Wahrheit in Trümmern

Katastrophen Ein halbes Jahr nach dem Abschuss einer Boeing der Malaysia Airlines tobt im Internet und in anderen Medien die Propagandaschlacht der Täter – mit Fotos und Videos, mit Dokumenten und Fälschungen. Ein Team von SPIEGEL, „Algemeen Dagblad“ und „Correctiv“ hat sich auf die Suche nach den Schuldigen gemacht.

Wrackteil der MH17

FOTO: DMITRY LOVETSKY / AP / DPA

Weihnachten war für Gita und ihren Vater eine schwierige Zeit. In den niederländischen Medien tauchten die rauchenden Flugzeugtrümmer wieder auf und ein ukrainischer Fotograf, der am 17. Juli 2014 den Kondensstreifen jener Rakete fotografiert haben will, die das Flugzeug der Malaysia Airlines vom Himmel holte.

Gitas Mutter, Priscilla Rangin, saß in der Maschine, wollte von Amsterdam nach Kuala Lumpur fliegen, um zum ersten Mal ohne ihre 13-jährige Tochter Urlaub zu machen, auf ihrer Heimatinsel Bali. Gita wollte die Sommerferien nutzen, um zu Hause bei der Erdbeerernte Geld zu verdienen, und danach mit ihrem Vater in Deutschland Urlaub machen, aber alle Pläne zerschlugen sich.

Mit besonders vielen Weihnachtsgeschenken hat Gitas Vater versucht, die Trauer zuzudecken, die in Gitas Leben eingezogen ist, aber es hat natürlich nicht funktioniert. Beide wollen um die Trümmer von MH17 einen großen Bogen machen, wollen sich auf die Gegenwart konzentrieren. Dass kurz vor Weihnachten in den Medien der Pilot eines ukrainischen Kampfjets auftauchte, von dem behauptet wurde, er habe die Passagiermaschine vom Himmel geholt, hat sie nicht interessiert.

Es sind Meldungen wie diese über den Kampfpiloten, die die Angehörigen der 298 Toten seit einem halben Jahr immer wieder hineinziehen in den Schmerz des 17. Juli. Der Tod der Mutter, des Vaters, des Freundes oder des Kindes ist schlimm genug, die Propagandaschlacht um die Toten ist ein zusätzlicher Schmerz.

Russen, Ukrainer und prorussische Rebellen überbieten einander in Beweisen, Zeugen, Dokumenten, auch die Regierungen und Geheimdienste des Westens mischen mit, dazu versuchen natürlich auch die Medien aller involvierten Länder Licht zu bringen in diese düstere Katastrophe.

Der Anschlag auf das World Trade Center vor 13 Jahren veränderte das Verhältnis zwischen dem Westen und der islamischen Welt grundlegend und mündete direkt in die Kriege in Afghanistan und im Irak. Der Abschuss von MH17 im Juli verwandelte einen regionalen Konflikt im Osten der Ukraine zum kalten Krieg zwischen dem Westen und Russland. Und je nachdem, auf welcher Seite dereinst die Schuldigen gefunden werden, kann die Konfrontation eskalieren.

„Ich habe wenig Hoffnung, dass die Täter jemals ermittelt, gefasst und vor Gericht gestellt werden“, sagt Gitas Vater. Der vorläufige Bericht des Dutch Safety Board stellt fest, dass es keinerlei technische Probleme an Bord von MH17 gab, dass die Flugschreiber nicht von den Rebellen manipuliert wurden, dass auf den Aufzeichnungen keine Warnsignale vor dem Absturz zu hören sind.

Der zentrale Satz des Berichts lautet: Die Schäden an der Bugsektion und am Cockpit deuteten darauf hin, dass „das Flugzeug von außen durch eine große Anzahl schnell fliegender Objekte getroffen wurde“. Konkreter werden die Autoren nicht. Bei Fragen nach dem Waffensystem, das die Boeing 777 zum Absturz brachte, verweist der Safety Board an den zuständigen Staatsanwalt. Der hat den Hinterbliebenen kurz vor Weihnachten geschrieben, in etwa einem Jahr könnten sie mit dem endgültigen Ergebnis rechnen. In Interviews lässt er durchblicken, nach den bisherigen Untersuchungen sei für ihn der Abschuss durch eine Boden-Luft-Rakete am wahrscheinlichsten.

Das bedeutet: Die Informationsschlacht um den Absturz wird weitergehen. Neben den Staatsmedien Russlands und der Ukraine sind die sozialen Medien zum wichtigsten Schlachtfeld des Propagandakriegs geworden; auf YouTube, Facebook und Twitter duellieren sich Regierungen und Geheimdienste mit Fotos, Videos und Gutachten, die beweisen sollen, wer schuld ist am Tod der 298 Menschen. Vieles wird lanciert über undurchsichtige Websites, einiges wird gefälscht.

Aber in diesem ersten großen Netzkrieg des 21. Jahrhunderts spielen auch Kombattanten eine Rolle, die man nicht sofort einer Seite zuordnen kann; es sind Bürger, Informatiker, User, Experten, die sich in die Schlacht der Informationen einschalten, weil ihnen die Medien ihrer Länder zu einseitig vorkommen, weil sie zu ideologisch informieren, zu undifferenziert berichten. Auch ihre Waffe ist das Netz.

So nutzen jetzt Unternehmen und der Staat das Internet, um Daten über Bürger zu sammeln, und die Bürger nutzen das Netz, um Daten über staatliches Handeln zu sammeln. Was die ukrainische Regierung, was die Separatisten, was das russische Militär treiben, bildet sich im Netz ab, und es sind die Bürger, die alles auswerten wie ein Geheimdienst: Truppenbewegungen, Tweets, Flugrouten, Videos; die Daten formen sich zu einem sehr dichten Überwachungsprofil.

So wird es möglich, aus Videos auf YouTube, aus Tweets auf Twitter, aus Posts auf Facebook zu rekonstruieren, dass die 53. Flugabwehrraketenbrigade der russischen Armee am 23. Juni ihren Stützpunkt in Kursk verlässt; dass sie sich Richtung ukrainische Grenze in Bewegung setzt; und dass eine ihrer mobilen Raketenabschussrampen am 17. Juli genau dort steht, von wo eine Rakete auf MH17 abgefeuert worden sein soll.

Gitas Vater glaubt, dass prorussische Rebellen aus der Ostukraine diese Rakete abgeschossen haben, andere Angehörige gehen davon aus, dass eine russische Crew beteiligt gewesen sein muss. Wieder andere glauben, ein ukrainischer Kampfpilot habe ihre Verwandten auf dem Gewissen.

SPIEGEL-Reporter, Journalisten vom „Algemeen Dagblad“ und Rechercheure der Investigativgruppe „Correctiv“ haben in einer Koproduktion alle Spuren zusammengetragen, mit Unterstützung der internationalen Investigativplattform Bellingcat. Sie waren an der wahrscheinlichen Abschussstelle der Rakete, haben mit Augenzeugen, Soldaten, Ermittlern, Luftfahrtexperten, militärischen Beratern, Separatistenführern, Angehörigen gesprochen. War es ein geplantes Kriegsverbrechen? War es ein Unfall, wie er nur im Krieg passieren kann? Wer ist verantwortlich?

17. Juli 2014, frühmorgens, Den Haag

Der letzte gemeinsame Tag von Priscilla Rangin und ihrer Tochter Gita beginnt in aller Frühe, um fünf Uhr am Morgen, gut sieben Stunden bevor Flug MH17 den Flughafen Schiphol Richtung Kuala Lumpur verlässt. Priscilla Rangin steht in der Küche und wäscht Geschirr ab. Das vertreibt die Zeit und lindert den Abschiedsschmerz ein wenig. Es ist das erste Mal, dass Priscilla Rangin allein nach Bali fliegen wird.

Priscilla Rangin schätzt die Eigenständigkeit ihrer Tochter, ihre Zielstrebigkeit. Gita hat in der Grundschule eine Klasse übersprungen und bringt jetzt auf dem Gymnasium gute Noten nach Hause. Wie für andere Einwanderer ist auch für Priscilla Rangin der soziale Aufstieg sehr wichtig. Sie hofft, dass ihre Tochter später studieren wird, Medizin. Sie soll es besser haben als ihre Mutter, die in einer McDonald’s-Filiale arbeitet. Vor Kurzem hat Priscilla Rangin an einem innerbetrieblichen Eignungstest teilgenommen; sie hofft, nach ihrer Rückkehr aus Bali zur Restaurantmanagerin befördert zu werden.

Nach dem Abwasch setzt sich Priscilla Rangin an ihren Computer, öffnet ihren Facebook-Account und postet ein Bild

Der Abschuss von MH17 verwandelt einen regionalen Konflikt in einen kalten Krieg mit Russland.

ihres Reisepasses zusammen mit dem Flugticket nach Bali, ein Gruß an Freunde und Verwandte. Dann weckt sie Gita, die im Nebenzimmer schläft. Es ist sieben Uhr.

Den Flughafen erreichen Mutter und Tochter zeitig. Priscilla checkt ein, gibt ihr Gepäck ab, dann beginnt sie mit Gitas Kamera Selfies zu schießen. Mal allein, mal zusammen, ihre Tochter umarmend, mal die Zunge raus, mal nicht. Irgendwann stellt sich Priscilla auch auf eine Gepäckwaage. Sie zeigt 54 Kilogramm an.

Mutter und Tochter fällt der Abschied schwer, Tränen fließen. Schließlich macht Priscilla sich auf den Weg, zu Gate G3.

Donezk, Ukraine, 11 Uhr Ortszeit

Auf der Schnellstraße N21 nach Luhansk fotografiert ein französischer Journalist am Stadtausgang von Donezk einen auffälligen weißen Volvo-Sattelschlepper mit einem roten Tieflader. Die N21 ist hier noch zweispurig, beide Fahrtrichtungen sind durch einen Mittelstreifen getrennt. Der Tieflader steht auf dem Standstreifen, in Fahrtrichtung Osten.

Auf dem Tieflader ist deutlich ein Kettenfahrzeug zu erkennen, das später als Buk-Abschussrampe identifiziert werden wird. Die französische Zeitung „Paris Match“, die das Bild am 25. Juli veröffentlicht, teilt auf Nachfrage mit, das Foto sei „morgens gegen elf Uhr“ gemacht worden.

An der Seite des Tiefladers ist eine Telefonnummer angebracht: (050) 471-41-80; der Lastwagen gehört einer örtlichen Baugerätefirma. Der Besitzer behauptet später, der Lastwagen sei ihm von Separatisten gestohlen worden.

Wie ist diese Buk in die Ukraine gekommen?

Die mobile Abschussrampe war Teil eines Konvois der 53. russischen Flugabwehrraketenbrigade, der sich am 23. Juni in Kursk auf den Weg gemacht hatte. Offiziell zu einer Übung, die bis zum 25. Juni dauern sollte. Soldaten der Brigade veröffentlichen auf Social-Media-Websites wie VKontakte, dem „russischen Facebook“, von unterwegs Berichte und Fotos; Soldat Wassilij Iljin postet bei einer Rast das Foto einer Buk; Feldwebel Iwan Krasnoproschin postet Fotos von einer Übung mit dem Abwehrsystem und seine Entlassungspapiere – ein inzwischen beliebtes Mittel, um den Einsatz von russischen Soldaten in der Ukraine abstreiten zu können.

Rechercheuren von Bellingcat, dem internationalen Verbund investigativer Journalisten und Spezialisten, ist es gelungen, den Weg des Konvois nachzuzeichnen – und die Buk zu identifizieren, die am Vormittag des 17. Juli in Donezk fotografiert worden war.

Im Konvoi lässt sich, auf verschiedenen Standbildern, eine Buk ausmachen, die die Kennzeichnung „3x2“ trägt. Die „3“ und

Passagierin Rangin, Tochter Gita vor dem Abflug

Buk-Transport am 17. Juli in Donezk

Manöver der 53. russischen Flugabwehrraketenbrigade

FOTOS: PARIS MATCH/SCOOP (M.); ALLGEMEEN DAGBLAD (O.)

die „2“ sind klar auszumachen, die Ziffer in der Mitte ist kaum mehr zu erkennen, wahrscheinlich übermalt.

Das Bellingcat-Team fand bis heute insgesamt 20 Videos, die den Weg des Konvois zwischen dem 23. Juni (Kursk) und dem 25. Juni (Millerowo) zeigen.

Die Abschussrampe mit der Nummer „3x2“ ist auf vielen dieser Videos zu sehen. Neben der fehlenden mittleren Ziffer weist sie ein weiteres Merkmal auf: einen auffälligen weißen Fleck am Chassis. Zudem bilden Beschädigungen am Chassis über den Panzerketten ein charakteristisches Profil, eine Art Fingerabdruck.

Satellitenaufnahmen des russischen Militärstützpunktes in der Nähe von Rostow – 60 Kilometer von der ukrainischen Grenze entfernt – lassen vermuten, dass der Konvoi mit den Raketenabschussrampen dort landet – die Zahl der Militärfahrzeuge nimmt deutlich zu.

Amsterdam, Gate G3

Am Gate warten Priscilla Rangin und die anderen 283 Passagiere auf das Boarding. Ein Ehepaar macht Fotos von der Boeing 777, die am Finger auf die Fluggäste wartet. Der Mann, ein Florist, schreibt auf Facebook unter das Foto: „Falls es verschwinden sollte, so sieht es aus“ – ein Ulk, der auf die Boeing des Flugs MH370 der Malaysia Airlines anspielt, die Wochen zuvor in Südostasien verschwunden ist.

Suhres, etwa 11.40 Uhr

Eine Videokamera filmt in der ukrainischen Stadt Suhres, zwischen Donezk und Snischne gelegen, den auffälligen roten Tieflader mit der Buk. Der Filmer steht offenbar in einer Hochhauswohnung am Fenster, ein fünfstöckiger Wohnblock ist zu sehen. Der Truck kommt von rechts und verschwindet hinter einem Hochhaus. Wie kann man sicher sein, dass solche Videos keine Montage sind? Nur, indem man hinfährt und die Örtlichkeiten überprüft – nach Donezk, Suhres, Tores, Snischne – und indem man mit Zeugen redet.

Die Buk M1 fährt weiter auf der N21, Richtung Osten. Es handelt sich um ein Raketensystem zur Flugabwehr, seit 1972 in der Sowjetunion entwickelt und seitdem ständig verbessert. „Buk“ ist das russische Wort für „Buche“, die Nato-Bezeichnung für das System lautet SA-11 „Gadfly“.

Eine Buk-M1-Batterie besteht aus mehreren Fahrzeugen: einem Radarwagen, der den Himmel nach möglichen Zielen absucht; einem Kommandofahrzeug, in dem die Daten des Radars ausgewertet werden, und mobilen Startrampen mit je vier Raketen, die zum Abschuss zum Himmel aufgerichtet werden.

Die Fahrzeuge, per Funk miteinander verbunden, können im Einsatz mehrere Kilometer voneinander entfernt operieren. Die Rakete kann innerhalb von fünf Minuten startbereit gemacht werden. Von der Zielerfassung bis zum Abschuss vergehen 22 Sekunden.

Tores, gegen 12.30 Uhr

Gegen 12.30 Uhr wird das Buk-Raketensystem in der Stadt Tores fotografiert, von einer Tankstelle aus. Die Anwesenheit der Buk in Tores ist gleich mehrfach belegt: Drei Tweets erwähnen die Abschussrampe, einer um 12.07, ein anderer um 12.15, ein dritter um 12.26 Uhr, die Tweets werden ergänzt von Beobachtungen, die auf VKontakte gepostet werden, um 13.14 und um 14.14 Uhr. Die Posts berichten, dass auch drei Panzer zum Konvoi gehören.

Das Raketensystem ist eine taktische Waffe, entwickelt gegen die größte Gefahr für eine Panzer-Crew. Sie droht nicht von Panzern der Gegenseite, sondern aus der Luft.

Die Raketen werden eingesetzt gegen feindliche Kampfflugzeuge, aber auch gegen Kampfhubschrauber oder Marschflugkörper. Besonders Erdkampfflugzeuge wie die Su-25, die aus einer Höhe von etwa 3000 Metern angreifen, sind eine Bedrohung für Panzerverbände; das Buk-System spannt gleichsam einen Schutzschirm über den Bodentruppen auf.

Eine Buk, sagt ein Kenner der russischen Militärstrategie, ist grundsätzlich an Panzerkräfte gebunden. „Russische Panzereinheiten bewegen sich nur, wenn sie von Buks begleitet sind.“

Amsterdam, Flughafen

Das Boarding beginnt mit einer halben Stunde Verspätung, zusammen mit anderen Passagieren schiebt sich Priscilla Rangin durch die Businessclass Richtung Economy. Ihr Sitz ist 14H, Mittelgang, ganz rechts. Kurz bevor das Flugzeug startet, schickt ihre Tochter Gita noch eine SMS: „Gute Reise.“ Um 12.31 Uhr Ortszeit (13.31 Uhr ukrainischer Zeit) startet die Boeing 777, an Bord 283 Passagiere und 15 Crew-Mitglieder. Ihnen bleiben noch zwei Stunden und 49 Minuten.

Snischne, 13.30 Uhr

Gegen 13.30 Uhr erreicht die Buk die Stadt Snischne. Die Abschussrampe wird von einem Hochhaus aus fotografiert, auf dem Bild ist zu sehen, wie sie gerade hinter einem Haus verschwindet.

Das Foto entstand in der Karapetjan-Straße 13a. Anders als auf früheren Aufnahmen fährt die Buk auf eigenen Ketten, in östliche Richtung. Reporter der Nachrichtenagentur AP melden noch vor dem Absturz von MH17, sie hätten in Snischne eine Raketenabschussrampe gesehen, geparkt auf einer Straße, mit vier Boden-Luft-Raketen. Und ganz in der Nähe sieben Panzer der Rebellen. Ein Video, veröffentlicht auf YouTube, zeigt die Buk in Snischne; auf dem Video ist deutlich das Geräusch der Ketten auf dem Asphalt zu hören.

15.30 Uhr, Luftraum über der Ukraine

Zwei Stunden nach dem Start wird in der Boeing 777 in 10 000 Meter Höhe das Mittagessen serviert. Von Amsterdam aus geht es über Deutschland und Polen auf einer der meistbeflogenen Strecken nach Südostasien, der Flugroute L 980. Rund 80 andere Maschinen sind an diesem Tag auf

FOTO: MARKO DJURICA / REUTERS

der Route unterwegs. Tiefer als 9800 Meter dürfen die Zivilflugzeuge nicht fliegen, seit ukrainische Militärflieger von den Rebellen immer häufiger abgeschossen werden.

An diesem Tag wird in Mariniwka, westlich von Donezk, heftig gekämpft, drei vernichtete Panzer T-64 und zwei zerstörte Panzerwagen vermelden die Ukrainer.

Dramatisch ist die Lage im Norden des Rebellengebietes, rund um Luhansk. Dort ist drei Tage zuvor eine ukrainische Transportmaschine An-26 von den Separatisten abgeschossen worden, aus einer Höhe, die mit Manpads, abgefeuert von der Schulter, nicht mehr zu erreichen ist.

Am 15. Juli wird ein Haus in Snischne bombardiert, elf tote Zivilisten. Die Ukrainer sagen, es waren die Russen, die Separatisten sagen, es waren Kampfjets der ukrainischen Luftwaffe. Sie hätten daraufhin eine Luftverteidigung aufgebaut, „im Norden von Snischne“, sagt der örtliche Vizechef der Separatisten, Alexander Bondorenko.

An diesem Tag wird der noch von Ukrainern gehaltene Flughafen von Luhansk zwei Stunden lang mit Raketenwerfern vom Typ „Grad“ unter Feuer genommen.

Am 16. Juli, abends gegen 19 Uhr, wird das nächste ukrainische Kampfflugzeug, eine Su-25, vom Himmel geholt – diesmal im Süden des Rebellengebietes, bei Amwrossijiwka. Der Ort liegt südwestlich jener Gegend, an dem tags darauf die malaysische Maschine niedergehen wird.

Die Su-25 ist seit Mai die neunte von Rebellen abgeschossene Maschine. Der erhöhte militärische Druck auf die Ukrainer hängt offensichtlich damit zusammen, dass die Rebellen neue Waffen aus Russland geliefert bekommen haben. In einem Interview vor dem Abschuss von MH17 erklärte der ukrainische Außenminister, die Rebellen hätten Raketenabwehrsysteme, um Flugzeuge aus großer Höhe abzuschießen, „das ist für einen Separatisten mit einer normalen Luftabwehrrakete unmöglich“.

Korean Air und Qantas überfliegen die Ukraine inzwischen nicht mehr, auch British Airways und Air France meiden den Luftraum. Die Lufthansa fliegt weiter über die Ukraine. Sie wird später erklären, Veränderungen von Flugrouten aufgrund von Sicherheitsbedenken würden grundsätzlich von Regierungen und staatlichen Behörden entschieden. Warum reagierten nicht alle Nato-Staaten und deren Fluggesellschaften auf die Informationen, die sich seit Mitte Juni bedrohlich häuften? Russische Panzer rund um Snischne – das bedeutet, dass Buks in der Nähe sein könnten. Immer häufiger werden Flieger abgeschossen, auch aus größerer Höhe. Das gefährdet die Zivilflugzeuge.

15.53 Uhr, Luftkontrollpunkt Dnipro Control

MH17 fliegt im Bereich der Flugverkehrskontrolle Dnipro Control, westlich von Donezk, auf der Flughöhe von 33 000 Fuß. Der Fluglotse fragt, ob die Maschine auf 35 000 Fuß steigen kann, um die Kollision mit einem anderen Flugzeug auszuschließen. Im benachbarten Luftraum sind eine Boeing 777 von Kopenhagen nach Singapur unterwegs, eine 777 von Paris nach Taipeh und eine 787 von Delhi nach Birmingham, das ist Air India 113. Die Crew bittet, auf 33 000 Fuß bleiben zu dürfen und erhält die Erlaubnis. Um 16 Uhr fragt der Pilot, ob er den Kurs nach Norden verlassen darf wegen einer Schlechtwetterfront. Das wird bestätigt.

Snischne, Feld am Bahndamm

Das Feld nördlich von Snischne ist nicht sofort einsehbar, ein Eisenbahndamm und ein Wald schützen das Feld vor Blicken, auf der anderen Seite des Bahndamms liegt eine kleine Siedlung aus Gehöften. Jedes Häuschen umgeben Zäune und Mauern. Am 17. Juli hören die Anwohner nach 16 Uhr ein seltsames Geräusch, jeder beschreibt es etwas anders, sie hörten eine Explosion, ein „Buch, Buch“, einen lauten Schlag, ein langes Zischen, ein „Schum“, ein lang anhaltendes Geräusch. Ein älterer Mann erinnert sich, die Schienenschwellen und das Gras hätten gebrannt. Seine Frau stößt ihn in die Seite, er soll schweigen. Die Siedlung liegt im Separatistengebiet; wer wissen will, was hier genau passiert ist, sollte das Vertrauen der Leute gewinnen, mehrmals mit ihnen sprechen und ihnen zusichern, Namen und Fotos nicht zu veröffentlichen.

So erzählt schließlich einer, dass drüben im Feld eine Raketenabschussrampe gestanden habe, in der Nähe des Bahndammes. Er selbst sei im Haus gewesen, habe einen Schlag gehört, „Bach, bach“, und einen langanhaltenden Ton, er sei auf die Straße hinausgelaufen. Später habe er das Flugzeug vom Himmel fallen sehen. Sein Freund habe die Rampe mit den vier Raketen schon vor dem Abschuss gesehen, „da steht so ein irres Teil“.

Auf die Frage, ob russische Soldaten oder Separatisten die Rakete abgeschossen hätten, lacht der Mann: „Welcher Bergmann schießt mit Raketen?“

Luftraum über Snischne

Die Rakete ist 5,55 Meter lang und misst im Durchmesser 40,2 Zentimeter. Sie wiegt 690 Kilogramm und hat ein Feststoffraketentriebwerk, das sie auf eine Geschwindigkeit von 1020 Meter pro Sekunde beschleunigt. Üblicherweise explodiert sie 10 bis 30 Meter vor und zugleich oberhalb des Flugzeugs, sodass das Zielobjekt genau in die Splitterwolke hineinfliegt.

Je nach Modell können Buk-Raketen Ziele in 45 Kilometer Entfernung und 25 Kilometer Höhe treffen. Je höher das Flugzeug fliegt, desto leichter ist es für den Buk-Schützen zu treffen; in großer Höhe gibt es weniger Störfaktoren.

Jede Buk-Rakete arbeitet mit radargestützter Zielerfassung. Vor dem Abschuss wird die Rakete mit den vorhandenen Daten gefüttert: Höhe, Geschwindigkeit, Kurs des Zielobjekts. Da die Daten permanent vom Bodenradar aktualisiert werden, besteht bis zuletzt die Möglichkeit einer Kurskorrektur – ändern sich Geschwindigkeit, Flugrichtung oder Flughöhe des Zielobjekts, ändert sich auch die Flugbahn der Buk-Rakete.

Die Explosion reißt den Mantel, der den Kopf der Rakete umgibt, in Splitter, die Schrapnells bilden eine Wolke aus hochenergetischen Teilchen, in die das Zielobjekt hineinfliegt. Die Zerstörung entsteht durch die Energie der Teilchen, nicht durch ihre Masse – das getroffene Flugzeug wird regelrecht durchsiebt.

Ein Buk-System zu bedienen ist nicht einfach, es erfordert ausgebildetes Personal und ständiges Training. „Die Buk ist anspruchsvoll“, sagt der Luftfahrtexperte und ehemalige Kampfpilot Harry Horlings. „Das Radar zu bedienen, die Radarbilder einzuordnen, das Flugzeug zu identifizieren, das Feuerleitradar aufs Ziel einzustellen, die Rakete zu starten – das ist weit mehr, als nur einen Knopf zu drücken.“ Innerhalb von Sekunden müssen Entscheidungen getroffen werden, sonst besteht die Gefahr, vom identifizierten Flugzeug selbst beschossen zu werden – es ist ein Duell.

Normalerweise feuert die Abschussrampe im Verbund mit dem Suchradar und dem Feuerleitsystem. In diesem Fall ist es unwahrscheinlich, ein ziviles Flugzeug mit einem Kampfjet zu verwechseln.

In Ausnahmefällen ist es allerdings möglich, dass die Crew der Abschussrampe mithilfe des Feuerleitradars ein Ziel selbstständig erfasst und beschießt. Die Gefahr eines Irrtums ist sehr viel größer, die Männer am Boden können dann nicht erken-

Um 16 Uhr fragt der Pilot, ob er den Kurs nach Norden ändern darf, wegen einer Schlechtwetterfront.

nen, ob es sich um ein ziviles Flugzeug, ein Kampfjet oder ein Transportflugzeug handelt.

Flugüberwachung Dnipro Control

Um 16:19:56 Uhr hat sich MH17 zum letzten Mal bei der Flugüberwachung Dnipro Control gemeldet.
16:22:02 Flugüberwachung Dnipro an MH17: *„Malaysian eins sieben, Dnipro Radar."*
Die Flugüberwachung im russischen Rostow schaltet sich ein, um MH17 zu übernehmen, die jetzt in den russischen Luftraum eintreten müsste.
Flugüberwachung Dnipro an Rostow: *„Rostow, sehen Sie Malaysian auf dem Radar?"*
Flugüberwachung Rostow an Dnipro: *„Nein, es sah aus, als ob sie auseinanderbrach."*
Flugüberwachung Dnipro an Rostow: *„Sie antwortet auch nicht auf unseren Ruf."*
Flugüberwachung Dnipro an Rostow: *„Sie erhielten eine Weisung zur Kursänderung, sie bestätigten und …"*
Flugüberwachung Rostow an Dnipro: *„Und das ist alles, oder?"*
Flugüberwachung Dnipro an Rostow: *„Ja, sie ist verschwunden."*
Flugüberwachung Dnipro an Rostow: *„Sehen Sie nicht irgendetwas?"*
Flugüberwachung Rostow an Dnipro: *„Wir sehen nichts."*

Website von VKontakte, 16.50 Uhr

Auf der Profilseite von Igor Girkin, dem Oberkommandierenden der Separatisten der „Donezker Volksrepublik", erscheint bei VKontakte eine Triumphmeldung: „Wir haben euch gewarnt, fliegt nicht durch unseren Himmel." Angehängt ist ein Video, das die rauchenden Trümmer von MH17 zeigt. „Der Vogel fiel aufs offene Feld, er beschädigte keine bewohnten Orte."

Später ließ er verlauten, die Meldung sei eine Fälschung. Aber auch über seinen Twitter-Account schickte er die Siegesmeldung an seine Follower.

Die regierungsnahe Agentur Ria Nowosti berichtet, ein Augenzeuge habe vor dem Absturz der ukrainischen Antonow gesehen, „dass eine Rakete das Flugzeug getroffen und eine Explosion ausgelöst hat". Der russische TV-Sender Lifenews, der von den Führern der Rebellen mit Meldungen versorgt wird, berichtet vom Abschuss einer ukrainischen Militärmaschine durch eine Rakete der Rebellen. Nachdem klar ist, dass ein Passagierflugzeug getroffen wurde, meldet der Sender: Abschuss durch eine ukrainische Buk.

18.30 Uhr, Den Haag

Es ist sechs Stunden her, dass die 13-jährige Gita sich am Flughafen Schiphol von ihrer Mutter verabschiedet hat. Anschließend ist sie mit Vincent, dem Freund ihrer Mutter, nach Amsterdam gefahren und steht nun mit einem Arm voll Kleidern und T-Shirts beim Discounter Primark vor der Kasse. Vincent wartet ein paar Meter entfernt. Gita sieht ihn telefonieren, sie sieht, wie er blass wird und wankt, als habe er einen harten Schlag einstecken müssen.

Am Telefon ist Vincents Mutter. Sie sagt ihrem Sohn, sie habe gerade in den Nachrichten gehört, dass ein Flugzeug abgestürzt sei auf dem Weg von Amsterdam nach Kuala Lumpur. Es sei über der Ukraine geschehen. Möglicherweise sei das Flugzeug abgeschossen worden.

„Los, wir müssen hier raus, bezahl schnell, beeil dich", ruft Vincent Gita zu. Die Suche im Internet mit dem Handy bringt nur die Nachricht zutage, dass ein Flugzeug auf dem Weg von Amsterdam nach Kuala Lumpur abgestürzt ist. Sie rufen Gitas Vater an, der beim Abendbrot sitzt, noch nichts von der Katastrophe gehört hat. Sie bitten ihn, im Fernsehen nach einer Nachrichtensendung zu suchen. Kurze Zeit später meldet er sich wieder. Es handle sich wahrscheinlich um das Flugzeug, in dem Gitas Mutter saß. Es soll keine Überlebenden geben.

Gewissheit erhalten Vincent und Gita in der Nacht auf den 18. Juli am Flughafen von Amsterdam. Gegen zwei Uhr früh gibt Malaysia Airlines die Liste mit den Namen der Passagiere frei. Auf der Liste findet Vincent Priscillas balinesischen Namen: Ketut Wiartini.

Zu diesem Zeitpunkt, als die Angehörigen die schrecklichen Nachrichten erhalten, ist in der Ukraine, in Russland und im Westen längst die Propagandaschlacht über Schuldige und Täter entbrannt. Die Ukraine erkennt die politische Chance, die sich für sie aus dieser Katastrophe ergibt: Nur Stunden nach dem Abschuss fordert der Parlamentspräsident, der Westen müsse nun endlich Waffen an sein Land liefern.

Auch für Amerikaner und Westeuropäer, die vier Monate zuvor hilflos mit ansehen mussten, wie Putin die Krim besetzte, scheint sich in diesem Moment politisch wie propagandistisch die Lage zu vereinfachen. US-Präsident Barack Obama benennt schon einen Tag nach der Tragödie die Rebellen und also indirekt Russland als die wahrscheinlich Schuldigen für die „globale Tragödie". Eine Erweiterung der nach der Krim-Annexion verhängten Sanktionen lässt sich nun leicht vertreten. Auch die EU verschärft eine Woche nach dem Unglück ihre Strafen. Offenbar geht der Westen davon aus, dass Russland nach der Boeing-Katastrophe gar nicht mehr umhinkann, seine Ukraine-Politik zu ändern.

Putin wird von der Situation offensichtlich überfahren. Bis zum 17. Juli wirkte er noch optimistisch: Die Separatisten hatten die ukrainische Armee südlich von Donezk eingekesselt, und der Kreml-Chef glaubte wohl, nun könne er sein eigentliches Ziel erreichen: den Westen zu Verhandlungen über das Schicksal der gesamten Ukraine zu zwingen. Der Abschuss von MH17 verändert für ihn schlagartig die Lage: Jetzt wird klar, dass Putin sich von den Separatisten nicht mehr lösen kann – selbst wenn er es wollte.

Noch in der Nacht des 17. Juli äußert er sich im Kreml erstmals zu dem Vorfall. „Klar ist: Der Staat, über dessen Territorium das passiert ist, trägt Verantwortung für diese schreckliche Tragödie. Ich habe dem Verteidigungsministerium bereits entsprechende Anweisungen gegeben, damit es all die notwendige Hilfe bei der Ermittlung dieses Verbrechens leistet", sagt er.

Und weiter: „Wir werden alles dafür tun, jedenfalls was von uns abhängt, damit ein objektives Bild dieses Geschehens in die breite Öffentlichkeit gebracht wird."

In den folgenden Tagen und Wochen wird das genaue Gegenteil geschehen: Russland und der Westen übertreffen sich darin, gestützt auf Fakten, Halbwahrheiten, Lügen, Interpretationen, Verdrehungen, plausible Falschaussagen, die jeweils andere Seite für den Tod von 298 Menschen verantwortlich zu machen.

Welche Beweise präsentieren beide Seiten?

Eine „smoking gun" spielt dabei eine große Rolle: der Sattelschlepper, der am 17. Juli morgens aus Donezk die mobile Buk-Abschussrampe in Richtung Snischne fuhr. Das letzte Mal ist er am 18. Juli morgens auf einem Video zu sehen: Die Russen sagen, es sei in Krasnoarmijsk aufgenommen worden, einer Stadt in Regierungshand – die Botschaft ist, die Ukrainer haben geschossen.

Wer in sozialen Medien recherchiert,

„Sehen Sie Malaysia?" – „Nein, es sah aus, als ob sie auseinanderbrach … Ja, sie ist verschwunden."

Buk-Raketensystem am 17. Juli in Tores

Fahrzeugzunahme in einem russischen Militärlager in der Nähe von Rostow vom 19. Juni (l.) bis zum 21. Juli (US-Satellitenaufnahmen)

Russischer Feldwebel Krasnoproschin

FOTOS: U.S. INTELLIGENCE AGENCIES (M./2)

muss das Material genau befragen: Wer stellt Fotos und Videos ins Netz? Und zu welchem Zweck? Welchen Interessen dient welche Information?

Das 13-Sekunden-Video wurde am 18. Juli um die Mittagszeit über die sozialen Medien veröffentlicht, und zwar auf der Facebook-Seite des ukrainischen Innenministers. Er schrieb zum Video, Sicherheitsleute hätten es aufgenommen, am 18. Juli morgens, um 4.50 Uhr, also nach dem Abschuss der malaysischen Boeing. Der Innenminister behauptet, es sei in Krasnodon aufgenommen worden, direkt an der russischen Grenze – die Botschaft ist, da flüchtet der Täter über die Grenze. Russen und Ukrainer sagen nicht die Wahrheit.

Die Russen arbeiteten mit einer Fälschung: Auf der Pressekonferenz mit einem Vertreter des russischen Generalstabs wurde ein Autoplakat im Hintergrund des Videos als Beweis dafür präsentiert, dass dieses Video in Krasnoarmijsk aufgenommen worden sei. Auf dem Plakat stehe die Adresse eines örtlichen Autohändlers – eine Montage. Tatsächlich steht das Plakat an einer Kreuzung in Luhansk, wie Internet-User belegen, einer Stadt in Rebellenhand, 30 Kilometer von der Grenze entfernt. Wer die Stadt besucht, kann die Kreuzung mit dem Autoplakat besichtigen.

Und doch ist die wichtigste Information dieser Bilder nicht der Ort, an dem sie entstanden sind: Das Wichtigste ist, dass der Abschussrampe „3x2“ in diesem Video mindestens eine der vier Raketen fehlt, abgefeuert im Separatistengebiet.

Rechercheure wie die von Bellingcat sind darauf spezialisiert, Manipulationsversuche von Regierungen, Geheimdiensten und Militärs zu entlarven. Bellingcat wurde von Eliot Higgins gegründet, einem Blogger und Journalisten aus Leicester in England. Higgins wurde im Sommer 2013 bekannt, als er half, den Chemiewaffenangriff im syrischen Bezirk Ghuta zu rekonstruieren.

Im Fall der abgeschossenen MH17 versammelte Higgins ein Team von fünf Freiwilligen um sich. Einer durchstöberte russische Netzwerke nach Namen und Hinweisen, ein anderer suchte gezielt Fotos und Videos, ein dritter konzentrierte sich darauf, die gefundenen Bilder anhand von Karten und Fotodatenbanken zu verifizieren, sie zu lokalisieren, herauszufinden, wann und von wem sie gemacht wurden.

Veli-Pekka Kivimäki ist einer der Bellingcat-Rechercheure. Er lebt in Turku, einer Hafenstadt westlich von Helsinki. Er hat seinen Wehrdienst in der finnischen Armee geleistet, mittlerweile ist er Vater von vier kleinen Kindern. Tagsüber arbeitet er in einer Softwarefirma, abends setzt er sich vor den Computer und versucht, das Puzzle aus Hunderten einzelner Hin-

Videoaufnahme der Buk, mindestens eine der vier Raketen fehlt

weise zu einem möglichst lückenlosen Bild zusammenzusetzen.

Lässt sich die Umgebung eines einzelnen Fotos auf Google Earth wiederfinden? Gibt es Satellitenaufnahmen, die helfen, ein Gebäude, einen Parkplatz oder ein auffälliges Muster zu identifizieren? Lässt sich der Bildhintergrund, also Strommasten, Werbetafeln, Bäume und Besonderheiten der Straßenführung, zweifelsfrei zuordnen?

Russland präsentiert in der Schlacht um die Toten einen klaren Täter – die Ukraine – und zwei mögliche Tatwaffen: Entweder, so geht die russische Version, hat die ukrainische Armee die Maschine mit einer Buk vom Himmel geholt oder mit einem Militärjet. Auf ihren Radarschirmen, behaupten russische Militärs, habe sich ein ukrainischer Kampfjet der MH17 bis auf fünf Kilometer genähert, kurz vor und nach dem Abschuss.

Könnte also eine Luft-Luft-Rakete, abgefeuert von einem Militärjet, den Abschuss verursacht haben?

Die Antwort lautet: Es ist so gut wie ausgeschlossen. Luft-Luft-Raketen sind deutlich kleiner als die Geschosse einer Buk-Rakete, vor allem erzeugen sie weniger Splitter. Die Schäden am Flugzeug sähen dann anders aus, es gäbe weniger Einschlaglöcher. Auch andere Argumente sprechen gegen die Theorie vom Kampfjet, aber die Dauerpropaganda des staatsnahen russischen Fernsehens hat seit der Krim-Besetzung ihre Wirkung getan: Geglaubt wird fast alles, was die Kreml-Sender dem Volk einzureden versuchen.

So steht für die Mehrheit der Russen von Anfang an fest: Die Ukrainer selbst haben den malaysischen Jet abgeschossen. In privaten Gesprächen werden die „Belege“, die das Fernsehen verbreitet, unwidersprochen als Fakten angeführt. Etwa die Behauptung, dass die Flugkontrolle in Dnipropetrowsk unter dem Einfluss eines besonders Kiew-freundlichen Gouverneurs stehe und den Flug MH17 umgelenkt habe, damit er von ukrainischen Fliegern leichter abgeschossen werden könne. Selbst die größten Absurditäten, wie die Behauptung, dass der Angriff in Wirklichkeit dem von einer Lateinamerika-Reise heimkehrenden russischen Präsidenten Wladimir Putin gegolten habe oder an Bord von MH17 ohnehin nur Leichen gewesen seien, verbreiten sich blitzschnell im ganzen Land.

Was ist von den Ermittlern zu erwarten?

Zwei Teams arbeiten an der Aufklärung des Falls. Das eine setzt sich aus Flugunfallexperten aus den Niederlanden, Malaysia, Großbritannien, den USA, aus Australien, Russland und der Ukraine zusammen. Ihre Aufgabe ist es, die Ursache für den Absturz zu ermitteln und Konsequenzen für die Flugsicherheit aus diesem Ereignis zu ziehen. Ihnen geht es nicht darum, einen Schuldigen zu benennen, sie dürfen es nicht einmal.

Bei Fragen nach dem Waffensystem, das die Boeing 777 zum Absturz brachte, verweisen die Pressesprecher des Sicherheitsrats an den zuständigen Staatsanwalt Fred Westerbeke.

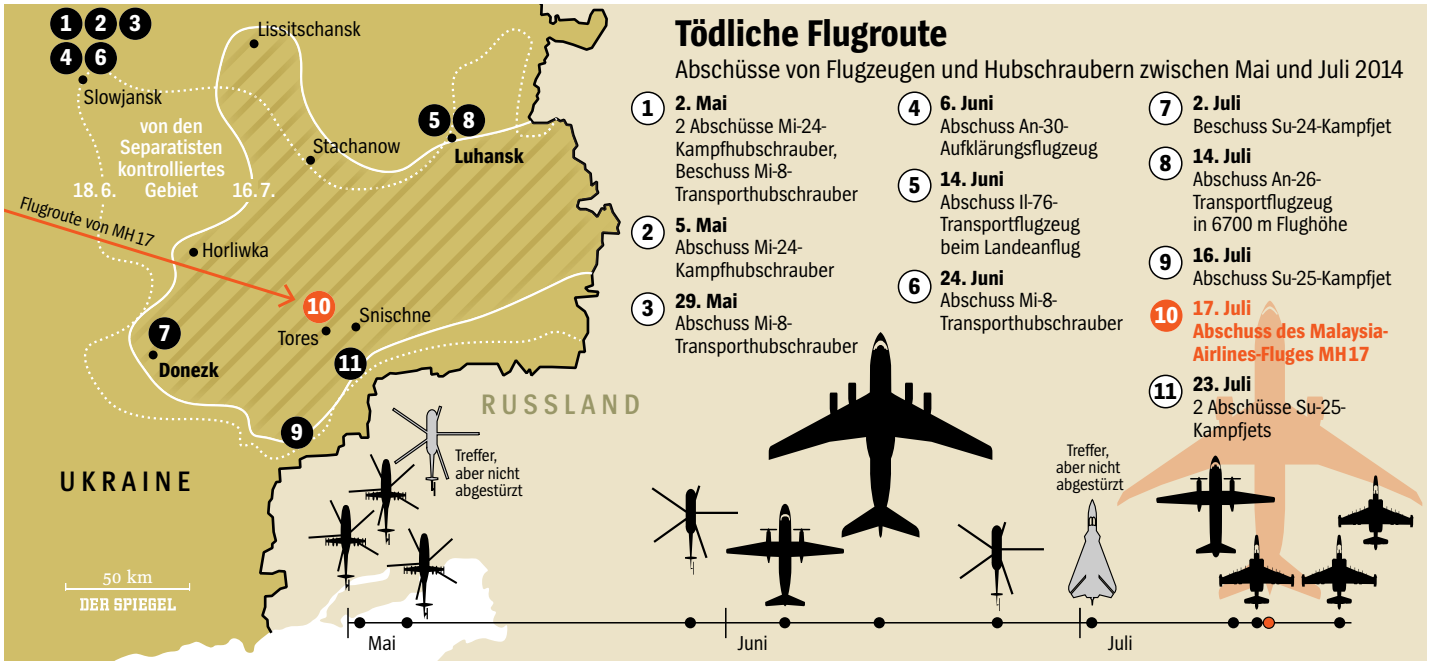
Westerbeke ist seit 30 Jahren im Staatsdienst, er leitet die entscheidende Ermittlungsgruppe, das Joint Investigation Team, in dem neben zehn niederländischen Staatsanwälten und unter anderem rund 80 Polizisten auch Ermittler aus Belgien, Australien, Malaysia und der Ukraine arbeiten.

Es ist die umfangreichste und wohl auch politisch brisanteste Ermittlung in der Geschichte der Niederlande. Ihre Ergebnisse haben das Potenzial, die Krise zwischen Europa und Russland weiter eskalieren zu lassen. Sollten Westerbeke und seine Kollegen eine Beteiligung Russlands an dem Abschuss nachweisen können, wären härtere Wirtschaftssanktionen unausweichlich, und diese Sanktionen würden nicht nur Russland, sondern auch Deutschland und die Niederlande treffen.

Deshalb und weil Westerbeke gründlich arbeiten will, lässt er sich Zeit. Der politische Druck in den Niederlanden ist immens. Erst vor Kurzem informierte Westerbeke vertraulich die Mitglieder der Parlamentsausschüsse für auswärtige Angelegenheiten, Nachrichten- und Sicherheitsdienste. „Es ist das erste Mal, dass zu einer laufenden Ermittlung vor einem solchen Gremium Stellung bezogen wurde“, sagt Westerbeke. Die Politiker wollten sich vergewissern, dass er hartnäckig genug ermittelt, dass es keine Einflussnahme auf die Ermittlungen aus dem Ausland gibt.

Das Material, das gesichtet werden müsse, sei immens. Tausende Anrufe seien eingegangen, 5,5 Milliarden Online-Beiträge mit Bildern und Videos aus der Ukraine seien zu prüfen. Vor Ort in der Ukraine sei mit Dutzenden Zeugen gesprochen worden, es sei nicht auszuschließen, dass einzelne in Zeugenschutzprogramme aufgenommen werden müssen. Wir müssen,

Der Krieg der Informationen wird in Russland, in Europa, in den USA zu einem Krieg im digitalen Netz.



sagte Westerbeke, am Ende „unwiderlegbare Beweise haben“.

Welche Zeugen müssten die Ermittler hören?

Die Liste wichtiger Zeugen ist lang: die drei Einwohner von Snischne, die mit der Crew der Buk sprachen und ihren russischen Akzent bezeugen; die AP-Journalisten, die in Snischne von einem sandfarben Uniformierten des Buk-Konvois aufgefordert wurden, die Buk nicht zu fotografieren; der von „Ria Nowosti“ zitierte Augenzeuge, der eine Rakete zum Flugzeug aufsteigen sah; der Fotograf, der den Kondensstreifen einer Rakete ablichtete; die Frau, die bei „Zello DNR TN live“ davon sprach, gesehen zu haben, „wie Rauch streifenartig hochsteigt, da ist eine Rakete nach oben geflogen“, aus der Richtung der Fabrik Sninesch im Norden von Snischne; der YouTube-User, der die Buk am 17. Juli in Tores filmte; die Ladenbesitzer aus Tores, die den Konvoi aus der Buk und zwei Jeeps sahen; Tatjana Germasch und Walerij Sacharow, die die Buk in Snischne beobachteten, und natürlich die Augenzeugen im Stadtteil am Bahndamm.

Aber natürlich sollten die Ermittler unbedingt auch mit den Dorfbewohnern von Saroschtschenske reden, jenem Ort, an dem die russischen Militärs per Satellitenbild ukrainische Buks entdeckt haben wollen – uns gegenüber sagten rebellenfreundliche Einwohner, von Buks nie etwas gesehen zu haben. Auch den ukrainischen Piloten Wladislaw Woloschin sollten die Ermittler befragen, jenen Kampfflieger, der kürzlich von einem nach Russland desertierten Kameraden beschuldigt wurde, MH17 abgeschossen zu haben; genauso natürlich den ukrainischen Piloten Oberstleutnant Dmytro Jakazuz, der von prorussischen Medien beschuldigt wurde, MH17 abgeschossen zu haben, und nun mit einer auch involvierten Fluglotsin Anna Petrenko nach Dubai verschwunden sein solle.

Also all die Schuldigen, die von der Propaganda durchs Netz gejagt werden, wenn die andere Seite ihre Täterstory mit neuen Details ausstattet.

Jene vom ukrainischen Geheimdienst abgehörten Separatistenführer sollten die Ermittler befragen, die sich vor und nach dem Abschuss am Telefon damit brüsteten, dass eine Buk am Morgen des 17. Juli mit einer Crew nach Donezk „geliefert“ worden sei und später eine ukrainische Transportmaschine abgeschossen habe: also Igor Besler, die Milizenführer „Major“ und „Grek“, Nikolaj Kosizyn und andere. Aber natürlich auch die Spezialisten vom ukrainischen Geheimdienst vorladen, die diese Mitschnitte auf YouTube veröffentlichten und vom russischen Geheimdienst beschuldigt werden, diese Gespräche zusammenmontiert zu haben.

Zu vernehmen wäre auch der „Ministerpräsident“ der „Donezker Volksrepublik“, der am zweiten Weihnachtsfeiertag damit rauskam, er habe „mit eigenen Augen gesehen“, wie „ein ukrainischer Kampfjet MH17 vom Himmel holte“, in 10 000 Meter Höhe. Und den Kommandeur des Wostok-Bataillons Alexander Chodakowski, der sagte, es sei am 17. Juli zwar eine Buk in Snischne gewesen, „aber wir konnten sie nicht bedienen, und dann ist sie wieder abtransportiert worden; man wollte sich keinen Beschuldigungen aussetzen“.

Auf jeden Fall sind zu befragen: die Lotsen der Flugüberwachung Rostow, auf ihren Radarschirmen war angeblich jener ukrainische Kampfflieger zu sehen, der sich in der Nähe von MH17 aufhielt.

Animation:
So funktioniert eine Buk

spiegel.de/sp032015ukraine
oder in der App DER SPIEGEL

Welche Rolle spielen die USA bei der Aufklärung?

Bisher haben die USA den Ermittlungsbehörden Satellitenbilder nicht zur Verfügung gestellt. Die USA verfügen über hochmoderne Raketenfrühwarnsysteme, mit denen sich ein Raketenabschuss belegen ließe; ihre Leistungsfähigkeit unterliegt der Geheimhaltung. Zwar hat die US-Botschaft in Kiew nach dem Anschlag davon gesprochen, man habe zum Zeitpunkt des Absturzes eine Boden-Luft-Rakete bemerkt, die von rebellenkontrolliertem Gebiet abgeschossen worden sei, aber auf Beweise wartet die Öffentlichkeit bis heute. Die Sprecherin des Außenministeriums musste sich deshalb wiederholt scharfen Fragen von Journalisten stellen, wich stets aus und versuchte, sich aus der Affäre zu ziehen mit dem Hinweis auf YouTube-Videos und ausführliche Information in den sozialen Medien.

Diese und viele andere offenen Fragen nach der Rolle der USA im Konflikt zwischen Russland und Europa werden das Misstrauen nicht nur der Verschwörungsfreunde befördern. Die Ausdehnung der Nato nach Osteuropa, die im Zuge der deutschen Wiedervereinigung – aus Sicht Moskaus – ausgeschlossen worden war, ist der Treibsatz für einen Antiamerikanismus, der nichts für ausgeschlossen hält und deshalb Kritik der Medien an Russland und Putin schnell in Medienkritik verwandelt.

Mehr als die Hälfte der Deutschen hält in einer Umfrage die Ukraine-Berichterstattung deutscher Medien für wenig bis gar nicht vertrauenswürdig. MH17 bringt alles mit, der neue große Mythos des Nie-zu-Ende-Erzählten zu werden. Mondlandung, Kennedy, Barschel, Nine Eleven und nun eine Boeing 777, die abgeschossen wurde, um politisch missbraucht und unsterblich zu werden.

In den unzähligen Foren, Chats und Blogs des Netzes blühen solche Mythen ungestört, dabei müsste nach der Obduktion der Pilotenleichen längst klar sein, welche Splitter

welcher Waffe in das Cockpit einschlugen. Und genau das sickert auch von Mitarbeitern Westerbekes in die Öffentlichkeit.

Viele Beobachter – im Westen wie in Russland – sind davon überzeugt, dass es eindeutige Belege gibt. Und dass beide Seiten sehr wohl im Bilde darüber sind. Wenn das stimmt, ergibt sich daraus der Schluss: Amerika und Westeuropa sind nicht daran interessiert, solche Beweise vorzulegen, weil sie Putin damit endgültig in die Enge treiben würden. Der Kreml-Chef würde als Ausbilder und Ausstatter einer Bande dastehen, die 298 Menschenleben auf dem Gewissen hat. Und der Westen müsste weitere Konsequenzen ziehen – die er gern vermeiden würde.

Das ist die eine Sicht auf das Aufklärungs-Patt. Die andere ist etwas konkreter: Was wäre, wenn Russen und Amerikaner beide recht haben? Wenn es den ukrainischen Kampfjet, wie von den Russen behauptet, doch gab, wenn er sich unterhalb des Passagierflugzeugs bewegte und es als Tarnung und Schutzschild benutzen wollte, um zum Angriff auf Panzer hinabzustürzen? Beide hätten dann ein großes Interesse daran, die Geschichte von MH17 nicht zu Ende zu erzählen. Und der Job von Westerbeke und seinen 80 Ermittlern wäre noch komplizierter. Es gäbe zu viele Schuldige. Die Rebellen, die schossen; die Russen, die mitschossen; die Ukrainer, die aus Passagieren Geiseln machten; die Amerikaner, die die Ukrainer deckten und die Regierungen von Nato-Staaten, die wissentlich Passagiere gefährdeten.

Die Nachricht von der Identifizierung seiner Ex-Frau überbrachte ein Mitarbeiter der niederländischen Staatsanwaltschaft dem Vater von Gita persönlich. Seine Frau Priscilla konnte schnell identifiziert werden, den Forensikern half es, dass Gita ihnen sagen konnte, wie viel ihre Mutter beim Abflug gewogen hat. Priscilla hatte sich ja zum Zeitvertreib auf eine Gepäckwaage im Flughafen Schiphol gestellt. Noch vor der Identifizierung der Leiche kam ein Brief von McDonald's. Priscilla sollte demnächst zur Restaurantmanagerin befördert werden.

Gita schreibt in ihrem Blog: „Mutti, ich dachte, ich müsse dich vier Wochen lang vermissen. Aber jetzt bist du für immer weg. Du warst noch so jung, du warst mein Vorbild. Ich weiß nicht, was ich ohne dich machen soll." Mindestens einmal in der Woche besucht Gita das Grab ihrer Mutter. Sie spricht dann mit ihr, und manchmal blickt sie nach oben, hofft, dass da mehr ist als nur der blaue Himmel.

Marcus Bensmann, Uwe Buse, David Crawford, Hauke Goos, Christian Neef, Cordt Schnibben, Jonathan Stock

Dieser Artikel wurde nachträglich bearbeitet.

Lesen Sie auch auf Seite 96:
SPIEGEL-Gespräch mit Michail Gorbatschow über den Ukraine-Konflikt und die Kriegsgefahr in Europa