

Zehn Jahre nach dem Germanwings-Absturz – Wackelt die Selbstmord-These als Unglücksursache?

22 Mär. 2025 12:52 Uhr

Warum hat man sich beim Absturz der Germanwings-Maschine im Jahr 2015 in geradezu panischem Tempo und unter Beteiligung vieler europäischer Politiker auf die Selbstmordthese geeinigt – und warum wird Jahre später, und zwar auch in Mainstream-Medien, an diesem Narrativ gerüttelt?



Quelle: www.globallookpress.com © Peter Kneffel / dpa

Trauerfeier am ersten Jahrestag des Absturzes der Germanwings-Passagiermaschine in Le Vernet, Frankreich, am 24. März 2016.

Von Felicitas Rabe

Am 24. März jährt sich der Absturz der Germanwings-Maschine mit der Flugnummer 4U9525 zum zehnten Mal. Damals zerschellte der Airbus A320 mit 700 km/h an einem Bergmassiv in den französischen Alpen und riss 150 Menschen in den Tod. Im Jahr 2015 berichteten die Medien fast unisono, als Unglücksursache stünde quasi zweifelsfrei fest, dass der mutmaßlich psychisch kranke Co-Pilot Andreas Lubitz sich mittels absichtlich verursachtem Absturz suizidiert und damit auch den Tod aller Passagiere verursacht habe.

Für Politik und Mainstream-Medien stand diese Absturzursache schon 48 Stunden nach dem Unglück fest. Und selbst bei seiner [Trauerrede im Kölner Dom](#) nannte der damalige Bundespräsident Joachim Gauck den Co-Piloten als Schuldigen (ab Std/Min 1:42 der [WDR-Aufzeichnung](#)). An der Trauerveranstaltung nahmen am 15. April 2015 Politiker aus halb Europa teil, einschließlich Vertretern des europäischen Hochadels.

Allerdings wehrten sich die Eltern des 27-jährigen Co-Piloten Andreas Lubitz von Anfang an auch gerichtlich gegen diese Schuldzuweisung. 10 Jahre nach dem Absturz werden nun Zweifel und Kritik an der offiziellen Theorie auch in vielen Medien zum Aufmacher gemacht. Oder die Nennung der Unglücksursache wird komplett vermieden.

So [berichtet](#) das Fachmagazin *Airliners.de* am Donnerstag nur über die geplanten Gedenkzeremonien, welche am kommenden Montag in der französischen Gemeinde Le Vernet und am Joseph-König-Gymnasium in Haltern am See in Deutschland stattfinden sollen. Nach Angaben französischer Medien wollten rund 400 Menschen, zumeist Angehörige der Opfer, zum Gedenken in den französischen Alpenort kommen.

Zweifel an der Absturzursache zum Gedenktag

Bereits [vor einer Woche](#) titelte das *Web.de-Magazin* zum kommenden Jahrestag des Flugzeug-Unglücks: "Kennen wir die gesamte Wahrheit?" In der *Frankfurter Rundschau* [hieß es am Freitag](#) über den Germanwings-Absturz: "Überraschende Wende um deutschen Piloten? Luftfahrtexperte ordnet neue Erkenntnisse ein." Während die *FR* die Zweifel nur benannte, um sie gleich wieder auszuräumen, gab man zweifelnden Experten bei *Web.de* viel Raum. Die *FR* zitierte zunächst aus dem offiziellen Abschlussbericht der französischen Behörde für Sicherheitsuntersuchungen in der zivilen Luftfahrt (BEA). Darin gab die Behörde als Ergebnis bekannt:

"Die Kollision mit dem Boden wurde durch eine bewusste und geplante Handlung des Copiloten verursacht, der entschieden hatte, Suizid zu begehen, während er alleine im Cockpit war."

Web.de erinnert in seinem Bericht daran, dass der 27-jährige Andreas Lubitz damals in den Medien regelrecht als Monster dargestellt worden sei. Aber sei er wirklich der Täter gewesen, fragt das Magazin heute. Der österreichische Flugsicherheitsexperte Simon Hradecky, Betreiber der Webseite "[The Aviation Herald](#)" komme nach einer achtjährigen Untersuchung zu einem anderen Schluss. Ihm zufolge könnten technische Probleme zu dem Unglück geführt haben.

Seiner Auffassung nach sei die Einstellung der Flughöhe von 38.000 auf 100 Fuß (ca. 30 m), wie man es dem Co-Piloten bislang unterstellt habe, "nicht menschengemacht" gewesen. Laut Abschlussbericht sei diese Änderung innerhalb einer Sekunde vorgenommen worden, das sei aber für Piloten in der Zeit nicht machbar. In einer neuen *Sky*-Dokumentation "[Germanwings – Was geschah an Bord von Flug 9525?](#)", die seit dem 14. März bei *Sky* zu sehen ist, wird seine These thematisiert. In der Doku äußerte sich auch der Luftfahrtexperte Tim van Beveren. Mit der Selbstmordthese habe man sich zu früh auf eine Unglücksursache festgelegt, so der Experte. Van Beveren erklärt dazu:

"Das Problem dieser Untersuchung ist, dass sich schon relativ früh auf eine Ursache festgelegt worden ist, nämlich: ein durchgeknallter Copilot, der das Flugzeug in den Berg geflogen hat. Von daher geht jetzt alles zielstrebig nur noch in die Richtung: Was passt in dieses Muster?"

Zudem habe es im Laufe der Zeit Ungereimtheiten gegeben. Im BEA-Abschlussbericht sei zum Beispiel nicht mehr vorgekommen, dass Andreas Lubitz einen Medikamentencocktail eingenommen habe – was er zuvor laut Medienberichten getan haben soll. Dementsprechend sei im BEA-Abschlussbericht auch keine Krankschreibung von Lubitz für den Zeitraum des Fluges erwähnt worden. Aus dem Bericht gehe auch nicht mehr hervor, so der Luftfahrtjournalist Andreas Spaeth in der *Sky*-Doku, ob der Kapitän versucht habe, über eine Tastatur an der Tür mithilfe des Notfallcodes ins Cockpit zu gelangen.

Spaeth erklärte, dass durch verunreinigte Kabinenluft auch eine Bewusstlosigkeit der Cockpit-Insassen ausgelöst werden könne. Dabei gerieten verbrennende Ölrückstände aus dem Triebwerk in die Kabine. Tim van Beveren zufolge sei Germanwings "eine der Airlines, die die meisten Fume Events (Rauchereignis, Verunreinigung der Kabinenluft, Anm. d. Red.) verzeichnet hat." Es gebe allerdings keine Beweise, dass dies auch bei Flug 9525 eingetreten sei.

Einer derjenigen, die die offizielle Suizid-Ursache für den Flugzeugabsturz von Anfang an infrage stellten, ist der Journalist und ehemalige Lufthansa-Pilot Peter Haisenko. Bereits am 7. April 2015, also zwei Wochen nach dem Unglück veröffentlichte er auf Anderweltonline.de den [Artikel](#) "German Wings Absturz – zu viele offene Fragen". Schon damals stellte er fest:

"Zu schnell sind mögliche Ursachen ausgeschlossen worden, zu früh wurde ein Schuldiger benannt. Die Presse hat sich in detaillierten Sekundärbeweisen verbissen, die der unbewiesenen Täterschaft des Copiloten eine höhere Glaubwürdigkeit verleihen sollen."

Die größten Irritationen hätten die Meldungen zum Flight-Recorder bei ihm ausgelöst.

"Dann der Zustand des aufgefundenen Flight-Recorders. Unter 30 Zentimeter Schutt soll er vergraben gewesen sein, sieht aber aus, als ob er eine Weile im Feuer gelegen hat – und so wurde es auch dargestellt. Hier habe ich mindestens zwei Probleme. 1. Es hat nicht gebrannt (siehe oben). Wieso weist dann dieser Recorder Brandspuren auf? Besonders im Vergleich mit dem Voice-Recorder, der ganz in der Nähe des angesengten Flight-Recorders im Flugzeugheck eingebaut war und keine Brandspuren aufweist. 2. Der Recorder lag unter 30 Zentimeter Schutt. An diesem Ort kann er keinem Feuer ausgesetzt gewesen sein und wir können davon ausgehen, dass er nur wenige Sekunden nach dem Aufprall an dieser Stelle aufgeschlagen und sofort von dem Geröll zugedeckt worden ist. Der Zustand des Flight-Recorders mit Brandspuren ist für mich ein großes Rätsel."

"Die offiziellen Erklärungen zum Absturz kamen nicht nur zu schnell, sie folgten auch stückweise den Fragen, die im Netz aufgeworfen worden sind. Hatte der Copilot nun eine Sauerstoffmaske auf? Wenn ja, hätte man das bereits dem Voice-Recorder unzweifelhaft entnehmen müssen. Die Atmung unter der Maske klingt unüberhörbar anders als ohne. Ist die Speedbrake, die Luftbremse, betätigt worden? Der bis jetzt bekannte Unfallverlauf ist nach meinem Dafürhalten nur möglich, wenn die Speedbrake betätigt worden ist, vorausgesetzt, das Flugzeug war bis dahin unbeschädigt. Der Autopilot kann die Speedbrake im Flug nicht selbsttätig bedienen. Der Flight-Recorder muss Daten darüber gespeichert haben. Warum wird dieser Aspekt nicht einmal erwähnt?"

Am Ende seiner ausführlichen Arbeit formulierte Haisenko eine Reihe der für ihn offenen Fragen. Dabei fragt er unter anderem:

"Wie ist es bei der offensichtlich chaotischen Unglücksstelle möglich, binnen weniger Stunden einen Terrorakt (oder irgendeine andere Kausalität) auszuschließen?"

Wieso beschreiben alle belastbaren (prüfbar) Primärquellen A. L. als lustig, freundlich und ruhig?"

Wieso veröffentlicht die New York Times angebliche Kernaussagen des Voice-Recorders noch vor der öffentlichen Pressekonferenz des BEA?"

Wie erklärt sich das sofortige, beinahe panische Stelldichein dreier höchster Staatsvertreter in Anbetracht der Schwere des Unglücks im Vergleich zu früheren Verhaltensweisen?"

Wieso gibt es keine plausible Erklärung zu Anzahl und Auftrag der am Unglücksort gesehenen Kampfflugzeuge?"

Der Autorin dieses Beitrags stellt sich aber noch eine interessante weitere Frage: Warum hat man sich 2015 schnellstmöglich, ja in geradezu panischem Tempo und unter Beteiligung vieler europäischer Politiker und Medien auf die Selbstmordthese geeinigt – und warum wird Jahre später, und zwar auch in Mainstream-Medien, an diesem Narrativ gerüttelt?

RT DE bemüht sich um ein breites Meinungsspektrum. Gastbeiträge und Meinungsartikel müssen nicht die Sichtweise der Redaktion widerspiegeln.