



FLUG MH17

DIE SUCHE NACH DER WAHRHEIT



TEILE DIE STORY

- Facebook
- Twitter
- Google+
- E-mail



DIE FAKTEN

- Am 17. Juli 2014 wurde der Malaysia Airline Flug MH17 über der Ostukraine abgeschossen. Alle 298 Insassen starben. Die Nato zeigte schon Mitte Juni Bilder von russischen Panzern in der ostukrainischen Stadt Snizhne. Der Bundeswehr und der Nato ist bekannt, dass sich russische Panzer in Feindesland nur mit dem Schutz eines BUK-Raketensystems bewegen. Damit war die Flughöhe klassischer Ferienflieger seit Mitte Juni Kampffzone. Deshalb hätten die Bundesregierung und alle anderen Nato-Staaten nach Recherchen von **CORRECT!V** ihre Fluggesellschaften spätestens seit dieser Erkenntnis vor Flügen über der Ostukraine warnen müssen. Die niederländische Regierung hat dies bereits bestätigt. Die deutsche Regierung weist dies noch zurück.
- **CORRECT!V** hat vor Ort Zeugen des Abschusses von MH17 in der Ostukraine gefunden. In einer aufwändigen Recherche in Wien, den Niederlanden, der Ukraine und in Russland haben wir zudem mit Militärexperten, Warlords der Separatisten, ehemaligen BUK-Ingenieuren und ehemaligen Soldaten aus der 53. russischen Luftabwehrbrigade gesprochen. Alle sind sich im Gespräch mit **CORRECT!V** sicher: Die Separatisten waren nicht in der Lage ein solch hochkomplexes System zu bedienen. Nur russische Offiziere können den Befehl zum Abschuss von MH17 gegeben haben.
- Fotos und Videosequenzen einer BUK-Abschussrampe wurden am 17. Juli im Separatistengebiet der Ostukraine fotografiert. Das internationale Investigativ-Team Bellingcat hat die Abschussrampe in einer Online-Recherche der 53. russischen Luftabwehrbrigade zugeordnet. **CORRECT!V** hat die Standorte der Beweisfotos aus dem Netz in der Ostukraine überprüft.
- Die Ergebnisse veröffentlicht **CORRECT!V** gemeinsam mit dem *Spiegel* und dem *Algemeen Dagblad*.

 VERÖFFENTLICHUNG: 9.1.2015

 LESEZEIT: CIRCA 35 MINUTEN

Es ist eines der größten Kriegsverbrechen der neueren Zeit – und noch immer nicht aufgeklärt. Am 17. Juli 2014, gegen 16:20 Uhr Ortszeit, wurde der Malaysia Airlines Flug MH17 über der Ostukraine abgeschossen. Alle 298 Insassen starben, darunter viele Kinder. Wer feuerte die tödliche Rakete ab? Monatelang hat das gemeinnützige

Recherchebüro CORRECT!V Fakten zusammengetragen, in der Ostukraine ermittelt - und fand am Ende Zeugen des Abschusses. Die Recherchen ergeben eine dichte Beweiskette: Es war eine BUK-Rakete, die das Passagierflugzeug vom Himmel holte - in Stellung gebracht von Soldaten der 53. russischen Luftverteidigungsbrigade aus Kursk, die sich ohne Hoheitszeichen auf ukrainischem Gebiet befand, um russische Panzerverbände zu schützen.

Keine halbe Stunde ist seit dem Absturz der Passagiermaschine vergangen, da feiert der Oberkommandierende der prorussischen Separatisten im Donbass, Igor Girkin, den Abschuss eines ukrainischen Militärjets. Girkin schreibt auf seiner Profilseite des russischen Facebook, Vkontakte: „Wir haben euch gewarnt, fliegt nicht durch unseren Himmel.“

Die Meldung ist ein Erfolg, in Kürze bekommt sie über 2000 Gefällt-mir-Klicks. Dann wird die Meldung gelöscht. Später sagt Girkin, einst russischer Geheimdienstoberst, der Eintrag sei eine Fälschung gewesen.

Damit beginnt die weltweite Spekulation über den Abschuss von Flug MH17, auf dem Weg von Amsterdam nach Kuala Lumpur. An Bord starben 193 Niederländer, 43 Malaysier, 27 Australier, 12 Indonesier, 10 Briten, 4 Deutsche, 4 Belgier, 3 Philippiner, ein Kanadier und ein Neuseeländer.

Amerikanische Diplomaten behaupteten, das Flugzeug sei von einem Gebiet aus abgeschossen worden, das von prorussischen Separatisten kontrolliert wurde. Die Separatisten wiesen die Schuld von sich. Die Ukraine beschuldigte Russland, Russland gab die Schuld der Ukraine. Handfeste Beweise legte keiner vor.

Wer hier recherchiert, begibt sich in ein Dickicht aus Desinformation und falschen Fährten. Die absurdeste Spekulation: Die abgeschossene MH17 sei in Wirklichkeit das im März 2014 in Asien verschollene Flugzeug von Malaysia Airlines gewesen und habe von vornherein Leichen an Bord gehabt.

Reporter von CORRECT!V haben Fakten und Bilddokumente zusammengetragen und sich aufgemacht nach Russland und in die Ukraine, um Warlords der prorussischen Separatisten zu interviewen – unter ihnen Bergleute, kaum verhohlene Räuber und solche, die den Krieg philosophisch verbrämen. Um das Motiv hinter dem Abschuss zu finden. Um mögliche Abschussorte in Augenschein zu nehmen. Um Augenzeugen zu finden.

UNSERE RECHERCHE ALS BUCH



ZU UNSEREM SHOP



Flug MH17 - Die Suche nach der Wahrheit (Trailer)

from CORRECTIV

00:37

HD

MONATELANG KÜMMERT SICH NIEMAND VOR ORT

Lange war die Absturzstelle von Flug MH17 ein grausiges Leichenfeld. Die Körper der Passagiere verwesten im heißen ukrainischen Sommer, während in unmittelbarer Nähe gekämpft wurde – und während Kämpfer und Anwohner das Gepäck der Toten plünderten. Schließlich, nach nervenzehrendem diplomatischen Tauziehen, konnten die meisten Leichenteile geborgen und in

die Niederlande überführt werden.

Doch dann kümmerte sich über Monate kaum einer mehr um die Absturzstelle. Der Krieg tobte weiter in den Dörfern unweit des Trümmerfeldes.

Im November 2014 ragt eine Tragfläche der abgeschossenen Boeing 777 aus einem nebligen, verwilderten Feld. In einem Garten liegen die zerfetzten Schallplatten eines getöteten Passagiers neben einem Stück der verbogenen Außenwand der Maschine. An einer Dorfstraße ein Stück des Cockpits, daneben eine leere Schnapsflasche. Manchmal sieht man prorussische Separatisten, die vor den Resten der Todesmaschine posieren. Die Kämpfer langweilen sich. Wochenlang hat sich kein Ermittler gezeigt und auch Journalisten kamen immer seltener. Erst in den Tagen nach unserem Besuch Anfang November wurden wieder Wrackteile eingesammelt und in die Niederlande transportiert.



Nach dem Abschuss liegt Kleidung der 298 MH17-Opfer herum.

Im September veröffentlichte die niederländische Flugsicherheitsbehörde OVV einen ersten Untersuchungsbericht. Nüchtern werden darin Fakten aufgelistet, ohne Schlussfolgerungen, ohne Schuldzuweisungen. So lassen sich die letzten Minuten des Todesfluges rekonstruieren.

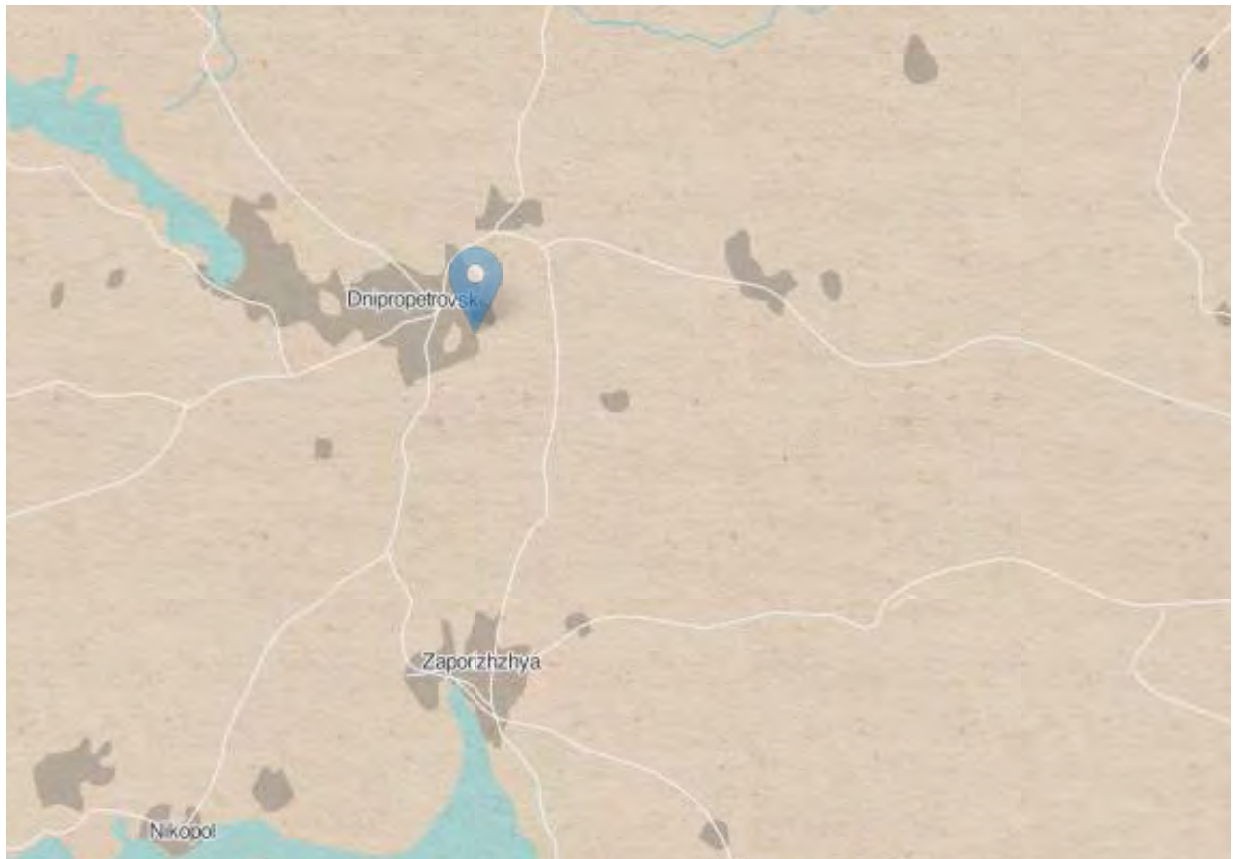
Gegen 13:00 Uhr UTC, der koordinierten Weltzeit, das entspricht 15:00 Uhr in Deutschland und 16:00 Uhr in der Ostukraine, bittet der Pilot von Flug MH17 um Erlaubnis, wegen schlechten Wetters 20 nautische Meilen nach Norden auszuweichen. Es gibt vereinzelte Gewitter im Raum Donetzk. Die ukrainische Flugsicherung erteilt die Erlaubnis. Alles bleibt ruhig, alles geht seinen gewohnten Gang. Keine aufgeregten Stimmen, keine Panik, keine Störung am Flugzeug. Das belegt die Blackbox.





Abrupt endet deren Aufzeichnung um 13:20 Uhr UTC, 16:20 Uhr Ortszeit.

In diesem Augenblick, so der Untersuchungsbericht, wird MH17 von einer großen Anzahl von „Objekten mit hoher Energie“ getroffen. Objekte, die mit hoher Geschwindigkeit von oben und von vorn in das Flugzeug einschlagen, mit derartiger Gewalt, dass der Rumpf wohl schon in der Luft auseinander reißt.





Was für „Objekte“ sind das?


MH17 – EINDRÜCKE AUS DER OSTUKRAINE



In Dnepropetrovsk startet Marcu...  

1,236

 In Dnepropetrovsk startet Marcus Bensmann mit seinem Fahrer in die Vor-Ort-R...	1,236
 Auf dem Weg in den Osten, in Kurakhove, passiert Marcus die letzten Grenzposten.	936
 Marinka, die ersten Zerstörungen. Jetzt ist Marcus auf Kriegsgebiet.	657
 Marcus passiert Panzersperren – offiziell, weil er über die Wahlen berichten will.	681

 correctiv_org
MH17 – Eindrücke aus der Ostukraine
[Cookie policy](#)

DER SCHLÜSSEL LIEGT IM WARUM?

Es gibt wenige Menschen, die sich mit den Luftkampf-Waffensystemen des ehemaligen Ostblocks besser auskennen als Rupert Smid. Er ist ein

ausgewiesener Luftkampfexperte. Wir trafen ihn im Verlauf unserer Recherche in vielen Ländern, unter anderem in der Ukraine, in Österreich und den Niederlanden. Eigentlich heißt Smid anders. Aber er darf seinen richtigen Namen nicht nennen. Sein Arbeitgeber möchte nicht in den Fall verwickelt werden. Wir können nur versichern: Rupert Smid ist einer der besten Kenner der russischen Luftkriegsführung.

Smid sagt: „Es kann keine Zweifel geben: Flug MH17 wurde von einer Rakete abgeschossen. Und diese Rakete wurde vom Boden aus abgefeuert und nicht von einem Kampffjet aus.“ Smids Angaben werden bestätigt von Harry Horlings, einem ehemaligen niederländischen Kampffjet-Piloten, ausgebildet von der US Air Force: Eine Rakete mit einer solchen Explosionskraft könne nur vom Boden aus abgefeuert werden, sagt Horlings.

Denn Kampfpiloten, sagen die Experten, würden ein feindliches Flugzeug vom Heck her attackieren und nicht von vorn. Weil der hintere Teil des Flugzeuges sein blinder Fleck sei. Zudem flog MH17 am 17. Juli in Richtung russischer Grenze und war beim Abschuss knapp 40 Kilometer davon entfernt. Die Piloten standen kurz vor der Übergabe an russische Fluglotsen. „Ein attackierendes Flugzeug hätte daher bei dieser Höhe und Fluggeschwindigkeit durch den russischen Flugraum fliegen müssen“, sagt Luftkampfexperte Horlings.

Eine Boden-Luft-Rakete aber sei programmiert, kurz vor und über dem attackierten Flugzeug zu explodieren, sagt Smid. Das Flugzeug müsse dann in einen Hagel aus tödlichen Schrapnells fliegen. Und genau das hätten die niederländischen Ermittler beschrieben. Sie schrieben von „Objekten mit hoher Energie, die das Flugzeug von vorne und von oben durchstoßen haben“.

Und wenn es eine Boden-Luft-Rakete war, dann kann es nur eine BUK M1 gewesen sein, ein Flugzeugkiller sowjetischer Entwicklung. In der ländlichen Region der Ostukraine gibt es keine fest installierte Luftabwehr. Eine BUK M1 aber ist hochmobil – und in der Lage, auch Flugzeuge in großer Höhe präzise abzuschießen. Mühelos kann sie bis auf 15 Kilometer Höhe steigen, mit dreifacher Schallgeschwindigkeit nähert sie sich ihrem Ziel. Ihr Gefechtskopf enthält 70 Kilogramm Sprengstoff. Kurz vor dem Aufprall explodiert er in Tausende scharfer Schrapnells – „Objekte mit hoher Energie“.



Ein von kleinen Schrapnells zerschlagenes Stück des MH17-Fliegers.

Eine BUK-Einheit besteht aus vier Untereinheiten, oft viele Kilometer voneinander entfernt postiert: erstens einer Raketen-Abschussrampe, auf einem Panzer montiert; zweitens einem Radarwagen, aus dem Soldaten den Himmel nach Zielen absuchen; drittens einem Kommandofahrzeug, aus dem heraus die Offiziere den Feuerbefehl geben. Hinterher fährt, viertens, eine Versorgungseinheit, die zusätzliche Raketen heranzuführt. Die Untereinheiten arbeiten immer getrennt voneinander – und Radar- und Kommandowagen bewegen sich nicht zusammen mit der BUK-Abschussrampe. In ebenem Gelände können sie bis zu 30 Kilometer voneinander entfernt postiert werden, sagt Luftkampfexperte Smid.

Noch etwas ist wichtig: Das BUK M1-System entdeckt seine Ziele mit einem „aktiven Radar“: Radarstrahlen werden in den Himmel gefunkt, der Gegner wird anhand des zurückkehrenden Echos geortet. Der Einsatz des aktiven Radars ist für die BUK-Mannschaften brandgefährlich. Denn umgekehrt weiß der Pilot des feindlichen Kampffjets, dass er entdeckt wurde. Smid: „Sobald der Radar einer

BUK geöffnet wird, leuchtet im Cockpit eine Lampe auf, die von den Piloten ‚Oh Shit Lampe‘ genannt wird.“

Sofort hat der Pilot alle erforderlichen Informationen über Art und Lage der Raketenstellung. Das weiß der BUK-Schütze, der den Radar geöffnet hat. Ein tödliches Duell beginnt: Wer zuerst schießt, überlebt.

„Jede Sekunde mit offenem Radar ist lebensgefährlich“, bestätigt ein ehemaliger BUK-Schütze der ukrainischen Armee in Kiew. Weshalb der Radar im Einsatz für maximal 40 Sekunden am Stück geöffnet wird.

Zugleich ist der aktive Radar einer BUK nicht in der Lage, einen Flugzeugtyp eindeutig zu bestimmen. Militärjet? Passagiermaschine? Das können die Raketen-Schützen nicht ohne weiteres erkennen. Sie sehen nur, ob Freund oder Feind im Anflug ist. Freund sind nur die Flieger des eigenen Staates, der eigenen Luftwaffe. Feinde sind alle anderen. Zivile Flugzeuge wie MH17 sehen aus wie Feinde. „Wenn ein Flugzeug keinen oder den falschen Code liefert, handelt die Luftabwehr, als wäre es ein Feind“, sagt Horlings.

Die Ungenauigkeit sowjetischer Luftabwehrtechnik hatte schon in der Vergangenheit fatale Folgen. Bereits 2001 kam es zu einer Katastrophe mit einer anderen Boden-Luftrakete. Bei einem Manöver der ukrainischen Streitkräfte wurde vor der Krim versehentlich ein russisches Zivilflugzeug abgeschossen. An Bord der Tupolew starben alle 78 Insassen. Der ukrainische Sicherheitsrat gab den Abschuss zu. Die Ukraine zog Konsequenzen: Schwere Boden-Luft-Raketen auch die Buks wurden für einige Jahre eingemottet.*

** In einer früheren Version des Artikels hatten wir geschrieben, bei einem Flugunglück im Jahr 2001 sei ein Zivilflugzeug von einer BUK abgeschossen worden. Das ist nicht korrekt. Tatsächlich wurde das Flugzeug von einer S-200 abgeschossen. Correctiv korrigiert Fehler.*

DER INFORMANT

Eine graphische Reportage



KEIN RUSSISCHER PANZER OHNE BUK

An dieser Stelle kommen die Panzer ins Spiel – und wird der unverantwortliche Leichtsinns der Fluggesellschaften sichtbar. Denn das BUK-Lenkstoffsystem hat eine klare taktische Aufgabe – es schützt Panzer und Bodentruppen.

„Russische Panzerformationen bewegen sich nur, wenn sie von BUKs begleitet werden“, sagt Rupert Smid, der Luftkampfexperte. „Ohne den Schutz der Raketen sind die Kettenfahrzeuge leichte Beute für Kampfbomber.“ Eine militärische Zwangsläufigkeit, die allen Militärs in den NATO-Staaten bekannt sei.

Wo Panzer sind, sind mobile Luftabwehrsysteme nicht weit, bestätigt auch ein Bundeswehrsprecher. Ein ausführliches Interview zu dem Thema wird vom Bundesverteidigungsministerium verweigert. Wer jetzt zugibt, von dieser Logik zu wissen – dass russische Panzer von BUKs begleitet werden, die zivile Flugzeuge gefährden – muss sich fragen lassen, warum er nicht rechtzeitig gewarnt hat. Als noch Zeit war. Das Bundesministerium für Verteidigung möchte sich diese Frage ganz offenkundig nicht fragen lassen.

Ein Sprecher des Hauses verweist auf eine Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Bundestagsfraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN aus dem August 2014: “Die Bundesregierung konnte nicht davon ausgehen, dass der zivile Flugverkehr in der betreffenden Flughöhe Ziel von Angriffen sein würde.”

Waren Panzer in der Ostukraine?

Ja – schon am 14. Juni, gut einen Monat vor dem Abschuss der Passagiermaschine MH17, erklärt das US-Außenministerium, dass russische Panzereinheiten die Grenze zur Ukraine überquert hätten und in Snizhne gesichtet wurden. Und die NATO veröffentlicht Fotos von Panzern ohne Hoheitsabzeichen in dieser ostukrainischen Stadt. Russland und die Separatisten dementieren den Einsatz.

In den Wochen darauf eskaliert der Krieg.

Immer wieder attackieren nun ukrainische Kampfflugzeuge und Hubschrauber Panzer im Separatistengebiet. Mit Erfolg: Die prorussischen Separatisten werden zurückgedrängt. Doch auch die ukrainischen Kampfflieger erleiden Verluste. Am 12. Juli wird ein ukrainischer Kampfhubschrauber über der ostukrainischen Stadt Snizhne abgeschossen. Zwei Tage später eine Militärmaschine vom Typ Antonow An-26. Wieder zwei Tage später zwei Kampffjets vom Typ Suchoi Su-25.

Experten zufolge können nicht alle Flugzeuge dabei von Schulterwaffen getroffen worden sein. Der Abschuss der zwei Su-25 und der Antonow legen den Einsatz einer komplizierten Waffentechnik nahe. Es ist unklar, wie lange BUKs bereits im Einsatz waren.

Die Ukraine jedenfalls fürchtete damals um ihre Kampfflugzeuge: Wegen der Verluste nach der ersten Phase des „Antiterrorereinsatzes“ werden die Jagdflieger immer zögerlicher eingesetzt, bestätigt ein Sprecher des ukrainischen Sicherheitsrates.

DER MENSCHLICHE SCHUTZSCHILD

Hoch über dem Kampfgebiet in der Ostukraine, auf einer Reiseflughöhe von rund 10.000 Metern, ziehen derweil Passagierflugzeuge ihre gleichmäßige Bahn. Einige Fluglinien haben sich Monate vor dem Unglück entschieden, die Region zu meiden; viele der Linienflüge jedoch führen wie eh und je über die Ostukraine. Allein in der Woche vor dem Unglück überqueren Hunderte Maschinen das Bürgerkriegsgebiet, darunter auch Flugzeuge der Lufthansa.

Die ukrainischen Luftsicherheitsbehörden sperren den Luftraum nach dem Abschuss der Antonow bis zu einer Höhe von fast 10.000 Metern. Darüber aber geht der zivile Luftverkehr weiter.

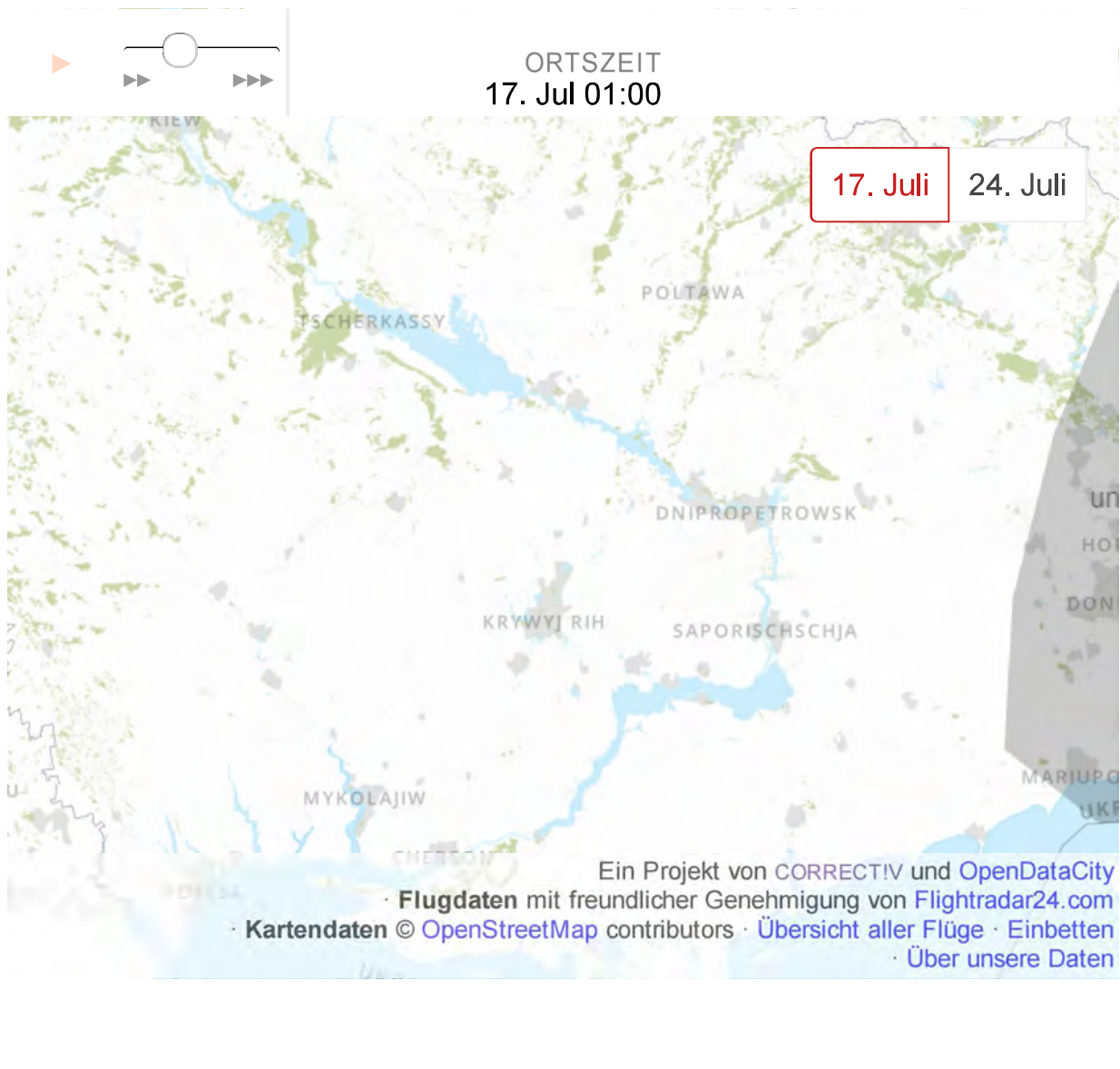
Dabei ist diese Höhe im modernen Panzerkrieg Kampfzone.

Die ukrainische Luftwaffe stützt sich neben der Su-25 auch auf MiG-29-Kampfflieger, die bis auf 18.000 Meter Höhe steigen können. Zum Angriff auf feindliche Panzer und BUK-Einheiten stürzen sie dann auf ihre deutlich niedrigere Kampfhöhe. Eine BUK-Mannschaft setzt ihr Leben aufs Spiel, wenn sie den feindlichen Flieger nicht schon in der Annäherungsphase in großer Höhe attackiert.

Die zivile Luftfahrt schenkt den ukrainischen Kampfpiloten wertvolle Sekunden im Überlebenskampf gegen die BUKs. Denn die ukrainischen Kampfbomber können sich nun – wenn sie es wollen – zwischen den Passagierflugzeugen verstecken. Wer vom Boden aus auf die Kampfflugzeuge zielt, muss damit rechnen, ein Passagierflugzeug abzuschießen. Das ist ein wenig so, als würde sich bei einem Duell im Wilden Westen einer der Kämpfer hinter einer Schulklasse verstecken. Wobei ein Sprecher des ukrainischen Sicherheitsrates sagt, dass am 17. Juli keine ukrainischen Kampfflugzeuge in der Luft waren. Auf die Frage, ob sich ukrainische Kampfjets unter den Passagierflugzeugen versteckten, gibt er keine Antwort.

DER MENSCHLICHE SCHUTZSCHILD

FLUGRADAR VOM 17. UND 24. JULI



Es hätte an den EU-Staaten sein müssen, die Fluggesellschaften zu warnen. Denn auf die ukrainischen Behörden ist in dieser Situation kein Verlass. Die Ukraine steht im Juli 2014 kurz vor dem Staatsverfall, es herrscht Krieg, ganze Landesteile sind besetzt von russischen Truppen.

Doch es geschieht nichts. Deutschland und seine europäischen Nato-Partner scheuen sich, den Krieg als Krieg zu benennen. Die Regierungen kennen die russischen Panzer im Separatistengebiet. Die Konsequenzen aus diesem Wissen ziehen sie nicht. Die deutsche Regierung sieht keine Gefahr für die zivile Luftfahrt.

Für die Fluggesellschaften würde ein Umfliegen mehr Luftkilometer und damit höhere Flugkosten bedeuten.

In einer E-Mail bestätigt die Lufthansa, dass sie bis zum 17. Juli 2014 über die

Ostukraine flog. Und weiter heißt es, dass damals eigene Analysen zur Sicherheit angestellt wurden, aber nur die Regierungen alle „militärischen und geheimdienstlichen Informationen“ für die Risikoeinschätzung hätten. „Die Verantwortung für die Freigabe und die Schließung von Luftstraßen liegt bei den Staaten“, so ein Sprecher.

Über all dem sind die Passagiere, ohne es zu wissen, zu einem menschlichen Schutzschild im Luftkrieg über der Ostukraine geworden.

PUTIN VERSPRICHT AUFKLÄRUNG

In der Nacht nach dem Absturz von Flug MH17 spricht der russische Präsident Wladimir Putin im russischen Fernsehen. Er sagt, dass die Regierung in Kiew die Verantwortung für die Tragödie trage – und ordnet an, russische Behörden sollten umgehend „objektive Informationen“ über die Katastrophe zusammentragen, um die Weltöffentlichkeit über den Absturz aufzuklären.

Vier Tage später präsentiert der Vizestabschef der russischen Streitkräfte, Generalleutnant Andrej Kartapolow, die „objektiven Informationen“ auf einer Pressekonferenz, die live im Fernsehen übertragen wird. Mit zwei Sternen auf den Schulterklappen und stramm gescheiteltem Haar sitzt der Offizier unter einem riesigen Bildschirm, auf dem Karten, Tabellen und Fotos eingespielt werden. Kartapolow entwirft gleich zwei Szenarien für den Abschuss der MH17. Er nennt einen Täter, aber zwei Tatwaffen. Ein altes Prinzip von Propaganda: Die mögliche Wahrheit wird mit so vielen plausiblen, aber auch absurden Versionen umhüllt, dass am Ende alles relativ erscheint.

Szenario eins: Kartapolow sagt, dass MH17 vom vorgegebenen Kurs abgewichen sei und sich ein ukrainischer Kampffjet der Passagiermaschine bis auf fünf oder sogar drei Kilometer genähert habe. Dieser Jet hätte eine Rakete abschießen können.

Ein unwahrscheinliches Szenario: Im Bericht der Niederländer, gut einen Monat nach der russischen Pressekonferenz, findet sich keinerlei Erwähnung eines Kampffjets in unmittelbarer Nähe von MH17. Und, wie gesagt, Luftkampf-Experten sind sich sicher, dass die Rakete vom Boden aus gestartet worden ist.

Das zweite Szenario: Kartapolow präsentiert Satellitenbilder, die eine BUK-Stellung der ukrainischen Armee zeigen sollen, auf einem Feld unweit des Dorfes Zaroshchens'ke.

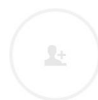
Zwei Punkte seien dort am 17. Juli zu sehen gewesen: zwei BUK-Abschussrampen, von denen aus die tödliche Rakete aufstieg.

Dem sind wir nachgegangen.



In Zaroshchens'ke, gut 50 Kilometer von Donetsk, hat am 17. Juli niemand eine BUK-Rakete gesehen oder gehört.

MITGLIED WERDEN



JA, ICH MÖCHTE DIE ARBEIT VON CORRECTIV UNTERSTÜTZEN!

Vor Ort gehen – Das Interview mit unseren Reportern

NIEMAND HAT HIER ETWAS GESEHEN

Wird eine BUK abgefeuert, macht sie Lärm und Dreck. Der Abschuss ist ohrenbetäubend laut; ein BUK-Angriff ist begleitet von einem „erheblichen Lärmeffekt, sowohl beim Start der Rakete, als auch während des Fluges“. So der Bericht des Verbands der Ingenieure Russlands zu MH17, vorgestellt im russischen Staatsfernsehen. Oder, in den Worten von Luftwaffenexperte Rupert Smid: „ein Schlag, ein langanhaltender Ton, Durchbruch der Schallmauer und eine zweite Explosion im Himmel“.

Die Rakete wird aus einem feuerfesten Container gestartet, deshalb hinterlässt sie kaum Brandflecken; die Spuren der Abschussrampe auf dem Boden gleichen denen eines Panzers.

Haben die Bewohner von Zaroshchens'ke etwas gesehen oder gehört?

Ostukraine, Ende Oktober. Die Fahrt beginnt in Donetsk, der Hochburg der prorussischen Separatisten. Kriegsangst hat das Leben in der Millionenstadt eingefroren. Shopping-Malls sind geschlossen oder geplündert. Banken verriegelt, Geldautomaten spucken kein Geld aus. Die Straßen leeren sich kurz nach Einbruch der Dunkelheit. Trotz des Waffenstillstands, der offiziell am 5. September begann, wummern Explosionsgeräusche vom umkämpften Flughafen in die Stadt.

Gut 50 Kilometer sind es bis Zaroshchens'ke, Richtung Osten über die Landstraße N21. Sie verbindet Donetsk mit Luhansk, auch das eine Hochburg der prorussischen Separatisten, und wird von deren Kämpfern kontrolliert, auch am 17. Juli. Die Straße führt durch ebenes Gelände. Der Asphalt zeigt Folgen des Krieges: Spuren von Panzerketten und Explosionslöcher. Anfangs ist die Asphaltdecke noch dicht, vor Luhansk aber wird die Straße zur Piste.

Vor jedem Ort und vor jeder Abzweigung sind Checkpoints eingerichtet. Bewaffnete Männer in zusammengewürfelten Uniformen kontrollieren die Autos. Unter den Kämpfern sind auffallend viele Frauen in Tarnfleck, die

Kalaschnikow geschultert. Die Landschaft ist flach, nur Kohle- und Abraumhalden zeichnen sich am Horizont ab. Der Donbass, wie die ostukrainische Kohleregion genannt wird, gleicht dem Ruhrgebiet. Doch die meisten Fördertürme stehen ungenutzt herum. Nur wenige Schächte sind noch in Betrieb. Zaroshchens'ke ist ein unscheinbares Dorf. An zwei Straßen liegen flache, windschiefe Gehöfte mit Gemüsegärten und Stallungen. Dahinter der Weg, der auf dem Satellitenfoto des russischen Verteidigungsministeriums zu sehen ist. Der Lehmweg weist Spuren auf, die von Kettenfahrzeugen stammen können. An zwei Stellen sind tiefe Einschürfungen zu sehen. Hier muss etwas Schweres gestanden haben.

Allerdings sind im verwilderten Feld am Lehmweg keine Spuren zu finden, die auf einen Raketenabschuss hindeuten. Das Einzige, was auf dem Feld auffällt: hinter einem Abdruck im Boden wurde eine tiefe Furche umgegraben, während das übrige Feld sonst unbestellt, ja regelrecht verwildert ist.

Die Dorfbewohner bleiben in dieser Geschichte ohne Namen. Die Menschen in der Ostukraine müssen vor möglichen Nachstellungen geschützt werden. Die Bevölkerung im Separatistengebiet hat Angst – vor den prorussischen Separatisten und der ukrainischen Armee. Sie wollen nichts Falsches sagen.

Oberhalb des Felds wohnt in einer Kate eine 70-jährige Rentnerin. Ihre weißen Haare sind streng zurückgebunden, das zerfurchte Gesicht von der Sonne gebräunt. Die Frau lebt allein in ihrem Gehöft. Nein, sagt sie, sie habe am 17. Juli nichts Ungewöhnliches bemerkt. Kein außergewöhnlicher Krach, kein Kondensstreifen, keine verdächtigen Fahrzeuge. Schon gar nicht von der ukrainischen Armee. „Die Ukrainer waren hier nicht, die trauen sich nicht hierher.“

Die Frau ist glühende Anhängerin der prorussischen Separatisten – und hängt abstrusen Verschwörungstheorien nach. Amerikanische Ölkonzerne wollten über Fracking die Menschen im Donbass ausrotten. Nachdem dies nicht geklappt hätte, hätten die USA zusammen mit ukrainischen Faschisten das Land mit Krieg überzogen. Nur dank Putin sei ein Genozid an den russischstämmigen Ukrainern verhindert worden.

Andere im Ort kümmern sich nicht um die große Politik. „Ich habe Kühe, die müssen jeden Tag gemolken werden“, sagt eine Bäuerin, sie steht in Kopftuch und Stoffjacke am Gatter ihres Hofes. Auch sie war am 17. Juli in Zaroshchens'ke, auch sie hat nichts bemerkt. Ein Verwandter aus Moskau habe sie nach der Pressekonferenz aufgeregt angerufen. Aber nein: „Alles Unsinn, hier war nichts.“ Bisher seien sie vom Krieg verschont geblieben, nur Ende Juli seien einmal Raketen über die Siedlung geflogen. „Wir sind dann mit den Kindern in

den Keller geflüchtet.“

Auf der Straße versammeln sich weitere Dorfbewohner. Niemand hat etwas gesehen, niemand hat etwas gehört. In Zaroshchens'ke wurde am 17. Juli 2014 keine BUK-Lenkwaaffe abgefeuert. Schon gar nicht von der ukrainischen Armee, da sie die Felder um Zaroshchens'ke nicht kontrollierte.

Die Spur, vom russischen General gelegt, führt ins Leere.



DER WEG DER BUK QUER DURCH DIE OSTUKRAINE

Es gibt eine zweite Spur. Das internationale Investigativ-Team Bellingcat hat sie aufgedeckt. Hinter Bellingcat steht der junge Journalist Eliot Higgins. Seine Methode: Akribisch wertet er die zahlreichen Spuren aus, die jedes Ereignis heute im Internet hinterlässt. Fotos, Videos, Einträge in den sozialen Netzwerken. Und wirklich: Wer in den Tiefen des Internets wühlt, fördert Erstaunliches zutage. Unter anderem hat Bellingcat so geheime

Waffenlieferungen in Syrien aufgedeckt und einen Giftgasangriff rekonstruiert.

Eine BUK-Abschussrampe ist ein imposantes Fahrzeug. Sie bleibt nicht lange unsichtbar.

Am 17. Juli, dem Tag des Abschusses, ist eine BUK-Raketenrampe auf der Landstraße N21 unterwegs. Am späten Vormittag verlässt sie Donetzk. Sie steht auf einem Tieflader mit weißer Führerkabine; ein Fotograf der französischen Zeitschrift „Paris Match“ fotografiert sie aus einem fahrenden Auto heraus. Der Fotograf ist dicht dran: Man sieht die verschrammte Flanke der Abschussrampe, auch die Reste einer übermalten Kennzeichnung sind zu erkennen.

Auf der Leiste des Tiefladers steht eine Telefonnummer. Sie führt zu einem LKW-Verleih aus Donetzk. Deren Besitzer gibt später zu Protokoll, das Fahrzeug sei ihm schon im Juni gestohlen worden, von prorussischen Separatisten.

Der Tieflader mit der BUK-Abschussrampe fährt weiter. Er wird in Zuhres gefilmt. Danach fotografiert ein Passant in der Stadt Torez die BUK von einer Tankstelle aus. Wenig später erreicht der Raketenwerfer die Bergbausiedlung Snizhne. Hier fährt die BUK vom Tieflader herunter; ein Foto zeigt, wie das Panzerfahrzeug mit den vier Raketen auf Ketten durch die Stadt fährt.

CORRECT!V-Reporter haben die Fotos aus dem Netz mit den tatsächlichen Orten abgeglichen. Alle Fotos sind authentisch. Es gibt keinen Zweifel: Am Nachmittag des 17. Juli 2014 geht eine BUK in der kleinen Bergarbeiterstadt Snizhne in Stellung, im Gebiet der prorussischen Separatisten.

DER WEG DER BUK



☐ Alle Details -- Foto für Foto -- aus der Ostukraine

WO KOMMT DIE WAFFE HER?

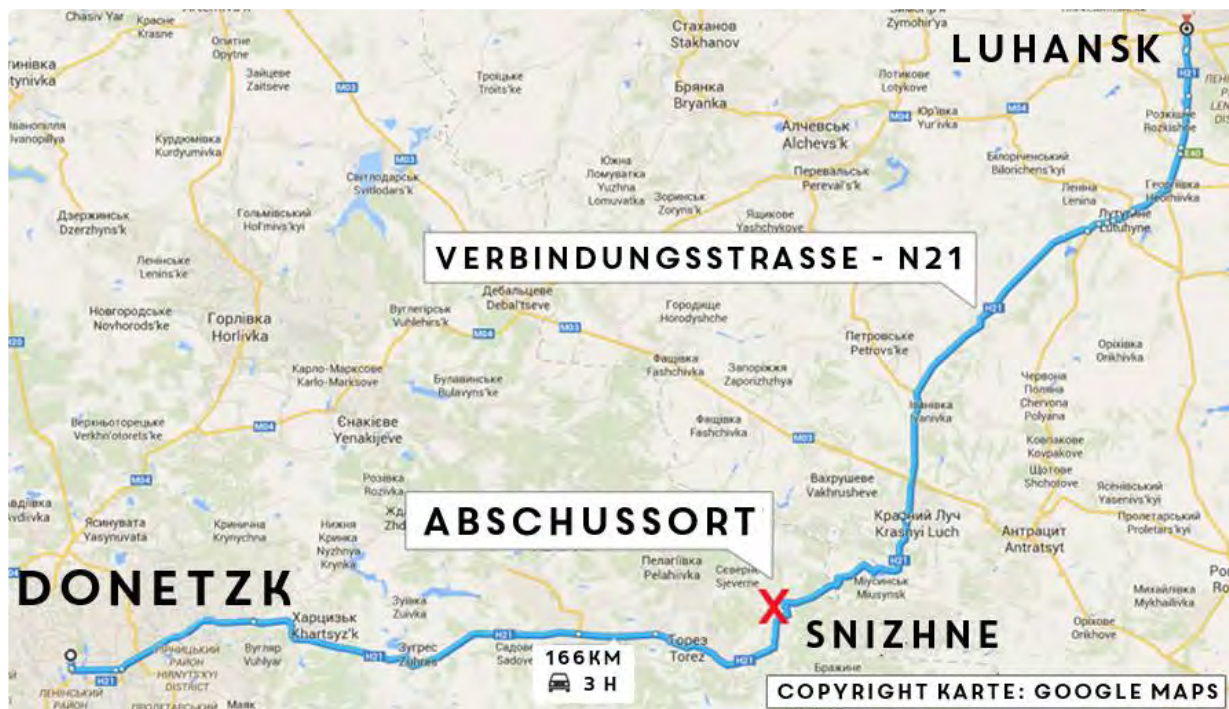
Woher aber stammt die Lenkwaffe? Auch das hat Bellingcat ermittelt. Minutiös haben die Rechercheure Bilder von russischen BUKs mit Aufnahmen jener Abschussrampe verglichen, die am 17. Juli in Richtung Snizhe fuhr. Besonders ein Detail führte die Ermittler auf die richtige Spur: Abschürfungen an der Abdeckung über der linken Panzerkette. Genau die gleichen Abschürfungen hatte eine BUK-Rampe, die im Juni in Russland fotografiert wurde. Sie gehört zur 53. russischen Luftabwehrbrigade, stationiert in Kursk, und sie trägt die Kennziffer 3*2 – die mittlere Zahl war stets unleserlich. Zwei weitere Details passen: die übermalten Reste eben dieser Kennziffer und ein heller Farbfleck. Legt man die Aufnahmen beider BUKs übereinander, jener aus Russland, jener in Donetsk, ist die Übereinstimmung offensichtlich.

Es gibt weitere Besonderheiten: Ein besonders internetaffiner Feldwebel der 53. Brigade postet etliche Bilder von seiner Einheit auf seiner Seite im russischen Facebook-Klon Vkontakte. Sein Name: Ivan Krasnoproshin. Unter seinen Bildern ein Foto, das seine Entlassung aus der russischen Armee Mitte Juni dokumentiert. Abgebildet auf dem Foto ist das Dienstbuch seiner Einheit, es zeigt die Namen derjenigen, die zum Abendappell antreten. Nummer eins: Feldwebel Krasnoproshin, dahinter: 13 einfache Soldaten. Jeder Tag wird angekreuzt. Nach dem 13. Juni enden die Eintragungen. „Entlassen wegen Beendigung der Dienstzeit nach Befehl Nr (unleserlich)“, ist handschriftlich hinter dem Namen des Feldwebels Krasnoproshin und dreien seiner Soldaten vermerkt.

Entlassungen in diesen Zeiten werfen Fragen auf. Das Komitee Russischer Soldatenmütter hat mehrfach davon berichtet, dass Soldaten vor ihrer Entsendung in die Ukraine Entlassungspapiere unterschreiben mussten.

Und wirklich: Mitte Juni, wenige Tage später, macht sich ein langer Konvoi der 53. Flugabwehrbrigade auf in Richtung Ukraine. Bellingcat veröffentlicht allein von diesem Konvoi mehr als ein Dutzend Fotos, mehrmals ist die BUK 3*2 dabei.

Es besteht kein Zweifel: Es ist die Abschussrampe der 53. russischen Luftabwehrbrigade aus Kursk, die Stellung bezogen hat in Snizhne, im Osten der Ukraine, an jenem verhängnisvollen Nachmittag.



DIE STADT AM TATORT

Snizhne, im November. Der Asphalt ist zerfurcht von Kettenfahrzeugen. Die tiefen Abdrücke sind überall. Auf dem Platz vor dem Markt, auf der Hauptstraße, in Nebengassen. Zig Panzer müssen hier vorbeigefahren sein. Seit April ist die Stadt von prorussischen Separatisten kontrolliert worden. Es können keine ukrainischen Panzer gewesen sein.

Der 15. Juli 2014 – es waren noch zwei Tage bis zum Abschuss von MH17 – brachte der Stadt Unglück. Im Morgengrauen schlugen Raketen ein und zerstörten ein Wohnhaus. Mehr als zehn Menschen starben. Welches Ziel hatten die Sprengsätze? Zielten sie auf Panzer?

Ein armenisches Restaurant unweit des Marktes. Alles in rot, die Tapeten, die Tischdecken und die Stühle; vor den Fenstern hängen Vorhänge. Alexander Bondarenko betritt den Raum. Er ist einer der Chefs der prorussischen Separatisten im Ort. „Ich bin Bergmann“, stellt er sich vor, mit zupackendem Händedruck und ruhiger Stimme. Bis Anfang Juni arbeitete er als Ingenieur in einem der Schächte. Er hat ein zerfurchtes Gesicht und strahlt die Besonnenheit eines Technikers aus. Uniform trägt er nur, wenn er muss.

Bondarenko setzt sich an einen Tisch und faltet die Hände.

Frage: „Es gibt Fotos von einer BUK in Snizhne. Kennen Sie die Fotos?“

„Nein. Eine BUK war nie in Snizhne.“

„Sicher?“

„Ganz sicher. Sonst wäre sie doch fotografiert worden, genau wie die Panzer.“

„Welche Panzer?“

„Die aus der Region Luhansk gekommen sind.“

„Zum wem gehörten die Panzer?“

„Stand ja nicht drauf, wem sie gehören, sie waren grün. Im besten Fall waren es unsere.“

Er lacht.

„Wer hat den Angriff am 15. Juli geflogen?“

„Das waren ukrainische Kampfflieger der Su-Klasse.“

„Haben Sie um die Stadt eine Luftabwehr aufgebaut?“

„Das ist gar nicht anders möglich. Von Russland droht uns beim besten Willen nichts. Wir haben im Norden und Nordwesten gewartet.“

„Auch mit BUKs?“

„Nein. Mit Schulterraketen. Maximale Reichweite 5000 Meter Höhe.“

Es herrscht Krieg, die Wahrheit ist eine Waffe. Aber Bondarenko gibt zu, dass russische Panzer im Ort waren. Nach der russischen Militärdoktrin können demnach auch BUKs nicht weit sein. Und Bondarenko sagt, die Separatisten hätten ihre Luftverteidigung im Norden von Snizhne aufgebaut. Ein wichtiger Hinweis. Dazu passt auch das schlecht aufgelöste Foto, das die US-Botschaft in Kiew auf ihrer Facebook-Seite veröffentlicht hat. Es zeigt ein Gebiet nördlich von Snizhne – und darauf ein Feld, von dem aus die tödliche Rakete auf MH17 abgefeuert worden sein soll.



DER ABSCHUSSORT

Das Feld ist nicht ohne weiteres einsehbar. Im Osten versperrt ein Fabrikgelände den Blick zur Verbindungsstraße N21, ein Eisenbahndamm und ein Wäldchen schützen den Norden des Feldes vor Blicken. Jenseits des Bahndamms liegt eine Siedlung.

Das Feld ist unbestellt. Darauf verstreut einige Bierflaschen. An manchen Stellen ist die Erde dunkel getönt. Ruß? Durch einen verwilderten Halmteppich fräst sich eine breite Fahrspur, zu breit für einen Traktor. Sie muss von einem Kettenfahrzeug mit breitem Radstand stammen.

Die Siedlung am Bahndamm besteht aus flachen Gehöften, eingefriedet von Zäunen und Mauern. Hunde bellen. Menschen sind anfangs nicht zu sehen. Taucht doch mal jemand auf, dann geht er gleich weiter. Die Menschen haben Angst. „Die bringen mich um, wenn ich etwas sage“, sagt ein Mann.

Eine Frau wohnt mit ihrer Tochter gleich am Bahndamm. Sie war am 17. Juli 2014 im Haus. „Ich habe einen lauten Schlag gehört“, sagt sie, dann habe ihre Nachbarin angerufen und gesagt, dass ein Flugzeug abgeschossen wurde. „Wir haben den Rauch gesehen.“ Weitere Nachfragen wehrt sie ab.

Erst nach langem Klopfen findet sich ein älterer Mann mit struppigem weißem

Haar unter einer Mütze, der sich offen zeigt. Der Mann sagt, dass er im Juli nicht im Dorf war, aber als er zurückkam, war das Dach seines Hauses kaputt – wie bei vielen anderen im Dorf. Dann ruft er vom Garten aus die Nachbarn zusammen. Der 17. Juli ist für die Dorfbewohner einer dieser Tage, die sich in das Gedächtnis eingebrannt haben. Wie der Mauerfall für die Deutschen. Jeder weiß, was er an dem Tag gemacht hat. Zwei Frauen und zwei Männer kommen heran. Es beginnt ein Gespräch.

Eine Frau sagt: „Da ist ein Flugzeug vorbeigeflogen, nun, wir wissen nicht, ob es ein Flugzeug war. Wir haben etwas gehört, buch-buch, da war so ein Geräusch.“ Sie benutzt das russische Wort „Schum“. Ein Ton wie ein anhaltendes, lautes Rauschen. Sie kann sich gut dran erinnern.

Die andere Frau hat von der Fabrik aus „starken Rauch gesehen. Alle haben sich erschreckt.“ Woher der Rauch gekommen sei? Sie reagiert verunsichert. „Woher sollten wir wissen, was das war? Wir haben gehört, wie etwas explodierte.“

Ein Mann sagt plötzlich: „Hier haben die Schienenschwellen und das Gras gebrannt.“ Er bekommt dann aber von einer der Frauen einen Stoß in die Seite und schweigt. Ein Handy klingelt, die Menschen ziehen sich zurück.

DER ZEUGE

Eine graphische Reportage



Zwei Tage später ein weiterer Besuch. Es ist noch früh. Die Straßen in der Siedlung sind leer. Wieder bellen Hunde, sie zerren hinter Metalltoren an Ketten. Nach langem Klopfen öffnet ein Bewohner seine Haustür. „Vielleicht sind Sie ein Spion?“, ist die erste Frage nach einer hastigen Begrüßung. Am 17. Juli 2014 war er am Ort. Die Frage nach diesem Tag macht ihm Angst.

„Ich erinnere mich. Aber wissen Sie, ich sage Ihnen dazu nicht alles. Das könnte schlecht für mich enden.“ Der Reporter stellt sich vor. Er zeigt seine Ausweise. Er sagt, er sei hier, um mehr zu erfahren. Die Menschen in Europa wollten wissen, was passiert ist, warum so viele aus ihrer Mitte hier in der Ukraine sterben mussten, abgeschossen in einem friedlichen Flugzeug.

Der Mann stockt. Dann fängt er an zu erzählen: „Sie haben es mit einer Rakete abgeschossen. Die Rakete haben sie von dort abgeschossen. Wir haben sie gesehen, wie sie geflogen ist.“

Er weist auf den Bahndamm. Ein Freund von ihm habe die Raketen vorher schon gesehen. „Er hat mich angerufen und gesagt: Dort steht so ein krasses Teil mit vier Raketen.“ Auch der Freund bleibt ohne Namen. „Er hat auch Angst. Es sind gefährliche Zeiten.“ Aber eine andere Frage beschäftigt den Zeugen auch noch. „Sie haben alles geplant. Ich weiß nur nicht, warum Sie es hier hin gekarrt haben.“

Endlich kommt er ins Reden. „Ich war im Hof und habe eine Explosion gehört, einen Schlag. Da war so ein *Chlop* (russisch für Schlag). Die Ziegel auf dem Dach wackelten. Und dieser Schlag war dort drüben, das war hier sehr gut zu hören. Es gab so einen langen Ton. Und dann gab es eine sehr starke Explosion: Bach Bach. Und gerade als ich auf die Straße gelaufen bin, stürzte das Flugzeug ab, entlang der Straße einige Kilometer entfernt von hier. Verstehen Sie? Und man konnte sehen, wie es dort brannte.“ Für den Chlop, den Schlag, hat der Zeuge eine Erklärung. „Da ist sie von dort offensichtlich losgeflogen.“

Auf die Frage ob russische Soldaten oder Separatisten die Rakete abgeschossen hätten, muss der Mann lachen. Für ihn können es nur russische Soldaten gewesen sein. „Nun, welcher Bergmann wird mit einer Rakete schießen? Das

waren Spezialisten. Kann ich etwa Raketen abschießen?”

Mit diesem Zeugen ist das Bild komplett: Es war eine Rakete des Typs BUK M1, die das Passagierflugzeug vom Himmel holte – in Stellung gebracht von Soldaten der 53. russischen Luftverteidigungsbrigade aus Kursk, die sich ohne Hoheitszeichen in der Stadt Snizhne befanden, um russische Panzerverbände zu schützen.

Nur eine Frage gilt es noch zu klären. Wer gab den Befehl zum Abschuss? Ein russischer Offizier? Ein prorussischer Separatist?



☐ Die Zeugenaussage vom Abschuss -- Ein Tondokument

DER RAUCHENDE COLT AUS LUHANSK

Nach dem Abschuss des Passagierflugzeugs geht ein Video um die Welt. Der Raketenwerfer steht wieder auf dem Tieflader mit dem weißen Führerhaus. Er fährt unter einem Reklameschild des ukrainischen Autohändlers „Bogdan“ her. Die BUK-Abschussrampe ist nicht abgedeckt. Es fehlt eine Rakete.

Das Video ist deshalb bedeutsam, weil es alle Seiten – auch die Russen – als authentisch anerkennen.

Generalleutnant Kartapolow zeigte ein Standbild daraus auf seiner Pressekonferenz im Juli – und behauptete, es sei in Krasnoarmiisk aufgenommen worden. Die Stadt wurde zu dieser Zeit von der ukrainischen Armee kontrolliert. Kartapolow bestätigt, dass der BUK-Abschussrampe eine Rakete fehlt. Damit begründet der Generalleutnant seine Schlussfolgerung: Das Video beweise die Schuld der Ukrainer.

„Wir haben einige Fragen“, sagte Generalleutnant Kartapolow während seiner Pressekonferenz. „Was ist das für eine Raketenrampe? Wo wird sie hingbracht? Wo befindet sie sich jetzt? Warum transportiert sie nicht eine vollständige Raketenladung? Und wann wurde das letzte Mal mit ihr geschossen?“

Bellingcat untersuchte die russische Version des Video-Standbildes. Eine kleine Sprechblase war hinein montiert, die vergrößert den Text der Werbetafel zeigen sollte, mit der Adresse eines Autohändlers – eben in Krasnoarmiisk.

Nur: Es war eine Fälschung.

Denn in Wahrheit steht auf der Werbetafel keine Adresse, es steht dort „landesweiter Autohändler“. Der russische Generalleutnant hatte eine Montage präsentiert.

Und hatte darüber, indirekt und ohne es zu wollen, die Echtheit der anderen Aufnahmen anerkannt, von einer BUK-Abschussrampe, die sich am 17. Juli auf einem Tieflader mit weißem Führerhaus durch das Separatistengebiet bewegt.

Tatsächlich wurde das Video mit der fehlenden Rakete in Luhansk aufgenommen, am Ende der Landstraße N21 – zwischen Snizhne und der russischen Grenze. CORRECT!V-Reporter waren im November hier an der Straßenkreuzung in Luhansk, und können bestätigen: Das Foto ist authentisch. Selbst das Plakat des Autohändlers „Bogdan“ klebt, wenn auch eingerissen, noch an der Werbetafel.

Die scharfen Fragen des Generalleutnant Kartapolow nach der Herkunft der Rakete müssen nun die Separatisten und Russland beantworten.

Halten wir fest: Nach dem Abschuss fuhr eine BUK, auf der eine Rakete fehlte, von Snizhne aus in Richtung russische Grenze.



Treffen mit dem mächtigen Separatistenkommandanten Alexander Chodakovskij. Er liest Kierkegaard und zitiert Schopenhauer. Eine Art Wallenstein der Ostukraine. „Was wir benötigen, rauben wir“, sagt Chodakovskij.

TREFFEN MIT EINEM WARLORD

Nochmal: Wer saß in der Abschussrampe, als die Rakete aufstieg? Wer gab den Befehl zum Abschuss? Ein russischer Offizier? Ein ukrainischer Separatist?

Treffen mit dem mächtigen Separatistenkommandanten Alexander Chodakovskij. Kurz nach dem 17. Juli gab er gegenüber einem Reporter der Nachrichtenagentur Reuters zu, dass die Separatisten am Tag des Abschusses eine BUK besaßen. Kaum war die Behauptung veröffentlicht, kassierte er sie wieder – man habe ihn falsch zitiert. Was hat er wirklich gesagt?

Es ist Nacht, und Chodakovskij steuert einen schweren Geländewagen durch das stockdunkle Donetsk. Er befehligt das Bataillon Vostok, und der 42-Jährige sieht sich stolz als wichtigste Stütze der Separatistenarmee. Die Straßen in Donetsk sind um diese Uhrzeit leer. Die Bewohner trauen sich nicht ins Freie. Der Kommandant gibt Gas. Ein schwer bewaffneter Leibwächter sitzt auf dem Beifahrersitz.

Über Funk fädelt der Kommandant während der Fahrt durch die Nacht einen Deal mit der ukrainischen Armee ein. Einer seiner Untergebenen will zur Beerdigung seines Vaters ins ukrainische Staatsgebiet und braucht sicheres Geleit. Chodakovskij war früher beim ukrainischen Geheimdienst. Er gilt als Spezialist für Terrorabwehr und hat noch viele Freunde auf der anderen Seite. Der Ukrainer liebt solche Deals und will, dass der Reporter sie mitbekommt.

Er liest Kierkegaard und zitiert Schopenhauer. Eine Art Wallenstein der Ostukraine. „Was wir benötigen, rauben wir“, sagt er. Wie einen Tieflader mit weißem Führerhaus?

Chodakovskij stellt klar: „Mit Sicherheit weiß ich, dass die Volksmiliz die Boeing nicht abgeschossen hat.“

„Warum nicht?“

“Wir haben und hatten keine Spezialisten, die mit einer komplexen und hochpräzisen Waffentechnik arbeiten können.“

„Haben Sie BUKs?“

„Die habe ich jetzt.“

„Wie auch am 17. Juli?“

Wieder weicht Chodakovskij aus. „Ich habe gewusst, dass die BUK-Rakete zum Zeitpunkt der Tragödie dorthin unterwegs war. Aber als es zur Tragödie kam, wollte man sich keinen Beschuldigungen aussetzen. Deshalb wurde die Rakete meines Wissens nach zurückgeschickt.“

So sehr man auch nachfragt, er meidet eine direkte Antwort. Wieder und wieder. Nur zwei Dinge gibt er zu: Dass die tödliche Rakete von der Gegend um Snizhne aus abgefeuert wurde – aber nicht von ihnen. Und dass die Separatisten die komplizierte Waffe nicht bedienen können.

Wer also hat geschossen?

Chodakovskij nimmt sich Zeit. Er nimmt einen Schluck Tee und schlägt weite weltpolitische Bögen, von den USA über den Westen hinüber nach Russland. Er doziert mehr, als dass er auf Fragen antwortet. Am Ende wird der Kommandant philosophisch. „Wichtig ist nicht die eigentliche Tat, sondern die Beziehung des Täters zu der Tat.“ Der Täter könne ja stolz auf sein Verbrechen sein, oder es bereuen.

Nagt in diesem Gedanken ein Schuldgefühl? Und was wäre die Beziehung der Separatisten zum Abschuss einer Zivilmaschine mit 298 Opfern?

Komplizenschaft? Mitschuld?

NUR SPEZIALISTEN BEHERRSCHEN DIE GERÄTE

Für den Luftkampfexperten Rupert Smid gibt es keinen Zweifel: „Russische Raketen werden nur auf Befehl russischer Offiziere abgeschossen“, sagt er.

Der 17. Juli beginnt für die Besatzung der BUK 3*2 schlecht. Am Morgen meldet der Ukrainische Sicherheitsrat die Zerstörung dreier russischer Panzer – die von den Offizieren der 53. Luftabwehrbrigade doch hätten geschützt werden sollen. Sie hatten versagt.

Eine BUK ist ein veraltetes und zugleich hochkomplexes und todbringendes System, es zu beherrschen erfordert ständiges Training. Zu Sowjetzeiten lernten Soldaten unter anderem am Institut für Raketentechnik in Kiew die Bedienung der Lenkwaffen. Fünf Jahre dauerte die Ausbildung. Die Hochschule in der ukrainischen Hauptstadt wurde 1995 geschlossen. In Russland bilden die Raketeninstitute weiterhin aus, zum Beispiel in Smolensk. Viele der Absolventen des geschlossenen Raketeninstituts in Kiew haben den Dienst quittiert, aber sie erinnern sich an ihre Studienzeit.

„Das ist nicht wie Fahrradfahren“, sagt ein Absolvent der Raketenhochschule. Eine BUK-Mannschaft müsse ein eingespieltes Team sein, die Abläufe ständig trainieren. „Selbst Veteranen verlernen das schnell“, sagt der ehemalige Soldat. Heute ist er Geschäftsmann. Er möchte seinen Namen nicht gedruckt wissen.

Auch Viktor Kusovkin, ein Kamerad des medienaffinen Feldwebels Ivan Krasnoproshin, bestätigt diese Angaben. Kusovkin hat in der russischen 53. Luftabwehrbrigade in Kursk gedient. Nach einer viermonatigen Ausbildung durfte er das Schleppfahrzeug der BUK lenken, aber längst nicht schießen. Wir erreichen ihn per Telefon in Russland, Viktor Kusowkin hatte seine Nummer auf Vkontakte gepostet. Eine BUK abzufeuern? Wäre für ihn nie in Frage gekommen. „Natürlich nicht. Wehrdienstleistende lässt man nicht schießen. Das geht nicht. Da muss man zuvor ein Militärinstitut absolvieren“, sagt Kusowkin. „Das ist eine ziemlich schwere Aufgabe. Nur Offiziere dürfen sie übernehmen.“

Wir haben viele Experten befragt, wer die BUK in Snizhne abgefeuert haben könnte. Den Kriegskommandanten Chodakovskij und Andrej Purgin, Vizepremier der selbsternannten Volksrepublik Donetsk. NATO-Luftkampfexperten. Zeugen vor Ort. Absolventen des Raketeninstitutes in Kiew und einem ehemaligen Soldaten der 53. Luftabwehrbrigade in Kursk. Alle sind

sich einig: Die Separatisten hatten und haben nicht die Fähigkeiten, eine BUK abzufeuern. Es gibt kaum einen Zweifel : Russische Offiziere müssen den Befehl zum Abschuss von MH17 gegeben und durchgeführt haben.

ALLE HABEN SCHULD AUF SICH GELADEN

Halten wir fest: Für den Abschuss sind allein die russischen Streitkräfte unter Wladimir Putin verantwortlich. Sie haben die Ostukraine destabilisiert, sie haben die Truppen und die Technik in das Separatistengebiet gebracht, um MH17 abzuschießen. Es spielt keinerlei Rolle, ob der Abschuss gezielt war oder aus Panik versehentlich erfolgte.

Eine Mitverantwortung trägt die ukrainische Regierung, die für ihre Luftangriffe auf russische Panzer die Passagiere der zivilen Luftfahrt über der Ostukraine als menschlichen Schutzschild missbraucht hat. Ihre Jagdbomber haben sich unter den Urlaubsjets versteckt und damit hunderte unschuldige Menschen in Lebensgefahr gebracht.

Auch Deutschland und die Regierungen der EU tragen eine Mitverantwortung. Sie scheuten sich, den Krieg in der Ostukraine einen Krieg zu nennen und die daraus folgenden Konsequenzen zu tragen. Sie haben den Fluggesellschaften nicht verboten, die Gegend zu überfliegen. Die EU hätte mit dem Flugverbot bekennen müssen, dass russische Panzer und Luftkampfteinheiten in der Ost-Ukraine agieren.

Zuletzt sind auch die Fluggesellschaften verantwortlich, die ihre Passagiere beim Überfliegen der Ostukraine in Lebensgefahr brachten.

Sie alle tragen eine Mitschuld.

Die Hauptschuld aber trägt der russische Präsident Wladimir Putin. Doch bis heute vermeidet es die internationale Gemeinschaft das auszusprechen.

DIE ÜBERMÜTIGEN JAGDFLIEGER

Versuchen wir das Unmögliche – versuchen wir herauszufinden, welcher russische Offizier den Abschuss befohlen hat.

Kursk, im Dezember 2014. Die 53. Luftabwehrbrigade liegt in einem Kiefernwald

östlich der Stadt. Schon ihr Name klingt wie Panzerketten auf Asphalt: Unweit der Stadt, am Kursker Bogen, lieferten sich Wehrmacht und Sowjetarmee im Sommer 1943 die größte Panzerschlacht der Militärgeschichte – mit mehr als 10.000 Kampfwagen. Die Friedhöfe der gefallenen zehntausenden Soldaten ziehen sich bis zum Horizont.

Die Erinnerungen an den „großen vaterländischen Krieg“ prägen das Stadtbild. Auf Hochhäusern prangt die Parole „Kursk, die Stadt des Kriegsruhms“, ausladende Ehrenmäler gedenken dem Sieg und verheißen den Toten „ewigen Ruhm“. Eine breite Ausfallstraße wurde nach dem Ende der Sowjetunion zur Siegesmeile umgebaut, mit Triumphbogen, Kirche, Panzern und Geschützen auf dem Mittelstreifen.



Kursk, im Dezember 2014. Die Offiziere der 53. Luftabwehrbrigade – jene Männer, die den Befehl zum Abschuss des Zivilflugzeugs gegeben haben können – wohnen in der Plattenbausiedlung „Marschall Schukhow“. Die Siedlung wurde 1992 errichtet, gezahlt hat die Bundesrepublik.

Nieselregen, Temperaturen knapp über Null: Der Winter ist mild und grau. Die Menschen sind verunsichert, der Absturz des Rubel-Wechselkurses macht ihnen Sorgen.

Es ist schwer, sich in diesen Tagen Soldaten und Offizieren zu nähern. Alles Militärische ist in Russland ohnehin geheim, und nun sendet das russische Fernsehen ohne Unterlass die Propaganda des Kremls: In Kiew habe sich ein faschistischer Putsch ereignet, Amerika erdrücke Russland, Ausländer seien Spione.

Die Offiziere der 53. Luftabwehrbrigade – jene Männer, die den Befehl zum Abschuss des Zivilflugzeugs gegeben haben können – wohnen mit ihren Familien in der Plattenbausiedlung „Marschall Schukhow“ in einem Kiefernwald, direkt gegenüber der Kasernen. Die Siedlung wurde 1992 errichtet, von einem türkischen Bauunternehmer, gezahlt hat die Bundesrepublik. Die sowjetischen Soldaten, die nach der deutschen Einheit aus Berlin abgezogen wurden, sollten hier eine Bleibe finden. 4500 Menschen leben heute in Schukhow.

Fünfstöckige Plattenbauten, Schule, Kindergarten und ein „Haus der Offiziere“. Die Siedlung hat ihre besten Jahre schon hinter sich. Die Straßen sind aufgerissen, es gibt kein Restaurant und kein Café. Nur kleine Lebensmittelläden, die vor allem Zigaretten und Hochprozentiges verkaufen.

Am Abend führen die Kinder der Siedlung ein Konzert auf im „Haus der Offiziere“. Tänze der Welt wollen sie zeigen. Lange bleibt der Saal halb leer, nur die Eltern der Kinder haben sich eingefunden. Doch dann, fünf Minuten vor Beginn der Vorstellung, rücken rund 60 Rekruten aus der benachbarten Kaserne ein.

Gleichschritt, Sammeln, Stillgestanden. Der Zug der Rekruten formiert sich vor dem Eingang neben der Schukhowbüste. Einmarsch zum Konzert.

„Dürfen wir mit den Soldaten reden?“

„Nein“, sagt der Kommandant barsch, „keine Fragen“.

„Sind Fotos möglich?“

„Gut, von mir aus.“

Die Kinder tanzen und singen. Die Soldaten klatschen. Nach einer Stunde ist das Konzert zu Ende. Aufstehen, Stillgestanden, Abmarsch zurück in die Kaserne. Einer der Soldaten schafft es noch, in einen der Läden zu springen und

Zigaretten zu holen. Dann verschwinden alle im Kiefernwald.

Später vermittelt uns ein Kontaktmann ein Treffen mit einem ehemaligen Beamten. Wir treffen Sergej – auch er heißt in Wirklichkeit anders – in einem leeren Restaurant. Fragen und Antworten werden geflüstert. Wenn die Kellnerin an den Tisch kommt, verstummt das Gespräch, es darf aber auf Tonband aufgezeichnet werden.

Lange erzählt der Beamte von seiner Arbeit, den ehemaligen Kollegen, von der Raketenbrigade. Dann plötzlich erinnert er sich an etwas Ungewöhnliches. „Wissen Sie, ich habe viele Freunde, die sind Kampfpiloten, und von denen weiß ich, dass es bei den russischen Luftstreitkräften einen Brauch gibt: Ein militärischer Erfolg wird mit wilden Kunstflügen gefeiert.“ Dann dürften sich die Piloten richtig austoben.

Am 17. Juli habe er aus dem Fenster geschaut und Erstaunliches erblickt. „Ein russisches Su-Kampfflugzeug spielte regelrecht verrückt am Himmel. Der Pilot hat die gewagtesten Kunststücke gemacht. Das war eine Pracht.“

Lange hat Sergej die Flugshow angeschaut. „Die haben etwas zu feiern, habe ich mir gedacht“, erzählt er weiter. Kurz darauf habe er im Fernsehen die Nachricht vom MH17-Abschuss gesehen. „Da habe ich mich erschrocken. Ob es ein Zufall war? Ich kann es nicht sagen.“

DIE OPFER VON FLUG MH17

SIE HABEN INFOS FÜR UNS?



HIER GEHT ES ZUM ANONYMEN DATEIUPLOAD



MITGLIED WERDEN



JA, ICH MÖCHTE DIE ARBEIT VON CORRECTIV UNTERSTÜTZEN!



STEAL OUR STORY

Bedienen Sie sich! CORRECT!V ist gemeinnützig. Wir wollen mit unseren Recherchen Missstände aufdecken. Damit sich etwas ändert, müssen möglichst viele Menschen von diesen Recherchen erfahren. Deshalb freuen wir uns, wenn Sie unsere Geschichten ab dem 10.1. nutzen, mitnehmen, weiterverbreiten – kostenlos. Egal ob lokales Blog, Online-Medium, Zeitung oder Radio. Es gibt nur zwei Bedingungen: Sie verwenden die Geschichte erst ab dem 10.1. und geben uns kurz Bescheid an info@correctiv.org. Dann wissen wir, wo unsere Geschichten erschienen sind. Das ist wichtig für uns und unsere Unterstützer. [Hier finden Sie die Nachricht und die gekürzte Version der Geschichte.](#) Beachten Sie bitte auch die Angaben, welche Bilder frei verwendet werden dürfen. Bei Fragen können Sie sich jederzeit [per E-Mail](#) an uns wenden. Dankeschön!

BITTE SPENDEN SIE



KLICKEN SIE HIER UM ZU SPENDEN

© 2014 [CORRECT!V](#)

Autoren und Recherche: [Marcus Bensmann](#), [David Crawford](#)

Verantwortlich: [David Schraven](#)

Textchef: [Ariel Hauptmeier](#)

Redaktion: [Daniel Drepper](#), [Jonathan Sachse](#), [Benedict Wermter](#), [Julia Brötz](#).

Video: [Jannis Keil](#)

in Kooperation mit **SPIEGEL** und **Algemeen Dagblad**, Niederlande.

Datenjournalisten: Stefan Wehrmeyer, Simon Jockers

Datenrecherche Flugbewegungen: OpenDataCity

Fotos: Ivo Mayr (verantwortlich), Anastasia Vlasova, bellingcat, Algemeen Dagblad

Illustrator: Vincent Burmeister

Coverfoto: Anastasia Vlasova

Art Direction: Thorsten Franke / mediaPolis

Rechte für die Geschichte der niederländischen Opfer: **Algemeen Dagblad**, Niederlande.

IMPRESSUM

Kontakt: info [at] correctiv.org