

Der Amokflug

Flug 4U 9525 Der Mann, der 149 Menschen mit sich in den Tod riss, tötete mit den Mitteln der Attentäter des 11. September 2001. Er hatte offenkundig kein Programm und keine Botschaft – was seine Tat schier unerträglich macht.



Hubschrauber nahe der Absturzstelle bei Seyne-les-Alpes



Pilot Lubitz beim
Lufthansa-Halbmarathon 2010

Die drängende Frage in den Tagen danach war zunächst nicht das „Warum?“, das in Haltern am See auf einem gemalten Schild inmitten vieler Kerzen stand. Die drängende Frage hieß ganz am Anfang, als es gerade passiert war, ob die Passagiere des Germanwings-Fluges 4U 9525 leiden mussten in den letzten Augenblicken ihres Lebens. Ob sie ahnen konnten oder schon wussten, volle acht Minuten lang, dass dieser Sinkflug über den Alpen keine gewöhnliche Kurskorrektur war, sondern zum Plan eines Massenmords gehörte, der an ihnen allen gerade verübt wurde. Ob geweint wurde, geschrien, gebetet. Ob Panik herrschte an Bord. Am Donnerstag wurden die traurigen Antworten auf diese Fragen zur Gewissheit. Und die Frage nach dem Warum kehrte in alle Köpfe zurück.

Der ermittelnde Staatsanwalt in Marseille sprach es als Erster aus: Es war kein Unfall, es war eine Tat. Der Lufthansa-Chef schloss sich dem an. Am Ende auch die deutsche Bundesregierung.

Warum bringt einer auf einen Schlag 149 Menschen und sich selbst ums Leben? Warum konnte einer Pilot werden, mit so viel Verantwortung, der den Keim solchen Wahnsinns in sich trug? Warum wurde Andreas Lubitz aus Montabaur, ein junger Pilot bei Germanwings, 27 Jahre alt, erst seit anderthalb Jahren im Dienst der Airline, offenkundig zu einem der kältesten, entsetzlichsten Amokläufer, die die Welt gesehen hat?

Es klingt zynisch zu sagen, dass ein technischer Unfall auf lange Sicht leichter zu verarbeiten gewesen wäre; und doch stimmt es. Die Suche nach handfesten Ursachen, nach Materialfehlern, Haarrissen, die Analyse von Trümmerteilen und Wartungsplänen, die juristische und journalistische Jagd nach Verantwortlichen hätte der Trauer wenigstens rationale Anker gegeben. Der Trubel der Aufklärungsarbeit

hätte als Geländer gedient, an dem entlang sich die Hinterbliebenen der Toten und die mitfühlende Gesellschaft nach und nach hätten weiterbewegen können, fort von der Katastrophe. Aber so?

Andreas Lubitz hat offenkundig eine Tragödie angerichtet, deren letzte Ursache sehr wahrscheinlich im Dunkeln bleiben wird. Der verrückte Pilot, der Hüter, der zum Täter wird, hat, wie es bis Donnerstagabend aussah, keine offenen Spuren hinterlassen, die in die Welt seiner Gedanken führen. Er scheint ein Mann ohne Agenda zu sein, ohne Motiv, ohne Programm. Am Donnerstag durchsuchten Polizisten stundenlang seine Wohnung und fanden Hinweise auf eine psychische Erkrankung, welche genau, blieb zunächst unklar.

Lubitz nutzte die Mittel der Attentäter des 11. September 2001, aber anders als sie hatte er offenbar keine Botschaft. Er ähnelt noch mehr dem norwegischen Irren Anders Breivik, aber anders als dieser hat er, soweit bislang bekannt, keine wirren Pamphlete hinterlassen. Er tötete, per Knopfdruck, vielleicht nur, weil er es in seiner Position und in diesen Minuten nach 10.30 Uhr am Dienstag, dem 24. März 2015, im Luftraum über Frankreich einfach konnte; ein größtenwahnsinniger Narzisst und Nihilist.

Er ist der Kopilot des Airbus A320 mit dem Kennzeichen D-AIPX, der seine Reise von Barcelona nach Düsseldorf am Dienstag um 10 Uhr beginnt. An Bord sind Andreas Lubitz, neben ihm Kapitän Patrick Sondenheimer, 34 Jahre alt, in der Kabine 144 Passagiere und 4 Flugbegleiter. Die Maschine schwenkt kurz nach dem Start nordöstlich ein auf die angemeldete Flugroute und steigt über dem Mittelmeer auf die Reiseflughöhe von 11 500 Metern.

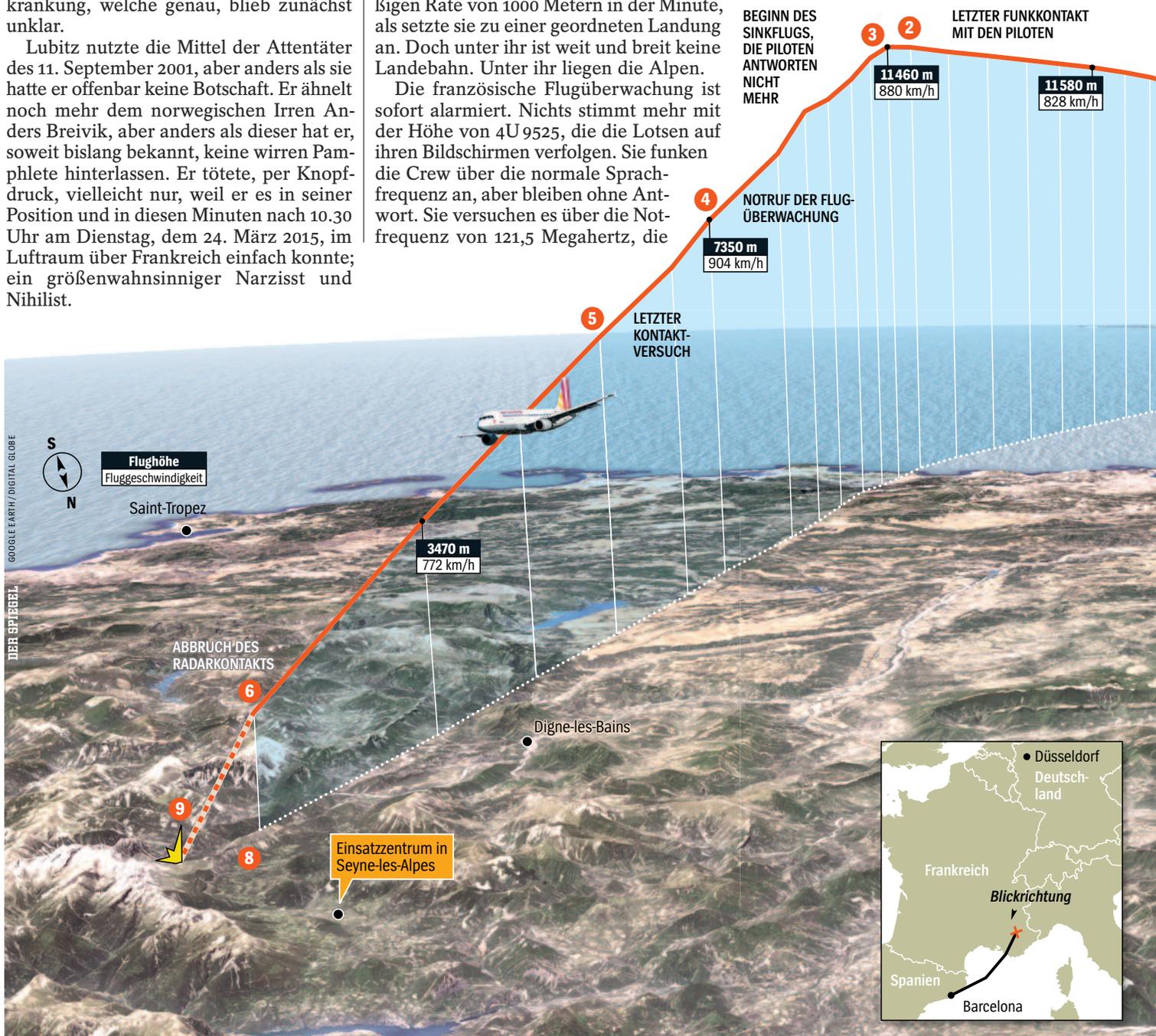
Es ist ein Routineflug, wie ihn die Flotte des Lufthansa-Konzerns 2000-mal am Tag absolviert, unfallfrei seit 22 Jahren. Aber um genau 10.31 Uhr beginnt das Flugzeug gen Boden zu sinken, mit einer gleichmäßigen Rate von 1000 Metern in der Minute, als setzte sie zu einer geordneten Landung an. Doch unter ihr ist weit und breit keine Landebahn. Unter ihr liegen die Alpen.

Die französische Flugüberwachung ist sofort alarmiert. Nichts stimmt mehr mit der Höhe von 4U 9525, die die Lotsen auf ihren Bildschirmen verfolgen. Sie funken die Crew über die normale Sprachfrequenz an, aber bleiben ohne Antwort. Sie versuchen es über die Notfrequenz von 121,5 Megahertz, die

alle Flugzeuge ständig auf Empfang geschaltet haben müssen. Nichts.

Um 10.36 Uhr versuchen es die Lotsen zum letzten Mal. Wieder vergebens, und es beginnt eine andere Routine: die der Notfallpläne. Am Stützpunkt in Orange steigt ein Mirage-Kampffäger auf, um das deutsche Flugzeug auf Abwegen zu suchen, und die Zivilschutzverbände am Boden werden in Alarmbereitschaft versetzt. Um 10 Uhr und 40 Minuten verschwindet der Airbus von den Radarschirmen.

150 Menschen sind tot, die Nachricht verbreitet sich um die Welt, die Routine der Aufarbeitung beginnt, in Frankreich, Spanien, Deutschland rücken die Reporter



aus, bald werden hingeschluderte ARD-„Brennpunkte“ gesendet, kühne Titelseiten konzipiert, und zunächst weiß niemand, was Andreas Lubitz wusste in seinen letzten Lebensminuten und wofür es 149 Zeugen gab, die alle sterben mussten: dass es kein Unfall war, sondern eine Tat.

Fachleuten kommt dieser unheimliche Verdacht schnell, dafür genügt ihnen die Analyse des Flugverlaufs. Wäre wirklich über einen kontrollierten Sinkflug zu reden, etwa als Reaktion auf einen Druckverlust in der Maschine, hätten die Piloten eine andere, sichere Höhe vorgewählt.

Solange die Hypothesen auf den Verdacht eines technischen Versagens zielen, spekulieren die Experten darüber, dass die Piloten ohnmächtig geworden sein könnten oder dass sie ihr Flugzeug nicht mehr rechtzeitig hätten abfangen können. Dass

ein Pilot bewusst auf Kollisionskurs gehen wollte, blieb das Udenkbare.

Das ändert sich in der Nacht von Mittwoch auf Donnerstag. Die „New York Times“ berichtet zuerst über Erkenntnisse der Unfallermittler, die die Aufzeichnungen aus dem Cockpit analysiert haben. Es ist zu hören, berichtet die US-Zeitung, dass der Kapitän die Kanzel verlässt und wenige Minuten später offensichtlich wieder vor der verschlossenen Tür steht. Ein Klopfen an der Tür ist zu hören, das Ein- und Ausatmen von Andreas Lubitz, der sich zum Herrn über Leben und Tod macht. Und weil der Lärm vor der Tür immer lauter wird, weil die Versuche, mit aller Gewalt ins Cockpit zu kommen, so deutlich hörbar sind, kann wohl kaum ein Zweifel

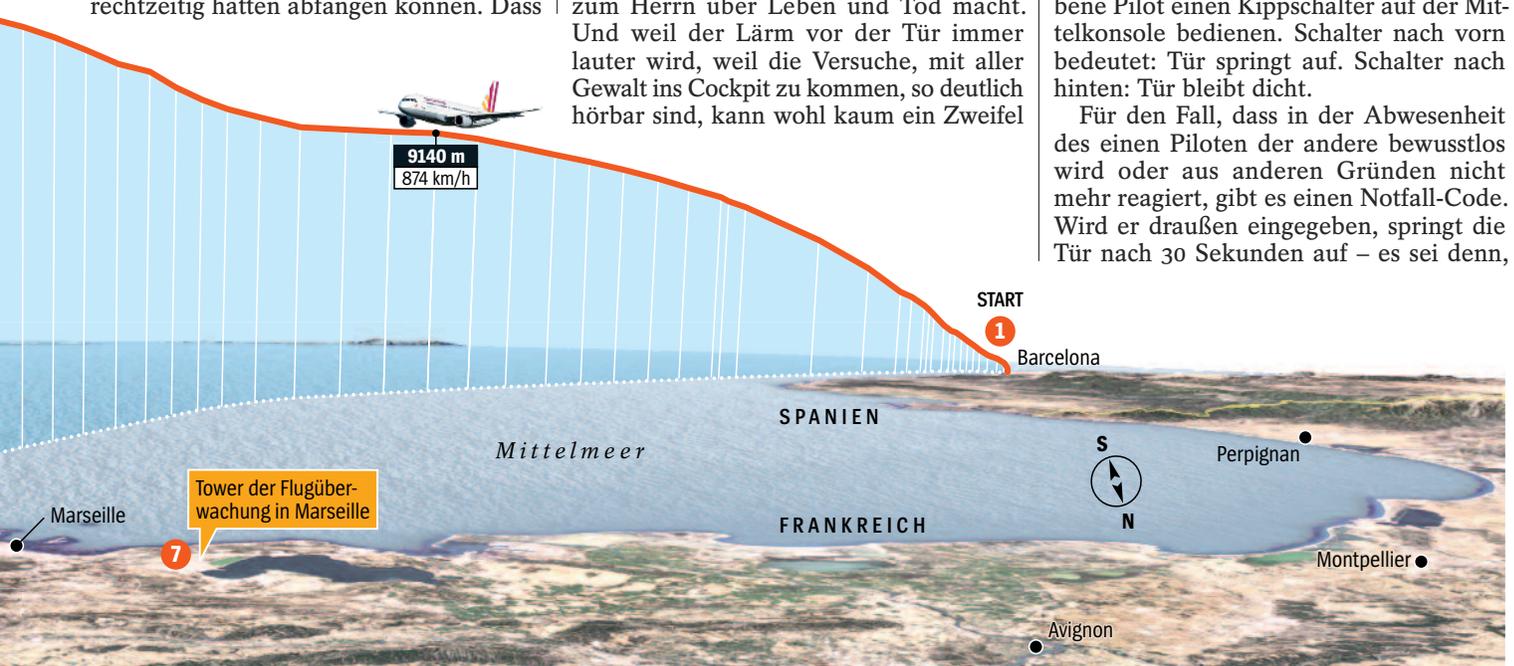
drinnen im Cockpit ist es nicht still, jedenfalls nicht völlig. Auf den Mitschnitten ist ruhiges Atmen zu hören, das Ein- und Ausatmen von Andreas Lubitz, der sich zum Herrn über Leben und Tod macht. Und weil der Lärm vor der Tür immer lauter wird, weil die Versuche, mit aller Gewalt ins Cockpit zu kommen, so deutlich hörbar sind, kann wohl kaum ein Zweifel

daran bestehen, dass alle Passagiere sahen und hörten, was vorging. Und dass sie jedenfalls zuletzt einen Begriff davon hatten, dass ihre Lage aussichtslos war.

Wer verstehen will, warum Andreas Lubitz nicht zu stoppen war, muss den Türmechanismus verstehen, wie er in allen Verkehrsflugzeugen seit den Anschlägen des 11. September 2001 Vorschrift ist. Der Mechanismus, der die Piloten vor Angriffen schützen soll, wurde diesmal zur Falle für die Passagiere, die ihrem Piloten ausgeliefert waren.

Hinein ins Cockpit gelangt die Crew im Normalfall durch Eintippen eines Codes, den Piloten und Stewardessen kennen. Um zu verhindern, dass Entführer ein Mitglied des Kabinenpersonals als Geisel nehmen und die Geisel dann zwingen, den Code zu drücken, muss der im Cockpit verbliebene Pilot einen Kippschalter auf der Mittelkonsole bedienen. Schalter nach vorn bedeutet: Tür springt auf. Schalter nach hinten: Tür bleibt dicht.

Für den Fall, dass in der Abwesenheit des einen Piloten der andere bewusstlos wird oder aus anderen Gründen nicht mehr reagiert, gibt es einen Notfall-Code. Wird er draußen eingegeben, springt die Tür nach 30 Sekunden auf – es sei denn,



Geplanter Absturz

Die letzten Minuten von Germanwings-Flug 4U 9525*

- 1 **10:00 Uhr** Start von Germanwings-Flug 4U 9525 in Barcelona. An Bord sind 144 Passagiere und 6 Besatzungsmitglieder.
- 2 **10:30** „Germanwings Eins Acht Golf“ (das Funkrufzeichen von Flug 4U 9525) bestätigt die letzte von der französischen Flugsicherung (DSNA) erhaltene Anweisung. Etwa zu diesem Zeitpunkt verlässt der Pilot das Cockpit, der Kopilot ist nun allein am Steuer.
- 3 **10:31** Die Maschine verlässt nach einer Kurskorrektur nach Nordosten ohne Freigabe der Flugsicherung ihre Reiseflughöhe und beginnt einen Sinkflug. Das Bodenradar meldet eine Sinkrate von knapp 18 Metern

pro Sekunde. Versuche der DSNA, auf der Arbeitsfrequenz eine Funkverbindung herzustellen, werden durch Germanwings 4U 9525 nicht beantwortet. **Etwa zu diesem Zeitpunkt scheint der Pilot ins Cockpit zurückkehren zu wollen. Auf dem Stimmenrekorder sind Klopfgeräusche an der Tür zu hören, der Kopilot antwortet nicht und verhindert möglicherweise den Zutritt.**

- 4 **10:35** Sämtliche Versuche der DSNA, auf der internationalen Notfrequenz Funkkontakt herzustellen, werden ebenfalls nicht beantwortet. Es wird die international normierte „Notstufe“ (DETRESFA: Distress Phase) erklärt und die nationale Leitstelle des französischen Such- und Rettungs-

dienstes informiert. Zu dieser Zeit durchfliegt Germanwings 4U 9525 die Höhe von etwa 7600 Metern.

- 5 **10:36** Letzter Versuch, die Maschine auf der internationalen Notfrequenz zu erreichen – ohne Erfolg.
- 6 **10:40** Das Radarziel des Airbus A320 verschwindet vom Bildschirm. Die letzte angezeigte Flughöhe betrug rund 1890 Meter. **Auf dem Stimmenrekorder hört man bis zum Schluss normale Atemgeräusche des Kopiloten.**

- 7 **10:42** Die DSNA informiert die nationale Leitstelle des französischen Such- und Rettungsdienstes über den Verlust des Radarziels.
- 8 **10:49** Zwei militärische Hubschrauber starten und begeben sich in Richtung der letzten Position des Radarziels von Germanwings 4U 9525. Signale des selbstständigen Notsenders in dem vermissten Airbus (Emergency Locator Transmitter) werden nicht gemeldet.
- 9 **11:10** Das Wrack des Airbus A320 wird durch die Hubschrauber identifiziert.

* Rekonstruierter Flugverlauf; Quellen: flightaware.com, DSNA



Gedenkeremonie für die Opfer im Bergdorf Le Vernet

der Kollege im Innern der Flugkanzel zieht den Kippschalter und verhindert so das Öffnen der Tür. Dass es am Dienstag im Himmel über Frankreich genauso war, davon zeigten sich am Donnerstag die französischen Ermittler überzeugt. Sie nennen keine Namen, aber es ist klar: Sie reden über Andreas Lubitz. Den Mann im Cockpit, der 149 Menschen mit in seinen Selbstmord nimmt.

Um 10.30 Uhr und 55 Sekunden programmiert Lubitz den Autopiloten um. Den eingegebenen Kurs behält er bei – nicht aber die Flughöhe: Er wechselt von 38 000 Fuß auf 96 Fuß.

Knapp 30 Meter.

Rasch sinkt die Maschine mit 1000 Metern pro Minute. Lubitz sitzt in seinem Stuhl rechts und ignoriert das Hämmern an der Tür, die Rufe seines Kapitäns, die Flugsicherung, die ihn anfunkt, weil er die Flughöhe eigenmächtig verlassen hat. Er ignoriert die Signale der Maschine, er ignoriert die Computerstimme, die ertönt, weil er dem Boden viel zu nahe kommt: „Pull up! Pull up!“

Er atmet normal. Ansonsten tut er nichts. Er spricht kein Wort. Vielleicht hat er zum Fenster hinausgeschaut, wie die Alpen näher kommen, näher und näher, auf dem Voice-Recorder sind jetzt, ganz am Ende, Schreie von draußen, aus der Kabine zu hören.

Lubitz kommt aus einem biederem Einfamilienhaus am Stadtrand von Montabaur. Als am Donnerstagmorgen die Berichte über den Streit an der Cockpit-Tür bekannt

werden, schließt ein mittelgroßer Mann mit schütterem Haupthaar noch schnell die Tür der Gartenhütte ab, bevor er ins Haus flüchtet. Gleich darauf sagt er über die Sprechanlage des Hauses nur zwei kurze Sätze: „Wir sind unendlich betroffen“ und: Er bitte um Verständnis darum, dass er ansonsten keinen Kommentar abgeben könne.

Der Sohn Andreas Lubitz war 14, als er mit dem Fliegen anfing. An fast jedem Wochenende im Sommer fuhr er auf eine nahe gelegene Hügelkuppe, wo die Rasenpiste des Segelflugvereins LSC Westerwald angelegt war. Dort startete er zunächst im Zweisitzer mit Fluglehrer, bald auch allein. „Er liebte das Fliegen“, sagt Klaus Radke, 66, der Vereinsvorsitzende.

Häufig ließ sich Andi, wie sie ihn im Verein nannten, acht- oder zehnmal am Tag von einer Seilwinde in die Lüfte ziehen, um über den sanften Hügeln des waldreichen Mittelgebirges im nördlichen Rheinland-Pfalz zu kreisen. Nach etwa zwei Jahren hatte er seinen Segelflugschein bestanden. Schon damals, sagt Radke, habe der Andi unbedingt Berufspilot werden wollen.

Lubitz schaffte es, so wie einige andere auch, die mit ihm zusammen als Jugendliche im Klub das Fliegen gelernt hatten. Es sei eine Gruppe von zehn, zwölf flugbegeisterten jungen Leuten gewesen, Jungen und Mädchen, die sich regelmäßig auf dem Vereinsflugplatz getroffen hätten. „Die haben auch zusammen gefeiert, gegrillt, und die haben zusammen fürs Abi gelernt, während sie auf den nächsten Start

gewartet haben“, sagt Peter Rücker, der sich im Verein um die Technik kümmert. „Der Andi war ein liebenswerter Kerl, wir haben viel gelacht“, sagt Rücker.

2007 macht Lubitz in Montabaur Abitur, und bald darauf schafft er es, seinen Berufsraum wahr zu machen: Er wird an der Flugschule der Lufthansa in Bremen angenommen, im Verein feiern sie das Ereignis. Später erzählt er seinen Freunden, dass er einen Job als Kopilot bei Germanwings angeboten bekommen habe, leider nicht bei der renommierten Hauptmarke Lufthansa, die ihren jungen Piloten bessere Bedingungen bietet.

Der Vereinsvorsitzende Radke sagt, Lubitz habe trotzdem Glück gehabt. Die jungen Leute, die jetzt erst mit der Flugausbildung bei der Lufthansa fertig werden, haben wenig Aussichten auf Stellen, mancher wird vertröstet, wieder und wieder.

Zum letzten Mal, sagt Radke, habe er Andreas Lubitz im vergangenen Herbst im Verein getroffen. Zusammen mit anderen aus seiner Clique hätten sie ihren Segelflug-Wiederholungsschein gemacht, dafür trafen sie sich mehrere Wochenenden hintereinander an dem kleinen Hangar im Westerwald, um eine Reihe von Starts und Landungen nachweisen zu können. Der Andi, sagt Radke, habe damals „ganz normal“ auf ihn gewirkt, in keiner Weise auffällig oder unglücklich. „Die haben nach dem Fliegen fröhlich zusammengesessen und gegrillt, wie früher“, sagt Radke.

Früher, da war Andreas Lubitz offensichtlich ein unauffälliger, netter Durch-

FOTO: ROBERT PRATTA / REUTERS

schnittsmensch, auch die Fotos aus der Abiturzeitung zeigen ihn so. Mit kurzen Haaren, er sieht gut gelaunt aus auf seinem Schülerbild, keine besonderen Merkmale. Über ihn und seine Zukunft steht in der Zeitung: „Wird Berufspilot, um seine Cocktails in der ganzen Welt zu verkaufen ... Nimmt nach jahrelangem Training am Iron-Man-Hawaii teil.“ Auf dem Rücken der Abi-Zeitung wirbt die Lufthansa mit „faszinierenden Aussichten“. Es ist eine Anzeige des „Karriereportals“ des Konzerns, und geworben wird für die „Ausbildung zum Piloten“.

Es sind Fundstücke und Bilder der Vergangenheit, die zur Gegenwart nicht passen. Nichts beantwortet die Frage nach dem Warum. Kein Fundstück könnte befriedigend erklären, warum sich ein junger Pilot zu solcher Untat aufmacht. Möglicherweise werden sich auf keinem Bild Spuren finden lassen, die in die Gedankenwelt dieses Täters führen, weil er sich vielleicht gar keine Gedanken machte. Noch nicht einmal dann, als die Berge und Täler des Massif Trois Évêchés vor den Cockpit-Fenstern rasend riesengroß wurden. Mit den Folgen müssen nun andere leben.

Am Donnerstag, zwei Tage nach dem Unglück, stand Max Tranchard auf der struppigen Wiese neben dem Campingplatz von Le Vernet. Neben ihm duckten sich flache Holzhäuser in den Hang, vor ihm standen ein blauer Kastenwagen der Gendarmerie und zwei rote Geländewagen der Feuerwehr. Ringsum Berge, Tranchards Berge, er kennt die Gegend wie kein Zweiter, ein Bergführer seit Jahrzehnten.

Unzählige Male ist er das Plateau zum Col de Mariaud hinaufgestapft, dahinter beginnt das zerklüftete Terrain der Trois



Bergführer Tranchard, der Gendarmen zur Absturzstelle geleitete

Évêchés. Graue Schluchten aus Mergel, Sandstein und Kalk; viel Geröll, ab und zu ein paar Tannen. Im Dialekt der Alten hier bedeutet Mariaud „mauvais pays“, schlechtes Land. Unwegsam ist das Gelände, zerklüftet, der Boden zu karg selbst für Schafe und Ziegen. Hier zerschellte der Airbus in Tausende kleine Trümmer, auf mehr als vier Hektar Bergland verteilen sich die Reste dessen, was einst ein gut besetztes Flugzeug war. 150 Tote sind zu bergen, oder was von ihnen übrig blieb. 150 Menschen, genauso viele Einwohner, wie Le Vernet zählt.

Am Unglückstag hatte der 63 Jahre alte Max Tranchard seinen Freund François am Telefon, seit drei Jahrzehnten Bürgermeister von Le Vernet, er klang heiser. Ein deutsches Flugzeug sei abgestürzt, sagte der Bürgermeister, und ob er, Max, eine Gruppe von 20 Gendarmen dorthin führen könne, wo man die Absturzstelle vermutete.

Anderthalb Stunden später fuhren vier Geländewagen 40 Minuten lang über Feldwege. Danach ging es eine knappe Stunde weiter zu Fuß, durch unbefestigtes Terrain, nicht einmal mehr Trampelpfade gibt es hier, aber Steilwände und zerklüftete Hänge, dann erreichten sie den Ort.

Nicht einmal die Trümmer hätten noch an ein Flugzeug erinnert, sagt Tranchard. Es habe ausgesehen, als hätte der Berg die Maschine verschluckt und nur ein paar Krümel übrig gelassen. Karosseriefetzen, Schrottteile, viele davon zu Klumpen verschmolzen. Die Gendarmen sicherten das Gelände, in dem es Geier und Wölfe gibt.

Eine schmale, gewundene Straße verbindet Tranchards Dorf Le Vernet mit Seyne-les-Alpes, 1400 Einwohner, ein Ort aus verwitterten Steinhäusern mit bunten Fensterläden, dazwischen gepflasterte Gässchen. Seyne ist durch den Unfall zu einer Art Logistikzentrum geworden. Auf dem Acker zwischen Supermarkt und Sägewerk, auf dem sonst allenfalls Segelflugzeuge starten, landete der Hubschrauber mit dem französischen Präsidenten und der deutschen Bundeskanzlerin. Gemeinsam mit dem spanischen Premier Mariano Rajoy inszenierten sie bald, inmitten von Trauernden, Helfern, Offiziellen und Dorfbewohnern, einen schönen europäischen Moment. Sie wussten noch nichts von einer Tat, nur von einem Unfall war die Rede, aber die Solidarität und Betroffenheit der Politiker wirkte echt und spürbar, und dieser Geist regiert Seyne-les-Alpes.

Im Jugendhaus werden Angehörige der Opfer empfangen, die Turnhalle ist zur Kapelle umfunktioniert. Unter einem Basketballkorb liegen Blumenbouquets und Trauergestecke, in einer Ecke steht die deutsche



Tastatur an der Cockpit-Tür



Schalter im Cockpit zur Ver- und Entriegelung der Tür

Verhängnisvoll sicher Funktionsweise der Ver- und Entriegelung einer Cockpit-Tür

Normale Zutrittsprozedur

■ Ein Crewmitglied bittet von der Kabine aus zunächst per Bordtelefon um Zutritt zum Cockpit. Der Pilot kann die Situation vor der Cockpit-Tür per Videoüberwachung beobachten.

■ Das Crewmitglied drückt danach einen Code auf der Tastatur neben der Tür. Im Cockpit ertönt ein Signal. Der Pilot stellt, wenn ihm die Situation unverdächtig erscheint, einen Wippschalter neben dem Pilotensitz auf die Position „Unlock“. Die Tür kann jetzt von außen geöffnet werden.

Sicherheitsverriegelung

■ Wenn der Pilot einen unbefugten Zutritt befürchtet, kippt er den Wippschalter auf die Position „Lock“. Jetzt ist die Tastatur vor der Cockpit-Tür für mehrere Minuten blockiert. Der Pilot selbst kann in dieser Zeit die Blockade aufheben, indem er den Schalter auf „Unlock“ stellt.

Notfallprozedur

■ Reagiert das Cockpit weder auf einen Anruf noch auf den normalen Code, kann das Crewmitglied einen Notfall-Code in die Tastatur eingeben. Im Cockpit ertönt nun ein Warnton, der die Notöffnung ankündigt, und die „Open“-Anzeige blinkt. Nach einer von der jeweiligen Flugesellschaft vorgegebenen Zeit wird die Tür dann für fünf Sekunden entriegelt.

■ Die Notöffnung von außen kann jederzeit aus dem Cockpit unterbunden werden, um z. B. das Eindringen eines Passagiers zu verhindern. Dazu verriegelt der Pilot die Tür über den Schalter „Lock“. So hat der Pilot im Cockpit immer „das letzte Wort“.

■ Da die Nummerntastatur so für mehrere Minuten außer Betrieb gesetzt ist, könnte der Pilot des Germanwings-Flugs auf diese Weise seinen Kollegen ausgesperrt haben.



Politiker Merkel, Hollande und Rajoy setzen vor Ort ein Zeichen europäischer Solidarität



Einsatzkraft bei Bergung eines Opfers aus der Schlucht am Unglücksort

Flagge. Als am Mittwoch die erste deutsche Familie eines Opfers anreist, kümmern sich Dolmetscher und Psychologen samt Übersetzer um sie.

Das Rathaus in der Grande Rue, ein schlichtes Steinhaus mit Trikolore über dem Eingang, ist zur Kommandozentrale geworden. Und Michel Astier, 66, der Vizebürgermeister, hat das Büro seines Chefs bezogen, weil der ständig unterwegs ist. Er habe so etwas noch nie erlebt, sagt Astier, er schüttelt den Kopf: „Und ich möchte so etwas auch nie mehr erleben.“

Den Eingang bewachen jetzt zwei Soldaten, eine breite Steintreppe mit Holz-

geländer führt in den ersten Stock. Durch lang gezogene Fenster schaut Astier über die Dächer von Seyne bis zum Jugendhaus. Seine Sekretärin und er haben die Schreibtische zusammengeschoben und Karten ausgelegt, das Büro ist zugleich Hauptquartier der Einsatzkräfte, der Gebirgs-Gendarmerie, die hier die Bergung koordiniert. Ein roter Stern markiert die Stelle, an der das Flugzeug aufgeschlagen sein soll. Ein Bergkamm mit einer Höhe von etwa 2100 Metern. Zwei Gebirgsjäger in Funktionskleidung beugen sich über die Karte, zeichnen mit den Fingern ihren Weg nach.

Die Überreste der Toten werden zum Ortseingang von Seyne gebracht, nur gut 200 Meter davon werden die Angehörigen der Opfer empfangen. Kriminaltechniker kümmern sich um die angelieferten Leichenteile. Auf einem Bauhof, abgeschirmt zwischen Gebäuden, wurden weiße Zelte aufgestellt, die mit Generatoren gekühlt werden. Kriminaltechniker im weißen Overall und mit Mundschutz tragen technisches Gerät in die Zelte, das Gelände wird von gut einem Dutzend Gendarmen bewacht, die jeden weiterwinken, der dem Gelände zu nahe kommt. Bis Mittwoch galten die Opfer hier als Opfer eines tragischen, extrem seltenen Unfalls. Seit Donnerstag sind sie nach Überzeugung der Staatsanwaltschaft zu Opfern eines Mannes geworden, den im Himmel über Frankreich an einem ganz normalen Dienstag alle Menschlichkeit verließ.

Es sterben, im Gebirge, die aus Düsseldorf stammende Altistin Maria Radner, 33, und der in Kasachstan geborene Bassbariton Oleg Bryjak, 54. Es stirbt Manfred Jockheck aus Dortmund, Ehemann, Vater, Lokalpolitiker, Künstler, Hochschuldozent mit zig Ehrenämtern; mit ihm seine Frau Sabine. Es stirbt Ramón de Santiago, genannt Don Ramón, ein 60-jähriger Unternehmer aus Mataró bei Barcelona, er reiste mit seinem gleichnamigen Sohn, einem Neffen und dem Produktionschef seines Unternehmens. Josep Borrell stirbt, 66 Jahre alt, ein Maschinenbauer aus Angles, ein arbeitssamer, gewissenhafter Mann. Es stirbt Mohamed Tahrioui, 24, ein gebürtiger Marokkaner aus La Llagosta bei Barcelona, der eine Arbeitsstelle in Duisburg gefunden hatte, und es stirbt seine Frau Asmae Ouahhoud, sie haben erst Tage zuvor geheiratet. Marina Bandrés, eine 38-jährige Frau aus Jaca, stirbt, mit ihrem Baby Julian auf dem Weg nach Manchester. Laura Altimira Barri stirbt, Managerin bei der Modefirma Desigual, die sich ein Ladenlokal in der Nähe von Düsseldorf anschauen wollte.

Es sterben Sonja Cercek und Stefanie Tegethoff, Lehrerinnen am Joseph-König-Gymnasium in Haltern am See, und 16 ihrer Schülerinnen und Schüler. Yvonne und Emily Selke aus den USA sterben, Mutter und Tochter, sie waren auf einer Europatour. Gabriela Maumus und ihr Freund Sebastián Greco aus Buenos Aires sterben, die beiden Argentinier waren im Urlaub in Spanien. Paul Bramley stirbt, ein 28-jähriger Hotelfachschüler aus Kingston upon Hull in England. Milad Hojjatoleslami stirbt, ein iranischer Journalist der Nachrichtenagentur Tasnim, und seine Kollegin Hossein Javadi von der Tageszeitung „Vatan Emruz“, die beiden berichteten in Barcelona über das Spiel des FC gegen Real Madrid. Japaner sterben, Kolumbianer, Briten, Deutsche, Amerikaner, Spanier – weil Andreas Lubitz es so wollte. So unge-

FOTOS: ANNE-CRISTINE POUJOLAT / AFP (U.); REUTERS (O.)

heuerlich und einzigartig seine Tat wirkt: Es hat in der Geschichte der Luftfahrt bereits ähnliche Fälle gegeben.

Im November 2013 startete in Mosambik eine Embraer 190 der Fluggesellschaft LAM zu einem Flug nach Angola. Die Maschine war ein Jahr alt und funktionierte fehlerfrei, doch auf halbem Weg bohrte sie sich in Namibia in die Erde, 33 Menschen starben.

Die Ermittler haben den damaligen Hergang zweifelsfrei rekonstruieren können. Die Maschine flog auf Reiseflughöhe in 38 000 Fuß, als der Kopilot eine Pinkelpause einlegte und das Cockpit verließ. Der Kapitän blieb zurück, ein Mann, von dem es später hieß, er habe Eheprobleme und einen Sohn verloren. Dreimal programmierte er neue Flughöhen, tiefer und tiefer.

Die Aufzeichnungen des Cockpit-Voice-Recorders waren eindeutig. Minutenlang hämmerte der ausgesperrte Kopilot gegen die Tür. Der Kapitän reagierte auch nicht auf die Versuche der Flugsicherung, ihn zu kontaktieren. Er fuhr die Bremsklappen an den Flügeln aus, wodurch das Flugzeug noch schneller sank. Im mosambikanischen Fall konnte sich der Kopilot ganz am Ende Zugang verschaffen, aber es war zu spät, die Maschine zerschellte.

Es gibt noch mehr Beispiele für „erweiterte Selbstmorde“ dieser Art. Im Dezember 1999 hob Flug 990 der EgyptAir in New York ab mit Kurs nach Kairo, und es kam bald darauf zu einem Kampf auf Leben und Tod. Der Kopilot drückte das Steuerhorn plötzlich stark nach vorn, während der Kapitän das seine mit aller Macht zu sich heranzog, um einen Absturz zu verhindern, aber der Kopilot, offensichtlich verwirrt, gewann den Kampf. Unter „Ich vertraue auf Gott“-Rufen jagte er die Maschine Richtung Erde, sie zerbrach, und alle 217 Menschen an Bord starben. Die US-Ermittler hielten damals den erweiterten Selbstmord des Piloten für belegt, Ägypten hat diesen Befund nie akzeptiert.

Eine 737 der Silk Air aus Singapur war ein Jahr alt und funktionierte tadellos, als sie im Dezember 1997 aus 10 600 Metern absackte. Nur eine Minute später schlug sie auf dem Boden auf, 104 Menschen starben. Die Untersuchung ergab, dass Kapitän Tsu Way Ming die Maschine senkrecht nach unten zwang, sie erreichte Überschallgeschwindigkeit und zerbarst.

Und dann ist da noch immer das Rätsel von MH 370. Bisher weiß niemand, wo die Boeing 777 der Malaysia Airlines im März 2014 geblieben ist. Und niemand weiß, was wirklich geschah an Bord der Maschine. Ein technischer Defekt ist nach wie vor möglich – aber die Ermittler gehen auch dem Szenario eines Piloten-Selbstmordes nach.

Piloten mit psychischen Leiden haben gute Gründe, sie zu verschleiern. Sobald

Andreas Lubitz

Wird Berufspilot um seine Cocktails auf der ganzen Welt zu verkaufen, wohnt aber immer noch zu Hause. Nimmt nach jahrelangem Training am „Iron-Man-Hawaii“ teil.



Darstellung von Lubitz in seiner Abiturzeitung

sie ihren Arbeitgeber informieren, verlieren sie ihre Flugtauglichkeit und damit ihren Job. Im Fall von Andreas Lubitz gibt es Hinweise, dass er wegen Depressionen seine Pilotenausbildung kurzzeitig unterbrechen musste, von den Ärzten der Lufthansa später aber dennoch als „fit to fly“ eingestuft wurde. Dem wird nachzugehen sein, die Lufthansa wird sich Fragen dazu gefallen lassen müssen, eine befriedigende Erklärung wäre allerdings auch eine depressive Erkrankung nicht. Zu monströs ist diese Tat, die zwei Urängste des modernen Menschen vereint: den Amoklauf und den Flugzeugabsturz.

Und schließlich sagen alle, die Lubitz schon als „den Andi“ kannten, seine Mitschüler, seine Lehrer, dass sie keinerlei Erklärung für sein Verhalten hätten. Lubitz' ehemaliger Klassenlehrer vom Mons-Tabor-Gymnasium hat noch keinen der alten Mitschüler gesprochen, der von depressiven oder anderen Verhaltensproblemen oder gar Selbstmordgedanken gehört hätte.

Das muss nicht viel heißen, und das Leben eines Menschen kann von heute auf morgen aus dem Gleis springen. Aber für den Moment gilt noch, dass sich niemand einen Reim auf die Ereignisse machen kann. „Alle haben unheimlich gute Erinnerungen an ihn“, sagt der Klassenlehrer, Erinnerungen an einen jungen Mann, der ein unbeschriebenes Blatt war. Er hatte keine Vorstrafen, seine Person verbindet sich nicht mit Treffern in den polizeilichen Datenbanken Nadis und Inpol, die Landeskriminalämter wissen ebenso wenig über ihn wie die Verfassungsschutzämter. Es gibt keinerlei Hinweis auf radikale Tendenzen, auf Extremismus.

Wenn überhaupt eine Lehre aus diesem Unglück gezogen werden kann, betrifft sie die Organisation der Arbeit in den Cockpits. Viele US-Fluggesellschaften schreiben ihren Besatzungen vor, dass niemals nur ein Pilot allein in der Flugkanzel verbleiben darf. Möchte einer von beiden zur Toilette, muss ein Mitglied der Kabinenbesatzung seinen Platz einnehmen, offensichtlich als Aufpasser. Die Lufthansa hat bisher auf eine solche Dienstanweisung verzichtet.

Man darf sich die Leute im Cockpit nicht als Teams oder Partner vorstellen, die sich

gut und lange kennen. Die Piloten von großen Fluggesellschaften kennen einander, im Gegenteil, meist kaum oder gar nicht. Sie werden jedes Mal neu zusammengewürfelt für ihre Einsätze, haben dann ein paar Tage frei und fliegen als Nächstes wieder mit einem anderen Kollegen.

Die Fremdheit ist gewollt. Sie soll verhindern, dass zu viel Vertrautheit entsteht. Jeder soll so arbeiten, wie es die Vorschriften verlangen, nicht wie ein altes Paar, das sich eigene Regeln gibt. Die Fremdheit gilt als der Sicherheit zuträglich – aber ist sie das? Wäre ein Mann wie Lubitz früher aufgefliegen, wenn jemand intensiver mit ihm Umgang gehabt hätte?

Wer sich auf Spurensuche im Leben von Andreas Lubitz macht, kommt der Lösung des Rätsels womöglich nicht näher, das ist noch beunruhigender, als wenn sich ein schlüssiges Motiv fände. Immer wieder stellt sich beim Nachdenken über die Lebenszeugnisse des Hüters, der zum Mörder wurde, der Eindruck der Durchschnittlichkeit ein, keine Abgründe scheinen zu lauern. Lubitz machte zeit seines Lebens durchschnittliche Witze, er hörte durchschnittliche Musik, er schrieb durchschnittliche Dinge. Ein Jedermann.

Sein Wahnsinn blieb wohl so tief versteckt in seinem Kopf, dass möglicherweise nicht einmal seine Freundin etwas davon ahnte. Die beiden wohnten in Düsseldorf, es heißt, sie wollten heiraten. Die Frau arbeitet als Mathematiklehrerin an einer Gesamtschule, und sie soll schon auf dem Weg zur Absturzstelle in Südfrankreich gewesen sein, als sie erfuhr, dass ihr Lebensgefährte kein Opfer war. Sondern ein Täter, der 149 Menschen umbrachte.

Laura Backes, Matthias Bartsch, Maik Baumgärtner, Sven Becker, Jürgen Dahlkamp, Jörg Diehl, Marko Evers, Ullrich Fichtner, Özlem Gezer, Hubert Gude, Amalia Hayer, Christiane Hoffmann, Julia Jüttner, Martin Knobbe, Joachim Kronsbein, Juan Moreno, Martin U. Müller, Gordon Repinski, Simone Salden, Christoph Scheuermann, Barbara Schmid, Fidelius Schmid, Christoph Seidler, Gerald Traufetter, Peter Wensierski



Video: Am Unglücksberg
Col de Mariaud

spiegel.de/sp142015absturz
oder in der App DER SPIEGEL