen

Lubitz erzählt das alles in Köln, weil er sein Haus, seine Heimatstadt aus den Schlagzeilen halten möchte. Zu schmerzhaft sind die Erinnerungen. Die Reporter hatten damals sogar die evangelische Pauluskirche belagert, wo seine Frau Organistin ist. Lubitz fühlt sich in Montabaur trotzdem unterstützt. »Wir werden von unseren Bekannten und Nachbarn getragen. Die haben das ja alles selber hautnah miterlebt und diese abschlechte Berichterstattung auch mitbekommen.«

Es wird Menschen geben, die das, was Vater und Mutter Lubitz jetzt für ihren Sohn tun, als unsensibel empfinden. Menschen wie den Opferanwalt Elmar Giemulla, der es für geschmacklos hält, »dass die Pressekonferenz der Eltern zur selben Zeit wie die Trauerfeier in Frankreich stattfindet«.

Wenn sich die anderen Hinterbliebenen treffen, ist Familie Lubitz außen vor. So wie im März 2016 in Paris, als der Abschlussbericht der französischen Untersuchungsbehörde BEA vorgestellt wurde. In einer geschlossenen Veranstaltung war ein Video, auch mit Auszügen aus den Stimmenrekorder-Aufzeichnungen, gezeigt worden. Die Angehörigen der Opfer waren eingeladen worden. Alle – bis auf die Familie des Co-Piloten. Seit zwei Jahren bemüht sich Familie Lubitz, die Aufnahmen zu hören. Sie möchten die letzten Worte von Andreas hören.

Es geht auch darum, die letzten Stunden nachvollziehen zu können, vor allem die letzten 30 Minuten. Von den Aufnahmen im Cockpit sind der Familie vier unterschiedliche Abschriften bekannt. Laut BEA-Abschlussbericht hat Andreas Lubitz in den letzten elf Minuten nichts mehr gesagt. In den ersten Tagen hätten nicht Menschen, sondern Spracherkennungscomputer der Polizei die Transkripte erstellt. »Es ist aber doch entscheidend, wie – mit welchem Tonfall, welcher Tonfärbung – jemand etwas sagt«, findet Lubitz. Das könnten neben ausgebildeten Experten am besten jene Menschen beurteilen, die eine Person gekannt haben.

Experte van Beveren habe herausgefunden: Der Stimmenrekorder ist lediglich von Ingenieuren abgehört worden – nie von einem psychologischen Geschulten, einem sogenannten Human-Factor-Spezialisten, wie es die Internationale Zivilluftorganisation ICAO vorschreibt. Dabei gibt es gerade auch bei der deutschen Flugunfallbehörde BFU einen fest angestellten Human-Factor-Spezialisten, der sogar eine Studie über das Suizidverhalten bei Piloten verfasst hat. »Da liegt es doch auf der Hand, dass wir gerne dessen Einschätzung erfahren möchten«, sagt Günter Lubitz. Er bat die Behörde, diesen Mitarbeiter hinzuzubitten, wenn seine Familie die Bänder abhören darf. Doch der stellvertretende Behördenleiter, Johann Reuß, ließ mitteilen: Nicht die Familie Lubitz entscheide, »welcher Untersucher« sie beim Abhören des Cockpit-Voice-Recorders »gegebenenfalls begleiten würde«, sondern die BFU. Reuß bot an, Lubitz könne von einem der zwei externen Gutachter begleitet werden, die für die BFU in die Expertengruppe entsandt worden waren. Günter Lubitz findet es »extrem irritierend und nicht nachvollziehbar«, dass die BFU »lieber kostenpflichtig externe Expertise hinzuzieht, als erst einmal den haus-eigenen Fachmann zu involvieren«. Dieser Mann war nur einen Tag an der Untersuchung beteiligt.

Im Oktober lud Behördenleiter Reuß die Familie Lubitz dann zum Treffen nach Braunschweig ein. Er wollte mit ihnen das BFU-Transkript des Stimmenrekorders durchgehen. Als sie nach dem Human-Factor-Spezialisten des Hauses fragten, erklärte Reuß, der Kollege sei nicht im Hause und sei auch nicht an der Germanwings-Untersuchung beteiligt gewesen. Im Nachhinein fand die Familie heraus: Der Human-Factor-Spezialist war sehr wohl anwesend gewesen, nicht weit von dem Raum entfernt, in dem sie saßen. Hinzu kommt, dass laut Gutachter keiner der beteiligten deutschen Flugunfalluntersucher eine Fluglizenz hat – und damit auch kein deutschsprachiger Pilot beteiligt war. »Das ist, als ob eine Person ohne Führerschein und Fahrpraxis einen komplexen Auto-unfall untersucht«, findet Tim van Beveren.

Günter Lubitz will neue, umfassendere Ermittlungen erzwingen. Das seien sie auch denjenigen schuldig, die beim Absturz ihr Leben verloren haben, »und deren Angehörigen«. In Marseille laufen die Ermittlungen noch. Es ist nicht ausgeschlossen, dass es doch noch zu Strafverfahren kommt. Vielleicht lässt sich Andreas Lubitz ja rehabilitieren. Und wenn nicht – dann hätte die Familie Lubitz zumindest Gewissheit. Aber erst einmal hat Günter Lubitz in Berlin zu tun. Das große Podium, die Kameras, die Interviewfragen. Doch diesmal wird die Familie reden.