

Die Wahrheit liegt weiter in Trümmern

Ein Faktencheck zu MH17

Am 28. September 2016 hat die mit den strafrechtlichen Ermittlungen beauftragte Kommission (Joint Investigation Team/JIT) einen vorläufigen Bericht zu den Ergebnissen ihrer Untersuchungen im Fall MH17 vorgestellt. Darin wird behauptet, dass der Absturz des Flugzeugs durch den Treffer einer Fla-Rakete des Systems Buk verursacht wurde. Eine andere Ursache wird nicht ernsthaft in Erwägung gezogen. Damit bestätigte die Kommission nach über zwei Jahren Ermittlungen die bereits drei Tage nach dem Absturz von US-Außenminister Kerry mit Bedacht gelegte Spur „Es war eine Buk“.

Fakt ist: Die Kommission besteht aus Vertretern der Niederlande, Malaysias, Australiens und der Ukraine. Allein deshalb sind Zweifel an der Objektivität der Ermittlungen berechtigt. Fakt ist auch, dass der Wortlaut des Berichts der Öffentlichkeit bisher nicht zugänglich ist.

In diesem Check werden ausschließlich Fakten genannt, die es dem Leser ermöglichen sollen, diese Behauptung einer ernsthaften Prüfung zu unterziehen.

Zum Verlauf des Fluges

Fakt ist: Eine Boeing 777 der Fluggesellschaft Malaysia Airlines war als Flug MH17 am 17. Juli 2014 um 10:31 h Ortszeit auf dem Amsterdamer Flughafen Schiphol gestartet. Ihre panmäßige Ankunft in Kuala Lumpur sollte um 6.10 h dortiger Zeit erfolgen. An Bord waren 283 Passagiere (darunter 80 Kinder) und 15 Mann Besatzung.

Die Boeing nutze in 10.000 m Höhe den Luftkorridor 330 für internationale Transitflüge und flog um 12:53 h in die Luftkontrollzone von Dnepropetrowsk (Ukraine) ein. Etwa um 13 h ersuchte die Besatzung um die Erlaubnis, den Kurs wegen der Wetterbedingungen um 20 Meilen nach links zu ändern. Nach einigem Hin-und-Her flog sie dann ca. 3,5 Meilen nördlich der Mitte des Korridors. Um 13:20 h brach die Funkverbindung unvermittelt ab.

Zum Absturz

Fakt ist: Die Trümmer des Flugzeugs schlugen willkürlich verteilt in einem langen Streifen mit einer Fläche von 35 Quadratkilometer in einem Gebiet auf, das sich weitgehend unter der Kontrolle der sog. Separatisten befand.

Eine glaubwürdige Aussage von Zeugen eines Abschusses, die sich in dem Gebiet aufgehalten haben, wo eine Startrampe für Fla-Raketen gestanden haben müsste, liegt bis heute nicht vor. Niemand hatte optische noch akustische Anzeichen für den Start einer Rakete wahrgenommen. Es gab keine Brandspuren am Boden, die nach einem solchen Start generell auftreten.

Auf Fotos war zu erkennen, dass es sich bei den Trümmern um eine Vielzahl kleinerer und größerer Flugzeugteile handelte, die an einigen Stellen gehäuft, an anderen weit auseinander lagen. Die meisten Teile wiesen keine Spuren einer äußeren Einwirkung auf. Sie waren buchstäblich aus der Konstruktion gerissen worden. Eine Ausnahme bildete die Cockpitsektion. Auf der linken oberen Seite der Bugsektion waren unregelmäßige Ein- und Austrittsöffnungen zu erkennen. Dazwischen gab es in relativ kleinen Abständen eine größere Zahl kreisrunder Einschusslöcher. Der Sprecher der OSZE-Beobachterkommission, Michael Bociurkiw, stellte dazu fest: „... wie von Maschinengewehrfeuer durchlöchert.“ Fotos, die diese Auffassung belegen könnten, waren später nicht mehr im Internet zu finden und werden im Bericht nicht erwähnt. Zu Bränden an den Trümmern war es nur dort gekommen, wo auf der Erde heiße Teile mit brennbaren Materialien in Berührung gekommen waren.

Zur Wirkung von Fla-Raketen

Fakt ist: Das Gefechtsteil einer Fla-Rakete detoniert nicht direkt am Ziel, sondern in einer definierten Entfernung. Je nach Größe und Bestimmung der Fla-Rakete liegt diese im Bereich von 15 ± 5 Meter bzw. mehr. So wird gewährleistet, dass der entstehende Splitterkonus eine möglichst große Fläche des Zieles abdeckt. Jeder einzelne dieser Splitter hat eine enorme Energie, die sich aus seiner Masse und der Auftreffgeschwindigkeit ergibt. Bei einem Gewicht von beispielsweise 10 Gramm und einer Geschwindigkeit im Bereich einer zig-fachen Schallgeschwindigkeit, die sich aus der Summe der Geschwindigkeit der Rakete, der Detonationsgeschwindigkeit und der Geschwindigkeit des Flugzeugs ergibt, besitzt ein solcher Splitter die gleiche kinetische Energie, wie ein 40 Tonnen schwerer Eisenbahnwaggon, der mit 60 km/h auf einen Prellbock trifft. Wenn der Splitter die Flugzeugkonstruktion durchdringt, entsteht eine enorme Reibungshitze, die alles entflammt, was überhaupt brennen kann (Treibstoff, Farbanstriche, Gummi, Kunststoffe ja sogar Leichtmetalle). Das macht den entscheidenden Vernichtungsfaktor von Fla-Raketen aus.

Die Behauptung, die Buk sei in einer Entfernung von 1,6 Metern vom Cockpit der Boeing entfernt detoniert, kann nicht stimmen. Eine so geringe Distanz ist schon deshalb nicht realisierbar, weil der systematische Lenkfehler im Bereich von einigen Metern liegt.

Zum weiteren Verlauf

Fakt ist: Es dauerte Wochen bis alle Leichenteile geborgen waren. Die Trümmer lagen ohne Aufsicht im freien Gelände. Erst Ende November 2014 wurden sie in Teilen auf Lkw verladen und die Niederlande gebracht, wo die weiteren Untersuchungen erfolgen sollten.

Bereits davor hatte die Niederländische Sicherheitskommission (Dutch Safety Board) am 10. September 2014 einen vorläufigen Bericht über den Absturz von MH17 vorgelegt. Obwohl darin weder die genaue Ursache genannt noch ein Hinweis auf die Urheber gegeben wurde, ging man davon aus: Es war eine Buk!

Am 23. Dezember 2014 veröffentlichten russische Medien ein Interview mit einem ehemaligen Angehörigen der ukrainischen Luftstreitkräfte. Er gab an, den Piloten der Su-25 zu kennen, der die MH17 abgeschossen hat. Nach den Angaben des Zeugen starteten am 17. Juli 2014 etwa eine Stunde vor dem Absturz der MH 17 auf der Luftwaffenbasis Aviatorskoje bei Dnepropetrowsk drei Kampfflugzeuge. Zwei von ihnen waren mit Luft-Boden-Raketen bestückt, das dritte Flugzeug, eine Su-25, hatte R-60 Luft-Luft-Raketen an ihren Außenaufhängungen. Während die beiden mit Luft-Boden-Raketen bestückten Flugzeuge nicht zurückkehrten, landete die Su-25 später wieder auf dem Flugplatz, allerdings ohne Raketen. Als der Pilot, Hauptmann Wladislaw Woloschin, ausgestiegen war, zeigte er sich fassungslos. Er sagte: „Es war ein anderes Flugzeug.“ Auf die Frage, was mit dem Flugzeug geschehen sei, antwortete er: „Das Flugzeug war zur falschen Zeit am falschen Ort.“ Alle Versuche zu einem weiteren Gespräch wurden sofort unterbunden.

Fakt ist: Zwei Tage danach wurde Hauptmann Wladislaw Woloschin auf Erlass des ukrainischen Präsidenten Poroschenko mit dem Orden für Tapferkeit ausgezeichnet. Seitdem ist er nicht mehr in der Öffentlichkeit wahrgenommen worden.

Es ist hier nicht möglich und auch nicht sinnvoll, auf Einzelheiten der medialen Darstellung einzugehen. Was gründliche Recherchen vermögen, beweist eine

Reportage des unabhängigen Journalisten Billy Six:
(https://www.youtube.com/watch?v=s_BGVyv_DZo).

Fakt ist: Die Medien spielen eine außerordentliche Rolle bei der Vertuschung dieses Verbrechens. Gesteuert werden sie dabei maßgeblich von Geheimdiensten. Wozu diese in der Lage sind, zeigt ein ähnlicher Vorfall aus der internationalen Luftfahrt. Nachdem am 27. Juni 1980 nahe der Mittelmeerinsel Ustica eine DC-9 der italienischen Fluggesellschaft Itavia mit 81 Insassen an Bord abgestürzt war, suchte eine spezielle Kommission 10 Jahre nach den Gründen und den Verursachern. Obwohl es von Anfang an Hinweise auf einen Abschuss durch Kampfflugzeuge gab, wurde dazu nicht zielgerichtet ermittelt. Die Kommission löste sich 1990 auf, ohne eindeutige Beweise für die Ursache des Absturzes vorzulegen. Erst 1999 befand ein Gericht: „Der Absturz der DC-9 erfolgte nach einer militärischen Abfangaktion, die DC-9 wurde abgeschossen.“ Bis dahin war es den Geheimdiensten und Militärs gelungen, von den tatsächlichen Verursachern abzulenken. Dabei kannten sie keine Skrupel. Im Verlaufe dieser Zeit sind mindestens 10 Menschen, die als Zeugen in den Prozessen aussagen sollten, auf unnatürliche Weise ums Leben gekommen.

Zu welcher Nationalität die am Abschuss beteiligten Jagdflugzeuge gehörten, ist bis heute der Öffentlichkeit nicht mitgeteilt worden. Wie Muammar Al-Gaddafi 2003 öffentlich bestätigte, galt der Angriff eigentlich seiner Tu-134, mit der er an diesem Tag auf einem Flug nach Polen war.

Abschließend

In dem langen Medienhype zu MH17 spielten die privaten Investigativplattformen Bellingcat und CORRECTIV eine besondere Rolle. Sie behaupten, dass es ihnen unter Nutzung der sozialen Medien gelungen sei, den Verlauf der Aktion genau nachzuvollziehen. Dafür erhielten sie sogar den Grimme-Preis. Auf diese Darstellungen beruft sich die Internationale Kommission in ihrem Bericht, obwohl einer der Autoren, Eliot Higgins alias Moses Brown, wegen seiner Behauptung, der Einsatz von Sarin 2013 in Syrien sei von den Truppen Assads vorgenommen wurde, der Lüge überführt worden war.

Wer den Russen unterstellt, sie wären so töricht, ein Buk-System von Kursk in die Ostukraine zu verlegen, um von dort eine in 10 km Höhe fliegende zivile Passagiermaschine abzuschießen, der disqualifiziert sich selbst. Warum sich alle

in den Vorgang verwickelten Parteien noch immer in Schweigen hüllen, kann nur vermutet werden.

Auch deshalb ist der Bericht nur eine weitere Episode bei der systematischen und raffinierten Vertuschung eines Verbrechens.

Bernd Biedermann, 7.10.2016