Der Absturz von Germanwings-Flug 4U9525: Was steht hinter der Rufmord-Kampagne der Mainstream-Medien?

By Ernst Wolff
Global Research, April 02, 2015

Theme: Global Economy

Am Dienstag, den 24. März, stürzte ein Airbus der Fluglinie Germanwings über den französischen Alpen ab. Nur 48 Stunden später gab die Staatsanwaltschaft Marseille eine Pressekonferenz zu dem Unglück. Vor Kamerateams aus aller Welt behauptete der leitende Staatsanwalt Robin, es sehe so aus, „als ob der Kopilot das Flugzeug vorsätzlich zum Absturz gebracht und so zerstört hat."

Es ist allgemein bekannt, dass es Monate oder Jahre dauert, bis nach einem Flugunfall gesicherte Erkenntnisse über die Absturzursache vorliegen. Dennoch wurde Robins voreilige und allen juristischen Prinzipien zuwiderlaufende Schuldzuweisung umgehend von den Mainstream-Medien aufgegriffen, um eine der größten Rufmord-Kampagnen in der Geschichte der Informationsindustrie zu entfachen.

Binnen Stunden wurden der vollständige Name des betroffenen Kopiloten genannt und private Fotos von ihm verbreitet. Seine beiden Wohnorte wurden bekanntgegeben und im Bild gezeigt, sein Elternhaus von einer Heerschar von Sensationsjournalisten aus dem In- und Ausland belagert, der Bruder von der Polizei vor laufenden Kameras abgeführt. Verwandte, Nachbarn, Schulkameraden und Freunde wurden mit Fragen bombardiert, die alle eines gemeinsam hatten: Sie gingen von der bereits erwiesenen Schuld des Betroffenen aus.

Sowohl die Aussagen von Staatsanwalt Robin als auch die anschließende Kampagne der Mainstream-Medien stehen in eklatantem Widerspruch zu den elementarsten Grundsätzen des Journalismus und unseres Rechtssystems. Eines der Fundamente der Rechtsstaatlichkeit ist die *Unschuldsvermutung*. In Artikel 11, Absatz 1 der *Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte* der Vereinten Nationen von 1948 heißt es: „Jeder Mensch, der einer strafbaren Handlung beschuldigt wird, ist solange als unschuldig anzusehen, bis seine Schuld in einem öffentlichen Verfahren, in dem alle für seine Verteidigung nötigen Voraussetzungen gewährleistet waren, gemäß dem Gesetz nachgewiesen ist."

Dass diese Unschuldsvermutung in der vergangenen Woche von den Mainstream-Medien (und auch einem Teil einer angeblich kritischen Presse) vollständig außer Kraft gesetzt wurde, wirft nicht nur ein bezeichnendes Licht auf den moralischen Zustand unserer Gesellschaft. Dass ein Verstorbener, der sich nicht mehr wehren kann, medial posthum moralisch vernichtet und seine Familie zur Generalverurteilung in den Fokus der Öffentlichkeit gezerrt wird, sollte aber auch zum Anlass genommen werden, folgende Fragen zu stellen: Welche Interessen verbergen sich hinter dieser gezielten Rufmordkampagne? Wem nützt sie?

Schon ein flüchtiger Blick auf die Luftfahrtindustrie zeigt, dass sie sich seit längerem in erheblichen Schwierigkeiten befindet. Fusionen, Pleiten, Übernahmen und Neugründungen von Billig-Airlines und ein unerbittlicher internationaler Preiskampf haben die Entwicklung der vergangenen Jahre ebenso bestimmt wie flächendeckende Streiks, Lohnsenkungen und Entlassungen des Stammpersonals bei gleichzeitiger Einstellung von Leiharbeitern.

Dazu befindet sich die Führungsebene im internationalen Fluggeschäft wegen der dubiosen Begleitumstände mehrerer Luftfahrtkatastrophen der jüngeren Vergangenheit in immer größerer Erklärungsnot. Auch die Umstände des Absturzes der Germanwings-Maschine – die Weigerung mehrerer Crews, den Dienst nach dem Absturz der Unglücksmaschine anzutreten, der desolate Zustand des Voice-Recorders und die Tatsache, dass die Blackbox bisher nicht aufgefunden wurde – sind nicht gerade dazu angetan, verlorenes Vertrauen zurückzugewinnen.

Um die Hintergründe dieser Entwicklung zu verstehen, ist es hilfreich, einen kurzen Blick auf die Geschichte der *Lufthansa* (der Muttergesellschaft der Germanwings) zu werfen: Das 1926 gegründete Unternehmen war vierzig Jahre lang ausschließlich in staatlichem Besitz. 1966 ging es an die Börse. Im Zuge der Privatisierungswelle Anfang der Neunziger Jahre reduzierte der deutsche Staat seinen Anteil an den Aktien von über 50 % auf 34 %, 1997 erfolgte die vollständige Privatisierung. Das heißt im Klartext: Seit 1997 liegt die Finanzierung der Lufthansa in den Händen privater und an ihrem Gewinn interessierter Investoren.

Da der durch die Deregulierung der Finanzwirtschaft ermöglichte und für Investoren hochlukrative Bereich der reinen Finanzprodukte (Derivate) seit der Mitte der Neunziger Jahre förmlich explodiert ist, befindet sich die Realwirtschaft, zu der auch die Luftfahrtindustrie gehört, seitdem in einem immer schärferen Konkurrenzkampf um Renditen und Profite.

Um in diesem Kampf bestehen zu können, wurde das Billigfliegergeschäft in den Neunzigern erheblich ausgeweitet und auch von den großen Fluggesellschaften übernommen. Flogen 1994 nur 3 Mio. Passagiere mit Billigfliegern, waren es 1999 bereits 17,5 Mio. 2002 wurde das Lufthansa-Tochterunternehmen Germanwings gegründet. 2013 bewältigte es mit nur wenig mehr als 2.000 Mitarbeitern bereits ein Fluggastaufkommen von 13 Mio. Passagieren.

Billigfluggesellschaften zahlen ihren Mitarbeitern, die entweder nicht oder nur zu einem geringen Prozentsatz gewerkschaftlich organisiert sind, bei härteren Arbeitsbedingungen schlechtere Löhne und greifen häufig auf (zum Teil von ihnen selbst mitbetriebene) Leiharbeitsfirmen zurück. Zudem üben sie wegen der direkten Konkurrenz einen erheblichen Druck auf die Mitarbeiter der verbliebenen konventionellen Fluglinien aus.

Hinzu kommen zwei weitere Faktoren, die die Entwicklung der internationalen Luftfahrt in den vergangenen Jahren entscheidend geprägt haben: Die Krise von 2007 / 2008 hat nicht etwa zu einer Eingrenzung, sondern zur Ausweitung der Derivatewirtschaft geführt. Die den Banken in den USA, Japan und der Eurozone fast zum Nullzinssatz zur Verfügung gestellten Billionenbeträge sind fast ausschließlich zur Spekulation benutzt worden und haben den Druck auf die Investoren in der Realwirtschaft noch weiter erhöht.

Der zweite Faktor ist der seit einigen Jahren tobende Wettbewerb der klassischen Luftfahrtindustrie mit neuen, nur wenige Jahre alten Konkurrenzairlines aus dem Nahen

Osten, die samt und sonders von den erheblich niedrigeren Treibstoffkosten ihrer ölreichen Länder profitieren.

Da unter diesen erschwerten Geschäftsbedingungen die normalerweise fällige Erhöhung der Flugpreise wegen der nachlassenden Kaufkraft der Zielgruppe der Billigreisenden (sie sind am stärksten vom Absinken der Reallöhne und der Ausweitung des Billiglohnsektors betroffen) nicht möglich war, blieb den Airlines angesichts des Pochens der Investoren auf hoher Rendite nur die kontinuierliche Senkung ihrer Kosten. Sie hat bei allen Luftfahrtunternehmen eine höchst gefährliche Spirale in Gang gesetzt und zur fortschreitenden Verschlechterung der Sicherheitssituation für die Fluggäste geführt.

Um genau diesen Missstand zu verschleiern und somit von den wahren Ursachen der Misere der Branche abzulenken, beeilt sich die Luftfahrtindustrie nach jedem Unglück, den Fokus der Öffentlichkeit so schnell wie möglich auf Faktoren wie „menschliches Versagen“ zu richten. Bereits beim bis heute nicht erklärten Verschwinden des Fluges 370 der Air Malaysia wurden verschiedenste Spekulationen über einen möglichen Selbstmord des Piloten verbreitet. Diesmal sind es die angeblichen und bisher nicht bewiesenen psychischen Probleme eines Kopiloten, die der Öffentlichkeit als Ursache der Katastrophe präsentiert werden.

Dass die Mainstream-Medien die Luftfahrtindustrie dabei rückhaltlos und unter Missachtung aller journalistischen Grundsätze unterstützen, liegt daran, dass sich die Informationsindustrie als ein Teil der Realwirtschaft in einem ähnlichen Kampf wie die Luftfahrtindustrie befindet. Auch hier verlangen die Investoren, dass jede Möglichkeit, die Rendite zu erhöhen, ergriffen wird.

Sowohl der Absturz der Germanwings-Maschine – mit dem Hintergrund der billigenden Inkaufnahme geringerer Sicherheitsstandards zur Kostensenkung – als auch die anschließende Kampagne der Mainstream-Medien – die moralische Vernichtung von Toten und ihren Angehörigen – zeigen, welche verheerenden Auswirkungen die inzwischen allumfassende Beherrschung der Weltwirtschaft durch den Finanzsektor auf sämtliche Bereiche unserer Gesellschaft hat.

Ernst Wolff ist freiberuflicher Journalist und Autor des Buches „Weltmacht IWF – Chronik eines Raubzugs“, erschienen im Tectum-Verlag, Marburg.

The original source of this article is Global Research
Copyright © Ernst Wolff, Global Research, 2015

Comment on Global Research Articles on our Facebook page

Become a Member of Global Research

Articles by: Ernst Wolff

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Centre of Research on Globalization grants

permission to cross-post Global Research articles on community internet sites as long the source and copyright are acknowledged together with a hyperlink to the original Global Research article. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca